២.៥. ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងនិន្នាការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែនៅតំបន់ទន្លេមេគង្គ

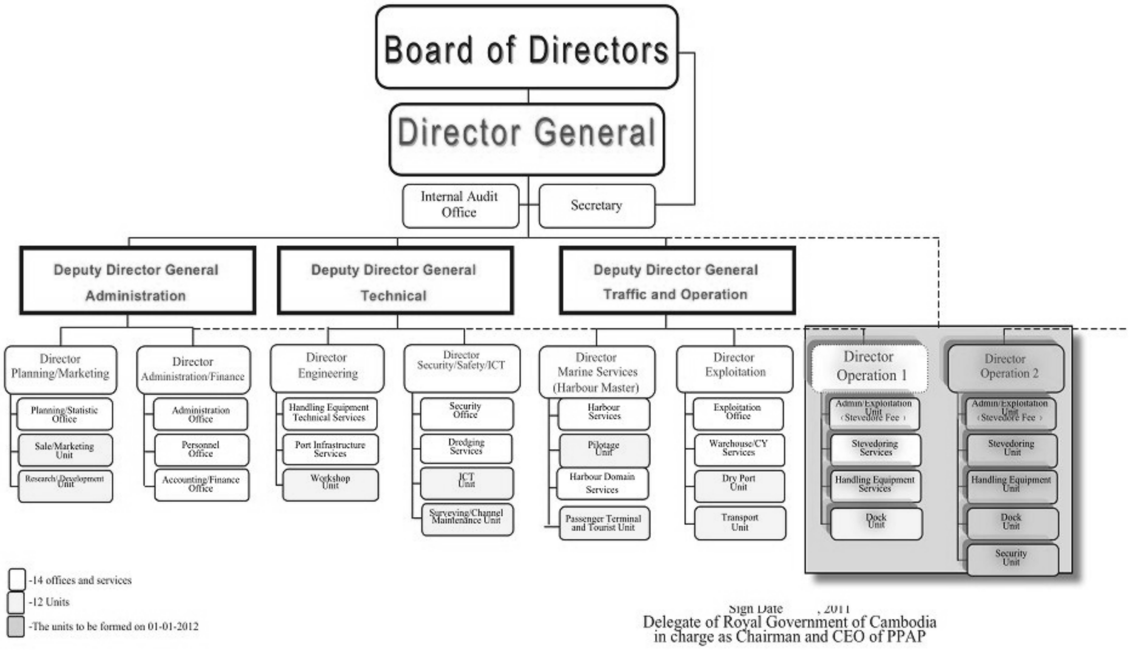
២.៥.១. កំពង់ផែភ្នំពេញ

(១) លក្ខណៈទូទៅ

កំពង់ផែភ្នំពេញជាកំពង់ផែធំជាងគេទី ២ នៅកម្ពុជា។ បច្ចុប្បន្ន ឋបនីយភណ្ឌផែចិតនៅតាមច្រាំងទន្លេសាបភាគខាងលិចចំងាយ ២ គម ពីចំណុចប្រសព្វទន្លេចតុមុខនៃទន្លេមេគង្គ។ ផ្លូវចូលទៅកំពង់ផែនេះចាប់ពីច្រកសមុទ្រចិនខាងត្បូងកាត់តាមខេត្ត Cuu Tieu ប្រវែង ៣៣២ គម និងពីច្រកព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាមក្អមសំណរប្រហែល ១០០ គម។

(២) ការគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការផែ

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



ប្រភព: ក.ស.ភ.ព

រូប ២.៥-១: អង្គការលេខ ក.ស.ភ.ព

ជាទូទៅ ក.ស.ភ.ព មានកម្មករខ្លួនឯងជាអ្នកលើកដាក់ទំនិញ ប៉ុន្តែសម្រាប់ដងយោងបណ្តែតរបស់ម្ចាស់សាឡង់គឺក្រុមហ៊ុនមានបុគ្គលិកខ្លួនឯងជាអ្នកបញ្ជាប្រតិបត្តិការ។

ផលិតភាពនៅពេលបច្ចុប្បន្នរបស់ដងយោងចល័ត និងដងយោងបណ្តែតលើកចុះបាន ១៥ ឯកតាក្នុងមួយម៉ោង និងលើកដាក់ចូលបាន ១០ ឯកតាក្នុងមួយម៉ោង។

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

ភ.ព ជាមុនសិន។

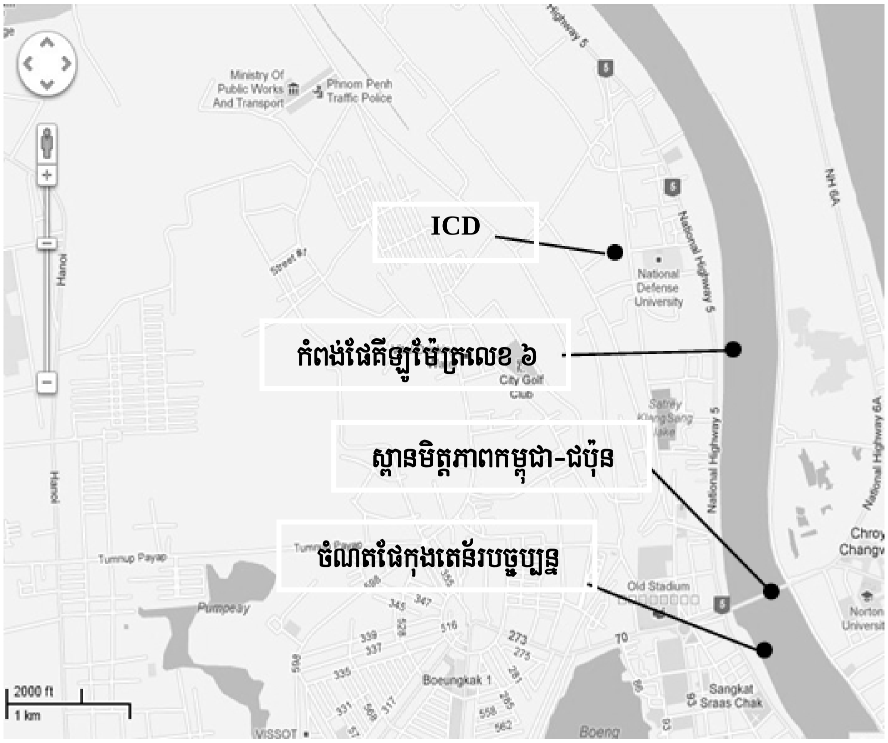
(៣) បរិក្ខារ និងគ្រឿងចក្រ

កំពង់ផែភ្នំពេញមានចំណតផែបីដូចខាងក្រោម:-

- ចំណតផែកុងតេន័រ:
  ចំណត: 20m x 30m សមត្ថភាពចូលចតបាន: ម្តង ៣ សាឡង់
- កំពង់ផែក្នុងស្រុក:
  ប្រវែង ៣០០ម សម្រាប់បំរើសេវាកម្មនាវា/កាណូតដឹកជញ្ជូនឆ្លងខេត្ត
- ចំណតផែអ្នកដំណើរ:
  ផែបណ្តែត ២: មួយៗប្រវែង 15m x 45m

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

បូមស្តារផែទាំប្រឡាយនាវាចរណ៍ក្អមសំណរ-ភ្នំពេញ និង ភ្នំពេញ-កំពង់ចាមធ្វើជារៀងរាល់ឆ្នាំ គឺរយៈពេល ២ ឬ ៣ ខែនៅដូវប្រាំង ដោយនាវាបូមស្តារ និងបុគ្គលិករបស់ ក.ស.ភ.ព ខ្លួនឯង។ បរិមាណបូមស្តារប្រចាំឆ្នាំប្រមាណ ១០០.០០០ម^{៣}។ ពេលខ្លះកប៉ាល់បូមស្តាររបស់ ក.ស.ភ.ព ត្រូវក្រុមហ៊ុនជួលឱ្យទៅបូមរានដីផងដែរ...។ល។



រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៩-២: ទីតាំងចំណតផែកុងតេន័រនៅកំពង់ផែភ្នំពេញ

(៤) ផ្លូវថ្នល់ និងផ្លូវរថភ្លើងចូលទៅផែ

កំពង់ផែនៅជាប់ផ្លូវជាតិលេខ ៥ ដែលកំណាត់ផ្លូវនេះថិតនៅទីប្រជុំជនទីក្រុងភ្នំពេញមានលក្ខណៈតូចចង្អៀត។ ដូចនេះ កំពង់ផែបានប្រើប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងចរាចរដោយកាមេរ៉ាសុវត្ថិភាព CCTV ដើម្បីកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរដូចមានពិពណ៌នាក្នុងចំណុច ២.៤.១។

ផ្លូវថេភ្លើងចូលទៅផែបច្ចុប្បន្នពុំទាន់មាននៅឡើយ។ ក.ស.ភ.ព គ្រោងសាងសង់ចំណតផែពហុវិស័យ (intermodal terminal) តភ្ជាប់ការដឹកជញ្ជូនតាមរថភ្លើង/ផ្លូវថ្នល់ ជាមួយការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកនៅកំពង់ផែគីឡូម៉ែត្រលេខ ៦ ចំងាយ ៦ គម ពីចំណុចប្រសព្វទន្លេបចតុមុខ និង ៤ គម ពីកំពង់ផែមេ។

(៥) ចរាចរទំនិញ/អ្នកដំណើរ និង ចំនួននាវាចេញចូលផែ

តារាង ២.៥-១ បង្ហាញពីចំនួននាវាចេញចូលផែតាមលំដាប់ពេលនៅកំពង់ផែភ្នំពេញ។ នៅរយៈពេល ១០ ឆ្នាំ កន្លងមក ចំនួននាវាចេញចូលផែមានការផ្លាស់ប្តូរតិចតួច។ ចាប់តាំងពីឆ្នាំ ២០០៣ មក សាឡង់ក្នុងស្រុកចូលមកកំពង់ផែនេះកាន់តែតិចទៅៗ ហើយគ្មានទាំងស្រុងនៅឆ្នាំ ២០០៧។ ទន្ទឹមគ្នានោះ សាឡង់/នាវាអន្តរជាតិចេញចូលផែនេះមានកាន់តែច្រើន តែចំនួននេះបើធៀបទៅនឹងកំនើនបរិមាណទំនិញឆ្លងកាត់ផែគឺមិនស៊ូវជាច្រើនប៉ុន្មានទេ ដោយទំហំនាវាគេពង្រីកកាន់តែធំទៅៗ។

តារាង ២.៥-១: ចំនួននាវាចេញចូលផែភ្នំពេញ

Year	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
International Vessel/Barge	209	107	87	109	210	254	377	484	387	318
Oil Vessel	573	522	592	639	708	831	894	951	1,026	657
DomesticVessel	38	21	89	124	158	147	125	108	107	82
Domestic Barge	257	281	305	222	110	32	2	0	0	0
TOTAL	1,077	931	1,073	1,094	1,186	1,264	1,398	1,543	1,520	1,057

ប្រភព: ក.ស.ភ.ព

ដូចដែលបានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.៥-២ ទំនិញនាំចូលឆ្លងកាត់កំពង់ផែនេះភាគច្រើនគឺទំនិញចាក់ធាររាវ (ផលិតផលប្រេងនាំចូលពីវៀតណាម) ប្រមាណជាង ៦០% នៃទំនិញឆ្លងកាត់ផែសរុប និងស្មើរ ៧០% នៃទំនិញនាំចូល។ ទំនិញឆ្លងកាត់ផែភ្នំពេញមានការកើនឡើងលឿនស្របជាមួយការអភិវឌ្ឍន៍រាជធានី និងកំនើនឧស្សាហកម្មរបស់ប្រទេសនេះ។ ពិសេសកំនើនគួរឱ្យកត់សំគាល់គឺចរាចរកុងតេន័។ ដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.៥-៣ កំពង់ផែនេះគេប្រើសំខាន់សម្រាប់ការនាំចូល តែចាប់តាំងពីឆ្នាំ ២០០៩ មក កុងតេន័រនាំចេញក៏បានកើនឡើង ហើយនៅឆ្នាំ ២០១០ កំពង់ផែលើកដាក់កុងតេន័រនាំចេញច្រើនជាងកុងតេន័រនាំចូល។ នេះដោយសារមានការនាំចេញកុងតេន័រសំលៀកបំពាក់ទៅសហរដ្ឋអាមេរិចខ្លះប្តូរពីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុមកកំពង់ផែភ្នំពេញវិញ ព្រោះកំពង់ផែខាយម៉ែបបានចាប់ផ្តើមដំណើរការ និងមានកំនើននាំចេញអង្ករ។

តារាង ២.៥-២: បរិមាណទំនិញឆ្លងកាត់កំពង់ផែភ្នំពេញ

(tons)

Year	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Imported Cargo	462,471	403,870	495,295	557,634	678,159	880,126	1,020,391	1,168,556	1,192,429	1,100,227
General Cargo	61,267	32,893	29,217	22,561	41,031	3,845	50,695	105,485	96,600	67,324
Containers	154	2,202	46,802	74,421	172,762	229,956	265,195	283,035	227,887	255,035
Liquid Bulk	401,050	368,775	419,276	460,652	464,366	646,325	704,501	780,036	867,942	777,868
Exported Cargo	33,646	12,117	24,589	23,867	31,964	52,465	44,894	42,971	79,458	159,029
General Cargo	33,646	10,370	1,122		225	600			671	7,628
Containers		1,747	23,467	23,867	31,739	51,865	44,894	42,971	78,787	151,401
TOTAL	496,117	415,987	519,884	581,501	710,123	932,591	1,065,285	1,211,527	1,271,887	1,259,256

ប្រភព: ក.ស.ភ.ព

តារាង ២.៥-៣: បរិមាណកុងតេន័រឆ្លងកាត់កំពង់ផែភ្នំពេញ

(TEUs)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Import									
Empty	100	306	985	867	477	1,126	1,387	3,769	5,940
Laden	242	4,134	7,054	14,077	18,099	23,783	23,623	16,735	21,369
Export									
Empty	167	1,118	4,250	11,570	14,316	16,653	16,754	11,033	10,671
Laden	237	2,072	3,237	3,767	5,341	5,942	5,743	11,775	24,276
Total Throughput	746	7,630	15,526	30,281	38,233	47,504	47,507	43,312	62,256

ប្រភព: ក.ស.ភ.ព

តារាង ២.៥-៤ បង្ហាញពីចរាចរអ្នកដំណើរនៅកំពង់ផែភ្នំពេញ។ ចំនួនអ្នកដំណើរសរុបបានធ្លាក់ចុះ ដោយសារការដឹកជញ្ជូនតាមកាណូត/កប៉ាល់ឆ្លងកាត់ខេត្តផ្សេងៗមានការថយចុះ ព្រោះបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ត្រូវបានកែលំអរ។ ទោះយ៉ាងណា គេសង្កេតឃើញថានៅមាននិន្នាការកើនឡើង ដោយសារកំនើនអ្នកដំណើរអន្តរជាតិ និងភ្ញៀវទេសចរណ៍។

តារាង ២.៥-៤: ចរាចរអ្នកដំណើរនៅកំពង់ផែភ្នំពេញ

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Inter-provincial Ferry	184,420	110,115	58,949	34,722	35,463	36,277	28,674	20,019	18,527
Ferry to Chau Doc (VN)	3,789	3,847	5,943	6,173	9,235	12,862	14,803	12,860	15,618
Tourist in Town	7,205	2,386	2,663	820	746	1,013	350	866	5,231
Tour to Viet Nam		466	1,985	2,812	2,156	3,065	3,083	4,390	9,738
TOTAL	195,414	116,814	69,540	44,527	47,600	53,217	46,910	38,135	49,114

ប្រភព: ក.ស.ភ.ព

(៦) ផែនការអភិវឌ្ឍន៍

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

សមត្ថភាពលើកដាក់បានក្នុងមួយឆ្នាំនៅចំណតផែថ្មីនោះគឺ ៥០០.០០០TEU។ ការអភិវឌ្ឍន៍ដំណាក់កាលទី ១ នឹងត្រូវបញ្ចប់នៅខែ មិថុនា ឆ្នាំ ២០១២ ចំណតផែមានសមត្ថភាពលើកដាក់បាន ១២០.០០០ TEU មានចំណតប្រវែង ៣០០ ម លើផ្ទៃដីផែទំហំ ២០ ហត។ នៅចំណតផែថ្មីនេះ នាវាចំណុះរហូតដល់ ៥.០០០ DWT អាចចូលចតបាន។ ការអភិវឌ្ឍន៍ដំណាក់កាលទី ២ សមត្ថភាពលើកដាក់បាននឹងកើន ១៨០.០០០ TEU ដូចនេះសមត្ថភាពលើកដាក់បានសរុបនឹងកើនទៅដល់ ៣០០.០០០ TEU។ ការសិក្សាលំអិតពីគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ដំណាក់កាលទីពីរនឹងទីបីធ្វើឡើង ក្រោយពីចាប់ផ្តើមដំណើរការចំណតផែដែលបានអភិវឌ្ឍន៍នៅដំណាក់កាលទី ១។ ដីសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍នៅដំណាក់កាលទី ២ និងទី ៣ ក.ស.ភ.ព ត្រៀមរួចរាល់អស់ហើយ ចំណែការងាររានដីនៅតំបន់នេះកំពុងតែធ្វើជាបណ្តើរៗហើយដែរ។ ដីត្រូវការសម្រាប់គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍នេះនៅតាមដងទន្លេប្រវែង ១.៥០០ ម៉ែត្រ។ ក.ស.ភ.ព បានព្យាការណ៍ថាកុងតេន័រលើកដាក់បាននឹងមានចំនួនកើនឡើងរហូតដល់ ៣០០.០០០ TEU មុនឆ្នាំ ២០២០ ដូចនេះគេត្រូវបញ្ចប់គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ដំណាក់កាលទី ២ ឱ្យបានឆ្នាំនេះ។

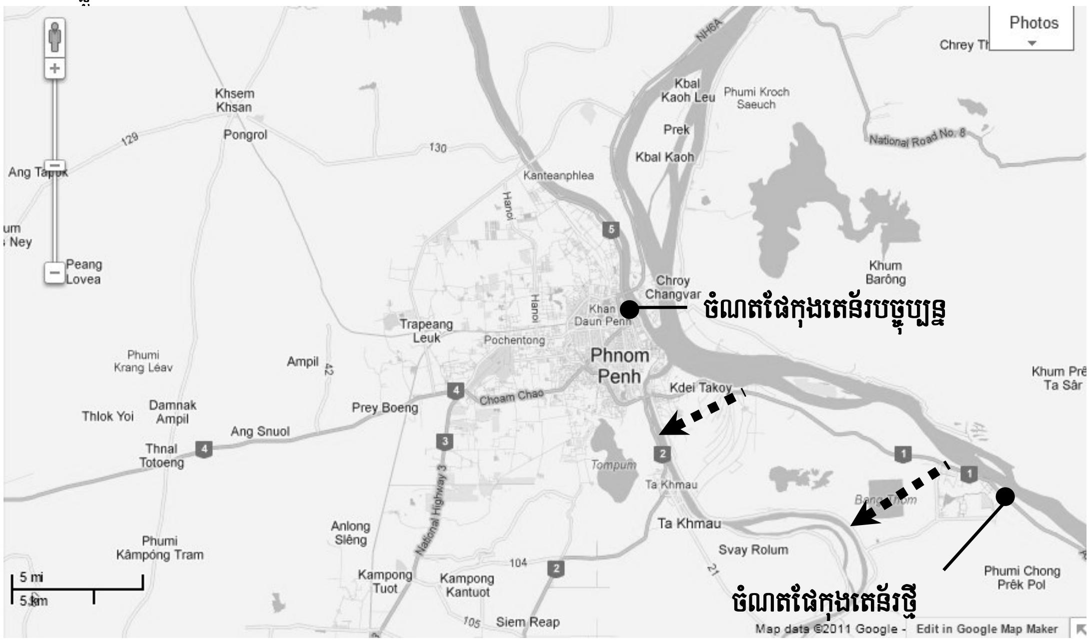
គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ដំណាក់កាលទី ១ ផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានដោយកម្ចីការប្រាក់ទាបពីរដ្ឋាភិបាលចិន។ គម្រោងកម្ចីការប្រាក់ទាបរបស់ចិនគឺសម្រាប់តែសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ពន្ធ័ និងអាគារការិយាល័យប៉ុណ្ណោះ។ គេគ្រោងដាក់ដងយោងនៅច្រាំងចំណត និង RTGs នៅចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ ដែលទីភ្នាក់ងារសាធារណៈកម្ពុជា ដូចជាកំាសាប ជាអ្នកផ្តល់ហិរញ្ញប្បទាន។ ការដាក់ដែករ៉ៃសម្រាប់ដងយោងធុនធ្ងន់ក៏រាប់បញ្ចូលក្នុងកម្ចីការប្រាក់ទាបរបស់ចិននេះដែរ តែមិនទាន់សម្រេចនៅឡើយថាតើ ក.ស.ភ.ព ត្រូវទិញដងយោងធុនធ្ងន់ ឬ ដងយោងចល័តនៅកំពង់ផែ។ ការអភិវឌ្ឍន៍ដំណាក់កាលទី ២ គ្រោងនឹងបញ្ចប់ដោយគម្រោងថវិការបស់ ក.ស.ភ.ព ខ្លួនឯង ចំណែកមូលនិធិពីខាងក្រៅ គេរំពឹងនឹងទុកប្រើប្រាស់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ដំ

ណាក់កាលទី ៣។

អាគាររដ្ឋបាលថ្មីនៅចំណតផែកុងតេន័រថ្មីទុកសម្រាប់តែថ្នាក់គ្រប់គ្រងធ្វើការ។ ទីស្នាក់ការធំរបស់ ក.ស.ភ.ព រក្សានៅទីតាំងចាស់ដដែលគឺនៅកំពង់ផែភ្នំពេញបច្ចុប្បន្ន។

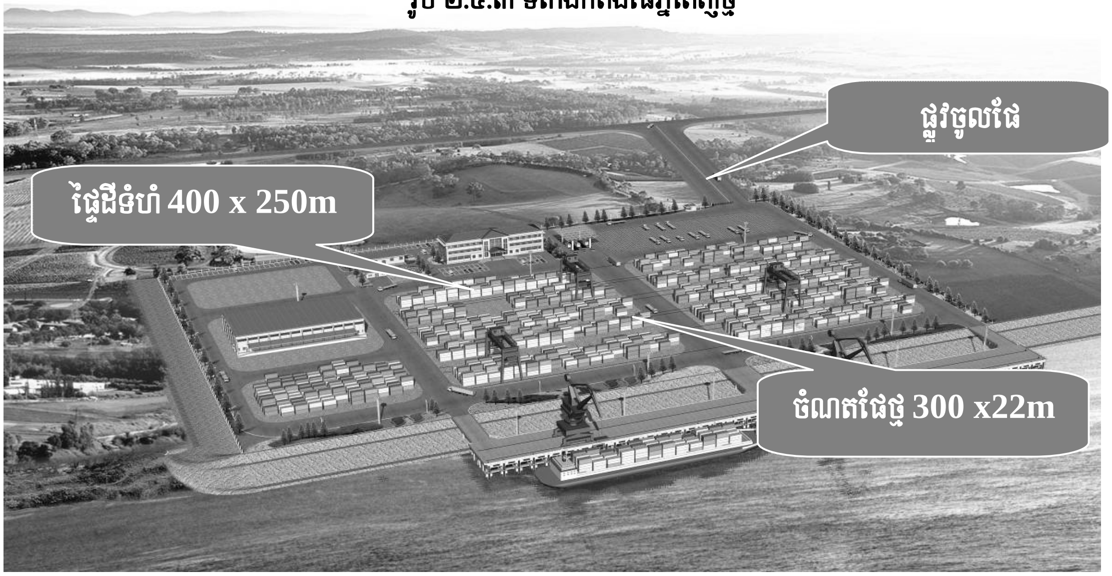
ផ្លូវកាត់ថ្មីមួយតភ្ជាប់ផ្ទាល់ពីចំណតផែថ្មីនេះទៅផ្លូវជាតិលេខ ៣ និង លេខ ៤ កំពុងតែសាងសង់ ចំណែកផ្លូវរថភ្លើងមិនទាន់មានគម្រោងសាងសង់នៅឡើយ។

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



រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៩.៣ ទីតាំងកំពង់ផែភ្នំពេញថ្មី



ប្រភព: ក.ស.ភ.ព

រូប ២.៩-២: គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែភ្នំពេញថ្មី (ដំណាក់កាលទី ១)

រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៥-៥: កំពង់ផែភ្នំពេញថ្មី (កំពុងសាងសង់ (ខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០១២))

រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៥-៦: ដីវានសម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍ដំណាក់កាលទី ៣ នៃកំពង់ផែភ្នំពេញថ្មី

២.៥.២. កំពង់ផែនៅតាមខេត្ត និងកំពង់ផែឯកជននៅកម្ពុជា

(១) កំពង់ផែនៅតាមខេត្ត

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

កំពង់ផែទំនប់រលកឋិតនៅក្នុងតំបន់ជលសីមា (ទំនប់ការពារទឹករលក) របស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុដូចមានបង្ហាញក្នុង រូប ២.៥-៧ ជាកន្លែងគេគ្រោងរានដីដើម្បីអភិវឌ្ឍន៍ឧស្សាហកម្ម ទៅតាមផែនការមេដំបូងរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។ រដ្ឋជាអ្នកសាងសង់កំពង់ផែនេះនៅឆ្នាំ ១៩៨៩ (នោះគឺមន្ទីសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងសាលាខេត្តព្រះសីហនុ)។ ទីលានកំពង់ផែជាដីធម្មតាមិនមានការចាក់សាបទំហំ ៧០០ ម² មានឃ្លាំងទុកទំនិញមួយ (ទំហំ ១៦១ ម²) និងដងយោងមួយ (២៥ តោន)។ ជំរៅទឹកបច្ចុប្បន្ននៅកំពង់ផែនេះមានកំពស់ ៤ ម ទៅ ៦ ម។ នៅពេលទឹកនាច ជំរៅទឹកនៅសល់ត្រឹម ២.៨ ម ទៅ ៣.៩ ម និងនៅពេលទឹកជោរ កំពស់ទឹកឡើងទៅដល់ ៥ ម និង ៦ ម។ កំពង់ផែនេះគឺជារបស់រដ្ឋឋិតនៅក្រោមការគ្រប់គ្រងរបស់មន្ទីសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនរហូតដល់ឆ្នាំ ១៩៩៥។ ចាប់តាំងពីថ្ងៃទី ១ ខែ មករា ឆ្នាំ ១៩៩៦ មន្ទីសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនបានប្រែក្លាយការគ្រប់គ្រងកំពង់ផែនេះទៅឋិតក្រោមការគ្រប់គ្រងឯកជនវិញតាមរយៈការដាក់ដេញថ្លៃ។ ទំនិញឆ្លងកាត់កំពង់ផែនេះមានដូចជាៈ-ទំនិញប្រើប្រាស់ធម្មតា និងគ្រឿងសំណង់ នាំចូលពីប្រទេសថៃតាមសាឡង់ ឬ កប៉ាល់ឈើ។ នៅរយៈពេល ៦ ខែ ពីខែ តុលា ឆ្នាំ ២០១០ កំពង់ផែនេះលើកដាក់ទំនិញបាន ៨០.០០០ តោន។ ទំនិញលើកដាក់នៅកំពង់ផែនេះទាំងអស់សុទ្ធសឹងជាទំនិញនាំចូល។ នៅរយៈពេលដូចគ្នា មាននាវាចូលផែចំនួន ១៣៦ គ្រឿង។

កំពង់ផែកំពតឋិតនៅច្រាំងខាងលិចព្រែកកំពត ចំងាយ ១២ គម ពីលំហរសមុទ្រ បើទោះកំពង់ផែនេះត្រូវគេចាត់ទុកជាកំពង់ផែសមុទ្រក៏ដោយ។ កំពង់ផែនេះសាងសង់ឡើងនៅឆ្នាំ ១៩២២ បន្ទាប់មកបានក្លាយជាកំពង់ផែសមុទ្រសំខាន់មួយឋិតក្នុងទឹកដីកម្ពុជារហូតដល់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុបើកដំណើរការ។ វាជាកំពង់ផែតូច មានវាបនីយភណ្ឌផែបន្សល់ទុកតាំងពីយូរលង់ណាស់មកហើយសម្រាប់ឱ្យទូកធ្វើពីឈើតូចៗ និងសាឡង់តូចៗចូលចត មិនមានគ្រឿងចក្រលើកដាក់ទំនិញអ្វីទេ។ ប្រឡាយទឹកចូលផែពីដើមមកមានជំរៅ ៥.៥ ម តែបច្ចុប្បន្នមានជំរៅពី ១.៥ ម ទៅ ៣.៥ ម។ ពីមុនមក កំពង់ផែនេះជារបស់រដ្ឋតែនៅ

ឆ្នាំ ១៩៩៥ មន្ទីសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនខេត្ត បានដាក់ដេញថ្លៃឱ្យក្រុមហ៊ុនឯកជនគ្រប់គ្រងវិញ តែថិតក្រោមការគ្រប់គ្រងបច្ចេកទេសរបស់មន្ទីសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនខេត្តកំពត។ ទំនិញដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់កំពង់ផែនេះមានដូចជា:-ស្ករស ដ្ឋ គ្រឿង ហ្វីប្រូ របាដែក ។ល។ ភាគច្រើននាំចូលពីប្រទេសថៃ និងតិចតួចមកពីវៀតណាម។ ស្ករសនាំចូលពីថៃត្រូវផ្ទេរនៅកំពង់ផែនេះ និងដឹកបន្តនាំចេញទៅវៀតណាម។ ទំនិញនាំចូលពីថៃមានប្រមាណ ២០.០០០ តោន ក្នុងមួយឆ្នាំ។ ទំនិញមកពីថៃគឺដឹកតាមកប៉ាល់ឈើ ឬ សាឡង់ចំណុះ ៥០០ តោន ទៅ ១.០០០ តោន ហើយផ្ទេរទៅកប៉ាល់ឈើ ៥០ តោន ដឹកតាមឆ្នេរសមុទ្រខេត្តកំពត។

ក្រុមហ៊ុនអភិវឌ្ឍន៍ SEZ ឯកជនមានគម្រោងសាងសង់កំពង់ផែទឹកជ្រៅនៅតាមឆ្នេរសមុត្រខេត្តកំពត។ នៅពេលកន្លងមក គេប្រកាសថាកំពង់ផែថ្មី និង SEZ នឹងត្រូវបញ្ចប់នៅឆ្នាំ ២០១០ តែតាមការស៊ើបអង្កេតរបស់ក្រុមសិក្សាគម្រោងគឺនៅខែ កក្កដា ឆ្នាំ ២០១១ មានតែទប់ច្រាំងរានដីសាងសង់ SEZ ប៉ុណ្ណោះ។ ឋបនីយភណ្ឌចំណតមិនទាន់ចាប់ផ្តើមសាងសង់នៅឡើយទេ។

កំពង់ផែស្ទឹងហាវថិតនៅច្រាំងសមុទ្រភាគខាងត្បូងនៃខេត្តព្រះសីហនុ ចំងាយប្រហែល ២០ គម ពីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និង ៣០ គម ពីវាលរិញ នៅផ្លូវជាតិលេខ ៣ និង លេខ ៤។ បច្ចុប្បន្ន ក្រៅពីផលិតផលប្រេងបូមនៅផែប្រេង មានទំនិញតិចតួចណាស់លើកដាក់នៅកំពង់ផែស្ទឹងហាវនេះ។ ពីដើមមក កំពង់ផែនេះគេប្រើធ្វើជាកំពង់ផែនេសាទ។ ក្រុមហ៊ុន Attwood Investment Group មានគម្រោងធ្វើ SEZ មានកំពង់ផែកុងតេន័រនៅទីតាំងដែលមានឋបនីយភណ្ឌផែស្រាប់។ ដីគ្រោងសាងសង់ SEZ និងកំពង់ផែមានទំហំ ៥២០ ហត ក្នុងនោះ ៤០០ ហត ជាបាសាំងការពារដោយជលសីមាប្រវែងជាង ៧.៦ គម ដូចមានបង្ហាញក្នុងរូប ២.៥-១០។ ជំរៅទឹកអតិបរមានៅតាមច្រាំងចំណតដែលគ្រោងនឹងធ្វើគឺ ១២ ម។ ការងារបូមស្តារធ្វើបាសាំង និងប្រឡាយទឹកចូលផែ (ករណីប្រឡាយទឹកប្រវែង ៣.៧ គម ទទឹង ៣០០ ម) តាមការប៉ាន់ស្មានប្រមាណ ២១ លាន ម^{៣}។ ពិធីបើកសម្ពោធន៏សាងសង់បានធ្វើនៅឆ្នាំ ២០០៩។ គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍នេះមានបួនដំណាក់កាល។ ដំណាក់កាលទី ១ សាងសង់ឋបនីយភណ្ឌផែគ្រោងនឹងបញ្ចប់រយៈពេលពីរ ឬ បីឆ្នាំ ក្រោយពីចាប់ផ្តើមគម្រោង។ ទោះយ៉ាងណា ឋបនីយភណ្ឌផែនៅកំពុងសាងសង់ នៅពេលក្រុមសិក្សាគម្រោងបានចុះអង្កេតជាក់ស្តែងដល់កន្លែងនៅខែ កក្កដា ឆ្នាំ ២០១១។ ឋបនីយភណ្ឌផែសាងសង់នៅដំណាក់កាលទី ១ ទំនងធ្វើទៅតាមគម្រោងប្លង់ដឹកជញ្ជូនបែបប្រពៃណីយ៍ ដែលវាមិនបង្ករលក្ខណៈងាយស្រួលដល់រោងចក្រ SEZ នោះទេ។ ផ្លូវថ្នល់ថ្មីពីស្ទឹងហាវទៅផ្លូវជាតិលេខ ៤ បានបើកឱ្យប្រើប្រាស់នៅខែ មេសា ឆ្នាំ ២០០៧។

កំពង់ផែកោះកុងថិតនៅមុខទីរួមខេត្តកោះកុង មុនឆ្លងស្ពានទៅ SEZ កោះកុង និងប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យនៅច្រកព្រំដែន។ ចំណតផែប្រវែង ៥០ ម សម្រាប់លើកដាក់ស៊ីម៉ង់ត៍នាំចូលតាមសាឡង់ពីប្រទេសថៃ ដោយដងយោងចល័តនៅផែ។ ក៏ប៉ុន្តែស៊ីម៉ង់ត៍នៅពេលបណ្តោះអាសន្ននេះគឺនាំចូលសម្រាប់តែសាងសង់រោងចក្រអគ្គីសនីនៅតំបន់ដីគោកប៉ុណ្ណោះ។ នៅកំពង់ផែនេះពុំមានទំនិញចេញចូលទៀងទាត់ទេ។ ក្រុមហ៊ុន SEZ មានគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែថ្មីមួយ ដែលមានចំណតផែជំរៅ ១៨ ម ចំងាយ ១០០ គម ពីភាគអាគ្នេយ៍ខេត្តកោះកុង។

រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

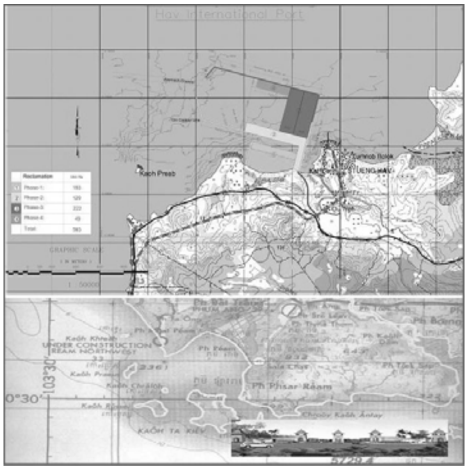
រូប ២.៥-៧: ទីតាំងកំពង់ផែទំនប់រលក

រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៥-៨: កំពង់ផែកំពត

រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៥-៩: កន្លែងសាងសង់កំពង់ផែកំពតថ្មី



ប្រភព: Attwood

រូប ២.៥-១០: គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែស្ទឹងហាវ

ប្រភព: Attwood

រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៥-១១: ការសាងសង់កំពង់ផែថ្មីនៅស្រុកស្ទឹងហាវ

រូប ២.៥-១២: កំពង់ផែកោះកុង

(២) កំពង់ផែឧកញ៉ាម៉ុង

កំពង់ផែឧកញ៉ាម៉ុងគឺជាកំពង់ផែសមុទ្រឯកជនដំបូងគេនៅកម្ពុជា ថិតនៅស្រុកស្ទឹងហាវ ខេត្តព្រះសីហនុ។ កំពង់ផែនេះបានបើកសម្ពោធនីចាប់ដំណើរការនៅឆ្នាំ ២០០៤។ បច្ចុប្បន្ន កំពង់ផែនេះគ្រប់គ្រងដោយក្រុមហ៊ុនរួមទុនរវាងកម្ពុជា និងថៃ។ កំពង់ផែសាងសង់លើផ្ទៃដីទំហំ ៦៤ ហត (ក្នុងនោះ ២៦ ហត ជាចំណតផែ) ចំណតផែមានប្រវែងសរុប ១.១១១ ម ទទឹក ២០០ ម និងជំរៅទឹក ៥.៥ ម មានឃ្លាំទុកទំនិញ ៦ (ឃ្លាំងមួយទំហំ ១.២០០ម^2 ឃ្លាំង ៣ ទៀតទំហំ ៥.៦០០ម ម^2 និង ឃ្លាំង ២ ទំហំ ៧.០០០ ម^2) ទីលានទុកទំនិញទំហំ ៣ ហត។ កំពង់ផែមានដងយោង ៥ គ្រឿង (២៥ តោន ២ គ្រឿង) មានរថយន្តចូក ៥ គ្រឿង និងរថយន្តដឹកទំនិញ ១៥ គ្រឿង (សម្រាប់ដឹកទំនិញនៅទីលានផែ) និងសាឡង់បូមខ្សាច់ ២ គ្រឿង។

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

(៣) កំពង់ផែស្រែអំបិល

កំពង់ផែស្រែអំបិលថិតនៅស្រុកស្រែអំបិល ខេត្តកោះកុង ចំងាយ ៩៩.៦៩ គម ពីខេត្តព្រះសីហនុ។ ជាកំពង់ផែឯកជនលើផ្ទៃដីទំហំ ១០ ហត ថិតនៅតាមបណ្តោយព្រែកប្រហែល ១២ គម ពីលំហរសមុទ្រ មានប្រវែងចំណតសរុប ៥០០ ម ទទឹង ៣០ ម និងជំរៅទឹក ៥ ម។ ដោយគ្មានការបូមស្អារ កប៉ាល់ចូលតាមព្រែកទៅកំពង់ផែនេះបានចំណុះអតិបរមាត្រឹមតែ ១៨០ តោន តែកំពង់ផែមានគម្រោងរក្សាជំរៅទឹកឱ្យបាន ៦ ម ដោយធ្វើការបូមស្អារ ដើម្បីឱ្យនាវាចំណុះពី ២.០០០ ទៅ ៣.០០០ តោនអាចបើកតាមព្រែកចូលមកកំពង់ផែនេះបាន។ កំពង់ផែមានដងយោង ៥ គ្រឿង និងសាឡង់បូមខ្សាច់ ២ គ្រឿង ឃ្លាំងទំនិញ ៣ ស្ដុបផ្ទេរទំនិញចុះឡើងទំហំ ៤៨ ម^2 និងទីលានទុកទំនិញទំហំ ៣ ហត។

ទំនិញភាគច្រើនមកពីប្រទេសថៃ។ ទំនិញនាំចូលឆ្លងកាត់កំពង់ផែស្រែអំបិលនេះមានចំនួនពី ៤.០០០ ទៅ ៥.០០០ តោនក្នុងមួយ។

ចំពោះការលើការដាក់ទំនិញនៅផែ កំពង់ផែមានកម្មករស៊ីឈ្នួលលើកចេញពីនាវាដាក់ចូលទៅរថយន្តផ្ទាល់តែម្តង ដែលកម្មករទាំងនោះ ម្ចាស់ទំនិញ ឬ អ្នកទទួលទំនិញជាអ្នកធ្វើ។

២.៥.៣. កំពង់ផែនៅឈូងសមុទ្រសៀម និងវៀតណាមខាងត្បូង

(១) កំពង់ផែអន្តរជាតិខាយម៉ែប-ធីវ៉ាយ

១) ប្រវត្តិនៃការអភិវឌ្ឍន៍

ឋបនីយភណ្ឌផែសំខាន់របស់ទីក្រុងហូជីមិញ (HCMC) ថិតនៅសងខាងច្រាំងទន្លេសៃហ្គន ចំងាយប្រហែល ៨៥ គម ពីមាត់ទន្លេ ហើយជាប់ទៅនឹងទីប្រជុំជនទីក្រុងដែលមមាញឹក។

ដោយនៅពេលថ្មីៗ សេដ្ឋកិច្ចវៀតណាមមានការរីកលូតលាស់ ធ្វើឱ្យទំនិញចរាចរកាន់តែច្រើនឡើង បង្ករឱ្យមានការកកស្ទះចរាចរកាន់តែធ្ងន់ធ្ងរ និងធ្វើឱ្យមានបញ្ហាប៉ះពាល់ដល់បរិយាកាសនៅជុំវិញនោះ។ ដើម្បីដឹកជញ្ជូនទំនិញដែលចេះតែកើនឡើងបានច្រើន និងកាត់បន្ថយការបំពុលបរិស្ថាន គេចាំបាច់ត្រូវងាកមកប្រើប្រាស់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកវិញ។

ក៏ប៉ុន្តែ នៅតាមច្រាំងទន្លេសៃហ្គនពុំមានទីកន្លែងទំនេរគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍ធ្វើឋបនីយភណ្ឌផែថ្មីបំរើដល់ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកនោះទេ។

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

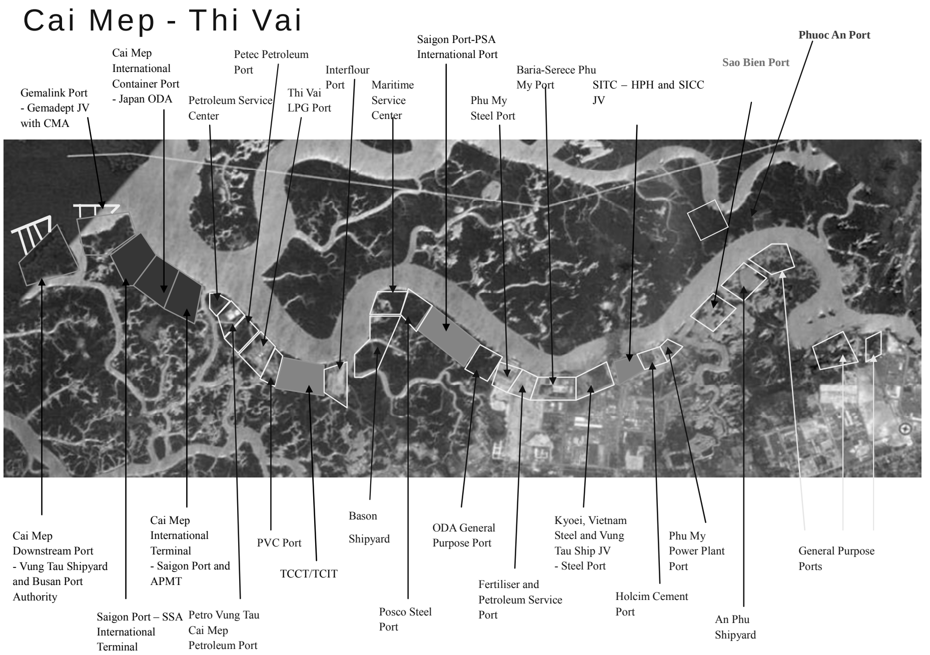
នៅឆ្នាំ ២០០០ រដ្ឋាភិបាលបានស្នើរសុំ ODA ជប៉ុនឱ្យមកធ្វើការសិក្សាពីសមិទ្ធិលទ្ធកម្មដើម្បីអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែទឹកជ្រៅថ្មីមួយ។ ក្រោយពីសិក្សារួច រដ្ឋាភិបាលបានស្នើរសុំហិរញ្ញប្បទាន ODA ជប៉ុនម្តងទៀតសម្រាប់គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍នោះ។

ឆ្លើយតបទៅនឹងដំណើរការគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍នេះក្រុមហ៊ុនប្រតិបត្តិករបរទេសនិងក្រុមហ៊ុនកប៉ាល់បានចាប់ផ្តើមវិនិយោគធ្វើចំណតផែកុងតេន័រ និងធ្វើអាជីវកម្មគ្រប់គ្រង និងធ្វើប្រតិបត្តិការផែ ដោយបណ្តាក់ទុនរួមគ្នាជាមួយសាជីវកម្មវៀតណាម។

២) ទីតាំង និងគម្រោងបួងទូទៅរបស់ CTs និងផ្លូវចូល

បរិវេណនៅតាមច្រាំងទន្លេគឺគេទុកសម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍ធ្វើជាចំណតផែទំនិញចាក់ធារ និងចំណតផែកុងតេន័រនៅខាយម៉ែប-ធីវ៉ាយ ដូចមានបង្ហាញក្នុងរូប ២.៥-១៣។ ក្នុងរូបនេះចំណតផែសំគាល់ដោយបន្ទាត់គូសពីក្រោមជាចំណតផែកុងតេន័រ។ ក្នុងចំនោមចំណតផែទាំងនោះ ចំណតផែក្រោមកម្ចីហិរញ្ញប្បទាន ODA ជប៉ុន និងចំណតផែសៃហ្គន SSA នឹងចាប់បើកដំណើរការនៅឆ្នាំ ២០១២។ ចំណតផែ Germalink ត្រូវបានលើកពេលសាងសង់ ចំណែកគម្រោងសាងសង់ចំណតផែខាយម៉ែបខ្សែទឹកខាងក្រោមត្រូវបានលុបចោល។

នៅពីក្រោយ ឬ នៅជាប់នឹងច្រាំងទន្លេ គេសាងសង់សួនឧស្សាហកម្ម ដើម្បីងាយស្រួលដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមឋបនីយភណ្ឌផែដែលមាននៅទីនោះស្រាប់។ ទន្លេមានទទឹងពី ៤០០ ម ទៅ ៦០០ ម ក្នុងបរិវេណ CTs។ នៅខ្សែទឹកខាងក្រោមនៃ TCCT/TCIT មានជំរៅទឹក ១៤ ម និង ១២ ម នៅខ្សែទឹកខាងលើ។

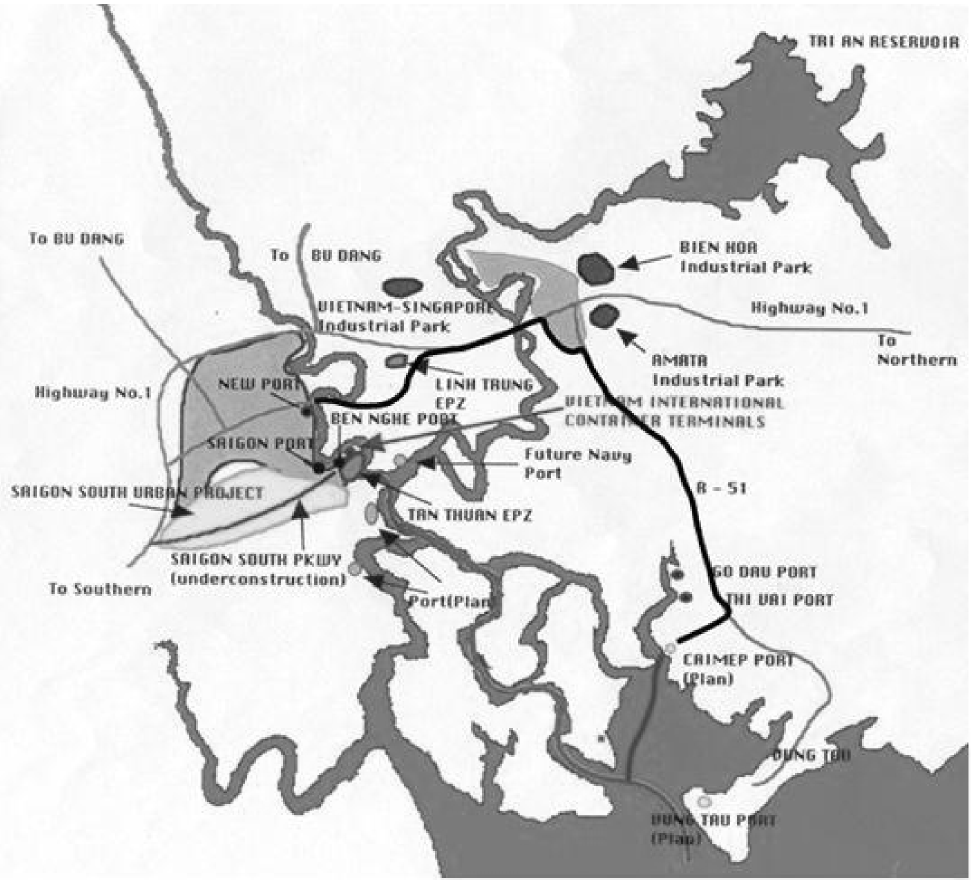


ប្រភព: VICT (ផែកុងតេន័រអន្តរជាតិវៀតណាម)

រូប ២.៥-១៣: ទីតាំងចំណតផែនៅតំបន់ខាយម៉ែប-ធីវ៉ាយ

ផ្លូវចូលពីទីក្រុងហូជីមិញអាចធ្វើដំណើរតាមផ្លូវជាតិលេខ ១ និង លេខ ៥១ ដូចមានបង្ហាញដោយបន្ទាត់ជិតខ្មៅ (មើល រូប ២.៥-១៤) ចំងាយសរុបប្រហែល ៧៧ គម ។ ផ្លូវជាតិលេខ ៥១ ផ្នែកខ្លះកំពុងកែលំអរដោយពង្រីកផ្លូវពី ៤ ជួរទៅ ៦ ជួរ ។ តែកៅស៊ូវក្រាលថ្នល់មិនមានការថែទាំជិតដល់ទេ ជាលទ្ធផលធ្វើឱ្យរថយន្តដឹកកុងតេន័រចំណាយពេលជិត ៣ ម៉ោង ធ្វើដំណើរពីទីក្រុងហូជីមិញទៅកំពង់ផែខាយម៉ែប-ធីវ៉ាយ ។ ដើម្បីឱ្យការប្រើប្រាស់កំពង់ផែខាយម៉ែប-ធីវ៉ាយមានប្រសិទ្ធិភាព គេចាំបាច់ធ្វើផ្លូវថ្នល់ឱ្យមានលក្ខណៈល្អប្រសើរ និងងាយស្រួលមួយកម្រិតទៀត ។

សាឡង់ត្រូវធ្វើដំណើរចំងាយ ៦៥ គម ឆ្លងកាត់ទន្លេពីទីក្រុងហូជីមិញ មកកំពង់ផែដូចមានបង្ហាញក្នុងរូប ២.៥-១៤។ បច្ចុប្បន្ន កុងតេន័រ ៨០% ដែលត្រូវលើកដាក់ចូលនាវាកុងតេន័រនៅកំពង់ផែត្រូវដឹកតាមសាឡង់ផ្ទុកបាន ៥០ TEU ។ នេះដោយសារការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់មានការលំបាក មានការរឹតបណ្តឹងចំពោះការដឹកជញ្ជូនតាមរថយន្តនៅទីប្រជុំជនទីក្រុងហូជីមិញ ដែលអាចបើកបានពីម៉ោង ៦:០០-៩:០០ ព្រឹក និងពី ១៦:០០-២១:០០ រសៀល ។



ប្រភព: VICT

រូប ២.៥-១៤: ផ្លូវចូលទៅកំពង់ផែខាយម៉ែប-ធីវ៉ាយ

៣) ប្រតិបត្តិការចំណតផែ និងការជាប់ពាក់ពន្ធ័របស់សាជីវកម្មកំពង់ផែសៃហ្គនថ្មី

តារាង ២.៥-៥ បង្ហាញពីឈ្មោះក្រុមហ៊ុន លក្ខណៈពិសេស និងសមត្ថភាពចំណតផែកុងតេន័រនៅកំពង់ផែខាយម៉ែប-ធីវ៉ាយ ។ សហគ្រាសសាធារណៈដូចជា កំពង់ផែសៃហ្គនថ្មី កំពង់ផែសៃហ្គន ក្រុមហ៊ុន Vinalines ជាអ្នកធ្វើប្រតិបត្តិការផ្ទាល់មុខលើចំណតផែកុងតេន័រទាំងនោះ ឬ ជាសមាជិកនៃការបណ្តាក់ទុនរួមគ្នាជាមួយក្រុមហ៊ុនប្រតិបត្តិករចំណតផែឯកជន។ សមត្ថភាពលើកដាក់កុងតេន័រសរុបនៅកំពង់ផែខាយម៉ែប-ធីវ៉ាយ ក្រោយពីបញ្ចប់ការសាងសង់ចំណតផែ ២ ដែលបច្ចុប្បន្នកំពុងសាងសង់ គេរំពឹងថានឹងកើនទៅដល់យ៉ាងហោចណាស់ ៦.៧៥ លាន TEUs ។

តារាង ២.៥-៥: ចំណតផែកុងតេន័រនៅកំពង់ផែខាយម៉ែប-ធីវ៉ាយ

Particular of Container Terminals at Cai Mep-Thi Vai Area

No	Name of Terminal	Name of Holders	Operation Year	Length	Berth Depth	Channel Depth	Area	Max. Ship Size	Capacity (TEU/year)
1	Saigon International Terminal Vietnam (SITV)	Saigon New Port Co.,(30%) /Hutchison Port Holdings (HPH) (70%)	August 2010	730 m	14 m	12 m	33 ha	80,000 DWT	na
2	Saigon Port-PSA International Port (SP-PSA)	Saigon Port / Vinalines/ PSA	2009	600 m (600 m; extension)	14.5 m	12 m	na	80,000 DWT	2 m. TEU/ 1,200 m Record; 96,000 TEU (2009) 293,912TEU (2010)
3	Tang Cang Cai Mep Container Terminal (TCCT)/ Tan Cang Cai Mep International Container Terminal (TCIT)	Saigon New Port (100%) (TCCT)/	June 2009	300 m	14 m	12 m	na	na	0.6 m. TEU
		Hanjin(20%)/MOL(20 %)/Wan Hai(20%)/ Saigon New Port(35%) (TCIT)	March 2011	590 m	14 m	12 m	40 ha	10,000TEU	1.15 m. TEU
4	Cai Mep International Terminal (CMIT)	Vinalines+Saigon Port(51%) / APMT(49%)	March 2011	600 m	16.5 m	14 m (16.5 m; future)	36 ha	15,000 TEU	1.1 m. TEU
5	Cai Mep International Container- Japan ODA	Ministry of Transport	Under construction	600 m	15 m	14 m	76 ha	80,000 -100,000 DWT	0.7 m. TEU
6	Saigon Port-SSA International Terminal (SSIT)	Saigon Port/ SSA/ Vinalines	Under construction	600 m	14 m	14 m	na	10,000TEU +	1.2 m. TEU

(Source-Project Team)

រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

(២) កំពង់ផែនៅទីក្រុងហូជីមិញ

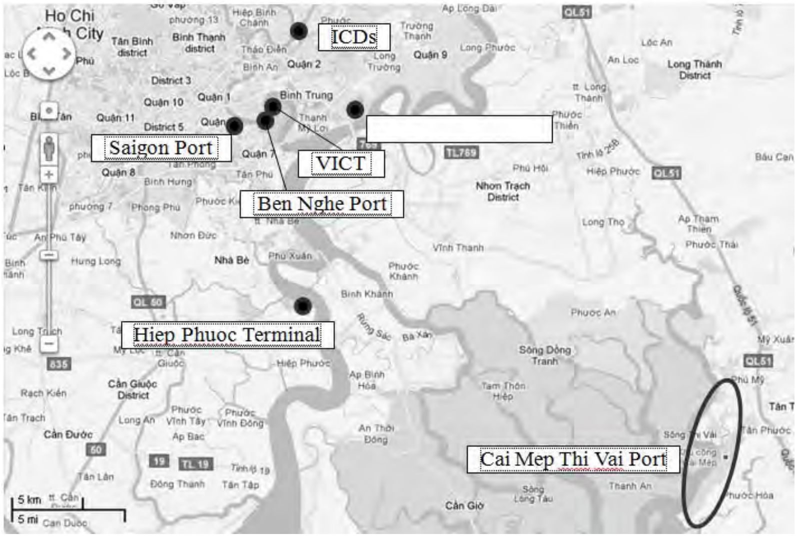
១) លក្ខណៈទូទៅ

ចំណតផែនៅទីក្រុងហូជីមិញឋិតនៅតាមដងទន្លេក្នុងទីក្រុងហូជីមិញ ចំងាយប្រហែល ៤៥ ម៉ាល៍នាវាចរណ៍ពីសមុទ្រ។ នៅសម័យអាណានិគមបារាំងក្នុងឆ្នាំ ១៨៦០ កំពង់ផែពាណិជ្ជកម្មសៃហ្គនបានស្ថាបនាឡើង ហើយចាប់ពីពេលនោះមក កំពង់ផែនេះបានបំរើជាកន្លែងធ្វើពាណិជ្ជកម្មជាមួយតំបន់ដីគោកដ៏ធំមួយ មានដូចជាសៃហ្គន (ហូជីមិញ) ខេត្តផ្សេងៗនៅជាប់កំពង់ផែនេះ និងតំបន់ដីសណ្តរទន្លេមេគង្គ។ មុនទទួលបានឯករាជពីបារាំង កំពង់ផែនេះជាច្រកផ្លូវសំខាន់សម្រាប់រណ្តចិនបារាំងរួមទាំងកម្ពុជាផងដែរ។

ទីតាំងចំណតផែកុងតេន័រសំខាន់ៗនៅទីក្រុងហូជីមិញមានបង្ហាញក្នុងរូប ២.៥-១៥។ ចំណតផែខាត់ឡៃកាន់កាប់ដោយកំពង់ផែសៃហ្គនថ្មីដើមឡើយជារបស់កងទ័ពជើងទឹក គឺជាចំណតផែធំជាងគេនៅទីក្រុងហូជីមិញ ក៏ដូចជានៅវៀតណាមដែរ។ VICT ជាចំណតផែកុងតេន័រឯកជនដំបូងគេនៅកំពង់ផែនេះ។ កំពង់ផែសៃហ្គនកាន់កាប់ដោយក្រុមហ៊ុនកំពង់ផែសៃហ្គន។ កំពង់ផែប៊ិនញ៉េ (Ben Nghe) ឋិតនៅជាប់កំពង់ផែ VICT ធ្វើប្រតិបត្តិការសំខាន់ខាងលើកដាក់កុងតេន័រក្នុងស្រុក។ ចំណតផែហៀបផូក (Hiep Phuoc) ជាចំណតផែថ្មីជាងគេ និងមានចំណតទឹកជ្រៅជាងគេនៅកំពង់ផែហូជីមិញ។ ចំណតផែទាំងអស់នៅកំពង់ផែហូជីមិញ ក្រៅពីកំពង់ផែហៀបផូក ប្រើប្រឡាយទឹកឡុងតៅ (Long Tau) ជំរៅទឹក ៨.៥ ម ចំណែកចំណតផែហៀបផូក គ្រោងប្រើព្រែក Soai Rap ដោយជីកឱ្យមានជំរៅដល់ -៩.៥ ម (នូវ៉ូទឹកជោរ ឬ នាច -១២ម)។

ដូចបានលើកឡើងពីខាងលើ ICDs ឋិតនៅដងទន្លេដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រនៅវៀតណាមខាងត្បូង។ ដោយសារស្ថានភាពផ្លូវមិនល្អនៅតំបន់ខាយម៉េប-ធីវ៉ាយ ចាំបាច់ត្រូវផ្ទេរទៅដឹកតាមទ្បានកុងតេន័រនៅទីប្រជុំជនទីក្រុង មានកុងតេន័រច្រើនសន្ធឹកគេលើកដាក់នៅ ICDs ហើយដឹកពី ICDs ទៅខាយម៉េប ឬ ចំណតផែផ្សេងទៀតនៅកំពង់ផែហូជីមិញតាមសាឡង់។

តារាង ២.៥-៦ បង្ហាញពីចំនួនកុងតេន័រឆ្លងកាត់ផែសរុបនៅកំពង់ផែហូជីមិញ។ កំពង់ផែហូជីមិញលើកដាក់កុងតេន័របានច្រើនជាងកំពង់ផែខាយម៉េប-ធីវ៉ាយ។ គួរកត់សំគាល់ដែរថាស្ថិតិមានទាំងចំនួនកុងតេន័រដឹកតាមសាឡង់ផងដែរ។ ដូចនេះលំហូកុងតេន័រសុទ្ធឆ្លងកាត់កំពង់ផែហូជីមិញមានចំនួនតិចជាង ដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង។



រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៥-១៥: ចំណតផែនៅកំពង់ផែហូជីមិញ

តារាង ២.៥-៦: ចំនួនកុងតេន័រឆ្លងកាត់ផែនៅហូជីមិញ

Year	Throughput (TEU)
2006	2,327,831
2007	3,172,000
2008	3,432,000
2009	3,563,246
2010	3,856,000

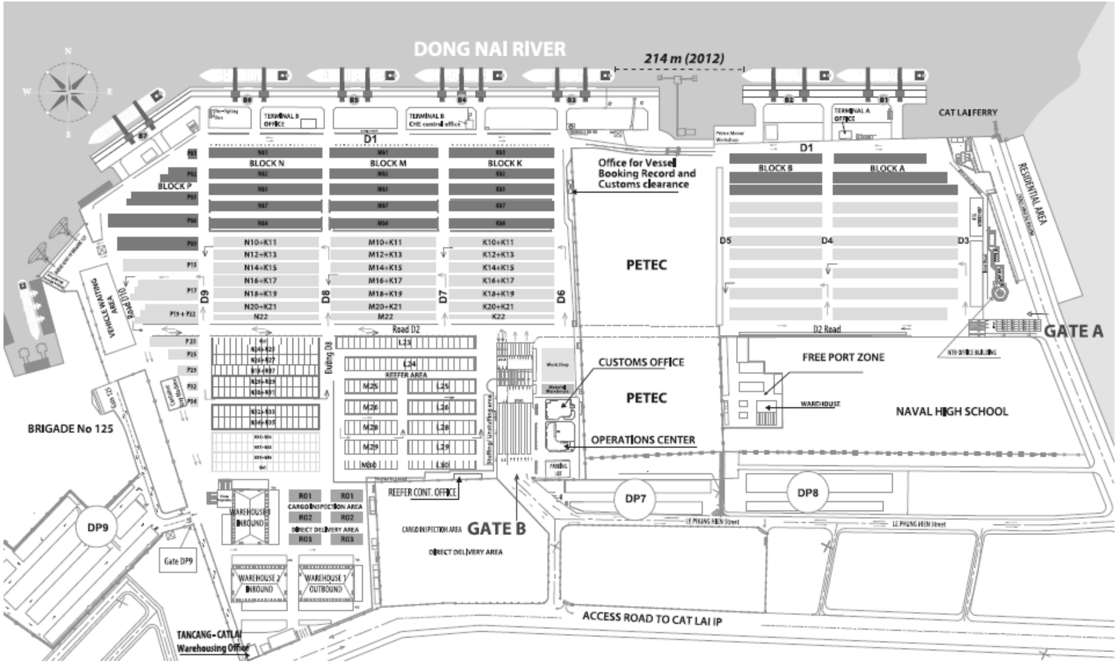
ប្រភព: ci online

២) កំពង់ផែខាត់ឡៃ

កំពង់ផែខាត់ឡៃប្រតិបត្តិការដោយកំពង់ផែសៃហ្គនថ្មីគឺជាកំពង់ផែកុងតេន័រធំជាងគេនៅវៀតណាម បើគិតទៅតាមបរិមាណកុងតេន័រដែលកំពង់ផែនេះលើកដាក់បាន។ កំពង់ផែនេះតភ្ជាប់ពីសមុទ្រក្រៅតាមរយៈព្រែកជីកជាប្រឡាយទឹកសម្រាប់នាវាបើកចេញចូលចំងាយផ្លូវទឹក ៤៣ ម៉ាល ជំរៅទឹក ៨.៥ ម។ ត្រឹមតែកំពស់ទឹកជោរ-នាចជាមធ្យម ៤ ម ប្រឡាយនាវាចរណ៍អាចឱ្យនាវាចំណុះ ៣០.៧៩០ DWT ស៊ីជំរៅទឹកអតិបរមា ១១ ម បើកបរបាន។

កំពង់ផែមានផ្ទៃដីសរុប ៨០ ហត។ ដូចបានបង្ហាញក្នុងរូប ២.៥-១៦ កំពង់ផែមានចំណតផែ ២: ចំណតផែ A ប្រវែង ៣០៣ និងចំណតផែ B ប្រវែង ៦៧០ ម។ ជំរៅទឹកនៅតាមច្រាំងចំណតផែទាំងពីរគឺ ១១.៥ ម។ នៅចន្លោះចំណតផែទាំងពីរគឺចំណតផែប្រេង និងអាងស្តុកប្រេងបច្ចុប្បន្ន។ បំបនីយភណ្ឌសម្រាប់បូមប្រេងនឹងត្រូវរើចេញនៅឆ្នាំ ២០១២ ដើម្បីយកកន្លែងអភិវឌ្ឍន៍ធ្វើជាទីលានកុងតេន័រ និងច្រាំងចំណតកុងតេន័រ។

សមត្ថភាពលើកដាក់បច្ចុប្បន្នរបស់កំពង់ផែនេះគឺ ២.៥ លាន TEUs។



ប្រភព: SNP

រូប ២.៥-១៦: គម្រោងប្លង់បំបនីយភណ្ឌនៅកំពង់ផែខាត់ឡៃ

៣) ចំណតផែកុងតេន័រអន្តរជាតិវៀតណាម

ចំណតផែកុងតេន័រអន្តរជាតិវៀតណាម (VICT) ឋិតនៅជាប់តំបន់ជំរុញការនាំចេញថាន់ធួន (Tan Thuan Export Processing Zone) ចំងាយ ៦ គម នៅខ្សែទឹកខាងក្រោមទន្លេសៃហ្គនពីទីក្រុងហូជីមិញ។

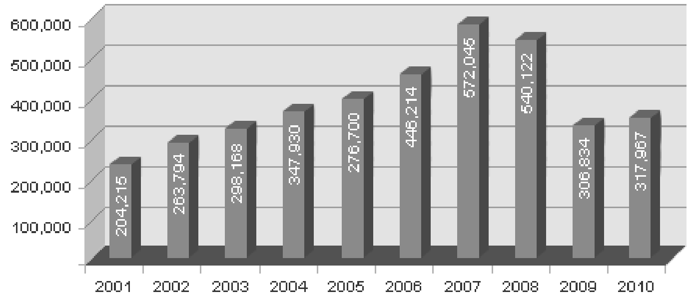
ខុសគ្នាពីចំណតផែកុងតេន័រផ្សេងទៀតនៅកំពង់ផែហូជីមិញ VICT គឺក្រុមហ៊ុនឯកជនជាអ្នកកាន់កាប់ និងធ្វើប្រតិបត្តិការផ្ទាល់ក្រោមច្បាប់វិនិយោគពីបរទេសរបស់វៀតណាម។ ជាគម្រោងសាងសង់កំពង់ផែសម្រាប់តែកុងតេន័រដំបូងគេនៅវៀតណាមដែលមានដៃគូរបរទេសចូលរួម។

ចំណតផែនេះមានផ្ទៃដីទំហំ ២០ ហត និងច្រាំងចំណតប្រវែង ៦៧៨ ម។ ទឹកនៅតាមច្រាំងចំណតមានជំរៅ ១១.២ ម អាចឱ្យនាវាកុងតេន័រចំណុះ ២៥.000 DWT ចូលចតបាន។ ចំណតផែនេះមានដងយោងធន់ធ្ងន់នៅច្រាំងចំណត ៧ គ្រឿង និង RTGs ១៧ គ្រឿង។ ការសាងសង់បានបញ្ចប់នៅឆ្នាំ ២០០៩។

រូប ២.៥-១៨ និង រូប ២.៥-១៩ បង្ហាញពីចំនួនកុងតេន័រឆ្លងកាត់ផែ និងចំនួននាវាចេញចូលផែ។ មកដល់ឆ្នាំ ២០០៧ ចំនួនកុងតេន័រឆ្លងកាត់បានកើនឡើងជាលំដាប់ តែបានថយចុះបន្តិចក្រោយពីឆ្នាំ ២០០៨ ព្រោះកំពង់ផែបានបាត់បង់ចរាចរកុងតេន័រច្រើនសន្ធឹកនៅឆ្នាំ ២០០៩ ដោយសារមានការដាក់កំហិតផ្លូវចេញចូលផែនៅពេលសាងសង់ស្ពានកាត់ប្រឡាយនាវាចរណ៍។ ស្ពាននោះសាងសង់ហើយនៅឆ្នាំ ២០១០ តែចរាចរកុងតេន័រមិនទាន់កើនឡើងមកវិញនៅកំពង់ផែនេះនៅឡើយ។

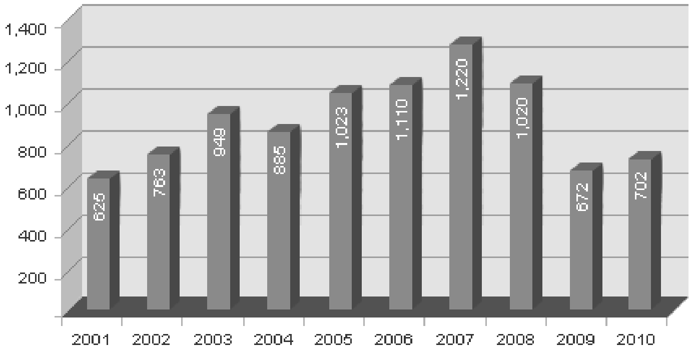
ប្រភព: VICT

រូប ២.៥-១៧: គម្រោងប្លង់ឋបនីយភណ្ឌនៅចំណតផែកុងតេន័រអន្តរជាតិវៀតណាម



ប្រភព: VICT

រូប ២.៥-១៨: ចំនួនកុងតេន័រឆ្លងកាត់ផែ VICT



ប្រភព: VICT

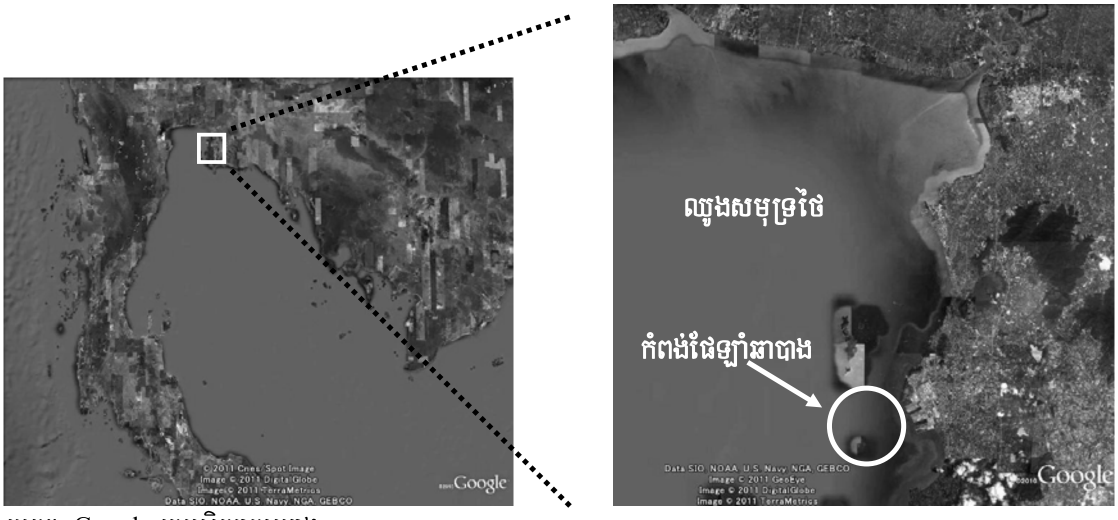
រូប ២.៥-១៩: ចំនួននាវាប្រចាំឆ្នាំនៅ VICT

(៣) កំពង់ផែឡាំឆាបាង

១) ទិដ្ឋភាពទូទៅ

កំពង់ផែឡាំឆាបាងគឺនៅខេត្តឈុនបូរីប្រទេសថៃ ចំងាយប្រហែល ១៣០ គម ភាគអគ្នេយ៍ទីក្រុងបាងកក។ កំពង់ផែនេះ ចិតនៅតាមខ្សែឆ្នេរសមុទ្រខាងកើត ដែលជាតំបន់មានសេដ្ឋកិច្ចលេចធ្លោជាងគេក្នុងប្រទេស។ ជាកំពង់ផែធំជាងគេនៅក្នុងប្រទេស ចាប់តាំងពីបានបើកដំណើរការមកនៅឆ្នាំ ១៩៩១ បច្ចុប្បន្ន កំពង់ផែនេះមានកុងតេន័រឆ្លងកាត់ជាប់លំដាប់ថ្នាក់ទី ២២ នៅលើពិភពលោក។

ICD ឡាតក្រាបាង ចិតនៅចន្លោះកំពង់ផែឡាំឆាបាង និងទីប្រជុំជនទីក្រុងបាកក បំពេញមុខងារជាកំពង់ផែស្ងួតសម្រាប់កំពង់ផែឡាំឆាបាងនេះ។ ការពិពណ៌នាលំអិតពី ICD នេះមាននៅក្នុងចំណុច ៦) ខាងក្រោម។



ប្រភព: Google ក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៥-២០: ទីតាំងកំពង់ផែឡាំឆាបាង

២) ប្រវត្តិនៃការអភិវឌ្ឍន៍

នៅដើមទសវត្សរ៍ឆ្នាំ ១៩៦០ រដ្ឋាភិបាលថៃយល់ឃើញថា ដោយកំពង់ផែបាងកកមិនអាចបំពេញតម្រូវការសេដ្ឋកិច្ច

រយៈពេលវែងរបស់ប្រទេសបាន គេចាំបាច់ត្រូវបង្កើតឱ្យមានកំពង់ផែសមុទ្រទឹកជ្រៅថ្មីមួយទៀតនៅឡាំឆាបាង។

ផែនការមេនៃ"កម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍តំបន់ឆ្នេរភាគខាងកើត" រួមទាំងការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែឡាំឆាបាងទទួលបានការអនុម័ត្រ ពីគណៈរដ្ឋមន្ត្រីនៅឆ្នាំ ១៩៨២។ ក្រោមផែនការមេនេះ "គណៈកម្មាធិការអភិវឌ្ឍន៍តំបន់ឆ្នេរភាគខាងកើត (ESDC)"បាន បង្កើតឡើងលក្ខណៈជាគណៈកម្មាធិការជាតិកម្រិតគណៈរដ្ឋមន្ត្រី ដោយយល់ឃើញថាកំពង់ផែត្រូវអភិវឌ្ឍន៍រួមគ្នាជាមួយ តំបន់ឧស្សាហកម្មដីគោក និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនតភ្ជាប់តំបន់ឆ្នេរសមុទ្រខាងកើតទៅតំបន់ទីប្រជុំជនទីក្រុងបាងកក។

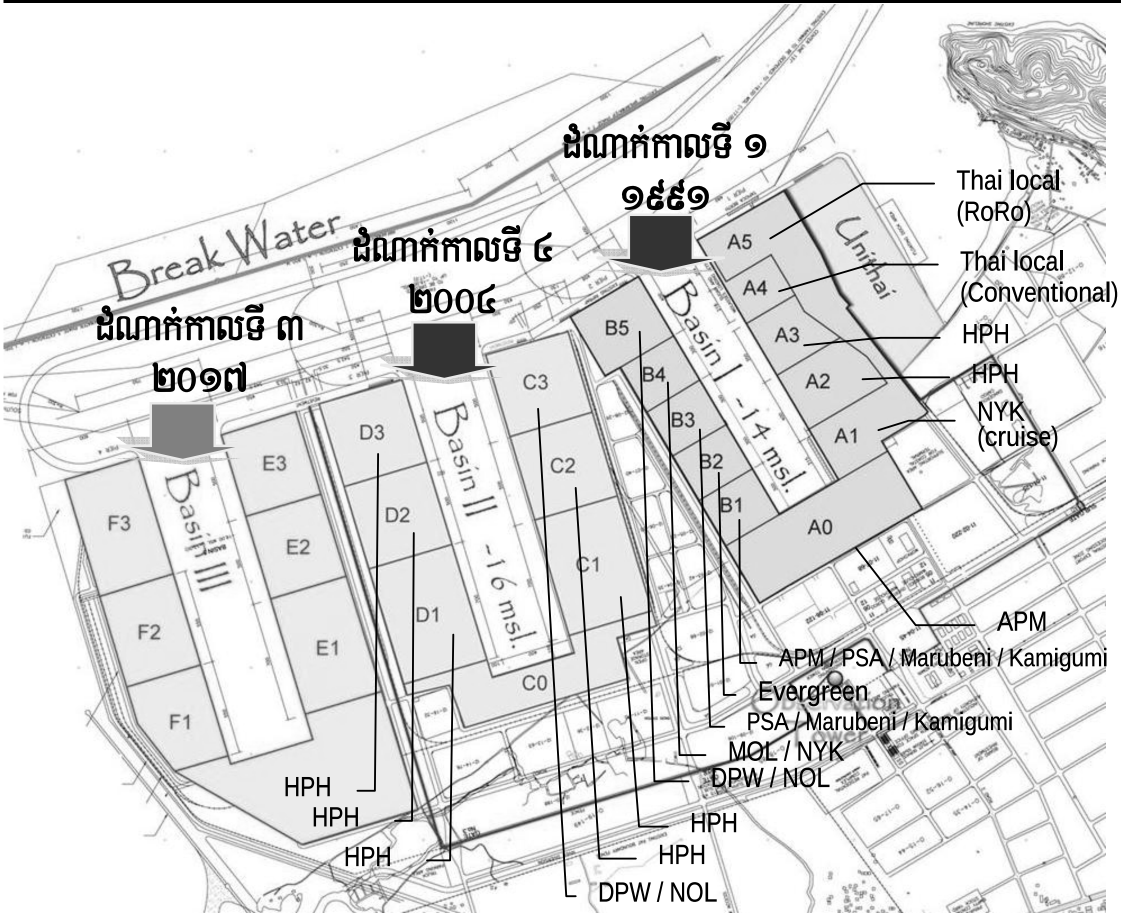
សហគ្រាសឯកជនផ្សេងៗត្រូវគេស្វាគមន៍ឱ្យចូលរួមធ្វើប្រតិបត្តិការចំណតផែក្រោមអភិបាលកិច្ចរួមរបស់អាជ្ញាធរផែថៃ។

៣) ឋបនីយភណ្ឌ

គម្រោងប្លង់ចំណតផែដែលកំពុងដំណើរការបច្ចុប្បន្ន និងគម្រោងពង្រីកទៅអនាគតមានបង្ហាញក្នុងរូប ២.៥-២១ (ក្នុង រូបនេះក៏មានបង្ហាញពីសម្បទានិកនីមួយៗដែលជាម្ចាស់ហ៊ុនបរទេសផងដែរ)។

នៅជុំវិញជលសីមា I (Basin I) មានចំណតផែចំនួន ១១ និងនៅជលសីមា II (Basin II) មានចំនួនចំណតផែបួន (C0, C1, C2, C3) បច្ចុប្បន្នកំពុងដំណើរការ។ ជលសីមា I ដែលបានសាងសង់ក្នុងផែនការអភិវឌ្ឍន៍ដំណាក់កាលទី ១ បានចាប់ ផ្តើមដំណើរការនៅឆ្នាំ ១៩៩១ ឱ្យនាវាចេញចូលបាន ៤ លាន TEUsក្នុងមួយឆ្នាំ។ ករណីជលសីមា II គ្រោងនឹងធ្វើនៅដំណាក់ កាលទី ២ ការងារវិស្វកម្មបានធ្វើរួចរាល់ហើយដោយក្រុមហ៊ុន Hutchison Port Holdings ដែលជាសម្បទានិកតែមួយ និងបានផ្តល់ឱ្យក្រុមហ៊ុនដដែលករណីកំពង់ផែដែលបានធ្វើដំបូងគេ ខណៈពេលចំណតផែ ៣ ទៀត (D1, D2, D3) នៅកំពុង សាងសង់នៅឡើយ បើទោះណាតាមកិច្ចសន្យាសម្បទានពីដើមមកកំណត់ឱ្យចំណតផែទាំងអស់ត្រូវសាងសង់ឱ្យរួចរាល់អាច ចាប់ដំណើរការនៅឆ្នាំ ២០១១ ក៏ដោយ។ បើគេប្រើជលសីមា II ឱ្យអស់លទ្ធភាព នោះកំពង់ផែនឹងអាចបង្កើនសមត្ថភាពលើក ដាក់សរុបរបស់ខ្លួនបានរហូតទៅដល់ ១០.៨ លាន TEUs ក្នុងមួយឆ្នាំ។

វិនិយោគិនបរទេសមានសិទ្ធិបង្កើតក្រុមហ៊ុនសម្បទានិកដែលមានហ៊ុនភាគច្រើនជារបស់ក្រុមហ៊ុនក្នុងស្រុកចុះបញ្ជីក្នុង ប្រទេសថៃ។ រូប ២.៥-២២ បង្ហាញពីគម្រោងប្លង់ជលសីមា និងចំណតផែជាមួយឈ្មោះម្ចាស់ហ៊ុនបរទេស។ ពត៌មានលំអិត ពីសម្បទានិក និងឋបនីយភណ្ឌផ្សេងៗមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.៥-៧។



រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៥-២១: គម្រោងប្លង់ចំណតផែ និងសម្បទានិកម្ចាស់ហ៊ុនបរទេស

តារាង ២.៥-៧: ឋបនីយកណ្ឌ និងសម្បទានិកចំណតផែ

Basin	Terminal	Type of Terminal	Facilities			Concessionaires		
			Length (m)	Depth (m)	Number of gantry cranes	Name of Company	Contract effected	Valid years
	A0	Multi Purpose	590	10	—	LCMT Co., Ltd.	2004	30
	A1	Cruise ships & RoRo	365	14	—	Laem Chabang Cruises Center Co., Ltd.	2000	30
	A2	Containers	400	14	8	Thai Laem Chabang Terminal Co., Ltd.	1996	30
	A3	Containers	350	14		Hutchison Laem Chabang Terminal Co., Ltd.	2004	30
	A4	Conventional	250	14	—	Aawthai Warehouse Co., Ltd.	1996	25
I	A5	RoRo	450	14	—	Namyong Terminal Co., Ltd.	1996	25
	B1	Containers	300	14	6	LCB Container Terminal 1 Co., Ltd.	1995	27
	B2	Containers	300	14	3	Evergreen Container Terminal (Thailand) Co., ltd.	1993	27
	B3	Containers	300	14	4	Eastern Sea Laem Chabang Terminal Co., ltd.	1995	27
	B4	Containers	300	14	5	TIPS Co., ltd.	1995	27
	B5	Containers	400	14	4	Laem Chabang International Terminal Co., ltd.	1996	30
	C0	Containers	400	16	—	—		
	C1	Containers	700	16	12	Hutchison Laem Chabang Terminal Co., Ltd.	2004	30
	C2	Containers	500	16		Hutchison Laem Chabang Terminal Co., Ltd.	2004	30
II	C3	Containers	500	16	4	Laem Chabang International Terminal Co., ltd.	2003	30
	D1	Containers	500	16	—	Hutchison Laem Chabang Terminal Co., Ltd.	2004	30
	D2	Containers	500	16	—	Hutchison Laem Chabang Terminal Co., Ltd.	2004	30
	D3	Containers	500	16	—	Hutchison Laem Chabang Terminal Co., Ltd.	2004	30

ប្រភព: PAT

៤) ទំនិញឆ្លងកាត់ផែ

តារាង ២.៥-៨ បង្ហាញពីប្រវត្តិកំនើនទំនិញឆ្លងកាត់ផែ ។

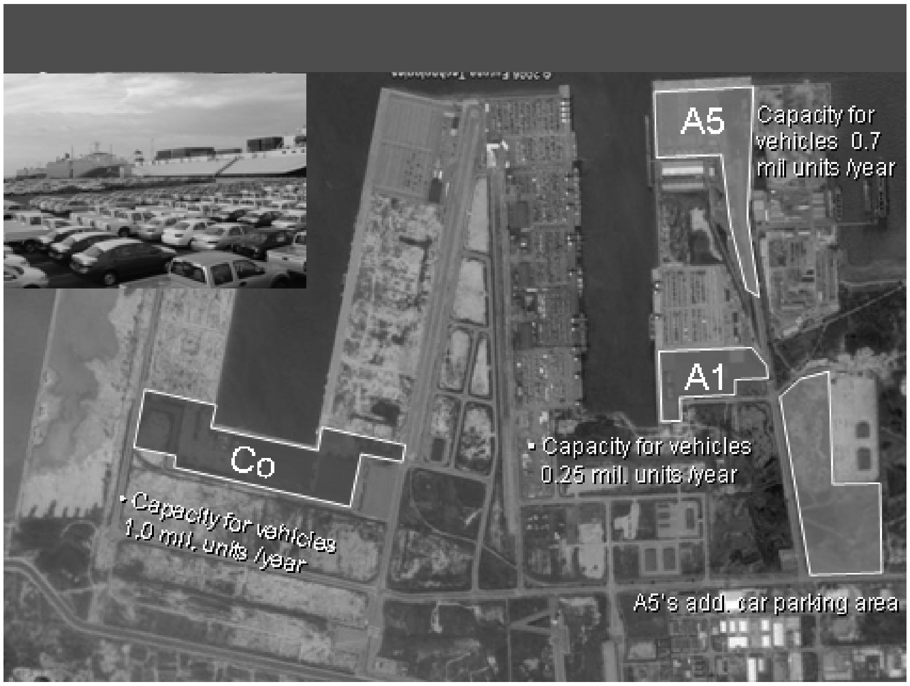
តារាង ២.៥-៨: ចំនួនទំនិញកំពង់ផែឡាំឆាបាងលើកដាក់បាន

Discription	Unit	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Number of vessel calls	calls	5,112	6,149	6,645	7,012	6,288	n/a
Total volume of cargoes							
Import	million tons	12,604	13,415	15,478	20,150	15,791	n/a
Export	million tons	22,891	24,907	29,114	34,411	31,190	
Transhipment	million tons	239	134	272	276	107	
Total	million tons	35,734	38,456	44,864	54,837	47,088	
Container throughput							
Import laden	'000 TEUs	806	842	975	1,266	990	1,312
Export laden	'000 TEUs	1,877	2,037	2,311	2,614	2,272	2,673
Empties (Import+Export)	'000 TEUs	1,082	1,244	1,355	1,360	1,360	1,205
Total	'000 TEUs	3,765	4,123	4,641	5,240	4,622	5,190
Number of vehicles handled							
Import	'000 units	38	42	54	62	43	n/a
Export	'000 units	410	525	643	799	534	
Total	'000 units	448	567	697	862	577	

កំណត់សំគាល់: ឆ្នាំក្នុងតារាងជាឆ្នាំសារពើពន្ធរបស់ PAT គិតពីថ្ងៃទី ១ ខែតុលា ដល់ថ្ងៃទី ៣០ ខែ កញ្ញា លើកលែងឆ្នាំ ២០១០ ។
ប្រភព: PAT សមាគមទីភ្នាក់ងារ និងម្ចាស់នាវាបាងកក

កំពង់ផែលើកដាក់រថយន្តនាំចេញចំនួនច្រើនសន្ធឹកគួរឱ្យកត់សំគាល់ ។ ដោយទទួលបានអត្ថប្រយោជន៍ពីការធ្វើសមាហរណ៍កម្មក្រុមហ៊ុនផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងផ្សំសម្រាប់ដំឡើងជាផលិតផលសម្រេចដែលមានការអភិវឌ្ឍន៍ខ្លាំងក្លានៅក្បែរៗគ្នានោះ ក្រុមហ៊ុនផលិតរថយន្តនៅប្រទេសថៃបានពង្រីកទីផ្សារនាំចេញរថយន្តទៅប្រទេសដៃគូរនាំចេញរបស់ខ្លួនបានយ៉ាងឆាប់រហ័សនៅទូទាំងពិភពលោក ។

រថយន្តសរុបចំនួន ៥៧៧ គ្រឿង ត្រូវបាននាំចេញពីកំពង់ផែនេះនៅឆ្នាំ ២០០៩ តែចំនួននេះនៅតិចជាងការនាំចេញច្រើនបំផុតនៅឆ្នាំ ២០០៨។ គេតំឡើងរថយន្តក្នុងរោងចក្រតំឡើងរថយន្តនៅតំបន់ពាណិជ្ជកម្មតាមឆ្នេរសមុទ្រភាគខាងកើត និងតំបន់ជាយក្រុងបាងកកនៅឆ្ងាយជាងគេចំងាយ ២៥០ គម ពីកំពង់ផែ។ ថបនីយភណ្ឌផែសម្រាប់លើកដាក់រថយន្តមានចំណតផែ Ro-Ro (បើកចូល-បើកចេញ) និងចំណតរថយន្តដែលមានកន្លែងត្រួតពិនិត្យមុនពេលនាំចេញយកទៅចែកចាយ (PDI) ដូចមានបង្ហាញក្នុងរូប ២.៥-២២ ខាងក្រោម ។



ប្រភព: PAT

រូប ២.៥-២២: គម្រោងប្លង់ចំណតផែ និងទីលានទុករថយន្ត

៥) ផែនការអភិវឌ្ឍន៍

ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ដំណាក់កាលទី ៣ បច្ចុប្បន្នកំពុងដំណើរការសាងសង់ជលសីមាបន្ថែមមួយទៀត (គឺជលសីមា III) ដែលមានចំណតផែ ៦ កន្លែង។ PAT ជាអ្នកអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមូលដ្ឋាន ចំណែកឧបរិរចនាសម្ព័ន្ធ សម្បទានិកជាអ្នកអភិវឌ្ឍន៍។ ផែនការនេះនឹងត្រូវអនុម័តដោយគណៈរដ្ឋមន្ត្រីនៅត្រីមាសទី ៣ ឆ្នាំ ២០១២ បន្ទាប់មកនឹងដាក់ឱ្យដេញថ្លៃសម្រាប់សម្បទានិកនៅពាក់កណ្ដាលឆ្នាំ ២០១៣។ ការងារសាងសង់ជលសីមា III ត្រូវការរយៈពេល ៣ ឆ្នាំកន្លះ ទើបបញ្ចប់ដាក់ឱ្យដំណើរការនៅឆ្នាំ ២០១៧។ បន្ទាប់ពីបើកដំណើរការជលសីមា III សមត្ថភាពលើកដាក់ទំនិញសរុបនៅជលសីមាទាំងបីនឹងកើនទៅដល់ ២០ លាន TEUs ក្នុងមួយឆ្នាំ ច្រើនជាងបួនដងនៃចំនួនទំនិញលើកដាក់បានបច្ចុប្បន្ន។ តាមការព្យាករណ៍របស់ PAT ទំនិញឆ្លងកាត់ផែនឹងកើនទៅដល់ ១០ លាន TEUs នៅឆ្នាំ ២០១៩ និងបន្ទាប់មកនឹងកើនឡើងពី ៨ ទៅ ១០% ក្នុងមួយឆ្នាំ។

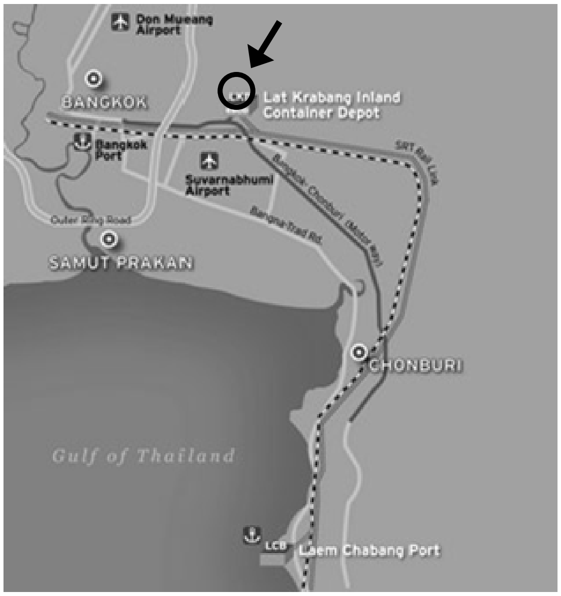
៦) ICD ឡាត់ក្រាបាង

ដេប៉ូកុងតេន័រជីគោក (ICD) នៅឡាត់ក្រាបាងចិតនៅចំងាយប្រហែល ៣០ គម ភាគខាងកើតកំពង់ផែបាងកក ចំងាយ ១១០ គម ពីកំពង់ផែឡាំឆាបាង។ ICD ប្រើប្រាស់ដោយអាជ្ញាធរអាយស្ម័យយានរដ្ឋថៃ (SRT) ក្នុងផែនការមេនៃកម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍តំបន់ឆ្នេរសមុទ្រភាគខាងកើត។

ICDជាកន្លែងទុកទំនិញសម្រាប់ក្រុមហ៊ុនខ្សែដឹកជញ្ជូនទៅយក/ចែកចាយទំនិញ FCL/LCL បន្តពីកំពង់ផែឡាំឆាបាង។ ក្រុមហ៊ុនរកទំនិញដឹក/ម្ចាស់ទំនិញធំៗដែលប្រើ ICD នេះគឺជាបណ្ដាក្រុមហ៊ុនផលិតកម្មនៅតំបន់ឧស្សាហកម្មជាយក្រុងភាគខាងត្បូងទីក្រុងបាងកក នៅដាច់ស្រយ៉ាលបន្តិចពីឡាំឆាបាង។

ICD មានកន្លែងរថភ្លើងចូលចតចេញពីផ្លូវរថភ្លើងរបស់ SRT សម្រាប់ខ្សែរថភ្លើងពីទីក្រុងបាងកក-ឆាឈឿនសៅ និងមានផ្លូវថ្នល់តភ្ជាប់ជាមួយផ្លូវយន្តបទសំខាន់ពីកំពង់ផែឡាំឆាបាងទៅទីប្រជុំជនទីក្រុងបាងកក និងតំបន់ឧស្សាហកម្មភាគខាង

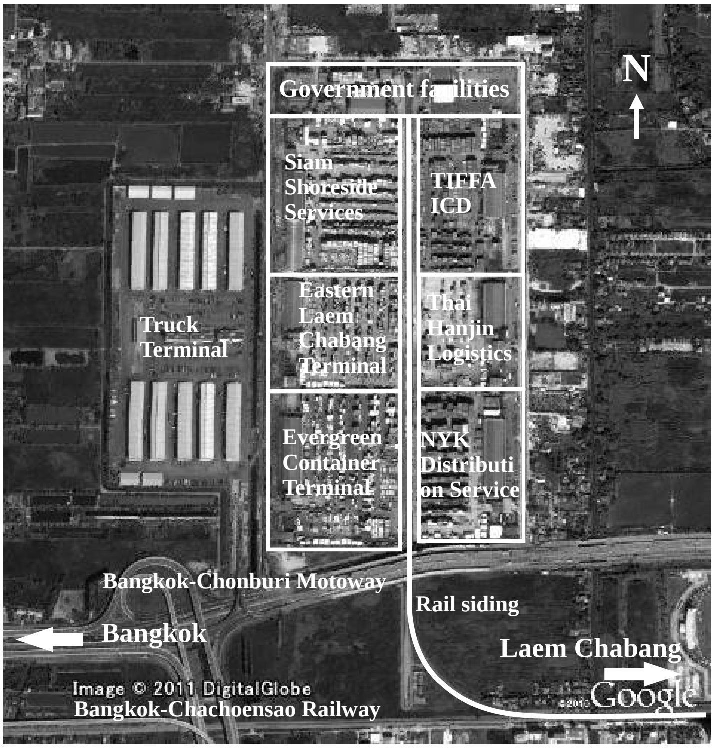
ជើង ។ នៅក្បែរនេះក៏មានអាកាសយានដ្ឋានសុវណ្ណភូមិបាងកកផងដែរ ។



ប្រភព: Eastern Sea Laem Chabang Terminal Co., Ltd.

រូប ២.៥-២៣: ទីតាំង ICD ឡាត់ក្រាបាង

ICD ទំហំ ២.៦ គម² ចែកចេញជា ៦ មណ្ឌល ជួលទៅឱ្យក្រុមហ៊ុនខុសៗគ្នា ៦ ធ្វើប្រតិបត្តិការ ។ ផ្លូវរថភ្លើងនៅចំកណ្តាល ដូចនេះក្រុមហ៊ុននៅតាមមណ្ឌលនីមួយៗងាយស្រួលចល័តកុងតេន័រឡើងចុះទូរទេះភ្លើង ។



ប្រភព: Google ក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៥-២៤: គម្រោងប្លង់មណ្ឌលក្នុងដេប៉ូងកុងតេន័រជីគោក និងផ្លូវចរាចរចេញចូល

តារាង ២.៥-៩ បង្ហាញពីទំនិញឆ្លងកាត់ ICD តាមប្រភេទមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងៗ។ ICD លើកដាក់ទំនិញបាន ១.៥ លោន TEUs នៅឆ្នាំ ២០១០ ប្រហែល ៣០% នៃទំនិញឆ្លងកាត់សរុបនៅកំពង់ផែឡាំឆាបាង។ ក្នុង ១.៥ លាន TEUs នោះ មាន 0.៤ លាន TEUs (ស្មើរនឹង ២៦%) ដឹកតាមរថភ្លើង។ ជើងដឹកជញ្ជូន ២៤ ខ្សែជារៀងរាល់ថ្ងៃ (១២ ខ្សែដឹកចូល/ ១២ ខ្សែដឹកចេញ) មាន ៣0 ទូ (ស្មើរនឹង ៦0 TEUs) ក្នុងមួយជើងផ្តល់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនដោយ SRT។ រយៈពេលដឹកជញ្ជូនពី ICD ទៅកំពង់ផែឡាំឆាបាងតាមរថភ្លើងប្រើពេលអស់ ៣ ម៉ោង ១0 នាទី តាមរថយន្ត ២ ម៉ោងគត់។ ថ្លៃដឹកជញ្ជូនទូទៅតាមរថភ្លើងមានតម្លៃប្រហែល ២.000 បាត/២0’ និង ៣.១00 បាត/៤0’ បើតាមរថយន្តថ្លៃ ៣.១00 បាត/២0’ ឬ ៤0’។ ថ្លៃចំណាយទាំងនេះជាបន្ទុកក្រុមហ៊ុនដឹកខ្សែដឹកជញ្ជូនតាមនាវា។

តារាង ២.៥-៩: ចំនួនទំនិញលើកដាក់នៅ ICD ឡាត់ក្រាបាង

(unit:'000 TEUs)

		2005	2006	2007	2008	2009	2010
Import	By Rail	178	195	181	198	149	162
	By Truck	431	513	598	566	531	530
	By Truck (Other Port)	29	29	43	37	23	24
	Sub Total	638	737	822	800	704	716
Export	By Rail	230	238	239	239	227	238
	By Truck	420	542	629	675	587	578
	By Truck (Other Port)	12	14	17	14	15	12
	Sub Total	661	794	886	928	830	828
Total		1,300	1,532	1,707	1,728	1,533	1,544

ប្រភព: សមាគមន៍ភ្នាក់ងារ និង ម្ចាស់នាវាបាកក

(៤) កំពង់ផែបាងកក

១) លក្ខណៈទូទៅ

“កំពង់ផែបាងកក” សំដៅលើចំណតផែថិតនៅតាមដងទន្លេចៅប្រាយ៉ានៅទីក្រុងបាងកក ដែលមានទាំងចំណតផែរបស់ PAT (គឺកំពង់ផែឃ្លងតយ) និងចំណតផែឯកជនមួយចំនួនទៀត។ ទីតាំងចំណតផែសំខាន់ៗមានបង្ហាញក្នុងរូប ២.៥-២៥។ កំពង់ផែបាងកកគឺជាកំពង់ផែមេមួយរបស់ថៃមុនពេលបើកដកំពង់ផែឡាំឆាបាង ដែលបានអភិវឌ្ឍន៍ឡើងដើម្បីបំពេញកង្វះខាតរបស់កំពង់ផែបាងកក ពោលគឺដោយកំពង់ផែបាងកកមានលក្ខណៈតូចចង្អៀត និងជំរៅទឹកនៅជលសីមារ៉ាក់។ បើទោះមុខងារជាច្រកផ្លូវចេញចូលប្រទេសរបស់កំពង់ផែនេះត្រូវដូរទៅឱ្យកំពង់ផែឡាំឆាបាងវិញក៏ដោយ ដោយថិតនៅទីប្រជុំជននៃទីក្រុងកំពង់ផែបាងកកនៅតែមានទំនិញចាក់ធារ និងទំនិញកុងតេន័រលើកដាក់ច្រើនសន្ធឹកសន្ធាប់ដដែល។

កំពង់ផែបាងកកគឺជាកំពង់ផែសំខាន់មួយសម្រាប់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ដោយកំពង់ផែទាំងពីរនេះមានបណ្តាញខ្សែដឹកជញ្ជូនរួមគ្នា ដូចនេះបើគេអាចពង្រឹងទំនាក់ទំនងជាមួយកំពង់ផែបាងកកឱ្យបានកាន់តែខ្លាំងក្លាថែមទៀត នោះគេរំពឹងថានឹងមានការដឹកជញ្ជូនកើនឡើងចូលមកកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។

ប្រភព: BSAA

រូប ២.៥-២៥: ទីតាំងចំណតផែនៅកំពង់ផែបាងកក

២) ការគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការផែ

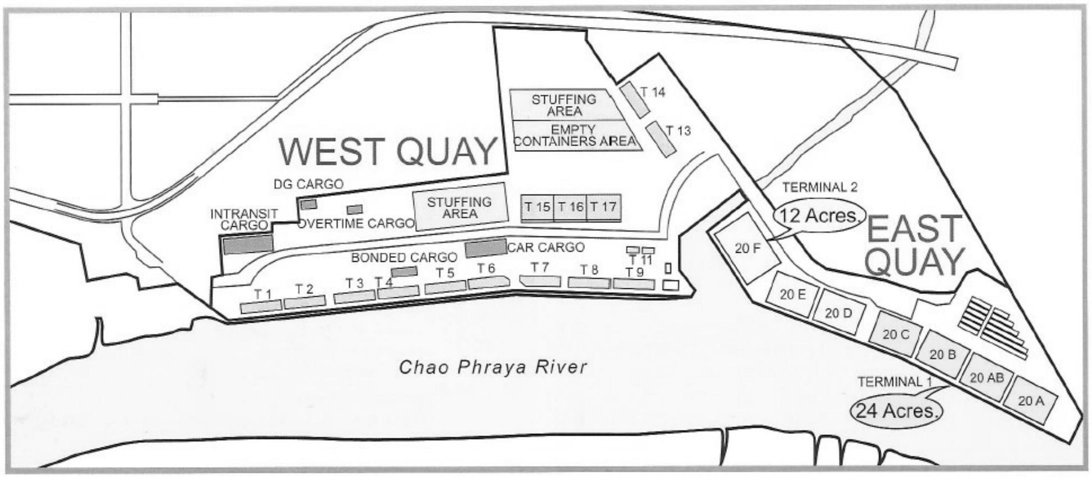
ចំណតផែនីមួយៗនៅកំពង់ផែបាងកកកាន់កាប់ធ្វើប្រតិបត្តិការដោយអង្គភាពខុសៗគ្នា។ កំពង់ផែឃ្លងតយកាន់កាប់ធ្វើប្រតិបត្តិការដោយអាជ្ញាធរផែថៃ (PAT) ចំណែកចំណតផែផ្សេងទៀតកាន់កាប់ធ្វើប្រតិបត្តិការដោយក្រុមហ៊ុនឯកជន។ ឃ្លងនាវាចរណ៍ពីកំពង់ផែទៅសមុទ្រក្រៅថៃទាំងដោយ PAT ។

៣) ឋបនីយភណ្ឌ និងគ្រឿងចក្រ

ក) ចំណតផែ PAT

ចំណតផែ PAT ឋិតនៅច្រាំងខាងឆ្វេងនៃទន្លេចៅប្រាយ៉ានៅចន្លោះគីឡូម៉ែត្រលេខ ២៦.៥ និងលេខ ២៨.៥ ក្នុងស្រុកឃ្លងតយ។ នៅក្នុងតំបន់ផែ ជំរៅទឹកប្រែប្រួលចន្លោះពី ៨.៥ ទៅ ១១ ម ក្រោម MSL ។ MSL មានកំពស់ ១.៧២ ម លើនូវ៉ូទឹកកម្រិតទាបបំផុត (LLW) ។ ផ្លូវចូលទៅកំពង់ផែចំងាយ ១៨ គម និងឃ្លងនាវាចរណ៍ទទឹង ១៥០ ម។

ចំណតផែនេះមានចំណតនាវាពីរគឺចំណតខាងលិចប្រវែង ១.៦៦០ ម និងខាងកើតប្រវែង ១.៥២៨ ម។ នូវ៉ូទឹកនៅច្រាំងចំណតខាងលិចកំពស់ ១.៨៥ ម លើ MSL នឹងនៅខាងកើតកំពស់ ២.០៦ ម។ ចំណតខាងកើតមានដងយោងធន់ធ្ងន់នៅច្រាំងផែ ១៤ គ្រឿង ចំណែកនៅចំណតខាងលិច នាវាគេមានដងយោងលើកដាក់ផ្ទុកផ្ទេរកុងតេន័រដោយខ្លួនឯង។



ប្រភព: BSAA

រូប ២.៥-២៦: ទីតាំងចំណតផែ PAT នៅកំពង់ផែបាងកក

ខ) ចំណតផែឯកជន

ក្រៅពីចំណតផែគ្រប់គ្រងធ្វើប្រតិបត្តិការដោយ PAT នៅមានចំណតផែឯកជនបួនទៀតនៅតាមដងទន្លេចៅប្រាយ៉ាដូចជាចំណតផែ BMTP ចំណតផែ BDS ចំណតផែថៃរុងរឿង (TPT) និងចំណតផែកុងតេន័រយូនីថៃ។ ឋបនីយភណ្ឌសំខាន់ៗនៅចំណតផែឯកជនទាំងនេះមានសង្ខេបក្នុងតារាង ២.៥-១០។

តារាង ២.៥-១០: បរិក្ខារសំខាន់ៗនៅចំណតផែឯកជនក្នុងកំពង់ផែបាងកក

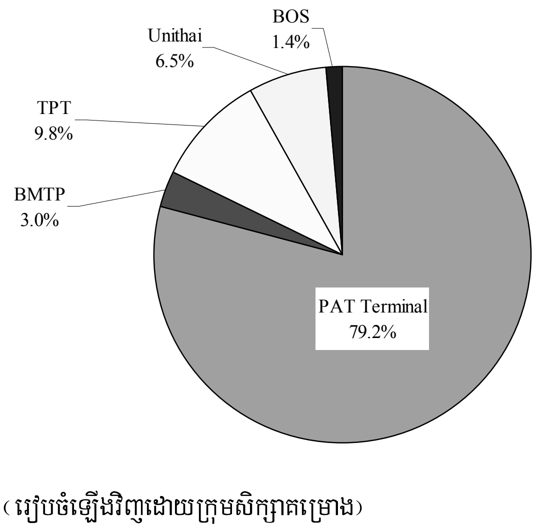
Berth	Length (m)	Depth (m)	Shore Cranes	Container Yard Capacity
BMTP 1C	315	8.5	3 mobile cranes (lift max 100 tons)	2,500 TEUs
BDS No.7	150	8.5	42 tons mobile crane 17 tons mobile crane	2,200 TEUs
TPT	275	8.5	2 x 100 tons mobile crane (To be increased for the extended berth)	9,600 TEUs
UTCT 2F	202	8.5	3 x 36 tons gantry crane	3,600 TEUs

ប្រភព: BSAA, TPT (រៀបចំឡើងវិញដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង)

៤) ទំនិញឆ្លងកាត់ផែ

ដូចដែលបានបង្ហាញក្នុងរូប ២.៥-២៧ ចំណែងផែកាន់កាប់ដោយរដ្ឋ PAT លើកដាក់កុងតេន័រសរុបបានប្រហែល ៨0% នៅកំពង់ផែបាងកក។ ដោយឡែកនៅចំណតផែឯកជនកុងតេន័រលើកដាក់ក៏មានការកើនឡើងតិចតួចដែរ ដោយចំណតផែទាំងនេះបានបង្កើនសមត្ថភាពលើកដាក់របស់ខ្លួនដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.៥-១១។ ដោយចំណតផែ PAT បានអភិវឌ្ឍន៍ពេញអស់ហើយ PAT មិនមានផែនការបង្កើនសមត្ថភាពចំណតផែរបស់ខ្លួនទៀតទេ។

ដូចនេះ បើទោះមានការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែឡាំឆាបាងហើយក៏ដោយ កំពង់ផែបាងកកនៅអាចលើកដាក់កុងតេន័របានច្រើនសន្ធឹក ដែលមានចំនួនកើនឡើងជាបន្តបន្ទាប់ តែអត្រាកំនើនមិនសូវជាច្រើនប៉ុន្មានទេ ដោយសារនៅកំពង់ផែនេះសមត្ថភាពលើកដាក់មានកម្រិត។



ប្រភព: BSAA (រៀបចំឡើងវិញដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង)

រូប ២.៥-២៧: សមាមាត្រចំនួនកុងតេន័រលើកដាក់នៅកំពង់ផែបាងកក

តារាង ២.៥-១១: ចំនួនកុងតេន័រឆ្លងកាត់កំពង់ផែបាងកកគិតតាមលំដាប់ពេល

(TEU)

		2005	2006	2007	2008	2009
PAT Terminal	Inbound	662,800	747,900	783,442	719,751	679,740
	Outbound	697,935	789,707	792,122	655,417	655,063
	Total	1,360,735	1,537,607	1,575,564	1,375,168	1,334,803
Private Terminals						
BMTP	Inbound	24,669	32,377	29,293	45,717	30,927
	Outbound	5,848	6,273	7,365	31,233	19,619
	Total	30,517	38,650	36,658	76,950	50,546
TPT	Inbound	83,303	83,534	86,557	118,266	103,138
	Outbound	38,302	35,527	40,208	59,217	62,765
	Total	121,605	119,061	126,765	177,483	165,903
Unithai	Inbound	31,106	35,087	37,196	62,241	55,177
	Outbound	28,658	30,763	30,765	64,365	54,511
	Total	59,764	65,850	67,961	126,606	109,688
BOS	Inbound	14,424	15,558	17,786	14,404	11,545
	Outbound	11,257	8,025	6,912	6,316	12,142
	Total	25,681	23,583	24,698	20,720	23,687
Total of Private Terminals	Inbound	153,502	166,556	170,832	240,628	200,787
	Outbound	84,065	80,588	85,250	161,131	149,037
	Total	237,567	247,144	256,082	401,759	349,824
Total of Bangkok Port	Inbound	816,302	914,456	954,274	960,379	880,527
	Outbound	782,000	870,295	877,372	816,548	804,100
	Total	1,598,302	1,784,751	1,831,646	1,776,927	1,684,627

ប្រភព: BSAA (រៀបចំឡើងវិញដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង)

៥) ផែនការអភិវឌ្ឍន៍

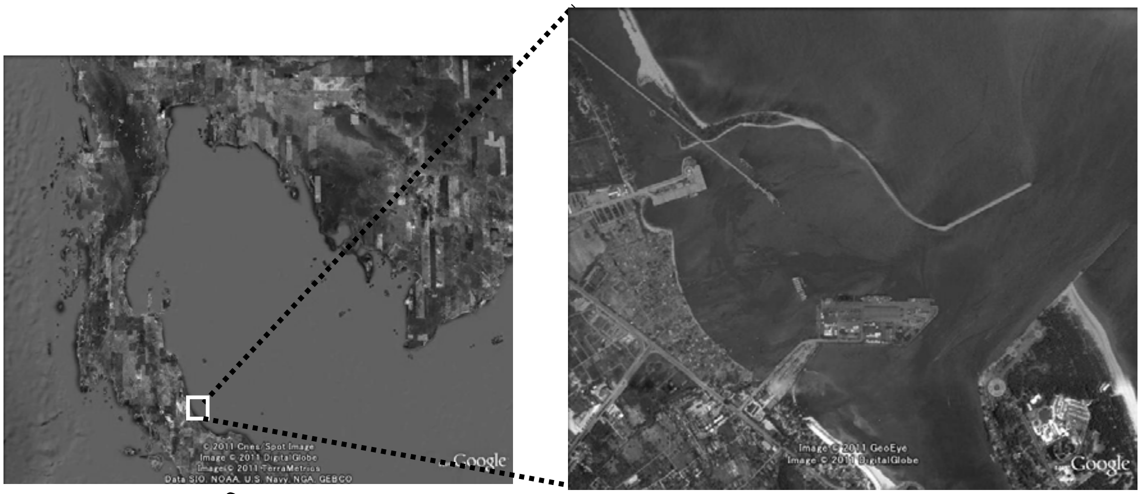
PAT បានអនុវត្តគម្រោងខាងក្រោមដើម្បីការពារចំណតផែរបស់ខ្លួនទប់ទល់នឹងទឹកជំនន់ពីទន្លេចៅប្រាយ៉ា:-

- ធ្វើជញ្ជាំងបេតុងការពារទឹកជំនន់កម្រាស់ ១៥ សម កំពស់ +២.៦៥ ម លើនីវ៉ូសមុទ្រ នៅតាមច្រាំងទន្លេ
- សង់ទីជំរាលចាក់កៅស៊ូកំពស់ +២.៤ ម លើនីវ៉ូសមុទ្រធ្វើជាឃឿនការពារទីពីរ
  សង់ជញ្ជាំងដកម្រាស់ពីរជាន់ ដើម្បីទប់ទឹកកុំឱ្យហូរខ្លាំងបុកចូលទៅអាគារ OB និងទីជំរាលចាក់កៅស៊ូកំពស់ ១៥ សម នៅមុខនាយកដ្ឋានពន្លត់អគ្គីភ័យដើម្បីបង្វែរមុខទឹក។

PAT ក៏គ្រោងអភិវឌ្ឍន៍ដីនៅជុំវិញចំណតផែរបស់ខ្លួន ដែលភាគច្រើនប្រើប្រាស់ដោយឧស្សាហកម្មពស្តុភារបច្ចុប្បន្ន និងដើម្បីសាងសង់ជាមជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ។ PAT កំពង់ផែរងចាំការអនុម័ត្រលើផែនការអភិវឌ្ឍន៍នេះពីរដ្ឋាភិបាល។

(៥) កំពង់ផែស៊ុងក្លា

កំពង់ផែស៊ុងក្លាឋិតនៅខេត្តស៊ុងក្លាភាគខាងត្បូងប្រទេសថៃ នៅជាប់នឹងឈូងសមុទ្រថៃ ចំងាយ ៩៥០ គម ពីទីក្រុងបាងកក និង ៧០ គម ពីព្រំដែនម៉ាឡេស៊ី។

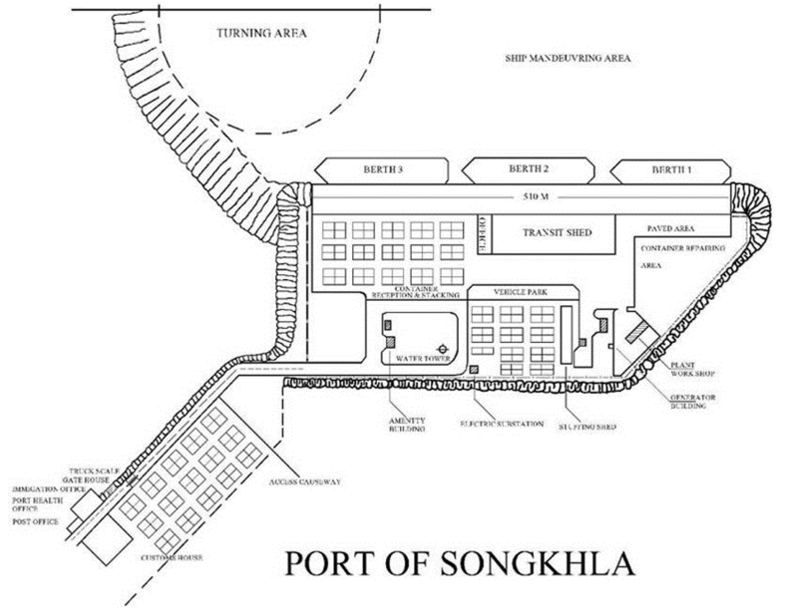


ប្រភព: Google ក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៥-២៨: ទីតាំងកំពង់ផែស៊ុងក្លា

កំពង់ផែនេះមានចំណតផែកុងតេន័រ/ចំណតផែទំនិញទូទៅ (ចំណតផែ CTIC) កាន់កាប់ធ្វើប្រតិបត្តិការដោយក្រុមហ៊ុនកំពង់ផែចៅប្រាយ៉ាអន្តរជាតិ ដែលជាប្រតិបត្តិករឯកជន និងចំណតផែប្រេងមួយចំនួនកាន់កាប់ដោយអាជ្ញាធរប្រេងថៃ (PTT)។ កំពង់ផែសាងសង់នៅឆ្នាំ ១៩៨៦ ក្រោមកម្ចី ADB។ CTIC ជាសម្បទានិកចំណតផែកុងតេន័រ/ចំណតផែទំនិញទូទៅតាំងពីឆ្នាំ ១៩៨៨។

កំពង់ផែថិតក្រោមរដ្ឋបាលនាយកដ្ឋានសមុទ្រចំណុះក្រសួងដឹកជញ្ជូន។ រូប ២.៥-២៩ និង តារាង ២.៥-១២ បង្ហាញពីឋបនីយភណ្ឌផែចំណតផែ CTIC។



ប្រភព: ក្រុមហ៊ុនកំពង់ផែចៅផាយ៉ាអន្តរជាតិ

រូប ២.៥-២៩: គម្រោងប្លង់ចំណតផែ CTIC

តារាង ២.៥-១២: បំបនីយភណ្ឌចំណតផែ

Berths		
Ship Berths		3
Total Berth Length	(m.)	510
Design Depth	(m.)	9.0
Maximum Vessel LOA	(m.)	173
Area & Capacity		
Total Area	(ha)	10
Container Yard:	(sq.m.)	50,000
Transit Shed:	(sq.m.)	6,726
Break Bulk Cargo Working	(sq.m.)	9,300
Container Capacity	(TEU/year)	160,000
Conventional Capacity	(Tons/year	600,000
Reefer Points		236
Equipments		
Quay mobile cranes (16 tons)		2
Forklifts (3 - 3.5 tons)		12
Forklifts (16 tons)		8
Forklifts (40 tons)		6
Tow Tractors (40 tons)		15
Semi-Trailers (40 tons)		12
Weigh Bridge (80 Tons)		2

ប្រភព: ក្រុមហ៊ុនកំពង់ផែចៅប្រាយ៉ាងអន្តរជាតិ

ទំនិញនាំចេញសំខាន់ៗមានដូចជា:-ជ័រកៅស៊ូ អាហារសមុទ្រក្លាសេ អាហារកំប៉ុង និងគ្រឿងសង្ហារឹម ចំណែកទំនិញនាំចូលវិញមានដូចជា:-ត្រីធ្យូណាក្លាសេ និងគ្រឿងចក្រ។ តារាង ២.៥-១៣ បង្ហាញពីបរិមាណទំនិញកំពង់ផែលើកដាក់បាននៅប៉ុន្មានឆ្នាំថ្មីៗនេះ។

តារាង ២.៥-១៣: បរិមាណទំនិញលើកដាក់បាននៅកំពង់ផែស៊ុងក្លា

			2007	2008	2009	2010
Conventional ('000 tons)	Import		269	227	206	239
	Export		422	406	428	50
	Sub Total		691	633	634	289
Container ('000 tons)	Import		205	216	230	244
	Export		934	967	958	874
	Sub Total		1,139	1,183	1,188	1,118
Total ('000 tons)	Import		474	443	436	483
	Export		1,357	1,373	1,386	924
	Total		1,830	1,816	1,822	1,407
Container ('000TEUs)	Import	Laden	16	16	16	17
		Empty	53	54	53	45
		Sub Total	70	70	68	62
	Export	Laden	66	68	69	64
		Empty	3	2	1	2
		Sub Total	69	70	70	65
	Total	Laden	82	84	84	81
		Empty	56	56	54	47
		Total	139	140	138	128

ប្រភព: ក្រុមហ៊ុនកំពង់ផែចៅផាយ៉ាអន្តរជាតិ

ផែនការពង្រីកបន្ថែមទំនងជាបានសិក្សារួចហើយ ក្នុងផែនការនោះរួមមានការសាងសង់ចំណតកុងតេន័រទី ៤ និង ទី ៥ បើទោះនាយកដ្ឋានសមុទ្រមិនបានផ្តល់ការឯកភាព ហើយគម្រោងនេះក៏មិនបានអនុវត្តយ៉ាងណាក៏ដោយ ។

(៦) កំពង់ផែឃួនថាន

១) លក្ខណៈទូទៅ

កំពង់ផែឃួនថានគឺជាកំពង់ផែពាណិជ្ជកម្មមួយថិតនៅចំងាយ ២៥ គម ពីទីក្រុងឃួនថាន ដែលជារដ្ឋធានីផាហាងជាប់សមុទ្រចិនខាងត្បូង ។ កំពង់ផែឃួនថានគឺជាច្រកផ្លូវចេញចូលសំខាន់សម្រាប់ការធ្វើជំនួញនៅតំបន់អាស៊ីប៉ាស៊ីហ្វិក និងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចឆ្នេរសមុទ្រខាងកើតនៃឧបទ្វីបម៉ាឡេស៊ី ។

២) ការគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការផែ

ការគ្រប់គ្រងកំពង់ផែឃួនថានត្រូវបានធ្វើឯកជនភាវូបនីយកម្មនៅឆ្នាំ ១៩៩៨។ ក្រុមហ៊ុន Kauntan Port Consortium Sdn Bhd (KPC) ដែលជាសាខាក្រុមហ៊ុនកាប់កាន់ទាំងស្រុងរបស់ក្រុមហ៊ុន Road Builder Holdings Berhad គឺជាក្រុមហ៊ុនសម្បទានិក និងជាប្រតិបត្តិករកំពង់ផែឃួនថាន ផ្តល់សេវាកម្មលើកដាក់ទំនិញផង និងសេវាកម្មនាវាចរណ៍ផងដែរ ។

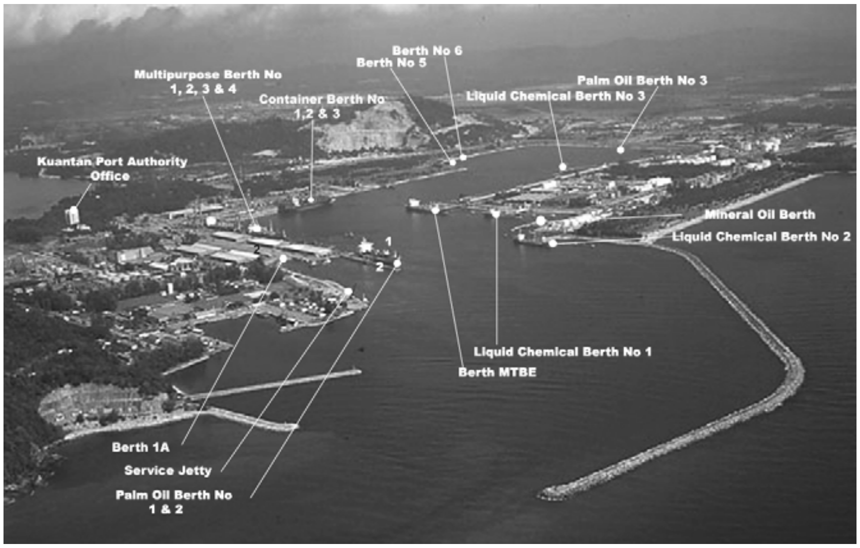
៣) ឋបនីយភណ្ឌ និងគ្រឿងចក្រ

ឋបនីយភណ្ឌផែសំខាន់ៗនៅក្នុងកំពង់ផែមានបង្ហាញដោយសង្ខេបក្នុងតារាង ២.៥-១៤ ចំណែកគម្រោងប្លង់ផែមានបង្ហាញក្នុងរូប ២.៥-៣០ ។ ចំណតផែកុងតេន័រមានដាក់ដងយោងធន់ធ្ងន់នៅច្រាំងផែ និង RTGs ជាច្រើនគ្រឿង ។

តារាង ២.៥-១៤: ឋបនីយភណ្ឌសំខាន់ៗនៅកំពង់ផែឃួនថាន

	Number	Length (m)	Draft (m)
Liquid Bulk Berth			
Palm Oil Berth	3	630	8 - 11.2
Mineral Oil Berth	1	150	8.0
Liquid Chemical Berth	3	720	11.2
Multipurpose Berth	8	1,073	8 - 11.2
Container Berth	3	600	11.2

ប្រភព: Kuantan Port Consortium (រៀបចំឡើងវិញដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង)



ប្រភព: Kuantan Port Consortium

រូប ២.៥-៣០: គម្រោងប្លង់បឋមនីយកណ្ឌនៅកំពង់ផែឃួនថាន

៤) ចរាចរទំនិញ និងចំនួននាវាចេញចូលផែ

បរិមាណទំនិញ និងកុងតេន័រលើកដាក់សរុបនៅកំពង់ផែ និងចំនួននាវាចេញចូលផែសរុបតាមលំដាប់ពេលមានបង្ហាញក្នុង តារាង ២.៥-១៥។ បើប្រៀបធៀបជាមួយទំនិញ បរិមាណកុងតេន័រលើកដាក់បាននៅកំពង់ផែមានចំនួនតិចជាងច្រើន។

រូប ២.៥-១៥: បរិមាណទំនិញលើកដាក់នៅផែ និងចំនួននាវាចេញចូលផែឃួនថាន

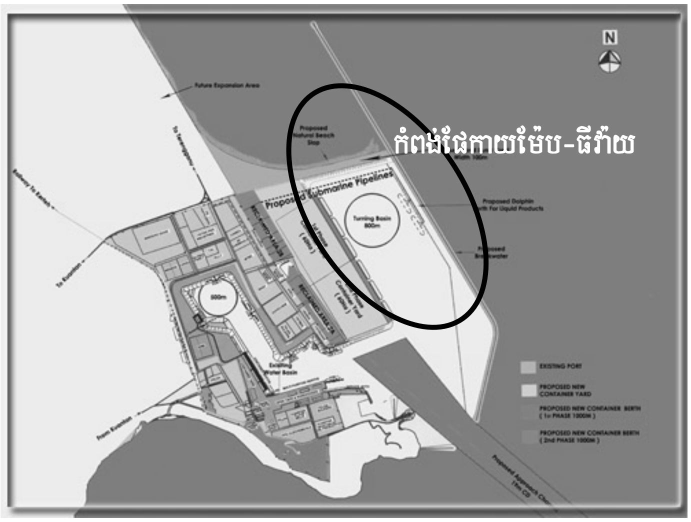
Year	Total Cargo Handling Volume (1,000 FT)	Container Handling Volume (TEUs)	Vessels Call
1998	5,500	50,989	1,410
1999	5,510	56,056	1,516
2000	6,027	62,783	1,677
2001	7,532	76,339	1,855
2002	8,999	91,524	2,067
2003	9,804	108,108	2,280
2004	9,699	122,745	2,382
2005	9,411	119,167	2,195
2006	10,673	124,834	2,324
2007	10,065	127,600	2,375
2008	9,402	127,061	2,315
2009	10,273	132,250	2,447
2010	12,079	142,080	2,405

ប្រភព: Kuantan Port Consortium (រៀបចំឡើងវិញដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង)

៥) ផែនការអភិវឌ្ឍន៍

គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែរបស់ក្រុមហ៊ុន Kuantan Port Consortium ដូចមានបង្ហាញក្នុងរូប ២.៥-៣១។ ការអភិវឌ្ឍន៍ដំណាក់កាលទី ១ គឺសាងសង់ចំណតផែកុងតេន័រប្រវែង ១.០០០ ម អាចឱ្យនាវាដឹកកុងតេន័រធុនធំមធ្យមចូលចតបាន។ នៅដំណាក់កាលទី ២ គេគ្រោងនឹងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រប្រវែង ១.០០០ ម មួយទៀត។ គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍សំខាន់ៗ មានដូចតទៅ:-

- បង្កើនជំរៅទឹកនៅកំពង់ផែឃួនថានពី ១២.២ ម ទៅ ១៨.០ ម
- បង្កើនជំរៅស៊ីទឹកអតិបរមាសម្រាប់នាវាពី ១១.២ ម ទៅ ១៦.០ ម
- ពង្រីកជលសីមាសម្រាប់ឱ្យនាវាបត់ចុះឡើងប្រវែងពី ៥០០ ម ទៅ ៨០០ ម
- បង្កើនវបនីយភណ្ឌលើកដាក់ទំនិញ
- បង្កើនវបនីយភណ្ឌលើកដាក់សម្រាប់នាវា



ប្រភព: Kuantan Port Consortium

រូប ២.៥-៣១: ផែនការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែឃួនថាន