ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ
ក្រសួងសារណការ និងដឹកជញ្ជូន

របាយការណ៍បញ្ចប់គម្រោង
សម្រាប់
គម្រោងសិក្សា
ពី
ការពង្រឹងលទ្ធភាពប្រកួតប្រជែង
និងការអភិវឌ្ឍន៍
កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ
នៅ
ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ផ្នែកពិស្តារ

ខែ កក្កដា ឆ្នាំ ២០១២

ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន
វិទ្យាស្ថានអភិវឌ្ឍន៍តំបន់ឆ្នេរសមុទ្រខាងក្រៅប្រទេសជប៉ុន
ក្រុមហ៊ុនពិគ្រោះយោបល់បូព៌ាប្រទេស
ក្រុមហ៊ុន Nippon Koei
Ides Inc.

EI
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 ប្រព័ន្ធទិន្នន័យគយស្វ័យត
	ASW	ASEAN Single Window ច្រកផ្លូវចេញចូលតែមួយនៃអាស៊ាន
B	BL	Bill of Lading អញ្ញត្តិបណ្ណ
	BPR	Business Process Re-engineering វិស្វកម្មដំណើរអាជីវកម្មឡើងវិញ
	BSAA	Bangkok Shipowners and Agents Association សមាគមន៍ម្ចាស់កប៉ាល់ និងភ្នាក់ងារនាវាចរណ៍បាងកក
	BSC	Balanced Scorecard កាតសន្សំពិន្ទុ
C	CBT	Cross Border Transport ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន
	CBTA	Cross-border Transport Agreement កិច្ចព្រមព្រៀងដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន
	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 កម្រិតទិន្នន័យជ្រាក្រោម
	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 គណៈកម្មាធិការអភិវឌ្ឍន៍សមុទ្រខាងកើត
	ETA	Estimated Time of Arrival ពេលវេលាមកដល់តាមការប៉ាន់ស្មាន
	ETD	Estimated Time of Departure ពេលវេលាចេញដំណើរតាមការប៉ាន់ស្មាន
	EU	European Union សហភាពអឺរ៉ុប
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 និងរដ្ឋាករ
	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 កម្រិតនូវ៉ូទឹកខ្ពស់បំផុត
I	ICD	Inland Container Depot ដេប៉ូកុងតេន័រដីគោក
	IEA	International Energy Agency ទីភ្នាក់ងារថាមពលអន្តរជាតិ
	IEE	Initial Environmental Evaluation ការវាយតម្លៃបរិស្ថានបឋម
	IMF	International Monetary Fund អង្គការរូបិយ៍វត្ថុអន្តរជាតិ
	IMO	International Maritime Organization អង្គការនាវាចរណ៍អន្តរជាតិ
	ISO	International Organization for Standardization អង្គការបទដ្ឋានអន្តរជាតិ
	ISPS	International Ship and Port Facility Security Code ក្រម/កូដសន្តិសុខឋបនីយភណ្ឌផែ 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 កម្រិតទូរ៉ូទឹកទាបបំផុត
	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 ការសហការជាដៃគូរវាងឯកជន និងសាធារណៈ
	PR	Provincial Road ផ្លូវតាមខេត្ត
	PRC	People’s Republic of China សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
	PSC	Port Security Committee គណៈកម្មាធិការសន្តិសុខផែ
Q	QGC	Quayside Gantry Crane ដងយោងធន់ធ្ងន់នៅតែមផែ/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 សន្និបាតអងង្គការសហប្រជាជាតិស្ដីពីពាណិជ្ជកម្ម 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

មាតិកាពិស្តារ

១. និដ្ឋភាពទូទៅនៃគម្រោង 1-1
១.១. ប្រវត្តិគម្រោង 1-1
១.២. គោលដៅគម្រោង 1-1
១.៣. តំបន់អនុវត្តគម្រោង 1-1
១.៤. ក្របខណ្ឌគម្រោង 1-2
១.៥. គម្រោង និងការសិក្សាពីមុនៗ 1-3
២. ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងនិន្នាការនៅអនាគតនៃគោលជំហរប្រកួតប្រជែងរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ 2-1
២.១. និន្នាការសង្គម-សេដ្ឋកិច្ច 2-1
២.១.១. កម្ពុជា 2-1
២.១.២. អាស៊ាន 2-24
២.២. គោលជំហរកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុក្នុងក្របខណ្ឌគោលនយោបាយជាតិ 2-27
២.២.១. គោលនយោបាយមូលដ្ឋាន និងប្រកខណ្ឌស្ថាប័នសម្រាប់វិស័យកំពង់ផែកម្ពុជា 2-27
២.២.២. គោលនយោបាយកំណត់មុខងារកំពង់ផែសាធារណៈ 2-35
២.២.៣. តួនាទីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុក្នុងការសម្រេចគោលដៅអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ 2-36
២.៣. និន្នាការពស្តុភារនៅតំបន់ពាណិជ្ជកម្មដីគោករបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងភ្នំពេញ 2-39
២.៣.១. ពាណិជ្ជកម្ម និងពស្តុភាររបស់ក្រុមហ៊ុននាំចេញធំៗ 2-39
២.៣.២. ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ SEZs 2-44
២.៣.៣. និន្នាការពាណិជ្ជកម្មនៃឧស្សាហកម្មពស្តុភារ 2-51
២.៣.៤. ការដឹកទំនិញសមុទ្រតាមដីគោកលើកដាក់នៅកំពង់ផែកម្ពុជា 2-55
២.៣.៥. ការដឹកទំនិញឆ្លងកាត់ព្រំដែន 2-57
២.៣.៦. ទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រនៅកម្ពុជា 2-60
២.៤. ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងផែនការអភិវឌ្ឍន៍បណ្តាញផ្លូវថ្នល់ និងផ្លូវរថភ្លើង 2-68
២.៤.១. ស្ថានភាពផ្លូវថ្នល់អន្តរជាតិបច្ចុប្បន្ននៅកម្ពុជា 2-68
២.៤.២. បណ្តាញផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា 2-69
២.៤.៣. ផ្លូវចូលមកព្រំដែនកម្ពុជាពីកំពង់ផែនៅប្រទេសជិតខាង 2-86
២.៤.៤. បណ្តាញផ្លូវរថភ្លើង 2-91
២.៤.៥. បណ្តាញដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោកនៅឆ្នាំគោលដៅ 2-96
២.៥. ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងនិន្នាការអភិវឌ្ឍន៍កំពងផែឡៅណ្ឌចិនប៉ែកអគ្នេយ៍ 2-103
២.៥.១. កំពង់ផែភ្នំពេញ 2-103
២.៥.២. កំពង់ផែនៅតាមខេត្ត និងកំពង់ផែឯកជននៅកម្ពុជា 2-108
២.៥.៣. កំពង់ផែនៅឈូងសមុទ្រសៀម និងវៀតណាមខាងត្បូង 2-111
២.៦. ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងនិន្នាការបណ្តាញនាវាចរណ៍ទៅអនាគត 1-134
២.៦.១. បណ្តាញកុងតេន័រ 2-134

២.៦.២. ការដឹកជញ្ជូនទំនិញមិនដាក់ក្នុងកុងតេន័រ (ការដឹកលាត) ········ 2-158
២.៦.៣. ការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ········ 2-159
២.៧. លទ្ធភាពប្រកួតប្រជែងរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ········ 1-165
២.៧.១. ថ្លៃចំណាយ និងរយៈពេលដឹកទំនិញតាមផ្លូវសមុទ្រទៅ/មកទីក្រុងសំខាន់ៗនៅកម្ពុជាបច្ចុប្បន្ន និងទៅអនាគត ········ 2-165
២.៧.២. ថ្លៃដឹកជញ្ជូន និងរយៈពេលដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវសមុទ្រទៅ/មកភ្នំពេញបច្ចុប្បន្ន និងទៅអនាគត ········ 2-183
២.៧.៣. សមត្ថភាពផ្លូវដឹកជញ្ជូនរវាងទីក្រុងភ្នំពេញ និងកំពង់ផែច្រកផ្លូវចេញចូលសំខាន់ៗ ········ 2-195
២.៧.៤. ឧត្តមភាពប្រៀបធៀបរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ········ 2-211

៣. ចក្ខុវិស័យរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ········ 3-1
៣.១. ក្របខណ្ឌសង្គម-សេដ្ឋកិច្ច ········ 3-1
៣.២. ការព្យាករណ៍ពីតម្រូវការ ········ 3-1
៣.២.១. កុងតេន័រ ········ 3-1
៣.២.២. ទំនិញដឹកលាត (មិនដាក់ក្នុងកុងតេន័រ) ········ 3-13
៣.៣. ការព្យាករណ៍ពីតម្រូវការអ្នកដំណើរ ········ 3-17
៣.៤. ការកំណត់ចក្ខុវិស័យ ········ 3-18
៣.៤.១. វិធីសាស្ត្រ ········ 3-18
៣.៤.២. បេសកកម្មរបស់ ក.ស.ស ········ 3-19
៣.៤.៣. គោលដៅប្រឈមមុខ ········ 3-19
៣.៤.៤. ការវិភាគពីបរិស្ថានពាណិជ្ជកម្ម ········ 3-20
៣.៤.៥. ការកំណត់ចក្ខុវិស័យ និងគោលដៅជាយុទ្ធសាស្ត្រ ········ 3-22
៣.៤.៦. គោលដៅយុទ្ធសាស្ត្រ និងកត្តាជោគជ័យជាយុទ្ធសាស្ត្រ ········ 3-27

៤. យុទ្ធសាស្ត្រពង្រឹងលទ្ធភាពប្រកួតប្រជែងរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ········ 4-1
៤.១. យុទ្ធសាស្ត្រកែលំអរសេវាកម្មផែ ········ 4-1
៤.១.១. ការកែលំអរប្រតិបត្តិការកុងតេន័រ ········ 4-1
៤.១.២. ការកែលំអរនីតិវិធីចូលផែ និងការទទួល/ចែកចាយទំនិញ ········ 4-57
៤.១.៣. ការបន្ធូរបន្ថយការកកស្ទះចរាចរនៅជុំវិញកំពង់ផែ ········ 4-75
៤.១.៤. ការប្រើប្រាស់ផ្លូវរថភ្លើងឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាព ········ 4-96
៤.១.៥. សហប្រតិបត្តិការរវាងកំពង់ផែ និង SEZs ········ 4-104
៤.១.៦. ការលើកស្ទួយកំពង់ផែ ········ 4-106
៤.២. យុទ្ធសាស្ត្រគ្រប់គ្រង និងហិរញ្ញវត្ថុ ········ 4-121
៤.២.១. ស្ថានភាពហិរញ្ញវត្ថុរបស់ ក.ស.ស ········ 4-121
៤.២.២. ថ្លៃឈ្នួលសេវាកម្មផែ និងពន្ធផ្សេងៗ ········ 4-135
៤.២.៣. ការសហការជាដៃគូរវាងឯកជន និងសាធារណៈក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ និងប្រតិបត្តិការផែ ········ 4-143
៤.២.៤. ការពង្រឹងផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ និងការគ្រប់គ្រង ········ 4-145
៤.៣. យុទ្ធសាស្ត្រអង្គភាព ········ 4-152

៤.៣.១. ការវាយតម្លៃបុរេសមត្ថភាព ···· 4-152
៤.៣.២. ការវាយតម្លៃសមត្ថភាពបន្ទាប់ទៀត ···· 4-174
៤.៣.៣. ការបំពេញកង្វះខាតសមត្ថភាព ···· 4-181

៥. ផែនការមេយុទ្ធសាស្ត្រសម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ···· 5-1

៥.១. វិធីសាស្ត្រធ្វើផែនការ ···· 5-1
៥.១.១. លក្ខណៈទូទៅ ···· 5-1
៥.១.២. ការវាយតម្លៃពីបរិស្ថានជាយុទ្ធសាស្ត្រ ···· 5-1
៥.២. សមត្ថភាពបច្ចុប្បន្ននៃវបនីយភណ្ឌផែ ···· 5-5
៥.២.១. ទិដ្ឋភាពទូទៅនៃវបនីយភណ្ឌ និងគ្រឿងចក្របច្ចុប្បន្ន ···· 5-5
៥.២.២. ភាពមាំទាំនៃសំណង់ផែចាស់ ···· 5-10
៥.២.៣. សមត្ថភាពវបនីយភណ្ឌផែបច្ចុប្បន្ន ···· 5-58
៥.៣. លក្ខខណ្ឌសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍វបនីយភណ្ឌផែ ···· 5-59
៥.៣.១. ការផ្គត់ផ្គង់ និងតម្រូវការចំណតផែកុងតេន័រនៅកម្ពុជា ···· 5-59
៥.៣.២. ចំនួនវបនីយភណ្ឌផែត្រូវការ ···· 5-59
៥.៣.៣. ការជួសជុល និងកែលំអរវបនីយភណ្ឌផែបច្ចុប្បន្ន ···· 5-61
៥.៣.៤. តម្រូវការទំហំដីសម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍ឧស្សាហកម្ម ···· 5-74
៥.៤. កន្លែងទំនេរសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ ···· 5-76
៥.៤.១. ផែនការប្រើប្រាស់ដី និងបាសាំងនៅជុំវិញកំពង់ផែបច្ចុប្បន្ន ···· 5-76
៥.៤.២. ផែនការមេមានស្រាប់សម្រាប់ប្រើប្រាស់ដី និងបាសាំងនៅជុំវិញកំពង់ផែ ···· 5-80
៥.៤.៣. តំបន់បេក្ខភាពសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ ···· 5-82
៥.៥. លក្ខណៈធម្មជាតិ ···· 5-85
៥.៥.១. ឋានលេខា ···· 5-85
៥.៥.២. វិធីវាស់ជំរៅសមុទ្រ និងកករបាតទឹក ···· 5-85
៥.៥.៣. ឧតុនិយម ···· 5-87
៥.៥.៤. សាគរលេខ ···· 5-90
៥.៥.៥. លក្ខណៈបច្ចេកទេសភូមិសាស្ត្រ ···· 5-92
៥.៦. លក្ខណៈមូលដ្ឋាននៃបរិស្ថានធម្មជាតិ ···· 5-96
៥.៦.១. លក្ខណៈទូទៅនៃតំបន់ឆ្នេរ ···· 5-96
៥.៦.២. ប្រពន្ធ័ជីវៈចំរុះ ···· 5-96
៥.៦.៣. គុណភាពខ្យល់អាកាស ···· 5-102
៥.៦.៤. គុណភាពទឹក ···· 5-103
៥.៦.៥. កាកសំណល់ ···· 5-106
៥.៦.៦. សំលេងថ្លង់/ខ្ទ័រ ···· 5-106
៥.៦.៧. គុណភាពកករបាតទឹក ···· 5-106
៥.៧. ពត៌មានមូលដ្ឋានពីបរិស្ថានសង្គម ···· 5-111
៥.៧.១. ការផ្លាស់ប្តូរទីជម្រកមិនស្ម័គ្រចិត្ត ···· 5-111

៥.៧.២. សេដ្ឋកិច្ចមូលដ្ឋាន 5-115
៥.៧.៣. ការនេសាទ 5-116
៥.៧.៤. ជំងឺឆ្លង 5-118
៥.៧.៥. គ្រោះថ្នាក់ចរាចរ 5-118
៥.៧.៦. ទេសចរណ៍ និងបរិស្ថានធម្មជាតិ 5-120
៥.៨. ជំរើសផែនការផ្សេងៗសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ផែ 5-122
៥.៨.១. គម្រោងប្លង់បរិបនីយភណ្ឌផែមូលដ្ឋាន 5-122
៥.៨.២. លំនឹងទឹកនៅបាសាំង 5-140
៥.៨.៣. ការធ្វើផែនការដីទុកសម្រាប់ប្រើប្រាស់ខាងឧស្សាហកម្ម 5-146
៥.៨.៤. ការធ្វើគម្រោងផ្លូវចេញចូលផែ 5-147
៥.៨.៥. ការគិតគូរពីបរិស្ថាន និងសង្គមក្នុងដំណើរការធ្វើផែនការអភិវឌ្ឍន៍ជំរើសផ្សេងៗ 5-148
៥.៨.៦. ផែនការប្រើប្រាស់ និងគ្រប់គ្រងបាសាំងដែលនឹងមានលំនឹងដោយការអភិវឌ្ឍន៍ផែ 5-150
៥.៨.៧. ប្លង់បឋម 5-151
៥.៨.៨. ការធ្វើផែនការសាងសង់ និងកាលវិភាគអនុវត្តគម្រោង 5-176
៥.៨.៩. ការប៉ាន់ស្មានពីចំណាយមូលធន 5-183
៥.៨.១០. ការវិភាគសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ 5-191
៥.៨.១១. ផែនការវិនិយោគ និងធ្វើប្រតិបត្តិការថ្មី 5-195
៥.៨.១២. ការគិតគូរពីសង្គមលើការផ្លាស់ប្តូរទីជម្រករបស់ប្រជានេសាទក្នុងតំបន់ផែ 5-197
៥.៩. ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់បរិស្ថាននៃផែនការជំរើសផ្សេងៗ 5-199
៥.៩.១. ជំរើសមិនធ្វើការអភិវឌ្ឍន៍ 5-199
៥.៩.២. IEE នៃផែនការអភិវឌ្ឍន៍ជំរើសផ្សេងៗ 5-199
៥.១០. គម្រោងជាអាទិភាព 5-208
៥.១០.១. ការវាយតម្លៃផែនការជំរើសផ្សេងៗសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ផែ 5-208
៥.១០.២. ពង្រាង TOR នៃ EIA 5-212
៥.១១. ការកែលំអរបរិស្ថានផែ 5-230
៥.១១.១. បញ្ហា និងវិធានការកែលំអរ 5-230
៥.១១.២. ផែនការកែលំអរបរិស្ថានផែ 5-230
៥.១២. ការពង្រឹងសន្តិសុខផែ 5-231
៥.១២.១. ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងបញ្ហាសន្តិសុខផែ 5-231
៥.១៣. កែលំអរការថែទាំ និងជួសជុលបរិបនីយភណ្ឌផែ និងគ្រឿងចក្រលើកដាក់ទំនិញ 5-232
៥.១៣.១. ផែនការកែលំអរការថែទាំ និងជួសជុល 5-232
៥.១៤. ការធ្វើផែនការមេ 5-232
៥.១៤.១. ការចូលរួមជាដៃគូររវាងសាធារណៈ និងឯកជនក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ថ្មីៗ 5-232

៦. សេចក្តីសន្និដ្ឋាន និងអនុសាសន៍ 6-1
៦.១. សេចក្តីសន្និដ្ឋាន 6-1
៦.១.១. បេសកកម្ម និងចក្ខុវិស័យកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ 6-1

៦.១.២. ឧត្តមភាពប្រៀបធៀបរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ········ 6-1
៦.១.៣. ការបែងចែកតួនាទីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ········ 6-2
៦.១.៤. គម្រោងសាកល្បងដើម្បីបន្ធូរបន្ថយការកកស្ទះចរាចរ ········ 6-3
៦.១.៥. ទិសដៅយុទ្ធសាស្ត្រ កត្តាជោគជ័យ និងផែនការសកម្មភាព ········ 6-3
៦.១.៦. ការកែលំអរ និងនវានុវត្តន៍នៃកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ········ 6-8
៦.១.៧. ផែនការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុទៅអនាគត ········ 6-9
៦.២. ការរៀបចំកម្មវិធីយុទ្ធសាស្ត្រ ········ 6-16
៦.៣. អនុសាសន៍ ········ 6-19

ឧបសម្ពន្ធ័-១ វិសាលភាពការងារ និងកំណត់ហេតុអង្គប្រជុំ ········ A-1
ឧបសម្ពន្ធ័-២ កំណត់ត្រានៃកិច្ចពិភាក្សាអង្គប្រជុំគណៈកម្មាធិការអចិន្ត្រៃយ៍ ········ A-17
ឧបសម្ពន្ធ័-៣ ការបង្កើតក្រុមសមភាគីអនុវត្តគម្រោង ········ A-27
ឧបសម្ពន្ធ័-៤ របាយការណ៍សង្ខេបនៃអង្គប្រជុំភាគីពាក់ពន្ធ័ ········ A-29
ឧបសម្ពន្ធ័-៥ ការវិភាគសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ ········ A-67
ឧបសម្ពន្ធ័-៦ ការវិភាគពីលំនឹងទឹករលកក្នុងកំពង់ផែ ········ A-85
ឧបសម្ពន្ធ័-៧ ការអង្កេតតាមដានពីបច្ចេកទេសភូមិសាស្ត្រ ········ A-121

១. ទិដ្ឋភាពទូទៅនៃគម្រោង

១.១. ប្រវត្តិគម្រោង

កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុជាកំពង់ផែសមុទ្រអន្តរជាតិទឹកជ្រៅតែមួយគត់ក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា (កំណត់ហៅថា "កម្ពុជា") ដែលទ្រទ្រង់ដល់សកម្មភាពឧស្សាហកម្ម និងសេដ្ឋកិច្ចជាតិ។ ចំនួនកុងតេន័រឆ្លងកាត់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុតាមការរំពឹងទុកនឹងមានចំនួនកើនលើសកម្រិតសមត្ថភាពលើកដាក់របស់ខ្លួននៅឆ្នាំ ២០១៥ បើកំពង់ផែនេះទទួលបានជោគជ័យក្នុងការពង្រឹងសមត្ថភាពប្រកួតប្រជែងរបស់ខ្លួន នោះនឹងមានកំណើនតម្រូវការជាបន្តបន្ទាប់ បើតាមការព្យាករណ៍ប៉ុន្មានឆ្នាំបន្ទាប់ទៀត។ ជាមួយតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស (SEZ) ក៏ដូចជាការកំពុងលើកស្ទួយដល់ការអភិវឌ្ឍន៍ឧស្សាហកម្មក្នុងតំបន់ផែ គេរំពឹងថាកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនឹងក្លាយជាមូលដ្ឋានពស្តុភារមួយទ្រទ្រង់ដល់ការអភិវឌ្ឍន៍ឧស្សាហកម្មទាំងនោះ។

ចំណែកនៅកំពង់ផែភ្នំពេញជាផែទន្លេ មានចំនួនកុងតេន័រឆ្លងកាត់បានកើនលើសកម្រិតសមត្ថភាពលើកដាក់របស់ខ្លួនរួចទៅហើយដោយសារមានកំណើនតម្រូវការដឹកទំនិញបន្តពីកំពង់ផែកាយម៉ែប-ធីវ៉ាយនៅប្រទេសវៀតណាម។ ដោយតម្រូវការទំនិញនៅទីក្រុងភ្នំពេញចេះតែកើនឡើង កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ (ក.ស.ភ.ព) បច្ចុប្បន្នកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីមួយទៀត។

ទំនិញចូលមកទីក្រុងភ្នំពេញបច្ចុប្បន្នគឺដឹកតាមកំពង់ផែសាធារណៈទាំងពីរនៅកម្ពុជា ដូចនេះវាពិបាកកំណត់តួនាទីឱ្យបានច្បាស់លាស់រវាងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែភ្នំពេញ។

ក្នុងស្ថានភាពនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា (ហៅថា "រ.រ.ក") បានស្នើទៅរដ្ឋាភិបាលជប៉ុន (ហៅថា "រ.ភ.ជ") ឱ្យធ្វើកិច្ចសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេសសម្រាប់ "គម្រោងសិក្សាពីការពង្រឹងសមត្ថភាពប្រកួតប្រជែង និងការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែក្រុងព្រះសីនុ" (ហៅថា "គម្រោង") ដោយផ្អែកលើតថភាពជាក់ស្ដែងដែលកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុចាំបាច់ត្រូវមានផែនការមេថ្មីមួយសម្រាប់អនុវត្តឱ្យទាន់ទៅតាមបំលាស់ប្ដូរបរិស្ថានពស្តុភារអន្តជាតិ និងសង្គមសេដ្ឋកិច្ចជាតិ។

ឆ្លើយតបទឹងសំណើរផ្លូវការរបស់ រ.រ.ក ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន (ហៅថា "JICA") ដែលជាទីភ្នាក់ងារផ្លូវការទទួលបន្ទុករៀបចំកម្មវិធីសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេសរបស់ រ.ភ.ជ បានពិភាក្សាបញ្ចប់ជាមួយ រ.រ.ក នៅថ្ងៃ ទី ២១ ខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០១១ ហើយបានចុះហត្ថលេខាលើ "វិសាលភាពអនុវត្តការងារ" (S/W) (សូមមើលឧបសម្ព័ន្ធ-១) និង "កំណត់ហេតុអង្គប្រជុំ" (M/M) គូសបញ្ជាក់ពីសារៈសំខាន់ចាំបាច់ត្រូវពង្រឹងសមត្ថភាពប្រកួតប្រជែងរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។ គម្រោងនេះបានចាប់ផ្ដើមអនុវត្តយោងទៅតាមការព្រមព្រៀងគ្នាទាំងនោះ។

១.២. គោលដៅគម្រោង

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

១.៣. តំបន់អនុវត្តគម្រោង

តំបន់សិក្សាសម្រាប់គម្រោងនេះសំខាន់គឺនៅជុំវិញកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។ លើសពីនេះ ដោយចាំបាច់ត្រូវវិភាគពីការ

បែងចែកតួនាទីជាមួយកំពង់ផែភ្នំពេញ និងនិន្នាការឧស្សាហកម្មនៅទូទាំងប្រទេស ដើម្បីសិក្សាលម្អិតល្អន៍ពីយុទ្ធសាស្ត្រពាក់ពន្ធ័នឹងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ទាមទារឱ្យសិក្សានៅតំបន់ផ្សេងទៀតនៅទូទាំងប្រទេសផងដែរ។ កំពង់ផែនៅប្រទេសជិតខាងក៏ចិតក្នុងតំបន់សិក្សាផងដែរ ដោយចាំបាច់ត្រូវវិភាគពីទំនាក់ទំនងប្រកួតប្រជែង និងសហប្រតិបត្តិការរវាងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែកាយម៉ែប-ធីវ៉ាយ កំពង់ផែហូជីមិញនៅវៀតណាម និងកំពង់ផែនៅតាមឈូងសមុទ្រថៃ។

១.៤. ក្របខណ្ឌគម្រោង

(១) សមភាគីគម្រោង

សមភាគី (CP) គម្រោងមានដូចជាៈ-ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន (ហៅថា "ស.ក.ដ.ជ") និងកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ (ហៅថា "ក.ស.ស")។ គោលការណ៍អនុវត្តគម្រោង និងបញ្ហាសំខាន់ៗផ្សេងទៀតត្រូវបានយកមកពិភាក្សានៅគណៈកម្មាធិការអចិន្ត្រៃយ៍ដែលមានសមាសភាពសមភាគី និងអាជ្ញាធរពាក់ពន្ធ័ ដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង ១.៤-១។ ក្នុងដំណើរការអនុវត្តគម្រោងនេះអង្គប្រជុំគណៈកម្មាធិការអចិន្ត្រៃបានប្រារព្ធធ្វើបួនដងក្រោមអធិបតីភាពរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។ មន្ត្រីការិយាល័យ JICA ប្រចាំនៅកម្ពុជា និងក្រុមសិក្សាគម្រោងបានអញ្ជើញឱ្យចូលរួមក្នុងអង្គប្រជុំទាំងនេះដែរ។ សូមមើលកំណត់ហេតុការពិភាក្សាភ្ជាប់ក្នុងឧបសម្ពន្ធ័-២។

នៅ ក.ស.ស បានរៀបចំបង្កើតក្រុមសមភាគីកម្ពុជាដូចជាៈ-ក្រុមអនុវត្តការងារ និងអនុក្រុមអនុវត្តការងារប្រតិបត្តិការចំណតផែកុងតេន័រមានរាយនាមក្នុងឧបសម្ពន្ធ័-៣ ដើម្បីអនុវត្តគម្រោងនេះ រួមទាំងដំណើរការរៀបចំ ប្រតិបត្តិ និងវាយតម្លៃគម្រោងសាកល្បងដើម្បីធ្វើឱ្យសេវាកម្មផែកាន់តែមានលក្ខណៈល្អប្រសើរឡើង។

តារាង ១.៤-១: សមភាពគណៈកម្មាធិការអចិន្ត្រៃយ៍

ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន (ស.ក.ដ.ជ)
កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ (ក.ស.ស)
ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា (CDC)
ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ (MEF)
ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម (MOC)
កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ (ក.ស.ភ.ព)
មន្ទីរខេត្តព្រះសីហនុ

(២) ភាគីពាក់ពន្ធ័

ក្រុមសិក្សាគម្រោងបានចុះអង្កេតដោយធ្វើការសាកសួរភាគីពាក់ពន្ធ័នឹងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ រួមទាំងប្រទេសជិតខាងផងដែរ។

នៅពេលអនុវត្តគម្រោង ក្រុមសិក្សាគម្រោងបានជួបប្រជុំជាមួយភាគីពាក់ពន្ធ័នឹងគម្រោងបានបីដង ក្នុងគោលបំណងសំខាន់ដើម្បីធ្វើប្រជាមតិនៅតាមមូលដ្ឋានពាក់ពន្ធ័នឹងការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែទៅអនាគត។ ការពិភាក្សាក្នុងជំនួបប្រជុំទាំងនេះមានសង្ខេបក្នុងឧបសម្ពន្ធ័-៤។

(៣) ក្រុមសិក្សាគម្រោង

ក្រុមសិក្សាគម្រោងមានជំនាញការប្រាំមួយរូបមកពីវិទ្យាស្ថានអភិវឌ្ឍន៍តំបន់ឆ្នេរសមុទ្រក្រៅប្រទេសរបស់ជប៉ុន បីរូប

មកពីក្រុមហ៊ុនប្រឹក្សាបូព៌ាប្រទេស បីរូបមកពីក្រុមហ៊ុន NIPPON KOEI និងបីរូបទៀតមកពីក្រុមហ៊ុន Ides Inc.។ អ្នកជំនាញការ និងឯកទេសមានបង្ហាញក្នុងតារាងខាងក្រោម:

តារាង ១.៤-២: សមាជិកក្រុមសិក្សាគម្រោង

Dr. Tadahiko Yagyu	ប្រធានគម្រោង/ជំនាញគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែ/យុទ្ធសាស្ត្រអង្គភាព	OCDI
Mr. Takashi Kadono	អនុប្រធានគម្រោង/ជំនាញធ្វើផែនការផែ (១) /ព្យាករណ៍ពីតម្រូវការ/ស្រាវជ្រាវទីផ្សា	OCDI
Dr. Koji Kobune	ជំនាញធ្វើផែនការផែ (២)	Ides
Dr. Sumio Suzuki	ជំនាញវិភាគសេដ្ឋកិច្ច/គ្រប់គ្រងកំពង់ផែ/ហិរញ្ញវត្ថុ	Ides
Mr. Naoya Takebe	ជំនាញវាយតម្លៃពីសមត្ថភាព	OCDI (IDCJ)
Mr. Kiyoshi Nakashima	ជំនាញលើកស្ទួយ/លក់សេវាកម្ម-ផលិតផលកំពង់ផែ	OCDI
Mr. Teruki Eto	ជំនាញប្រតិបត្តិការកុងតេន័រ	OCDI
Mr. Naoki Kudo	ជំនាញធ្វើផែនការដឹកជញ្ជូន (ផ្លូវថ្នល់)	NK
Mr. Makoto Yokota	ជំនាញធ្វើផែនការដឹកជញ្ជូន (ផ្លូវដែក)	NK
Mr. Tadahiko Kawada	ជំនាញថែទាំកំពង់ផែ/សន្តិសុខផែ	OCDI
Mr. Toshitsugu Shimodaira	ជំនាញរៀបចំប្លង់កំពង់ផែ/ប៉ាន់ស្មានពីថ្លៃចំណាយលើគម្រោង	OC
Mr. Shingo Shiratori	ជំនាញសិក្សាពីលក្ខណៈធម្មជាតិ	OC
Mr. Takeshi Sato	ជំនាញសិក្សាពីបញ្ហាបរិស្ថាន	Ides
Ms. Kumi Saito	ជំនាញសិក្សាពីសង្គម	NK
Mr. Kazumune Kotera	អ្នកសម្របសម្រួល/ជំនួយការធ្វើផែនការផែ	OCDI

(៤) កាលវិភាគគម្រោង

គម្រោងចាប់ផ្តើមនៅខែមិថុនា ឆ្នាំ ២០១១ និងត្រូវបញ្ចប់នៅខែមិថុនា ឆ្នាំ ២០១២។

១.៥. គម្រោង និងការសិក្សាពីមុនៗ

គម្រោង និងការសិក្សាពីមុនៗពាក់ពន្ធ័នឹងការពង្រឹងសមត្ថភាពកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុត្រូវបានយកមកសិក្សា មុនពេលចាប់ផ្តើមគម្រោងនេះនៅកម្ពុជា។ ខ្លឹមសារ និងលទ្ធផលសំខាន់ៗនៃគម្រោង និងការសិក្សាពីមុនៗមានដូចតទៅ:-

(១) ការសិក្សាពីការអភិវឌ្ឍន៍កំនើនច្រករបៀងទីក្រុងភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុក្នុងតំបន់

ការសិក្សានេះធ្វើឡើងដោយអង្គការ JICA របាយការណ៍បញ្ចប់ការសិក្សាបានបោះពុម្ពផ្សាយនៅឆ្នាំ ២០០៣។ គោលដៅនៃការសិក្សានេះគឺដើម្បីធ្វើផែនការមេសម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍កកំនើនច្រករបៀងទីក្រុងភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុក្នុងតំបន់ ផ្តោតសំខាន់លើការអភិវឌ្ឍន៍ឧស្សាហកម្មសម្រាប់ឆ្នាំគោលដៅ ២០១៥ និងសិក្សាពីសមិទ្ធិលទ្ធកម្មសម្រាប់តំបន់ជំរុញការនាំចេញខេត្តព្រះសីហនុ (EPZ) ដែលបានស្នើរឡើងជាកត្តាសំខាន់មួយសម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍ច្រករបៀងនេះ។

តាមការប៉ាន់ស្មានក្នុងការសិក្សានេះ គេចាំបាច់ត្រូវការដីឧស្សាហកម្មទំហំសរុបចាប់ពី ២.១០០ ដល់ ២.៥០០ ហតសម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍ធ្វើជាតំបន់កំនើនច្រករបៀងនៅឆ្នាំ ២០១៥។ ដីឧស្សាហកម្មនៅខេត្តព្រះសីហនុតាមការប៉ាន់ស្មានត្រូវការ

ប្រហែល ២៥០ ហត តូចជាងតំបន់ឧស្សាហកម្មដែលកំពង់ផែអភិវឌ្ឍន៍បច្ចុប្បន្ន។

ដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង ១.៥-១ ការសិក្សានេះបានជ្រើសរើសគម្រោងអាទិភាព ២៥ គម្រោង ដែលបានចាប់ផ្តើមមុនឆ្នាំ ២០០៥ សម្រាប់កំនើនច្រករបៀងទីក្រុងភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុ ក្នុងនោះគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចមាន ៨ ដូចជាៈ- គម្រោងតំបន់លើកស្ទួយពិសេស (SPZ) ខេត្តព្រះសីហនុ គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍សង្គមមាន ៧ និងគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមាន ១០ គម្រោង។ ដំណើរការគម្រោងអាទិភាព ១៣ គម្រោង ពាក់ពន្ធ័ជិតស្និទ្ធនឹងការប្រកួតប្រជែងរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុមានបង្ហាញក្នុងតារាង ១.៥-២។

តារាង ១.៥-១: គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់ច្រករបៀងកំនើន

ប្រភេទ	ផ្នែក	ឈ្មោះគម្រោង	គោលដៅគម្រោង
អភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ច	ឧស្សាហកម្មបឋម	ក-៤: កម្មវិធីលើកស្ទួយកសិកម្មនៅតាមជនបទ	បង្កើនចំណូលពីមុខរបរស្រែចំការ ដោយពង្រីកការដាំដុះផលដំណាំ ប្រើប្រាស់បច្ចេកទេសទំនើបធ្វើកសិកម្មនៅតាមជនបទ
		ក-៧: គម្រោងកែឆ្នៃបន្លែផ្លែឈើ	បង្កើនតម្លៃបន្លែផ្លែឈើដោយធ្វើការកែឆ្នៃ
	ឧស្សាហកម្មបន្ទាប់បន្សំ	ខ-៤: លើកកំពស់ឧស្សាហកម្មធនតូច និងម៉ីក្រូ	ជំរុញដល់ SMEs លក្ខណៈធម្មតា និងថ្មីៗដោយលើកទឹកចិត្តឱ្យធ្វើអាជីវកម្មទ្រង់ទ្រាយតូច ឧបត្ថម្ភទុនក្នុងស្រុក បង្កើតសហគ្រាស រកទីផ្សារ និងផ្តល់ជំនួយផ្នែកពត៌មានបច្ចេកទេស
		ខ-៦: គម្រោងពង្រឹងឧស្សាហកម្មស្បែកជើង និងសំលៀកបំពាក់	ផ្សព្វផ្សាយរកទីផ្សាលក់ផលិតផលនៅទីផ្សារក្រៅសហរដ្ឋអាមេរិច ផ្តល់វគ្គបណ្តុះបណ្តាលជំនាញវិជ្ជាជីវៈទៅអនាគត និងកម្មកររោងចក្រកាត់ដេរបច្ចុប្បន្នឱ្យមានជំនាញថែមទៀត
	ឧស្សាហកម្មទីបី	គ-៤: ផែនការមេទេសចរណ៍សម្រាប់តំបន់បណ្តាក់ទុនធំៗ	លើកស្ទួយវិស័យទេសចរណ៍អន្តរជាតិ និងនៅជុំវិញទីក្រុងភ្នំពេញ យកធនធានមានស្រាប់ និងធនធានសក្តានុពលមកធ្វើជាទុនវិនិយោគ
	ជំរុញការនាំចេញ	ឃ-១: គម្រោងបង្កើតតំបន់លើកស្ទួយពិសេសនៅខេត្តព្រះសីហនុ	បង្កើត SPZ នៅខេត្តព្រះសីហនុដើម្បីទាក់ទាញ FDI ភ្ជាប់ទំនាក់ទំនង និងជំរុញឱ្យមានការប្រើប្រាស់ធនធានក្នុងស្រុកដែលមានស្រាប់ឱ្យបានល្អ
	ផ្នែកច្បាប់ និងស្ថាប័ន	ង-១: ប្រើប្រាស់ប្រពន្ធ័កុំព្យូទ័របំពេញបែបបទធ្វើប្រតិវេទន៍គយ	ជំរុញឱ្យប្រើប្រាស់ប្រពន្ធ័ប្រតិវេទន៍គយតាមកម្មវិធីកុំព្យូទ័រងាយស្រួលរាយការណ៍ពត៌មានទំនិញ ចំណេញពេលធ្វើប្រតិវេទន៍ គ្រប់គ្រងកាតព្វកិច្ចបង់ពន្ធបានត្រឹមត្រូវ និងសាវនកម្មក្រោយធ្វើប្រតិវេទន៍ (PCA) មានប្រសិទ្ធិភាព
		ង-២: បញ្ជូនជំនាញការពីជប៉ុនមករៀបចំក្របខណ្ឌច្បាប់ និងស្ថាប័ន SPZ	រៀបចំបង្កើតក្របខណ្ឌច្បាប់ និងស្ថាបន័ SPZ ដែលបានស្នើរឡើងឱ្យរឹងមាំ
អភិវឌ្ឍន៍សង្គម	ផែនការរៀបចំទីក្រុង	ច-៣: ផែនការមេដើម្បីរៀបចំក្រុងព្រះសីហនុ	គ្រប់គ្រងការអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងប្រកបដោយនិរន្តរភាព និងរក្សាតុល្យភាពផលប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ច និងសង្គម
		ច-១: ពង្រឹងការធ្វើផែនការ និងដាក់ឱ្យអនុវត្តយន្តការធ្វើផែនការរៀបចំទីក្រុង	រៀបចំគោលការណ៍ធ្វើផែនការមេ និងផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីព្រមទាំងកំណត់លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យស្វយ័តសម្រាប់ការអនុញ្ញាតិឱ្យសាងសង់
	អភិវឌ្ឍន៍ធនធានមនុស្ស	ឆ-៦: ជំនួញដល់ការអភិវឌ្ឍន៍សហគ្រិនតាមជនបទ	ពង្រឹងសមត្ថភាពមន្ត្រីរាជការតាមខេត្ត និង MoEYS ដោយចូលរួមសកម្មភាពកំណត់ផលិតផល ផ្តល់វគ្គបណ្តុះបណ្តាលពីសហគ្រិនដល់ស្ត្រី និងស្វែងរកទីផ្សារលក់ផលិតផល
		ឆ-៣: ពង្រឹងមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលជំនាញវិជ្ជាជីវៈខេត្តព្រះសីហនុ	ផ្តល់វគ្គបណ្តុះបណ្តាលជំនាញវិជ្ជាជីវៈកាត់ដេរអនុវត្តជាក់ស្តែងដើម្បីឱ្យមានសមត្ថភាពផ្លាស់ប្តូរបន្តិចម្តងៗចូលទៅឧស្សាហកម្មប្រភេទថ្មីៗ
	ការអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ	ជ-២: សកម្មភាពបង្កើត	បង្កើនកម្រិតជីវភាពរបស់ប្រជាពលរដ្ឋដែលងាយរងគ្រោះនៅ

		ប្រាក់ចំណូលសម្រាប់កសិករនៅខេត្តកណ្តាល	តាមជនបទតាមរយៈសកម្មភាពបង្កើតប្រាក់ចំណូល
	បរិស្ថាន	ឈ-១: ពង្រឹងសមត្ថភាពអនុវត្តច្បាប់បរិស្ថានឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាព	ពង្រឹងសមត្ថភាពស្ថាប័នដើម្បីអនុវត្តច្បាប់បរិស្ថានឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាព
		ឈ-៣: រៀបចំទីតាំងចាក់កាកសំណល់ដែលមានការគ្រប់គ្រង	ផ្តល់កន្លែងចាក់កាកសំណល់រឹង ដែលមានការគ្រប់គ្រងបានត្រឹមត្រូវនៅខេត្តព្រះសីហនុ
អភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ	ការដឹកជញ្ជូន	ញ-២: គម្រោងមជ្ឈមណ្ឌលបែងចែកកុងតេន័រ	កែលំអរលំហូរដឹកចូល-ដឹកចេញកុងតេន័រឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាព
		ញ-៦: គម្រោងដឹកជញ្ជូននៅទីក្រុងភ្នំពេញ	កាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរ
		ញ-៩: គម្រោងស្តារផ្លូវលេខ ៤៨	ស្តារផ្លូវលេខ ៤៨ ឱ្យប្រើប្រាស់បានគ្រប់រដូវកាល រួមទាំងស្ពាន ៤ ផងដែរ
	ធនធានទឹក	ដ-១: ការសិក្សាពីផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍ និងគ្រប់គ្រងធនធានទឹកជាតិ	រៀបចំបញ្ជីសារពើភណ្ឌអ្នកប្រើប្រាស់ទឹកក្នុងប្រពន្ធ័ទន្លេ និងទឹកក្រោមដី និងរៀបចំផែនការសម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍ធនធានទឹកសមាហរណ៍កម្មនៅទូទាំងប្រទេស
		ដ-១: កែលំអរប្រពន្ធ័ផ្គត់ផ្គង់ទឹកស្អាតក្នុងខេត្តព្រះសីហនុ	ធានាសុវត្ថិភាពធនធានទឹកដើម្បីបង្កើនសមត្ថភាព និងកម្រិតសេវាកម្ម កែលំអរសេវាផ្គត់ផ្គង់ និងថែទាំប្រពន្ធ័ផ្គត់ផ្គង់ទឹកស្អាតដែលមានស្រាប់
	ថាមពលអគ្គិសនី	ឋ-៥: សិក្សាពីសមិទ្ធិលទ្ធកម្មខ្សែបណ្តាញអគ្គិសនីរវាងខេត្តកំពត និងខេត្តព្រះសីហនុ	សិក្សាពីសមិទ្ធិលទ្ធកម្មតបណ្តាញខ្សែអគ្គិសនី ២២០ Kv រវាងខេត្តកំពត និងខេត្តព្រះសីហនុ
	ទូរគមនាគមន៍	ឌ-១: បង្កើនធនធានមនុស្សលើផ្នែកពត៌មានវិទ្យា	បណ្តុះបណ្តាល និងបង្កើនវិស្វករពត៌មានវិទ្យា (IT) ឱ្យបានមួយពាក់នាក់
		ឌ-២: រៀបចំដាក់បណ្តាញខ្សែកាបហ្វាយបឺរអុបទិចរវាងទីក្រុងភ្នំពេញ និងខេត្តព្រះសីហនុ	ដាក់ខ្សែកាបហ្វាយបឺរអុបទិចរវាងទីក្រុងភ្នំពេញ និងខេត្តព្រះសីហនុ ដើម្បីបង្កើនល្បឿន និងសមត្ថភាពទំនាក់ទំនងគ្នាឱ្យបានលឿនជាងមុន
	អភិវឌ្ឍន៍តំបន់រួចពន្ធកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ	ឍ-១: អភិវឌ្ឍន៍កន្លែងកែឆ្នៃទឹកកង្វក់សម្រាប់តំបន់រួចពន្ធកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ	ធ្វើគម្រោង រៀបចំប្លង់ និងធ្វើកន្លែងទុកទឹកកង្វក់សម្រាប់តំបន់រួចពន្ធកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។ វាអាចជាគម្រោងមានប្រយោជន៍ បើមានការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានធ្វើអាជីវកម្មលើតំបន់នេះ
		ឍ-២: រៀបចំកន្លែងចាក់កាកសំណល់រឹងសម្រាប់តំបន់រួចពន្ធនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ	ធ្វើគម្រោង រៀបចំប្លង់ និងធ្វើកន្លែងចាក់កាកសំណល់រឹងមិនប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាន និងរៀបចំប្រពន្ធ័ពាក់ពន្ធ័សម្រាប់តំបន់រួចពន្ធនេះ

ប្រភព: JICA

តារាង ១.៥-២: ដំណើរការគម្រោងអាទិភាពសម្រាប់ច្រករបៀងកំណើន

ក-៧: គម្រោងកែឆ្នៃរបន្លែផ្លែឈើ
គម្រោងដែលបានស្នើរឡើងនេះមិនមានបំណងផ្តោតច្បាស់លាស់លើការលើកស្ទួយការនាំចេញផលិតផលកសិកម្មកែឆ្នៃរនេះទេ តែគម្រោងនេះត្រូវគេដាក់ចូលវាយតម្លៃ ដោយគេរំពឹងថាការនាំចេញផលិតផលកសិកម្មនឹងមានការកើនឡើង ដោយសារមានការកែឆ្នៃកសិផលប្រកបដោយគុណភាពល្អ ។ រ.រ.ក បានកំណត់យុទ្ធសាស្រ្តមូលដ្ឋានសម្រាប់នាំចេញអង្ករកិនរួច ក្នុងគោលដៅនាំចេញឱ្យបានមួយលានតោនក្នុងមួយឆ្នាំនៅឆ្នាំ ២០១៥ ។ បច្ចុប្បន្ន គេកំពុងខំប្រឹងប្រែងឈានទៅសម្រេចឱ្យបានតាមគោលដៅ ហើយការវិនិយោគឯកជនលើផ្នែកនេះកំពុងកើនឡើង ។ ក្រៅពីអង្ករ គេក៏ខំប្រឹងប្រែងរកវិធីសាស្រ្តកែឆ្នៃកសិផលឱ្យបានល្អប្រសើរ ដោយមានការជួយជ្រោមជ្រែងពីដៃគូរអភិវឌ្ឍន៍អន្តរជាតិរួមទាំង JICA ផងដែរ ។ ដូចនេះ គេកំពុងខំប្រឹងប្រែងឈានទៅសម្រេចគោលដៅគម្រោងដែលបានស្នើរឡើងមកនេះ ។
ខ-៦: គម្រោងពង្រឹងឧស្សាហកម្មស្បែកជើង និងសំលៀកបំពាក់
គម្រោងនេះស្នើរឡើងដើម្បីជួយដល់ឧស្សាហកម្មកាត់ដេរ និងស្បែកជើងឱ្យមានលទ្ធភាពបន្តដំណើរការអាជីវកម្មរបស់ខ្លួន បន្ទាប់ពីគេដកកូតានៅឆ្នាំ ២០០៥ ។ GMAC ដើរតួនាទីសំខាន់ក្នុងការកែលំអរបច្ចេកទេសវិស័យកាត់ដេរនៅកម្ពុជា ក្រោមជំនួយការពីដៃគូរអភិវឌ្ឍន៍អន្តរជាតិ ។ លទ្ធផលពីការខំប្រឹងប្រែងកែលំអរគុណភាពរបស់ GMAC និងរោងចក្រកាត់ដេរ និងស្បែកជើង ឧស្សាហកម្មកាត់ដេរ និងស្បែកជើងកម្ពុជានៅរក្សាបានការប្រកួតប្រជែងនៅទីផ្សារពិភពលោក បើទោះគ្មានប្រពន្ធ័កូតាក៏ដោយ ហើយការនាំចេញសំលៀកបំពាក់ និងស្បែកជើងទៅសហភាពអឺរ៉ុប និងសហរដ្ឋអាមេរិចកំពុងកើនឡើង ។ ដូចនេះ គេសម្រេចបានតាមគោលដៅដែលបានគ្រោងទុកក្នុងគម្រោងនេះ ។
ឃ-១: គម្រោងបង្កើតតំបន់លើកស្ទួយពិសេសនៅខេត្តព្រះសីហនុ
SPZ នៅខេត្តព្រះសីហនុមានគោលបំណងទាក់ទាញ FDI ភ្ជាប់ទំនាក់ទំនង និងជំរុញឱ្យមានការប្រើប្រាស់ធនធានក្នុងស្រុកដែលមានស្រាប់ឱ្យបានល្អ ។ SPZs គឺជាតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស (SEZ) ដែលជាតំបន់មានលក្ខខណ្ឌអនុគ្រោះច្រើនសម្រាប់ការវិនិយោគតាមរយៈគោលនយោបាយពន្ធ គោលការណ៍សេដ្ឋកិច្ច ការជួយសម្រួល និង/ឬ លើកទឹកចិត្តដល់ FDI ជាដើម ។ តំបន់ SPZ នៅខេត្តព្រះសីហនុដែលបានស្នើរឡើងនេះគ្រប់ដណ្តប់លើតំបន់រដ្ឋបាលទាំងស្រុងនៃខេត្តព្រះសីហនុ លើកលែងសួនឧទ្យានជាតិពីរ តំបន់អភិរក្សទឹក និងព្រៃឈើ ។ ការសិក្សានេះបានស្នើរឱ្យអភិវឌ្ឍន៍តំបន់រួចពន្ធនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ (Sihanoukville Port Free Zone) មានពីរកន្លែងគឺៈ -តំបន់ជំរុញការនាំចេញ (export processing zone) សម្រាប់រោងចក្រ-សហគ្រាសផលិតសម្រាប់នាំចេញ និងតំបន់ពាណិជ្ជកម្មសេរី (free trade zone) សម្រាប់ក្រុមហ៊ុនធ្វើសេវាកម្មផ្នែកពស្តុភា ។ FZ នេះនៅដាច់ចេញពីតំបន់ជាប់ពន្ធគយ និងតភ្ជាប់ដោយស្ពានមកកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ។ ផ្ទៃដីគ្រោងទុកមានទំហំ ៤៣ ហត ។ បើទោះការបង្កើត SPZ គឺជាសំណើរដ៏សំខាន់បំផុតស្នើរឡើងដោយការសិក្សានេះ តែក្របខណ្ឌ័ស្ថាបន័សម្រាប់ SPZ មិនទាន់មាននៅឡើយ ។ ក្របខណ្ឌ័ស្ថាប័នសម្រាប់ SEZ ផ្តល់សិទ្ធិឱ្យធ្វើទៅជាសួនឧទ្យានឧស្សាហកម្មដាច់ដោយឡែក តែតាមការសិក្សាគេត្រូវបង្កើតជាតំបន់រួចពន្ធជំនួសវិញ ។ គម្រោង SEZ ខ្លះនៅខេត្តព្រះសីហនុទទួលបានការឯកភាពពី រ.រ.ក ក្នុងនោះមានតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសពីរបានបង្កើតឡើង មាន SEZ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ។ រោងចក្របានទៅបើកធ្វើប្រតិបត្តិការក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសទាំងនេះខ្លះៗហើយ ។ SEZ កំពង់ផែបានអភិវឌ្ឍន៍ផ្អែកទៅតាម **FZ** ដែលបានស្នើរឡើង តែ ក.ស.ស កែប្រែផែនការអភិវឌ្ឍន៍នេះដើម្បីកុំឱ្យមានបញ្ហាផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ ហើយបានធ្វើផែនការថ្មីមួយទៀតនោះគឺ SEZ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ក្នុងនោះផ្ទៃដីអភិវឌ្ឍន៍ត្រូវពង្រីកទៅដល់ ៧០ ហត ហើយ SEZ នេះតភ្ជាប់ទៅកំពង់ផែផ្ទាល់ដោយពុំចាំបាច់មានស្ពានអ្វីនោះទេ ព្រោះទំហំដីគ្រោងទុកសម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍ FZ តូចពេក ហើយផែនការអភិវឌ្ឍន៍ពីដើមមករាប់បញ្ចូលទាំងសាងសង់ស្ពានតភ្ជាប់មកកំពង់ផែដែរ ។ ផ្អែកលើផែនការថ្មីនេះ SEZ កំពង់ផែព្រះសីហនុត្រូវបានសាងសង់ឡើងដោយ ប្រើប្រាស់កម្ចី ODA របស់ជប៉ុន ។ រ.រ.ក មានគម្រោងធ្វើឱ្យ SPZ នេះមានដំណើរការក្នុងពេលឆាប់ៗ ។
ង-១: ប្រើប្រាស់ប្រពន្ធ័កុំព្យូទ័របំពេញបែបបទធ្វើប្រតិវេទន៍គយ
ប្រពន្ធ័អេឡិចត្រូនិចសម្រាប់បែបបទគយកំពុងណែនាំឱ្យប្រើប្រាស់ក្រោមជំនួយពី WB និង UNCTAD ។ ប្រពន្ធ័អេឡិចត្រូនិចនេះរហូតដល់ពេលបច្ចុប្បន្ន គេប្រើប្រាស់សម្រាប់តែបែបបទគយខាងក្នុង ចំណែក EDI រវាងគយ និងអ្នកប្រើប្រាស់ផែ ដូចជាប្រពន្ធ័បង់ពន្ធគយមិនទាន់ដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់នៅឡើយ ។
ង-២: បញ្ជូនជំនាញការពីជប៉ុនមករៀបចំក្របខណ្ឌ័ច្បាប់ និងស្ថាប័ន SPZ

ក្របខណ្ឌច្បាប់សម្រាប់ SPZ មិនទាន់បង្កើតឡើង ដូចដែលបានលើកឡើងពីខាងលើ ។ ចំពោះ SEZ ជំនាញការជប៉ុនបានមកកម្ពុជាជួយរៀបចំក្របខណ្ឌច្បាប់ឱ្យរួចហើយ ។
ច-៣: ផែនការមេដើម្បីរៀបចំក្រុងព្រះសីហនុ
ផែនការមេរៀបចំក្រុងព្រះសីហនុត្រូវបានបង្កើតឡើង ។ ក្នុងផែនការមេនេះកំណត់ថាក្រុងកំពង់ផែខេត្តព្រះសីហនុតែមួយគត់របស់កម្ពុជាត្រូវបង្កើនល្បឿនរីកចំរើនតំបន់ច្រករបៀងឱ្យបានលឿន តែពុំទាន់មានសំណើរផែនការរៀបចំដីធ្លីសម្រាប់ធ្វើច្រករបៀងនេះនៅឡើយ ។ ដីសម្រាប់ឧស្សាហកម្មពស្តុភារ និងឧស្សាហកម្មឆ្នេរសមុទ្រត្រូវបានកាត់បន្ថយច្រើនធៀបទៅនឹងផែនការរៀបចំក្រុងពីមុន១មក ។ ផ្អែកលើគម្រោងនេះ គេចាំបាច់ត្រូវកែប្រែផែនការមេនេះ ។
ឆ-៣: ពង្រឹងមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលជំនាញវិជ្ជាជីវៈខេត្តព្រះសីហនុ
មកដល់ពេលបច្ចុប្បន្ន ពុំទាន់មានវិធានការណាមួយធ្វើឡើងដើម្បីកែលំអរមុខងាររបស់មជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលជំនាញវិជ្ជាជីវៈនេះនៅឡើយទេ ។ នៅពេលក្រុមហ៊ុនរោងចក្រផលិតកម្មចូលមកបណ្តាក់ទុននៅ SEZs ក្នុងខេត្តព្រះសីហនុកាន់តែច្រើនឡើង មជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលជំនាញវិជ្ជាជីវៈត្រូវតែពង្រឹងមុខងាររបស់ខ្លួនដោយសហការជាមួយអ្នកអភិវឌ្ឍន៍ SEZs ។
ញ-២: គម្រោងមជ្ឈមណ្ឌលបែងចែកកុងតេន័រ
គម្រោងដែលបានស្នើរឡើងនឹងបង្កើតដេប៉ូកុងតេន័រដីគោកមួយកន្លែងនៅអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ និងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុដោយប្រើប្រាស់ប្រពន្ធ័ EDI ជាសេវាកម្មច្រកចេញចូលតែមួយសម្រាប់ការធ្វើបែបបទឯកសារនាំចេញ-នាំចូល ។ ដេប៉ូកុងតេន័រដីគោករបស់ឯកជនមួយចំនួនសាងសង់នៅទីក្រុងភ្នំពេញពិសេសនៅតាមផ្លូវជាតិលេខ ៤ ។ នៅខេត្តព្រះសីហនុគ្មាន ICD សម្រាប់ប្រមូលទុក LCLs នោះទេ ។ គម្រោង SEZ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុរាប់បញ្ចូលទាំងការសាងសង់ CFS សម្រាប់ប្រមូលទុក LCLs ។ ប្រពន្ធ័ EDI (ច្រកចេញចូលតែមួយ) មិនទាន់ណែនាំដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់នៅឡើយ តែប្រពន្ធ័ EDI របស់គយកំពុងដំណើរការ ។
ញ-៩: គម្រោងស្តារផ្លូវលេខ ៤៨
គម្រោងស្តារផ្លូវឡើងវិញផ្តល់មូលនិធិដោយរដ្ឋាភិបាលថៃដែលបានផ្អាកមួយរយៈមកបានបន្តឡើងវិញ និងបានបញ្ចប់រួចរាល់ហើយ ។ តែចំពោះកំណាត់ផ្លូវបត់បែនច្រើននៅកន្លែងមានភ្នំពេញត្រូវការធ្វើបន្ថែមទៀតដើម្បីសម្រួលដល់ការដឹកជញ្ជូនឱ្យមានលក្ខណៈងាយស្រួល ។
ឋ-៥: សិក្សាពីសមិទ្ធិលទ្ធកម្មខ្សែបណ្តាញអគ្គីសនីរវាងខេត្តកំពត និងខេត្តព្រះសីហនុ
គម្រោងតបណ្តាញខ្សែភ្លើងបានធ្វើរួមគ្នាដោយ រ.ភ.ជ និង ADB គ្រោងនឹងបញ្ចប់នៅឆ្នាំ ២០១៣ ។ ពាក់ពន្ធ័នឹងគម្រោងតបណ្តាញខ្សែភ្លើងនេះ រោងចក្រថាមពលឧណ្ហវារីដើរដោយធ្យូងថ្មក្រោមហិរញ្ញប្បទានឯកជនកំពុងសាងសង់នៅខេត្តព្រះសីហនុ ។ គេរំពឹងថាការផ្គត់ផ្គង់ថាមពលទៅឱ្យតំបន់ច្រករបៀងនឹងមានលក្ខណៈល្អប្រសើរច្រើនក្រោយគម្រោងទាំងនេះបញ្ចប់ ។
ឌ-២: រៀបចំដាក់បណ្តាញខ្សែកាបហ្វាយបឺរអុបទិចរវាងទីក្រុងភ្នំពេញ និង ខេត្តព្រះសីហនុ
គម្រោងដាក់ខ្សែកាបហ្វាយបឺរអុបទិចអនុវត្តក្រោម ODA របស់ជប៉ុន ដែលវានឹងជួយបង្កើនបរិស្ថានទំនាក់ទំនងគ្នាក្នុងតំបន់ច្រករបៀង ។
ណ-១: រៀបចំកន្លែងទុកទឹកកង្វក់សម្រាប់តំបន់រួចពន្ធកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ
ដោយ SEZ កំពង់ផែអភិវឌ្ឍន៍ឡើងជាគម្រោងប្រើប្រាស់កម្ចី ODA បុរេលក្ខខណ្ឌសម្រាប់ជ្រើសរើសគម្រោងជាអាទិភាពក្នុងការសិក្សានេះមិនទាន់បំពេញបាននៅឡើយ ។ កន្លែងទុកទឹកកង្វក់សម្រាប់ SEZ កំពង់ផែត្រូវបានរៀបចំឡើងជាផ្នែកមួយនៃគម្រោងកម្ចី ODA ។
ណ-២: រៀបចំកន្លែងចាក់កាកសំណល់រឹងសម្រាប់តំបន់រួចពន្ធនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ
ដោយ SEZ កំពង់ផែអភិវឌ្ឍន៍ឡើងជាគម្រោងប្រើប្រាស់កម្ចី ODA បុរេលក្ខខណ្ឌសម្រាប់ជ្រើសរើសគម្រោងជាអាទិភាពក្នុងការសិក្សានេះមិនទាន់បំពេញបាននៅឡើយ ។ កាកសំណល់រឹងមកពី SEZ កំពង់ផែនឹងត្រូវយកទៅបោះចោលនៅកន្លែងចាក់សំរាមកាន់កាប់ដោយឯកជនបច្ចុប្បន្ន ដោយសារទីតាំងអភិវឌ្ឍន៍ធ្វើជាកន្លែងចាក់សំរាមសម្រាប់តែ SEZ កំពង់ផែមិនមានថវិការគ្រប់គ្រាន់ធ្វើនៅឡើយ ។

ប្រភព: JICA

អនុសាសន៍ពីការសិក្សានេះបានលើកឡើងថា ដើម្បីអភិវឌ្ឍន៍កំនើនច្រករបៀងនេះបាន រ.រ.ក ត្រូវមានវិធានការដូចខាងក្រោម លើកលែងវិធានការពាក់ពន្ធ័នឹង SPZ ដោយអនុសាន៍ទាំងអស់ត្រូវបានយកមកអនុវត្តអស់ហើយ ។

- សម្រេចជាសាច់ការដើម្បីប្រើប្រាស់ SPZ ខេត្តព្រះសីហនុធ្វើជាឧបករណ៍ផ្លូវការមួយសម្រាប់ជំរុញការនាំចេញ និងសម្របសម្រួលដល់ការអភិវឌ្ឍន៍ឧស្សាហកម្មនៅកម្ពុជា
- អនុម័តច្បាប់កំណត់ពីអាជ្ញាធរទទួលបន្ទុកបំពេញមុខងារ និងប្រពន្ធ័ប្រតិបត្តិការ SPZs និងសម្រួលច្បាប់នេះឱ្យស៊ី

សង្វាក់គ្នាជាមួយច្បាប់ និងបទបញ្ញាពាក់ពន្ធ័ផ្សេងទៀត រួមទាំងច្បាប់វិនិយោគដែលបានធ្វើវិសោធនកម្មនោះដែរ

- រៀបចំបង្កើតអង្គភាពឯករាជស្វយ័តដើម្បីគ្រប់គ្រងធ្វើប្រតិបត្តិការ SPZ ប្រកបដោយឆន្ទៈខ្ពស់ទៅតាមការចង់បានរបស់ រ.រ.ក ក្នុងអភិបាលកិច្ចល្អ និងលុបបំបាត់អំពើរពុករលួយ
- បង្កើត FZ ខេត្តព្រះសីហនុដែលបានស្នើរឡើងនេះឱ្យចេញជារូបរាង្គ រួមមានទាំងការរៀបចំប្រពន្ធ័ហិរញ្ញវត្ថុ រៀបចំការអនុវត្ត និងផ្តល់ដំណោះស្រាយបញ្ហាតាំងលំនៅថ្មីប្រកបដោយនិរន្តរភាព
- ចាប់ផ្តើមជំរុញលើកទឹកចិត្តឱ្យវិនិយោគលើឧស្សាហកម្មថ្មីៗមកកម្ពុជា
- ផ្តួចផ្តើមបង្កើតគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចដែលមានទំនាក់ទំនងជាមួយគ្នា ដើម្បីបង្កើនការប្រកួតប្រជែងរបស់កម្ពុជា
- ផ្តួចផ្តើមបង្កើតគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍សង្គម ដើម្បីធានាដល់ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចេរភាព
- ផ្តួចផ្តើមគំនិតធ្វើផែនការ និងចាប់ផ្តើមអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ពន្ធ័ដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹក ផ្លូវគោក ប្រពន្ធ័ផ្គត់ផ្គង់ថាមពលអគ្គីសនី និងទូរគមនាគមន៍ប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព និងសន្សំសំចៃ ព្រមទាំង
- ទំនុកបម្រុងគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ផ្សេងៗជាមួយជំនួយពីខាងក្រៅតាមលទ្ធភាពដែលអាចធ្វើបាន។

(២) ការសិក្សា និងគម្រោងផ្សេងៗ

១) ការធ្វើផែនការមេ និងការសិក្សាពីសមិទ្ធិលទ្ធកម្មរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

ការសិក្សានេះធ្វើឡើងដោយអង្គការ JICA ដោយរបាយការណ៏បញ្ចប់ការសិក្សាត្រូវបានបោះពុម្ពផ្សាយនៅឆ្នាំ ១៩៩៧។ គោលដៅនៃការសិក្សានេះគឺដើម្បីធ្វើផែនការផែសម្រាប់អភិវឌ្ឍន៏កំពង់ផែរហូតដល់ឆ្នាំ ២០១៥ និងដើម្បីធ្វើការសិក្សាពីសមិទ្ធិលទ្ធកម្មសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៏រយៈពេលខ្លីឆ្នាំគោលដៅ ២០០៥។ នេះគឺជាផែនការមេទីមួយសម្រាប់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុក្រោយពីសង្គ្រាមស៊ីវិល។

ការសិក្សានេះព្យាករណ៍ថាចំនួនកុងតេន័រឆ្លងកាត់ផែនឹងកើនឡើងដល់ ១.៣ លាន តោន នៅឆ្នាំ ២០១០ និង ២.0 លាន តោន នៅឆ្នាំ ២០១៥ នៅពាក់កណ្តាលកំនើនស៊ីនណារ៉ូ។ បើទោះការព្យារករណ៍នេះមានចំនួនច្រើនបន្តិច (ចំនួនកុងតេន័រឆ្លងកាត់ផែកើន ៣.៨ ដង ធៀបទៅនឹងឆ្នាំគោល ១៩៩៥) ជាក់ស្តែង ចំនួនកុងតេន័រឆ្លងកាត់ផែ (ដែលមាន ១.២ លាន តោន នៅឆ្នាំ ២០១០) បានបង្ហាញថាការព្យាករណ៏នេះគឺត្រឹមត្រូវ។

ផែនការរយៈពេលវែងមានគម្រោងសាងសង់ផែថ្មសម្រាប់ទំនិញទូទៅប្រវែង ៤00 ម (ដោយកែឆ្នេរខឿននៅមុខស្តុប /ឃ្លាំងលេខ ៣) ចំណតផែកុងតេន័រប្រវែង ៤00 ម និងចំណតផែទំនិញចាក់ធារប្រវែង ៣00 ម។ យោងតាមផែនការនេះ ចំណតផែកុងតេន័រត្រូវបានសាងសង់ឡើងដោយប្រើប្រាស់កម្ចី ODA របស់ជប៉ុន។ ចំណតផែពហុគោលបំណង ដែលបំពេញមុខងារជាចំណតផែទំនិញចាក់ធារ និងចំណតផែទំនិញទូទៅក៏កំពុងតែសាងសង់ក្នុងគម្រោងកម្ចី ODA របស់ជប៉ុនផងដែរ បើទោះទីតាំងសាងសង់ចំណតផែនេះវាខុសពីទីតាំងដែលបានគ្រោងទុកក៏ដោយ។ ដូចនេះ ការកែលំអរមុខងារសំខាន់ៗទាំងអស់ដែលបានស្នើរឡើងក្នុងផែនការរយៈពេលវែងសម្រេចបានជាបណ្តើរៗ ឬមួយចំនួនកំពុងតែអនុវត្ត។

២) ការសិក្សាពីផែនការមេសម្រាប់វិស័យកំពង់ផែ និងនាវាចរណ៏

ការសិក្សានេះធ្វើឡើងដោយអង្គការ JICA ដោយរបាយការណ៏បញ្ចប់ការសិក្សាត្រូវបានបោះពុម្ពផ្សាយនៅឆ្នាំ២00៧។ គោលដៅនៃការសិក្សានេះគឺដើម្បីធ្វើផែនការមេសម្រាប់ពង្រឹងការប្រកួតប្រជែងជាអន្តរជាតិក្នុងវិស័យកំពង់ផែ និងនាវាចរណ៏នៅកម្ពុជា។ ផែនការមេនេះ (សម្រាប់ឆ្នាំគោលដៅ ២០២០) រួមមានយុទ្ធសាស្រ្តអភិវឌ្ឍន៏បីវិស័យ ពោលគឺវិស័យនាវាចរណ៏ វិស័យកំពង់ផែ និងការពង្រឹងសមត្ថភាពរដ្ឋបាលឱ្យកាន់តែមានលក្ខណៈល្អប្រសើរឡើង។ លើសពីនេះ សកម្មភាពរយៈពេលខ្លី (ឆ្នាំគោលដៅ ២០១០) សម្រាប់គម្រោងជាអាទិភាពកំណត់ក្នុងផែនការមេនេះបានយកមកអនុវត្តក្នុងការសិក្សានេះ។

ដោយយល់ឃើញថាកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុគួរតែត្រូវបន្តដើរតួនាទីនាំមុខជាកំពង់ផែសមុទ្រទឹកជ្រៅតែមួយគត់នៅកម្ពុជា តាមការសិក្សានេះបានវាយតម្លៃថាចាំបាច់ត្រូវមានការអភិវឌ្ឍន៍ឱ្យបានសមស្របសម្រាប់វិស័យពាណិជ្ជកម្ម និងឧស្សាហកម្មកម្ពុជា ហើយកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុត្រូវធ្វើការអភិវឌ្ឍន៍/រៀបចំបង្កើតតំបន់ឧស្សាហកម្មដែលនៅជិត បង្ករលក្ខណៈងាយស្រួលក្នុងការចេញចូលផែ និងជំរុញលើកទឹកចិត្តដល់ការដាក់ទីតាំងឧស្សាហកម្មផលិតដើម្បីនាំចេញ (export-oriented industry) ។

ក្នុងការសិក្សានេះក៏បានស្នើរផែនការសកម្មភាពរយៈពេលខ្លី ឈរលើទស្សនៈពង្រឹងការប្រកួតប្រជែងលើសេវាកម្មនាវាចរណ៍ និងការអនុវត្តគោរពទៅតាមច្បាប់នាវាចរណ៍អន្តរជាតិ ។ ផែនការសកម្មភាពសម្រាប់វិស័យកំពង់ផែមានដូចតទៅៈ-

- លើកកំពស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុទៅជាកំពង់ផែច្រកផ្លូវចេញចូលដ៏សំខាន់មួយ
  - បង្កើនសេវាកម្មខ្សែដឹកជញ្ជូន និងពង្រឹងទំនាក់ទំនងជាមួយ SEZs
  - ពង្រឹងការគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការចំណតផែកុងតេន័រឱ្យបានល្អថែមទៀត
  - អភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែពហុគោលបំណង និងចំណតផែទំនិញទូទៅ
  - ជំរុញលើកទឹកចិត្តឱ្យប្រើប្រាស់ផែស្ងួត
  - កាត់បន្ថយការបង់ថ្លៃសន្តិសុខផែឱ្យបានដល់កម្រិតអប្បបរមាលើក្រុមហ៊ុនបញ្ជូនទំនិញ និងម្ចាស់ទំនិញ
- បង្កើតសមត្ថភាពលើកដាក់កុងតេន័រនៅកំពង់ផែភ្នំពេញ
  - អភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីមួយទៀត និងរៀបចំ ICD
  - បង្ករលក្ខណៈងាយស្រួលដល់ការដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រតាមដងទន្លេមេគង្គ
- ពង្រឹងការគ្រប់គ្រងសន្តិសុខផែ
- រៀបចំបង្កើតគោលនយោបាយកំពង់ផែជាតិ ច្បាប់កំពង់ផែ និងរដ្ឋបាលអភិវឌ្ឍន៍ និងគ្រប់គ្រងកំពង់ផែឯកជន
- ពង្រឹងអង្គភាពកំពង់ផែ និងនាវាចរណ៍

គោលបំណងសំខាន់នៃគោលនយោបាយកំពង់ផែជាតិបានស្នើរឡើងដូចតទៅៈ-

- ពង្រឹងមុខងារកំពង់ផែ ជាមជ្ឈមណ្ឌលសម្រាប់ពាណិជ្ជកម្មកម្ពុជា
- ផ្តល់សេវាកម្មផែប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព
- អភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែទ្រទ្រង់ដល់ការអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ និងក្នុងតំបន់
- ធានាសុវត្ថិភាព/សន្តិសុខផែ និងអភិរក្សបរិស្ថាន
- ប្រកាន់តាមទស្សនទានគ្រប់គ្រងតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ
- ធានាការវិនិយោគអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព និងប្រកបដោយសក្តានុពល
- ជំរុញឱ្យមានការសហការជាដៃគូររវាងសាធារណៈ និងឯកជន
- រៀបចំយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែមេសំខាន់ៗ

៣) គម្រោងពង្រឹងប្រតិបត្តិការ និងការគ្រប់គ្រងផែ

ការសិក្សានេះធ្វើឡើងដោយអង្គការ JICA ពីឆ្នាំ ២០០៧ ដល់ ឆ្នាំ ២០០៩ ក្នុងគោលបំណងៈ-

- ធ្វើឱ្យល្អប្រសើរដល់ប្រតិបត្តិការកំពង់ផែ និងការលើកដាក់ទំនិញកុងតេន័រនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ
- ពង្រឹងមុខងារប្រពន្ធ័ប្រតិបត្តិការកុងតេន័រដែលទើបតែដំឡើងថ្មីនិងប្រពន្ធ័សន្តិសុខផែនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនិង
- អនុវត្តអនុសាសន៍ក្នុង “ការសិក្សាពីផែនការមេសម្រាប់វិស័យកំពង់ផែ និងនាវាចរណ៍” ។

ជំនាញការរយៈពេលវែងមួយរូប និងជំនាញការរយៈពេលខ្លីបីរូបបានចាត់បញ្ជូនមក ក.ស.ស ដើម្បីឱ្យមកអនុវត្តគម្រោង

និងចែករំលែកបច្ចេកទេសផ្សេងៗ ។

៤) គម្រោងបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រជាតិធ្វើសមាហរណ៍កម្មតំបន់ឆ្នេរ និងផែនការមេសម្រាប់ខេត្តព្រះសីហនុដើម្បីកិច្ចអភិវឌ្ឍន៍ប្រកដោយនិរន្តរភាព

ការសិក្សានេះធ្វើឡើងដោយអង្គការ JICA ដោយរបាយការណ៍បញ្ចប់ការសិក្សាត្រូវបានបោះពុម្ពផ្សាយនៅឆ្នាំ២០១០ ។ គោលដៅនៃការសិក្សានេះគឺរៀបចំ "យុទ្ធសាស្ត្រជាតិធ្វើសមាហរណ៍កម្មតំបន់ឆ្នេរ" និង "ផែនការមេសម្រាប់ខេត្តព្រះសីហនុ និងទីក្រុងតាមតំបន់ឆ្នេរផ្សេងទៀតសម្រាប់កិច្ចអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយនិរន្តរភាពនៅឆ្នាំគោលដៅ ២០៣០ ។

សម្រាប់គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍តំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ គោលដៅអភិវឌ្ឍន៍ត្រូវបានស្នើរដូចទៅតទៅៈ-

- ពង្រឹងច្រកផ្លូវចេញចូលសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ
- បង្ករលក្ខណៈងាយស្រួលដល់ឧស្សាហកម្ម និងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងតំបន់ដែលមានតែមួយនៅតាមតំបន់ឆ្នេរ
- អភិរក្សបរិស្ថានរស់នៅប្រកបដោយសុវត្ថិភាព និងផាសុខភាព និង
- គ្រប់គ្រងធនធានឆ្នេរឱ្យបានសមស្រប និងថែរក្សាបរិស្ថានល្អសម្រាប់អ្នកជំនាន់ក្រោយ ។

គម្រោងបានលើកសំណើរយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសម្រាប់ឆ្នាំគោលដៅ ២០៣០ រួមមានគម្រោងពង្រីកកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងសាងសង់ផ្លូវថ្នល់ឧស្សាហកម្មតភ្ជាប់ទៅកំពង់ផែ និងផ្លូវជាតិលេខ ៤ កាត់តាមស្ទឹងហាវ ។

ក្នុងផែនការមេសម្រាប់ខេត្តព្រះសីហនុ គោលបំណងអភិវឌ្ឍន៍មានដូចតទៅៈ-

- បំពេញមុខងារជាច្រកផ្លូវចេញចូលជាតិសម្រាប់ពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ សេដ្ឋកិច្ច ធនធានមនុស្ស និងបច្ចេកវិជ្ជា
- ជាមណ្ឌលរីកចំរើនខាងសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ច និងសេវាកម្មទីក្រុងលំដាប់ថ្នាក់ជាតិ
- ជាមណ្ឌលពស្តុភារកម្មជាតិផ្សារភ្ជាប់ជាមួយទីផ្សារពិភពលោក
- ធ្វើជាមណ្ឌលឧស្សាហកម្មដែលមានរោងចក្រទំនើបៗផលិតមិនមានលក្ខណៈជាប្រពៃណីយ៍ និងកសិឧស្សាហកម្ម
- ធ្វើជាទីរមនីយ៍ដ្ឋានសមុទ្រល្បីល្បាយជាអន្តរជាតិ ដែលមានបរិស្ថានគួរឱ្យចង់រស់នៅជាទីបំផុត ។

ដើម្បីសម្រេចបានតាមគោលបំណងទាំងនេះ គេត្រូវផ្តោតលើការអភិវឌ្ឍន៍ពាក់ពន្ធ័ទៅនឹងផែសមុទ្រឱ្យមានសមតុល្យទៅនឹងការអភិរក្សធម្មជាតិក្នុងក្របខណ្ឌដែលបានកំណត់ ។ ទោះយ៉ាងណា បើប្រៀបធៀបទៅនឹងផែនការរៀបចំទីក្រុងមុនៗ ផ្ទៃដីលែលកទុកប្រើប្រាស់សម្រាប់ឧស្សាហកម្មនិងពស្តុភារមានទំហំតូចក្នុងទីតំបន់ផែ ។ ផែនការមេនេះបានលែលកផ្ទៃដីសម្រាប់ឧស្សាហកម្មធំៗមានតែនៅក្នុងស្រុកស្ទឹងហាវ តាមការវាយតម្លៃមិនសាកសមអាចយកមកធ្វើការអភិវឌ្ឍន៍ផែបានទេ ដោយសារកន្លែងនោះជំរៅទឹករាក់ នេះបើយោងតាម "ផែនការមេសម្រាប់វិស័យកំពង់ផែ និងនាវាចរណ៍" ។

៥) គម្រោងកសាងគោលនយោបាយកំពង់ផែជាតិ និងប្រពន្ធ័រដ្ឋបាល

គម្រោងនេះធ្វើឡើងដោយអង្គការ JICA ពីឆ្នាំ ២០០៩ ដល់ ឆ្នាំ ២០១១ ផ្អែកទៅតាម "ផែនការមេសម្រាប់វិស័យកំពង់ផែ និងនាវាចរណ៍" ។ សមិទ្ធិផលគម្រោងមានដូចតទៅៈ-

- កសាងសេចក្តីព្រាងគោលនយោបាយកំពង់ផែជាតិ និងដំណើរការធ្វើផែនការកម្ម
- បង្កើតក្របខណ្ឌ័ប្រមូលចងក្រងស្ថិតិដែលត្រូវការសម្រាប់ធ្វើផែនការគោលនយោបាយកំពង់ផែជាតិ
- បង្កើតផែនទីបង្ហាញផ្លូវ និងគោលការណ៍ណែនាំចាំបាច់សម្រាប់អនុមត្រ័ច្បាប់ និងបទបញ្ជាពាក់ពន្ធ័នឹងកំពង់ផែ ។

៦) ការចុះប្រមូលទិន្នន័យពីប្រពន្ធ័បែងចែករួម

ការចុះអង្កេតធ្វើឡើងដោយអង្គការ JICA ដោយរបាយការណ៍បញ្ចប់ការសិក្សាត្រូវបានបោះពុម្ពផ្សាយនៅឆ្នាំ២០១១ ។

គោលបំណងនៃការចុះអង្កេតនេះគឺដើម្បីកំណត់ពីកត្តាគន្លឹះសម្រាប់បង្កើតប្រព័ន្ធពស្តុភារប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពក្នុងគោលបំណងជំរុញឱ្យមានកំនើនសេដ្ឋកិច្ចប្រកបចរេភាព ក្រោមឥទ្ធពលស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចអន្តរជាតិដែលចេះតែប្រែប្រួលឆាប់រហ័សនៅអាស៊ាននិង GMS (មហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ) ។ ការចុះអង្កេតនេះផ្តោតលើចំណុចមួយចំនួនដូចតទៅៈ-

- កំណត់បញ្ហាជាឧបសគ្គដល់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធពស្តុភារ អង្គភាពស្ថាប័ន និងធនធានមនុស្ស ។ល។ និង
- ប្រមូលចងក្រងពត៌មានមូលដ្ឋានសម្រាប់គោលការណ៍ជំនួញការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវការ (ODA) និងសម្រាប់បង្កើតគម្រោងសិក្សាជាក់លាក់ទៅអនាគត ។

ការចុះអង្កេតនេះបានកំណត់បញ្ហាជាឧបសគ្គក្នុងប្រពន្ធ័ពស្តុភារនៅកម្ពុជាមួយចំនួនដូចតទៅៈ-

- បញ្ហារចនាសម្ពន្ធ័
    - បញ្ហាចោទក្នុងសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាគឺបណ្តាលមកពីរចនាសម្ពន្ធ័ថ្លៃខ្ពស់ ដែលមិនមានការកំណត់ច្បាស់លាស់ក្នុងប្រពន្ធ័បែងចែករូបវន្ត័ ។ ការដឹកជញ្ជូនធ្វើតាមមធ្យោបាយជាច្រើន ដែលត្រូវផ្ទេរពីមធ្យោបាយមួយទៅមធ្យោបាយមួយទៀតដើម្បីឱ្យចំណាយអស់តិច ។ កង្វះខាតបទបញ្ជាត្រឹមត្រូវជាចន្លោះប្រហោងទុកឱកាសឱ្យអាជ្ញាធរសាធារណៈទាញយកផលប្រយោជន៍ផ្សេងៗសម្រាប់ខ្លួនឯង ដែលបញ្ហានេះធ្វើឱ្យពស្តុភារនៅកម្ពុជាថ្លៃ និងមិនច្បាស់លាស់ ។
- បញ្ហានៅតាមផ្នែកមួយៗ
    - ថ្លៃធ្វើប្រតិវេទន៍គយខ្ពស់
    - មិនប្រើប្រពន្ធ័ធ្វើប្រតិវេទន៍គយដំណើរការដោយកុំព្យូទ័រ
    - បែបបទធ្វើប្រតិវេទន៍គយមានភាពស្មុគស្មាញ ដែលត្រូវធ្វើពីរដង (នៅទីក្រុងភ្នំពេញ និងនៅតាមច្រកព្រំដែន)
    - សេវាកម្មពស្តុភារមានគុណភាពទាប ឧ. ការស្តុកទំនិញ ការផ្ទេរទំនិញ ការលើកដាក់-ផ្ទុកផ្ទេរទំនិញ ការគ្រប់គ្រង ។ល។
    - ការយកថ្លៃឈ្នួលផ្លូវនៅតាមព្រំព្រទល់ខេត្តនីមួយៗដោយមន្ត្រីប៉ូលីស ឬកងអាវុធហត្ថ
    - ប្រពន្ធ័ថ្លឹងទំងន់ឡានគ្រប់គ្រងដោយមន្ត្រីសាធារណៈមិនមានប្រសិទ្ធិភាព
    - ឈ្នួលលើកដាក់ទំនិញនៅកំពង់ផែថ្លៃ ហើយមិនសូវមានប្រសិទ្ធិភាព ។

៧) គម្រោងកសាងផែនការមេសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកក្នុងប្រពន្ធ័ទន្លេមេគង្គ

គម្រោងនេះបានធ្វើឡើងនៅឆ្នាំ ២០០៥ ក្រោមជំនួញឧបត្ថម្ភរបស់រដ្ឋាភិបាលបែលស្ស៊ិក ។ គោលបំណងនៃគម្រោងនេះគឺដើម្បីស្តារ និងកែលំអរបណ្តាញដឹកជញ្ជូនតាមជនបទ ក្នុងស្រុក និងអន្តរជាតិ ដោយប្រើប្រាស់ប្រពន្ធ័ទន្លេមេគង្គនៅកម្ពុជា ។

គម្រោងនេះបានជ្រើសរើសសកម្មភាពដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកឆ្លងកាត់ព្រំដែនក្នុតំបន់ចំនួន ២១ សកម្មភាពដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកក្នុងស្រុក និងតាមជនបទចំនួន ២៥ និងសកម្មភាពកសាងសមត្ថភាព និងពង្រឹងស្ថាប័នចំនួន ១៤ ធ្វើជា “សកម្មភាពក្នុងផែនការមេសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកក្នុងប្រពន្ធ័ទន្លេមេគង្គនៅកម្ពុជា” ។

២. ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងនិន្នាការនៅអនាគតនៃវិហារប្រកួតប្រជែងរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

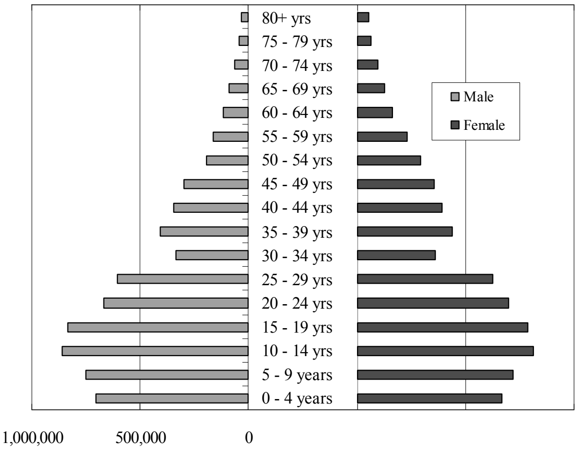
២.១. និន្នាការសង្គម-សេដ្ឋកិច្ច

២.១.១. កម្ពុជា

(១) និន្នាការជាតិ

១) ប្រជាសាស្ត្រ

តាមការធ្វើជំរឿនចំនួនប្រជាជនទូទៅនៅឆ្នាំ ២០០៨ បង្ហាញថាកម្ពុជាមានប្រជាជនសរុប ១៣.៤ លាននាក់។ ដូចមានបង្ហាញក្នុងរូប ២.២-១ ពីរ៉ាមីតអត្រាប្រជាជនថិតក្នុងអន្តរកាលពីពីរ៉ាមីតថេរទៅពីរ៉ាមីតបង្រួមដោយអត្រាកំណើតបានធ្លាក់ចុះនៅប៉ុន្មានឆ្នាំថ្មីៗនេះ។ សង្គ្រាមស៊ីវិលបានធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់បំណែងចែកអាយុ ពិសេសចន្លោះពី ៣០ ទៅ ៣៤ ឆ្នាំ។ ដូចបានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.១-១ ប្រជាជនកម្ពុជាភាគច្រើនរស់នៅតាមជនបទ បើទោះណានៅតាមទីក្រុងមានកំនើនភាគរយប្រជាជនកើនពី ២៣.២% នៅឆ្នាំ ២០០៤ ដល់ ២៤.២% នៅឆ្នាំ ២០០៩ ក៏ដោយ។



ប្រភព: INE

រូប ២.១-១: ពីរ៉ាមីតអត្រាកំនើនចំនួនប្រជាជនកម្ពុជា

តារាង ២.១-១: ចំនួនប្រជាជននៅតាមទីក្រុង និងជនបទ

(unit: 1000 people)

	2009	2008	2007	2004
Total	13,966	13,389	13,230	12,657
Urban	2,722	2,692	2,583	2,387
Rural	11,243	10,697	10,647	10,269

ប្រភព: INE

យោងតាមការិយាល័យសេដ្ឋកិច្ច និងកិច្ចការសង្គមរបស់អង្គការសហប្រជាជាតិ អត្រាកំនើនប្រជាជនកម្ពុជាប្រចាំឆ្នាំរហូតដល់ឆ្នាំ ២០៣០ តាមការព្យាករណ៍មានអត្រា ១.១% ធៀបទៅនឹងកាលពីដប់ឆ្នាំមុនមាន ១.៤% ដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.១-២។

តារាង ២.១-២: និន្នាការ និងការព្យាករណ៍ពីចំនួនប្រជាជននៅកម្ពុជា

Year	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030
Population (thousands)	12,447	13,358	14,138	15,015	15,893	16,687	17,363

ប្រភព: UN

២) សេដ្ឋកិច្ច

តារាង ២.១-៣ បង្ហាញពីសន្ទស្សន៍សេដ្ឋកិច្ចរបស់កម្ពុជា។ IMF បានធ្វើការវាយតម្លៃពីស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចរបស់កម្ពុជាសង្ខេបដូចតទៅ:-

- មុនវិបត្តិសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាមានកំនើនលូតលាស់បានមួយទស្សវត្សន៍ និងមានស្ថេរភាពគ្រាន់បន្តិច។ កំនើន GDP ពិតមានជាង ៩% ជាមធ្យមនៅអំឡុងឆ្នាំ ២000-0៧ ដែលជាកំនើនខ្ពស់ជាងគេក្នុងចំនោមប្រទេសដែលមានចំណូលទាបនៅអាស៊ី ធ្វើឱ្យកម្រិតជីវភាពរស់នៅរបស់ប្រជាជនមានលក្ខណៈល្អប្រសើរ និងកាត់បន្ថយភាពក្រីក្របានមួយកម្រិត។ គោលនយោបាយសារពើពន្ធបានជំរុញឱ្យមានស្ថេរភាពម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ច ដោយរក្សាបានអតិផរណាក្រោមប្រទេសជាដៃគូររបស់កម្ពុជា។
- ទោះយ៉ាងណា វិបត្តិសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោកបានផ្ទុះឡើងជាលទ្ធផលធ្វើឱ្យមានការរងគ្រោះរយៈពេលយូរ។ វិបត្តិសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោកប៉ះពាល់ដល់កម្ពុជាខ្លាំងជាងប្រទេសជាដៃគូរផ្សេងទៀត។ ចំណូលសារពើពន្ធ ដែលមានកម្រិតទាបស្រាប់នៅតាមមូលដ្ឋានតម្រូវឱ្យផ្តោតការអភិវឌ្ឍន៍តែទៅលើអ្វីជាតម្រូវការអាទិភាព។ កំនើន និងការនាំចេញនៅមានកម្រិតទាប ផ្តល់ចំណូលតិចតួចដល់ប្រជាជនក្រីក្រនៅតាមជនបទ ដែលមានចំនួនច្រើននៅកម្ពុជា។ ជាលទ្ធផលភាពក្រីក្របានកើនឡើងនៅរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំដែលសេដ្ឋកិច្ចបានធ្លាក់ចុះនោះ។
- ក្នុងកិច្ចប្រឹងប្រែងដើម្បីផ្តល់ការលើកទឹកចិត្ត រដ្ឋាភិបាលបានតំឡើងប្រាក់បៀវត្សរ៍ និងពន្លឿនការចំណាយលើការអភិវឌ្ឍន៍ ដើម្បីធ្វើឱ្យឱនភាពសារពើពន្ធសរុបកើនលើស ៨% នៃ GDP ក្នុងឆ្នាំ ២00៩ និងកើនលើស ៥% ធៀបទៅនឹងឆ្នាំ ២00៨។ ឱនភាពថវិការសរុបភាគច្រើនទទួលបានហិរញ្ញប្បទានពីកម្ចី និងឧបត្ថម្ភធនតាមរយៈសម្បទានដោយឡែកហិរញ្ញប្បទានពីក្នុងស្រុកក៏ជាប្រភពដ៏សំខាន់មួយដែរ (មានចំនួនជិតទៅនឹង ២ ភាគរយនៃ GDP)។
- ការនាំចេញមានសន្ទុះឡើងវិញនៅឆ្នាំ ២0១0 ពោលគឺការនាំចេញសំលៀកបំពាក់ និងការហូរចូលភ្ញៀវទេសចរណ៍ទាំងពីរផ្នែកនេះធ្វើឱ្យមានកំនើនចន្លោះពី ១0 ទៅ ២0 ភាគរយ (y/y) នៅត្រីមាសទី ២ ឆ្នាំ ២0១0។ ការងើបឡើងវិញនៃវិស័យនាំចេញជាកត្តាចាំបាច់ នៅពេលសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោកបានរើបរិញ ធ្វើឱ្យការប្រកួតប្រជែងរបស់កម្ពុជានៅក្រៅប្រទេសមិនមានការខូចខាតអ្វីឡើយ។
- ហានិភ័យផ្សេងៗបានថយចុះ។ ភាពផុយស្រួយនៃការងើបឡើងវិញនៃសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោកបានបង្ហាញថា មូលដ្ឋាននាំចេញដ៏តិចតួចរបស់កម្ពុជាគឺពឹងអាស្រ័យខ្លាំងលើទីផ្សារសហរដ្ឋអាមេរិច និងសហភាពអឺរ៉ុប ដែលខ្លួនត្រូវប្រឈមមុខនឹងហានិភ័យ ករណីមានវិបត្តិសេដ្ឋកិច្ចសាកល ដោយលំហរគោលនយោបាយសារពើពន្ធមានកម្រិត និងប្រព័ន្ធហិរញ្ញវត្ថុនៅមានភាពទន់ខ្សោយនៅឡើយ វាពិបាកធ្វើឱ្យសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាងើបមកវិញបានឆាប់រហ័សណាស់។
- នៅពាក់កណ្តាលឆមាស ការកំណត់បានពីចំណុចខ្សោយជារចនាសម្ពន្ធ័រយៈពេលវែងអាចថ្លឹងថ្លែងពីកម្រិតហានិភ័យបាន។ មួយវិញទៀត សក្តានុពលកិច្ចប្រឹងប្រែងត្រឡប់ទៅពង្រឹងបរិស្ថានពាណិជ្ជកម្ម និងបង្កើនចំណូលពីវិស័យសាធារណៈ និងផ្នែកសេវាកម្ម រួមចំណែកកាត់បន្ថយហានិភ័យបានកាន់តែច្រើន។ ផលចំណូលគេរំពឹងថានិងទទួលបានប្រសើរជាងពីការវិនិយោគនៅពាក់កណ្តាលឆមាស ពិសេសលើវិស័យថាមពលអគ្គីសនីយ៏ និងហេដ្ឋារចនាសម្ពន្ធ័ជនបទ ដែលអាចជំរុញឱ្យមានសក្តានុពលកំនើនសេដ្ឋកិច្ច។ ផ្អែកតាមមូលដ្ឋានស៊ីនណារីយ៉ូ គេរំពឹងថាសេដ្ឋកិច្ចប្រទេសនេះនឹងមានសក្តានុពលកើនឡើងវិញបន្តិចម្តងៗចន្លោះពី ៦-៧ ភាគរយនៅពាក់កណ្តាលឆមាស។

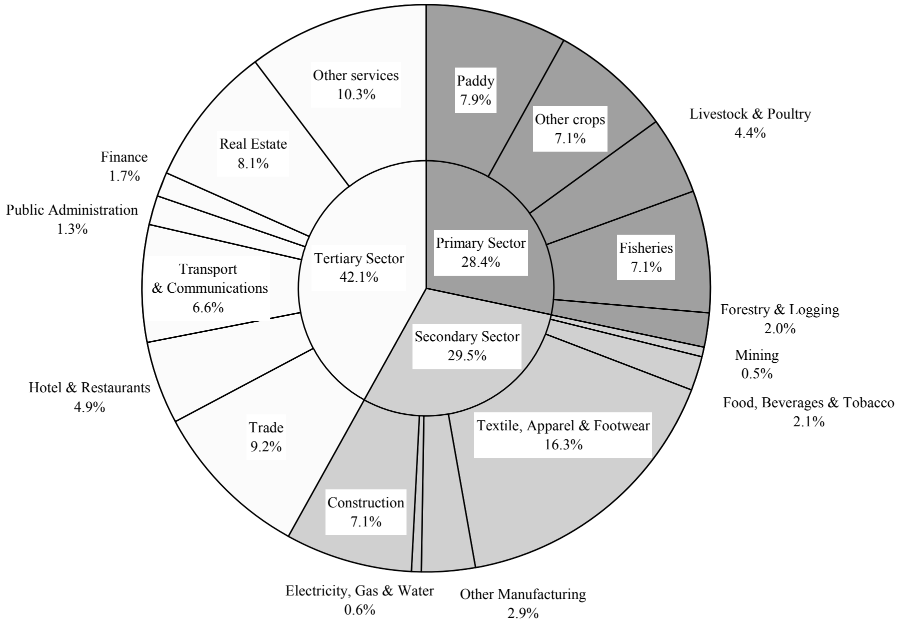
តារាង ២.១-៣: សន្ទស្សន៍សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាសំខាន់ៗ

Economic Indicator	2006	2007	2008	2009	2010
Per capita GNI, Atlas method ($)	500	560	630	650	
GDP growth (% change per year)	10.8	10.2	6.7	0.1	6.3
CPI (% change per year)	6.1	7.7	25.0	-0.7	4.0
Fiscal balance (% of GDP)	-2.7	-2.9	-2.8	-6.4	-6.0
Export growth (% change per year)	26.9	10.7	15.1	-0.9	20.8
Import growth (% change per year)	21.8	13.8	19.8	-10.4	15.9
Current account balance (% of GDP)	-7.9	-8.0	-13.4	-11.6	-11.0
External debt (% of GNI)	31.5	32.0	31.8	33.6	

ប្រភព: ADB

៣) ឧស្សាហកម្ម

យោងតាមពត៌មានទទួលបានពី NIS ឧស្សាហកម្មទីបីជាឧស្សាហកម្មធំជាងគេនៅកម្ពុជា បើគិតទៅលើតម្លៃបន្ថែម បន្ទាប់មកគឺឧស្សាហកម្មបន្ទាប់បន្សំដូចមានបង្ហាញក្នុងរូប ២.១-២។ បើទោះភាគរយប្រជាជនធ្វើការក្នុងវិស័យកសិកម្មមានចំនួនច្រើនលើសលុប សមាមាត្រតម្លៃបន្ថែមនៃវិស័យបឋមមានចំនួនតិចបំផុត។ ឧស្សាហកម្មវាយនភណ្ឌ សំលៀកបំពាក់ និងស្បែកជើងដែលមាន ១៦.៣% នៃតម្លៃបន្ថែមសរុបនៅកម្ពុជាគឺជាអនុវិស័យធំជាងគេ បន្ទាប់មកគឺវិស័យពាណិជ្ជកម្ម។ គួរកត់សំគាល់ថាតម្លៃបន្ថែមនៃអនុវិស័យបង្ហាញក្នុងក្រាហ្វិកនេះមិនមានលក្ខណៈត្រឹមត្រូវទាំងស្រុងនោះទេ។ ឧទាហរណ៏ះ ផ្នែកនេសាទត្រូវគេពិពណ៌នាថាជាអនុវិស័យធំមួយ ចំណែកស្រូវអង្ករ សំណង់ និងវិស័យដឹកជញ្ជូនទំនងជាប៉ាន់ស្មានលើស។ យោងតាមពត៌មានពី MAFF តម្លៃបន្ថែមនៃវិស័យនេសាទត្រូវបានគេគណនាដោយយកចំនួនទូកនេសាទនៅកម្ពុជាគុណនឹងទិន្នផលនេសាទនៅពេលចាប់ត្រីបានគិតមួយឯកតា។ តារាង ២.១-៤ និងរូប ២.១-៣ បង្ហាញពីនិន្នាការតម្លៃបន្ថែមតាមវិស័យមួយៗ។ សមាមាត្រឧស្សាហកម្មចំបងបានធ្លាក់ចុះ តែឧស្សាហកម្មបន្ទាប់បន្សំបានកើនឡើង ដោយឡែកឧស្សាហកម្មទីបីនៅដដែល។ តម្លៃបន្ថែមនៃវិស័យចំបងបានកើនឡើង ដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.១-៤។ អនុវិស័យដែលកើនឡើងខ្ពស់ជាងគេគឺផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ បន្ទាប់មកគឺរ៉ែ បើទោះណាសមាមាត្រអនុវិស័យទាំងពីរនេះក្នុងសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាមានចំនួនតិចតួចក៏ដោយ។



ប្រភព: NIS

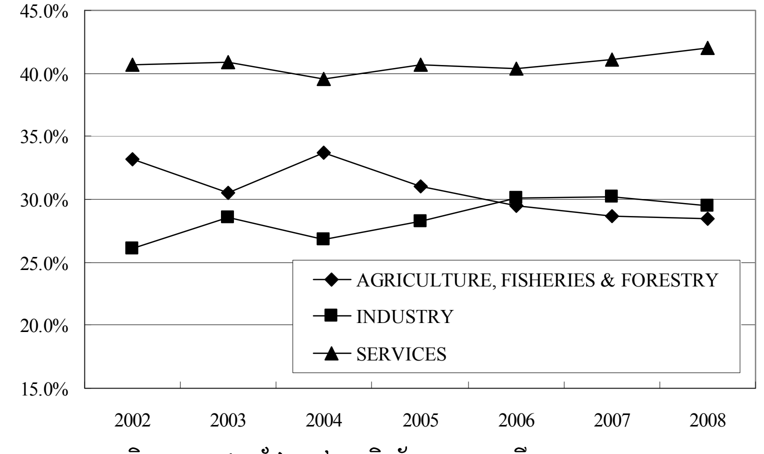
រូប ២.១-២: ភាគរយតម្លៃបន្ថែមតាមវិស័យមួយៗ

តារាង ២.១-៤: និន្នាការតម្លៃបន្ថែមតាមវិស័យមួយៗ

(លានរៀល)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
AGRICULTURE, FISHERIES & FORESTRY	5,107,955	5,595,857	5,644,731	6,475,526	6,830,328	7,173,807	7,583,772
Crops	2,168,091	2,582,246	2,642,823	3,294,823	3,469,713	3,753,339	4,000,119
Paddy	1,175,626	1,261,645	1,436,911	1,812,535	1,891,428	2,033,094	2,116,451
Other crops	992,464	1,320,601	1,205,912	1,482,288	1,578,285	1,720,245	1,883,668
Livestock & Poultry	860,560	945,174	909,709	998,263	1,080,184	1,120,334	1,162,907
Fisheries	1,614,953	1,614,377	1,641,943	1,705,294	1,769,880	1,784,130	1,900,098
Forestry & Logging	464,351	454,060	450,256	477,146	510,551	516,004	520,648
INDUSTRY	4,006,900	5,235,077	4,489,595	5,899,651	6,977,461	7,563,899	7,869,800
Mining	46,951	68,890	55,462	87,039	100,908	108,715	125,892
Manufacturing	2,971,730	3,926,749	3,337,371	4,308,563	5,059,756	5,509,294	5,681,074
Food, Beverages & Tobacco	448,944	445,229	469,838	485,427	501,552	517,272	547,791
Textile,Wearing Apparel & Footwear	2,021,409	2,946,789	2,360,255	3,216,776	3,873,066	4,260,845	4,354,584
Wood, Paper & Publishing	93,830	83,783	80,418	92,188	99,923	104,835	110,077
Rubber Manufacturing	69,191	57,029	62,427	51,908	53,626	58,758	64,163
Other Manufacturing	338,356	393,919	364,432	462,264	531,590	567,583	604,458
Electricity, Gas & Water	75,462	91,535	82,348	102,951	135,550	151,199	164,050
Construction	912,756	1,147,903	1,014,415	1,401,099	1,681,246	1,794,692	1,898,784
SERVICES	6,258,841	7,501,639	6,627,184	8,483,531	9,341,482	10,288,846	11,217,428
Trade	1,606,083	1,762,622	1,665,314	1,912,764	2,049,231	2,243,952	2,454,883
Hotel & Restaurants	758,603	779,467	631,532	953,144	1,083,689	1,194,565	1,311,632
Transport & Communications	1,151,994	1,302,584	1,188,931	1,491,115	1,523,039	1,632,725	1,748,649
Finance	163,812	210,276	174,544	251,457	311,698	380,900	454,033
Public Administration	357,246	318,474	341,168	337,141	333,167	333,586	348,597
Real Estate & Business	1,046,465	1,552,722	1,290,714	1,673,457	1,855,977	2,055,112	2,157,868
Other services	1,174,638	1,575,494	1,334,981	1,864,453	2,184,681	2,448,006	2,741,767
Taxes on Products less Subsidies	1,004,247	1,288,112	1,009,795	1,366,629	1,470,228	2,142,773	2,338,291
Taxes on Products	1,053,473	1,345,968	1,066,742	1,438,750	1,582,556	2,178,353	2,374,405
Less: Subsidies	49,226	57,856	56,947	72,121	112,329	35,580	36,114
Less: FISIM	145,816	186,610	158,490	216,231	239,773	299,802	341,774
GROSS DOMESTIC PRODUCT	16,232,128	19,434,074	17,612,816	22,009,106	24,379,726	26,869,523	28,667,518

ប្រភព: NIS



ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង (ផ្អែកទៅតាមទិន្នន័យទទួលបានពី NIS)

រូប ២.១-២: ភាគរយតម្លៃបន្ថែមតាមវិស័យមួយៗ

៤) ពាណិជ្ជកម្ម

កម្ពុជាក្លាយជាសមាជិកទី ១៤៨ នៃ WTO (អង្គការពាណិជ្ជកម្មពិភពលោក) នៅខែ តុលា ឆ្នាំ ២០០៤។ ប្រទេសនេះជាប្រទេស LDC (ប្រទេសមានការអភិវឌ្ឍន៍តិចតួច) ទីពីរចូលទៅក្នុង WTO។

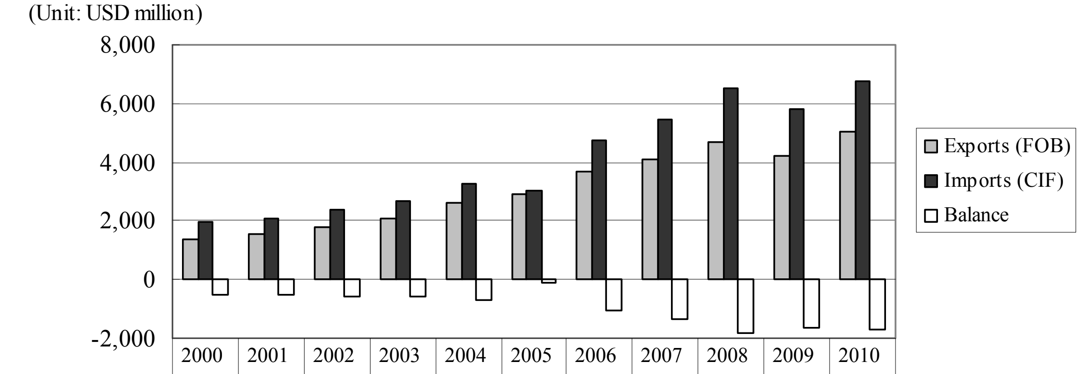
បើកម្ពុជាមានសមតុល្យពាណិជ្ជកម្មអវិជ្ជមានក៏ដោយ តែគួរកត់សំគាល់ដែរថាការនាំចេញនៅឆ្នាំ ២០១០ មានលក្ខណៈល្អប្រសើរជាងឆ្នាំ ២០០៩ ដោយឆ្នាំនោះកម្ពុជាទទួលរងគ្រោះពីវិបត្តិសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក។ ជាលទ្ធផល តម្លៃនាំចេញបានកើនឡើងជាមួយអត្រាកំនើនប្រចាំឆ្នាំជាមធ្យម ១៣.៨% ក្នុងរយៈពេលមួយទស្សវត្សរ៍ពីឆ្នាំ ២០០០ ដល់ ២០១០។ តារាង ២.១-៥ និងរូប ២.១-៤ បង្ហាញពីកំនើននាំចេញ និងនាំចូលទំនិញ។

តារាង ២.១-៥: ការនាំចេញ/នាំចូលទំនិញនៅកម្ពុជា

(unit: USD million)

Year	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Average growth rate
Exports (FOB)	1,397	1,571	1,770	2,087	2,589	2,908	3,692	4,089	4,708	4,196	5,068	13.8%
Imports (CIF)	1,936	2,094	2,361	2,668	3,270	3,018	4,771	5,432	6,508	5,831	6,783	13.4%
Balance	-539	-523	-591	-581	-681	-110	-1,079	-1,343	-1,800	-1,634	-1,715	

ប្រភព: ADB "សន្ទស្សន៍គន្លឹះសម្រាប់អាស៊ី និងប៉ាស៊ីហ្វិក ឆ្នាំ ២០១១"



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Exports (FOB)	1,397	1,571	1,770	2,087	2,589	2,908	3,692	4,089	4,708	4,196	5,068
Imports (CIF)	1,936	2,094	2,361	2,668	3,270	3,018	4,771	5,432	6,508	5,831	6,783
Balance	-539	-523	-591	-581	-681	-110	-1,079	-1,343	-1,800	-1,634	-1,715

ប្រភព: ADB "សន្ទស្សន៍គន្លឹះសម្រាប់អាស៊ី និងប៉ាស៊ីហ្វិក ឆ្នាំ ២០១១"

រូប ២.១-៤: ការនាំចេញ/នាំចូលទំនិញនៅកម្ពុជា

ការប្រៀបធៀបទំហំ និងកំនើនពាណិជ្ជកម្មជាមួយប្រទេសនៅតំបន់ ណ្ហូចិនមានក្នុងតារាង ២.១-៦ ខាងក្រោម។ ការនាំចេញទំនិញរបស់កម្ពុជាមានបរិមាណតិចជាងឆ្ងាយ បើធៀបទៅនឹងប្រទេសឧស្សាហកម្មដែលនៅជិតខាងដូចជាថៃ និង វៀតណាម ពោលគឺប្រហែល ១/៣៨ នៃការនាំចេញរបស់ថៃ និង ១/១៤ នៃការនាំចេញរបស់វៀតណាម។ អត្រាកំនើននាំចេញរបស់កម្ពុជាបើប្រៀបធៀបទៅវៀតណាម និងមីយ៉ាន់ម៉ាដែលសប្បូរថាមពលអគ្គិសនីយសម្រាប់នាំចេញគឺមិនស៊ូជាច្រើនប៉ុន្មានទេ។

តារាង ២.១-៦: ការនាំចេញ/នាំចូលទំនិញនៅបណ្តាប្រទេសឥណ្ឌូចិន

(unit: USD million)

Year		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Average growth rate
Export (FOB)	Thailand	67,889	63,070	66,092	78,105	94,941	109,362	127,941	151,258	175,233	150,743	193,663	11.1%
	Vietnam	14,448	15,027	16,706	20,149	26,485	32,447	39,826	48,561	62,685	57,096	72,192	17.5%
	Myanmar	1,619	2,443	2,526	2,687	2,446	3,810	4,531	6,279	6,916	6,673	7,928	17.2%
	Cambodia	1,397	1,571	1,770	2,087	2,589	2,908	3,692	4,089	4,708	4,196	5,068	13.8%
	Lao PDR	330	320	301	336	363	553	882	923	1,092	1,053	1,746	18.1%
Import (CIF)	Thailand	62,423	60,576	63,353	74,346	93,481	117,616	126,947	138,476	175,604	131,355	179,632	11.1%
	Vietnam	15,637	16,218	19,746	25,256	31,969	36,761	44,891	62,765	80,714	69,949	84,801	18.4%
	Myanmar	2,135	2,384	2,147	1,898	1,982	1,772	2,335	3,027	3,888	3,951	4,430	7.6%
	Cambodia	1,936	2,094	2,361	2,668	3,270	3,018	4,771	5,432	6,508	5,831	6,783	13.4%
	Lao PDR	535	510	447	462	713	882	1,060	1,065	1,403	1,461	2,060	14.4%
Balance	Thailand	5,466	2,494	2,739	3,759	1,460	-8,254	994	12,782	-371	19,388	14,031	
	Vietnam	-1,189	-1,191	-3,040	-5,107	-5,484	-4,314	-5,065	-14,204	-18,029	-12,853	-12,609	
	Myanmar	-516	58	379	790	464	2,038	2,196	3,252	3,028	2,722	3,498	
	Cambodia	-539	-523	-591	-581	-681	-110	-1,079	-1,343	-1,800	-1,634	-1,715	
	Lao PDR	-205	-191	-146	-127	-350	-329	-178	-142	-311	-408	-314	

ប្រភព: ADB “សន្ទស្សន៍គន្លឹះសម្រាប់អាស៊ី និងប៉ាស៊ីហ្វិក ឆ្នាំ ២០១១”

ក) វិភាគពីបរិមាណទំនិញផ្អែកទៅតាមទិន្នន័យរបស់ទីភ្នាក់ងារពន្ធគយ

- **សមាសធាតុផលិតផល –នាំចេញ**

បែងចែកទៅតាមចំណាត់ថ្នាក់នាមវលីតារាងពន្ធគយត្រូវគ្នាអាស៊ាន (AHTN) ការនាំចេញសំខាន់ៗរបស់កម្ពុជានៅឆ្នាំ ២០១០ (តាមលំដាប់ទំងន់) មានដូចជា “វាយនភណ្ឌ និងទំនិញវាយនភណ្ឌ” (ពោលគឺសំលៀកបំពាក់), “ផលិតផលបន្លែ” (អង្ករ), “យានយន្ត” (កង់), “ឈើ និងផលិតផលកែច្នៃពីឈើ”។ តារាង ២.១-៧ បង្ហាញពីទំងន់ផលិតផលនាំចេញ និង អនុបាតសមាសធាតុចងក្រងដោយអគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករកម្ពុជា (GDCE)។ សំលៀកបំពាក់មាន ៣៥.៣% បន្ទាប់មកគឺអង្ករ និងផលិតផលបន្លែផ្សេងៗ ១៦.៤%។

តារាង ២.១-៧: ទំងន់ផលិតផលនាំចេញនៅឆ្នាំ ២០១០

(unit: '000 ton)

Category	Description	Weight	Composition ratio
Sec.1	Live animals; animal products	2	0.2%
Sec.2	Vegetable products	130	16.4%
Sec.3	Aminal or vegetable fats & oils	15	1.9%
Sec.4	Prepared food stuffs	42	5.3%
Sec.5	Mineral products	0	0.0%
Sec.6	Products of the chemical or allied industries	4	0.5%
Sec.7	Plastics & articles thereof	33	4.2%
Sec.8	Raw hides & skins; leather, furskins & articles thereo	2	0.2%
Sec.9	Wood & articles of wood	108	13.8%
Sec.10	Pulp of wood	7	0.9%
Sec.11	Textiles & textile articles	278	35.3%
Sec.12	Footware, headgear, umbrellas	25	3.1%
Sec.13	Articles of stone, plaster, cement, ceramic, glass	3	0.4%
Sec.14	Precious stones	0	0.0%
Sec.15	Base metals & articles thereof	6	0.8%
Sec.16	Machinery & mechanical appliances; electrical equip	10	1.2%
Sec.17	Vehicles, aircraft, vessels	117	14.8%
Sec.18	Optical, medical & musical instruments	0	0.0%
Sec.19	Arms & ammunition	0	0.0%
Sec.20	Miscellaneous manufactured articles	3	0.4%
Sec.21	Works of art	0	0.0%
Others		2	0.3%
Total		787	100.0%

កំណត់សំគាល់: ទិន្នន័យនៅផ្នែកទី ៥ មិនរាប់បញ្ចូលបរិមាណខ្សាច់ធម្មជាតិនាំចេញទៅសិង្ហបូរី និងវៀតណាមចំនួន ២៧៣.០០០តោនទេ។

ប្រភព: GDCE

- **សមាសធាតុផលិតផល –នាំចូល**

ក្នុងចំនោមផលិតផលនាំចូលនៅឆ្នាំ ២០១០ “ផលិតផលរ៉ែ” (ប្រេងឥន្ធនៈ) “វាយនភណ្ឌ និងទំនិញវាយនភណ្ឌ” (ដូចជាសំលៀកបំពាក់), “ផលិតផលធ្វើពីថ្ម” (ស៊ីម៉ង់ត៍) គឺមានទំងន់នាំចូលច្រើនគួរឱ្យកត់សំគាល់។ តារាង ២.១-៨ បង្ហាញពីទំងន់ផលិតផលនាំចេញ និងអនុបាតសមាសធាតុផលិតនីមួយៗ។ ប្រេងឥន្ធនៈ និងផលិតផលរ៉ែផ្សេងទៀតមានបរិមាណច្រើនលើសគេរហូតដល់ ៥២.៤% បន្ទាប់មកគឺវាយនភណ្ឌ ៩.៤%។

តារាង ២.១-៨: ទំងន់ផលិតផលនាំចូលនៅឆ្នាំ ២០១០

(unit: '000 ton)

Category	Description	Weight	Composition ratio
Sec.1	Live animals; animal products	12	0.3%
Sec.2	Vegetable products	87	1.9%
Sec.3	Aminal or vegetable fats & oils	9	0.2%
Sec.4	Prepared food stuffs	266	5.9%
Sec.5	Mineral products	2,380	52.4%
Sec.6	Products of the chemical or allied industries	323	7.1%
Sec.7	Plastics & articles thereof	59	1.3%
Sec.8	Raw hides & skins; leather, furskins & articles thereof	6	0.1%
Sec.9	Wood & articles of wood	7	0.2%
Sec.10	Pulp of wood	88	1.9%
Sec.11	Textiles & textile articles	428	9.4%
Sec.12	Footware, headgear, umbrellas	13	0.3%
Sec.13	Articles of stone, plaster, cement, ceramic, glass	406	8.9%
Sec.14	Precious stones	0	0.0%
Sec.15	Base metals & articles thereof	187	4.1%
Sec.16	Machinery & mechanical appliances; electrical equipm	125	2.8%
Sec.17	Vehicles, aircraft, vessels	126	2.8%
Sec.18	Optical, medical & musical instruments	3	0.1%
Sec.19	Arms & ammunition	0	0.0%
Sec.20	Miscellaneous manufactured articles	22	0.5%
Sec.21	Works of art	0	0.0%
Others		1	0.0%
Total		4,547	100.0%

ប្រភព: GDCE

- **លំដាប់ឆ្នាំ– នាំចេញ**

តារាង ២.១-៩ បង្ហាញពីលំដាប់ឆ្នាំទំនិញនាំចេញគិតតាមទំងន់។ សំលៀកបំពាក់មានការកើនឡើងជាលំដាប់ក្នុងអត្រាកំនើនជាមធ្យមប្រចាំឆ្នាំ ១២.៣%។ អង្ករបានកើនប្រចាំឆ្នាំ ២៩.៧% ពិសេសនៅឆ្នាំ ២០០៩ និងបន្ទាប់ពីឆ្នាំនេះ។ កំនើនគួរឱ្យកត់សំគាល់គឺការនាំចេញកង់ និងឈើនៅឆ្នាំ ២០១០។

តារាង ២.១-៩: លំដាប់ឆ្នាំទំនិញនាំចេញគិតតាមទំងន់

(unit: '000 ton)

Category	Description	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Average Growth Rate
Sec.1	Live animals; animal products	10	10	4	2	10	7	4	2	2	3	2	-16.5%
Sec.2	Vegetable products	10	10	19	10	102	45	57	93	87	133	130	29.7%
Sec.3	Aminal or vegetable fats & oils	0	0	0	2	3	4	6	4	10	13	15	-
Sec.4	Prepared food stuffs	2	3	1	1	2	4	4	4	10	22	42	34.3%
Sec.5	Mineral products	0	0	0	0	0	13	0	0	3	0	0	18.4%
Sec.6	Products of the chemical or allied industries	0	0	0	0	0	0	1	1	2	2	4	31.0%
Sec.7	Plastics & articles thereof	58	53	48	24	36	32	28	24	14	34	33	-5.4%
Sec.8	Raw hides & skins; leather, furskins & articles thereof	2	1	1	0	0	0	1	1	1	1	2	1.4%
Sec.9	Wood & articles of wood	86	75	91	50	64	56	57	55	36	26	108	2.3%
Sec.10	Pulp of wood	0	0	1	2	1	2	3	3	5	3	7	45.0%
Sec.11	Textiles & textile articles	87	99	122	88	164	188	230	238	256	234	278	12.3%
Sec.12	Footware, headgear, umbrellas	10	11	11	8	12	11	14	15	15	16	25	9.3%
Sec.13	Articles of stone, plaster, cement, ceramic, glass	0	0	0	0	0	0	4	5	4	2	3	43.7%
Sec.14	Precious stones	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7.0%
Sec.15	Base metals & articles thereof	2	1	1	1	5	4	7	13	13	13	6	12.8%
Sec.16	Machinery & mechanical appliances; electrical equipment	1	1	3	2	2	1	4	7	2	5	10	27.2%
Sec.17	Vehicles, aircraft, vessels	2	2	2	2	2	2	11	30	58	78	117	49.4%
Sec.18	Optical, medical & musical instruments	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-14.6%
Sec.19	Arms & ammunition	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Sec.20	Miscellaneous manufactured	0	0	1	1	2	2	1	1	1	4	3	31.2%
Sec.21	Works of art	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-3.0%
Others		2	0	0	0	0	1	0	1	3	8	2	2.0%
Total		273	267	306	192	406	371	431	498	524	599	787	11.2%

កំណត់សំគាល់: ទិន្នន័យនៅផ្នែកទី ៥ មិនរាប់បញ្ចូលទំងន់ខ្សាច់ធម្មជាតិនាំចេញសំខាន់ទៅសិង្ហបុរី និងវៀតណាមចំនួន ៩៦៤ នៅឆ្នាំ ២០០៧, ៥.៤៦៨ នៅឆ្នាំ ២០០៨, ៦.៦១៤ នៅឆ្នាំ ២០០៩ និង ២៧៣ នៅឆ្នាំ ២០១០ (ឯកតា: '000តោន)

ប្រភព: GDCE

- **លំដាប់ឆ្នាំ- នាំចូល**

តារាង ២.១-១០ បង្ហាញពីលំដាប់ឆ្នាំទំនិញនាំចូលគិតតាមទំងន់។ សំលៀកបំពាក់មានការកើនឡើងជាលំដាប់ក្នុងអត្រាកំនើនជាមធ្យមប្រចាំឆ្នាំ ១២.៣%។ អង្ករបានកើនប្រចាំឆ្នាំ ២៩.៧% ពិសេសនៅឆ្នាំ ២០០៩ និងបន្ទាប់ពីឆ្នាំនេះ។ កំនើនគួរឱ្យកត់សំគាល់គឺការនាំចេញកង់ និងឈើនៅឆ្នាំ ២០១០។

តារាង ២.១-១០: លំដាប់ឆ្នាំទំនិញនាំចេញគិតតាមទំងន់

(unit: '000 ton)

Category	Description	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Average Growth Rate
Sec.1	Live animals; animal products	48	7	6	8	11	9	7	5	5	11	12	-12.8%
Sec.2	Vegetable products	112	90	111	110	103	113	99	135	87	78	87	-2.5%
Sec.3	Aminal or vegetable fats & oils	13	14	15	19	16	20	12	11	9	9	9	-4.1%
Sec.4	Prepared food stuffs	126	201	410	109	120	152	239	197	247	208	266	7.8%
Sec.5	Mineral products	1,416	1,628	1,690	1,759	2,587	1,931	2,398	2,665	2,663	2,545	2,380	5.3%
Sec.6	Products of the chemical or allied industries	100	116	148	133	152	207	226	304	486	306	323	12.4%
Sec.7	Plastics & articles thereof	33	30	41	29	35	60	91	80	57	46	59	6.1%
Sec.8	Raw hides & skins; leather, furskins & articles thereof	2	1	1	2	2	2	4	9	4	4	6	10.6%
Sec.9	Wood & articles of wood	1	1	1	1	2	1	2	2	3	4	7	23.0%
Sec.10	Pulp of wood	74	44	41	50	45	130	172	100	314	405	88	1.7%
Sec.11	Textiles & textile articles	173	175	212	230	268	307	355	393	440	343	428	9.5%
Sec.12	Footware, headgear, umbrellas	8	8	8	7	6	5	7	7	6	9	13	5.3%
Sec.13	Articles of stone, plaster, cement, ceramic, glass	277	105	99	103	134	216	280	285	373	306	406	3.9%
Sec.14	Precious stones	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6.1%
Sec.15	Base metals & articles thereof	141	143	115	357	120	149	170	185	333	212	187	2.8%
Sec.16	Machinery & mechanical appliances; electrical equipment	62	126	49	45	48	77	93	97	470	137	125	7.2%
Sec.17	Vehicles, aircraft, vessels	33	32	57	48	66	67	394	275	984	346	126	14.3%
Sec.18	Optical, medical & musical	1	2	1	1	1	1	2	2	3	3	3	8.1%
Sec.19	Arms & ammunition	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	54.0%
Sec.20	Miscellaneous manufactured	9	12	10	10	12	10	11	18	17	13	22	9.2%
Sec.21	Works of art	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-6.4%
Others		0	0	2	0	1	0	1	1	1	1	1	5.6%
Total		2,630	2,738	3,016	3,023	3,730	3,459	4,563	4,769	6,502	4,986	4,547	5.6%

ប្រភព: GDCE

- **ប្រទេសដៃគូរពាណិជ្ជកម្ម–នាំចេញ**

តារាង ២.១-១១ បង្ហាញពីលំដាប់ឆ្នាំនាំទំនិញចេញគិតតាមទំងន់ និងតំបន់។ ភូមិភាគអាស៊ីអាគ្នេយ៍គឺជាគោលដៅនាំចេញធំជាងគេរបស់កម្ពុជាមួយឆ្នាំៗ បន្ទាប់មកគឺអាមេរិចខាងត្បូងជាទីផ្សារទិញសំលៀកបំពាក់ធំមួយដែរ។ ចំណែកនៅភូមិភាគអាស៊ីបូពា៌ ការនាំចេញរបស់កម្ពុជាក៏មានការកើនឡើងដែរ ដោយសារមានការបញ្ជាទិញច្រើនពីចិន និងអឺរ៉ុប ធ្វើឱ្យមានកំនើននាំចេញច្រើនគួរឱ្យកត់សំគាល់។

តារាង ២.១-១១: លំដាប់ឆ្នាំនាំទំនិញចេញគិតតាមទំងន់ និងតំបន់ភូមិភាគ

(unit: '000 ton)

Origin Region	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Average Growth Rate
East Asia	68	45	38	34	44	36	45	40	51	48	161	9.0%
Southeast Asia	112	119	140	123	192	147	148	220	202	290	264	8.9%
Europe	28	33	40	43	52	44	66	64	80	88	146	17.8%
North America	63	68	86	96	116	141	166	168	180	157	191	11.8%
Central/South America	1	0	0	0	0	1	2	1	2	2	3	17.6%
Oceania	0	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	21.8%
South/Central Asia	1	0	0	0	0	1	2	2	4	9	13	32.9%
Middle East	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	2	38.3%
Africa	0	0	0	0	0	0	1	1	2	1	3	37.1%
Total	273	267	306	298	406	371	431	1,461	523	599	787	11.2%

កំណត់សំគាល់: ទិន្នន័យសម្រាប់ភូមិភាគអាស៊ីអាគ្នេយ៍មិនរាប់បញ្ចូលទំងន់ខ្សាច់ធម្មជាតិនាំចេញសំខាន់ទៅសឹង្ហបូរី និងវៀតណាមចំនួន ៩៦៤ នៅឆ្នាំ ២០០៧, ៥.៤៦៨ នៅឆ្នាំ ២០០៨, ៦.៦១៤ នៅឆ្នាំ ២០០៩ និង ២៧៣ នៅឆ្នាំ ២០១០ (ឯកតា: ‘000តោន)
ប្រភព: GDCE

- **ប្រទេសដៃគូរពាណិជ្ជកម្ម-នាំចូល**

តារាង ២.១-១២ បង្ហាញពីលំដាប់ឆ្នាំនាំទំនិញចូលគិតតាមទំងន់ និងតំបន់។ ភូមិភាគអាស៊ីអាគ្នេយ៍គឺជាប្រភពនាំចូលសំខាន់ជាងគេរបស់កម្ពុជា ជាក់ស្តែងកម្ពុជានាំចូលប្រេងឥន្ធនៈ ១.៥ លានតោនពីប្រទេសថៃ វៀតណាម និងសឹង្ហបូរី ស៊ីម៉ង់ត៍ 0.៨ លាន តោនពីប្រទេសថៃ និងធ្យូងថ្ម 0.១ លានតោនពីឥណ្ឌូនេស៊ី។ ប្រភពនាំចូលទីពីរគឺអាស៊ីបូព៌ាដែលមានកំនើននាំចូលថេរជាទៀងទាត់។

តារាង ២.១-១២: លំដាប់ឆ្នាំនាំទំនិញចូលគិតតាមទំងន់ និងតំបន់

(unit: '000 ton)

Origin Region	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Average Growth Rate
East Asia	401	417	430	457	564	688	786	985	1,124	831	1,027	9.9%
Southeast Asia	2,146	2,234	2,500	2,466	3,082	2,654	3,655	3,669	5,248	4,025	3,331	4.5%
Europe	26	41	23	40	23	27	45	34	36	42	55	7.9%
North America	26	15	21	21	21	28	18	23	46	34	43	5.3%
Central/South America	1	1	1	1	2	2	1	4	4	3	15	26.5%
Oceania	24	18	20	27	25	44	29	29	17	26	29	1.8%
South/Central Asia	5	9	20	9	11	11	20	19	21	17	33	20.5%
Middle East	1	1	1	1	1	5	9	4	4	6	11	28.9%
Africa	1	1	1	2	1	0	1	3	3	3	3	10.5%
Total	2,630	2,738	3,016	3,023	3,730	3,459	4,563	4,769	6,502	4,986	4,547	5.6%

ប្រភព: GDCE

ខ) វិភាគបរិមាណទំនិញផ្អែកទៅតាមទិន្នន័យរបស់ទីភ្នាក់ងារពន្ធគយ

ការវិភាគតម្លៃនាំចេញ-នាំចូលមានលទ្ធផលស្រដៀងគ្នាទៅនឹងទិន្នន័យរបស់ GDCE ដែរ។

- **សមាសធាតុផលិតផល –នាំចេញ**

នៅឆ្នាំ ២០១០ តម្លៃសំលៀកបំពាក់នាំចេញមាន ៥៤.៧% បើគិតជាទំងន់មាន ៣៥.៣%។ បន្ទាប់មកទៀតគឺ “សាច់ឈើ” សម្រាប់កែឆ្នៃរធ្វើជា “គ្រាបោះតែម” នាំចេញតាមផ្លូវអាកាស។ ធំជាងគេទីបីគឺស្បែកជើង គិតជាតម្លៃសមាមាត្រមាន ៣.៣%។ តារាង ២.១-១៣ បង្ហាញពីសមាសធាតុផលិតផលគិតតាមតម្លៃនាំចេញនៅឆ្នាំ ២០១០។

តារាង ២.១-១៣: តម្លៃផលិតផលនាំចេញនៅឆ្នាំ ២០១០

(unit: KHR billion)

Section, HS code	Description	Value (FOB)	Composition
Sec.1	Live animals; animal products	12	0.1%
03	Fish & seafood	12	0.1%
	Others	1	0.0%
Sec.2	Vegetable products	182	0.8%
10	Cereals	156	0.7%
	Others	26	0.1%
Sec.3	Aminal or vegetable fats & oils	42	0.2%
Sec.4	Prepared food stuffs	148	0.6%
17	Sugars	22	0.1%
22	Beverages	52	0.2%
23	Food waste	24	0.1%
24	Tobacco	50	0.2%
	Others	1	0.0%
Sec.5	Mineral products	3	0.0%
Sec.6	Products of the chemical or allied industries	16	0.1%
30	Pharmaceutical products	13	0.1%
	Others	3	0.0%
Sec.7	Plastics & articles thereof	398	1.7%
39	Plastic	35	0.1%
40	Rubber	363	1.6%
Sec.8	Raw hides & skins; leather, furskins & articles thereof	6	0.0%
Sec.9	Wood & articles of wood	160	0.7%
44	Wood	159	0.7%
46	Straw, esparto	2	0.0%
Sec.10	Pulp of wood	7,442	31.8%
49	Books, newspapers	7,436	31.8%
	Others	7	0.0%
Sec.11	Textiles & textile articles	12,789	54.7%
55	Manmade staple fibers	15	0.1%
60	Knit, crocheted fabrics	11	0.0%
61	Knit apparel	12,323	52.7%
62	Woven apparel	370	1.6%
63	Misc. textile articles	65	0.3%
	Others	7	0.0%
Sec.12	Footware, headgear, umbrellas	770	3.3%
64	Footware	741	3.2%
65	Headgear	29	0.1%
67	Artificial flowers	1	0.0%
Sec.13	Articles of stone, plaster, cement, ceramic, glass	4	0.0%
Sec.14	Precious stones	16	0.1%
71	Precias stones	16	0.1%
Sec.15	Base metals & articles thereof	79	0.3%
72	Iron & steel	11	0.0%
73	Iron & steel products	40	0.2%
76	Aluminium & articles thereof	26	0.1%
	Others	3	0.0%
Sec.16	Machinery & mechanical appliances; electrical equipm	625	2.7%
84	Machinery; reactor, boilers	601	2.6%
85	Electrical machinery, etc.	24	0.1%
Sec.17	Vehicles, aircraft, vessels	501	2.1%
87	Vehicles, not railway	435	1.9%
89	Ships & boats	57	0.2%
	Others	9	0.0%
Sec.18	Optical, medical & musical instruments	22	0.1%
90	Optical, medical instruments	21	0.1%
	Others	1	0.0%
Sec.19	Arms & ammunition	1	0.0%
Sec.20	Miscellaneous manufactured articles	70	0.3%
94	Furniture & bedding	56	0.2%
95	Toys & sports	5	0.0%
96	Misc. manufacturing articles	9	0.0%
Sec.21	Works of art	87	0.4%
97	Art & antiques	87	0.4%
	Others	15	0.1%
	Total	23,391	100.0%

ប្រភព: GDCE

- **សមាសធាតុផលិតផល–នាំចូល**

បើរៀបចំតាមតម្លៃ នោះវាយនភណ្ឌ/ក្រណាត់មាន ៣៩.១% មានច្រើនជាងប្រេងឥន្ធនៈ បន្ទាប់មកគឺគ្រឿងម៉ាស៊ីន ១៣.១% ។ តារាង ២.១-១៤ បង្ហាញពីសមាសធាតុផលិតផលគិតតាមតម្លៃនាំចូលនៅឆ្នាំ ២០១០ ។

តារាង ២.១-១៤: តម្លៃផលិតផលនាំចូលនៅឆ្នាំ ២០១០

(unit: KHR billion)

Section, HS	Description	Value (CIF)	Composition
Sec.1	Live animals; animal products	36	0.2%
Sec.2	Vegetable products	166	0.8%
Sec.3	Aminal or vegetable fats & oils	26	0.1%
Sec.4	Prepared food stuffs	1,232	6.0%
23	Food waste	230	1.1%
24	Tobacco	668	3.3%
	Others	334	1.6%
Sec.5	Mineral products	1,731	8.4%
25	Salt; sulphur; earths & stone	218	1.1%
26	Ores, slag, ash	20	0.1%
27	Mineral fuel, oil	1,492	7.3%
Sec.6	Products of the chemical or allied industries	1,082	5.3%
30	Pharmaceutical products	434	2.1%
31	Fertilizers	161	0.8%
	Others	487	2.4%
Sec.7	Plastics & articles thereof	676	3.3%
39	Plastic	437	2.1%
40	Rubber	238	1.2%
Sec.8	Raw hides & skins; leather, furskins & articles thereof	183	0.9%
41	Hides & skins	164	0.8%
	Others	19	0.1%
Sec.9	Wood & articles of wood	22	0.1%
Sec.10	Pulp of wood	556	2.7%
48	Paper, paperboard	433	2.1%
49	Books, newspapers	123	0.6%
Sec.11	Textiles & textile articles	8,013	39.1%
52	Cotton & yarn, fabric	523	2.5%
54	Manmade filaments	145	0.7%
55	Manmade staple fibers	2,195	10.7%
58	Special woven fabrics	273	1.3%
59	Impregnated text fabrics	151	0.7%
60	Knit, crocheted fabrics	4,190	20.4%
63	Misc. textile articles	308	1.5%
	Others	228	1.1%
Sec.12	Footware, headgear, umbrellas	176	0.9%
Sec.13	Articles of stone, plaster, cement, ceramic, glass	263	1.3%
69	Ceramic products	136	0.7%
	Others	127	0.6%
Sec.14	Precious stones	705	3.4%
71	Precias stones	705	3.4%
Sec.15	Base metals & articles thereof	841	4.1%
72	Iron & steel	266	1.3%
73	Iron & steel products	253	1.2%
76	Aluminium & articles thereof	223	1.1%
	Others	98	0.5%
Sec.16	Machinery & mechanical appliances; electrical equipr	2,680	13.1%
84	Machinery; reactor, boilers	1,757	8.6%
85	Electrical machinery, etc.	923	4.5%
Sec.17	Vehicles, aircraft, vessels	1,580	7.7%
87	Vehicles, not railway	1,479	7.2%
	Others	101	0.5%
Sec.18	Optical, medical & musical instruments	165	0.8%
90	Optical, medical instruments	159	0.8%
	Others	7	0.0%
Sec.19	Arms & ammunition	29	0.1%
Sec.20	Miscellaneous manufactured articles	319	1.6%
96	Misc. manufacturing articles	242	1.2%
	Others	77	0.4%
Sec.21	Works of art	24	0.1%
	Others	9	0.0%
	Total	20,514	100.0%

ប្រភព: GDCE

- **លំដាប់ឆ្នាំ— នាំចេញ**

តារាង ២.១-១៥ បង្ហាញពីលំដាប់ឆ្នាំនាំចេញផលិតផលគិតតាមតម្លៃ។ សំលៀកបំពាក់មានការកើនឡើងថេរក្នុងអត្រាកំនើនជាមធ្យមប្រចាំឆ្នាំ ១៣.០% ចំណែកស្បែកជើងកើនជាមធ្យមប្រចាំឆ្នាំ ១៨.៧ % ខ្ពស់ជាងអត្រាកំនើនសំលៀកបំពាក់នាំចេញ។

តារាង ២.១-១៥: លំដាប់ឆ្នាំនាំចេញផលិតផលគិតតាមតម្លៃ

(unit: KHR billion)

Category	Description	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Average Growth Rate
Sec.1	Live animals; animal products	34	46	22	11	58	42	21	12	10	17	12	-9.5%
Sec.2	Vegetable products	7	14	22	10	52	38	46	63	39	88	182	38.2%
Sec.3	Aminal or vegetable fats & oils	0	0	0	1	4	3	5	6	36	29	42	-
Sec.4	Prepared food stuffs	11	12	16	7	18	36	38	41	38	105	148	29.6%
Sec.5	Mineral products	0	0	0	0	0	0	0	10	478	144	3	45.0%
Sec.6	Products of the chemical or allied industries	1	1	2	2	7	5	6	8	4	15	16	37.6%
Sec.7	Plastics & articles thereof	126	103	119	84	162	156	205	186	140	223	398	12.2%
Sec.8	Raw hides & skins; leather, furskins & articles thereof	10	7	6	1	2	2	10	3	4	5	6	-5.2%
Sec.9	Wood & articles of wood	133	91	64	27	38	39	41	38	14	23	160	1.9%
Sec.10	Pulp of wood	1,046	800	1,693	740	2,462	2,379	2,683	2,291	3,669	8,287	7,442	21.7%
Sec.11	Textiles & textile articles	3,751	4,514	5,207	4,090	8,038	9,155	10,937	10,881	12,280	10,151	12,789	13.0%
Sec.12	Footware, headgear, umbrellas	139	162	168	113	195	189	274	340	381	466	770	18.7%
Sec.13	Articles of stone, plaster, cement, ceramic, glass	0	0	0	0	0	0	5	5	5	3	4	39.9%
Sec.14	Precious stones	23	50	66	41	1	59	64	76	46	323	16	-3.4%
Sec.15	Base metals & articles thereof	8	7	5	8	11	10	17	68	67	54	79	26.3%
Sec.16	Machinery & mechanical appliances; electrical equipment	18	27	61	35	30	24	74	29	28	71	625	42.9%
Sec.17	Vehicles, aircraft, vessels	19	25	48	25	24	26	179	210	398	394	501	38.8%
Sec.18	Optical, medical & musical instruments	4	1	4	18	5	12	4	6	12	18	22	19.9%
Sec.19	Arms & ammunition	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	-
Sec.20	Miscellaneous manufactured	2	7	13	8	29	25	19	21	28	66	70	43.7%
Sec.21	Works of art	0	1	1	1	94	145	2	18	1	131	87	70.7%
Others		4	4	3	3	7	4	5	10	16	49	15	13.6%
Total		5,335	5,872	7,523	5,222	11,236	12,351	14,633	14,323	17,694	20,662	23,391	15.9%

ប្រភព: GDCE

- **លំដាប់ឆ្នាំ–នាំចូល**

តារាង ២.១-១៦ បង្ហាញពីលំដាប់ឆ្នាំនាំចូលផលិតផលគិតតាមតម្លៃ។ វាយនភណ្ឌ/ក្រណាត់មានបានកើនឡើងថេរក្នុងអត្រាកំនើនប្រចាំឆ្នាំជាមធ្យម ១៥.៣%។

តារាង ២.១-១៦: លំដាប់ឆ្នាំនាំចូលផលិតផលគិតតាមតម្លៃ

(unit: KHR billion)

Category	Description	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Average Growth Rate
Sec.1	Live animals; animal products	13	22	19	24	53	44	30	16	25	33	36	10.7%
Sec.2	Vegetable products	74	54	72	73	86	83	87	118	152	148	166	8.4%
Sec.3	Aminal or vegetable fats & oils	26	29	29	36	32	37	27	30	28	25	26	0.1%
Sec.4	Prepared food stuffs	427	481	474	408	480	615	711	733	1,048	1,099	1,232	11.2%
Sec.5	Mineral products	822	953	894	967	997	978	1,255	1,494	1,846	1,838	1,731	7.7%
Sec.6	Products of the chemical or allied industries	337	360	329	361	460	549	664	745	820	990	1,082	12.4%
Sec.7	Plastics & articles thereof	134	155	167	173	204	257	334	413	505	537	676	17.5%
Sec.8	Raw hides & skins; leather, furskins & articles thereof	50	43	49	66	86	75	121	121	121	143	183	13.8%
Sec.9	Wood & articles of wood	2	4	2	5	4	4	5	7	10	18	22	26.4%
Sec.10	Pulp of wood	188	169	165	183	183	256	302	775	871	498	556	11.5%
Sec.11	Textiles & textile articles	1,925	2,287	2,841	3,179	3,869	4,415	5,255	5,787	6,346	5,789	8,013	15.3%
Sec.12	Footware, headgear, umbrellas	36	28	29	23	21	18	23	33	48	63	176	17.0%
Sec.13	Articles of stone, plaster, cement, ceramic, glass	66	72	71	67	68	131	156	187	242	231	263	14.8%
Sec.14	Precious stones	133	49	31	68	66	20	11	17	146	220	705	18.2%
Sec.15	Base metals & articles thereof	215	242	264	230	295	427	483	557	879	709	841	14.6%
Sec.16	Machinery & mechanical appliances; electrical equipment	612	490	509	583	644	1,026	1,215	1,473	2,051	2,020	2,680	15.9%
Sec.17	Vehicles, aircraft, vessels	290	267	373	394	503	655	959	1,517	2,345	1,320	1,580	18.5%
Sec.18	Optical, medical & musical instruments	46	59	46	45	36	542	91	117	173	153	165	13.6%
Sec.19	Arms & ammunition	0	0	0	0	2	0	0	0	0	86	29	149.3%
Sec.20	Miscellaneous manufactured articles	122	132	153	174	191	211	244	268	268	240	319	10.1%
Sec.21	Works of art	1	0	0	0	0	94	161	1	1	1	24	38.0%
Others		5	5	5	5	6	4	131	7	6	8	9	6.5%
Total		5,525	5,901	6,523	7,065	8,289	10,442	12,265	14,418	17,931	16,166	20,514	14.0%

ប្រភព: GDCE

- **ប្រទេសដៃគូរពាណិជ្ជកម្ម–នាំចេញ**

តារាង ២.១-១៧ បង្ហាញពីលំដាប់ឆ្នាំនាំចេញផលិតផលគិតតាមតម្លៃ និងតំបន់។ ទីផ្សារនាំចេញឈានមុខរបស់កម្ពុជាគិតទៅតាមតម្លៃនាំចេញគឺអាមេរិចកាំងខាងត្បូងអស់រយៈពេលមួយទសវត្សរ៍មកហើយ។ ចំណែកទីផ្សារនៅអាស៊ីបូព៌ាធ្លាក់មកលេខរៀងទីពីរវិញ ក្រោយពីកម្ពុជាបង្វែរទិសដៅនាំចេញបន្តិចម្តងៗទៅទីផ្សាអឺរ៉ុបរហូតដល់ឆ្នាំ ២០០៨។

តារាង ២.១-១៧: លំដាប់ឆ្នាំនាំចេញផលិតផលគិតតាមតម្លៃ និងតំបន់នាំចេញ

(unit: KHR billion)

Origin Region	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Average Growth Rate
East Asia	1,199	958	1,841	1,517	2,741	2,561	2,468	2,109	3,651	7,305	6,604	18.6%
Southeast Asia	298	286	372	405	335	585	987	980	1,280	2,672	2,943	25.8%
Europe	920	1,299	1,478	1,743	2,450	2,147	2,758	2,822	3,216	3,087	4,100	16.1%
North America	2,901	3,306	3,803	4,722	5,647	6,976	8,275	8,200	9,182	7,248	9,122	12.1%
Central/South America	4	10	9	10	19	34	70	95	174	151	258	53.2%
Oceania	7	7	7	9	16	23	29	43	48	79	101	29.9%
South/Central Asia	4	2	1	1	6	5	5	7	26	36	110	39.5%
Middle East	2	3	10	3	14	16	28	44	80	62	97	47.3%
Africa	1	1	3	4	7	5	14	23	36	23	57	47.7%
Total	5,335	5,872	7,523	8,415	11,236	12,351	14,633	14,323	17,694	20,662	23,391	15.9%

ប្រភព: GDCE

- **ប្រទេសដៃគូរពាណិជ្ជកម្ម–នាំចូល**

តារាង ២.១-១៨ បង្ហាញពីលំដាប់ឆ្នាំនាំចូលផលិតផលគិតតាមតម្លៃ និងតំបន់។ ទីផ្សារនៅអាស៊ីបូព៌ា និងអាស៊ីអគ្នេយ៍នៅតែជាទីផ្សារនាំចូលដ៏សំខាន់មកកម្ពុជា ដែលមានកំនើនថេរប្រចាំឆ្នាំ។

តារាង ២.១-១៨: លំដាប់ឆ្នាំនាំចូលផលិតផលគិតតាមតម្លៃ និងតំបន់នាំចូល

(unit: KHR billion)

Origin Region	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Average Growth Rate
East Asia	2,654	2,989	3,598	3,934	4,735	5,818	7,092	8,241	9,066	8,448	11,036	15.3%
Southeast Asia	2,159	2,294	2,343	2,586	2,824	3,239	4,211	5,052	6,884	6,021	7,046	12.6%
Europe	442	430	398	319	434	982	548	628	492	822	1,375	12.0%
North America	154	84	64	69	98	155	115	155	902	387	561	13.8%
South/Central Asia	45	68	82	94	127	116	188	217	447	247	316	21.7%
Oceania	53	26	25	48	43	76	56	62	80	132	79	4.1%
Central/South America	5	3	5	5	9	24	12	27	19	29	40	23.5%
Middle East	10	4	6	5	9	18	36	28	27	48	46	16.5%
Africa	3	2	3	4	9	13	8	7	15	34	14	16.1%
Total	5,525	5,901	6,523	7,065	8,289	10,442	12,265	14,418	17,931	16,166	20,514	14.0%

ប្រភព: GDCE

៥) ការវិនិយោគ

តារាង ២.១-១៩ បង្ហាញពីប្រទេសប្រភពវិនិយោគ និងវិស័យគោលដៅនៃការវិនិយោគនៅកម្ពុជា។ ទិន្នន័យទាំងនេះរាប់ទាំងការវិនិយោគក្នុងស្រុកផងដែរ។ ប្រទេសប្រភពវិនិយោគធំជាងគេគឺប្រទេសចិនច្រើនជាង ៣.៥% ដងធៀបទៅនឹងប្រទេសប្រភពវិនិយោគធំទីពីរគឺប្រទេសកូរ៉េ។ វិស័យទេសចរណ៍គឺជាវិស័យគោលដៅមានសក្តានុពលខ្លាំងជាងគេទាក់ទាញបានការវិនិយោគជាង ៧0% នៃការវិនិយោគសរុប។ ប្រៀបធៀបជាមួយវិស័យនេះ ការវិនិយោគលើផ្នែកផលិតកម្មគឺមិនសូវមានច្រើនទេ។

តារាង ២.១-១៩: ការវិនិយោគនៅកម្ពុជា

(1) Source countries/regions (million USD)

	2007	2008	2009	Average	Percentage
China	180.3	4,371.3	892.7	1,814.8	28.0%
Korea	148.1	1,240.1	120.6	502.9	7.8%
USA	2.9	671.7	1.2	225.3	3.5%
Vietnam	155.8	20.9	210.0	128.9	2.0%
Thailand	107.7	73.9	178.1	119.9	1.9%
Russia		102.4	234.7	112.4	1.7%
Singapore	2.0	52.5	272.5	109.0	1.7%
Israel	ETRO1.7	300.0		100.6	1.6%
Malaysia	241.4	2.7	7.1	83.7	1.3%
Japan	113.1	7.8	4.8	41.9	0.6%
France	35.0	6.2	49.7	30.3	0.5%
Taiwan	39.9	21.4	27.2	29.5	0.5%
Others	1,639.4	4,020.2	3,860.8	3,173.5	49.0%
TOTAL	2,667.3	10,891.1	5,859.4	6,472.6	100.0%

Note: Domestic investment is included.

(2) Sectors (million USD)

	2007	2008	2009	Average	Percentage
Tourism	1,098.3	8,776.3	3,980.0	4,618.2	71.3%
Service	77.5	1,036.4	96.7	403.5	6.2%
Energy	3.1	468.0	664.7	378.6	5.8%
Communication	471.2	87.1	234.7	264.3	4.1%
Agriculture	159.9	106.7	589.9	285.5	4.4%
Garment	170.7	148.8	90.1	136.5	2.1%
Food Processing	207.9	3.7	11.9	74.5	1.2%
Construction	44.3	98.2		47.5	0.7%
Health Service	13.0	65.0		26.0	0.4%
Fertilizer			65.0	21.7	0.3%
Footwear	9.6	11.8	28.1	16.5	0.3%
Mining	30.8	4.7	11.9	15.8	0.2%
Others	381.0	84.4	86.4	183.9	2.8%
TOTAL	2,667.3	10,891.1	5,859.4	6,472.6	100.0%

៦) ស្បៀងអាហារ និង ថាមពលអគ្គីសនី

ដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.១-២០ ក្រៅពីគ្រឿងឆេះដែលអាចប្តូរថ្មីបាន ប្រភពថាមពលទាំងអស់នៅកម្ពុជាសុទ្ធតែនាំចូលពោលគឺផលិតផលប្រេង។ អគ្គិសនីខ្លះក៏មាននាំចូលពីប្រទេសវៀតណាមផងដែរ។ ផលិតផលប្រេងប្រហែល ១ ភាគ ៣ ត្រូវគេយកមកប្រើដើម្បីផលិតថាមពលអគ្គិសនី និង ២ ភាគ ៣ ប្រើប្រាស់សំខាន់ក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន និងដោយប្រជាជនខ្លួនឯង។ ថាមពលប្រើប្រាស់ក្នុងវិស័យឧស្សាហកម្មមិនសូវមានច្រើនទេ។

តារាង ២.១-២០: សមតុល្យថាមពលរបស់កម្ពុជានៅឆ្នាំ ២០០៨

(in thousand tonnes of oil equivalent (ktoe) on a net calorific value basis)

SUPPLY and CONSUMPTION	Coal and Peat	Crude Oil	Oil Products	Gas	Hydro	Geothermal, Solar, etc.	Combustible Renewables and Waste	Electricity	Heat	Total
Production	0	0	0	0	4	0	3,634	0	0	3,638
Imports	0	0	1,580	0	0	0	0	32	0	1,612
Exports	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
International Aviation/Marine Bunkers	0	0	-31	0	0	0	0	0	0	-31
Stock Changes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL PRIMARY ENERGY SUPPLY	0	0	1,549	0	4	0	3,634	32	0	5,220
Transfers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Statistical Differences	0	0	0	0	0	0	0	6	0	6
Electricity Plants	0	0	-540	0	-4	0	-2	126	0	-420
Other Transformation	0	0	0	0	0	0	-146	0	0	-146
Energy Industry Own Use	0	0	0	0	0	0	0	-6	0	-6
Losses	0	0	0	0	0	0	0	-17	0	-17
TOTAL FINAL CONSUMPTION	0	0	1,009	0	0	0	3,486	141	0	4,637
Industry	0	0	54	0	0	0	0	30	0	83
Transport	0	0	385	0	0	0	0	0	0	385
Other	0	0	570	0	0	0	3,486	111	0	4,168
Residential	0	0	452	0	0	0	3,486	64	0	4,002
Commercial and Public Services	0	0	0	0	0	0	0	48	0	48
Agriculture / Forestry	0	0	118	0	0	0	0	0	0	118
Fishing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Non-Specified	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

ប្រភព: IEA

តារាង ២.១-២១ បង្ហាញពីសមតុល្យស្បៀងអាហាររបស់កម្ពុជានៅឆ្នាំ ២០០៧។ កម្ពុជាអាចផ្គត់ផ្គង់ខ្លួនឯងបានគ្រប់គ្រាន់ស្ទើរតែគ្រប់ស្បៀងអាហារដែលចាំបាច់ លើកលែងស្ករស ដែលគេប្រើប្រាស់ផលិតផលក្នុងស្រុកត្រឹមតែ ៦% ដូចនេះគេត្រូវនាំចូល ចំណែកស្រូវសាលីក៏ត្រូវនាំចូលដែរ បើទោះណាបរិមាណប្រើប្រាស់ក្នុងស្រុកមិនសូវមានច្រើនក៏ដោយ។ គួរកត់សំគាល់ថាបរិមាណអង្ករ និងម្សៅមីត្រូវគេចាត់ចូលជាប្រភេទ “ទំនិញប្រើប្រាស់ផ្សេងៗ” មានបរិមាណនាំចេញមិនច្បាស់លាស់ដែលត្រូវពិភាក្សាក្នុងជំពូកនេះ។ ដូចនេះ កម្ពុជាជាប្រទេសមានសក្តានុពលនាំចេញស្បៀងអាហារ។

តារាង ២.១-២១: សមតុល្យស្បៀងអាហាររបស់កម្ពុជានៅឆ្នាំ ២០០៧

(1000 tons)

item	Production	Import	Stock Variation	Export	Domestic Supply	Feed	Seed	Processing	Other Util	Food
Cereals - Excluding Beer	5,010	82	-289	83	4,720	142	94	20	2,012	2,451
Wheat		43	0	0	43				0	43
Rice (Milled Equivalent)	4,487	13	-129	2	4,368	90	86		2,012	2,180
Maize	523	6	-160	80	288	53	8			228
Cereals, Other		20	0	0	20			20		0
Starchy Roots	2,281	1	0	12	2,270	0			1,842	428
Cassava	2,215		0	12	2,203	0			1,838	364
Roots, Other	66	1		0	67				3	64
Sugarcrops	287				287	6	16	90	117	57
Sugar & Sweeteners	9	234	-87	0	157			32		125
Pulses	54	3	-25	0	32		3		1	28
Treenuts	3	1		0	3					3
Oilcrops	242	2	5	22	227		5	89	5	128
Soyabeans	117	2	0	22	97		3	42	2	49
Coconuts - Incl Copra	71	0		0	71			45		26
Oilcrops, Other	54	1	5	0	60		2	3	2	53
Vegetable Oils	24	18	7	3	47				10	37
Vegetables	487	3	0	0	490				49	441
Fruits - Excluding Wine	307	57	0	0	364				25	339
Stimulants	0	7		0	8					8
Spices	13	0	0	1	12				0	12
Alcoholic Beverages	121	67		0	189				0	188
Meat	218	0	13	0	231					231
Offals	22	0		0	22					22
Animal Fats	12	0		0	12	0			0	12
Eggs	17	0			17		1			16
Milk - Excluding Butter	23	53	6	0	82				1	80
Fish, Seafood	410	3	0	55	358				0	358
Aquatic Products, Other	16	0		1	15				15	0

ប្រភព: FAO

៧) ការដឹកជញ្ជូន

i) ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់

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។ រថយន្តអនុញ្ញាតិឱ្យបើកលើផ្លូវជាតិកម្ពុជាបច្ចុប្បន្នផ្ទុកទំងន់ច្រើនបំផុតបានត្រឹម ២០ តោនចុះ។ ចំណែកសេវាកម្មកំពង់ចំលងពីត្រើយម្ខាងទៅត្រើយម្ខាងគ្រប់គ្រងប្រតិបត្តិការដោយ ស.ក.ដ.ជ នៅចំណុចសំខាន់ៗរួមទាំងទីតាំងអ្នកលឿង ផ្លូវជាតិលេខ ១ ផងដែរ។

ចំនួនយានជំនិះធ្វើបញ្ជីការមានការកើនឡើងប្រហែល ១៥% ពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំ ហើយនៅឆ្នាំ ២០០៩ មានយានជំនិះជិត ១.៤០០.០០០ គ្រឿងបានធ្វើចរាចរនៅតាមដងផ្លូវ។

មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរនៅជាបញ្ហាចោទនៅឡើយដោយកង្វះខាតយានជំនិះ។ ម៉ូតូដែលមាន ឬ គ្មានកន្ទុយសណ្តោងត្រូវគេប្រើដឹកអ្នកដំណើរច្រើនជាងរថយន្តឯកជន និងរថយន្តដឹកអ្នកដំណើរ ពិសេសនៅចំងាយផ្លូវជិតៗ។ ឡានតាក់ស៊ីដឹកមនុស្សច្រើនជាមួយគ្នាគឺជាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដ៏ពេញនិយមសម្រាប់សាធារណៈជន មាន ៥០% នៃចំនួនអ្នកធ្វើដំណើរចំងាយផ្លូវឆ្ងាយតាមផ្លូវជាតិសំខាន់ៗ។

នៅតាមផ្លូវជាតិសំខាន់ៗ ជាមធ្យម រថយន្តមានកន្ទុយសណ្តោងមានចំនួនប្រហែលពាក់កណ្តាលនៃចំនួនឡានដឹកទំនិញធម្មតា និងត្រូវគេប្រើដឹកទំនិញចំនួនប្រហែល ១ ភាគ ៣ តោនក្នុងមួយគីឡូម៉ែត្រ។ ពិសេសនៅផ្លូវជាតិលេខ ៤ តភ្ជាប់ពីភ្នំពេញទៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ មានរថយន្តកន្ទុយសណ្តោងច្រើនអូសកន្ទុយសណ្តោងដើម្បីដាក់ទំនិញដឹកបានច្រើនរហូតដល់ ១០ តោន។ ទំហំរថយន្តកម្រិតជាផ្លូវការអាចដឹកទំនិញបានជាទូទៅត្រឹម ២០ តោន រួមទាំងទំងន់ឡានផងដែរ ហើយនៅកន្លែងស្ពានខ្លះមានការកំណត់ទំងន់ដឹកផងដែរ។

ii) ការដឹកជញ្ជូនតាមរថភ្លើង

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

iii) ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ និងទន្លេ

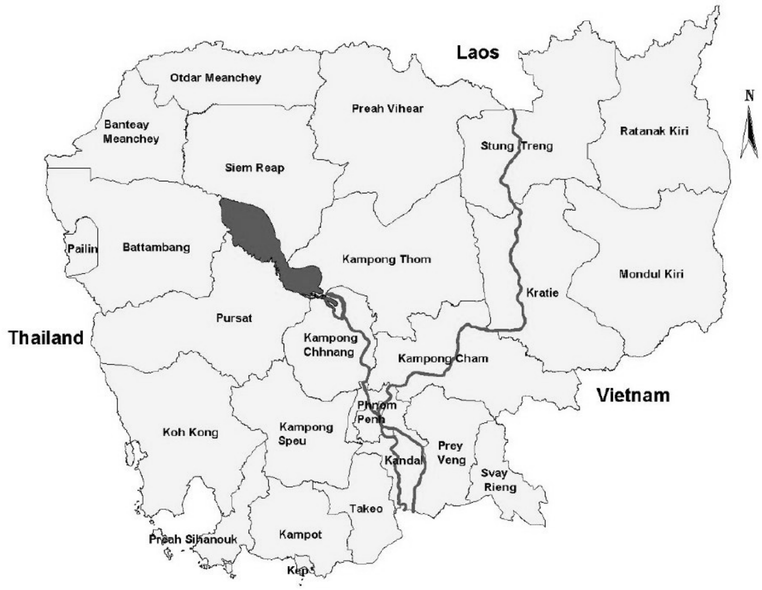
ក្នុងចំនោមកំពង់ផែនៅកម្ពុជា មានតែកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និង កំពង់ផែភ្នំពេញប៉ុណ្ណោះ ទទួលទំនិញកុងតេន័រអន្តរជាតិ ព្រោះកំពង់ផែផ្សេងទៀតក្រៅពីកំពង់ផែទាំងពីរនេះជាកំពង់ផែសមុទ្រ ឬ ទន្លេលក្ខណៈតូចតាច។ មានកំពង់ផែសមុទ្រសម្រាប់ពាណិជ្ជកម្មពីរបានសាងសង់បើកធ្វើប្រតិបត្តិការដោយក្រុមហ៊ុនឯកជន។

ផ្លូវនាវាចរណ៍តាមដងទន្លេរបស់កម្ពុជាមានប្រវែងសរុប ១.៧៥០ គម ក្នុងនោះខ្សែទឹកតាមដងទន្លេមេគង្គមាន ៣០% បឹងទន្លេសាប ១៥% ទន្លេបាសាក់ ៥% និងដៃទន្លេផ្សេងៗ ៥០%។ ផ្លូវនាវាចរណ៍ដែលអាចបើកបរបានពេញមួយឆ្នាំមានចំងាយ ៥៨០គម ទំហំ ១ ភាគ ៣ នៃប្រវែងទទឹងទន្លេ។ ការមិនបានបូមស្តារជាប្រចាំ និងកង្វះខាតសញ្ញាជំនួញនាវាចរណ៍ (navigational aids) បានក្លាយជាឧបសគ្គធ្វើឱ្យគេមិនចង់ប្រើប្រាស់ផ្លូវទឹកនេះ។

(២) និន្នាការក្នុងតំបន់

កម្ពុជាមាន ២៣ ខេត្ត និងរាជធានីមួយ (គឺភ្នំពេញ) ដូចមានបង្ហាញក្នុងរូប ២.១-៥។ ផ្ទៃដី និងចំនួនប្រជាជននៅតាមខេត្តនីមួយៗមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.១-២២។ ប្រជាជន ៨០.៥% រស់នៅតាមជនបទពឹងអាស្រ័យសំខាន់លើវិស័យកសិកម្ម ដូចនេះកន្លែងប្រជាជនប្រមូលផ្តុំរស់នៅច្រើនគឺនៅតាមតំបន់ដែលមានដីអាចបង្ករបង្កើតផលបាន ដីមានជីជាតិ មានប្រភពទឹកគ្រប់គ្រាន់ លក្ខខណ្ឌអាកាសធាតុអនុគ្រោះ ទីតាំងភូមិសាស្ត្រសមប្រកប និងមានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន។ ទីតាំងភូមិសាស្ត្រប្រទេសនេះប្រហែល ១៤ ភាគរយ មានប្រជាជនជិត ៤៩ ភាគរយរស់នៅតំបន់ទំនាបកណ្តាល។ ចំណែកនៅតាមតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រវិញ ក្នុងនោះក៏មានខេត្តព្រះសីហនុផងដែរ មានប្រជាជនរស់នៅកកកុញ តែមិនច្រើនប៉ុន្មានទេ។ លក្ខណៈពិសេសនៃរបាយប្រជាជននៅកម្ពុជាគឺថាមិនសូវមានប្រជាជនប្រមូលផ្តុំរស់តាមតំបន់សមុទ្រច្រើនទេ។ ដោយឡែកនៅតំបន់ខ្ពង់រាប និងតំបន់ភ្នំមានប្រជាជនរស់នៅរប៉េះរប៉ោះ។

នៅអំឡុងសង្គ្រាមស៊ីវិល និងក្នុងរបបខ្មែរក្រហម របាយប្រជាជនទូទៅក៏មានការផ្លាស់ប្តូរផងដែរ។ មិនត្រឹមតែប៉ុណ្ណោះ របាយប្រជាជននេះបានកើនឡើងវិញនៅពាក់កណ្តាលទសវត្សរ៍ឆ្នាំ ១៩៩០ នៅពេលប្រទេសទទួលបានសន្តិភាព មានការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចទីផ្សាសេរី មានការលើកស្ទួយវិស័យទេសចរណ៍ ដីជាច្រើនត្រូវបានបោសសំអាតមីន មានការរីកចំរើន ផ្នែកឧស្សាហកម្មកាត់ដេរ និងទីក្រុងត្រូវបានរៀបចំកែលំអរ ។ល។ រូប ២.១-៦ បង្ហាញពីការប្រៀបធៀបចំនួនប្រជាជនតាមខេត្តនីមួយៗក្នុងឆ្នាំ ១៩៩៨ និង ២០០៨។ ខេត្តកំពង់ចាមនៅតែជាខេត្តធំជាងគេ គិតទៅលើចំនួនប្រជាជន បើទោះវាមានសមាមាត្រតិចធៀបទៅនឹងចំនួនប្រជាជននៅទូទាំងប្រទេសនៅឆ្នាំ ២០០៨ បន្ទាប់មកគឺទីក្រុងភ្នំពេញឡើងដល់លេខរៀងទីពីរ។ នៅខេត្តព្រះសីហនុមានកំនើនប្រជាជន ៣០%។



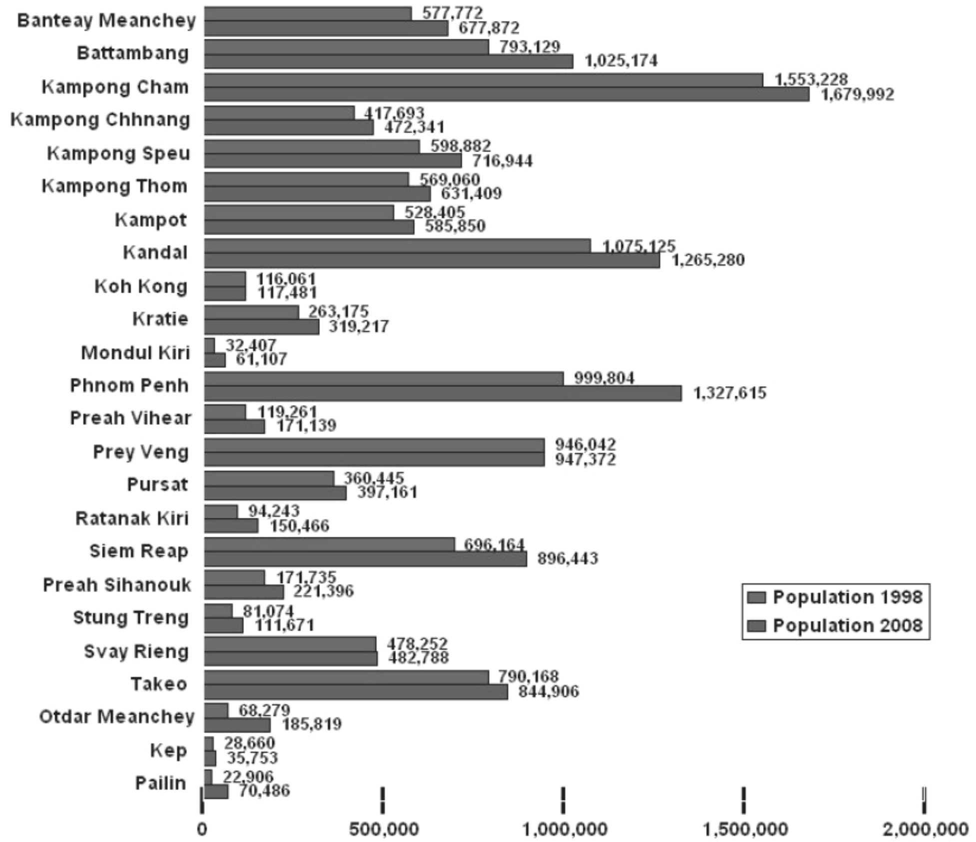
ប្រភព: MIC (GOJ)

រូប ២.១-៥: ផែនទីកម្ពុជា

តារាង ២.១-២២: ផ្ទៃដី និងចំនួនប្រជាជនតាមខេត្តនីមួយៗ

	Area (km2)	Population in 2008	Population density in 2008
Cambodia	181,035	13,395,682	75
Plain Region	25,069	6,547,953	261
Kampong Cham	9,799	1,679,992	171
Kandal	3,564	1,265,280	355
Phnom Penh	294	1,327,615	4,516
Prey Veng	4,883	947,372	194
Svay Rieng	2,966	482,788	163
Takeo	3,563	844,906	237
Tonle Sap Region	67,668	4,356,705	64
Banteay Meanchey	6,679	677,872	101
Battambang	11,702	1,025,174	88
Kampong Chhnang	5,521	472,341	86
Kampong Thom	13,814	631,409	46
Pursat	12,692	397,161	31
Siem Reap	10,299	896,443	87
Otdar Meanchey	6,158	185,819	30
Pailin	803	70,486	88
Coastal Region	17,237	960,480	56
Kampot	4,873	585,850	120
Koh Kong	10,090	117,481	12
Preah Sihanouk	1,938	221,396	114
Kep	336	35,753	106
Plateau and Montain Region	68,061	1,530,544	22
Kampong Speu	7,017	716,944	102
Kratie	11,094	319,217	29
Mondul Kiri	14,288	61,107	4
Preah Vihear	13,788	171,139	12
Ratanak Kiri	10,782	150,466	14
Stung Treng	11,092	111,671	10

ប្រភព: MIC (GOJ)



ប្រភព: MIC (GOJ)

តារាង ២.១-៦: បំរែបំរួលចំនួនប្រជាជនតាមខេត្តនីមួយៗ

នៅខែ មិនា ឆ្នាំ ២០១១ NIS បានចុះធ្វើជំរឿនសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា ដោយមានជំនួយពីអង្គការ JICA ក្នុងគោលបំណងប្រមូលស្ថិតិមូលដ្ឋានស្តីពីបច្ចុប្បន្នភាពនៃសកម្មភាពពាណិជ្ជកម្មរបស់គ្រឹះស្ថានជំនួញផ្សេងៗ។ ការធ្វើជំរឿននេះអនុវត្តលើគ្រប់គ្រឹះស្ថានជំនួញទាំងអស់ដែលកំពុងធ្វើអាជីវកម្មនៅពេលចុះធ្វើជំរឿនក្នុងទឹកដីកម្ពុជា។ ដោយឡែក គ្រឹះស្ថានជំនួញមួយចំនួនខាងក្រោមមិនធ្វើជំរឿនទេមានដូចជា:-

- គ្រឹះស្ថានជំនួញប្រភេទ "កសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ"
- គ្រឹះស្ថានជំនួញប្រភេទ "រដ្ឋបាលសាធារណៈ និងការការពារជាតិ"
- គ្រឹះស្ថានជំនួញប្រភេទ "អាជីវកម្មលក្ខណៈគ្រួសារ ផលិតកម្ម និងការលក់ទំនិញប្រហាក់ប្រហែលនឹងអាជីវកម្មលក្ខណៈគ្រួសារ"
- គ្រឹះស្ថានជំនួញប្រភេទ "អង្គការសមាគមន៏ និងសមូហភាពផ្សេងៗនៅក្រៅវង្វង់ចុះធ្វើជំរឿន"។

ដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.១-២៣ ខេត្តដែលមានគ្រឹះស្ថានជំនួញច្រើនជាងគេគឺទីក្រុងភ្នំពេញចំនួន ៩៥.៤៦៧ គ្រឹះស្ថានជំនួញ បន្ទាប់មកគឺខេត្តកំពង់ចាម (៥៥.៩០៣), ខេត្តកណ្តាល (៤០.៣៥៩), បាត់ដំបង (៣៣.៩៨២), និងសៀមរាប (៣២.០៣៤)។ គ្រឹះស្ថានជំនួញដែលមានកម្មករបំរើការចំនួន ១០១ ឬ លើសពីនេះ មានភាគរយខ្ពស់ជាងគេគឺនៅទីក្រុងភ្នំពេញ បន្ទាប់មកគឺខេត្តព្រះសីហនុ ប៉ៃលិន និងស្វាយរៀង។ តារាង ២.១-២៤ សង្ខេបពីលក្ខណៈគ្រឹះស្ថានជំនួញនៅតាមខេត្តនីមួយៗទូទាំងប្រទេសវិភាគដោយ NIS។ រោងចក្រសហគ្រាសផលិតកម្មមាននៅតំបន់ដូចជាទីក្រុងភ្នំពេញ និងបណ្តាខេត្តនៅជុំវិញខេត្តព្រះសីហនុ និងខេត្តនៅតាមព្រំដែនសំខាន់ៗដែលមានភ្លើងអគ្គីសនីផ្គត់ផ្គង់ពីប្រទេសជិតខាង។

តារាង ២.១-២៣: ចំនួនគ្រឹះស្ថានជំនួញតាមខេត្តនីមួយៗនៅកម្ពុជា

Province	Total	Size of Persons Engaged				Percentage of establishments with 101 or more workers
		1 - 10 persons	11 - 50	51 - 100	101 or more	
Banteay Meanchey	21,619	21,252	325	29	13	0.06%
Battambang	33,982	33,424	489	46	23	0.07%
Kampong Cham	55,903	54,968	833	73	29	0.05%
Kampong Chhnang	19,655	19,475	171	4	5	0.03%
Kampong Speu	22,415	22,078	287	32	18	0.08%
Kampong Thom	22,256	21,970	270	11	5	0.02%
Kampot	16,900	16,443	423	22	12	0.07%
Kandal	40,359	39,667	571	72	49	0.12%
Koh Kong	5,014	4,945	64	3	2	0.04%
Kratie	11,038	10,915	119	1	3	0.03%
Mondul Kiri	2,221	2,206	12	2	1	0.05%
Phnom Penh	95,467	92,233	2,589	297	348	0.36%
Preah Vihear	5,310	5,192	104	12	2	0.04%
Prey Veng	29,863	29,434	398	22	9	0.03%
Pursat	12,007	11,773	217	14	3	0.02%
Ratanak Kiri	5,466	5,404	56	5	1	0.02%
Siemreap	32,034	31,304	627	64	39	0.12%
Sihanoukville	10,649	10,424	177	19	29	0.27%
Stung Treng	4,596	4,568	23	5		0.00%
Svay Rieng	15,054	14,750	248	24	32	0.21%
Takeo	31,802	31,459	319	18	6	0.02%
Oddar Meanchey	4,896	4,837	57	2		0.00%
Kep	1,634	1,574	59	1		0.00%
Pailin	2,868	2,822	38	1	7	0.24%
Total	503,008	493,117	8,476	779	636	0.13%

ប្រភព: MIC (GOJ)

តារាង ២.១-២៤: លក្ខណៈគ្រឹះស្ថានជំនួញតាមខេត្តនីមួយនៅកម្ពុជា

ខេត្ត	លក្ខណៈគ្រឹះស្ថានជំនួញ
កំពង់ចាម	ឧស្សាហកម្មចំបងមានដូចជា:-កៅស៊ូ អាហារធ្វើពីម្សៅ ចំណីសត្វ ស្បែកជើង ឈើ និងសិប្បកម្មផលិតសំលៀកបំពាក់។ ភ្លើងអគ្គិសនីផ្គត់ផ្គង់ពីវៀតណាមធ្វើឱ្យប្រជាជនក្នុងខេត្តនេះមានលទ្ធភាពបើកធ្វើអាជីវកម្មរបស់ខ្លួនបានទូទាំងខេត្ត។
កណ្តាល	ស្ពានចំលងពីរដែលទើបតែសាងសង់ហើយធ្វើឱ្យគ្រឹះស្ថានជំនួញមានការកើនឡើងតិចតួច បើទោះខេត្តនេះមានផ្ទៃដីតូចក៏ដោយ។
ភ្នំពេញ	ដោយមានការអភិវឌ្ឍន៍លក្ខណៈជារាជធានីនៃប្រទេសកម្ពុជា បានធ្វើឱ្យមានគ្រឹះស្ថានជំនួញជាច្រើនរីកដុះដាល តាមការអង្កេតភាគច្រើនជាហាងទំនិញលក់រាយ និងភោជនីយដ្ឋាន ។ល។ ព្រមទាំងការបង្កើតគ្រឹះស្ថានជំនួញលក្ខណៈជា SEZ។
ព្រៃវែង	សំលៀកបំពាក់ជាឧស្សាហកម្មចំបង។
ស្វាយរៀង	ឧស្សាហកម្មចំបងគឺកាស៊ីណូ និងសណ្ឋាគារ។ ឧស្សាហកម្មកំពុងរីកដុះដាលគឺសិប្បកម្មផលិតស្ករត្នោត។ នៅពេលថ្មីៗ រោងចក្រផលិតស្បែកជើង សំលៀកបំពាក់ និងថ្នាំលាប ព្រមទាំងរោងចក្រតំឡើងកង់បានកើនឡើងនៅ SEZ។

តាកែវ	រោងម៉ាស៊ីនកិនស្រូវ សិប្បកម្មផលិតទឹកសុទ្ធ សំលៀកបំពាក់ សិប្បកម្មដ្ឋក្បឿង និងអង្គភាពផ្គត់ផ្គង់ទឹកស្អាតគឺជាឧស្សាហកម្មចំបង។ លើសពីនេះហាងលក់គ្រឿងសំណង់ជាឧស្សាហកម្មមួយលេចធ្លោ។ ការកែលំអរផ្លូវជាតិលេខ២ និងលេខ ៣ ធ្វើឱ្យមានការកើនឡើងរោងចក្រសហគ្រាសផលិតកម្មជាច្រើនថែមទៀត។
បន្ទាយមានជ័យ	ឧស្សាហកម្មចំបងគឺរោងម៉ាស៊ីនកិនស្រូវ ការធ្វើជំនួញ សណ្ឋាគារ ភោជនីយដ្ឋាន និងកាស៊ីណូ។ ការកែលំអរផ្លូវថ្នល់បានធ្វើឱ្យមានការកើនឡើងរោងចក្រសហគ្រាសផលិតកម្មច្រើនគួរឱ្យកត់សំគាល់។ SEZ ជិតប៉ោយប៉ែតកំពុងដំណើរការ។
បាត់ដំបង	រោងម៉ាស៊ីនកិនស្រូវ អាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនតាមឡានក្រុងចំងាយផ្លូវឆ្ងាយ និងសណ្ឋាគារគឺជាឧស្សាហកម្មចំបង។
កំពង់ឆ្នាំង	ឧស្សាហកម្មចំបងមានដូចជាៈ-រោងចក្រសំលៀកបំពាក់ និងវាយនភណ្ឌ ស្បែកជើង រោងចក្រស្រាបៀរ៍សហគ្រាសផលិត និងផ្គត់ផ្គង់ថ្នាំពេទ្យ។ រោងម៉ាស៊ីនកិនស្រូវកំពុងថយចុះ។
ពោធិ៍សាត់	ឧស្សាហកម្មចំបងគឺរោងម៉ាស៊ីនកិនស្រូវ ធនាគារ និងមីក្រូហិរញ្ញវត្ថុ។
សៀមរាប	វិស័យទេសចរណ៍គឺជាឧស្សាហកម្មចំបង។ ការលើកស្ទួយវិស័យទេសចរណ៍បានធ្វើឱ្យអ្នកស្រែចំការមានឱកាសលក់ផលិតផលកសិកម្ម ឬសិប្បកម្មរបស់ខ្លួន។
ឧត្តមានជ័យ	មានដូចជាៈ-កាស៊ីណូ សណ្ឋាគារ និងផ្ទះសំណាក់នៅតាមព្រំដែនថៃ។
ប៉ៃលិន	ឧស្សាហកម្មចំបងគឺកាស៊ីណូ ផ្ទះសំណាក់ ភោជនីយដ្ឋាន សិប្បកម្មជីករងត្បូង និងលក់គ្រឿងសំណង់។ លើសពីនេះ ភ្លើងអគ្គិសនីផ្គត់ផ្គង់ពីប្រទេសថៃក៏ជាឧស្សាហកម្មគួរឱ្យកត់សំគាល់មួយដែរ។
កំពត	ឧស្សាហកម្មចំបងមានដូចជាៈ-ស៊ីម៉ង់ត៍ ដ្ឋក្បឿង ទឹកត្រី គ្រឿងសង្ហារឹម និងចំណីសត្វ ព្រមទាំងអាជីវកម្មផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងម៉ាស៊ីនកសិកម្ម។ ការកែលំអរផ្លូវជាតិធ្វើឱ្យគ្រឹះស្ថានជំនួញមានការកើនឡើង ពិសេសក្នុងវិស័យទេសចរណ៍។
កោះកុង	ឧស្សាហកម្មចំបងគឺការដាំអំពៅ ទេសចរណ៍ និងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនតាមសមុទ្រ។ ការកែលំអរផ្លូវជាតិលេខ ៤៨ បានធ្វើឱ្យមានការកើនឡើងគ្រឹះស្ថានជំនួញគួរឱ្យកត់សំគាល់។ មួយវិញទៀត ស្ថានីយ៍ផលិតថាមពលវារីអគ្គិសនី និង SEZ បានចាប់ផ្តើមដំណើរការហើយ ទន្ទឹមពេលនោះក៏មានការអភិវឌ្ឍន៍ទីរមណីយដ្ឋានធម្មជាតិមួយចំនួនដែរ។
ព្រះសីហនុ	មានក្រុមហ៊ុនសហគ្រាសរដ្ឋបីគឺៈ-កំពង់ផែស្វយ័ត អង្គភាពផ្គត់ផ្គង់ទឹកស្អាត អាជ្ញាធរអគ្គិសនីកម្ពុជា និងក្រុមហ៊ុនឧស្សាហកម្មធំៗបួនប្រភេទគឺៈ-រោងចក្រសំលៀកបំពាក់ ស្បែកជើង រោងចក្រផលិតស្រាបៀរ៍ និងក្រុមហ៊ុនប្រេងឥន្ធនៈ។ ដោយមានការលើកស្ទួយវិស័យទេសចរណ៍ ភោជនីយដ្ឋាន និងហាងលក់ភេសជ្ជៈតាមការអង្កេតមានការកើនឡើង។ SEZ កំពុងធ្វើដំណើរការ និងកំពុងសាងសង់។
កែប	មានឧស្សាហកម្មសំខាន់ៗបីៈ-សណ្ឋាគារ សិប្បកម្មធ្វើអំបិល និងទឹកត្រី។ កំនើនចំនួនភ្ញៀវទេសចរណ៍ផ្តល់ឱកាសឱ្យប្រជាជនពង្រីកអាជីវកម្មរបស់ខ្លួនកាន់តែច្រើនថែមទៀត។
មណ្ឌលគីរី	ឧស្សាហកម្មសំខាន់គឺជីករករ៉ែមាស។ លើសពីនេះ ស្ថានីយ៍ផលិតថាមពលវារីអគ្គិសនីបានចាប់ដំណើរការហើយ ចំណែកទីរមណីយដ្ឋានកំពុងអភិវឌ្ឍន៍។ ដោយឡែក សិប្បកម្មផលិតគ្រឿងសង្ហារឹមធ្វើពីឈើបានធ្លាក់ចុះ។
ព្រះវិហារ	លំហូរកម្មករធ្វើផ្លូវបានធ្វើឱ្យមានការកើនឡើងតិចតួចនូវគ្រឹះស្ថានមុខជំនួញ បើទោះមានជម្លោះព្រំដែនចាប់តាំងពីខែ តុលា ឆ្នាំ ២០០៨ មកក៏ដោយ។
ស្ទឹងត្រែង	សណ្ឋាគារ ផ្ទះសំណាក់ និងហាងលក់ទំនិញរាយគឺជាឧស្សាហកម្មចំបង។ នៅពេលថ្មីៗ សម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ចត្រូវបានផ្តល់ទៅឱ្យក្រុមហ៊ុនមួយចំនួនទាំងលើវិស័យកសិកម្ម និងទេសចរណ៍។

ប្រភពៈ MIC (GOJ)

២.១.២. អាស៊ាន

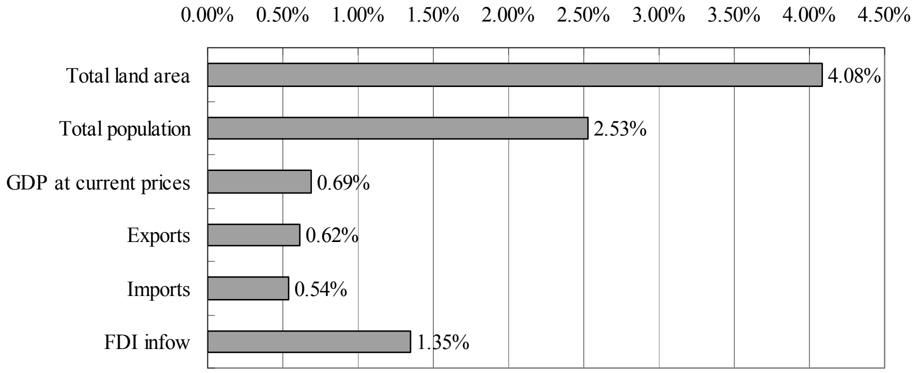
(១) កម្ពុជាក្នុងក្របខណ្ឌអាស៊ាន

តារាង ២.១-១៥ បង្ហាញពីសន្ទស្សន៍សង្គមសេដ្ឋកិច្ចសំខាន់ៗរបស់ប្រទេសអាស៊ាន។ កម្ពុជា ឡាវ និងមីយ៉ាន់ម៉ា (CLM) នៅតែជាប្រទេសមានការអភិវឌ្ឍន៍តិចតួច ក្នុងចំនោមបណ្តាប្រទេសសមាជិកអាស៊ាន បើទោះណានៅប៉ុន្មានឆ្នាំថ្មីៗនេះ កម្ពុជា និងឡាវត្រូវបានគេសង្កេតឃើញថាមានការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចច្រើនគួរឱ្យកត់សំគាល់ក្តី។ ដូចបានបង្ហាញក្នុងរូប ២.១-៧ កម្ពុជាធៀបទៅនឹងតំបន់អាស៊ានមានផ្ទៃដី ៤% និងមានប្រជាជន ២.៥% នៃចំនួនប្រជាជនប្រទេសអាស៊ានសរុប។ តែសមាមាត្រសន្ទស្សន៍សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាដូចជា GDP ពាណិជ្ជកម្មក្រៅស្រុក និង FDI នៅមានកម្រិតទាបជាងតួលេខទាំងនេះច្រើន។ សមាមាត្រ FDI កម្ពុជាធំជាងសន្ទស្សន៍សេដ្ឋកិច្ចផ្សេងទៀត បើទោះ FDI ក្នុងមនុស្សម្នាក់នៅទាបជាងមធ្យមភាគ FDI នៃតំបន់អាស៊ានក៏ដោយ។

តារាង ២.១-២៥: សន្ទស្សន៍សង្គម-សេដ្ឋកិច្ចនៃប្រទេសអាស៊ាន

Country	Total land area	Total population	Annual population growth	GDP at current prices	GDP per capita at current prices	International merchandise trade			FDI infow
						Exports	Imports	Total trade	
	km^2	thousand	percent	US$ million	US$ 2/	US$ million	US$ million	US$ million	US$ million
	2009	2009	2009	2009	2009	2009	2009	2009	2009
Brunei	5,765	406.2	2.1	10,758.6	26,486.0	7,168.6	2,399.6	9,568.2	369.7
Cambodia	181,035	14,957.8	2.1	10,359.2	692.6	4,985.8	3,900.9	8,886.7	530.2
Indonesia	1,860,360	231,369.5	1.2	546,864.6	2,363.6	116,510.0	96,829.2	213,339.2	4,876.8
Lao PDR	236,800	5,922.1	2.8	5,579.2	910.5	1,237.2	1,725.0	2,962.1	318.6
Malaysia	330,252	28,306.0	2.1	193,107.7	6,822.0	156,890.9	123,330.5	280,221.4	1,381.0
Myanmar	676,577	59,534.3	1.8	24,972.8	419.5	6,341.5	3,849.9	10,191.3	578.6
The Philippines	300,000	92,226.6	2.0	161,357.6	1,749.6	38,334.7	45,533.9	83,868.6	1,948.0
Singapore	710	4,987.6	3.1	182,701.7	36,631.2	269,832.5	245,784.7	515,617.1	16,808.9
Thailand	513,120	66,903.0	0.6	264,322.8	3,950.8	152,497.2	133,769.6	286,266.8	4,975.6
Viet Nam	331,212	87,228.4	1.2	96,317.1	1,119.6	56,691.0	69,230.9	125,921.9	7,600.0
ASEAN	4,435,830	591,841.0	1.4	1,496,341.3	2,532.5	810,489.2	726,354.1	1,536,843.3	39,387.3

ប្រភព: អាស៊ាន



ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង (ផ្អែកទៅតាមទិន្នន័យផ្តល់ឱ្យដោយ ASEAN)

រូប ២.១-៧: សមាមាត្រកម្ពុជាក្នុងតំបន់អាស៊ាន

ពាណិជ្ជកម្មក្នុងប្លុកអាស៊ាននៃប្រទេសសមាជិកអាស៊ានជាមធ្យមមានប្រហែល ២៥ ភាគរយ ទាំងនាំចេញ-នាំចូល ដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.១-២៦។ ការនាំចេញរបស់កម្ពុជាទៅទីផ្សារក្នុងប្លុកអាស៊ានមិនសូវមានច្រើនប៉ុន្មានទេ ធៀបទៅនឹងភាគរយនាំចូលជាមធ្យមពីទីផ្សារប្លុកអាស៊ាន។ នេះបណ្តាលមកពីកម្ពុជានាំចេញផលិតផលសំលៀកបំពាក់ច្រើនទៅសហរដ្ឋអាមេរិច និងសហភាពអឺរ៉ុប ហើយនាំចូលមកវិញនូវផលិតផលប្រេងពីវៀតណាម និងថៃ។

តារាង ២.១-២៦: សន្ទស្សន៍សង្គម-សេដ្ឋកិច្ចនៃប្រទេសអាស៊ាន

Country	Intra-ASEAN exports		Intra-ASEAN imports	
	Value	Share to total exports	Value	Share to total imports
	US$ million	percent	US$ million	percent
Brunei	1,229	17.1	1,243	51.8
Cambodia	645	12.9	1,453	37.3
Indonesia	24,624	21.1	27,742	28.7
Lao PDR	997	80.6	1,481	85.8
Malaysia	40,365	25.7	31,700	25.7
Myanmar	3,197	50.4	2,066	53.7
The Philippines	5,838	15.2	11,561	25.4
Singapore	81,646	30.3	59,048	24.0
Thailand	32,491	21.3	26,760	20.0
Viet Nam	8,555	15.1	13,567	19.6
ASEAN	199,587	24.6	176,620	24.3

ប្រភព: អាស៊ាន

(២) តំបន់ធ្វើពាណិជ្ជកម្មសេរីអាស៊ាន

តំបន់ធ្វើពាណិជ្ជកម្មសេរីអាស៊ានបានបង្កើតឡើងនៅខែ មករា ឆ្នាំ ១៩៩២ ដើម្បីដកចេញរបាំងពន្ធគយក្នុងប្រទេសអាស៊ីអគ្នេយ៍ក្នុងគោលដៅធ្វើសមាហរណកម្មសេដ្ឋកិច្ចអាស៊ានទៅជាមូលដ្ឋានផលិតកម្មតែមួយ និងបង្កើតទីផ្សារក្នុងតំបន់ ដែលមានមនុស្ស ៥០០ លាននាក់។ កិច្ចព្រមព្រៀងស្តីពីលក្ខខណ្ឌអនុគ្រោះពន្ធរួមគ្នាប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព (CEPT) សម្រាប់តំបន់ធ្វើពាណិជ្ជកម្មសេរីអាស៊ានតម្រូវឱ្យបន្ថយពន្ធរហូតដល់ ៥ ភាគរយ លើផលិតផលជួញដូរក្នុងតំបន់។ ជាមួយគ្នានោះដែរ គេទាមទារឱ្យលុបចោលការកំណត់បរិមាណនាំចេញនាំចូល និងរបាំងមិនមែនពន្ធគយ។

ចាប់តាំងពីចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចព្រមព្រៀង AFTA មក អាស៊ានមានប្រទេសជាសមាជិកចំនួន ៦ ដូចជា:-ប្រ៊ុយណេ ឥណ្ឌូនេស៊ី ម៉ាឡេស៊ី ហ្វីលីពីន សិង្ហបុរី និង ថៃ។ វៀតណាមបានចូលក្នុងឆ្នាំ ១៩៩៥ ឡាវ និងមីយ៉ាន់ម៉ា ចូលនៅឆ្នាំ ១៩៩៧ ចំណែកកម្ពុជានៅឆ្នាំ ១៩៩៩។ បច្ចុប្បន្ន AFTA មានប្រទេសជាសមាជិកអាស៊ានចំនួន ១០។ ប្រទេសដែលចូលក្រោយគេទាំងបួននេះតម្រូវឱ្យចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចព្រមព្រៀង AFTA ដើម្បីបានចូលជាសមាជិកសមាគមន៍អាស៊ាន តែត្រូវគេទុកពេលយូរដើម្បីឱ្យបំពេញកាតព្វកិច្ចបន្ថយពន្ធគយរបស់ AFTA។ កាលបរិច្ឆេទផុតកំណត់បន្ថយពន្ធគយដំបូងនៅឆ្នាំ ២០០៨ តែត្រូវពន្យាជាបន្តបន្ទាប់ ហើយ AFTA នៅថ្ងៃទី ១ ខែ មករា ឆ្នាំ ២០០៣ ក៏បានចាប់ផ្តើមអនុវត្ត។

ប្រទេសសមាជិកអាស៊ានមានជំរើសដកចេញផលិតពី CEPT តាមបីករណី:- ១) ដកចេញជាបណ្តោះអាសន្ន ២) ផលិតផលកសិកម្មចាំបាច់ ៣) ការលើកលែងទូទៅ។ ប្រភេទផលិតផលអាចដកចេញជាបណ្តោះអាសន្នបាន សំដៅលើផលិតជាប់ពន្ធបន្ថយចុះទៅដល់ 0-៥% ដែលជាប្រភេទផលិតបណ្តោះអាសន្នក្នុងដំណាក់កាលពន្យាការបន្ថយពន្ធគយ។ ផលិតផលកសិកម្មចាំបាច់មានដូចជាអង្ករជាដើម។ ការលើកលែងទូទៅសំដៅលើផលិតផលដែលប្រទេសសមាជិកអាស៊ានចាត់ទុកថាចាំបាច់ក្នុងបុព្វហេតុការពារសន្តិសុខជាតិ សីលធម៌សាធារណៈ ការពារជីវិតមនុស្ស សត្វ ឬ រុក្ខជាតិ សុខភាព និងការពារផលិតផលមានតម្លៃផ្នែកសិល្បៈ ប្រវត្តិសាស្ត្រ ឬផ្នែកបុរាណវិទ្យាជាដើម។

គួរកត់សំគាល់ផងដែរថា CEPT អនុវត្តតែលើទំនិញផលិតក្នុងប្រទេសជាសមាជិកអាស៊ាន ដែលត្រូវគោរពតាមគោលការណ៍ទូទៅរបស់អាស៊ាន ពោលគឺទំនិញត្រូវមានតម្លៃតិចបំផុត ៤០% នៃ FOB។ គោលការណ៍កំណត់ថ្លៃអាស៊ាននេះអាចអនុញ្ញាតិឱ្យបន្ថែមថ្លៃបាន មានន័យថា តម្លៃផ្សេងៗកំណត់ពីប្រទេសសមាជិកអាស៊ានអាចបូកបញ្ចូលគ្នាដើម្បីឱ្យកើនបាន ៤០% ត្រូវទៅតាមលក្ខខណ្ឌកំណត់។

ប្រទេសជាសមាជិកអាស៊ានបានព្រមព្រៀងដកចេញពន្ធគយលើទំនិញនាំចូលទាំងអស់នៅឆ្នាំ ២០១០ នៅប្រទេសហត្ថលេខីមុនគេ និងនៅឆ្នាំ ២០១៥ ចំពោះប្រទេស CMLV ។

ក្រុមសិក្សាគម្រោងធ្វើសម្ភាសន៍ជាមួយរោងចក្ររថយន្តបានឱ្យដឹងថារោងចក្រទាំងនោះបានដឹងមុនពីបំរែបំរួលដ៏កំហុកក្នុងការរៀបចំតំឡើងរោងចក្រនៅប្រទេសអាស៊ាន ដោយការបើកផ្លូវឱ្យធ្វើពាណិជ្ជកម្មដោយសេរីក្នុងក្របខណ្ឌ AFTA ពេលនោះរោងច្រកផលិតកម្មធំៗដែលមានស្រាប់មានការប្រកួតប្រជែងកាន់តែខ្លាំង ចំណែករោងចក្រផលិតកម្មមធ្យម ឬខ្នាតតូចនិងមានការលំបាកច្រើន។ បើទោះណាក្នុងដំណើរការអនុវត្ត AFTA វាមានកត្តាមួយចំនួនដែលមិនអាចទាយទុកមុនបាន គេនៅតែរំពឹងថាចាំបាច់ត្រូវបន្តរៀបចំតំឡើងរោងចក្រឧស្សាហកម្មឡើងវិញក្នុងប្លុកអាស៊ាន។

ដោយឡែកសម្រាប់កម្ពុជាធៀបទៅនឹងប្រទេសអាស៊ានផ្សេងទៀតពុំរង ្ទួពល AFTA ប៉ុន្មានទេ ដោយកម្ពុជាពឹងអាស្រ័យលើទីផ្សារនាំចេញទៅប្រទេសសមាជិកអាស៊ានមានកម្រិតតិចជាងគេក្នុងចំនោមប្រទេសសមាជិក ដូចបានលើកឡើងមុននេះ ហើយផលិតផលសហគ្រាសផលិតក្នុងស្រុកដែលអាចជំនួសដោយទំនិញនាំចូលពីប្រទេសសមាជិកអាស៊ានក៏នៅមានកម្រិតដែរ។ ជារួម AFTA មាន ្ទួលជាវិជ្ជមានមកលើកម្ពុជាតាមរយៈកំនើនសេដ្ឋកិច្ចក្នុងតំបន់។ ចំពោះ AFTA រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងពាណិជ្ជកម្មបានលើកឡើងថាៈ-

" ខ្ញុំមានជំនឿមុតមាំថាកម្ពុជាអាចទទួលបានអត្ថប្រយោជន៍ច្រើនជាអតិបរមាពីAFTA ។ ដំបូង កម្ពុជាត្រូវជ្រៀតចូលទៅក្នុង AFTA ដើម្បីត្រៀមខ្លួនចូលធ្វើពាណិជ្ជកម្មសេរី និងបើកជំហរ។ កម្ពុជាអាចទទួលបានផលប្រយោជន៍ពីការបណ្តុះបណ្តាល និងបទពិសោធន៍ជាក់ស្តែង ព្រមទាំងមេរៀនសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ពីប្រទេសសមាជិកអាស៊ានផ្សេងទៀត។ ទីពីរ កម្ពុជាអាចជួយកាត់បន្ថយចំណាយរដ្ឋបាលដោយអនុវត្តប្រពន្ធ័ពន្ធគយអនុគ្រោះរួម ដែលវានឹងទូទាត់មកវិញនូវប្រសិទ្ធិភាពបានយូរអង្វែង។ ទីបី កម្ពុជាអាចទទួលផលប្រយោជន៍ពី AFTA តាមរយៈសេដ្ឋកិច្ចមាត្រដ្ឋាន ដោយសារទីផ្សារដែលគេពង្រីកទៅដល់ប្រហែល ៥០០ លាន។ ទីបួន ខ្ញុំជឿថាកម្ពុជាអាចប្រើប្រាស់ធនធានសេដ្ឋកិច្ចបានល្អប្រសើរ ដោយខ្លួនចាំបាច់ត្រូវលៃលកធនធានឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាពបំផុតនៅពេលកម្ពុជាចូលក្នុងអាស៊ាន/AFTA ។ ចុងក្រោយ ខ្ញុំជឿថា AFTA នឹងរួមចំណែកទាក់ទាញលំហូរវិនិយោគទុនផ្ទាល់ពីបរទេស និងទេសចរណ៍ប្រកបដោយចេរភាពថែមទៀតមកកម្ពុជា ។"

២.២. គោលដំហរកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុក្នុងក្របខ័ណ្ឌគោលនយោបាយជាតិ

២.២.១. គោលនយោបាយមូលដ្ឋាន និងក្របខណ្ឌ័ស្ថាប័នសម្រាប់វិស័យកំពង់ផែកម្ពុជា

(១) យុទ្ធសាស្រ្តចតុកោណ II

"យុទ្ធសាស្រ្តចតុកោណ" សម្រាប់ការរីកចំរើន បង្កើតការងារ សមធម៌ និង ប្រសិទ្ធិភាពដំណាក់កាលទី ២ បានបង្កើតឡើងក្រោយពីការបោះឆ្នោតជាសាកលនៅឆ្នាំ ២០០៨ ដើម្បីឈានទៅសម្រេចឱ្យបានគោលដៅជាតិ ដែលជាគោលនយោបាយមូលដ្ឋានរបស់ រ.រ.ក មានដូចតទៅ:-

- ចេរភាព សន្តិសុខ ស្ថេរភាពនយោបាយ សន្តិសុខ និង សណ្តាប់ធ្នាប់សង្គម ដើម្បីលើកស្ទួយនីតិរដ្ឋ ការពារសិទ្ធិមនុស្ស សេចក្តីថ្លៃថ្នូរ និងប្រកាន់យកលិទ្ធិប្រជាធិបតេយ្យសេរីពហុបក្ស
- ធានាកំនើនសេដ្ឋកិច្ចប្រកបដោយចេរភាពយូរអង្វែងក្នុងអត្រាកំនើន ៧ ភាគរយក្នុងមួយឆ្នាំ និងពង្រឹងសមត្ថភាពប្រកួតប្រជែងក្នុងបិរបទអតិផរណាលេខមួយខ្ទង់
- កាត់បន្ថយភាពក្រីក្រឱ្យបានជាង ១ ភាគរយក្នុងមួយឆ្នាំ និងកែលំអរសន្ទស្សន៍សង្គម-កិច្ចសំខាន់ៗ ពិសេសក្នុងវិស័យអប់រំ សុខាភិបាល និងសមធមិយិនឌ័
- កែលំអរសេវាកម្មសាធារណៈឱ្យមានលក្ខណៈល្អប្រសើរ ធានាគុណភាព ប្រសិទ្ធិភាព និងទំនុកចិត្ត។

"ចតុកោណអភិវឌ្ឍន៍" ជាយុទ្ធសាស្រ្តបួនជ្រុងនៃយុទ្ធសាស្រ្តចតុកោណមានដូចជា:-(១) ពង្រឹងវិស័យកសិកម្ម (២) ស្តារ និងសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ពន្ធ័រូបវ័ន្ត (៣) ជំរុញការអភិវឌ្ឍន៍ដោយឯកជន និងបង្កើតការងារ និង (៤) កសាងសមត្ថភាព និងអភិវឌ្ឍន៍ធនធានមនុស្ស ដូចមានបង្ហាញក្នុងរូប ២.២-១។ យុទ្ធសាស្រ្តចតុកោណដំណាក់កាលទី ២ រក្សាទុករចនាសម្ពន្ធ័យុទ្ធសាស្រ្តចាស់ ហើយសង្កត់ធ្ងន់លើគោលនយោបាយជាអាទិភាពឆ្លើយតបទៅនឹងស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន។

ប្រភព: MOP

រូប ២.២-១: ទស្សនាទាននៃគោលនយោបាយចតុកោណ

បើទោះក្នុងយុទ្ធសាស្ត្រនេះមិនបានសំដៅលើកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុក៏ពិតមែន តែដោយមានការទទួលស្គាល់ថាបណ្តាញដឹកជញ្ជូនដើរតួនាទី "ជាចលករសំខាន់នៃកំនើនសេដ្ឋកិច្ច" អាទិភាពចំបងគេត្រូវផ្តោតលើការអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដូចជាការពង្រីកកំពង់ផែដូចមានបង្ហាញក្នុងប្រអប់ខាងក្រោម ។ យុទ្ធសាស្ត្រនេះក៏បានសង្កត់ធ្ងន់លើសារៈសំខាន់នៃការចូលរួមពីវិស័យឯកជនក្នុងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនផងដែរ ។

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជានឹងបន្តចាត់ទុកការថែទាំផ្លូវជាតិ ជួសជុលកសាងផ្លូវថ្នល់តាមជនបទ និងតាមខេត្ត ការពង្រីកកំពង់ផែ និងការស្តារផ្លូវរថភ្លើងឡើងវិញជាអាទិភាពខ្ពស់ ។ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជានឹងជំរុញលើកទឹកចិត្តឱ្យមានការចូលរួមពីវិស័យឯកជនក្នុងការស្តារហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឡើងវិញ និងចូលរួមក្នុងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូន ។

លើសពីនេះ ក្នុងបរិបទសម្របសម្រួលដល់ការអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឯកជន រ.រ.ក បានចាត់ទុកការកែលំអរហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត រួមមានកំពង់ផែតាមរយៈការបណ្តាក់ទុនវិនិយោគរបស់រដ្ឋជាអាទិភាពដូចខាងក្រោមៈ-

ដើម្បីសម្របសម្រួលដល់ការអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឯកជន រាជរដ្ឋាភិបាលនឹងបន្តចាត់ទុកការកែលំអរហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តតាមរយៈការបណ្តាក់ទុនវិនិយោគបន្ថែមរបស់រដ្ឋលើបណ្តាញដឹកជញ្ជូន រួមមានផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក ផ្លូវទឹក (ទន្លេ និងសមុទ្រ) និងផ្លូវអាកាសជាអាទិភាពខ្ពស់ ។

យុទ្ធសាស្ត្រនេះគូសបញ្ជាក់ពីសារៈសំខាន់នៃបង្កើតក្របខណ្ឌគតិយុទ្ធ និងនិយ័តកម្មសម្រាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនដូចមានបង្ហាញក្នុងប្រយោគខាងក្រោម ។ សម្រាប់វិស័យកំពង់ផែ ប្រកខណ្ឌ័និយ័តកម្មមូលដ្ឋានបានកំណត់ក្នុង PENPPAS ។

រាជរដ្ឋាភិបាលនឹងពន្លឿនការអនុម័តច្បាប់ចរាចរផ្លូវគោក ក៏ដូចជាទ្រទ្រង់ដល់ក្របខណ្ឌគតិយុទ្ធ និងនិយ័តកម្ម ដើម្បីគ្រប់គ្រងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាព ។

ក្រៅពីប្រយោគសំដៅផ្ទាល់លើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន រួមទាំងកំពង់ផែផងដែរនោះ ក៏មានប្រយោគច្រើនទៀតក្នុងយុទ្ធសាស្ត្រនេះមានខ្លឹមសារជិតស្និទ្ធជាមួយកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ។

ដូចមានបង្ហាញប្រអប់ខាងក្រោម រ.រ.ក មានបំណងជំរុញដល់ការធ្វើពាណិជ្ជកម្មសេរី ពង្រីកវិស័យឧស្សាហកម្មឱ្យកាន់តែសម្បូរបែប និងបង្កើនការនាំចេញអង្ករឱ្យបានកាន់តែច្រើន ដែលកត្តាទាំងនេះធ្វើឱ្យវិស័យកំពង់ផែនៅកម្ពុជាកាន់តែមានសារៈសំខាន់ខ្លាំងឡើង ។

ដោយពាណិជ្ជកម្មគឺជាប្រភពធ្វើឱ្យមានកំនើនសេដ្ឋកិច្ច និងកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រដ៏សំខាន់ រាជរដ្ឋាភិបាលនឹងបន្តខំប្រឹងប្រែងថែមទៀតលើមាគ៌ាធ្វើសេរីភាវូបនីយ៍កម្មលើពាណិជ្ជកម្មទាំងទំនិញ និងសេវាកម្មនៅក្នុងប្រទេស និងជាមួយប្រទេសជាដៃពាណិជ្ជកម្ម ។ រាជរដ្ឋាភិបាលបន្តស្វែងរកទីផ្សារក្នុងតំបន់ និងពិភពលោកសម្រាប់នាំចេញផលិតផលកម្ពុជា ដោយគ្មានរបាំង ឬ ឧបសគ្គអ្វីរារាំងឡើយ ។ ធ្វើបែបនេះវាជួយបង្កើតឱកាសប្រើសេដ្ឋកិច្ចមាត្រដ្ឋាន និងនាំមកនូវអត្ថប្រយោជន៏ផ្សេងៗដល់សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា ដូចជាបង្កើនការវិនិយោគ ការងារ ចំណូល និងកំនើនសេដ្ឋកិច្ចសម្រាប់ប្រទេសទាំងមូល ។ កត្តាទាំងនេះមានសារៈសំខាន់ក្នុងការរួមចំណែកកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ ។

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបន្តចាត់ទុកការបង្កើនផលិតភាពកសិកម្ម និងធ្វើឱ្យសម្បូរបែបឡើង ក៏ដូចជាលើកស្ទួយដល់វិស័យកសិឧស្សាហកម្មជាអាទិភាព ។ ធ្វើបែបនេះដើម្បីបង្កើនផលិតកម្ម ការងារ និងចំណូលសម្រាប់ប្រជាជនរស់នៅជនបទ ព្រមទាំងធានាសន្តិសុខស្បៀង ក៏ដូចជាបង្កើនការនាំចេញផលិតផលកសិកម្ម ពិសេសទំនិញសម្រេច ពោលគឺអង្ករតែម្តង ។

ផ្នែកសំខាន់នៃគោលនយោបាយដើម្បីធ្វើឱ្យមានមូលដ្ឋានសេដ្ឋកិច្ចច្រើន រាជរដ្ឋាភិបាលនឹងលើកស្ទួយដល់បរិយាកាសសមស្របសម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍កសិកឧស្សាហកម្ម និងឧស្សាហកម្មតំឡើងផលិតផល ដូចជាគ្រឿងអេឡិចត្រូនិច និងគ្រឿងម៉ាស៊ីនជាដើម ។ លើសពីនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលនឹងបន្តកែទម្រង់ក្របខណ្ឌ័គតិយុទ្ធចាំបាច់ ពិសេសបង្កើតច្បាប់សម្រាប់ធ្វើប្រតិបត្តិការតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាព ។

បំបាត់អំពើរពុករលួយគឺជាបញ្ហាសំខាន់បំផុតសម្រាប់ការពង្រឹងសមត្ថភាពប្រកួតប្រជែងរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។ គួរឱ្យសោកស្តាយ គេនិយាយថា មន្ត្រីបុគ្គលិក គ.ស.ស មួយចំនួន ក៏ដូចជាអាជ្ញាធរពាក់ពន្ធ័ខាងចរាចរកំពង់ផែ មានការពាក់ពន្ធ័ជ្រៅជាមួយអំពើរពុករលួយ ។ បន្ថែមទៅនឹងការខាតបង់ផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចផ្ទាល់ដោយសារអំពើរពុករលួយ ការខាតបង់ប្រយោលច្រើនសន្ធឹកបណ្តាលមកពីបញ្ហាចរាចរផែមិនមានប្រសិទ្ធិភាព និងដោយសារការសូកប៉ាន់ពីភាគីជាច្រើនក៏កើតមាន ។ យុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណបានគូសបញ្ជាក់យ៉ាងច្បាស់ថា រ.រ.ក ត្រៀមខ្លួនប្រយុទ្ធប្រឆាំងនឹងអំពើរពុករលួយដូចតទៅៈ-

រាជរដ្ឋាភិបាលនឹងបន្តបង្កើនការយល់ដឹងពីអំពើរពុករលួយគ្រប់រូបភាពទាំងអស់ រួមមានៈ-បុព្វហេតុ ផលប៉ះពាល់ និងផលវិបាកបណ្តាលមកពីអំពើរពុករលួយ ដើម្បីជំរុញការចូលរួមពីសាធារណៈជនក្នុងការការពារ និងប្រយុទ្ធប្រឆាំងនឹងអំពើរពុករលួយ ។ នឹងមានការចាត់វិធានការជាក់ស្តែងដើម្បីជំរុញលើកទឹកចិត្តដល់មន្ត្រីរាជការគ្រប់លំដាប់ថ្នាក់ឱ្យប្រកាន់យកសេចក្តីថ្លៃថ្នូរ សិលធម៌ ជំនាញវិជ្ជាជីវៈ និងការទទួលខុសត្រូវក្នុងការបំពេញភារកិច្ចរបស់ខ្លួន ។

គុណវិប្បត្តិធំក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្មនៅកម្ពុជាគឺការផ្គត់ផ្គង់ថាមពលអគ្គីសនីដែលមានតម្លៃខ្ពស់ និងមិនគ្រប់គ្រាន់ ដែលធ្វើឱ្យនៅតាមបណ្តាខេត្តតូចៗមួយចំនួនមិនមានឧស្សាហកម្មអភិវឌ្ឍន៍ ហើយធ្វើឱ្យចរាចរកំពង់ផែនៅខេត្តព្រះសីហនុក៏មិនសូវមានកំនើនណាស់ណាដែរ ។ ក្នុងយុទ្ធសាស្ត្រនេះបានលើកឡើងថា រ.រ.ក នឹងចាត់វិធានការដោះស្រាយចំពោះបញ្ហាទាំងនោះដូចតទៅៈ-

ក្នុងនីតិកាលអាណត្តិទីបួន រាជរដ្ឋាភិបាលនឹងផ្តោតអាទិភាពលើការបង្កើនសមត្ថភាពផ្គត់ផ្គង់ថាមពលអគ្គីសនី និងកាត់បន្ថយពន្ធក្នុងកម្រិតសមស្រប ទន្ទឹមពេលពង្រឹងយន្តការស្ថាប័ន និងសមត្ថភាពគ្រប់គ្រង ។ ដើម្បីសម្រេចបាន រដ្ឋាភិបាលនឹងជំរុញលើកទឹកចិត្តសាងសង់រោងចក្រផលិតអគ្គីសនីចំណាយអស់តិច ដោយប្រើប្រាស់ធនធានថាមពលក្នុងស្រុក ដូចជាៈ-ថាមពលវារីអគ្គីសនី ឧស្ម័នធម្មជាតិ និងធ្យូងថ្ម ។

បច្ចុប្បន្ន ប្រជានេសាទកម្ពុជាជាទូទៅមានស្ថានភាពក្រីក្រ ចំណែកការប្រកបមុខរបរនេសាទទៀតសោតក៏នៅមិនទាន់មានសណ្តាប់ធ្នាប់ត្រឹមត្រូវនៅឡើយ ។ ខេត្តព្រះសីហនុក៏មិនខុសពីខេត្តផ្សេងទៀតដែរ ។ ភូមិដ្ឋានរបស់ប្រជានេសាទនៅជិតឋបនីយភណ្ឌផែធ្វើឱ្យការគ្រប់គ្រងកំពង់ផែឱ្យបានសមស្របជួបការលំបាក ។ យុទ្ធសាស្ត្រកែលំអរយន្តការទីផ្សាត្រី និងកាត់បន្ថយភាពក្រីក្ររបស់ប្រជានេសាទពិពណ៌នាខាងក្រោមក៏ត្រូវគេរំពឹងថានឹងចូលរួមជួយពង្រឹងសមត្ថភាពប្រកួតប្រជែងរបស់កំពង់ផែនេះ តាមរយៈការធ្វើសាមញ្ញ័ភាពការគ្រប់គ្រងតំបន់នៅជុំវិញនោះ ។

ដើម្បីធានាតម្លៃត្រីទទួលបានតម្លៃសេដ្ឋកិច្ចពិតៗ រាជរដ្ឋាភិបាលនឹងបង្កើតយន្តការទីផ្សារត្រីប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពមួយដោយត្រីគឺជាចំណូល ឬជាចំណាយរបស់ប្រជាជនក្រីក្រដូចគ្នា ។

(២) NSDP ធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពសម្រាប់ឆ្នាំ ២០០៩-២០១៣

ការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពលើផែនការយុទ្ធសាស្ត្រជាតិដើម្បីអភិវឌ្ឍន៍ (ការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពលើ NSDP) ឆ្នាំ ២០០៩-២០១៣ បានធ្វើឡើងដោយផ្តោតលើការកំណត់ពីអ្នកទទួលបន្ទុកអនុវត្តគោលនយោបាយមួយ ឬ ច្រើនជាអាទិភាព តាមផ្នែកនីមួយៗ

នៃយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណដំណាក់កាលទី ២ សកម្មភាពជាក់លាក់ដែលអង្គភាពស្ថាប័នទទួលបន្ទុកត្រូវអនុវត្តសម្រាប់គោលនយោបាយជាអាទិភាព និងគម្រោងថវិការចំណាយសម្រាប់អង្គភាពស្ថាប័នទទួលបន្ទុកអនុវត្តសកម្មភាពទាំងនោះនៅអំឡុងឆ្នាំ ២០០៩-២០១៣។

ផែនការសកម្មភាពសម្រាប់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក និងវិស័យកំពង់ផែមានកំណត់ក្នុង NSDP ដែលបានធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពនោះ មានខ្លឹមសារដូចតទៅៈ-

- ជំរុញការអភិវឌ្ឍន៍ធនធានមនុស្សក្នុងវិស័យនាវាចរណ៍តាមរយៈការវិនិយោគបង្កើតគ្រឹះស្ថានអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាលក្នុងស្រុកលើមុខជំនាញនាវាចរណ៍សមុទ្រ និង ទន្លេ
- ជំរុញលើកទឹកចិត្តឱ្យវិស័យឯកជនចូលរួមអភិវឌ្ឍន៍មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនតាមនាវា និងកំពង់ផែ ក៏ដូចជាបង្កបរិស្ថានងាយស្រួលសម្រាប់ការសហការជាដៃគូររវាងឯកជន និងសាធារណៈ
- ពង្រឹងការអនុវត្តច្បាប់ និងបទបញ្ជារបស់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង និងអនុសញ្ញាអន្តរជាតិស្តីពីការធ្វើនាវាចរណ៍ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេ និងកំពង់ផែ ដែលកម្ពុជាជាប្រទេសហត្ថលេខី
- ធ្វើសេចក្តីព្រាងច្បាប់ និងបទបញ្ជាស្តីពីការធ្វើនាវាចរណ៍ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេ និងកំពង់ផែ
- ចាប់ផ្តើមអនុវត្ត និងពង្រឹងយន្តការគ្រប់គ្រងការធ្វើនាវាចរណ៍ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេ និងកំពង់ផែ
- ធានាសុវត្ថិភាព-សន្តិសុខនាវា និងកំពង់ផែ ក៏ដូចជាចូលរួមចំណែកការពារបរិស្ថាន រួមមានវិធានការការពារ និងកាត់បន្ថយការបញ្ចេញផ្សែងពុលក្នុងពេលធ្វើនាវាចរណ៍ និងក្នុងកំពង់ផែ
- ទ្រទ្រង់ដល់ការអភិវឌ្ឍន៍ និងប្រើប្រាស់ប្រពន្ធ័បច្ចេកវិជ្ជាទំនើបដើម្បីឱ្យធ្វើឱ្យការត្រួតពិនិត្យការបំពេញបែបបទធ្វើទៅបានទាន់ពេល និងមានប្រសិទ្ធិភាព
- ផ្តោតការចាប់អារម្មណ៍ថែមទៀតលើការគ្រប់គ្រងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនតាមដងទន្លេមេគង្គពីភ្នំពេញទៅសមុទ្រ ឆ្លងកាត់ប្រទេសវៀតណាម
- បញ្ចប់ផែនការមេសម្រាប់ផ្លូវទឹក និងរៀបចំដាក់ឱ្យអនុវត្ត
- បន្តអនុវត្តគម្រោងទី ២ នៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ក្រោមជំនួញឧបត្ថម្ភពីអង្គការ JICA សម្រាប់គម្រោងសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ពន្ធ័តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសលើផ្ទៃដីទំហំ ៧០ ហត ក្នុងទីបរិវេណកំពង់ផែ (ក្នុងដំណាក់កាលទី ១ និង ទី ២)
- គម្រោងសាងសង់ចំណតផែពហុគោលបំណងសម្រាប់ជាជំនួយដល់ផ្នែកពស្តុភាសម្រាប់ការធ្វើអាជីវកម្មរុករកប្រេងនៅក្នុងសមុទ្រ និងចំណតផែសម្រាប់ទំនិញចាក់ធារពិសេស។

ចំពោះកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ មានតែគម្រោងរៀបចំហេដ្ឋារចនាសម្ពន្ធ័ ដែលកំពុងដំណើរការ និងទើបចាប់ផ្តើមមួយចំនួនមានដាក់ក្នុងបច្ចុប្បន្នភាពរបស់ NSDP។ ចំណែកផែនការពង្រឹងសមត្ថភាពប្រកួតប្រជែង ឬ ការសិក្សាស្វែងយល់ពីផលប៉ះពាល់នៃការកែលំអរកំពង់ផែភ្នំពេញមិនបានដាក់បញ្ចូលក្នុងផែនការសកម្មភាពនេះទេ។

លើសពីនេះ បើទោះគំនិតទាំងនេះទំនងជាមិនមែនជារឿងថ្មីក៏ដោយ NSDP ដែលបានធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពបានដាក់បញ្ចូលផែនការសកម្មភាពសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនតាមនាវាដូចតទៅៈ-

- រៀបចំផែនការមេ សហការជាមួយក្រសួង/អង្គភាពស្ថាប័នពាក់ពន្ធ័ លើការផ្គត់ផ្គង់ផ្នែកពស្តុភារ និងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនពហុប្រភេទក្នុងប្រទេស និងតំបន់ ដើម្បីជួយសម្រួលដល់ការធ្វើពាណិជ្ជកម្ម
- បង្កើនប្រសិទ្ធិភាពសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញបន្ត មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនពហុប្រភេទ ពស្តុភារ និងភ្នាក់ងារនាវាចរកម្ពុជា (កាំសាប)

- ទ្រទ្រង់ និងលើកស្ទួយសកម្មភាពរបស់ កាំសាប ដើម្បីឱ្យភ្នាក់ងារនេះមានសមត្ថភាពបំពេញតួនាទីជាអ្នកផ្ញើរទំនិញ ជាអ្នកតំណាង និងផ្តល់សេវាកម្ម ក្នុងនាមម្ចាស់នាវា ឬ អង្គភាព/ភាគីជួលនាវា ឬ អ្នកផ្ញើរទំនិញ និងជាអ្នកផ្តល់សេវាកម្មពស្តុភារទៅតាមតម្រូវការ ក៏ដូចជាធានាប្រសិទ្ធិភាព សុវត្ថិភាព គុណភាព និងការចែកចាយទំនិញទៅកាន់គោលដៅទាន់ពេលវេលា តម្លៃសមរម្យ និងប្រកបដោយឧត្តមភាពប្រកួតប្រជែង។

(៣) សុន្ទរកថារបស់នាយករដ្ឋមន្ត្រី

ចាំបាច់ត្រូវវិភាគពីបរិបទសុន្ទរកថារបស់លោកនាយករដ្ឋមន្ត្រី ឆ្លុះបង្ហាញពីគោលនយោបាយរបស់ រ.រ.ក ដែលបានធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពថ្មីៗបំផុត។ ប្រយោគពាក់ពន្ធ័នឹងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ឬ វិស័យកំពង់ផែជាទូទៅ ត្រូវបានដកស្រង់ចេញពីសុន្ទរកថារបស់លោកនាយករដ្ឋមន្ត្រីដូចមានបង្ហាញក្នុងប្រអប់ខាងក្រោមៈ-

កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុនៅតែជាច្រកផ្លូវចេញចូលដ៏សំខាន់សម្រាប់សេដ្ឋកិច្ចជាតិរបស់យើង ដែលជាយុទ្ធសាស្ត្រ និងមានសក្តានុពលទ្រទ្រង់ដល់សកម្មភាពធ្វើពាណិជ្ជកម្មជាតិ និងអន្តរជាតិរបស់កម្ពុជា ហើយកំពង់ផែនេះផងដែរក៏ជាមណ្ឌលឧស្សាហកម្មប្រចាំនៅខេត្តព្រះសីហនុ ដែលជាច្រកផ្លូវចេញចូលថិតនៅភាគខាងលិចនៃប្រទេសកម្ពុជា ជាកន្លែងសម្រួលដល់ការផ្ទុក និងចែកចាយទំនិញក្នុងប្រទេស ក្នុងតំបន់ និងទៅកាន់ពិភពលោក។ កំពង់ផែបង្កើតប្រាក់ចំណូលដ៏ច្រើនសន្ធឹកសណ្ធាប់ចូលក្នុងថវិការជាតិ បង្កើតការងារឱ្យប្រជាជន ការងារផ្ទាល់រហូតដល់ ១.២៧៣ ការងារសម្រាប់កម្មករ និងមន្ត្រីបុគ្គលិកកំពង់ផែ និងការងារចំនួន ១៦៩.000 សម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅក្នុងខេត្តព្រះសីហនុទាំងមូល។

ក្នុងនាមរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា និងរូបខ្ញុំផ្ទាល់ ខ្ញុំរីករាយគាំទ្រយ៉ាងពេញទំហឹងលើគំនិតផ្តួចផ្តើមសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុក្នុងពេលកន្លងមក ក៏ដូចជាទៅអនាគតដែរ។

ការបន្តស្តារឡើងវិញ និងការអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ពន្ធ័រូបវន្ត័ រួមមានការអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ពន្ធ័កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុដើរស្របជាមួយកិច្ចខំប្រឹងប្រែងរបស់រដ្ឋាភិបាលដើម្បីធានាថាកម្ពុជាមានស្ថេរភាពនយោបាយរឹងមាំ ឯកភាពជាតិ និងបានកែទម្រង់លើគ្រប់វិស័យដើម្បីសម្រេចតាមគោលដៅយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណរបស់រដ្ឋាភិបាលក្នុងគោលបំណងជំរុញកំនើន "សេដ្ឋកិច្ច" បង្កើត "ការងារធ្វើ" ឱ្យប្រជាជន ពង្រឹង "សមធម៌" ក្នុងសង្គម ក៏ដូចជាបង្កើន "ប្រសិទ្ធិភាព" ក្នុងវិស័យសាធារណៈ។

ខ្ញុំចង់បង្ហាញពីឆន្ទះគាំទ្ររបស់ខ្ញុំ និងកំណត់អាទិភាពសម្រាប់ការធ្វើផែនការ និងអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ពន្ធ័ដឹកជញ្ជូន ដែលជាគោលដៅទី ២ នៃយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណ ដើម្បីកែលំអរ ពង្រីក និងតភ្ជាប់ប្រពន្ធ័ដឹកជញ្ជូនទូទាំងប្រទេស និងទៅកាន់ប្រទេសផ្សេងទៀតក្នុងតំបន់ ពិសេសភូមិភាគព្យសាន និងភូមិភាគអាគ្នេយ៏ ដើម្បីឱ្យបានចូលមកកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ដើម្បីធ្វើសមាហរណ៍កម្មកម្ពុជាទៅថ្នាក់តំបន់ និងពិភពលោកបានលឿន។ ដើម្បីសម្រេចបានតាមគោលដៅនេះ រដ្ឋាភិបាលបានបណ្តាក់ទុនវិនិយោគច្រើនសន្ធឹកសណ្ធាប់តាមរយៈហិរញ្ញប្បទានរបស់រដ្ឋ និងឯកជន ជំនួយឧបត្ថម្ភពីបរទេស និងប្រាក់កម្ចីផ្សេងៗ ដើម្បីធានាបន្តសាងសង់ផ្លូវថ្នល់ និងស្ពាននៅទូទាំងប្រទេស ពិសេសផ្លូវជាតិទៅកាន់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។

ខ្ញុំសូមគាំទ្រពេញទំហឹងដល់ ស.ក.ដ.ជ ក្នុងការជួសជុលផ្លូវរថភ្លើងទាំងពីរខ្សែ ពិសេសពីភ្នំពេញទៅខេត្តព្រះសីហនុ តភ្ជាប់ផ្ទាល់ជាមួយកំពង់ផែបានលឿនតាមលទ្ធភាពដែលអាចធ្វើទៅបាន។

ខ្ញុំសូមផ្តល់អនុសាសន៏ដល់អង្គភាពស្ថាប័នជំនាញពាក់ពន្ធ័ត្រូវចូលរួមក្នុងកិច្ចប្រឹងប្រែងនេះ ហើយបង្កើនការសហការគ្នាជិតស្និទ្ធសម្របសម្រួលជាមួយគ្នាប្រកបដោយតម្លាភាព និងប្រសិទ្ធិភាពខ្ពស់ ដោយខំប្រឹងប្រែងបំពេញភារកិច្ចចំពោះមុខឱ្យបានល្អប្រសើរទាំងផ្នែកសេវាកម្ម និងគ្រប់គ្រងក្នុងកំពង់ផែ ដើម្បីទទួលបានការជឿជាក់ពីអាតិថិជន វិនិយោគិនក្នុងស្រុក និងក្រៅស្រុក ក៏ដូចជាដៃគូរអភិវឌ្ឍន៍ក្នុងស្មារតីស្តារឡើងវិញ និងអភិវឌ្ឍន៍ប្រទេសជាតិទាំងមូល។

(នៅពិធីបើកសម្ពោធនីការដ្ឋានសាងសង់អាគាររដ្ឋបាល "សេវាកម្មច្រកចេញចូលតែមួយ" និងជំនួបជាមួយកម្មការ មន្ត្រីបុគ្គលិកកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុនៅថ្ងៃទី ០១ ខែ ឧសភា ឆ្នាំ ២០០៦)

ដោយសារកិច្ចប្រឹងប្រែង និងការជាប់ពាក់ពន្ធ័របស់ខ្ញុំក្នុងការចាប់ផ្ដើមឡើងវិញ និងការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែសមុទ្រក្រុងព្រះសីហនុ ខ្ញុំបានពិចារណាវែងឆ្ងាយលើការអភិវឌ្ឍន៍ទាំងអស់ដែលយើងបានឃើញក្នុងកំពង់ផែសព្វថ្ងៃនេះ ។ ២៩ ឆ្នាំកន្លងទៅ ចាប់តាំងពីខ្ញុំបានធ្វើជាប្រធានគណៈកម្មាការដឹកជញ្ជូន ដើម្បីទទួលការផ្គត់ផ្គង់ពីកំពង់ផែទៅដីគោក ដែលធ្វើឱ្យខ្ញុំមានការជាប់ពាក់ពន្ធ័ និងបន្តពាក់ពន្ធ័ក្នុងការគ្រប់គ្រង និងអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែ ។

កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុគឺជាកំពង់ផែ និងកន្លែងទំនាក់ទំនងមួយដ៏សំខាន់របស់ប្រទេស អាចនិយាយបានថាដូចជាក្បាលនាគដែលផុសចេញនៅទីនេះ ។ លក្ខណៈភូមិសាស្ត្រកម្ពុជា និងយុទ្ធសាស្ត្រតាមលក្ខណៈភូមិសាស្ត្រខ្ញុំបានពិពណ៌នាបានថាជានាគដែលមានក្បាលផុសចេញនៅកំពង់ផែក្រុងពះសីហនុ កន្ទុយនៅខេត្តស្ទឹងត្រែង និងខ្លួននៅចន្លោះខេត្តទាំងពីរនេះ ។

យើងមានផែនការបង្កើតតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស (SEZ) *នៅទីនេះ តែតាមដែលយើងដឹង* JICA *ក៏បានលើកឡើងនូវគំនិតល្អមួយ ដែលយើងនៅត្រូវការចំណតផែពហុគោលបំណង និងអភិវឌ្ឍន៍ស្ថានីយ៍ផ្គត់ផ្គង់ប្រេង និងឧស្ម័ន ។ មានន័យថាយើងត្រូវអភិវឌ្ឍន៍ស្ថានីយ៍នេះក្នុងតំបន់អភិវឌ្ឍន៍ប្រេងក្នុងសមុទ្រ ដើម្បីឱ្យនាវាគ្រប់ប្រភេទទាំងអស់ មានដូចជានាវាដឹកអ្នកដំណើរ ឬនាវាដឹកប្រេងអាចចូលចាក់ប្រេងទៅតាមតម្រូវការ ។ យើងក៏ត្រូវយកចិត្តទុកដាក់ផងដែរលើការបង្កើតស្ថានភាពប្រកួតប្រជែងដោយស្មើរភាពគ្នា ក្នុងចំនោមកំពង់ផែទាំងអស់នៅទូទាំងប្រទេស នឹងត្រៀមខ្លួនសម្រាប់ការប្រកួតប្រជែងជាមួយកំពង់ផែផ្សេងទៀតក្នុងតំបន់ ។*

នៅពិធីបុណ្យទិវាពលកម្មអន្តរជាតិ នៅកំពង់ផែសមុទ្រក្រុងព្រះសីហនុ ខែ ឧសភា ឆ្នាំ ២០០៨

ក្នុងកាលៈទេសៈណាក៏ដោយ កំពង់ផែសមុទ្រស្វយ័តនៃខេត្តព្រះសីហនុនៅតែដើរតួនាទីជាមណ្ឌលសេដ្ឋកិច្ចមួយ ដែលមានសក្តានុពលជាយុទ្ធសាស្ត្រទ្រទ្រង់ដល់សកម្មភាពពាណិជ្ជកម្មជាតិ និងអន្តរជាតិរបស់កម្ពុជាប្រកបដោយចីរភាព និងជាតំបន់ឧស្សាហកម្មស្នូល ដោយខេត្តព្រះសីហនុគឺជាច្រករបៀងភាគខាងលិច និងជាសរសៃរទ្រូងសេដ្ឋកិច្ចដ៏សំខាន់មួយនៃសរសៃរទ្រូងទាំង ៧ របស់កម្ពុជា ។ កំពង់ផែបំពេញតួនាទីជាកន្លែងផ្ទេរ ផ្ទុក និង ចែកចាយទំនិញផ្សេងៗទៅគ្រប់កន្លែងនៅទូទាំងប្រទេសក្នុងតំបន់ និងពិភពលោក ចូលរួមចំណែកបង្កើតចំណូលជាតិដ៏ច្រើនសន្ធឹកសណ្ធាប់ ព្រមទាំងជួយបង្កើត និងរក្សាជំនាញ ការងារឱ្យប្រជាពលរដ្ឋនៅតាមខេត្ត និងពិសេសផ្តល់ការងារឱ្យមនុស្សចំនួន ១.០៦៨ នាក់ ។

ការបន្តស្តារឡើងវិញ និងការអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ពន្ធ័របវន្ត័ផ្សេងៗ រួមទាំងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុផងដែរ បំពេញបានទៅតាមចក្ខុវិស័យ និងកិច្ចខំប្រឹងប្រែងរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ដើម្បីធ្វើឱ្យមានស្ថេរភាពនយោបាយ និងធានាសន្តិសុខ ជំរុញឱ្យមានកំណែទម្រង់លើគ្រប់វិស័យ ដើម្បីពង្រឹងអភិបាលកិច្ច បង្កើនការលូតលាស់ និងអភិវឌ្ឍន៍សង្គម ។ រាជរដ្ឋាភិបាលគាំទ្រពេញទំហឹង និងផ្តល់អាទិភាពលើការស្តារឡើងវិញ និងការអភិវឌ្ឍន៍បណ្តាញដឹកជញ្ជូន ដែលជាផ្នែកមួយក្នុងយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណ តភ្ជាប់ផ្លូវដឹកជញ្ជូននៅទូទាំងប្រទេស ពិសេសពីភូមិភាគឦសាន និងអាគ្នេយ៍ជាមួយកំពង់ផែ ដើម្បីពន្លឿនការធ្វើសមាហរណ័កម្មកម្ពុជាទៅក្នុងតំបន់ និងពិភពលោក ។ យើងអាចសម្រេចបានតាមចក្ខុវិស័យនេះ ដោយយកធនធាន និងមធ្យោបាយដែលមានស្រាប់ទាំងអស់មកប្រើប្រាស់ដូចជាៈ-ថវិការរបស់រដ្ឋាភិបាល ទុនពីផ្នែកឯកជន ជំនួយឧបត្ថម្ភ និងកម្ចីពីដៃគូអភិវឌ្ឍន៍ និងថែទាំផ្លូវស្ពានទាំងអស់ក្នុងប្រទេស ពិសេសផ្លូវស្ពានតភ្ជាប់ជាមួយកំពង់ផែ ។

ខ្ញុំរីករាយនឹងបន្តការគាំទ្រលើគំនិតផ្តួចផ្តើមទាំងអស់ក្នុងគោលដៅកែលំអរកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ រួមមានដូចជាៈ-គម្រោងពង្រីកទីលានកុងតេន័រ បំពាក់ប្រពន្ធ័លើកដាក់ទំនិញទំនើប ប្រើប្រាស់កុំព្យុទ័រក្នុងអាគារ "សេវាច្រកចេញចូលតែមួយ" ប្រើប្រ

ពន្ធ័ដោះដូរទិន្នន័យតាមអេឡិចត្រូនិច ប្រើប្រព័ន្ធ័ការពារសន្តិសុខដើម្បីបង្កើនសេវាកម្មបានច្រើននៅក្នុងកំពង់ផែនេះ ។

កំពង់ផែខេត្តព្រះសីហនុនៅជាទីភ្នាក់ងារនាំមុខគេក្នុងការបំពេញភារកិច្ចជាសហគ្រាសសាធារណៈទទួលបានជោគជ័យលើផ្នែកគ្រប់គ្រង ដឹកនាំ សាមគ្គីភាព វិន័យ និងសណ្តាប់ធ្នាប់ និងលក្ខខណ្ឌការងារគោរពទៅតាមអនុសញ្ញាពលកម្មអន្តរជាតិ ។

ខ្ញុំសូមស្នើរទៅឯកឧត្តម អស់លោក-លោកស្រី មន្ត្រីពាក់ព័ន្ធ កម្មករ និយោជិក ឱ្យយកចិត្តទុកដាក់ និងបន្តរខំប្រឹងប្រែងឱ្យបានខ្លាំងក្លា ដើម្បីប្រកួតប្រជែងឱ្យបានជោគជ័យក្នុងប្រកខណ្ឌ័ទីផ្សាប្រកួតប្រជែងទៅតាមសមត្ថភាពរបស់កម្ពុជាជាសមាជិកមួយនៃសហគមន៍អន្តរជាតិ និងអង្គការក្នុងតំបន់ និងពិភពលោក ។ ក្នុងពេលនេះដែរ ខ្ញុំសូមស្នើរទៅគ្រប់កំពង់ផែឯកជនទាំងអស់ឱ្យបំពេញតាមគោលការណ៍ និងភារកិច្ចរដ្ឋ ដើម្បីធានាឱ្យការប្រកួតប្រជែងក្នុងវិស័យកំពង់ផែមានភាពយុត្តិធម៌ មានតម្លាភាព និងសមភាព និងដើម្បីរួមគ្នាទប់ទល់នឹងវិបត្តិហិរញ្ញវត្ថុ និងការធ្លាក់ចុះសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក ក្នុងគោលដៅរួមដើម្បីជំរុញឱ្យមានការអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ វិបុលភាព និងកាត់បន្ថយភាពក្រីក្របានឆាប់ ។

(ក្នុងពិធីបើកសម្ពោធន៍ឋបនីយភណ្ឌលើកដាក់កុងតេន័រផ្ទេរការ និងជំនួបពិភាក្សាជាមួយមន្ត្រីបុគ្គលិក កម្មករ និយោជិកនៅថ្ងៃបុណ្យទិវាពលកម្មអន្តរជាតិនៅកំពង់ផែសមុទ្រទឹកជ្រៅខេត្តព្រះសីហនុ ឆ្នាំ ២០០៩)

ខ្ញុំមានជំនឿមុតមាំថាចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះនឹងបង្កើនសមត្ថភាពលើកដាក់របស់កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ។ ចំណតផែថ្មីនេះនឹងនឹងក្លាយជាកន្លែងបែងចែកទំនិញនៅទូទាំងប្រទេស ដែលអាចជំរុញឱ្យមានសមាហរណ៍កម្មផ្ទៃក្នុង ទ្រទ្រង់ដល់ពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ និងក្នុងតំបន់បានមួយជំហានទៀត ពិសេសដើម្បីឈានទៅសម្រេចគោលដៅនាំចេញអង្ករ ១ លាន មេទ្រិចតោនក្នុងមួយឆ្នាំ ។

ក្នុងចំនោមមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនទាំងអស់ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកមានតម្លៃថោកជាងគេ ។ ក្នុងន័យនេះ ខ្ញុំគិតថាផែទឹកតភ្ជាប់ផែស្ងួត អាកាសយាន្តដ្ឋាន និងស្ថានីយ៍រថភ្លើងទៅថ្នាក់តំបន់ និងពិភពលោក ។ ផែទឹកដើរតួនាទីដ៏សំខាន់ក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចជាសាកល តាមរយៈការធ្វើសមាហរណ៍កម្មក្នុងតំបន់ ដោយពង្រីកការជ្រៀតចូលទីផ្សា និងបង្កើតតំបន់ពាណិជ្ជកម្មសេរី ។

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានយកចិត្តទុកដាក់ខ្ពស់លើការសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធកំពង់ផែ មិនថាផែទន្លេ ឬ ផែសមុទ្រអ្វីនោះទេ ដើម្បីបង្កើនការនាំចេញ ពិសេសនៅពេលកម្ពុជាកំពុងបង្កើនឧត្តមភាពប្រកួតប្រជែងរបស់ខ្លួនក្នុងទីផ្សាតំបន់ និងពិភពលោក ។

ទំនាក់ទំនងកំពង់ផែថ្មីនេះជាមួយការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកតាមទន្លេមេគង្គទៅសមុទ្រ ជាក់ស្តែងគឺអាចកាត់បន្ថយថ្លៃប្រេង ថ្លៃចំណាយផ្សេងៗថោក អាចសន្សំសំចៃប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព ។ ដូចនេះ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកគឺជាមធ្យោបាយដ៏ល្អប្រសើរ និងមានប្រសិទ្ធិភាពបំផុតធ្វើឱ្យចំណាយធ្លាក់ចុះនិងធានាការដឹកជញ្ជូនទំនិញបរិមាណច្រើនឱ្យទៅដល់គោលដៅដោយជោគជ័យ ព្រមទាំងចូលរួមចំណែកកាត់បន្ថយកាបូនឌីអុកស៊ីត និងឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់ ដែលជាប្រភពធ្វើឱ្យផែនដីឡើងកំដៅ ។ ស្របពេលជាមួយគ្នានោះ ការដឹកជញ្ជូនតាមមធ្យោបាយនេះនឹងជួយដល់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាកាត់បន្ថយចំណាយលើការថែទាំ ផ្លូវថ្នល់ខូចខាតដោយសារសកម្មភាពដឹកជញ្ជូនលើសទំងន់ ក៏ដូចជារួមចំណែកកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរផងដែរ ។

(នៅពិធីបើកសម្ពោធន៍ការដ្ឋានសាងសង់កំពង់ផែកុងតេន័រថ្មីនៅកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ខែ មិនា ឆ្នាំ ២០១១)

(៤) សំណើរគោលនយោបាយ និងក្របខណ្ឌ័ស្ថាប័ននៃវិស័យកំពង់ផែក្នុង PENPPAS

គម្រោងនេះអនុវត្តដោយអង្គការ JICA ពីឆ្នាំ ២០០៩ ដល់ឆ្នាំ ២០១១ ផ្អែកទៅតាម "ផែនការមេសម្រាប់វិស័យកំពង់ផែ និងនាវាចរណ៍" ក្នុងគោលបំណង:-

- ➢ រៀបចំសេចក្តីព្រាងគោលនយោបាយកំពង់ផែជាតិ និងដំណើរការធ្វើផែនការគោលនយោបាយនេះ
- ➢ កំណត់ក្របខណ្ឌប្រមូលចងក្រងស្ថិតិដែលត្រូវការសម្រាប់គោលនយោបាយកំពង់ផែជាតិ និងការធ្វើផែនការ និង
- ➢ បង្កើតផែនទីបង្ហាញផ្លូវ និងលក្ខណៈចាំបាច់ផ្សេងៗសម្រាប់អនុម័តច្បាប់ និងបទបញ្ញាពាក់ពន្ធ័នឹងកំពង់ផែ។

សំណើរគោលនយោបាយ និងក្របខណ្ឌស្ថាប័ននៃវិស័យកំពង់ផែក្នុង PENPPAS មានសង្ខេបដូចតទៅៈ-

- ➢ គោលដៅ/គោលបំណងនៃគោលនយោបាយកំពង់ផែកម្ពុជា
  - (ក) សម្រួលដល់ការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ច និងការវិនិយោគពីបរទេសតាមរយៈការជំរុញពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ
    - បង្កើតកំពង់ផែដែលមានការប្រកួតប្រជែង
    - លើកស្ទួយកំពង់ផែច្រកផ្លូវចេញចូលអន្តរជាតិ
    - បង្ករលក្ខណៈងាយស្រួលដល់ក្រុមហ៊ុនរកទំនិញ (shipper) ម្ចាស់ទំនិញ និងអ្នកប្រើប្រាស់ផែ
    - បង្កើនសមត្ថភាពកំពង់ផែទៅតាមតម្រូវការដែលអាចមានទៅអនាគត និង
    - ធ្វើទំនើបកម្មឋបនីយភណ្ឌផែ
  - (ខ) រៀបចំបង្កើតប្រពន្ធ័កំពង់ផែសមស្របមួយនៅកម្ពុជា
    - រក្សាសណ្តាប់ធ្នាប់ការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែ
    - ជំរុញឱ្យមានការចូលរួមសហការជាដៃគូរវាងឯកជន និងសាធារណៈសមស្រប
    - ណែនាំឱ្យមានសេវាកម្ម/ប្រតិបត្តិការឯកជន
    - រក្សាការពារសុវត្ថិភាពប្រតិបត្តិផែ និងការធ្វើនាវាចរណ៍
    - ធានាសន្តិសុខឋបនីយភណ្ឌផែ និង
    - ការពារបរិស្ថានផែ
- ➢ ទស្សនៈមូលដ្ឋាននៃកំណែទម្រង់ប្រពន្ធ័កំពង់ផែ
  - រៀបចំផែនការមេកំពង់ផែជាតិ ដើម្បីសម្របសម្រួលផែនការអភិវឌ្ឍន៍ផែ
  - លើកទឹកចិត្តឱ្យឯកជនវិនិយោគលើការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែ
  - ដាក់បទបញ្ញាអភិវឌ្ឍន៍ សាងសង់ និងធ្វើប្រតិបត្តិការផែ
  - ផ្សព្វផ្សាយស្ថិតិផែសម្រាប់អ្នកធ្វើគោលនយោបាយ អ្នកវិនិយោគ អ្នកប្រើប្រាស់ផែ និងអ្នកសិក្សាស្រាវជ្រាវ
  - កាត់បន្ថយបទបញ្ញា ការយកថ្លៃសេវាកម្មផែ និងការកំណត់ថ្លៃឱ្យបានជាអតិបរមា
  - ណែនាំឱ្យមានអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនឯកជនក្នុងប្រតិបត្តិការផែ
  - ធានាឱ្យប្រតិបត្តិករកំពង់ផែឯកជនប្រកួតប្រជែងដោយយុត្តិធម៌
  - អនុញ្ញាតិឱ្យអ្នកប្រើប្រាស់ផែ ក៏ដូចជាក្រុមហ៊ុនកប៉ាល់ចូលរួមពាក់ពន្ធ័ក្នុងប្រតិបត្តិការផែ
  - រៀបចំបង្កើត និងកំណត់ឱ្យបានច្បាស់ពីអង្គភាពគ្រប់គ្រងផែ
  - បង្កើតឱ្យមានអង្គភាពទទួលបន្ទុករដ្ឋបាលផែ និងនាវាចរណ៍
  - ដាក់ឱ្យមានមេបញ្ជាការផែប្រចាំការនៅតាមកំពង់ផែអន្តរជាតិនីមួយៗ
  - តាមដានត្រួតពិនិត្យសុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខកំពង់ផែ
  - ដាក់បទបញ្ញាលើការបញ្ចេញកាកសំណល់ពីនាវា និងតាមដានត្រួតពិនិត្យការបំពុលបរិស្ថានទឹក/ខ្យល់អាកាស នៅកំពង់ផែ និង

- ធ្វើផែនការអនុវត្តជាយថាហេតុចាំបាច់ និងត្រៀមគ្រឿងបរិក្ខាជួយសង្គ្រោះនៅពេលមានឧបទ្ទវហេតុ

➢ សកម្មភាពបឋម

(ក) បង្កើតអង្គភាពគ្រប់គ្រងផែ
- អង្គភាពគ្រប់គ្រងផែសាធារណៈ
  កំពង់ផែស្វយ័ត
  កំពង់ផែតាមខេត្ត/ក្រុង
- អង្គភាពគ្រប់គ្រងផែឯកជន
  ក្រុមហ៊ុនឯកជន

(ខ) ដាក់ឱ្យមានមេបញ្ជាការផែប្រចាំការនៅតាមកំពង់ផែអន្តរជាតិនីមួយៗ
- កំពង់ផែស្វយ័តៈ មេបញ្ជាការផែជាមន្ត្រីបុគ្គលិករបស់កំពង់ផែ
- កំពង់ផែផ្សេងទៀតៈ មេបញ្ជាការផែចាត់តាំងដោយ ស.ក.ដ.ជ

(គ) អង្គភាពរដ្ឋបាលកំពង់ផែ និងនាវាចរណ៍
- បង្កើតអង្គភាពទទួលបន្ទុករដ្ឋបាលកំពង់ផែ និងនាវាចរណ៍ ចំណុះក្រោម ស.ក.ដ.ជ

(ឃ) ការសម្រេចចិត្តផ្អែកទៅតាមទីផ្សារថ្លៃឈ្នួលផែ
- សេរីភាពសម្រេចដាក់ថ្លៃឈ្នួលផែក្នុងកម្រិតដាក់លាក់ណាមួយ
- ផ្តល់ការលើកទឹកចិត្តពិសេសណាមួយដើម្បីទាក់ទាញអាតិថិជនឱ្យមកប្រើប្រាស់កំពង់ផែរបស់ខ្លួន
- ពន្ធចូលផែ (port entry dues) អាចដាក់ដោយរដ្ឋាភិបាល ដើម្បីយកទៅប្រើប្រាស់ក្នុងការចំណាយលើការងាររដ្ឋបាលកំពង់ផែ និងនាវាចរណ៍
- អង្គភាពគ្រប់គ្រងផែមិនត្រូវយកពន្ធចំណុះផ្ទុកសរុប (tonnage dues) ជាពន្ធនោះទេ តែយកជាថ្លៃឈ្នួលដើម្បីទូទាត់ការចំណាយក្នុងការងាររបស់ខ្លួន

(ង) ការចូលរួមពីផ្នែកឯកជនក្នុងប្រតិបត្តិការផែ និងអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូននៅផែ
- ការចូលរួមពីផ្នែកឯកជនក្នុងការងារលើកដាក់ ដឹកជញ្ជូនទំនិញនៅកំពង់ផែ និងសេវាកម្មពាក់ពន្ធ័នឹងកំពង់ផែផ្សេងៗទៀត
- ប្រតិបត្តិការចំណតផែឯកជន
- ការពារកុំឱ្យសេវាកម្មទាំងនេះទទួលបរាជ័យ គេត្រូវមានប្រពន្ធ័ចេញអាជ្ញាបណ្ណ័សមស្របសម្រាប់ផ្នែកនេះ

(ច) ការត្រួតពិនិត្យគ្រប់គ្រងការធ្វើផែនការអភិវឌ្ឍន៍ និងសាងសង់កំពង់ផែ
- ការសិក្សាបច្ចេកទេសគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែ (ផែនការផែ)
- សិក្សា ត្រួតពិនិត្យវាយតម្លៃការងារសាងសង់
- ផ្តល់ការឯកភាពអនុញ្ញាតិឱ្យបើកធ្វើប្រតិបត្តិការ

(ឆ) គ្រប់គ្រងប្រតិបត្តិការផែ

២.២.២. គោលនយោបាយកំណត់មុខងារឱ្យកំពង់ផែសាធារណៈ

គោលនយោបាយកំពង់ផែមូលដ្ឋានរបស់កម្ពុជាគឺ “គោលនយោបាយបើកចំហរដែនសមុទ្រ” បើកចំហរទៅអ្នកអភិវឌ្ឍន៍ និងប្រតិបត្តិករកំពង់ផែទាំងអស់ ថ្វីត្បិតវាមិនមានកំណត់ក្នុងយុទ្ធសាស្រ្តចតុកោណយ៉ាងណាក៏ដោយ។ គោលនយោបាយនេះសំដៅលើ NSDP ដែលបានធ្វើបច្ចុប្បន្នភាព ជាយុទ្ធសាស្រ្តមានស្រាប់។ គោលនយោបាយបើកចំហរដែនសមុទ្រគាំទ្រដោយក្រសួងពាណិជ្ជកម្មថាជា “ការបើកចំហរជើងមេឃ” ក្នុងបរិបទជំរុញការវិនិយោគពីឯកជន។

ក្នុងយុទ្ធសាស្ត្របើកចំហរដែនសមុទ្រតម្រូវឱ្យធ្វើការប្រកួតប្រជែងដោយយុត្តិធម៌ និងស្មើរភាពគ្នា រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាមានការស្ទាក់ស្ទើរដាក់អាទិភាពនយោបាយទៅលើកំពង់ផែណាមួយជាកំពង់ផែសាធារណៈ ឬ កំពង់ផែឯកជន បើទោះដល់ពេលចាំបាច់ត្រូវឱ្យប្រទេសមានការប្រកួតប្រជែងក៏ដោយ។ ពាក់ពន្ធ័នឹងបញ្ហានេះ នៅមិនទាន់មានឯកសារគោលនយោបាយណាមួយកំណត់ច្បាស់លាស់ពីមុខងាររបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែភ្នំពេញយ៉ាងណានោះទេ។

ប៉ុន្តែសម្រាប់ការនាំចេញអង្ករគឺមានឯកសារគោលនយោបាយកំណត់ច្បាស់លាស់ ដែលនឹងរ៉ាយរ៉ាប់ក្នុងចំណុច ២.៣.១ ដែលតម្រូវឱ្យប្រើប្រាស់កំពង់ផែភ្នំពេញជាកំពង់ផែនាំចេញអង្ករៈ

" ដើម្បីកំណត់ និងពង្រីកទីផ្សារសក្តានុពលសម្រាប់នាំចេញស្រូវអង្ករ ដោយគិតទៅលើទីតាំងផលិតអង្ករ មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន និងគោលដៅនាំចេញ រាជរដ្ឋាភិបាលនឹងជំរុញឱ្យប្រើប្រាស់កំពង់ផែភ្នំពេញជាច្រកផ្លូវនាំចេញ ដោយប្រើនាវាដឹកបន្តដឹកទៅដាក់ និងផ្ទេរទៅនាវាមេ ដើម្បីដឹកបន្តទៅប្រទេសទីបី រួមទាំងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុផងដែរ។"

ទោះយ៉ាងនេះ ការជ្រើសរើសកំពង់ផែភ្នំពេញធ្វើជាកំពង់ផែនាំអង្ករចេញនៅអាចកែប្រែបាន ហើយគំនិតដែលឱ្យធ្វើការផ្ទេរអង្ករនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ដែលគេដឹកដាក់តាមសាឡង់មកពីកំពង់ផែភ្នំពេញមិនទាន់ភាពប្រាកដប្រជានៅឡើយៈ-

២.២.៣. តួនាទីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុក្នុងការសម្រេចគោលដៅអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ

តួនាទីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុក្នុងការសម្រេចគោលដៅអភិវឌ្ឍន៍ជាតិកំណត់ក្នុងយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណដំណាក់កាលទី ២ ត្រូវបានយកមកវិភាគ។ ក្នុងបរិបទយុទ្ធសាស្ត្រនេះបានលើកឡើងថាកំពង់ផែដើរតួនាទីសំខាន់ក្នុងការសម្រេចផ្នែកទាំងបួននៃសសរទ្រូងយុទ្ធសាស្ត្រដូចតទៅៈ-

- ស្នូលនៃយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណៈ អភិបាលកិច្ចល្អ
  - លុបបំបាត់អំពើរពុករលួយនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុដោយឆន្ទះរបស់ក.ស.ស និងអាជ្ញាធរពាក់ពន្ធ័ខ្លួនឯង កំពង់ផែនឹងក្លាយជាគំរូជោគជ័យមួយក្នុងការប្រយុទ្ធប្រឆាំងអំពើរពុករលួយ និងធ្វើឱ្យសេដ្ឋកិច្ចរីកលូតលាស់
  - ក្រោមក្របខណ្ឌ័គោលនយោបាយកំពង់ផែជាតិធ្វើឡើង ផ្អែកទៅតាមលទ្ធផលសិក្សាក្នុងគម្រោង PENPPAS គោរពទៅតាមអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ច្បាប់ និងបទបញ្ញាជាតិទាំងស្រុង រួមមានច្បាប់កំពង់ផែ ដែលក៏ត្រូវបង្កើតឡើងផ្អែកទៅតាមលទ្ធផល PENPPAS ដែរ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុរួមចំណែកសម្រេចគោលដៅអភិវឌ្ឍន៍វិស័យកំពង់ផែនៅកម្ពុជា និងបង្កើនប្រាក់ចំណូលជាតិជាអតិបរមា
  - តាមរយៈការពង្រឹងសន្តិសុខផែ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនឹងរួមចំណែកការពារសន្តិសុខសង្គម
  - តាមរយៈការសម្របសម្រួលពាណិជ្ជកម្មដោយធ្វើឱ្យប្រតិបត្តិការផែកាន់តែមានប្រសិទ្ធិភាព និងកាត់បន្ថយការចំណាយ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុទ្រទ្រង់ដល់ការធ្វើសមាហរណ័កម្មកម្ពុជាចូលទៅថ្នាក់តំបន់ និងពិភពលោក
  - តាមរយៈការជំរុញការនាំចេញដោយធ្វើឱ្យប្រតិបត្តិការផែកាន់តែមានប្រសិទ្ធិភាព និងកាត់បន្ថយការចំណាយ និងការរួមចំណែកពី SEZ និងតាមរយៈការលើកស្ទួយវិស័យទេសចរណ៍ ដើម្បីទាក់ទាញនាវាទេសចរណ៍ចូលមកកំពង់ផែឱ្យបានច្រើន កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនឹងទ្រទ្រង់ស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចម៉ាក្រូអនុគ្រោះ។
- សសរស្តំជ្រុង-១ៈ ពង្រឹងវិស័យកសិកម្ម
  - តាមរយៈការផ្តល់សេវាកម្មផែមានតម្លៃទាបប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនឹងរួមចំណែកបង្កើនការនាំចេញផលិតផលកសិកម្ម ពិសេសទំនិញសម្រេចពោលគឺអង្ករ។
  - ដោយមានការកំណត់ដែនប្រើប្រាស់ច្បាស់លាស់រវាងតំបន់កំពង់ផែ និងតំបន់នេសាទ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនឹងរួមចំណែកបង្កើនផលិតភាពនេសាទ និងទ្រទ្រង់ដល់កំនែទម្រង់វិស័យនេះ។
- សសរស្តំជ្រុង-២ៈ បន្តស្តារឡើងវិញ និងសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ពន្ធ័រូបវន្ត

- ដើម្បីផ្តល់បណ្តាញសេវាកម្មពស្តុភារ និងការដឹកជញ្ជូនចំណាយទាប មានប្រសិទ្ធិភាព មានការសន្សំសំចៃ មានសុវត្ថិភាព ស្ថេរភាព និងងាយស្រួល ក្នុងគោលបំណងសម្របសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម លើកស្ទួយវិស័យទេសចរណ៍ អភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ក៏ដូចជាការធ្វើសមាហរណ៍កម្មសេដ្ឋកិច្ចទៅក្នុងតំបន់ និងពិភពលោក កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុត្រូវពង្រីកបន្ថែម ដើម្បីឆ្លើយតបទៅតាមតម្រូវការចរាចររបស់ខ្លួន និងយកចិត្តទុកដាក់ឱ្យបានទាន់ពេលលើផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គមផ្សេងៗ។
- ជំរុញលើកទឹកចិត្តឱ្យវិស័យឯកជនចូលរួមក្នុងការស្តារហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងផ្តល់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ដែលត្រូវយកមកពិចារណាឱ្យទាន់ពេលវេលា ដើម្បីបង្កើនអត្ថប្រយោជន៍ជាអតិបរមាដល់សេដ្ឋកិច្ចជាតិ។
- តាមរយៈការផ្តល់ឋបនីយភណ្ឌលើកធ្យូងចុះប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនឹងអាចរួមចំណែកលើកស្ទួយថាមពលវារីអគ្គិសនី (thermal power generation) ក្នុងគោលបំណងបង្កើនសមត្ថភាពផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនី និងកាត់បន្ថយពន្ធគយក្នុងកម្រិតសមស្របមួយ ក៏ដូចជាធ្វើឱ្យប្រភពផ្គត់ផ្គង់ថាមពលកាន់តែសម្បូរបែបឡើង។
- តាមរយៈការផ្តល់មូលដ្ឋានផ្គត់ផ្គង់ប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព និងជឿជាក់បាន កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុរួមចំណែកក្នុងការផលិតប្រេង និងឧស្ម័នទៅសមុទ្រ ដែលមានផលប៉ះពាល់តិចតួចដល់បរិស្ថាន។

➢ សសរស្តំជ្រុង-៣: អភិវឌ្ឍន៍វិស័យឯកជន និងការងារ

- តាមរយៈការបង្កើនប្រសិទ្ធិភាពប្រតិបត្តិការ និងធ្វើសាមញ្ញភាពលើការបំពេញបែបបទផែ ក៏ដូចជាលើកកំពស់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុរួមចំណែកកាត់បន្ថយការចំណាយលើធុរកិច្ចពាណិជ្ជកម្ម និងបង្កើនការជ្រៀតចូលទីផ្សារ។
- ដើម្បីធ្វើឱ្យសេដ្ឋកិច្ចមានមូលដ្ឋានកាន់តែសម្បូរបែប កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុរួមចំណែកលើកស្ទួយកសិឧស្សាហកម្ម និងឧស្សាហកម្មតំឡើងផលិតផល ដូចជាគ្រឿងអេឡិចត្រូនិច និងគ្រឿងម៉ាស៊ីន តាមរយៈការបង្កើនប្រសិទ្ធិភាព និងកាត់បន្ថយការចំណាយលើប្រតិបត្តិការផែ ព្រមទាំងបង្កើតឱ្យមាន SEZ ។
- តាមរយៈការបង្កើតឱ្យមាន SEZ និងការលើកស្ទួយឧស្សាហកម្មពស្តុភារ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុរួមចំណែកបង្កើតការងារធ្វើឱ្យប្រជាពលរដ្ឋផងដែរ។

➢ សសរស្តំជ្រុង-៤: កសាងសមត្ថភាព និងអភិវឌ្ឍន៍ធនធានមនុស្ស

- កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុត្រូវបន្តខំប្រឹងប្រែងធ្វើឱ្យការបណ្តុះបណ្តាលជំនាញវិជ្ជាជីវៈ និងបច្ចេកទេសមានគុណភាពល្អប្រសើរ។
- តាមរយៈការបង្កើនចំនួនបុគ្គលិកភេទស្រី និងតំឡើងឱ្យទៅមុខតំណែងថ្នាក់ដឹកនាំ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុបានសហការអនុវត្តគោលការណ៍យេនឌ័ររបស់ រ.រ.ក។

ពាក់ព័ន្ធនឹងចតុកោណជ្រុង-១ រ.រ.ក បានកំណត់គោលនយោបាយនាំចេញអង្ករនៅឆ្នាំ ២០១០ ដែលមានផែនការសកម្មភាពកាត់បន្ថយថ្លៃចំណាយលើការនាំចេញពាក់ព័ន្ធនឹងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមានដូចតទៅៈ-

" ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួង/អង្គភាពស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធត្រូវរៀបចំធ្វើផែនការអនុវត្តដើម្បីកាត់បន្ថយថ្លៃចំណាយនាំចេញពាក់ព័ន្ធនឹងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដូចជាៈ-ថ្លៃដឹកជញ្ជូន ការលើកដាក់នៅផែ ចំណាយស្តុកទុក ចំណាយប្រតិបត្តិការផែ និងថ្លៃឈ្នួលសេវាកម្មផ្សេងៗ ដោយត្រូវប៉ាន់ស្មានពីលទ្ធភាពវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន និងឋបនីយភណ្ឌលើកដាក់នៅកំពង់ផែ ។"

ក្នុងការពិភាក្សាពីតួនាទីទៅអនាគតរបស់កំពង់ផែ គេចាំបាច់ត្រូវយល់ដឹងឱ្យបានស៊ីជម្រៅពីខ្លឹមសារយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណ

ជ្រុង ២ និង ៣ ដែលពិពណ៌នាពីគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍ឧស្សាហកម្មរបស់ប្រទេស។ បើទោះគោលនយោបាយចតុកោណមិនសំដៅលើកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុជាក់លាក់យ៉ាងណាក៏ដោយ ខេត្តព្រះសីហនុនៅជាក្បាលនាគដឹកនាំការអភិវឌ្ឍន៍ឧស្សាហកម្មរបស់ប្រទេសដ៏រឹងមាំ ដូចដែលលោកនាយករដ្ឋមន្ត្រីកម្ពុជាបានលើកឡើង។

ក្នុងសម័យអាណានិគម ច្រកផ្លូវចេញចូលអន្តរជាតិឆ្ពោះទៅបារាំង រួមមានទីកដីកម្ពុជាបច្ចុប្បន្នគឺកំពង់ផែសៃហ្គន។ នៅឆ្នាំ ១៩៤៩ កម្ពុជាទទួលបានឯករាជ្យ ទន្ទឹមពេលនោះកម្ពុជាក៏បានបាត់បង់បូរណភាពដែនដីរបស់ខ្លួន ក្នុងនោះមានច្រកផ្លូវចេញចូលអន្តរជាតិផងដែរ។ បើទោះធ្លាប់មានបរិយាភណ្ឌផែតូចនៅខេត្តកំពតយូរលង់ណាស់មកហើយ ជំរៅទឹកនៅទីនោះរាក់មិនអាចកសាងធ្វើជាកំពង់ផែសមុទ្រអន្តរជាតិបានទេ។ ដូចនេះ រ.រ.ក ត្រូវកំណត់រកទីតាំងបង្កើតច្រកផ្លូវចេញចូលអន្តរជាតិនៅកន្លែងមួយទៀតក្នុងប្រទេស។ ក្រោយពីបានធ្វើដំណើរសិក្សាស្រាវជ្រាវនៅតាមឆ្នេរគ្រប់កន្លែងអស់ហើយ រដ្ឋាភិបាលចុងក្រោយបានសម្រេចជ្រើសរើសតំបន់ព្រៃដែលមិនមានការជំរុះនៅឆ្ងាយពីរាជធានី ជាកន្លែងសាកសមតែមួយគត់សម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍ ហើយបានសម្រេចសាងសង់កំពង់ផែថ្មី និងទីក្រុងឧស្សាហកម្មតាមឆ្នេរនៅទីនោះ។ កំពង់ផែថ្មីបានចាប់ផ្តើមសាងសង់នៅឆ្នាំ ១៩៥៦ រួចរាល់នៅឆ្នាំ ១៩៦១ ដែលជាការចាប់ផ្តើមថ្មីស្រឡាងនៃកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងទីក្រុងព្រះសីហនុ (បច្ចុប្បន្នខេត្តព្រះសីហនុ)។ ដោយកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុញាំញីដោយសង្គ្រាមស៊ីវិល រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានខំប្រឹងប្រែងស្តារឡើងវិញ និងអភិវឌ្ឍន៍បរិយាភណ្ឌទាំងនោះដោយមានការជួយជ្រោមជ្រែងជាវិជ្ជមានពីសហគមន៍អន្តរជាតិ។

ជាមួយការខិតខំបន្តបន្ទាប់របស់ រ.រ.ក កម្ពុជាមានច្រកផ្លូវចេញចូលអន្តរជាតិមួយក្នុងបូរណភាពដែនដីរបស់ខ្លួន តែមុខងារច្រកផ្លូវចេញចូលនៅខេត្តព្រះសីហនុនេះនៅមានលក្ខណៈជាក្បាលនាគទន់ខ្សោយក្នុងការដឹកនាំសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា។ អំណាចសេដ្ឋកិច្ចក្បាលនាគកម្ពុជាមានតិចជាងខ្លួននាគ នោះគឺទីក្រុងភ្នំពេញ។ ស្ថានភាពនេះមានភាពខុសគ្នាទាំងស្រុងពីក្បាលនាគនៅលើពិភពលោក ដូចជាសៀងហៃនៅ PRC ហូជីមិញនៅវៀតណាម និងមុំបៃនៅឥណ្ឌា។

ប្រវត្តិខេត្តព្រះសីហនុខុសពីប្រវត្តិក្បាលនាគផ្សេងទៀតនៅលើពិភពលោក។ តំបន់ក្បាលនាគជាច្រើនមានប្រជាជនរស់នៅកកកុញពីសម័យបុរាណមក និងបានអភិវឌ្ឍន៍ដើរស្របជាមួយការអភិវឌ្ឍន៍របស់ប្រទេស ដោយប្រើប្រាស់ឧត្តមភាពរបស់ខ្លួន ដូចជាមានផ្លូវចេញចូលស្រួលសម្រាប់បណ្តាញដឹកជញ្ជូននាវាចរណ៍ និងតំបន់នៅជុំវិញនោះអាចយកមកធ្វើការអភិវឌ្ឍន៍ផ្សេងៗ ចំណែកខេត្តព្រះសីហនុត្រូវបានអភិវឌ្ឍន៍ដោយសេចក្តីសម្រេចប្រកបដោយគតិបណ្ឌិតរបស់ រ.រ.ក ដើម្បីកុំឱ្យប្រទេសនេះនៅឯកកោរពីគេ។ ដោយខេត្តព្រះសីហនុមិនមែនក្លាយជាក្បាលនាគដោយឯកឯងនោះទេ តែជាកន្លែងជ្រើសរើសបែបវិទ្យាសាស្ត្រ និងនយោបាយកំណត់ជាក្បាលនាគ ចាំបាច់ត្រូវមានការជួយគាំទ្របន្តទាំងផ្នែកនយោបាយ និងសារពើពន្ធពី រ.រ.ក រហូតដល់តំបន់នេះអាចក្លាយជាតំបន់ក្បាលនាគពិតៗដឹកនាំសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា និងចាប់ផ្តើមការអភិវឌ្ឍន៍ស្វយ័តរបស់ខ្លួន។

បើទោះ “គោលការណ៍ដើរទន្ទឹមគ្នា” គឺជាគំនិតដ៏សំខាន់មួយសម្រាប់វិស័យជាច្រើនក្នុងគោលនយោបាយជាតិ “ការជ្រើសរើស និងផ្តោតការចាប់អារម្មណ៍” ឆ្លុះបង្ហាញគោលជំហររឹងមាំរបស់រដ្ឋាភិបាលចំពោះការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ច និងជំនះផលវិបាកខាងនយោបាយ ដែលចាំបាច់ត្រូវអនុវត្តក្រោមធនធានសារពើពន្ធមានកម្រិត។

ក្នុងបរិបទនេះ ចាំបាច់ត្រូវចាប់ផ្តើមធ្វើការអភិវឌ្ឍន៍តំបន់សម្របសម្រួលពាណិជ្ជកម្មពិសេសក្រុងព្រះសីហនុ (SPZ) ជាតំបន់អនុវត្តគោលការណ៍សេដ្ឋកិច្ចផ្សេងៗ ប្រព័ន្ធអនុគ្រោះពន្ធគយ ការយកចិត្តទុកដាក់លើ FDI និង/ឬ នីតិវិធីស្ថាប័នដែលបានស្នើរឡើងក្នុងគម្រោង “សិក្សាពីការអភិវឌ្ឍន៍ក្នុងតំបន់សម្រាប់ច្រករបៀងកំនើនទីក្រុងភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុ”។ តំបន់បង្កើត SPZ ខេត្តព្រះសីហនុដែលបានស្នើរឡើងគឺចិតក្នុងតំបន់រដ្ឋបាលទាំងមូលរបស់ខេត្តព្រះសីហនុ លើកលែងសួនឧទ្យានពីរ និងតំបន់អភិរក្សព្រៃ និងដែនទឹក។

ដូចនេះ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុគឺជាគន្លឹះសម្របសម្រួលដ៏សំខាន់នៃ SPZ ដែលផ្តល់សេវាកម្មពស្តុភារប្រកបដោយការប្រកួតប្រជែងតភ្ជាប់ជាមួយបណ្តាញខ្សែដឹកជញ្ជូនធំៗជាប្រចាំ។ ជាមួយសក្តានុពលប្រកួតប្រជែងរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ SPZ ខេត្តព្រះសីហនុអាចក្លាយជាក្បាលនាគមួយដ៏ពិតប្រាកដ។

២.៣. និន្នាការពស្តុភារនៅតំបន់ពាណិជ្ជកម្មជីវគោករបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងភ្នំពេញ

២.៣.១. ពាណិជ្ជកម្ម និងពស្តុភាររបស់ក្រុមហ៊ុននាំចេញធំៗ

(១) សំលៀកបំពាក់ និង ស្បែកជើង

ក្រោយពីសង្គ្រាមស៊ីវិល វិនិយោគបរទេសដែលចូលមកបណ្តាក់ទុនរកស៊ីនៅប្រទេសនេះគឺក្រុមហ៊ុនរោងចក្រសំលៀកបំពាក់។ ចាប់តាំងពីនោះមក ស្ថានភាពគ្មានអ្វីខុសប្លែកទេ។ ទាំងសហរដ្ឋអាមេរិច និង សហភាពអឺរ៉ុបបានផ្តល់បុព្វសិទ្ធិពាណិជ្ជកម្ម MFN/GSP មកកម្ពុជានៅឆ្នាំ ១៩៩៦ ដែលពេលនោះហើយ ឧស្សាហកម្មរោងចក្រកាត់ដេរនៅអាចឈរជើងបានយ៉ាងរឹងក្នុងវិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា។ បើទោះមានការកំណត់កូតាសំលៀកបំពាក់ដោយសហរដ្ឋអាមេរិចនៅឆ្នាំ ១៩៩៩ ក៏ដោយ ក៏មិនបានបង្អាក់ដល់សន្ទុះរីកចំរើនក្នុងវិស័យរោងចក្រកាត់ដេរនេះដែរ។ បើគិតពីអតីតកាល បញ្ហាកូតាបានជំរុញលើកទឹកចិត្តឱ្យមានការវិនិយោគច្រើនបន្ថែមទៀតក្នុងវិស័យរោងចក្រកាត់ដេរ ដោយសារចំនួនកូតាកំណត់ដោយអាមេរិចនោះមានលក្ខខណ្ឌច្រើនធៀបទៅនឹងប្រទេសផ្សេងទៀត ដែលមានការកំណត់បរិមាណនាំចូលជាឯកតោភាគី ដោយកម្ពុជាមានការប្តេជ្ញាចិត្តលើកកំពស់បទដ្ឋានការងារជាមូលដ្ឋាន។ លក្ខខណ្ឌពិសេសដែលអាមេរិចកំណត់ដាក់លើកម្ពុជាជាការប្តូរយកកូតាអនុគ្រោះលើផលិតផលសំលៀកបំពាក់ក្នុងគោលការណ៍ប្រចាំឆ្នាំវិញ ដែលនេះជាដំណើរការវិវត្តន៍ដ៏ល្អប្រសើរសម្រាប់វិស័យកាត់ដេររបស់កម្ពុជាក្នុងការអនុវត្តទៅតាមអនុសញ្ញា ILO សំខាន់ៗ។

អ្នកវិនិយោគត្រូវបានលើកទឹកចិត្តដោយបរិយាកាសវិនិយោគពាណិជ្ជកម្មដែលមានការអនុគ្រោះច្រើន ដូចមានកំណត់ក្នុងច្បាប់វិនិយោគឆ្នាំ ១៩៩៤។ អ្នកវិនិយោគអាចអត់ធននឹងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធកម្ពុជាដែលមិនអាចប្រើការកើត និងភាពខ្សត់ខ្សោយនៃធនធានមនុស្ស ដោយតម្រូវឱ្យគេយកបុគ្គលិកជំនាញការបច្ចេកទេស និងគ្រប់គ្រងមកពីបរទេស។

ការដកចេញកូតាវាយនភណ្ឌ និងសំលៀកបំពាក់ (T&G) លើការនាំចេញរបស់ប្រទេសនាំចេញទាំងអស់នៅដើមឆ្នាំ ២០០៥ គោរពទៅតាមកិច្ចព្រមព្រៀងឆ្នាំ ១៩៩៤ របស់ WTO ស្តីពីវាយនភណ្ឌ និងសំលៀកបំពាក់ជាឱកាសផង និងជាការគំរាមគំហែងផងសម្រាប់កម្ពុជា។ កម្ពុជាអាចនាំចេញដោយសេរីលើសពីចំនួនកូតាបច្ចុប្បន្នទៅទីផ្សារដែលគេអនុញ្ញាតិ តែខ្លួនត្រូវប្រកួតប្រជែងជាមួយការនាំចេញពីប្រទេសនាំចេញសំលៀកបំពាក់ដែលទទួលបានកូតាច្រើនជាងពោលគឺប្រទេសចិន។

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

ដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.៣-១ ការនាំចេញសំលៀកបំពាក់ច្រើនជាងគេគឺផលិតផលដេរប៉ាក់ស្មើរនឹង ៨៥% នៃការនាំចេញសំលៀកបំពាក់សរុប។ "កំទេចក្រណាត់" ក៏ជាមុខទំនិញសំខាន់មួយផងដែរ បើគិតទៅលើបរិមាណធ្វើពាណិជ្ជកម្ម។ ទោះបើឧស្សាហកម្មស្បែកជើងជាឧស្សាហកម្មនាំចេញសំខាន់នៅកម្ពុជា ការនាំចេញផលិតផលស្បែកជើងមានចំនួនតិចជាងផលិតផលសំលៀកបំពាក់បើគិតតាមបរិមាណ និងតម្លៃ។

តារាង ២.៣-១: ការនាំចេញសំលៀកបំពាក់ និងស្បែកជើងពីកម្ពុជានៅឆ្នាំ ២០១០

	Exported Volume (ton)	Exported Value (1,000 USD)
Articles of apparel and clothing accessories, knitted or crocheted	230,238	2,941,703
Articles of apparel and clothing accessories, not knitted or crocheted	6,907	88,220
Other made up textile articles; sets; worn clothing and worn textile articles; rags	38,121	15,453
Footwear, gaiters and the like; parts of such articles	24,152	176,908

ប្រភេទ “ផលិតផលវាយនភណ្ឌធ្វើឡើងផ្សេងៗ សំលៀកបំពាក់ និងកំទេចក្រណាត់

(ton)

Blankets and travelling rugs.	293
Bed linen, table linen, toilet linen and kitchen linen	1,333
Curtains and interior blinds; curtain or bed valances.	2
Other furnishing articles	24
Sacks and bags, of a kind used for the packing of goods	912
Other made up articles, including dress patterns.	42
Worn clothing and other worn articles.	2,809
Used or new rags, scrap twine, cordage, rope and cables and worn out articles of twine, cordage, rope or cables, of textile materials.	32,705

ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង (ផ្អែកទៅតាមទិន្នន័យផ្តល់ឱ្យដោយ GDCE)

តារាង ២.៣-២ បង្ហាញពីដៃគូពាណិជ្ជកម្មនៃឧស្សាហកម្មសំលៀកបំពាក់ និងស្បែកជើងកម្ពុជានៅឆ្នាំ ២០១០។ ផលិតផលសំលៀកបំពាក់ជាង ៥០% នាំចេញទៅសហរដ្ឋអាមេរិច ឆ្លុះបង្ហាញពីប្រវត្តិនៃការរីកចំរើនវិស័យរោងចក្រកាត់កម្ពុជាដូចដែលបានរ៉ាយរ៉ាប់ពីខាងលើ។ សហភាពអឺរ៉ុបក៏ជាដៃគូពាណិជ្ជកម្មសំខាន់មួយនៃផលិតផលសំលៀកបំពាក់ផងដែរ។ គិតតាមប្រទេសតែមួយ ចិនជាប្រទេសដៃគូរពាណិជ្ជកម្មធំជាងគេទីពីរខាងផលិតផលសំលៀកបំពាក់ ក្នុងនោះក៏មានការជួញដូរកំទេចក្រណាត់ផងដែរ។

សម្រាប់ឧស្សាហកម្មស្បែកជើង ជប៉ុន និងសហភាពអឺរ៉ុបគឺជាដៃគូនាំចេញដ៏សំខាន់ ដោយកម្ពុជាជាអ្នកផលិតស្បែកជើងពាក់ធម្មតា និងស្បែកជើងកីឡាដែលធ្វើពីស្បែកជាផលិតផលសម្រេច។

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

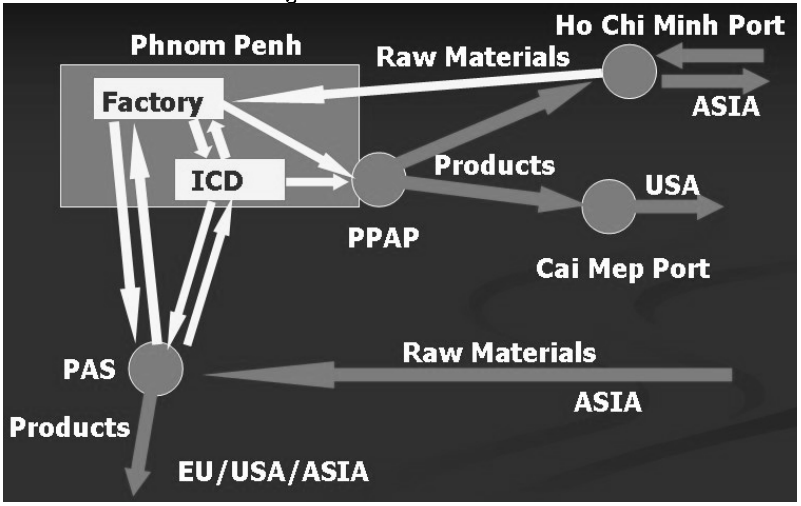
សម្រាប់ការនាំចេញផលិតផលសំលៀកបំពាក់ និងស្បែកជើង កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុគឺជាច្រកចេញចូលទៅគ្រប់គោលដៅទាំងអស់ មានផលិតផលសំលៀកបំពាក់ និងស្បែកជើងជាង ៥0% លើកដាក់នៅកំពង់ផែនេះដើម្បីនាំចេញពីកម្ពុជា ដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.៣-៤។ កំពង់ផែភ្នំពេញក៏មានទំនិញនាំចេញលើកដាក់ដឹកទៅកាន់អាស៊ីផងដែរ កាត់កំពង់ផែហូជីមិញ ទៅសហរដ្ឋអាមេរិច កាត់តាមកំពង់ផែខាយម៉ែប។ កំពង់ផែលើកទំនិញចូលកំណត់ដោយអ្នកទិញ មិនមែនដោយរោងចក្រផលិតកម្មទេ ព្រោះលក្ខខណ្ឌ FOB ជាទូទៅគេប្រើក្នុងការជួញដូរផលិតផលសំលៀកបំពាក់ និងស្បែកជើងនៅកម្ពុជា។ នៅពេលរោងចក្រផលិតកម្មខកខានជើងនាវាបញ្ជូនមកដោយអ្នកទិញ ដោយសារផលិតកម្មមានការយឺតយ៉ាវ ឬ ហេតុផលផ្សេងៗ អ្នកទិញតែងស្នើរទៅរោងចក្រផលិតកម្មឱ្យដឹកទំនិញតាមយន្តហោះវិញ។ ដូចនេះ រោងចក្រផលិតកម្មព្យាយាមចរចារឱ្យដឹកតាមផ្លូវផ្ទាល់ទៅកំពង់ផែវៀតណាម នោះខ្លួនអាចបញ្ជូនទំនិញទៅឱ្យដល់គោលដៅចុងក្រោយទាន់តាមពេលវេលាដែលបានកំណត់ពីដើម ដោយពុំចាំបាច់ដឹកតាមជើងយន្តហោះដែលមានតម្លៃថ្លៃ។ នេះជាហេតុផលដែលការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែននៅរក្សាចំណែកទីផ្សាររបស់ខ្លួន។

តារាង ២.៣-២: ដៃគូរពាណិជ្ជកម្មឧស្សាហកម្មរោងចក្រកាត់ដេរ និងស្បែកជើងកម្ពុជាឆ្នាំ ២០១០

(ton)

	Articles of apparel and clothing accessories, knitted or crocheted		Articles of apparel and clothing accessories, not knitted or crocheted		Other made up textile articles; sets; worn clothing and worn textile articles; rags		Footwear, gaiters and the like; parts of such articles		TOTAL	
Europe		47,117		604		89		16,765		64,575
Africa		245		142		279		91		757
America		174,211		5,140		2,195		2,480		184,026
Asia		7,599		902		35,336		4,721		48,558
Oceania		1,066		119		221		94		1,500
Total		230,238		6,907		38,120		24,151		299,416
Top 10 Countries										
1	USA	153,903	USA	4,708	CHINA	28,059	UK	6,969	USA	161,734
2	CANADA	17,923	JAPAN	464	MALAYSIA	2,470	GERMANY	5,024	CHINA	29,059
3	NETHERLAND	12,629	CANADA	311	THAILAND	2,442	JAPAN	3,972	CANADA	19,089
4	UK	11,650	UK	170	VIETNAM	2,040	ITALY	1,510	UK	18,863
5	GERMANY	5,780	AUSTRALIA	118	USA	1,992	USA	1,131	NETHERLAND	13,383
6	SPAIN	4,615	NETHERLAND	113	SINGAPORE	229	FRANCE	861	GERMANY	10,831
7	JAPAN	3,395	JORDAN	101	AUSTRALIA	221	CANADA	656	JAPAN	7,832
8	BELGIUM	2,343	FRANCE	101	CANADA	200	NETHERLAND	640	SPAIN	5,175
9	ITALY	1,844	SINGAPORE	98	KENYA	123	SPAIN	499	ITALY	3,415
10	LUXEMBURG	1,783	BENIN	74	CONGO	74	BELGIUM	291	BELGIUM	2,640

ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង (ផ្អែកទៅតាមទិន្នន័យផ្តល់ឱ្យដោយ GDCE)



ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៣-១: ផ្លូវពស្តុភារអន្តរជាតិសម្រាប់ឧស្សាហកម្មរោងចក្រកាត់ដេរនៅភ្នំពេញ

តារាង ២.៣-៣: ច្រកផ្លូវនាំចូលវត្ថុធាតុដើមសម្រាប់ឧស្សាហកម្មរោងចក្រកាត់ដេរ/ស្បែកជើង

	Gateway	Percentage
Seaborne Trade	Sihanoukville Port	41.0%
	Phnom Penh Port	2.6%
	CBT	51.3%
Regional Trade	Phnom Penh Port	1.3%
	CBT	3.8%

ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

តារាង ២.៣-៤: ច្រកផ្លូវនាំចេញផលិតផលសំលៀកបំពាក់ពីកម្ពុជា

	Gateway	Percentage
Seaborne Trade	Sihanoukville Port	53.1%
	Phnom Penh Port	28.9%
	CBT	16.4%
Regional Trade		1.5%

ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

(២) អង្ករកិន

ជំនួញអង្ករនៅលើទីផ្សារពិភពលោកតាមការប៉ាន់ស្មានបានកើនទៅដល់ ៣១ លានតោន នៅឆ្នាំ ២០១០ ក្នុងនោះថៃ និងវៀតណាមនៅតែជាប្រទេសប្រភពនាំចេញអង្ករធំជាងគេ ចំណែកកម្ពុជា និងមីយ៉ាន់ម៉ា គេរំពឹងថានឹងក្លាយជាប្រទេសនាំចេញអង្ករថ្មីនាំមុខគេទៅអនាគត។ មានប្រទេសកាន់តែច្រើនឡើងត្រូវការនាំចូលអង្ករដូចជា:-ហ្វីលីពីន ម៉ាឡេស៊ី ឥណ្ឌូនេស៊ី និងអាហ្វ្រិក។ អង្ករគ្រាប់ស្រឡូនៗមានទីផ្សារច្រើនជាងគេនៅលើពិភពលោក ដោយឡែកអង្ករក្រអូបនៅលើទីផ្សារចរាចរប្រហែល ១០%។

ស្រូវជាដំណាំសំខាន់របស់កម្ពុជាគ្រប់ដណ្តប់ប្រហែល ៥០ ភាគរយនៃផលិតផលដំណាក់សរុប ស្មើរនឹង ៧-៨ ភាគរយនៃ ផ.ស.ស។ ដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.៣-៥ និងរូប ២.៣-២ ទិន្នផលស្រូវនៅកម្ពុជាបានកើនឡើងទ្វេរដងនៅទសវត្សរ៍ចុងក្រោយនេះ ដោយសារមានការពង្រីកទំហំដីរធ្វើស្រែ និងកំនើនផលិតភាព។ នៅតំបន់ដីសណ្តទន្លេមេគង្គក្រោមភាគអគ្នេយ៍នៃកម្ពុជា ប្រជាកសិករធ្វើស្រូវគ្រាប់ស្រឡូន (ស្រូវធ្ងន់) ចំណែកស្រូវប្រអូប (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។

សល់ពីការប្រើប្រាស់ក្នុងស្រុក និងក្រោយពីទូទាត់លើការចំណាយផ្សេងៗក្នុងរដូវប្រមូលផលកាត់ កម្ពុជាសល់ស្រូវនាំចេញជាង ៣ លានតោន។ ក៏ប៉ុន្តែ បើតាមស្ថិតិផ្លូវការ បរិមាណនាំចេញមានប្រហែលត្រឹមតែ ៥០ ពាន់តោន ដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.៣-៦ រួមទាំងការនាំចេញមិនជាផ្លូវការទៅប្រទេសជិតខាងផងដែរ។

ក្រោមបាវចនា “អង្ករជាដុំមាសស” គោលនយោបាយថ្មីស្តីពីអង្កររបស់រដ្ឋាភិបាលបានអនុម័តឆ្នាំ ២០១០ គឺជាផែនការរយៈពេល ៥ ឆ្នាំ ផ្តោតលើការពង្រីកផលិតកម្ម និងនាំចេញអង្ករ។ គោលនយោបាយនេះមានបំណងប្រែក្លាយកម្ពុជាឱ្យទៅជា «កំព្រូងអង្ករ» និងជាប្រទេសនាំចេញអង្ករកិនសំខាន់មួយទៅទីផ្សារពិភពលោក។ ក្នុងទំនាក់ទំនងនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលបានកំ

ណត់យកឆ្នាំ ២០១៥ គឺជាឆ្នាំគោលដៅ (១) សម្រេចបានកំនើនទិន្នផលស្រូវលើសជាង ៤ លានតោន និងអាចនាំចេញអង្ករកិនរួចតិចបំផុតឱ្យបាន ១ លានតោន និង (២) ជំរុញឱ្យអង្ករកម្ពុជាមានការទទួលស្គាល់ជាអន្តរជាតិ ។

គោលនយោបាយនេះគ្រប់ដណ្តប់សង្វាក់តម្លៃគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ ហើយមានគោលដៅសំខាន់ៗដូចតទៅ:-

សម្រួលពាណិជ្ជកម្ម: តាមរយៈការកាត់បន្ថយថ្លៃក្រៅផ្លូវការ បំបាត់ប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យខុសច្បាប់ បង្កើនសមត្ថភាពរោងម៉ាស៊ីនកិនស្រូវ និងពង្រីកឃ្លាំងស្តុកអង្ករ បង្កើតឱ្យមានសេវាកម្មច្រកចេញចូលតែមួយសម្រាប់ដំណើរការនាំចេញ បង្កើតអង្គភាពឯករាជឱ្យត្រួតពិនិត្យផលិតផលត្រឹមត្រូវទៅតាមបទដ្ឋានប្រទេសនាំចូល ។

បង្កើនផលិតភាព: ទិន្នផលស្រូវកម្ពុជានៅមានកម្រិតទាប ពោលគឺផលិតបានត្រឹមតែ ២.៩ តោន ក្នុងមួយហិចតាធៀបទៅប្រទេសវៀតណាមផលិតបាន ៤.៩ តោនក្នុងមួយហិចតា។ កសិករភាគច្រើនធ្វើស្រែតែម្តងក្នុងមួយឆ្នាំគឺនៅរដូវវស្សាធៀបទៅប្រទេសវៀតណាមនៅតាមតំបន់វាលទំនាបទន្លេមេគង្គក្រោម គេធ្វើបាន ៣.៥ ដង ក្នុងមួយឆ្នាំ។ ដើម្បីជួយបង្កើនផលិតភាពស្រូវអង្ករនៅពេលខ្លីនេះ គេត្រូវប្រើពូជស្រូវច្រើន ពង្រីកប្រពន្ធ័ធារាសាស្ត្រ និងសម្រួលដល់ការធ្វើប្រតិវេទន៍គយនាំចូលស្រូវពូជទាំងនោះឱ្យបានលឿន។ នៅរយៈពេលវែង គោលនយោបាយនេះផ្តោតលើការធ្វើទំនើបកម្មបច្ចេកទេសធ្វើស្រែ។ ដល់ឆ្នាំ ២០១៥ គេរំពឹងថាទិន្នផលស្រូវនឹងអាចផលិតបានតាមគោលដៅប្រមាណ ២៤ ភាគរយ ប្រហែល ៩.១ លានតោន។

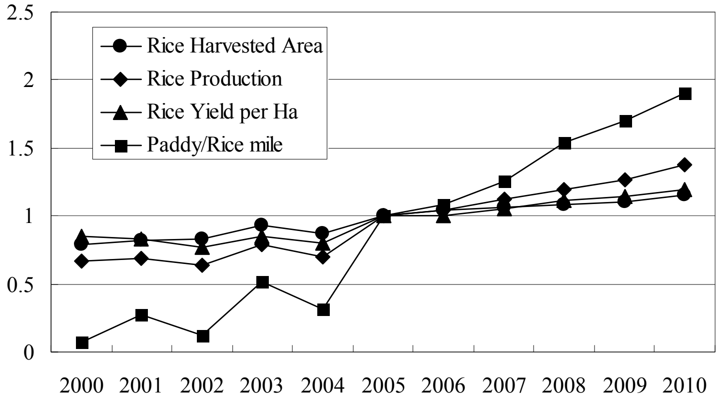
បញ្ហារឿងដីធ្លី: កសិករមានត្រឹមតែ១០ភាគរយមានបណ្ណ័កម្មសិទ្ធិកាន់កាប់ដីធ្លីធ្វើស្រែចំការរបស់ខ្លួន។ គោលនយោបាយនេះមានគម្រោងកំណត់ផ្ទៃដីតាមតំបន់ច្បាស់លាស់សម្រាប់ធ្វើកសិកម្ម ដោយត្រូវចេញបណ្ណ័កម្មសិទ្ធិកាន់កាប់ដីធ្លីឱ្យទៅកសិករដើម្បីងាយស្រួលឱ្យគេយកដីទាំងនោះធ្វើជារបស់ដាក់បញ្ចាំសុំកម្ចីពីមកប្រើប្រាស់សម្រាប់វិនិយោគ និងធ្វើជាទន់បង្វិលក្នុងមុខរបរកសិកម្មរបស់ខ្លួន។

កែលំអរហេដ្ឋារចនាសម្ពន្ធ័ មានដូចជាបញ្ហាថ្លៃថាមពលអគ្គីសនី។ ថ្លៃអគ្គីសនីគ្រប់ដណ្តប់ទៅដល់ ២៥ ភាគរយនៃថ្លៃផលិតសរុប។ ថ្លៃអគ្គីសនីកម្ពុជាជាទូទៅថ្លៃជាងប្រទេសជិតខាងពីរដង។ គម្រោងសាងសង់រោងចក្រវារីអគ្គីសនីថ្មីៗក្រោមជំនួយឧបត្ថម្ភនៅរយៈពេលមធ្យម និងការទាញយកប្រភពថាមពលផ្សេងៗមកប្រើប្រាស់នឹងអាចជួយកាត់បន្ថយថ្លៃចំណាយលើថាមពលអគ្គីសនីមួយកម្រិត។

តារាង ២.៣-៥: លំដាប់ឆ្នាំផលិតផលអង្ករនៅកម្ពុជា

ឆ្នាំ	ផ្ទៃដីបង្កបង្កើតផល (ហត)	ផលិតផលស្រូវ (មត)	ទិន្នផលស្រូវ (មត/ហត)	ស្រូវ/អង្ករកិនរួច (មត)
2000	1,903,159	4,026,092	2.12	91,185
2001	1,980,295	4,099,015	2.07	364,148
2002	1,994,645	3,822,509	1.92	156,006
2003	2,242,036	4,710,957	2.10	686,496
2004	2,109,050	4,170,284	1.98	416,118
2005	2,414,455	5,986,179	2.48	1,319,571
2006	2,516,415	6,264,123	2.49	1,433,880
2007	2,566,952	6,727,127	2.62	1,649,640
2008	2,613,363	7,175,473	2.75	2,025,033
2009	2,674,603	7,585,870	2.84	2,244,598
2010	2,777,323	8,249,452	2.97	2,516,752

ប្រភព: MAFF



ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង (ផ្អែកទៅតាមទិន្នន័យពី MAFF)

រូប ២.៣-២: សន្ទស្សន៍ផលិតផលអង្ករនៅកម្ពុជា (ឆ្នាំមូលដ្ឋាន: ២០០៥)

តារាង ២.៣-៦: អង្ករនាំចេញពីកម្ពុជា (ឆ្នាំ ២០១០)

(ton)

	Husked (Brown) Rice	Milled Rice (Fragrant Rice)	Milled Rice (Others)	Broken Rice	TOTAL
TOTAL	33	29,087	19,115	2,946	51,181
Europe	0	27,710	15,790	2,946	46,446
Asia	33	847	974	0	1,854
Oceania	0	210	1,084	0	1,294
America	0	320	506	0	827
Africa	0	0	760	0	760
Top 10 Countries					
FRANCE	0	20,491	5,363	2,667	28,520
POLAND	0	1,200	2,928	0	4,128
LITHUANIA	0	0	3,768	0	3,768
PORTUGAL	0	1,324	1,055	0	2,379
RUSSIA	0	480	1,272	0	1,752
AUSTRALIA	0	210	1,052	0	1,262
NETHERLAND	0	1,127	0	0	1,127
MALAYSIA	0	572	503	0	1,075
USA	0	320	506	0	827
GERMANY	0	582	158	0	740

ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង (ផ្អែកទៅតាមទិន្នន័យពី GDCE)

២.៣.២. ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ SEZs

អនុក្រឹត្យស្តីពីការបង្កើត និងគ្រប់គ្រងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសបានអនុម័ត្រនៅខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៥។ ចាប់ពីពេលនោះមក រ.រ.ក បានឯកភាពឱ្យបង្កើតតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស (SEZs) សរុប ២១ កន្លែងនៅតាមព្រំដែនជាមួយប្រទេសថៃ និងវៀតណាម និងនៅទីក្រុងកំពង់ផែនៃខេត្តព្រះសីហនុ ដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.៣-៧ និងរូប ២.៣-៣។

ពាណិជ្ជកម្មនៅក្នុង SEZs ទទួលអត្ថប្រយោជន៍ជាការលើកទឹកចិត្តច្រើនមានដូចជា:-ការមិនយកពន្ធរហូតដល់ ៩ ឆ្នាំ VAT 0% វត្ថុធាតុដើម/ម៉ាស៊ីន/គ្រឿងបរិក្ខានាំចូលមិនយកពន្ធ មិនយកពន្ធនាំចេញ កំលាំងពលកម្មពីខាងក្រៅអនុញ្ញាតិ

ឱ្យយកចូលមករហូតដល់ ១០% នៃចំនួនកម្មករសរុប ផ្តល់ទិដ្ឋាការអចិន្ត្រៃយ៍ដល់គ្រួសារវិនិយោគិន ជួលអចលនវត្ថុរហូតដល់ ៩៩ ឆ្នាំ ផលចំណេញអាចយកត្រឡប់ទៅប្រទេសខ្លួនវិញបាន។

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

(នាំចូល)
- ប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យគយតម្រូវឱ្យមានតែឯកសារទំនិញច្បាប់ថតចំលង (ពុំចាំបាច់មានប្រកាសពន្ធគយទេ)
- ពុំចាំបាច់មានត្រាគយភ្ជាប់មកទេ
- នៅច្រកផ្លូវចេញចូល SEZs ដាក់តែប្រកាសពន្ធគយសង្ខេប ដោយទំនិញដឹកឆ្លងកាត់ផ្លូវចេញចូលតែមួយ
- ទំនិញទទួលបានការអនុញ្ញាតិឱ្យដឹកទៅកាន់កន្លែងរបស់វិនិយោគិន (បើមន្ត្រីគយបានបញ្ជាក់ពីអត្តសញ្ញាណបុគ្គលិកពាក់ពន្ធ័ មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន និងឯកសារពាក់ពន្ធ័ផ្សេងៗហើយ) និង
- អ្នកនាំចូលអាចយកទំនិញនាំចូលទាំងនោះមកប្រើប្រាស់ ដោយពុំចាំបាច់មានវត្តមានមន្ត្រីគយឡើយ។

(នាំចេញ)
- ករណីគ្មានភាពមិនប្រក្រតីកើតមាននៅពេលបំពេញបែបបទគយនៅ SEZs ទេ ទំនិញត្រូវដឹកចេញទៅព្រំដែនភ្លាមដោយភ្ជាប់ជាមួយឯកសារនាំចេញពាក់ពន្ធ័ផ្សេងៗ និង
- នៅប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យតាមព្រំដែន ត្រូវបង្ហាញឯកសារនាំចេញរបស់គយទៅមន្ត្រីគយដើម្បីពិនិត្យផ្ទៀងផ្ទាត់។ ករណីគ្មានភាពមិនប្រក្រតីទេ អាចអនុញ្ញាតិឱ្យនាំចេញទំនិញបាន។

SEZs ផ្តល់ "សេវាកម្មច្រកចេញចូលតែមួយ" សម្រាប់ការនាំចូល និងនាំចេញ ដែលមានមន្ត្រីរាជការប្រចាំការបំរើសេវាផ្នែករដ្ឋបាលនៅទីនោះ។ ពាក្យសុំបើករោងចក្រក្នុង SEZs ជាប់ពាក់ពន្ធ័ទៅនឹងទីតាំង និងការបំពេញបែបបទរដ្ឋបាលផ្សេងៗដូចជា:-ត្រូវចុះបញ្ជីក្រុមហ៊ុន និងទទួលបានអាជ្ញាបណ្ណ័វិនិយោគ លិខិតអនុញ្ញាតិឱ្យធ្វើអាជីវកម្ម និងសៀវភៅបន្ទុកកម្មករសម្រាប់ទាំងកម្មករបរទេស និងក្នុងស្រុក ជំនួយការផ្នែកច្បាប់ និងរដ្ឋបាល។ ទោះយ៉ាងណា គួរកត់សំគាល់ថាសេវាកម្មទាំងនេះមិនផ្តល់ឱ្យជានិច្ចជាកាលនោះទេ។

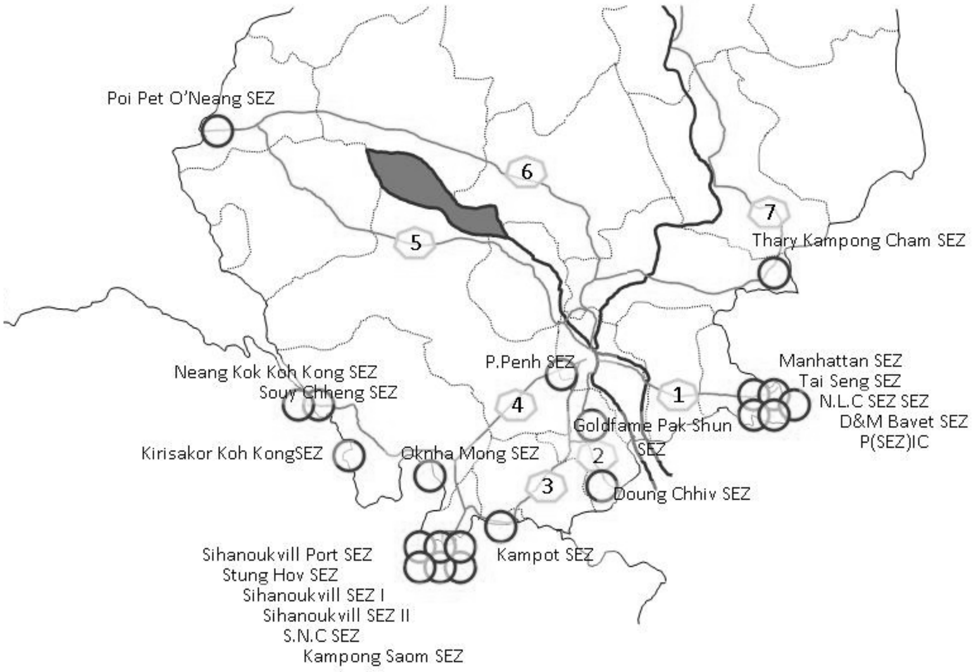
តារាង ២.៣-៧: តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនៅកម្ពុជា

ល.រ	ឈ្មោះ ត.ស.ព	អ្នកអភិវឌ្ឍន៍	ផ្ទៃដី (ហត)	ស្ថានភាព	ទីតាំង
១	ត.ស.ព កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ	កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ	70	កំពុងដំណើរការ	ខណ្ឌមិត្តភាព ខេត្តព្រះសីហនុ
២	ត.ស.ព ២ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ	Cambodia International Investment Development Group Co., Ltd.	1,114	កំពុងដំណើរការ	ឃុំរាម ស្រុកព្រៃណប់ ខេត្តព្រះសីហនុ
៣	ត.ស.ព នាងកុកកោះកុង	Koh Kong SEZ Co., Ltd.	336	កំពុងដំណើរការ	ស្រុកមណ្ឌលសីមា ខេត្តកោះកុង
៤	ត.ស.ព ស៊ុយ ឈីង	Suoy Chheng Investment Co., Ltd.	100		ស្រុកមណ្ឌលសីមា ខេត្តកោះកុង
៥	ត.ស.ព អែស អិន ស៊ី	SNC Lavalin (Cambodia) Holding Ltd.	150		សង្កាត់បេត្រង់ ខណ្ឌព្រៃណប់

					ខេត្តព្រះសីហនុ
៦	ត.ស.ព ស្ទឹងហាវ	Attwood Investment Group Co., Ltd.	192	កំពុងសាងសង់	ស្រុកស្ទឹងហាវ ខេត្តព្រះសីហនុ
៧	ត.ស.ព អិន អិល ស៊ី	N.L.C Import Export Co., Ltd.	105		ស្រុកស្វាយទាប ខេត្តស្វាយរៀង
៨	ត.ស.ព ម៉ាហាថាន (ស្វាយរៀង)	Manhattan International Co., Ltd.	157	កំពុងដំណើរការ	ឃុំបាវិត ស្រុកចន្ទ្រា ខេត្តស្វាយរៀង
៩	ត.ស.ព ប៉ោយប៉ែតអូនាង	Chhay Chhay Investment Ltd.	467	កំពុងដំណើរការ	ឃុំប៉ោយប៉ែតស្រុកអូជ្រៅ ខេត្តបន្ទាយមានជ័យ
១០	ត.ស.ព ដួងឈិវភ្នំឌិន	Doung Chhiv Special Economic Zone Ltd.	79		ស្រុកគិរីវង្ស ខេត្តតាកែវ
១១	ត.ស.ព ភ្នំពេញ	Phnom Penh SEZ Co., Ltd.	350	កំពុងដំណើរការ	ខណ្ឌដង្កោ ភ្នំពេញ និងខណ្ឌអង្គស្នួល ខេត្តកណ្តាល
១២	ត.ស.ព កំពត	Kampot SEZ Co., Ltd.	145	កំពុងសាងសង់	ស្រុកកំពត ខេត្តកំពត
១៣	ត.ស.ព ខេត្តព្រះសីហនុ ១	Cambodia International Investment Development Group Co., Ltd.	178		ស្រុកស្ទឹងហាវ ខេត្តព្រះសីហនុ
១៤	ត.ស.ព តៃសេង បាវិត	Tai Seng Bavel SEZ Co., Ltd.	99	កំពុងសាងសង់	ស្រុកបាវិត ខេត្តស្វាយរៀង
១៥	ត.ស.ព ឧកញ៉ាម៉ុង	Onha Mong Port Co., Ltd.	100		ស្រុកស្រែអំបិល ខេត្តកោះកុង
១៦	ត.ស.ព ហ្គូនហ្វេមប៉ាក់ស៊ុន	Goldfame Pak Shun SEZ Co., Ltd.	80	កំពុងសាងសង់	ស្រុកស្អាង ខេត្តកណ្តាល
១៧	ត.ស.ព ធារីកំពុងចាម	Thary Investment Co., Ltd.	142	កំពុងសាងសង់	ឃុំដា ស្រុកមេម៉ត់ ខេត្តកំពង់ចាម
១៨	ត.ស.ព ឌី&អិម បាវិត	D&M Bavet SEZ Co., Ltd.	118		ឃុំបាវិត ស្រុកចន្ទ្រា ខេត្តស្វាយរៀង
១៩	ត.ស.ព គីរីសាគរកោះកុង	Koh Kong SEZ Co., Ltd.	1,750		ស្រុកគីរីសាគរ ខេត្តកោះកុង
២០	ត.ស.ព កំពង់សោម	Cambodia Catering and Supply Co., Ltd.	255		សង្កាត់អូត្រេះ ខណ្ឌស្ទឹងហាវ

					ខេត្តព្រះសីហនុ
២១	ត.ស.ព ប៉ាស៊ីហ្វិក	Pacific (SEZ) Investment Co., Ltd.	107		ស្រុកស្វាយទាប ខេត្តស្វាយរៀង

ប្រភព: CDC ក្រុមគម្រោង



ប្រភព: ក.ស.ស

រូប ២.៣-៣: ទីតាំង SEZ នៅកម្ពុជា

ទីតាំង SEZ សំខាន់ៗ នៅតាមច្រករបៀងកំនើនរវាងទីក្រុងភ្នំពេញ និងខេត្តព្រះសីហនុ ព្រមទាំងអាតិថិជនបច្ចុប្បន្ន ឬអាតិថិជនសក្តានុពលរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុមានបង្ហាញនៅខាងក្រោម។ បើទោះ SEZ ជាច្រើនឋិតនៅជិតទីក្រុង នៅតាមព្រំដែនដូចជាក្រុងបាវិត ប៉ោយប៉ែត និងកោះកុងទាក់ទាញបានរោងចក្រឧស្សាហកម្មជាច្រើនក៏ដោយ តែរោងចក្រទាំងនោះមិនមែនជាអាតិថិជនឋិតថេររបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុទេ ដោយសាររោងចក្រទាំងនោះនៅជិតកំពង់ផែផ្សេងទៀតក្នុងប្រទេសជិតខាង។

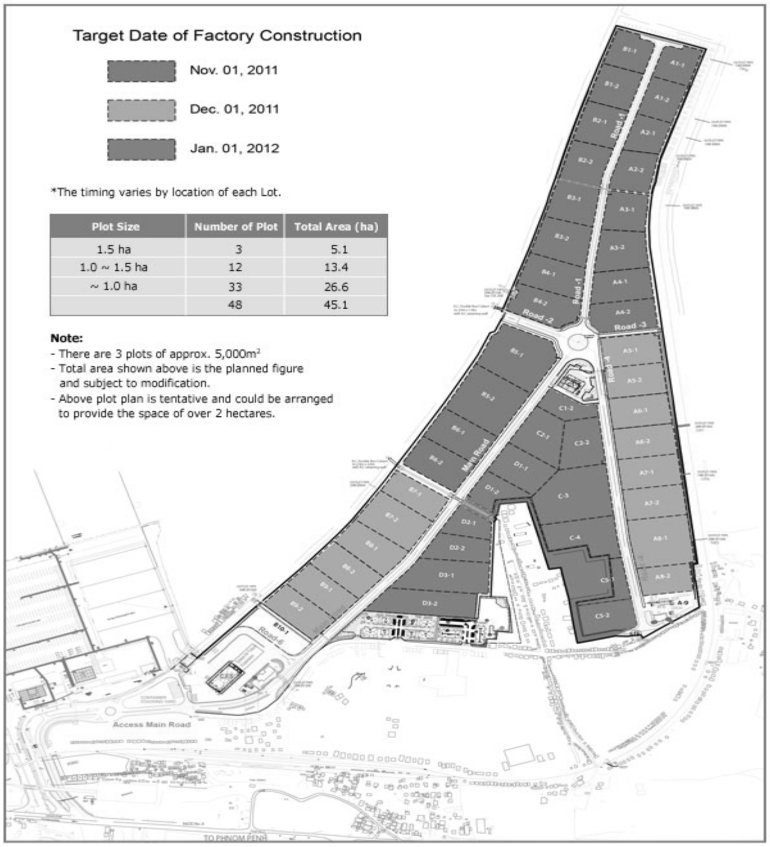
(១) SEZ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

SEZ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ (SEZ ក.ស.ស) បានបង្កើតឡើងទៅតាមសំណើរទស្សនាទានដែលបានកំណត់ក្នុង “ការសិក្សាពីផែនការការមេ (ផ.ម) សម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍ច្រករបៀងកំនើនទីក្រុងភ្នំពេញ-ខេត្តព្រះសីហនុ” ធ្វើដោយអង្គការ JICA នៅឆ្នាំ ២០០៣។ ទស្សនាទានមួយនៃ ផ.ម នេះគឺបង្កើតតំបន់លើកស្ទួយពិសេស អភិវឌ្ឍន៍ឧស្សាហកម្មថ្មីៗ នៅកម្ពុជាដើម្បីបង្កើនផលិតផលសម្រាប់នាំចេញឱ្យកាន់តែសំបូរបែប និងស្រូបទាញបច្ចេកទេសថ្មីតាមរយៈការទាក់ទាញ FDI មកខេត្តព្រះសីហនុ។

SEZ ក.ស.ស អភិវឌ្ឍន៍ដោយ ក.ស.ស តាមរយៈឥណទាន ODA របស់ជប៉ុន និងធ្វើប្រតិបត្តិការផ្ទាល់ដោយ ក.ស.ស ដោយសេវាកម្មផ្នែកពស្តុភារវាងកំពង់ផែ និង SEZ គឺជាប្រភពប្រកួតប្រជែងសម្រាប់ SEZ កំពង់ផែ។ SEZ នេះជា SEZ

កម្ពុជាតែមួយគត់មានទីតាំងថិតនៅជាប់កំពង់ផែសមុទ្រទឹកជ្រៅអន្តរជាតិ ។ គេរំពឹងថាតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនេះនឹងទាក់ទាញបានវិនិយោគិនបរទេសជាច្រើន ពិសេសឧស្សាហកម្មបំរើដល់ការនាំចេញ និងឧស្សាហកម្មបែបទំនើប ។ SEZ នេះបានសាងសង់រួចរាល់នៅឆ្នាំ ២០១១ ។

តំបន់ SEZ នេះមានទំហំផ្ទៃដី ៧០ ហត មានអាគារបំរើសេវាកម្មច្រកចេញចូលតែមួយ ស្ថានីយ៍ដឹកកុងតេន័រ (CFS) មណ្ឌលរដ្ឋបាល SEZ (ធានាគារ/ប៉ុស្តិ៍ប្រៃសនីយ៍/បន្ទប់បណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ) រោងជាង សយនដ្ឋាន និងកន្លែងសេវាស្នាក់អាស្រ័យ ។ SEZ មានប្រព្ធន័ផ្គត់ផ្គង់ទឹកស្អាតអាចផ្គត់ផ្គង់បាន ២.០០០ ម^{៣}/ថ្ងៃ ប្រពន្ឋ័ផ្គត់ផ្គង់ថាមពលអគ្គិសនី និងប្រពន្ធ័បង្ហូរទឹកកង្វក់បាន ២.០០០ម^{៣}/ថ្ងៃ ។ ផ្លូវថ្នល់ធ្វើឡើងសម្រាប់រថយន្តដឹកធុនបើកក្នុងល្បឿន ៣៥ គម/ម ។



ប្រភព: ក.ស.ស

រូប ២.៣-៤: គម្រោងប្លង់ SEZ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

(២) SEZ ខេត្តព្រះសីហនុ ១

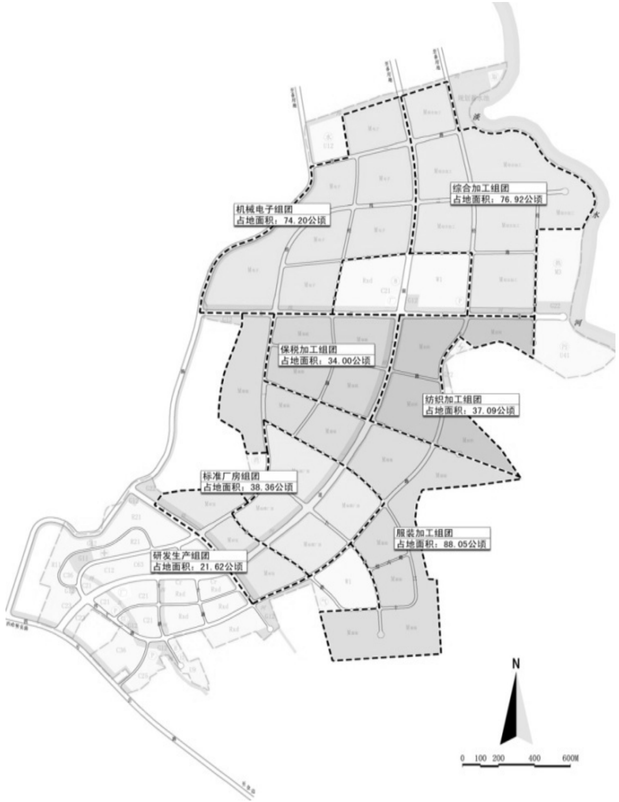
SEZ ខេត្តព្រះសីហនុ-១ គឺជាតំបន់សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រទេសដំបូងគេទទួលបានការឯកភាពពីក្រសួងពាណិជ្ជកម្មនៃ PRC ។ ក្រុមហ៊ុនចិនដែលធ្វើប្រតិបត្តិការក្នុង SEZ នេះមានបុព្វសិទ្ធិទទួលបានកម្ចីការប្រាក់ទាប និងឧបត្ថម្ភធនមុនពេលធ្វើការវិនិយោគពីរដ្ឋាភិបាលសាធារណៈរដ្ឋប្រជាមានិតចិន (PRC) ។

SEZ នេះថិតនៅតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ ៤ ចំងាយ ២០ គម ពីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ដូចនេះ SEZ ចូលនៅក្នុងលក្ខខណ្ឌដែលត្រូវអនុវត្តនីតិវិធីគយសាមញ្ញដែលបានរាយរាប់ពីខាងលើ ។ SEZ មានផ្ទៃដីសរុប ១.១១៤ ហត នៅដំណាក់

កាលទី ១ បានអភិវឌ្ឍន៍ដី ៥២៨ ហត។ ដីប្រហែល ១០០ ហត ត្រូវបានជួលរួចហើយ ដែលមានរោងចក្រ ៩ កំពង់ផែធ្វើប្រតិបត្តិការ ឬ កំពង់ផែរៀបចំធ្វើប្រតិបត្តិការ មានដូចជាៈ-រោងចក្រកាត់ដេរ រោងចក្រធ្វើស្បែកជើង ផលិតកង់ជាដើម។ ការអភិវឌ្ឍន៍ដំណាក់កាលទី ២ ពុំកំណត់ពេលវេលាច្បាស់លាស់នៅឡើយ។

SEZ មានអាគារសេវាកម្មច្រកចេញចូលតែមួយ និងសយនដ្ឋានសម្រាប់កម្មករចំនួន ១.០០០ នាក់។ SEZ នេះក៏មានផ្តល់សេវាកម្មជារោងចក្រសាងសង់រួចស្រាប់ផងដែរ។

រោងចក្រកំពុងធ្វើប្រតិបត្តិការក្នុង SEZ ជាធម្មតាប្រើកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ តែជួនកាលប្រើកំពង់ផែភ្នំពេញផងដែរ។



ប្រភព: SEZ ខេត្តព្រះសីហនុ

រូប ២.៣-៥: គម្រោងប្លង់ SEZ ខេត្តព្រះសីហនុ (ដំណាក់កាលទី ១)

(៣) SEZ ភ្នំពេញ

SEZ ភ្នំពេញបានបង្កើតឡើងនៅឆ្នាំ ២០០៦ លក្ខណៈជាគម្រោងរកស៊ីចូលគ្នារវាងក្រុមហ៊ុនកម្ពុជា-ជប៉ុនឯកជននៅជាយក្រុងរាជធានីភ្នំពេញតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ ៤ ឈាងខាងត្បូងនៃផ្លូវរថភ្លើងចំងាយ ៨ គម ពីអាកាសដ្ឋានភ្នំពេញ។ ក្នុងការរកស៊ីចូលគ្នានេះភាគីកម្ពុជាមានទុន ៧៨% និងជប៉ុនមាន ២២%។

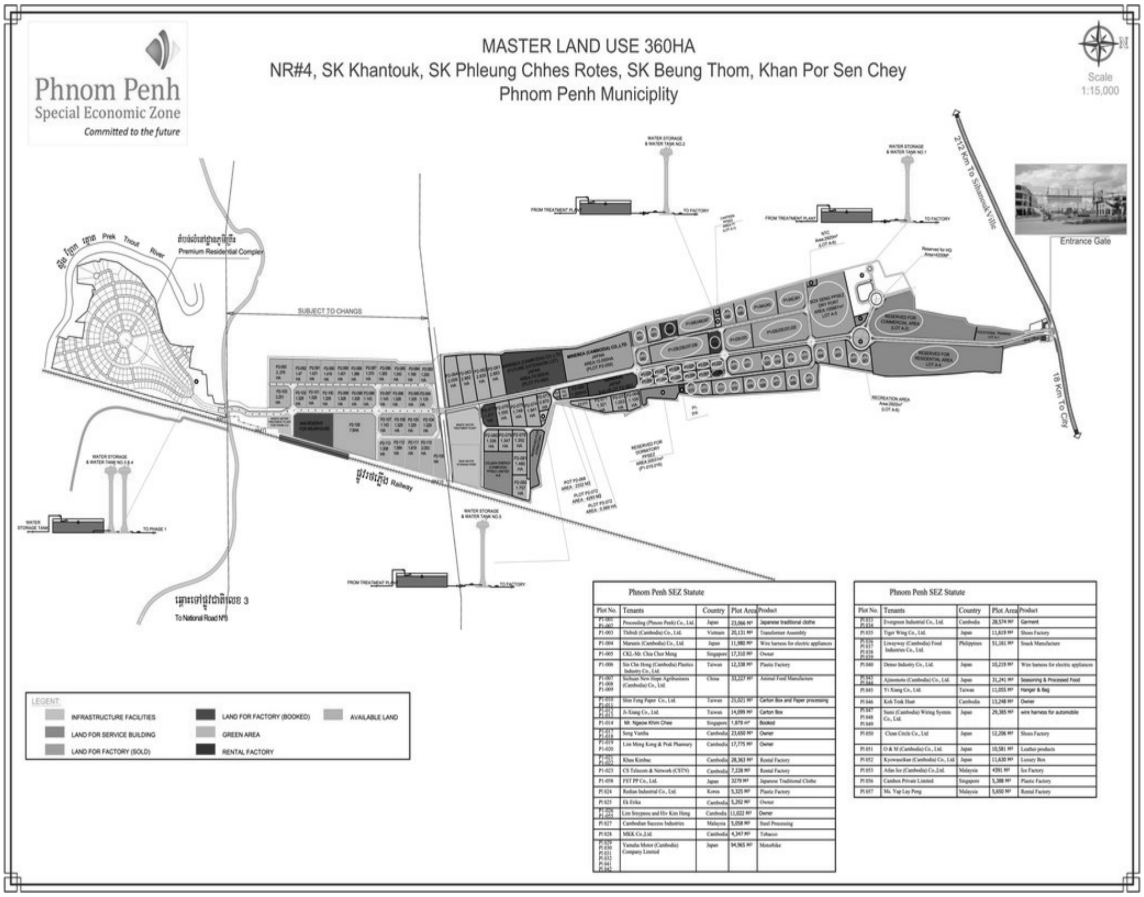
ផ្ទៃដីសរុប ៣៦៥ ហត SEZ ភ្នំពេញកំពុងធ្វើការអភិវឌ្ឍន៍ក្នុងបីដំណាក់កាល ដែលដំណាក់កាលទី ១ លើទំហំដីអាចសង់បាន ៥៨ រោងចក្រ និង ២០ ហត ទៀតជាទីតាំងអភិវឌ្ឍន៍សម្រាប់សំណាក់អាស្រ័យ និងសកម្មភាពពាណិជ្ជកម្មទ្រទ្រង់ និងផ្តល់រោងចក្រ ការគ្រប់គ្រង និងកម្មករ។ នៅពេលបច្ចុប្បន្ន ដីសម្រាប់សង់រោងចក្រមានទំហំពី ០.៤ ហត ទៅ ១.៦ ហត។

តំបន់អភិវឌ្ឍន៍ទាំងមូលមានទំនប់ការពារទឹកជំនន់ និងបំពាក់ទៅដោយប្រព័ន្ធលូបង្ហូរទឹកត្រឹមត្រូវ។ SEZ នេះមានប្រព័ន្ធផ្គត់ផ្គង់ទឹកស្អាត និងថាមពលអគ្គិសនីដោយខ្លួនឯង។

អនុញ្ញាតិឱ្យជួលដី ៩៩ ឆ្នាំទៅឱ្យបុគ្គលបរទេស និងក្រុមហ៊ុនបរទេសបាន ហើយការជួលនេះអាចបន្តទៅ ៩៩ ឆ្នាំ ទៀត និងអាចផ្ទេរបាន។ SEZ នេះមានផែស្ងួតមួយផងដែរ។

មានក្រុមហ៊ុនសរុបចំនួន ២៦ ក្រុមហ៊ុនមកពីប្រទេសជប៉ុន កូរ៉េខាងត្បូង សិង្ហបូរី ម៉ាឡេស៊ី និងតៃវ៉ាន់ ។ល។ បានចុះបញ្ជីចូលក្នុង SEZ នេះ។ វិស័យពាក់ព័ន្ធរួមមានរោងចក្រសំលៀកបំពាក់ ស្បែកជើង ឧស្សាហកម្មតំឡើងម៉ូតូ និងឧស្សាហកម្មចំណីអាហារ។

ការអភិវឌ្ឍន៍នៅដំណាក់កាលទី ១ បានបញ្ចប់ ហើយទំហំដីទាំងអស់ត្រូវបានគេទិញ កក់ ឬ កំពុងដំណើរការរោងចក្រ ដំណាក់កាលទី ២ បានចាប់ផ្តើមមុនគម្រោងនៅខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០១១។ SEZ ភ្នំពេញទទួលបានវិញ្ញាបនបត្រ ISO 9001 និង ISO 14001 នៅដើមឆ្នាំ ២០១០។



ប្រភព: PPSEZ

រូប ២.៣-៦: គម្រោងប្លង់ SEZ ភ្នំពេញ

២.៣.៣. និន្នាការពាណិជ្ជកម្មនៃឧស្សាហកម្មពស្តុភារ

(១) ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនតាមដីគោក និងក្រុមហ៊ុនដឹកបន្ត

១) ក្រុមហ៊ុនដឹកទំនិញតាមដីគោក

ដើមឡើយ រថយន្តដឹកទំនិញនៅកម្ពុជាគឺជារបស់ម្ចាស់អាជីវកម្មខ្លួនឯង។ ដោយសារមានកំនើនទំនិញកុងតេន័រដឹកទៅ/មកកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ស្របពេលមានកំនើនសេដ្ឋកិច្ចនៅកម្ពុជា គេក៏ស្នើរឱ្យបង្កើតជាសមាគមន៍ម្ចាស់រថយន្តដឹកទំនិញដើម្បីជួយសម្រួលដល់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនឱ្យម្ចាស់ទំនិញ/អ្នកផ្ញើរទំនិញ។ ដូចនេះ សមាគមន៍ដឹកជញ្ជូនកម្ពុជា (CAMTA) បានបង្កើតឡើង ពេលបច្ចុប្បន្ន សមាគមន៍នេះមានក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនប្រាំពីរចូលរួម ក្នុងនោះក្រុមហ៊ុនប្រាំមានផែស្ងួតខ្លួនឯង:

- ក្រុមហ៊ុន សូ-ងួន គ្រុប
- ក្រុមហ៊ុន សុ ខន
- ក្រុមហ៊ុន UNION
- ក្រុមហ៊ុនតិចស្រុន
- ក្រុមហ៊ុនតេងឡាយ
- ក្រុមហ៊ុនប៊ុកសេង
- ក្រុមហ៊ុន OL AIR

ក្រុមហ៊ុនសូ-ងួន ជាក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រធំជាងគេដែលមានឃ្លាំងទុកទំនិញទំហំ ៣.០០០ម៉^{៣} បន្ទាប់មកគឺក្រុមហ៊ុនតេងឡាយមានរថយន្តដឹកកុងតេន័រ ១៥០ គ្រឿង។

សម្រាប់ការដឹកកុងតេន័រតាមផ្លូវថ្នល់ ឧបករណ៍ចងរឹត (fastening device) ហៅថាសោរចាក់ភ្ជាប់ (twist lock pin) ជាធម្មតាគេប្រើដើម្បីចាប់ភ្ជាប់កុងតេន័រទៅកន្ទុយសណ្តោង។ ជាអកុសល ករណីខ្លះកុងតេន័រដឹកដាក់លើកន្ទុយសណ្តោងលាតមិនប្រើសោរចាក់ភ្ជាប់អ្វីទៅនៅកកម្ពុជា (មើលរូបខាងក្រោម)។

ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៣-៧: កន្ទុយសណ្តោងកុងតេន័រលាតគ្មានសោរចាក់ភ្ជាប់កុងតេន័រអ្វីទេ

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

បើទោះកន្ទុយសណ្តោងប្រើប្រាស់សោរចាក់ភ្ជាប់កុងតេន័រក៏ដោយ វានៅតែអាចធ្វើឱ្យកុងតេន័រធ្លាក់ បើសោរចាក់ភ្ជាប់កុងតេន័រនោះចាក់មិនបានត្រឹមត្រូវ អាចបណ្តាលឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់តាមផ្លូវ។ ក្រៅពីហានិភ័យគ្រោះថ្នាក់បណ្តាលមកពីធ្លាក់កុងតេន័រ នៅមានគ្រោះថ្នាក់ជាយថាហេតុផ្សេងទៀតបណ្តាលមកពីរថយន្តដឹកធុនបើកលឿននៅពេលផ្លូវបត់/កោង។ ដូចនេះ អ្នកបើកបរចាំបាច់ត្រូវមានការប្រុងប្រយត្ន័បើកបរដោយសុវត្ថិភាព និងត្រួតពិនិត្យកុងតេន័រចាប់ភ្ជាប់ទៅនឹងកន្ទុយសណ្តោងបានត្រឹមត្រូវជាប់ល្អ ការពារគ្រោះថ្នាក់ដែលអាចកើតមានជាយថាហេតុ។

២) ក្រុមហ៊ុនដឹកបន្ត (Freight Forwarder)

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

សមាគមន៍ដឹកទំនិញបន្តកម្ពុជា (CAMFFA) បានបង្កើតឡើងចាប់តាំងពីឆ្នាំ ២០០១ ហើយបានដើរតួនាទីជាអ្នកតំណាងក្រុមហ៊ុនដឹកបន្តផ្លូវការនៅកម្ពុជា។ បច្ចុប្បន្ន មានក្រុមហ៊ុន ២៥ ទៀតបានចុះឈ្មោះធ្វើជាសមាជិកសមាគមន៍នេះ។ គោលដៅសំខាន់នៃ CAMFFA មានដូចតទៅៈ-

- ជំរុញឱ្យសហគ្រាសចូលរួមក្នុងសកម្មភាពឧស្សាហកម្មដឹកបន្តតាមផ្លូវរថភ្លើង ផ្លូវគោក ផ្លូវសមុទ្រ និងអាកាស រួមមានទាំងសេវាធ្វើប្រតិវេទន៍គយ និងផ្តល់ឃ្លាំងទុកទំនិញ
- គាំទ្រ និងជួយដោះស្រាយបញ្ហា និងឧបសគ្គផ្សេងៗរបស់សមាជិកក្នុងសមាគមន៍ ដូចជាៈ-ជួយចរចារ និងធ្វើកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មជាមួយក្រុមហ៊ុនមិនមែនជាសមាជិក ដើម្បីជាប្រយោជន៍ក្នុងវង្វង់សកម្មភាពពាណិជ្ជកម្មរបស់សមាជិកសមាគមន៍
- អង្កេតតាមដានភាពប្រែប្រួលក្នុងពាណិជ្ជកម្ម និងទីផ្សារពាក់ពន្ធ័នឹងការដឹកបន្ត ទាំងក្នុង និងក្រៅកម្ពុជា ដើម្បីផ្តល់ជាអត្ថប្រយោជន៍ដល់ការពង្រឹងកិច្ចការពាណិជ្ជកម្ម ឧស្សាហកម្ម ហិរញ្ញវត្ថុ និងសេដ្ឋកិច្ច
- ចូលរួមផ្តល់មតិយោបល់ និងឯកភាពគ្នាលើបញ្ហាបច្ចេកទេស និងការអនុវត្តជាក់ស្តែង ដោះដូរពត៌មាន និងការសិក្សាស្រាវជ្រាវពាក់ពន្ធ័នឹងការដឹកបន្តទូទៅ
- បញ្ជូនស្ថិតិដែលមានការឯកភាព និង/ឬ ឯកសារ និង/ឬ ពត៌មានផ្សេងៗពាក់ពន្ធ័នឹងប្រតិបត្តិការដឹកបន្តទៅឱ្យអង្គភាពស្ថាប័នរដ្ឋ និង
- លើកស្ទួយការដឹកបន្តអន្តរជាតិទូទៅ និងជំរុញដល់សេវាដឹកបន្តក្នុងស្រុកឱ្យឈានទៅដល់បទដ្ឋានអន្តរជាតិ។

(២) ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក

១) សាឡង់តាមទន្លេមេគង្គ

បច្ចុប្បន្ន ក្រុមហ៊ុនខ្សែដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រមហាសមុទ្រធំៗនិយមប្រើប្រាស់សេវាសាឡង់ដឹកទំនិញតាមផ្លូវទន្លេមេគង្គលក្ខណៈជាក្រុមហ៊ុនដឹកបន្តពីកំពង់ផែភ្នំពេញទៅកំពង់ផែខាយម៉ែប និងកំពង់ផែហូជីមិញ។ ការដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រតាមផ្លូវនេះចាប់ផ្តើមដំបូងគេដោយក្រុមហ៊ុន Sovereign Base Logistics Holdings Co., Ltd., ដែលជាក្រុមហ៊ុនប្រតិបត្តិការសាឡង់មកពីតៃវ៉ាន់នៅខែ សីហា ឆ្នាំ ២០០២។ ក៏ប៉ុន្តែ ផ្លូវដឹកជញ្ជូននេះមិនមានការចាប់អារម្មណ៍ពីក្រុមហ៊ុនខ្សែដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រមហាសមុទ្រធំៗយូរយាមកហើយ រហូតដល់ពេល MOL បានចាប់ផ្តើមផ្តល់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទៀងទាត់ឱ្យរោងចក្រកាត់ដេរ ដើម្បីនាំចេញទំនិញរបស់ខ្លួនទៅអាមេរិចកាំងខាងជើងនៅខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០៩។ ចាប់តាំងពីពេលនោះមក

ដោយមានជំនឿទុកចិត្តលើមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូននេះរួមផ្សំនឹងការសន្សំសំចៃបានមួយកម្រិត មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនតាមសាឡាង់ត្រូវបានក្រុមហ៊ុននាំចេញសំលៀកបំពាក់ជាច្រើននៅទីក្រុងភ្នំពេញប្រើប្រាស់ ក្រុមហ៊ុនដឹកតាមសាឡាង់បានបង្កើនចំនួនសាឡាង់កាន់តែច្រើន បំពេញទៅតាមតម្រូវការសក្តានុពលរបស់រោងចក្រសំលៀកបំពាក់ និងស្បែកជើង។ ដូចនេះ ដោយទំនិញត្រូវផ្ទេរនៅកំពង់ផែខាយម៉ែប ឬ កំពង់ផែហូជីមិញ មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូននេះក្លាយជាផ្លូវប្រកបដោយការប្រកួតប្រជែងជាមួយផ្លូវដែលធ្លាប់តែដឹកឆ្លងកាត់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ឬ ផ្លូវផ្ទាល់ទៅ/មកទីក្រុងហូជីមិញ។

២) ប្រតិបត្តិករសាឡាង់

មានក្រុមហ៊ុនប្រតិបត្តិករសាឡាង់បួន* បច្ចុប្បន្នកំពុងដំណើរការសាឡាង់មានស្លាបចក្រសម្រាប់ដឹកកុងតេន័រពីកំពង់ផែភ្នំពេញទៅកំពង់ផែខាយម៉ែប-ធីវ៉ាយ/កំពង់ផែហូជីមិញតាមផ្លូវទន្លេមេគង្គ។ សាឡាង់ និងសេវាកម្មរបស់ក្រុមហ៊ុននីមួយៗមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.៣-៨ ខាងក្រោម:-

តារាង ២.៣-៨: សេវាសាឡាង់ចូលមកកំពង់ផែភ្នំពេញ

Shipping line	Frequency	Turnround	Interval (days)	Vessels deployed	Fleet capacity (TEU/ service)	Average capacity/vessel (TEU)	Number of voyages /year	Fleet capacity /year (TEU)	Calling ports	Vessel name (capacity; TEU)	Departure day
Gemadept	weekly	7	0.8	9	728	81	469	37,960	Phnom Penh-Cai Mep-Ho Chi Minh-Phnom Penh	Gemadept 18 (112) Song Xanh 18 (112) Phuoc Long 16 (72) Phuoc Long 18 (72) Phuoc Long 20 (72) Phuoc Long 22 (72) Phuoc Long 24 (72) Phuoc Long 26 (72) Phuoc Long 28 (72)	Mon, Fri, Sat
Sovereign Base Logistics	weekly	7	2.3	3	312	104	156	16,269	Phnom Penh-Cai Mep-Ho Chi Minh-Phnom Penh	Golden Fortune 1 (96) Golden Fortune 2 (96) Golden Fortune 8 (120)	Thu, Sat
SNP-Cypress	weekly	7	3.5	2	168	84	104	8,760	Phnom Penh-Cai Mep-Ho Chi Minh-Phnom Penh	Tay Nam 08 (84) Cai Mep 06 (84)	Tue, Sat
Hai Minh	weekly	7	7.0	1	72	72	52	3,754	Phnom Penh-Cai Mep-Ho Chi Minh-Phnom Penh	Hai Minh 08 (72)	n/a
Mekong River Waterway Total				15	1,280	85	782	66,743			

ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

ក្នុងចំនោមក្រុមហ៊ុនទាំង ៤ មានតែក្រុមហ៊ុន Sovereign Base Logistics ទេបានចុះបញ្ជីនៅកម្ពុជាធ្វើប្រតិបត្តិការសាឡាង់ទង់ជាតិកម្ពុជា។ ក្រុមហ៊ុនបីផ្សេងទៀតចុះបញ្ជីនៅវៀតណាម ហើយធ្វើប្រតិបត្តិការសាឡាង់ទង់ជាតិវៀតណាម។

*កំណត់សំគាល់: តាមរយៈការសាកសួរភាគីពាក់ពន្ធ័ផ្សេងៗនៅខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០១១ ក្រុមសិក្សាគម្រោងបានរកឃើញថាក្រុមហ៊ុន Hai Minh ដែលជាក្រុមហ៊ុនប្រតិបត្តិការសាឡាង់មួយក្នុងចំនោម ៤ នោះ បានចាប់ផ្តើមធ្វើប្រតិបត្តិការសាឡាង់រវាងកម្ពុជា និងវៀតណាម មើលការពិពណ៌នាលំអិតនៅចំណុច ២.៧.២ (៣)-៣។

ក្រុមហ៊ុនទាំងបួននេះមានសាឡាង់ធ្វើប្រតិបត្តិការសរុបទាំងអស់ ១៥។ សេវាកម្មរបស់គេមិនស៊ីវជាខុសប្លែកពីគ្នាប៉ុន្មានទេ ពោលគឺសាឡាង់មួយត្រូវត្រឡប់មកវិញនៅរយៈពេល ៧ ថ្ងៃនៅផ្លូវដដែល និងប្រើប្រាស់កំពង់ផែដដែល។ សាឡាង់ភាគច្រើនចូលកំពង់ផែភ្នំពេញនៅព្រឹកថ្ងៃសុក្រ ថ្ងៃសៅរ៍ ឬ អាទិត្យ ដើម្បីត្រៀមដាក់សំលៀកបំពាក់ពីរោងចក្រកាត់ដេរ ដែលជាធម្មតាគេរៀបចំដាក់ចូលក្នុងកុងតេន័រពីថ្ងៃព្រហស្បត្តិ៍ដល់ថ្ងៃសៅរ៍ ទៅតាមការបញ្ជាទិញជាប្រចាំសប្តាហ៍ពីអ្នកទិញនៅបរទេស។

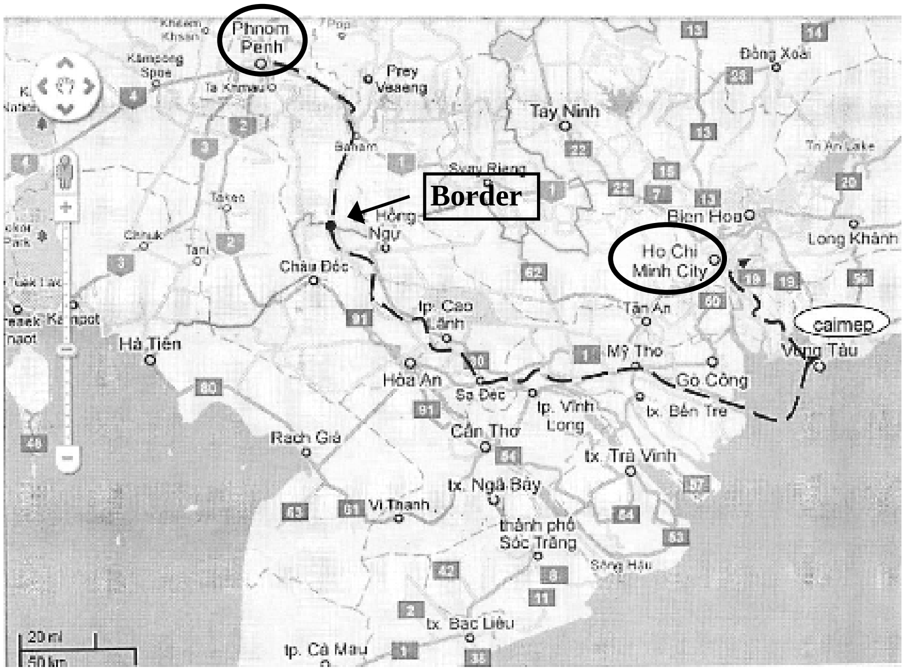
៣) លក្ខណៈពិសេសនៃសាឡង់

សាឡង់មួយអាចមានសមត្ថភាពផ្ទុកបានពី ៧២ TEU ទៅ ១២០ TEU។ ទំហំសាឡង់ប្រតិបត្តិការដោយក្រុមហ៊ុន Sovereign Base Logistics មានបង្ហាញក្នុងប្រអប់ខាងក្រោម។ សាឡង់មួយៗមានជំរៅស៊ីទឹកស្រាល អាចបើកបរនៅតាមទន្លេមេគង្គបាននៅរដូវប្រាំង។

ឈ្មោះសាឡង់	សមត្ថភាពផ្ទុក (TEU)	ប្លង់ចំណុះផ្ទុក	DWT	LOA (ម)	ទទឹង (ម)	ជំរៅស៊ីទឹក (ម)	ចំនួននាវិក
Golden Fortune 1 Golden Fortune 2	96	6 (L) x 4 (W) x 4 (H)	1,500	49.82	12.98	3.60	8
Golden Fortune 8	120	6 (L) x 5 (W) x 4 (H)	1,854	49.82	15.60	3.60	8

៤) ផ្លូវនាវាចរណ៍ និងរយៈពេលបើកបរ

ផ្លូវនាវាចរណ៍សម្រាប់សាឡង់មានពណ៌នាក្នុងរូប ២.៣-៨ ខាងក្រោម។ បន្ទាប់ពីចេញផុតពីទន្លេមេគង្គចូលទៅដល់សមុទ្រ សាឡង់ត្រូវបើកបន្តចូលទៅច្រកសមុទ្រសំដៅកំពង់ផែខាយម៉េប។ រយៈពេលបើកទៅមកត្រូវចំណាយពេល ៧ ថ្ងៃ ពីទីក្រុងភ្នំពេញ-ខាយម៉េប-ហូជីមិញ-ភ្នំពេញ។ រយៈពេលបើកឆ្លងកាត់ពីភ្នំពេញទៅខាយម៉េបប្រហែល ៣៦ ម៉ោង។



Source: Google, Sovereign Base Logistics Holdings Co., Ltd.

រូប ២.៣-៨: ផ្លូវបើកបរសាឡង់

ចំណតផែដែលត្រូវចូលចតនៅកំពង់ផែខាយម៉េប/ហូជីមិញប្រែប្រួលទៅតាមគោលដៅទំនិញដឹក។ សាឡង់បើកបរពីកំពង់ផែភ្នំពេញទៅកំពង់ផែខាយម៉េបចំណាយពេលប្រហែល ២៥ ម៉ោង និងទៅកំពង់ផែហូជីមិញចំណាយ ៣៣ ម៉ោង។ តារាងខាងក្រោមបង្ហាញពីកាលវិភាគបើកបរសាឡង់ជាឧទាហរណ៍។

Sunday	01:00	ETD	Phnom Penh
Sunday	07:00 09:00	ETA ETD	Border Border
Monday	02:00 05:00	ETA ETD	Cai Mep Cai Mep
Monday Wednesday	10:00 24:00	ETA ETD	Ho Chi Minh Ho Chi Minh
Friday	07:00 09:00	ETA ETD	Border Border
Friday	20:00	ETA	Phnom Penh

បច្ចុប្បន្ន សាឡង់ចំណាយពេល ២ ម៉ោងនៅច្រកព្រំដែនកម្ពុជា/វៀតណាមសម្រាប់ទាំងការដឹកចូល និងដឹកចេញ។ នៅច្រកព្រំដែន ក្រុមហ៊ុនសាឡង់តម្រូវឱ្យដាក់និវេទន៍ទំនិញ (cargo manifest) ឱ្យគេត្រួតពិនិត្យដូចគ្នាទៅនឹងកំពង់ផែដែរ។

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

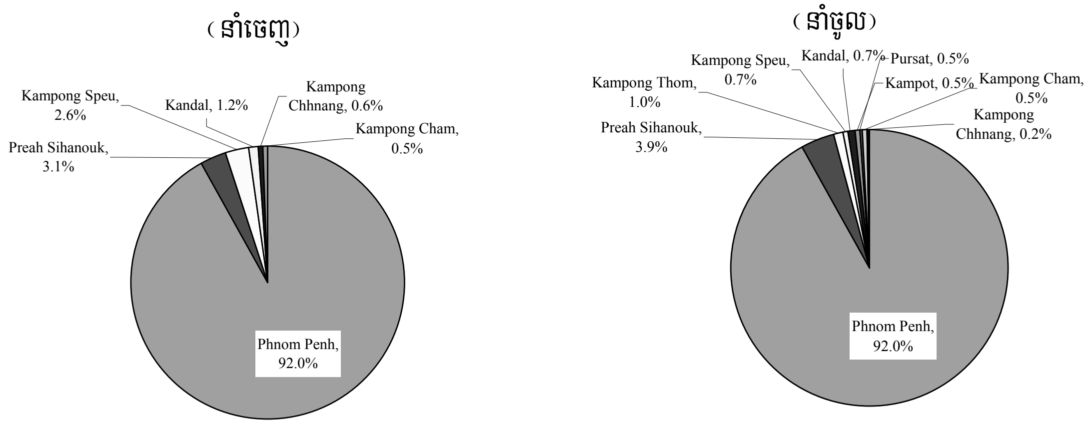
ការសម្របសម្រួលការធ្វើបែបបទនៅច្រកព្រំដែននឹងយកទៅពិភាក្សាគ្នានៅ"គណៈកម្មាធិការសម្របសម្រួលនាវាចរណ៍តាមទន្លេមេគង្គ" ដែលនឹងត្រូវធ្វើឡើងនៅឆ្នាំ ២០១២ អនុលោមទៅតាមប្បញ្ញត្តិជំពូក ៤ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងដែលបានលើកឡើង។ ទទួលបានការតែងតាំងជាសមាជិកលេខាធិការដ្ឋានមួយក្នុងចំនោមលេខាធិការដ្ឋាន ២ របស់គណៈកម្មាធិការនេះ ក.ស.ភ.ព ត្រូវគេរំពឹងថានឹងមានតួនាទីសំខាន់ក្នុងការពិភាក្សានេះ។

២.៣.៤. ការដឹកទំនិញសមុទ្រតាមដីគោកលើកដាក់នៅកំពង់ផែកម្ពុជា

(១) ការដឹកជញ្ជូនទំនិញនៅតំបន់ដីគោកសម្រាប់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

ក.ស.ស និង ក.ស.ភ.ព និងក្រុមសិក្សាគម្រោងបានធ្វើការអង្កេតពីការដឹកជញ្ជូនទំនិញកុងតេន័រនៅតំបន់ដីគោកដឹកចេញពីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែភ្នំពេញ។

រូប ២.៣-៩ បង្ហាញពីលទ្ធផលនៃការអង្កេតនេះសម្រាប់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។ ចំពោះការនាំចេញ និងនាំចូល កុងតេន័រជាង ៩០% ត្រូវគេដឹកទៅកាន់/ពីភ្នំពេញ ដែលមានរោងចក្រកាត់ដេរច្រើននាំចេញផលិតផលរបស់ខ្លួនទៅសហរដ្ឋអាមេរិច និងសហភាពអឺរ៉ុប និងនាំចូលមកវិញនូវវត្ថុធាតុដើមពីអាស៊ីបូព៌ា។ ទំនិញនាំចេញ/នាំចូលពីខេត្តព្រះសីហនុ ដែលកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុអាចលើកដាក់បានដោយគ្មានការប្រកួតប្រជែង មានតិចជាង ៤%។



យោងៈ ចំនួនកុងតេន័រផ្ទុកពេញនៅឆ្នាំ ២០១០

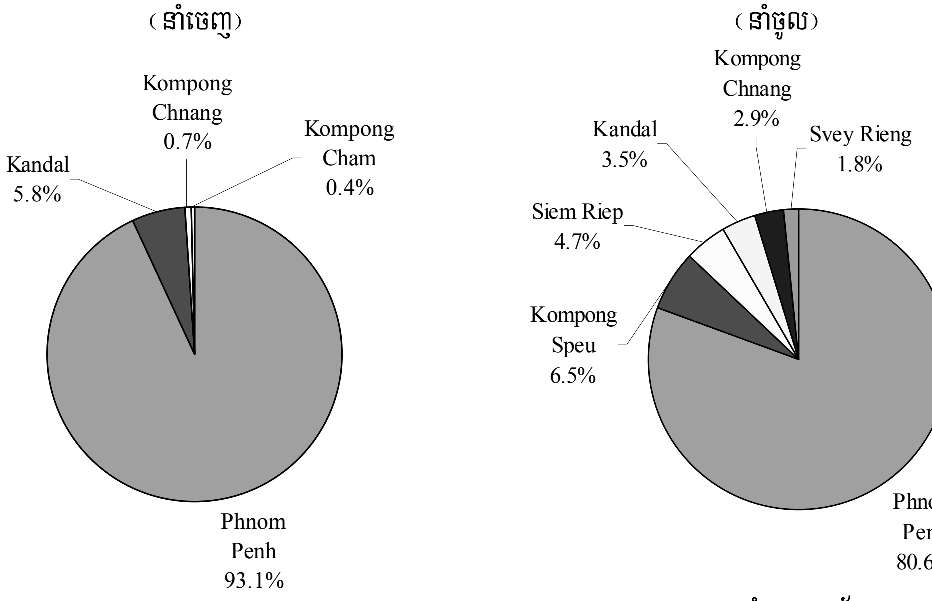
នាំចេញ	62,371 TEU
នាំចូល	96,005 TEU

ប្រភពៈ ក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៣-៩ៈ ខេត្តប្រភពទំនិញកុងតេន័រលើកដាក់នៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

(២) ការដឹកជញ្ជូនទំនិញនៅតំបន់ដីគោកសម្រាប់កំពង់ផែភ្នំពេញ

រូប ២.៣-១០ បង្ហាញពីលទ្ធផលនៃការអង្កេតនេះសម្រាប់កំពង់ផែភ្នំពេញ។ ចំពោះការនាំចេញ កុងតេន័រជាង ៩០% គឺមកពីភ្នំពេញ យោងទៅតាមទិន្នន័យអង្កេតរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ដោយឡែក គោលដៅទំនិញនាំចូលឆ្លងកាត់កំពង់ផែភ្នំពេញមិនសូវជាមានច្រើនដូចទំនិញនាំចូលឆ្លងកាត់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុទេ។



យោងៈ ចំនួនកុងតេន័រផ្ទុកពេញនៅឆ្នាំ ២០១០

នាំចេញ	24,276 TEU
នាំចូល	21,369 TEU

ប្រភពៈ ក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៣-១០ៈ ខេត្តប្រភពទំនិញកុងតេន័រលើកដាក់នៅកំពង់ផែភ្នំពេញ

២.៣.៩. ការដឹកទំនិញឆ្លងកាត់ព្រំដែន

ផ្លូវដឹកទំនិញឆ្លងកាត់ព្រំដែនសំខាន់ៗទៅ និងមកកម្ពុជាមានដូចជាៈ- ១) បាវិត-ម៉ុកបៃ ២) ប៉ោយប៉ែត-អារ៉ាញ់យ៉ា ប្រាថេត និង ៣) កោះកុង-ហាត់លេក។ បរិមាណទំនិញដួញដូរនៅឆ្នាំ ២០០៩/២០១០ ដឹកតាមផ្លូវដឹកជញ្ជូនទាំងបីនេះមាន បង្ហាញដូចខាងក្រោម។ ការវិភាគក្នុងផ្នែកនេះគឺផ្អែកទៅតាមស្ថិតិពន្ធគយនៅប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យតាមច្រកព្រំដែននីមួយៗ។ ដូច នេះទំនិញធ្វើប្រតិវេទន៍គយនៅដីគោកដូចជានៅទីក្រុងភ្នំពេញមិនគិតចូលក្នុងទិន្នន័យនេះទេ។ បរិមាណទំនិញឆ្លងកាត់ព្រំដែន ជាក់ស្តែងមានចំនួនច្រើនជាងទិន្នន័យដែលបានវិភាគខាងក្រោម។

១) ផ្លូវដឹកជញ្ជូនបាវិត-ម៉ុកបៃ

បរិមាណទំនិញនាំចេញសរុបនៅឆ្នាំ ២០១០ មាន ៤.១០៦ តោន ក្នុងនោះ ៣.៣៩២ តោន (៨៣%) ជា "ទំនិញវាយនភណ្ឌ" (សំលៀកបំពាក់) និង ៣១១ តោន (៨%) ជា "ផលិតផលបន្លែ" (គ្រាប់ប្រេង ។ល។), ចំណែកទំនិញនាំចូលនៅឆ្នាំ ២០១០ មានសរុប ៣២.៥៤០ តោន ក្នុងនោះ ១៨.៣៥៨ តោន (៥៦%) ជា "វាយនភណ្ឌ និងទំនិញវាយនភណ្ឌ" (កម្បាស ។ល។), ២.៨៧៣ តោន (៩%) ជា "ផលិតផលបន្លែ" (ស្លៃ ។ល។), ២.៧៩៥ តោន (៩%) ជា "ផលិតផលគីមី" (កាបូណាត ។ល។), និង ២.៥៧១ តោន (៨%) ជា "គ្រឿងម៉ាស៊ីន ឬ ផលិតផលពាក់ពន្ធ័" (ម៉ូទ័រអេឡិចត្រូនិច)។

តារាង ២.៣-៩: បរិមាណទំនិញជួញដូរដឹកតាមផ្លូវបាវិត-ម៉ុកបៃ (ឆ្នាំ ២០០៩/២០១០)

ឯកតា: តោន

ឆ្នាំ	២០០៩		២០១០	
ប្រភេទមុខទំនិញ	នាំចេញ	នាំចូល	នាំចេញ	នាំចូល
សត្វរស់ និង ផលិតផលនៃរជ្ជៈសត្វ	9	0	0	0
ផលិតផលនៃរុក្ខជាតិ	0	4,341	311	2,873
ខ្លាញ់ និងប្រេងបានមកពីសត្វ ឬបន្លែ ផលិតផលបំបែក ខ្លាញ់ចំរាញ់រួចអាច យកមកប្រើបាន ក្រមួនសត្វ ឬបន្លែ	0	0	0	0
ផលិតផលឧស្សាហកម្មភេសជ្ជៈ វត្ថុរាវមានជាតិស្រវឹង ទឹកខ្មេះ ថ្នាំជក់ និង ផលិតផលជំនួសថ្នាំជក់	0	478	0	68
ផលិតផលជាតិរ៉ែ	0	529	28	482
ផលិតផលឧស្សាហកម្មគីមី ឬ ដែលមានទំនាក់ទំនងជាមួយគ្នា	3	3,979	2	2,795
វត្ថុធាតុប្លាស្ទិក និង កៅស៊ូ	411	1,864	1	1,188
ស្បែកសំលាប់ ស្បែកមានរោម និង វត្ថុធ្វើពីស្បែក ទមនិញសម្រាប់ធ្វើ ដំណើរ កាបូបយួរដៃ និងប្រអប់ដាក់ស្រដៀងគ្នា ផលិតផលធ្វើពីពោះវៀន សត្វ	110	182	0	45
ឈើ និងផលិតផលកែច្នៃពីឈើ ធ្យូងឱស ឆ្នុក ផលិតផលធ្វើពីឆ្នុក ផលិត ផលធ្វើពីចំបើង ក្រង កន្ត្រក កញ្ច្រែង	0	83	0	114
ម្សៅឈើ ក្រដាស និងសំភារៈសែលុយឡូសសសៃផ្សេងៗ ក្រដាស (កាក សំណល់ និងបោះចោល) ឬ ក្រដាសក្រាស់ៗ ផ្ទាំងក្រដាសកាតុង	6	2,228	6	794
វត្ថុវាយនភណ្ឌ និង ស្នាដៃពីវត្ថុធាតុទាំងនោះ	1,624	11,954	3,392	18,358
ស្បែកជើង គ្រឿងប្រដាប់ពាក់លើក្បាល ឆត្រ័ ឆត្រ័ការពារកំដៅថ្ងៃ ឈើ ច្រត់ កៅអីធ្វើពីផ្តៅ ផ្តៅ ផលិតផលធ្វើពីផ្តៅវល្លិ៍ផ្សេងៗ ផ្កាសិប្បនិម្មិត ផលិតផលពីសក់មនុស្ស	577	583	0	370
វត្ថុធ្វើថ្ម ម្នាងសិលា ស៊ីម៉ងត៍ កែវ និងផលិតផលប្រហាក់ប្រហែល	0	368	0	499
គុជធម្មជាតិ ឬ កែឆ្នៃរ ត្បូងថ្មមានតម្លៃ ឬតម្លៃថោក លោហៈធាតុមាន តម្លៃ ដុំលោហៈធាតុមានតម្លៃ នឹងផលិតផលធ្វើពីដុំនេះ គ្រឿងអល័ង្កា កាក់កាឡៃ	0	1	0	1
លោហធាតុធម្មតា និង វត្ថុធ្វើពីលោហធាតុទាំងនោះ	860	2,249	0	431

ម៉ាស៊ីន និងគ្រឿងប្រដាប់ សំភារៈអគ្គិសនី គ្រឿងបន្ទាប់បន្សំ គ្រឿង សំលេង ទូរទស្សន៍ ម៉ាស៊ីនថតសំលេង ម៉ាស៊ីនថតចំលង គ្រឿងបន្ទាប់បន្សំ និងគ្រឿងបន្លាស់ផ្សេងៗ	456	66,025	123	2,571
រថយន្ត យន្តហោះ នាវា គ្រឿងបរិក្ខាដឹកជញ្ជូនបន្ទាប់បន្សំ	6,324	3,787	237	980
ឧបករណ៍ និងបរិធានអុបទិក ឧបករណ៍វេជ្ជសាស្ត្រ ខ្សែភាពយន្ត វាស់ស្ទង់ ឧបករណ៍វះកាត់ នាឡិកាភ្ជួរជញ្ជាំង និងនាឡិកាដៃ គ្រឿងភ្លេង គ្រឿង បន្ទាប់បន្សំ និងគ្រឿងបន្លាស់	3	139	4	115
សាស្ត្រាវុធ គ្រាប់រំសេវ និង បំណែក	0	7	0	0
ទំនិញ និង ផលិតផលផ្សេងៗ	29	687	0	857
វត្ថុសិល្បៈ សម្ភារកម្ម ឬ វត្ថុបូរាណ	0	0	0	0
កិច្ចប្រតិបត្តិការពិសេសដែលមិនចែងក្នុងកន្លែងដទៃ	0	4	2	0
(សរុប)	10,413	99,488	4,106	32,540

ប្រភព: អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ

២) ផ្លូវដឹកជញ្ជូនប៉ោយប៉ែត-អារ៉ាញ់យ៉ាប្រថេត

បរិមាណទំនិញនាំចេញសរុបនៅឆ្នាំ ២០១០ មាន ១១.៤៥០ តោន ក្នុងនោះ ៣.៣០២ តោន (២៩%) ជា "ថ្មគ្រួស/ផ្លាស្ទិ/ស៊ីម៉ង់ត៍" (ផលិតផលសេរ៉ាមិច), ៣.០៩៧ តោន (២៧%) ជា "ផលិតផលគីមី" (ជី), ២.៤៣៩ តោន (២១%) ជា "វាយនភណ្ឌ និងទំនិញវាយនភណ្ឌ" (សំលៀកបំពាក់) និង ៦៨៤ តោន (៦%) ជា "រថយន្ត ឬ គ្រឿងបរិក្ខាដឹកជញ្ជូន" (រថយន្តប្រើប្រាស់ក្នុងគោលបំណងពិសេស ។ល។)។ ចំណែកទំនិញនាំចូលនៅឆ្នាំ ២០១០ សរុបមាន ៧៨១.៨៩៨ តោន។ ក្នុងនោះ ៤៥៦.៧០៧ តោន (៥៨%) ជា "ទំនិញរ៉ែ" (ស៊ីម៉ង់ត៍), ៩១.១៣១ តោន (១២%) ជា "ផលិតផលគីមី" (ជី ។ល។), ៧៧.១០៥ តោន (១០%) ជា "ចំណីអាហារ/ភេសជ្ជៈ" (ចំណីសត្វ ។ល។) និង ៦៥.៦៧៤ តោន (៨%) ជា "ថ្មគ្រួស/ផ្លាស្ទិ/ ស៊ីម៉ង់ត៍" (ផលិតផលសេរ៉ាមិច)។

តារាង ២.៣-១០: បរិមាណទំនិញជួញដូរដឹកតាមផ្លូវប៉ោយប៉ែត-អារ៉ាញ់យ៉ាប្រថេត (ឆ្នាំ ២០០៩/២០១០)

ឯកតា: តោន

ឆ្នាំ	២០០៩		២០១០	
ប្រភេទមុខទំនិញ	នាំចេញ	នាំចូល	នាំចេញ	នាំចូល
សត្វរស់ និង ផលិតផលនៃរជ្ជៈសត្វ	193	90	0	3,809
ផលិតផលនៃរុក្ខជាតិ	50	15,072	50	9,716
ខ្លាញ់ និងប្រេងបានមកពីសត្វ ឬបន្លែ ផលិតផលបំបែក ខ្លាញ់ចំរាញ់រួចអាច យកមកប្រើបាន ក្រមួនសត្វ ឬបន្លែ	0	332	0	140
ផលិតផលឧស្សាហកម្មភេសជ្ជៈ វត្ថុរាវមានជាតិស្រវឹង ទឹកខ្មេះ ថ្នាំជក់ និង ផលិតផលជំនួសថ្នាំជក់	0	83,537	1	77,105
ផលិតផលជាតិរ៉ែ	0	505,089	0	456,707
ផលិតផលឧស្សាហកម្មគីមី ឬ ដែលមានទំនាក់ទំនងជាមួយគ្នា	1,905	74,601	3,097	91,131
វត្ថុធាតុប្លាស្ទិក និង កៅស៊ូ	5	2,846	6	4,230
ស្បែកសំលាប់ ស្បែកមានរោម និង វត្ថុធ្វើពីស្បែក ទមនិញសម្រាប់ធ្វើ ដំណើរ កាបូបយួរដៃ និងប្រអប់ដាក់ស្រដៀងគ្នា ផលិតផលធ្វើពីពោះវៀន សត្វ	165	83	194	254
ឈើ និងផលិតផលកែឆ្នៃពីឈើ ធ្យូងឱស ឆ្នុក ផលិតផលធ្វើពីឆ្នុក ផលិត ផលធ្វើពីចំបើង ក្រង កន្ទ្រក កញ្ច្រែង	0	331	0	708
ម្សៅឈើ ក្រដាស និងសំភារៈសែលុយឡូសសរសៃផ្សេងៗ ក្រដាស (កាក សំណល់ និងបោះចោល) ឬ ក្រដាសក្រាស់ៗ ផ្ទាំងក្រដាសកាតុង	1,000	16,565	1,100	20,707
វត្ថុវាយនភណ្ឌ និង ស្នាដៃពីវត្ថុធាតុទាំងនោះ	2,349	6,702	2,439	10,614

ស្បែកជើង គ្រឿងប្រដាប់ពាក់លើក្បាល ឆត្រ័ ឆត្រ័ការពារកំដៅថ្ងៃ ឈើច្រត់ កៅអីធ្វើពីផ្តៅ ផ្តៅ ផលិតផលធ្វើពីផ្តៅវល្លិ៍ផ្សេងៗ ផ្កាសិប្បនិម្មិត ផលិតផលពីសក់មនុស្ស	0	22	0	29
វត្ថុធ្វើថ្ម ម្នាងសិលា ស៊ីម៉ងត៍ កែវ និងផលិតផលប្រហាក់ប្រហែល	1,753	76,600	3,302	65,674
គុជធម្មជាតិ ឬ កែឆ្នៃ ត្បូងថ្មមានតម្លៃ ឬតម្លៃថោក លោហៈធាតុមាន តម្លៃ ដុំលោហៈធាតុមានតម្លៃ និងផលិតផលធ្វើពីដុំនេះ គ្រឿងអលង្ការ កាក់កាឡៃ	0	0	0	0
លោហធាតុធម្មតា និង វត្ថុធ្វើពីលោហធាតុទាំងនោះ	346	17,660	284	5,008
ម៉ាស៊ីន និងគ្រឿងប្រដាប់ សំភារៈអគ្គិសនី គ្រឿងបន្ទាប់បន្សំ គ្រឿង សំលេង ទូរទស្សន៍ ម៉ាស៊ីនថតសំលេង ម៉ាស៊ីនថតចំលង គ្រឿងបន្ទាប់បន្សំ និងគ្រឿងបន្លាស់ផ្សេងៗ	1,485	8,367	331	18,386
រថយន្ត យន្តហោះ នាវា គ្រឿងបរិក្ខាដឹកជញ្ជូនបន្ទាប់បន្សំ	1,277	11,632	684	17,122
ឧបករណ៍ និងបរិធានអុបទិក ឧបករណ៍វេជ្ជសាស្ត្រ ខ្សែភាពយន្ត វាស់ស្ទង់ ឧបករណ៍វះកាត់ នាឡិកាភ្ជួរជញ្ជាំង និងនាឡិកាដៃ គ្រឿងភ្លេង គ្រឿងបន្ទាប់បន្សំ និងគ្រឿងបន្លាស់	12	25	0	47
សាស្ត្រាវុធ គ្រាប់រំសេវ និង បំណែក	0	0	0	0
ទំនិញ និង ផលិតផលផ្សេងៗ	0	2,304	0	508
វត្ថុសិល្បៈ សម្ភារកម្ម ឬ វត្ថុបុរាណ	1	0	1	1
កិច្ចប្រតិបត្តិការពិសេសដែលមិនចែងក្នុងកន្លែងដទៃ	0	23	0	0
(សរុប)	10,541	821,881	11,490	781,898

ប្រភព: អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ

៣) ផ្លូវដឹកជញ្ជូនកោះកុង-ហាត់ឡេក

បរិមាណទំនិញនាំចេញសរុបនៅឆ្នាំ ២០១០ មាន ៣៧៩.៨០៣ តោន ក្នុងនោះ ២៦៩.៦០០ តោន (៧១%) ជា "ផលិតផលរ៉ែ" (ខ្សាច់ធម្មជាតិ) និង ៩៥.០១៩ តោន (២៥%) ជា "រថយន្ត ឬ គ្រឿងបរិក្ខាសម្រាប់ដឹកជញ្ជូន" (កប៉ាល់ និង កាណូត)។ ចំណែកទំនិញនាំចេញនៅឆ្នាំ ២០១០ សរុបមាន ១៣១.៤៨០ តោន ក្នុងនោះ ១០៦.៨៣០ តោន (៨១%) ជា "ផលិតផលរ៉ែ" (ស៊ីម៉ង់ត៍) និង ៨.៨០២ តោន (៧%) ជា "ផលិតផលរ៉ែ" (ជី ។ល។)។

តារាង ២.៣-១១: បរិមាណទំនិញដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវកោះកុង-ហាត់ឡេក (ឆ្នាំ ២០០៩/២០១០)

ឯកតា: តោន

ឆ្នាំ	២០០៩		២០១០	
ប្រភេទមុខទំនិញ	នាំចេញ	នាំចូល	នាំចេញ	នាំចូល
សត្វរស់ និង ផលិតផលនៃរជ្ជៈសត្វ	0	1,025	0	1,150
ផលិតផលនៃរុក្ខជាតិ	0	0	0	1,000
ខ្លាញ់ និងប្រេងបានមកពីសត្វ ឬបន្លែ ផលិតផលបំបែក ខ្លាញ់ចំរាញ់រួចអាចយកមកប្រើបាន ក្រមួនសត្វ ឬបន្លែ	0	195	0	84
ផលិតផលឧស្សាហកម្មភេសជ្ជៈ វត្ថុរាវមានជាតិស្រវឹង ទឹកខ្មេះ ថ្នាំជក់ និង ផលិតផលជំនួសថ្នាំជក់	0	3,281	14,000	4,753
ផលិតផលជាតិរ៉ែ	940,800	64,913	269,600	106,830
ផលិតផលឧស្សាហកម្មគីមី ឬ ដែលមានទំនាក់ទំនងជាមួយគ្នា	0	31,082	0	8,802
វត្ថុធាតុប្លាស្ទិក និង កៅស៊ូ	509	154	0	296
ស្បែកសំលាប់ ស្បែកមានរោម និង វត្ថុធ្វើពីស្បែក ទំនិញសម្រាប់ធ្វើដំណើរកាបូបយួរដៃ និងប្រអប់ដាក់ស្រដៀងគ្នាផលិតផលធ្វើពីពោះវៀនសត្វ	0	0	0	0

ឈើ និងផលិតផលកែច្នៃពីឈើ ធ្យូងឈើ ឆ្នុក ផលិតផលធ្វើពីឆ្នុក ផលិតផលធ្វើពីចំបើង ក្រង កន្ទ្រក កញ្ច្រែង	1,900	0	0	0
ម្សៅឈើ ក្រដាស និងសំភារៈសែលុយឡូសសសៃផ្សេងៗ ក្រដាស (កាកសំណល់ និងបោះចោល) ឬ ក្រដាសក្រាស់ៗ ផ្ទាំងក្រដាសកាតុង	0	0	0	1
វត្ថុវាយនភណ្ឌ និង ស្នាដៃពីវត្ថុធាតុទាំងនោះ	0	3	0	21
ស្បែកជើង គ្រឿងប្រដាប់ពាក់លើក្បាល ឆត្រ័ ឆត្រ័ការពារកំដៅថ្ងៃ ឈើច្រត់ កៅអីធ្វើពីផ្តៅ ផ្តៅ ផលិតផលធ្វើពីផ្តៅវល្លិផ្សេងៗ ផ្កាសិប្បនិម្មិត ផលិតផលពីសក់មនុស្ស	0	0	0	0
វត្ថុធ្វើថ្ម ម្នាងសិលា ស៊ីម៉ងត៍ កែវ និងផលិតផលប្រហាក់ប្រហែល	0	1	0	1,311
គុជធម្មជាតិ ឬ កែច្នៃ ត្បូងថ្មមានតម្លៃ ឬតម្លៃថោក លោហៈធាតុមានតម្លៃ ដុំលោហៈធាតុមានតម្លៃ និងផលិតផលធ្វើពីដុំនេះ គ្រឿងអលង្ការ កាក់កាឡៃ	0	0	0	0
លោហធាតុធម្មតា និង វត្ថុធ្វើពីលោហធាតុទាំងនោះ	0	64,206	128	2,621
ម៉ាស៊ីន និងគ្រឿងប្រដាប់ សំភារៈអគ្គិសនី គ្រឿងបន្ទាប់បន្សំ គ្រឿងសំលេង ទូរទស្សន៍ ម៉ាស៊ីនថតសំលេង ម៉ាស៊ីនថតចំលង គ្រឿងបន្ទាប់បន្សំ និងគ្រឿងបន្លាស់ផ្សេងៗ	780	1,395	1056	935
ថ្រយន្ត យន្តហោះ នាវា គ្រឿងបរិក្ខាដឹកជញ្ជូនបន្ទាប់បន្សំ	60,631	110,470	95,019	4,416
ឧបករណ៍ និងបរិធានអុបទិក ឧបករណ៍វេជ្ជសាស្ត្រ ខ្សែភាពយន្ត វាស់ស្ទង់ ឧបករណ៍វះកាត់ នាឡិកាភ្ជួរជញ្ជាំង និងនាឡិកាដៃ គ្រឿងភ្លេង គ្រឿងបន្ទាប់បន្សំ និងគ្រឿងបន្លាស់	0	2	0	31
សាស្ត្រាវុធ គ្រាប់រំសេវ និង បំណែក	0	0	0	0
ទំនិញ និង ផលិតផលផ្សេងៗ	0	0	0	130
វត្ថុសិល្បៈ សម្ហូហកម្ម ឬ វត្ថុបុរាណ	0	0	0	0
កិច្ចប្រតិបត្តិការពិសេសដែលមិនថែងក្នុងកន្លែងដទៃ	0	0	0	0
(សរុប)	1,004,619	276,728	379,803	131,480

ប្រភព: អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ

២.៣.៦. ទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រនៅកម្ពុជា

(១) ទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រចេញពី/មកកម្ពុជា

ក្រុមសិក្សាគម្រោងបានធ្វើការប៉ាន់ប្រមាណពីទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រសរុបមក/ចេញពីកម្ពុជា។ “ទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រ” ក្នុងរបាយការណ៍នេះសំដៅលើទំនិញដឹកជញ្ជូនតាមនាវា តិចបំផុតបានមួយដង ក្នុងផ្លូវដឹកជញ្ជូនពីប្រភពទំនិញរហូតដល់គោលដៅទំនិញ។ ដូចនេះ ទំនិញដឹកចេញពីកម្ពុជាទៅប្រទេសចិនតាមផ្លូវជាតិលេខ ១ និងឆ្លងកាត់កំពង់ផែហូជីមិញ ឬទំនិញដឹកពីកំពង់ផែសមុទ្រទឹកជ្រៅកម្ពុជាទៅកំពង់ផែហូជីមិញតាមផ្លូវសមុទ្រគឺជាប្រភេទទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រ ចំណែកទំនិញដឹកពីកំពង់ផែភ្នំពេញទៅគោលដៅចុងក្រោយនៅកំពង់ផែហូជីមិញតាមសាឡង់ឆ្លងកាត់ផ្លូវទន្លេមិនមែនជាទំនិញដឹកតាមសមុទ្រទេ។ គេប៉ាន់ស្មានបរិមាណទំនិញដឹកតាមសមុទ្រតាមលក្ខណៈដូចខាងក្រោមៈ-

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

ក្រឡោន A ក្នុងតារាង ២.៣-១២ និងតារាង ២.៣-១៣ បង្ហាញពីបរិមាណទំនិញជួញដូររបស់កម្ពុជានៅឆ្នាំ ២០១០

ស្រង់ចេញពីសៀវភៅស្ថិតិរៀបចំដោយ GDCE ។ មុនពេលធ្វើការប៉ាន់ស្មានពីបរិមាណទំនិញដឹកតាមសមុទ្រ គេត្រូវកែតម្រូវទិន្នន័យដូចខាងក្រោម (មើលក្រឡោន B ក្នុងតារាង)

- មាន "ថ្មលាប និងឥដ្ឋក្រាល ឥដ្ឋការ៉ូបាត និងការ៉ូជញ្ជាំង ឥដ្ឋរលោងមានក្បាច់ផ្កាផ្សេងៗ" ប្រហែល ២០ លានតោន ស្មើរទៅនឹង ៨០% នៃបរិមាណនាំចូលសរុបត្រូវបាននាំចូលពីប្រទេសចិន នៅឆ្នាំ ២០១០។ ចំនួននាំចូលដ៏ច្រើនសន្ធឹកសន្ធាប់នេះត្រូវដកចេញ ដោយចំនួនទាំងនេះមិនបានដាក់បញ្ចូលក្នុងស្ថិតិគយទេនៅឆ្នាំមុនៗ គេសន្មត់ថាជាលំហូរទំនិញកម្រមាន ឬស្ថិតិមិនយកជាការ (កូដ ១៣ ក្នុងតារាង ២.៣-១២)
- នាវានាំចេញប្រហែល ១០៣ ពាន់តោន និងនាំចូល ២២ ពាន់តោន ត្រូវដកចេញពីទិន្នន័យនេះ ដោយលំហូរនេះកើតឡើងដោយគេគិតទៅលើសញ្ជាតិនាវាធ្វើពាណិជ្ជកម្ម មិនបង្ហាញពីការដឹកទំនិញអ្វីទេក្នុងទឹកដីកម្ពុជា (កូដ ១៧ ក្នុងតារាង ២.៣-១២ និង តារាង ២.៣-១៣)
- កម្ពុជាបាននាំចេញខ្សាច់ជាច្រើនទៅសឹង្ហបុរី និងវៀតណាម។ បើទោះបរិមាណនាំចេញបានធ្លាក់ចុះ កម្ពុជានៅតែនាំចេញខ្សាច់ ២៧៣ ពាន់តោន នៅឆ្នាំ ២០១០។ ដោយខ្សាច់ទាំងនោះត្រូវគេដឹកចេញផ្ទាល់ពីកន្លែងបូមខ្សាច់នៅតាមទន្លេ ឬ សមុទ្រ ដោយគ្មានការលើកដាក់នៅកំពង់ផែ នោះបរិមាណខ្សាច់នាំចេញត្រូវដកចេញពីទិន្នន័យ។ (កូដ ០៥ ក្នុងតារាង ២.៣-១៣)

បន្ទាប់មក បរិមាណទំនិញទៅ/មកពីវៀតណាម ឬ ថៃ ក្នុងនោះ បញ្ចូលទំនិញមិនដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រ គេគណនាចេញពីទិន្នន័យរបស់ GDCE ដូចបានបង្ហាញក្នុងជួរ C និង D ក្នុងតារាង។ ទិន្នន័យជួញដូររបស់នាវា FOC និងការនាំចេញខ្សាច់ក៏ត្រូវដកចេញផងដែរ។ ដោយទិន្នន័យជួញដូរទៅ/ពីប្រទេសឡាវ PDR មានចំនួនតិចតួចពេក (នាំចូល 0.៥ ពាន់តោន និងនាំចេញ 0.៤ ពាន់តោននៅឆ្នាំ ២០១០) ចំនួននេះមិនធ្វើឱ្យប៉ះពាល់បរិមាណទំនិញសរុបទៅ/មកពីកម្ពុជានោះទេ ដូចនេះទិន្នន័យបរិមាណទំនិញសរុបមិនអាចប្រែប្រួលដោយសារទិន្នន័យបរិមាណទំនិញជួញដូរជាមួយប្រទេសឡាវឡើយ។

ដើម្បីគណនាទំងន់សរុបបូករួមទាំងទំងន់សំបកវិចខ្ចប់ គេត្រូវបំបែកកត្តា ១.៣ សម្រាប់ទំនិញដឹកតាមកុងតេន័រ និងកត្តា ១.0 សម្រាប់ទំនិញដឹកចាក់ធារ។ ដូចនេះទំងន់សរុបនៃទំនិញនាំចូល/នាំចេញ លើកលែងទំនិញទៅ/មកពីថៃ និងវៀតណាម គេទទួលបានដូចមានបង្ហាញក្នុងជួរ G ក្នុងតារាងនីយមួយ។

តារាង ២.៣-១៤ បង្ហាញពីបរិមាណទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្ររវាងកម្ពុជា និងថៃ ឬ វៀតណាមនៅឆ្នាំ ២០១០។ ទិន្នន័យនេះគណនាចេញពីស្ថិតិកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ កំពង់ផែទំនប់រលក និងកំពង់ផែឧកញ៉ាម៉ុងពីខែ តុលា ឆ្នាំ ២០១០ ដល់ខែ មិនា ឆ្នាំ ២០១១ រៀបចំដោយ PENPPAS។ មានទំនិញខ្លះចូលមកពីប្រទេសថៃឆ្លងកាត់កំពង់ផែកោះកុង កំពង់ផែស្រែអំបិល និងកំពង់ផែកំពត តែទំនិញទាំងនោះមិនគិតចូលក្នុងទិន្នន័យដែលត្រូវគណនានេះទេ ដោយសារមានចំនួនតិចពេក។

តារាង ២.៣-១៥ សង្ខេបបរិមាណទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រមក/ចេញពីកម្ពុជា។ បរិមាណទំនិញនាំចូលតាមការប៉ាន់ស្មានមានចំនួនច្រើនជាងទំនិញនាំចេញរហូតទៅដល់ ៤.៧ ដង ពិសេសនោះការនាំចូលផលិតផលប្រេង គ្រឿងសំណង់ និងទំនិញប្រើប្រាស់ប្រចាំថ្ងៃ។

តារាង ២.៣-១២: ទំនិញនាំចូលមកកម្ពុជានៅឆ្នាំ ២០១០ លើកលែងទំនិញនាំចូលពីថៃ និងវៀតណាម

នាំចូល (១000 តោន)

		A	B	C	D	E	F	G
កូដ	មុខទំនិញ	ស្ថិតិគយ	ស្ថិតិគយបានកែតម្រូវ	ទំនិញមកពីវៀតណាម	ទំនិញមកពីថៃ	B-C-D	កត្តាបំប្លែងពីទំងន់ស្ងួតទៅទំងន់សរុប	ទំនិញនាំចូលសរុបលើកលែងទំនិញពីវៀតណាម និងថៃ (E x F)
០១	ផលិតផលនៃរជ្ជៈសត្វ	12	12	4	5	3	1.3	4
០២	ផលិតផលនៃរុក្ខជាតិ	87	87	17	14	56	1.3	72
០៣	ខ្លាញ់ និងប្រេងបានមកពីសត្វ	9	9	2	1	6	1.3	8
០៤	ស្បៀងអាហារ	266	266	35	119	112	1.3	146
០៥	ផលិតផលជាតិរ៉ែ	2,380	2,380	775	1,189	416	1.0	416
០៦	ផលិតផលឧស្សាហកម្មគីមី	323	323	126	126	71	1.0	71
០៧	វត្ថុធាតុប្លាស្ទិក និង កៅស៊ូ	59	59	8	9	42	1.3	54
០៨	ស្បែកសំលាប់ ស្បែកមានរោម	6	6	0	1	5	1.0	5
០៩	ឈើ	7	7	1	1	5	1.3	7
១០	ម្សៅឈើ ក្រដាស	88	88	7	22	59	1.3	77
១១	វត្ថុវាយនភណ្ឌ និងស្នាដៃពីវត្ថុធាតុ	428	428	14	12	402	1.3	522
១២	ស្បែកជើង ប្រដាប់ពាក់លើក្បាល ឆត្រ័	13	13	4	0	8	1.3	10
១៣	វត្ថុធ្វើពីថ្ម ម្នាងសិលា ស៊ីម៉ងត៍ កែវ	19,937	235	37	107	91	1.0	91
១៤	គុជធម្មជាតិ ឬ កែឆ្នៃរ ត្បូងថ្មមានតម្លៃ	0	0	0	0	0	1.3	0
១៥	លោហធាតុធម្មតា វត្ថុធ្វើពីលោហធាតុ	187	187	71	16	99	1.0	99
១៦	ម៉ាស៊ីន គ្រឿងប្រដាប់ សំភារៈអគ្គិសនី	125	125	18	27	80	1.3	104
១៧	រថយន្ត យន្តហោះ នាវា បរិក្ខាដឹកជញ្ជូន	126	104	15	20	69	1.0	69
១៨	ឧបករណ៍ បរិធានអុបទិក វេជ្ជសាស្ត្រ	3	3	0	0	2	1.3	3
១៩	សាស្ត្រាវុធ គ្រាប់រំសេវ និង បំណែក	0	0	0	0	0	1.3	0
២០	ទំនិញ និង ផលិតផលផ្សេងៗ	22	22	2	11	8	1.3	10
២១	វត្ថុសិល្បៈ សមូហកម្ម ឬ វត្ថុបូរាណ	0	0	0	0	0	1.3	0
២២	ផលិតផលផ្សេងៗ	1	1	0	0	1	1.3	1
	សរុប	24,078	4,354	1,138	1681	1,535		1,770

ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង (ផ្អែកទៅតាមទិន្នន័យទទួលបានពី GDCE)

តារាង ២.៣-១៣: ទំនិញនាំចេញពីកម្ពុជានៅឆ្នាំ ២០១០ លើកលែងទំនិញនាំចេញទៅថៃ និងវៀតណាម

នាំចេញ (១000 តោន)

		A	B	C	D	E	F	G
កូដ	មុខទំនិញ	ស្ថិតិគយ	ស្ថិតិគយបានកែតម្រូវ	ទំនិញមកពីវៀតណាម	ទំនិញមកពីថៃ	B-C-D	កត្តាបំប្លែងពីទំងន់ស្ងួតទៅទំងន់សរុប	ទំនិញនាំចូលសរុបលើកលែងទំនិញពីវៀតណាម និងថៃ (E x F)
០១	ផលិតផលនៃរជ្ជៈសត្វ	2	2	0	0	1	1.3	2
០២	ផលិតផលនៃរុក្ខជាតិ	130	130	18	57	55	1.3	71
០៣	ខ្លាញ់ និងប្រេងបានមកពីសត្វ	15	15	0	0	15	1.3	19
០៤	ស្បៀងអាហារ	42	42	11	4	27	1.3	35
០៥	ផលិតផលជាតិរ៉ែ	273	0	0	0	0	1.0	0

០៦	ផលិតផលឧស្សាហកម្មគីមី	4	4	0	3	1	1.0	1
០៧	វត្ថុធាតុប្លាស្ទិក និង កៅស៊ូ	33	33	22	1	10	1.3	13
០៨	ស្បែកសំលាប់ ស្បែកមានរោម	2	2	1	0	1	1.0	1
០៩	ឈើ	108	108	17	0	92	1.0	92
១០	ម្សៅឈើ ក្រដាស	7	7	6	1	0	1.3	0
១១	វត្ថុវាយនភណ្ឌ និងស្នាដៃពីវត្ថុធាតុ	278	278	2	2	273	1.3	355
១២	ស្បែកជើង ប្រដាប់ពាក់លើក្បាល ឆត្រ័	25	25	0	0	25	1.3	32
១៣	វត្ថុធ្វើថ្ម ម្នាងសិលា ស៊ីម៉ងត៍ កែវ	3	3	0	3	0	1.0	0
១៤	គុជធម្មជាតិ ឬ កែឆ្នៃរ ត្បូងថ្មមានតម្លៃ	0	0	0	0	0	1.3	0
១៥	លោហធាតុធម្មតា វត្ថុធ្វើពីលោហធាតុ	6	6	1	0	5	1.0	5
១៦	ម៉ាស៊ីន គ្រឿងប្រដាប់ សំភារៈអគ្គិសនី	10	10	0	7	3	1.3	4
១៧	រថយន្ត យន្តហោះ នាវា បរិក្ខាដឹកជញ្ជូន	117	14	3	2	9	1.0	9
១៨	ឧបករណ៍ បរិធានអុបទិក វេជ្ជសាស្ត្រ	0	0	0	0	0	1.3	0
១៩	សាស្ត្រាវុធ គ្រាប់រំសេវ និង បំណែក	0	0	0	0	0	1.3	0
២០	ទំនិញ និង ផលិតផលផ្សេងៗ	3	3	0	0	3	1.3	4
២១	វត្ថុសិល្បៈ សមូហកម្ម ឬ វត្ថុបូរាណ	0	0	0	0	0	1.3	0
២២	ផលិតផលផ្សេងៗ	2	2	0	0	2	1.3	2
	សរុប	1,060	684	82	81	521		646

ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង (ផ្អែកទៅតាមទិន្នន័យទទួលបានពី GDCE)

តារាង ២.៣-១៤: ទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រទៅ/មកថៃ និងវៀតណាមនៅឆ្នាំ ២០១០

នាំចូល (១០០០ តោន)

	ពីប្រទេសថៃ				ពីវៀតណាម
	កាត់ SNV	កាត់ OKM	កាត់ TR	សរុបរង	កាត់ SNV
កុងតេន័រ និងទំនិញទូទៅ	63	740	161	964	20
ទំនិញចាក់ធាររាវ	240	0	0	240	59
សរុប	303	740	161	1,204	79

នាំចេញ (១០០០ តោន)

	ពីប្រទេសថៃ				ពីវៀតណាម
	កាត់ SNV	កាត់ OKM	កាត់ TR	សរុបរង	កាត់ SNV
កុងតេន័រ និងទំនិញទូទៅ	1	0	0	1	1
ទំនិញចាក់ធាររាវ	0	0	0	0	0
សរុប	1	0	0	1	1

ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង (ផ្អែកទៅតាមទិន្នន័យទទួលបានពី PENPPAS)

តារាង ២.៣-១៥: បរិមាណទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រមមក/ពីកម្ពុជាតាមការប៉ាន់ស្មាននៅឆ្នាំ ២០១០

(១.000 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

ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

(២) ទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រទៅ/ពីខេត្តនានា

ដោយទិន្នន័យស្ថិតិដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រនៅតាមខេត្តកម្ពុជានីមួយៗពុំមាន គិតមកត្រឹមពេលក្រុមសិក្សាគម្រោងធ្វើការវិភាគទិន្នន័យ ក្រុមសិក្សាគម្រោងបានធ្វើការប៉ាន់ស្មានតាមវិធីសាស្ត្រពីរយ៉ាងដូចខាងក្រោម:-

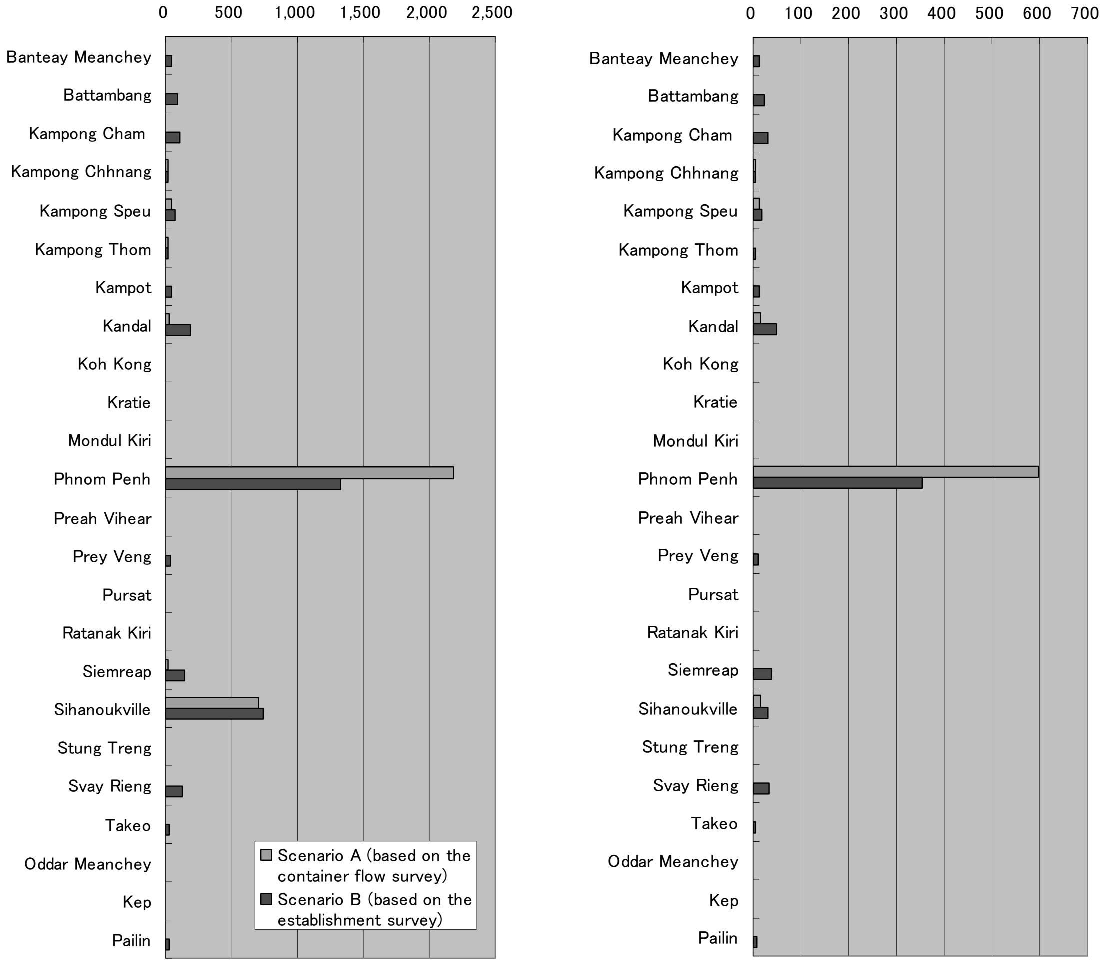
- វិធីសាស្ត្រ-ក: បរិមាណទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រគឺគិតទៅតាមចំនួនគោលដៅ/ប្រភពកុងតេន័រ ដែលបានធ្វើសម្រង់ពីលំហូរកុងតេន័រក្នុងគម្រោងនេះពិពណ៌នាក្នុងចំណុច ២.៣.៤។
- វិធីសាស្ត្រ-ខ: បរិមាណទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រគឺគិតទៅតាមចំនួនគ្រឹះស្ថានពាណិជ្ជកម្មធំៗនៅតាមខេត្ត ដែលមានកម្មករបំរើការចាប់ពី ១០១ នាក់ឡើងទៅ ពិពណ៌នាក្នុងចំណុច ២.១.២។

សម្រាប់វិធីសាស្ត្រទាំងពីរនេះ យើងធ្វើការវាយតម្លៃគោលដៅផលិតផលប្រេងនាំចូលដាច់ដោយឡែកពីគ្នា ដោយសារគោលដៅប្រេងនាំចូលគឺជាកន្លែងស្តុកប្រេងនៅជាប់នឹងកំពង់ផែដាក់ប្រេង។

រូប ២.៣-១១ ប្រៀបធៀបលទ្ធផលប៉ាន់ស្មានតាមវិធីសាស្ត្រ-ក និង វិធីសាស្ត្រ-ខ។

វិធីសាស្ត្រ-ក អាចមានលក្ខណៈត្រឹមត្រូវបន្តិច ដោយវិធីសាស្ត្រនេះធ្វើឡើងផ្អែកទៅតាមទិន្នន័យចលនាទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រជាក់ស្តែង បើទោះទិន្នន័យទាំងនោះមានតែទំនិញដឹកតាមកុងតេន័រ ហើយរយៈពេលធ្វើសម្រង់ទិន្នន័យមានតែបួនថ្ងៃយ៉ាងណាក៏ដោយ។ បញ្ហាក្នុងវិធីសាស្ត្រ-ក គឺថាទិន្នន័យគេធ្វើសម្រង់តែនៅច្រកចេញចូលកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែភ្នំពេញ ដូចនេះទិន្នន័យទាំងអស់នោះ មិនឆ្លុះបង្ហាញពីការដឹកទំនិញផ្លូវសមុទ្រ ដែលមិនបានលើកដាក់នៅកំពង់ផែសាធារណៈកម្ពុជានោះឡើយ។ ឧទាហរណ៍:ទំនិញនៅខេត្តស្វាយរៀងដែលមានរោងចក្រឧស្សាហកម្មជាច្រើននាំចេញ-នាំចូលទំនិញសន្ទឹកសន្ធាប់កាត់តាមកំពង់ផែវៀតណាម បើគេប្រើវិធីសាស្ត្រ-ក នោះបរិមាណទំនិញនាំចេញ-នាំចូលនៅខេត្តស្វាយរៀងមានចំនួនតិចតួច។

ដោយសារទិន្នន័យនាំចេញ-នាំចូលមានកម្រិតនៅតាមបណ្តាខេត្តកម្ពុជា គេអាចយកលទ្ធផលប៉ាន់ស្មានពីវិធីសាស្ត្រ-ខមកប្រើដើម្បីយោង បើបរិមាណទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រធៀបទៅនឹងចំនួនគ្រឹះស្ថានពាណិជ្ជកម្មធំៗមិនស៊ីគ្នាក៏ដោយ។



ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៣-១១: បរិមាណទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រតាមការប៉ាន់ស្មានតាមបណ្តាខេត្តកម្ពុជានីមួយៗ
(ឯកតា: ១.០០០ តោន)

(៣) ចំណែកទីផ្សារកំពង់ផែច្រកផ្លូវចេញចូលអន្តរជាតិ

ក្រុមសិក្សាគម្រោងបានធ្វើការប៉ាន់ស្មានពីបរិមាណទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្របានលើកដាក់នៅកំពង់ផែច្រកផ្លូវចេញចូលអន្តរជាតិដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.៣-១៦។ បរិមាណទំនិញលើកដាក់នៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ គេអាចយកបានពីស្ថិតិផែ ចំណែកនៅកំពង់ផែភ្នំពេញក៏មានស្ថិតិទាំងនេះដែរតែទិន្នន័យនោះមិនមានទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រទេ មានតែទំនិញជួញដូររវាងទីក្រុងភ្នំពេញ និងហូជីមិញ។ ដូចនេះ ទិន្នន័យទំនិញនៅកំពង់ផែភ្នំពេញត្រូវកែតម្រូវ ដោយប្រើអនុបាតដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រគណនាចេញពីទិន្នន័យ O/D ដែល PENPPAS ទទួលបានដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.៣-១៧។ បរិមាណទំនិញលើកដាក់នៅកំពង់ផែថ្នាក់ខេត្តធំៗដូចជាកំពង់ផែទំនប់រលក និងកំពង់ផែឧកញ៉ាម៉ុងដែលជាកំពង់ផែឯកជនធំជាង គេអាចគណនាចេញពីទិន្នន័យប្រមូលដោយ PENPPAS។ ដោយទិន្នន័យនៅកំពង់ផែថ្នាក់ខេត្ត ឬ ឯកជនផ្សេងទៀតពុំមាន យើងធ្វើការសន្មត់បរិមាណទំនិញលើកដាក់ទាំងនោះដោយផ្អែកទៅលើទិន្នន័យកំពង់ផែទំនប់រលក និងកំពង់ផែឧកញ៉ាម៉ុង ដោយគិតទៅតាម ទំហំបរិយាកាសកំពង់ផែនីមួយៗ។ ចុងក្រោយ បរិមាណទំនិញដឹកតាមផ្លូវថ្នល់ និងលើកដាក់/ផ្ទុកផ្ទេរនៅកំពង់ផែវៀត

ណាមត្រូវបានគណនា ដកបរិមាណទំនិញលើកដាក់នៅកំពង់ផែកម្ពុជាទាំងអស់ចេញពីបរិមាណទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រសរុប ។ ចូរចងចាំថាវិធីសាស្ត្រនេះអាចធ្វើឱ្យការប៉ាន់ស្មានខុសច្រើនលើបរិមាណទំនិញឆ្លងកាត់ផ្លូវជាតិលេខ ១ និងកំពង់ផែវៀតណាម ។

រូប ២.៣-១២ បង្ហាញពីសមាមាត្រកំពង់ផែច្រកផ្លូវចេញចូលអន្តរជាតិនីមួយៗ។ ចំពោះទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រលើកដាក់នៅផែ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុមាន ៦០% នៃបរិមាណទំនិញលើកដាក់សរុប ។ ទំនិញនាំចូលឆ្លងកាត់កំពង់ផែឯកជនមានចំណែកទីផ្សារធំមិននឹកស្មានដល់ ។ កំពង់ផែភ្នំពេញលើកដាក់ទំនិញបានច្រើន តែទំនិញ ៣/៤ ជាទំនិញដោះដូរពាណិជ្ជកម្មរវាងភ្នំពេញ និងហូជីមិញ ។ ដូចនេះ ចំណែកទីផ្សារទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រដែលបានលើកដាក់នៅកំពង់ផែភ្នំពេញនៅមានចំនួនតិច ។ ការដឹកទំនិញសមុទ្របន្តតាមផ្លូវគោក មានចំនួនតិចជាងការដឹកតាមផ្លូវទឹកឆ្លងកាត់កំពង់ផែភ្នំពេញ តែការប៉ាន់ស្មានខុសអាចធ្វើឱ្យលទ្ធផលមានការប្រែប្រួល ។

តារាង ២.៣-១៦: 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

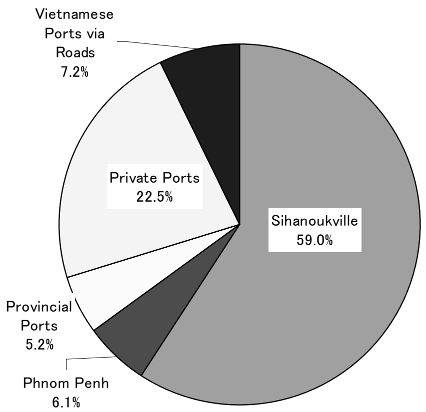
តារាង ២.៣-១៧: បរិមាណទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រដែលបានលើកដាក់តាមការប៉ាន់ស្មាន នៅកំពង់ផែភ្នំពេញនៅឆ្នាំ ២០១០

		បរិមាណទំនិញសរុបនៅឆ្នាំ ២០១០ (តោន)	អនុបាតទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រ (%)	បរិមាណទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រសរុបតាមការប៉ាន់ស្មានឆ្នាំ ២០១០ (តោន)
នាំចូល	កុងតេន័រ	255,035	70.00%	178,413
	ចាក់ធាររាយ និងចាក់ធារស្ងួត	67,324	7.2%	4,816
	ចាក់ធាររាវ	777,868	0.2%	1,921
នាំចេញ	កុងតេន័រ	151,401	85.5%	129,521
សរុប		1,251,628		314,671

ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

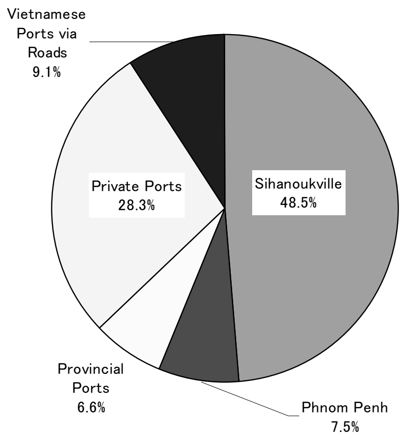
នាំចូល

<សរុប: 3,053,000 តោន>



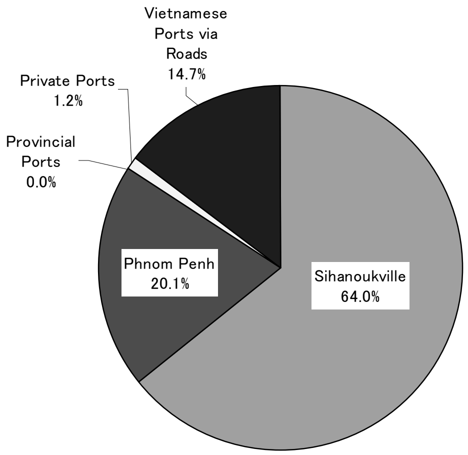
នាំចូល (លើកលែងទំនិញចាក់ធាររាវ)

< សរុប: 2,424,000 តោន>



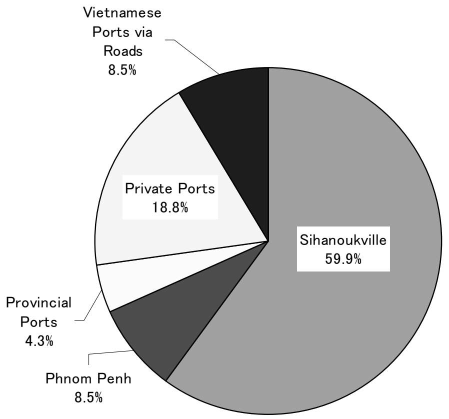
នាំចេញ

<សរុប: 648,000 តោន>



សរុបនាំចូល និងនាំចេញ

< សរុប: 3,701,000 តោន>



ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៣-១២: សមាមាត្រទំនិញដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រតាមការប៉ាន់ស្មាន នៅកំពង់ផែច្រកផ្លូវចេញចូលអន្តរជាតិនីមួយៗ

២.៤. ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងផែនការអភិវឌ្ឍន៍បណ្តាញផ្លូវថ្នល់ និងផ្លូវដែក

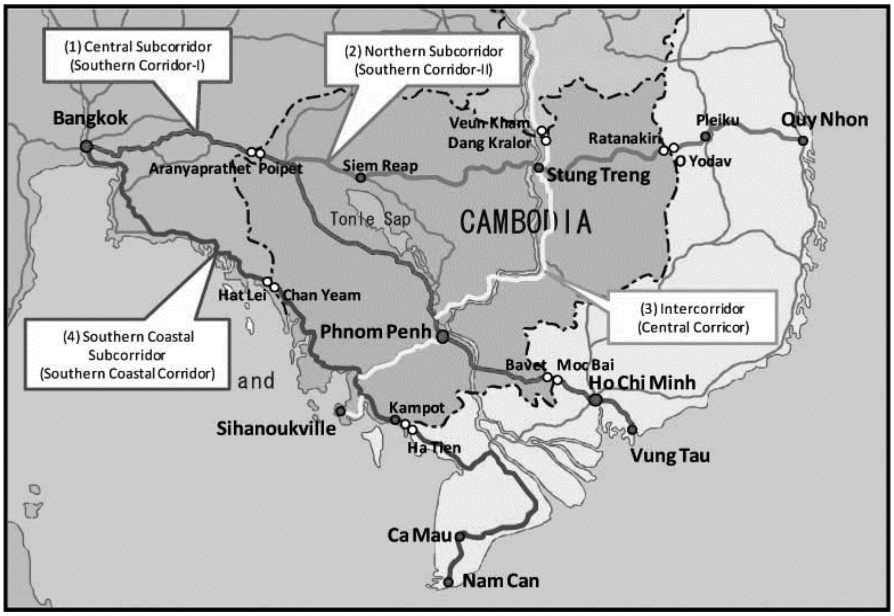
២.៤.១. ស្ថានភាពផ្លូវថ្នល់អន្តរជាតិបច្ចុប្បន្ននៅកម្ពុជា

នៅអង្គប្រជុំគណៈកម្មការសេដ្ឋកិច្ចសម្រាប់អាស៊ី និងបញ្ចឹមបូព៌ា (ECAFE) ធ្វើនៅឆ្នាំ ១៩៥៩ គំនិតផ្តួចផ្តើមបង្កើតបណ្តាញផ្លូវយន្តបទអាស៊ីត្រូវបានឯកភាពដើម្បីធ្វើឱ្យចរាចរផ្លូវថ្នល់ល្អប្រសើរឡើង ដោយសារផ្លូវនេះដើរតួនាទីចូលរួមពង្រឹងនិងអភិវឌ្ឍន៍វិស័យពាណិជ្ជកម្ម និងទេសចរណ៍នៅអាស៊ី។ ក្នុងគំនិតផ្តួចផ្តើមបង្កើតបណ្តាញផ្លូវយន្តបទអាស៊ី ផ្លូវជាតិលេខ ១ នៅកម្ពុជា គេកំណត់យកជាផ្លូវយន្តបទអាស៊ីលេខ ១ (Ah-1)។ Ah-1 ជាផ្លូវអន្តរជាតិសំខាន់មួយតភ្ជាប់ទីក្រុងបាងកក ភ្នំពេញ និងហូជីមិញ។ មិនត្រឹមតែប៉ុណ្ណោះ ច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចភាគខាងត្បូងឧបត្ថម្ភដោយ ADB ក៏មានផ្លូវជាតិលេខ ១ នៅកម្ពុជាដែរ ដែលជាច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចមួយទទួលបានការឯកភាពនៅជំនួបកំពូលលើកដំបូងរបស់ GMS ធ្វើនៅទីក្រុងភ្នំពេញឆ្នាំ ២០០២។ នៅកម្ពុជា គេគ្រោងបង្កើតច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចថែមទៀត ហើយគេបានកំណត់ច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចបួនដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.៤-១។

តារាង ២.៤-១: ច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចគេកំណត់នៅកម្ពុជា

ល.រ	ផ្លូវ	ចំងាយផ្លូវ (គម)	ផ្លូវ
១	ច្រករបៀងភាគខាងត្បូង-I	1,032	បាងកក-អារ៉ាញ់យ៉ាប្រាថេត/ប៉ោយប៉ែត -ភ្នំពេញ-បាវិត/ម៉ុកបៃ-ហូជីមិញ- វាំងតាវ
២	ច្រករបៀងភាគខាងត្បូង-II	1,168	បាងកក-អារ៉ាញ់យ៉ាប្រាថេត/ប៉ោយប៉ែត -សៀមរាប-ស្ទឹងត្រែង -រតនគិរី/អូយ៉ា ដាវ-ភ្លេគី-ហ្គុយញ៉ុន
៣	ច្រករបៀងភូមិភាគកណ្តាល	893	ខេត្តព្រះសីហនុ-ភ្នំពេញ-ក្រចេះ-ស្ទឹងត្រែង-ដូងក្រឡ-វើនខាំ -ប៉ាក់សែ- សុវណ្ណៈខេត្ត
៤	ច្រករបៀងឆ្នេរសមុទ្រភាគខាងត្បូង	763	បាងកក-ហាត់ឡែ/ចាំយាម-កំពត-ហាទៀន-កាម៉ៅ-ណាំខាន

ប្រភព: ស.ក.ជ.ជ



ប្រភព: ស.ក.ជ.ជ

រូប ២.៤-១: ផែនទីទីតាំងច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចគេកំណត់នៅកម្ពុជាង

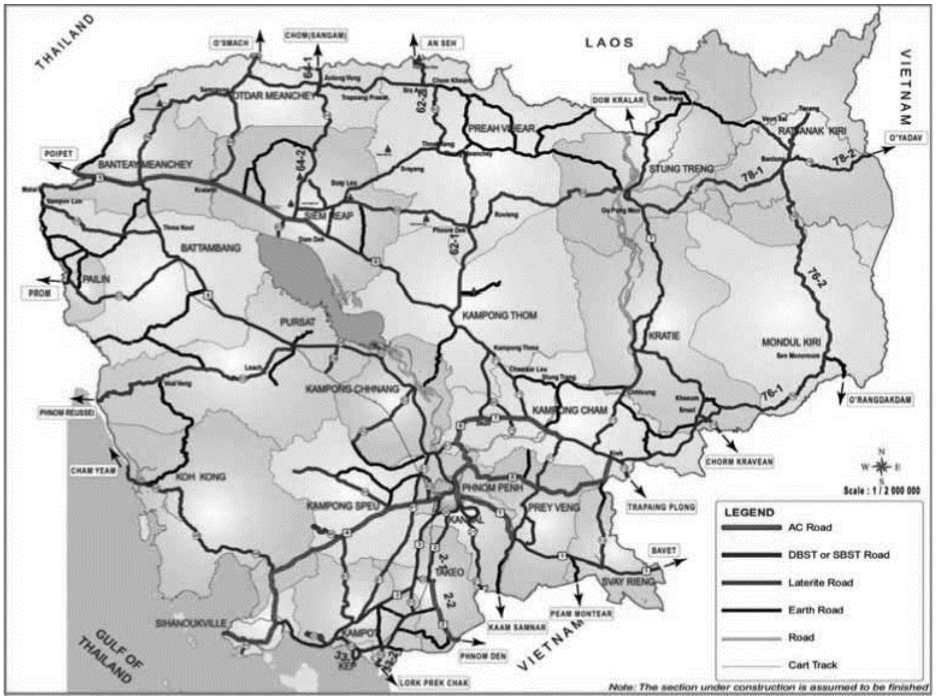
២.៤.២. បណ្តាញផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា

(១) ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃផ្លូវជាតិសំខាន់ៗ

ការស្តារ និងសាងសង់បណ្តាញផ្លូវជាតិសំខាន់ៗឡើងវិញពោលគឺផ្លូវជាតិមួយលេខ ជិតរួចរាល់អស់ហើយ។ បញ្ហាបន្ទាប់ទៀតគឺការធានាសុវត្ថិភាពចរាចរ និងការថែទាំផ្លូវទូទាំងប្រទេសឱ្យបានល្អ ស្របទៅតាមផែនការយុទ្ធសាស្រ្តជាតិដើម្បីអភិវឌ្ឍន៍ (NSDP) ដែលបានធ្វើបច្ចុប្បន្នសម្រាប់ឆ្នាំ ២០០៩-២០១៣។ ក៏ប៉ុន្តែ ការស្តារ និងសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឡើងវិញក្នុងពេលកន្លងមកជួបប្រទះបញ្ហាមួយចំនួនដូចខាងក្រោមៈ-

- ផ្លូវ និងស្ពានទ្រុឌទ្រោមលឿនជាងសមត្ថភាពស្តារ កែលំអរ និងថែទាំផ្លូវ និងស្ពានទាំងនោះ
- ផ្លូវជាតិនៅទទួលរងការខូចខាតដោយរថយន្តធ្វើចរាចរដឹកហួសកំណត់

បណ្តាញផ្លូវជាតិសំខាន់ៗនៅកម្ពុជាមានបង្ហាញក្នុងរូប ២.៤-២។



ប្រភពៈ ស.ក.ដ.ជ

រូប ២.៤-២ៈ បណ្តាញផ្លូវថ្នល់បច្ចុប្បន្ន

យើងបានចុះទៅដល់កន្លែងនីមួយៗដើម្បីសិក្សាពីស្ថានភាពផ្លូវថ្នល់សំខាន់ៗនៅពេលបច្ចុប្បន្ន ក្នុងគោលដៅដើម្បីឱ្យបានឃើញជាក់ស្តែងបញ្ហាដូចដែលបានរាយរ៉ាប់ពីខាងលើ។ លទ្ធផលនៃការចុះអង្កេតនេះ និងផែនការកែលំអរ (បើមាន) មានបង្ហាញខាងក្រោម។

១) ផ្លូវជាតិលេខ ១

ផ្លូវជាតិលេខ ១ គឺជាផ្នែកច្រករបៀងភាគខាងត្បូង ដែលជាផ្លូវពាណិជ្ជកម្មសំខាន់មួយរបស់ប្រទេសមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ (GMS)។ ផ្លូវនេះត្រូវគេរំពឹងថានឹងជួយបង្កើនការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចនៅកម្ពុជា។ ផ្លូវជាតិលេខ ១ មានចំងាយផ្លូវសរុប

១៦២ គម បញ្ចប់នៅត្រឹមកំពង់ចំលងនៅទន្លេមេគង្គ។ ល្បឿនបើកបរជាមធ្យមលើកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ ១ និងនៅកំពង់ចំលងគឺ ៤៦.២ គម/ម។ តែល្បឿនបើកបរជាមធ្យមពីកំពង់ចំលងទៅព្រំដែនវៀតណាម (បាវិត) គឺ ៧៣.៣ គម/ម។ មូលហេតុដែលរថយន្តមិនអាចបើកល្បឿនបាននៅកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ ១ ដល់កំពង់ចំលង ដោយសារផ្លូវតូចចង្អៀត មានការកកស្ទះចរាចរចំងាយប្រហែល ៤.0 គម ពីចំណុចចេញដំណើរ។ ល្បឿនជាមធ្យមលើកំណាត់ផ្លូវស្ទះចរាចរនោះគឺ ១៧.៨ គម/ម។ យើងបានរកឃើញថាចំងាយផ្លូវដែលឧស្សាហ៍ស្ទះចរាចរ ៤.0 គម គឺជាឧបសគ្គរំខានដល់ការធ្វើចរាចរ និងដឹកជញ្ជូនទំនិញ។

ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៤-៣: កំណាត់ផ្លូវតូចចង្អៀត និងកំណាត់ផ្លូវជាតិបានជួសជុលស្តារឡើងវិញ

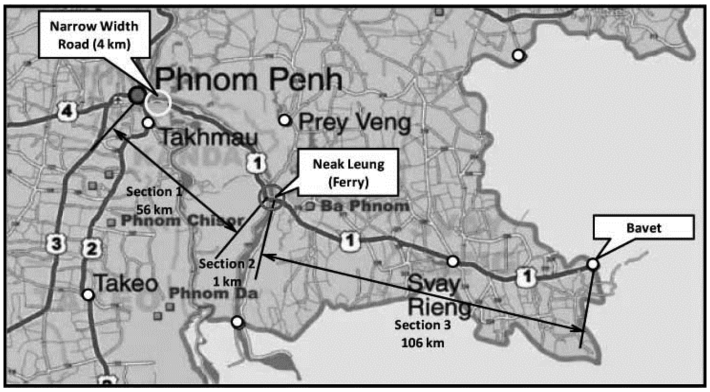
ផ្លូវជាតិលេខ ១ ត្រូវបានស្តារឡើងវិញដោយចាក់បេតុង (AC) ឬ កៅស៊ូកំរាស់ពីរជាន់ (DBST) និងផ្តល់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនដែលមានលក្ខណៈល្អប្រសើរនៅឡើយ។ លក្ខណៈផ្លូវជាតិលេខ ១ បច្ចុប្បន្នមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.៤-២។

តារាង ២.៤-២: លក្ខណៈផ្លូវជាតិលេខ ១ បច្ចុប្បន្ន

ផ្នែក	ផ្លូវ	កំណាត់ផ្លូវ	ចំនួនជួរផ្លូវ	ចំងាយ (គម)	រយៈពេល*[១] (នាទី)	ល្បឿនជាមធ្យម*[១] (គម/ម)
១	ផ.ជ.១	ចំណុចចាប់ផ្តើមផ្លូវជាតិលេខ ១ - កំពង់ចំលង	1	55.9	149	46.2
២	ផ.ជ.១	កំពង់ចំលង (អ្នកលឿង)	1	1.0	12	5.0
៣	ផ.ជ.១	កំពង់ចំលង — ព្រំដែនវៀតណាម (បាវិត)	1	105.0	84	74.3

*[១] រយៈពេល និងល្បឿនបើកបរជាមធ្យមក្នុងតារាងខាងលើវាស់ដោយរថយន្តសេដង់

ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង



ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៤-៤: ផែនទីទីតាំងផ្លូវជាតិលេខ ១

ជាច្រើនឆ្នាំមកហើយ កំពង់ចំលងនៅតាមទន្លេមេគង្គនេះមានការកកស្ទះចរាចរជាច្រើន។ ដើម្បីកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរនេះ គេបានសិក្សាលើផែនការសាងសង់ស្ពានឆ្លងទន្លេនេះ ហើយពិធីបើកសម្ពោធន៍ការដ្ឋានសាងសង់បានធ្វើឡើងនៅខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០១១ ក្រោមជំនួយឥតសំណងពីជប៉ុន។ គេរំពឹងថាស្ពាននេះនឹងជួយសម្រាលស្ថានភាពចរាចរ (ដែលមានតែផ្លូវមួយធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់ទន្លេតាមសាឡាងបី) ហើយធ្វើឱ្យចរាចរដឹកជញ្ជូនទៅមកមានលក្ខណៈងាយស្រួលជាផ្នែកនៃច្រករបៀងភាគខាងត្បូងកនៃ GMS។ តាមរបាយការណ៍នៅឆ្នាំ ២០០៤ នៅអ្នកលឿងមានរថយន្តដឹកអ្នកដំណើរប្រហែល ២.៤០០ គ្រឿងធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់ក្នុងមួយថ្ងៃនៅថ្ងៃធម្មតា។ តែនៅឆ្នាំ ២០០៨ គេសង្កេតឃើញថាចំនួនរថយន្តដឹកអ្នកដំណើរឆ្លងកាត់កើនរហូតដល់ ៥.០០០ គ្រឿង ក្នុងមួយថ្ងៃ ឈានដល់កម្រិតសមត្ថភាពសេវាកម្មរបស់សាឡាងដែលអាចដឹកជញ្ជូនបាន។ ចរាចរនៅកំពង់ចំលងអ្នកលឿងពីឆ្នាំ ២០០៤ ដល់ ២០០៨ មានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.៤-៣។

តារាង ២.៤-៣: ចរាចរនៅកំពង់ចំលងអ្នកលឿង

ឆ្នាំ	លក្ខណៈវាស់ស្ទង់	ម៉ូតូ ម៉ូតូកង់បី	រ៉ឺម៉ក	ម៉ូតូ តុក-តុក	រថយន្តដឹកអ្នកដំណើរ ពីរបាំង រថយន្តហ្ស៊ីប រថយន្តដឹកទំនិញធុនស្រាល	ឡានក្រុង ខ្លី-វែង	រថយន្តដឹកទំនិញ ខ្លី-វែង	រថយន្តមានកន្ទុយសណ្តោង ខ្លី-វែង	សរុប
២០០៤	ថ្ងៃធម្មតា	203	11	535	402	614	552	63	2,380
	មិនមែនថ្ងៃធម្មតា	220	14	534	491	558	633	50	2,500
	ពេញមួយសប្តាហ៍	210	11	536	440	590	585	54	2,426
២០០៦	ថ្ងៃធម្មតា	231	11	571	220	1,245	739	328	3,345
	មិនមែនថ្ងៃធម្មតា	269	10	723	268	1,484	792	232	3,778
	ពេញមួយសប្តាហ៍	242	10	615	234	1,311	754	300	3,466
២០០៧	ថ្ងៃធម្មតា	267	15	615	434	1,336	842	599	4,108
	មិនមែនថ្ងៃធម្មតា	352	17	849	453	1,803	743	608	4,825
	ពេញមួយសប្តាហ៍	292	15	682	440	1,470	813	599	4,311
២០០៨	ថ្ងៃធម្មតា	429	36	871	449	1,385	1,463	356	4,989
	មិនមែនថ្ងៃធម្មតា	450	31	1,391	735	1,714	1,695	241	6,257
	ពេញមួយសប្តាហ៍	435	34	1,019	531	1,479	1,529	323	5,350

ប្រភព: ការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធកម្មសម្រាប់គម្រោងសាងសង់ស្ពានឆ្លងទន្លេមេគង្គទី ២ នៅកម្ពុជា

គេគ្រោងដាក់ជញ្ជីងថ្លឹងឡាននៅផ្លូវជាតិលេខ ១ ដើម្បីត្រួតពិនិត្យរថយន្តដឹកហួសកំណត់។ ផងដែរនោះ គេក៏គ្រោងពង្រីកផ្លូវជាតិលេខ ១ ទៅជាផ្លូវបួនគន្លងឱ្យស្របទៅតាម NSDP សម្រាប់ឆ្នាំ ២០០៩-២០១៣ និងផែនការមេបណ្តាញផ្លូវជាតិឆ្នាំ ២០២០ របស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន (ស.ក.ដ.ជ)។

២) ផ្លូវជាតិលេខ ៣

កំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ ៣ ពីភ្នំពេញទៅកំពត ត្រូវបានស្តារឡើងវិញរួចហើយ ក្រោមជំនួយឥតសំណងពីកូរ៉េនៅឆ្នាំ ២០១០ ហើយត្រូវគេរំពឹងវាជាផ្លូវសំខាន់មួយតភ្ជាប់ពីទីក្រុងភ្នំពេញទៅខេត្តព្រះសីហនុ។ ក៏ប៉ុន្តែ កំណាត់ផ្លូវដែលបានស្តារឡើងវិញនោះវាងាយទទួលរងការខូចខាតដោយរថយន្តដឹកទំនិញហួសកំណត់ និងការហូរច្រោះពីទឹកភ្លៀង ដោយសារកៅស៊ូចាក់ថ្នល់គេប្រើប្រភេទ DBST។ ជាក់ស្តែងដូចនៅកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ ៣ ចន្លោះខេត្តកំពត និងត្រពាំងរពៅ ដែលបានស្តារឡើងវិញក្រោមជំនួយឥតសំណងពីកូរ៉េនៅឆ្នាំ ២០០៨ ទទួលរងការខូចខាតទ្រុឌទ្រោមដូចមានបង្ហាញក្នុងរូប ២.៤-៥។

ទ្រូងផ្លូវទទួលរងការខូចខាតទ្រុឌទ្រោម (១)	ទ្រូងផ្លូវទទួលរងការខូចខាតទ្រុឌទ្រោម (២)

ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៤-៥: ទ្រូងផ្លូវជាតិទទួលរងការខូចខាតទ្រុឌទ្រោម

ប្រៀបធៀបជាមួយកៅស៊ូចាក់ថ្នល់ប្រភេទ AC, DBST មិនស៊ូរ៉ធននឹងទឹក និងមិនធានាបានយូរក្នុងតំបន់សំណើមមានភ្លៀងធ្លាក់ច្រើនបានទេ។ វាងាយទទួលរងការខូចខាតទ្រុឌទ្រោមដោយរថយន្តដឹកធ្ងន់។ ការប្រៀបធៀបកៅស៊ូចាក់ថ្នល់ប្រភេទ DBST និង AC មានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.៤-៤។

តារាង ២.៤-៤: ប្រៀបធៀបលក្ខណៈពិសេសរវាងកៅស៊ូចាក់ថ្នល់ប្រភេទ AC និង DBST

ការប្រៀបធៀប	កៅស៊ូចាក់ AC	កៅស៊ូចាក់ DBST
រយៈពេល	AC អាចនៅជាប់បានយូរ មានលក្ខណៈល្អបានយូរអង្វែង បើប្រៀបធៀបជាមួយ DBST	DBST មិនស៊ូរ៉ធននឹងទឹក ដូចនេះវាមិនអាចធានាបានក្នុងតំបន់ដែលមានភ្លៀងធ្លាក់ជោគជាំ
ចំណាយ	AC មានតម្លៃថ្លៃជាង DBST (US២៧$/ម៣)	DBST មានតម្លៃថោកជាង AC (US ២០$/ម៣)
ផ្សេងៗ	គេត្រូវរំតំឡើងការដ្ឋាន AC នៅជិតថ្នល់ដែលត្រូវក្រាលកៅស៊ូ	មិនចាំបាច់ត្រូវតំឡើងការដ្ឋាននៅជិតថ្នល់ដែលត្រូវក្រាលកៅស៊ូនោះទេ។ ការចាក់កៅស៊ូ DBST ត្រូវការកម្មករច្រើន ដូចនេះវាអាចបង្កើតបានឱកាសការងារច្រើន។

ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

តាមធម្មតា រថយន្តត្រូវបន្ថយល្បឿននៅកន្លែងផ្លូវខូច។ បើកន្លែងផ្លូវខូចនេះមានច្រើន នោះវានឹងធ្វើការដឹកជញ្ជូនត្រូវចំណាយពេលច្រើនដែរ។ យោងទៅតាមការសាកសួរជាមួយក្រុមហ៊ុនរកស៊ីដឹកទំនិញ មិនមានរបាយការណ៍ណាមួយនិយាយពីផលប៉ះពាល់នៃផ្លូវខូចទៅលើរយៈពេលធ្វើអាជីវកម្មរបស់ខ្លួនឡើយ។

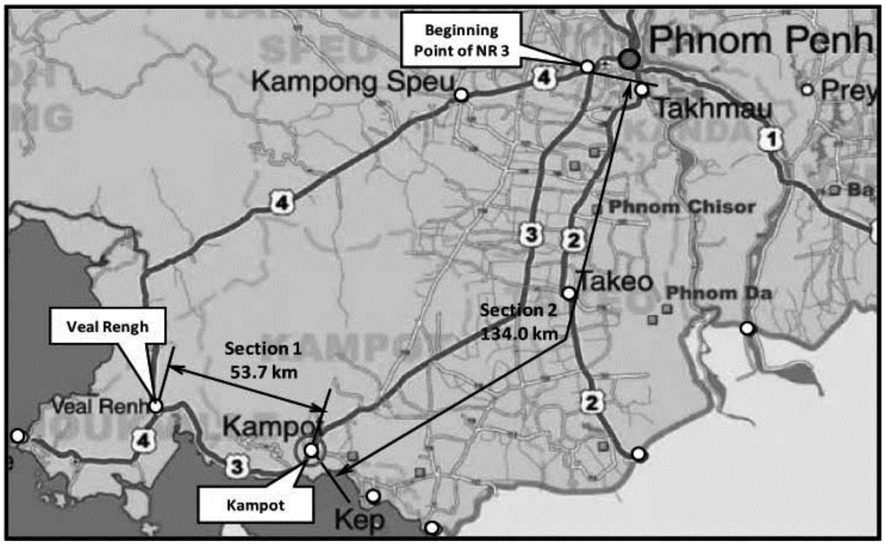
ផ្លូវជាតិលេខ ៣ ពីភ្នំពេញទៅវាលរេញមានប្រវែងសរុប ១៨៨ គម និងល្បឿនបើកបរជាមធ្យមនៅកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ ១, ២ និង ៣ គឺប្រហែល ៦៨ គម/ម និង ៦១ គម/ម។ ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃផ្លូវជាតិលេខ ៣ ដែលបានធ្វើការសិក្សាមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.៤-៥។

តារាង ២.៤-៩: ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃផ្លូវជាតិលេខ ៣

ផ្នែក	ផ្លូវ	កំណាត់ផ្លូវ	ចំនួនជួរផ្លូវ	ចំងាយ	រយៈពេល*១	ល្បឿនជាមធ្យម*១
				(គម)	(នាទី)	(គម/ម)
១	ផ.ជ.៣	កំពត-ផ្លូវបំបែកផ្លូវជាតិលេខ ៤ (វាលរិញ)	1	53.7	53.0	61.0
២	ផ.ជ.៣	ចំណុចចាប់ផ្តើមផ្លូវជាតិលេខ ៣ - កំពត	1	134.0	110.0	67.7
			សរុប	187.7	163	

*១ រយៈពេល និងល្បឿនបើកបរជាមធ្យមក្នុងតារាងខាងលើវាស់ដោយរថយន្តសេដង់

ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង



ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៤-៦: ផែនទីទីតាំងផ្លូវជាតិលេខ ៣

បើទោះណាតាមការអង្កេតជាក់ស្តែងហាក់ដូចជាគ្មានឧបសគ្គអ្វីជាដុំកំភួនរាំងដល់ការធ្វើចរាចរលើកំណាត់ផ្លូវនេះក៏ដោយ តែបញ្ហាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរគឺជាអ្វីគួរឱ្យបារម្ភណ៍ខ្លាំង ដោយសារឡានត្រូវបើកកាត់មុខផ្សារទីក្រុងខេត្តកំពត។ ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃផ្លូវថ្នល់នៅទីក្រុងកំពតមានបង្ហាញក្នុងរូប ២.៤-៧។

ស្ថានភាពចរាចរនៅលើស្ពានខេត្តកំពត	ស្ថានភាពចរាចរនៅជិតផ្សារកំពត

ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៤-៧: ស្ថានភាពចរាចរនៅទីក្រុងកំពត

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។ ផ្លូវជាតិលេខ ៤ ជាទូទៅគឺមានការថែទាំជិតដល់ តែនៅមានខូចខ្លោះដោយកន្លែង។ ថ្លៃឈ្នួលបង់ផ្លូវគេយកទៅតាមប្រភេទយានយន្ត ដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.៤-៦។

តារាង ២.៤-៦: ថ្លៃបង់ផ្លូវនៅកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ ៤ តាមប្រភេទយានយន្ត

ល.រ	ប្រភេទយានយន្ត	ថ្លៃបង់ផ្លូវ (US$)
១	រថយន្តដឹកធុន់ (៤០ ហ្វីត)	18.82
២	រថយន្តដឹកធុន់ (២០ ហ្វីត)	14.42
៣	រថយន្តដឹកផលិតផលកសិកម្ម	12.54
៤	រថយន្តដឹកប្រេង	12.54
៥	រថយន្តដឹកដី	7.86
៦	ឡានក្រុង	5.50
៧	រថយន្តដឹកទំនិញស្រាល (៣ត-៦ត)	5.50
៨	រថយន្តដឹកទំនិញស្រាល (២ត-៣ត)	4.40
៩	រថយន្តដឹកទំនិញស្រាល (១ត-២ត)	3.30
១០	ឡានក្រុងធនកណ្តាល	2.98
១១	ឡានគ្រួសារ	1.38

ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

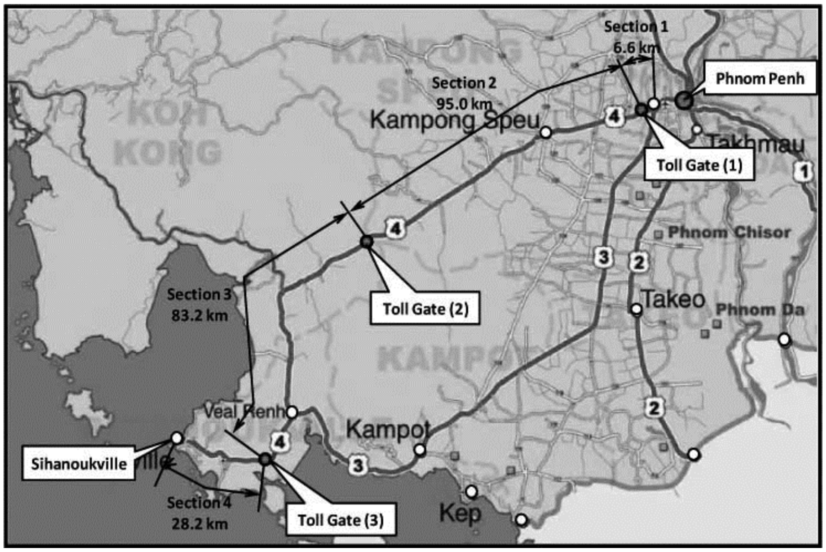
ស្ថានភាពផ្លូវជាតិលេខ ៤ បច្ចុប្បន្ន ដែលបានចុះអង្កេតជាក់ស្តែងមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.៤-៧។

រូប ២.៤-៧: ស្ថានភាពផ្លូវជាតិលេខ ៤ បច្ចុប្បន្ន

ផ្នែក	ផ្លូវ	កំណាត់ផ្លូវ	ចំនួនជួរផ្លូវ	ចំងាយ (គម)	រយៈពេល*[១] (នាទី)	ល្បឿនជាមធ្យម*[១] (គម/ម)
១	ផ.ជ.៤	ចំណុចចាប់ផ្តើមផ្លូវជាតិលេខ ១ - បញ្ជោបង់ផ្លូវ (១)	1	6.6	9.1	43.6
២	ផ.ជ.៤	បញ្ជោបង់ផ្លូវ (១) - បញ្ជោបង់ផ្លូវ (២)	1	95.0	95.4	59.7
៣	ផ.ជ.៤	បញ្ជោបង់ផ្លូវ (២) - បញ្ជោបង់ផ្លូវ (៣)	1	83.2	70.8	70.5
៤	ផ.ជ.៤	បញ្ជោបង់ផ្លូវ (៣) - ខេត្តព្រះសីហនុ	1	28.2	29.1	58.1
			សរុប	213	204.4	

*[១] រយៈពេល និងល្បឿនបើកបរជាមធ្យមក្នុងតារាងខាងលើវាស់ដោយរថយន្តសេដង់
ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

នៅផ្លូវជាតិលេខ ៤ គេបានធ្វើការអង្កេតពីរថយន្តដឹកធូន់បើកបររវាងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងទីក្រុងភ្នំពេញ ដើម្បីវាស់ស្ទង់ពីល្បឿនបើកបរជាក់ស្តែងរបស់រថយន្តដឹកធូន់ទាំងនោះ។ លទ្ធផលនៃការចុះអង្កេតបង្ហាញថារថយន្តដឹកធូន់បើកបរលើកំណាត់ផ្លូវនេះក្នុងល្បឿនប្រហែល ៣៥ ទៅ ៤៥ គម/ម។ ផងដែរ គេសង្កេតឃើញថាក្រៅពីថ្លៃបង់ផ្លូវ រថយន្តមិនបានចំណាយថ្លៃឈ្នួលអ្វីផ្សេងទៀតនោះទេ។



ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៤-៨: ផែនទីទីតាំងផ្លូវជាតិលេខ ៤

ទៅខេត្តព្រះសីហនុ រថយន្តភាគច្រើនធ្វើដំណើរតាមផ្លូវជាតិលេខ ៤។ បើទោះនៅតាមបញ្ជោបង់ផ្លូវទាំងបីកន្លែងមានការកត់ត្រាទិន្នន័យរថយន្តឆ្លងកាត់ (ដោយក្រុមហ៊ុនឯកជន) ក៏ដោយ ទិន្នន័យទាំងនេះមិនមានការផ្សព្វផ្សាយទេ។ បើមានគឺគេវិភាគលើការប្រៀបធៀបរវាងទិន្នន័យដែលបានកត់ត្រា និងការព្យាករណ៍ដែលបានសិក្សាក្នុងគម្រោងសិក្សាពីការអភិវឌ្ឍន៍បណ្តាញផ្លូវថ្នល់ (ឆ្នាំ ២០០៦)។ ទិន្នន័យព្យាករណ៍តម្រូវការធ្វើចរាចរមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.៤-៨។

តារាង ២.៤-៨: ការព្យាករណ៍តម្រូវការធ្វើចរាចរគិតទៅតាមចំនួនរថយន្តដឹកអ្នកដំណើរ ក្នុងមួយថ្ងៃ (PCU) នៅឆ្នាំ ២០១០, ២០១៥ និង ២០២០

ឯកតា: PCU/ថ្ងៃ

ផ្លូវជាតិ	ទីតាំង	ចំនួនធ្វើចរាចរប្រចាំថ្ងៃ (២០១០)				ចំនួះនធ្វើចរាចរប្រចាំថ្ងៃ (២០១៥)				ចំនួនធ្វើចរាចរប្រចាំថ្ងៃ (២០១៥)			
		MC	LV	HV	សរុប	MC	LV	HV	សរុប	MC	LV	HV	សរុប
ផ.ជ.៤	ភ្នំពេញ- កាអោង	701	3,078	3,555	7,334	1,672	5,655	5,292	12,619	1,890	8,543	6,741	17,174
	កាអោង- វាលរេញ	581	2,950	2,982	6,513	1,298	4,478	4,470	10,246	1,402	5,891	5,511	12,804
	វាលរេញ-ក្រុងព្រះសីហនុ	1,304	3,776	2,910	7,990	2,067	5,845	4,359	12,271	3,212	8,728	6,435	18,375

ប្រភព: គម្រោងសិក្សាពីការអភិវឌ្ឍន៍បណ្តាញផ្លូវជាតិ (ឆ្នាំ ២០០៦)

យោងទៅតាម NSDP ដែលបានធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពសម្រាប់ឆ្នាំ ២០០៩-២០១៣ ផ្លូវជាតិលេខ ៤ នឹងធ្វើការកែលំអរទៅជាផ្លូវបួនជួរ។ ស.ក.ជ.ជ បានធ្វើសំណើរផែនការមេបណ្តាញផ្លូវជាតិសម្រាប់ឆ្នាំ ២០២០ ក្នុងនោះគេនឹងធ្វើការកែលំអរកំណាត់ផ្លូវពីខេត្តព្រះសីហនុទៅចំណុចផ្លូវបំបែកទៅផ្លូវជាតិលេខ ៤៨។ ក្នុងគម្រោងទាំងនេះ ស្ពានភាពបច្ចុប្បន្ន ដែលយានយន្តផ្សេងៗបើកបរលើកំណាត់ផ្លូវនេះដូចជាម៉ូតូ រថយន្តតូចៗ និងត្រាក់ទ័រត្រូវបើកមានល្បឿនកំណត់ គេរំពឹងថានឹងមានភាពល្អប្រសើរទៅថ្ងៃក្រោយ។

មួយវិញទៀត ស្ពានភាពច្រើននៅតាមផ្លូវជាតិលេខ ៤ មានកំណត់ត្រឹម ២៥ តោន។ បច្ចុប្បន្ន ពតិមានវិស្វកម្មនៃស្ពានទាំងនេះមិនមានកត់ត្រាត្រឹមត្រូវដាក់ក្នុងប្រព័ន្ធទិន្នន័យទ្រព្យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបស់ប្រទេសទេ ដូចនេះគេមិនអាចបញ្ជាក់ឱ្យច្បាស់លាស់ពីតួលេខនេះបានទេ។ ទោះយ៉ាងណា ស្ពានដែលមានការកំណត់ទំងន់អាចរាំងស្ទះដល់ការដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រ ដោយសារកុងតេន័រទាំងនោះមានទំងន់អតិបរមាអាចលើសទំងន់កំណត់របស់ស្ពាន។ ករណីកុងតេន័រសមុទ្រដឹកតាមរថយន្តមានទំងន់ដល់កម្រិតអតិបរមា ថែមទំងន់រថយន្តខ្លួនឯងទៀត នោះវានឹងចោទជាបញ្ហាថាតើស្ពានទាំងនោះអាចទ្រាំទ្របានដែរឬទេ។ គេអាចដាក់កំហិតទំងន់កុងតេន័រសមុទ្រក្នុងកម្រិតណាមួយ ដោយសារសមាហរណ៍កម្មរចនាសម្ព័ន្ធរបស់ស្ពានតាមផ្លូវថ្នល់បានថយចុះ ព្រោះរថយន្តដឹកកុងតេន័រសមុទ្របើកបរពីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុមកទីក្រុងភ្នំពេញមានចំនួនកើនឡើង។ តារាងទំងន់កុងតេន័រសមុទ្រមានដូចខាងក្រោម:-

តារាង ២.៤-៩: លក្ខណៈបច្ចេកទេសកុងតេន័រសមុទ្រកំណត់ក្នុង ISO

Container	Size (H × W × L)	Gross Capacity (m2)	Maximum Capacity (kg)	Payload (kg)
20ft	2.591mm × 2.438mm × 6.058mm	33.1	24,000	22,210
40ft	2.591mm × 2.438mm × 12.192mm	67.3	30,480	27,610
40ft (high cube container)	2.896mm × 2.438mm × 12.192mm	76.0	30,480	27,480
45ft	2.896mm × 2.438mm × 13.716mm	85.6	30,480	26,530

បច្ចុប្បន្ន ថ្លៃបង់ផ្លូវគេយកទៅតាមទំងន់សរុបរបស់យានយន្ត រួមទាំងទំងន់ថ្លឹងនៅស្ថានីយ៍ថ្លឹងទំងន់រថយន្តមាននៅតាមបញ្ជារបង់ថ្លៃផ្លូវនីមួយៗ។

៤) ផ្លូវជាតិលេខ ៥

ផ្លូវជាតិលេខ ៥ ដែលក៏ជាផ្នែកច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចភាគខាងត្បូងដូចគ្នាទៅនឹងផ្លូវជាតិលេខ ១ ដែរនៅកម្ពុជា ត្រូវគេរំពឹងថានឹងជាផ្លូវពស្តុភារសំខាន់មួយសម្រាប់ប្រទេស GMS រួមចំណែកអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា។ ផ្លូវជាតិលេខ ៥ ត្រូវបានគេចាក់កៅស៊ូ DBST ស្ថានភាពទូទៅផ្លូវនេះនៅមានលក្ខណៈល្អប្រសើរ តែតាមការអង្កេតឃើញមានកន្លែងខ្លះមានការខូចខាតទ្រុឌទ្រោម ពោលគឺនៅកំណាត់ផ្លូវចន្លោះពីខេត្តកំពង់ឆ្នាំងទៅពោធិ៍សាត់ ហើយគេកំពុងជួសជុលស្តារឡើងវិញ។DBST ដែលងាយខូចខាតដោយរថយន្តដឹកហួសកំណត់ និងទឹកភ្លៀងហូរច្រោះ ត្រូវគេយកមកប្រើចាក់ថ្នល់នៅកម្ពុជា ហើយវាងាយស្រួលជួសជុលស្តារឡើងវិញ។ លើសពីនេះ ការជួសជុលស្តារឡើងវិញទៀតសោតរួមចំណែកបង្កើតឱកាសការងារឱ្យកម្មករខ្មែរផងដែរ។ ទ្រូងផ្លូវខូចខាតទ្រុឌទ្រោម និងការងារជួសជុលស្តារឡើងវិញមានបង្ហាញក្នុងរូប ២.៤-៩។

ទ្រូងផ្លូវទទួលរងការខូចខាតទ្រុឌទ្រោម	ផ្នែកជួសជុលស្តារឡើងវិញ

ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៤-៩: ទ្រូងផ្លូវខូចខាតទ្រុឌទ្រោម និងការជួសជុលស្តារឡើងវិញផ្លូវជាតិលេខ ៥

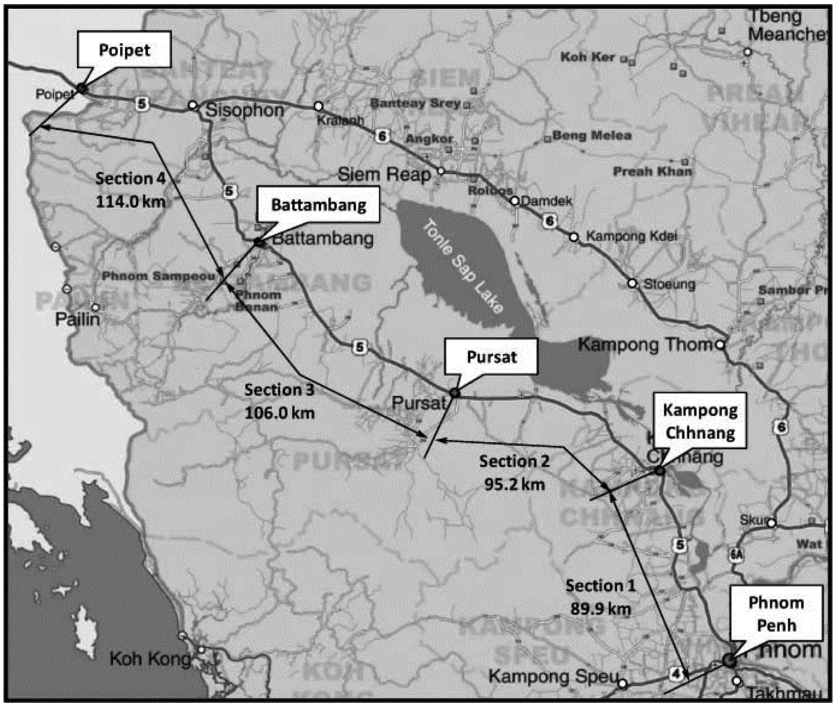
រាល់ឆ្នាំ ផ្លូវជាតិលេខ ៥ ទទួលរងការជន់លេចដោយទឹកជំនន់ពីបឹងទន្លេសាប។ បញ្ហាគឺថាផ្លូវជាតិលេខ ៥ ក្រាលកៅស៊ូ DBST ដែលមិនធននឹងការជ្រាបទឹក ដូចនេះវាងាយរងការខូចខាតដោយទឹកជំនន់។ ស្ថានភាពផ្លូវជាតិលេខ ៥ បច្ចុប្បន្នតាមការចុះអង្កេតដល់កន្លែងមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.៤-១០។

តារាង ២.៤-១០: ស្ថានភាពផ្លូវជាតិលេខ ៥ បច្ចុប្បន្ន

ផ្នែក	ផ្លូវ	កំណាត់ផ្លូវ	ចំនួនជួរផ្លូវ	ចំងាយ	រយៈពេល*[១]	ល្បឿនជាមធ្យម*[១]
				(គម)	(នាទី)	(គម/ម)
១	ផ.ជ.៤	ចំណុចចាប់ផ្តើមផ្លូវជាតិលេខ ៥ - កំពង់ ឆ្នាំង	1	6.6	108.7	49.5
២	ផ.ជ.៤	កំពង់ផែឆ្នាំង - ពោធិ៍សាត់	1	95.2	74.5	76.7
៣	ផ.ជ.៤	ពោធិ៍សាត់ - បាត់ដំបង	1	106.0	74.0	86.0
៤	ផ.ជ.៤	បាត់ដំបង - ប៉ោយប៉ែត	1	114.0	109.4	62.5
			សរុប	321.8	366.6	

*[១] រយៈពេល និងល្បឿនបើកបរជាមធ្យមក្នុងតារាងខាងលើវាស់ដោយរថយន្តសេដង

ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង



ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៤-១០: ផែនទីទីតាំងផ្លូវជាតិលេខ ៥

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 គេត្រូវឆ្លងតាមសាឡង់តូចៗ ស្ថានភាពចរាចរតាមផ្លូវជាតិលេខ ៤៨ មានភាពល្អប្រសើរឡើងវិញក្រោយពីបានជួសជុលស្តារឡើងវិញ និងសាងសង់រួចរាល់។ ការកែលំអរផ្លូវជាតិលេខ ៤៨ ត្រូវគេរំពឹងថានឹងរួមចំណែកអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា ក៏ដូចជាទំនាក់ទំនងជាមួយប្រទេស GMS ជាផ្នែកនៃច្រករបៀងឆ្នេរសមុទ្រភាគខាងត្បូង។ ផ្លូវជាតិលេខ ៤៨ គឺទៅកាន់ខេត្តកោះកុង ដែលជាតំបន់មានភ្លៀងធ្លាក់ជោគជាំ។ ដោយផ្លូវជាតិលេខ ៤៨ ក្រាលដោយ DBST មិនធុននឹងទឹកទេ មិនត្រឹមត្រូវត្រូវធុននឹងស្ថានភាពអាកាសធាតុនៅខេត្តកោះកុង។ តាមការចុះអង្កេតផ្ទាល់បានរកឃើញថា:-នៅកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ ៤៨ មានកន្លែងជាច្រើនទទួលរងការខូចខាត និងត្រូវជួសជុលស្តារឡើងវិញ ដូចមានបង្ហាញក្នុងរូប ២.៤-១១។

ទ្រូងផ្លូវទទួលរងការខូចខាតទ្រុឌទ្រោម	គំនូសស្នាមជួសជុលស្ពានឡើងវិញ

ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៤-១១: ទ្រូងផ្លូវខូចខាតទ្រុឌទ្រោម និងការជួសជុលស្ពានឡើងវិញផ្លូវជាតិលេខ ៤៨

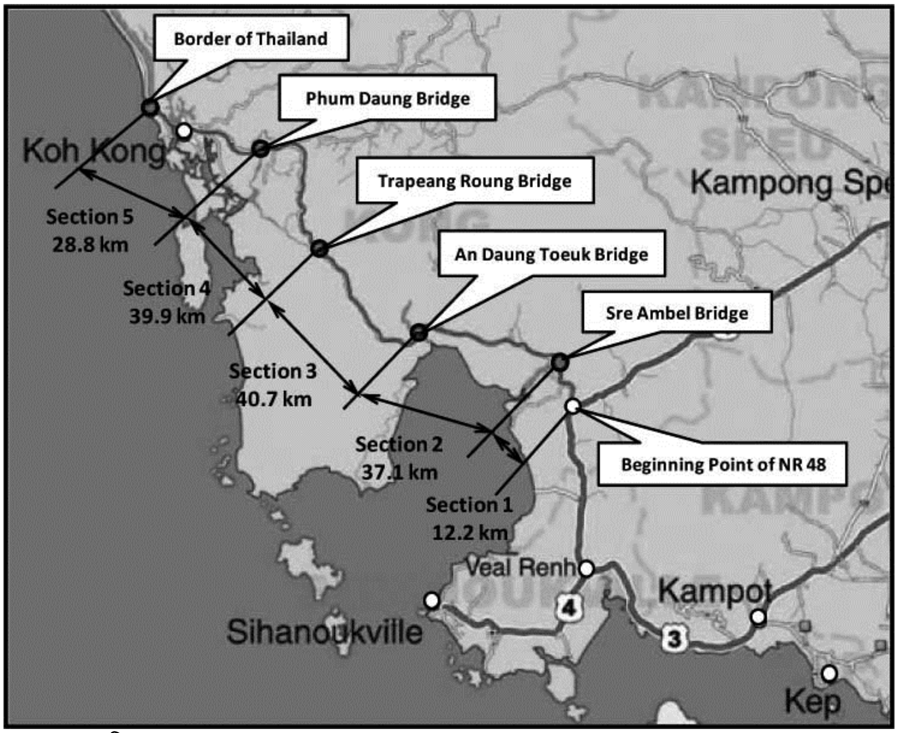
ស្ថានភាពផ្លូវជាតិលេខ ៤៨ តាមការចុះអង្កេតជាក់ស្តែងដល់កន្លែងមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.៤-១១។

តារាង ២.៤-១១: ស្ថានភាពផ្លូវជាតិលេខ ៤៨ បច្ចុប្បន្ន

ផ្នែក	ផ្លូវ	កំណាត់ផ្លូវ	ចំនួនជួរផ្លូវ	ចំងាយ (គម)	រយៈពេល*[១] (នាទី)	ល្បឿនជាមធ្យម*[១] (គម/ម)
១	ផ.ជ.៤៨	ចំណុចចាប់ផ្តើមផ្លូវជាតិលេខ ៤៨ - ស្ពានស្រែអំបិល	1	12.2	13.1	49.5
២	ផ.ជ.៤៨	ស្ពានស្រែអំបិល - ស្ពានអណ្តូងទឹក	1	37.1	38.8	76.7
៣	ផ.ជ.៤៨	ស្ពានអណ្តូងទឹក - ស្ពានត្រពាំងរូង	1	40.7	38.1	86.0
៤	ផ.ជ.៤៨	ស្ពានត្រពាំងរូង - ស្ពានភូមិដូង	1	39.9	33.0	62.5
៥	ផ.ជ.៤៨	ស្ពានភូមិដូង - ព្រំដែនថៃ	1	28.8	33.7	62.5
			សរុប	158.7	156.7	

*[១] រយៈពេល និងល្បឿនបើកបរជាមធ្យមក្នុងតារាងខាងលើវាស់ដោយរថយន្តសេដង

ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

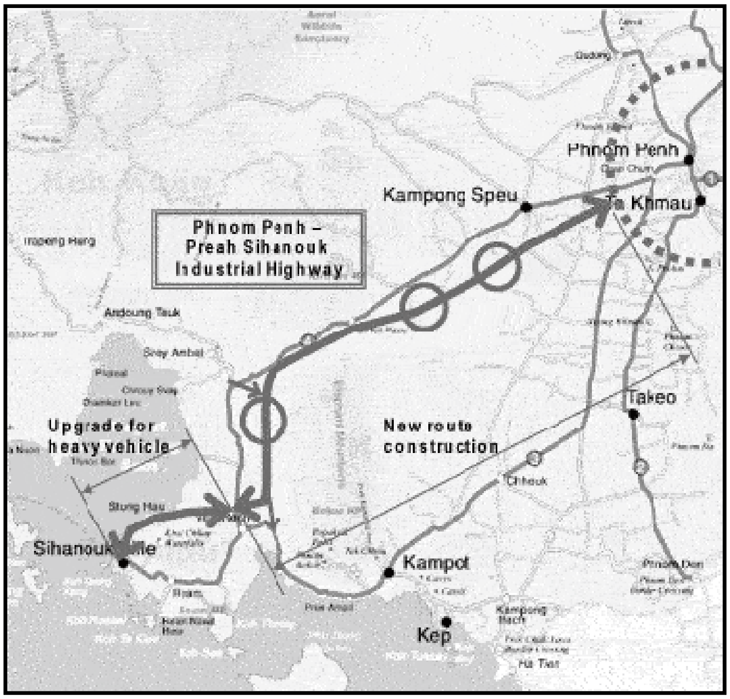


ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៤-១២: ផែនទីទីតាំងផ្លូវជាតិលេខ ៤៨

(២) ផ្លូវពស្តុភារសំខាន់ៗនៅខេត្តព្រះសីហនុ

ក្នុង “ផែនការមេស្តីពីយុទ្ធសាស្ត្រសមាហរណ៍កម្មតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយនិរន្តរភាពរបស់កម្ពុជា និងការសិក្សាពីសមិទ្ធិលទ្ធកម្មលើផែនការមេដើម្បីអភិវឌ្ឍន៍ខេត្តព្រះសីហនុ (២០១០)” ច្រករបៀងឧស្សាហកម្ម និងពស្តុភារមូលដ្ឋានរវាងទីក្រុងភ្នំពេញ និងវាលរិញបច្ចុប្បន្នគេធ្វើសំណើរឡើង។ ក្រោយសំណើរនេះ ច្រករបៀងលាតសន្ធឹងពីទីក្រុងភ្នំពេញទៅវាលរិញតាមផ្លូវជាតិលេខ ៤ និងពីវាលរិញទៅខេត្តព្រះសីហនុកាត់តាមស្ទឹងហាវ។ ច្រករបៀងនេះមានបង្ហាញដូចខាងក្រោម:-

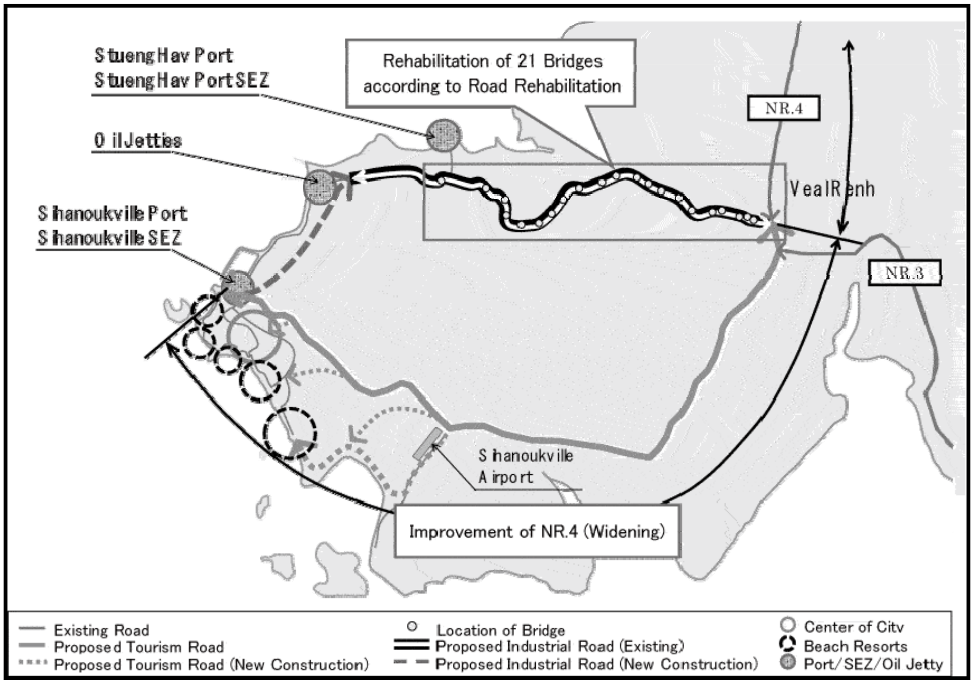


ប្រភព: ការសិក្សាពីយុទ្ធសាស្ត្រជាតិធ្វើសមាហរណ៍កម្មតំបន់ឆ្នេរ និងផែនការមេសម្រាប់
អភិវឌ្ឍន៍ខេត្តព្រះសីហនុប្រកបដោយនិរន្តរភាព (២០១០)

រូប ២.៤-១៣: ច្រករបៀងឧស្សាហកម្ម/ពស្តុភាររវាងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងទីក្រុងភ្នំពេញ

កំណាត់ផ្លូវចន្លោះវាលរិញ និងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុកាត់តាមស្រុកស្ទឹងហាវចាក់កៅស៊ូប្រភេទ DBST ដូចនេះថ្នល់មានសភាពទ្រុឌទ្រោមច្រើនកន្លែង ហើយនៅតាមផ្លូវនេះមានស្ពានចាស់ៗ ២១ កន្លែង ភាគច្រើនទំហំស្ពានតូចចង្អៀតអាចពិបាកសម្រាប់រថយន្តដឹកធ្ងន់បើកឆ្លង ដូចនេះនៅពេលឆ្លងស្ពានម្តងៗរថយន្តត្រូវបន្ថយល្បឿនបើកយឺតៗ។

ដោយសាររថយន្តដឹកធ្ងន់ធ្វើចរាចរតិចរហូតដល់បច្ចុប្បន្ន គ្មានបញ្ហាអ្វីត្រូវគេរាយការណ៍ពាក់ពន្ធ័និងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវជាតិដែលចាក់កៅស៊ូប្រភេទ DBST នោះទេ។ ក៏ប៉ុន្តែ ដោយគេរំពឹងថាបរិមាណភស្តុភារនឹងកើនឡើងទៅអនាគត នោះគេជឿថារយៈពេលដឹកជញ្ជូននឹងមានការប៉ះពាល់ បើផ្លូវថ្នល់ និងស្ពាននៅមាសភាពដូចសព្វថ្ងៃ។ ផ្លូវថ្នល់ពីវាលរិញទៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុមានបង្ហាញដូចខាងក្រោម:-



ប្រភព: ការសិក្សាពីយុទ្ធសាស្ត្រជាតិធ្វើសមាហរណ៍កម្មតំបន់ឆ្នេរ និងផែនការមេសម្រាប់
អភិវឌ្ឍន៍ខេត្តព្រះសីហនុប្រកបដោយនិរន្តរភាព (២០១០)

រូប ២.៤-១៤: ច្រករបៀងឧស្សាហកម្ម/ពស្តុភារដែលបានស្នើឡើងនៅខេត្តព្រះសីហនុ

(៣) ការកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរនៅជុំវិញកំពង់ផែភ្នំពេញ

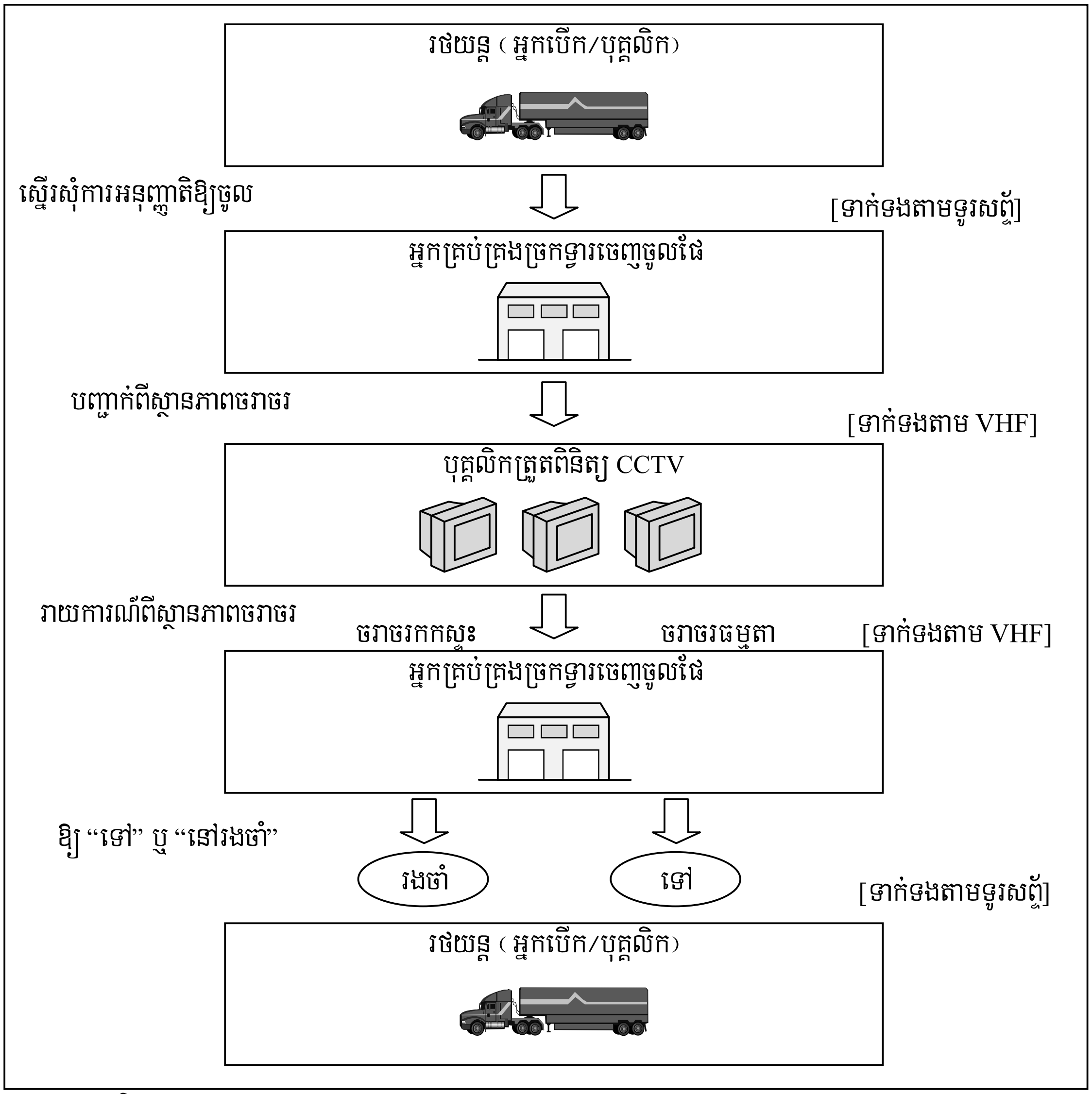
កំពង់ផែភ្នំពេញគឺជាកំពង់ផែសំខាន់ទីពីររបស់កម្ពុជា ឋិតនៅត្រើយខាងស្ដាំតាមដងទន្លេសាប។ ដោយសារកំពង់ផែភ្នំពេញឋិតនៅទីប្រជុំជននៃទីក្រុងភ្នំពេញ វាធ្វើឱ្យមានការកកស្ទះចរាចរច្រើន ដោយសារឡានម៉ូតូបើកឆ្លងកាត់ជារៀងរាល់ថ្ងៃ ចំណែកផ្លូវចេញចូលផែតាមដងទន្លេដើរតួនាទីសំខាន់សម្រាប់ការធ្វើចរាចរ និងការលំហែររបស់ប្រជាពលរដ្ឋស៊ីវិល។ ដូចនេះ កំពង់ផែភ្នំពេញត្រូវគ្រប់គ្រងការដឹកជញ្ជូនរបស់រថយន្តដឹកកុងតេន័រចេញ/ចូលផែឱ្យបានហ្មត់ចត់ដើម្បីបង្ការឧបទ្ទវហេតុ ដែលអាចកើតមានដោយប្រការផ្សេងៗ។

នៅឆ្នាំ ២០០៨ កំពង់ផែបានបំពាក់ប្រព័ន្ធកាមេរ៉ាសុវត្ថិភាព (CCTV) ក្នុងតំបន់កំពង់ផែ។ ដូចបានបង្ហាញក្នុងរូប ២.៤-១៥ ក.ស.ភ.ព បានប្រតិបត្តិការគ្រប់គ្រងចរាចររថយន្តដឹកកុងតេន័រចេញ/ចូលឆ្លងកាត់ច្រកទ្វារផែដោយប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធ CCTV នេះ។ ពិសេសនៅថ្ងៃសុក្រ និងថ្ងៃសៅរ៍ មានទំនិញកុងតេន័រច្រើនដាក់គនៅពេញកំពង់ផែ។ ក្នុងស្ថានភាពនេះ មន្ត្រីអ្នកគ្រប់គ្រងច្រកទ្វារចេញចូលពេលខ្លះត្រូវស្នើទៅអ្នកបើករថយន្តដឹកកុងតេន័រឱ្យ "រង់ចាំ" ដោយសារមានការកកស្ទះចរាចរ។ ក៏ប៉ុន្តែនៅថ្ងៃធម្មតាកម្រកើតមានបញ្ហាបែបនេះណាស់។ អាជ្ញាធរផែបានស្នើទៅប៉ូលីសឱ្យមកជួយធ្វើអន្តរាគមន៍សម្រួលដល់ការធ្វើចរាចរមួយខែម្ដង ឬ ពីរខែម្ដង។ មន្ត្រីអាជ្ញាធរផែជាអ្នកបញ្ជារៀបចំចរាចរឱ្យរថយន្តទាំងនោះចេញចូលច្រកទ្វារផែបានដោយរលូន។

ក្រុមសិក្សាគម្រោងបានចុះទៅធ្វើការអង្កេតជាក់ស្ដែងពីស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃចរាចរនៅមុខច្រកទ្វារចេញចូលផែនៅថ្ងៃទី ៨ ខែតុលា ឆ្នាំ ២០១១ ដែលបានរកឃើញថាមានការកកស្ទះខ្លាំងនៅថ្ងៃចុងសប្ដាហ៍ (ថ្ងៃសៅរ៍) ពិសេសនៅពេលថ្ងៃដែលមានរថយន្តម៉ូតូធ្វើដំណើរទៅមកច្រើន ទោះយ៉ាងណា យើងមិនបានធ្វើការអង្កេតពីចំនួនកកស្ទះចរាចរពិតប្រាកដនោះទេ។

រថយន្តចេញ/ចូលច្រកទ្វារផែក្នុងមួយម៉ោងមានចំនួនច្រើនបំផុត ២៤ គ្រឿង ហើយរថយន្តទាំងនោះមិនដែលឈប់តំរៀបជួរនៅច្រកទ្វារចេញចូលផែទេ។

ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងចរាចរមានស្រាប់ទំនងជាមានប្រសិទ្ធិភាពអាចគ្រប់គ្រងចរាចររថយន្តធម្មតាបើកទៅមកនៅតាមផ្លូវមុខច្រកទ្វារចេញចូលផែបាន។ រថយន្តភាគច្រើនដឹកកុងតេន័រចេញពីរោងចក្រ ឬ ចេញពីដេប៉ូកុងតេន័រជើគោក (ICDs) នៅក្នុង ឬ ជុំវិញទីក្រុងភ្នំពេញ។ ដូចនេះ មន្ត្រីគ្រប់គ្រងច្រកទ្វារចេញចូលផែអាចគ្រប់គ្រងកាលវិភាគដឹកជញ្ជូនជាក់លាក់របស់រថយន្តទាំងនោះបាន។ ដោយពីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងរោងចក្រ ឬ ICDs មានចំងាយប្រហែល ២០០ គម នោះវាពិបាកកំណត់ពេលវេលាដឹកជញ្ជូនច្បាស់លាស់របស់រថយន្ត។ ដូចនេះ ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងចរាចរដឹកជញ្ជូននេះមិនប្រសិទ្ធិភាពសម្រាប់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុទេ តែដោយនៅជិតកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុមានកន្លែងចត និងឋបនីយភណ្ឌគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់រថយន្តតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ ៤ គេនឹងអាចប្រើប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងចរាចរដឹកជញ្ជូនដូចគ្នាទៅនឹងកំពង់ផែភ្នំពេញដែរ។



ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៤-១៥: ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងចរាចរចេញចូលកំពង់ផែភ្នំពេញ

(៤) ការពិន័យរថយន្តដឹកហួសកំណត់នៅកម្ពុជា

នៅកម្ពុជា យោងទៅតាមច្បាប់ចរាចរជីគោក មាត្រា ៨៤: "កម្រិតចំណុះផ្ទុកអតិបរមា" ការពិន័យចំពោះរថយន្តដឹកហួសកំណត់ចែកចេញជា ៤ ប្រភេទទំងន់ហួសកំណត់នោះ ដូចមានបង្ហាញខាងក្រោម។ ឧទាហរណ៍: ករណីដល់កម្រិតទំងន់អតិបរមា (ទាំងទំងន់រថយន្ត និងទំងន់ផ្ទុក) ទាំងអស់ ៤០ តោន បើរថយន្តនោះថ្លឹងឃើញ ៤៦ តោន មានន័យថាលើសជាង ៦ តោន (១៥%) ត្រូវពិន័យជាទឹកប្រាក់ ២០០.០០០ រៀល ក្នុងមួយតោននៃទំងន់ផ្ទុកលើស ឬ ក្នុងករណីនេះគឺ ១.២០០.០០០ រៀល (US$៣០៣)។

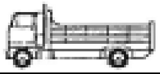
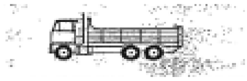
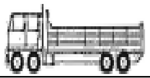
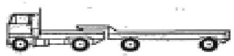
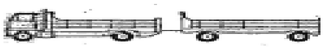
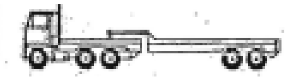
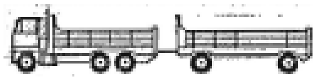
តារាង ២.៤-១២: មាត្រា ៨៤ ច្បាប់ស្តីពីចរាចរជីគោកនៅកម្ពុជា

ការផ្ទុកហួសកំណត់អតិបរមាលើប៉ុងរថយន្ត និងការផ្ទុកហួសកំណត់ទំងន់ផ្ទុកអតិបរមារបស់រថយន្តត្រូវទទួលពិន័យដូចតទៅ:- ១. តិចជាង ៥% ត្រូវចេញលិខិតព្រមានជាលាយលក្ខ័អក្សរមិនពិន័យ ២. ពី ៥ ទៅ ១០% អ្នកបើកបរត្រូវ:- ក) ពិន័យ ១០០.០០០ រៀល ក្នុងមួយតោន ខ) រើទំនិញចុះ ហើយឃាត់រថយន្តទុករយៈពេលដប់ថ្ងៃ គ) ដកហូតបណ្ណ័បើកបររក្សាទុករយៈពេលដប់ថ្ងៃ ៣. ពី ១០ ទៅ ២០% អ្នកបើកបរត្រូវ:- ក) ពិន័យ ២០០.០០០ រៀល ក្នុងមួយតោន ខ) រើទំនិញចុះ ហើយឃាត់រថយន្តទុករយៈពេលមួយខែ គ) ដកហូតបណ្ណ័បើកបររក្សាទុករយៈពេលមួយខែ ៤. លើសពី ២០% អ្នកបើកបរ:- ក) ពិន័យ ៣០០.០០០ រៀល ក្នុងមួយតោន ខ) រើទំនិញចុះ ហើយឃាត់រថយន្តទុករយៈពេលមួយឆ្នាំ គ) ដកហូតបណ្ណ័បើកបររក្សាទុករយៈពេលមួយឆ្នាំ

ប្រភព: ច្បាប់ស្តីពីចរាចរផ្លូវគោក (ស.ក.ដ.ជ)

នៅខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០៩ ស.ក.ដ.ជ បានចេញប្រកាសបំរាមដឹកហួសកំណត់ ឱ្យ ក.ស.ស, ក.ស.ភ.ព, កំពង់ផែឯកជន និងផែស្ងួតសហការជាមួយក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនធ្វើការងារទាំងអស់នេះ ហើយក្នុងប្រកាសនេះមានកំហិតទំងន់សរុបរបស់រថយន្តដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាងបន្ទាប់។

តារាង ២.៤-១៣: កំហិតទំងន់សរុបរបស់រថយន្តតាមប្រភេទ

ប្រភេទរថយន្ត	លក្ខណៈបច្ចេកទេស	ទំងន់រថយន្តសរុបអនុញ្ញាតិបានកម្រិតអតិបរមា (តោន)
	Axle: 2 Tires: 2(F), 4(R)	16
	Axle: 3 Tires: 2(F), 4+4(R)	25
	Axle: 4 Tires: 2+2(F), 4+4(R)	30
	Axle: 4 Tires: 2+4(F), 4+4(R)	35
	Axle: 4 Tires: 2+4(F), 4+4(R)	35
	Axle: 5	40
	Axle: More than 5	40

ប្រភព: ប្រកាសរបស់ ស.ក.ដ.ជ

រថយន្តក្រឡាប់ និងបុកគ្នា ហេតុសំខាន់គឺបណ្តាលមកពីរថយន្តបាត់បង់ការគ្រប់គ្រងដោយដឹកហួសកំណត់។ រថយន្តដឹកហួសកំណត់ស៊ីប្រេងច្រើន ធ្វើឱ្យម៉ាស៊ីនអូសខ្លាំងយ៉ុងម៉ាស៊ីន ឆាប់ខូចប្រើមិនបានយូរ សំបកកង់ឆាប់រិចរិល ឆាប់អស់ស្បែកហ្វ្រាំង និងត្រូវចំណាយថៃទាំជួសជុលអស់ច្រើន។

មិនត្រឹមប៉ុណ្ណោះ ដោយសារនៅពេលដឹកហួសកំណត់ រថយន្តបើកមិនបានលឿន ម៉ាស៊ីនអូសខ្លាំងជាងធម្មតា ហួសកំលាំងម៉ាស៊ីនធ្វើឱ្យចេញផ្សែងច្រើន បង្ករដល់ការបំពុលបរិស្ថានកាន់តែខ្លាំង ហើយដោយសារការដឹកហួសកំណត់កម្រិតផ្លូវថ្នល់ និងស្ពាន វាធ្វើឱ្យចំណាយថៃទាំងផ្លូវស្ពានកើនឡើង ហើយរថយន្តខ្លួនឯងក៏ប្រើប្រាស់មិនបានយូរ។

ការដឹកហួសកំណត់នាំឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ បង្ករការបំពុលបរិស្ថានកាន់តែខ្លាំង ចំណាយថ្លៃថៃទាំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ។ល។ អស់ច្រើន ដូចនេះគេចាំបាច់ត្រូវអនុវត្តការដាក់ពិន័យលើបញ្ហានេះ។

ការដាក់ពិន័យគឺដើម្បីឱ្យក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូន និងអ្នកបើកបររាងចាលឈប់ដឹកហួសកំណត់ទៀត។ យោងទៅតាមក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនធំមួយនៅខេត្តព្រះសីហនុ ដោយសារថ្លៃបង់ពិន័យច្រើនជាងតម្លៃទំនិញដឹក គេចាំបាច់ត្រូវថ្លឹករថយន្តសិនមុនពេលចេញដំណើរ ដូចនេះករណីដឹកហួសកំណត់បានថយចុះ។ ទោះយ៉ាងណា ការដឹកហួសកំណត់នៅតែកើតមានជារៀងរាល់ឆ្នាំ។ រួមមកគេអាចនិយាយបានថាការដាក់ពិន័យលើការដឹកហួសកំណត់អនុវត្តមានប្រសិទ្ធិភាពនៅកម្ពុជា។

តារាង ២.៤-១៤: ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃការដាក់ពិន័យរថយន្តដឹកហួសកំណត់នៅជប៉ុន

ករណីល្មើសជាលើកទី ១ ក្រុមហ៊ុនត្រូវពិន័យដូចតទៅៈ- ១) ឃាត់ទុករថយន្ត ១០ ថ្ងៃ គុណចំនួនរថយន្តដែលល្មើសដឹកហួសកំណត់ក្រោម ៥០% ២) ឃាត់ទុករថយន្ត ២០ ថ្ងៃ គុណចំនួនរថយន្តល្មើសដឹកហួសកំណត់ក្រោម ១០០% ៣) ឃាត់ទុករថយន្ត ៣០ ថ្ងៃ គុណចំនួនរថយន្តល្មើសដឹកហួសកំណត់ចាប់ពី ១០០% ឡើង។ មួយវិញទៀត អ្នកបើកបរត្រូវពិន័យៈ- ១) US$៣៨៥ និងដកពិន្ទុ ២ នៅពេលរថយន្តដឹកហួសកំណត់ក្រោម ៥០% ២) US$៥១៤ និងដកពិន្ទុ ៣ នៅពេលរថយន្តដឹកហួសកំណត់ក្រោម ១០០% ៣) ដកពិន្ទុ ៦ (ដាក់ទណ្ឌកម្មដោយដកហូតបណ្ណ័បើកបររបស់អ្នកបើកបរ) និងដាក់ពន្ធធានារក្រោម ៦ ខែ ឬ ពិន័យជាទឹកប្រាក់តិចជាង US$១.២៨៥ នៅពេលរថយន្តដឹកហួសកំណត់ចាប់ពី ១០០% ឡើងទៅ។

ប្រភពៈ គេហទំព័រនាយកដ្ឋានស្នងការប៉ូលីសក្រុង

នៅជប៉ុន ចំណូលបានពីការពិន័យត្រូវបង់ចូលរដ្ឋតាមរយៈធានាគារ ផ្តល់ជាឧបត្ថម្ភធនទៅឱ្យអភិបាលខេត្ត-ក្រុងទុកប្រើប្រាស់សម្រាប់ថែទាំផ្លូវ និងការពារសុវត្ថិភាពធ្វើចរាចរដូចជាៈ-ដាក់ភ្លើងចរាចរ ដាក់ផ្លាកសញ្ញាផ្លូវ និងធ្វើផ្លូវឆ្លងកាត់សម្រាប់អ្នកថ្មើរជើង។ ការពិន័យកើនទៅតាមកម្រិតដឹកហួសកំណត់ និងល្បឿនបើកបរផងដែរ តែមូលដ្ឋានគណនារកទឹកប្រាក់ពិន័យលើការដឹកហួសកំណត់មិនមានជាក់លាក់នោះទេ។ ជាគោលការណ៍ ពិន័យបង់ទៅតាមលទ្ធភាពរបស់អ្នកទទួលពិន័យ។ នៅជប៉ុន ការពិន័យធ្ងន់ធ្ងរបំផុតគឺបើកបរផឹកគ្រឿងស្រវឹង។

២.៤.៣. ផ្លូវចូលមកព្រំដែនកម្ពុជាពីកំពង់ផែនៅប្រទេសជិតខាង

យើងបានធ្វើការចុះអង្កេតជាក់ស្តែងដើម្បីសិក្សាពីស្ថានភាពផ្លូវថ្នល់នៅពេលបច្ចុប្បន្ននៅតាមកន្លែងមួយចំនួនដូចជាៈ- (១) កំពង់ផែខាយម៉ែប-ធីវ៉ាយ និងព្រំដែនកម្ពុជា (ម៉ុកបៃ) និង (២) កំពង់ផែឡាំឆាបាង និងព្រំដែនកម្ពុជា (អារ៉ាញ់យ៉ាប្រាថេត/ហាត់ឡេក)។

(១) កំពង់ផែអន្តរជាតិខាយម៉ែប-ធីវ៉ាយ

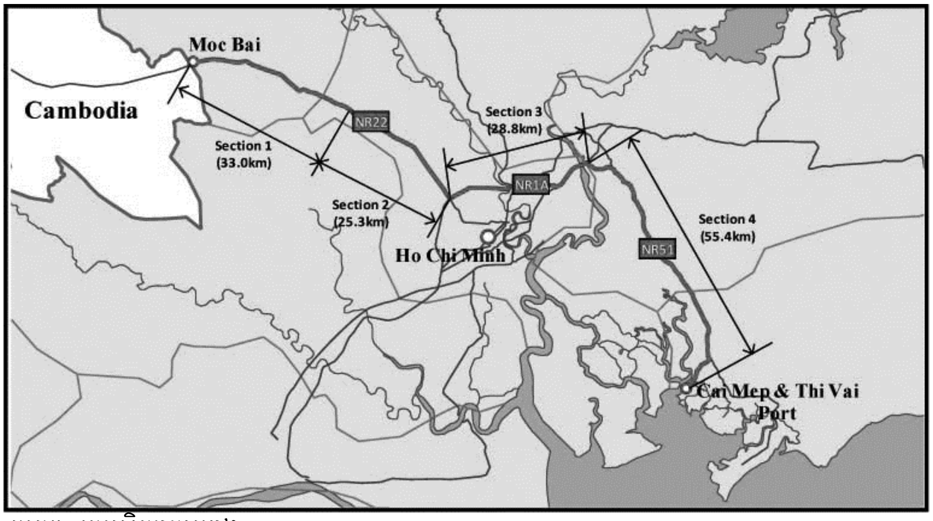
ការចុះអង្កេតជាក់ស្តែងដល់ទីកន្លែងធ្វើឡើងដើម្បីសិក្សាពីស្ថានភាពផ្លូវថ្នល់នៅពេលបច្ចុប្បន្នរវាងកំពង់ផែខាយម៉ែប-ធីវ៉ាយ និងព្រំដែនកម្ពុជា (ម៉ុកបៃ) ដោយផ្លូវទាំងនេះជាផ្លូវដឹកជញ្ជូនដ៏សំខាន់សម្រាប់ការធ្វើពាណិជ្ជកម្មរវាងកម្ពុជា និងវៀតណាម។ ផ្លូវដឹកជញ្ជូនទាំងនោះមានផ្លូវជាតិបីដូចជាៈ- ផ្លូវជាតិលេខ ២២ ផ្លូវជាតិលេខ ១A និង ផ្លូវជាតិលេខ ៥១។ ផ្លូវទាំងនេះរចនាសម្ព័ន្ធប្រហាក់ប្រហែលគ្នាដោយមានបែងចែកជួរផ្លូវសម្រាប់រថយន្ត និងផ្លូវម៉ូតូផ្សេងពីគ្នា។ ផ្លូវទាំងនេះក្រាលកៅស៊ូចាក់ប្រភេទ AC ហើយផ្លូវថ្នល់ភាគច្រើនមិនការខូចខាតទ្រុឌទ្រោមអ្វីទេ។ បើទោះល្បឿនជាមធ្យម គេកំណត់ប្រហែល ៤០ គម/ម រថយន្តបើកត្រឹមតែ ៣០ គម/ម នៅជុំវិញទីក្រុងហូជីមិញ ដោយសារតែមានកកស្ទះចរាចរ។ គេបានពង្រីកផ្លូវជាតិលេខ ៥១ ឱ្យទៅជាផ្លូវពីរជួរ ហើយផ្លូវសម្រាប់ម៉ូតូនឹងពង្រីកបន្ថែមទៀត។ ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងទីតាំងផ្លូវទាំងនេះមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.៤-១៥ និង រូប ២.៤-១៦។

តារាង ២.៤-១៥: ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃផ្លូវថ្នល់រវាងខាយម៉ែប-ធីវ៉ាយ និងព្រំដែនកម្ពុជា (ម៉ុកបៃ)

ផ្នែក	ផ្លូវ	កំណាត់ផ្លូវ	ចំនួនជួរផ្លូវ	ចំនួនជួរផ្លូវម៉ូតូ	ចំងាយ (គម)	រយៈពេល*[១] (នាទី)	ល្បឿនជាមធ្យម*[១] (គម/ម)
១	ផ.ជ.២២	ព្រំដែនកម្ពុជា (ម៉ុកបៃ) - ចុងផ្លូវមួយជួរនៃផ្លូវជាតិលេខ ២២	1	1	33.0	47	44.0
២	ផ.ជ.២២	ចំណុចចាប់ផ្តើមនៃផ្លូវពីរជួរនៃផ្លូវជាតិលេខ ២២ -ផ្លូវបំបែកជាមួយផ្លូវជាតិលេខ ១A	2	1	25.3	45	32.4
៣	ផ.ជ.១A	ផ្លូវបំបែកផ្លូវជាតិលេខ ២២ - ផ្លូវបំបែកផ្លូវជាតិលេខ ៥១	2	1	28.8	54	32.0
៤	ផ.ជ.៥១	ផ្លូវបំបែកផ្លូវជាតិលេខ ១A - ខាយម៉ែប - ធីវ៉ាយ	1*	1	55.4	83	40.1
			សរុប		142.5	229	

*ផ្លូវពីរជួរ រួមទាំងផ្លូវជាតិលេខ ៥១ ដែលកំពុងពង្រីក
*[១] រយៈពេល និងល្បឿនបើកបរជាមធ្យមក្នុងតារាងខាងលើវាស់ដោយរថយន្តសេដង
ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

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 វាធ្វើឱ្យរាចរដឹកជញ្ជូនដោយរលូននៅទីក្រុងក្លាយជាបញ្ហាប្រឈមមួយ។



ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៤-១៦: ផែនទីទីតាំងផ្លូវថ្នល់ពីកំពង់ផែខាយម៉ែប-ធីវ៉ាយមកព្រំដែនកម្ពុជា (ម៉ុកបៃ)

ផ្លូវថ្នល់ពីកំពង់ផែខាយម៉ែប-ធីវ៉ាយ មកព្រំដែនកម្ពុជា (ម៉ុកបៃ) មានបង្ហាញដូចខាងក្រោម:-

ផ្លូវពីរជួរ និងជួរផ្លូវសម្រាប់ម៉ូតូមួយផ្លូច	ការស្ទះចរាចរនៅផ្លូវជាតិលេខ ១A

ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

(២) កំពង់ផែឡាំឆាបាង

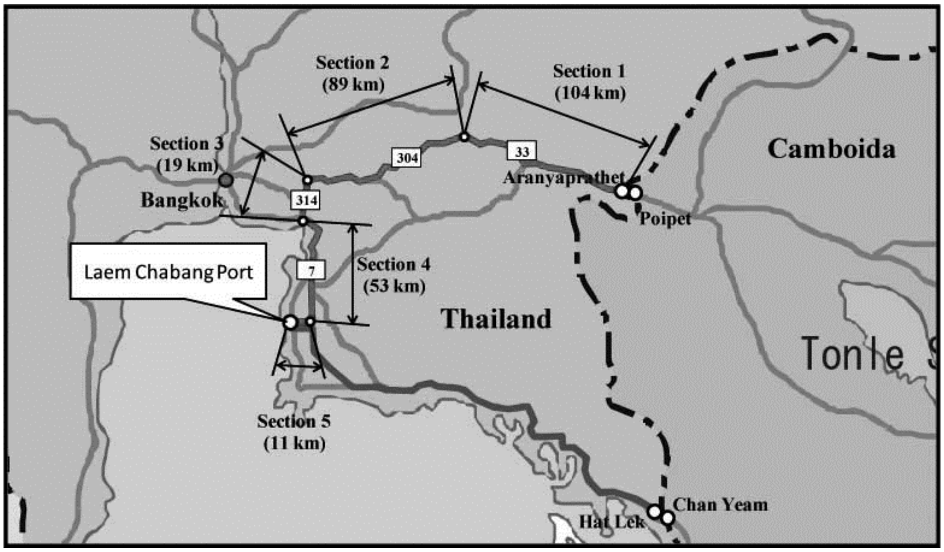
១) អារ៉ាញ់យ៉ាប្រាថេត - ផ្លូវកំពង់ផែឡាំឆាបាង

បណ្ដាញផ្លូវឆ្លងកាត់ព្រំដែនកាត់តាមអារ៉ាញ់យ៉ាប្រាថេតគឺជាផ្លូវដឹកជញ្ជូនសំខាន់មួយសម្រាប់ការធ្វើពាណិជ្ជកម្មឆ្លងកាត់ព្រំដែនរវាងកម្ពុជា និងថៃ។ ផ្លូវពីអារ៉ាញ់យ៉ាប្រាថេតទៅកំពង់ផែឡាំឆាបាងមានប្រាំខ្សែដូចជា:- ផ្លូវជាតិលេខ ៣៣ ផ្លូវលំ (PR) លេខ ៣០៤ ផ្លូវលំលេខ ៣១៤ ផ្លូវជាតិលេខ ៧ និងផ្លូវចូលផែ ដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.៤-១៦ ខាងក្រោម។ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ រួមទាំងប្រពន្ធ័គ្រប់គ្រងចរាចរមានការថែទាំល្អ និងចាក់កៅស៊ូចាក់ប្រភេទ AC គ្មានចំណោទខ្លាំងទេ។ ដូចនេះ គេអាចបើកបរក្នុងល្បឿនលឿនបាន (ជាមធ្យម ៧៣ គម/ម) នៅពេលចុះទៅធ្វើការអង្កេតផ្ទាល់ពីស្ថានភាពផ្លូវថ្នល់នៅទីនោះ។

តារាង ២.៤-១៦: ស្ថានភាពផ្លូវថ្នល់បច្ចុប្បន្នពីកំពង់ផែឡាំឆាបាងមកព្រំដែនកម្ពុជា (អារ៉ាញ់យ៉ាប្រាថេត)

ផ្នែក	ផ្លូវ	កំណាត់ផ្លូវ	ចំនួនជួរផ្លូវ	ទទឹងចិញ្ចើមផ្លូវ (ម)	ចំងាយ (គម)	រយៈពេល*១ (នាទី)	ល្បឿនជាមធ្យម*១ (គម/ម)
១	ផ.ជ.៣៣	ព្រំដែនកម្ពុជា (អារ៉ាញ់យ៉ាប្រាថេត)-ផ្លូវបំបែកផ្លូវលំលេខ ៣០៤	2	2.5	104	78	80
២	ផ.ល.៣០៤	ផ្លូវបំបែកផ្លូវជាតិលេខ ៣៣-ផ្លូវបំបែកផ្លូវជាតិលេខ ៣១៤	2	1.5-2.5	89	66	81
៣	ផ.ល.៣១៤	ផ្លូវបំបែកផ្លូវលំលេខ ៣០៤-ផ្លូវបំបែកផ្លូវជាតិលេខ ៥១	2	1.5-2.5	19	18	63
៤	ផ.ជ.៧	ផ្លូវបំបែកផ្លូវលំលេខ ៣១៤ -រង្វង់មូលកំពង់ផែឡាំឆាបាង	4	2.5	53	55	96
៥	ផ្លូវចូល	រង្វង់មូលកំពង់ផែឡាំឆាបាង -ច្រកផ្លូវចូលកំពង់ផែ	2	2.5	11	11	61
			សរុប		276	228	

កំណត់សំគាល់: ផ្លូវជាតិ (ផ.ជ) ផ្លូវលំ (ផ.ល)
*[១] រយៈពេល និងល្បឿនបើកបរជាមធ្យមក្នុងតារាងខាងលើវាស់ដោយរថយន្តសេដង
ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង



ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៤-១៧: ផែនទីទីតាំងផ្លូវថ្នល់ពីកំពង់ផែឡាំឆាបាងមកព្រំដែនកម្ពុជា (អារ៉ាញ់យ៉ាប្រាថេត)

ផ្លូវថ្នល់ពីកំពង់ផែឡាំឆាបាងមកព្រំដែនកម្ពុជា (អារ៉ាញ់យ៉ាប្រាថេត) មានបង្ហាញដូចខាងក្រោម:-

ផ្លូវម្ខាងបួនជួរ	ផ្លូវម្ខាងពីរជួរ

ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

២) ផ្លូវហាត់ឡេកទៅកំពង់ផែឡាំឆាបាង

បណ្តាញផ្លូវឆ្លងកាត់ព្រំដែនតាមហាត់ឡេកគឺជាផ្លូវដឹកជញ្ជូនសំខាន់ទីពីរតភ្ជាប់កម្ពុជា និងថៃ។ ផ្លូវពីហាត់ឡេកទៅកំពង់ផែឡាំឆាបាងមានប្រាំខ្សែដូចជា:- ផ្លូវលំលេខ ៣១៨ ផ្លូវជាតិលេខ ៣ ផ្លូវជាតិលេខ ៣៦ ផ្លូវជាតិលេខ ៧ និង ផ្លូវចូលទៅកំពង់ផែដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.៤-១៧ ខាងក្រោម។ ផ្លូវនេះមានការថែទាំរឿយៗចាក់កៅប្រភេទ AC ហើយជួរផ្លូវបើកបរគ្រប់គ្រាន់ទាំងអស់។ កំណាត់ផ្លូវលំលេខ ៣១៨ ចន្លោះខ្លងយ៉ៃ និងហាត់ឡេក ស្ថានភាពផ្លូវខ្ពស់ទាបៗធ្វើឱ្យរថយន្តដឹកធ្ងន់អាចបើកបានត្រឹម ២០ គម/ម ពិសេសនៅកន្លែងមានចំណោទខ្លាំង។ គេបានធ្វើការកែលំអរ (ដោយពង្រីក និងទុកឱ្យមានចិញ្ចើមផ្លូវ) នៅចំកណ្តាលខេត្តខ្លងយ៉ៃ។

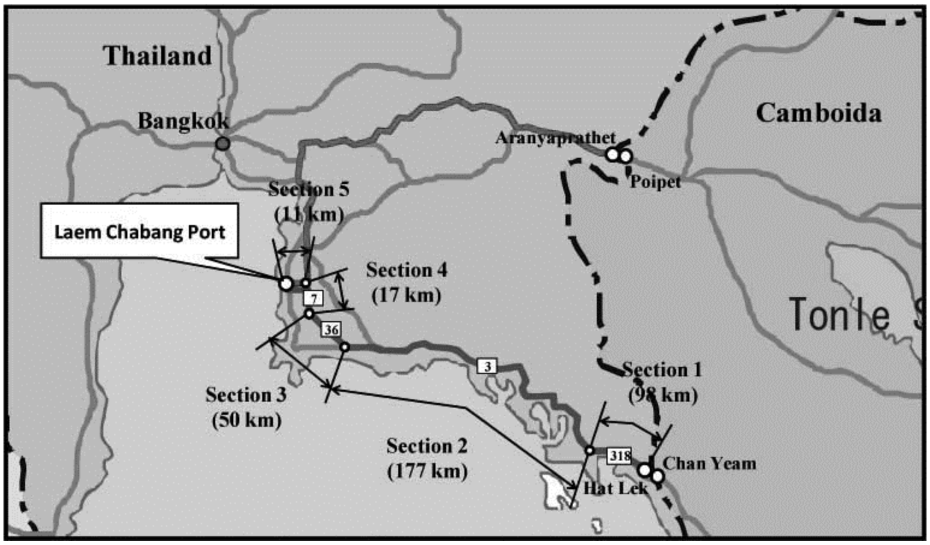
តារាង ២.៤-១៣: ស្ថានភាពផ្លូវថ្នល់បច្ចុប្បន្នពីកំពង់ផែឡាំឆាបាងមកព្រំដែនកម្ពុជា (ហាត់ឡេក)

ផ្នែក	ផ្លូវ	កំណាត់ផ្លូវ	ចំនួនជួរផ្លូវ	ទទឹកចិញ្ចើមផ្លូវ	ចំងាយ	រយៈពេល*១	ល្បឿនជាមធ្យម*១
					(គម)	(នាទី)	(គម/ម)
១	ផ.ល.៣១៨	ព្រំដែនកម្ពុជា (ហាត់ឡេក) - ផ្លូវបំបែកផ្លូវជាតិលេខ ៣	2	2.5	98	83	71
២	ផ.ជ.៣	ផ្លូវបំបែកផ្លូវលំលេខ ៣១៨ - ផ្លូវបំបែកផ្លូវជាតិលេខ ៣៦	2	2.0-2.5	177	144	70
៣	ផ.ជ.៣៦	ផ្លូវបំបែកផ្លូវជាតិលេខ ៣- ផ្លូវបំបែកផ្លូវជាតិលេខ ៧	2	1.5-2.5	50	40	75
៤	ផ.ជ.៧	ផ្លូវបំបែកផ្លូវជាតិលេខ ៣៦ - រង្វង់មូលកំពង់ផែឡាំឆាបាង	3	2.0-2.5	17	9	110
៥	ផ្លូវចូល	រង្វង់មូលកំពង់ផែឡាំឆាបាង - ច្រកចូលកំពង់ផែ	2	2.5	11	11	61
			សរុប		353	287	

កំណត់សំគាល់: ផ្លូវជាតិ (ផ.ជ) ផ្លូវលំ (ផ.ល)

*១ រយៈពេល និងល្បឿនបើកបរជាមធ្យមក្នុងតារាងខាងលើវាស់ដោយរថយន្តសេដង

ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង



ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៤-១៨: ផែនទីទីតាំងផ្លូវថ្នល់ពីកំពង់ផែឡាំឆាបាងមកព្រំដែនកម្ពុជា (ហាត់ឡេក)

ផ្លូវថ្នល់ពីកំពង់ផែឡាំឆាបាងមកព្រំដែនកម្ពុជា (ហាត់ឡេក) មានបង្ហាញដូចខាងក្រោម:-

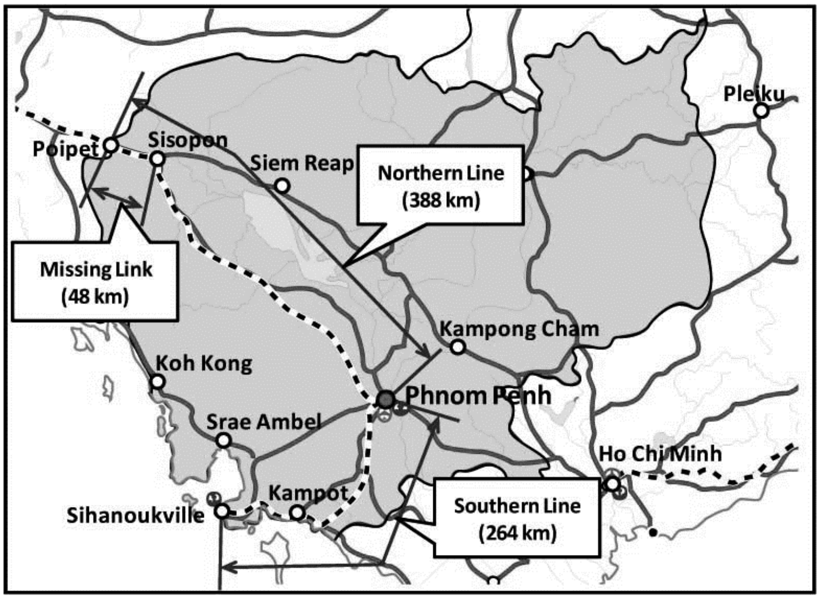
ផ្លូវម៉្មាងពីរជួរ	ផ្លូវម៉្មាងបីរជួរ

ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

២.៤.៤. បណ្តាញផ្លូវរថភ្លើង

(១) ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងផែនការអភិវឌ្ឍន៍សម្រាប់បណ្តាញផ្លូវរថភ្លើង

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។ បណ្តាញផ្លូវរថភ្លើងបច្ចុប្បន្នមានបង្ហាញក្នុងរូប ២.៤-១៩ ខាងក្រោម:-



ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៤-១៩: បណ្តាញផ្លូវរថភ្លើងបច្ចុប្បន្ន

គម្រោងជួសជុលស្តារឡើងវិញមានដូចតទៅៈ-

- **ជួសជុលស្តារឡើងវិញខ្សែរថភ្លើងភាគខាងជើង (៣៨០ គម)**
  - ក) ជួសជុលឃឿនផ្លូវដែក ចាក់ថ្មក្រាល និងដាក់ដែករ៉ែបន្ថែម
  - ខ) ជួសជុលស្តារឡើងវិញ ឬ សាងសង់ជាថ្មីនូវរចនាសម្ព័ន្ធផ្សេងៗដូចជាៈ-ស្ពាន បង្ហូរទឹក អាគារ និងលូបង្ហូរទឹក
  - គ) បង្កាប់គ្រឹះថ្មល់ដើម្បីឱ្យរថភ្លើងបើកបរក្នុងកម្រិតល្បឿន ៥០ គម/ម
  - ឃ) ជួសជុលស្តារឡើងវិញផ្លូវចាស់មានស្រាប់នៅតាមទន្លេសាបប្រហែល ៥ គម ពីកំពង់ផែភ្នំពេញ និង
  - ង) រៀបចំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបន្ថែមនៅចំណុចដែលមានផ្លូវរទេះភ្លើងឆ្លងកាត់។

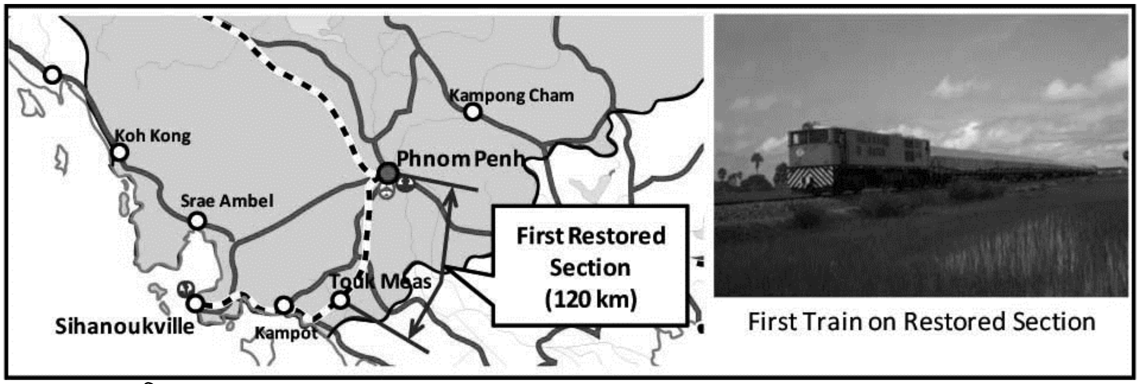
- **ជួសជុលស្តារឡើងវិញខ្សែរថភ្លើងភាគខាងត្បូង (២៦៤ គម)**
  - ក) ជួសជុលឃឿនផ្លូវដែក ចាក់ថ្មក្រាលថ្មី ដាក់ដែករ៉ែ និងបង្កងថ្មី
  - ខ) ជួសជុលស្តារឡើងវិញ ឬ សាងសង់ ជាថ្មីនូវរចនាសម្ព័ន្ធផ្សេងៗដូចជាៈ-ស្ពាន បង្ហូរទឹក អាគារ និងលូបង្ហូរទឹក
  - គ) ធ្វើកន្លែងកាច់ងឺបថ្មី
  - ឃ) បង្កាប់គ្រឹះថ្មល់ ដើម្បីឱ្យរថភ្លើងអាចបើកបរក្នុងកម្រិតល្បឿន ៥០ គម/ម និង
  - ង) ជួសជុលស្តារឡើងវិញខ្សែរថភ្លើងទៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ពង្រីកដល់កំពង់ផែកុងតេន័រ និងរៀបចំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបន្ថែមនៅចំណុចមានផ្លូវរទេះភ្លើងឆ្លងកាត់។

- **ជួសជុលស្តារឡើងវិញខ្សែរថភ្លើងខូចខាត (៤៨ គម)**
  - ក) រៀបចំតភ្ជាប់ខ្សែរថភ្លើងកាត់តាមព្រំដែនឡើងវិញដោយរៀបចំជួសជុលឃឿនផ្លូវដែក រៀបចំចាក់គ្រឹះថ្មល់ និងក្រាលថ្ម ជួសជុលស្តារឡើងវិញ ឬ សាងសង់រចនាសម្ព័ន្ធជាថ្មីដូចជាៈ ស្ពាន បង្ហូរទឹក អាគារ និងលូបង្ហូរទឹក និងដាក់ដែកបង្កង
  - ខ) រៀបចំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបន្ថែមនៅចំណុចដែលមានផ្លូវរទេះភ្លើងឆ្លងកាត់ និង
  - គ) ធ្វើកន្លែងកាច់ងឺបថ្មី សាងសង់ស្ថានីយ៍នៅប៉ោយប៉ែតដែលមានឋបនីយភណ្ឌសម្រួលដល់ការឆ្លងកាត់ព្រំដែន

នៅឆ្នាំ ២០០៩ គម្រោងនេះបានកែប្រែ ដោយគេបានសាងសង់ការដ្ឋាន និងឋបនីយភណ្ឌដឹកជញ្ជូនថ្មីបន្ថែមនៅស្រុកសំរោងក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ (ទំហំប្រហែល ៩៨ ហត)។ កំណាត់ផ្លូវរថភ្លើងបានស្តារឡើងវិញដំបូងគេប្រវែង ១២០ គម ពីភ្នំពេញទៅទូកមាសខេត្តកំពត បានបើកដំណើរការឡើងវិញ និងបានចាប់ផ្តើមរត់នៅឆ្នាំ ២០១០។ បណ្តាញផ្លូវរថភ្លើងត្រូវគេរំពឹងថាជាផ្នែកដ៏សំខាន់មួយសម្រាប់តភ្ជាប់បណ្តាប្រទេស GMS។ បណ្តាញផ្លូវរថភ្លើងនៅទូទាំងប្រទេសនឹងត្រូវជួសជុលស្តារឡើងវិញរួចរាល់នៅឆ្នាំ ២០១៣។

(២) កាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់បណ្តាលមកពីការរៀបចំរចនាសម្ព័ន្ធឡើងវិញៈ

ការរៀបចំរចនាសម្ព័ន្ធឡើងវិញនឹងប៉ះពាល់ដល់កម្មកររទេះភ្លើងបច្ចុប្បន្នចំនួន ១.១០០ នាក់។ ផលប៉ះពាល់នេះត្រូវដោះស្រាយតាមវិធីសាស្ត្រដូចតទៅៈ- ក) ផ្តល់សំណងទូទាត់សម្រាប់ការបាត់បង់ចំណូលទៅថ្ងៃក្រោយចំពោះកម្មកររទេះភ្លើងណាដែលគេរំសាយ ខ) ផ្តល់សំណងសម្រាប់ការបាត់បង់សិទ្ធិទទួលបានសោធននិវត្តន៍ក្នុងនាមជាកម្មកររទេះភ្លើង និង គ) ពិគ្រោះយោបល់ និងរក្សាទុកកម្មកររទេះភ្លើងខ្លះៗ។



ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៤-២០: កំណាត់ផ្លូវរថភ្លើងស្តារឡើងវិញដំបូងគេ (ប្រវែង ១២០ គម) និងរថភ្លើងដំបូងគេ

ក៏ប៉ុន្តែ សម្រាប់គម្រោងជួសជុលស្តារឡើងវិញនេះ ប្រជាពលរដ្ឋរាប់រយគ្រួសារត្រូវគេស្នើរឱ្យផ្លាស់ប្តូរជំរក។ គ្រួសារប្រជាពលរដ្ឋទទួលរងការប៉ះពាល់បានតវ៉ាពីសំណងទូទាត់ ជំនួយ ការរៀបចំទុកជាមុន និងទីកន្លែងតាំងលំនៅថ្មីចាដើម។ ដើម្បីកាត់បន្ថយការតាំងជំរកថ្មីឱ្យបានជាអតិបរមា គេបានអនុវត្តវិធីសាស្ត្រកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ (CoI) ក្នុងនោះគេអនុញ្ញាតិឱ្យប្រជាពលរដ្ឋអាចរស់នៅបានចំងាយពី ៣.៥ ទៅ ៥ ម ពីផ្លូវរថភ្លើងទៅតាមស្ថានភាពជាក់ស្តែង។ ផែនការតាំងជំរកថ្មីមានការព្រមព្រៀងរវាងរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា និង ADB នៅឆ្នាំ ២០០៦។ រហូតមកដល់ពេលនេះ គេបានអនុវត្តផែនការតាំងជំរកថ្មីចំនួនប្រាំរួចមកហើយ។ នៅឆ្នាំ ២០០៩ មានកម្ចីបន្ថែមសម្រាប់គម្រោងនេះ ហើយផែនការតាំងជំរកថ្មីដើម្បីយកកន្លែងសាងសង់ការដ្ឋាន និងឋបនីយភណ្ឌដឹកជញ្ជូនក្នុងស្រុកសំរោងត្រូវបានព្រមព្រៀងរវាងរដ្ឋាភិបាល និង ADB។ ចំនួនគ្រួសារទទួលរងផលប៉ះពាល់ដោយសារគម្រោងជួសជុលស្តារឡើងវិញផ្លូវរថភ្លើងមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.៤-១៨។

តារាង ២.៤-១៨: ចំនួនគ្រួសារទទួលរងផលប៉ះពាល់

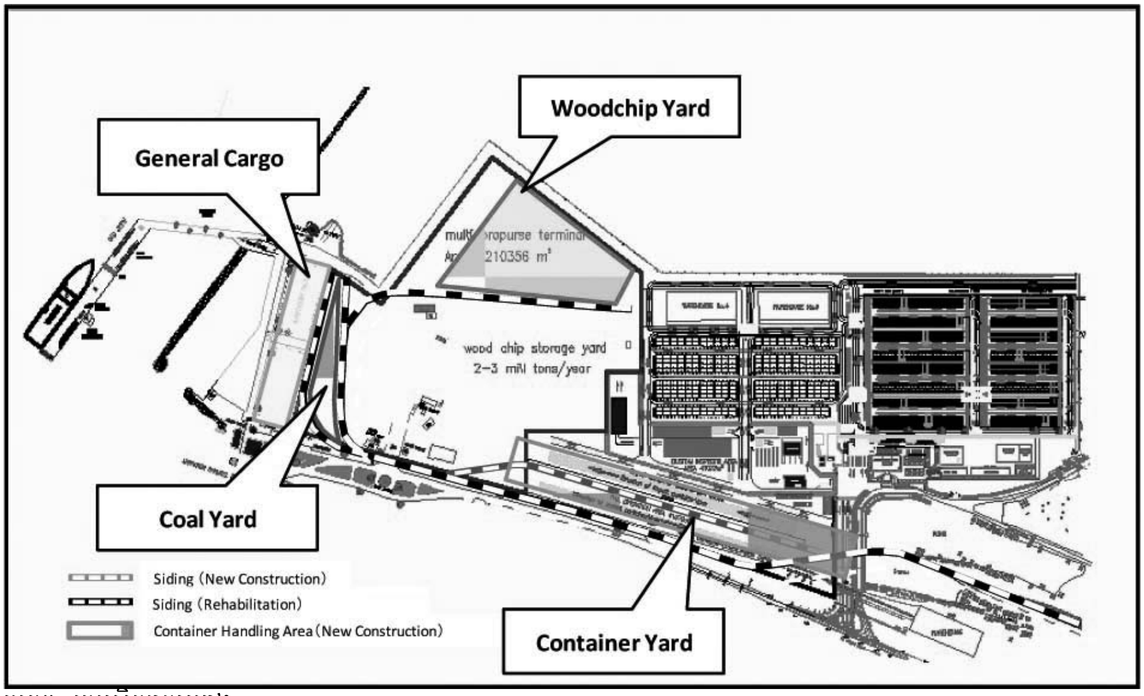
សំណងសម្រាប់គ្រួសារទទួលរងផលប៉ះពាល់	កាលបរិច្ឆេតឯកភាពលើផែនការតាំងជំរកថ្មី		ចំនួនគ្រួសារទទួលរងផលប៉ះពាល់	ចំនួនគ្រួសារដែលបានផ្លាស់ប្តូរទីជំរក
ប៉ោយប៉ែត	តុលា ២០០៦	មិថុនា ២០១០	1,094	588
ខ្សែភាគខាងជើងនិង ខ្សែដែលបានដាច់		កក្កដា ២០០៨	1,165	51
ខ្សែភាគខាងត្បូង		កញ្ញា ២០០៩	206	30
ភ្នំពេញ		សីហា ២០១០	1,289	169
អ្នករកស៊ីដឹកជញ្ជូនតាមអាតូរី			189	52
សរុបរង			***3,943***	***890***
បន្ថែមទៅនឹងផែនការតាំងជំរកថ្មីនៅទីក្រុងភ្នំពេញ	កក្កដា ២០០៩	កំពុងរៀបចំ		248
ទីតាំងសំរោង		កំពុងរៀបចំ	231	62
សរុបរួម			***4,174***	***1,200***

ប្រភព: ធានាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី (ADB)

(៣) ផែនការអភិវឌ្ឍន៍នៅក្បែរកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

នៅកន្លែងរថភ្លើងចេញចូលដើម្បីលើកដាក់ផ្ទុកផ្ទេរកុងតេន័រត្រូវការការអភិវឌ្ឍន៍ដីដោយមានការព្រមព្រៀងគ្នា។ ក៏ប៉ុន្តែ

បញ្ហារឿងទូទាត់សំណងដីធ្លីអាចអូសបន្លាយពេលយូរ ដោយសារទីតាំងគ្រោងនឹងអភិវឌ្ឍន៍នោះជាស្រះទឹក ត្រូវចាក់ដីបំពេញ និងរៀបចំធ្វើជាកន្លែងឱ្យរថភ្លើងចេញចូល។ ការធ្វើពិសោធន៍ និងការអង្កេតឋានលេខាគ្រោងធ្វើឡើងដើម្បីបញ្ជាក់ថាមានការព្រមព្រៀងគ្នាគ្រប់គ្រាន់ដើម្បីឱ្យអភិវឌ្ឍន៍តំបន់ជិតខាងផែសម្រាប់ឱ្យរថភ្លើងចេញចូលបានស្រួល។ ផែនការដាក់លូបង្ហូរទឹកនៅតំបន់រថភ្លើងសំចត នឹងរៀបចំទៅតាមប្រពន្ធ័លូបង្ហូរទឹកគ្រោងធ្វើសម្រាប់ SEZ ធ្វើនៅជាប់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។



ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

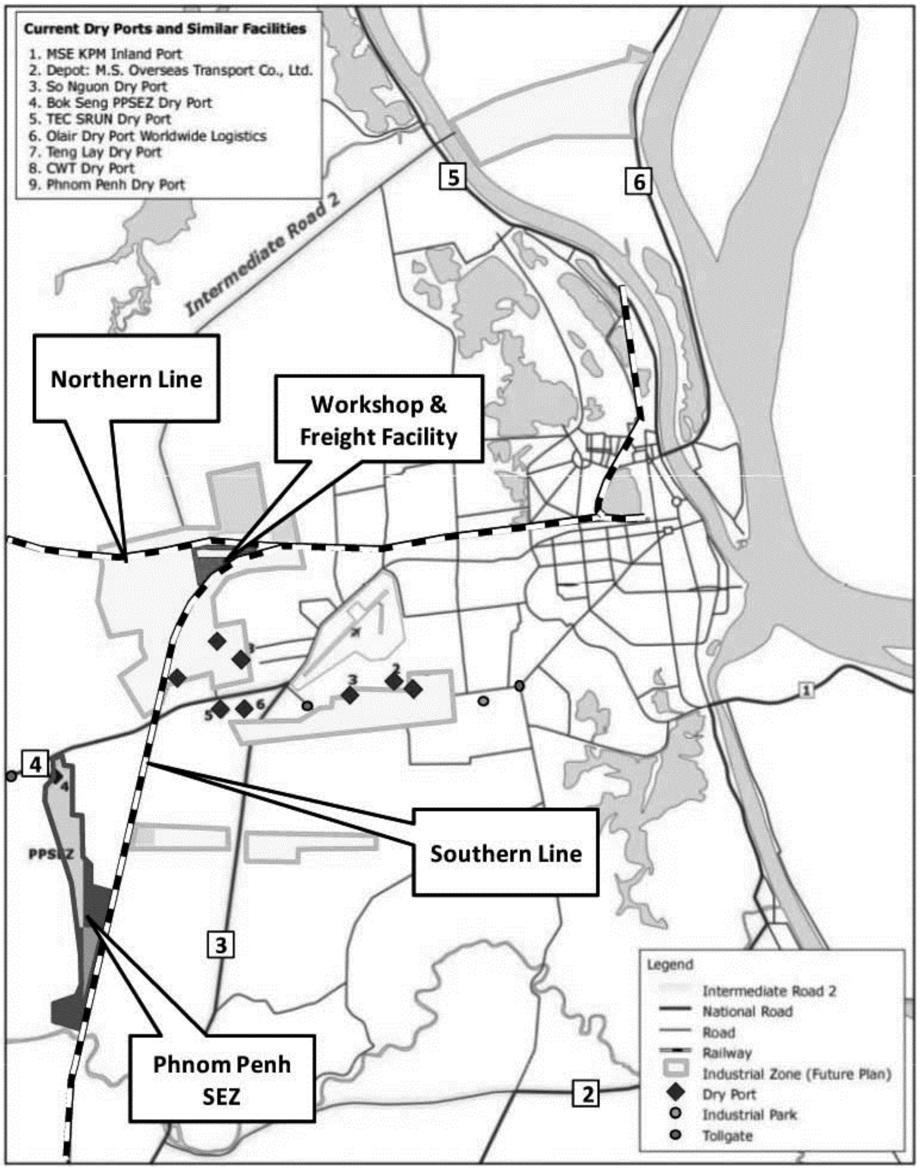
រូប ២.៤-២១: គម្រោងប្លង់ទីតាំងសំចតរថភ្លើងនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

កន្លែងសំចតរថភ្លើងនៅស្ថានីយ៍ខេត្តព្រះសីហនុមួយទៀតត្រូវបានរៀបចំឡើងងាយស្រួលឱ្យរថភ្លើងចេញចូលដឹកទំនិញ និងកុងតេន័រពីកំពង់ផែ។ ផែនការនេះមានពីរខ្សែ:- មួយប្រវែង ១.០០០ ម និងមួយទៀតប្រវែង ៧៥០ ម។ ប៉ុន្តែគេរកឃើញថាតាមគម្រោងផែនការនេះ មានផ្លូវរថភ្លើងមួយខ្សែត្រូវកាត់តាមតំបន់គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ SEZ។ ដូចនេះ គេចាំបាច់ត្រូវកែប្រែផែនការអភិវឌ្ឍន៍នេះ។

(៤) ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ការដ្ឋាន និងឋបនីយភណ្ឌដឹកជញ្ជូននៅភ្នំពេញ

ការសាងសង់ការដ្ឋាន និង ឋបនីយភណ្ឌដឹកជញ្ជូនថ្មីនៅស្រុកសំរោងនៅទីក្រុងភ្នំពេញ (ទំហំប្រហែល ៩៨ ហត) ត្រូវបានបន្ថែម ដោយកែប្រែវិសាលភាពគម្រោងជួសជុលស្តារផ្លូវរថភ្លើងឡើងវិញនៅឆ្នាំ ២០០៩។ ការដ្ឋាន និងឋបនីយភណ្ឌដឹកជញ្ជូនថ្មីគ្រោងនឹងសាងសង់ឡើងនៅចំណុចប្រសព្វខ្សែរថភ្លើងភាគខាងជើង និងខាងត្បូង នៅជិតផែស្ងួត និងរោងចក្រក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ដូចមានបង្ហាញក្នុងរូប ២.៤-២២ និងរូប ២.៤-២៣។

បើទោះការងារធ្វើឃឿនថ្នល់រថភ្លើងដើម្បីសាងសង់ការដ្ឋាន និងឋបនីយភណ្ឌដឹកជញ្ជូនបានចាប់ផ្តើមធ្វើតាំងពីខែ ឧសភា ឆ្នាំ ២០១១ មកហើយក៏ដោយ ប្រជាពលរដ្ឋមិនទាន់បានផ្លាស់ប្តូរទីលំនៅចេញពីតំបន់នោះនៅឡើយមកដល់ពេលបច្ចុប្បន្ន មានដូចជាម្ចាស់ដី និងអ្នកប្រើប្រាស់ដី ដែលប្រកបរបរកសិកម្មលើដីទាំងនោះ។ ដើម្បីសាងសង់ការដ្ឋាន និងឋបនីយភណ្ឌថ្មីបាន គេត្រូវទូទាត់សំណងសមរម្យឱ្យប្រជាពលរដ្ឋរងផលប៉ះពាល់ ធ្វើយ៉ាងណាកុំឱ្យពួកគេមានជីវភាពកាន់តែលំបាកជាងមុន។



ប្រភព: គម្រោងសិក្សាពីសំណង់ និងការធ្វើអាជីវកម្មដេប៉ូកុងតេន័រដីគោកនៅច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចបញ្ជីមបូពាទិទីពីរ (កម្ពុជា)

រូប ២.៤-២២: ផែនទីទីតាំងការដ្ឋាន និងវបនីយភណ្ឌដឹកជញ្ជូននៅទីក្រុងភ្នំពេញ

ប្រភព: ការិយាល័យជួសជុលស្តារឡើងវិញផ្លូវរថភ្លើងកម្ពុជា

រូប ២.៤-២៣: គម្រោងប្លង់ការដ្ឋាន និងបំបនីយភណ្ឌដឹកជញ្ជូននៅទីក្រុងភ្នំពេញ

២.៤.៥. បណ្តាញដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោកនៅឆ្នាំគោលដៅ

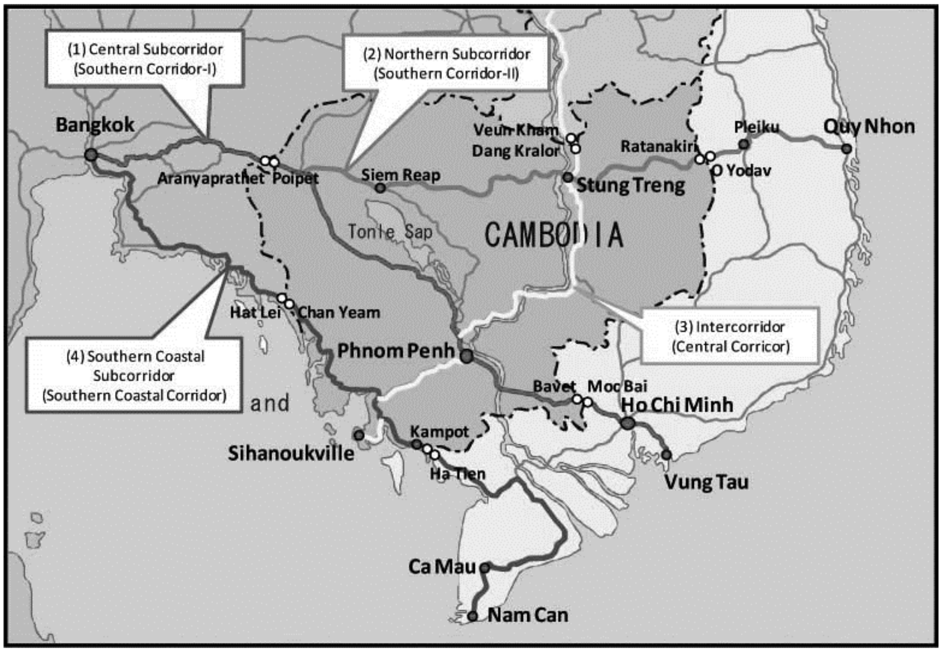
(១) ការព្យាករណ៍ពីបណ្តាញដឹកជញ្ជូនសម្រាប់រថយន្តធំៗ

គេគ្រោងបង្កើតបណ្តាញដឹកជញ្ជូនសម្រាប់រថយន្តធំៗមានផ្លូវពស្តុភារ។ ដូចបានលើកឡើងក្នុងចំណុច ២.៣.៣ គេកំណត់ច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចគ្រោងសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា ដែលច្រករបៀងទាំងនោះនឹងបង្កើតបានជាបណ្តាញដឹកជញ្ជូនសម្រាប់រថយន្តធំៗ ដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.៤-១៩។

តារាង ២.៤-១៩: ច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចដែលគេបានកំណត់នៅកម្ពុជា

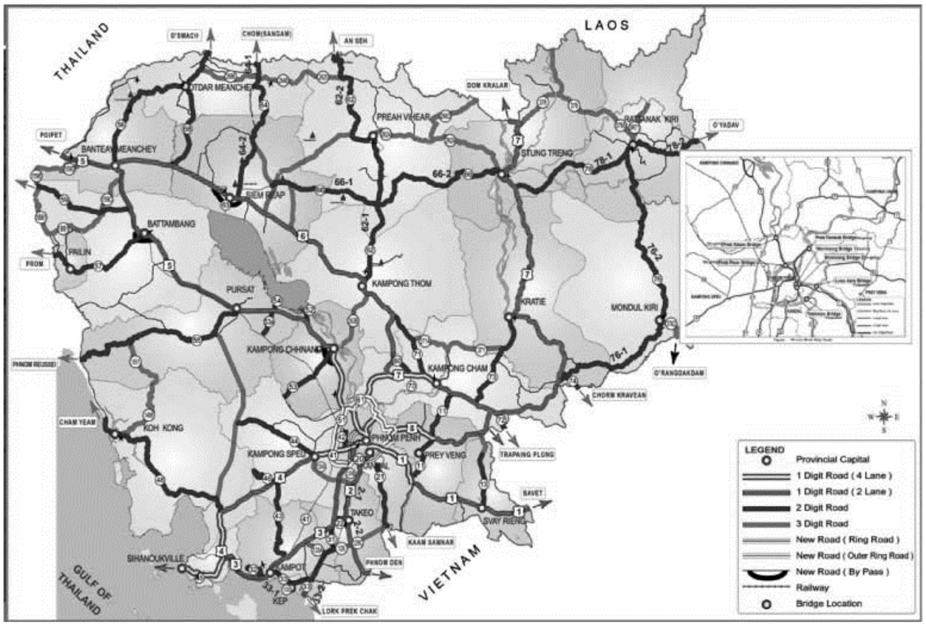
ល.រ	ផ្លូវ	ចំងាយ (គម)	ផ្លូវ
១	ច្រករបៀងភាគខាងត្បូង-I	1,031	បាងកក-អារ៉ាញ់យ៉ាប្រាថេត/ប៉ោយប៉ែត-ភ្នំពេញ-បាវិត/ម៉ុកបៃ-ហូជីមិញ-វាំងតៅ
២	ច្រករបៀងភាគខាងត្បូង-II	1,168	បាងកក-អារ៉ាញ់យ៉ាប្រាថេត/ប៉ោយប៉ែត-សៀមរាម-ស្ទឹងត្រែង-រតនគិរី/អូយ៉ាដាវ-ភ្លេគឺ-ក្វយញ៉ូន
៣	ច្រករបៀងកណ្តាល	893	ខេត្តព្រះសីហនុ-ភ្នំពេញ-ក្រចេះ-ស្ទឹងត្រែង-ដូងក្រឡ-វៀនខែម-ប៉ាក់សែ-សុវណ្ណៈខេត្ត
៤	ច្រករបៀងតាមឆ្នេរសមុទ្រភាគខាងត្បូង	763	បាងកក-ហាត់ឡឺ/ចាំយាម-កំពត-ហាទៀន-កាម៉ៅ-ណាំឆាន

ប្រភព: ស.ក.ដ.ជ



ប្រភព: ស.ក.ដ.ជ

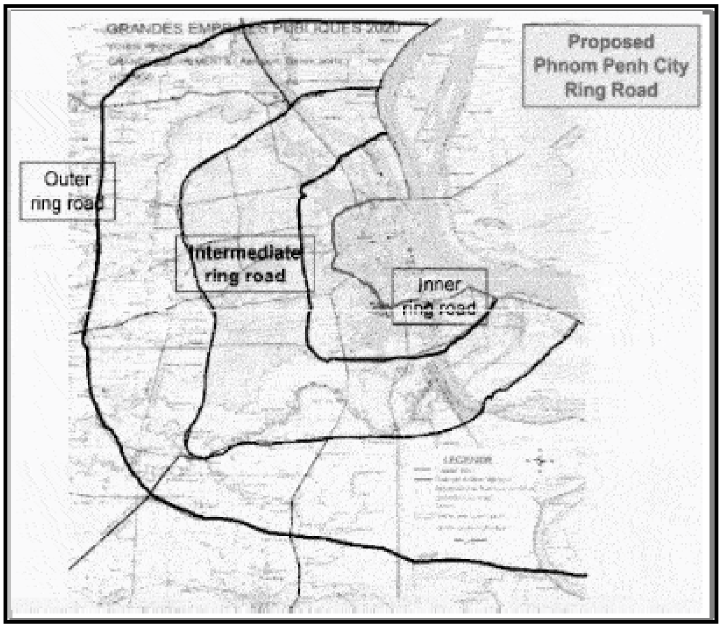
រូប ២.៤-២៤: ផែនទីទីតាំងច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចដែលគេបានកំណត់នៅកម្ពុជា



ប្រភព: ស.ក.ដ.ជ

រូប ២.៤-២៥: សំណើរផែនការមេបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ឆ្នាំ ២០២០

លើសពីនេះ ការអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់អាចរួមចំណែកបង្កើតបណ្តាញដឹកជញ្ជូនសម្រាប់រថយន្តធំៗ។ ដូចបាន លើកឡើងក្នុងចំណុច ២.៤.១ រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាមានផែនការអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់។ ក្នុងផែនការនេះ គេគ្រោង ពង្រីកផ្លូវជាតិលេខ ១, លេខ ៤, លេខ ៥, លេខ ៧ និង លេខ ៨ ពីផ្លូវពីរជួរទៅផ្លូវបួនជួរ ហើយគេក៏នឹងធ្វើផ្លូវវាងថ្មីៗ នៅទីក្រុងភ្នំពេញផងដែរ។ ផ្លូវវាងសំខាន់ៗចំនួនបីនៅទីក្រុងភ្នំពេញដែលគេស្នើរឡើងមានបង្ហាញក្នុងរូបខាងក្រោម។

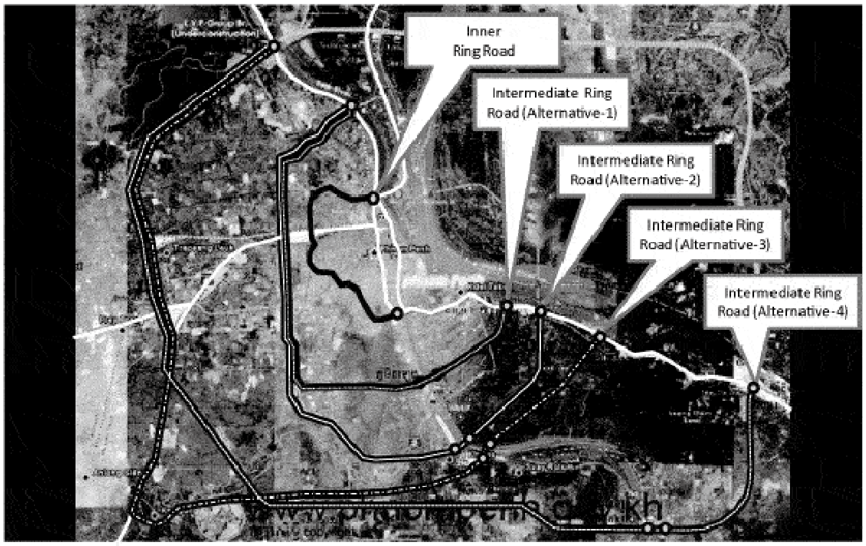


ប្រភព: ស.ក.ជ.ជ

រូប ២.៤-២៦: គម្រោងប្លង់ផ្លូវវាងនៅទីក្រុងភ្នំពេញ

បច្ចុប្បន្ន សាលាក្រុងភ្នំពេញកំពុងធ្វើសំណើរកសាងផ្លូវថែមទៀតនៅលើកំណាត់ផ្លូវវាងទាំងនោះ។ ផែនការជំរើសទី ៤ គឺបង្វែងផ្លូវជាតិលេខ ១ ឆ្ងាយបំផុតប្រហែល ២២ គម ពីមជ្ឈមណ្ឌលទីក្រុងប៉ុណ្ណោះ។ ទោះក្នុងផែនការជំរើសណាក៏ដោយ ការដឹកជញ្ជូនពស្តុភារចេញចូលទីក្រុងត្រូវគេរំពឹងថានឹងមានលក្ខណៈល្អប្រសើរ រលូន និងមានប្រសិទ្ធិភាព ដោយការកកស្ទះចរាចរបច្ចុប្បន្ននៅជុំវិញមហាវិថីមន្ទីវង្សអាចធូរស្រាល។

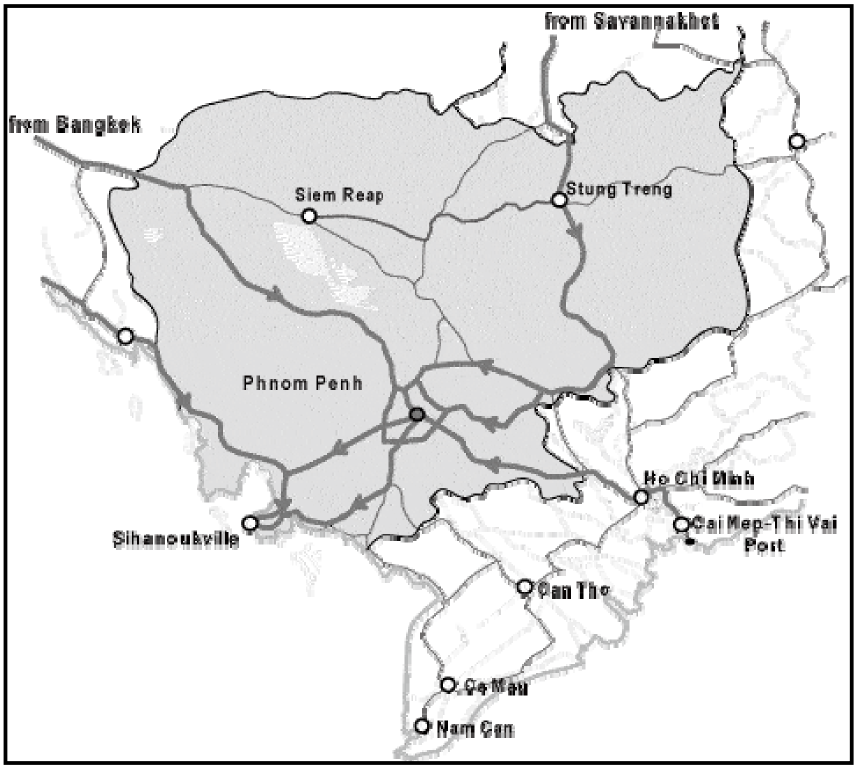
បច្ចុប្បន្ន កំពុងសាងសង់ កំពង់ផែភ្នំពេញថ្មីឋិតនៅប្រហែល ៣៥ គម តាមផ្លូវជាតិលេខ ១ ពីមជ្ឈមណ្ឌលទីក្រុង។ ការស្ថាបនាផ្លូវកាត់ទាំងនេះ គេរំពឹងថានឹងបង្កើនប្រសិទ្ធិភាពដឹកជញ្ជូនទំនិញរបស់ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនទៅកំពង់ផែថ្មីនៅពេលអនាគត។



ប្រភព: ស.ក.ជ.ជ

រូប ២.៤-២៧: គម្រោងប្លង់ផ្លូវវាងនៅទីក្រុងភ្នំពេញ

ពិចារណាលើបណ្តាញផ្លូវថ្នល់មានស្រាប់ និងការអភិវឌ្ឍន៍ច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចទៅអនាគតនៅកម្ពុជា ផ្លូវថ្នល់សំខាន់៧ទៅខេត្តព្រះសីហនុមានបង្ហាញក្នុងរូប ២.៤-២៨។

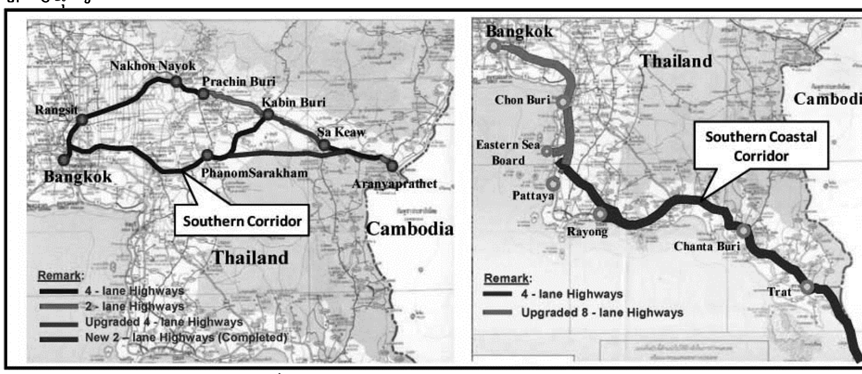


ប្រភព: ស.ក.ជ.ជ

រូប ២.៤-២៨: ផ្លូវពស្តុភារសំខាន់៧ព្យាករណ៍ទៅកាន់ខេត្តព្រះសីហនុ

កម្មវិធីថែទាំផ្លូវថ្នល់គឺចាំបាច់ណាស់សម្រាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ទាំងអស់ (រួមមានការពង្រឹងរចនាសម្ព័ន្ធស្ពាន ចាក់កៅស៊ូប្រភេទ AC និងបង្កើនចំនួនជួរផ្លូវ) ពិសេសដើម្បីទប់ទល់នឹងការធ្វើចរាចរដឹកទំនិញហួសកំណត់ ស្ថាបនាផ្លូវដឹកជញ្ជូនសំខាន់៧ខាងលើឱ្យចេញជារូបរាង្គ និងពង្រឹងបណ្តាញដឹកជញ្ជូនឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាព និងចំណាយអស់តិច។

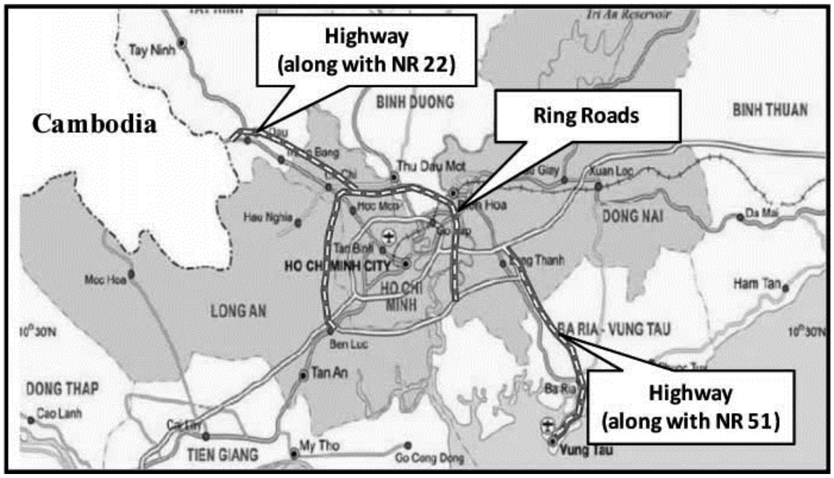
នៅថៃ គេគ្រោងកែលំអរច្រករបៀងតាមឆ្នេរសមុទ្រភាគខាងត្បូង និងច្រករបៀងភាគខាងត្បូង ដែលគម្រោងនេះបានបញ្ចប់ដូចមានបង្ហាញក្នុងរូប ២.៤-២៩។



ប្រភព: ក្រសួងដឹកជញ្ជូនប្រទេសថៃ

រូប ២.៤-២៩: ស្ថានភាពអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ពន្ធ័ផ្លូវថ្នល់បច្ចុប្បន្នក្នុងប្រទេសថៃ

នៅវៀតណាម គេគ្រោងអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវយន្តបទពីរ។ មួយគឺថិតនៅផ្លូវជាតិលេខ ២២ តភ្ជាប់ពីទីក្រុងហូជីមិញមកព្រំដែនកម្ពុជា និងមួយទៀតគឺផ្លូវយន្តបទវៀនហាវ-វាំងតៅថិតនៅផ្លូវជាតិលេខ ៥៥។ លើសពីនេះ គេក៏គ្រោងនឹងធ្វើផ្លូវវង្វង់មូលនៅជុំវិញទីក្រុងហូជីមិញផងដែរ។ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់នៅវៀតណាមមានបង្ហាញក្នុងរូប ២.៤-៣០។



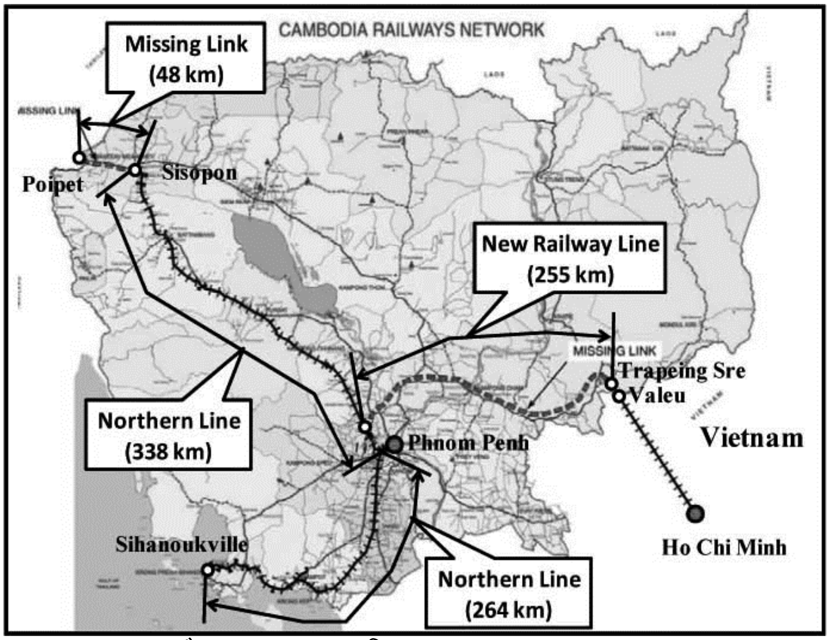
ប្រភព: ក្រសួងដឹកជញ្ជូនប្រទេសវៀតណាម (កែសម្រួលដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង)

រូប ២.៤-៣០: ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់នៅជុំវិញទីក្រុងហូជីមិញ

នៅប្រទេសឡាវ គេគ្រោងអភិវឌ្ឍន៍ឋបនីយភណ្ឌឆ្លងកាត់ព្រំដែនតភ្ជាប់ផ្លូវជាតិលេខ ១៣ នៅប្រទេសឡាវ និងលេខ ៧ នៅកម្ពុជា។ តាមរយៈការអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់លើកឡើងនេះ គេរំពឹងវានឹងបង្កើតបានបណ្តាញដឹកជញ្ជូនមួយប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព។

(២) ការព្យាករណ៍ពីបណ្តាញដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែក

ដូចបានលើកឡើងក្នុងចំណុច ២.៤.៣ បណ្តាញដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវរថភ្លើងនៅកម្ពុជាត្រូវបានជួសជុលស្តារឡើងវិញ តាមការរំពឹងទុកនឹងត្រូវបញ្ចប់នៅឆ្នាំ ២០១៣។ លើសពីនេះ គេក៏គ្រោងបង្កើតផ្លូវរថភ្លើងថ្មីមួយទៀតពីកម្ពុជាទៅវៀតណាម ជាផ្នែកនៃការចាប់ផ្តើមខ្សែដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវរថភ្លើងពីសិង្ហបុរីទៅហ្គុនមីង។ យោងទៅតាមផែនការយុទ្ធសាស្រ្តជាតិដើម្បីការអភិវឌ្ឍន៍សម្រាប់ឆ្នាំ ២០០៩-២០១៣ ស.ក.ដ.ជ នឹងធ្វើការសិក្សាពីសមិទ្ធិលទ្ធកម្មវិស្វកម្មសម្រាប់ខ្សែរថភ្លើងថ្មីនេះ ដោយសហការជាមួយរដ្ឋាភិបាលចិន។ ការសិក្សានេះបានធ្វើបីដងរួចមកហើយតាំងពីឆ្នាំ ២០០៨ មក។ លទ្ធផលសិក្សាពីសមិទ្ធិលទ្ធកម្មបានប្រកាសនៅខែ មិថុនា ឆ្នាំ ២០១១ ក្នុងនោះចំណាយធ្វើផ្លូវរថភ្លើងសរុបតាមការប៉ាន់ស្មានប្រមាណ US$ ៦៨៦ លាន។ តែការចំណាយលើសំណងទូទាត់ និងការរើទីជំរកមិនបានគិតចូលក្នុងកញ្ចប់ថវិការនេះទេ។ រដ្ឋាភិបាលចិនបានប្រកាសផ្តល់ជំនួយផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុចំនួន US$ ៥០០ លាន ដើម្បីសាងសង់ផ្លូវរថភ្លើងកម្ពុជា-វៀតណាម ក្នុងក្របខណ្ឌនៃការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវរថភ្លើងក្នុងប្លុកអាស៊ីប្រកាសឡើងនៅឆ្នាំ ២០០៨។ រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានចុះអនុសារណៈយោគយល់គ្នា (MOU) ស្តីពីការតភ្ជាប់ផ្លូវរថភ្លើងរវាងកម្ពុជា និងវៀតណាម នៅត្រពាំងស្រែ (ផ្នែកកម្ពុជា) និង វ៉ាលើ (ផ្នែកវៀតណាម) នៅឆ្នាំ ២០០៨។ ទីតាំងគ្រោងធ្វើផ្លូវរថភ្លើងថ្មីមួយទៀតមានបង្ហាញក្នុងរូប ២.៤-៣១។



ប្រភព: ស.ក.ជ.ជ (កែសម្រួលដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង)

រូប ២.៤-៣១: ផែនទីទីតាំងផ្លូវរថភ្លើងថ្មីដែលគ្រោងនឹងធ្វើនៅកម្ពុជា

បើទោះផ្លូវរថភ្លើងថ្មីគ្រោងធ្វើទៅតាមផែនការកំណត់ក្នុង MOU ក៏ដោយ ផ្លូវរថភ្លើងតភ្ជាប់ពីទីក្រុងហូជីមិញមកព្រំដែនកម្ពុជានៅមិនទាន់មានក្នុងប្រទេសវៀតណាមនៅឡើយ។ ដើម្បីសម្រេចបានផែនការចាប់ផ្តើមខ្សែដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវរថភ្លើងពីសិង្ហបុរីទៅហ្គុនម៉ីង និងដើម្បីពង្រីកបណ្តាញដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវរថភ្លើងក្នុងបណ្តាប្រទេស GMS ទាំងអស់ គេត្រូវសាងសង់ផ្លូវរថភ្លើងថ្មីៗថែមទៀតទាំងនៅកម្ពុជា និងវៀតណាម។ នៅឆ្នាំ ២០០២ គេបានធ្វើការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធកម្មពីការស្តារផ្លូវរថភ្លើងឡើងវិញតភ្ជាប់ពីទីក្រុងហូជីមិញ និង ឡុកញិញ (ប្រវែងសរុប ១២៩ គម) ដែលនឹងមានក្នុង "ផែនការមេផ្លូវរថភ្លើង ឆ្នាំ ២០២០"។ ការស្តារផ្លូវរថភ្លើងឡើងវិញនេះតាមការប៉ាន់ស្មានត្រូវចំណាយអស់ US$២០៤ លាន យោងតាមលទ្ធផលសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធកម្ម។ រដ្ឋាភិបាលវៀតណាមបច្ចុប្បន្នកំពុងស្វែងរកជំនួយផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុដើម្បីសាងសង់ផ្លូវរថភ្លើងនេះ។

បើទោះបណ្តាញផ្លូវរថភ្លើងគេអាចសាងសង់តភ្ជាប់កម្ពុជា និងវៀតណាមមុនឆ្នាំគោលដៅក៏ដោយ តាមគេគិតវាអាចជាការប្រឈមមុខមួយចំពោះការសាងសង់បណ្តាញផ្លូវរថភ្លើងនេះ បញ្ហាគឺថាគេត្រូវចំណាយលុយសាងសង់ច្រើនសន្ធឹកសន្ធាប់ ហើយត្រូវឈមមុខនឹងបញ្ហាផ្លាស់ប្តូរទីជំរករបស់ប្រជាពលរដ្ឋដែលមិនមានការដោះស្រាយ ជំនួយផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុសម្រាប់គម្រោងមិនជាក់លាក់នៅភាគីវៀតណាមតែម្នាក់ឯង គម្រោងសាងសង់ផ្លូវរថភ្លើងល្បឿនលឿនចូលទៅទីក្រុងអន្តរជាតិកំពុងធ្វើសំណើរច្រើននៅវៀតណាម ក្រៅពីគម្រោងលើកឡើងពីខាងលើ ហើយគេត្រូវយកចិត្តទុកដាក់លើការថែទាំផ្លូវថ្នល់ដែលកំពុងដំណើរជាវិជ្ជមានតភ្ជាប់រវាងកម្ពុជា និងវៀតណាម។