ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ខេត្តសៀមរាប

ការប្រមូលទិន្នន័យមូលដ្ឋានស្តីពីការអភិវឌ្ឍទីក្រុងសៀមរាបនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ការប្រមូលទិន្នន័យជាមូលដ្ឋានសម្រាប់ទីក្រុងឆ្លាតសៀមរាប

ខែមករា ឆ្នាំ២០២២

រចនាការណ៍
សង្ខេប

IM
JR
22-018

ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន

Nippon Koei Co., Ltd. ALMEC Corporation

ខេត្តសៀមរាប

ការប្រមូលទិន្នន័យមូលដ្ឋាន
ស្តីពីការអភិវឌ្ឍទីក្រុងសៀមរាប
នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ការប្រមូលទិន្នន័យជាមូលដ្ឋានសម្រាប់
ទីក្រុងឆ្លាតនៅក្នុងខេត្តសៀមរាប

របាយការណ៍បញ្ចប់
(សេចក្តីសង្ខេប)

ខែមករា ឆ្នាំ ២០២២
ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន
ក្រុមហ៊ុន Nippon Koei Co., Ltd.
សាជីវកម្ម ALMEC

ការប្រមូលទិន្នន័យមូលដ្ឋានស្តីពីការអភិវឌ្ឍទីក្រុងសៀមរាបនៃ
ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
< របាយការណ៍បញ្ចប់>

តារាងមាតិកា

ជំពូក ១ សេចក្តីផ្តើម 1

១.១ សាវតា 1
១.២ កម្មវត្ថុ 1
១.៣ វត្ថុបំណងនៃការសិក្សា 2
១.៤ វិស័យគោលដៅ 3
១.៥ តំបន់គោលដៅ 3
១.៦ រចនាសម្ព័ន្ធអនុវត្តន៍ក្នុងការសិក្សា 3
១.៧ ការឯកភាពក្នុងកិច្ចប្រជុំគណៈកម្មាធិការដឹកនាំទីក្រុងឆ្លាត 4
១.៨ ឯកសារដែលត្រូវផ្តល់ជូន 5

ជំពូក ២ ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងបញ្ហាប្រឈម 6

២.១ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ និងសកម្មភាពនានា 7
២.២.១ គោលនយោបាយ និងផែនការពាក់ព័ន្ធ 7
២.១.២ គម្រោងរបស់ម្ចាស់ជំនួយ 9
២.១.៣ សកម្មភាពទាក់ទងនឹងទីក្រុងឆ្លាត 12
២.៣ ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃស្ថាប័នរដ្ឋបាល 16
២.៣.១ ស្ថាប័ននានា 16
២.២.២ ក្របខណ្ឌបទបញ្ញត្តិ (ច្បាប់ បទបញ្ញត្តិ និងនីតិវិធី) 25
២.២.៣ ការគ្រប់គ្រង់ទិន្នន័យ និងទូរគមនាគមន៍ 30
២.៤ បច្ចុប្បន្នភាព និងវិស័យគោលដៅក្នុងខេត្តសៀមរាប 32
២.៤.១ វិស័យទេសចរណ៍ 33
២.៤.២ វិស័យដឹកជញ្ជូន និងការធ្វើដំណើរ 41
២.៣.៣ វិស័យសន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាព 50
២.៣.៤ វិស័យបរិស្ថាន 55
២.៤ បញ្ហាក្នុងទីក្រុងសៀមរាប 62
២.៤.១ ការបកស្រាយនីមួយៗ 62
២.៤.២ សេចក្តីសង្ខេបពីបញ្ហាក្នុងខេត្តសៀមរាប 67

ជំពូក ៣ ផែនទីចង្កុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាត.....68
៣.១ ចក្ខុវិស័យ និងយុទ្ធសាស្ត្រ.....68
៣.១.១ ចក្ខុវិស័យ និងទស្សនៈ.....68
៣.១.២ វិធីសាស្ត្រយុទ្ធសាស្ត្រ.....69
៣.១.៣ ក្របខណ្ឌអភិវឌ្ឍន៍ (យោងតាមស្ថានភាពជាក់ស្តែង).....71
៣.២ គោលការណ៍ជាមូលដ្ឋាន និងទិសដៅនៃវិធានការ.....76
៣.២.១ គោលការណ៍ជាមូលដ្ឋានផ្នែកការប្រតិបត្តិការ និងទិសដៅនៃវិធានការ.....76
៣.២.២ គោលការណ៍មូលដ្ឋាន និងទិសដៅនៃវិធានការតាមវិស័យ.....91
៣.៣ កម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍.....96
៣.៣.១ កម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍ក្នុងវិធីសាស្ត្ររដ្ឋបាល.....96
៣.៣.២ កម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍តាមវិស័យ.....101
៣.៣.៣ ផែនការអនុវត្តគម្រោងអាទិភាព.....106
៣.៤ ដំណើរការអនុវត្តគម្រោងអាទិភាព.....140
៣.៤.១ ភាពងាយស្រួលនៃការចាប់ផ្តើមគម្រោងអាទិភាព.....140
៣.៤.២ ការកំណត់តំបន់អាទិភាព.....142
៣.៤.៣ ហិរញ្ញប្បទាន.....142
៣.៤.៤ គន្លឹះដើម្បីលើកកម្ពស់គម្រោងអាទិភាព.....144
៣.៤.៥ ប្រព័ន្ធត្រួតពិនិត្យ និងវាយតម្លៃ.....145
ជំពូក ៤ សកម្មភាពសិក្សា និងការអនុវត្តគម្រោងសាកល្បង.....147
៤.១ ការឯកភាព និងការសម្ភាសន៍.....147
៤.១.១ កិច្ចប្រជុំគណៈកម្មាធិការដឹកនាំទីក្រុងឆ្លាត.....147
៤.១.២ កិច្ចប្រជុំក្រុមការងារបច្ចេកទេសទីក្រុងឆ្លាត.....147
៤.២ ការប្រកួតប្រជែងគំនិតអាជីវកម្មឆ្លាត និងការជ្រើសរើស.....148
៤.២.១ ការជ្រើសរើស.....149
៤.២.២ លទ្ធផល.....153
៤.៣ សិក្ខាសាលា.....154
៤.៤ គម្រោងអនុវត្តសាកល្បង (POC).....155
៤.៤.១ គំនិតអាជីវកម្ម.....155
៤.៤.២ គម្រោងសាកល្បង.....155
៤.៤.៣ ការអនុវត្តគម្រោងសាកល្បង.....156
៤.៤.៤ លទ្ធផលនៃគម្រោងសាកល្បង.....157
៤.៤.៥ មេរៀនពីការអនុវត្ត.....160

ជំពូក ៥ សេចក្តីសន្និដ្ឋាន.....163
៥.១ គំនិតទទួលបានពីការសិក្សា.....163
៥.១.១ គំនិតទទួលបានលើប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការ.....163
៥.១.២ គំនិតទទួលបានលើប្រព័ន្ធបច្ចេកទេស.....165
៥.២ សេចក្តីសង្ខេបនៃការសិក្សានេះ.....168

បញ្ជីអក្សរកាត់

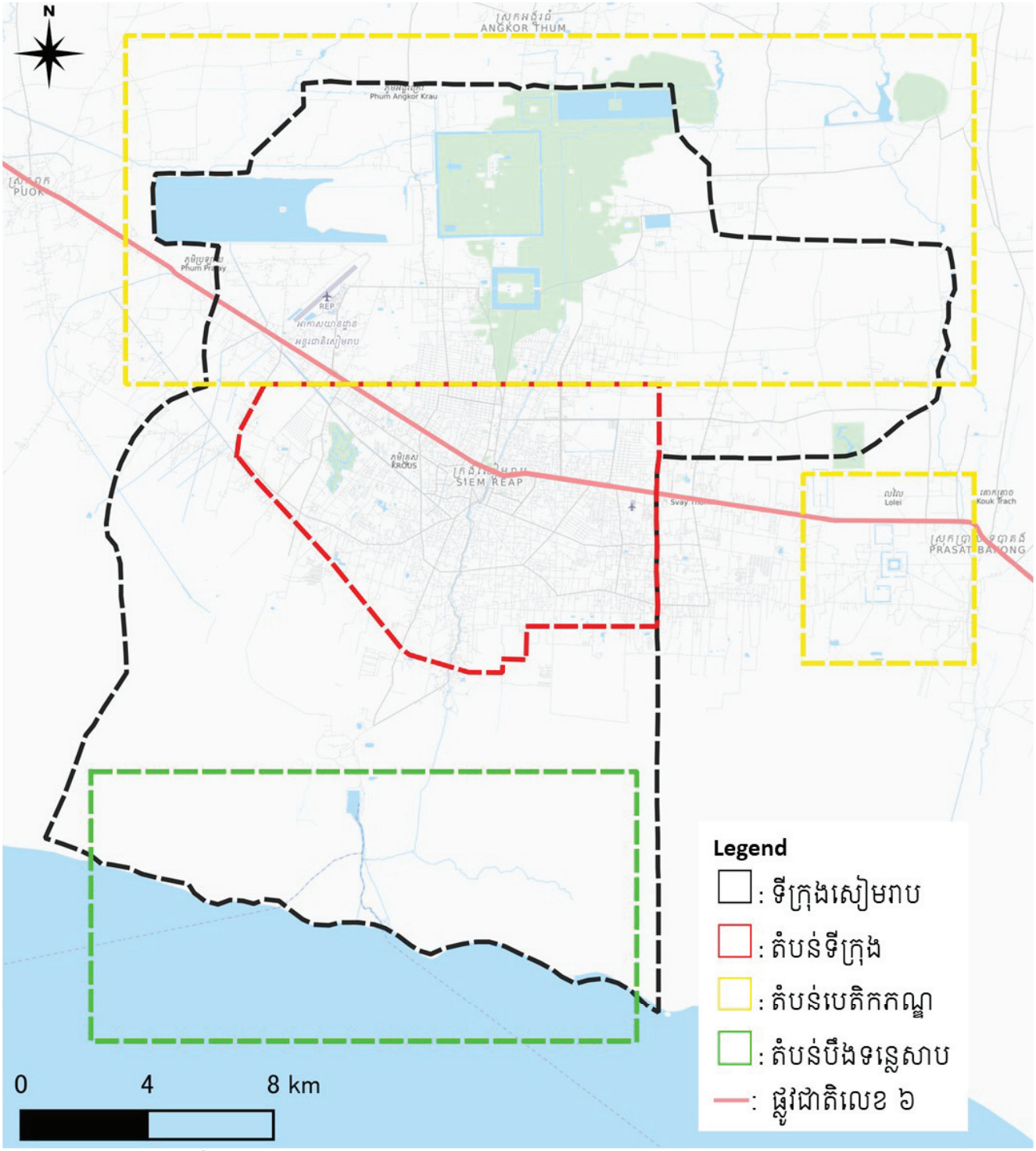
អក្សរកាត់	ឈ្មោះផ្លូវការ
AAP	ឧទ្យានបូរាណវិទ្យាអង្គរ
ADB	ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី
AFD	ទីភ្នាក់ងារអភិវឌ្ឍន៍បារាំង
AI	បច្ចេកវិទ្យាបញ្ញាសប្បនិម្មិត
AODP	ភាពជាដៃគូទិន្នន័យបើកទូលាយអាស៊ី
ASCN	បណ្តាញទីក្រុងឆ្លាតរបស់អាស៊ាន
ASEAN	សមាគមប្រជាជាតិអាស៊ីអាគ្នេយ៍
CDC	ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា
CDIA	អង្គការកិច្ចផ្តួចផ្តើមអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងសម្រាប់ទ្វីបអាស៊ី
CJCC	មជ្ឈមណ្ឌលសហប្រតិបត្តិការកម្ពុជា-ជប៉ុន
CMAC	មជ្ឈមណ្ឌលសកម្មភាពកំចាត់មីនកម្ពុជា
DOE	មន្ទីរបរិស្ថាន ខេត្តសៀមរាប
DOT	មន្ទីរទេសចរណ៍ ខេត្តសៀមរាប
DOP	មន្ទីរផែនការ ខេត្តសៀមរាប
DPT	មន្ទីរប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍ ខេត្តសៀមរាប
DPWT	មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ខេត្តសៀមរាប
DRD	មន្ទីរអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ខេត្តសៀមរាប
EV	រថយន្តអគ្គិសនី
GAEA	ក្រុមហ៊ុន ហ្គា.អ៊ី.យ៉ា កីអិលស៊ី
GDP	ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប
ICT	បច្ចេកវិទ្យាព័ត៌មាន និងគមនាគមន៍
IDP	គោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា
IKTT	វិទ្យាស្ថានវាយនកណ្ឌប្រពៃណីខ្មែរ
IT	បច្ចេកវិទ្យាព័ត៌មាន
JCM	យន្តការសំណងទានរួមគ្នា
JICA	ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន
JOCV	កម្មវិធីអ្នកស្មគ្រចិត្តសហប្រតិបត្តិការនៅក្រៅប្រទេសជប៉ុន
JSA	ក្រុមការងាររដ្ឋាភិបាលជប៉ុនសម្រាប់ការអភិរក្សអង្គរ
ការសិក្សា	ផែនការមេសម្រាប់ការកែលម្អបណ្តាញផ្លូវ និងការដឹកជញ្ជូនរបស់ទីក្រុងបែតងនៅក្នុង

ផែនការមេកូរ៉ែ	ខេត្តសៀមរាប ប្រទេសកម្ពុជា
MLMUPC	ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់
MOE	ក្រសួងបរិស្ថាន
MEF	ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ
MoH	ក្រសួងបរិស្ថាន
MOI	ក្រសួងមហាផ្ទៃ
MLVT	ក្រសួងការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ
MoLIT	ក្រសួងដែនដី ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងដឹកជញ្ជូន (ប្រទេសជប៉ុន)
MoT	ក្រសួងទេសចរណ៍
MPWT	ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
NDCM	គណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយក្នុងប្រទេសកម្ពុជា
NGO	អង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាល
NPRD	កម្មវិធីជាតិនីតិសម្បទា និងអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា
NR6	ផ្លូវជាតិលេខ ៦
NSDP	ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិនៃប្រទេសកម្ពុជា
ODA	ជំនួយអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវការ
ODC	អង្គការទិន្នន័អំពីការអភិវឌ្ឍ
QoL	គុណភាពជីវិត
SATREPS	ភាពជាដៃគូស្រាវជ្រាវវិទ្យាសាស្ត្រ និងបច្ចេកវិទ្យាសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយចីរភាព
SCC	គណៈកម្មាធិការទីក្រុងឆ្លាត
SDGs	គោលដៅអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាព
SWM	ការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង
SWTPU	អង្គភាពលូ និងប្រព្រឹត្តកម្មសំណល់រាវ
TMC	មជ្ឈមណ្ឌលគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍
UNESCO	អង្គការអប់រំ វិទ្យាសាស្ត្រ និងវប្បធម៌នៃសហប្រជាជាតិ
USD	ដុល្លារអាមេរិក
UNCTAD	សន្និសីទអង្គការសហប្រជាជាតិស្តីពីពាណិជ្ជកម្មនិងការអភិវឌ្ឍ
UNDP	កម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍សហប្រជាជាតិ
VMS	កម្មវិធី/ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងវីដេអូ
WWTP	ស្ថានីយប្រព្រឹត្តិកម្មសំណល់រាវ

អត្រាប្តូរប្រាក់

1 KHR = 0.02850 JPY	1 JPY = 35.0877 KHR
1 USD = 114.674 JPY	1 JPY = 0.00872037 USD

ប្រភព៖ គេហទំព័រទីភ្នាក់ងារ JICA (អត្រាប្តូរប្រាក់ប្រចាំខែក្នុងខែមករា ឆ្នាំ២០២២)



ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA (ផែនទីនៅក្នុងរបាយការណ៍នេះយកចេញពី OpenStreetMap)

ផែនទីក្រុងសៀមរាប (តំបន់ដែលត្រូវសិក្សា)

<សច្ចេបប្រតិបត្តិ>

ជំពូក ១ សេចក្តីផ្តើម

១.១ អម្មថត្ថ

ក្រោមស្ថានភាពដែលបានលើកឡើងនៅខាងលើ គោលបំណងនៃរបាយការណ៍ **"ការប្រមូលទិន្នន័យមូលដ្ឋានស្តីពីការអភិវឌ្ឍទីក្រុងសៀមរាប"** មួយនេះ គឺធ្វើឡើងដើម្បីប្រមូលព័ត៌មានមូលដ្ឋានដែលចាំបាច់ក្នុងទីក្រុងសម្រាប់យកមកសិក្សា ហើយដាក់ចេញនូវចក្ខុវិស័យ និងផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាតសៀមរាប ក៏ដូចជាការដាក់ចេញការអនុវត្តគម្រោងក្នុងផែនទីចង្អុលផ្លូវ តាមរយៈកម្មវិធីការប្រកួតប្រជែនគំនិតអាជីវកម្មឆ្លាត និងគម្រោងសាកល្បង ដើម្បីធ្វើការកែលម្អស្ថានភាពទីក្រុងសៀមរាប ដោយប្រើបច្ចេកវិទ្យាឆ្លាតវៃ។

១.២ ខ្លឹមសារនៃការសិក្សា

វត្ថុបំណងនៃការសិក្សាមួយនេះត្រូវបានបែងចែកជា ៥ ជំហានធំៗ មានដូចជា ការត្រួតពិនិត្យ ការសិក្សា ការដាក់ចេញជាផែនការ ការអនុវត្តផែនការ និងការស្វែងរកបណ្តាញ។ ក្នុងការសិក្សានេះផងដែរ ផលប៉ះពាល់នៃជំងឺកូវីដ-១៩ ក៏ត្រូវបានសិក្សា និងដាក់ចេញជាផែនទីចង្អុលផ្លូវ ក្នុងការស្តារឡើងវិញនៃវិបត្តិជំងឺកូវីដ-១៩ ដើម្បីអភិវឌ្ឍទីក្រុងឆ្លាតសៀមរាប។

តារាង ក៖ វត្ថុបំណងនៃការសិក្សា

មាតិកានៃការសិក្សា		ជំពូកក្នុងរបាយការណ៍
ការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញ	១) ការត្រួតពិនិត្យលើគម្រោងពាក់ព័ន្ធ	ជំពូក ២៖ ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងបញ្ហាប្រឈម
	២) ការត្រួតពិនិត្យលើបទបញ្ញត្តិ និងនិតិវិធី	
	៣) ការត្រួតពិនិត្យលើបច្ចុប្បន្នភាពនៃវិស័យគោលដៅ (វិស័យទេសចរណ៍ ដឹកជញ្ជូន/ធ្វើដំណើរ កាកសំណល់ សន្តិសុខ/សុវត្ថិភាព និងការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ)	
	៤) ការត្រួតពិនិត្យលើបញ្ហាដែលកើតមានក្នុងទីក្រុង	
ការសិក្សា	៥) សំណើលើចក្ខុវិស័យ និងយុទ្ធសាស្ត្រ	ជំពូក ៣៖ ផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាត
ការដាក់ចេញផែនការ	៦) សំណើលើគោលនយោបាយមូលដ្ឋាន	
	៧) ការជ្រើសរើសយកគម្រោងផែនការ (រួមបញ្ចូលទាំងគម្រោងអាទិភាព)	
ការស្វែងរក	៨) ការឯកភាពនឹងការអនុវត្ត និងការសម្ភាសន៍	ជំពូក ៤៖

បណ្តាញ	៩) ការដាក់ចេញនូវកម្មវិធី ការប្រកួតប្រជែងគំនិតអាជីវកម្ម	សកម្មភាពសិក្សា និងការអនុវត្តគម្រោងសាកល្បង
	១០) សិក្ខាសាលា	
ការអនុវត្តផែនការ	១១) ការជ្រើសរើសគម្រោងអនុវត្តសាកល្បង	
	១២) ការអនុវត្តគម្រោងអនុវត្តសាកល្បង (PoC)	

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

១.៣ វិស័យគោលដៅ

វិស័យគោលដៅចម្បងៗក្នុងការសិក្សានេះមានដូចជា "**វិស័យទេសចរណ៍**" "**វិស័យធ្វើដំណើរ និងដឹកជញ្ជូន**" "**វិស័យបរិស្ថាន**" "**វិស័យសន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាព**" និង "**ការគ្រប់គ្រង់ទិន្នន័យ និងទូរគមនាគមន៍**"។

១.៤ តំបន់គោលដៅ

ដោយផ្អែកទៅលើបញ្ហាដែលលើកឡើងពីអាជ្ញាធរខេត្តសៀមរាប តំបន់គោលដៅដែលត្រូវសិក្សាក្នុងគម្រោងនេះ មានដូចជា តំបន់ទីក្រុង (ទីក្រុងសៀមរាប) តំបន់បេតិកភណ្ឌអង្គរ និងតំបន់ទន្លេសាប។

១.៥ រចនាសម្ព័ន្ធអនុវត្តន៍ក្នុងការសិក្សា

ក្រុមការងារចុះប្រមូលទិន្នន័យ ឬក្រុមសិក្សា JICA មានតួនាទីក្នុងការចុះប្រមូលទិន្នន័យ និងសិក្សា ដោយមានការសហការជាមួយអាជ្ញាធរខេត្តសៀមរាប ដែលជាស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធនានា។ ក្រុមសិក្សា JICA មួយនេះ ក៏មានតួនាទីក្នុងការរៀបចំកិច្ចប្រជុំគណៈកម្មាធិការដឹកនាំការងារ ដើម្បីធ្វើការពិភាក្សា លើព័ត៌មាន និងទិន្នន័យដែលប្រមូលបាន។

១.៦ ការឯកភាពក្នុងកិច្ចប្រជុំគណៈកម្មាធិការដឹកនាំទីក្រុងឆ្លាត

កិច្ចប្រជុំគណៈកម្មាធិការដឹកនាំទីក្រុងឆ្លាតបានធ្វើឡើង ហើយបានរំពឹងទុកនឹងធ្វើឡើងក្នុងតារាងខាងក្រោម។ តារាង ១.២ បានបង្ហាញអំពីកាលវិភាគនៃកិច្ចប្រជុំគណៈកម្មាធិការដឹកនាំទីក្រុងឆ្លាត។

តារាង ខ៖ បញ្ជីកិច្ចប្រជុំជាមួយស្ថាប័ន និងគ្រឹះស្ថាននានា

	កាលបរិច្ឆេទ	**ទីកន្លែង**	**អំពី**
លើកទី១	០២ មិនា ២០២០	សាលាខេត្ត	• សេចក្តីព្រាងរបស់គម្រោង
លើកទី២	១៦ តុលា ២០២០	Online	• បច្ចុប្បន្នភាព និងបញ្ហាប្រឈមក្នុងទីក្រុង និងផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាត
លើកទី៣	១៦ កុម្ភៈ ២០២១	សាលាខេត្ត/Online	• ផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាត និងគម្រោងអនុវត្តសាកល្បង

លើកទី៤	៣០ សីហា ២០២១	Online	• លទ្ធផលនៃការប្រកួតប្រជែងគំនិតអាជីវកម្មឆ្លាត • ផែនទីចង្អុលផ្លូវនៃការស្តារឡើងវិញក្នុងវិបត្តិជំងឺកូវីដ-១៩
លើកទី៥	១០ វិច្ឆិកា ២០២១	សាលាខេត្ត/Online	• ផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាត និងវិធីសាស្ត្ររដ្ឋបាល
លើកទី៦	២៣ ធ្នូ ២០២១	សាលាខេត្ត/Online	• របាយការណ៍នៃការអនុវត្តគម្រោងសាកល្បង • ការអនុម័តលើផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាត

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

ជំពូក ២ ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងបញ្ហាប្រឈម

២.១ បញ្ហាដែលទាក់ទងទៅនឹងប្រតិបត្តិការនិតិវិធី

តារាង គ បង្ហាញពីបញ្ហាទូទៅដែលទាក់ទងទៅនឹងប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការនិតិវិធីក្នុងខេត្តសៀមរាប។

តារាង គ៖ បញ្ហាទូទៅដែលទាក់ទងទៅនឹងប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការនិតិវិធីក្នុងខេត្តសៀមរាប

វិស័យ	បញ្ហា	បញ្ហាជាទូទៅ
ស្ថាប័នរដ្ឋបាល	• ដោយសារក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន គណៈគម្មាធិការដឹកនាំទីក្រុងឆ្លាត មិនបានដាក់បញ្ចូលគ្រឹះស្ថានអង្គរ មន្ទីរទេសចរណ៍ និង នគរបាលខេត្ត បណ្តាលការដោះស្រាយបញ្ហាពហុវិស័យមានការលំបាក ជាពិសេសវិស័យទេសចរណ៍ • ដោយមិនទាន់ការពិភាក្សាជាផ្លូវការណាមួយក្នុងគណៈគម្មាធិការដឹកនាំនេះ ដូច្នេះគណៈកម្មាធិការមួយនេះមិនទាន់សកម្មភាពណាមួយក្នុងការអនុវត្តគម្រោងនានានៅឡើយទេ	១. តម្រូវការរចនាសម្ព័ន្ធរដ្ឋបាលពហុវិស័យ
	• រដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាបមិនទាន់មានអង្គភាពទីក្រុងឆ្លាតក្នុងការអនុវត្តសកម្មភាពនៅឡើយទេ	២. តម្រូវការអង្គភាពការងារទីក្រុងឆ្លាត
	• គេសង្កេតឃើញថា នៅមិនទាន់មានការពិភាក្សារវាងគណៈកម្មាធិការដឹកនាំទីក្រុងឆ្លាត និងក្រុមហ៊ុនឯកជននៅឡើយទេ។ ហើយគេក៏មិនទាន់ឃើញមានការសហការរវាងរដ្ឋ និងវិស័យឯកជន ដើម្បីធ្វើការអនុវត្តគម្រោងពហុវិស័យផងដែរ។ • សកម្មភាពក្នុងការសិក្សា ពីគ្រឹះស្ថានសិក្សានានា នៅមានកម្រិតនៅឡើយក្នុងខេត្តសៀមរាប។	៣. តម្រូវការរចនាសម្ព័ន្ធសហការពហុវិស័យ

ប្រព័ន្ធច្បាប់ និងការគាំទ្រអាជីវកម្ម	• ទោះបីជាមានច្បាប់ និងនិតិវិធីក្នុងការធ្វើអាជីវកម្មយ៉ាងណាក្តី គេសង្កេតឃើញថា ព័ត៌មានទាក់ទងមិនត្រូវបានចងក្រងជាឯកសារតែមួយនៅឡើយទេ ដែលជាមូលហេតុធ្វើឲ្យអ្នកវិនិយោគឯកជនមានការរារែកក្នុងការវិនិយោគ • និតិវិធីក្នុងការធ្វើអាជីវកម្មតាមបែបពហុវិស័យនៅមិនទាន់មានភាពច្បាស់លាស់នៅឡើយ	៤. តម្រូវការក្នុងការសម្រួលប្រព័ន្ធនិតិវិធីច្បាប់
	• ដោយមិនទាន់មានការពិភាក្សារវាងគណៈកម្មាធិការដឹកនាំទីក្រុងឆ្លាត និងក្រុមហ៊ុនឯកជន យើងមិនទាន់ឃើញមានគម្រោងណាមួយពីស្ថាប័នរដ្ឋ ដាក់ឲ្យវិស័យឯកជនអនុវត្តនៅឡើយទេ	៥. តម្រូវការក្នុងការលើកកម្ពស់គម្រោងទីក្រុងឆ្លាតតាមរយៈវិស័យឯកជន
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	• មិនមានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធក្នុងការរក្សាទុកទិន្នន័យនៅឡើយទេ (Data Center)	៦. តម្រូវការធ្វើឲ្យប្រសើរនៃប្រព័ន្ធ Hardware និង ICT
	• ទិន្នន័យដែលរក្សាទុកមិនមានទំរង់ងាយស្រួលក្នុងការប្រើប្រាស់នៅឡើយទេ • សមត្ថភាពរបស់មន្ត្រីតាមស្ថាប័នរដ្ឋនីមួយៗ នៅមានគម្រិតក្នុងការធ្វើការជាមួយទិន្នន័យ	៧. តម្រូវការប្រព័ន្ធចែកចាយទិន្នន័យប្រើប្រាស់តាមបែបពហុវិស័យ
	• ការធ្វើការសម្រេចចិត្តមានសភាពយឺតយាវ ដែលធ្វើឲ្យមានការពន្យាក្នុងការផ្សព្វផ្សាយ ឬការប្រើប្រាស	៨. តម្រូវការទិន្នន័យចំហ (Open Data) និងច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

២.២ បញ្ហាដែលទាក់ទងទៅនឹងវិស័យគោលដៅ

យោងតាមស្ថានភាពបច្ចុប្បន្នក្នុងវិស័យគោលដៅនីមួយៗនៅខេត្តសៀមរាប បញ្ហាគន្លឹះត្រូវបានកំណត់ក្នុងតារាងខាងក្រោម។

តារាង ឃ៖ បញ្ហាទូទៅដែលទាក់ទងទៅនឹងវិស័យគោលដៅក្នុងខេត្តសៀមរាប

វិស័យ	**បញ្ហា**	**បញ្ហាជាទូទៅ**
វិស័យទេសចរណ៍	• ទោះបីជាមានភ្ញៀវទេសចរជាតិ និងអន្តរជាតិជាច្រើនមកទស្សនាឧទ្យានអង្គរក៏ដោយ ប៉ុន្តែធនធានទេសចរណ៍ជាច្រើនទៀតដែលមិនទាន់បានធ្វើការផ្សព្វផ្សាយនៅឡើយ • ពត៌មានក្នុងវិស័យទេសចរណ៍នៅមិនទាន់មានការប្រមូលផ្តុំនៅក្នុងទំរង់តែមួយនៅឡើយ ធ្វើឲ្យមានផលលំបាកដល់ភ្ញៀវ	៩. តម្រូវការពង្រឹងការផ្សព្វផ្សាយគោលដៅទេសចរណ៍

	ទេសចរក្នុងការរកព័ត៌មាន ដែលជាហេតុនាំឲ្យបាត់បង់ភ្ញៀវទេសចរមួយចំនួន • ការទាញយកភ្ញៀវទេសចរតាមរយៈ MICE នៅមានកម្រិត	
	• មធ្យោបាយធ្វើដំណើររបស់ភ្ញៀវទេសចរនៅមានកម្រិត ជាពិសេសមធ្យោបាយធ្វើដំណើរចម្ងាយជិត ដែលបណ្តាលឲ្យមានការមិនពេញចិត្តពីភ្ញៀវទេសចរមួយចំនួន • ព័ត៌មានរបស់មធ្យោបាយធ្វើដំណើរមិនទាន់មានការប្រមូលផ្តុំនៅក្នុងទំរង់តែមួយ ធ្វើឲ្យភ្ញៀវទេសចរមានការលំបាកក្នុងជ្រើសរើសទំរង់នៃការធ្វើដំណើរដោយអាស្រ័យទៅលើស្ថានភាពជាក់ស្តែងរបស់ពួកគេ • ជាទូទៅ ការទូរទាត់ធ្វើឡើងជាសាច់ប្រាក់ ដែលពេលខ្លះមានការលំបាកដល់ភ្ញៀវទេសចរ	១០. តម្រូវការសេវាកម្មងាយស្រួលសម្រាប់ភ្ញៀវទេសចរ
	• នៅក្នុងតំបន់បេតិកភណ្ឌ នៅមិនទាន់មានព័ត៌មានបន្ថែមដូចជាប្រវត្តិសាស្ត្រដើម្បីបង្កើនភាពទាក់ទាញ • សេវាកម្មទេសចរណ៍ដែលមានលក្ខណៈអប់រំ និងតាមបែបសហគមន៍នៅមានកម្រិតនៅឡើយ • ទោះបីជាតំបន់មួយចំនួនក្នុងទីក្រុងមានភាពទាក់ទាញភ្ញៀវទេសចរ ប៉ុន្តែមិនត្រូវបានអភិវឌ្ឍខ្លាំងនៅឡើយ	១១. តម្រូវការពង្រឹងកន្លែងទេសចរណ៍ និងបទពិសោធន៍ដល់ភ្ញៀវទេសចរ
វិស័យធ្វើដំណើរ និងដឹកជញ្ជូន	• ការកកស្ទះចរាចរ និងហានីភ័យនៃការកើតមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរមានការកើនឡើង ដោយសារភ្លើងសញ្ញាចរាចរ និងផ្លូវប្រសព្វមានលក្ខណៈមិនត្រឹមត្រូវ • ផ្លូវសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើងមានលក្ខណៈមិនសមរម្យ	១២. តម្រូវការលុបបំបាត់ការកកស្ទះចរាចរ និងការចតលើតាមដងផ្លូវ
	• ថវិកាសម្រាប់យកមកជួលជុល និងតំហែទាំផ្លូវមិនកម្រិត • ប្រព័ន្ធតំហែទាំផ្លូវ (Life Cycle Cost) មិនឆ្លើយតបទៅនឹងស្ថានភាពជាក់ស្តែង	១៣. តម្រូវការវិធីសាស្ត្រកាត់បន្ថយការជួសជុលផ្លូវ
	• ផ្សែងពុលដែលចេញពីយានយន្តចាស់ៗ បណ្តាលឲ្យមានការបំពុលបរិយាកាស	១៤. តម្រូវឲ្យមានការកាត់បន្ថយការបំពុលខ្យល់ពីមធ្យោបាយធ្វើដំណើរ

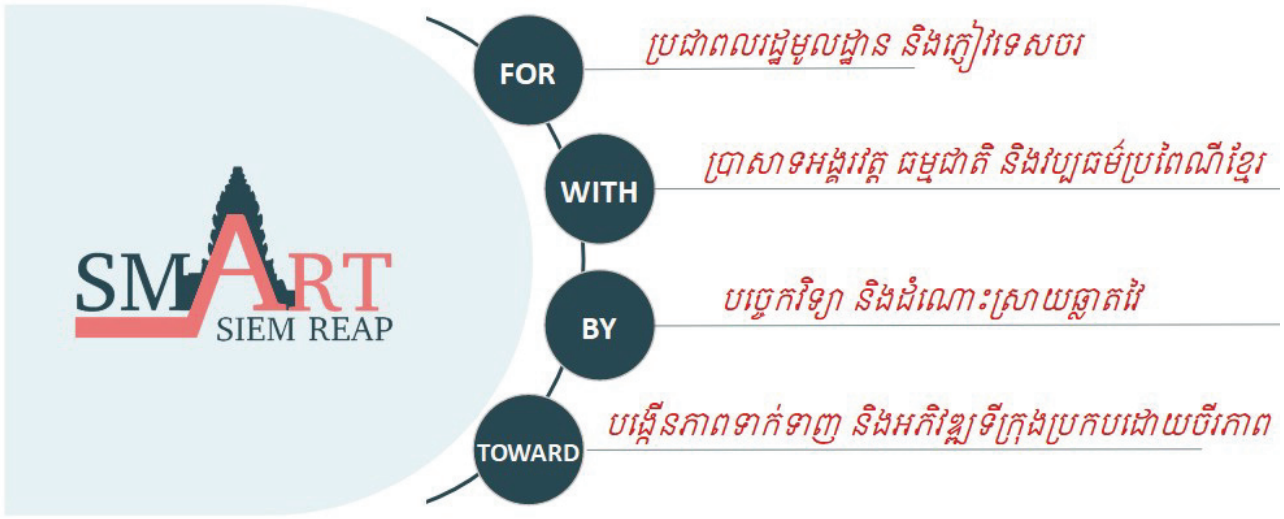
វិស័យសន្តិសុខសង្គម	• ទោះបីជាអាត្រាបទល្មើសមានកម្រិតទាប បើប្រៀបធៀបជាមួយទីក្រុងភ្នំពេញ ប៉ុន្តែភ្ញៀវទេសចរត្រូវបានណែនាំឲ្យមានការប្រុងប្រយ័ត្ន • តម្រូវការពង្រឹងប្រព័ន្ធទប់ស្កាត់បទល្មើស • តម្រូវការពង្រឹងប្រព័ន្ធទប់ស្កាត់គ្រោះថ្នាក់ចរាចរ	១៥. ពង្រឹងប្រព័ន្ធសុត្ថិភាពក្នុងការទប់ស្កាត់បទល្មើស និងគ្រោះថ្នាក់ចរចរណ៍
	• ការរៀបចំប្រព័ន្ធពន្លត់អគ្គីភ័យ និងផ្តល់ជូនឧបករណ៍ពន្លត់អគ្គីភ័យបឋមដល់ប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋាន • បង្កើតប្រព័ន្ធប្រកាសអាសន្នដល់ប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋាន និងភ្ញៀវទេសចរ	១៦. ពង្រឹងប្រព័ន្ធសុត្ថិភាពក្នុងការទប់ស្កាត់គ្រោះធម្មជាតិ (អគ្គីភ័យ គ្រោះទឹកជំនន់ ។ល។)
វិស័យបរិស្ថាន	• ការបោះចោលកាកសំណល់រឹង និងកាកសំណល់រាវ ដែលប្រើប្រាស់ដោយប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋាន និងភ្ញៀវទេសចរ បាននឹងកំពុងបំពុលបរិស្ថាន	១៧. តម្រូវការការយល់ពីសកម្មភាពនៃបរិស្ថានស្អាត
	• ភាពមិនច្បាស់លាស់ក្នុងការបែងចែកតួនាទីរវាងស្ថាប័នរដ្ឋ និងមិនមានការតាមដានគ្រប់គ្រាន់នូវអនុវត្តរបស់ក្រុមហ៊ុនឯកជនដោយស្ថាប័នរដ្ឋ • កង្វះធនធាន និងប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងប្រមូលរបស់ស្ថាប័នរដ្ឋ • មិនទាន់មានប្រព័ន្ធក្នុងការទូទាត់ប្រាក់ច្បាស់លាស់នៅឡើយ	១៨. តម្រូវការពង្រឹងសកម្មភាពនៅតាមតំបន់សាធារណៈ
	• ទីលានចាក់សំរាមមិនមានអនាម័យគ្រប់គ្រាន់នៅឡើយ • សម្ភាពការធ្វើប្រតិកម្មទឹក នៅមិនគ្រប់គ្រាន់នៅឡើយ សម្រាប់ធ្វើការផ្តត់ផ្តង់នៅពេលអនាគត	១៩. តម្រូវការហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធក្នុងការគ្រប់គ្រងសំណល់

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

ជំពូក ៣ ផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាត

៣.១ ចក្ខុវិស័យ និងផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាត

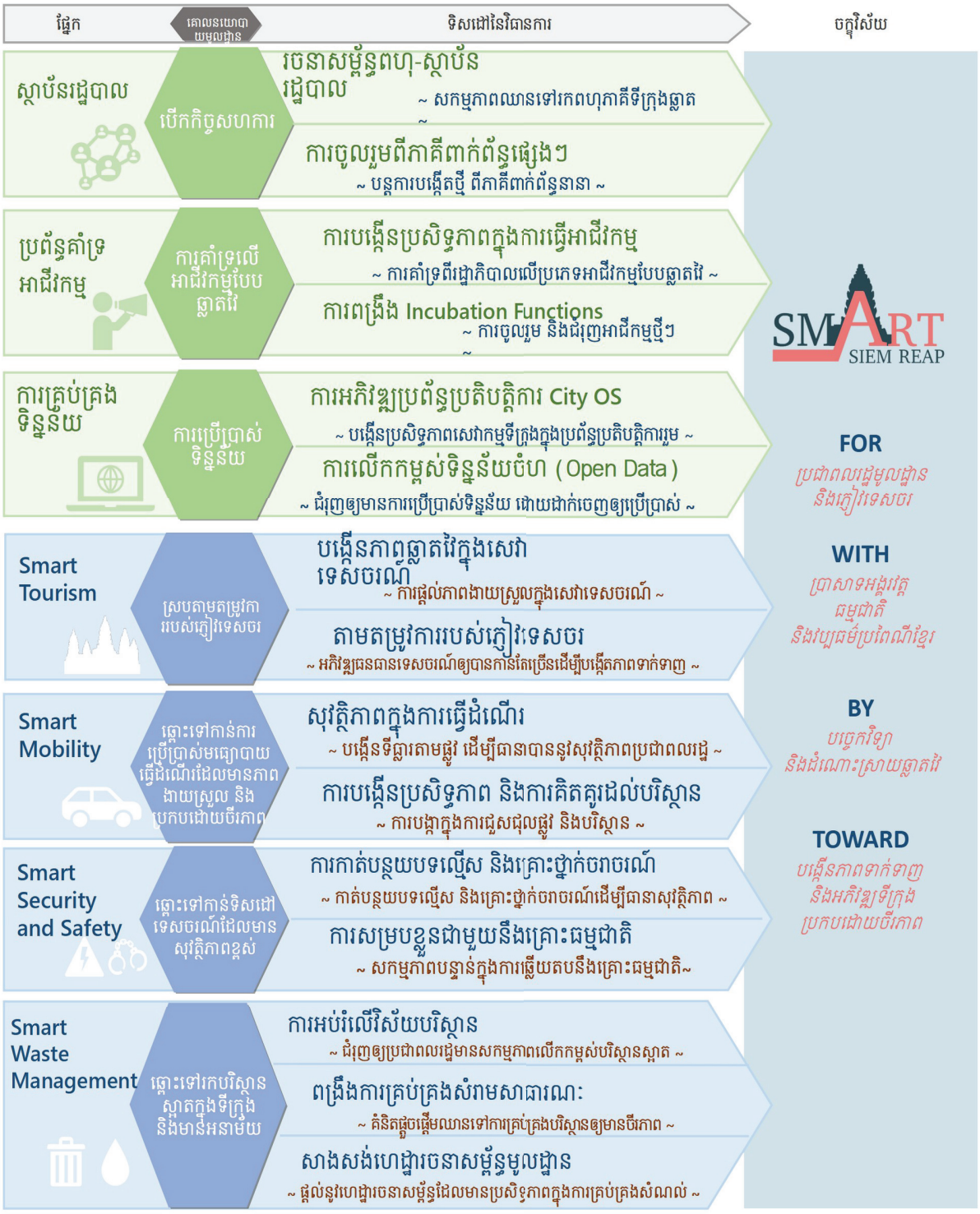
ចក្ខុវិស័យទីក្រុងឆ្លាតសៀមរាប "SIEM REAP SMART" មានគោលដៅសម្រេចបានក្នុងឆ្នាំ២០៣៥។



ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ក៖ ចង្កៀវិស័យរបស់ "SIEM REAP SMART"

ទំព័របន្ទាប់ បង្ហាញពីផែនទីចង្អុលផ្លូវរួម ដើម្បីសម្រេចបាននូវចក្ខុវិស័យ និងគោលគំនិតនៃទីក្រុងឆ្លាតសៀមរាប ។



ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ខ៖ រូបភាពរួមនៃផែនទីចង្កុលផ្លូវ

៣.២ កម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍

៣.២.១ កម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍ក្នុងវិធីសាស្ត្ររដ្ឋបាល

ចំពោះកម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍សម្រាប់វិធីសាស្ត្ររដ្ឋបាល វាមានគោលដៅសម្រាប់ការធ្វើកិច្ចសហការរវាងវិស័យឯកជន-ស្ថាប័នរដ្ឋាភិបាល-គ្រឹះស្ថានសិក្សា និងការចែករំលែកព័ត៌មាន/កិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងពហុ-ស្ថាប័នរដ្ឋបាល។ ស្របពេលជាមួយគ្នានេះផងដែរ ដើម្បីពង្រឹងរចនាសម្ព័ន្ធអង្គភាពនៃរដ្ឋបាលដែលសម្របសម្រួលការចែករំលែកព័ត៌មាន និង កិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងពហុ-ស្ថាប័នរដ្ឋបាល គេទាមទារធ្វើការរៀបចំគណៈកម្មាធិការទីក្រុងឆ្លាតពហុ-ស្ថាប័ន និងការបង្កើតទីចាត់ការទីក្រុងឆ្លាត ដែលដើរតួនាទីកណ្តាលក្នុងការគ្រប់គ្រង និងសម្របសម្រួល។ នៅក្នុងនីតិវិធីរបស់ប្រព័ន្ធ និងការគាំទ្រអាជីវកម្ម ស្ថាប័នរដ្ឋ គួរតែធ្វើការលើកកម្ពស់ និងគាំទ្រវិស័ឯកជន ដើម្បីជួយជម្រុញក្នុងការបង្កើតអាជីវកម្មឆ្លាតថ្មីៗ និងឧស្សាហកម្មឆ្លាត ដែរទាក់ទងនឹងបច្ចេកវិទ្យាឆ្លាត និងដំណោះស្រាយទីក្រុង។

តារាង ង៖ សកម្មភាពរយៈពេលខ្លីក្នុងកម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍សម្រាប់វិធីសាស្ត្ររដ្ឋបាល និង
នីតិវិធីរបស់ប្រព័ន្ធ និងការគាំទ្រអាជីវកម្ម

សកម្មភាព	ខ្លឹមសារ
ការពង្រីកមុខងារ និងប្រតិបត្តិការនៃ គណៈកម្មាធិការទីក្រុងឆ្លាតនៃអន្តរនាយកដ្ឋាន	ការដាក់បញ្ចូលសមាជិកថ្មីក្នុងគណៈកម្មាធិការដឹកនាំទីក្រុងឆ្លាត និងការអនុវត្តសកម្មភាពនានា
ការបង្កើតថ្មីនៃអង្គភាពអនុវត្តទីក្រុងឆ្លាត	ការបង្កើតទីចាត់ការទីក្រុងឆ្លាតសៀមរាប ក្រោមរដ្ឋបាលខេត្តក្នុងការផ្សព្វផ្សាយ សកម្មភាពនានាទាក់ទងនឹងទីក្រុងឆ្លាត
ការបង្កើតការសហការរវាងវិស័យឯកជន-ស្ថាប័នរដ្ឋាភិបាល-គ្រឹះស្ថានសិក្សា-សហគមន៍	ការបង្កើតប្រព័ន្ធ ដែលមានការចូលរួមពីអាជីវកម្មឯកជន គ្រឹះស្ថានសិក្សា គ្រឹះស្ថានឯនជន និងទីភ្នាក់ងារសាធារណៈ ដើម្បីធ្វើការរួមគ្នាក្នុងការអនុវត្តផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាត
ការពង្រឹងបរិយាកាសធ្វើអាជីវកម្ម	ធ្វើការពិភាក្សាក្នុងការពង្រឹងច្បាប់លើការអនុម័តការធ្វើអាជីវកម្ម និងការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ ។ល។
ការពង្រឹងប្រព័ន្ធ Incubation	ស្វែងរកភាពជាដៃគូ ក្នុងការអនុវត្តគម្រោងនានាពីវិស័យឯកជន ដែលគម្រោងទាំងនោះ មានការលំបាក់អនុវត្តដោយស្ថានប័នរដ្ឋផ្ទាល់

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

៣.២.២ កម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍តាមវិស័យ

ក) SMART TOURISM

ក្នុងកម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍វិស័យទេសចរណ៍ឆ្លាត (Smart Tourism) គម្រោងចំនួន ៦ ត្រូវបានកំណត់។ ទីមួយ យើងស្នើឱ្យ "ការកសាងវេទិកាផ្សព្វផ្សាយទេសចរណ៍ (T-០១)" ដើម្បីផ្សព្វផ្សាយឱ្យមានប្រសិទ្ធភាព និងទូលំទូលាយ នូវភាពទាក់ទាញខេត្តសៀមរាប និងការកក់ទុកសម្រាប់មាតិកាទេសចរណ៍នីមួយៗ តាមរយៈ "ការកក់ និងការទូទាត់កម្មវិធីបទពិសោធន៍ទេសចរណ៍នៅវេទិកាកណ្តាល (T-០២)"។ លើសពីនេះ យើងស្នើឱ្យ "ការអភិវឌ្ឍចល័តភាពចែករំលែក (T-០៣)" និង "ការណែនាំទេសចរណ៍ MaaS (T-០៤)" ដើម្បីអ្នកទេសចរអាចជ្រើសរើសមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដែលសមរម្យបំផុតនៅក្នុងស្រុក។ នៅក្នុងស្រុកដែរ យើងស្នើឱ្យ "ការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធទូទាត់អេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុកដែលមិនបាច់ប៉ះ ដោយប្រើលេខកូដ QR (T-០៥)" ដើម្បីជំរុញភាពងាយស្រួលនៃអាកប្បកិរិយាការទិញរបស់អ្នកទេសចរ ហើយអនុវត្ត "ភាពជឿនលឿននៃបទពិសោធន៍ទេសចរណ៍ក្នុងស្រុកដោយ AR (T-០៦)" ដើម្បីផ្តល់នូវបទពិសោធន៍ទេសចរណ៍កាន់តែជឿនលឿន។ វាត្រូវបានសន្មត់ថាគម្រោងនីមួយៗទាំងនេះនឹងត្រូវបានអភិវឌ្ឍដោយឡែក ប៉ុន្តែនៅចំពោះមុខទៀត គោលដៅចុងក្រោយគឺអាចអនុវត្តអ្វីគ្រប់យ៉ាងចាប់ពីការទទួលបានព័ត៌មានទេសចរណ៍រហូតដល់បទពិសោធន៍នៅក្នុងស្រុក នៅលើវេទិកាទេសចរណ៍អេឡិចត្រូនិចតែម្តង។

តារាង ច៖ គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់វិស័យទេសចរណ៍ឆ្លាត

គម្រោង	ខ្លឹមសារ
T-០១ ការកសាងវេទិកាផ្សព្វផ្សាយទេសចរណ៍	បង្កើតវេទិកាមួយ ដើម្បីផ្សព្វផ្សាយបទពិសោធន៍ទេសចរណ៍ ផ្សេងៗដែលផ្តល់ដោយខេត្តសៀមរាប និងធ្វើឱ្យគេស្គាល់យ៉ាងទូលំទូលាយ។
T-០២ ការកក់ និងការទូទាត់កម្មវិធីបទពិសោធន៍ទេសចរណ៍នៅវេទិកាកណ្តាល	បង្កើត និងណែនាំប្រព័ន្ធកណ្តាលមួយដែលអាចបម្រុងទុក និងទូទាត់មាតិកាទេសចរណ៍ផ្សេងៗ។
T-០៣ ការអភិវឌ្ឍចល័តភាពចែករំលែក	ណែនាំអំពីការជួលកង់ដែលត្រូវបង់ថ្លៃ ដែលមានភាពងាយស្រួលក្នុងការបង្វិល និងមានភាពងាយស្រួលសម្រាប់អ្នកដំណើរបុគ្គលៗ ហើយនឹងផ្តល់ឱ្យវាដល់ភ្ញៀវទេសចរ។
T-០៤ ការណែនាំទេសចរណ៍ MaaS	បង្កើតវេទិកាទេសចរណ៍ MaaS ដែលអនុញ្ញាតឱ្យអ្នកធ្វើដំណើរបុគ្គលៗជ្រើសរើសមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដែលសមស្របបំផុតទៅតាមស្ថានភាព និងធ្វើការកក់ទុក និងទូទាត់។
T-០៥ ការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធទូទាត់អេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុកដែលមិនបាច់ប៉ះដោយប្រើលេខកូដ QR	ណែនាំប្រព័ន្ធទូទាត់អេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុកដែលមិនបានប៉ះដែលជួយសម្រួលដល់ដំណើរការទូទាត់ក្នុងស្រុក។

គម្រោង	ខ្លឹមសារ
T-0៦ ភាពជឿនលឿននៃបទពិសោធន៍ទេសចរណ៍ក្នុងស្រុកដោយ AR	រៀបចំផែនការ និងបង្កើតខ្លឹមសារ AR ដែលធ្វើឱ្យបទពិសោធន៍នៃការទស្សនាក្នុងស្រុកកាន់តែទាក់ទាញ។

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

ខ) SMART MOBILITY

នៅក្នុងកម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍ចល័តឆ្លាត (Smart Mobility) គម្រោងចំនួន ៦ ត្រូវបានកំណត់។ លើសពីនេះ គម្រោងសេវាចល័តចំនួនពីរដែលស្នើឡើងដោយទេសចរណ៍ឆ្លាត ក៏មានទំនាក់ទំនងយ៉ាងជិតស្និទ្ធជាមួយវិស័យនេះផងដែរ។ ក្រុមគម្រោងទាំង ៦ អាចបែងចែកជាធំៗគឺ ការគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ និងការគ្រប់គ្រងយានយន្ត។ នៅក្នុងការគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ យើងនឹងស្នើ "ការណែនាំប្រព័ន្ធចំណតរថយន្ត (M-0១)" "ការត្រួតពិនិត្យស្ថានភាពផ្ទៃផ្លូវ (M-0២)" និង "ការកែលម្អភ្លើងបំភ្លឺផ្លូវ (M-0៣)" ដើម្បីកែលម្អភាពងាយស្រួល និងសុវត្ថិភាពនៃបរិស្ថានផ្លូវថ្នល់។ នៅក្នុងការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ "ការកែលម្អប្រព័ន្ធសញ្ញាចរាចរណ៍ (M-0៤)" និង "ការកែលម្អការបើកបរប្រកបដោយសុវត្ថិភាព និងការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ (M-0៥)" នឹងត្រូវបានអនុវត្តដើម្បីបង្កើនភាពងាយស្រួលចរាចរណ៍ដោយកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍។ នៅក្នុងការគ្រប់គ្រងយានជំនិះជាចុងក្រោយនោះ "ការណែនាំអំពីយានជំនិះអគ្គិសនី (M-0៦)" នឹងត្រូវបានអនុវត្តដើម្បីលើកកម្ពស់ការពង្រីកវិធីសាស្ត្រដឹកជញ្ជូនដែលមិនប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាន។ គម្រោងទាំងនេះនឹងរួមចំណែកធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវការពេញចិត្តរបស់អ្នករស់នៅ និងភ្ញៀវទេសចរ។

តារាង ឆ៖ គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់ចល័តភាពឆ្លាត

គម្រោង	ខ្លឹមសារ
M-0១ ការណែនាំប្រព័ន្ធចំណតរថយន្ត	ប្រព័ន្ធចំណតរថយន្តនឹងត្រូវបានដំឡើងនៅក្នុងតំបន់ដែលមានយានជំនិះជាច្រើនចតនៅលើដងផ្លូវ (ផ្លូវជុំវិញផាប់ស្ទឹត) ហើយនីតិវិធីចាប់ពីការកក់កន្លែងចតរថយន្ត រហូតដល់ការទូទាត់ថ្លៃចតរថយន្តនឹងត្រូវបានរួមបញ្ចូល។
M-0២ ការត្រួតពិនិត្យស្ថានភាពផ្ទៃផ្លូវ	ណែនាំសេវាកម្មវិធីចាប់យកស្ថានភាពផ្លូវថ្នល់ និងប្រើប្រាស់ទិន្នន័យការរកឃើញ និងវាយតម្លៃការខូចខាតផ្ទៃផ្លូវដែលបានប្រមូលសម្រាប់ការរៀបចំផែនការថែទាំ និងជួសជុលផ្លូវ។
M-0៣ ការកែលម្អភ្លើងបំភ្លឺផ្លូវ	តាមរយៈប្រតិបត្តិការរួមបញ្ចូលគ្នាជាមួយកាមេរ៉ាឃ្លាំមើល ឧបករណ៍ចាប់សញ្ញាបរិស្ថាន ឧបករណ៍ចាប់សញ្ញាកន្លែងចតរថយន្ត។ល។ ភ្លើងតាមដងផ្លូវនៅក្នុងតំបន់គោលដៅនឹងត្រូវបានបង្កើតឡើងពហុមុខងារ។
M-0៤ ការកែលម្អប្រព័ន្ធសញ្ញាចរាចរណ៍	លទ្ធកម្ម ការដំឡើង និងប្រតិបត្តិការឧបករណ៍ភ្ជាប់សញ្ញាចរាចរណ៍ ការត្រួតពិនិត្យសញ្ញាចរាចរណ៍ ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ និងប្រព័ន្ធផ្សេងៗទៀត។
M-0៥ ការកែលម្អការបើកបរប្រកបដោយ	ណែនាំសេវាកម្មវិធីសម្រាប់ចាប់យកឥរិយាបថបើកបរ បង្ហាញទិន្នន័យ

គម្រោង	ខ្លឹមសារ
សុវត្ថិភាព និងការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍	ដែលប្រមូលបាន និងធ្វើការបណ្តុះបណ្តាលសុវត្ថិភាពសម្រាប់អ្នកបើកបរដោយប្រើទិន្នន័យ។
M-0៦ ការជំរុញណែនាំអំពីយានជំនិះអគ្គិសនី	បន្ថែមពីលើការបង្កើតគោលនយោបាយលើកកម្ពស់ការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់យានជំនិះអគ្គិសនី និងការលើកកម្ពស់ការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់យានជំនិះអគ្គិសនីតាមរយៈការឧបត្ថម្ភធន យើងនឹងជំរុញការអភិវឌ្ឍន៍ និងការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ម៉ូតូកង់បីអគ្គិសនី និងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងជាយានជំនិះអគ្គិសនី។

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

ឆ) SMART SECURITY AND SAFETY

នៅក្នុងកម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍សន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាពឆ្លាត (Smart Security and Safety) ក្រុមគម្រោងចំនួន ៤ ត្រូវបានកំណត់។ គម្រោងទាំងនេះអាចបែងចែកជាធំៗបីគឺ ប្រព័ន្ធទប់ស្កាត់ឧក្រិដ្ឋកម្ម ប្រព័ន្ធការពារគ្រោះមហន្តរាយ និងប្រព័ន្ធព័ត៌មាន។ ប្រព័ន្ធទប់ស្កាត់ឧក្រិដ្ឋកម្ម គឺ “ការណែនាំប្រព័ន្ធ CCTV (S-0១)” ដែលមានគោលបំណងធានាសុវត្ថិភាពជាទីក្រុងទេសចរណ៍ លើកកម្ពស់កម្រិតសន្តិសុខរបស់ភ្ញៀវទេសចរ និងលើកកម្ពស់ឋានៈជាទីក្រុងទេសចរណ៍។ ប្រព័ន្ធការពារគ្រោះមហន្តរាយគឺ "ការពង្រឹងប្រព័ន្ធប្រកាសអាសន្នទឹកជំនន់ (S-0២)" និង "ការណែនាំប្រព័ន្ធប្រកាសអាសន្នអគ្គីភ័យ (S-0៣)" ដើម្បីធានាសុវត្ថិភាពក្នុងករណីមានស្ថានភាពដែលមិនបានមើលឃើញទុកជាមុន។ ប្រព័ន្ធព័ត៌ដែលជាចុងក្រោយគឺ "ការពង្រឹងមុខងារទំនាក់ទំនងសាធារណៈសុវត្ថិភាព (S-0៤)" ដែលផ្សព្វផ្សាយយ៉ាងសកម្មនូវព័ត៌មានសុវត្ថិភាពដល់ប្រជាពលរដ្ឋ និងភ្ញៀវទេសចរ ដោយសហការជាមួយអាជ្ញាធរសន្តិសុខ។ គម្រោងទាំងនេះនឹងរួមចំណែកធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវការពេញចិត្តរបស់អ្នករស់នៅ និងភ្ញៀវទេសចរ។

តារាង ជ៖ គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់សន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាពឆ្លាត

គម្រោង	ខ្លឹមសារ
S-0១ ការណែនាំប្រព័ន្ធ CCTV	គ្រប់គ្រង វិភាគ និងបោះផ្សាយទិន្នន័យដែលបានកត់ត្រាពី CCTV នៅទីកណ្តាល ក្រោមប្រព័ន្ធរួមបញ្ចូលគ្នា។
S-0២ ការពង្រឹងប្រព័ន្ធប្រកាសអាសន្នទឹកជំនន់	ផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មានអាសន្នពីគ្រោះមហន្តរាយឱ្យបានទូលំទូលាយដល់ប្រជាពលរដ្ឋ និងភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិ។
S-0៣ ការណែនាំប្រព័ន្ធប្រកាសអាសន្នអគ្គីភ័យ	ដំឡើងសំឡេងរោទិ៍ភ្លើងឆេះនៅក្នុងតំបន់ដែលងាយរងគ្រោះ អគ្គិភ័យខ្ពស់ ដើម្បីប្រមូល និងផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មានអំពីអគ្គិភ័យបានលឿន។
S-0៤ ការពង្រឹងមុខងារទំនាក់ទំនងសាធារណៈសុវត្ថិភាព	បង្កើតប្រព័ន្ធមួយដើម្បីប្រមូល និងគ្រប់គ្រងព័ត៌មានអំពីឧក្រិដ្ឋកម្មប្រចាំថ្ងៃ / គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅទីកន្លែងកណ្តាលនៅក្នុងនគរបាលខេត្ត ហើយបញ្ជូនវាចេញនៅលើគេហទំព័របណ្តាញនគរបាលខេត្ត / រដ្ឋបាលខេត្ត និងកម្មវិធីទេសចរណ៍។

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

๕๕) SMART WASTE MANAGEMENT

នៅក្នុងកម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍ការគ្រប់គ្រងបរិស្ថានឆ្លាត (Smart Waste Management) ក្រុមគម្រោងចំនួន ៦ ត្រូវកំណត់។ គម្រោងទាំងនេះអាចបែងចែកជាធំៗបីគឺ ការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង ការគ្រប់គ្រងសំណល់រាវ និងការគ្រប់គ្រងទាក់ទងនឹងសេវាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធជាទូទៅ។ ការគ្រប់គ្រងកាកសំណល់រឹងរួមមាន "ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងកាកសំណល់រឹង (W-០១)" "ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងការប្រមូលសំរាម (W-០២)" និង "ការគ្រប់គ្រងកន្លែងចាក់សំរាមនៅកន្លែងចោលចុងក្រោយ (W-០៣)" ។ នៅក្នុងការគ្រប់គ្រងសំណល់រាវគឺ "ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងគុណភាពទឹក (W-០៤)" និង "ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធលូ (W-០៥)" ។ នៅក្នុងការគ្រប់គ្រងទូទៅគឺ "ប្រព័ន្ធបង្រួបបង្រួមថ្លៃប្រើប្រាស់ (W-០៦)" ។ ថ្វីត្បិតតែគម្រោងទាំងនេះទាក់ទងនឹងការពេញចិត្តរបស់អ្នកទេសចរក៏ដោយ គម្រោងទាំងនោះមានគោលបំណងសំខាន់ក្នុងការកែលម្អបរិយាកាសរស់នៅ និងការកែលម្អការពេញចិត្តរបស់អ្នករស់នៅ។

តារាង ឈ៖ គម្រោងអាទិភាពទាក់ទងនឹងការគ្រប់គ្រងបរិស្ថានឆ្លាត

គម្រោង	ខ្លឹមសារ
W-០១ ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងកាកសំណល់រឹង	នៅក្នុងតំបន់គំរូ កាកសំណល់នឹងត្រូវបានប្រមូល បោះចោល ហើយប្រមូលថ្លៃ ដោយប្រើប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងកាកសំណល់រឹង ហើយការអប់រំបរិស្ថាននឹងត្រូវបានណែនាំ ដើម្បីកាត់បន្ថយបរិមាណកាកសំណល់រឹងដែលបានបញ្ចេញពីទីផ្សារ និងលំនៅដ្ឋាន។
W-០២ ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងការប្រមូលសំរាម	ធុងសំរាមដែលមានឧបករណ៍ចាប់សញ្ញាដែលបង្ហាញពីបរិមាណកាកសំណល់នឹងត្រូវបានដំឡើងដើម្បីបំបែក និងប្រមូលកាកសំណល់ ហើយទិន្នន័យដែលប្រមូលបាននឹងត្រូវបានប្រមូលផ្តុំ និងបង្ហាញនៅលើវេទិកា។
W-០៣ ការគ្រប់គ្រងកន្លែងចាក់សំរាមនៅកន្លែងចោលចុងក្រោយ	រចនា និងសាងសង់កន្លែងចាក់សំរាមប្រកបដោយអនាម័យ ស្របតាមស្តង់ដារបរិស្ថាន ហើយដំណើរការ និងគ្រប់គ្រងវាឱ្យបានត្រឹមត្រូវ។
W-០៤ ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងគុណភាពទឹក	កែលម្អគុណភាពទឹកនៃស្ទឹងសៀមរាប ដោយប្រើប្រព័ន្ធត្រួត ពិនិត្យ និងកែលម្អទេសភាពមាត់ស្ទឹងទន្លេ។
W-០៥ ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធលូ	បណ្តាញលូ និងរោងចក្រប្រព្រឹត្តិកម្មនឹងត្រូវបានពង្រឹងដោយការប្រមូលទិន្នន័យអំពីបំពង់បង្ហូរទឹកដែលមានស្រាប់ និងធ្វើការត្រួតពិនិត្យសមត្ថភាពលូ ព្រមទាំងធ្វើការពង្រីក ឬសាងសង់ថ្មីនូវរោងចក្រប្រព្រឹត្តិកម្មទឹកស្អុយថ្មី។
W-០៦ ប្រព័ន្ធបង្រួបបង្រួមថ្លៃប្រើប្រាស់	សាងសង់ និងដំណើរការប្រព័ន្ធគិតថ្លៃដែលរួមបញ្ចូលនូវវិក្កយបត្រទឹក និងទឹកស្អុយ និងវិក្កយបត្រប្រើប្រាស់សម្រាប់កាកសំណល់ ព្រមទាំង

	តាមដានស្ថានភាព។

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

ជំពូក ៤ សកម្មភាពសិក្សា និងការអនុវត្តគម្រោងសាកល្បង

៤.១ ការប្រកួតប្រជែងគំនិតអាជីវកម្មឆ្លាត និងការជ្រើសរើសគម្រោងសាកល្បង

គោលបំណង នៃការប្រកួតប្រជែងគំនិតអាជីវកម្មនេះ គឺដើម្បីធ្វើការស្វែងរកគំនិតអាជីវកម្មណា ដែលមានការប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាទំនើបក្នុងការដោះស្រាយបញ្ហាដែលកំពុងកើតមានឡើងនៅក្នុងទីក្រុងសៀមរាប។ ដូចគ្នានេះផងដែរ គេក៏សង្ឃឹមថាវានឹងអាចជួយការលើកស្ទួយទីក្រុងឆ្លាតតាមរយៈការធ្វើអាជីវកម្មឆ្លាតវៃ។

តារាង ញ៖ ការអនុវត្តការប្រកួតប្រជែងគំនិតអាជីវកម្ម

អ្នករៀបចំ	សាលាខេត្តសៀមរាប និងក្រុមសិក្សា JICA
ការប្រកួត	គំនិតអាជីវកម្មដោយប្រើបច្ចេកវិទ្យាឆ្លាតវៃ និងដំណោះស្រាយដែលរួមចំណែកដល់ការសម្រេចបានទីក្រុងឆ្លាតសៀមរាប និងដំណោះស្រាយបញ្ហាទីក្រុង
ប្រភេទ និងចំនួនរង្វាន់	ពានរង្វាន់គម្រោង៖ គំនិតអាជីវកម្មដែលត្រូវនឹងការជ្រើសរើសបុគ្គលិកខាងលើ ពានរង្វាន់ PoC៖ ក្នុងចំនោមពួកគេ គំនិតអាជីវកម្មដែលអាចអនុវត្ត PoC គឺមានអាទិភាព
ការវាយតម្លៃ	វាយតម្លៃដោយក្រុមការងារទីក្រុងឆ្លាត និងក្រុមសិក្សា JICA ការសម្រេចចុងក្រោយក្នុងកិច្ចប្រជុំគណគម្មាធិការទីក្រុងឆ្លាតលើកទី ៤
កាលបរិច្ឆេទ	ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០២១៖ ចាប់ផ្តើមការអញ្ជើញកម្មវិធី ចុងខែមីនា ឆ្នាំ ២០២១៖ ចុងបញ្ចប់នៃការដាក់ពាក្យ ចាប់ពីខែមេសា ដល់ខែមិថុនា ឆ្នាំ ២០២១៖ ការវាយតម្លៃ ខែសីហា ឆ្នាំ ២០២១៖ ការអនុម័តលទ្ធផលនៃការវាយតម្លៃ (នៅគណៈកម្មាធិការដឹកនាំទី៤) ចាប់ពីខែវិច្ឆិកាដល់ខែធ្នូ ឆ្នាំ ២០២១៖ ការអនុវត្ត PoC

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

គំនិតអាជីវកម្មសរុបចំនួន ១៣ បានដាក់ពាក្យចូលរួមប្រកួតក្នុងកម្មវិធី ហើយគម្រោងចំនួន ២ ត្រូវបានផ្តល់ជូនសម្រាប់ទាំងពានរង្វាន់គម្រោង និងពានរង្វាន់ក្នុងការអនុវត្តជាគម្រោងសាកល្បង។

តារាង ដ៖ ពានរង្វាន់គម្រោងក្នុងកម្មវិធីការប្រកួតប្រជែងគំនិតអាជីវកម្ម

លេខ	វិស័យ	ឈ្មោះក្រុម	ឈ្មោះគម្រោង	កំណត់

៣	វិស័យធ្វើដំណើរ និងដឹកជញ្ជូន	Japan Parking Technology (JPT)	ប្រព័ន្ធចំណតយានយន្តឆ្លាត (Smart Parking System)	ឈ្នះទឹកប្រាក់ក្នុងការអនុវត្តគម្រោង
៦	វិស័យធ្វើដំណើរ និងដឹកជញ្ជូន	Asian Gateway	សេវាកម្មជួលម៉ូតូឆ្លាត (Smart Scooter Sharing Service)	ការអនុវត្តគម្រោងដោយមិនមានទឹកប្រាក់ដែលឈ្នះ

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

៤.២ សិក្ខាសាលា

សិក្ខាសាលា ត្រូវបានធ្វើឡើង ដើម្បីផ្សព្វផ្សាយពីបញ្ហាក្នុងក្រុងសៀមរាប និងគំនិតនៃទីក្រុងឆ្លាតសៀមរាបដល់ក្រុមហ៊ុនឯកជន។

តារាង ៤៖ សិក្ខាសាលា

កាលបរិច្ឆេទ	ទីកន្លែង	ប្រភេទ	ប្រធានបទ
ថ្ងៃ១០ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២១	ភ្នំពេញ	On-site/ Online (hybrid)	• បទបង្ហាញអំពីបញ្ហាក្នុងក្រុងសៀមរាប និងផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាត • បទបង្ហាញអំពីការប្រកួតប្រជែងគំនិតអាជីវកម្ម
ថ្ងៃ២៤ ខែតុលា ឆ្នាំ២០២១	តូក្យូ	Online	• បទបង្ហាញអំពីបញ្ហាក្នុងក្រុងសៀមរាប និងផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាត • លទ្ធផលនៃការប្រកួតប្រជែងគំនិតអាជីវកម្ម
ថ្ងៃ២៩ ខែតុលា ឆ្នាំ២០២១	សៀមរាប	Online	

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

៤.៣ គម្រោងអនុវត្តសាកល្បង (ប្រព័ន្ធចំណតឆ្លាត)

៤.៣.១ គំនិតអាជីវកម្ម

យោងតាមក្រុមហ៊ុន JPT អាជីវកម្មនេះមានគោលបំណង ក្នុងការកាត់បន្ថយការចតរថយន្តខុសច្បាប់ និងការកកស្ទះចរាចរណ៍ ដោយដំឡើងប្រព័ន្ធចំណតឆ្លាតវៃតាមដងផ្លូវ ដោយប្រើបច្ចេកវិទ្យា ដូចជាកាមេរ៉ាឃ្លាំមើល និងបច្ចេកវិទ្យាទំនាក់ទំនងនៅកណ្តាលក្រុងសៀមរាប។ អាជីវកម្មនេះ ក៏រួមចំណែកក្នុងការបង្កើនសុវត្ថិភាព និងឱកាសការងារប្រកបដោយនិរន្តរភាព។ ប្រព័ន្ធចំណតឆ្លាតវៃ នឹងត្រូវបានបង្កើតឡើងក្នុងប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងតែមួយ។ បច្ចេកវិទ្យាឆ្លាតវៃសំខាន់ៗដែលត្រូវបានអនុវត្តគឺកាមេរ៉ាឃ្លាំមើល ស្ថានីយងាយស្រួល ម៉ាស៊ីនកែតម្រូវតម្លៃសំបុត្រ និងបណ្តាញទំនាក់ទំនង។

៤.៣.២ គម្រោងសាកល្បង

គម្រោងសាកល្បង PoC នឹងធ្វើគម្រោងសាកល្បងលើប្រតិបត្តិការចតរថយន្ត និងវិធីសាស្ត្រថៃទាំ (ការមេរ៉ាឃ្លាំមើលវិធីសាស្ត្រថៃទាំប្រតិបត្តិការ សកម្មភាពសម្អាតដោយបុគ្គលិកចតរថយន្ត) ដែលជាផ្នែកមួយនៃប្រព័ន្ធចតរថយន្តឆ្លាតវៃ។ តាមរយៈការអនុវត្ត PoC រដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប រំពឹងថានឹងធ្វើឱ្យការយល់ដឹងកាន់តែស៊ីជម្រៅអំពីគុណសម្បត្តិនៃប្រតិបត្តិការ និងវិធីសាស្ត្រថៃទាំប្រព័ន្ធចំណតឆ្លាតវៃ។ អ្នកប្រើប្រាស់ចំណត និងអាជីវករជុំវិញ ក៏រំពឹងថានឹងយល់ពីគុណសម្បត្តិនៃការចតរថយន្តសាធារណៈនៅតាមដងផ្លូវផងដែរ។ ជាពិសេស គម្រោងសាកល្បង PoC ពិនិត្យជាតុខាងក្រោម។

- ការបញ្ជាក់អំពីដំណើរការកាមេរ៉ាឃ្លាំមើល
- ការទទួលបានទិន្នន័យគ្រូដែលទាមទារសម្រាប់ប្រព័ន្ធ AI ការទទួលស្គាល់ស្លាកលេខរថយន្ត
- ការបញ្ជាក់ពីការអនុវត្តអាជីវកម្មរបស់អ្នកគ្រប់គ្រងចំណត
- ការយល់ដឹងអំពីការទទួលយករបស់អ្នកប្រើប្រាស់ចំណតសម្រាប់ចំណតដែលបង់ប្រាក់
- ស្វែងយល់ពីភាពអាចទទួលយកបានរបស់ភ្នាក់ងាររដ្ឋាភិបាល ប៉ូលីសចរាចរណ៍ និងអ្នកស្រុកក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ចំណតរថយន្តតាមដងផ្លូវ

ទីតាំងនៃការសាកល្បងគម្រោងនេះ ស្ថិតនៅលើដងផ្លូវ ២ ធ្នូ ចាប់ពីផ្លូវបំបែកជាមួយផ្លូវស៊ីវុត្ថា រហូតដល់ច្រកចូលធំនៃមន្ទីរពេទ្យបង្អែកខេត្តសៀមរាប។

៤.៣.៣ ការអនុវត្តគម្រោងសាកល្បង

លំហូរសរុបនៃការរៀបចំ និងការអនុវត្តគម្រោងសាកល្បង PoC មានដូចខាងក្រោម។

តារាង ៤៖ លំហូរសរុបនៃការរៀបចំ និងការអនុវត្ត គម្រោងសាកល្បង PoC

កាលបរិច្ឆេទ	កម្មវត្ថុ	ចំណាំ
ថ្ងៃទី ៣០ ខែសីហា	ការអនុម័តលទ្ធផលនៃការប្រកួតប្រជែងអាជីវកម្ម	អនុម័តដោយអភិបាលខេត្តក្នុងកិច្ចប្រជុំគណៈកម្មាធិការដឹកនាំទីក្រុងឆ្លាតលើកទី៤
ខែកញ្ញា	ការពិភាក្សាលម្អិតនៃផែនការ PoC	ការពិភាក្សា និងការពិនិត្យរវាងក្រុមហ៊ុន JPT និងក្រុមសិក្សា JICA
ថ្ងៃទី ១៣ ខែតុលា	ក្រុមការងារ PoC	ការបង្ហាញផែនការគម្រោង PoC ដោយ JPT
ថ្ងៃទី ២១ ខែតុលា	ការចុះពិនិត្យទីតាំង និងកិច្ចប្រជុំលើកទី១	• ត្រួតពិនិត្យទីតាំងជាមួយរដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប និងមន្ទីរពាក់ព័ន្ធ • ប្រជុំជាមួយរដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប និងមន្ទីរពាក់ព័ន្ធ

ថ្ងៃទី ២២-២៥ ខែវិច្ឆិកា	ការចុះពិនិត្យទីតាំង និងកិច្ចប្រជុំលើកទី២	• ត្រួតពិនិត្យទីតាំងជាមួយរដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប និងមន្ទីរពាក់ព័ន្ធ • ប្រជុំជាមួយរដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប និងមន្ទីរពាក់ព័ន្ធ • ការចរចារជាមួយប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មជុំវិញ
ថ្ងៃទី ២៦-២៧ ខែវិច្ឆិកា	សំណង់	ការដំឡើងកាំមេរ៉ា និងសញ្ញាសម្គាល់ចំណតរថយន្ត
ថ្ងៃទី ២៨ ខែវិច្ឆិកាដល់ថ្ងៃទី ៤ ខែធ្នូ	ការអនុវត្ត	ការគ្រប់គ្រងទីតាំងចំណតរថយន្តដោយក្រុមហ៊ុន JPT

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

៤.៣.៤ លទ្ធផលនៃគម្រោងសាកល្បង

យានយន្តសរុបចំនួន ២៤៣ គ្រឿងត្រូវបានប្រើប្រាស់ក្នុងរយៈពេល ៧ ថ្ងៃ បើគិតជាមធ្យម ស្មើរនឹង៣៤.៧ គ្រឿងក្នុងមួយថ្ងៃ។ ពេលវេលាចតរថយន្តជាមធ្យមគឺ ២ ម៉ោង ១៦ នាទី។ ដោយសារមានកន្លែងចតរថយន្តចំនួន ១៧ កន្លែង អត្រាប្តូរវេនជាមធ្យមគឺ ២.០៤។

ការបែងចែកពេលវេលាចំណត មានបង្ហាញក្នុងតារាងខាងក្រោម។ ៣១% ចតតិចជាង ៣០ នាទី ១៥% ចតពី ៣០ នាទី ទៅ ១ ម៉ោង និង ៤៦% ចតក្នុងរយៈពេលខ្លី។ ម៉្យាងវិញទៀត ១២% នៃរថយន្តដែលចតច្រើនជាង 5 ម៉ោង គឺជាយានដំនិះរបស់ម្ចាស់អាជីវកម្មតាមដងផ្លូវ។

ការស្ទង់មតិពីអ្នកប្រើប្រាស់ចំណត ត្រូវបានធ្វើឡើង ដើម្បីស្វែងយល់ពីមាតិរបស់ពួកគេទាក់ទង នឹងប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងចំណតនេះ។ លទ្ធផល មានបង្ហាញក្នុងរូបខាងក្រោម។ ជាទូទៅអ្នកប្រើប្រាស់ចំណត មានមាតិវិជ្ជមានចំពោះការប្រើប្រាស់កាមេរ៉ាឃ្លាំមើល ការគ្រប់គ្រងដោយអ្នកត្រួតពិនិត្យកន្លែងចតរថយន្ត និងចំណតតាមផ្លូវបង់ប្រាក់។ ថ្លៃចំណតដែលចាត់ទុកថាសមហេតុផលគឺ ២០០០ រៀល/ម៉ោង (៣៥%) និង ១០០០ រៀល/ម៉ោង (៤៧%)។

កម្រងសំណួរដដែលនេះ ក៏ត្រូវបានសួរទៅម្ចាស់អាជីវកម្មចំនួន ៨ នៅតាមបណ្តោយផ្លូវ។ លទ្ធផលនៃកម្រងសំណួរត្រូវបានបង្ហាញក្នុងរូបខាងក្រោម។ ហាងចំនួន ៦ បានយល់ព្រមលើការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់កាមេរ៉ាឃ្លាំមើល ប៉ុន្តែហាងចំនួន ៧ មិនយល់ស្របលើការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់កន្លែងចតរថយន្តដោយអ្នកគ្រប់គ្រងចំណតរថយន្ត ឬចំណតគិតថ្លៃនោះទេ ហើយហាងទាំងអស់បានបដិសេធលើការកំណត់ថ្លៃសេវា ២,000 រៀលក្នុងមួយម៉ោង។

ជំពូក ៥ សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

គោលបំណងនៃការសិក្សាលើ "ការស្ទង់មតិមូលដ្ឋានទទីក្រុងឆ្លាតសៀមរាប" គឺដើម្បីបីពិនិត្យមើលឡើងវិញនូវផែនការដែលមានស្រាប់លើការអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងសៀមរាប សិក្សាទៅលើបច្ចុប្បន្នភាព កំណត់បញ្ហាដែលកំពុងកើតមាន និងលើកជាដំណោះស្រាយដោយមានការប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាទំនើប ដែលជាទិសដៅឆ្ពោះទៅការអភិវឌ្ឍទីក្រុងឆ្លាត។ ការសិក្សាមួយ

នេះ បានចាប់ផ្តើមកាលពីខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២០ និងបានគ្រោងបញ្ចប់ក្នុងខែមករាឆ្នាំ២០២១ ដោយយោងតាមកិច្ចព្រមព្រាងដើម។ ប៉ុន្តែដោយសារតែមានវិបត្តិនៃការរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ-១៩ ការសិក្សានេះ បានបញ្ចប់ក្នុងខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២១។ ការសិក្សានេះ បានកំណត់លើកឡើងចំណុចសំខាន់ៗចំនួន ៥ ដែលមានដូចជា "ការត្រួតពិនិត្យ" "ការសិក្សា" "ការដាក់ចេញជាផែនការ" "ការអនុវត្តផែនការ" និង "ការស្វែងរកដៃគូសហការ"។

ភាគីសំខាន់នៃការសិក្សាមួយនេះ គឺរដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប និងគណៈកម្មាធិការដឹកនាំ ដែលមានលោកអភិបាលខេត្តជាប្រធាន។ កិច្ចប្រជុំគណៈកម្មាធិការដឹកនាំ បានរៀបចំធ្វើឡើងជាលើកដំបូង កាលពីខែមិនា ឆ្នាំ២០២០ និងលើកចុងក្រោយ កាលពីខែធ្នូ ឆ្នាំ២០២១។ កិច្ចប្រជុំនេះ បានឈានដល់កិច្ចព្រងព្រៀងជាមូលដ្ឋានលើផែនទីចង្អុលផ្លូវ និងរបាយការណ៍លើលទ្ធផលនៃការចាប់ផ្តើមគម្រោង (គម្រោងសាកល្បង)។ កិច្ចសន្យាមួយទៀត បានធ្វើឡើងក្នុងកំឡុងពេលសិក្សាមួយនេះ កាលពីខែតុលា ឆ្នាំ២០២០ លើការសិក្សាពីផលប៉ះពាល់នៃការរីករាលដាលជាសកលនៃជំងឺកូវីដ-១៩ ហើយការសិក្សានេះ បានដាក់ស្នើឡើង ផែនទីចង្អុលផ្លូវដើម្បីឆ្លើយតបទៅលើបញ្ហានេះក្នុងទីក្រុងសៀមរាប។

ទីភ្នាក់ងារ JICA គ្រោងនឹងចាប់ផ្តើមគម្រោងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេស “គម្រោងអនុវត្តវិធីសាស្ត្រទីក្រុងឆ្លាត ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាទីក្រុងក្នុងខេត្តសៀមរាប” ចាប់ពីខែមីនា ឆ្នាំ២០២២ ដែលជាការសម្រេចចុងក្រោយនៃផែនទីចង្អុលផ្លូវ និងការចាប់ផ្តើមសកម្មភាពក្នុងគោលដៅ “អនុវត្តទីក្រុងឆ្លាត និងដោះស្រាយបញ្ហាទីក្រុងក្នុងខេត្តសៀមរាប” ។ ចាប់ពីពេលនេះតទៅ វាមានសារៈសំខាន់ណាស់ដែលរដ្ឋបាលខេត្ត ដោយមានកិច្ចសហការពីក្រុមការងារគម្រោង JICA ធ្វើការអនុវត្តផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាតសៀមរាបនេះ។

ជាចុងក្រោយ យើងខ្ញុំសូមថ្លែងអំណរគុណយ៉ាងជ្រាលជ្រៅចំពោះរដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធនានា ទីភ្នាក់ងារ JICA និងអ្នកពាក់ព័ន្ធនានា ដែលបានសហការ និងគាំទ្រក្នុងសកម្មភាពនៃការសិក្សានេះ។

ខែមករា ឆ្នាំ២០២២

ក្រុមសិក្សា JICA (ក្រុមហ៊ុន Nippon Koei Co., Ltd.)

ប្រធានគម្រោង៖ លោក Kuniomi HIRANO

ជំពូក ១ សេចក្តីផ្តើម

១.១ សាថតា

ក្រុងសៀមរាបដែលជាទីរួមខេត្តសៀមរាប គឺជាតំបន់ទេសចរណ៍ដ៏សំខាន់របស់ប្រទេសកម្ពុជា ដោយសារតែទីក្រុងមួយនេះមានប្រាសាទអង្គរវត្តដ៏ល្បីល្បាញដែលត្រូវបានគេស្គាល់ថាជាសម្បត្តិបេតិកភណ្ឌពិភពលោក។ ក្រុងសៀមរាបកំពុងប្រែក្លាយរូបរាងជាក្រុងទំនើបតាមរយៈកំណើនសណ្ឋាគារ ភោជនីយដ្ឋាន ហាងទំនិញ ជាដើមដែលបំរើឲ្យវិស័យទេសចរណ៍។ ក្រុងសៀមរាបមានប្រជាជនសរុបចំនួន ២៤៥,០០០ នាក់ គិតត្រឹមឆ្នាំ២០១៩។ ចំណែក ភ្ញៀវទេសចរមានចំនួន ២,៨ លាននាក់ក្នុងឆ្នាំ២០១១ និងបានកើនឡើងដល់ ៤,២៦ លាន នាក់នៅក្នុងឆ្នាំ២០១៧។ ទោះបីជាចំនួនភ្ញៀវទេសចរ បានធ្លាក់ចុះដោយសារការរីករាលដាលជាសាកលនៃជំងឺកូវីដ-១៩ យ៉ាងណាក៏ដោយចុះ ប៉ុន្តែចំនួននេះ ត្រូវបានគេរំពឹងទុកថា នឹងកើតឡើងក្នុងពេលអនាគត។ ដោយសារតែកំណើនភ្ញៀវទេសចរបានកើនឡើងយ៉ាងរហ័សនេះ បញ្ហាប្រឈមរបស់ទីក្រុងដូចជាកំណើនយានជំនិះ បញ្ហាបរិស្ថានទាក់ទិននឹងកាកសំណល់រឹង និងបណ្តាញលូទឹកស្អុយ ការកកស្ទះចរាចរ និងកំណើននៃបទល្មើស គឺបានកំពុងលេចឡើងគួរឲ្យកត់សម្គាល់។ ដោយមើលឃើញថា ការឆ្លើយតបទៅនឹងកំណើនភ្ញៀវទេសចរ ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងការលើកកម្ពស់សេវាកម្មទេសចរណ៍ នៅមានកំរិតនៅឡើយ ដូច្នេះតម្រូវការជាបន្ទាន់នូវការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយចីរភាពពីធនធានទេសចរណ៍ និងការលើកកម្ពស់គុណភាពជីវិត (Quality of Life) របស់ប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋាន គឺមានការចាំបាច់ ដោយផ្អែកតាមទស្សនៈផ្នែកការអភិរក្សមរតក និងកិច្ចការពារបរិស្ថាន។ មួយវិញទៀត សេវាកម្មថ្មីៗក្នុងវិស័យទេសចរណ៍ ក៏ជាចំនុចសំខាន់មួយដែលក្នុងកំឡុងក្រោយជំងឺកូវីដ-១៩។

ក្នុងនោះផងដែរ កំណើននៃនគរូបនីយកម្ម ការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាងរហ័សនៃស្ថានភាពសង្គម និងសេដ្ឋកិច្ច ភាពទំនើបនៃបច្ចេកវិទ្យា និងកំណើនវិនិយោគឯកជន ក៏ដូចជាជំងឺកូវីដ-១៩ វាបានធ្វើឲ្យស្ថានភាពជុំវិញទីក្រុងសៀមរាបកំពុងមានការប្រែប្រួលយ៉ាងខ្លាំង។ ដូច្នេះដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហានៅក្នុងក្រុងសៀមរាបនាពេលបច្ចុប្បន្ន វាមានការចាំបាច់ណាស់ដែលត្រូវពិចារណាទៅលើការអភិវឌ្ឍទីក្រុងប្រកបដោយចីរភាព ការលើកកម្ពស់អាជីវកម្ម គុណភាពជីវិតរបស់ប្រជាជន ក៏ដូចជាការពេញចិត្តរបស់ភ្ញៀវទេសចរ ដោយផ្អែកទៅលើស្ថានភាពជាក់ស្តែង និងការបញ្ចូលនូវដំណោះស្រាយដោយប្រើបច្ចេកវិទ្យាទំនើប។

នៅក្នុងនិន្នាការនេះ ថ្នាក់ដឹកនាំរបស់សមាគមប្រជាជាតិអាស៊ីអាគ្នេយ៍ (ហៅកាត់ថាសមាគមអាស៊ាន) បានបង្កើតនូវបណ្តាញទីក្រុងឆ្លាតអាស៊ាន (ASCN) នៅក្នុងឆ្នាំ២០១៨។ បណ្តាញមួយនេះមានទិសដៅលើកកម្ពស់គុណភាពជីវិតរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ និងបង្កើតឱកាសការងារថ្មីៗ និងដោះស្រាយបញ្ហាទីក្រុងដោយប្រើប្រាស់នូវបច្ចេកវិទ្យាទំនើប។ រាជធានីភ្នំពេញ ក្រុងបាត់ដំបង និងក្រុងសៀមរាប ត្រូវបានជ្រើសរើសជាទីក្រុងសាកល្បងនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ ស្របគ្នានេះដែលអាជ្ញាធរខេត្តសៀមរាប បានកំពុងសិក្សារកដំណោះស្រាយបញ្ហាទីក្រុងដោយប្រើបច្ចេកវិទ្យាទំនើប។

១.២ អម្មថត្ថ

ក្រោមស្ថានភាពដែលបានលើកឡើងនៅខាងលើ គោលបំណងនៃរបាយការណ៍ "**ការប្រមូលទិន្នន័យមូលដ្ឋានស្តីពីការអភិវឌ្ឍទីក្រុងសៀមរាប**" មួយនេះ គឺធ្វើឡើងដើម្បីប្រមូលព័ត៌មានមូលដ្ឋានដែលចាំបាច់ក្នុងទីក្រុងសម្រាប់យកមក

សិក្សា ហើយដាក់ចេញនូវចក្ខុវិស័យ និងផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាតសៀមរាប ក៏ដូចជាការដាក់ចេញការអនុវត្តគម្រោងក្នុងផែនទីចង្អុលផ្លូវ តាមរយៈកម្មវិធីការប្រកួតប្រជែងគំនិតអាជីវកម្មឆ្លាត និងគម្រោងសាកល្បង ដើម្បីធ្វើការកែលម្អស្ថានភាពទីក្រុងសៀមរាប ដោយប្រើបច្ចេកវិទ្យាឆ្លាតវៃ។

១.៣ វត្ថុបំណងនៃការសិក្សា

វត្ថុបំណងនៃការសិក្សាមួយនេះត្រូវបានបែងចែកជា ៥ដំហានធំៗ មានដូចជា ការត្រួតពិនិត្យ ការសិក្សា ការដាក់ចេញជាផែនការ ការអនុវត្តផែនការ និងការស្វែងរកបណ្តាញ។ ក្នុងការសិក្សានេះផងដែរ ផលប៉ះពាល់នៃជំងឺកូវីដ-១៩ ក៏ត្រូវបានសិក្សា និងដាក់ចេញជាផែនទីចង្អុលផ្លូវ ក្នុងការស្តារឡើងវិញនៃវិបត្តិជំងឺកូវីដ-១៩ ដើម្បីអភិវឌ្ឍទីក្រុងឆ្លាតសៀមរាប។

តារាង ១.១៖ វត្ថុបំណងនៃការសិក្សា

មាតិកានៃការសិក្សា		ជំពូកក្នុងរបាយការណ៍
ការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញ	១) ការត្រួតពិនិត្យលើគម្រោងពាក់ព័ន្ធ	ជំពូក ២៖ ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងបញ្ហាប្រឈម
	២) ការត្រួតពិនិត្យលើបទបញ្ញត្តិ និងនិតិវិធី	
	៣) ការត្រួតពិនិត្យលើបច្ចុប្បន្នភាពនៃវិស័យគោលដៅ (វិស័យទេសចរណ៍ ដឹកជញ្ជូន/ធ្វើដំណើរ កាកសំណល់ សន្តិសុខ/សុវត្ថិភាព និងការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ)	
	៤) ការត្រួតពិនិត្យលើបញ្ហាដែលកើតមានក្នុងទីក្រុង	
ការសិក្សា	៥) សំណើលើចក្ខុវិស័យ និងយុទ្ធសាស្ត្រ	ជំពូក ៣៖ ផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាត
ការដាក់ចេញផែនការ	៦) សំណើលើគោលនយោបាយមូលដ្ឋាន	
	៧) ការជ្រើសរើសយកគម្រោងផែនការ (រួមបញ្ចូលទាំងគម្រោងអាទិភាព)	
ការស្វែងរកបណ្តាញ	៨) ការឯកភាពនឹងការអនុវត្ត និងការសម្ភាសន៍	ជំពូក ៤៖ សកម្មភាពសិក្សា និងការអនុវត្តគម្រោងសាកល្បង
	៩) ការដាក់ចេញនូវកម្មវិធី ការប្រកួតប្រជែងគំនិតអាជីវកម្ម	
	១០) សិក្ខាសាលា	
ការអនុវត្តផែនការ	១១) ការជ្រើសរើសគម្រោងអនុវត្តសាកល្បង	
	១២) ការអនុវត្តគម្រោងអនុវត្តសាកល្បង (PoC)	

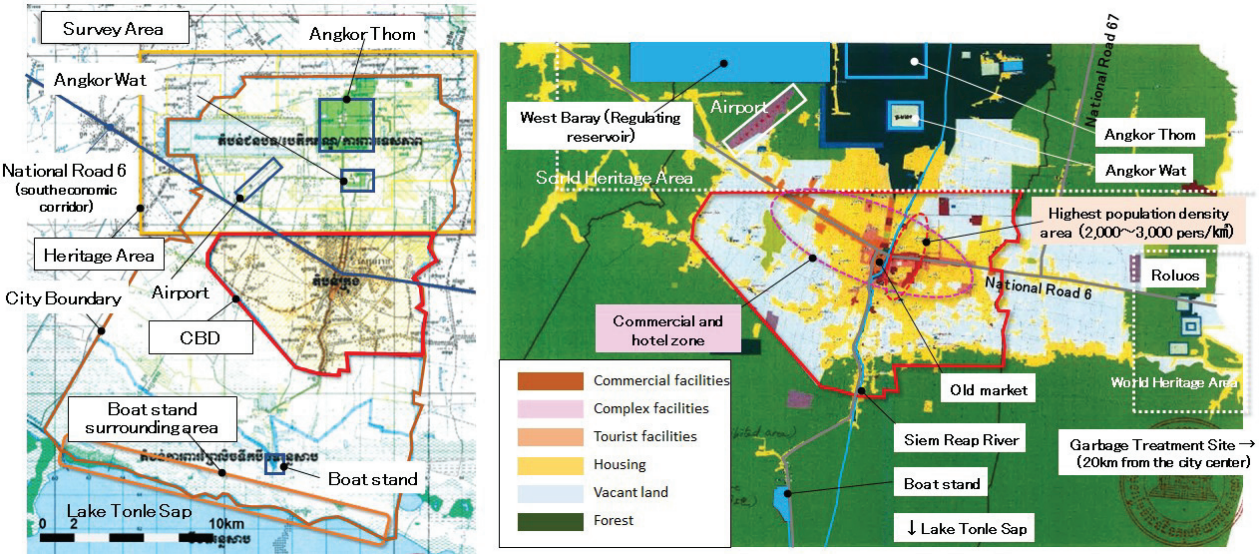
ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

១.៤ វិស័យគោលដៅ

វិស័យគោលដៅចម្បងៗក្នុងការសិក្សានេះមានដូចជា "**វិស័យទេសចរណ៍**" "**វិស័យធ្វើដំណើរ និងដឹកជញ្ជូន**" "**វិស័យបរិស្ថាន**" "**វិស័យសន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាព**" និង "**ការគ្រប់គ្រង់ទិន្នន័យ និងទូរគមនាគមន៍**"។

១.៥ តំបន់គោលដៅ

ដោយផ្អែកទៅលើបញ្ហាដែលលើកឡើងពីអាជ្ញាធរខេត្តសៀមរាប តំបន់ដែលត្រូវសិក្សាក្នុងគម្រោងនេះ មានដូចជាតំបន់ទីក្រុង តំបន់បេតិកភណ្ឌអង្គរ និងតំបន់ទន្លេសាប។ ចំពោះតំបន់ទីក្រុង ព្រំប្រទល់ដែលត្រូវប្រមូលទិន្នន័យ គឺផ្អែកទៅលើ "ប្លង់មេនៃការប្រើប្រាស់ដីក្រុងសៀមរាប ក្នុងចក្ខុវិស័យឆ្នាំ២០៣៥" ដែលត្រូវបានព្រាងឡើងដោយក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ (MLMUPC) ក្នុងឆ្នាំ២០១៨ (បង្ហាញក្នុងរូបភាព ១.១)។

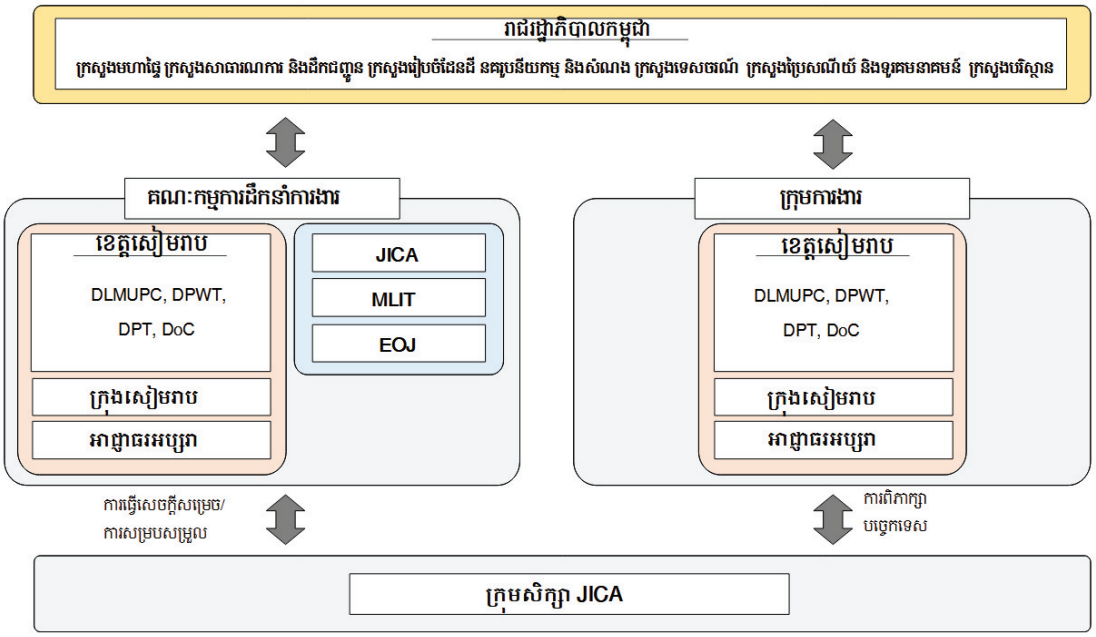


ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA ផ្អែកទៅតាម "ប្លង់មេនៃការប្រើប្រាស់ដីក្រុងសៀមរាបក្នុងចក្ខុវិស័យឆ្នាំ២០៣៥" MLMUPC ឆ្នាំ២០១៨

រូបភាព ១.១៖ តំបន់ប្រមូលទិន្នន័យ (ខាងឆ្វេង) និង
ការប្រើប្រាស់ដីនាពេលបច្ចុប្បន្ននៅក្នុងមជ្ឈមណ្ឌលក្រុងនៃទីក្រុងសៀមរាប (ខាងស្តាំ)

១.៦ រចនាសម្ព័ន្ធអនុវត្តន៍ក្នុងការសិក្សា

ក្រុមការងារចុះប្រមូលទិន្នន័យ ឬក្រុមសិក្សា JICA មានតួនាទីក្នុងការចុះប្រមូលទិន្នន័យ និងសិក្សា ដោយមានការសហការជាមួយអាជ្ញាធរខេត្តសៀមរាប ដែលជាស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធនានា។ ក្រុមសិក្សា JICA មួយនេះ ក៏មានតួនាទីក្នុងការរៀបចំកិច្ចប្រជុំគណៈកម្មាធិការដឹកនាំការងារ ដើម្បីធ្វើការពិភាក្សា លើព័ត៌មាន និងទិន្នន័យដែលប្រមូលបាន ហើយរចនាសម្ព័ន្ធអនុវត្តន៍នៃការប្រមូលទិន្នន័យនេះមានបង្ហាញនៅក្នុងរូបភាព ១.២ ហើយកាលវិភាគនៃកិច្ចប្រជុំ នឹងត្រូវបង្ហាញក្នុងចំណុច ១.៧។



ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ១.២៖ រចនាសម្ព័ន្ធការងាររបស់គម្រោង

១.៧ ការឯកភាពក្នុងកិច្ចប្រជុំគណៈកម្មាធិការដឹកនាំទីក្រុងឆ្លាត

កិច្ចប្រជុំគណៈកម្មាធិការដឹកនាំទីក្រុងឆ្លាតបានធ្វើឡើង ហើយបានរំពឹងទុកនឹងធ្វើឡើងក្នុងតារាងខាងក្រោម។ តារាង ១.២ បានបង្ហាញអំពីកាលវិភាគនៃកិច្ចប្រជុំគណៈកម្មាធិការដឹកនាំទីក្រុងឆ្លាត។

តារាង ១.២៖ បញ្ជីកិច្ចប្រជុំជាមួយស្ថាប័ន និងគ្រឹះស្ថាននានា

	កាលបរិច្ឆេទ	**ទីកន្លែង**	**អំពី**
លើកទី១	០២ មិនា ២០២០	សាលាខេត្ត	• សេចក្តីព្រាងរបស់គម្រោង
លើកទី២	១៦ តុលា ២០២០	Online	• បច្ចុប្បន្នភាព និងបញ្ហាប្រឈមក្នុងទីក្រុង និងផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាត
លើកទី៣	១៦ កុម្ភៈ ២០២១	សាលាខេត្ត/Online	• ផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាត និងគម្រោងអនុវត្តសាកល្បង
លើកទី៤	៣០ សីហា ២០២១	Online	• លទ្ធផលនៃការប្រកួតប្រជែងគំនិតអាជីវកម្មឆ្លាត • ផែនទីចង្អុលផ្លូវនៃការស្តារឡើងវិញក្នុងវិបត្តិជំងឺកូវីដ-១៩
លើកទី៥	១០ វិច្ឆិកា ២០២១	សាលាខេត្ត/Online	• ផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាត និងវិធីសាស្ត្ររដ្ឋបាល
លើកទី៦	២៣ ធ្នូ ២០២១	សាលាខេត្ត/Online	• របាយការណ៍នៃការអនុវត្តគម្រោងសាកល្បង • ការអនុម័តលើផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាត

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

១.៨ ឯកសារដែលត្រូវផ្តល់ជូន

តារាង ១.៣ បង្ហាញអំពីឯកសារ ដែលត្រូវផ្តល់ជូនអំពីលិទ្ធផលនៃការប្រមូលទិន្នន័យនេះ។ របាយការណ៍នេះគឺជារបាយការណ៍ព្រាងបញ្ចប់ ដែលត្រូវផ្តល់ជូនក្នុងខែធ្នូ ឆ្នាំ២០២១។

តារាង ១.៣៖ ឯកសារដែលត្រូវផ្តល់ជូនក្នុងការប្រមូលទិន្នន័យ

ឈ្មោះរបាយការណ៍	ថិរវេលាដាក់ជូន	ភាសា	ការប្រគល់ជូន
របាយការណ៍ចាប់ផ្តើម	ក្នុងរវាង ១០ ថ្ងៃបន្ទាប់ចុះកិច្ចសន្យា	អង់គ្លេស និង ខ្មែរ	បានដាក់ជូន
របាយការណ៍ព្រាងទី ១	ខែសីហា ឆ្នាំ២០២០	ជប៉ុន អង់គ្លេស និង ខ្មែរ	បានដាក់ជូន
របាយការណ៍ព្រាងកូវីដ-១៩	ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០២០	អង់គ្លេស និង ខ្មែរ	បានដាក់ជូន
របាយការណ៍ព្រាងទី ២	ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០២០	ជប៉ុន អង់គ្លេស និង ខ្មែរ	បានដាក់ជូន
របាយការណ៍សរុបកូវីដ-១៩	ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២១	អង់គ្លេស និង ខ្មែរ	បានដាក់ជូន
របាយការណ៍ព្រាងទី ៣	ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២១	ជប៉ុន អង់គ្លេស និង ខ្មែរ	បានដាក់ជូន
របាយការណ៍ព្រាងសរុប	ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០២១	ជប៉ុន អង់គ្លេស និង ខ្មែរ	របាយការណ៍នេះ
របាយការណ៍សរុប	ខែមករា ឆ្នាំ២០២២	ជប៉ុន អង់គ្លេស និង ខ្មែរ	ត្រូវដាក់ជូន

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

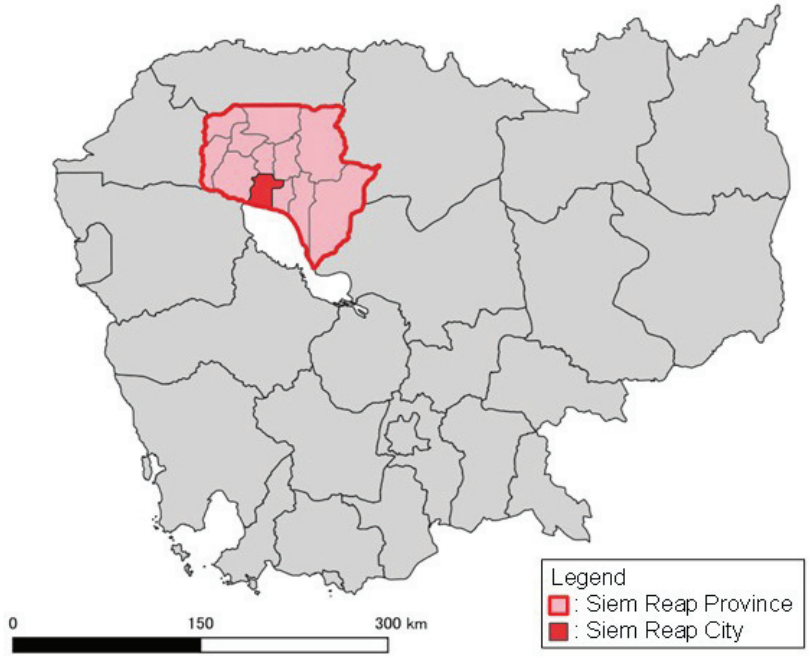
ជំពូក ២ ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងបញ្ហាប្រឈម

ក្រុងសៀមរាបមានទីតាំងនៅភាគពាយព្យនៃប្រទេសកម្ពុជាដែលមានបង្ហាញក្នុងរូបភាព ២.១។ ក្រុងសៀមរាបមានប្រជាជនសរុបចំនួន ២៤៥,៤៩៤ នាក់ ក្នុងឆ្នាំ២០១៩[1] ហើយចំនួននេះត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងកើនឡើងដល់ ៤០០,០៩៩ នាក់ ក្នុងឆ្នាំ ២០៣៥[2]។ ឧទ្យានបុរាណដ្ឋានអង្គរ (Angkor Archaeological Park) ដែលស្ថិតនៅក្នុងក្រុងសៀមរាប ត្រូវបានអង្គការសិក្សាវិទ្យាសាស្ត្រអប់រំ និងវប្បធម៌នៃអង្គការសហប្រជាជាតិ ដែលហៅកាត់ថាយូណេស្កូ ដាក់ជាបេតិកភណ្ឌវប្បធម៌ពិភពលោកនៅក្នុងឆ្នាំ១៩៩២។ បច្ចុប្បន្ន ឧទ្យានអង្គរបានទាក់ទាញភ្ញៀវទេសចរប្រមាណ ៤លាន នាក់ក្នុងមួយឆ្នាំៗ ហើយចំនួននេះត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងកើនឡើងរហូតដល់ ១១,៣៥២,៥៩០ នាក់ក្នុងមួយឆ្នាំ២០៣៥[3]។

តារាង ២.១៖ ព័ត៌មានមូលដ្ឋាននៃខេត្តសៀមរាប និងក្រុងសៀមរាប

ទីតាំង	ផ្ទៃក្រលា	ចំនួនប្រជាជន	ដង់ស៊ីតេប្រជាជន
ខេត្តសៀមរាប	១០,២២៩ គម^{២}	៩៩៩,៥៤០	៩៧,២ នាក់/គម^{២}
ក្រុងសៀមរាប	៤២៤,៧ គម^{២}	២៤៥,៤៩៤	៥៧៨,០ នាក់/គម^{២}

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA



ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ២.១៖ ទីតាំងខេត្តសៀមរាប

1 ជំរឿនប្រជាសាស្ត្រទូទៅនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ឆ្នាំ២០១៩
2 ប្លង់មេនៃការប្រើប្រាស់ដីក្រុងសៀមរាប ឆ្នាំ២០៣៥
3 ប្លង់មេនៃការអភិវឌ្ឍវិស័យទេសចរណ៍ក្នុងខេត្តសៀមរាប (ឆ្នាំ២០២០-២០៣៥)

២.១ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ និងសកម្មភាពនានា

២.២.១ គោលនយោបាយ និងផែនការពាក់ព័ន្ធ

ក) ផែនការពាក់ព័ន្ធនានា

បច្ចុប្បន្ន ក្រុងសៀមរាបមានគម្រោងផែនការអភិវឌ្ឍទីក្រុងជាច្រើន។ ក្នុងនោះមានដូចជា កម្មវិធីវិនិយោគសាធារណៈ ៣ ឆ្នាំរំកិល ឆ្នាំ២០២០-២០២២ និងប្លង់ប្រើប្រាស់ដីក្រុងសៀមរាប ឆ្នាំ២០៣៥ និងផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ ខេត្តសៀមរាប ឆ្នាំ២០២១-២០៣៥។

ខ) គោលនយោបាយស្តីពីការអភិវឌ្ឍវិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា ឆ្នាំ២០១៥-២០២៥

គោលនយោបាយស្តីពីការអភិវឌ្ឍវិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា (Cambodia Industrial Development Policy) ឆ្នាំ២០១៥-២០២៥ ត្រូវបានអនុម័តដោយគណៈរដ្ឋមន្ត្រីនៅក្នុងឆ្នាំ២០១៥។ ក្នុងចំណោមវិសាលភាពទាំង ៦ វិសាលភាពខាងក្រោមមានទាក់ទិនទៅនឹងការអភិវឌ្ឍវិស័យឧស្សាហកម្មនៅក្នុងខេត្តសៀមរាប៖

- ការចាប់ផ្តើមឡើងវិញនូវការអភិវឌ្ឍវិស័យឧស្សាហកម្ម និងផលិតផលសិប្បកម្មដើម្បីគាំទ្រដល់វិស័យទេសចរណ៍
- ការគាំទ្រដល់សហគ្រាសអាជីវកម្មដែលមានការលើកកម្ពស់ដល់បេតិកភណ្ឌវប្បធម៌
- ការគាំទ្រដល់សហគ្រាសអាជីវកម្មដែលផ្តោតទៅលើវិស័យអប់រំ និងបច្ចេកវិទ្យាទំនើប

គោលនយោបាយនេះ ផ្តោតសំខាន់លើការជួយគាំទ្រលើវិស័យនានា ដូចជាវិស័យកសិកម្ម វិស័យទេសចរណ៍ និងវិស័យកាត់ដេរ ឲ្យមានលក្ខណៈជាឧស្សាហកម្មដែលបម្រើដល់ខ្សែសង្វាក់ផលិតកម្មទីផ្សារសាកល។

ឧស្សាហកម្មដែលគាំទ្រដល់វិស័យទេសចរណ៍ អប់រំ និងបច្ចេកវិទ្យាក៏ត្រូវបានគេផ្តល់អាទិភាពនៅក្នុងគោលនយោបាយនេះផងដែរ។ លើសពីនេះទៅទៀត ប្រព័ន្ធទំនាក់ទំនងរវាងភាគីពាក់ព័ន្ធ (រាប់បញ្ចូលទាំងវិស័យឯកជន) ក៏មានក្នុងគោលនយោបាយនេះផងដែរ មានន័យថា ប្រព័ន្ធមួយនេះនឹងត្រូវយកមកប្រើក្នុងការដាក់ស្នើឡើងក្នុងរចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុងឆ្លាតសៀមរាប។

គ) កម្មវិធីវិនិយោគសាធារណៈ ៣ ឆ្នាំរំកិល ឆ្នាំ២០២០-២០២២

ផែនការសកម្មភាពនៅក្នុងកម្មវិធីវិនិយោគសាធារណៈ ៣ ឆ្នាំរំកិល (PIP) ឆ្នាំ២០២០-២០២២ ត្រូវបានអនុម័តដោយ គណៈរដ្ឋមន្ត្រីនៅក្នុងឆ្នាំ២០១៩។ នៅក្នុងកម្មវិធីនេះ សកម្មភាពទាំងឡាយដែលទាក់ទិនទៅនឹងការអភិរក្ស (បូជនីយស្ថានខាងក្រៅឧទ្យានអង្គរ) ការគ្រប់គ្រងទឹក (ការផ្គត់ផ្គង់ និងធនធានទឹក) និងទាក់ទិននឹងការដឹកជញ្ជូន (អយស្ទ័យយាន អាកាសយានដ្ឋានថ្មី) ត្រូវបានផ្តល់អាទិភាព និងមានការគាំទ្រ។

ឃ) ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីក្រុងសៀមរាប ឆ្នាំ២០៣៥

ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីក្រុងសៀមរាបឆ្នាំ២០៣៥ ត្រូវបានព្រាង ប៉ុន្តែមិនទាន់អនុម័តនៅឡើយ។ ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីរួមមានចក្ខុវិស័យ កម្មវត្ថុ គោលដៅ យុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ និងអភិរក្សន៍ ប្រភពហិរញ្ញវត្ថុ និងយុទ្ធសាស្ត្រតាមវិស័យ (តារាង ២.២)។

តារាង ២.២៖ ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីក្រុងសៀមរាប ឆ្នាំ២០៣៥

ចក្ខុវិស័យ	"ក្រុងសៀមរាបក្នុងប៉ូលបេតិកភណ្ឌ វប្បធម៌ ប្រវត្តិសាស្ត្រ និងទេសចរណ៍ពិភពលោក" តាមរយៈ៖ • ការលើកកម្ពស់ការការពារ និងការអភិរក្សបេតិកភណ្ឌ វប្បធម៌ ប្រវត្តិសាស្ត្រ និងធម្មជាតិ • ការធ្វើពិពិធកម្មធុរកិច្ច សេវាកម្ម និងផលិតផលទេសចរណ៍ប្រកបដោយគុណភាពដែលធ្វើឲ្យភ្ញៀវទេសចរមានអារម្មណ៍កោតសរសើរប្រវត្តិសាស្ត្រ វប្បធម៌ខ្មែរ និងធម្មជាតិ • ការប្រែក្លាយទៅជាទីក្រុងបេតិកភណ្ឌអន្តរជាតិដែលមានបរិស្ថានល្អ ជាមួយនឹងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងសេវាកម្មទីក្រុងជាច្រើន
កម្មវត្ថុ	ដើម្បីធានាបាននូវការគ្រប់គ្រង និងអភិបាលកិច្ចក្រុងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពតាមរយៈ ការអភិវឌ្ឍន៍ និងការអភិរក្សប្រកបដោយគុណភាព តុល្យភាព សមភាព និងនិរន្តរភាព
យុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ និងអភិរក្ស	• យុទ្ធសាស្ត្រការរៀបចំដែនដី ការប្រើប្រាស់ដី និងនគរូបនីយកម្មប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងចីរភាព • យុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍វិស័យទេសចរណ៍ខេត្តសៀមរាប • យុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ បច្ចេកទេស និងសេវាកម្ម • យុទ្ធសាស្ត្រសម្រាប់ការលើកកម្ពស់ការអភិវឌ្ឍកសិកម្ម និងផលិតកម្មក្នុងមូលដ្ឋាន • យុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍សង្គម • យុទ្ធសាស្ត្រការពារធនធានបរិស្ថាន និងធម្មជាតិ • យុទ្ធសាស្ត្របង្ការគ្រោះមហន្តរាយ • យុទ្ធសាស្ត្រសម្រាប់ការពង្រឹងការគ្រប់គ្រងក្នុងមូលដ្ឋាន និងការគ្រប់គ្រងហិរញ្ញវត្ថុ
ហិរញ្ញវត្ថុ	• ថវិកាជាតិ • ថវិកាអភិវឌ្ឍ និងការវិនិយោគពីវិស័យឯកជន • ថវិកាវិនិយោគរវាងរដ្ឋ និងឯកជន • ថវិកាដែលផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានតាមរយៈកិច្ចសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិ • ថវិកាដែលបានពីវិភាគទានដោយប្រជាពលរដ្ឋ សហគមន៍ និងសប្បុរសជន

ប្រភព៖ ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីក្រុងសៀមរាប ឆ្នាំ ២០៣៥

ខ) ផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ខេត្តសៀមរាប ឆ្នាំ២០២១-២០៣៥

ផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ខេត្តសៀមរាប ឆ្នាំ២០២១-២០៣៥ ត្រូវបានអនុម័តឲ្យប្រើប្រាស់ជាផ្លូវការកាលពីថ្ងៃទី ៣០ ខែមីនា ឆ្នាំ២០២១។ ជាក់ស្តែងផែនការមេមួយនេះ ត្រូវបានព្រាងអនុម័តកាលពីឆ្នាំ២០២០ មកម្លេះ ប៉ុន្តែមានការរាំងស្ទះដោយការរីករាលដាលដោយជំងឺកូវីដ-១៩។ ខាងក្រោម ជាខ្លឹមសារសំខាន់ៗក្នុងផែនការមេមួយនេះ។

តារាង ២.៣៖ ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីក្រុងសៀមរាប ឆ្នាំ២០៣៥

ព្រាងដោយ	ក្រសួងទេសចរណ៍
អនុម័តដោយ	សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន (នាយករដ្ឋមន្ត្រីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា)
គោលដៅ	ដើម្បីប្រែក្លាយខេត្តទៅជាគោលដៅទេសចរណ៍ដ៏សំខាន់ និងទាក់ទាញក្នុងតំបន់ និងពិភពលោក ដោយផ្អែកលើមូលដ្ឋាននៃបេតិកភណ្ឌ វប្បធម៌ ប្រវត្តិសាស្ត្រ សាសនា និងប្រទេសកម្ពុជា។ ដើម្បីជានាបាននូវនិរន្តរភាព និងបរិយាប័ន្នក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ ខេត្តសៀមរាបក៏ដូចជាការគិតគូរពី "ស្អាត បៃតង និងឆ្លាត" ក្នុងស្ថានភាពទំនើបកម្មក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ននេះ និងផ្លូវឆ្ពោះទៅរកការកសាងសេដ្ឋកិច្ចឌីជីថល
ទិសដៅសម្រេចបាន	• អភិវឌ្ឍន៍តំបន់ទេសចរណ៍អាទិភាពក្នុងខេត្តសៀមរាប • អភិវឌ្ឍផលិតផលទេសចរណ៍ថ្មីៗ • ផ្សព្វផ្សាយទេសចរណ៍ និងទាក់ទាញភ្ញៀវទេសចរ • ការពង្រឹងគុណភាព និងនិរន្តរភាពនៃការអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ក្នុងខេត្តសៀមរាប • គ្រប់គ្រងបរិស្ថានខេត្តសៀមរាប • អភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងការលើកកម្ពស់ការតភ្ជាប់ ដើម្បីគាំទ្រដល់វិស័យទេសចរណ៍ក្នុងខេត្តសៀមរាប • ពង្រឹងអភិបាលកិច្ចសម្រាប់គាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ខេត្តសៀមរាប ដោយផ្អែកលើវិធីសាស្ត្រចូលរួម
ផែនការឆ្នាំ	រយៈពេលខ្លី (២០២១ – ២០២៣), រយៈពេលមធ្យម (២០២៣ – ២០៣០), និងរយៈពេលវែង (២០៣០ – ២០៣៥)

ប្រភព៖ ផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ខេត្តសៀមរាប ឆ្នាំ២០២១-២០៣៥

២.១.២ គម្រោងរបស់ម្ចាស់ជំនួយ

ក) រដ្ឋាភិបាលប្រទេសជប៉ុន

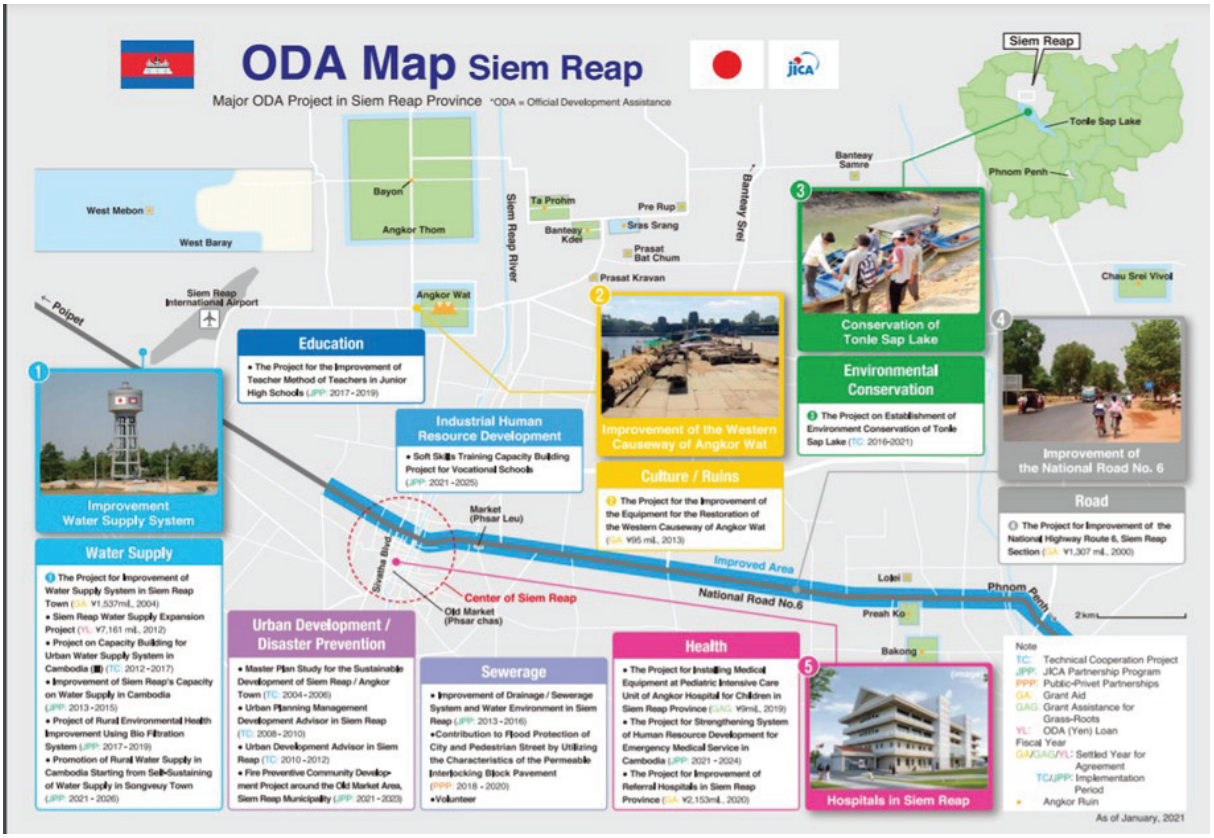
១) ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន – JICA

ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន JICA បានអនុវត្តគម្រោងផ្សេងៗជាលក្ខណៈ Official Development Assitance នៅក្នុងខេត្តសៀមរាបរួមមាន ការអភិរក្សបេតិកភណ្ឌ និងជីវសាស្ត្រ ការផ្គត់ផ្គង់ទឹក វិស័យកសិកម្ម និងវិស័យផ្សេងៗទៀត។

- ការផ្គត់ផ្គង់ទឹក៖ *ក)* គម្រោងសម្រាប់កែលំអប្រព័ន្ធផ្គត់ផ្គង់ទឹកនៅខេត្តសៀមរាប (ក្រោមជំនួយឥតសំណង, ឆ្នាំ២០០៤) *ខ)* គម្រោងនៃការពង្រីកការផ្គត់ផ្គង់ទឹកនៅខេត្តសៀមរាប (កម្ចី, ឆ្នាំ២០១២) *គ)* គម្រោងការ

កសាងសមត្ថភាពក្នុងការគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធផ្គត់ផ្គង់ទឹកនៅកម្ពុជា (ដំណាក់កាលទី៣, កិច្ចសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេសឆ្នាំ ២០១២-២០១៧)

- ប្រព័ន្ធលូ៖ *ក)* ការកែលំអប្រព័ន្ធលូបង្ហូរទឹក និងបរិស្ថានទឹកក្នុងក្រុងសៀមរាប (ក្រោមជំនួយឥតសំណង, ឆ្នាំ ២០១៣-២០១៥) *ខ)* ការសិក្សាផ្សៀងផ្គត់ជាមួយវិស័យឯកជន និងការផ្សព្វផ្សាយបច្ចេកវិទ្យាជប៉ុនក្នុងការចូលរួមការពារទឹកជំនន់ក្នុងទីក្រុង (ឆ្នាំ២០១៨-២០២០)
- ការអភិវឌ្ឍទីក្រុង/ការការពារពីគ្រោះមហន្តរាយ៖ *ក)* ការសិក្សាផែនការមេសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយចីរភាពក្នុងក្រុងសៀមរាប (ឆ្នាំ២០០៤-២០០៦) *ខ)* ការផ្តល់ទីប្រឹក្សាក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងសៀមរាប (ឆ្នាំ ២០០៨-២០១០) *គ)* គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍សហគមន៍ការពារអគ្គិភ័យនៅតំបន់ផ្សារចាស់ (ឆ្នាំ២០២១-២០២៣)
- ផ្លូវ៖ គម្រោងកែលំអផ្លូវជាតិលេខ ៦ (ឆ្នាំ២០០០)
- ការអភិរក្សបរិស្ថាន៖ គម្រោងស្តីពីការបង្កើតវេទិកាអភិរក្សបរិស្ថានបឹងទន្លេសាប (ភាពជាដៃគូស្រាវជ្រាវវិទ្យាសាស្ត្រនិងបច្ចេកវិទ្យាសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយចីរភាព (ឆ្នាំ ២០១៦-២០២១)
- វប្បធម៌៖ គម្រោងកែលំអឧបករណ៍ក្នុងការស្តារឡើងវិញនូវផ្លូវខាងលិចនៃប្រាសាទអង្គរវត្ត (ឆ្នាំ២០១៣)



ប្រភព៖ JICA

រូបភាព២.២៖ គម្រោងធំៗ របស់រដ្ឋាភិបាលជប៉ុនក្នុងខេត្តសៀមរាប

២) ក្រសួងដែនដី ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដឹកជញ្ជូន និងទេសចរណ៍ (MLIT)

ការអភិវឌ្ឍនគរូបនីយកម្មកម្ពុជា-ជប៉ុន / វេទិកាអភិវឌ្ឍន៍អចលនទ្រព្យ

យោងតាមអនុស្សរណៈនៃការយោគយល់"ការអភិវឌ្ឍនគរូបនីយកម្មកម្ពុជា-ជប៉ុន / វេទិកាអភិវឌ្ឍន៍អចលនទ្រព្យ"រវាងក្រសួងដែនដី ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដឹកជញ្ជូន និងទេសចរណ៍ របស់ប្រទេសជប៉ុន និងក្រសួងដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ របស់ប្រទេសកម្ពុជាដែលបានចុះកាលពីខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០១៩ ប្រទេសទាំងពីបានផ្តោតទៅលើវិកាសវិនិយោគក្នុងវិស័យជាច្រើនទាក់ទងនឹងការអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុង ដូចជាទីក្រុងឆ្លាត ការអភិវឌ្ឍលំនៅដ្ឋាន និងប្រព័ន្ធលូ។

ក្នុងន័យនេះ ការគាំទ្រ និងការសហការក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងឆ្លាតសៀមរាបដោយប្រទេសជប៉ុន ត្រូវបានអនុវត្តដោយមានការចូលរួមពីក្រុមហ៊ុនឯកជនជប៉ុន ការប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាឆ្លាត និងការអភិវឌ្ឍន៍ធនធានមនុស្ស។

កម្មវិធី Smart JAMP

ក្នុងការប្រជុំ JAPAN-ASCN High-Level កាលពីខែធ្នូ ឆ្នាំ២០២០ ក្រសួង MLIT បានប្រកាសឲ្យសមាជិកទីក្រុងឆ្លាតក្នុងប្រទេសអាស៊ានទាំងអស់ធ្វើការដាក់ពាក្យក្នុងកម្មវិធី Smart JAMP។ កម្មវិធីមួយនេះ បានបង្កើតដើម្បីជួយគាំទ្រក្នុងការអភិវឌ្ឍទីក្រុងឆ្លាត ហើយអាជ្ញាធរខេត្តសៀមរាប បានធ្វើការដាក់ពាក្យកាលពីខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២១ ក្នុងគោលបំណងធ្វើការសិក្សាបឋមលើគម្រោងចំនួន ៨ដែលមានដូចជា៖

- ការប្រមូល និងវិភាគទិន្នន័យ
- ការដាក់ប្រើប្រាស់កាមេរ៉ា CCTV
- ការបង្កើតកន្លែងចតយានយន្ត
- ការដំឡើងភ្លើងសញ្ញាចរាចរឆ្លាត
- ការដាក់ប្រើប្រាស់ QR-Code
- សេវាកម្មជួលកង់
- ការគ្រប់គ្រងទីលានសំរាម និងប្រព័ន្ធប្រមូលសំរាមតាម IoT

ជាមួយនឹងការដាក់ស្នើមួយនេះ ក្រសួង MLIT បានសម្រេចធ្វើការសិក្សាបឋមលើគម្រោងអភិវឌ្ឍទីក្រុងឆ្លាតសៀមរាបដែលចាប់ផ្តើមពីខែកក្កដា ឆ្នាំ២០២១ និងបញ្ចប់ក្នុងខែមិនា ឆ្នាំ២០២២។ គម្រោងចំនួន ២ ត្រូវបានជ្រើសរើសក្នុងការសិក្សាបឋម ដូចជាគម្រោងការប្រមូល និងវិភាគទិន្នន័យ និងគម្រោង ការដាក់ប្រើប្រាស់កាមេរ៉ា CCTV។ ចំណែកគម្រោង ៦ ផ្សេងទៀតត្រូវធ្វើការសិក្សាក្នុងការរៀបចំដាក់ចេញជាគម្រោងសិក្សា។

៣) ស្ថាប័នផ្សេងទៀតនៃប្រទេសជប៉ុន

គម្រោង គម្រោងអភិវឌ្ឍសហគមន៍ឆ្លាតនៅឧទ្យានអង្គរ (ដោយក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងឧស្សាហកម្មនៃប្រទេសជប៉ុន ឆ្នាំ ២០១២) បានអនុវត្តក្នុងគោលបំណងដើម្បីការពារបរិស្ថាន និងការអភិវឌ្ឍនគរូបនីយកម្មក្នុងតំបន់អង្គរ។ ជាមួយគ្នានេះផងដែរ គម្រោងឈ្មោះ ឧទ្យានវប្បធម៌និងបេតិកភណ្ឌក្នុងតំបន់មេគង្គ បានដាក់ចេញនូវគម្រោងមួយចំនួនដូចជា ការប្រើយានយន្ត Eco ថាមពលឆ្លាត ការផ្គត់ផ្គង់ទឹក និងប្រព័ន្ធលូ និងការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង។

គម្រោងការអភិវឌ្ឍទីក្រុងប្រកបដោយចីរភាព (ដោយក្រសួងបរិស្ថាននៃប្រទេសជប៉ុន ឆ្នាំ២០១៤) បានធ្វើឡើងក្នុងគោលបំណងដើម្បីលើកស្ទួយការប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាដែលកាត់បន្ថយការបញ្ចេញឧស្ម័នពុល។

អង្គការពាណិជ្ជកម្មក្រៅប្រទេសជប៉ុន ដែលហៅកាត់ថា JETRO កំពុងអនុវត្តគម្រោង Asia DX Promotion in Japan-ASEAN ក្នុងគោលបំណងឲ្យមានការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធឌីជីថលដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាក្នុងទីក្រុង បណ្តាលប្រទេសអាស៊ាន ដោយមានការចូលរួមសហការពីក្រុមហ៊ុនឯកជនជប៉ុន និងក្រុមហ៊ុនឯកជនក្នុងស្រុក។ យោងទៅតាមការដាក់ដេញថ្លៃគម្រោងលើកទី ១ កាលពីឆ្នាំ២០២០ គម្រោង "Development and Demonstration of a MaaS Digital Platform for Tourism in Angkor" នឹងអនុវត្តដោយក្រុមហ៊ុន Toyota Tsusho។ ការដាក់ដោយប្រើប្រាស់ជាលើកដំបូងក្នុងខេត្តសៀមរាប ត្រូវបានគេរំពឹងនៅក្នុងខែមករា ឆ្នាំ២០២២។ ចំពោះ គម្រោង "Introduction of COVID-19-FREE Digital Assessment Tool for the tourism industry in Bagan, Myanmar" ដោយក្រុមហ៊ុន Nippon Koei នឹងត្រូវប្តូរទិសដៅអនុវត្ត ក្នុងខេត្តសៀមរាប ដោយសារមូលហេតុនយោបាយក្នុងប្រទេសភូមា។ ការសោកល្បងគម្រោងនេះ ក៏នឹងត្រូវចាប់ផ្តើមក្នុងខែមករា ឆ្នាំ២០២២ នេះផងដែរ។

ខ) ម្ចាស់ជំនួយផ្សេងទៀត

ម្ចាស់ជំនួយផ្សេងទៀត រួមមានធនាគារពិភពលោក (World Bank) ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី (ADB) ទីភ្នាក់ងារអភិវឌ្ឍន៍បារាំង (ADF) និងស្ថាប័នមួយចំនួនទៀតបានជួយអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដូចជាផ្លូវថ្នល់ ប្រព័ន្ធទឹក/លូ ទេសចរណ៍ និងការអភិរក្សតំបន់អង្គរ ក្នុងខេត្តសៀមរាប។ ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិកូរ៉េ (KOICA) និង Global Green Growth Institute ក៏បានអនុវត្តគម្រោងមួយចំនួនផងដែរ។ គម្រោងដែលអនុវត្តដោយស្ថាប័នខាងលើ ត្រូវបានគេសង្កេតឃើញថាមិនមានពាក់ព័ន្ធនឹងគម្រោងទីក្រុងឆ្លាតនោះទេ ក៏ប៉ុន្តែគម្រោងទាំងនោះ អាចមានពាក់ព័ន្ធនឹងការធ្វើអាជីវកម្មឆ្លាតវៃ ដូចជាការគ្រប់គ្រងសំរាម ការដាក់ឲ្យប្រើប្រាស់រថយន្តអគ្គិសនី ។ល។

២.១.៣ សកម្មភាពទាក់ទងនឹងទីក្រុងឆ្លាត

ក) ASEAN Smart City Network (ASCN)

ក្នុងកិច្ចប្រជុំកំពូលអាស៊ានលើកទី៣២ នៅថ្ងៃទី២៨ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១៨ ថ្នាក់ដឹកនាំអាស៊ានបានបង្កើតបណ្តាញទីក្រុងឆ្លាតអាស៊ានដែលហៅកាត់ថា ASCN។ ASCN គឺជាវេទិកាសហការមួយដែលទីក្រុងមកពីប្រទេសសមាជិកអាស៊ានទាំង ១០ ធ្វើការដើម្បីឆ្ពោះទៅរកគោលដៅរួមនៃការអភិវឌ្ឍទីក្រុងឆ្លាត និងប្រកបដោយចីរភាព។ ទីក្រុងសាកល្បងចំនួន ២៦ ត្រូវបានជ្រើសរើស ក្នុងនោះប្រទេសកម្ពុជាមានទីក្រុងភ្នំពេញ ទីក្រុងបាត់ដំបង និងទីក្រុងសៀមរាប។

ខ សកម្មភាពទីក្រុងឆ្លាតសៀមរាបដែលមានលិយាយភ្ជុច ASCN

ទីក្រុងសៀមរាបដែលជាទីក្រុងសាកល្បងរបស់ ASCN មានគម្រោងមួយចំនួនដែលមានបកស្រាយក្នុងតារាង ២.៤។

តារាង ២.៤៖ គម្រោងទាក់ទងនឹងទីក្រុងឆ្លាតសៀមរាប

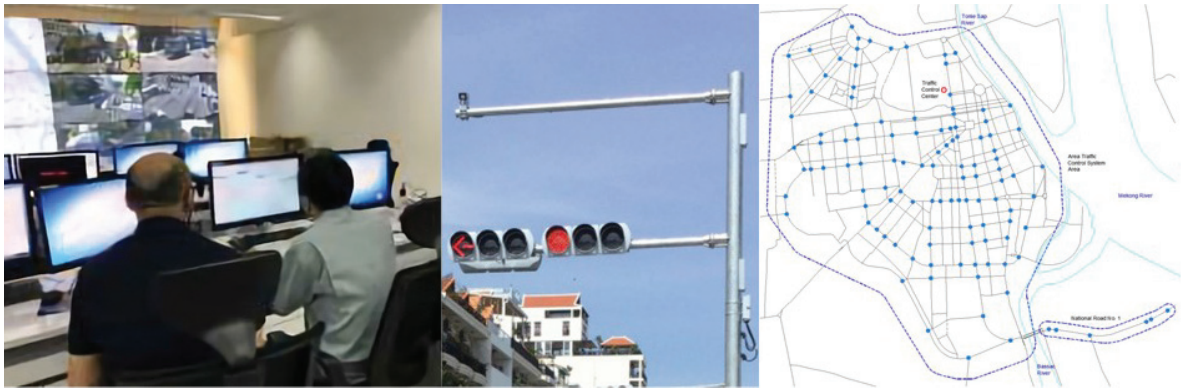
ចក្ខុវិស័យ	កែលម្អទីក្រុងសៀមរាបឲ្យកាន់តែប្រសើរ ប្លែក និងឲ្យក្លាយជាទីគោលដៅទេសចរណ៍ដែលមានលក្ខណៈប្រវត្តិសាស្ត្រ និងធម្មជាតិ
ចំនុចសំខាន់ៗ	• ពលរដ្ឋ និងសង្គម *ទាក់ទងនឹងវប្បធម៌ មរតក និងទេសចរណ៍ (មជ្ឈមណ្ឌលទេសចរណ៍ និងកែលម្អសេវាកម្ម)* • សន្តិសុខសុវត្ថិភាព *សុវត្ថិភាព (CCTV, Sensor សម្រាប់ផ្លូវចរាចរណ៍, Sensor សម្រាប់ផ្លូវថ្មើរជើង)* • គុណភាពបរិស្ថាន *បរិស្ថានស្អាត និងការគ្រប់គ្រងធនធាន (ការប្រមូលសំរាម និងការចោលសំរាមតាមផ្ទះ និងទីសាធារណៈ Sensor សំរាប់វាស់កំពស់ទឹក និងការយល់ដឹង និងការបណ្តុះបណ្តាលចំនេះដឹងអំពីបរិស្ថាន ។ល។)*
គោលដៅយុទ្ធសាស្ត្រ	• អភិវឌ្ឍមជ្ឈមណ្ឌលប្រព័ន្ធប្រមូល និងគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ លើការគ្រប់គ្រងសំរាមជាមួយលូរបង្ហូរទឹក ផ្លូវសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើង ចរាចរណ៍តាមផ្លូវ និងទិន្នន័យនៃវិស័យសន្តិសុខ ឲ្យបានមុនឆ្នាំ ២០២៥ • អភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធចោលសំរាមបែបឆ្លាតវៃ ឲ្យបានមុនឆ្នាំ២០២១ • ដាក់ប្រព័ន្ធកាមេរ៉ា CCTV នៅកន្លែងទេសចរណ៍ និងផ្លូវចរាចរណ៍ដែលមមារញឹកឲ្យបានមុនឆ្នាំ២០២១ • តំឡើងប្រព័ន្ធទឹកជំនន់ ដោយប្រើ Sensor ឲ្យបានមុនឆ្នាំ២០២១
គម្រោង	• ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងវិស័យទេសចរណ៍បែបឆ្លាតវៃ *ចក្ខុវិស័យរបស់ខេត្តសៀមរាប គឺដើម្បីក្លាយជាទីក្រុងដែលឆ្លាត ស្អាត មានសុវត្ថិភាព និងមានភាពរស់រវើក សម្រាប់ប្រជាជនមូលដ្ឋាន និងអ្នកទេសចរ តាមរយៈការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធពង្រឹងសន្តិសុខដូចជាការប្រើកាមេរ៉ា CCTV និង Sensors សម្រាប់សម្រួលចរាចរណ៍។* • ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងកាកសំណល់រឹង និងរាវ *គម្រោងនេះ គឺដើម្បីអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធក្នុងការគ្រប់គ្រងកាកសំណល់រឹង និងរាវឲ្យមានប្រសិទ្ធភាព និងធានាបាននូវគុណភាព ដោយការប្រើទិន្នន័យដែលប្រមូលបានពីប្រព័ន្ធបច្ចេកវិទ្យា ដើម្បីធ្វើការកែលម្អ និងធ្វើផែនការ។*
ស្ថានភាពនៃវិឌ្ឍនភាព	• ជួលក្រុមហ៊ុនឯកជនដើម្បីធ្វើការប្រមូលសំរាមពីផ្ទះរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ និងទីសាធារណៈ ហើយដឹកបញ្ជូនទៅទីលានចាក់សំរាម • លើកកម្ពស់ទីក្រុងស្អាត និងជម្រុញការយល់ដឹងរបស់អ្នកចូលរួម • ដាក់កម្លាំងកងក្នុងការរក្សាសុវត្ថិភាព និងសណ្តាប់ធ្នាប់សាធារណៈ • សង់កន្លែងកែច្នៃសំរាម និងបន្សុទ្ធទឹកស្អុយ • ប៉ុន្តែគេសង្កេតឃើញថា នៅមានខ្វះថវិកានៃបទបច្ចេកទេស និងអ្នកជំនាញ ។ល។

ប្រភព៖ រដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប

ឃ) សកម្មភាពនីក្រុងឆ្លាតក្នុងប្រទេសកម្ពុជា

១) គម្រោងអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍នៅរាជធានីភ្នំពេញ (ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍បែបឆ្លាត)

គម្រោងអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍នៅរាជធានីភ្នំពេញ បានតម្លើងស៊ីញ៉ាល់ចរាចរណ៍ចំនួន ១០០នៅផ្លូវប្រសព្វ (ក្នុងនោះមានការផ្លាស់ផ្តូរស៊ីញ៉ាល់ចរាចរណ៍ចាស់ចំនួន ៦៤ ក្នុងចំណោម ៦៩) និងមជ្ឈមណ្ឌលត្រួតពិនិត្យចរាចរណ៍មួយ ដូចដែលមានបង្ហាញក្នុងរូបភាព ២.៣។ គម្រោងមួយនេះក៏បានបណ្តុះបណ្តាលប៉ូលីស ក៏ដូចជារៀបចំសិក្ខាសាលាជូនប្រជាពលរដ្ឋអំពីច្បាប់ចរាចរណ៍ ក្នុងគោលបំណងដើម្បីកាត់បន្ថយការកកស្ទះ និងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍នៅក្នុងទីក្រុង។

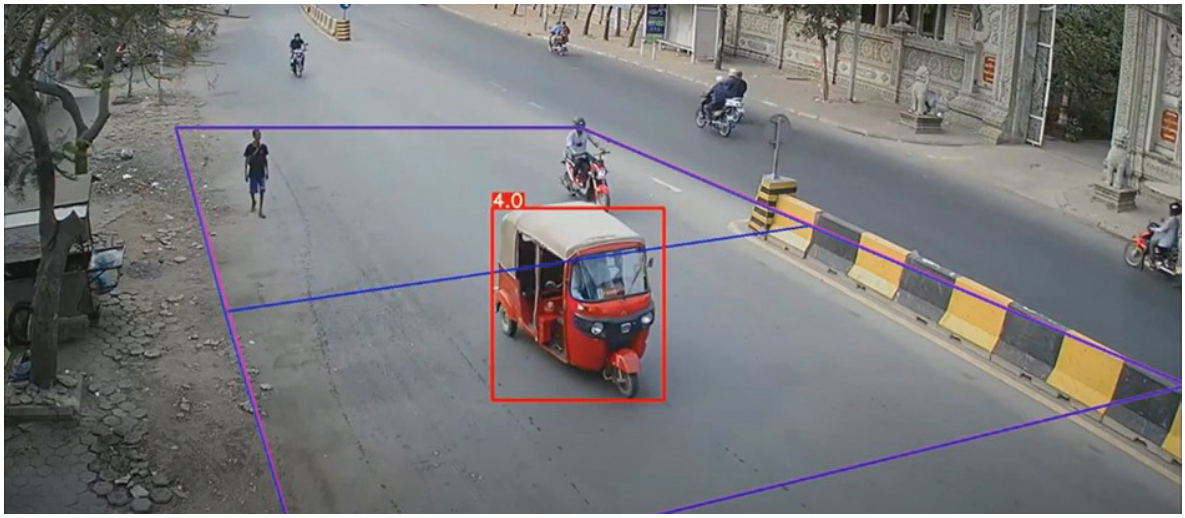


ប្រភព៖ JICA

រូបភាព ២.៣៖ លទ្ធផល និងផែនទីនៃគម្រោងអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍នៅរាជធានីភ្នំពេញ

៣) SMMR (Machine-Learning Traffic Analysis)

ក្រោមគម្រោង "Sustainable Design of Urban Mobility in Middle-Sized Metropolitan Regions (SMMR)" ដែលឧបត្ថម្ភថវិកាដោយរដ្ឋាភិបាលអាឡឺម៉ង់ដែលហៅកាត់ថា GIZ កាមេរ៉ា CCTV ដែលដំណើរការដោយពន្លឺថ្ងៃចំនួនពីរបានដាក់តម្លើងនៅតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ២ (ចន្លោះក្បាលថ្នល់ និងតាខ្មៅ) ជាមួយការសហការរបស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ។ កាមេរ៉ាទាំងពីរ បានចាប់យករូបភាពចរាចរណ៍តាមផ្លូវ ដើម្បីធ្វើជាទិន្នន័យក្នុងការដាក់ជាម៉ូដែលមួយសម្រាប់ប្រើដែលធានាបាននូវភាពជាក់លាក់ក្នុងការវិភាគចរាចរណ៍តាមដងផ្លូវដោយប្រព័ន្ធបច្ចេកវិទ្យា។



ប្រភព៖ SMMR

រូបភាព ២.៤៖ រូបភាព ដែលថតបានពីកាមេរ៉ា (Machine-Learning Traffic Analysis)

៣) ក្រុមហ៊ុន Sonatra Carling (ចំណតរថយន្តឆ្លាត)

ក្រុមហ៊ុន Sonatra Carling បានធ្វើការវិនិយោគលើចំណតរថយន្តឆ្លាតនៅទីក្រុងភ្នំពេញនៅតាំងពីឆ្នាំ២០១៥មកម្លេះ។ ប៉ុន្តែសាលារាជធានីភ្នំពេញ បានធ្វើការផ្អាកដំណើរការរបស់ក្រុមហ៊ុនមួយនេះម្តុំវត្តភ្នំនៅក្នុងឆ្នាំ២០១៨ ដោយមាន ការតវ៉ាពីប្រជាពលរដ្ឋ។

ប្រភព៖ ក្រុមហ៊ុនសូណាត្រាគ្រុប

រូបភាព ២.៥៖ ចំណតរថយន្តឆ្លាត

៤) បាគង (Blockchain based Digital Currency)

បាគង ដោយមានការសហការរវាងក្រុមហ៊ុន Soramitsu និង NBC គឺជាប្រព័ន្ធនៃការទូទាត់ប្រាក់តាមរយៈទូរស័ព្ទ និងកម្មវិធីធនាគារ។ បាគងបានកំណត់ឡើងវិញនូវការទូទាត់ប្រាក់តាមរយៈទូរសព្ទ័ និងសេវាធនាគារ តាមរយៈការរួមបញ្ចូលគ្នានូវ e-wallets, ការទូទាត់ប្រាក់តាមទូរស័ព្ទ, សេវាធនាគារតាមរយៈអ៊ីនធឺណិត និងកម្មវិធីហិរញ្ញវត្ថុជាច្រើន។ កម្មវិធីមួយនេះបានដាក់ចេញឲ្យប្រើប្រាស់នៅថ្ងៃទី២៨ ខែតុលា ឆ្នាំ២០២០។

២.៣ ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃស្ថាប័នរដ្ឋបាល

២.៣.១ ស្ថាប័នទាន

ក) រាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

១) ក្រសួង និងទីភ្នាក់ងារ

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា គឺជាអ្នករៀបចំគោលនយោបាយ ផែនការជាតិ និងការបែងចែកថវិកាជាតិ។ ចំណែកក្រសួង និងមន្ទីរតាមបណ្តាលខេត្ត/ក្រុង ជាអនុវត្តផែនការរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលដែលបានកំណត់។ ប្រទេសកម្ពុជា មានក្រសួងចំនួន ២៥ និងទីភ្នាក់ងារចំនួន ២ ដែលនៅក្រោមទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី។ តារាង ២.៥ សង្ខេបពីទូន្មាទីសំខាន់ៗ របស់ក្រសួង និងទីភ្នាក់ងារដែលទាក់ទងនឹងការអនុវត្តគម្រោង។

តារាង ២.៥៖ បញ្ជីរាជរដ្ឋាភិបាលកណ្តាលនៃប្រទេសកម្ពុជា

ក្រសួងមហាផ្ទៃ	ក្រសួងមហាផ្ទៃ មានបេសកម្មដឹកនាំ គ្រប់គ្រងរដ្ឋបាលដែនដីគ្រប់ថ្នាក់ លើវិស័យនយោបាយរដ្ឋបាល គ្រប់គ្រងកងកម្លាំងនគរបាលជាតិលើវិស័យសន្តិសុខជាតិ សណ្តាប់ធ្នាប់សាធារណៈ និងសុវត្ថិភាពសង្គមក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។
ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ	ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុបំពេញមុខងារជាសេនាធិការឱ្យរាជរដ្ឋាភិបាល លើបេសកកម្មដឹកនាំ និងគ្រប់គ្រងលើវិស័យសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ក្នុងគោលដៅអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច និងលើកតម្កើងជីវភាពប្រជាជន ដោយឈរលើគោលការណ៍សេដ្ឋកិច្ចទីផ្សារ និងសមធម៌សង្គម។បេសកកម្មនេះ ត្រូវធ្វើឡើងតាមរយៈការរៀបចំ និងការអនុវត្តឱ្យបានត្រឹមត្រូវនូវគោលនយោបាយ ក្របខណ្ឌច្បាប់ និងបទបញ្ជាទាំងឡាយ ដែលទាក់ទងនឹងការគ្រប់គ្រងម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុសាធារណៈ ទ្រព្យសម្បត្តិរដ្ឋ កិច្ចការវិនិយោគ និងឧស្សាហកម្មហិរញ្ញវត្ថុ ព្រមទាំងច្បាប់ និងបទបញ្ជាពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀត។
ក្រសួងកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ	ក្រសួងកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទមានមុខងារក្នុងការរៀបចំនិងដាក់អោយដំណើរការ នយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យកសិកម្ម ក្នុងគោលបំណងកែលំអកំរិតជីវភាពរស់នៅរបស់ប្រជាជនរដ្ឋ ចូលរួមក្នុងការរៀបចំគោលនយោបាយកែទំរង់ និងប្រើប្រាស់ដីធ្លី តំរង់ទិស និងធ្វើផែនការ អភិវឌ្ឍន៍វិស័យសិកម្មគ្រប់ផ្នែក សំរបសំរួលតាមដាន និងវាយតំលៃ លើការអនុវត្តនយោបាយ និងសកម្មភាពអភិវឌ្ឍន៍កសិកម្ម។ល។
ក្រសួងបរិស្ថាន	ក្រសួងបរិស្ថានមានមុខងារក្នុងការអនុវត្តនយោបាយបរិស្ថានដោយផ្សារភ្ជាប់ទៅនឹងការអភិវឌ្ឍប្រទេសប្រកបដោយនិរន្តរភាព និងភាពស្ថិតស្ថេរព្រមទាំងរៀបចំសំណើរស្តីពីផែនការបរិស្ថានជាតិ និងផែនការបរិស្ថានតំបន់ដោយសហការជាមួយក្រសួងពាក់ព័ន្ធ រៀបចំ និងអនុវត្តបរិធានច្បាប់បរិស្ថាននានា ដើម្បីជំរុញ និងធានាអោយ

	មានការអភិវឌ្ឍប្រទេសប្រកបដោយនិរន្តរភាព និងភាពស្ថិតស្ថេរ អង្កេតពិនិត្យ និងផ្តល់យោបល់លើការវាយតំលៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានរបស់គម្រោង និងសកម្មភាពរបស់វិស័យឯកជន ឬសាធារណៈដែលស្នើឡើងមានស្រាប់ និងកំពុងដំណើរការ ព្រមទាំងរៀបចំសំណើស្តីពីបែបបទនៃកិច្ចដំណើរការរៀបចំ និងពិនិត្យឡើងវិញនូវការវាយតំលៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន។ល។
ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់	ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ មានបេសកកម្មក្នុងការដឹកនាំ និងគ្រប់គ្រងការងាររៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម សំណង់ សុរិយោដី និងភូមិសាស្ត្រនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា លើកលែងតែតំបន់ណា ឬសមត្ថកិច្ចណា ដែលរាជរដ្ឋាភិបាលប្រគល់ឲ្យស្ថាប័នមួយផ្សេងទៀត។
ក្រសួងប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍	ក្រសួងប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍មានមុខងារសហការជាមួយក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធដើម្បីរៀបចំអនុវត្ត និងតាមដានការអនុវត្តគោលនយោបាយ និងផែនការយុទ្ធសាស្ត្រជាតិ សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យប្រៃសណីយន៍ ទូរគមនាគមន៍ និងបច្ចេកវិទ្យាគមនាគមន៍ និងព័ត៌មាន រៀបចំគោលនយោបាយសម្របសម្រួល និងជំរុញការប្រកួតប្រជែងក្នុងការផ្តល់សេវាប្រៃសណីយ៍ ទូរគមនាគមន៍ និងបច្ចេកវិទ្យាគមនាគមន៍ និងព័ត៌មាន ក៏ដូចជារៀបចំគោលនយោបាយសម្រាប់ការប្រើប្រាស់កាតព្វសេវាសកលលើវិស័យប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍ ព្រមទាំងការកាត់បន្ថយគម្លាតឌីជីថល ។ល។
ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន	ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនមានមុខងារ ក្នុងការរៀបចំ អនុវត្ត និងតាមដានការអនុវត្តគោលនយោបាយ និងផែនការយុទ្ធសាស្ត្រជាតិនៃបណ្តាញដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក ផ្លូវដែក ផ្លូវទឹក ផ្លូវសមុទ្រ កំពង់ផែ ឬតាមបណ្តាញផ្សេងៗទៀតដែលអនុញ្ញាតដោយរដ្ឋាភិបាល ក៏ដូចជាគ្រប់គ្រង ត្រួតពិនិត្យ តាមដាន សិក្សាស្រាវជ្រាវ គម្រោងប្លង់ និងវាយតម្លៃលើការងារសាងសង់ អភិវឌ្ឍ ជួសជុល និងថែទាំផ្លូវថ្នល់ ស្ពាន កំពង់ចម្លង ផ្លូវដែក ផ្លូវទន្លេ ផ្លូវសមុទ្រ កំពង់ផែ កស្តុភារកម្ម និងការងារផ្សេងទៀត ។ល។
ក្រសួងទេសចរណ៍	ក្រសួងទេសចរណ៍កម្ពុជាមានតួនាទីសំខាន់ក្នុងការគ្រប់គ្រងនិងអភិវឌ្ឍឧស្សាហកម្មទេសចរណ៍នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។ មុខងាររបស់ក្រសួងរួមមានការរៀបចំកម្មវិធីដោយអនុលោមតាមគោលនយោបាយជាតិ និងដើម្បីសម្របសម្រួលសកម្មភាពរបស់ទីភ្នាក់ងារផ្សេងៗរួមទាំងវិស័យឯកជនសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍ និងលើកកម្ពស់វិស័យទេសចរណ៍នៅក្នុងប្រទេស។ ក្រសួងទេសចរណ៍ក៏មានមុខងារបំពេញបន្ថែមកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលផងដែរវិភាគរកការវិនិយោគឯកជនពង្រឹងការ

	ខិតខំប្រឹងប្រែងផ្សព្វផ្សាយនិងទីផ្សារនិងក្នុងការផ្តល់ធនធានមនុស្សដែលទទួលបានការបណ្តុះបណ្តាល។
អាជ្ញាធរជាតិអប្សរា	បេសកកម្មចម្បងៗរបស់អាជ្ញាធរជាតិអប្សរា រួមមាន ធានាកិច្ចការពារ ការអភិរក្ស និងការលើកតម្លៃសម្បត្តិវប្បធម៌ធម្មជាតិនៅក្នុងតំបន់សៀមរាប-អង្គរ បង្កើត និងដឹកនាំការអភិវឌ្ឍទេសចរណ៍វប្បធម៌នៃតំបន់សៀមរាប-អង្គរ ដឹកនាំសកម្មភាពនៃការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយចីរភាព ដើម្បីចូលរួមក្នុងការអនុវត្តគោលនយោបាយកាត់បន្ថយភាពក្រីក្ររបស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា បង្កើតភាពជាដៃគូជាមួយអាជ្ញាធរខេត្ត និងអាជ្ញាធរដែនដី និងសហការជាមួយអង្គការ និងស្ថាប័នជាតិ និងអន្តរជាតិនានាដែលមានគោលដៅដូចគ្នានឹងការងាររបស់អាជ្ញាធរជាតិអប្សរា ហើយដែលកំពុងប្រតិបត្តិការនៅក្នុងតំបន់សៀមរាប-អង្គរ។

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

២) <u>មន្ទីរខេត្ត</u>

មន្ទីរនានារបស់ខេត្តមានតួនាទីអនុវត្តការៈកិច្ច របស់ខ្លួនក្នុងខេត្តដោយយោងទៅតាមព្រះរាជក្រឹត ដែលបានចែងឡើង។ ចំនួនបុគ្គលិកក្នុងមន្ទីរពាក់ព័ន្ធ (មន្ទីរប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍ មន្ទីរទេសចរណ៍ មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន មន្ទីរបរិស្ថាន និងស្នងការដ្ឋាននគរបាលខេត្តសៀមរាប) មានដូចខាងក្រោម៖

- មន្ទីរប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍៖ មន្ត្រី ១៤ រូប និងការិយាល័យ ៤ (ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ)
- មន្ទីរទេសចរណ៍៖ មន្ត្រី ៦៨ រូប និងការិយាល័យ ៧ (វិស័យទេសចរណ៍)
- មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន៖ មន្ត្រី ៥៨ រូប និងការិយាល័យ ១០ (វិស័យធ្វើដំណើរ និងដឹកជញ្ជូន)
- មន្ទីរបរិស្ថាន៖ មន្ត្រី ៣៨ រូប និងការិយាល័យ ៨ (វិស័យបរិស្ថាន)
- ស្នងការដ្ឋាននគរបាលខេត្ត៖ មន្ត្រី ១,០១១ រូប និងការិយាល័យ ២៤ (វិស័យសន្តិសុខ)

២) <u>គណៈកម្មាការសម្របសម្រួលទីក្រុងឆ្លាត</u>

អនុក្រឹត្យស្តីពី ការបង្កើតគណៈកម្មការសម្របសម្រួលទីក្រុងឆ្លាត ត្រូវបានអនុម័តដោយលោកនាយករដ្ឋមន្ត្រី កាលពីខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២១ ដោយមានរដ្ឋលេខាធិការក្រសួងមហាផ្ទៃ ជាប្រធាន និង រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ និងរដ្ឋលេខាធិការក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ ជាអនុប្រធាន។ សមាជិករបស់គណៈកម្មការមួយនេះ មានក្រសួងនានាដូចជា រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងបរិស្ថាន រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងឧស្សាហកម្ម វិទ្យាសាស្ត្របច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍ អនុរដ្ឋលេខាធិការក្រសួងមុខងារសាធារណៈ អគ្គនាយកនៃនាយកដ្ឋានអាស៊ានក្រោមក្រសួងការបរទេស និងសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិ អគ្គនាយកនៃអគ្គនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកក្រោមក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន អគ្គនាយកនៃអគ្គនាយកដ្ឋានបច្ចេកវិទ្យា ទូរគមនាគមន៍ និងព័ត៌មានក្រោមក្រសួងប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍ និងអគ្គនាយកនៃអគ្គនាយករដ្ឋបាលក្រោមក្រសួងមហាផ្ទៃ។

គណៈកម្មការនេះមានតួនាទី និងការទទួលខុសត្រូវ លើកយោបល់ជូនរាជរដ្ឋាភិបាលកក្នុងការកំណត់ទស្សនវិស័យ និងគោលនយោបាយជាតិអំពីទីក្រុងឆ្លាតសម្រាប់រយៈពេលមធ្យម និងរយៈពេលវែង និងមានភារកិច្ចដូចខាងក្រោម៖

- សិក្សាស្រាវជ្រាវបទពិសោធន៍របស់ប្រទេសនានានៅក្នុងតំបន់ និងសកលលោកដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការបង្កើត និងការអភិវឌ្ឍទីក្រុងឆ្លាត
- សិក្សាស្រាវជ្រាវកំណត់អំពីនិយមន័យ វិសាលភាព ទំហំ និងទស្សនទាននៃទីក្រុងឆ្លាតសម្រាប់បរិបទកម្ពុជា
- រៀបចំសេចក្តីព្រាងគោលនយោបាយ និងយុទ្ធសាស្ត្រនៃការរៀបចំទីក្រុងឆ្លាតសម្រាប់រយៈពេលមធ្យម និងរយៈពេលវែង
- សហការជាមួយក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ដើម្បីគាំទ្រដល់ការបង្កើតទីក្រុងឆ្លាតសម្រាប់រដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ
- ចូលរួមកិច្ចប្រជុំ សិក្ខាសាលា និងការបណ្តុះបណ្តាលផ្សេងៗពាក់ព័ន្ធនឹងការងារទីក្រុងឆ្លាត
- រៀបចំផែនការសកម្មភាព និងថវិកាប្រចាំឆ្នាំសម្រាប់ការសម្របសម្រួល និងគាំទ្រដល់ការបង្កើត និងការអភិវឌ្ឍទីក្រុងឆ្លាត
- រៀបចំវេទិកាពិគ្រោះយោបល់រវាងដៃគូក្នុងវិស័យឯកជន អង្គការជាតិ និងអន្តរជាតិ អង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាលជាមួយស្ថាប័ននានាដើម្បីកៀរគរការគាំទ្រ និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការលើការងាររៀបចំទីក្រុងឆ្លាត
- សម្របសម្រួល និងគាំទ្រការផ្សព្វផ្សាយ និងបញ្ជ្រាបគោលនយោបាយនានាពាក់ព័ន្ធនឹងការងារទីក្រុងឆ្លាតដល់រដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ
- រៀបចំរបាយការណ៍ ស្តីពីលទ្ធផលសម្រេចបាន និងវឌ្ឍនភាពការងារជូនប្រមុខរាជរដ្ឋាភិបាល។

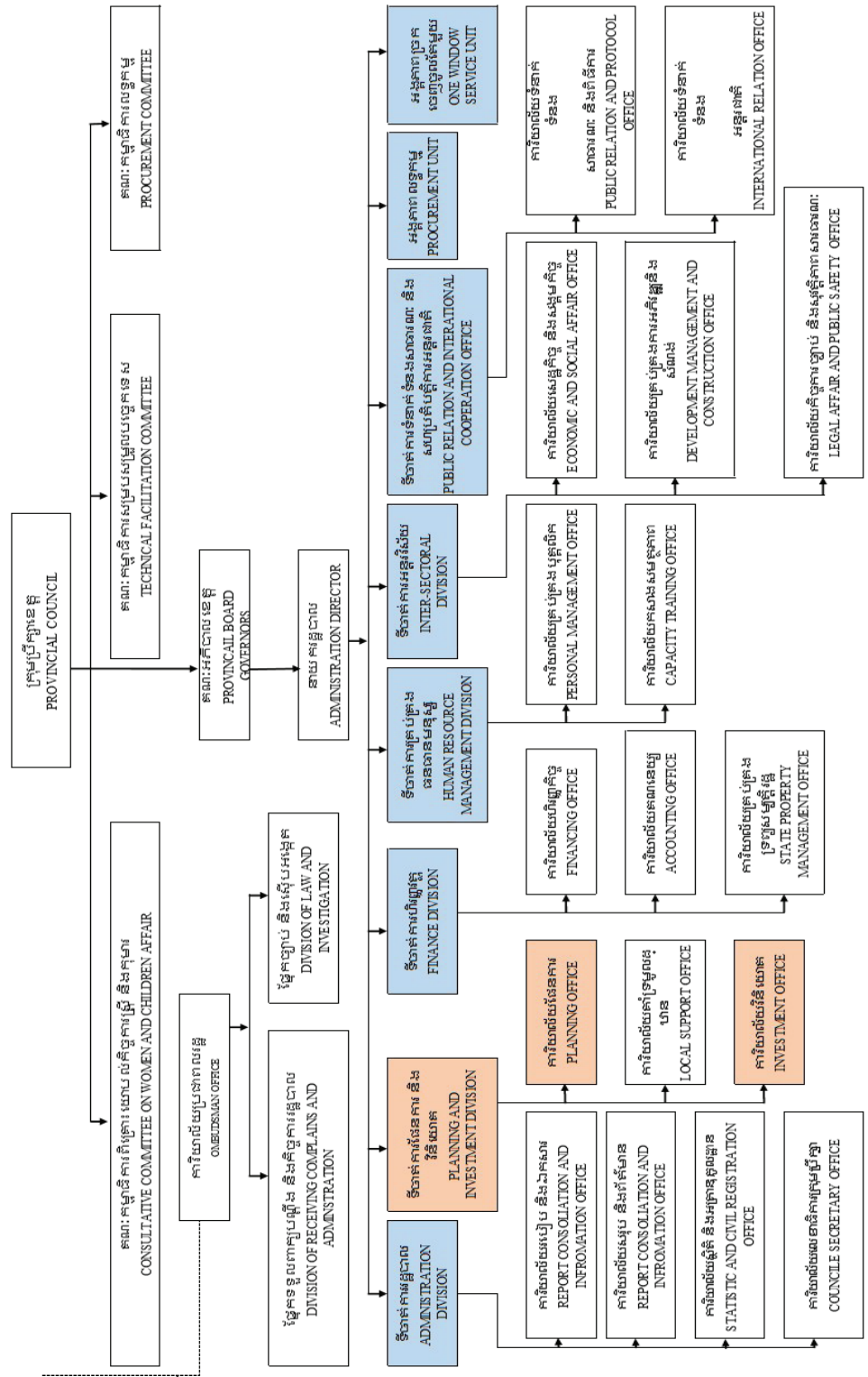
ដោយសារតែគណៈកម្មការមួយនេះទើបនឹងបង្កើត ដូច្នេះគេសង្កេតឃើញថាពុំទាន់មានសកម្មភាពធំៗនៅឡើយ។ គួរបញ្ជាក់ផងដែរថា រាល់សកម្មភាពដូចជាសំណើរលើចក្ខុវិស័យ និងផែនការទីក្រុងឆ្លាតក្នុងខេត្តសៀមរាប ត្រូវមានការឆ្លងកាត់ពី គណៈកម្មការមួយនេះ។

ខ) *អាជ្ញាធរខេត្តសៀមរាប*

១) *<u>រចនាសម្ព័ន្ធ</u>*

អាជ្ញាធរខេត្តសៀមរាប មានតួនាទី និងទទួលថវិកាជាតិប្រចាំឆ្នាំក្រោមក្រសួងមហាផ្ទៃ។ មន្ត្រីរាជការនៃរដ្ឋបាលខេត្ត ជាមន្ត្រីថ្នាក់ខេត្ត/មូលដ្ឋាន ចំណែកអភិបាលខេត្ត និងអភិបាលខេត្តរង ជាមន្ត្រីថ្នាក់ជាតិ។ ដោយឡែក មន្ទីរខេត្តនីមួយៗ មានតួនាទីនិងការកំណត់ថវិកាប្រចាំឆ្នាំ ក្រោមក្រសួងរបស់ពួកគេ។ អាជ្ញាធរខេត្ត មានតួនាទីសម្របសម្រួលការងារជូនមន្តាមមន្ទីរត្រីចុះបំពេញការងារក្នុងខេត្ត។

រដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប មាន ៨ ទីចាត់ការ។ តារាងខាងក្រោមបង្ហាញពីភារកិច្ច និងចំនួនមន្ត្រីនៅក្នុងទីចាត់ការនីមួយៗ ហើយរូបភាព ២.៦ បង្ហាញអំពីរចនាសម្ព័ន្ធរបស់រដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប។



ប្រភព៖ រដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប

រូបភាព ២.៦៖ រចនាសម្ព័ន្ធរដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប

ក្នុងនោះ ទីចាត់ការផែនការ និងវិនិយោគ ត្រួតពិនិត្យលើផែនការ និងការវិនិយោគក្នុងខេត្ត។ ដូចគ្នានេះផងដែរ ការិយាល័យផែនងការ ដែលនៅក្រោមទីចាត់ការផែនការ និងវិនិយោគ មានតួនាទីត្រួតពិនិត្យលើផែនការវិនិយោគ ទិន្នន័យ និងការគ្រប់គ្រងព័ត៌មានដែលទាក់ទងនឹងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចសង្គម និងសម្របសម្រួលជាមួយស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធនានា។ ការិយាល័យនេះ ក៏មានតួនាទីក្នុងការត្រួតពិនិត្យលើដំណាក់កាលវិនិយោគ និងអាជីវកម្ម ដូចជាការលើកទឹកចិត្តសម្រាប់ការអនុវត្តគម្រោង និងគោលនយោបាយជំរុញការវិនិយោគឯកជន។ ចំពោះបញ្ហានេះ នាយកដ្ឋានផែនការ និងវិនិយោគនឹងទទួលបន្ទុកលើការផ្សព្វផ្សាយពាណិជ្ជកម្មតាមរយៈភាពជាដៃគូសាធារណៈ និងឯកជនទាក់ទងនឹងទីក្រុងឆ្លាតវៃ។

តារាង ២.៦៖ ទីចាត់ការនៃរដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប

ទីចាត់ការ	មន្ត្រី	តួនាទី និងការៈកិច្ច
ទីចាត់ការរដ្ឋបាល	២៧	• ការងាររដ្ឋបាល • ៤ ការិយាល័យ៖ ការិយាល័យរបៀប និងឯកសារ, ការិយាល័យសរុប និងព័ត៌មាន, ការិយាល័យស្ថិតិ និងអត្រានុកូលដ្ឋាន, និងការិយាល័យលេខាធិការក្រុមប្រឹក្សា
ទីចាត់ការផែនការ និងវិនិយោគ	១៨	• ការិយាល័យផែនការ៖ សម្របសម្រួលក្នុងការរៀបចំផែនការ ថវិកាប្រចាំឆ្នាំ ផែនការវិនិយោគសាធារណៈ និងកម្មវិធី • ការិយាល័យគាំទ្រមូលដ្ឋាន៖ សម្របសម្រួល និងគាំទ្រដល់ថ្នាក់ក្រុង ស្រុក ឃុំ និងសង្កាត់ សម្រាប់ធ្វើផែនការ និងការវិនិយោគ • ការិយាល័យវិនិយោគ៖ សហការជាមួយមន្ទីរពាក់ព័ន្ធ និងស្ថាប័នផ្សេងៗ ដើម្បីត្រួតពិនិត្យ និងផ្តល់យោបល់លើការលើកទឹកចិត្តក្នុងការវិនិយោគ, និងត្រួតពិនិត្យ និងផ្តល់យោបល់លើសំណើវិនិយោគ និងគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍របស់វិស័យឯកជន និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀតក្នុងខេត្ត។
ទីចាត់ការហិរញ្ញវត្ថុ	១៩	• ការិយាល័យហិរញ្ញវត្ថុ៖ គ្រប់គ្រងថវិកា និងហិរញ្ញវត្ថុ • ការិយាល័យគណនេយ្យ៖ គ្រប់គ្រងគណនី • ការិយាល័យគ្រប់គ្រងទ្រព្យសម្បត្តិរដ្ឋ៖ គ្រប់គ្រងទ្រព្យសម្បត្តិរដ្ឋ
ទីចាត់ការគ្រប់គ្រងធនធានមនុស្ស	២១	• ការិយាល័យគ្រប់គ្រងបុគ្គលិក៖ គ្រប់គ្រងបុគ្គលិក • ការិយាល័យកសាងសមត្ថភាព៖ កម្មវិធីពង្រឹងសមត្ថភាពមន្ត្រី
ទីចាត់ការអន្តរវិស័យ	២៨	• ការិយាល័យសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមកិច្ច៖ គ្រប់គ្រងទិន្នន័យនៃអាជីវកម្មក្នុងស្រុក លើកកម្ពស់ការអប់រំ ការថែទាំសុខភាពសាធារណៈ ការពារសម្បត្តិវប្បធម៌ និងធនធានធម្មជាតិ ការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ • ការិយាល័យគ្រប់គ្រងអភិវឌ្ឍ និងសំណង់៖ ការរៀបចំផែនការទីក្រុង ការប្រឹក្សា

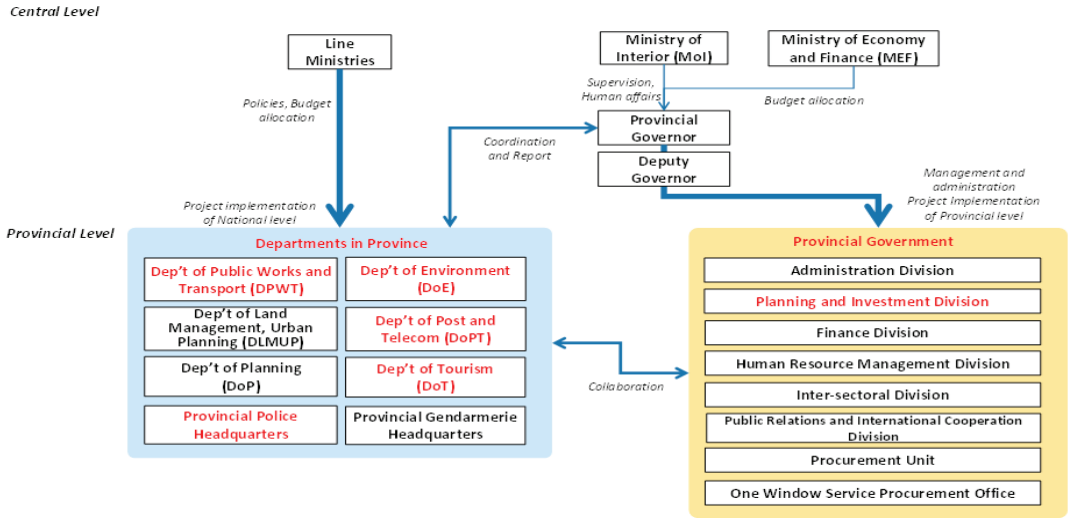
		គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុង ការកាន់កាប់ដីធ្លី ការតាំងទីលំនៅថ្មី ការគ្រប់គ្រងដីធ្លី •ការិយាល័យកិច្ចការច្បាប់ និងសុវត្ថិភាពសាធារណៈ៖ គោលនយោបាយ ជីកដញ្ជួន សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ សន្តិសុខ
ទីចាត់ការទំនាក់ទំនងសាធារណៈ និងសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិ	១៥	•ការិយាល័យទំនាក់ទំនងសាធារណៈ និងពិធីការ •ការិយាល័យទំនាក់ទំនង
អង្គភាពលទ្ធកម្ម	៧	•នីតិវិធីលទ្ធកម្ម
អង្គភាពប្រកបចេញចូលតែមួយ	៦	•ផ្តល់នូវនីតិវិធីរដ្ឋបាលប្រកបដោយតម្លាភាពសម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋ

ប្រភព៖ រដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប

២) ការសម្របសម្រួលរវាងក្រសួង និងរដ្ឋបាលខេត្ត

ការចូលរួម និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការរបស់ក្រសួង មន្ទីរនានាក្នុងខេត្ត និងរដ្ឋបាលខេត្ត ក្នុងដំណើរការអនុវត្តគម្រោង ត្រូវបានសង្ខេបដូចខាងក្រោម៖

- រដ្ឋបាលខេត្តធ្វើសំណើ ក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ខេត្តដោយមានការចូលរួមពិគ្រោះយោបល់ពីមន្ទីរពាក់ព័ន្ធខេត្ត
- រដ្ឋបាលខេត្តដាក់សំណើ ទៅក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុ និងក្រសួងមហាផ្ទៃ
- ក្រសួងមហាផ្ទៃធ្វើសំណើថវិកាទៅក្រសួងផែនការ
- ជាមួយនឹងការអនុម័យពីក្រសួងផែនការ ក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុនឹងផ្តល់ថវិកាប្រចាំឆ្នាំជូនរដ្ឋបាលខេត្ត



ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ២.៧៖ រចនាសម្ព័ន្ធ របស់រដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប និងមន្ទីរខេត្ត

តួនាទីរវាងរដ្ឋបាលខេត្ត និងមន្ទីរខេត្ត វាអាស្រ័យទៅលើប្រភេទនៃគម្រោងទាំងថ្នាក់ជាតិ ឬថ្នាក់ខេត្ត។ ឧទាហរណ៍ ប្រសិនបើមន្ទីរសោធារណការ និងដឹកជញ្ជូនជួបការលំបាកជាមួយគម្រោងផ្លូវជាតិ ទាក់ទងនឹងការទិញដីជាកម្មសិទ្ធិឯកជន រដ្ឋបាលខេត្ត នឹងធ្វើការសម្របសម្រួល និងពិគ្រោះយោបល់ជាមួយប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋាន។ អភិបាលខេត្តនឹងរាយការណ៍ទៅក្រសួង។ ដូចគ្នានេះដែរ ក្នុងការទប់ស្កាត់ការរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ-១៩ គឺមានការចូលរួមពីមន្ទីរសុខាភិបាល និងរដ្ឋបាលខេត្ត។

៣) ថវិការបស់រដ្ឋបាលមូលដ្ឋាន

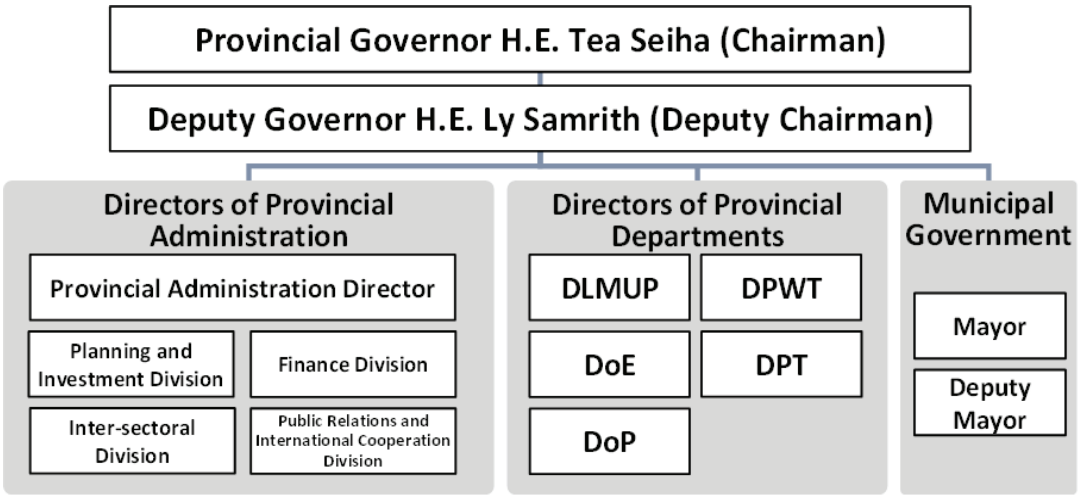
ថវិការបស់រដ្ឋបាលមូលដ្ឋាន មានការបែងចែកនៅក្នុងរបបហិរញ្ញវត្ថុសម្រាប់រដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ ប៉ុន្តែឃុំ/សង្កាត់មិនស្ថិតនៅក្រោមច្បាប់នេះឡើយ។ មាត្រា ៤៤ នៃច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងរដ្ឋបាលរាជធានី ខេត្ត ក្រុង ស្រុក ឃុំ និងសង្កាត់ បានចែងថា រាជធានី ខេត្ត ក្រុង និងស្រុក មានថវិកាផ្ទាល់របស់ខ្លួន ដែលហៅកាត់ថាថវិការដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ។ ក្រុមប្រឹក្សាត្រូវអនុម័តលើថវិការបស់រដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ ស្របតាមនីតិវិធី និងប្រតិទិននៃការកសាងថវិការដ្ឋជារៀងរាល់ឆ្នាំ។

៤) គណៈកម្មាធិការទីក្រុងឆ្លាត

គណៈកម្មាធិការទីក្រុងឆ្លាត (SCC) ត្រូវបានបង្កើតឡើងនៅក្នុងឆ្នាំ២០១៩ ក្នុងទិសដៅសម្រេចបានចំណុចខាងក្រោម៖

- ពិនិត្យ និងលើកគម្រោងទីក្រុងឆ្លាត រាប់បញ្ចូលនូវផែនការអភិវឌ្ឍ ៥ឆ្នាំ/៣ឆ្នាំ
- ចែករំលែកគំនិតក្នុងចំណោមវិស័យសាធារណៈ និងឯកជន
- រៀបចំផែនការការងារក្នុងការអនុវត្តគម្រោង
- រាយការណ៍ទៅក្រសួងពាក់ព័ន្ធ ស្ថាប័នជាតិ ក្រុមប្រឹក្សាខេត្ត
- បញ្ចូលផែនការ និងគម្រោងទៅក្នុងគណៈកម្មាធិការអន្តរក្រសួងឆ្ពោះទៅគោលដៅអភិវឌ្ឍន៍វិស័យទេសចរណ៍
- វាយតម្លៃផែនការ និងគម្រោង
- រាយការណ៍ទៅកិច្ចប្រជុំគណៈកម្មាធិការសម្របសម្រួលបច្ចេកទេសរបស់ក្រុមប្រឹក្សាខេត្ត

គណៈកម្មាធិការទីក្រុងឆ្លាត ត្រូវបានដឹកនាំដោយអភិបាលខេត្ត ហើយការិយាល័យរដ្ឋបាលខេត្តជាអ្នកសម្រប់សម្រួលក្នុងការអនុវត្តគម្រោង។ គណៈកម្មាធិការនេះមានសមាជិកមកពីមន្ទីរសំខាន់ៗដូចជា មន្ទីរផែនការ មន្ទីរសោធារណការ និងដឹកជញ្ជូន មន្ទីររៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ មន្ទីរប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍ មន្ទីរបរិស្ថាន។ ដោយឡែក មន្ទីរទេសចរណ៍ ដែលមានតួនាទីក្នុងការលើកកំពស់វិស័យទេសចរណ៍ ស្នងការដ្ឋាននគរបាលខេត្ត ដែលមានតួនាទីក្នុងការគ្រប់គ្រងត្រួតពិនិត្យសន្តិសុខសង្គម និងការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ និងអាជ្ញាធរជាតិអប្សរា ដែលមានតួនាទីក្នុងការអភិរក្សតំបន់បេតិកភណ្ឌអង្គរ មិនត្រូវបានដាល់ចូលក្នុងគណៈកម្មាធិការនេះឡើយ។



ប្រភព៖ សេចក្តីសម្រេចស្តីពីការបង្កើតគណៈកម្មាធិការទីក្រុងឆ្លាតនៃរដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប លេខ ១១៤/សសរ -១៩,២០១៩

រូបភាព ២.៨៖ រចនាសម្ព័ន្ធនៃគណៈកម្មាធិការទីក្រុងវៃឆ្លាតសៀមរាប

រហូតមកដល់ពេលនេះ កិច្ចប្រជុំជាច្រើនបានធ្វើឡើងដើម្បីពិភាក្សាអំពីគោលនយោបាយទីក្រុងឆ្លាតវៃ។ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍នឹងត្រូវបានដាក់បញ្ចូលជាផ្នែកមួយនៃគោលនយោបាយទីក្រុងឆ្លាតវៃ។ ផ្ទុយទៅវិញ គម្រោងទីក្រុងឆ្លាតវៃជាក់លាក់ និងការសម្របសម្រួលរវាងវិស័យឯកជនមិនទាន់ត្រូវបានពិភាក្សានៅឡើយ។

ការប្រជុំជាច្រើនត្រូវបានធ្វើឡើង ដើម្បីពិភាក្សាលើគោលនយោបាយរបស់ទីក្រុងឆ្លាតក្នុងខេត្តសៀមរាប។ គួរបញ្ជាក់ដែរថា មន្ទីរទេសចរណ៍មិនបានរាប់បញ្ចូលក្នុងគណៈកម្មាធិការនេះឡើយ ប៉ុន្តែក្នុងពេលកន្លងមក មានអ្នកតំណាងចូលប្រជុំ ក្នុងការបញ្ចូលគម្រោងទីក្រុងឆ្លាតក្នុងផែនទីមេអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ខេត្ត។ គេសង្កេតឃើញថា មិនទាន់មានការឯកភាពណាមួយក្នុងការសម្របសម្រួលដល់វិស័យឯកជនក្នុងការវិនិយោគលើគម្រោងនានាទាក់ទងនឹងទីក្រុងឆ្លាតនៅឡើយទេ។

ឃ) អាជ្ញាធរជាតិអប្សរា

អាជ្ញាធរជាតិអប្សរា គឺជាទីភ្នាក់ងារមួយដែលមានតួនាទីគ្រប់គ្រងទៅលើការអភិវឌ្ឍ និងអភិរក្សតំបន់បេតិកភណ្ឌ បរិស្ថានធម្មជាតិ និងការកែលំអបរិស្ថានរស់នៅជុំវិញតំបន់បេតិកភណ្ឌអង្គរ។ ស្ថាប័នមួយនេះ មានបុគ្គលិកប្រមាណ ៣០០០ នាក់។ ពីមុន ស្ថាប័នមួយនេះ ស្ថិតនៅក្រោមការគ្រប់គ្រង និងត្រួតពិនិត្យពីក្រសួងទេសចរណ៍ ប៉ុន្តែបច្ចុប្បន្ន ស្ថាប័ននេះ មានតួនាទីក្រោមក្រសួងវប្បធម៌ និងវិចិត្រសិល្បៈ។ រចនាសម្ព័ន្ធរបស់ស្ថាប័ននេះត្រូវបានកែសំរួលនៅក្នុងឆ្នាំ២០២១ ក្នុងគោលបំណងបែងចែកក្រុមការងារក្នុង និងក្រៅតំបន់បេតិកភណ្ឌ។ ទោះបីជាមានជំនួយនានាក្នុងការអភិវឌ្ឍ និងអភិរក្សក្នុងតំបន់នេះក្តី ថវិកាជំនួយមិនត្រូវបានផ្តល់ជូនផ្ទាល់ទៅស្ថាប័ននោះទេ។ ចំណែកឯ គ្រឹះស្ថានអង្គរ គឺជាស្ថាប័នគ្រប់គ្រងទៅលើការប្រមូលថវិកា ដែលបានមកពីការទិញសំបុត្រចូលទស្សនាតំបន់អង្គរ ហើយថវិកាប្រមូលជាថវិកាជាតិ។

ឃ) គ្រឹះស្ថានសិក្សា

គ្រឹះស្ថានសិក្សាក្នុងប្រទេសកម្ពុជាដែលទាក់ទងនឹងគម្រោងទីក្រុងធ្លាត រួមមានសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទភ្នំពេញ វិទ្យាស្ថានបច្ចេកវិទ្យាកម្ពុជា សាកលវិទ្យាល័យជាតិគ្រប់គ្រង វិទ្យាស្ថានជាតិប្រៃសណីយ៍ ទូរគមនាគមន៍ បច្ចេកវិទ្យាគមនាគមន៍ និងព័ត៌មាន សាកលវិទ្យាល័យអាស៊ីអាគ្នេយ៍[4] និង Cambodian Institute of Urban Studies ។ល។

ចំណែកគ្រឹះស្ថានសិក្សាក្នុងប្រទេសជប៉ុនដែលទាក់ទងនឹងគម្រោងទីក្រុងធ្លាត មានដូចជា Sophia University Waseda University និង Tokyo Institute of Technology។

ង) ស្ថាប័នផ្សេងទៀត

ស្ថាប័នមួយចំនួនក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ដែលមានសកម្មភាពទាក់ទងនឹងគម្រោងធ្លាត (ឧទាហរណ៍ ដូចជាសកម្មភាពក្នុងការលើកកម្ពស់កិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងវិស័យឯកជន និងរដ្ឋ និងការគាំទ្រសកម្មភាព និងផ្តល់សេវាកម្មដល់សហគ្រិន) រួមមានមជ្ឈមណ្ឌលសហប្រតិបត្តិការកម្ពុជា-ជប៉ុន (CJCC) សហគ្រិនខ្មែរ សមាគមសហគ្រិនវ័យក្មេងកម្ពុជា ក្លឹបវិនិយោគិនកម្ពុជា និងសមាគមសហគ្រិនស្ត្រីកម្ពុជា។ គ្រឹះស្ថានទាំងអស់នេះ ដើរតួយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការជំរុញលើវិស័យឯកជន និងការវិនិយោគនានាទាក់ទងនឹងទីក្រុងធ្លាតនៅកម្ពុជា។

២.២.២ ក្របខណ្ឌបទបញ្ញត្តិ (ច្បាប់ បទបញ្ញត្តិ និងនីតិវិធី)

ក) បទប្បញ្ញត្តិស្តីពីការវិនិយោគបរទេស

ច្បាប់ពាក់ព័ន្ធនៃការរៀបចំផែនការទីក្រុង និងការអភិវឌ្ឍ ច្បាប់ពាក់ព័ន្ធនៃការដឹកជញ្ជូន និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ច្បាប់ពាក់ព័ន្ធនៃការវិនិយោគការគ្រប់គ្រងរដ្ឋបាល ។ល។ ត្រូវបានសង្ខេបដូចខាងក្រោម។ ក្នុងនោះ អត្ថបទដែលទាក់ទងនឹងការអនុញ្ញាតឲ្យអភិវឌ្ឍន៍ ការអភិរក្សបេតិកភណ្ឌ និងការវិនិយោគនឹងត្រូវពិនិត្យបន្ថែម។

តារាង ២.៧៖ បញ្ជីច្បាប់ទាក់ទងនឹង ការរៀបចំផែនការទីក្រុង និងការអភិវឌ្ឍ ការដឹកជញ្ជូន និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ការវិនិយោគ និងរដ្ឋបាល

ច្បាប់	សង្ខេប
ច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងដីធ្លី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់	• ក្រ. រៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ទទួលបន្ទុកក្នុងការធ្វើពង្រាងផែនការ • គណៈកម្មាធិការជាតិ រៀបចំដែនដី និងនគរូបនីយកម្ម ដើរតួជាអ្នករៀបចំផែនការដីធ្លី គាំទ្រលើផ្នែកបច្ចេកទេសសម្រាប់ផែនការជាតិ និងផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីទីក្រុង • ការអនុញ្ញាតឱ្យមានការអភិវឌ្ឍ / សាងសង់ត្រូវបានកំណត់ក្នុងមាត្រា ៤ (ប្រការ ២.៣.២)
ច្បាប់ដីធ្លី	• ច្បាប់ដីធ្លីត្រូវបានអនុម័តក្នុងឆ្នាំ១៩៩២ និងត្រូវបានធ្វើវិសោធនកម្មក្នុងខែសីហាឆ្នាំ ២០០១ (រួមទាំងការបង្កើតប្រព័ន្ធចុះបញ្ជីដីធ្លីបែបទំនើប ដើម្បីធានាសិទ្ធិរបស់

[4] UniRank (២០២០)

	ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងការកាន់កាប់ដីធ្លី ។ល។) • ច្បាប់ដីធ្លីបានផ្តល់ឲ្យក្រ. រៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ នូវសិទ្ធចេញប័ណ្ណ កម្មសិទ្ធិអចលនៈទ្រព្យ និងសិទ្ធិគ្រប់គ្រងផែនទីសាធារណៈនៃអចលនទ្រព្យដែលគ្រប់គ្រងដោយរដ្ឋ • ជនបរទេសមិនត្រូវបានផ្តល់សិទ្ធិឲ្យកាន់កាប់ដីធ្លីនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជានោះទ • ដីធ្លីដែលរដ្ឋដកសិទ្ធិកាន់កាប់ពីបុគ្គលឯកជន មកធ្វើជាកន្លែងទីសាធារណៈ ត្រូវបានអនុវត្តនៅក្នុងសំណុំបែបបទ និងនីតិវិធីដែលមានចែងការតាមច្បាប់ បន្ទាប់ពីមានសំណងជាមុន
ច្បាប់ស្តីពីការការពារបរិស្ថាន និងការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ	• ច្បាប់ស្តីពីការការពារបរិស្ថាន និងការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិត្រូវបានអនុម័តឡើងក្នុងឆ្នាំ ១៩៩៦ ហើយ ច្បាប់នេះ ចែងពីការការពារបរិស្ថាន និងការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន ។ល។ • ផ្អែកលើច្បាប់នេះ ក្រ. បរិស្ថានមានទួនាទី ការពារ គ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ និងបរិស្ថាន ហើយក្រ. ធនធានទឹកនិងឧតុនិយមចូលរួមក្នុងការ គ្រប់គ្រងបរិស្ថានទឹក និងអនុវត្តការត្រួតពិនិត្យគុណភាពទឹក • មន្ទីរបរិស្ថានខេត្ត ទទួលបន្ទុកលើការគ្រប់គ្រងសំរាមក្នុងតំបន់
ច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក	ការធ្វើវិសោធនកម្មក្នុងឆ្នាំ២០១៦ បានពង្រឹងច្បាប់ចរាចរណ៍ ដូចជាការពាក់មួកសុវត្ថិភាព និងពាក់ខ្សែក្រវ៉ាត់ពេលកំពុងបើកបរ ។ល។ ច្បាប់នេះ ក៏បានរឹតបន្តឹងលើការផាកពិន័យផងដែរ
ព្រះរាជក្រឹត្យដែលបានបង្កើតដើម្បីធ្វើការការពារ និងគ្រប់គ្រង តំបន់វប្បធម៌អង្គរក្នុងខេត្តសៀមរាប	ក្រៅពីច្បាប់ស្តីពីកិច្ចការពារសម្បត្តិវប្បធម៌កម្ពុជា តំបន់អង្គរ និងតំបន់អភិរក្សដទៃទៀតនៅក្នុងខេត្តសៀមរាបត្រូវបានចែងច្បាប់ជាតំបន់ចំនួន ៥ (យោងតាមមាត្រា ២.៣.៣)
ច្បាប់ពាណិជ្ជកម្មអគ្គិសនី	ច្បាប់ស្តីពីពាណិជ្ជកម្មអគ្គិសនីត្រូវបានអនុម័តក្នុងឆ្នាំ២០១៩ និងយុទ្ធសាស្ត្រពាណិជ្ជកម្មតាមប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិក ត្រូវបានបង្កើតឡើងក្នុងឆ្នាំ២០២០ ដើម្បីលើកកម្ពស់អាជីវកម្មឌីជីថលជាមួយនឹងគោលដៅរបស់រដ្ឋាភិបាល - បដិវត្តឧស្សាហកម្ម ៤.០ និងសេដ្ឋកិច្ចឌីជីថល
ច្បាប់វិនិយោគ	នៅថ្ងៃទី ១៥ ខែតុលា ឆ្នាំ២០២១ ច្បាប់ស្តីពីការវិនិយោគត្រូវបានកែសម្រួល និងប្រកាសឱ្យប្រើប្រាស់ ដើម្បីទាក់ទាញការវិនិយោគទាំងក្នុង និងក្រៅប្រទេស។ វិស័យ និងសកម្មភាពខាងក្រោមមានសិទ្ធិទទួលបានការលើកទឹកចិត្តពីការវិនិយោគ៖ ១) ឧស្សាហកម្មដែលមានបច្ចេកវិទ្យាខ្ពស់ ប្រកបដោយនវានុវត្តន៍ និងការស្រាវជ្រាវនិងអភិវឌ្ឍ ២) ឧស្សាហកម្មឬកម្មន្តសាលថ្មីៗ ផ្តល់តម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ មាននវានុវត្តន៍ និងភាព

	ប្រកួតប្រជែងខ្ពស់ ៣) ឧស្សាហកម្មបម្រើឲ្យខ្សែច្រវាក់ផលិតកម្មតំបន់ និងសកលលោក ៤) ឧស្សាហកម្មគាំទ្រពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យកសិកម្ម ទេសចរណ៍ កម្មន្តសាល ឧស្សាហកម្មបម្រើឲ្យខ្សែច្រវាក់ផលិតកម្មតំបន់និងសកលលោក និងឧស្សាហកម្មតភ្ជាប់បណ្តាញផ្តត់ផ្តង់ ៥) ឧស្សាហកម្មគ្រឿងអគ្គិសនី និងអេឡិចត្រូនិក ៦) ឧស្សាហកម្មគ្រឿងបន្លាស់ បង្គុំ និងតម្លើង ៧) ឧស្សាហកម្មមេកានិក និងគ្រឿងម៉ាស៊ីន ៨) កសិកម្ម កសិឧស្សាហកម្ម ឧស្សាហកម្មកែច្នៃផលិតផលកសិកម្ម ឧស្សាហកម្មកែច្នៃចំណីអាហារដែលបម្រើទីផ្សារក្នុងស្រុកឬការនាំចេញ ៩) សហគ្រាសធុនតូច និងមធ្យមក្នុងវិស័យអាទិភាព និងការអភិវឌ្ឍបណ្តុំសហគ្រាសធុនតូច និងមធ្យម សួនឧស្សាហកម្ម និងសួនវិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍ ១០) ឧស្សាហកម្មទេសចរណ៍ និងសកម្មភាពពាក់ព័ន្ធនឹងទេសចរណ៍ ១១) ការអភិវឌ្ឍតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ១២) ឧស្សាហកម្មឌីជីថល ១៣) ការវិនិយោគក្នុងវិស័យអប់រំ ការបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ និងការជំរុញផលិលផ ១៤) ការវិនិយោគក្នុងវិស័យសុខាភិបាល ១៥) ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត ១៦) ការវិនិយោគក្នុងវិស័យឡូជីស្ទីក ១៧) ការវិនិយោគក្នុងការគ្រប់គ្រង ការការពារបរិស្ថាន និងការអភិរក្សជីវៈចម្រុះ និងសេដ្ឋកិច្ចចក្រា ១៨) ការវិនិយោគក្នុងវិស័យថាមពលបៃតង បច្ចេកវិទ្យាដែលរួមចំណែកដល់ការបន្សាំ និងការកាត់បន្ថយការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ ១៩) វិស័យ និងសកម្មភាពវិនិយោគផ្សេងទៀតដែលមិនមានចែងក្នុងច្បាប់នេះ ក្នុងករណីដែលរាជរដ្ឋាភិបាលយល់ឃើញថាមានសក្តានុពលដល់ការអភិវឌ្ឍសង្គម-សេដ្ឋកិច្ច។
ច្បាប់សម្បទាន	• ច្បាប់សម្បទានត្រូវបានបង្កើតឡើងក្នុងឆ្នាំ២០០៧ ក្នុងគោលបំណងលើកកម្ពស់ការវិនិយោគឯកជន និងភាពជាដៃគូរដ្ឋ និងឯកជន ក្នុងការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាធារណៈ • ក្រ. សេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ មានគោលបំណងបង្កើតបរិយាកាសដែលមានការចូលរួមពីវិស័យឯកជន និងស្ថាប័នហិរញ្ញវត្ថុក្នុងការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាធារណៈ ការលើកកម្ពស់សេដ្ឋកិច្ច និងវិស័យអាទិភាពផ្សេងទៀត • "គោលនយោបាយស្តីពី ការចូលរួមពីវិស័យឯកជន និងស្ថាប័នហិរញ្ញវត្ថុឆ្នាំ ២០១៦-

	២០២០ សម្រាប់ការគ្រប់គ្រងគម្រោងវិនិយោគសាធារណៈ" ត្រូវបានរៀបចំឡើងក្នុងឆ្នាំ ២០១៦ ហើយមានគោលនយោបាយ ដែលមានប្រសិទ្ធភាព តម្លាភាព គណនេយ្យភាព និងអន្តរទំនាក់ទំនង សម្រាប់ការគ្រប់គ្រង លើការវិនិយោគសាធារណៈ
ច្បាប់រដ្ឋបាលមូលដ្ឋាន	• ក្នុងកំឡុងពេលក្រោមការគ្រប់គ្រងរបស់បារាំង មន្ត្រីមូលដ្ឋានត្រូវបានតែងតាំងដោយក្រ. មហាផ្ទៃ ប៉ុន្តែបន្ទាប់ពីឆ្នាំ២០០៨ មន្ត្រីមូលដ្ឋានត្រូវបានតែងតាំងដោយរដ្ឋបាលមូលដ្ឋាន • ទំនាក់ទំនងរវាងរដ្ឋបាលខេត្ត និងរដ្ឋបាលថ្នាក់ជាតិ គឺធ្វើឡើងជាលក្ខខណៈមជ្ឈការ និង វិមជ្ឈការ

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

ខ) ច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិស្តីពីការវិនិយោគ

១) នីតិវិធីក្នុងការវិនិយោគ

ការវិនិយោគនៅកម្ពុជា វិនិយោគិនឯកជនជាទូទៅត្រូវដាក់ពាក្យទៅអាជ្ញាធរខេត្ត ឬក្រុងដើម្បីធ្វើការវាយតម្លៃនៃអាជីវកម្ម ហើយអាជ្ញាធរខេត្តមានសិទ្ធធ្វើការសម្រេច ក្នុងករណីបើការវិនិយោគមានទឹកប្រាក់តិចជាង ២លាន ដុល្លារអាមេរិក។ ក្នុងករណី ការវិនិយោគ មានទឹកប្រាក់ក្នុងចន្លោះ ២លាន ទៅ ៥០លាន ដុល្លាអាមេរិក វិនិយោគិនត្រូវដាក់ពាក្យសុំទៅក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជាកក្នុងការវាយតម្លៃ និងអនុម័ត។ បើករណីការវិនិយោគមានទឹកប្រាក់លើសពី ៥០លាន ដុល្លាអាមេរិក ឬការវិនិយោគតាមកម្មវិធីផ្សេងៗដូចជា Build-Own-Transfer (BOT) Build-Own-Operate-Transfer (BOOT) Build-Own-Operate (BOO) និង Build-Lease-Transfer (BLT) ឬការវិនិយោគមានពាក់ព័ន្ធទៅនឹងយុទ្ធសាស្ត្រ រយៈពេលវែង បញ្ហានយោបាយ ផលប៉ះពាល់បរិស្ថានក្នុងកំរិតខ្ពស់រួមមានធនធានវប្បធម៌ និងធនធានធម្មជាតិ ផែនការអាជីវកម្មទាំងនោះត្រូវមានការអនុម័តពីរាជរដ្ឋាភិបាល។

ប្រទេសកម្ពុជាមានការទទួលការវិនិយោគពីបរទេស ដោយមានការលើកទឹកចិត្តដល់វិនិយោគិនដូចជា ការផ្តល់កម្មសិទ្ធិ ១០០% លើក្រុមហ៊ុន ការលើកលែងពន្ធសាជីវកម្មរហូតដល់ ៨ ឆ្នាំ អត្រាពន្ធសាជីវកម្ម ២០% បន្ទាប់ពីផុតចំរវេលាលើកទឹកចិត្ត និងមានការលើកលែងពន្ធលើការនាំចូលសម្ភារៈបរិក្ខារក្នុងការធ្វើផលិតកម្ម។ ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា (ហៅកាត់ថា CDC) គឺជាច្រកចេញចូលតែមួយដែលមានតួនាទីពិនិត្យ និងធ្វើការវាយតម្លៃលើគម្រោងវិនិយោគដែលមានទំហំទឹកប្រាក់ចន្លោះពី ២លាន និង ៥០លាន ដុល្លាអាមេរិក (មាត្រា ៣ នៃវិសោធនកម្មច្បាប់ស្តីពីការវិនិយោគ)។

ក្រោមច្បាប់វិនិយោគថ្មីដែលត្រូវបានប្រកាសឱ្យប្រើនៅឆ្នាំ២០២១ ការលើកទឹកចិត្តក្នុងការវិនិយោគមាន ១៩ ចំនុច (បង្ហាញក្នុងតារាង ២.៧) ដែលអាចជ្រើសរើសការលើកទឹកចិត្តដូចជាសិទ្ធិក្នុងការលើកលែងពន្ធលើប្រាក់ចំណូលអាជីវកម្មរយៈពេល ៣ ទៅ ៩ ឆ្នាំចាប់ពីពេលដែលអ្នករកប្រាក់ចំណូលដំបូង ឬសិទ្ធិ ជាដើម។

ប្រទេសកម្ពុជាមានរបបវិនិយោគបរទេសជាទូទៅបើកចំហ និងសេរី។ ការលើកទឹកចិត្តដល់អ្នកវិនិយោគរួមមាន៖ កម្មសិទ្ធិបរទេស ១០០% នៃក្រុមហ៊ុន ថ្លៃឈប់សម្រាកពន្ធសាជីវកម្មរហូតដល់ប្រាំបីឆ្នាំ អត្រាពន្ធសាជីវកម្ម ២០% បន្ទាប់ពីរយៈពេលលើកទឹកចិត្តបានបញ្ចប់ ការនាំចូលទំនិញមូលធនដោយគ្មានកាតព្វកិច្ច និងគ្មានការតបន្តឹងលើការធ្វើមាតុភូមិនិវត្តន៍ដើមទុន។

២) ប្រព័ន្ធចុះបញ្ជីអាជីវកម្មអន់ឡាញ

គេហទំព័រ "សេវាកម្មច្រកចេញចូលតែមួយ" ត្រូវបានបង្កើតឡើងក្នុងខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២០ ក្នុងគោលបំណងដើម្បីជួយសម្រួលក្នុងការចុះបញ្ជីធុរកិច្ចដោយមានបំពាក់នូវផ្លេតហ្វម ដែលអាចចែករំលែកទិន្នន័យភ្ជាប់ទៅក្រសួងពាក់ព័ន្ធរួមមាន ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម អគ្គនាយកដ្ឋានពន្ធដារ ក្រសួងការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ និងក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា។ កម្មវិធីចុះឈ្មោះតាមរយៈប្រព័ន្ធអ៊ីនធឺណិត ដើម្បីជួយសម្រួលដល់វិនិយោគិនក្នុងកំឡុងពេលវិបត្តិកូវីដ-១៩។

គ) ការអនុញ្ញាត និងការអនុម័តសម្រាប់អាជីវកម្មថ្មី

បន្ថែមពីលើអាជ្ញាប័ណ្ណអាជីវកម្ម នៅពេលធ្វើអាជីវកម្មថ្មីទាក់ទងនឹងវិស័យនីមួយៗ មានករណីដែលក្រសួង និងទីភ្នាក់ងារនីមួយៗទាមទារនីតិវិធីអនុម័ត ដោយប្រើប្រាស់ឧទាហរណ៍ខាងក្រោម៖

- កិច្ចសន្យាសម្បទាន៖ នីតិវិធីនៃកិច្ចសន្យាសម្បទានសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសម្រាប់ផ្តល់សេវាប្រជាពលរដ្ឋ (ការជ្រើសរើសភ្នាក់ងារសម្បទានដោយការដេញថ្លៃ ឬការចរចា ការចេញសេចក្តីជូនដំណឹងស្តីពីការផ្តល់ជំនួយ។ល។)
- ទាក់ទងនឹងពាណិជ្ជកម្ម៖ វិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជីពាណិជ្ជកម្មដោយក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម ការចុះបញ្ជីពាណិជ្ជសញ្ញា ការពិគ្រោះយោបល់លើប្រតិបត្តិការពាណិជ្ជកម្ម។ល។
- ទាក់ទងនឹងឧស្សាហកម្ម/ថាមពល៖ ការជូនដំណឹងអំពីប្រតិបត្តិការរបស់រោងចក្រដោយក្រសួងធនធានទឹក និងឧតុនិយម ការចុះបញ្ជីប៉ាតង់/ការរចនា អាជ្ញាប័ណ្ណអាជីវកម្មផលិត អាជ្ញាប័ណ្ណវិនិយោគអាជីវកម្មថាមពលអគ្គិសនី។ល។
- ទាក់ទងនឹងការគ្រប់គ្រងដីធ្លី/ផែនការទីក្រុង/សំណង់៖ វិញ្ញាបនបត្រប្រតិបត្តិការក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់។ល។
- ទាក់ទងនឹងទេសចរណ៍៖ អាជ្ញាប័ណ្ណអាជីវកម្មទេសចរណ៍ដោយក្រសួងទេសចរណ៍ អាជ្ញាប័ណ្ណអាជីវកម្មសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកសម្រាប់ភ្ញៀវទេសចរ។ល។
- ទាក់ទងនឹងបរិស្ថាន៖ កិច្ចសន្យាការពារបរិស្ថានដោយក្រសួងបរិស្ថាន លិខិតអនុញ្ញាតដឹកជញ្ជូនសំរាម លិខិតអនុម័តរបាយការណ៍វាយតម្លៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន។ល។
- ការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈទាក់ទងនឹង៖ លិខិតអនុញ្ញាតអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងលិខិតអនុញ្ញាតប្រតិបត្តិការ ការចុះបញ្ជីយានយន្ត ការអនុញ្ញាតប្រើប្រាស់ផ្លូវដោយក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
- ទាក់ទងនឹងកសិកម្ម និងជលផល៖ លិខិតអនុញ្ញាតប្រតិបត្តិការពាណិជ្ជកម្មរបស់ក្រសួងកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ សម្រាប់វត្ថុធាតុដើមកសិកម្ម វិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជីវត្ថុធាតុដើមកសិកម្ម។ល។
- ទាក់ទងនឹងការអប់រំ៖ ការអនុញ្ញាតឱ្យបង្កើតគ្រឹះស្ថានអប់រំ ដោយក្រសួងអប់រំ យុវជន និងកីឡា។

គ) សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

ប្រព័ន្ធ និងនីតិវិធីច្បាប់ផ្សេងៗ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងដំណើរការក្នុងបង្កើតទីក្រុងឆ្លាត និងក្របខ័ណ្ឌច្បាប់ និងនីតិវិធីដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ គ្រាន់តែជាឧទាហរណ៍ប៉ុណ្ណោះ។ គម្រោងនីមួយៗអាចតម្រូវឱ្យអនុវត្តតាមច្បាប់ បទបញ្ជា និងនីតិវិធីរបស់

ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធបន្ថែមទៀត។ ជាទូទៅ ព័ត៌មានដែលបានពិពណ៌នាខាងលើ អាចរកបានជាភាសាខ្មែរ PDF នៅលើគេហទំព័រ ឬទំព័រ Facebook របស់ក្រសួង និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ។ ដើម្បីកែលម្អបរិស្ថានទីក្រុងក្នុងខេត្តសៀមរាប តាមរយៈគម្រោងវិស័យឯកជន នីតិវិធីដ៏សុគស្មាញ និងមិនច្បាស់លាស់សម្រាប់ការអនុវត្តគម្រោងនេះ ត្រូវបានចាត់ទុកថាជាឧបសគ្គ។

២.២.៣ ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ និងទូរគមនាគមន៍

ក) ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងបញ្ហាប្រឈម

១) ប្រព័ន្ធទូរគមនាគមន៍ក្នុងប្រទេសកម្ពុជា

ក្រុមហ៊ុនចំនួន ៦ បាននឹងកំពុងផ្តល់សេវាបណ្តាញទូរស័ព្ទចល័តក្នុងប្រទេសកម្ពុជាដែលក្នុងនោះក្រុមហ៊ុនចំនួន ៣ បានធ្វើការប្រតិបត្តិការ ប្រមាណ ៩០% នៃទីផ្សារដែលមានដូចជា Metfone Smart Axiata និង CellCard។ ក្រុមហ៊ុនទាំង ៣ នេះបានផ្តល់សេវាទូរស័ព្ទក្នុងខេត្តសៀមរាប។

តារាង ២.៨៖ ក្រុមហ៊ុនទូរស័ព្ទធំៗ ទាំងបីក្នុងខេត្តសៀមរាប

Metfone	ប្រតិបត្តិការដោយក្រុមហ៊ុន Vittel ដែលជាក្រុមហ៊ុនទូរគមនាគមន៍មួយនៅប្រទេសវៀតណាម
Smart Axiata	ប្រតិបត្តិការដោយក្រុម AXIATA នៃប្រទេសម៉ាឡេស៊ី និង Mitsui នៃប្រទេសជប៉ុន
CellCard	ប្រតិបត្តិការដោយ CamGSM ដែលជាប្រតិបត្តិករទូរស័ព្ទចល័តកម្ពុជា

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

ទោះយ៉ាងណា សេវាទូរស័ព្ទក្នុងតំបន់អង្គរ មានលក្ខណៈខ្សោយនៅឡើយ។ ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងបញ្ហានេះ ក្រុមហ៊ុន Camtowerlink បានតម្លើងបង្គោលបណ្តាញទូរគមនាគមន៍ចំនួន ១៨ ក្នុងតំបន់អង្គរ ដោយមានការអនុញ្ញាតពីអាជ្ញាធរជាតិអប្សរា និងបានដាក់ឲ្យប្រើប្រាស់ពីខែតុលា ឆ្នាំ២០២០។

២) ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យរបស់ស្ថាប័នរដ្ឋ

បច្ចុប្បន្ន គេមិនឃើញមានប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងទិន្នន័យក្នុងស្ថាប័នរដ្ឋាភិបាលនៅឡើយទេ ហើយការគ្រប់គ្រង់ទិន្នន័យត្រូវបានធ្វើឡើងទៅតាមស្ថាប័នរៀងៗខ្លួន។ មន្ទីរប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍ខេត្ត មានតួនាទីក្នុងការកែលម្អប្រព័ន្ធទូរគមនាគមន៍នៅក្នុងខេត្ត ប៉ុន្តែស្ថាប័នមួយនេះ មិនមានតួនាទីក្នុងការគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធទិន្នន័យរបស់ស្ថាប័នរដ្ឋនោះទេ។ ដូច្នេះ ការចែករំលែកព័ត៌មាន និងឯកសារផ្លូវការ ត្រូវបានធ្វើឡើងជាលក្ខណៈក្រដាស ឬតាមប្រព័ន្ធទំនាន់ទំនងឯកជន (Telegram WhatsApp និង Messenger)។

គួរបញ្ជាក់ផងដែរ ទោះបីជាឯកសារមួយចំនួនបានចែករំលែកតាមប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិច ប៉ុន្តែឯកសារទាំងអស់នោះមិនមានលក្ខណៈជាទិន្នន័យអេឡិចត្រូនិចនោះទេ ភាគច្រើនជាឯកសារស្កេន (PDF) ដែលមានការលំបាកក្នុងការយកទៅប្រើប្រាស់។ មួយវិញទៀត ឯកសារមួយចំនួន មិនត្រូវបានចែករំលែកពីមន្ទីរខេត្ត ដោយមិនមានការអនុញ្ញាតពីក្រសួងនោះទេ។ ដូច្នេះ វាប្រើពេលយូរក្នុងការចែករំលែកព័ត៌មានទាំងនោះ។

ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាខាងលើ វាមានការចាំបាច់ក្នុងការបង្កើតហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធស្តីពីការធ្វើសេចក្តីសំរេចចិត្តដែលមានភាពទំនាក់ទំនងរវាងអន្តរវិស័យដោយផ្អែកលើទិន្នន័យ (មជ្ឈមណ្ឌលទិន្នន័យ) ការសម្រេចចិត្តក្នុងការចែកចាយព័ត៌មាន និងការអភិវឌ្ឍសមត្ថភាពរបស់មន្ត្រីរដ្ឋាភិបាលក្នុងការធ្វើការជាមួយទិន្នន័យ។ ក្នុងការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យរបស់ស្ថាប័នរដ្ឋ មន្ទីរប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍ខេត្តបានឲ្យដឹងថា៖

- ការចែកចាយព័ត៌មានដែលទទួលបានពីសកម្មភាពទាំងឡាយរបស់ទីក្រុងឆ្លាតគួរតែមានការពិភ្សាការយ៉ាងយកចិត្តទុកដាក់ពីភាគីពាក់ព័ន្ធ
- ទិន្នន័យ មិនត្រឹមតែគួរចែកចាយជាសាធារណៈដើម្បីកែលម្អហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងសេវាកម្មសាធារណៈ
- ការបង្កើតប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងទិន្នន័យចម្រុះពីអន្តរវិស័យ គឺជារឿងសំខាន់ និងជាជំហានដំបូងដែលត្រូវធ្វើ
- មន្ទីរប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍ មិនមានសមត្ថភាពក្នុងការធ្វើប្រតិបត្តិការនេះទេ ដូច្នេះការអភិវឌ្ឍធនធានមនុស្ស គឺជាតម្រូវការដ៏ចាំបាច់

៣) ច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធ

បច្ចុប្បន្ន ប្រទេសកម្ពុជាមិនមានច្បាប់ក្នុងលើការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ និងគោលការណ៍ឯកជនភាពនៃព័ត៌មានផ្ទាល់ខ្លួននោះទេ។ ប៉ុន្តែច្បាប់ពាណិជ្ជកម្មតាមប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិកត្រូវបានបង្កើតឡើងនៅក្នុងខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៩ ដែលកំណត់នូវកាតព្វកិច្ចរបស់ប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មក្នុងការរក្សាឯកជនភាពនៃព័ត៌មានរបស់អតិថិជនរបស់ខ្លួន។ អនុក្រឹត្យស្តីពីច្រកចេញចូលអ៊ីនធឺណិតជាតិ ក៏ត្រូវបានប្រកាសដែរក្នុងខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២១ ដែលកំណត់រាល់ការទំនាក់ទំនងព័ត៌មានតាមអ៊ីនធឺណិត ត្រូវឆ្លងកាត់ច្រកទ្វារអ៊ីនធឺណិតជាតិដែលគ្រប់គ្រងដោយរដ្ឋាភិបាល។

បញ្ហាផ្សេងទៀតទាក់ទងនឹងការការពារទិន្នន័យ ជាធម្មតាស្ថិតនៅក្រោមសិទ្ធិឯកជនភាព ដែលត្រូវបានការពារយ៉ាងទូលំទូលាយក្រោមរដ្ឋធម្មនុញ្ញនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាឆ្នាំ២០១០ ក្រមរដ្ឋប្បវេណីនៃប្រទេសកម្ពុជាឆ្នាំ២០០៧ និងក្រមព្រហ្មទណ្ឌនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាឆ្នាំ២០០៩ ។

យោងតាមមន្ទីរប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍ ក្រៅពីច្បាប់ខាងលើ ច្បាប់មួយចំនួនដូចជា "ច្បាប់សន្តិសុខតាមអ៊ីនធឺណិត" "ច្បាប់ឧក្រិដ្ឋកម្មតាមអ៊ីនធឺណិត" "ច្បាប់ស្តីពីទិន្នន័យឯកជន" និង"ច្បាប់ការពារទិន្នន័យផ្ទាល់ខ្លួន" កំពុងត្រូវបានព្រាងដោយក្រសួងប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍ ប៉ុន្តែកាលវិភាគក្នុងការដាក់ឲ្យប្រើប្រាស់មិនទាន់មាននៅឡើយទេ។

ខ) ផែនការដែលមានស្រាប់

មន្ទីរប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍ខេត្ត មានតួនាទីក្នុងការចនាខ្សែកាបអុបទិកក្រោមដីក្នុងគម្រោងសាងសង់ផ្លូវ ៣៨ ខ្សែ។ បើយោងតាមមន្ទីរដែរ មន្ទីរគ្រោងនឹងដាក់ឲ្យប្រើប្រាស់នូវសេវា Wi-Fi សាធារណៈក្នុងក្រុងនៅឆ្នាំ២០២១។

ម៉្យាងវិញទៀត បើយោងតាមឯកសារនៅក្នុង ASCN[5] អភិបាលរងខេត្តបានប្រកាសអំពីផែនការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធប្រមូលទិន្នន័យរួម ដោយប្រមូលពីការគ្រប់គ្រងកាកសំណល់ អ្នកថ្មើរជើង ការធ្វើចរាចរណ៍ និងទិន្នន័យសន្តិសុខឲ្យបានមុនឆ្នាំ២០២៥។

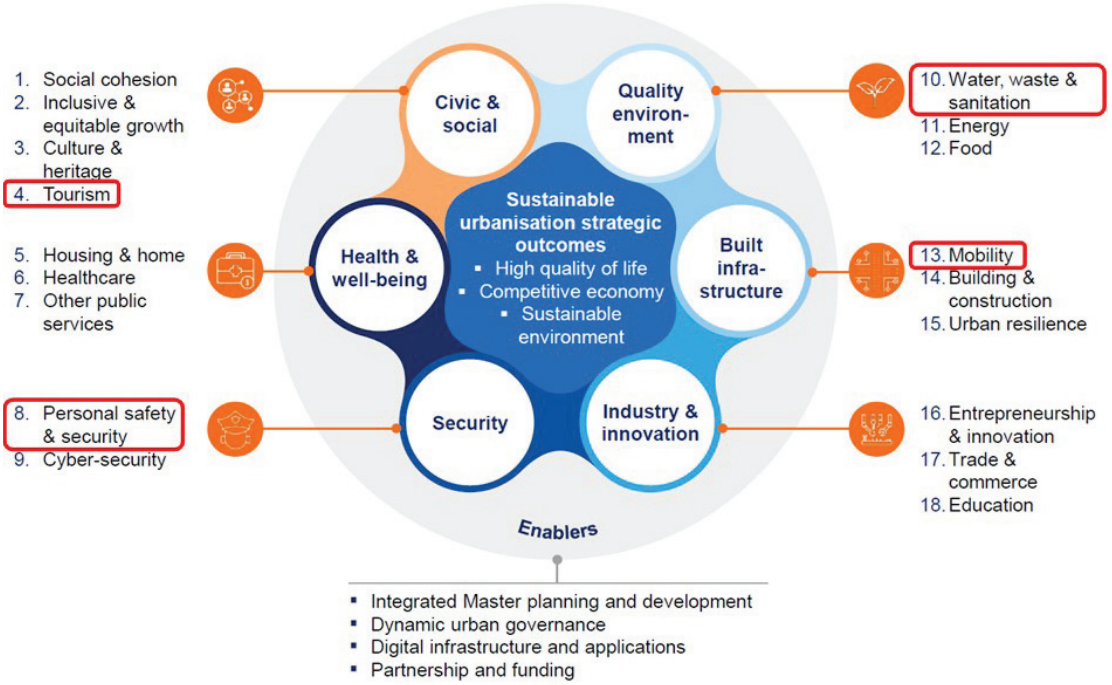
[5] ASCN Smart City Action Plan (ថ្ងៃទី៨ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៨)

នៅក្នុងបទសម្ភាសន៍តាមរយៈប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយអ៊ីនធឺណិត[6] អភិបាលក្រុងសៀមរាបបានបង្ហាញពីចំណាប់អារម្មណ៍ក្នុងការប្រមូលទិន្នន័យអំពីបទពិសោធន៍របស់ភ្ញៀវទេសចរ និងធ្វើសមាហរណកម្មក្នុងទ្រង់ទ្រាយធំ ដើម្បីជួយដល់ភ្ញៀវទេសចរ និងប្រជាជនមូលដ្ឋានក្នុងការទទួលបានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងសេវាកម្ម។

ក្រសួងប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍ បានចុះហត្ថលេខានៅក្នុងអនុស្សរណៈនៃការយោគយល់គ្នា (MOU) ជាមួយក្រសួងមហាផ្ទៃ និង Safety of the Republic of Korea ស្តីពីសកម្មភាពរបស់រដ្ឋាភិបាលអេឡិចត្រូនិច (e-Government) ដូច្នេះផែនការមេនៃ e-Gov ត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងបង្កើតឡើងដោយយោងទៅតាមអនុស្សរណៈមួយនេះ។ ដូចគ្នានេះផងដែរ មន្ទីរប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍ខេត្តបានឲ្យដឹងថា ក្រសួងគ្រោងនឹងសាងសង់មជ្ឈមណ្ឌលទិន្នន័យរួមមួយនៅរាជធានីភ្នំពេញក្នុងឆ្នាំ២០២២។ មន្ទីរប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍ខេត្ត ក៏មានបំណងក្នុងបង្កើតមជ្ឈមណ្ឌលទិន្នន័យតូចមួយនៅខេត្តសៀមរាបដែរ ប៉ុន្តែមិនមានផែនការច្បាស់លាស់ណាមួយនោះទេ។

២.៤ បច្ចុប្បន្នភាព និងវិស័យគោលដៅក្នុងខេត្តសៀមរាប

បើយោងទៅតាម ASEAN Sustainable Urbanisation Strategy វិស័យដែលត្រូវអនុវត្តក្នុងការអភិវឌ្ឍនគរូបនីយកម្មប្រកបដោយចីរភាពមានចំនួន ១៨ ដែលមានបង្ហាញក្នុងរូបភាព ២.៩។



ប្រភព៖ ASEAN Sustainable Urbanisation Strategy (កែប្រែចំនុចខ្លះៗ ដោយក្រុមសិក្សា JICA)

រូបភាព ២.៩៖ វិស័យអាទិភាពក្នុងគម្រោងសិក្សាមួយនេះក្នុងការអភិវឌ្ឍនគរូបនីយកម្មខេត្តសៀមរាប

6 GovInsider (https://govinsider.asia/connected-gov/siem-reap-cambodia-angkor-wat-mayor-so-platong-data/)

២.៤.១ ទិសស្ថេសចរណ៍

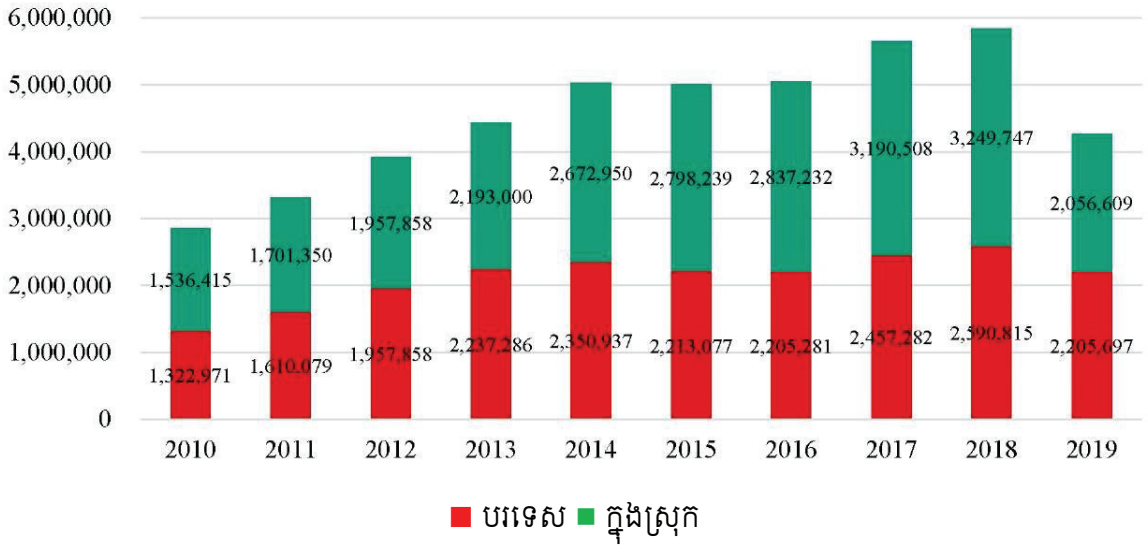
ក) ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងបញ្ហាប្រឈម

១) ចំនួនភ្ញៀវទេសចរមកកំសាន្តនៅក្រុងសៀមរាប

ចំនួនភ្ញៀវជាតិ និងបរទេសដែលមកទស្សនាខេត្តសៀមរាប មានការកើនឡើងជាបន្តបន្ទាប់ ដូចបង្ហាញក្នុងរូបភាព ២.១០ (លើកលែងតែឆ្នាំ២០១៩) ដែលមានកំណើនពី ២,៨៦១,៣៩៦ នាក់ នៅក្នុងឆ្នាំ២០១០ ដល់ ៤,២៦៤,៣២៥ នាក់នៅក្នុងឆ្នាំ២០១៩។ ដោយឡែក ចំនួនភ្ញៀវបានធ្លាក់ចុះ យ៉ាងគំហុកនៅក្នុងឆ្នាំ២០២០ ដោយសារឥទ្ធិពលនៃកូវីដ-១៩។

គួរបញ្ជាក់ដែរថា បើយោងតាមមន្ទីរទេសចរណ៍ខេត្ត ចំនួនភ្ញៀវបរទេសធ្លាក់ចុះកាលពីឆ្នាំ២០១៩ គឺបណ្តាលមកពី៖

- ការធ្លាក់ចុះនៃចំនួនភ្ញៀវទេសចរមកពីលោកខាងលិចដោយសារអាកប្បកិរិយាមិនល្អរបស់ភ្ញៀវទេសចរចិន
- សង្គ្រាមពាណិជ្ជកម្មរវាងប្រទេសចិន-សហរដ្ឋអាមេរិក
- ការប្រកួតប្រជែងជាមួយនឹងប្រទេសជិតខាង (ដូចជាប្រទេសវៀតណាម)



ប្រភព៖ មន្ទីរទេសចរណ៍ខេត្តសៀមរាប

រូបភាព ២.១០៖ ភ្ញៀវបរទេស និងកម្ពុជាដែលមកកាន់ខេត្តសៀមរាបពីឆ្នាំ២០១០ ដល់ឆ្នាំ២០១៩
(តាមមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនទាំងអស់)

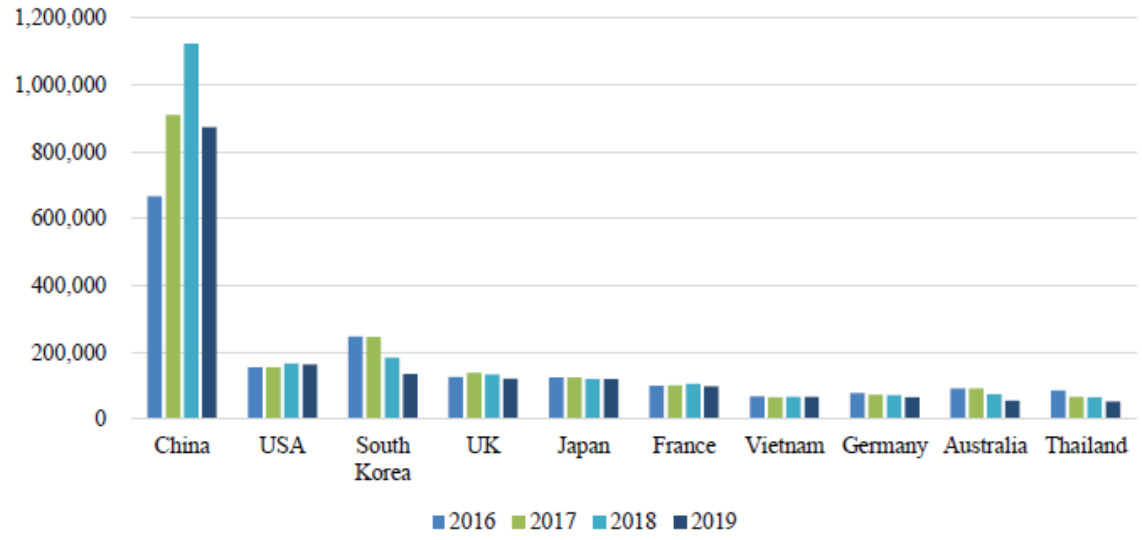
មួយវិញទៀត បើយោងទៅតាមការសម្ភាសន៍ជាមួយក្រុមហ៊ុនទេសចរណ៍មួយចំនួន បានឲ្យដឹងថា ក្នុងចន្លោះឆ្នាំ ២០១២ និងឆ្នាំ២០១៨ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាបមានជើងហោះហើរ Chartered Flight ច្រើនបើប្រៀបធៀបនឹងឆ្នាំ២០១៩។ បើយើងសង្កេតឲ្យជាក់ស្តែងទៅ ការធ្លាក់ចុះនៃភ្ញៀវបរទេសក្នុងឆ្នាំ២០១៩ គឺបណ្តាលមកពីការថតចុះនៃភ្ញៀវចិនជាចំបង។ ភ្ញៀវជនជាតិចិន បានប្តូរទិសដៅទៅខេត្តព្រះសីហនុវិញក្នុងរយៈពេល

ប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ។ មួយវិញទៀត ក្រុមហ៊ុនទេសចរណ៍មួយចំនួន បានបញ្ជាក់ថាដោយសារកន្លែងរៀបចំកម្មវិធី MICE នៅមានកម្រិតនៅឡើយ ដូច្នេះហើយធ្វើឲ្យការរៀបចំកម្មវិធី ប្រព័ន្ធនៅទីក្រុងផ្សេង។

គួរបញ្ជាក់ផងដែរថា ក្រសួងទេសចរណ៍ប្រើប្រាស់ទិន្នន័យលើចំនួនភ្ញៀវដែលចូលទស្សនាឧទ្យានអង្គរ ពីគ្រឹះស្ថានអង្គរ។ មានន័យថា ចំនួនភ្ញៀវបរទេសដែលមិនបានចូលទស្សនាតំបន់អង្គរ មិនត្រូវបានរាប់បញ្ចូលទេ។ ចំណែកចំនួនភ្ញៀវជាតិវិញ ត្រូវបានស្រង់តាមរយៈការធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់ខេត្តសៀមរាប។ ដូច្នេះ ចំនួននេះ អាចរាប់បញ្ចូលទាំងអ្នករស់នៅក្បែរព្រំដែន និងអ្នកធ្វើដំណើរក្នុងគោលបំណងការងារ ឬជំនួញ។

២) ទីផ្សារធំៗបំផុតដប់នៃភ្ញៀវទេសចរមកកាន់ខេត្តសៀមរាបនៅក្នុងឆ្នាំ២០១៩

ប្រទេសចិន គឺជាទីផ្សារធំបំផុតសម្រាប់ខេត្តសៀមរាបជាមួយនឹងចំនួនភ្ញៀវ ៨៧៣,២៩៧ នាក់ ឬ ៣៩.៤% នៅក្នុងឆ្នាំ ២០១៩។ សហរដ្ឋអាមេរិក ជាទីផ្សារធំជាងគេបំផុតទីពីរដែរមានចំនួនប្រមាណ ៧.៥%។ បន្ទាប់មក គឺប្រទេសកូរ៉េខាងត្បូង ដែលស្មើនឹង ៦.១%។ ភ្ញៀវទេសចរមកពីបណ្តាប្រទេសទាំងដប់ មានចំនួនស្មើនឹង ៨០% នៃចំនួនភ្ញៀវទេសចរសរុប។ រូបភាព ២.១១ បង្ហាញអំពីបម្រែបម្រួលនៃចំនួនភ្ញៀវទៅតាមប្រទេសទាំងដប់ ក្នុងរយៈពេលបួនឆ្នាំ (គិតពីឆ្នាំ២០១៦ ដល់ឆ្នាំ២០១៩)។ យើងឃើញថា ភ្ញៀវមកពីប្រទេសចិនមានកំណើនកើនឡើងមុនឆ្នាំ២០១៩ កំឡុងពេលដែល ចំនួនភ្ញៀវមកពីប្រទេសផ្សេងទៀតមានលក្ខណៈថេរ។

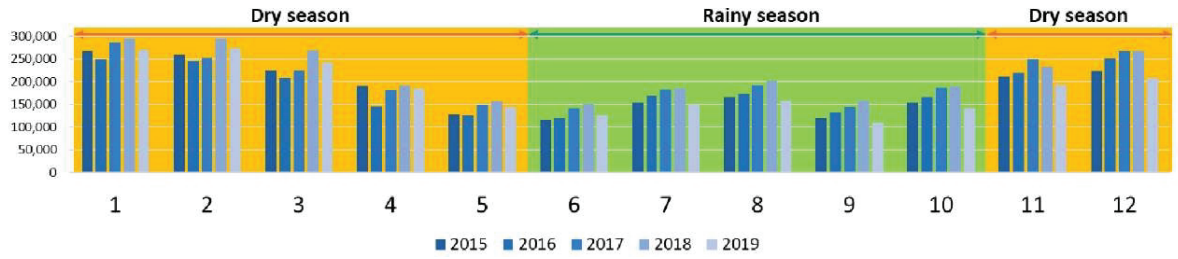


ប្រភព៖ គ្រឹះស្ថានអង្គរ

រូបភាព ២. ១១៖ ទីផ្សារធំៗចំនួនដប់នៃភ្ញៀវទេសចរមកកាន់ខេត្តសៀមរាប(ឆ្នាំ២០១៦ - ឆ្នាំ២០១៩)

៣) ភ្ញៀវបរទេស និងកម្ពុជាមកកាន់ខេត្តសៀមរាបនៅក្នុងរដូវកាលផ្សេងៗ

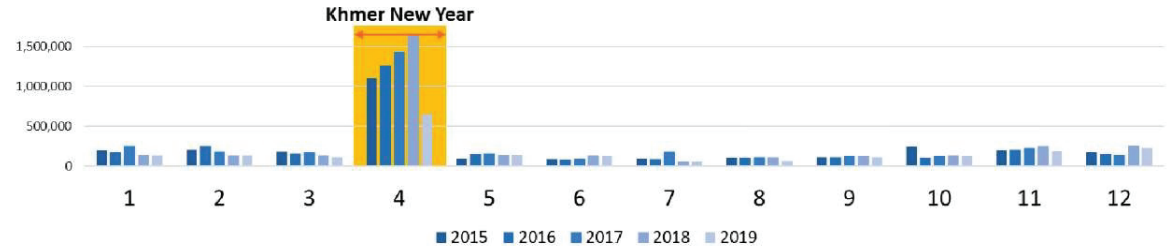
បើក្រឡេកមើលចំនួនភ្ញៀវបរទេសដែលមកកាន់ខេត្តសៀមរាប មានការប្រែប្រួលទៅតាមរដូវកាល ដូចមានបង្ហាញនៅក្នុងរូបភាព ២.១២។ ចំនួនភ្ញៀវមានការកើនឡើងច្រើនក្នុងរដូវប្រាំងដែលគិតពីខែវិច្ឆិកា ដល់ខែឧសភា និងថយចុះក្នុងរដូវភ្លៀងដែលគិតពីខែមិថុនា ដល់ខែតុលា។



ប្រភព៖ ក្រសួងទេសចរណ៍

រូបភាព ២.១២៖ ភ្ញៀវបរទេសមកកាន់ខេត្តសៀមរាបតាមខែ (ឆ្នាំ២០១៥ - ឆ្នាំ២០១៩)

ភ្ញៀវជាតិដែលមកកាន់ខេត្តសៀមរាប ក៏មានចំនួនឡើងចុះតាមរដូវកាល ដូចបានបង្ហាញនៅក្នុងរូបភាព ២.១៣ ផងដែរ។ ភ្ញៀវមានចំនួនច្រើនបំផុតនៅក្នុងខែមេសា ដែលជាពេលឈប់សម្រាក (ចូលឆ្នាំខ្មែរ)។ គេសង្កេតឃើញថា មិនមានភាពខុសគ្នាច្រើនទេក្នុងខែផ្សេងទៀត ។



ប្រភព៖ មន្ទីរទេសចរណ៍ខេត្តសៀមរាប

រូបភាព ២.១៣៖ ភ្ញៀវជាតិមកកាន់ខេត្តសៀមរាបតាមខែ (ឆ្នាំ២០១៥ - ឆ្នាំ២០១៩)

៤) តំបន់ទស្សនាក្នុងខេត្តសៀមរាប

ខេត្តសៀមរាប ត្រូវបានគេស្គាល់ថាជាតំបន់ទេសចរណ៍ប្រវត្តិសាស្ត្រ ជាពិសេសតំបន់អង្គរ។ ក្រៅពីនេះ ខេត្តសៀមរាបមានទីទាំងទេសចរណ៍ ជាច្រើនទៀត ប៉ុន្តែដោយកត្តាមួយចំនួន ធ្វើឲ្យកន្លែងទេសចរណ៍ទាំងនោះ មិនសូវមានអ្នកទៅទស្សនាច្រើន។ កត្តាទាំងនោះមានដូចជា ការផ្តល់ពត៌មាន ផ្លូវធ្វើដំណើរ និងការកំណត់កន្លែងទស្សនាដោយក្រុមហ៊ុនទេសចរណ៍។ ដោយឡែក គេសង្កេតឃើញថា កំឡុងពេលមានវិបត្តិជាសាកលនៃជំងឺកូវីដ-១៩ ប្រជាជនកម្ពុជាបានមានការចាប់អារម្មណ៍ទៅលើទេសចរណ៍បែបធម្មជាតិ (Ecotourism)។ បើយោងតាមពត៌មានក្នុងខេត្តគេឃើញមាន ប្រជាពលរដ្ឋប្រមាណពី ២០០០ ទៅ ៣០០០ នាក់ ដែលចូលទៅតំបន់អង្គរជារៀងរាល់ថ្ងៃដោយការជិះកង់។

៥) ផលិតផលទេសចរណ៍

កំណើននៃភ្ញៀវទេសចរ ក្នុងរយៈពេល ១០ ឆ្នាំនេះ ធ្វើឲ្យមានការមានកំណើននៃអាជីវកម្មមួយចំនួនដូចជាហាងលក់វត្ថុអនុស្សាវរីយ៍ (វត្ថុធ្វើពីដៃ សូត្រ និងចម្លាក់ ជាដើម)។

៦) ការផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មាន

ក្រុងសៀមរាប មានមជ្ឈមណ្ឌលផ្តល់ពត៌មានទេសចរណ៍ចំនួន ៤ ដែលផ្តល់ពត៌មានដូចជា ការស្វែងរក ឬរៀបចំ មគ្គុទេសន៍ទេសចរ ពត៌មានអំពីការជួលរថយន្ត និងពត៌មានទេសចរណ៍ទូទៅ។ ប៉ុន្តែគេសង្កេតឃើញថា ភ្ញៀវទេសចរភាគច្រើនមិនបានប្រើសេវាកម្មនេះទេ។ គេក៏សង្កេតឃើញដែលថា សាលាខេត្តសៀមរាប និងមន្ទីរទេសចរណ៍ខេត្ត មានគេហទំព័រផ្លូវការរបស់ខ្លួនក្នុងបណ្តាញសង្គម ដែលជាទីកន្លែងផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មាន ប៉ុន្តែព័ត៌មានភាគច្រើនជាភាសាខ្មែរ ដែលធ្វើឲ្យដល់ភ្ញៀវបរទេស មានផលពិបាកក្នុងការទទួលព័ត៌មាន។

ប៉ុន្តែ សណ្ឋាគារ និងផ្ទះសំណាក់ភាគច្រើន មានការផ្តល់ជូនព័ត៌មានទេសចរណ៍មួយចំនួនដល់ភ្ញៀវដូចជា ផែនទី និងកន្លែងទេសចរណ៍សំខាន់ៗ ជាភាសាអង់គ្លេស បារាំង និងជប៉ុន។ ជារួម ការផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មានជាភាសាបរទេសភាគច្រើនធ្វើឡើងដោយអាជីវកម្មឯកជន ចំណែកការផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មានពីស្ថាប័នរដ្ឋ ភាគច្រើនធ្វើឡើងចំពោះភ្ញៀវជាតិដែលចំនុចនេះ គួរតែមានការកែលម្អ។

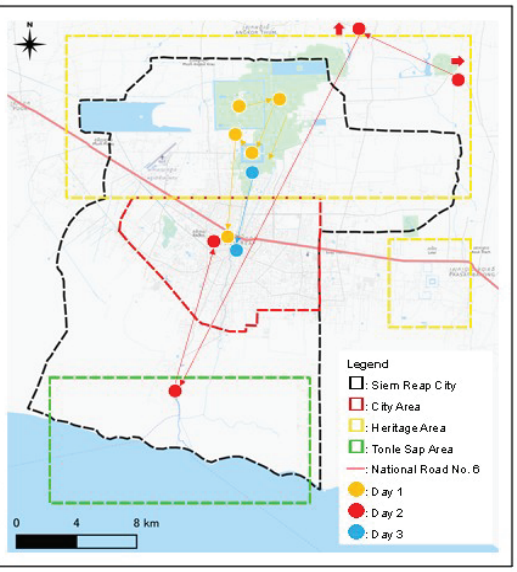
៧) ទីផ្សារ

ទោះបីជាមានការទទួលស្គាល់ថា ការផ្សព្វផ្សាយលើទីផ្សារជាគន្លឹះក្នុងការទាក់ទាញភ្ញៀវទេសចរយ៉ាងណាក៏ដោយចុះ ប៉ុន្តែគេមើលឃើញថា ការធ្វើទីផ្សារ មិនទាន់មានភាពជោគជ័យនៅឡើយទេ។ យុទ្ធសាស្ត្រដែលគួរតែកែលម្អមានដូចជា ការបែកចែកទីផ្សារក្នុងស្រុក និងបរទេស (តាមសញ្ជាតិរបស់ភ្ញៀវ) កំណត់គោលដៅនៃដំណើរកម្សាន្តនិមួយៗ ជាពិសេស គឺការធ្វើទីផ្សារតាមរយៈប្រព័ន្ធអនឡាញ (បណ្តាញសង្គម)។

៨) ដំណើរកម្សាន្តទូទៅរបស់ភ្ញៀវទេសចរ

ភាគច្រើន ទាំងភ្ញៀវជាតិ និងបរទេស មានបំណងទៅទស្សនាប្រាសាទបុរាណ ពេលធ្វើដំណើរមកដល់ខេត្តសៀមរាប។ ដោយឡែក ភ្ញៀវបរទេសភាគច្រើន ដើរកម្សាន្តជាលក្ខណៈក្រុមដែលរៀបចំដោយមគ្គុទេសក៍ទេសចរណ៍ ចំណែកឯភ្ញៀវជាតិវិញ ភាគច្រើនមកទស្សនាជាលក្ខណៈបុគ្គល។ ការដើរកម្សាន្តតាមបែបក្នុណៈរៀបចំដោយមគ្គុទេសក៍ទេសចរណ៍មិនទទួលបានការពេញនិយមទេ ចំពោះប្រជាជនកម្ពុជា។ រូបភាពខាងក្រោមបង្ហាញពីការដើរកម្សាន្តទូទៅរបស់ភ្ញៀវបរទេសក្នុងខេត្តសៀមរាប។

ហេតុផលមកទស្សនា	សម្រាកលំហែកាយ
ផ្លូវសម្រាប់ការមកទស្សនាសំខាន់ៗ	**ថ្ងៃទី១៖** អង្គរវត្ត > អង្គរធំ > លានដល់ដំរី > ប្រាសាទព្រះខ័ន > តាព្រហ្ម > ភ្នំបាក់ខែង > ផាប់ស្ទឹត /ផ្សារយប់ **ថ្ងៃទី២៖** កំពង់ភ្លុក > ប្រាសាទបាគង > ផាប់ស្ទឹត /ផ្សារយប់ **ថ្ងៃទី៣៖** (មានជម្រើស) បឹងទន្លេសាប (បឹងជ័ធំ)
រយៈពេលស្នាក់នៅ	២-៣ ថ្ងៃ
ចំណាយជាមធ្យម	៣០ដុល្លារក្នុងមួយថ្ងៃ
ផ្លូវពេញនិយម	ផ្លូវសម្រាកលំហែកាយ - ម្ហូសាៈ ចូលឆ្នាំខ្មែរ - វិច្ឆិកា៖ បុណ្យអុំទូក - ធ្នូ៖ ឆ្លងឆ្នាំ
ការរៀបចំផែនការធ្វើដំណើរ	រវាងមិត្តភក្តិ និងក្រុមគ្រួសារ
របៀបធ្វើដំណើរ	មិត្តភក្តិ និងក្រុមគ្រួសារ។
ចំនួនដង	ច្រើនដង



ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA (ផ្អែកតាមសៀវភៅមគ្គុទេសទេសចរណ៍ - Chikyu no Arukikata)

រូបភាព ២.១៤៖ គោលដៅទេសចរណ៍ចម្បងៗរបស់ភ្ញៀវបរទេស

ខ) ទេសានសម្ព័ន្ធ

១) មន្ទីរទេសចរណ៍ អាជ្ញាធរខេត្តសៀមរាប

រដ្ឋបាលទេសចរណ៍ក្នុងខេត្តសៀមរាប ស្ថិតក្រោមការត្រួតពិនិត្យដោយមន្ទីរទេសេរណ៍ខេត្ត។ មន្ទីរទេសេរណ៍មានតួនាទីក្នុងការប្រមូលទិន្នន័យ ព័ត៌មាន និងស្ថិតិរបស់ភ្ញៀវបរទេស ក៏ដូចជាធុរកិច្ចទេសចរណ៍ក្នុងខេត្តសៀមរាប។ ទិន្នន័យដែលប្រមូលបានត្រូវធ្វើជារបាយការណ៍ដាក់ជូនក្រសួងទេសចរណ៍។ មន្ទីរទេសចរណ៍ខេត្ត មានទីតាំងប្រមាណ ២ គ.ម ពីសាលាខេត្តសៀមរាប។ មន្ទីរទេសចរណ៍ខេត្ត និងសាលារដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប ទូទៅមិនមានការប្រជុំជាប្រចាំនោះទេ បើយោងទៅតាមការស្រង់ព័ត៌មាន ប៉ុន្តែការប្រជុំនឹងធ្វើឡើង បើមានការចាំបាច់ក្នុងការពិភាក្សារវាងភាគីទាំងពីរ ឬក៏មានការអញ្ជើញពីភាគីណាមួយ។

២) អាជ្ញាធរជាតិអប្សរា

អាជ្ញាធរជាតិអប្សរា គឺជាគ្រឹះស្ថានរដ្ឋបាលថ្នាក់ជាតិដែលបានបង្កើតឡើងក្នុងឆ្នាំ១៩៩៥ ដែលមានតួនាទីក្នុងការការពារមរណីយដ្ឋាន និងរៀបចំតំបន់អង្គរក៏ដូចជាធ្វើការគ្រប់គ្រងទាំងស្រុងលើការអភិវឌ្ឍន៍ក្នុងតំបន់អង្គរ រាប់បញ្ចូលទាំងការជួសជុលផ្លូវ ការដាក់ផ្លាកសញ្ញា និងការថែរក្សាប្រព័ន្ធជារាសាស្ត្រ។

៣) គ្រឹះស្ថានអង្គរ

គ្រឹះស្ថានអង្គរ គឺជារដ្ឋបាលសាធារណៈដែលស្ថិតក្រោមការត្រួតពិនិត្យផ្នែកបច្ចេកទេសដោយក្រសួងទេសចរណ៍ និងស្ថិតក្រោមការត្រួតពិនិត្យផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុដោយក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច។ ដូចដែលបានលើកឡើងខាងលើ ស្ថាប័នមួយនេះមាន

តួនាទីក្នុងការប្រមូលថវិកាដែលបានមកពីការលក់សំបុត្រចូលទស្សនាឧទ្យានអង្គរពីភ្ញៀវបរទេស។ កន្លងមកស្ថាប័នមួយនេះ បានធ្វើការជិតស្និតជាមួយអាជ្ញាធរជាតិអប្សរាក្នុងការអនុវត្តគម្រោងនានាក្នុងឧទ្យានអង្គរ។

ឃ) ផែនការដែលមានស្រាប់

១) ផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ខេត្តសៀមរាប (ឆ្នាំ ២០២១-២០៣៥)

ផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ខេត្តសៀមរាប (ឆ្នាំ២០២១-២០៣៥) បានអនុម័តឲ្យប្រើប្រាស់កាលពីខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០២១។ សេចក្តីសង្ខេបនៃផែនការមេមួយនេះ នឹងសង្ខេបនៅក្នុងតារាង ២.៩ ខាងក្រោមនេះ។

តារាង ២.៩៖ ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីក្រុងសៀមរាប ឆ្នាំ២០៣៥

ព្រាងដោយ	ក្រសួងទេសចរណ៍
អនុម័តដោយ	សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន (នាយករដ្ឋមន្ត្រីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា)
គោលដៅ	ដើម្បីប្រែក្លាយខេត្តទៅជាគោលដៅទេសចរណ៍ដ៏សំខាន់ និងទាក់ទាញក្នុងតំបន់ និងពិភពលោក ដោយផ្អែកលើមូលដ្ឋាននៃបេតិកភណ្ឌ វប្បធម៌ ប្រវត្តិសាស្ត្រ សាសនា និងប្រទេសកម្ពុជា។ ដើម្បីធានាបាននូវនិរន្តរភាព និងបរិយាប័ន្នក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ ខេត្តសៀមរាបក៏ដូចជាការគិតគូរពី "ស្អាត បៃតង និងឆ្លាត" ក្នុងស្ថានភាពទំនើបកម្មក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ននេះ និងផ្លូវឆ្ពោះទៅរកការកសាងសេដ្ឋកិច្ចឌីជីថល
ទិសដៅសម្រេចបាន	• អភិវឌ្ឍន៍តំបន់ទេសចរណ៍អាទិភាពក្នុងខេត្តសៀមរាប • អភិវឌ្ឍផលិតផលទេសចរណ៍ថ្មីៗ • ផ្សព្វផ្សាយទេសចរណ៍ និងទាក់ទាញភ្ញៀវទេសចរ • ការពង្រឹងគុណភាព និងនិរន្តរភាពនៃការអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ក្នុងខេត្តសៀមរាប • គ្រប់គ្រងបរិស្ថានខេត្តសៀមរាប • អភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងការលើកកម្ពស់ការតភ្ជាប់ ដើម្បីគាំទ្រដល់វិស័យទេសចរណ៍ក្នុងខេត្តសៀមរាប • ពង្រឹងអភិបាលកិច្ចសម្រាប់គាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ខេត្តសៀមរាប ដោយផ្អែកលើវិធីសាស្ត្រចូលរួម
ផែនការឆ្នាំ	រយៈពេលខ្លី (២០២១ – ២០២៣), រយៈពេលមធ្យម (២០២៣ – ២០៣០), និងរយៈពេលវែង (២០៣០ – ២០៣៥)

ប្រភព៖ ផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ខេត្តសៀមរាប ឆ្នាំ២០២១-២០៣៥

២) ផែនទីចង្អុលផ្លូវស្តីពី ផែនការស្តារ និងលើកស្ទួយវិស័យទេសចរណ៍ក្រោយវិបត្តិជំងឺសាកលកូវីដ-១៩

ផែនទីចង្អុលផ្លូវស្តីពី ផែនការស្តារ និងលើកស្ទួយវិស័យទេសចរណ៍ក្រោយវិបត្តិជំងឺសាកលកូវីដ-១៩ ត្រូវបានអនុម័តឲ្យប្រើប្រាស់នៅថ្ងៃ០៣ ខែមេសា ឆ្នាំ២០២១។ វាបានរៀបរៀងដោយក្រសួងទេសចរណ៍ ក្នុងគោលបំណងកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច-សង្គមក្នុងប្រទេសឲ្យបានអតិបរមាតាមតយៈវិស័យទេសចរណ៍។ ផែនការស្តារនិងលើកស្ទួយវិស័យទេសចរណ៍កម្ពុជាក្នុង និងក្រោយវិបត្តិជំងឺកូវីដ-១៩ ត្រូវបានរៀបចំជាបីដំណាក់កាល និងមានគម្រោងអនុវត្តមួយចំនួន។

តារាង ២.១០៖ ដំណាក់កាលទាំង ៣ ក្នុងការលើកស្ទួយវិស័យទេសចរណ៍ក្នុង និងក្រោយជំងឺកូវីដ-១៩

ដំណាក់កាល	យុទ្ធសាស្ត្រ
ដំណាក់កាលទី១ (Resilient & Restart)៖ ការគ្រប់គ្រងវិបត្តិក្នុងដំណាក់កាលប្រក្រតីភាពតាមគន្លងថ្មី (New Normal) និងរៀបចំផែនការសម្រាប់ការស្តារឡើងវិញ (២០២០ - ២០២១)	• ជំនួយផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចចំពោះសហគ្រាស/វិស័យឯកជន និងការងារ • ជំរុញទេសចរណ៍ក្នុងស្រុក ទេសចរណ៍ផ្ទៃក្នុងនិងត្រៀមទទួលទេសចរអន្តរជាតិកម្រិតតំបន់ • រៀបចំយន្តការអភិបាលកិច្ចទេសចរណ៍ឡើងវិញ
ដំណាក់កាលទី២ (Recovery)៖ ការស្តារនិងលើកស្ទួយនៃវិស័យទេសចរណ៍កម្ពុជាក្រោយវិបត្តិជំងឺកូវីដ-១៩	• ការស្តារឡើងវិញថ្ងៃសេដ្ឋកិច្ច និងការងារក្នុងវិស័យទេសចរណ៍ • ការស្តារឡើងវិញទីផ្សារទេសចរណ៍អន្តរជាតិ (តំបន់) និងបន្តជំរុញទេសចរណ៍ក្នុងស្រុក និងផ្ទៃក្នុង • ដាក់ឲ្យអនុវត្តយន្តការអភិបាលកិច្ចទេសចរណ៍ថ្មី
ដំណាក់កាលទី៣ (Relaunch)៖ ការរៀបចំឆ្ពោះទៅកាន់អនាគតថ្មីនៃវិស័យទេសចរណ៍កម្ពុជា	• ជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ច និងការងារសមរម្យក្នុងវិស័យទេសចរណ៍ • ការច្បាមយកទីផ្សារទេសចរណ៍កម្ពុជាក្នុងទីផ្សារអន្តរជាតិ • បន្តពង្រឹងអភិបាលកិច្ចទេសចរណ៍នៅពេលអនាគត

ប្រភព៖ ផែនទីចង្អុលផ្លូវស្តីពី ផែនការស្តារ និងលើកស្ទួយវិស័យទេសចរណ៍ក្រោយវិបត្តិជំងឺសាកលកូវីដ-១៩

តារាង ២.១១៖ គម្រោងដែលបានដាក់ចេញនៅក្នុងផែនទី

ផ្នែក	**ឈ្មោះគម្រោង**	**គម្រោងអទិភាព (ដំណាក់កាល)**
ធ្វើការលើកស្ទួយសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រទេសកម្ពុជា និងរក្សាការងារក្នុង	១. គម្រោង Travel Bubble និង One way/Two way Close-loop Chatered Plane	១ និង ២

វិស័យទេសចរណ៍	២. គម្រោងកម្មវិធីអនុវត្តវិធានសុវត្ថិភាណទេសចរណ៍	១ និង ២
	៣. យុទ្ធនាការអក្ខរកម្មឌីជីថល និងជំនាញឌីជីថលក្នុងវិស័យទេសចរណ៍	១ និង ២
	៤. គម្រោងកាត់បន្ថយភាពធ្ងន់ធ្ងរនៃសេដ្ឋកិច្ចដោយផ្តោតលើខេត្តសៀមរាប, ព្រះសីហនុ, ភ្នំពេញ	១ ២ និង ៣
	៥. គម្រោងបង្កើតសាលាជាតិវិជ្ជាជីវៈទេសចរណ៍ (ភ្នំពេញ, ខេត្តព្រះសីហនុ និងខេត្តសៀមរាប)	៣
	៦. ការសិក្សារៀបចំប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងទិន្នន័យទេសចរណ៍កម្ពុជា (Cambodia's Tourism Observatory)	១ និង ២
	៧. គម្រោងរៀបចំតំបន់បេតិកភណ្ឌអង្គរ ៖ គោលដៅទេសចេរណ៍បែបឆ្លាតវៃ-Smart Destination	១ និង ២
បង្កើនទីផ្សារទេសចរណ៍ផ្ទៃក្នុង	៨. គម្រោងកែលម្អកំពង់ផែទេសចរណ៍ចុងឃ្មៀស	១ និង ២
	៩. គម្រោងរៀបចំតំបន់ថ្មើរជើងក្រុងសៀមរាប និងរាជធានីភ្នំពេញ	១ និង ២
	១០. គម្រោងបង្កើតប័ណ្ណទេសចរណ៍កម្ពុជា (Cambodia Pass) និងចលនាទេសចរណ៍ផ្ទៃក្នុង	១
	១១. ពង្រឹងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ (រឹង និងទន់) សម្រាប់ជម្រុញដល់ទេសចរណ៍ក្នុងស្រុកទៅកាន់រមណីយដ្ឋានទេសចរណ៍	១
	១២. ការអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរដែលធ្វើដំណើរដោយខ្លួនឯង (Self-Driving Tourism)	១ និង ២
	១៣. យុទ្ធនាការគ្មានផ្លាស្ទិច Free-Plastic-Zone (នៅកោះរុង និងតំបន់អង្គរ)	១ និង ២
	១៤. គម្រោងពង្រឹងទេសចរណ៍ផ្ទៃក្នុង និងការផ្តល់ពត៌មានតាមខេត្តក្រុង	២
	១៥. ដំណើរកម្សាន្តក្នុងប្រទេសកម្ពុជាឆ្នាំ ២០២២-៣០២៣	២
	១៦. គម្រោងទេសចរណ៍តាមរយៈ MICE	១ ២ និង ៣

លើកកម្ពស់វិស័យទេសចរណ៍	១៧. គម្រោងកម្មវិធីពង្រឹងសមត្ថភាពក្នុងវិស័យទេសចរណ៍កម្ពុជា (២០២១-២០២៣)	១ និង ២

ប្រភព៖ ផែនទីចង្អុលផ្លូវស្តីពី ផែនការស្តារ និងលើកស្ទួយវិស័យទេសចរណ៍ក្រោយវិបត្តិជំងឺសាកលកូវីដ-១៩

២.៤.២ ទិសស័យដឹកជញ្ជូន និងការធ្វើដំណើរ

ក) ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន

១) បណ្តាញផ្លូវ

ផ្លូវជាតិក្នុងខេត្តសៀមរាបមានប្រវែងសរុប ៣៧៤ គ.ម និងផ្លូវតាមភូមិ/ស្រុកមានប្រវែង ៨៦០ គ.ម។ ចំពោះផ្លូវជាតិមានចំនួន ៦ ខ្សែមានដូចជា ផ្លូវជាតិលេខ៦ លេខ៦២-៣ លេខ៦៣-៣ លេខ៦៤ លេខ៦៧ និងលេខ៦៨ ដែលអាចធ្វើដំណើរទៅខេត្តផ្សេងទៀតរួមមានខេត្តបន្ទាយមានជ័យ ខេត្តកំពង់ធំ និងខេត្តព្រះវិហារ។

២) មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ

ម៉ូតូកង់បី (Tuk-Tuk)

Tuk-Tuk ជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើរដ៏ពេញនិយមមួយលើការធ្វើដំណើរក្នុងរយៈចំងាយជិត ហើយវាត្រូវបានប្រើប្រាស់ទាំងប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋាន និងភ្ញៀវទេសចរ។ សព្វថ្ងៃមានក្រុមហ៊ុនចំនួន ២ ដែលកំពុងផ្តល់សេវា Tuk-Tuk តាមរយៈកម្មវិធីទូរស័ព្ទដៃដែលមានដូចជា PassApp និង Grab។

រថយន្តឈ្នួល

រថយន្តឈ្នួល (ប្រភេទ Van) ត្រូវបានប្រើប្រាស់ក្នុងការធ្វើដំណើរទៅខេត្ត/ក្រុងផ្សេងទៀតក្នុងប្រទេស។ អ្នកដំណើរអ្នករករថយន្តឈ្នួល នៅចំណតរថយន្តក្រុងខេត្ត ឬតាមផ្សារធំៗមួយចំនួន។

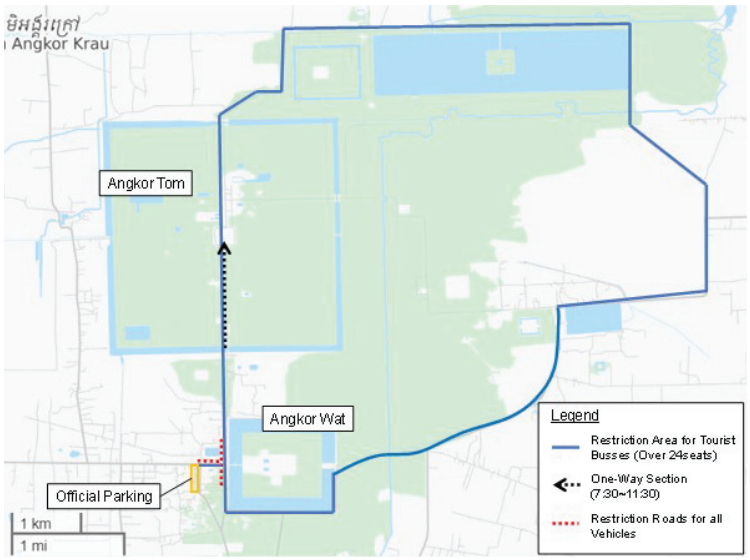
អាកាសយានដ្ឋាន

អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាបស្ថិតនៅខាងលិចក្រុងសៀមរាប ដែលមានចម្ងាយប្រមាណ ៨ គ.ម។ អាកាសយានដ្ឋានមួយនេះ ត្រូវបានដំណើរការដោយក្រុមហ៊ុនបារាំង VINCI និងជើងហោះហើរអន្តរជាតិជាច្រើន។ បច្ចុប្បន្ន គេសង្កេតឃើញថា មិនមានឡានក្រុងសាធារណៈសម្រាប់ដឹកអ្នកដំណើរពីអាកាសយានដ្ឋាន ទៅទិសដៅផ្សេងទៀតទេ ដូច្នេះអ្នកដំណើរត្រូវជិះ Tuk-Tuk ឬ Taxi។ គួរបញ្ជាក់ដែរថា អាកាសយានដ្ឋានថ្មីមួយ បាននឹងកំពុងសាងសងនៅទិសខាងកើតក្រុងសៀមរាប ហើយគេរំពឹងទុកថា វាដាក់ឲ្យដំណើរការក្នុងឆ្នាំ២០២៣ ខាងមុខនេះ ដោយមានការប្រតិបត្តិពីក្រុមហ៊ុន Yunnan Investment Holdings។

រថយន្តក្រុង

សព្វថ្ងៃគេមិនឃើញមានរថយន្តក្រុងសាធារណៈដំណើរការក្នុងខេត្តសៀមរាប ប៉ុន្តែគេឃើញមានរថយន្តក្រុងឯកជនដំណើរការដឹកអ្នកដំណើរទៅក្រុង/ខេត្តផ្សេងទៀត។ បច្ចុប្បន្ន ក្រុមហ៊ុនឯកជនចំនួន ១០ បានដំណើរការក្នុងក្រុងសៀមរាប។ គួរបញ្ជាក់ដែរថា ក្រុមហ៊ុនមួយចំនួនបានធ្វើប្រតិបត្តិការដឹកអ្នកដំណើរទៅប្រទេសជិតខាងដូចជាទីក្រុង

បាងកក ជាដើម។ ភ្ញៀវទេសចរដែលប្រើប្រាស់រថយន្តក្រុងច្រើនជាងគេ គឺភ្ញៀវជនជាតិចិន។ ដោយមានការពេញនិយមនេះ អាជ្ញាធរខេត្តសៀមរាបបានចាត់វិធានការក្នុងការកំណត់ផ្លូវធ្វើដំណើររបស់រថយន្តក្រុងកាលពីឆ្នាំ២០១៣ ដូចមានបង្ហាញក្នុងរូបភាព ២.១៥ និង២.១៦។



ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

ប្រភព៖ អាជ្ញាធរជាតិអប្សរា

រូបភាព ២.១៥៖ តំបន់កំហិតយានជំនិះនៅក្នុង ឧទ្យានបូរាណវិទ្យាអង្គរ

រូបភាព ២.១៦៖ សញ្ញាហាម

ក្រោយពីមានច្បាប់រឹតបន្តឹង ក្រុមហ៊ុនទេសចរណ៍បានប្រើប្រាស់រថយន្តខ្នាតតូចវិញដើម្បីដឹកភ្ញៀវទេសចរ។ ចំពោះចំណតរថយន្តវិញ ចំណតរថយន្តក្រុងធុនធំមាន ១០០ និងរថយន្តខ្នាតកណ្តាល (២៤-៣២ កៅអី) មាន ៦៤ និងរថយន្តខ្នាតតូចមាន ១៨០។

រថយន្តជាមួយអ្នកបើកបរ

រថយន្តឈ្នួលជាមួយអ្នកបើកបរ ជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើរមួយដែលត្រូវបានប្រើក្នុងការធ្វើដំណើរធ្ងាយ ហើយការជួលអាចមានកន្លះថ្ងៃផងដែរ អាស្រ័យទៅលើក្រុមហ៊ុនជួល។ គួរបញ្ជាក់ដែរថា ក្រុមហ៊ុន Blue Mobility បានដាក់ជួលរថយន្តអគ្គិសនីឲ្យភ្ញៀវទេសចរកាលពីពេលកន្លងទៅ ប៉ុន្តែត្រូវបានអ្នករត់ម៉ូតូ TukTuk ធ្វើការតវ៉ា។ ជាលទ្ធផលសេវាកម្មត្រូវបានផ្តល់តាមរយៈក្រុមហ៊ុនទេសចរណ៍ ដែលមានតម្លៃខ្ពស់ជាងតម្លៃសេវារថយន្តជួលធម្មតា។

ម៉ូតូជួល

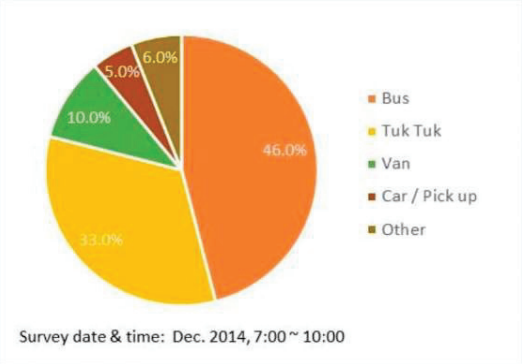
ការជួលម៉ូតូដើម្បីធ្វើដំណើរជុំវិញតំបន់អង្គរមានការពេញនិយមពីភ្ញៀវទេសចរ ហើយភ្ញៀវទេសចរ អាចជួលម៉ូតូបានដោយមិនចាំបាច់មានបណ្ណបើកបរអន្តរជាតិ។ ការជួលម៉ូតូសម្រាប់ ១ ថ្ងៃមានតម្លៃប្រហែល ១៥ ដុល្លាអាមេរិក ហើយភ្ញៀវទេសចរ ក៏អាចរកជួលម៉ូតូអគ្គិសនីផងដែរ។

កាណូត

កាណូតជាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដ៏សំខាន់មួយក្នុងបឹងទន្លេសាប។ ផ្លូវទឹកមានចំនួន ១០ ខ្សែ ដើម្បីធ្វើដំណើរក្នុងខេត្តសៀមរាប ដែលដំណើរការដោយក្រុមហ៊ុនឯកជន។ កំពង់ផែចុងឃ្នាស ក្នុងខេត្តសៀមរាប គឺជាកំពង់ផែដ៏សំខាន់នៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក ហើយសាឡាងពី/ទៅកំពង់ផែតភ្ជាប់ជាមួយកំពង់ផែក្នុងខេត្តសៀមរាប និងខេត្តផ្សេងៗទៀត។

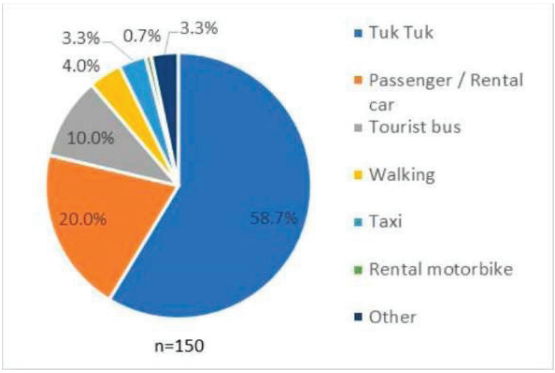
មធ្យោបាយធ្វើដំណើរសម្រាប់ភ្ញៀវទេសចរក្នុងខេត្តសៀមរាប

ម៉ូតូកង់បី Tuk-Tuk គឺជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើរដ៏ពេញនិយមជាងគេនៅក្នុងខេត្តសៀមរាប សម្រាប់ភ្ញៀវទេសចរបរទេស។ បើយោងតាមការសិក្សាកាលពីឆ្នាំ២០១៤ នៅខ្លោងទ្វារអង្គរធំ បានឲ្យដឹងថា ម៉ូតូកង់បី Tuk-Tuk និងរថយន្តក្រុងជាមធ្យោបាយដែលប្រើប្រាស់ច្រើនជាងគេ ដូចដែលមានបង្ហាញក្នុងរូបភាព ២.១៧។



ប្រភព៖ ការសិក្សាដើម្បីបង្កើតទីក្រុងបរិស្ថាន និងវប្បធម៌ គាំទ្រដល់នៅក្នុង JCM តំបន់បេតិកភណ្ឌអង្គរ ប្រទេសកម្ពុជា

រូបភាព ២.១៧៖ ទិន្នន័យរបស់ភ្ញៀវទេសចរនៅមុខខាងត្បូងប្រាសាទអង្គរធំ (ឆ្នាំ២០១៤)



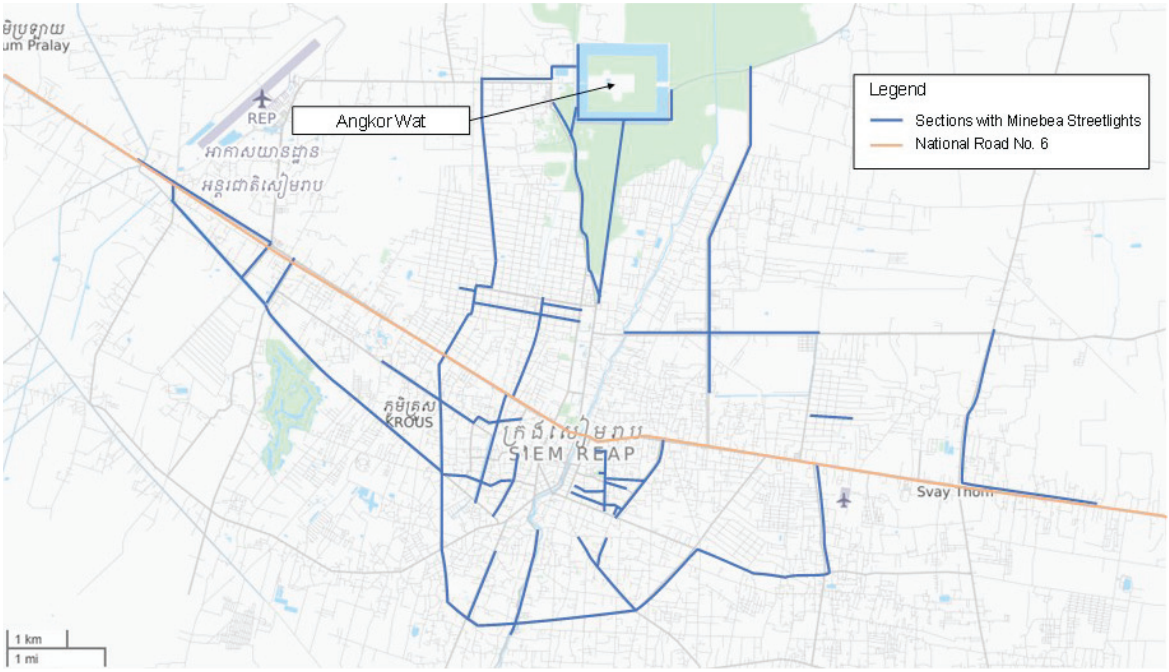
ប្រភព៖ ផែនការមេសម្រាប់ការកែលម្អបណ្តាញផ្លូវ និងការដឹកជញ្ជូននៃទីក្រុងទីក្រុងបៃតងនៅក្នុងខេត្តសៀមរាប ប្រទេសកម្ពុជា

រូបភាព ២.១៨៖ មធ្យោបាយធ្វើដំណើរចម្បងសម្រាប់ច្រកទ្វារភ្ញៀវទេសចរនៅក្នុងខេត្តសៀមរាប (ឆ្នាំ២០១៧)

ហើយបើយោងតាមការសិក្សាថ្មី ក្នុងការសិក្សាផែនការមេកូរ៉ែ ក៏បានបង្ហាញផងដែរថា Tuk-Tuk នៅតែជាមធ្យោបាយពេញនិយមជាគេ ដូចមានបង្ហាញក្នុងរូបភាព ២.១៨។ គួរបញ្ជាក់ផងដែរថា រថយន្តអគ្គិសនីត្រូវបានដាក់ឲ្យប្រើប្រាស់ក្នុងតំបន់អង្គរកាលពីឆ្នាំ២០១៥ ប៉ុន្តែត្រូវបរាជ័យ។

៣) អំពូលភ្លើងតាមផ្លូវ

អំពូលភ្លើងបំភ្លឺតាមផ្លូវជាមួយបច្ចេកវិទ្យាLED ត្រូវបានបំពាក់លើដងផ្លូវមួយចំនួនក្នុងខេត្តសៀមរាបសរុបចំនួន ៣៦២០ អំពូល ក្រោមយន្តការឥណទានរួម JCM រវាងប្រទេសជប៉ុន និងកម្ពុជា។ រូបភាព ២.១៩ បង្ហាញពីផ្លូវដែលបានបំពាក់បច្ចេកវិទ្យាអំពូលនេះក្នុងឆ្នាំ២០១៦ និងឆ្នាំ២០១៧។ គួរបញ្ជាក់ដែរថា អំពូលភ្លើងដោយប្រើបច្ចេកវិទ្យានេះ ក៏នឹងត្រូវបំពាក់លើផ្លូវផ្សេងទៀត ក្រោមគម្រោងសាងសង់ផ្លូវ ៣៨ ខ្សែផងដែរ។



ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ២.១៩៖ ទីទាំងដែលបានបំពាក់អំពូលភ្លើងតាមផ្លូវដោយក្រុមហ៊ុន MinebeaMitsumi

៤) ការកកស្ទះចរាចរ

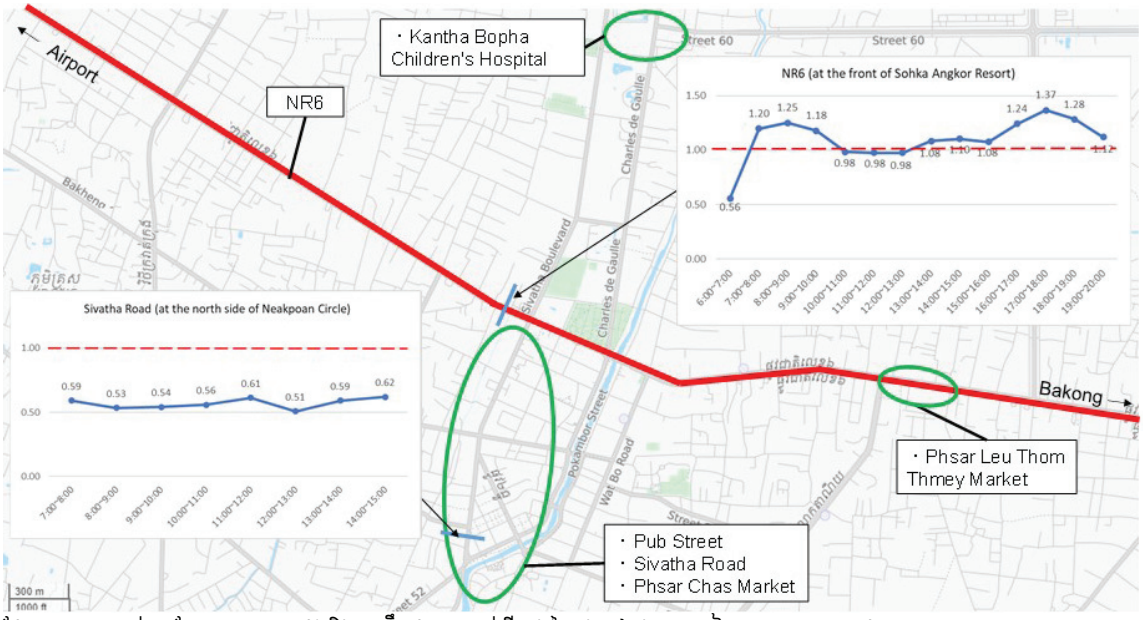
ផ្លូវជាតិលេខ ៦ ជាផ្លូវកាត់ក្រុងសៀមរាបពីទិសខាងកើត ទៅទិសខាងលិច ហើយជាទូទៅវាត្រូវបានប្រើប្រាស់ដោយយានយន្តគ្រប់ប្រភេទ ទាំងធុនតូច និងធុនធំ ដែលជាមូលហេតុបណ្តាលឲ្យមានការកកស្ទះចរាចរកំឡុងម៉ោងរវល់។ ដោយសារឃើញពីមូលហេតុនេះ ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងត្រូវបានសាងសង់ឡើងដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហានេះ។ ប៉ុន្តែដោយសារតែផ្លូវមានចំងាយឆ្ងាយ វាមិនត្រូវបានទទួលការពេញនិយមពីអ្នកបើកបរនោះទេ។ អ្នកបើកបរនៅតែបន្តធ្វើដំណើរលើផ្លូវជាតិលេខ ៦។ ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាដែលចោទខាងលើ សាលាខេត្តសៀមរាបបានដាក់ចេញនូវច្បាប់មួយ ដែលមិនអនុញ្ញាតឲ្យរថយន្តធុនធំ ធ្វើការចូលក្នុងទីក្រុង។ ការដាក់កំហិតនេះ បានជួយកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរបានមួយចំណែក ប៉ុន្តែគេនៅតែសង្កេតឃើញថា នៅតែមានការកកស្ទះចរាចរជារឿយៗ។

បើយោងតាមការសិក្សាផែនការមេកូរ៉ ដែលធ្វើឡើងក្នុងឆ្នាំ២០១៧ គេឃើញថាមានការកកស្ទះចរាចរច្រើនជាងគេលើដងផ្លូវចំនួន ២ – ស្តុបទល់មុខសណ្ឋាគារសុខា និងដងផ្លូវស៊ីវុត្ថា ដូចដែលបង្ហាញក្នុងរូបភាព ២.២០។ ការកកស្ទះនៅចំនុចទាំងពីរនេះ គេសង្កេតឃើញថាមេគុណនៃការកកស្ទះ > ១.០ នៅពេលព្រឹក និងពេលល្ងាច។ បើតាមការសម្ភាសន៍ជាមួយអ្នកបើកបរ Tuk-Tuk បានឲ្យដឹងថា នៅផ្លូវស៊ីវុត្ថា និងម្តុំផ្សារចាស់មានការកកស្ទះខ្លាំងដោយសារតែគ្មានចំណតត្រឹមត្រូវសម្រាប់ Tuk-Tuk ដែលជាមូលហេតុឲ្យមានការចតអនាធិបតេយ្យ។

គួរបញ្ជាក់ផងដែរថា គេក៏សង្កេតឃើញផងដែរថា មានការកកស្ទះចរាចរនៅតាមចំណុចប្រសព្វខ្លះដោយផ្អែកទៅលើការសិក្សារបស់ JICA ដែលបានដាក់ជូនមន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន[7]។ មួយវិញទៀត ភ្លើងសញ្ញាចរាចរដែល

[7] "The Recommendations for Urban Road and Traffic Management in Siem Reap"

ដំណើរការមិនល្អ ក៏ជាមូលហេតុដែលធ្វើឲ្យមានការកកស្ទះចរាចរផងដែរ ជាឧទាហរណ៍ ក្តើងសញ្ញាព័តបៃតបង អាចទៅត្រង់ ឬបទឆ្វេងក្នុងពេលតែមួយ។



ប្រភព៖ ផែនការមេសម្រាប់ការកែលម្អបណ្តាញផ្លូវ និងការដឹកជញ្ជូនរបស់ទីក្រុងបៃតងនៅក្នុងខេត្តសៀមរាប ប្រទេសកម្ពុជា

រូបភាព ២.២០៖ ទីតាំងតំបន់កកស្ទះចរាចរនៅក្នុងមជ្ឈមណ្ឌលក្រុង

៥) ការចតអនាធិបតេយ្យ

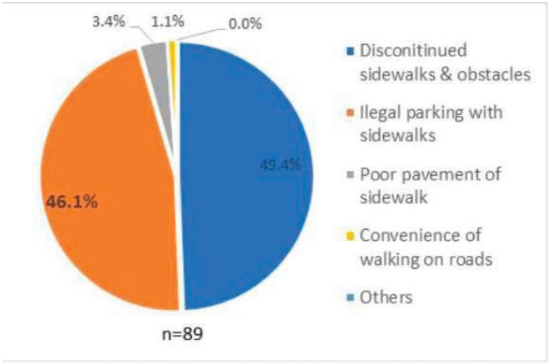
នៅក្នុងក្រុងសៀមរាប គេសង្កេតឃើញថាមានការចតខុសច្បាប់នៅលើចិញ្ចើមផ្លូវ និងនៅលើផ្លូវដើររបស់អ្នកថ្មើរជើង ហើយបើយោងតាមការសិក្សាផែនការមេកូរ៉ូនៅតំបន់ យានយន្តប្រមាណ ១០០០ គ្រឿងធ្វើការចតខុសច្បាប់នៅពេលរសៀល ដែលនៅក្នុងនោះប្រមាណ ៦០% ទៅ៧០% ជាម៉ូតូ។ គួរបញ្ជាក់ដែរថា ចំនួននេះមានការកើនឡើងនៅពេលរាត្រី ចន្លោះម៉ោង ៨ និង ៩ យប់ ដែលជាពេលវេលាដែលភ្ញៀវទេសចរ ដើរចេញកម្សាន្ត។

ការលក់ដូរតាមចិញ្ចើមផ្លូវដែលមានបង្ហាញក្នុងរូបភាព ២.២១ ក៏ជាមូលហេតុមួយដែលធ្វើឲ្យមានការកកស្ទះចរាចរផងដែរ មិនត្រឹមតែប៉ុណ្ណោះ វាក៏បានធ្វើឲ្យអ្នកថ្មើរជើងមានការលំបាកក្នុងការដើរ ដែលពេលខ្លះអ្នកថ្មើរជើង បានបង្ខំចិត្តដើរនៅផ្លូវដែរកំពុងធ្វើចរាចរ។ បើយោងតាមការសិក្សាដែលបង្ហាញក្នុងរូបភាព ២.២២ គេបានរកឃើញថា ការដែរមិនមានផ្លូវដើរតភ្ជាប់គ្នាល្អ និងការចតលើផ្លូវថ្មើរជើង ជាមូលហេតុចំបងសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើង។

ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងបញ្ហាខាងលើ មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនខេត្ត បានដាក់ចេញច្បាប់ក្នុងការចតថ្ងៃគូ និងសេសនៅជុំវិញតំបន់ផាប់ស្ទ្រីត។

ប្រភព៖ ក្រុមការងារ JICA

រូបភាព ២.២១៖ យានជំនិះដែលបានចត
និងអ្នកលក់ដូរនៅលើផ្លូវ

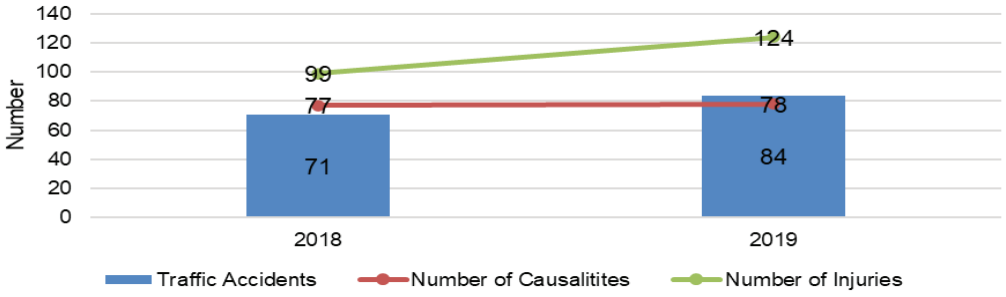


ប្រភព៖ ផែនការមេកូរ៉ែ

រូបភាព ២.២២៖ ភាពលំបាកនៃចិញ្ចើមផ្លូវ
(អ្នកថ្មើរជើង)

៦) ហានិភ័យគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ

បើយោងតាមទីស្នងការដ្ឋាននគរបាលខេត្តសៀមរាប ក្នុងឆ្នាំ២០១៩ មានករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ចំនួន ៨៤ ករណី (រូបភាព ២.២៣)។ បើធៀបនឹងទិន្នន័យក្នុងឆ្នាំ២០១៨ ចំនួនគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍បានកើនពី ៧១ ករណី ចំពោះចំនួនអ្នកស្លាប់បាត់បង់ជីវិតវិញ គួរលេខ គឺស្ទើរតែមិនប្រែប្រួល ប៉ុន្តែចំនួនជនរងគ្រោះពីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរមានការកើនឡើងគួរឲ្យកត់សម្គាល់ពី ៩៩ ករណី ទៅ ១២៤ ករណី ហើយគ្រោះថ្នាក់ភាគច្រើន កើតឡើងនៅក្នុងក្រុង និងនៅតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ ៦។



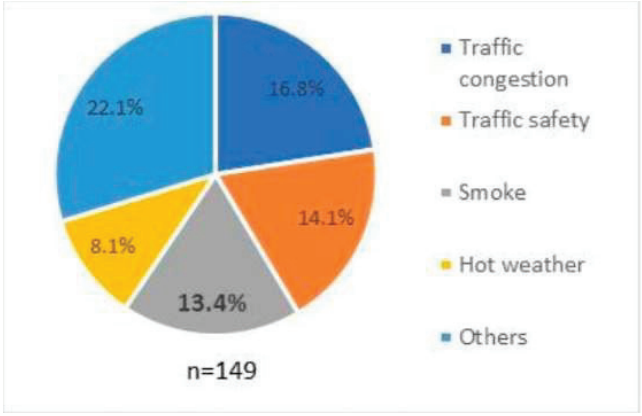
ប្រភព៖ ស្នងការដ្ឋាននគរបាលខេត្តសៀមរាប

រូបភាព ២.២៣៖ ករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរក្នុងឆ្នាំ២០១៨ និងឆ្នាំ២០១៩

៧) ការបំពុលខ្យល់

យានយន្តក្នុងក្រុងសៀមរាប រាប់បញ្ចូលទាំងម៉ូតូ ឡាន និងរថយន្តដឹកទំនិញជាទូទៅមានលក្ខណៈចាស់ ដែលធ្វើឲ្យមានការបញ្ចេញផ្សែងពុលជាច្រើនទៅបរិយាកាសពីយានយន្តទាំងនោះ។ ធូលីហុយពីផ្លូវដែលមិនទាន់ធ្វើ និងក្លិនផ្សែងពីយានយន្តទាំងនោះ បានរួមចំណែកធ្វើមានផលប៉ះពាល់ដល់សោភ័ណភាពទីក្រុង។ ការសិក្សាផែនការមេកូរ៉ែ បានបង្ហាញពីចំនុចអវិជ្ជមានដោយផ្សែងពុល ទៅលើការមកទស្សនារបស់ភ្ញៀវទេសចរក្នុងក្រុងសៀមរាបដូចមានបង្ហាញក្នុងរូបភាព ២.២៤។ ផ្សែងពុល មិនត្រឹមតែមានផលប៉ះពាល់ដល់សោភ័ណភាពទីក្រុងទេ ប៉ុន្តែវាក៏ធ្វើឲ្យខូចសុខភាពរបស់

ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងតំបន់ផងដែរ។ ដោយឃើញពីបញ្ហានេះ អាជ្ញាធរជាតិអប្សរាមានការព្រួយបារម្ភណ៍ពីផលប៉ះពាល់ផ្សែងពុលក្នុងតំបន់អង្គរ និងមានបំណងដាក់ឲ្យមានការប្រើប្រាស់រថយន្តអគ្គិសនីជំនួសវិញ។



ប្រភព៖ ផែនការមេសម្រាប់កែលំអបណ្តាញផ្លូវ និងការដឹកជញ្ជូនរបស់ទីក្រុងបៃតងនៅក្នុងខេត្តសៀមរាប

រូបភាព ២.២៤៖ ការបង្ហាញពីចំនុចអវិជ្ជមានពីភ្ញៀវទេសចរ

៨) ផ្លូវខូចខាត

យោងតាមទិន្នន័យពីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ថវិកាជួសជុលផ្លូវប្រចាំឆ្នាំ និងថវិកាជួសជុលជាបន្ទាន់មានការកើនឡើងទ្វេដងរវាងឆ្នាំ២០១០ និងឆ្នាំ២០១៤ ដូចមានបង្ហាញក្នុងរូបភាព ២.២៥។ គេសង្កេតឃើញថា ថវិកាជួសជុលតាមអាយុកាលផ្លូវបានធ្លាក់ចុះ ខណៈដែលថវិកាជួសជុលផ្លូវជាបន្ទាន់ និងតំហែទាំជាប្រចាំមានការកើនឡើងបន្ទាប់ពីឆ្នាំ២០១៣។ គេអាចធ្វើការសន្និដ្ឋានថា កំនើននៃការជួសជុលជាបន្ទាន់ អាចបណ្តាលមកពីការធ្វើចរាចរណ៍ហួសកំរិត។ ថ្មីៗនេះ មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន បានដាក់សំណើរថវិការយៈពេល ៣ឆ្នាំសម្រាប់ធ្វើការជួសជុលផ្លូវក្នុងខេត្តសៀមរាបទៅក្រសួង។ ប៉ុន្តែដោយថវិកាមានកំណត់ ដូច្នេះសំណើរមិនត្រូវបានអនុម័តទាំងអស់នោះទេ។

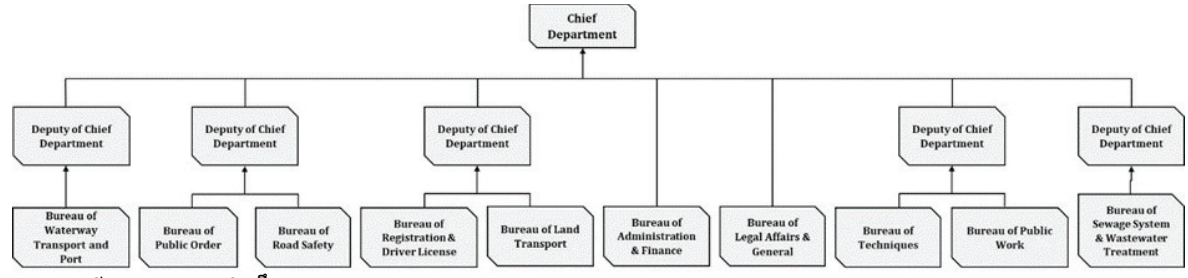
ប្រភព៖ ផែនការមេសម្រាប់ការកែលម្អបណ្តាញផ្លូវ និងការដឹកជញ្ជូននៃទីក្រុងបៃតងនៅក្នុងខេត្តសៀមរាប

រូបភាព ២.២៥៖ ថវិកាថែទាំផ្លូវថ្នល់តាមឆ្នាំនៅកម្ពុជា

ខ) រចនាសម្ព័ន្ធ

១) មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន មានតួនាទីក្នុងការជួសជុល និងថែទាំផ្លូវក្នុងខេត្តសៀមរាប (រាប់បញ្ចូលទាំងផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្ត) ហើយស្ថាប័នមួយនេះមាការិយាល័យចំនួន ១០ និងមន្ត្រីប្រមាណ ១០០ នាក់។ រចនាសម្ព័ន្ធនៃស្ថាប័នមានបង្ហាញក្នុងរូបភាព ២.២៦។



ប្រភព៖ មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

រូបភាព ២.២៦៖ រចនាសម្ព័ន្ធមន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូនខេត្តសៀមរាប

១) ស្ថាប័នផ្សេងទៀត

គួរបញ្ជាក់ដែរថា ក្រៅពីមន្ទីរខេត្ត មានស្ថាប័ន ៣ផ្សេងទៀតដែលមានតួនាទីក្នុងការជួសជុលផ្លូវក្នុងខេត្តសៀមរាប រួមមាន អង្គភាពលទ្ធកម្មនៃការិយាល័យកណ្តាលខេត្តសៀមរាប អាជ្ញាធរជាតិអប្សរា និងមន្ទីរអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ។

គ) ផែនការ និងការសិក្សា

កន្លងមកមានការសិក្សាជាច្រើនលើវិស័យដឹកជញ្ជូន និងការធ្វើដំណើរ។ ដូច្នេះក្នុងរបាយការណ៍មួយនេះ ពួកយើងបានពិនិត្យមើលរបាយការណ៍ចំនួន ៦ នៃផែនការ និងការសិក្សាកន្លងមកក្នុងវិស័យនេះ ដែលមានក្នុងតារាង ២.១២។

តារាង ២.១២៖ គម្រោងដែលទាក់ទងនឹងវិស័យធ្វើដំណើរ និងដឹកជញ្ជូន

លេខ	ឈ្មោះគម្រោង	ឆ្នាំ
១	ការសិក្សាអំពីការអភិវឌ្ឍន៍បណ្តាញផ្លូវក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា(ដោយទីភ្នាក់ងារ JICA)	២០១៦
២	ការសិក្សារៀបចំដាក់បញ្ចូលការអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាពកក្នុងក្រុងសៀមរាប/តំបន់អង្គរក្នុងផែនការរមេ (ដោយទីភ្នាក់ងារ JICA)	២០១៦
៣	ការសិក្សាបន្តក្នុងការសិក្សារៀបចំដាក់បញ្ចូលការអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាពកក្នុងក្រុងសៀមរាប/តំបន់អង្គរក្នុងផែនការរមេ (ដោយទីភ្នាក់ងារ JICA)	២០១០
៤	ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា(ឆ្នាំ២០១៤ – ឆ្នាំ២០១៨)	២០១៤
៥	ផែនការប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីក្រុងសៀមរាប ចក្ខុវិស័យឆ្នាំ២០៣៥ (ឆ្នាំ២០៣៥)	២០១៨

៦	ផែនការមេសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍បណ្តាញផ្លូវ និងការដឹកជញ្ជូននៃទីក្រុងបៃតងខេត្តសៀមរាប	

ប្រភព៖ មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

ក្រៅពីគម្រោង និងផែនការខាងលើ ក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន ខេត្តសៀមរាបមានគម្រោងមួយចំនួនបាននឹងកំពុងអនុវត្តលើវិស័យនេះ ដែលមានដូចជា៖

១) *គម្រោងសាងសង់ផ្លូវ ៣៨ ខ្សែ*

ក្នុងឆ្នាំ២០២០ រាជរដ្ឋាភិបាលសម្រេចធ្វើការផ្តល់ថវិកាចំនួន ១៥០ លានដុល្លាអាមេរិកក្នុងការជួសជុលផ្លូវក្នុងក្រុងសៀមរាប។ សេចក្តីសង្ខេបរបស់គម្រោងនេះ មានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.១៣ ហើយរូបភាព ២.២៧ បង្ហាញពីផែនទីរបស់គម្រោង។ គួរបញ្ជាក់ដែរថា សាលាខេត្តសៀមរាបមានតួនាទីក្នុងការសម្របសម្រួលលើការអនុវត្តគម្រោងដូចជាដោះស្រាយបញ្ហារបស់ប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋានដែលប៉ះពាល់ពីការសាងសង់។

តារាង ២.១៣៖ សេចក្តីសង្ខេបរបស់គម្រោងសាងសង់ផ្លូវ ៣៨ ខ្សែក្រុងសៀមរាប

ចក្ខុវិស័យ	ការក្តាប់យកមកវិញនូវមោទនភាពជាគោលដៅទេសចរណ៍ចម្បងបំផុតរបស់វិស័យទេសចរណ៍កម្ពុជា និងជាគោលដៅទេសចរណ៍ចម្បងក្នុងតំបន់អាស៊ីអាគ្នេយ៍
រយៈពេល	ពីខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០២០ ដល់ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០២១ (១៣ ខែ)
ថវិកា	១៥០ លានដុល្លាអាមេរិក ក្រោមថវិកាជាតិ
ស្ថាប័នអនុវត្ត	ក្រសួង និងមន្ទីរ សាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ កងវិស្វកម្ម

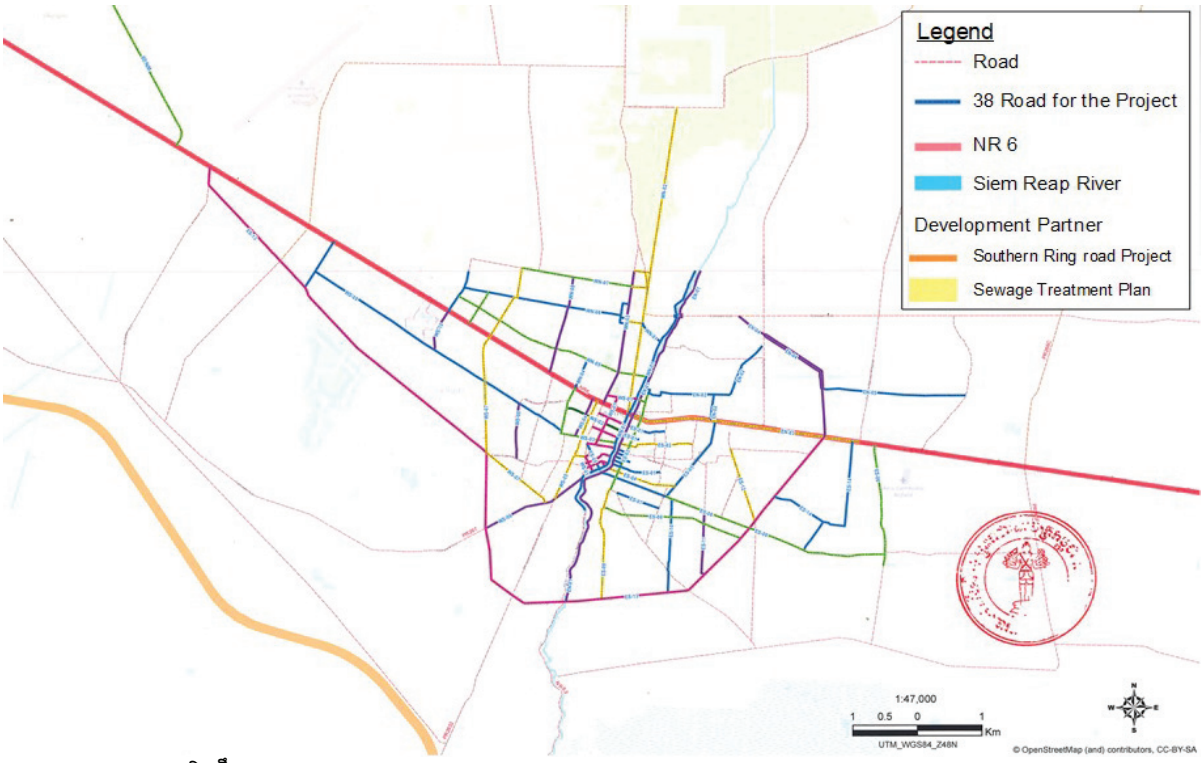
ប្រភព៖ ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់

២) *ឡានក្រុងសាធារណៈ*

ខ្សែរត់ឡានក្រុងសាធារណៈក្នុងក្រុងសៀមរាប ត្រូវបានសិក្សា និងដាក់ជាគម្រោងដោយវិទ្យាស្ថាន GGGI និងក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។ ផ្លូវចំនួន ៣ខ្សែ និងចំណតត្រូវបានលើកឡើង ក្នុងកិច្ចប្រជុំកាលពីខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២១ ដែលមានការចូលរួមពីភាគីសាលាខេត្តសៀមរាប អាជ្ញាធរជាតិអប្សរា សាលាក្រុង មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន វិទ្យាស្ថាន GGGI ។ល។

៣) *អាកាសយានដ្ឋានថ្មីខេត្តសៀមរាប*

អាកាសយានដ្ឋានថ្មីមួយបាននឹងកំពុងសាងសង់ ដែលមានទីតាំងជាប់ព្រំប្រទល់ស្រុកចំនួន ៣ ដូចជាស្រុកសូទ្រនិគម ស្រុកជីក្រែង និងស្រុកស្វាយលើ លើផ្ទៃដីប្រមាណ ៧០០ ហិកតា។ គម្រោងនេះនឹងសាងសង់តាមស្តង់ដារអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិដែលអាចប្រតិបត្តិបានជាមួយយានយន្តខ្នាតធំ។ គេរំពឹងទុកថា គម្រោងនេះនឹងសាង់សង់រួចរាល់នៅក្នុងឆ្នាំ២០២៣ និងដាក់ឲ្យដំណើរការប្រើប្រាស់ជាផ្លូវការនៅក្នុងឆ្នាំ២០២៤។



ប្រភព៖ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

រូបភាព ២.២៧៖ ផែនទីគម្រោងសាងសង់ផ្លូវ ៣៨ ខ្សែរបស់ក្រុងសៀមរាប

២.៣.៣ ទិសស័យសន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាព

ក្នុងវិស័យសន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាព យើងនឹងពិភាក្សាលើបច្ចុប្បន្នភាព និងបញ្ហាប្រឈមលើ បទល្មើស គ្រោះថ្នាក់ចរាចរ អគ្គីភ័យ និងគ្រោះធម្មជាតិ ក្នុងក្រុងសៀមរាប។

ក) ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងបញ្ហាប្រឈម

១) បទល្មើស

យោងតាមរបាយការណ៍ភូមិ/ឃុំមានសុវត្ថិភាពឆ្នាំ២០១៩ ដែលរៀបរាងដោយគណៈបញ្ជាការឯកភាពរដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប បានឲ្យដឹងថា បទល្មើសចំនួន ៤៨៤ ករណីបានកើតឡើងក្នុងខេត្តសៀមរាប ដែលចំនួននេះមានការកើនឡើងច្រើនជាងឆ្នាំ២០១៨ ចំនួន ៧៨ ករណី។ ក្នុងនោះករណីភាគច្រើន ត្រូវបានរាយការណ៍ថាមានពាក់ព័ន្ធនឹងការប្រើប្រាស់គ្រឿងញៀន (៣៨៨ ករណី)។ ហើយបើយោងតាមការសម្ភាសន៍ជាមួយទីភ្នាក់ងារទេសចរណ៍ក្នុងខេត្តបានឲ្យដឹងថា ករណីបទល្មើសភាគច្រើនមានលក្ខណៈដូចជា៖

- គោលដៅរបស់ជនល្មើស មានទាំងប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋាន និងភ្ញៀវទេសចរ
- បទល្មើសអាចមានឡើងគ្រប់ទីកន្លែងក្នុងទីក្រុង

- បទល្មើសតាមដងផ្លូវ (ករណីឆក់កាបូប/ទូរស័ព្ទដៃ ករណីលួកខោប៉ៅ) គឺជាប្រភេទបទល្មើសកើតឡើងច្រើនជាងគេក្នុងក្រុងសៀមរាប
- បទល្មើសលើជនជាតិជប៉ុនភាគច្រើនត្រូវបានរាយការណ៍នៅភ្នំពេញ
- បទល្មើសដែលកើតឡើង មិនត្រូវបានរាយការណ៍ជូនសមត្ថកិច្ចទាំងអស់នោះទេ ជាហេតុនាំឲ្យចំនួនបទល្មើសជាក់ស្តែងច្រើនជាងចំនួនក្នុងរបាយការណ៍។

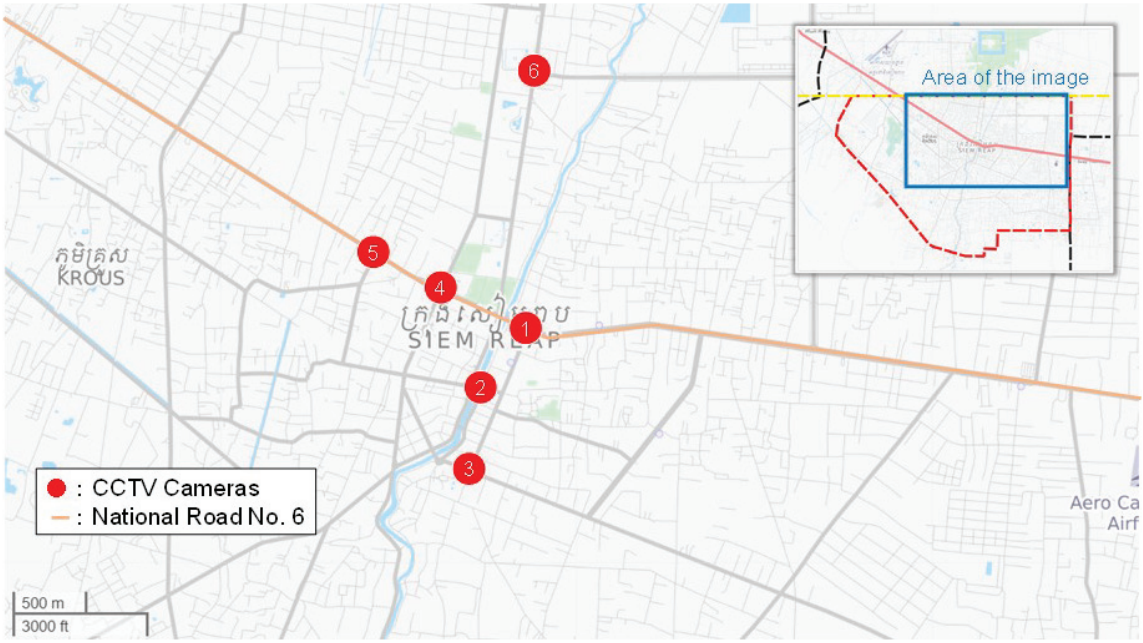
ក្រុមប្រឹក្សាសន្តិសុខរបស់សហរដ្ឋអាមេរិក (OSAC) បានចាត់ចំណាត់ថ្នាក់ប្រទេសកម្ពុជាក្នុងកម្រិត ១ (សុវត្ថិភាព ប៉ុន្តែគួរតែអនុវត្តការប្រុងប្រយ័ត្ន)។ ចំនែក ក្រសួងការបរទេសនៃប្រទេសជប៉ុន ក៏បានចាត់ចំណាត់ថ្នាក់ប្រទេសកម្ពុជាក្នុងកម្រិត ១ ដូចគ្នាផងដែរ។ យ៉ាងណាក៏ដោយ ស្ថានទូតជប៉ុនប្រចាំប្រទេសកម្ពុជា បានរាយការណ៍ថាមានបទល្មើសកើតឡើងជារឿយៗលើជនបរទេសដូចជាការឆក់កាបូប ការលួកខោប៉ៅ និងឆបោកតាមល្បែង ។ល។ មិនត្រឹមតែប៉ុណ្ណោះករណីឧក្រិតកម្មមួយចំនួនក៏បានកើតមានឡើងដែរដូចជា ករណីប្លន់ និងឃាតកម្ម ជាពិសេសនៅក្នុងទីប្រជុំជន និងកន្លែងទេសចរណ៍។ ស្ថានទូតក៏បានធ្វើការបញ្ជាក់ផងដែរថា ករណីដែលបានរាយការណ៍ជូនសមត្ថកិច្ចមានចំនួនតិចជាងចំនួនដែលកើតឡើងជាក់ស្តែង។

បើតាមការសម្ភាសន៍ជាមួយសមត្ថកិច្ចក្នុងខេត្តសៀមរាប បានឲ្យដឹងថា កាមេរ៉ាសុវត្ថិភាព CCTV ចំនួន ២០ ត្រូវបានដំឡើងជុំវិញតំបន់ផាប់ស្ទ្រីត ដើម្បីពង្រឹងសុវត្ថិភាពជូនដល់ភ្ញៀវទេសចរ។ បើសង្កេតមើលតាមផ្ទះសំណាក់ និងសណ្ឋាគារវិញ គេមើលឃើញថាម្ចាស់អាជីវកម្មទាំងនោះ បានជួលអ្នកយាមដើម្បីពង្រឹងផ្នែកសុវត្ថិភាពដល់ភ្ញៀវដែលមកស្នាក់នៅ។ ចំនួនអ្នកយាម គឺអាស្រ័យទៅលើទំហំនិងម្ចាស់សណ្ឋាគារ ហើយមានក្រុមហ៊ុនមួយចំនួនក្នុងប្រទេសកម្ពុជាផ្តល់សេវាកម្មសន្តិសុខនេះផងដែរ។

២) *<u>គ្រោះថ្នាក់ចរាចរ</u>*

<u>ករណីដែលបានរាយការណ៍៖</u> បើយោងតាមរបាយការណ៍ភូមិ/ឃុំមានសុវត្ថិភាពឆ្នាំ២០១៩ ដដែលាបានឲ្យដឹងថាករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរក្នុងខេត្តសៀមរាបមានចំនួន ៨៨ ក្នុងឆ្នាំ២០១៩ ច្រើនជាងឆ្នាំ២០១៨ ចំនួន ១៥ ករណី។ ក្នុង ៨៨ ករណីនេះ មាន ៨៤ ករណីកើតឡើងនៅតាមដងផ្លូវ និង ៤ ករណីនៅលើផ្លូវទឹក។ ចំពោះក្រុងសៀមរាបផ្ទាល់ មានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរចំនួន ២២ ករណីបានកើតឡើង ដែលបណ្តាលឲ្យមនុស្សចំនួន ២០ នាក់បាត់បង់ជីវិត (ស្រី ៦ នាក់) ១២ នាក់របួសធ្ងន់ (ស្រី ១ នាក់) ១៣ នាក់របួសស្រាល (ស្រី ១ នាក់)។ ក្នុងនោះដែល ម៉ូតូ ១១ គ្រឿង Tuk-Tuk ចំនួន ៧ គ្រឿង និងកង់ ១ បានខូចខាត។

<u>វិធានការឆ្លើយតប៖</u> យោងតាមរបាយការណ៍ខាងលើដូចគ្នា យានដំនិះសរុបចំនួន ៤៥៤,២៤២ គ្រឿងត្រូវបានធ្វើការត្រួតពិនិត្យដោយសង្ស័យលើការបើកបរខុសច្បាប់ ហើយយានដំនិះចំនួន ១៦,៧៦២ គ្រឿងត្រូវបានផាកពិន័យ។ បើតាមការសម្ភាសន៍ជាមួយសមត្ថកិច្ច ក្រុងសៀមរាបមានកាមេរ៉ា CCTV ចំនួន ៦ ដែលបានតម្លើងនៅតាមដងផ្លូវប្រសព្វដើម្បីត្រួតពិនិត្យមើលលើលំហូរចរាចរ ហើយកន្លែងទាំង ៦ មានបង្ហាញក្នុងរូបភាព ២.២៨។



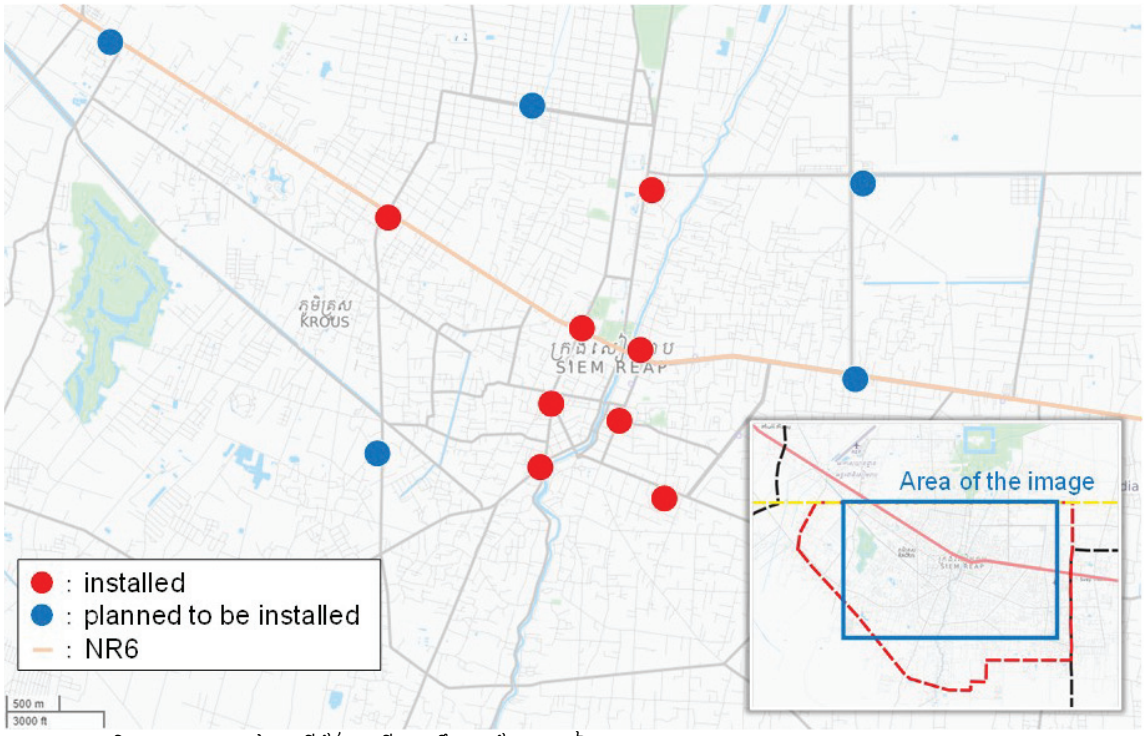
ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ២.២៨៖ ទីទាំងបច្ចុប្បន្នកាមេរ៉ា CCTV

៣) *អគ្គីភ័យ*

អគ្គីភ័យចំនួន ៦៩ ករណីត្រូវបានរាយការណ៍ក្នុងខេត្តសៀមរាប ដែលមានការកើនឡើងចំនួន ២៩ ករណីបើប្រៀបធៀបនឹងឆ្នាំ២០១៨។ គេសង្កេតឃើញថា ប្រព័ន្ធពន្លត់អគ្គីភ័យសាធារណៈនៅមានកម្រិតនៅឡើយ ហើយបញ្ហានេះមិនត្រូវបាបយកចិត្តទុកដាក់ខ្លាំងនោះទេ។ ក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន បំពង់ប្រភពទឹកពន្លត់អគ្គីភ័យមាន ៨ កន្លែងក្នុងក្រុងសៀមរាប ហើយគេគ្រោងនឹងតម្លើង ៥ កន្លែងបន្ថែមទៀតក្រោយពីការសាងសង់ផ្លូវ ៣៨ ខ្សែរួចរាល់[8]។ ចម្ងាយអប្បបរមារវាងបំពង់ប្រភពទឹកនេះ គឺ ៤០០ ម ប៉ុន្តែចម្ងាយតាមបច្ចេកទេស គឺ ២៥០ ម ដើម្បីអាចធ្វើការពន្លត់អគ្គីភ័យគ្រប់ទីកន្លែងនៅក្នុងក្រុង។ ប្រព័ន្ធពន្លត់អគ្គីភ័យនេះ ពិតជាមានសារៈសំខាន់ ប៉ុន្តែការយល់ដឹងពីអគ្គីភ័យ និងវិធីសាស្ត្រពន្លត់អគ្គីភ័យបឋម ក៏គួរតែត្រូវពង្រឹងផងដែរ។

[8] កម្រោងនេះនឹងអនុវត្ត និងគាំទ្រដោយរដ្ឋករទឹកស្វយ័តខេត្តសៀមរាប



ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA ដោយផ្អែកលើព័ត៌មានពីរដ្ឋករទឹកស្វយ័តខេត្តសៀមរាប

រូបភាព ២.២៩៖ ទីកន្លែងរបស់បំពង់ប្រភពទឹកពន្លត់អគ្គីភ័យក្នុងក្រុងសៀមរាប

៤) ***<u>គ្រោះធម្មជាតិ</u>***

យោងតាមចំណាត់ថ្នាក់អាកាសធាតុដោយ Köppen ខេត្តសៀមរាបមានអាកាសធាតុត្រូពិចដែលមានលក្ខណៈក្តៅ ហើយសើម ជាមួយនឹងរដូវកាលចំនួន ២ គឺរដូវប្រាំង (ចាប់ពីខែវិច្ឆិកា ដល់ខែមេសា) និងរដូវវស្សា (ចាប់ពីខែឧសភា ដល់ខែតុលា)។ ជាមួយនឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ ខេត្តសៀមរាប បានជួបគ្រោះធម្មជាតិដូចជា ទឹកជំនន់ រន្ទះបាញ់ និងខ្យល់ព្យុះជាដើម។ យើងនឹងបកស្រាយបញ្ហាគ្រោះធម្មជាតិមួយចំនួនក្នុងខេត្តសៀមរាប ដូចខាងក្រោម៖

<u>ទឹកជំនន់៖</u> យោងតាមគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយនៃប្រទេសកម្ពុជា (NCDM) ក្រុងសៀមរាបបានជួបប្រទគ្រោះទឹកជំនន់ធំៗចំនួន ៣ គិតពីឆ្នាំ២០០០ ដល់ឆ្នាំ២០១៩។ ករណីគ្រោះទឹកជំនន់ឆ្នាំ២០០៩ បានសម្លាប់ជីវិតមនុស្សចំនួន ១ នាក់ ឆ្នាំ២០១១ បានសម្លាប់ជីវិតមនុស្សចំនួន ១២ នាក់ និងឆ្នាំ២០១៣ បានសម្លាប់ជីវិតមនុស្សចំនួន ៣ នាក់។ ទឹកជំនន់ ជាទូទៅកើតមាននៅក្នុងខែកញ្ញា និងខែតុលាដែលជាចុងរដូវវស្សា។ ទឹកជំនន់ភាគច្រើនកើតមាននៅទីប្រជុំជនក្នុងរដូវភ្លៀង ទោះបីជាគេមានប្រព័ន្ធរំដោះទឹកភ្លៀងយ៉ាងណាក្តី។ ពេលមានភ្លៀងធ្លាក់ខ្លាំងនៅក្នុងទីក្រុង ទឹកអាចឡើងដល់ត្រឹមជង្គង់ ប៉ុន្តែវានឹងស្រកទៅវិញ ២ ទៅ ៣ ម៉ោងបន្ទាប់ក្រោយពីភ្លៀងរាំង។

<u>រន្ទះ៖</u> យោងតាមគណៈកម្មាធិការដដែល រន្ទះបានសម្លាប់ជីវិតមនុស្សចំនួន ៩ នាក់ បណ្តាលឲ្យមានរបួសធ្ងន់ ៩ នាក់ ក្នុងចំណោម ៨ ករណីគិតពីឆ្នាំ២០០០ ដល់ឆ្នាំ២០១៩។ រន្ទះភាគច្រើនមានពីខែមេសា ដល់ខែមិថុនា។

ខ្យល់ព្យុះ៖ យោងតាមគណៈកម្មាធិការដែល មានករណីខ្យល់ព្យុះជាច្រើនពីឆ្នាំ២០០០ ដល់ឆ្នាំ២០១៩ ដែលបណ្តាលឲ្យមនុស្ស ២ នាក់បាត់បង់ជីវិត ២១ នាក់របួស ផ្ទះ ៤៨១ ខ្នងត្រូវបានបំផ្លាញ និង ៣៦៩ ខ្នងត្រូវខូចខាត។ ខ្យល់ព្យុះភាគច្រើនកើតមានក្នុងខែកុម្ភៈ ដល់ខែតុលា។

វិធានការឆ្លើយតប៖ ប្រព័ន្ធរំដោះទឹកភ្លៀងត្រូវបានរៀបចំឡើង ហើយយើងនឹងពិភាក្សាពីបញ្ហានេះក្នុងចំនុច ២.៥.៤។ ផែនការសកម្មភាពជាតិសម្រាប់ការកាត់បន្ថយហានិភ័យគ្រោះមហន្តរាយ (NAP-DRR) ឆ្នាំ២០១៩-ឆ្នាំ២០២៣ បានរៀបរាងក្នុងគោលបំណងស្វែងរកវិធីសាស្ត្រក្នុងការកាត់បន្ថយគ្រោះធម្មជាតិតាមរយៈការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយចីរភាព។ ផែនការមួយនេះបានរៀបចំឡើងដើម្បីប្រសិទ្ធភាពជាមួយនឹងផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

សហប្រតិបត្តិការជាមួយ People in Need និង UNDP គណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយបានតម្លើងប្រព័ន្ធប្រកាសអាសន្ន ១២៩៤ ដែលអាចផ្តល់ព័ត៌មានជាមុនដល់ប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋានក្នុងតំបន់ដែលទទួលរងគ្រោះដោយទឹកជំនន់ញឹកញាប់។ អ្នកប្រើប្រាស់អាចធ្វើការចុះឈ្មោះប្រាប់ពីទីកន្លែងរស់នៅ ឬអាចហៅទូរស័ព្ទលេខ ១២៩៤។ ឧបករណ៍ស្ទង់ទឹកដើរដោយថាមពលព្រះអាទិត្យ បានតម្លើងសម្រាប់កត់ត្រាព័ត៌មានឧតុនិយម ហើយទិន្នន័យនឹងបញ្ជូនតាមរយៈប្រព័ន្ធទូរស័ព្ទដៃ។ ក្នុងករណីមានគ្រោះថ្នាក់ទឹកជំនន់ អ្នកប្រើប្រាស់នឹងទទួលដំណឹងជាមុនតាមរយៈទូរស័ព្ទរបស់ពួកគេ។ គិតត្រឹមឆ្នាំ២០២០ Sensor ចំនួន ១៩ កំពុងដំណើរការ ដែលមានមួយនៅតាមបណ្តោយស្ទឹងសៀមរាប។

ខ) *ទេសាសម្ព័ន្ធ*

១) *នគរបាលខេត្តសៀមរាប*

ខេត្តសៀមរាបមានប៉ុស្តិ៍នគរបាលរដ្ឋបាលចំនួន ១០០ កន្លែងនិងមានបុគ្គលិកចំនួន ៧៧២ នាក់ ដែលក្នុងនោះមាន ៤៧ នាក់ជាស្ត្រី។ នគរបាលខេត្ត មានតួនាទីក្នុងការ ផ្សព្វផ្សាយគោលការណ៍ដល់សហគមន៍មូលដ្ឋានតាមរយៈវេទិកាសាធារណៈ។ យោងតាមរបាយការណ៍ភូមិ/ឃុំសុវត្ថិភាព នគរបាលខេត្តសៀមរាបបានរៀបចំវេទិកាសាធារណៈចំនួន ៧៣១ ដង ក្នុងឆ្នាំ២០១៩ ដែលមានអ្នកចូលរួមចំនួន ២៨,៨៦៧ នាក់ (ស្រី ១៦,៨២០ នាក់)។

២) *កងរាជអាវុធហត្ថខេត្តសៀមរាប*

កងរាជអាវុធហត្ថនៃប្រទេសកម្ពុជាគឺជាមែកធាងនៃកងយោធពលខេមរភូមិន្ទ និងមានតួនាទីក្នុងការរក្សាសណ្តាប់ធ្នាប់សាធារណៈ និងសន្តិសុខផ្ទៃក្នុងប្រទេស។ អង្គភាពនេះ មានកងកម្លាំងយោធា ប្រមាន ១០,០០០ នាក់កំពុងបម្រើការងារក្នុងខេត្តសៀមរាប។

គ) *ផែនការដែលមានស្រាប់*

គិតត្រឹមថ្ងៃសរសេររបាយការណ៍នេះ គេពុំឃើញមានផែនការជាក់លាក់ណាមួយនោះទេ។

២.៣.៤ ទិស័យបរិស្ថាន

ក) ភាកសំណល់រឹង

១) ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងបញ្ហាប្រឈម

ការប្រមូលសំរាម គេឃើញថាមានតែក្នុងទីក្រុងសៀមរាបតែប៉ុណ្ណោះ ជាពិសេសសង្កាត់ ៤ ក្នុងកណ្តាលក្រុងដែលមានប្រជាជនរស់នៅច្រើនជាងគេ ជាពិសេសតំបន់ដែលមានផ្លូវធំ និងនៅតាមដងស្ទឹងសៀមរាប។ ដោយឡែក ទីប្រជុំជនតាមស្រុកដែលមានចំនួនប្រជាជនរស់នៅលើសពី ១០០,០០០ នាក់ គេមិនឃើញមានការប្រមូលសំរាមតាមលក្ខណៈផ្លូវការនោះទេ។ ក្រុមហ៊ុន GAEA ជាក្រុមហ៊ុនដែលផ្តល់សេវា និងទទួលខុសត្រូវលើការប្រមូលសំរាមក្នុងក្រុងសៀមរាប។ ជាមួយគ្រួសារចំនួន ៣០០,០០០ (ប្រមាណ ១៥០,០០០ នាក់) ក្រុមហ៊ុនមិនទទួលបានការបង់ថ្លៃសេវាគ្រប់ផ្ទះនោះទេ ដោយសារផ្ទះខ្លះនៅក្នុងផ្លូវនលំ ហើយអ្នកខ្លះទៀតបានដាក់សំរាមចោលតាមបណ្តោយផ្លូវ។ សំរាមប្រមាណ ១៥០ តោន ត្រូវបានប្រមូលជារៀងរាល់ថ្ងៃ ហើយគេសន្និដ្ឋានថា សំរាមប្រមាណ ១៥០ តោនទៀតមិនត្រូវបានប្រមូលឡើយ។ ជារួម ប្រជាជន ៦៥% នៅក្នុងទីក្រុងបានទទួលសេវាប្រមូលសំរាមនេះ ទាំងផ្ទាល់និងប្រយោល ប៉ុន្តែមានចំនួនត្រឹមតែ ៣៥% ប៉ុណ្ណោះដែលបង់ថ្លៃសេវានេះ។ គួរបញ្ជាក់ដែលថា ក្រុមហ៊ុន GAEA ធ្វើការប្រមូលសំរាមតែនៅក្នុងទីក្រុងប៉ុណ្ណោះ ដោយយោងតាមកិច្ចសន្យារវាងក្រុមហ៊ុន និងសាលាក្រុង ចំណែកការប្រមូលសំរាមក្នុងបរិវេនតំបន់អង្គរ សាលាក្រុងបានចុះកិច្ចសន្យាជាមួយក្រុមហ៊ុន WEGREEN។

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ២.៣០៖ ទីលានចាក់សំរាម

រូបភាព ២.៣១៖ ស្ថានភាពសំរាមក្នុងទីក្រុង

ក្រុមហ៊ុន GAEA ប្រើប្រាស់រថយន្តដឹកសំរាមចំណុះ ៥ តោនក្នុងការប្រមូល និងមានស្ថានីយផ្ទេរមួយ។ ចំណែករថយន្តដែលមានចំណុះ ១០ និង ២០ តោនបានប្រើប្រាស់ក្នុងការបញ្ជូនសំរាមពីស្ថានីយផ្ទេរ ទៅទីលានចាក់សំរាមដែលមានចម្ងាយប្រមាណ ២៥ គ.ម ពីទីក្រុង និងទំហំ ៨ ហិកតា។ ទីលានចាក់សំរាមនេះ គេប៉ាន់ស្មានថា វានៅអាចចាក់សំរាមបន្តទៀតក្នុងរយៈពេល ៥ ទៅ ៦ ឆ្នាំទៀត។ រូបភាព ២.៣០ និង២.៣១ បង្ហាញពីទីលានចាក់សំរាម និងការចោលសំរាមក្នុងទីក្រុង ចំណែកឯតារាង ២.១៤ បង្ហាញពីព័ត៌មានទូទៅពីការប្រមូលសំរាមក្នុងក្រុងសៀមរាប។

តារាង ២.១៤៖ ព័ត៌មានទូទៅទាក់ទិននឹងការប្រមូលសំរាមក្នុងក្រុងសៀមរាប

ថ្លៃប្រមូល	ផ្អែកទៅតារាងតម្លៃ ដែលអាស្រ័យទៅលើទំហំផ្ទះ និងអាជីវកម្ម
ប្រព្រឹត្តិកម្មសំរាម	ក្បែរប្រាសាទបាគង (~៦ គ.មពីមជ្ឈមណ្ឌលក្រុង)
ការប្រមូល	២ ដងក្នុងមួយថ្ងៃ - អាស្រ័យទៅតាមកាលវិភាគ (ជាធម្មតាពេលព្រឹក និងពេលល្ងាច)
ការសម្អាតផ្លូវ	បច្ចុប្បន្ន ពុំមានប្រតិបត្តិការបោសសម្អាតផ្លូវជាប្រចាំដោយរថយន្តទេ ទោះបីជាសាលាខេត្តសៀមរាបបានទទួលជំនួយរថយន្តបោសសម្អាតផ្លូវពីប្រទេសចិនកាលពីខែសីហា ឆ្នាំ ២០២០ ក៏ដោយ
ប្រភេទយានយន្ត	កង់បីតូចៗសម្រាប់ផ្លូវតូច និងរថយន្តដឹកសំរាម (រថយន្ត ៥ ទៅ ១០ តោន)
ទីលានសំរាម	នៅក្នុងស្រុកបាគង (~២៥ គ.ម ពីក្រុង) និងកន្លែងចាក់សំរាមអាណាធិបតេយ្យពីរបីកន្លែង
ក្រុមហ៊ុនកែច្នៃ និងអង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាល	បច្ចុប្បន្ន គ្មានក្រុមហ៊ុន ឬ NGO ណាមួយធ្វើការងារលើបញ្ហានេះទេ ប៉ុន្តែមានផែនការក្នុងពេលខាងមុខ ឧ. GAEA នឹងធ្វើការកែច្នៃសំបកដបកែវ មួយវិញទៀត ក្រុមហ៊ុនចិន MIZUDA កំពុងធ្វើការសិក្សាក្នុងការវិនិយោគការកែច្នៃសំរាមទៅជាអគ្គិសនី (ជាមួយនឹងសមត្ថភាព ១២ MW)
បរិមាណសំរាម	២៧០-៣២០ តោនក្នុងមួយថ្ងៃដោយ GAEA ប៉ុន្តែនៅមានកាកសំណល់ជាច្រើនដែលមិនបានប្រមូល
ការអប់រំ	វេទិកាសាធារណៈដើម្បីអប់រំប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋានក្នុងការបែងចែកសំរាម

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA (ផ្អែកទៅតាមបទសម្ភាសន៍អាជ្ញាធរក្រុងសៀមរាប និងការគ្រប់គ្រងកាកសំណល់ GAEA)

បរិមាណសំរាមត្រូវបានគេធ្វើការប៉ាន់ស្មានក្នុងផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ខេត្តសៀមរាប ឆ្នាំ២០២១ – ឆ្នាំ២០៣៥ ដែលមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.១៥។

តារាង ២.១៥៖ ការព្យាករអំពីកាកសំណល់រឹង (ឆ្នាំ២០២០-២០៣៥)

សំរាមគិតជាតោនក្នុងមួយថ្ងៃ និងមួយឆ្នាំ		**២០២០**	**២០២៥**	**២០៣០**	**២០៣៥**
ដោយប្រជាជនមូលដ្ឋាន	ក្នុងមួយថ្ងៃ	៣៦៣.០០៣៦	៤១១.៣២៤០	៤៦៦.០៧៧៦	៥២៨.១១៨៨
	ក្នុងមួយឆ្នាំ	១៣២៤៩៦.៣	១៥១១៣៣.៣	១៧០១១៨.៣	១៩២៧៦៣.៤
ដោយភ្ញៀវទេសចរ	ក្នុងមួយថ្ងៃ	១៣.១០៧០	៥០.៨០០៤	៨៩.១៩៧៣	២០១.៧៤៧៤
	ក្នុងមួយឆ្នាំ	៤៧៨៤.០៦៥៨	១៨៥៤២.១៤៨៧	៣២៥៥៧.០០៦	៧៣៦៣៧.៨០២៧
សរុប	ក្នុងមួយថ្ងៃ	៣៧៦.១១០៦	៤៦២.១២៤៤	៥៥៥.២៧៤៩	៧២៩.៨៦៦២
	ក្នុងមួយឆ្នាំ	១៣៧២៨០.៣៧	១៦៨៦៧៥.៤០	២០២៦៧៥.៣៣	២៦៦៤០១.១៦

ប្រភព៖ ផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ខេត្តសៀមរាប ឆ្នាំ២០២១ – ឆ្នាំ២០៣៥

២) រចនាសម្ព័ន្ធ

សាលាក្រុងសៀមរាប ជាអ្នកទទួលខុសត្រូវលើការគ្រប់គ្រងសំរាម រាប់បញ្ចូលទាំងការគ្រប់គ្រងទីលានសំរាម និងត្រួតពិនិត្យមើលសកម្មភាពរបស់ក្រុមហ៊ុនចុះកុងត្រាផងដែរ។ រីឯមន្ទីរបរិស្ថានខេត្តមានតួនាទីក្នុងការសម្រប សម្រួល។ ខាងក្រោមជាក្រុមហ៊ុនដែលផ្តល់សិទ្ធក្នុងការប្រមូលសំរាមក្នុងខេត្តសៀមរាប៖

- GAEA – ធ្វើការប្រមូលសំរាមក្នុងក្រុងសៀមរាប
- WEGREEN – ធ្វើការប្រមូលសំរាមក្នុងបរិវេណតំបន់អង្គរ និងសារមន្ទីរ
- CINTRI – ធ្វើការប្រមូលសំរាមតាមដងផ្លូវជាតិលេខ ៦ និងតំបន់បឹងទន្លេសាប
- ACTIVE GREEN CITY

៣) ផែនការ និងការសិក្សា

ផ្អែកទៅតាមផែនការជាតិលើវិស័យបរិស្ថាន ធានាគារពិភពលោកនឹងធ្វើការសិក្សាលើលទ្ធភាពក្នុងការវិនិយោគគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង និងទីលានសំរាម ចាប់ពីឆ្នាំ២០២០ ក្រោមថវិកា ProBlue។ គម្រោងមួយនេះ មានគោលបំណងដាក់ចេញគោលនយោបាយ និងច្បាប់ ក៏ដូចជាការពង្រឹងសម្មភាពមន្ត្រីជំនាញ ស្តីពីការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង និងទីលានសំរាមក្នុងខេត្តសៀមរាប។

ក្រុមហ៊ុនចិនឈ្មោះ Mizuda Waste Management បានសិក្សាពីលទ្ធភាពក្នុងការបង្កើតរោងចក្រអគ្គិសនីដោយប្រើប្រាស់សំរាមក្នុងការបំលែងក្នុងខេត្តសៀមរាបផងដែរ។ តាមការសិក្សា ការបំលែងត្រូវសំរាមប្រមាណ ២១០,០០០ តោនក្នុងមួយឆ្នាំ ដើម្បីទទួលបានថាមពលអគ្គិសនី ១២ MW ដែលស្មើនឹងប្រហែល ១០ ភាគរយនៃតម្រូវការសរុបរបស់ខេត្ត។ ក្រុមហ៊ុនបានរំពឹងទុកថា ខេត្តសៀមរាបនឹងមានសំរាមប្រហែល ៦០០ តោនក្នុងមួយថ្ងៃ ក្នុងឆ្នាំ២០២២ និងប្រមាណ ១០០០ តោនក្នុងមួយថ្ងៃ ក្នុងឆ្នាំ២០៣៥។

៤) ច្បាប់ទាក់ទងនឹងការគ្រប់គ្រងសំណល់

អនុក្រឹត្យស្តីពីការគ្រប់គ្រងសំរាម និងសំណល់រឹងទីប្រជុំជនដែលបានចុះថ្ងៃទី២៧ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៥ បានចែងពីការគ្រប់គ្រងសំរាម ការទុកដាក់សំរាម វិធីសាស្ត្រប្រមូល ការសម្អាត និងទីលានសំរាម។ ក្រោមអនុក្រឹត្យនេះ ក្រសួងដែលត្រូវអនុវត្តមានដូចជាក្រសួងមហាផ្ទៃ និងក្រសួងបរិស្ថាន។ ក្រសួងមហាផ្ទៃ (អាជ្ញាធរខេត្ត) មានតួនាទីក្នុងការសម្របសម្រួលផ្នែករដ្ឋបាល ផ្តល់អន្តរាគមន៍ក្នុងការតាមដាន ត្រួតពិនិត្យ និងវាយតម្លៃការអនុវត្តការគ្រប់គ្រងសំរាមសំណល់រឹងទីប្រជុំជន។ ចំណែកក្រសួងបរិស្ថានវិញមានតួនាទីក្នុងការរៀបចំគោលនយោបាយ ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រជាតិ ផ្តល់ការណែនាំបច្ចេកទេស និងការអភិវឌ្ឍសមត្ថភាពដល់រដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិលើការងារគ្រប់គ្រងសំរាម។

គួរបញ្ជាក់ផងដែរថា ប្រកាសលេខ ៨៦៨២ ប្រក ចុះថ្ងៃទី ១០ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០១៩ ដោយអន្តរក្រសួង (ក្រសួងមហាផ្ទៃ ក្រសួងបរិស្ថាន និងក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ) និយាយអំពីការគ្រប់គ្រង និងការប្រើប្រាស់ចំណូលពីការពិន័យអន្តរការណ៍ចំពោះអំពើល្មើសនឹងអនុក្រឹត្យខាងលើ។

ខ) សំណល់រាវ

១) ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងបញ្ហាប្រឈម

ប្រព័ន្ធលូក្នុងក្រុងសៀមរាម មិនបានគ្របដណ្តប់ទូទាំងក្រុងនោះទេ (មានតែ ៤ សង្កាត់តែប៉ុណ្ណោះ ឬ២៤% នៃក្រុង)។ ប្រព័ន្ធលូទាំងនេះ ត្រូវបានតផ្ទាប់ទៅស្ថានីយប្រព្រឹត្តិកម្មទឹក ប៉ុន្តែគេឃើញថាវាមិនមានដំណើរការល្អនោះទេ។ បើយោងតាមក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនបានឲ្យដឹងថា ប្រព័ន្ធសព្វថ្ងៃនេះមិនមានប្រើប្រាស់យូបានទេ។ បញ្ហានេះ គឺបណ្តាលមកពីការរីកចម្រើនយ៉ាងរហ័សនៃសេដ្ឋកិច្ចក្នុងក្រុង ជាពិសេសលើវិស័យទេសចរណ៍ដែលធ្វើឲ្យមានសំណល់រាវច្រើន។ កន្លងមកគេឃើញថា ប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅតាមបណ្តោយលូ និងស្ទឹងបានធ្វើការចោលសំរាមចូលទៅក្នុងទឹកដែលជាបញ្ហាដ៏ធំ ដូច្នេះការពង្រឹងការយល់ដឹងរបស់ប្រជាពលរដ្ឋក៏ជារឿងដែលត្រូវការយកចិត្តទុកដាក់ផងដែរ។ តារាង ២.១៦ នឹងបកស្រាយជាសង្ខេបពីបច្ចុប្បន្នភាព និងបញ្ហាលើសំណល់រាវ។

តារាង ២.១៦៖ សង្ខេបពីបច្ចុប្បន្នភាព និងបញ្ហាលើសំណល់រាវ

បច្ចុប្បន្នភាព និងបញ្ហា	កត្តា
បញ្ហាទូទៅ	• ប្រព័ន្ធលូមានអាយុកាលចាស់ និងជាលក្ខណៈចំហ • ប្រភពបំពុលទឹកពីសំណល់រាវ/កាកសំណល់ • ការខូចខាតត្រូវបានរំពឹងជាបន្ត ដោយសារការអភិវឌ្ឍក្រុង ការប្រើប្រាស់ដី និងការអភិវឌ្ឍនគរូបនីយកម្ម និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមូលដ្ឋាន (ការការពារទឹកជំនន់ ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងលំហូរទឹក ប្រព័ន្ធលូមេក្នុងក្រុង បណ្តាញលូក្រោមដី)
បច្ចេកទេស	• ការធ្លាក់ចុះគុណភាពទឹក (Influent BOD, Max.200-300mg/L, Effluent COD Min Max. 18mg/L), Standard COD Min 8mg/L • កង្វះការគ្រប់គ្រងភក់លូ (គ្មានកន្លែងចាក់ភក់លូ)
ទិដ្ឋភាពស្ថាប័ន	• ពង្រឹងសមត្ថភាពរបស់ស្ថាប័នអនុវត្តនដែលទទួលខុសត្រូវលើការគ្រប់គ្រងទឹកមានកំណត់ • កង្វះកម្រិតបច្ចេកទេស និងធនធានមនុស្សសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងទឹក • កង្វះការគ្រប់គ្រង និងការតាមដានលើសំណល់រាវ • កង្វះគោលការណ៍ណែនាំសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងទឹកស្អុយនៅក្នុងតំបន់អភិវឌ្ឍន៍ទ្រង់ទ្រាយធំ • មិនមានបញ្ជីសារពើភណ្ឌបំពង់ទឹកស្អុយ • ការរៀបបំពង់ទឹកស្អុយមិនត្រូវបានអនុវត្តផ្អែកទៅតាមបទដ្ឋានគុណភាព ការថែទាំ ការសាងសង់ និងការត្រួតពិនិត្យត្រឹមត្រូវ ទៅតាមគោលការណ៍ណែនាំស្តីពីការរៀបចំប្លង់ និងនីតិវិធីសាងសង់

	• បទដ្ឋានត្រួតពិនិត្យមិនត្រូវបានកំណត់
ទិដ្ឋភាពហិរញ្ញវត្ថុ	• មូលនិធិសម្រាប់ធ្វើការកែលម្អមិនគ្រប់គ្រាន់ • ការបង្កើតរដ្ឋាករលូស្វយ័ត • ការសហការរដ្ឋាករទឹកក្នុងការប្រមូល • ការស្វែងរកធនធានសម្រាប់ប្រតិបត្តិការ និងចំណាយថែទាំ

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

បច្ចុប្បន្ន ខេត្តសៀមរាបមានអាងប្រព្រឹត្តិកម្មសំណល់រាវមួយដែលមានសមត្ថភាពធ្វើប្រព្រឹត្តិកម្មសំណល់រាវរហូតដល់ ៨,០០០ ម^{3}/ថ្ងៃ និងមាន ស្ថានីយបូមសំណល់រាវចំនួន ៣ ដែលមានសមត្ថភាពក្នុងការបង្ហូរទឹករហូតដល់ ៥៦,៣៨៦ ម^{3}/ថ្ងៃ។ ទោះបីជាយ៉ាងណា វាមិនសមាមាត្រទៅនឹងកំណើនប្រជាជន និងភ្ញៀវទេសចរនោះទេ។ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន មានផែនការក្នុងការបង្កើនសមត្ថភាពប្រព័ន្ធប្រព្រឹត្តិកម្មសំណល់រាវនៅក្នុងខេត្តសៀមរាបឲ្យអាចមានសមត្ថភាពបូមទឹករហូតដល់ ៨០,០០០ ម^{3}/ថ្ងៃក្នុងឆ្នាំ២០៤០ ជាមួយស្ថានីយបូម ២ បន្ថែម ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងកំណើនយ៉ាងរហ័សនៃបរិមាណកាកសំណល់។ ស្ថានីយប្រព្រឹត្តិកម្មសំណល់រាវ សព្វថ្ងៃមានសមត្ថភាពត្រឹងតែ ៥០% ប៉ុណ្ណោះ ហើយទោះបីជា យើងធ្វើការពង្រីកសមត្ថភាពដល់ ១៦,០០០ ម^{3}/ថ្ងៃ វានៅតែមិនឆ្លើយតបទៅនឹងទិន្នភាពជាក់ស្តែងដែលព្រាងទុកក្នុងឆ្នាំ២០៣០ឡើយ។

ចំណែកបឹងទន្លេសាបវិញ ជាកន្លែងស្នុកទឹកពេលរដូវភ្លៀង និងជាប្រភពទឹកពេលរដូវគ្មានភ្លៀង។ នៅពេលមានភ្លៀងធ្លាក់ខ្លាំង កំពស់ទឹកកើនឡើងខ្លាំង ដែលបណ្តាលឲ្យលិចដើមឈើ និងរុក្ខជាតិនៅក្បែរនោះ។ ប៉ុន្តែគេសង្កេតឃើញថា ក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំនេះ កំពស់ និងការហូររបស់ទឹកបឹងទន្លេសាប មានការប្រែប្រួលដោយសារកត្តាមួយចំនួនដូចជាភ្លៀងតិចជាងមុន និងខ្យល់ព្យុះ El Nino។

ប្រភព៖ មន្ទីរសោធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

រូបភាព ២.៣២៖ បច្ចុប្បន្នភាពបឹងទន្លេសាប

ការប្រែប្រួលកំពស់ទឹក រួមជាមួយការចោលសំរាមរបស់ប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅក្បែរបឹងទន្លេសាប បានធ្វើមានផលប៉ះពាល់យ៉ាងខ្លាំងដល់គុណភាពទឹកក្នុងបឹងទន្លេសាប។ ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងបញ្ហានេះ អង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាលមួយចំនួនបានធ្វើបង្គន់ និងឧបករណ៍ច្រោះទឹកតាមផ្ទះ ប៉ុន្តែគេសង្កេតឃើញថា ពុំមានលទ្ធផលគួរឲ្យកត់សម្គាល់នោះទេ។

២) រចនាសម្ព័ន្ធ

ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន មានតួនាទីក្នុងការបង្កើតគោលនយោបាយបទដ្ឋានបច្ចេកទេស និងគម្រោងថវិកា និងមន្ទីរខេត្តមានតួនាទីក្នុងការដឹកនាំការត្រួតពិនិត្យ និងការគ្រប់គ្រងជារួម។ ភារកិច្ចរបស់អង្គភាពទឹកលូ និងប្រព្រឹត្តកម្មសំណល់រាវ (SWTPU) គឺមានដូចខាងក្រោម៖

- រៀបចំផែនការ ការគ្រប់គ្រងបរិក្ខារលូទឹកស្អុយ និងស្ថានីយប្រព្រឹត្តិកម្មសំណល់រាវ
- ប្រតិបត្តិការ និងថែទាំសម្ភារៈរូបសាស្ត្រ
- សេវាប្រមូលសំណល់រាវ
- គ្រប់គ្រងគុណភាពទឹកនៅស្ថានីយប្រព្រឹត្តិកម្មសំណល់រាវ និងទីតាំងផ្សេងទៀត
- ចូលរួមក្នុងសកម្មភាពសាធារណៈនានា ដើម្បីសម្អាតបរិស្ថាន ទឹក និងអនាម័យ

៣) ផែនការ និងការសិក្សា

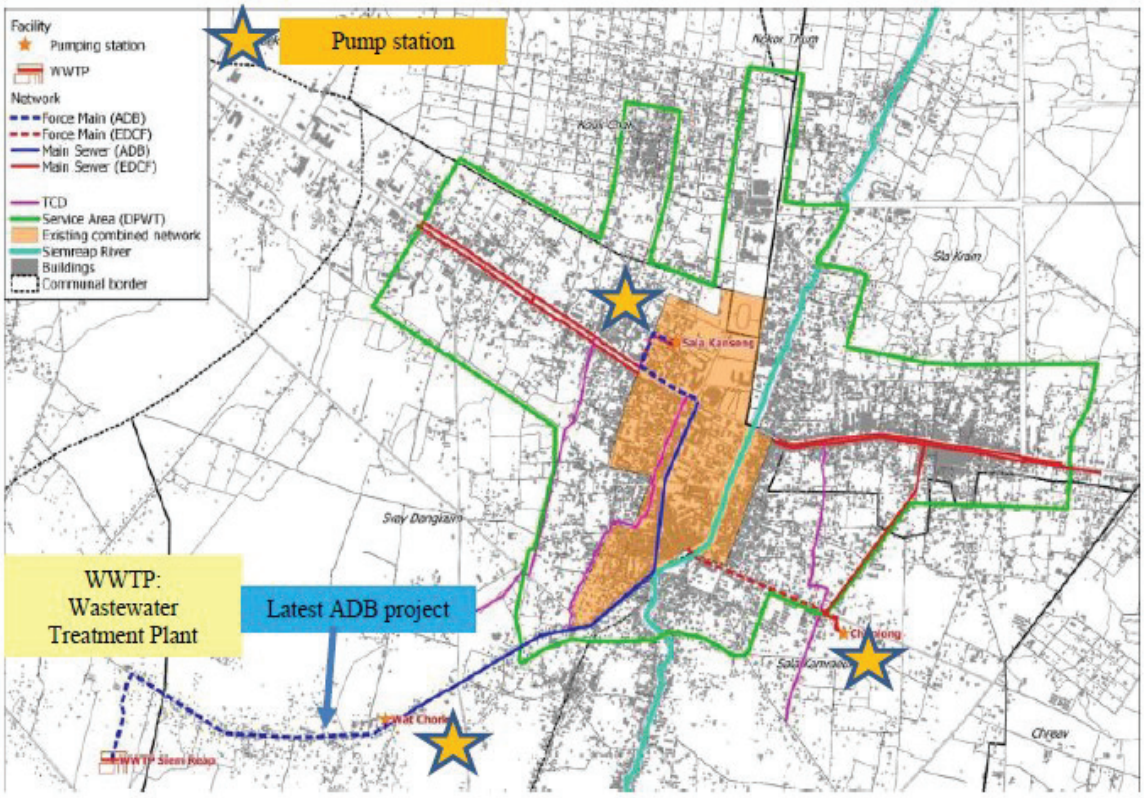
ខេត្តសៀមរាបបានអនុវត្តគម្រោងខាងក្រោម ដែលផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានដោយម្ចាស់ជំនួយផ្សេងៗ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ បណ្តាញប្រមូលទឹកសំណល់ដែលមានស្រាប់ មានតំបន់ស្តុកទឹកមិនគ្រប់គ្រាន់ គ្របដណ្តប់តែ ៤ ឃុំ ក្នុងចំណោម ១៣ ឃុំ។ វាបានធ្វើឱ្យមានគម្លាតធំរវាងផ្ទះ និងបណ្តាញលូរមេ។ លូទឹកស្អុយទាំងនេះ គឺជាផ្នែកមួយនៃបណ្តាញប្រមូលទឹកសំណល់បច្ចុប្បន្ន (រូបភាព ២.៣៣) ដែលមានចម្ងាយប្រហែល ២០ គីឡូម៉ែត្រ និង WWTP មួយ ហើយដែលបច្ចុប្បន្នមិនដំណើរការដូចដែលបានគ្រោងទុកនោះទេ។ គម្រោងកែលម្អផ្លូវក្នុងក្រុងទាំង៣៨ខ្សែខាងលើ ដែលកំពុងអនុវត្តជាមួយថវិកាជាតិ បានដាក់លូថ្មី ដើម្បីការពារការជន់លិចក្នុងក្រុង ហើយបំពង់ទឹកស្អុយត្រូវបានបង្ហូរទៅកាន់កន្លែងប្រព្រឹត្តិកម្មទឹកស្អុយដែលមានស្រាប់ ដែលមានសមត្ថភាពកំណត់។ ម៉្យាងវិញទៀត ការងារស្តារស្ទឹងសៀមរាប កំពុងដំណើរការ។ គេរំពឹងថាបញ្ហាទឹកសំណល់ដែលហូរចូលទន្លេ នឹងត្រូវបានដោះស្រាយក្នុងគម្រោងនេះ។

តារាង ២.១៧៖ សេចក្តីសង្ខេបនៃគម្រោងសំណល់រាវ

លេខគម្រោង		១	២	៣	**សរុប (១~៣)**	៤
ថវិរវេលាគម្រោង		២០០៧-២០០៩	២០០៩-២០១២	២០១១-២០១៤	-	២០១៩-២០២០
ម្ចាស់ជំនួយ		ADB	AFD	EDCF	-	ADB
ថវិកាគម្រោង (USD)		១៤,៤០០,០០០	៣,៩៦០,០០០	២៩,៩៦០,០០០	៤៨,៣២០,០០០	១២,០០០,០០០
ឆ្នាំចាប់ផ្តើមសេវាកម្ម		២០១០	២០១២	២០១៤	-	២០២០
ផ្ទៃក្រឡាសេវាកម្ម (ហិកតា)		២២៦៤	៤១៦	១,០៨៣	**១,៧៦៣**	-
វិធីសាស្ត្រក្នុងការបញ្ចេញចោល		អាងលូ	ទឹកភ្លៀងតែប៉ុណ្ណោះ	អាងលូ	-	អាងលូ
WWPT	ចំណុះ (ម	២,៧៧៦	-	៥,២២៤	៨,០០០	-

(langoon)	³/ថ្ងៃ)					
	ផ្ទៃក្រឡា (ហិកតា)	២០.៣	-	១៨.៦៧៩	៣៨.៩៧៩	-
សមត្ថភាពស្ថានីយបូម (ម³/ថ្ងៃ)	ស្ថានីយវត្តែក	១៤,000	-	-	-	-
	ស្ថានីយដូង្កុង	-	-	១៣,១២៧	-	-
	ស្ថានីយសាលាកន្ទែង	-	-	១១,៣៣៥	-	-
បណ្តោយលូបង្ហូរ (ម)	សរុប	៨,៥៨៨	៧,៨១៥	១៨,៣៩៥	៣៤,៧៩៨	៣,៦៦២
	ក្នុងក្រុង	២,១00	៧,៨១៥	៤,៨៣២	១៤,៧៤៧	-

ប្រភព៖ SWTPU



ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA (ផែនទីគោលផ្តល់ដោយ SWTPU)

រូបភាព ២.៣៣៖ បណ្តាញប្រព័ន្ធសំណល់រាវ

២.៤ បញ្ហាក្នុងទីក្រុងសៀមរាប

២.៤.១ ការបកស្រាយនីមួយៗ

ក) បញ្ហាដែលទាក់ទងទៅនឹងប្រតិបត្តិការនិតិវិធី

តារាង ២.១៨ បង្ហាញពីបញ្ហាទូទៅដែលទាក់ទងទៅនឹងប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការនិតិវិធីក្នុងខេត្តសៀមរាប។

តារាង ២.១៨៖ បញ្ហាទូទៅដែលទាក់ទងទៅនឹងប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការនិតិវិធីក្នុងខេត្តសៀមរាប

វិស័យ	បញ្ហា	បញ្ហាជាទូទៅ
ស្ថាប័នរដ្ឋបាល	• ដោយសារក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន គណៈគម្មាធិការដឹកនាំទីក្រុងឆ្លាត មិនបានដាក់បញ្ចូលគ្រឹះស្ថានអង្គរ មន្ទីរទេសចរណ៍ និង នគរបាលខេត្ត បណ្តាលការដោះស្រាយបញ្ហាពហុវិស័យមានការលំបាក ជាពិសេសវិស័យទេសចរណ៍ • ដោយមិនទាន់ការពិភាក្សាជាផ្លូវការណាមួយក្នុងគណៈគម្មាធិការដឹកនាំនេះ ដូច្នេះគណៈកម្មាធិការមួយនេះមិនទាន់សកម្មភាពណាមួយក្នុងការអនុវត្តគម្រោងនានានៅឡើយទេ	១. តម្រូវការរចនាសម្ព័ន្ធរដ្ឋបាលពហុវិស័យ
	• រដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាបមិនទាន់មានអង្គភាពទីក្រុងឆ្លាតក្នុងការអនុវត្តសកម្មភាពនៅឡើយទេ	២. តម្រូវការអង្គភាពការងារទីក្រុងឆ្លាត
	• គេសង្កេតឃើញថា នៅមិនទាន់មានការពិភាក្សារវាងគណៈកម្មាធិការដឹកនាំទីក្រុងឆ្លាត និងក្រុមហ៊ុនឯកជននៅឡើយទេ។ ហើយគេក៏មិនទាន់ឃើញមានការសហការរវាងរដ្ឋ និងវិស័យឯកជន ដើម្បីធ្វើការអនុវត្តគម្រោងពហុវិស័យផងដែរ។ • សកម្មភាពក្នុងការសិក្សា ពីគ្រឹះស្ថានសិក្សានានា នៅមានកម្រិតនៅឡើយក្នុងខេត្តសៀមរាប។	៣. តម្រូវការរចនាសម្ព័ន្ធសហការពហុវិស័យ
ប្រព័ន្ធច្បាប់ និងការគាំទ្រអាជីវកម្ម	• ទោះបីជាមានច្បាប់ និងនិតិវិធីក្នុងការធ្វើអាជីវកម្មយ៉ាងណាក្តី គេសង្កេតឃើញថា ព័ត៌មានទាក់ទងមិនត្រូវបានចងក្រងជាឯកសារតែមួយនៅឡើយទេ ដែលជាមូលហេតុធ្វើឲ្យអ្នកវិនិយោគឯកជនមានការរារែកក្នុងការវិនិយោគ • និតិវិធីក្នុងការធ្វើអាជីវកម្មតាមបែបពហុវិស័យនៅមិនទាន់មានភាពច្បាស់លាស់នៅឡើយ	៤. តម្រូវការក្នុងការសម្រួលប្រព័ន្ធនិតិវិធីច្បាប់
	• ដោយមិនទាន់មានការពិភាក្សារវាងគណៈកម្មាធិការដឹកនាំទីក្រុង	៥. តម្រូវការក្នុងការ

	ឆ្លាត និងក្រុមហ៊ុនឯកជន យើងមិនទាន់ឃើញមានគម្រោងណាមួយពីស្ថាប័នរដ្ឋ ដាក់ឲ្យវិស័យឯកជនអនុវត្តនៅឡើយទេ	លើកកម្ពស់គម្រោងទីក្រុងឆ្លាតតាមរយៈវិស័យឯកជន
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	• មិនមានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធក្នុងការរក្សាទុកទិន្នន័យនៅឡើយទេ (Data Center)	៦. តម្រូវការធ្វើឲ្យប្រសើរនៃប្រព័ន្ធ Hardware និង ICT
	• ទិន្នន័យដែលរក្សាទុកមិនមានទំរង់ងាយស្រួលក្នុងការប្រើប្រាស់នៅឡើយទេ • សមត្ថភាពរបស់មន្ត្រីតាមស្ថាប័នរដ្ឋនីមួយៗ នៅមានគម្រិតក្នុងការធ្វើការជាមួយទិន្នន័យ	៧. តម្រូវការប្រព័ន្ធចែកចាយទិន្នន័យប្រើប្រាស់តាមបែបពហុវិស័យ
	• ការធ្វើការសម្រេចចិត្តមានសភាពយឺតយាវ ដែលធ្វើឲ្យមានការពន្យាក្នុងការផ្សព្វផ្សាយ ឬការប្រើប្រាស	៨. តម្រូវការទិន្នន័យចំហ (Open Data) និងច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

១) ស្ថាប័នរដ្ឋបាល

ទោះបីជាគេសង្កេតឃើញថាមានស្ថាប័នរដ្ឋបាលនានា ដូចជារដ្ឋបាលខេត្ត មន្ទីរខេត្តនានា និងអង្គភាពផ្សេងទៀត យ៉ាងណាក៏ដោយក្តី ការធ្វើការសម្របសម្រួលតាមបែបពហុវិស័យក្នុងការលើកកម្ពស់ទីក្រុងឆ្លាតនៅមានកម្រិតនៅឡើយ។ មួយវិញទៀត គេក៏មិនទាន់ឃើញមានអង្គភាពណាមួយដែលធ្វើការកម្ពស់ការអភិវឌ្ឍគម្រោងដែលទាក់ទងនឹងទីក្រុងឆ្លាត និងប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការតាមបែបលក្ខណៈពហុវិស័យ ដូចជាស្ថាប័នរដ្ឋ ឯកជន គ្រឹះស្ថានសិក្សា ប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋាន និងភ្ញៀវទេសចរនៅឡើយទេ។ យោងតាមបញ្ហាទាំងនេះ យើងបានកំណត់យកបញ្ហាគន្លឹះដែលមានដូចជា "១. តម្រូវការរចនាសម្ព័ន្ធរដ្ឋបាលពហុវិស័យ" "២. តម្រូវការអង្គភាពការងារទីក្រុងឆ្លាត" និង "៣. តម្រូវការរចនាសម្ព័ន្ធសហការពហុវិស័យ"។

២) ប្រព័ន្ធច្បាប់ និងការគាំទ្រអាជីវកម្ម

ទោះបីជាមានច្បាប់ និងនិតិវិធីក្នុងការធ្វើអាជីវកម្មយ៉ាងណាក្តី គេសង្កេតឃើញថា ព័ត៌មានទាក់ទងនឹងការវិនិយោគ និងការអនុវត្តគម្រោងនានា មិនទាន់បានប្រមូលចងក្រងជាឯកសារតែមួយនៅឡើយទេ។ វាបណ្តាលឲ្យមានផលលំបាកដល់អ្នកអនុវត្តគម្រោងក្នុងការស្វែងរកពត៌មាន។ មួយវិញទៀត គេសង្កេតឃើញថា ទំនាក់ទំនងរវាងស្ថាប័នរដ្ឋ និងឯកជននៅមានកម្រិតនៅឡើយ ដោយគម្រោងអភិវឌ្ឍទីក្រុងមួយចំនួនមិនត្រូវបានមានការឧបត្ថម្ភពីស្ថាប័នរដ្ឋ ដល់ស្ថាប័នឯកជនក្នុងការអនុវត្ត។ ដូច្នេះ យើងបានកំណត់យកបញ្ហាគន្លឹះក្នុងចំនុចនេះ ដែលមានដូចជា "៤. តម្រូវការក្នុងការសម្រួលប្រព័ន្ធនិតិវិធីច្បាប់" និង "៥. តម្រូវការក្នុងការលើកកម្ពស់គម្រោងទីក្រុងឆ្លាតតាមរយៈវិស័យឯកជន"។

៣) ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ

ចំពោះការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ និងប្រព័ន្ធទូរគមនាគមន៍ យើងមើលឃើញថាការយល់ដឹងពីហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទិន្នន័យ និងរចនាសម្ព័ន្ធស្ថាប័នអនុវត្ត នៅមានកម្រិតនៅឡើយ ក្នុងការអនុវត្តប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការក្នុងពេលអនាគត និងការដាក់ឲ្យមានប្រើប្រាស់ទិន្នន័យចំហ។ យោងតាមបញ្ហាទាំងនេះ យើងបានកំណត់យកបញ្ហាគន្លឹះក្នុងចំនុចនេះ ដែលមានដូចជា "៦. តម្រូវការធ្វើឲ្យប្រសើរនៃប្រព័ន្ធ Hardware និង ICT" "៧. តម្រូវការប្រព័ន្ធចែកចាយទិន្នន័យប្រើប្រាស់តាមបែបពហុវិស័យ" និង "៨. តម្រូវការទិន្នន័យចំហ (Open Data) និងច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ"។

ខ) បញ្ហាដែលទាក់ទងទៅនឹងវិស័យគោលដៅ

យោងតាមស្ថានភាពបច្ចុប្បន្នក្នុងវិស័យគោលដៅនីមួយៗនៅខេត្តសៀមរាប បញ្ហាគន្លឹះត្រូវបានកំណត់ក្នុងតារាងខាងក្រោម។

តារាង ២.១៩៖ បញ្ហាទូទៅដែលទាក់ទងទៅនឹងវិស័យគោលដៅក្នុងខេត្តសៀមរាប

វិស័យ	បញ្ហា	បញ្ហាជាទូទៅ
វិស័យទេសចរណ៍	• ទោះបីជាមានភ្ញៀវទេសចរជាតិ និងអន្តរជាតិជាច្រើនមកទស្សនាឧទ្យានអង្គរក៏ដោយ ប៉ុន្តែធនធានទេសចរណ៍ជាច្រើនទៀតដែលមិនទាន់បានធ្វើការផ្សព្វផ្សាយនៅឡើយ • ពត៌មានក្នុងវិស័យទេសចរណ៍នៅមិនទាន់មានការប្រមូលផ្តុំនៅក្នុងទំរង់តែមួយនៅឡើយ ធ្វើឲ្យមានផលលំបាកដល់ភ្ញៀវទេសចរក្នុងការរកព័ត៌មាន ដែលជាហេតុនាំឲ្យបាត់បង់ភ្ញៀវទេសចរមួយចំនួន • ការទាញយកភ្ញៀវទេសចរតាមរយៈ MICE នៅមានកម្រិត	៩. តម្រូវការពង្រឹងការផ្សព្វផ្សាយគោលដៅទេសចរណ៍
	• មធ្យោបាយធ្វើដំណើរបស់ភ្ញៀវទេសចរនៅមានកម្រិត ជាពិសេសមធ្យោបាយធ្វើដំណើរចម្ងាយជិត ដែលបណ្តាលឲ្យមានការមិនពេញចិត្តពីភ្ញៀវទេសចរមួយចំនួន • ព័ត៌មានរបស់មធ្យោបាយធ្វើដំណើរមិនទាន់មានការប្រមូលផ្តុំនៅក្នុងទំរង់តែមួយ ធ្វើឲ្យភ្ញៀវទេសចរមានការលំបាកក្នុងជ្រើសរើសទំរង់នៃការធ្វើដំណើរដោយអាស្រ័យទៅលើស្ថានភាពជាក់ស្តែងរបស់ពួកគេ • ជាទូទៅ ការទូទាត់ធ្វើឡើងជាសាច់ប្រាក់ ដែលពេលខ្លះមានការលំបាកដល់ភ្ញៀវទេសចរ	១០. តម្រូវការសេវាកម្មងាយស្រួលសម្រាប់ភ្ញៀវទេសចរ
	• នៅក្នុងតំបន់បេតិកភណ្ឌ នៅមិនទាន់មានព័ត៌មានបន្ថែមដូចជាប្រវត្តិសាស្ត្រដើម្បីបង្កើនភាពទាក់ទាញ	១១. តម្រូវការពង្រឹងកន្លែងទេសចរណ៍ និង

	• សេវាកម្មទេសចរណ៍ដែលមានលក្ខណៈអប់រំ និងតាមបែបសហគមន៍នៅមានកម្រិតនៅឡើយ • ទោះបីជាតំបន់មួយចំនួនក្នុងទីក្រុងមានភាពទាក់ទាញភ្ញៀវទេសចរ ប៉ុន្តែមិនត្រូវបានអភិវឌ្ឍខ្លាំងនៅឡើយ	បទពិសោធន៍ដល់ភ្ញៀវទេសចរ
វិស័យធ្វើដំណើរ និងដឹកជញ្ជូន	• ការកកស្ទះចរាចរ និងហានីភ័យនៃការកើតមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរមានការកើនឡើង ដោយសារភ្លើងសញ្ញាចរាចរ និងផ្លូវប្រសព្វមានលក្ខណៈមិនត្រឹមត្រូវ • ផ្លូវសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើងមានលក្ខណៈមិនសមរម្យ	១២. តម្រូវការលុបបំបាត់ការកកស្ទះចរាចរ និងការចតលើតាមដងផ្លូវ
	• ថវិកាសម្រាប់យកមកជួលជុល និងតំហែទាំផ្លូវមិនកម្រិត • ប្រព័ន្ធតំហែទាំផ្លូវ (Life Cycle Cost) មិនឆ្លើយតបទៅនឹងស្ថានភាពជាក់ស្តែង	១៣. តម្រូវការវិធីសាស្ត្រកាត់បន្ថយការជួសជុលផ្លូវ
	• ផ្សែងពុលដែលចេញពីយានយន្តចាស់ៗ បណ្តាលឲ្យមានការបំពុលបរិយាកាស	១៤. តម្រូវឲ្យមានការកាត់បន្ថយការបំពុលខ្យល់ពីមធ្យោបាយធ្វើដំណើរ
វិស័យសន្តិសុខសង្គម	• ទោះបីជាអាត្រាបទល្មើសមានកម្រិតទាប បើប្រៀបធៀបជាមួយទីក្រុងភ្នំពេញ ប៉ុន្តែភ្ញៀវទេសចរត្រូវបានណែនាំឲ្យមានការប្រុងប្រយ័ត្ន • តម្រូវការពង្រឹងប្រព័ន្ធទប់ស្កាត់បទល្មើស • តម្រូវការពង្រឹងប្រព័ន្ធទប់ស្កាត់គ្រោះថ្នាក់ចរាចរ	១៥. ពង្រឹងប្រព័ន្ធសុត្ថិភាពក្នុងការទប់ស្កាត់បទល្មើស និងគ្រោះថ្នាក់ចរចរណ៍
	• ការរៀបចំប្រព័ន្ធពន្លត់អគ្គីភ័យ និងផ្តល់ជូនឧបករណ៍ពន្លត់អគ្គីភ័យបឋមដល់ប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋាន • បង្កើតប្រព័ន្ធប្រកាសអាសន្នដល់ប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋាន និងភ្ញៀវទេសចរ	១៦. ពង្រឹងប្រព័ន្ធសុត្ថិភាពក្នុងការទប់ស្កាត់គ្រោះធម្មជាតិ (អគ្គីភ័យ គ្រោះទឹកជំនន់ ។ល។)
វិស័យបរិស្ថាន	• ការបោះចោលកាកសំណល់រឹង និងកាកសំណល់រាវ ដែលប្រើប្រាស់ដោយប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋាន និងភ្ញៀវទេសចរ បាននឹងកំពុងបំពុលបរិស្ថាន	១៧. តម្រូវការការយល់ពីសកម្មភាពនៃបរិស្ថានស្អាត
	• ភាពមិនច្បាស់លាស់ក្នុងការបែងចែកតួនាទីរវាងស្ថាប័នរដ្ឋ និងមិនមានការតាមដានគ្រប់គ្រាន់នូវអនុវត្តរបស់ក្រុមហ៊ុនឯកជន	១៨. តម្រូវការពង្រឹងសកម្មភាពនៅតាមតំបន់

	ដោយស្ថាប័នរដ្ឋ • កង្វះធនធាន និងប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងប្រមូលរបស់ស្ថាប័នរដ្ឋ • មិនទាន់មានប្រព័ន្ធក្នុងការទូទាត់ប្រាក់ច្បាស់លាស់នៅឡើយ	សាធារណៈ:
	• ទីលានចាក់សំរាមមិនមានអនាម័យគ្រប់គ្រាន់នៅឡើយ • សម្ភាពការធ្វើប្រតិកម្មទឹក នៅមិនគ្រប់គ្រាន់នៅឡើយ សម្រាប់ធ្វើការផ្គត់ផ្គង់នៅពេលអនាគត	១៩. តម្រូវការហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធក្នុងការគ្រប់គ្រងសំណល់

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

១) *វិស័យទេសចរណ៍*

នៅក្នុងវិស័យទេសចរណ៍ បញ្ហាចម្បងធំក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន គឺចំនួនភ្ញៀវទេសចរបរទេសមានការធ្លាក់ចុះយ៉ាងខ្លាំង ដោយសារមានការរីករាលដាលជាសាកលនៃជំងឺកូវីដ-១៩។ ប៉ុន្តែក្រៅពីបញ្ហាមួយនេះ គេសង្កេតឃើញថាចំនួនភ្ញៀវទេសចរ ជាពិសេសជនជាតិចិនបានធ្លាក់ចុះរួចមកហើយ។ ដូច្នេះ វាមានការចាំបាច់ក្នុងការបង្កើនភាពទាក់ទាញឲ្យភ្ញៀវធ្វើការត្រលប់មកទស្សនាម្តងទៀត ក្នុងនោះរួមមានភ្ញៀវទេសចរបរទេសពីប្រទេសនានា MICE។ ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាទាំងនេះ ជំហានដំបូង គឺការបង្កើនការផ្សព្វផ្សាយដែលសម្បូរបែបទៅកាន់ភ្ញៀវប្រភេទខុសៗគ្នា។ មួយវិញទៀត ការរៀបចំប្រព័ន្ធដែលងាយស្រួលសម្រាប់ភ្ញៀវទេសចរក្នុងការកក់ និងសេវាទូទាត់ប្រាក់មុនពេលមកដល់ផ្ទាល់។ ដូច្នេះ ការធ្វើ Platform តែមួយសម្រាប់ភ្ញៀវទេសចរ អាចស្វែងរកសេវាផ្សេងៗ គឺមានសារៈសំខាន់ក្នុងការលើកកម្ពស់ភ្ញៀវទេសចរ។ យោងតាមបញ្ហាដែលចោទខាងលើ បញ្ហាចំបងនៅក្នុងវិស័យទេសចរណ៍មានដូចជា "៩. តម្រូវការពង្រឹងការផ្សព្វផ្សាយគោលដៅទេសចរណ៍" "១០. តម្រូវការសេវាកម្មងាយស្រួលសម្រាប់ភ្ញៀវទេសចរ" និង"១១. តម្រូវការពង្រឹងកន្លែងទេសចរណ៍ និងបទពិសោធន៍ដល់ភ្ញៀវទេសចរ"។

២) *វិស័យធ្វើដំណើរ និងដឹកជញ្ជូន*

ចំពោះនេះ បញ្ហាត្រូវបានគេមើលឃើញថា ជាបញ្ហាទូទៅដែលកើតមានឡើងក្នុងប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍ ដូចជាការកកស្ទះចរាចរណ៍ បញ្ហាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ការចតយានយន្តខុសច្បាប់ ការបំពុលខ្យល់ពីយានយន្ត ការថែទាំផ្លូវដោយប្រសិទ្ធភាព និងការរិះគន់ពីអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ។ បញ្ហាទាំងនេះ បានកើតឡើងក្នុងខេត្តសៀមរាប ជាពិសេស នៅលើបណ្តាញផ្លូវជុំវិញទីក្រុង និងតំបន់កណ្តាលក្រុង។ ដូច្នេះ វាមានការចាំបាច់ក្នុងការចាត់វិធានការដែលមានប្រសិទ្ធភាពដើម្បីកែលម្អតំបន់ទាំងនោះ។ មួយវិញទៀត ដោយសារទីក្រុងសៀមរាបជាតំបន់ទេសចរណ៍អន្តរជាតិ ការប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាទំនើបបែបឆ្លាតវៃ ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហា គឺជាយុទ្ធសាស្ត្រដែលគួរតែអនុវត្ត។ យោងតាមការបកស្រាយខាងលើ បញ្ហាចម្បងក្នុងវិស័យធ្វើដំណើរ និងដឹកជញ្ជូនមានដូចជា "១២. តម្រូវការលុបបំបាត់ការកកស្ទះចរាចរ និងការចតលើតាមដងផ្លូវ" "១៣. តម្រូវការវិធីសាស្ត្រកាត់បន្ថយការជួសជុលផ្លូវ" និង"១៤. តម្រូវឲ្យមានការកាត់បន្ថយការបំពុលខ្យល់ពីមធ្យោបាយធ្វើដំណើរ"។

៣) *<u>វិស័យសន្តិសុខសង្គម និងវិស័យបរិស្ថាន</u>*

ចំពោះវិស័យសន្តិសុខសង្គម និងបរិស្ថាន គេសង្កេតឃើញថាមានបញ្ហាប្រឈមទូទៅដែលតែងតែកើតឡើងនៅក្នុងប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍។ បញ្ហាក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន និងការធ្វើដំណើរត្រូវបានលើកឡើងដូចជា "១៥. ពង្រឹងប្រព័ន្ធសុត្ថិភាពក្នុងការទប់ស្កាត់បទល្មើស និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍" និង"១៦. ពង្រឹងប្រព័ន្ធសុត្ថិភាពក្នុងការទប់ស្កាត់គ្រោះធម្មជាតិ (អគ្គីភ័យ គ្រោះទឹកជំនន់ ។ល។)"។ បញ្ហាចម្បងក្នុងវិស័យបរិស្ថានមានដូចជា "១៧. តម្រូវការការយល់ពីសកម្មភាពនៃបរិស្ថានស្អាត" "១៨. តម្រូវការពង្រឹងសកម្មភាពនៅតាមតំបន់សាធារណៈ" និង"១៩. តម្រូវការហេដ្ឋារចនា សម្ព័ន្ធក្នុងការគ្រប់គ្រងសំណល់"។ ដូចដែលបានរៀបរាប់ខាងលើនៅក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន និងការធ្វើដំណើរ វាមានការចាំបាច់ណាស់ក្នុងការអនុវត្តការងារឲ្យបានហ្មត់ចត់ និងមានគិតគូរឲ្យបានត្រឹមត្រូវ ដោយសារក្រុងសៀមរាបជាទីក្រុងទេសចរណ៍អន្តរជាតិ។

២.៤.២ សេចក្តីសង្ខេបពីបញ្ហាក្នុងខេត្តសៀមរាប

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ២.៣៤៖ បញ្ហាចម្បងទាំង ១៩ ក្នុងខេត្តសៀមរាប

ផែនទីចង្អុលផ្លូវសម្រាប់ដោះស្រាយបញ្ហាទាំងនេះនឹងត្រូវបកស្រាយនៅក្នុងជំពូកបន្ទាប់។

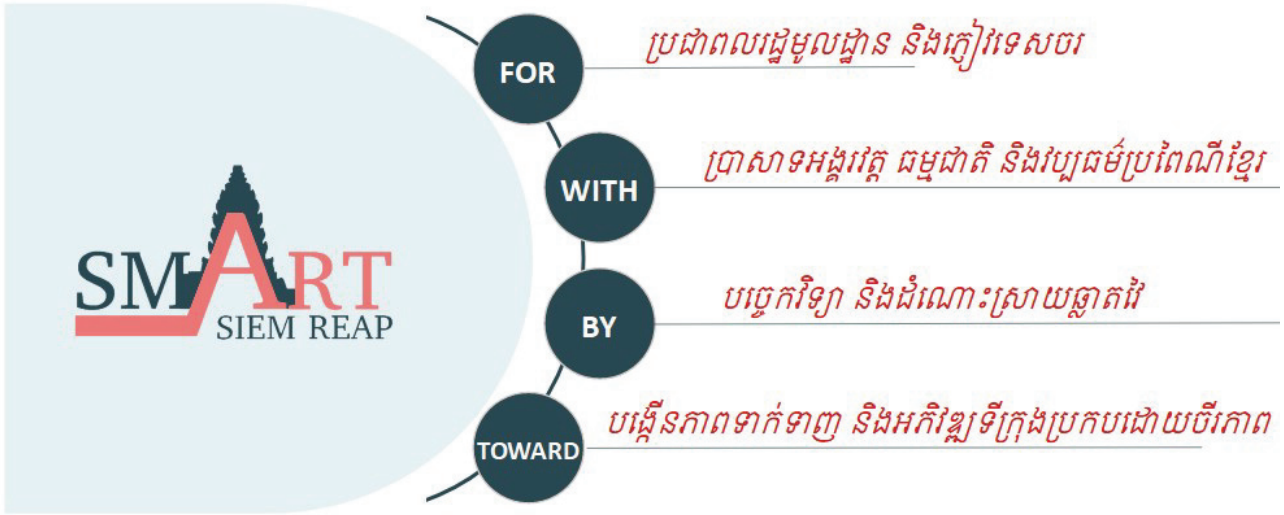
ជំពូក ៣ ផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាត

៣.១ ចក្ខុវិស័យ និងយុទ្ធសាស្ត្រ

៣.១.១ ចក្ខុវិស័យ និងទស្សនៈ

ក) ចក្ខុវិស័យទីក្រុងឆ្លាត

ចក្ខុវិស័យទីក្រុងឆ្លាតសៀមរាប "SIEM REAP SMART" មានគោលដៅសម្រេចបានក្នុងឆ្នាំ២០៣៥។ រូបភាព ៣.១ បង្ហាញពីចង្កុំវិស័យរបស់ "SIEM REAP SMART"។



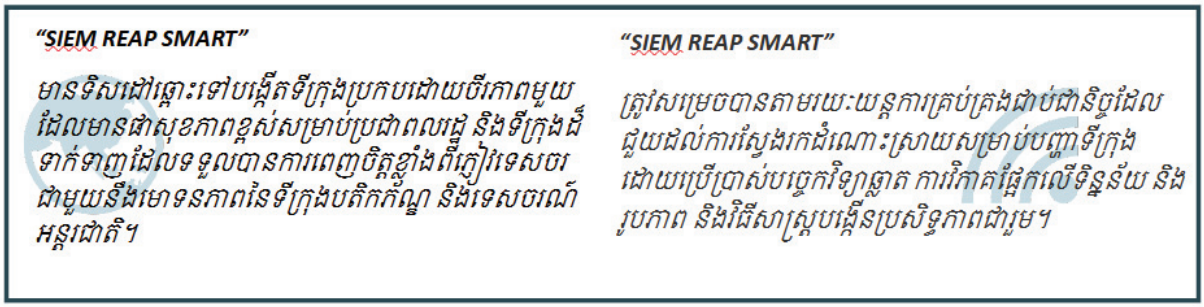
ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ៣.១៖ ចង្កុំវិស័យរបស់ "SIEM REAP SMART"

ចក្ខុវិស័យមានសសរស្តម្ភចំនួន ៤ ដែលមានដូចជា "សម្រាប់" "ជាមួយនឹង" "តាមរយៈ" និង"ឆ្ពោះទៅកាន់"។ សសរស្តម្ភទាំង ៤ មានទិសដៅស្របទៅនឹងផែនទីចង្អុលផ្លូវអភិវឌ្ឍទេសចរណ៍ ក្នុងការលើកកម្ពស់វិស័យទេសចរណ៍ឲ្យមានគុណភាពខ្ពស់ និងប្រកបកដោយចីរភាព ក៏ដូចជានឹងការលើកកម្ពស់គុណភាពជីវិតរបស់ប្រជាជនមូលដ្ឋាន។ សសរស្តម្ភទីមួយ គឺ "សម្រាប់" ដែលមានគោលដៅសម្រេចឲ្យបាននូវទីក្រុងឆ្លាតសម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋ និងភ្ញៀវទេសចរ។ សសរស្តម្ភទីពីរ គឺ "ជាមួយ" ដែលជាគុណតម្លៃដ៏សំខាន់ ដោយរក្សា និងការការពារវប្បធម៌ ធម្មជាតិ និងប្រវត្តិសាស្ត្រដែលតំណាងដោយវិកិណ្ណដ្ឋានអង្គរដែលខេត្តសៀមរាប ឲ្យបានល្អ និងទុកជាកេរ្តិ៍មត៌កដល់ជំនាន់ក្រោយ។ សសរស្តម្ភទីបី គឺ "តាមរយៈ" ដែលមានការប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាទំនើប ក្នុងការដោះស្រាយបញ្ហាក្នុងទីក្រុង និងពង្រឹងវិស័យនានាក្នុងទីក្រុង។ សសរស្តម្ភទីបួន គឺ "ឆ្ពោះទៅកាន់" ដោយមានទិសដៅក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាព មានបរិស្ថានល្អ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទេសចរណ៍ប្រកបដោយផាសុកភាពសម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋ និងភ្ញៀវទេសចរ។

ខ) ការរចនាទីក្រុងឆ្លាត

ទស្សន:ស្តីពីទីក្រុងឆ្លាតខាងក្រោម បង្ហាញពីគំនិតនៃទីក្រុងឆ្លាតដោយផ្អែកលើចក្ខុវិស័យខាងលើ។ SIEM REAP SMART មានគោលដៅដែលបង្កើតសង្គមប្រកបដោយផាសុកភាព និងនិរន្តរភាពសម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋ និងកែប្រែសង្គមដ៏ទាក់ទាញមួយ ដែលប្រជាពលរដ្ឋ និងអ្នកទេសចរអាចមានអារម្មណ៍ពេញចិត្តខ្ពស់ក្នុងនាមជាទីក្រុងបេតិកភណ្ឌអន្តរជាតិ និងទីក្រុងទេសចរណ៍។ លើសពីនេះ តាមរយៈការវិភាគទិន្នន័យ/ការមើលឃើញ និងការបង្កើនប្រសិទ្ធភាពជារួមដោយប្រើបច្ចេកវិទ្យាឆ្លាត យើងនឹងអនុវត្តការគ្រប់គ្រងប្រកបដោយនិរន្តរភាព ដើម្បីស្វែងរកដំណោះស្រាយលើបញ្ហាដែលទីក្រុងកំពុងប្រឈមមុខ។



ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ៣.២៖ ទស្សន:នៃ "SIEM REAP SMART"

ដូចដែលបានរៀបរាប់នៅក្នុងជំពូក ២ ខេត្តសៀមរាប មានបញ្ហាមួយចំនួនក្នុងការគ្រប់គ្រងរដ្ឋបាល និងបញ្ហាតាមវិស័យគោលដៅមួយចំនួន។ ដើម្បីឆ្ពោះទៅកាន់ទីក្រុងដែលមានលក្ខណៈឆ្លាត បញ្ហាទាំងនេះ ត្រូវតែដោះស្រាយតាមរយៈការវិភាគទិន្នន័យ និងការមើលឃើញដោយប្រើបច្ចេកវិទ្យាឆ្លាត។ វាត្រូវបានចាត់ទុកថាមានប្រយោជន៍ មិនត្រឹមតែក្នុងការសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងគ្រឿងបរិក្ខារថ្មីៗប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែវាថែមទាំងបង្កើនប្រសិទ្ធភាពប្រតិបត្តិការនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងសម្ភារៈបរិក្ខារដែលមានស្រាប់ផងដែរ។

៣.១.២ វិធីសាស្ត្រយុទ្ធសាស្ត្រ

ក) វិធីសាស្ត្រយុទ្ធសាស្ត្រដើម្បីសម្រេចបានទូវចក្ខុវិស័យ

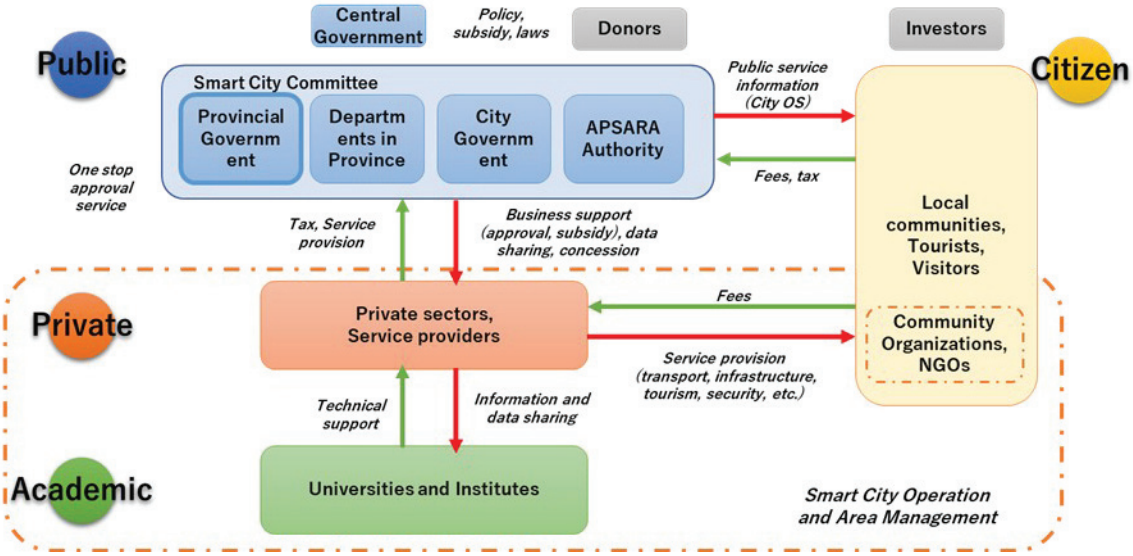
យើងផ្តល់អនុសាសន៍នូវវិធីសាស្ត្រយុទ្ធសាស្ត្រទីក្រុងឆ្លាត ដើម្បីសម្រេចបាននូវចក្ខុវិស័យដែលបានដាក់ចេញនៅក្នុងផ្នែកមុន។ ដូចដែលបានបង្ហាញ ផែនទីចង្អុលផ្លូវត្រូវបានកសាងឡើងដោយប្រើវិធីសំខាន់ពីរគឺ "វិធីសាស្ត្ររដ្ឋបាល" និង "វិធីសាស្ត្រតាមវិស័យ"។

១) *វិធីសាស្ត្ររដ្ឋបាល*

"វិធីសាស្ត្ររដ្ឋបាល" មានគោលនយោបាយដែលតម្រូវឲ្យស្ថាប័នរដ្ឋជាអ្នកអនុវត្ត ដើម្បីសម្រេចបានទីក្រុងឆ្លាតស្របតាមផែនទីចង្អុលផ្លូវ។ វិធីសាស្ត្រត្រូវបានរៀបចំដោយ 3 សសរស្តម្ភ។ សសរស្តម្ភ "ស្ថាប័នរដ្ឋបាល" មានគោលបំណងពង្រឹងស្ថាប័នរដ្ឋបាល ដែលដើរតួនាទីសំខាន់ក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងឆ្លាត ហើយក៏មានគោលបំណងពង្រឹងទំនាក់ទំនងរវាងភាគីពាក់ព័ន្ធសម្រាប់ការច្នៃប្រឌិតនានុវត្តផងដែរ។ សសរស្តម្ភ "ប្រព័ន្ធគាំទ្រអាជីវកម្ម" មានគោលបំណងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង នូវបរិយាកាសធុរកិច្ចក្នុងខេត្តសៀមរាប និងបញ្ជាក់ពីតួនាទីរបស់ស្ថាប័នរដ្ឋ ដើម្បីគាំទ្រអាជីវកម្មនានាដែរទាក់ទងនឹងទីក្រុងឆ្លាត។ សសរស្តម្ភ "ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ" មានវិធានការ ដើម្បីលើកកម្ពស់ការប្រមូលទិន្នន័យ និងការប្រើប្រាស់ ដែលជាទិដ្ឋភាពជាមូលដ្ឋាននៃទីក្រុងឆ្លាត។

ដើម្បីលើកកម្ពស់ផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាត តួនាទី និងយន្តការសហការពីភាគីពាក់ព័ន្ធចំនួនបួន ត្រូវបានរាប់បញ្ចូលដែលមានដូចជា វិស័យឯកជន ស្ថាប័នរដ្ឋាភិបាល គ្រឹះស្ថានសិក្សា និងសហគមន៍ (ប្រជាពលរដ្ឋ និងភ្ញៀវទេសចរ)។

- វិស័យឯកជន៖ ជាតួអង្គសំខាន់ក្នុងការអនុវត្តសកម្មភាព និងគម្រោងនៃទីក្រុងឆ្លាត ដែលមានតួនាទីជាអ្នកផ្តល់សេវា។ វិស័យឯកជនរួមចំណែកដល់ការកែលម្អសេវាកម្មទីក្រុង និងការអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាព ដោយប្រតិបត្តិការអាជីវកម្ម។
- ស្ថាប័នរដ្ឋាភិបាល៖ ជាអ្នកសម្របសម្រួលដំណើរការទាំងមូល រួមទាំងការបង្កើតគោលនយោបាយ និងច្បាប់ការធ្វើផែនការ ការអនុវត្តគម្រោង។ ស្ថាប័នរដ្ឋាភិបាល ជាអ្នកបង្កើត និងដំណើរការវេទិកាទីក្រុងឆ្លាតសម្រាប់ការសហការគ្នារវាងភាគីពាក់ព័ន្ធ។



ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ៣.៣៖ ការសហការរវាងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ

- គ្រឹះស្ថានសិក្សា៖ គ្រឹះស្ថានសិក្សា មានតួនាទីក្នុងការលើកកម្ពស់ការស្រាវជ្រាវ និងការអភិវឌ្ឍន៍បច្ចេកវិទ្យាឆ្លាត ការអនុវត្តគម្រោង និងការត្រួតពិនិត្យដោយសហការជាមួយវិស័យឯកជន សហការជាមួយគ្រឹះស្ថានសិក្សាផ្សេងទៀងទាំងក្នុងស្រុក និងអន្តរជាតិ។
- ប្រជាពលរដ្ឋ និងភ្ញៀវទេសចរ៖ ពួកគេ គឺជាអ្នកទទួលផលពីការកែលម្អបរិស្ថានទីក្រុង ក៏ដូចជាអ្នកប្រើប្រាស់សេវាដ៏មានសក្តានុពលសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងបរិស្ថានទីក្រុង និងការគ្រប់គ្រងតំបន់។

១) *វិធីសាស្ត្រតាមវិស័យ*

"វិធីសាស្ត្រតាមវិស័យ" មានបួនវិស័យ ដែលមានដូចជា "វិស័យទេសចរណ៍ - SMART TOURISM" "វិស័យធ្វើដំណើរ និងដឹកជញ្ជូន – SMART MOBILITY" "វិស័យសន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាពឆ្លាត – SMART SECURITY" និង "វិស័យបរិស្ថានក្នុងការគ្រប់គ្រងសំណល់ - SMART WASTE MANAGEMENT"។ វិស័យទាំងនេះ ជាវិស័យគោលដៅចម្បងនៃការសិក្សានេះ។

ខ) *ផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាតសៀមរាបជារួម*

រូបភាពរួមនៃផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាតសៀមរាបរួម មានបង្ហាញក្នុងរូបភាព ៣.៤។

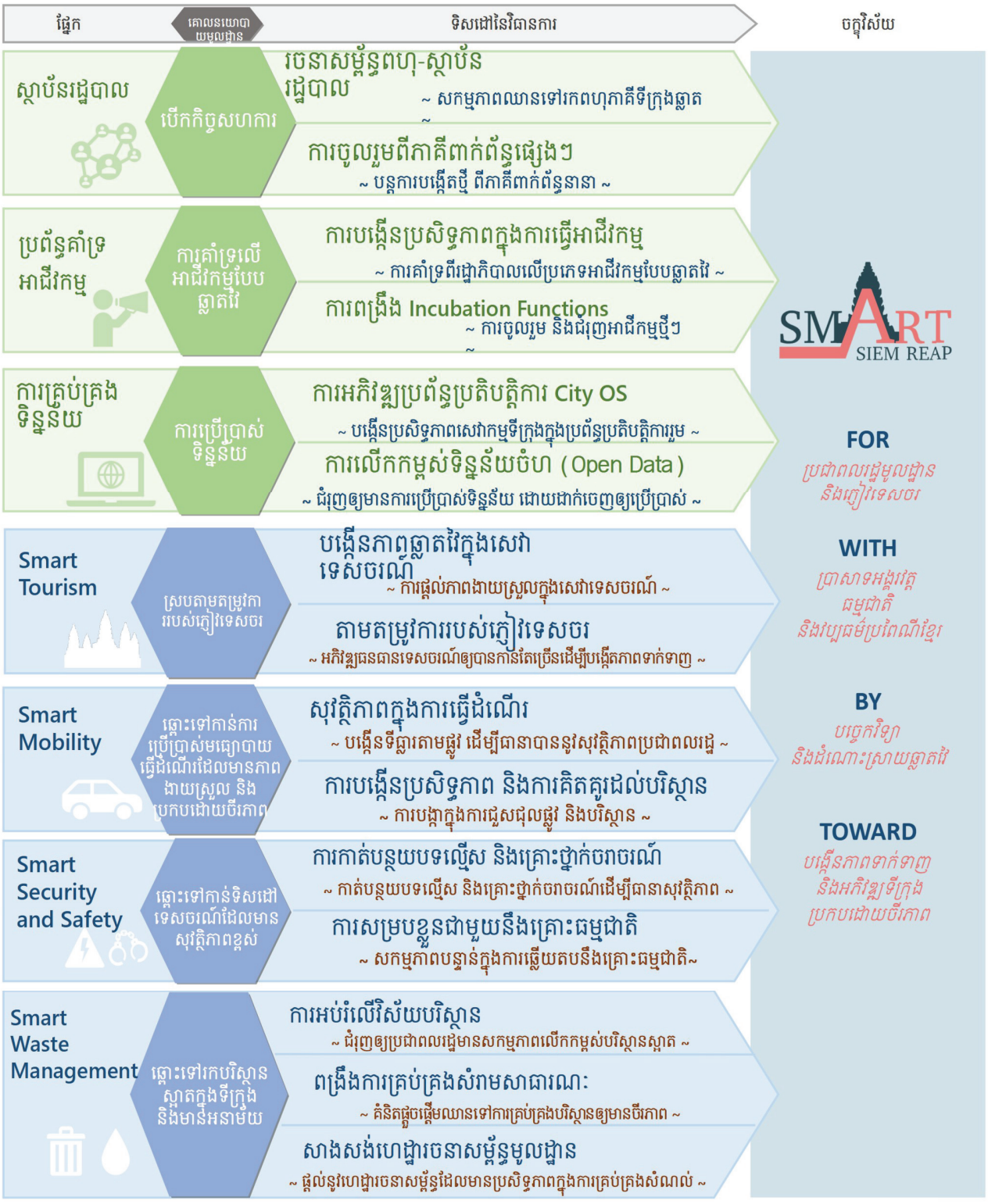
៣.១.៣ ក្របខណ្ឌអភិវឌ្ឍន៍ (យោងតាមស្ថានភាពជាក់ស្តែង)

ក្របខណ្ឌអភិវឌ្ឍន៍នៅក្នុងផែនទីចង្អុលផ្លូវ ត្រូវបានយកមកត្រួតពិនិត្យ ដែលមានដូចជាចំនួនប្រជាជន តម្រូវការទេសចរណ៍ សមាសភាពលំហ / ការប្រើប្រាស់ដី។ ចំណុចនីមួយៗ នឹងត្រូវបញ្ចូលក្នុងផ្នែកនេះ។ ប៉ុន្តែដោយសារតែការរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ-១៩ ហើយស្ថានភាពនៃការរីករាលដាលនេះ នៅតែបន្តក្នុងកំឡុងពេលនៃការសិក្សានេះ ដូច្នេះបញ្ហានេះ ក៏ត្រូវបានយកមកត្រួតពិនិត្យផងដែរ ក្នុងការសិក្សានេះ។

ក) *ក្របខណ្ឌអភិវឌ្ឍន៍*

១) *ក្របខណ្ឌប្រជាជន (ផែនការមេការប្រើប្រាស់ដីក្រុងសៀមរាប ២០៣៥)*

យោងតាមផែនការមេការប្រើប្រាស់ដីក្រុងសៀមរាបឆ្នាំ ២០៣៥ ចំនួនប្រជាជនក្នុងក្រុងសៀមរាបក្នុងឆ្នាំ ២០៣៥ ត្រូវបានប៉ាន់ប្រមាណថាមានចំនួន ៤៤០,០៩៩ នាក់។ យោងតាមទិន្នន័យជំរឿនជាតិនៅក្រុងសៀមរាបមានចំនួន ២៨៧,៧៥៣ នាក់គិតត្រឹមឆ្នាំ ២០១៨ ហើយត្រូវបានគេគណនាថាចំនួនប្រជាជនក្នុងក្រុងសៀមរាបនឹងកើនឡើង ៥៣% នៅក្នុងអំឡុងពេល ១៧ ឆ្នាំ ។



ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ៣.៤៖ រូបភាពរួមនៃផែនទីចង្អុលផ្លូវ

ម៉្យាងវិញទៀត យោងតាមផែនការមេការប្រើប្រាស់ដីក្រុងសៀមរាបឆ្នាំ ២០៣៥ ចំនួនប្រជាជនដែលធ្វើការតាមកម្រិតប្រភេទឧស្សាហកម្មនៅក្នុងក្រុងសៀមរាបនៅឆ្នាំ ២០០៨ និង ២០៣៥ ត្រូវបានបង្ហាញក្នុងតារាង ៣.១ ។[9]

តារាង ៣.១៖ ចំនួនប្រជាជនដែលធ្វើការតាមកម្រិតឧស្សាហកម្មនៅក្នុងក្រុងសៀមរាបនៅឆ្នាំ២០០៨ និងឆ្នាំ២០៣៥

ចំណាត់ថ្នាក់ឧស្សាហកម្ម	ចំនួនកម្មករនៅឆ្នាំ២០០៨	ចំនួនកម្មករនៅឆ្នាំ២០៣៥	អាត្រាកើន
ឧស្សាហកម្មកម្រិតទី១	២១,១៥៣	៣៤,៣២៨	+៦២%
ឧស្សាហកម្មកម្រិតទី២	១៦,៥៩៩	៧៦,៨៩៤	+៣៦៣%
ឧស្សាហកម្មកម្រិតទី៣	៦៣,៤៥៩	១១៧,៦៣០	+៨៥%

ប្រភព៖ ផែនការមេការប្រើប្រាស់ដីក្រុងសៀមរាប ២០៣៥

២) *ក្របខណ្ឌតម្រូវការទេសចរណ៍ (ផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ខេត្តសៀមរាប ឆ្នាំ២០២១-២០៣៥)*

យោងតាមផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ខេត្តសៀមរាប សម្រាប់ឆ្នាំ ២០២១-២០៣៥ ចំនួនភ្ញៀវទេសចរណ៍ប្រចាំឆ្នាំទៅខេត្តសៀមរាប ត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងកើនឡើងពី ៤,២ លាននាក់ក្នុងឆ្នាំ ២០១៩ ដល់ ១៨,៤១ លាននាក់ក្នុងឆ្នាំ ២០៣៥។ ក្នុងឆ្នាំ ២០២០ ចំនួនភ្ញៀវទេសចរ បានធ្លាក់ចុះដល់ ១,១ លាននាក់ ដោយសារតែឥទ្ធិពលនៃជំងឺកូវីដ-១៩ ប៉ុន្តែវាត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងកើនឡើងបន្ទាប់ពីឆ្នាំ ២០២១[10] (តារាង ៣.២)។

តារាង ៣.២៖ ការព្យាករណ៍សូចនាករទាក់ទងនឹងទេសចរណ៍

ប្រការ		២០១៩	២០២៣	២០២៨	២០៣០	២០៣៥
ចំនួនភ្ញៀវទេសចរ	សរុប	៤,២៦២,៣០៦	៣,៣៥៩,៥៨៥	៧,៧៧២,៤៤៦	១០,៥៣៦,៤៨៩	១៨,៤១៣,១៤០
	បរទេស	២,២០៥,៦៩៧	១,៣២៦,៣១៩	៣,៦៨២,៨២១	៥,១២៧,៩៦០	៧,៥៣៤,៦៥៦

[9] ការព្យាករណ៍នេះត្រូវបានគណនាដោយផ្អែកលើតម្លៃនៃជំរឿនជាតិឆ្នាំ ១៩៩៨ និងជំរឿនជាតិឆ្នាំ ២០០៨ ហើយចាប់តាំងពីការកែចម្រើននៃឧស្សាហកម្មកម្រិតទី២ មានភាពគួរឱ្យកត់សម្គាល់ក្នុងរយៈពេល ១០ ឆ្នាំចុងក្រោយនេះ វាត្រូវបានគណនាជាអត្រាកំណើនគួរឱ្យកត់សម្គាល់សូម្បីតែនៅក្នុងព្យាករណ៍ឆ្នាំ ២០៣៥ ដែរ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ តាមការពិត ផែនការមេការប្រើប្រាស់ដីមិនបានកំណត់ការប្រើប្រាស់ដីឧស្សាហកម្ម ដើម្បីសម្រួលដល់កំណើននៃចំនួនប្រជាជនដែលចូលរួមនៅក្នុងឧស្សាហកម្មកម្រិតទី ២ ដូចគ្នាទៅនឹងតួលេខនេះទេ ហើយវាហាក់ដូចជាពិបាកក្នុងការសម្រេចនូវតួលេខនេះ។ នៅក្នុងការសិក្សានេះ លេខនេះមិនត្រូវបានប្រើជាលក្ខខណ្ឌដែលបានផ្តល់ឱ្យទេ ហើយត្រូវបានចាត់ទុកជាតម្លៃយោងតែប៉ុណ្ណោះ។

[10] យោងតាមសេណារីយូទី១ ក្នុងផែនការមេ អភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ខេត្តសៀមរាប សម្រាប់ឆ្នាំ ២០២១-២០៣៥ ចំនួនភ្ញៀវទេសចរ នឹងកើនឡើងដូចខាងក្រោម៖

ភ្ញៀវបរទេស៖

ឆ្នាំ២០២០៖ ថយចុះ ៧៨% បើប្រៀបធៀបនឹងឆ្នាំមុន ដោយសារកូវីដ-១៩

ឆ្នាំ២០២១ ~ ឆ្នាំ២០២២៖ កើនឡើង ៤៥% ក្នុង ១ ឆ្នាំ

ឆ្នាំ២០២៣ ~ ឆ្នាំ២០២៥៖ កើនឡើង ៣០% ក្នុង ១ ឆ្នាំ

ឆ្នាំ២០២៦ ~ ឆ្នាំ២០៣០៖ កើនឡើង ១៨% ក្នុង ១ ឆ្នាំ

ឆ្នាំ២០៣១ ~ ឆ្នាំ២០៣៥៖ កើនឡើង ៥% ក្នុង ១ ឆ្នាំ

ភ្ញៀវក្នុងស្រុក៖

ឆ្នាំ២០២០៖ ថយចុះ ៥៥% បើប្រៀបធៀបនឹងឆ្នាំមុន ដោយសារកូវីដ-១៩

ឆ្នាំ២០២១ ~ ឆ្នាំ២០២៣៖ កើនឡើង ៣០% ក្នុង ១ ឆ្នាំ

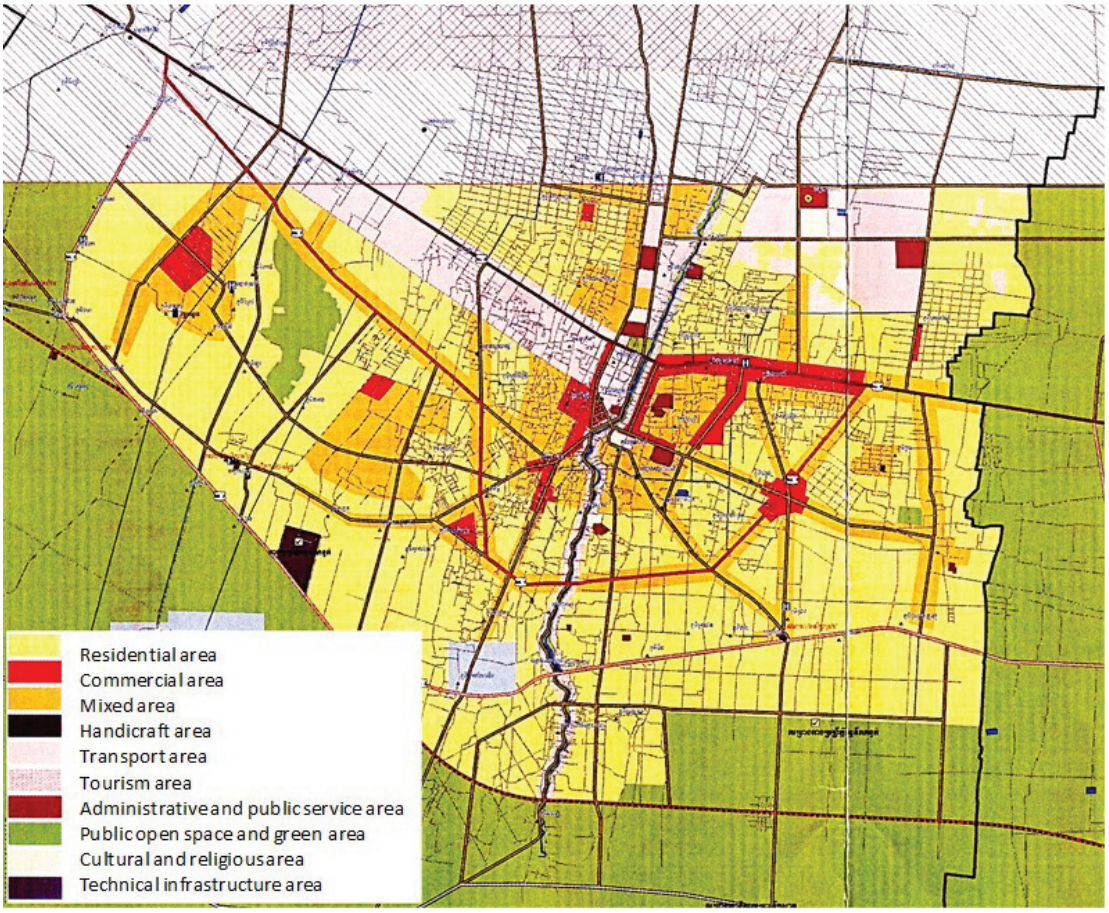
ឆ្នាំ២០២៤ ~ ឆ្នាំ២០៣៥៖ កើនឡើង ១៥% ក្នុង ១ ឆ្នាំ

ប្រការ		២០១៩	២០២៣	២០២៨	២០៣០	២០៣៥
	ក្នុងស្រុក	២,០៥៦,៦០៩	២,០៣៣,២៦៦	៤,០៨៩,៦២៥	៥,៤០៨,៥២៩	១០,៨៧៨,៤៨៤
រយៈពេលស្នាក់នៅជាមធ្យម	បរទេស	២.៨	២.៨	៤.៥	៤.៥	៤.៥
	ក្នុងស្រុក	១.០	២.៥	២.៥	២.៥	២.៥

ប្រភព៖ ផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ខេត្តសៀមរាប (២០២០-២០៣៥)

៣) ផែនការមេការប្រើប្រាស់ដីក្រុងសៀមរាបឆ្នាំ ២០៣៥

រូបភាព ៣.៥ ខាងក្រោមនេះ បង្ហាញពីការប្រើប្រាស់ដីដែលបានគ្រោងទុកនៃតំបន់កណ្តាលក្រុងសៀមរាប សម្រាប់ឆ្នាំ ២០៣៥ នៅក្នុងផែនការមេការប្រើប្រាស់ដីរបស់ក្រុងសៀមរាបឆ្នាំ២០៣៥។ តំបន់ដឹកជញ្ជូន និងតំបន់ទេសចរណ៍ស្ថិតនៅតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ៦ ភាគច្រើននៅខាងលិច ចំណែកតំបន់ពាណិជ្ជកម្មស្ថិតនៅតាមបណ្តោយខាងកើតផ្លូវជាតិលេខ៦ កណ្តាលទីក្រុង និងជុំវិញផ្លូវប្រសព្វសំខាន់ៗផ្សេងទៀត។ តំបន់ចម្រុះមានទីតាំងនៅតាមបណ្តោយផ្លូវក្រោមដី ហើយភាគច្រើននៃដីក្នុងទីក្រុងត្រូវបានកំណត់ថាជាតំបន់លំនៅដ្ឋាន។ ដីភាគច្រើនត្រូវបានកំណត់ជាតំបន់ពាណិជ្ជកម្ម តំបន់ចម្រុះ តំបន់ដឹកជញ្ជូន និងតំបន់ទេសចរណ៍ត្រូវបានអភិវឌ្ឍរួចហើយ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ដីទំនេរជាច្រើនអាចត្រូវបានគេសង្កេតឃើញនៅក្នុងតំបន់ដែលត្រូវបានកំណត់ថាជាតំបន់លំនៅដ្ឋាន។ ដូច្នេះហើយ គេគ្រោងទុកដីទំនេរទាំងនេះ ដើម្បីអភិវឌ្ឍទៅជាដីលំនៅដ្ឋានសម្រាប់ប្រើប្រាស់ក្នុងទីក្រុង ដើម្បីជាជម្រកដល់ប្រជាជនដែលកំពុងកើនឡើង។ ផែនការមេនេះកំណត់គោលដៅក្រុងសៀមរាប ដូច្នេះការអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងថ្មីដែលបានរៀបរាប់នៅក្នុងផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ខេត្តសៀមរាប (២០២១-២០៣៥) មិនត្រូវបានលើកឡើងនៅក្នុងផែនការមេនេះទេ។



ប្រភព៖ ផែនការមេការប្រើប្រាស់ដីក្រុងសៀមរាបឆ្នាំ ២០៣៥

រូបភាព ៣.៥៖ ការប្រើប្រាស់ដីនាពេលអនាគតនៅកណ្តាលក្រុងសៀមរាប

ខ) គោលការណ៍យោងតាមផែនការពាក់ព័ន្ធ

"ផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ខេត្តសៀមរាប ឆ្នាំ ២០៣៥" ដែលត្រូវបានអនុម័តដោយនាយករដ្ឋមន្ត្រីរួចហើយ និងមានជំហរច្បាស់លាស់ជាផែនការរដ្ឋបាល ហើយយកគោលការណ៍ដែលថាធ្វើការកំណត់នូវចក្ខុវិស័យ និងទិសដៅនៃវិធានការណ៍ដែលផ្តោតសំខាន់លើគោលបំណងនៅក្នុងនោះគឺ "ការសម្រេចបាននូវឧស្សាហកម្មទេសចរណ៍គុណភាពខ្ពស់ ដែលរួមមានទេសចរណ៍វប្បធម៌ និងទេសចរណ៍ប្រកបដោយនិរន្តរភាព"។ លើសពីនេះ តំបន់ទីក្រុង រមណីយដ្ឋានបុរាណវត្ថុ និងតំបន់បឹងទន្លេសាប ដែលជាតំបន់គោលដៅនៃផែនទីចង្អុលផ្លូវនេះ ត្រូវបានកំណត់ជាតំបន់អភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍សំខាន់នៃផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ ដែលត្រូវគ្នានឹង "ទីក្រុងសៀមរាប" "តំបន់អង្គរ" និង "បឹងទន្លេសាប"។ ម្យ៉ាងទៀត ផែនទីចង្អុលផ្លូវនេះ សំដៅដល់សង្គមដ៏ទាក់ទាញ និងនិរន្តរភាព មិនត្រឹមតែសម្រាប់វិស័យទេសចរណ៍ប៉ុណ្ណោះទេ ថែមទាំងសម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋផងដែរ ដែលលើសពីវិសាលភាពនៃផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍។

ម៉្យាងវិញទៀត "ផែនការមេការប្រើប្រាស់ដីក្រុងសៀមរាប ២០៣៥" គឺជាផែនការដែលបានអនុម័តដោយរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងរៀបចំដែនដី រូបនីយកម្ម និងសំណង់ ដែលបានលើកឡើងនូវចក្ខុវិស័យក្នុងការក្លាយជាមជ្ឈមណ្ឌលបេតិកភណ្ឌ វប្បធម៌

ប្រវត្តិសាស្ត្រ និងទេសចរណ៍ពិភពលោក។ គោលការណ៍នេះគឺដើម្បីធ្វើឱ្យប្រាកដថាមិនមានភាពខុសគ្នាជាមួយផែនទីចង្អុលផ្លូវនេះ ដែលភាគច្រើនគ្របដណ្តប់លើការប្រើប្រាស់ដី និងការធ្វើផែនការលំហ ហើយមានសេវាកម្មទន់ជាវិធានការចម្បង។ ក្របខណ្ឌចំនួនប្រជាជន និងផែនការប្រើប្រាស់ដី/លំហានៃផែនទីចង្អុលផ្លូវនេះ គឺផ្អែកលើផែនការមេការប្រើប្រាស់ដីនោះ។

ដូចដែលបានលើកឡើងខាងលើផងដែរ ផលប៉ះពាល់ពីការរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ-១៩ កំពុងនៅតែបន្ត ក្នុងកំឡុងពេលសិក្សាមួយនេះ ហើយស្ថានភាព នៅតែមិនអាចធ្វើការប៉ាន់ស្មានបាន។ ដោយសារ លក្ខណៈមួយនៃប្រព័ន្ធទីក្រុងឆ្លាត គឺការធ្វើការប្រមូល និងវិភាគទិន្នន័យដើម្បីធ្វើការឆ្លើយតបទៅនឹងស្ថានភាពជាក់ស្តែងនៃទីក្រុង។ ដូច្នេះ ការបង្កើតប្រព័ន្ធឆ្លើយតបទៅនឹងស្ថានភាពជាក់ស្តែង គឺមានសារៈសំខាន់ណាស់ក្នុងដំណាក់កាលអនុវត្តផែនទីចង្អុលផ្លូវ។

ដូច្នេះ "ផែនទីចង្អុលផ្លូវក្នុងការស្តារឡើងវិញពីវិបត្តិនៃការឆ្លងរីករាលដាល់ជាសកលនៃជំងឺកូវីដ-១៩" ដែលចងក្រងក្នុងការសិក្សានេះ ត្រូវពឹងទុកថា អាជ្ញាធរខេត្តនឹង នឹងជំរុញការអនុវត្ត ដោយសារវាមានការទាក់ទងនឹងផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាតនេះដែរ។

៣.២ គោលការណ៍ជាមូលដ្ឋាន និងទិសដៅនៃវិធានការ

៣.២.១ គោលការណ៍ជាមូលដ្ឋានផ្នែកការប្រតិបត្តិការ និងទិសដៅនៃវិធានការ ~ការកសាងមូលដ្ឋានគ្រឹះសម្រាប់ទីក្រុងឆ្លាត~

ដោយផ្អែកលើចក្ខុវិស័យ/វិធីសាស្ត្រដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ យើងស្នើឡើងនូវគោលការណ៍ មូលដ្ឋានផ្នែកគ្រប់គ្រង និងទិសដៅនៃវិធានការ។ ជាពិសេស វាមានសសរស្តម្ភចំនួនបីគឺ "ស្ថាប័នរដ្ឋបាល / ប្រព័ន្ធអនុវត្ត " "នីតិវិធីរបស់ប្រព័ន្ធ / ការគាំទ្រអាជីវកម្ម" និង "ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ"។ ទាំងនេះ ជាមូលដ្ឋានសម្រាប់អនុវត្តកម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍ សម្រាប់វិស័យនីមួយៗ ហើយនឹងក្លាយជាមូលដ្ឋានសម្រាប់ការសម្រេចបាននូវទីក្រុងឆ្លាត ដែលជាអ្វីដែលស្ថាប័នរដ្ឋាភិបាលគួរតែនាំមុខ និងផ្តួចផ្តើមគំនិតក្នុងការសហការរវាងនឹងភាគីពាក់ព័ន្ធ ដូចជាការសហការរវាង វិស័យឯកជន-ស្ថាប័នរដ្ឋាភិបាល-គ្រឹះស្ថានសិក្សា។

ក) ស្ថាប័នរដ្ឋបាល

"ឆ្ពោះទៅរកកិច្ចសហប្រតិបត្តិការបើកចំហបន្ថែមទៀត" ត្រូវបានកំណត់ជាគោលការណ៍មូលដ្ឋាននៃស្ថាប័នរដ្ឋបាល និងប្រព័ន្ធអនុវត្ត។ ឈរលើមូលដ្ឋាននោះ យើងបានកំណត់ទិសដៅសម្រាប់វិធានការពីរគឺ "ការកសាងប្រព័ន្ធកិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងវិស័យឯកជន-ស្ថាប័នរដ្ឋាភិបាល-គ្រឹះស្ថានសិក្សា" និង "ការចូលរួមពីភាគីពាក់ព័ន្ធផ្សេងៗទៀត"។

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ៣.៦៖ សសរស្តម្ភ "ស្ថាប័នរដ្ឋបាល"

នៅក្នុងស្ថាប័នរដ្ឋបាល/ប្រព័ន្ធអនុវត្ត យើងមានគោលដៅសម្រាប់ការធ្វើកិច្ចសហការរវាងវិស័យឯកជន-ស្ថាប័នរដ្ឋាភិបាល-គ្រឹះស្ថានសិក្សា និងការចែករំលែកព័ត៌មាន/កិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងពហុ-ស្ថាប័នរដ្ឋបាល។ ដើម្បីលើកកម្ពស់ការសហការរវាងវិស័យឯកជន-ស្ថាប័នរដ្ឋាភិបាល-គ្រឹះស្ថានសិក្សា គេទាមទារឱ្យមានការបង្កើតឱកាស និងទីកន្លែងសម្រាប់ ផ្លាស់ប្តូរព័ត៌មាន ផ្លាស់ប្តូរយោបល់ និងចែករំលែកកិច្ចសហការសម្រាប់ផែនទីចង្អុលផ្លូវ និងការអភិវឌ្ឍន៍អាជីវកម្ម តាមរយៈប្រមូលផ្តុំនៅវេទិកាសហការរវាងវិស័យឯកជន-ស្ថាប័នរដ្ឋាភិបាល-គ្រឹះស្ថានសិក្សាសម្រាប់សម្រេចបាននូវចក្ខុវិស័យ។ គេរំពឹងថានវានុវត្តន៍បើកចំហ នឹងត្រូវបានទាក់ទាញតាមរយៈឱកាស និងទីកន្លែងបែបនេះ។ នៅក្នុងស្ថាប័នរដ្ឋបាល ដើម្បីពង្រឹងរចនាសម្ព័ន្ធអង្គភាពនៃរដ្ឋបាលដែលសម្របសម្រួលការចែករំលែកព័ត៌មាន និង កិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងពហុ-ស្ថាប័នរដ្ឋបាល គេទាមទារធ្វើការរៀបចំគណៈកម្មាធិការទីក្រុងឆ្លាតពហុ-ស្ថាប័ន និងការបង្កើតអង្គភាពអនុវត្តដែលដើរតួនាទីកណ្តាលក្នុងការគ្រប់គ្រង។

ដោយផ្អែកលើចំណុចខាងលើ បន្ទាប់ពីរៀបចំឡើងវិញនូវបញ្ហានៅក្នុងស្ថាប័នរដ្ឋបាល និងប្រព័ន្ធអនុវត្ត ទិសដៅនៃវិធានការផ្អែកលើគោលការណ៍មូលដ្ឋាន និងការឆ្លើយតបចំពោះគម្រោងអាទិភាពរយៈពេលខ្លីត្រូវបានបង្ហាញក្នុងតារាងខាងក្រោម៖

តារាង ៣.៣៖ បញ្ហានៅក្នុងស្ថាប័នរដ្ឋបាល / ប្រព័ន្ធអនុវត្ត / ទិសដៅនៃវិធានការ / គម្រោងអាទិភាពរយៈពេលខ្លី

បញ្ហា	ទិសដៅនៃវិធានការ	គម្រោងអាទិភាពរយៈពេលខ្លី
១. ប្រព័ន្ធសម្របសម្រួល និងអនុវត្តសម្រាប់គម្រោងអន្តរវិស័យក្នុងរដ្ឋាភិបាលមិនទាន់មាននៅឡើយ → គណៈកម្មាធិការទីក្រុងឆ្លាតនេះមិនរាប់បញ្ចូលក្នុងការងាររដ្ឋាភិបាលធំៗដូចជាអាជ្ញាធរជាតិអប្សរា មន្ទីរទេសចរណ៍ និងនគរបាលទេ → គណៈកម្មាធិការទីក្រុងឆ្លាតមិនទាន់ពិភាក្សាអំពីគម្រោងជាក់លាក់នៅឡើយ	"រចនាសម្ព័ន្ធពហុ-ស្ថាប័នរដ្ឋបាល" ~ ធ្វើការរួមគ្នាជាមួយរដ្ឋាភិបាលដើម្បីដោះស្រាយទីក្រុងឆ្លាតដែលនាយកដ្ឋានតែមួយមិនអាចសម្រេចបាន ~	• ការពង្រីកមុខងារ និងប្រតិបត្តិការនៃគណៈកម្មាធិការទីក្រុងឆ្លាតនៃអន្តរនាយកដ្ឋាន • ការបង្កើតថ្មីនៃអង្គភាពអនុវត្តទីក្រុងឆ្លាត
២. មិនមាននាយកដ្ឋានណាមួយនៅក្នុងរដ្ឋបាលដែលអនុវត្តជាចម្បងនូវវិធានការទីក្រុងឆ្លាត → ផ្នែកផែនការ និងវិនិយោគនៃបង្គួចរដ្ឋបាលខេត្ត មិនមានមុខងារដើម្បីជំរុញវិធានការទេ		
៣. ប្រព័ន្ធសហការរវាងវិស័យឯកជន-ស្ថាប័នរដ្ឋាភិបាល-គ្រឹះស្ថានសិក្សា មិនទាន់ត្រូវបាន	"ការកសាងប្រព័ន្ធសហការរវាងវិស័យឯកជន-ស្ថាប័នរដ្ឋាភិបាល-	• ការរៀបចំ និងប្រតិបត្តិការនៃវេទិកាសហការរវាងវិស័យឯកជន-ស្ថាប័ន

បង្កើតឡើងនៅឡើយ → ការពិភាក្សា និងការសម្របសម្រួលរវាងគណៈកម្មាធិការទីក្រុងឆ្លាត និងវិស័យឯកជនមិនទាន់បានធ្វើឡើងនៅឡើយ →គ្មានគម្រោង ឬសកម្មភាពស្រាវជ្រាវណាមួយត្រូវបានគេមើលឃើញតាមរយៈកិច្ចសហការយ៉ាងសកម្មរវាងរដ្ឋាភិបាល និងស្ថាប័នសិក្សា	គ្រឹះស្ថានសិក្សា" ~ ជំរុញនវានុវត្តន៍ការច្នៃប្រឌិតរួមគ្នា ដើម្បីធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពបច្ចេកវិទ្យានវានុវត្តន៍ជាប្រចាំ ~	រដ្ឋាភិបាល-គ្រឹះស្ថានសិក្សា

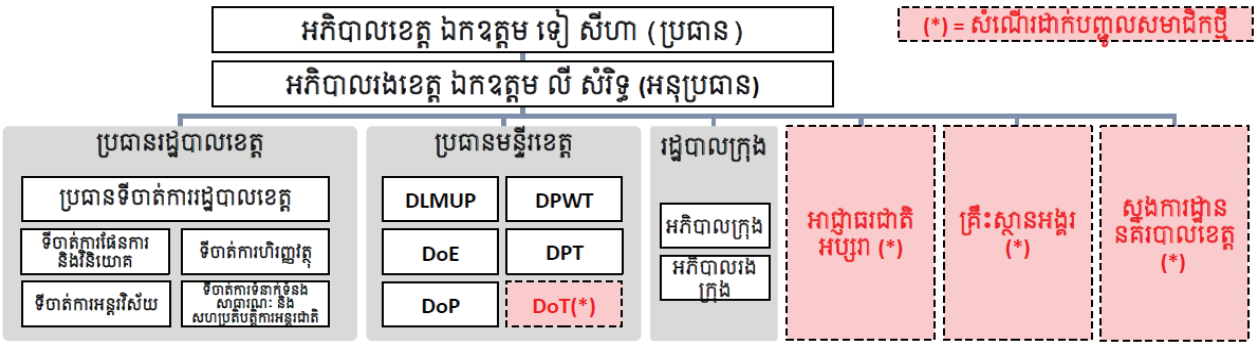
ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

ផ្អែកលើចំណុចខាងលើ ពួកយើងបានដាក់សំណើរក្នុងការបង្កើតទីចាត់ការទីក្រុងឆ្លាតសៀមរាប ដែលមានតួនាទីកណ្តាលជាអ្នកសម្របសម្រួលក្នុងការធ្វើកិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងវិស័យឯកជន-ស្ថាប័នរដ្ឋាភិបាល-គ្រឹះស្ថានសិក្សា និងអនុវត្តផែនការទីក្រុងឆ្លាត។

១) *ការពង្រឹក និងប្រតិបត្តិការមុខងាររបស់គណៈកម្មាធិការទីក្រុងឆ្លាត*

នៅចំពោះមុខ គេសង្ឃឹមថា គណៈកម្មាធិការទីក្រុងឆ្លាតដែលមានស្រាប់ នឹងត្រូវបានពង្រីកបន្ថែមទៀត ដើម្បីកសាងប្រព័ន្ធសអនុវត្តផែនទីចង្អុលផ្លូវសម្រាប់ទីក្រុងឆ្លាត។ ជាពិសេស ប្រព័ន្ធអនុវត្តនឹងត្រូវបានពង្រឹងក្នុងចំណុចខាងក្រោម៖

- គណៈកម្មាធិការដឹកនាំទីក្រុងឆ្លាត ត្រូវពង្រឹងបេសកកម្ម និងភារកិច្ចដើម្បីអនុវត្តផែនទីផ្លូវទីក្រុងឆ្លាត
- មន្ទីរទេសចរណ៍ និងស្នងការដ្ឋាននគរបាលខេត្ត ត្រូវចូលរួមក្នុងគណៈកម្មាធិការដឹកនាំទីក្រុងឆ្លាត ដើម្បីសម្រេចបាននូវគោលដៅនៃការលើកកម្ពស់វិស័យទេសចរណ៍ និងការកែលម្អសុវត្ថិភាព
- ដើម្បីគ្រប់គ្រង និងអនុវត្តគម្រោងតំបន់បេតិកភណ្ឌអង្គរ អាជ្ញាធរជាតិអប្សរា និងសហគ្រាសអង្គរ ក៏ត្រូវចូលរួមនៅក្នុងគណៈកម្មាធិការដឹកនាំទីក្រុងឆ្លាតផងដែរ។ វាអាចនឹងត្រូវបានពិចារណាបន្ថែមទៀត ក្នុងការបង្កើតក្រុមការងារផ្តោតសំខាន់លើតំបន់បេតិកភណ្ឌ ក៏ដូចជាការអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងឆ្លាតផងដែរ
- ផ្នែកផែនការ និងវិនិយោគនឹងបង្កើត "ទីចាត់ការទីក្រុងឆ្លាតវៃ" ជាលេខាធិការដ្ឋានសំខាន់របស់គណៈកម្មាធិការដឹកនាំទីក្រុងឆ្លាត ដើម្បីជាវេទិកាកិច្ចសហប្រតិបត្តិការសាធារណៈ និងឯកជន។



ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ៣.៧៖ សំណើរស្តីពីការលើកកំពស់គណៈកម្មាធិការទីក្រុងឆ្លាតវៃ

គណៈកម្មាធិការថ្នាក់ខេត្តនេះនឹងដើរតួនាទីកណ្តាលក្នុងការសម្របសម្រួលជាមួយក្រុមហ៊ុនឯកជន វិទ្យាស្ថានស្រាវជ្រាវ និងប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋាន ដើម្បីឆ្ពោះទៅរកការសម្រេចបាននូវទីក្រុងឆ្លាត។ ក្នុងការអនុវត្តគម្រោងសាកល្បងជាក់លាក់មួយ គេរំពឹងថា នឹងបង្កើតក្រុមការងារមួយ ហើយខណៈពេលដែលទទួលបានការគាំទ្រផ្នែកគោលនយោបាយ និងហិរញ្ញវត្ថុពីក្រសួង និងស្ថាប័ថ្នាក់កណ្តាល វានឹងអាចបង្កើតប្រព័ន្ធដែលចង់បាន សម្របសម្រួលជាមួយអង្គការពាក់ព័ន្ធ និងពង្រឹងសមត្ថភាពតាមរយៈការពិសោធន៍បង្ហាញលទ្ធភាព។

២) *ការរៀបចំ និងដំណើរការទីចាត់ការអនុវត្តទីក្រុងឆ្លាត*

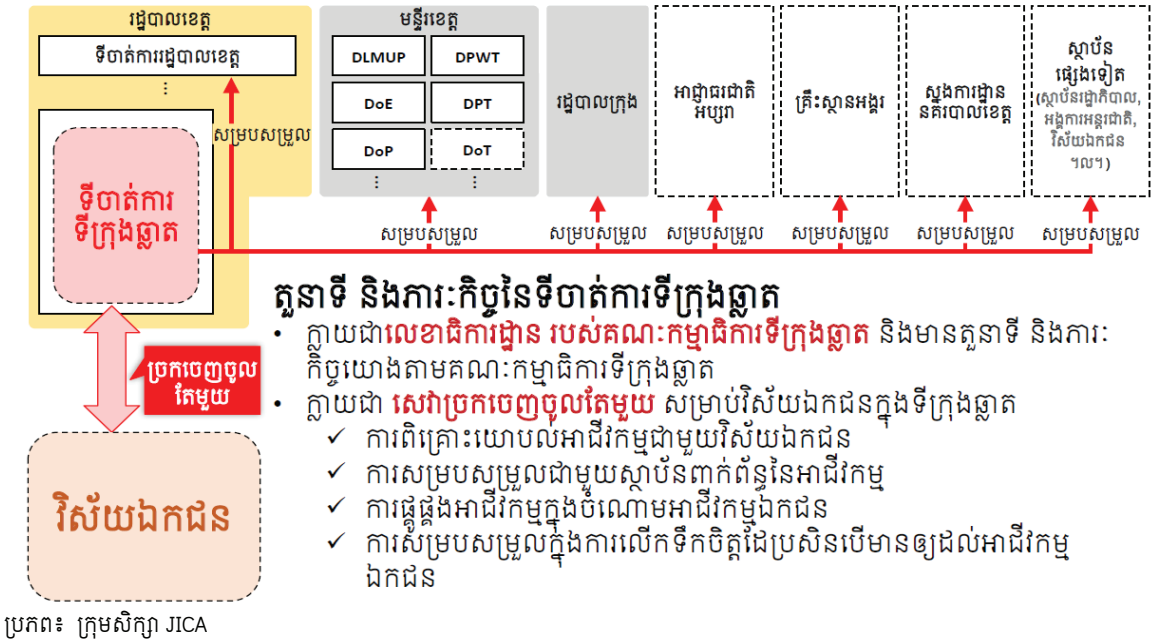
ក្នុងប្រតិបត្តិការសម្រាប់ការសម្រេចបានទីក្រុងឆ្លាត វាត្រូវរំពឹងថានឹងបង្កើត "អង្គភាពអនុវត្តទីក្រុងឆ្លាត" នាពេលអនាគត។ តួនាទីសំខាន់ៗរបស់អង្គភាពមានដូចខាងក្រោម។

តួនាទី និងការៈកិច្ច

- រៀបចំយុទ្ធសាស្ត្រគម្រោងឆ្លាត ដោយផ្អែកលើលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ (ឧទាហរណ៍នៃលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ៖ ភាពស៊ីសង្វាក់គ្នាជាមួយផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាត និង SDGs ការសហការក្នុងវិស័យឧស្សាហកម្ម-រដ្ឋាភិបាល-ការសិក្សា ការអនុវត្តន៍បច្ចេកវិទ្យាឆ្លាត ការសម្របសម្រួលអន្តររដ្ឋាភិបាល ការគាំទ្រផ្នែកបច្ចេកទេស/ហិរញ្ញវត្ថុ និងភាពចាំបាច់នៃគម្រោងសាកល្បង PoC ។ល។)
- រៀបចំទម្រង់ពាក្យសុំសម្រាប់អាជីវកម្មដោយប្រើបច្ចេកវិទ្យាឆ្លាតវៃ
- ផ្តល់ការប្រឹក្សាដល់វិស័យឯកជន
- បង្រួបបង្រួមនីតិវិធីរដ្ឋបាលចាំបាច់ (ការអនុម័តការវិនិយោគ ការអនុញ្ញាត។ល។)
- ជ្រើសរើស PoC (គម្រោងសាកល្បង) និងគាំទ្រការអនុវត្ត
- ចែករំលែកទិន្នន័យទៅកាន់ក្រុមហ៊ុនឯកជន (មិនរាប់បញ្ចូលព័ត៌មានឯកជន)
- សម្របសម្រួលជាមួយក្រុមហ៊ុនឯកជន ដើម្បីប្រើប្រាស់ទិន្នន័យដែលទទួលបានដោយក្រុមហ៊ុនឯកជនសម្រាប់គោលបំណងសាធារណៈ
- ផ្តួផ្តងអាជីវកម្មនៃវិស័យឯកជន (ក្នុងស្រុក និងអន្តរជាតិ)

ការប្រតិបត្តិការ

ទីចាត់ការទីក្រុងឆ្លាត រំពឹងថាជាផ្នែកមួយក្រោមរដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ប្រសិនបើការផ្លាស់ប្តូរចនាសម្ព័ន្ធស្ថាប័ននេះ វាអាចនឹងត្រូវការពេលវេលាក្នុងការចរចា និងការត្រួតពិនិត្យពីក្រសួងមហាផ្ទៃ។



ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ៣.៨៖ ទំនាក់ទំនងរវាងទីចាត់ការទីក្រុងឆ្លាត និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ

៣) ការបង្កើត និងប្រតិបត្តិការនៃវេទិកាសហការរវាងវិស័យឯកជន-ស្ថាប័នរដ្ឋាភិបាល-គ្រឹះស្ថានសិក្សា

វេទិកាសហការរវាងវិស័យឯកជន-ស្ថាប័នរដ្ឋាភិបាល-គ្រឹះស្ថានសិក្សា នឹងត្រូវបានបង្កើតឡើង ដើម្បីគាំទ្រដល់ការលើកកម្ពស់គម្រោងទីក្រុងឆ្លាតក្នុងខេត្តសៀមរាប ដោយប្រមូលផ្តុំក្រុមហ៊ុន សាកលវិទ្យាល័យ/វិទ្យាស្ថានស្រាវជ្រាវក្នុងខេត្តសៀមរាប ស្ថាប័នរដ្ឋាភិបាល (គណៈកម្មាធិការទីក្រុងឆ្លាត) អង្គការសង្គមស៊ីវិល។ ល។ ជាពិសេស វាត្រូវបានរំពឹងថានឹងមានមុខងារដូចខាងក្រោម។

តួនាទី និងការៈកិច្ច

- ការអនុវត្ត/ការគាំទ្រជាអាទិភាពសម្រាប់គម្រោងការដែលទាក់ទងនឹងទីក្រុងឆ្លាត៖ ផ្តល់ការគាំទ្រ/កិច្ចសហប្រតិបត្តិការផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ និងបច្ចេកទេស។ អាស្រ័យលើតួនាទីនីមួយៗ ដូចជាការប្រើប្រាស់ប្រាក់ឧបត្ថម្ភធន/មូលនិធិសកម្មភាពដោយរដ្ឋាភិបាលកណ្តាល និងម្ចាស់ជំនួយ ការធ្វើឱ្យប្រសិទ្ធភាព/ធ្វើឱ្យភាពសាមញ្ញនូវនីតិវិធីអនុម័តអាជីវកម្មដោយរដ្ឋបាលខេត្ត ការផ្តល់ឱ្យបច្ចេកវិទ្យា/មូលនិធិដោយអាជីវករ និងការផ្តល់ឱ្យបច្ចេកវិទ្យា/ចំណេះដឹងចំណេះធ្វើដោយសាកលវិទ្យាល័យ/ស្ថាប័នស្រាវជ្រាវ ។ល។ យើងនឹងលើកកម្ពស់អាជីវកម្មដោយផ្តល់ការគាំទ្រនិងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការ។

- ការចែករំលែកព័ត៌មាន/ការគាំទ្រការផ្លូវផ្តែងៈ ការគាំទ្រដូចជាការណែនាំអង្គការដែលអាចផ្តល់ដំណោះស្រាយ ឬ ពង្រាយគម្រោងគំរូដែលទទួលបានជោគជ័យទៅកាន់តំបន់ផ្សេងទៀត នៅក្នុងចំណោមក្រុមហ៊ុន សាកល វិទ្យាល័យ/វិទ្យាស្ថានស្រាវជ្រាវ និងទីភ្នាក់ងាររដ្ឋាភិបាល។ ក្នុងមួយឆ្នាំម្តង យើងនឹងរៀបចំកិច្ចប្រជុំផ្លូវផ្តែង អាជីវកម្ម ដោយអញ្ជើញអាជីវករមកពីបរទេស។
- សកម្មភាពផ្សព្វផ្សាយនៅក្នុងនិងក្រៅប្រទេសៈ ណែនាំពីកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងនៃការពិសោធន៍បង្ហាញលទ្ធភាព ផ្សព្វផ្សាយព័ត៌ដែលមានដូចជាបបកថាសំខាន់ៗដោយអ្នកជំនាញ និងចែករំលែកព័ត៌មានតាមអ៊ីមែល និង សិក្ខាសាលាអនឡាញសម្រាប់សមាជិកវេទិកា។

<u>ការប្រតិបត្តិការ</u>

វេទិកានេះនឹងត្រូវបានសាងសង់ក្នុងក្របខ័ណ្ឌនៃរចនាសម្ព័ន្ធអង្គការដែលមានស្រាប់ក្នុងរយៈពេលខ្លី។ គណៈកម្មាធិការ ទីក្រុងឆ្លាតវៃ ដែលមានសមាសភាពពីភ្នាក់ងាររដ្ឋាភិបាល ដឹកនាំ ហើយអង្គភាពផ្សព្វផ្សាយទីក្រុងឆ្លាតវៃ គ្រប់គ្រង កិច្ចប្រជុំផ្សេងៗជាលេខាធិការដ្ឋាន។ តាមរយៈការជ្រើសរើសសមាជិកនៃធុរកិច្ច សាកលវិទ្យាល័យ វិទ្យាស្ថានស្រាវជ្រាវ។ ល។ រៀបចំអនុគណៈកម្មាធិការ និងលើកកម្ពស់ការចូលរួមនៅក្នុងសន្និសីទអន្តរជាតិដែលមានស្រាប់ ដូចជាកិច្ចប្រជុំ ASCN សន្និសីទវេទិកាអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងជប៉ុន-កម្ពុជា ជាដើម។

- ការរៀបចំកិច្ចប្រជុំអនុគណៈកម្មាធិការៈ ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហារួម ពិភាក្សាអំពីដំណោះស្រាយតាមប្រធានបទ / វិស័យ ដូចជា ចល័តភាព ទេសចរណ៍ បរិស្ថាន សន្តិសុខ និងការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ ហើយធ្វើការលើកកម្ពស់ ការចែករំលែកព័ត៌មាន និងគម្រោងរួមគ្នា។ អនុគណៈកម្មាធិការនេះត្រូវបានប្រារព្ធឡើងប្រហែលមួយដង រៀងរាល់បីខែម្តង ដោយមានការចូលរួមពីភ្នាក់ងាររដ្ឋាភិបាលដែលមានយុត្តាធិការលើវិស័យនេះ អាជីវករ ឯកជនដែលចូលរួមក្នុងគម្រោង សាកលវិទ្យាល័យ / ស្ថាប័នស្រាវជ្រាវដាដើម ហើយធ្វើការចែករំលែកទិន្នន័យ ទីក្រុង ធ្វើការត្រួតពិនិត្យ / វាយតម្លៃការការពិសោធន៍របង្ហាញលទ្ធភាព / គម្រោង ធ្វើការពិភាក្សាលក្ខណៈ បច្ចេកទេសសម្រាប់ការអនុម័តអាជីវកម្មថ្មី។
- ការរៀបចំកិច្ចប្រជុំពេញអង្គៈ វានឹងក្លាយជាទីកន្លែងសម្រាប់ការយល់ដឹង និងការឯកភាពគ្នាសម្រាប់ អ្នកតំណាងនៃឧស្សាហកម្ម ការសិក្សា រដ្ឋាភិបាល និងឯកជន។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ការសម្រេចចិត្តត្រូវ ធ្វើឡើងដោយស្ថាប័ននីមួយៗ ដោយយកប្រធានបទនោះទៅស្ថាប័នរបស់ខ្លួនទៅតាមនីតិវិធី រៀងៗខ្លួន។ កិច្ចប្រជុំពេញអង្គនេះ ត្រូវបានធ្វើឡើងប្រហែលម្តងក្នុងមួយឆ្នាំ។

នៅក្នុងអំឡុងពេលមធ្យមទៅវែង មានការពឹងថា SPCs (ក្រុមហ៊ុនគោលបំណងពិសេស) និង SPV (អង្គភាព អាជីវកម្មគោលបំណងពិសេស) ដែលមានការចូលរួមពីអាជីវករឯកជន និងអង្គការស៊ីវិលជាច្រើននឹងត្រូវបានបង្កើត ឡើង ហើយគ្រប់គ្រងនូវប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការទីក្រុង (ប្រព័ន្ធឌីជីថល) និងធ្វើការគ្រប់គ្រងតំបន់សម្រាប់ការកែលម្អ បរិស្ថានទីក្រុង។ ផ្នែកមួយនៃប្រាក់ចំណេញនៃអាជីវកម្មនីមួយៗ និងមូលនិធិពីក្រុមហ៊ុន និងស្ថាប័នមូលនិធិ អាចត្រូវ បានប្រើជាការចំណាយប្រតិបត្តិការ និងការគ្រប់គ្រងបាន។

ខ) នីតិវិធីរបស់ប្រព័ន្ធ និងការគាំទ្រអាជីវកម្ម

"ឆ្ពោះទៅរកការជំរុញអាជីវកម្មឆ្លាត" ត្រូវបានកំណត់ជាគោលការណ៍មូលដ្ឋានសម្រាប់នីតិវិធីរបស់ប្រព័ន្ធ និងការគាំទ្រអាជីវកម្ម។ ដូច្នេះ ជាទិសដៅនៃវិធានការ "ការបង្កើនប្រសិទ្ធភាពក្នុងការធ្វើអាជីវកម្ម" និង "ការពង្រឹង Incubation Function" ត្រូវបានកំណត់។ ព័ត៌មានលម្អិតមានដូចខាងក្រោម។

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ៣.៩៖ សសរស្តម្ភ "ប្រព័ន្ធគាំទ្រអាជីវកម្ម"

នៅក្នុងនីតិវិធីរបស់ប្រព័ន្ធ និងការគាំទ្រអាជីវកម្ម វាត្រូវបានទាមទារដើម្បីលើកកម្ពស់ការគាំទ្រអាជីវកម្មរបស់អាជីវករឯកជនក្នុងនាមជាវិស័យសាធារណៈ ដើម្បីលើកកម្ពស់ និងគាំទ្រការបង្កើតអាជីវកម្មឆ្លាតថ្មីៗ និងឧស្សាហកម្មឆ្លាតទាក់ទងនឹងបច្ចេកវិទ្យាឆ្លាត និងដំណោះស្រាយ។ ការបង្កើតប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីសម្រាប់អាជីវកម្មឯកជនគឺជាចំណុចស្នូលរបស់វា។ វាក៏ចាំបាច់ផងដែរក្នុងការបង្កើតសេវាកម្មច្រកចេញចូលតែមួយនៅក្នុង រដ្ឋាភិបាល និងអនិយតកម្មនានា ដើម្បីជួយសម្រួលដល់អាជីវកម្មឯកជន។ លើសពីនេះ ការជំរុញនូវការអនុវត្តគម្រោងសាកល្បង (Proof of Concept) ក៏ជាវិធីសាស្ត្រដ៏សំខាន់មួយ ហើយវាមានប្រសិទ្ធភាពក្នុងការបង្កើតឱកាស និងទីកន្លែងដែលអាចធ្វើបានយ៉ាងងាយស្រួលនូវ POC។ ដើម្បីអំពាវនាវដល់អ្នករស់នៅ និងលើកកម្ពស់ការយល់ដឹងរបស់ពួកគេ គេអាចគិតបានក្នុងការកំណត់តំបន់អាទិភាពដែលនឹងបម្រើជាកន្លែងតាំងបង្ហាញ ដូចជាតំបន់ទីប្រជុំជននៅតំបន់កណ្តាលក្រុងដែលមានដូចជា ផាប់ស្ទ្រីត ជាដើម។

ដោយផ្អែកលើចំណុចខាងលើ បន្ទាប់ពីរៀបចំឡើងវិញនូវបញ្ហានៅក្នុងនីតិវិធីរបស់ប្រព័ន្ធ និងការគាំទ្រអាជីវកម្ម ទិសដៅនៃវិធានការផ្អែកលើគោលការណ៍មូលដ្ឋាន និងការឆ្លើយតបចំពោះគម្រោងអាទិភាពរយៈពេលខ្លី ត្រូវបានបង្ហាញក្នុងតារាងខាងក្រោម។

តារាង ៣.៤៖ បញ្ហាក្នុងនីតិវិធីរបស់ប្រព័ន្ធ/ក្នុងការគាំទ្រអាជីវកម្ម • ទិសដៅនៃវិធានការ • គម្រោងអាទិភាពរយៈពេលខ្លី

បញ្ហា	ទិសដៅនៃវិធានការ	គម្រោងអាទិភាពរយៈពេលខ្លី
៤. នីតិវិធីស្មុគស្មាញទាក់ទងនឹងការអនុវត្តគម្រោង → ព័ត៌មានស្តីពីច្បាប់ និងប្រព័ន្ធដែលពាក់ព័ន្ធមិនត្រូវបានប្រមូលផ្តុំ → នីតិវិធីរបស់ប្រព័ន្ធមិនច្បាស់លាស់	"ការបង្កើនប្រសិទ្ធភាពក្នុងការធ្វើអាជីវកម្ម" ~ រដ្ឋាភិបាលគាំទ្រយ៉ាងសកម្មនូវអាជីវកម្មឆ្លាតរបស់ឯកជន ~	• ការកែលម្អបរិយាកាសអាជីវកម្មសម្រាប់អាជីវកម្មឯកជន

សម្រាប់អាជីវកម្មអន្តរវិស័យ និងអាជីវកម្មដែនថ្មី		
៥. ការទាក់ទាញមិនគ្រប់គ្រាន់នៃអាជីវកម្មឯកជនដែលរួមចំណែកដល់សាធារណៈ → មិនបានទាក់ទាញអាជីវកម្មឯកជនយ៉ាងសកម្មដែលផ្តល់សេវាទីក្រុង ដែលមិនអាចគ្រប់ដណ្តប់ដោយការងារសាធារណៈពីផ្នែកសាធារណៈបានឡើយ	"ការពង្រឹង Incubation Function" ~ រដ្ឋបាលនឹងទាក់ទាញ និងជំរុញអាជីវកម្មថ្មីៗយ៉ាងសកម្ម ~	• ការលើកកម្ពស់ការទាក់ទាញអាជីវកម្មឯកជន

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

១) *ការពង្រឹងបរិយាកាសវិនិយោគ*

ជានីតិវិធីរបស់ស្ថាប័នដើម្បីលើកកម្ពស់ផែនទីចង្អុលផ្លូវនេះ ចាំបាច់ត្រូវអនុវត្តនីតិវិធីសេវាច្រកចេញចូលតែមួយនៅក្នុងរដ្ឋាភិបាលកណ្តាល នីតិវិធីសម្រាប់ការអនុវត្តគម្រោងផ្សេងទៀត (គម្រោងសាកល្បង គម្រោងពេញលេញ) និងវិធានការដេកហូត។

ជាពិសេសក្នុងករណីបច្ចេកវិទ្យាឆ្លាតវៃ មានអាជីវកម្មឆ្លងកាត់ច្រើនវិស័យ (ទេសចរណ៍ និងដឹកជញ្ជូន។ល។) អាជីវកម្មថ្មីដែលមិនធ្លាប់មានពីមុនមកដូចជា MaaS និងអាជីវកម្មដែលប្រើប្រាស់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទន់ (ទិន្នន័យ) ជាផលិតផល ដូច្នេះហើយប្រទេសកម្ពុជាទាំងមូល។ បន្ថែមពីលើការកែលម្អប្រព័ន្ធ វាមានសារៈសំខាន់ណាស់ក្នុងការពន្លឿននីតិវិធីនៃការអនុវត្តគម្រោងនៅកម្រិតរដ្ឋ។ ជាពិសេស ការកែលម្អប្រព័ន្ធ និងភាពសាមញ្ញនៃនីតិវិធីគឺត្រូវបានទាមទារនៅក្នុងចំណុចខាងក្រោម៖

- ការអនុម័តអាជីវកម្ម៖ កាត់បន្ថយនីតិវិធីនៃការអនុម័តអាជីវកម្មដែលទាក់ទងនឹងការអនុវត្តអាជីវកម្មធម្មតា / សកម្មភាពអភិវឌ្ឍន៍ ដូចជាការអនុញ្ញាតឱ្យប្រើប្រាស់ដី ការអនុញ្ញាតការអភិវឌ្ឍន៍ / សាងសង់ ការវាយតម្លៃបរិស្ថាន អាជ្ញាប័ណ្ណទេសចរណ៍ ការបញ្ជាក់អំពីការពន្លត់អគ្គីភ័យ។ល។ និងធ្វើឱ្យវាក្លាយជាសេវាកម្មច្រកចេញចូលតែមួយ។ ដោយផ្តោតលើអង្គភាពអនុវត្តទីក្រុងឆ្លាត យើងនឹងបង្រួបបង្រួមនីតិវិធីផ្សេងៗដោយអាជីវកម្មឯកជន និងនីតិវិធីគាំទ្រសម្រាប់រដ្ឋាភិបាលកណ្តាល និងក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍកម្ពុជា។ ជាពិសេស រដ្ឋាភិបាលកណ្តាលមានយុត្តាធិការលើការស្នើសុំការអនុញ្ញាតវិនិយោគ (ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍកម្ពុជា) សេវាកម្មទេសចរណ៍ /សណ្ឋាគារ (ក្រសួងទេសចរណ៍) ការអភិវឌ្ឍន៍អចលនទ្រព្យ / លំនៅដ្ឋាន (ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច) គម្រោងសាងសង់ (ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់) ជាដើម ហើយមានកម្មវិធីអនឡាញដែលមានស្រាប់ ដូច្នេះត្រូវបង្កើតគេហទំព័រដែលរួមបញ្ចូលទាំងនេះនៅកម្រិតខេត្ត។
- ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ៖ ប្រព័ន្ធច្បាប់សម្រាប់ការការពារព័ត៌មានផ្ទាល់ខ្លួន ការផ្តល់អាជ្ញាបណ្ណសម្រាប់ការប្រើប្រាស់ទិន្នន័យសាធារណៈក្នុងពាណិជ្ជកម្ម ការធានាសុវត្ថិភាពនៃការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ។ល។ វាស្ថិតនៅក្រោមយុត្តាធិការរបស់មន្ទីរប្រៃសនីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍ នគរបាលខេត្ត និងរដ្ឋបាលខេត្ត ។

- ការអនុញ្ញាតឱ្យប្រើប្រាស់ទីធ្លាសាធារណៈ៖ នីតិវិធីសម្រាប់ការអនុញ្ញាតឱ្យប្រើប្រាស់ ការសម្រាប់កិច្ច ការពិសោធន៍បង្ហាញលក្ខភាព ការគ្រប់គ្រងសេវាចល័តភាពថ្មី ច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។ល។ វាស្ថិតនៅក្រោម យុត្តាធិការរបស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន (ផ្លូវជាតិ) មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន នគរបាល ចរាចរណ៍ និងរដ្ឋបាលខេត្ត។

២) *ការពង្រឹងប្រព័ន្ធ INCUBATION FUNCUTION*

ដោយសារការផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ និងបច្ចេកទេសក្នុងស្ថានប័នរដ្ឋ នៅមានកម្រិតនៅឡើយ ដូច្នេះសកម្មភាពនានាដែលអាច ទាក់ទាញវិស័យឯកជនក្នុងការអនុវត្តផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាត គឺមានសារៈសំខាន់ ក្នុងទីក្រុងសៀមរាប។ ដូចគ្នាផងដែរ រដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប ជាពិសេសទីចាត់ការទីក្រុងឆ្លាតសៀមរាប ត្រូវធ្វើការអនុវត្តផ្សព្វផ្សាយផែនទីចង្អុលផ្លូវមួយ នេះ ដើម្បីទាក់ទាញគម្រោងនានាពីក្រុមហ៊ុនឯកជន មកធ្វើការដោះស្រាយបញ្ហាក្នុងទីក្រុង។ គួរបញ្ជាក់ផងដែរថា ក្នុង កំឡុងពេលសិក្សាមួយនេះ ក្រុមសិក្សា JICA រួមជាមួយរដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប បានរៀបចំកម្មវិធីការប្រកួតប្រជែងគំនិត អាជីវកម្មឆ្លាត (នឹងលម្អិតក្នុងជំពូក ៤) ដើម្បីធ្វើការផ្សព្វផ្សាយ និងទាក់ទាញក្រុមហ៊ុនឯកជននានា ក្នុងការរួមចំណែក ដោះស្រាយបញ្ហាក្នុងទីក្រុងសៀមរាប។ នៅក្នុងការប្រកួតប្រជែងគំនិតអាជីវកម្មឆ្លាតផងដែរ យើងបានរំពឹងទុកថា វានឹង គំណិតថ្មីៗ ពីវិស័យឯកជនក្នុងការដោះស្រាយបញ្ហាទីក្រុង ដែលគម្រោងទាំងនោះ ក៏បានផ្តល់ផលប្រយោជន៍ដល់ ក្រុមហ៊ុនឯកជនវិញដែរ។ ដូច្នេះ វាតម្រូវឲ្យមានយុទ្ធសាស្ត្រគ្រប់គ្រងការបើកចំហរនៃគំនិតច្នៃប្រឌិតពីស្ថាប័នឯកជន ដោយមានការជំរុញពីស្ថាប័នរដ្ឋ ហើយគំនិតនៃគម្រោងពីស្ថាប័នឯកជនទាំងនោះ មិនអាស្រ័យលើថវិការដ្ឋ។ មួយវិញទៀត ក្នុងការជ្រើសរើសគម្រោងពីស្ថាប័នឯកជន ដែលមានទាក់ទាងក្នុងការអភិវឌ្ឍទីក្រុងឆ្លាត និងការ លើកកម្ពស់ផែនទីចង្អុលផ្លូវ អាជ្ញាធរខេត្ត គួរតែធ្វើការវាយតម្លៃគម្រោងដូចខាងក្រោម៖

- ជំណោះស្រាយ៖ តើគម្រោង មានការចូលរួមចំណែកក្នុងការដោះស្រាយបញ្ហាក្នុងទីក្រុង និងផ្តល់ ផលប្រយោជន៍ដល់ប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋាន និងភ្ញៀវទេសចរដែរឬទេ?
- ចីរភាព៖ តើគម្រោង មានលក្ខណៈយូរអង្វែងដែរឬទេ?
- លទ្ធភាព៖ តើស្ថាប័នរដ្ឋ និងស្ថាប័នឯកជនមានធនធានគ្រប់គ្រាន់ក្នុងការអនុវត្តគម្រោងដែរឬទេ?
- យុទ្ធសាស្ត្រ៖ តើគម្រោងនេះ ត្រូវការការអនុវត្តពីវិស័យឯកជន ដែរឬទេ ដើម្បីធ្វើការដោះស្រាយបញ្ហាទីក្រុង ដោយយោងតាមផែនទីចង្អុលផ្លូវ។

គ) *ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ* - DATA MANAGEMENT

"ឆ្ពោះទៅរកការប្រើប្រាស់ទិន្នន័យដ៏មានតម្លៃប្រកបដោយប្រយោជន៍" ត្រូវបានកំណត់ជាគោលការណ៍ជា មូលដ្ឋាននៃ ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ។ នៅលើមូលដ្ឋាននោះ **"ការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការទីក្រុង - លក្ខណៈឆ្លាតវៃ"** និង **"ការលើកកម្ពស់ ទិន្នន័យចំហ (OPEN DATA)"** ត្រូវបានកំណត់ជាទិសដៅនៃវិធានការ។ ព័ត៌មានលម្អិតមានដូចខាងក្រោម។

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ៣.១០៖ សសរស្តម្ភ "ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ"

ក្នុងការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ វាមានសារៈសំខាន់ណាស់ក្នុងការកសាងយន្តការមួយដើម្បីប្រមូល និងចែករំលែកទិន្នន័យជាមួយអ្នកពាក់ព័ន្ធជាច្រើននៅទូទាំងវិស័យ ដើម្បីទាក់ទាញនូវនវានុត្តន៍ និងបង្កើត និងកែលម្អសេវាកម្មទីក្រុងថ្មីៗ។ ដូច្នេះ មានការទាមទារនូវកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងក្នុងការបង្កើតវេទិកាមួយដែលគ្រប់គ្រងនូវទិន្នន័យដែលបានស្រង់ចេញពីគម្រោងផ្សេងៗ ប្រព័ន្ធដែលបង្ហាញទិន្នន័យខណៈពេលដែលពិចារណាអំពីឯកជនភាព និងបន្ថែមទៅលើការកសាងប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការទីក្រុងនៅចំពោះមុខទៀត។

ដោយផ្អែកលើចំណុចខាងលើ បន្ទាប់ពីរៀបចំឡើងវិញនូវបញ្ហាក្នុងការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ ទិសដៅនៃវិធានការផ្អែកលើគោលការណ៍មូលដ្ឋាន និងការឆ្លើយតបចំពោះគម្រោងអាទិភាពរយៈពេលខ្លី ត្រូវបានបង្ហាញក្នុងតារាងខាងក្រោម។

តារាង ៣.៥៖ បញ្ហាក្នុងការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ · ទិសដៅនៃវិធានការ · គម្រោងអាទិភាពរយៈពេលខ្លី

បញ្ហា	ទិសដៅនៃវិធានការ	គម្រោងអាទិភាពរយៈពេលខ្លី
៦. ការមិនទាន់បានអភិវឌ្ឍនូវផ្នែករឹងសម្រាប់គ្រប់គ្រងទិន្នន័យ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទំនាក់ទំនង → ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរឹងមិនគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ ដូចជាម៉ាស៊ីនមេជាដើម	"ការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការទីក្រុង – លក្ខណៈឌីជីថល" ~ បង្កើតមុខងារប្រតិបត្តិការមួយនៅពេលអនាគត ដើម្បីសម្រេចនូវការបង្កើនប្រសិទ្ធភាពរួម ~	• ការប្រមូល និងការផ្ទុកទិន្នន័យរួមបញ្ចូលគ្នា (D-01)
៧. ការគ្រប់គ្រងព័ត៌មានដែលត្រូវបែងចែករវាងនាយកដ្ឋានតាមវិស័យ → ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យត្រូវបានអនុវត្តដោយនាយកដ្ឋាននីមួយៗ → បទពិសោធន៍របស់បុគ្គលិករដ្ឋបាលក្នុងការការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យនៅមានកម្រិត		• ការប្រមូល និងការផ្ទុកទិន្នន័យរួមបញ្ចូលគ្នា (D-01)

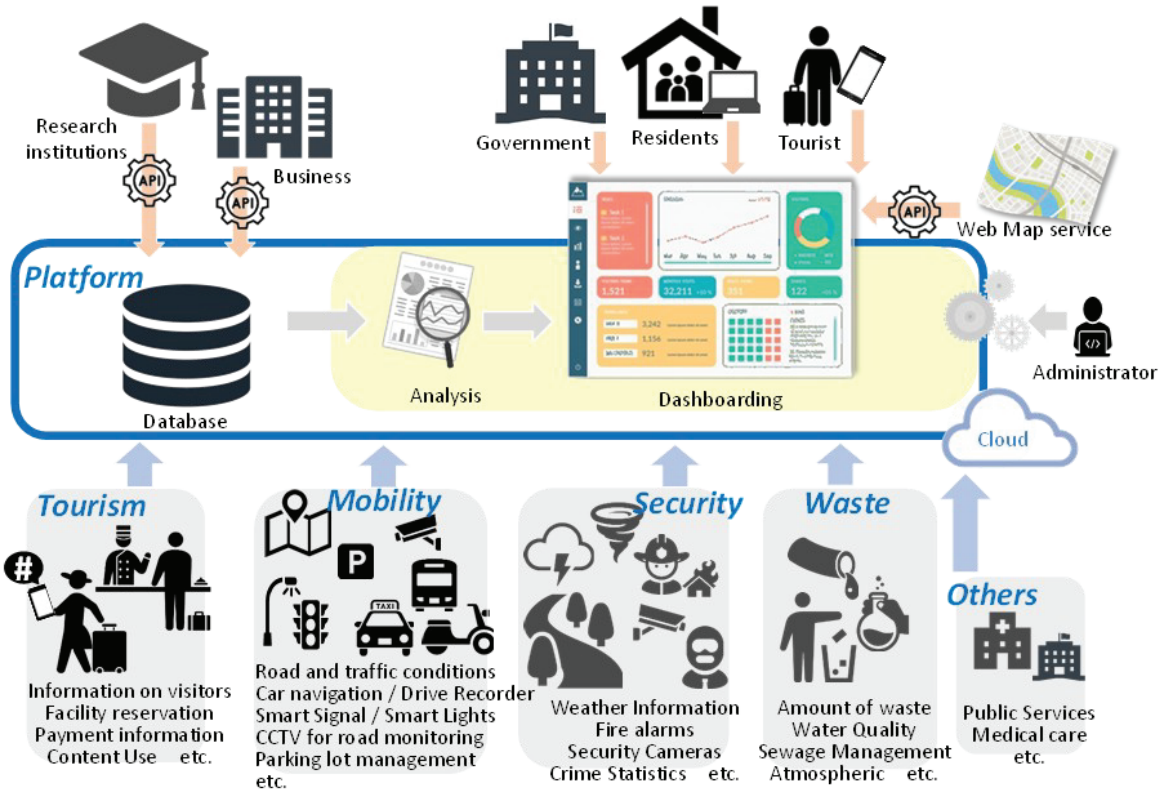
៨. រចនាសម្ព័ន្ធ/ប្រព័ន្ធដែលទាក់ទងនឹងការចែករំលែក/ការបង្ហាញព័ត៌មានមិនបានអភិវឌ្ឍ → ដំណើរការធ្វើសេចក្តីសម្រេចចិត្តច្របូកច្របល់ទាក់ទងនឹងការចាត់ចែងព័ត៌មាន	"ការលើកកម្ពស់ទិន្នន័យចំហ (OPEN DATA)" ~ ធ្វើឲ្យបើក និងមើលឃើញទិន្នន័យ ដើម្បីលើកទឹកចិត្តដល់ការប្រើប្រាស់ទិន្នន័យដែលមានតម្លៃកាន់តែសេរី ~	• ការបង្ហាញទិន្នន័យដល់ភាគីពាក់ព័ន្ធ (D-0២)

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

១) *ការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការ លក្ខណៈឌីជីថល និងការលើកម្ពស់ទិន្នន័យចំហ (Open Data)*

ដើម្បីសម្រេចបាននូវការគ្រប់គ្រងទីក្រុងដែលជំរុញដោយទិន្នន័យ ការគ្រប់គ្រងទីក្រុងបែបលក្ខណៈឌីជីថល និងមជ្ឈមណ្ឌលគ្រប់គ្រង (On-premise ឬ On-Cloud) នឹងត្រូវសាងសង់ជាដំណាក់កាល។ ក្រៅពីនេះ ការរួមបញ្ចូលទិន្នន័យ ការភ្ជាប់ប្រព័ន្ធខាងក្រៅជាមួយប្រព័ន្ធទាក់ទងនឹងការធ្វើដំណើរ កាកសំណល់ ថាមពល សុវត្ថិភាពជាដើម និងការបង្ហាញទិន្នន័យត្រូវផ្សព្វផ្សាយ។ ជាលទ្ធផល អត្ថប្រយោជន៍ខាងក្រោមអាចត្រូវបានគេរំពឹងទុក។

- ការកែលម្អប្រសិទ្ធភាពរដ្ឋបាល (ភាពងាយស្រួលនៃតំណភ្ជាប់ព័ត៌មាន)
- ការគិតគូរដល់បរិស្ថាន
- ការប្រាស្រ័យទាក់ទងទៅកាន់ប្រជាពលរដ្ឋ និងការកែលម្អសេវាកម្ម
- ការរស់ឡើងវិញនៃសកម្មភាពសាជីវកម្ម
- ការកែលម្អសេវាកម្មសម្រាប់ភ្ញៀវទេសចរ និងធ្វើឱ្យឧស្សាហកម្មទេសចរណ៍រស់ឡើងវិញ



ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ៣.១១៖ មជ្ឈមណ្ឌលគ្រប់គ្រងទីក្រុងឆ្លាត និងគំរូប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការទីក្រុងបែបលក្ខណៈឌីជីថល

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ៣.១២៖ ឧទាហរណ៍នៃផ្ទាំងគ្រប់គ្រង

២) *គោលនយោបាយមូលដ្ឋានសម្រាប់ការបង្កើតប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការទីក្រុងបែបលក្ខណៈឌីជីថល*

ខាងក្រោមនេះ បង្ហាញពីគោលការណ៍ជាមូលដ្ឋានសម្រាប់ការបង្កើតប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការទីក្រុងបែបលក្ខណៈឌីជីថល។

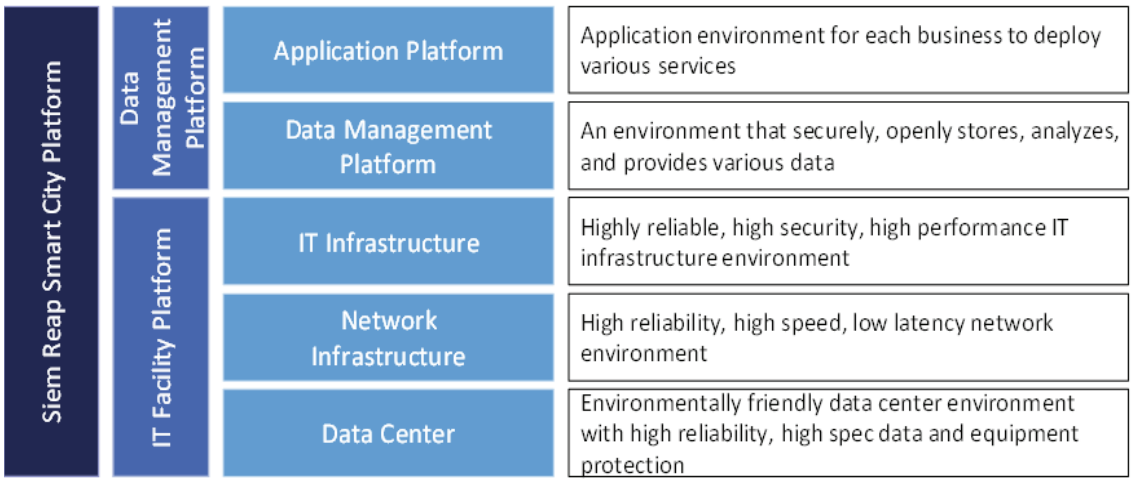
គំនិតរចនា

ដើម្បីឱ្យទីក្រុងឆ្លាតទទួលបានជោគជ័យ វាជារឿងសំខាន់ក្នុងការកំណត់ទីតាំងប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការទីក្រុងដែលប្រមូលផ្តុំវិភាគ និងផ្តល់ទិន្នន័យមូលដ្ឋាន។ ដូច្នេះ វេទិកា ICT ដែលគាំទ្រប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការទីក្រុង គឺមានសារៈសំខាន់ស្មើគ្នា។ វេទិកា ICT ត្រូវតែជាវេទិកាមួយដើម្បីដឹងពីប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការទីក្រុងប្រកបដោយនិរន្តរភាព និងមានប្រយោជន៍។ ដើម្បីសម្រេចបាននូវវេទិកា ICT សម្រាប់ប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការទីក្រុងដែលមានមុខងារ ចាំបាច់ ត្រូវអនុវត្តគោលការណ៍រចនាចំនួនបួនខាងក្រោម៖

- ពហុ-ស្ថាប័ន (រដ្ឋ និងឯកជន)៖ ប្រមូលទិន្នន័យដ៏សំបូរបែប តាមរយៈការចូលរួមពីអង្គភាព និងក្រុមហ៊ុនផ្សេងៗ។
- ការប្រើប្រាស់ទិន្នន័យលក្ខណៈអន្តរផ្នែក៖ អភិវឌ្ឍសេវាកម្ម និងអាជីវកម្មថ្មីៗដោយប្រើប្រាស់ទិន្នន័យផ្សេងៗ។
- ធ្វើឱ្យមានទាំងសុវត្ថិភាព និងភាពបើកចំហ៖ សម្រេចបាននូវវេទិកា ICT ដែលមានសុវត្ថិភាព និងរឹងមាំ។ ទិន្នន័យដែលត្រូវការការសម្ងាត់ គួរប្រើតែស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធមួយចំនួនប៉ុណ្ណោះ រីឯទិន្នន័យដែលមានជាសាធារណៈវិញ គួរតែត្រូវបានប្រើប្រាស់យ៉ាងទូលំទូលាយ។
- ការចូលរួម៖ ភាគីពាក់ព័ន្ធដ៏ធំទូលាយ និងចម្រុះមានសិទ្ធិទទួលបានទិន្នន័យសាធារណៈ។

លក្ខខណ្ឌបច្ចេកទេស

តម្រូវការសម្រាប់វេទិកា ICT ជាក់ស្តែងដែលចាំបាច់ដើម្បីសម្រេចបាននូវគំនិតរចនាប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការទីក្រុងដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ ត្រូវបានបង្ហាញក្នុងរូបភាពខាងក្រោម ដោយបែងចែកជាប្រាំស្រទាប់។

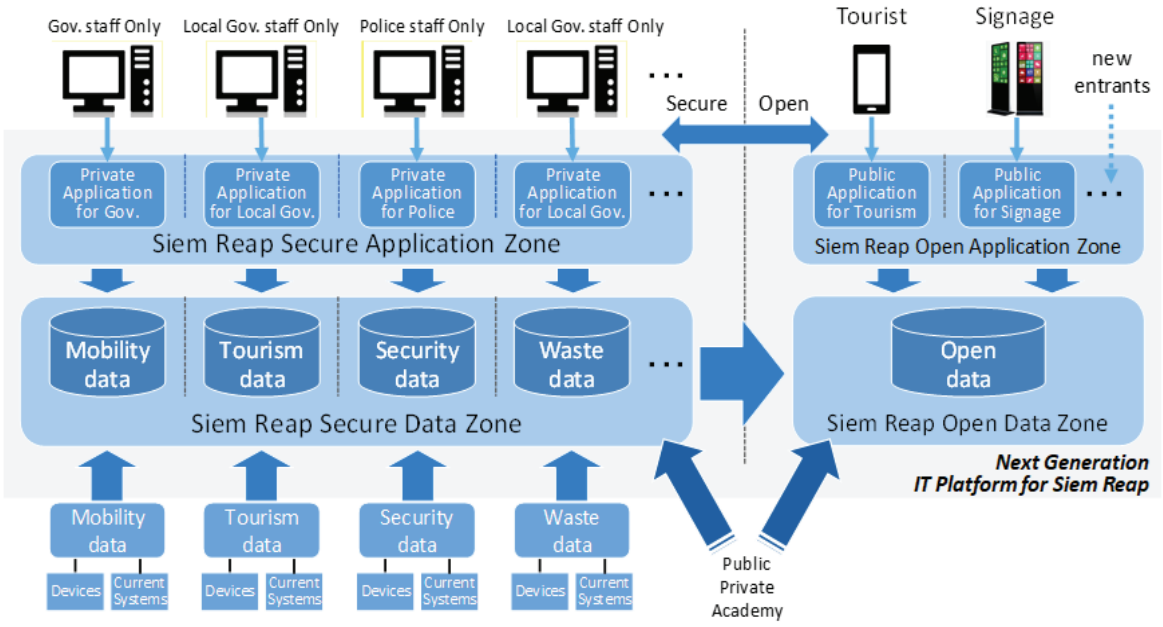


ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ៣.១៣៖ លក្ខខណ្ឌបច្ចេកទេសនៃប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការទីក្រុង

ដ្យាក្រាមគោលគំនិត

តួរលេខខាងក្រោម បង្ហាញពីសមាសធាតុប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការទីក្រុង និងគ្រោងរចនាដោយផ្អែកលើគោលការណ៍រចនាតម្រូវការបច្ចេកទេស និងការពិចារណាលើសុវត្ថិភាពដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ។ វានឹងត្រូវបានប្រតិបត្តិនៅក្នុងប្រព័ន្ធ Cloud ដូច្នេះចល័តភាពរបស់ប្រព័ន្ធក៏ត្រូវបានធានាផងដែរ។



ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ៣.១៤៖ ដ្យាក្រាមគោលគំនិតនៃប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការទីក្រុងបែបលក្ខណៈឌីជីថល

ការការពារទិន្នន័យ (Data Security)

ដើម្បីធ្វើការលើកម្ពស់ក្នុងការប្រើប្រាស់ទិន្នន័យចំហ ការការពារទិន្នន័យ (Data Security) ត្រូវតែធានាបាន ដើម្បីឲ្យភាគីពាក់ព័ន្ធនានាមានទំនុកចិត្តក្នុងការផ្តល់ និងប្រើប្រាស់ទិន្នន័យទាំងនោះ។ វិធានការនៃសុវត្ថិភាពទិន្នន័យ គួរតែអនុវត្តតាមវិធានការខាងក្រោម៖

ទិន្នភាពរដ្ឋាភិបាល៖ ការកំណត់ទិសដៅនៃគំនិតផ្តួចផ្តើម និងវិធានការទីក្រុងឆ្លាតទាំងមូល ការបង្កើតច្បាប់ និងគោលនយោបាយមូលដ្ឋាន និងរចនាសម្ព័ន្ធស្ថាប័ន។

- ការបង្កើតគោលនយោបាយសុវត្ថិភាព៖ បង្កើតគោលនយោបាយសុវត្ថិភាពទិន្នន័យមូលដ្ឋាន ស្តង់ដារវិធានការសុវត្ថិភាព និងស្តង់ដារក្នុងការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ (រួមបញ្ចូលទាំងការការពារទិន្នន័យឯកជនផងដែរ)
- គោលនយោបាយចែកចាយទិន្នន័យរវាងភាគីពាក់ព័ន្ធ៖ ដើម្បីធានាបានតម្លាភាពពីភាគីពាក់ព័ន្ធ គោលនយោបាយនេះ គួរតែបញ្ចូលក្នុងលក្ខខណ្ឌនៃលទ្ធកម្ម និងកិច្ចសន្យា។

- កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងបន្តដើម្បីរក្សាអភិបាលកិច្ច៖ ដើម្បីរក្សា និងកែលម្អសន្តិសុខទីក្រុងឆ្លាត លក្ខខណ្ឌវដ្ត PDCA គួរតែត្រូវបានអនុវត្ត, គោនយោបាយ និងវិធានការការពារទិន្នន័យ គួរតែត្រូវបានពិនិត្យជារឿយៗ។

ទិន្នភាពវេទិកាទិន្នន័យ៖ ច្បាប់នៃការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ និងការការពារពីការយកទិន្នន័យទៅប្រើប្រាស់ពីជនអនាមិក

- វិធានការការពារពីការទាញយកទិន្នន័យពីជនអនាមិក៖ ការកំណត់ការចូលប្រើប្រាស់ អ្នកបញ្ជាគ្រប់គ្រងការប្រើប្រាស់ មុខងារផ្ទៀងផ្ទាត់ និងការត្រួតពិនិត្យសុវត្ថិភាព។ល។
- វិធានការទប់ស្កាត់ឧប្បត្តិហេតុ៖ វិធានការការពារការវាយប្រហារពីការចូលទៅក្នុងវេទិកា ក្នុងអំឡុងពេលនៃដំណើរការរៀបចំផែនការ ការរចនា ការអភិវឌ្ឍន៍ និងដំណើរការប្រតិបត្តិការ
- វិធានការដែលត្រូវអនុវត្តក្នុងករណីមានឧបទ្ទវហេតុ៖ ដើម្បីកាត់បន្ថយការខូចខាតក្នុងករណីមានឧបទ្ទវហេតុ វិធានការដូចជាការអ៊ិនគ្រីប(Encryption)ទំនាក់ទំនងខាងក្រៅ និងទិន្នន័យ ការ Backups និងកំណត់ហេតុគួរតែត្រូវបានអនុវត្តផងដែរ។

ទិន្នភាពទិន្នន័យ៖ ត្រួតពិនិត្យ និងគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពដោយប្រព័ន្ធ IoT បណ្តាញសម្រាប់ចែកចាយទិន្នន័យទៅកាន់ប្រព័ន្ធទិន្នន័យ និងឧបករណ៍បញ្ជូនបន្ត ដូច្នេះវិធានការសុវត្ថិភាពសមស្រប គួរតែត្រូវបានអនុវត្ត។

- ការត្រួតពិនិត្យ និងការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ៖ ខណៈពេលធ្វើការត្រួតពិនិត្យ និងគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ ភាពងាយរងគ្រោះថ្មី គួរតែត្រូវបានសិក្សាជាបន្តបន្ទាប់។
- វិធានការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យដោយខ្លួនឯង៖ អនុវត្តការទំនាក់ទំនង និងទិន្នន័យបែបអ៊ិនគ្រីប (Encryption) មុខងារផ្ទៀងផ្ទាត់ និងវិធានការសុវត្ថិភាព ជាពិសេសឧបករណ៍ IoT ។

ទិន្នភាពសេវាកម្មរៀងខ្លួន៖ អនុវត្តវិធានការសុវត្ថិភាពសម្រាប់សេវាកម្មរៀងខ្លួន ដូចជាគម្រោងអាទិភាពនៃផែនទីបង្ហាញផ្លូវ

- ការវាយតម្លៃហានិភ័យសម្រាប់សេវាកម្មរៀងខ្លួន៖ កំណត់ហានិភ័យដោយផ្អែកលើគោលការណ៍សុវត្ថិភាពដែលបានបង្កើតជាមុន និងបង្កើតគោលនយោបាយដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហា
- វិធានការការពារការវាយប្រហារពីខាងក្រៅ។ល។៖ អនុវត្ត និងដំណើរការការគ្រប់គ្រងការចូលប្រើសេវាកម្ម ការកំណត់សិទ្ធិអំណាចសមស្រប មុខងារផ្ទៀងផ្ទាត់ ការត្រួតពិនិត្យសុវត្ថិភាព។ល។
- វិធានការទប់ស្កាត់ឧប្បត្តិហេតុមិនឲ្យកើតមានឡើង៖ វិធានការការពារការវាយប្រហារពីការដាក់បញ្ចូលក្នុងដំណើរការរៀបចំផែនការ ការរចនា ការអភិវឌ្ឍន៍ និងដំណើរការប្រតិបត្តិការនៃសេវាកម្ម។
- វិធានការដែលត្រូវអនុវត្តក្នុងករណីមានឧបទ្ទវហេតុ៖ ដើម្បីកាត់បន្ថយការខូចខាតក្នុងករណីមានឧបទ្ទវហេតុ វិធានការដូចជាការអ៊ិនគ្រីបទំនាក់ទំនងខាងក្រៅ និងទិន្នន័យ ការបម្រុងទុក និងកំណត់ហេតុក៏គួរតែត្រូវបានអនុវត្តផងដែរ។

៣.២.២ គោលការណ៍មូលដ្ឋាន និងទិសដៅនៃវិធានការតាមវិស័យ
~ដោះស្រាយបញ្ហាទីក្រុងជាមួយបច្ចេកវិទ្យាឆ្លាត~

ដោយផ្អែកលើចក្ខុវិស័យ / វិធីសាស្ត្រយុទ្ធសាស្ត្រដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ យើងស្នើគោលការណ៍ជាមូលដ្ឋាន និងទិសដៅនៃវិធានការសម្រាប់វិស័យនីមួយៗ។ ជាពិសេស មានវិស័យគោលដៅធំៗចំនួនប្រាំគឺ "ទេសចរណ៍ឆ្លាត" "ចល័តភាពឆ្លាត" "សន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាពឆ្លាត" និង "ការគ្រប់គ្រងបរិស្ថានឆ្លាត"។ នៅក្នុងផ្នែកនេះ ពួកវាត្រូវបានចាត់ថ្នាក់ និងពិពណ៌នាតាមវិស័យ ប៉ុន្តែដើម្បីសម្រេចបាននូវទីក្រុងឆ្លាត ទាំងនេះគួរតែទាក់ទងគ្នាទៅវិញទៅមក ហើយចាប់ពីផ្នែកបន្ទាប់តទៅនេះ វិធានការអនុវត្តសម្រាប់ទំនាក់ទំនងទៅវិញទៅមកនឹងត្រូវបានសង្ខេបផងដែរ។

អ) SMART TOURISM

"ផ្តោះទៅរកទេសចរណ៍ឆ្លាតកាន់តែងាយស្រួល និងពេញចិត្ត" ត្រូវបានកំណត់ជាគោលការណ៍ជាមូលដ្ឋានសម្រាប់ទេសចរណ៍ឆ្លាត។ នៅលើមូលដ្ឋាននោះ ជាទិសដៅនៃវិធានការ **"បង្កើនភាពឆ្លាតវៃក្នុងសេវាកម្មទេសចរណ៍"** និង **"តាមតម្រូវការរបស់ភ្ញៀវទេសចរ"** ត្រូវបានកំណត់។ ព័ត៌មានលម្អិតមានដូចខាងក្រោម។

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ៣.១៥៖ សសរស្តម្ភ "SMART TOURISM"

សៀមរាប ត្រូវបានគេស្គាល់ថាជាច្រកចូលទៅកាន់តំបន់បេតិកភណ្ឌពិភពលោកនៃប្រាសាទអង្គរ ហើយទោះបីជាទីក្រុងនេះត្រូវបានភ្ញៀវទេសចរជាច្រើនមកពីក្នុង និងក្រៅប្រទេសមកទស្សនាក៏ដោយ ប៉ុន្តែលក្ខណៈពិសេសរបស់វាក្រៅពីប្រាសាទបុរាណនៅមិនទាន់ដឹងនៅឡើយ។ ក្នុងវិស័យទេសចរណ៍ឆ្លាត ចាំបាច់ត្រូវផ្សព្វផ្សាយធនធានទេសចរណ៍ដែលមាននៅក្នុងខេត្តសៀមរាបឲ្យបានទូលំទូលាយ ដើម្បីបន្តថ្មីនូវរូបភាពចាស់ បែបនោះ ។ លើសពីនេះ ដើម្បីឱ្យខេត្តសៀមរាបទទួលភ្ញៀវទេសចរណ៍យ៉ាងច្រើនសន្ធឹកសន្ធាប់ទៅថ្ងៃអនាគត ចាំបាច់ត្រូវក្លាយជាតំបន់ទេសចរណ៍ដ៏ទាក់ទាញ និងប្រកបដោយផាសុកភាព មិនត្រឹមតែសម្រាប់ដំណើរកម្សាន្តជាក្រុមប៉ុណ្ណោះទេ ថែមទាំងសម្រាប់ភ្ញៀវទេសចរបុគ្គលផងដែរ។ ដើម្បីធ្វើដូច្នេះបាន បុគ្គលម្នាក់ៗត្រូវមាន លទ្ធភាពទទួលបានយ៉ាងងាយស្រួលនូវធនធានទេសចរណ៍ដែលល្អបំផុតសម្រាប់ពួកគេ និងមធ្យោបាយធ្វើដំណើរទៅកាន់នៅទីនោះ។ ជាងនេះទៅទៀត ដើម្បីអោយខេត្តសៀមរាបក្លាយជាគោលដៅទេសចរណ៍ដែលបន្តទទួលភ្ញៀវទេសចរណ៍ដែលមកលេងឡើងវិញនាពេលអនាគត តម្រូវឱ្យមាតិកាទេសចរណ៍ដោយឡែកៗផ្តល់នូវភាពទាក់ទាញបន្ថែមទៀត។ វាមានសារៈសំខាន់ណាស់ក្នុងការផ្តល់នូវភាពងាយស្រួល និងភាពទាក់ទាញខ្ពស់ក្នុងគ្រប់ដំណាក់កាល និងលើកកម្ពស់វិស័យទេសចរណ៍ប្រកបដោយនិរន្តរភាព។

ដោយផ្អែកលើចំណុចខាងលើ បន្ទាប់ពីរៀបចំឡើងវិញនូវបញ្ហាក្នុងវិស័យទេសចរណ៍ឆ្លាត ទិសដៅនៃវិធានការផ្អែកលើគោលការណ៍មូលដ្ឋាន និងការឆ្លើយតបចំពោះគម្រោងអាទិភាពរយៈពេលខ្លីត្រូវបានបង្ហាញក្នុងតារាងខាងក្រោម។

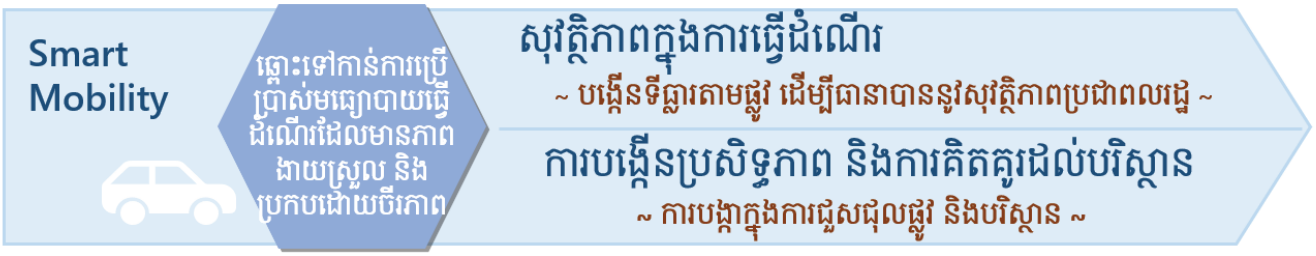
តារាង ៣.៦៖ បញ្ហាក្នុងវិស័យទេសចរណ៍ឆ្លាត ទិសដៅនៃវិធានការ គម្រោងអាទិភាពរយៈពេលខ្លី

បញ្ហា	ទិសដៅនៃវិធានការ	គម្រោងអាទិភាពរយៈពេលខ្លី
១០. កង្វះភាពងាយស្រួលសម្រាប់សកម្មភាពទេសចរណ៍ → មិនមានការផ្តល់សេវាចល័តដែលអាចបត់បែនបានក្នុងចម្ងាយខ្លី និងភាពងាយស្រួលនៃសកម្មភាពទេសចរណ៍របស់អ្នកទេសចរត្រូវបានបាត់បង់។ → ក្នុងករណីខ្លះ មានតែការទូទាត់ជាសាច់ប្រាក់ប៉ុណ្ណោះ ហើយភាពងាយស្រួលនៃឥរិយាបទនៃការទិញត្រូវបានបាត់បង់។	"បង្កើនភាពឆ្លាតវៃក្នុងសេវាកម្មទេសចរណ៍" ~ ផ្តល់សេវាទេសចរណ៍កាន់តែងាយស្រួល និងសេរីដោយឆ្លាត ~	• ការកក់ និងការទូទាត់កម្មវិធីបទពិសោធន៍ទេសចរណ៍នៅវេទិកាកណ្តាល (T-0២) • ការអភិវឌ្ឍចល័តភាពចែករំលែក (T-0៣) • ទេសចរណ៍ MaaS (T-0៤) • ការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធទូទាត់អេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុកដែលមិនបាច់ប៉ះ ដោយប្រើលេខកូដ QR (T-0៥)
១១. កង្វះការផ្សព្វផ្សាយជាទីក្រុងទេសចរណ៍ → ព័ត៌មានទេសចរណ៍មិនស្ថិតនៅកណ្តាលទេ ហើយវាពិបាកក្នុងការ ផ្តល់សេវាកម្មទេសចរណ៍ដែលតម្រូវតាមចំណង់ចំណូលចិត្តរបស់អ្នកដំណើរជាបុគ្គល។ → ព័ត៌មានបន្ថែមដើម្បីធ្វើឱ្យតំបន់ទេសចរណ៍កាន់តែទាក់ទាញមិនត្រូវបានផ្តល់ឱ្យក្នុងលក្ខណៈងាយស្រួលយល់ឡើយ។	"តាមតម្រូវការរបស់ភ្ញៀវទេសចរ" ~ជំរុញការយល់ដឹងរបស់ភ្ញៀវទេសចរអំពីធនធានទេសចរណ៍ចម្រុះដែលមិនមានតាមរយៈទេសចរណ៍ទ្រង់ទ្រាយធំ~	• ការកសាងវេទិកាផ្សព្វផ្សាយទេសចរណ៍ (T-0១) • ភាពជឿនលឿននៃបទពិសោធន៍ទេសចរណ៍ក្នុងស្រុកដោយន័ទេសចរណ៍ក្នុងស្រុកជាមួយនឹងមាតិកានិម្មិត (T-0៦)

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

ខ) SMART MOBILITY

"ឆ្ពោះទៅរកប្រព័ន្ធចល័តភាពប្រកបដោយនិរន្តរភាព សុវត្ថិភាព និងភាពងាយស្រួលខ្ពស់" ត្រូវបានកំណត់ជាគោលការណ៍ជាមូលដ្ឋាននៃចល័តភាពឆ្លាត។ នៅលើមូលដ្ឋាននោះ ជាទិសដៅនៃវិធានការ **"សម្រួលចរាចរណ៍ និងលើកកម្ពស់សុវត្ថិភាព"** និង **"ការបង្កើនប្រសិទ្ធភាព និងការគិតគូរដល់បរិស្ថាន"** ត្រូវបានកំណត់។ ព័ត៌មានលម្អិតមានដូចខាងក្រោម។



ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ៣.១៦៖ សរសេរស្តម្ភ "SMART MOBILITY"

នៅក្នុងចលនភាពឆ្លាត វាមានសារៈសំខាន់ណាស់ក្នុងការកែលម្អទិដ្ឋភាពបីគឺ ភាពងាយស្រួល សុវត្ថិភាព និងនិរន្តរភាព ដើម្បីផ្តល់នូវប្រព័ន្ធចលនភាពមានប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់សម្រាប់អ្នករស់នៅ និងភ្ញៀវទេសចរ។ ដូច្នេះ ការកែលម្អ MaaS ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងចំណតរថយន្ត ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ដូចជាការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់យានជំនិះអគ្គិសនី ការថែទាំផ្លូវ និងចលនភាពយានយន្តត្រូវបានទាមទារ។

ដោយផ្អែកលើចំណុចខាងលើ បន្ទាប់ពីរៀបចំឡើងវិញនូវបញ្ហាក្នុងចលនភាពឆ្លាត ទិសដៅនៃវិធានការផ្អែកលើគោលនយោបាយមូលដ្ឋាន និងការឆ្លើយតបចំពោះគម្រោងអាទិភាពរយៈពេលខ្លីត្រូវបានបង្ហាញក្នុងតារាងខាងក្រោម។

តារាង ៣.៧៖ បញ្ហាក្នុងចលនភាពឆ្លាត · ទិសដៅនៃវិធានការ · គម្រោងអាទិភាពរយៈពេលខ្លី

បញ្ហា	ទិសដៅនៃវិធានការ	គម្រោងអាទិភាពរយៈពេលខ្លី
១២. បញ្ហាចរាចរណ៍ដូចជាការកកស្ទះ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងការចតរថយន្តនៅតាមដងផ្លូវ → ការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍បានកើតឡើងដោយសារតែរូបរាងផ្លូវបំបែក និងភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍មិនត្រឹមត្រូវ។ → ការចតនៅតាមផ្លូវធ្វើឱ្យខូចដាសុកភាពអ្នកថ្មើរជើង។	"សម្រួលចរាចរណ៍ និងលើកកម្ពស់សុវត្ថិភាព" ~បង្កើតមធ្យោបាយធ្វើដំណើរប្រកបដោយសុវត្ថិភាព និងងាយស្រួលសម្រាប់ប្រជាជន~	• ការការណែនាំប្រព័ន្ធចំណតរថយន្ត (M-01) • ការកែលម្អភ្លើងបំភ្លឺផ្លូវ (M-03) • ការកែលម្អប្រព័ន្ធសញ្ញាចរាចរណ៍ (M-04) • ការកែលម្អការបើកបរប្រកបដោយសុវត្ថិភាព និងការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ (M-05)
១៣. ការថែទាំផ្លូវមិនមានប្រសិទ្ធភាព → ការគ្រប់គ្រងដោយផ្អែកលើការត្រួតពិនិត្យបរិមាណនៃស្ថានភាពផ្លូវមិនអាចធ្វើទៅបានឡើយ។	"ការបង្កើនប្រសិទ្ធភាព និងការគិតគូរដល់បរិស្ថាន" ~ ពិចារណាលើការងារការពារថែទាំផ្លូវថ្នល់ និងអភិរក្សបរិស្ថាន ~	• ការត្រួតពិនិត្យស្ថានភាពផ្ទៃផ្លូវ (M-02) • ការណែនាំអំពីយានជំនិះអគ្គិសនី (M-06)
១៤. ការបំពុលបរិយាកាស និងបន្ទុកបរិស្ថាន		

ដែលបណ្តាលមកពីចល័តភាព → ការបំភាយឧស្ម័នចេញពីរថយន្ត ចាស់ៗគឺរំខានដល់ការលួងលោម។		

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

ឆ) SMART SECURITY AND SAFETY

"ឆ្ពោះទៅកាន់ទិសដៅទេសចរណ៍ដែលមានសុវត្ថិភាពខ្ពស់" ត្រូវបានកំណត់ជាគោលការណ៍ជាមូលដ្ឋាននៃសន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាពឆ្លាត។ ដោយផ្អែកលើនោះ យើងបានកំណត់ **"ការកាត់បន្ថយបទល្មើស និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍"** និង **"ការឆ្លើយតបទៅនឹងគ្រោះធម្មជាតិ"** ជាទិសដៅនៃវិធានការ។ ព័ត៌មានលម្អិតមានដូចខាងក្រោម។

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ៣.១៧៖ សសរស្តម្ភ "SMART SECURITY AND SAFETY"

នៅក្នុងសន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាពឆ្លាត ដើម្បីពង្រឹងសន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាពសមស្របសម្រាប់ទីក្រុងទេសចរណ៍អន្តរជាតិ ប្រកបដោយសុវត្ថិភាព គេទាមទារនូវការជៀសវាង និងកាត់បន្ថយហានិភ័យទាំងបទល្មើស និងការការពារគ្រោះមហន្តរាយ ព្រមទាំងផ្តល់សុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខដល់ភ្ញៀវទេសចរនិងអ្នករស់នៅ។

ដោយផ្អែកលើចំណុចខាងលើ បន្ទាប់ពីរៀបចំឡើងវិញនូវបញ្ហានៅក្នុងសន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាពឆ្លាត ទិសដៅនៃវិធានការផ្អែកលើគោលការណ៍មូលដ្ឋាន និងការឆ្លើយតបចំពោះគម្រោងអាទិភាពរយៈពេលខ្លីត្រូវបានបង្ហាញក្នុងតារាងខាងក្រោម។

តារាង ៣.៨៖ បញ្ហាសន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាពឆ្លាត ទិសដៅនៃវិធានការ គម្រោងអាទិភាពរយៈពេលខ្លី

បញ្ហា	ទិសដៅនៃវិធានការ	គម្រោងអាទិភាពរយៈពេលខ្លី
១៥. ហានិភ័យឧក្រិដ្ឋកម្ម / គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ → ការរកឃើញឧក្រិដ្ឋកម្មតាមដងផ្លូវគឺចាំបាច់។	"ការកាត់បន្ថយបទល្មើស និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍" ~ គ្រប់គ្រងឧក្រិដ្ឋកម្ម និងគ្រោះថ្នាក់ ដើម្បីធានាសុវត្ថិភាពប្រជាពលរដ្ឋ ~	• ការកណែនាំប្រព័ន្ធ CCTV (S-01) • ការពង្រឹងមុខងារទំនាក់ទំនងសាធារណៈ:សុវត្ថិភាព (S-04)

១៦. ហានិភ័យគ្រោះមហន្តរាយ (អគ្គីភ័យ / ទឹកជំនន់) → ការរកឃើញភ្លើងឆេះដែលជួយពន្លត់ភ្លើងក្នុងគ្រាបឋមមិនត្រូវបានគេធ្វើឡើងឡើយ។ → ព័ត៌មានអំពីការខូចខាតដោយទឹកជំនន់មិនត្រូវបានផ្តល់ឱ្យគ្រប់គ្រាន់ដល់ប្រជាពលរដ្ឋ និងអ្នកទេសចរឡើយ។	"ការឆ្លើយតបទៅនឹងគ្រោះធម្មជាតិ" ~ជានាសុវត្ថិភាពទប់ទល់នឹងគ្រោះទឹកជំនន់ និងអគ្គិភ័យជាដើមដោយពន្លឿនការប្រកាសអាសន្ន~	• ការពង្រឹងប្រព័ន្ធប្រកាសអាសន្នទឹកជំនន់ (S-02) • ការណែនាំប្រព័ន្ធប្រកាសអាសន្នអគ្គីភ័យ (S-03)

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

๕๕) SMART WASTE MANAGEMENT

"ឆ្ពោះទៅរកការបង្កើតបរិស្ថានទីក្រុងប្រកបដោយអនាម័យ និងសុខភាពល្អ" ត្រូវបានកំណត់ជាគោលការណ៍មូលដ្ឋាននៃការគ្រប់គ្រងបរិស្ថានឆ្លាត (កាកសំណល់ / លូ)។ ដោយផ្អែកលើនោះ យើងបានកំណត់ **"ការបំភ្លឺនៃការយល់ដឹងអំពីបរិស្ថាន"** **"ការកែលម្អសមត្ថភាពគ្រប់គ្រងបរិស្ថានរបស់រដ្ឋបាល"** និង **"ការថែទាំសមស្របលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមូលដ្ឋាន"** ជាទិសដៅនៃវិធានការ។ ព័ត៌មានលម្អិតមានដូចខាងក្រោម។

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ៣.១៨៖ សរសេរស្តម្ភ "SMART WASTE MANAGEMENT"

ក្នុងការគ្រប់គ្រងបរិស្ថានឆ្លាត វាចាំបាច់សម្រាប់វិស័យសាធារណៈក្នុងការផ្តួចផ្តើមគំនិតក្នុងការគ្រប់គ្រងកម្មវិធីចាំបាច់ និងកែលម្អហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ព្រមទាំងចាត់វិធានការបរិស្ថានសមស្របដោយអ្នករស់នៅ និងអ្នកទេសចរ ដើម្បីឆ្ពោះទៅរករូបភាពមួយប្រកបដោយនិរន្តរភាពបរិស្ថាន។

ដោយផ្អែកលើចំណុចខាងលើ បន្ទាប់ពីរៀបចំឡើងវិញនូវបញ្ហាក្នុងការគ្រប់គ្រងបរិស្ថានឆ្លាត ទិសដៅនៃវិធានការផ្អែកលើគោលការណ៍មូលដ្ឋាន និងការឆ្លើយតបចំពោះគម្រោងអាទិភាពរយៈពេលខ្លីត្រូវបានបង្ហាញក្នុងតារាងខាងក្រោម។

តារាង ៣.៩៖ បញ្ហាសន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាពឆ្លាត ទិសដៅនៃវិធានការ គម្រោងអាទិភាពរយៈពេលខ្លី

បញ្ហា	ទិសដៅនៃវិធានការ	គម្រោងអាទិភាពរយៈពេលខ្លី
១៧. ការយល់ដឹងអំពីបរិស្ថានទាបរបស់អ្នករស់នៅ និងភ្ញៀវទេសចរ → ចាំបាច់ត្រូវផ្លាស់ប្តូរឥរិយាបថរបស់ប្រជាពលរដ្ឋទាក់ទងនឹងការចោលសម្រាម និងទឹកស្អុយ។	"ការយល់ដឹងអំពីបរិស្ថាន" (ការគ្រាស់ដឹង) ～ លើកកម្ពស់ការយល់ដឹងអំពីបរិស្ថាននិងសកម្មភាពបរិស្ថានដោយស្មគ្រចិត្ត និងសកម្មរបស់ប្រជាពលរដ្ឋម្នាក់ៗ～	• ការគ្រប់គ្រងកាកសំណល់ / ការអប់រំបរិស្ថាន (W-01)
១៨. កង្វះគំនិតផ្តួចផ្តើមរបស់រដ្ឋបាលបរិស្ថាន → រដ្ឋាភិបាលមិនអាចគ្រប់គ្រងស្ថានភាពនៃការប្រមូលសំរាមឯកជនបានឡើយ។ → ប្រព័ន្ធប្រមូលថ្លៃសេវាមិនត្រូវបានបង្កើតឡើង។	"ការកែលម្អសមត្ថភាពគ្រប់គ្រងបរិស្ថានរបស់រដ្ឋបាល" ～ រដ្ឋបាលនឹងធ្វើការដឹកនាំ និងណែនាំក្នុងការអនុវត្តការគ្រប់គ្រងបរិស្ថានប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព～	• ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងការប្រមូលសំរាម / IoT (W-02) • ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធលូ (W-05) • ប្រព័ន្ធកណ្តាលតម្លៃសេវាសាធារណៈ (W-06)
១៩. ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលទាក់ទងនឹងបរិស្ថានមិនមានការអភិវឌ្ឍ → កន្លែងចោលកាកសំណល់ចុងក្រោយគឺគ្មានអនាម័យ។ → សមត្ថភាពមិនគ្រប់គ្រាន់នៃរោងចក្រប្រព្រឹត្តិកម្មទឹកស្អុយ	"ការថែទាំសមស្របនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមូលដ្ឋាន" (វិស្វកម្ម) ～ ផ្តល់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលចាំបាច់ ដើម្បីថែរក្សាបរិស្ថាន ～	• ការអភិវឌ្ឍ និងប្រតិបត្តិការកន្លែងចោលចុងក្រោយដែលត្រូវបានគ្រប់គ្រង (W-03) • ការកែលម្អគុណភាពទឹកស្ទឹងសៀមរាប និងការប្រើប្រាស់លំហទន្លេ (W-04)

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

៣.៣ កម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍

៣.៣.១ កម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍ក្នុងវិធីសាស្ត្ររដ្ឋបាល

ចំពោះកម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍សម្រាប់វិធីសាស្ត្ររដ្ឋបាល យើងស្នើផែនការសកម្មភាពសម្រាប់ការកសាងសមត្ថភាពមន្ត្រីរដ្ឋបាល និងគម្រោងចំនួន ២ ស្តីពីការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ។ នៅក្នុងផែនការសកម្មភាពសម្រាប់ការកសាងសមត្ថភាព យើងមិនត្រឹមតែបានបង្ហាញពីសកម្មភាពក្នុងរយៈពេលខ្លី មធ្យម និងវែងប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែថែមទាំងបានរាយបញ្ជីសកម្មភាពលម្អិតដែលគួរអនុវត្តក្នុងរយៈពេលខ្លីបីឆ្នាំក្នុងទម្រង់ជាគម្រោងកសាងសមត្ថភាព។ ដើម្បីសម្រេចបានទីក្រុងឆ្លាត ស្ថាប័នរដ្ឋត្រូវតែអនុវត្តគម្រោងតាមវិស័យ និងជួយសម្របសម្រួល ទាក់ទាញ និងលើកកម្ពស់វិស័យទាំងនោះក្នុងលក្ខណៈរួមបញ្ចូលគ្នា។

ក) ស្ថាប័នរដ្ឋ និតិវិធីច្បាប់ និងការគាំទ្រអាជីវកម្ម

ក្នុងការបង្កើត និងដំណើរការវេទិកានេះ ចាំបាច់ត្រូវចាត់វិធានការពង្រឹងសមត្ថភាពជាដំណាក់កាល ដូចជាការកសាងរចនាសម្ព័ន្ធអង្គភាព ការកែលម្អប្រព័ន្ធ និងការផ្ទៀងផ្ទាត់និងការត្រួតពិនិត្យតាមរយៈការពិសោធន៍បង្ហាញលទ្ធភាព តាមរយៈការផ្សព្វផ្សាយគម្រោងដោយឡែកៗ។ គោលនយោបាយរយៈពេលខ្លី មធ្យម និងរយៈពេលវែងត្រូវបានសង្ខេបខាងក្រោម ហើយក្នុងចំណោមនោះ គម្រោងលើកកម្ពស់សមត្ថភាព (សេចក្តីព្រាង) សម្រាប់ការអនុវត្តគោលនយោបាយរយៈពេលខ្លីត្រូវបានស្នើឡើង។

តារាង ៣.១០៖ សកម្មភាពបន្តក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍សមត្ថភាព

ដំណាក់កាល	និតិវិធីច្បាប់	គោលនយោបាយត្រូវអនុវត្ត
រយៈពេលខ្លី (២០២១-២០២២)	ជំរុញការអនុវត្តគម្រោងក្នុងរចនាសម្ព័ន្ធអង្គការដែលមានស្រាប់	• ការប្រមូលផ្តុំនូវចំណុចទំនាក់ទំនងសម្រាប់អង្គភាពអនុវត្តទីក្រុងឆ្លាត (ការតែងតាំងនាយកដ្ឋានដែលមានស្រាប់នៅក្នុងរដ្ឋបាលខេត្ត) និងនីតិវិធីផ្តល់អាជ្ញាប័ណ្ណ • ការចែករំលែកព័ត៌មានគម្រោង និងការគាំទ្រការអនុម័តសម្រាប់គម្រោងខ្នាតធំនៅក្នុងគណៈកម្មាធិការទីក្រុងឆ្លាតដែលមានស្រាប់
រយៈពេលមធ្យម (២០២០-២០២៤)	ការបង្កើត និងដំណើរការវេទិកាដោយគណៈកម្មាធិការទីក្រុងឆ្លាត និងការបង្កើនប្រាក់ចំណេញសាធារណៈតាមរយៈបច្ចេកវិទ្យាឆ្លាត និងប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការទីក្រុងដោយវិស័យឯកជន	• ការជំរុញការវិនិយោគឯកជនតាមរយៈសកម្មភាពវេទិកា • ការបង្កើតការឧបត្ថម្ភធនទីក្រុងឆ្លាត របស់រដ្ឋាភិបាលកណ្តាល និងខេត្ត • ការបង្កើតមូលនិធិជំរុញទេសចរណ៍ (មូលនិធិឯកជន មូលនិធិហ្វូងមនុស្ស ការរៃអង្គាសប្រាក់ពីភ្ញៀវទេសចរ។ល។) • ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធច្បាប់ចាំបាច់សម្រាប់ការអនុវត្តទីក្រុងឆ្លាត
រយៈពេលវែង (២០២៥ -)	បង្កើត "អង្គភាពគ្រប់គ្រងទីក្រុងឆ្លាត / ការគ្រប់គ្រងតំបន់" ដែលនឹងក្លាយជាក្រុមសកម្មភាពសម្រាប់វេទិកាទីក្រុងឆ្លាត ដើម្បីឱ្យមានគម្រោងលើប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការទីក្រុងទាំងមូល	• ការបង្កើត SPC ដោយអង្គការឯកជន និងស៊ីវិល • កិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងវិស័យសាធារណៈ និង SPC

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

ដើម្បីឱ្យរដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប និងមន្ទីរពាក់ព័ន្ធដំណើរការទៅដោយរលូននូវគោលការណ៍រយៈពេលខ្លីខាងលើ ចាំបាច់ត្រូវពង្រឹងសមត្ថភាពមន្ត្រីរដ្ឋបាល។ ខាងក្រោមនេះគឺជាគម្រោងលើកកម្ពស់សមត្ថភាព (ពង្រាង) ដែលសន្មត់ថាប្រហែលបីឆ្នាំ

សម្រាប់អនុវត្តនោះ។ គួរបញ្ជាក់ផងដែរថា គម្រោងសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេសរវាង JICA និងរដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប គឺជាគម្រោងមួយផ្សេងទៀតពីគម្រោងសិក្សានេះ។

គម្រោងលើកកម្ពស់សមត្ថភាព (ពង្រាង)

១) គោលដៅកំពូល

កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងសម្រាប់ទីក្រុងឆ្លាតដែលរួមចំណែកដល់ការកែលម្អបរិស្ថានទីក្រុង និងការអភិវឌ្ឍន៍តំបន់ក្នុងខេត្តសៀមរាប ត្រូវបានអនុវត្តជាបន្តបន្ទាប់ដោយសហការជាមួយឧស្សាហកម្ម រដ្ឋាភិបាល និងការសិក្សា។

២) គោលដៅគម្រោង

មុខងាររដ្ឋបាល និងសមត្ថភាពរបស់មន្ត្រីរដ្ឋបាលទាក់ទងនឹងការអនុវត្តគម្រោងទីក្រុងឆ្លាតរបស់ខេត្តសៀមរាប (រួមចំណែកដល់ការសម្រេចបាននូវផែនទីចង្អុលផ្លូវ) នឹងត្រូវបានកែលម្អ។

៣) លទ្ធផលរំពឹងទុក / សកម្មភាព

សមិទ្ធិផលទី១៖ រចនាសម្ព័ន្ធនៃអង្គការសម្រាប់អនុវត្តទីក្រុងឆ្លាតក្នុងជួររដ្ឋបាលខេត្ត នឹងត្រូវបានបង្កើតឡើង និងដំណើរការ។

សកម្មភាព ១-១ ៖ ការពង្រឹកមុខងារ និងប្រតិបត្តិការនៃគណៈកម្មាធិការទីក្រុងឆ្លាតអន្តរនាយកដ្ឋាន

ពង្រឹកមុខងាររបស់គណៈកម្មាធិការទីក្រុងឆ្លាតដែលមានស្រាប់។ ដើម្បីឱ្យគណៈកម្មាធិការទីក្រុងឆ្លាតដំណើរការយ៉ាងពិតប្រាកដ យើងនឹងពិចារណាលើសកម្មភាព និងផែនការប្រតិបត្តិការ ហើយប្រតិបត្តិជាក់ស្តែង និងកែសម្រួលផែនការ ផែនទីចង្អុលផ្លូវ និងច្បាប់របស់អង្គការតាមការចាំបាច់។ គណៈកម្មាធិការនេះក៏នឹងគ្រប់គ្រងវឌ្ឍនភាពនៃគម្រោងផ្សេងៗទាក់ទងនឹងទីក្រុងឆ្លាតផងដែរ។ សម្រាប់គម្រោងទីក្រុងឆ្លាតផ្សេងៗដោយវិស័យឯកជន និងរដ្ឋាភិបាល វឌ្ឍនភាព និងផលប៉ះពាល់នៃគម្រោងនឹងត្រូវបានត្រួតពិនិត្យតាមរយៈកិច្ចប្រជុំទៀងទាត់របស់គណៈកម្មាធិការទីក្រុងឆ្លាត។ បន្ទាប់មក ទន្ទឹមនឹងការសង្កេតមើលពីវឌ្ឍនភាព និងការបង្ហាញពីប្រសិទ្ធភាព យើងនឹងផ្តល់មតិកែលម្អជាចាំបាច់ និងបន្តពិចារណាលើគម្រោងនេះ ដើម្បីឱ្យវាកាន់តែមានប្រសិទ្ធភាព។
លើសពីនេះទៀត នៅពេលដែលប្រព័ន្ធអនុវត្ត និងវិធានការចរិកាត្រូវបានដាក់ឱ្យដំណើរការ ការរៀបចំ និងការអនុវត្តគម្រោងសាកល្បងបន្ទាប់នឹងត្រូវបានដំរុញ។

សកម្មភាព ១-២ ៖ ការបង្កើតអង្គភាពអនុវត្តទីក្រុងឆ្លាតថ្មី

បង្កើតអង្គភាពអនុវត្តទីក្រុងឆ្លាតថ្មីក្នុងជួររដ្ឋបាលខេត្ត ។ អង្គភាពនេះនឹងក្លាយជាលេខាធិការដ្ឋាននៃគណៈកម្មាធិការទីក្រុងឆ្លាតខាងលើ និងអនុវត្តសកម្មភាពរបស់គណៈកម្មាធិការ ហើយក៏នឹងក្លាយជាលេខាធិការដ្ឋាននៃវេទិកាសហការរវាងស្ថាប័នឯកជន-រដ្ឋាភិបាល-គ្រឹះស្ថានសិក្សា ដែលបានពិពណ៌នានៅពេលក្រោយ ហើយនឹងក្លាយជាច្រករបស់រដ្ឋបាលសម្រាប់អាជីវករឯកជន ស្ថាប័នសិក្សាដែលចង់អនុវត្តគម្រោងទាក់ទងនឹងទីក្រុងឆ្លាត និងអ្នករស់នៅជាដើមដែលជាអ្នកទទួលផលពីគម្រោង។

សកម្មភាព ១-៣ ៖ ការរៀបចំ និងប្រតិបត្តិការនៃវេទិកាឧស្សាហកម្ម-រដ្ឋាភិបាល-ការសិក្សា-ឯកជន

កិច្ចសហការរវាងស្ថាប័នឯកជន-រដ្ឋាភិបាល-គ្រឹះស្ថានសិក្សា គឺមិនអាចខ្វះបានសម្រាប់ការអនុវត្តប្រកបដោយនិរន្តរភាពនៃសកម្មភាពទីក្រុងឆ្លាត។ ដូច្នេះ វេទិកាសហការរវាងស្ថាប័នឯកជន-រដ្ឋាភិបាល-គ្រឹះស្ថានសិក្សា សហការរវាងស្ថាប័នឯកជន-រដ្ឋាភិបាល-គ្រឹះស្ថានសិក្សា សម្រាប់ទីក្រុងឆ្លាត នឹងត្រូវបានបង្កើតឡើង ហើយអង្គភាពអនុវត្តទីក្រុងឆ្លាតនឹងត្រូវបានផ្តល់មុខងារជាលេខាធិការដ្ឋាន។ ទីមួយ បន្ទាប់ពីពិនិត្យមើលក្របខណ្ឌមូលដ្ឋានដូចជាប្រព័ន្ធ និងមុខងារ ផែនការសកម្មភាព / ប្រតិបត្តិការនឹងត្រូវបានបង្កើតហើយ បទប្បញ្ញត្តិចាំបាច់នឹងត្រូវបានបង្កើតឡើង។ វេទិកានេះក៏នឹងណែនាំអំពីគម្រោងទីក្រុងឆ្លាតដែលកំពុងដំណើរការនាពេលបច្ចុប្បន្ន ពង្រីកលទ្ធភាពនៃការសហការគម្រោង និងលើកទឹកចិត្តការនាំនុវត្តន៍បើកចំហ។ កែប្រែផែនការ និងច្បាប់របស់អង្គការតាមការចាំបាច់ តាមរយៈប្រតិបត្តិការជាបន្តបន្ទាប់នៃវេទិកា។

សមិទ្ធិផលទី២៖ គម្រោងដែលរួមចំណែកដល់ការលើកកម្ពស់បរិស្ថានទីក្រុងនឹងត្រូវបានអនុវត្ត ហើយសមត្ថភាពរបស់ភាគីពាក់ព័ន្ធនឹងត្រូវបានកែលម្អ។

សកម្មភាព ២-១ ៖ ការកែលម្អបរិយាកាសគម្រោងសម្រាប់អាជីវកម្មឯកជន

អង្គភាពអនុវត្តទីក្រុងឆ្លាតនឹងដើរតួនាទីសំខាន់ក្នុងការគាំទ្រគម្រោងទាក់ទងនឹងទីក្រុងឆ្លាត ដែលស្នើឡើងដោយអាជីវករឯកជន។ តាមរយៈគណៈកម្មាធិការទីក្រុងឆ្លាត យើងនឹងបង្កើតប្រព័ន្ធបង្អួចដែលអាចវាយតម្លៃ ពិនិត្យ ពិនិត្យឡើងវិញនិងគាំទ្រផែនការគម្រោង ព្រមទាំងបញ្ជាក់ និងសម្រួលនីតិវិធីរដ្ឋបាលសម្រាប់ការអនុម័តគម្រោងដែលទាក់ទងនឹងគម្រោងទីក្រុងឆ្លាត រួមទាំងការអនុវត្តសេវាកម្មច្រកចេញចូលតែមួយ។ យើងក៏នឹងពិចារណាលើវិធានការអនិយតកម្មតាមការចាំបាច់។

សកម្មភាព ២-២ ៖ ការលើកកម្ពស់ការទាក់ទាញគម្រោងឯកជន

ផែនទីចង្អុលផ្លូវនៃទីក្រុងឆ្លាត នឹងត្រូវបានបង្ហាញតាមរយៈវគ្គពន្យល់។ល។ ហើយអាជីវកម្មឯកជន (រួមទាំងកិច្ចសហការរវាងស្ថាប័នឯកជន-រដ្ឋាភិបាល-គ្រឹះស្ថានសិក្សា) ដែលសមស្របនឹងផែនទីចង្អុលផ្លូវនឹងត្រូវបានទាក់ទាញ និងជំរុញអនុវត្ត។ លើសពីនេះ យើងនឹងបន្តពិនិត្យលើវិធានការគាំទ្រការអនុវត្តអាជីវកម្មឯកជន (JICA, JCM ។ល។) និងផ្តល់ជំនួយស្ថានដល់អាជីវកម្មឯកជន។ ម៉្យាងវិញទៀត យើងនឹងពិចារណាលើវិធានការសហប្រតិបត្តិការជាមួយ CJCC និងផ្តល់ការគាំទ្រអាជីវកម្មដល់ក្រុមហ៊ុនចាប់ផ្តើមអាជីវកម្ម។

សកម្មភាព ២-៣ ៖ ផែនការអនុវត្ត ការសម្របសម្រួលភាគីពាក់ព័ន្ធ ការសម្រេចចិត្តផែនការថែលពាក់ព័ន្ធនិងធ្វើឱ្យឆ្លាតទូរគម្រោងរដ្ឋបាល

ទាក់ទងនឹងគម្រោងរដ្ឋបាល បង្កើតផែនការអនុវត្តសម្រាប់គម្រោងឆ្លាត (ការដំឡើងស្ថានីយដូចជាឧបករណ៍ចាប់សញ្ញា ការប្រមូលទិន្នន័យ) នៅក្នុងគណៈកម្មាធិការទីក្រុងឆ្លាត។ បន្ទាប់មក ធ្វើការសម្របសម្រួលក្នុងផ្នែករដ្ឋបាលនិងបង្កើតក្រុមការងារតាមការចាំបាច់ ហើយអនុវត្តនីតិវិធីផ្ទៃក្នុងដែលចាំបាច់ ទើបអនុវត្តជាគម្រោងទីក្រុងឆ្លាត ។

សមិទ្ធិផលទី៣៖ ការរៀបចំសម្រាប់ការកសាង វេទិកាទិន្នន័យ ហើយយន្តការត្រួតពិនិត្យត្រូវបានបង្កើតឡើង។

សកម្មភាព ៣-១ ៖ ការប្រមូល និងផ្ទុកទិន្នន័យលក្ខណៈរួមបញ្ចូលគ្នា

ក្នុងរៀបចំសម្រាប់ការសាងសង់វេទិកាទិន្នន័យ ដំឡើងម៉ាស៊ីនមេ និងកម្មវិធីក្នុងរចនាសម្ព័ន្ធអប្បបរមា។ បន្ទាប់ពីនោះ យើងនឹងសិក្សាពីវិធីសាស្ត្រចែករំលែកទិន្នន័យនៅអន្តរនាយកដ្ឋាន តាមរយៈគម្រោងសាកល្បង និងធ្វើការប្រតិបត្តិសាកល្បងនូវការប្រមូល និងផ្ទុកទិន្នន័យ និងដំណើរការប្រព័ន្ធ។ លើសពីនេះ យើងនឹងបន្តពង្រីកមុខងារការប្រមូល និងចែករំលែកទិន្នន័យ ហើយជាពិសេស ជំរុញការពិភាក្សាលើការផ្តល់ទិន្នន័យពីអាជីវកម្មឯកជនដែលស្របនឹងផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាត ហើយបញ្ចូលវាទៅក្នុងវេទិកាទិន្នន័យ។

សកម្មភាព ៣-២ ៖ ការបង្ហាញទិន្នន័យចល់ភាគីពាក់ព័ន្ធ (ទិន្នន័យបើកចំហ)

ទិន្នន័យខាងលើនឹងត្រូវបានរៀបចំ និងបង្ហាញជាដំហានដំបូងឆ្ពោះទៅរកការអភិវឌ្ឍន៍សំណុំទិន្នន័យដែលងាយស្រួលសម្រាប់វិស័យឯកជនក្នុងការចូលរួម។ ដើម្បីបំប្លែងទិន្នន័យមូលដ្ឋានដែលអនុញ្ញាតឱ្យក្រុមហ៊ុនឯកជនចាប់ផ្តើមអាជីវកម្មរបស់ពួកគេដោយគំនិតសើរ ទៅជាទិន្នន័យបើកចំហ យើងនឹងបន្តពិនិត្យ និងដាក់អោយមានច្បាប់។ ក្នុងពេលជាមួយគ្នានេះ ធ្វើការរៀបចំព័ត៌មានរដ្ឋបាលដែលមានស្រាប់ ហើយធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពគេហទំព័ររបស់រដ្ឋបាលខេត្ត ។

សមិទ្ធិផលទី៤៖ ផ្សព្វផ្សាយគម្រោងទីក្រុងឆ្លាតរបស់រដ្ឋបាលខេត្ត ដល់ក្នុងស្រុក និងក្រៅប្រទេស

សកម្មភាព ៤-១ ៖ ទំនាក់ទំនងសាធារណៈក្នុងជួររដ្ឋបាលខេត្ត និងជំរុញយល់ច្បាស់របស់មន្ត្រី

ដើម្បីស្វែងយល់ និងចែករំលែកការយល់ដឹងជាមូលដ្ឋានអំពីទីក្រុងឆ្លាត និងប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការទីក្រុង រូបភាពនាពេលអនាគត ឥទ្ធិពលនៃការណែនាំ នីតិវិធី និងវិធីសាស្ត្រសម្រាប់ការអនុវត្តជាក់ស្តែងនៅក្នុងចំណោមមន្ត្រីរដ្ឋាភិបាល យើងនឹងចាប់ផ្តើមវគ្គពន្យល់ និងសិក្ខាសាលា និងជំរុញការផ្សព្វផ្សាយនៅក្នុងទីភ្នាក់ងារ។ លើសពីនេះ ដោយមានកិច្ចសហប្រតិបត្តិការពីការសហការរវាងស្ថាប័នឯកជន-រដ្ឋាភិបាល-គ្រឹះស្ថានសិក្សា យើងនឹងអញ្ជើញអ្នកជំនាញក្នុងស្រុក និងបរទេស មកធ្វើសិក្ខាសាលាទីក្រុងឆ្លាតជាបន្តបន្ទាប់ និងទៀងទាត់។ ម៉្យាងវិញទៀត យើងនឹងធ្វើការបណ្តុះបណ្តាលនៅប្រទេសជប៉ុន និងបណ្តុះបណ្តាលនៅប្រទេសទីបី ដើម្បីធ្វើទស្សនកិច្ចនៅតំបន់ជឿនលឿននៃគំនិតផ្តួចផ្តើមទីក្រុងឆ្លាត។

សកម្មភាព ៤-២ ៖ ការរៀបចំផែនការយុទ្ធសាស្ត្រទំនាក់ទំនងសាធារណៈខាងក្រៅ និងការអនុវត្តទំនាក់ទំនងសាធារណៈ

បង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រទំនាក់ទំនងសាធារណៈខាងក្រៅ (រួមទាំងការបច្ចុប្បន្នភាពគេហទំព័ររបស់រដ្ឋបាលខេត្ត)។ នឹងផ្សព្វផ្សាយទំនាក់ទំនងសាធារណៈដោយផ្អែកលើយុទ្ធសាស្ត្រទំនាក់ទំនងសាធារណៈដែលបានព្រាង ប៉ុន្តែត្រូវចងចាំថា យើងនឹងផ្សព្វផ្សាយវាជាទីក្រុងទេសចរណ៍ដែលមានសុវត្ថិភាពដែលទាក់ទងនឹងទីក្រុងឆ្លាត ដោយផ្អែកលើឥទ្ធិពលនៃជំងឺកូវីដ-១៩។

សកម្មភាព ៤-៣ ៖ ការបង្កើតបណ្តាញរវាងរដ្ឋាភិបាលកណ្តាល / ទីក្រុង ASCN និងទីក្រុងបេតិកភណ្ឌ

កិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយរដ្ឋាភិបាលកណ្តាល គឺមិនអាចខ្វះបានសម្រាប់ការលើកកម្ពស់ទីក្រុងឆ្លាត។ ទាក់ទងនឹងផែនទីចង្អុលផ្លូវ និងគម្រោងនេះ យើងនឹងរៀបចំទីកន្លែងសម្រាប់ទំនាក់ទំនង និងការសម្របសម្រួលជាមួយរដ្ឋាភិបាលកណ្តាល ហើយចែករំលែកព័ត៌មាន និងស្នើសុំកិច្ចសហប្រតិបត្តិការឱ្យបានទៀងទាត់។ លើសពីនេះទៀត យើងនឹងបង្កើតបណ្តាញអន្តរទីក្រុងនៃភាគីពាក់ព័ន្ធរវាង ASCN និងទីក្រុងផ្សេងទៀត ឬទីក្រុងបេតិកភណ្ឌ ហើយ

បង្កើតទីកន្លែងសម្រាប់ផ្លាស់ប្តូរព័ត៌មានតាមអ៊ីនធឺណិត។

ខ) *គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ*

ក្នុងការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ យើងបានបង្កើតក្រុមគម្រោងចំនួនពីរដោយផ្តោតលើការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យដោយមាន លក្ខណៈអន្តរកម្មក្នុងវិស័យចំនួនបួន។ ដំណាក់កាលទី ១ គឺត្រូវបានស្នើ "ការប្រមូល/ ការផ្ទុកទិន្នន័យរួមបញ្ចូលគ្នា (D-01)" (ផ្នែកពណ៌ខៀវនៅក្នុងរូបភាពខាងក្រោម) ដែលជាការងារប្រមូល / ការរៀបចំទិន្នន័យ។ ដំណាក់កាលបន្ទាប់គឺការបង្ហាញទិន្នន័យ ហើយយើងបានស្នើ "ការបង្ហាញទិន្នន័យដល់ភាគីពាក់ព័ន្ធ (D-02)" (ផ្នែកពណ៌ទឹកក្រូចនៅក្នុងរូបភាពខាងក្រោម)។ ទោះបីជាគម្រោងទាំងនេះមិនរួមចំណែកដោយផ្ទាល់ក្នុងការកែលម្អការពេញចិត្តរបស់អ្នកស្រុក និងអ្នកទេសចរក៏ដោយ ប៉ុន្តែពួកវាជាមូលដ្ឋានសម្រាប់បង្កើតកម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងឆ្លាត ហើយយើងសន្មត់ថាគួរតែត្រូវបានដោះស្រាយសូម្បីតែមួយផ្នែកឱ្យបានឆាប់តាមដែលអាចធ្វើទៅបាន។

តារាង ៣.១១៖ គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ

គម្រោងការ	សង្ខេប
D-01 ការប្រមូល/ការផ្ទុកទិន្នន័យរួមបញ្ចូលគ្នា	ទិន្នន័យនៃវិស័យនីមួយៗដែលប្រមូលបានដោយគម្រោងអាទិភាពតាមវិស័យ។ល។ នឹងត្រូវបានប្រមូលនៅលើវេទិកាទិន្នន័យរួមមួយ។
D-02 ការបង្ហាញទិន្នន័យដល់ភាគីពាក់ព័ន្ធ	យើងនឹងបង្ហាញទិន្នន័យដែលប្រមូលបានទៅកាន់ភាគីពាក់ព័ន្ធជាច្រើន ហើយទាក់ទាញនូវនវានុវត្តន៍បើកចំហ។

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

៣.៣.២ កម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍តាមវិស័យ

ក្នុងវិស័យនីមួយៗ យើងស្នើក្រុមគម្រោងជាច្រើនជាកម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍ ស្របតាមទិសដៅនៃគោលការណ៍មូលដ្ឋាន និងវិធានការ។ ក្នុងករណីនីមួយៗ សេចក្តីសង្ខេបនៃគម្រោង (គោលបំណង គោលដៅ។ល។) ដែលឈរលើ មូលដ្ឋានទស្សនវិស័យរយៈពេលមធ្យមនិងវែង និងសកម្មភាពរបស់គម្រោងអាទិភាពដែលឈរលើមូលដ្ឋាន ទស្សនវិស័យរយៈពេលខ្លីនៅត្រឹមឆ្នាំ ២០២៥។ តើគម្រោងអាទិភាពសម្រាប់រយៈពេលខ្លីទាំងនេះមានភាពរលូន និងមានប្រសិទ្ធភាពប៉ុណ្ណានោះ មានសារៈសំខាន់ណាស់សម្រាប់ការសម្រេចបាននូវទីក្រុងឆ្លាត។

អ) SMART TOURISM

ក្នុងកម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍វិស័យទេសចរណ៍ឆ្លាតនេះ គម្រោងចំនួន ៦ ត្រូវបានកំណត់។ ទីមួយ យើងស្នើឱ្យ "ការ កសាងវេទិកាផ្សព្វផ្សាយទេសចរណ៍ (T-01)" ដើម្បីផ្សព្វផ្សាយឱ្យមានប្រសិទ្ធភាព និងទូលំទូលាយ នូវភាពទាក់ទាញខេត្តសៀមរាប និងការកក់ទុកសម្រាប់មាតិកាទេសចរណ៍នីមួយៗ តាមរយៈ "ការកក់ និងការទូទាត់កម្មវិធីបទពិសោធន៍ទេសចរណ៍នៅវេទិកាកណ្តាល (T-02)"។ លើសពីនេះ យើងស្នើឱ្យ "ការអភិវឌ្ឍចល័តភាពចែករំលែក (T-03)" និង "ការណែនាំទេសចរណ៍

MaaS (T-0៤)" ដើម្បីអ្នកទេសចរអាចជ្រើសរើសមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដែលសមរម្យបំផុតនៅក្នុងស្រុក។ នៅក្នុងស្រុកដែរ យើងស្នើឱ្យ "ការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធទូទាត់អេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុកដែលមិនបាច់ប៉ះ ដោយប្រើលេខកូដ QR (T-0៥)" ដើម្បីជំរុញភាពងាយស្រួលនៃអាកប្បកិរិយាការទិញរបស់អ្នកទេសចរ ហើយអនុវត្ត "ភាពជឿនលឿននៃបទពិសោធន៍ទេសចរណ៍ក្នុងស្រុកដោយ AR (T-0៦)" ដើម្បីផ្តល់នូវបទពិសោធន៍ទេសចរណ៍កាន់តែជឿនលឿន។ វាត្រូវបានសន្មត់ថា គម្រោងនីមួយៗទាំងនេះនឹងត្រូវបានអភិវឌ្ឍដោយឡែក ប៉ុន្តែនៅចំពោះមុខទៀត គោលដៅចុងក្រោយគឺអាចអនុវត្តអ្វីគ្រប់យ៉ាងចាប់ពីការទទួលបានព័ត៌មានទេសចរណ៍រហូតដល់បទពិសោធន៍នៅក្នុងស្រុក នៅលើវេទិកាទេសចរណ៍អេឡិចត្រូនិចតែម្តង។

ក្នុងចំណោមគម្រោងអទិភាពក្នុងផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ខេត្តសៀមរាប ឆ្នាំ២០២១-២០៣៥ គម្រោង "ការគ្រប់គ្រងលំហូរចូលទស្សនាតំបន់អង្គរ" "ការអភិវឌ្ឍបច្ចេកវិទ្យាគាំទ្រវិស័យទេសចរណ៍ឌីជីថលក្នុងខេត្តសៀមរាប" និង "គម្រោង Siem Reap Pass" ជាគម្រោងអាទិភាពក្នុងផែនទីចង្អុលផ្លូវ។ ដូចគ្នានេះផងដែរ គម្រោងក្នុងផែនទីចង្អុលក្នុងការស្តារឡើងវិញនៃវិស័យទេសចរណ៍ក្នុងកំឡុងពេល និងក្រោយវិបត្តិកូវីដ-១៩ គម្រោង "យុទ្ធនាការពង្រឹងឌីជីថលទេសចរណ៍ និងជំនាញឌីជីថល" "ការសិក្សាលទ្ធភាពនៃការអភិវឌ្ឍន៍បេតិកកណ្ឌអង្គរ៖ ទិសដៅទេសចរណ៍ឆ្លាតវៃ" "និង "ការបង្កើត Cambodia Pass" ជាគម្រោងអាទិភាពក្នុងការអនុវត្ត។

តារាង ៣.១២៖ គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់វិស័យទេសចរណ៍ឆ្លាត

គម្រោង	ខ្លឹមសារ
T-0១ ការកសាងវេទិកាផ្សព្វផ្សាយទេសចរណ៍	បង្កើតវេទិកាមួយ ដើម្បីផ្សព្វផ្សាយបទពិសោធន៍ទេសចរណ៍ ផ្សេងៗ ដែលផ្តល់ដោយខេត្តសៀមរាប និងធ្វើឱ្យគេស្គាល់យ៉ាងទូលំទូលាយ។
T-0២ ការកក់ និងការទូទាត់កម្មវិធីបទពិសោធន៍ទេសចរណ៍នៅវេទិកាកណ្តាល	បង្កើត និងណែនាំប្រព័ន្ធកណ្តាលមួយដែលអាចបម្រុងទុក និងទូទាត់មាតិកាទេសចរណ៍ផ្សេងៗ។
T-0៣ ការអភិវឌ្ឍចល័តភាពចែករំលែក	ណែនាំអំពីការជួលកង់ដែលត្រូវបង់ថ្លៃ ដែលមានភាពងាយស្រួលក្នុងការបង្វិល និងមានភាពងាយស្រួលសម្រាប់អ្នកដំណើរបុគ្គលៗ ហើយនឹងផ្តល់ឱ្យវាដល់ភ្ញៀវទេសចរ។
T-0៤ ការណែនាំទេសចរណ៍ MaaS	បង្កើតវេទិកាទេសចរណ៍ MaaS ដែលអនុញ្ញាតឱ្យអ្នកធ្វើដំណើរបុគ្គលៗជ្រើសរើសមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដែលសមស្របបំផុតទៅតាមស្ថានភាព និងធ្វើការកក់ទុក និងទូទាត់។
T-0៥ ការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធទូទាត់អេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុកដែលមិនបាច់ប៉ះ ដោយប្រើលេខកូដ QR	ណែនាំប្រព័ន្ធទូទាត់អេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុកដែលមិនបានប៉ះដែលជួយសម្រួលដល់ដំណើរការទូទាត់ក្នុងស្រុក។
T-0៦ ភាពជឿនលឿននៃបទពិសោធន៍ទេសចរណ៍ក្នុងស្រុកដោយ AR	រៀបចំផែនការ និងបង្កើតខ្លឹមសារ AR ដែលធ្វើឱ្យបទពិសោធន៍នៃការទស្សនាក្នុងស្រុកកាន់តែទាក់ទាញ។

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

២) SMART MOBILITY

នៅក្នុងកម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍ចល័តឆ្លាត គម្រោងចំនួន ៦ ត្រូវបានកំណត់។ លើសពីនេះ គម្រោងសេវាចល័តចំនួនពីរដែលស្នើឡើងដោយទេសចរណ៍ឆ្លាត ក៏មានទំនាក់ទំនងយ៉ាងជិតស្និទ្ធជាមួយវិស័យនេះផងដែរ។ ក្រុមគម្រោងទាំង ៦ អាចបែងចែកជាធំៗគឺ ការគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ និងការគ្រប់គ្រងយានយន្ត។ នៅក្នុងការគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ យើងនឹងស្នើ "ការណែនាំប្រព័ន្ធចំណតរថយន្ត (M-01)" "ការត្រួតពិនិត្យស្ថានភាពផ្ទៃផ្លូវ (M-02)" និង "ការកែលម្អភ្លើងបំភ្លឺផ្លូវ (M-03)" ដើម្បីកែលម្អភាពងាយស្រួល និងសុវត្ថិភាពនៃបរិស្ថានផ្លូវថ្នល់។ នៅក្នុងការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ "ការកែលម្អប្រព័ន្ធសញ្ញាចរាចរណ៍ (M-04)" និង "ការកែលម្អការបើកបរប្រកបដោយសុវត្ថិភាព និងការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ (M-05)" នឹងត្រូវបានអនុវត្តដើម្បីបង្កើនភាពងាយស្រួលចរាចរណ៍ដោយកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍។ នៅក្នុងការគ្រប់គ្រងយានដំនិះជាចុងក្រោយនោះ "ការណែនាំអំពីយានដំនិះអគ្គិសនី (M-06)" នឹងត្រូវបានអនុវត្តដើម្បីលើកកម្ពស់ការពង្រីកវិធីសាស្ត្រដឹកជញ្ជូនដែលមិនប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាន។ គម្រោងទាំងនេះនឹងរួមចំណែកធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវការពេញចិត្តរបស់អ្នករស់នៅ និងភ្ញៀវទេសចរ។

តារាង ៣.១៣៖ គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់ចល័តភាពឆ្លាត

គម្រោង	ខ្លឹមសារ
M-01 ការណែនាំប្រព័ន្ធចំណតរថយន្ត	ប្រព័ន្ធចំណតរថយន្តនឹងត្រូវបានដំឡើងនៅក្នុងតំបន់ដែលមានយានដំនិះជាច្រើនចតនៅលើដងផ្លូវ (ផ្លូវជុំវិញផាប់ស្ទ្រីត) ហើយនីតិវិធីចាប់ពីការកក់កន្លែងចតរថយន្ត រហូតដល់ការទូទាត់ថ្លៃចតរថយន្តនឹងត្រូវបានរួមបញ្ចូល។
M-02 ការត្រួតពិនិត្យស្ថានភាពផ្ទៃផ្លូវ	ណែនាំសេវាកម្មកម្មវិធីចាប់យកស្ថានភាពផ្លូវថ្នល់ និងប្រើប្រាស់ទិន្នន័យការរកឃើញ និងវាយតម្លៃការខូចខាតផ្ទៃផ្លូវដែលបានប្រមូលសម្រាប់ការរៀបចំផែនការថែទាំ និងជួសជុលផ្លូវ។
M-03 ការកែលម្អភ្លើងបំភ្លឺផ្លូវ	តាមរយៈប្រតិបត្តិការរួមបញ្ចូលគ្នាជាមួយកាមេរ៉ាឃ្លាំមើល ឧបករណ៍ចាប់សញ្ញាបរិស្ថាន ឧបករណ៍ចាប់សញ្ញាកន្លែងចតរថយន្ត។ល។ ភ្លើងតាមដងផ្លូវនៅក្នុងតំបន់គោលដៅនឹងត្រូវបានបង្កើតឡើងពហុមុខងារ។
M-04 ការកែលម្អប្រព័ន្ធសញ្ញាចរាចរណ៍	លទ្ធកម្ម ការដំឡើង និងប្រតិបត្តិការឧបករណ៍ភ្ជាប់សញ្ញាចរាចរណ៍ ការត្រួតពិនិត្យសញ្ញាចរាចរណ៍ ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ និងប្រព័ន្ធផ្សេងៗទៀត។
M-05 ការកែលម្អការបើកបរប្រកបដោយសុវត្ថិភាព និងការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍	ណែនាំសេវាកម្មកម្មវិធីសម្រាប់ចាប់យកឥរិយាបថបើកបរ បង្ហាញទិន្នន័យដែលប្រមូលបាន និងធ្វើការបណ្តុះបណ្តាលសុវត្ថិភាពសម្រាប់អ្នកបើកបរដោយប្រើទិន្នន័យ។

គម្រោង	ខ្លឹមសារ
M-0៦ ការជំរុញណែនាំអំពីយានជំនិះអគ្គិសនី	បន្ថែមពីលើការបង្កើតគោលនយោបាយលើកកម្ពស់ការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់យានជំនិះអគ្គិសនី និងការលើកកម្ពស់ការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់យានជំនិះអគ្គិសនីតាមរយៈការឧបត្ថម្ភធន យើងនឹងជំរុញការអភិវឌ្ឍន៍ និងការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ម៉ូតូកង់បីអគ្គិសនី និងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងជាយានជំនិះអគ្គិសនី។

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

ឆ) SMART SECURITY AND SAFETY

នៅក្នុងកម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍សន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាពឆ្លាត ក្រុមគម្រោងចំនួន ៤ ត្រូវបានកំណត់។ គម្រោងទាំងនេះអាចបែងចែកជាធំៗបីគឺ ប្រព័ន្ធទប់ស្កាត់ឧក្រិដ្ឋកម្ម ប្រព័ន្ធការពារគ្រោះមហន្តរាយ និងប្រព័ន្ធព័ត៌មាន។ ប្រព័ន្ធទប់ស្កាត់ឧក្រិដ្ឋកម្ម គឺ "ការណែនាំប្រព័ន្ធ CCTV (S-0១)" ដែលមានគោលបំណងធានាសុវត្ថិភាពជាទីក្រុងទេសចរណ៍ លើកកម្ពស់កម្រិតសន្តិសុខរបស់ភ្ញៀវទេសចរ និងលើកកម្ពស់ឋានៈជាទីក្រុងទេសចរណ៍។ ប្រព័ន្ធការពារគ្រោះមហន្តរាយគឺ "ការពង្រឹងប្រព័ន្ធប្រកាសអាសន្នទឹកជំនន់ (S-0២)" និង "ការណែនាំប្រព័ន្ធប្រកាសអាសន្នអគ្គីភ័យ (S-0៣)" ដើម្បីធានាសុវត្ថិភាពក្នុងករណីមានស្ថានភាពដែលមិនបានមើលឃើញទុកជាមុន។ ប្រព័ន្ធព័ត៌ដែលជាចុងក្រោយគឺ "ការពង្រឹងមុខងារទំនាក់ទំនងសាធារណៈសុវត្ថិភាព (S-0៤)" ដែលផ្សព្វផ្សាយយ៉ាងសកម្មនូវព័ត៌មានសុវត្ថិភាពដល់ប្រជាពលរដ្ឋ និងភ្ញៀវទេសចរ ដោយសហការជាមួយអាជ្ញាធរសន្តិសុខ។ គម្រោងទាំងនេះនឹងរួមចំណែកធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវការពេញចិត្តរបស់អ្នករស់នៅ និងភ្ញៀវទេសចរ។

តារាង ៣.១៤៖ គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់សន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាពឆ្លាត

គម្រោង	ខ្លឹមសារ
S-0១ ការណែនាំប្រព័ន្ធ CCTV	គ្រប់គ្រង វិភាគ និងបោះផ្សាយទិន្នន័យដែលបានកត់ត្រាពី CCTV នៅទីកណ្តាល ក្រោមប្រព័ន្ធរួមបញ្ចូលគ្នា។
S-0២ ការពង្រឹងប្រព័ន្ធប្រកាសអាសន្នទឹកជំនន់	ផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មានអាសន្នពីគ្រោះមហន្តរាយឱ្យបានទូលំទូលាយដល់ប្រជាពលរដ្ឋ និងភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិ។
S-0៣ ការណែនាំប្រព័ន្ធប្រកាសអាសន្នអគ្គីភ័យ	ដំឡើងសំឡេងរោទិ៍ភ្លើងឆេះនៅក្នុងតំបន់ដែលងាយរងគ្រោះ អគ្គិភ័យខ្ពស់ ដើម្បីប្រមូល និងផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មានអំពីអគ្គិភ័យបានលឿន។
S-0៤ ការពង្រឹងមុខងារទំនាក់ទំនងសាធារណៈសុវត្ថិភាព	បង្កើតប្រព័ន្ធមួយដើម្បីប្រមូល និងគ្រប់គ្រងព័ត៌មានអំពីឧក្រិដ្ឋកម្មប្រចាំថ្ងៃ / គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅទីកន្លែងកណ្តាលនៅក្នុងនគរបាលខេត្ត ហើយបញ្ជូនវាចេញនៅលើគេហទំព័របណ្តាញនគរបាលខេត្ត / រដ្ឋបាលខេត្ត និងកម្មវិធីទេសចរណ៍។

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

๒๕) SMART WASTE MANAGEMENT

នៅក្នុងកម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍ការគ្រប់គ្រងបរិស្ថានឆ្លាត ក្រុមគម្រោងចំនួន ៦ ត្រូវកំណត់។ គម្រោងទាំងនេះអាចបែងចែកជាធំៗបីគឺ ការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង ការគ្រប់គ្រងសំណល់រាវ និងការគ្រប់គ្រងទាក់ទងនឹងសេវាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធជាទូទៅ។ ការគ្រប់គ្រងកាកសំណល់រឹងរួមមាន "ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងកាកសំណល់រឹង (W-01)" "ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងការប្រមូលសំរាម (W-02)" និង "ការគ្រប់គ្រងកន្លែងចាក់សំរាមនៅកន្លែងចោលចុងក្រោយ (W-03)" ។ នៅក្នុងការគ្រប់គ្រងសំណល់រាវគឺ "ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងគុណភាពទឹក (W-04)" និង "ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធលូ (W-05)" ។ នៅក្នុងការគ្រប់គ្រងទូទៅគឺ "ប្រព័ន្ធបង្រួបបង្រួមថ្លៃប្រើប្រាស់ (W-06)" ។ ថ្វីត្បិតតែគម្រោងទាំងនេះទាក់ទងនឹងការពេញចិត្តរបស់អ្នកទេសចរក៏ដោយ គម្រោងទាំងនោះមានគោលបំណងសំខាន់ក្នុងការកែលម្អបរិយាកាសរស់នៅ និងការកែលម្អការពេញចិត្តរបស់អ្នករស់នៅ។

តារាង ៣.១៥៖ គម្រោងអាទិភាពទាក់ទងនឹងការគ្រប់គ្រងបរិស្ថានឆ្លាត

គម្រោង	ខ្លឹមសារ
W-01 ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងកាកសំណល់រឹង	នៅក្នុងតំបន់គំរូ កាកសំណល់នឹងត្រូវបានប្រមូល បោះចោល ហើយប្រមូលថ្លៃ ដោយប្រើប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងកាកសំណល់រឹង ហើយការអប់រំបរិស្ថាននឹងត្រូវបានណែនាំ ដើម្បីកាត់បន្ថយបរិមាណកាកសំណល់រឹងដែលបានបញ្ចេញពីទីផ្សារ និងលំនៅដ្ឋាន។
W-02 ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងការប្រមូលសំរាម	ធុងសំរាមដែលមានឧបករណ៍ចាប់សញ្ញាដែលបង្ហាញពីបរិមាណកាកសំណល់នឹងត្រូវបានដំឡើងដើម្បីបំបែក និងប្រមូលកាកសំណល់ ហើយទិន្នន័យដែលប្រមូលបាននឹងត្រូវបានប្រមូលផ្តុំ និងបង្ហាញនៅលើវេទិកា។
W-03 ការគ្រប់គ្រងកន្លែងចាក់សំរាមនៅកន្លែងចោលចុងក្រោយ	រចនា និងសាងសង់កន្លែងចាក់សំរាមប្រកបដោយអនាម័យ ស្របតាមស្តង់ដារបរិស្ថាន ហើយដំណើរការ និងគ្រប់គ្រងវាឱ្យបានត្រឹមត្រូវ។
W-04 ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងគុណភាពទឹក	កែលម្អគុណភាពទឹកនៃស្ទឹងសៀមរាប ដោយប្រើប្រព័ន្ធត្រួត ពិនិត្យ និងកែលម្អទេសភាពមាត់ស្ទឹងទន្លេ។
W-05 ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធលូ	បណ្តាញលូ និងរោងចក្រប្រព្រឹត្តិកម្មនឹងត្រូវបានពង្រឹងដោយការប្រមូលទិន្នន័យអំពីបំពង់បង្ហូរទឹកដែលមានស្រាប់ និងធ្វើការត្រួតពិនិត្យសមត្ថភាពលូ ព្រមទាំងធ្វើការពង្រីក ឬសាងសង់ថ្មីនូវរោងចក្រប្រព្រឹត្តិកម្មទឹកស្អុយថ្មី។
W-06 ប្រព័ន្ធបង្រួបបង្រួមថ្លៃប្រើប្រាស់	សាងសង់ និងដំណើរការប្រព័ន្ធគិតថ្លៃដែលរួមបញ្ចូលនូវវិក្កយបត្រទឹក និងទឹកស្អុយ និងវិក្កយបត្រប្រើប្រាស់សម្រាប់កាកសំណល់

	ព្រមទាំងតាមដានស្ថានភាព។

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

៣.៣.៣ ផែនការអនុវត្តគម្រោងអាទិភាព

ទាក់ទងនឹងគម្រោងអាទិភាពចំនួន ២៤ ដែលបានស្នើឡើងក្នុងផ្នែកមុន គ្រោងនៃគម្រោងគោលដៅឆ្នាំ ២០៣៥ និងផែនការប្រតិបត្តិដែលមានសកម្មភាពរយៈពេលខ្លីកំណត់គោលដៅឆ្នាំ ២០២៥ ត្រូវបានសង្ខេបដូចខាងក្រោម។

ក) ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ – DATA MANAGEMENT

១) គម្រោង D-01៖ ការប្រមូល / ការផ្ទុកទិន្នន័យរួមបញ្ចូលគ្នា

គម្រោង D-01	ការប្រមូល / ការផ្ទុកទិន្នន័យរួមបញ្ចូលគ្នា	
ខ្លឹមសារនៃគម្រោង (គោលដៅឆ្នាំ ២០៣៥)		
បញ្ហាឆ្លើយតប	៦. ការមិនទាន់បានអភិវឌ្ឍនូវផ្នែករឹងសម្រាប់គ្រប់គ្រងទិន្នន័យ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទំនាក់ទំនង ៧. ការគ្រប់គ្រងព័ត៌មានដែលត្រូវបែងចែករវាងនាយកដ្ឋានតាមវិស័យ	
គោលបំណង	បង្កើតប្រព័ន្ធប្រមូលទិន្នន័យ និងវិភាគរួមបញ្ចូលគ្នាសម្រាប់បរិស្ថានទីក្រុង។	
គោលដៅគម្រោង	ត្រួតពិនិត្យបរិស្ថានទីក្រុង ដើម្បីឱ្យការសម្រេចចិត្តអាចធ្វើឡើងដោយវិស័យរដ្ឋាភិបាល និងវិស័យឯកជន។ (ឆ្ពោះទៅការកសាងប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការទីក្រុង)	
តំបន់គោលដៅសំខាន់	តំបន់ទាំងមូល	
បញ្ហាក្នុងការអនុវត្ត	• កិច្ចសហប្រតិបត្តិការអន្តរកម្មរបស់អង្គភាពរដ្ឋបាលមិនគ្រប់គ្រាន់ • ពន្យាពេលក្នុងការធ្វើឌីជីថល • ឧបករណ៍គ្រប់គ្រងទិន្នន័យមិនគ្រប់គ្រាន់	
សូចនាករ (KPI)	បរិមាណបញ្ចូលទិន្នន័យ	
សកម្មភាពរយៈពេលខ្លី (គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់គោលដៅប្រចាំឆ្នាំ ២០២៥)		
អង្គភាពអនុវត្ត	ចម្បង	រដ្ឋបាលខេត្ត និងម. ប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍
	បន្ទាប់បន្សំ	អាជីវករឯកជន (អ្នកបង្កើតប្រព័ន្ធ), ការិយាល័យខេត្តទទួលបន្ទុកផ្នែកនីមួយៗ, នគរបាលខេត្ត
	អង្គភាពពាក់ព័ន្ធ	-
សកម្មភាពចម្បង [ការបែងចែកតួនាទី]	១. ការសម្របសម្រួលនៃអង្គការពាក់ព័ន្ធសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវេទិកាទិន្នន័យអន្តរវិស័យ [រដ្ឋបាលខេត្ត] ២. ការចនា និងការអភិវឌ្ឍន៍វេទិកាទិន្នន័យ (កិច្ចសន្យាសេវាកម្ម Cloud ឬការដំឡើងប្រព័ន្ធថ្មីក្នុងបរិវេណ) [រដ្ឋបាលខេត្ត , ម. ប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍, ប្រតិបត្តិករឯកជន] ៣. ការបញ្ចូលទិន្នន័យស្ថិតិដែលមានស្រាប់ទៅក្នុងវេទិកាទិន្នន័យ [រដ្ឋបាលខេត្ត , ការិយាល័យខេត្តទទួលបន្ទុកផ្នែកនីមួយៗ, នគរបាលខេត្ត] ៤. ការបញ្ចូលទិន្នន័យដែលទទួលបានពីគម្រោងផ្សេងៗទៅក្នុងវេទិកាទិន្នន័យរួមបញ្ចូលគ្នា	

	[រដ្ឋបាលខេត្ត , ការិយាល័យខេត្តទទួលបន្ទុកផ្នែកនីមួយៗ, នគរបាលខេត្ត] ៥. ការថែទាំ និងការត្រួតពិនិត្យប្រព័ន្ធទាំងមូល [ប្រតិបត្តិករឯកជន, ម. ប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍]	
ប្រភពមូលនិធិ / គំរូអាជីវកម្ម	នៅពេលទិញវេទិកាទិន្នន័យជាមួយនឹងកិច្ចសន្យាសេវាកម្ម Cloud តម្លៃលទ្ធកម្មនឹងមានចំនួនតិចតួច ដូច្នេះការវិនិយោគដំបូងជាមួយមូលនិធិផ្ទាល់របស់រដ្ឋបាលខេត្ត ត្រូវបានសន្មត់ ប៉ុន្តែប្រសិនបើចាំបាច់ មូលនិធិ ODA នឹងត្រូវបានចាត់ទុកថាជាផ្នែកមួយនៃគម្រោងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេស។ ចំពោះថ្លៃប្រតិបត្តិការ និងការថែទាំ ថវិការបស់រដ្ឋបាលខេត្ត ត្រូវបានសន្មត់។ នៅពេលដំឡើងប្រព័ន្ធទិន្នន័យថ្មីនៅក្នុងបរិវេណ ការវិនិយោគដំបូងនឹងមានទំហំធំជាង Cloud ដូច្នេះការគាំទ្រផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ ODA ដល់រដ្ឋបាលខេត្ត ត្រូវបានសន្មត់។ ថវិកាផ្ទាល់ខ្លួនរបស់រដ្ឋបាលខេត្ត ត្រូវបានសន្មត់សម្រាប់ប្រតិបត្តិការ និងថ្លៃថែទាំ។	
	តម្លៃដើមទុនដំបូង	ក្នុងករណី Cloud-Based៖ ការផ្តល់មូលនិធិរបស់រដ្ឋបាលខេត្ត (សន្មតថាការផ្តល់មូលនិធិ ODA) ក្នុងករណ on-premise៖ ការផ្តល់មូលនិធិ ODA
	ចំណាយលើប្រតិបត្តិការ និងថែទាំ	មូលនិធិរបស់រដ្ឋបាលខេត្ត

២) *គម្រោង D-០២៖ របង្ហាញទិន្នន័យដល់ភាគីពាក់ព័ន្ធ*

គម្រោង D-០២	ការបង្ហាញទិន្នន័យទៅកាន់ភាគីពាក់ព័ន្ធ	
ខ្លឹមសារនៃគម្រោង (គោលដៅឆ្នាំ ២០៣៥)		
បញ្ហាឆ្លើយតប	៨. រចនាសម្ព័ន្ធ / ប្រព័ន្ធដែលទាក់ទងនឹងការចែករំលែក / ការបង្ហាញព័ត៌មានមិនបានអភិវឌ្ឍ	
គោលបំណង	បង្កើតប្រព័ន្ធបង្ហាញទិន្នន័យដើម្បីឱ្យភាគីពាក់ព័ន្ធអាចប្រើប្រាស់វាឱ្យមានប្រសិទ្ធភាព។	
គោលដៅគម្រោង	ទិន្នន័យទាក់ទងនឹងទីក្រុងឆ្លាត គួរតែត្រូវបានចែករំលែកជាមួយអ្នកពាក់ព័ន្ធតាមការសមស្រប ដោយគិតគូរពីភាពឯកជន។	
តំបន់គោលដៅសំខាន់	តំបន់ទាំងមូល	
បញ្ហាក្នុងការអនុវត្ត	• ដំណើរការបង្ហាញទិន្នន័យ និងការប្រើប្រាស់មិនត្រូវបានបង្កើតឡើង។ • ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពទិន្នន័យមិនត្រូវបានបង្កើតឡើង។	
សូចនាករ (KPI)	ចំនួនទិន្នន័យដែលត្រូវបើកចំហរ ចំនួននៃការចូលប្រើប្រាស់	
សកម្មភាពរយៈពេលខ្លី (គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់គោលដៅប្រចាំឆ្នាំ ២០២៥)		
អង្គភាពអនុវត្ត	ចម្បង	រដ្ឋបាលខេត្ត , ម. ប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍
	បន្ទាប់បន្សំ	ប្រតិបត្តិករឯកជន (អ្នកផ្តល់វេទិកា), ការិយាល័យខេត្តទទួលបន្ទុកផ្នែកនីមួយៗ, នគរបាលខេត្ត
	អង្គភាពពាក់ព័ន្ធ	ប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មឯកជន (អ្នកទទួលផលទិន្នន័យ)
សកម្មភាពចម្បង	១. ការពិនិត្យមើលច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ [រដ្ឋបាលខេត្ត , ម. ប្រៃសណីយ៍ និង	

គម្រោង D-0២	ការបង្ហាញទិន្នន័យទៅកាន់ភាគីពាក់ព័ន្ធ	
[ការបែងចែកតួនាទី]	ទូរគមនាគមន៍] ២. ជំណើរការទិន្នន័យសម្រាប់ការពិចារណាឯកជនភាពសម្រាប់ការបង្ហាញទិន្នន័យ [ម. ប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍] ៣. ព័ត៌មាននីមួយៗដែលរក្សាទុកក្នុងគម្រោង D-0១ នឹងត្រូវបង្ហាញជាសាធារណៈតាមរយៈ API ដោយគិតគូរពីការការពារព័ត៌មានផ្ទាល់ខ្លួន។ [រដ្ឋបាលខេត្ត , ម. ប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍]	
ប្រភពមូលនិធិ / គំរូអាជីវកម្ម	ការវិនិយោគដំបូងនឹងត្រូវបានអនុវត្តនៅក្នុងគម្រោង D-0១ ដូច្នេះវាមិនត្រូវបានសន្មត់ទេ។ ការចំណាយលើប្រតិបត្តិការ និងការថែទាំក៏នឹងត្រូវបានដាក់បញ្ចូលជាមួយគម្រោង D-0១ ផងដែរ ប៉ុន្តែសកម្មភាពសាជីវកម្មនឹងកាន់តែសកម្មដោយផ្អែកលើព័ត៌មានដែលបានបង្ហាញ ហើយចំនួនប្រាក់ចំណេញជាក់លាក់នឹងចូលក្នុងរដ្ឋបាលខេត្ត ពីចំណូលពន្ធទាក់ទងនឹងសកម្មភាពសាជីវកម្ម ហើយសន្មត់ថាវានឹងត្រូវយកបំពេញដល់ចំណាយប្រតិបត្តិការនិងថែទាំនៃគម្រោង D-0១។	
	តម្លៃដើមទុនដំបូង	-
	ចំណាយលើប្រតិបត្តិការ និងថែទាំ	មូលនិធិរបស់រដ្ឋបាលខេត្ត

ខ) SMART TOURISM

១) *គម្រោង T-0១៖ ការកសាងវេទិកាផ្សព្វផ្សាយទេសចរណ៍*

Project T-0១	អភិវឌ្ឍន៍វេទិកាផ្សព្វផ្សាយទេសចរណ៍	
ខ្លឹមសារនៃគម្រោង (គោលដៅឆ្នាំ ២០៣៥)		
បញ្ហាឆ្លើយតប	៩. កង្វះការផ្សព្វផ្សាយជាទីក្រុងទេសចរណ៍	
គោលបំណង	ដើម្បីទាក់ទាញភ្ញៀវទេសចរជាច្រើនមកខេត្តសៀមរាប។	
គោលដៅគម្រោង	ផ្សព្វផ្សាយសេវាកម្មទេសចរណ៍ផ្សេងៗនៅលើវេទិកាតែមួយ។	
តំបន់គោលដៅសំខាន់	តំបន់ទាំងមូល	
បញ្ហាក្នុងការអនុវត្ត	• ចំនួននៃការមើលសម្រាប់ការផ្សព្វផ្សាយនីមួយៗ	
សូចនាករ (KPI)	• បន្ទុកនៃការចំណាយលើការអភិវឌ្ឍន៍វេទិកា • វិធានការណានាចំនួននៃការមើល • យន្តការដែលអនុញ្ញាតឱ្យមានការអាប់ដេតជាបន្តបន្ទាប់	
បញ្ហាឆ្លើយតប	ចំនួននៃការមើលសម្រាប់ការផ្សព្វផ្សាយនីមួយៗ	
សកម្មភាពរយៈពេលខ្លី (គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់គោលដៅប្រចាំឆ្នាំ ២០២៥)		
អង្គភាពអនុវត្ត	ចម្បង	មន្ទីរទេសចរណ៍, ប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មឯកជន (អ្នកបង្កើតប្រព័ន្ធ)
	បន្ទាប់បន្សំ	អាជីវកម្មឯកជន (អ្នកផ្តល់សេវាទេសចរណ៍), ម. ប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍

Project T-09	អភិវឌ្ឍន៍វេទិកាផ្សព្វផ្សាយទេសចរណ៍	
	អង្គភាពពាក់ព័ន្ធ	-
សកម្មភាពចម្បង [ការបែងចែកតួនាទី]	១. ការយល់ដឹងពីតម្រូវការសម្រាប់ការទៅលេងខេត្តសៀមរាប (ការទស្សនា វិស័យ MICE ។ល។) និងផែនការទាក់ទងនឹងការផ្សព្វផ្សាយ [មន្ទីរទេសចរណ៍] ២.ការអភិវឌ្ឍន៍វេទិកាសម្រាប់ការផ្សព្វផ្សាយមាតិកាផ្សព្វផ្សាយ [ប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មឯកជន (អ្នកបង្កើតប្រព័ន្ធ)] ៣. ការអភិវឌ្ឍន៍ខ្លឹមសារផ្សព្វផ្សាយ និងការបង្ហោះនៅលើវេទិកា (VR ។ល។) [អាជីវករឯកជន (អ្នកផ្តល់សេវាទេសចរណ៍នីមួយៗ)] ៤. ប្រតិបត្តិការនៃវេទិកាផ្សព្វផ្សាយ [ប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មឯកជន (អ្នកបង្កើតប្រព័ន្ធ)] ៥. ការផ្ទុកទិន្នន័យ និងការបង្ហាញទៅកាន់វេទិកាទិន្នន័យ [ម. ប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍]	
ប្រភពមូលនិធិ / គំរូអាជីវកម្ម	ដោយសារវាជាគម្រោងលក្ខណៈសាធារណៈខ្ពស់ដែលរួមចំណែកយ៉ាងទូលំទូលាយដល់ការលើកកម្ពស់ឧស្សាហកម្មទេសចរណ៍ក្នុងខេត្តសៀមរាប ហើយចំនួនទុនវិនិយោគមានតិចតួច វាត្រូវបានសន្មត់ថាការវិនិយោគដំបូងនឹងធ្វើឡើងដោយមូលនិធិផ្ទាល់របស់ មន្ទីរទេសចរណ៍ ប៉ុន្តែប្រសិនបើចាំបាច់វានឹងត្រូវបានផ្នែកមួយនៃគម្រោងសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេសការរួមចំណែកនៃមូលនិធិ ODA ក៏ត្រូវបានពិចារណាផងដែរ។ វាត្រូវបានសន្មត់ថាថ្លៃបង្ហោះនឹងត្រូវបានប្រមូលពីអាជីវករទេសចរណ៍ដែលផ្សាយខ្លឹមសារ ហើយនឹងត្រូវប្រើប្រាស់សម្រាប់ប្រតិបត្តិការ និងថ្លៃថែទាំ។	
	តម្លៃដើមទុនដំបូង	មូលនិធិ មន្ទីរទេសចរណ៍ (សន្មតផងដែរថាការគាំទ្រមូលនិធិ ODA)
	ចំណាយលើប្រតិបត្តិការ និងថែទាំ	ការប្រមូលថ្លៃផ្សព្វផ្សាយពីអាជីវករឯកជន (អ្នកផ្តល់សេវាទេសចរណ៍)
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	• ចំនួននៃការមើលសម្រាប់ការផ្សព្វផ្សាយនីមួយៗ	

២) *គម្រោង T-02៖ ការកក់ និងការទូទាត់កម្មវិធីបទពិសោធន៍ទេសចរណ៍នៅវេទិកាកណ្តាល*

Project T-02	ការកក់ និងការទូទាត់កម្មវិធីបទពិសោធន៍ទេសចរណ៍នៅវេទិកាកណ្តាល
ខ្លឹមសារនៃគម្រោង (គោលដៅឆ្នាំ ២០៣៥)	
បញ្ហាឆ្លើយតប	៩. កង្វះការផ្សព្វផ្សាយជាទីក្រុងទេសចរណ៍ ១០. កង្វះភាពងាយស្រួលសម្រាប់សកម្មភាពទេសចរណ៍
គោលបំណង	ដើម្បីបង្កភាពងាយស្រួលដល់អ្នកដំណើរម្នាក់ៗ ក្នុងការបង្កើតផែនការទេសចរណ៍ផ្ទាល់ខ្លួន។
គោលដៅគម្រោង	ដំណើរការវេទិកាដែលអនុញ្ញាតឱ្យមានការកក់ទុក និងការទូទាត់សម្រាប់មាតិកាទេសចរណ៍ផ្សេងៗ តែម្តង។
តំបន់គោលដៅសំខាន់	តំបន់ទាំងមូល
បញ្ហាក្នុងការអនុវត្ត	• កន្លែងទស្សនាកម្សាន្តដែលបានបម្រុងទុកដោយបុគ្គលម្នាក់ៗ

Project T-0២	ការកក់ និងការទូទាត់កម្មវិធីបទពិសោធន៍ទេសចរណ៍នៅវេទិកាកណ្តាល	
សូចនាករ (KPI)	• ការចូលរួមរបស់ក្រុមហ៊ុនទេសចរណ៍នីមួយៗ • សម្របសម្រួលផលប្រយោជន៍ជាមួយភ្នាក់ងារទេសចរណ៍ដែលមានស្រាប់	
បញ្ហាឆ្លើយតប	ចំនួនអ្នកប្រើប្រាស់ (ចំនួននៃការកក់ទុក)	
សកម្មភាពរយៈពេលខ្លី (គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់គោលដៅប្រចាំឆ្នាំ ២០២៥)		
អង្គភាពអនុវត្ត	ចម្បង	មន្ទីរទេសចរណ៍, ប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មឯកជន (អ្នកបង្កើតប្រព័ន្ធ)
	បន្ទាប់បន្សំ	អាជីវករឯកជន (អ្នកផ្តល់មាតិកាទេសចរណ៍នីមួយៗ), ម. ប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍
	អង្គភាពពាក់ព័ន្ធ	-
សកម្មភាពចម្បង [ការបែងចែកតួនាទី]	១. ការសិក្សារៀបចំផែនការលើការកក់និងការទូទាត់នៅកន្លែងតែមួយ សម្រាប់សេវាកម្មទេសចរណ៍ [មន្ទីរទេសចរណ៍] ២. ការបង្កើតវេទិកាតែមួយសម្រាប់ការកក់ និងការទូទាត់ប្រាក់សម្រាប់សេវាកម្មទេសចរណ៍ [ប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មឯកជន (អ្នកបង្កើតប្រព័ន្ធ)] ៣. ទាក់ទាញការបោះពុម្ពផ្សាយសេវាកម្មទេសចរណ៍ផ្សេងៗ [មន្ទីរទេសចរណ៍] ៤. ប្រតិបត្តិការនៃវេទិកាការកក់ / ទូទាត់ [ប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មឯកជន (អ្នកបង្កើតប្រព័ន្ធ)] ៥. ការផ្ទុកទិន្នន័យ និងការបង្ហាញទៅកាន់វេទិកាទិន្នន័យ [ម. ប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍]	
ប្រភពមូលនិធិ / គំរូអាជីវកម្ម	ដោយសារវាជាគម្រោងលក្ខណៈសាធារណៈខ្ពស់ដែលរួមចំណែកយ៉ាងទូលំទូលាយដល់ការលើកកម្ពស់ឧស្សាហកម្មទេសចរណ៍ក្នុងខេត្តសៀមរាប ហើយចំនួនទុនវិនិយោគមានតិចតួច វាត្រូវបាន សន្មត់ថាការវិនិយោគដំបូងនឹងធ្វើឡើងដោយមូលនិធិផ្ទាល់របស់ មន្ទីរទេសចរណ៍ ប៉ុន្តែប្រសិនបើចាំបាច់ វានឹងត្រូវបានផ្នែកមួយនៃគម្រោងសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេស ការរួមចំណែកនៃមូលនិធិ ODA ក៏ត្រូវបានពិចារណាផងដែរ។ វាត្រូវបានសន្មត់ថាថ្លៃផ្សព្វផ្សាយនឹងត្រូវបានប្រមូលពីក្រុមហ៊ុនទេសចរណ៍ដែលផ្សព្វផ្សាយសេវាកម្ម ហើយនឹងត្រូវប្រើប្រាស់សម្រាប់ប្រតិបត្តិការ និងថ្លៃថែទាំ។	
	តម្លៃដើមទុនដំបូង	មូលនិធិ មន្ទីរទេសចរណ៍ (សន្មតផងដែរថាការគាំទ្រមូលនិធិ ODA)
	ចំណាយលើប្រតិបត្តិការ និងថែទាំ	ការប្រមូលថ្លៃផ្សព្វផ្សាយពីអាជីវកម្មឯកជន (អ្នកផ្តល់សេវាទេសចរណ៍)
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	• កន្លែងទស្សនាកម្សាន្តដែលបានបម្រុងទុកដោយបុគ្គលម្នាក់ៗ	

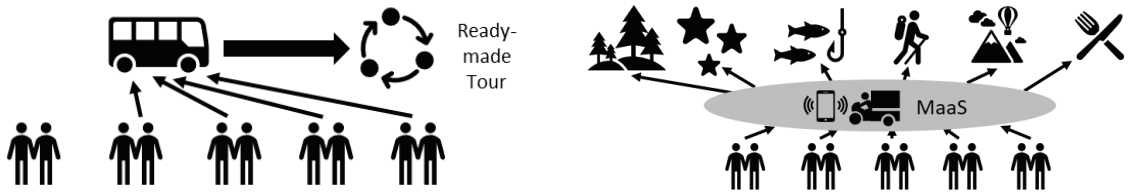
៣) *គម្រោង T-0៣៖ ការអភិវឌ្ឍចល័តភាពចែករំលែក*

Project T-0៣	ការអភិវឌ្ឍចល័តភាពចែករំលែក
ខ្លឹមសារនៃគម្រោង (គោលដៅឆ្នាំ ២០៣៥)	
បញ្ហាឆ្លើយតប	១០. កង្វះភាពងាយស្រួលសម្រាប់សកម្មភាពទេសចរណ៍

Project T-0๓	ការអភិវឌ្ឍចល័តភាពចែករំលែក	
គោលបំណង	ការកែលម្អភាពងាយស្រួលនៃភ្ញៀវទេសចរក្នុងការផ្លាស់ទី	
គោលដៅគម្រោង	ការធ្វើពាណិជ្ជកម្ម ចល័តភាពខ្នាតតូច និងការផ្តល់ជូនវាដល់ភ្ញៀវទេសចរ	
តំបន់គោលដៅសំខាន់	តំបន់ទាំងមូល	
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	• ស្ថានភាពប្រើប្រាស់ (ព័ត៌មានទីតាំង។ល។)	
បញ្ហាក្នុងការអនុវត្ត	• សម្របសម្រួលផលប្រយោជន៍ជាមួយនឹងចល័តភាពដែលមានស្រាប់	
សូចនាករ (KPI)	ចំនួនអ្នកប្រើប្រាស់	
សកម្មភាពរយៈពេលខ្លី (គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់គោលដៅប្រចាំឆ្នាំ ២០២៥)		
អង្គភាពអនុវត្ត	ចម្បង	រដ្ឋបាលខេត្ត , ប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មឯកជន (ប្រតិបត្តិករអាជីវកម្ម)
	បន្ទាប់បន្សំ	មន្ទីរទេសចរណ៍, ម. ប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍
	អង្គភាពពាក់ព័ន្ធ	-
សកម្មភាពចម្បង [ការបែងចែកតួនាទី]	១. ការពិនិត្យទម្រង់នៃចល័តភាពដែលអាចធ្វើទៅបាន (ការពិនិត្យពីទិដ្ឋភាពបទប្បញ្ញត្តិ និងតម្រូវការ) [រដ្ឋបាលខេត្ត] ២. ការអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្នែករឹង និងផ្នែកទន់ ដែលនឹងក្លាយជាមូលដ្ឋានសម្រាប់ការណែនាំចល័តភាពចែករំលែក [រដ្ឋបាលខេត្ត , ប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មឯកជន (ប្រតិបត្តិករអាជីវកម្ម)] ៣. ប្រតិបត្តិការនៃចល័តភាពចែករំលែកដែលបង់ប្រាក់ [ប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មឯកជន (ប្រតិបត្តិករអាជីវកម្ម)] ៤. ការត្រួតពិនិត្យស្ថានភាពប្រតិបត្តិការ [រដ្ឋបាលខេត្ត] ៥. ការផ្ទុកទិន្នន័យ និងការបង្ហាញទៅកាន់វេទិកាទិន្នន័យ [ម. ប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍]	
ប្រភពមូលនិធិ / គំរូអាជីវកម្ម	ដោយសារវាជាគម្រោងលក្ខណៈសាធារណៈខ្ពស់ដែលរួមចំណែកយ៉ាងទូលំទូលាយដល់ការលើកកម្ពស់ឧស្សាហកម្មទេសចរណ៍ក្នុងខេត្តសៀមរាប ហើយចំនួនទុនវិនិយោគមានតិចតួច វាត្រូវបាន សន្មត់ថាការវិនិយោគដំបូងនឹងធ្វើឡើងដោយមូលនិធិផ្ទាល់របស់ មន្ទីរទេសចរណ៍ ប៉ុន្តែប្រសិនបើចាំបាច់ វានឹងត្រូវបានផ្នែកមួយនៃគម្រោងសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេស ការរួមចំណែកនៃមូលនិធិ ODA ក៏ត្រូវបានពិចារណាផងដែរ។ វាត្រូវបានសន្មត់ថាថ្លៃប្រើប្រាស់នឹងត្រូវបានប្រមូលពីអ្នកទេសចរដែលប្រើប្រាស់សេវាកម្ម ហើយវានឹងត្រូវប្រើប្រាស់សម្រាប់ប្រតិបត្តិការ និងថ្លៃថែទាំ។	
	តម្លៃដើមទុនដំបូង	ថវិការដ្ឋបាលខេត្ត (សន្មតផងដែរថាការគាំទ្រមូលនិធិ ODA)
	ចំណាយលើប្រតិបត្តិការ និងថែទាំ	ថ្លៃប្រើប្រាស់ពីអ្នកទេសចរដែលប្រើប្រាស់សេវាកម្ម
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	• ស្ថានភាពប្រើប្រាស់ (ព័ត៌មានទីតាំង។ល។)	

៤) *គម្រោង T-០៤៖ ទេសចរណ៍ MaaS*

Project T-0៤	ទេសចរណ៍ MaaS	
ខ្លឹមសារនៃគម្រោង (គោលដៅឆ្នាំ ២០៣៥)		
បញ្ហាឆ្លើយតប	១០. កង្វះភាពងាយស្រួលសម្រាប់សកម្មភាពទេសចរណ៍	
គោលបំណង	ការកែលម្អភាពងាយស្រួលនៃភ្ញៀវទេសចរក្នុងការផ្លាស់ទី	
គោលដៅគម្រោង	តាមរយៈ MaaS នឹងអនុញ្ញាតឱ្យអ្នកទេសចរជ្រើសរើសពីមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនជាច្រើននៅលើវេទិកាតែមួយ ដើម្បីធ្វើការកក់ និងទូទាត់ប្រាក់។	
តំបន់គោលដៅសំខាន់	តំបន់ទាំងមូល	
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	• ស្ថានភាពប្រើប្រាស់ (លក្ខណៈផ្ទាល់ខ្លួន ចំនួននៃការកក់ទុក ព័ត៌មានទីតាំង។ល។)	
បញ្ហាក្នុងការអនុវត្ត	• សម្របសម្រួលផលប្រយោជន៍ជាមួយនឹងចលិតភាពដែលមានស្រាប់	
សូចនាករ (KPI)	ចំនួនអ្នកប្រើប្រាស់	
សកម្មភាពរយៈពេលខ្លី (គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់គោលដៅប្រចាំឆ្នាំ ២០២៥)		
អង្គភាពអនុវត្ត	ចម្បង	រដ្ឋបាលខេត្ត , អាជីវកម្មឯកជន (អ្នកបង្កើតប្រព័ន្ធ)
	បន្ទាប់បន្សំ	អាជីវកម្មឯកជន (ប្រតិបត្តិករមធ្យោបាយចរាចរណ៍នីមួយៗ ភ្នាក់ងារទេសចរណ៍), ម. ប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍
	អង្គភាពពាក់ព័ន្ធ	-
សកម្មភាពចម្បង [ការបែងចែកតួនាទី]	១. ការធ្វើផែនការ និងការសិក្សាពីការអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ MaaS [រដ្ឋបាលខេត្ត] ២. ការសម្របសម្រួលជាមួយភាគីពាក់ព័ន្ធ [រដ្ឋបាលខេត្ត] ៣. ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធទេសចរណ៍ MaaS [ប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មឯកជន (អ្នកបង្កើតប្រព័ន្ធ)] ៤. ការរៀបចំការដឹកជញ្ជូនដែលចុះឈ្មោះ [ប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មឯកជន (ប្រតិបត្តិករនៃមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូននីមួយៗ)] ៥. ការផ្សព្វផ្សាយដល់អ្នកប្រើប្រាស់ [រដ្ឋបាលខេត្ត , អាជីវកម្មឯកជន (អ្នកបង្កើតប្រព័ន្ធ)] ៦. ប្រតិបត្តិការប្រព័ន្ធ [ប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មឯកជន (អ្នកបង្កើតប្រព័ន្ធ)] ៧. ការផ្តុកទិន្នន័យ និងការបង្ហាញទៅកាន់វេទិកាទិន្នន័យ [ម. ប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍]	
ប្រភពមូលនិធិ / គំរូអាជីវកម្ម	វាត្រូវបានសន្មត់ថាប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មឯកជនដែលជាស្ថាប័នអនុវត្តនឹងរួមចំណែកក្នុងការវិនិយោគដំបូង និងប្រតិបត្តិការ និងថ្លៃថែទាំជាមួយនឹងមូលនិធិផ្ទាល់ខ្លួន។	
	តម្លៃដើមទុនដំបូង	មូលនិធិផ្ទាល់ខ្លួនរបស់ប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មឯកជន
	ចំណាយលើប្រតិបត្តិការ និងថែទាំ	មូលនិធិផ្ទាល់ខ្លួនរបស់ប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មឯកជន(ការប្រមូលថ្លៃប្រើប្រាស់ពីអ្នកប្រើប្រាស់សេវា)
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	• ស្ថានភាពប្រើប្រាស់ (លក្ខណៈផ្ទាល់ខ្លួន ចំនួននៃការកក់ទុក ព័ត៌មានទីតាំង។ល។)	



បច្ចុប្បន្ន

- ភ្ញៀវទេសចរភាគច្រើនជ្រើសរើសទស្សនាវង់តូច/ធំ
- ភ្ញៀវទេសចរមួយចំនួនប្រើប្រាស់មធ្យោបាយធ្វើដំណើរតាមរយៈ APP (ឧ. PassApp) សម្រាប់ការធ្វើដំណើរ ប៉ុន្តែការប្រាស្រ័យទាក់ទងផ្ទាល់មាត់រវាងភ្ញៀវទេសចរ និងអ្នកបើកបរហាក់ដូចជាមានការលំបាក។

ពេលអនាគត

- MaaS ជាកម្មវិធីដែលមានលទ្ធភាពក្នុងប្រើប្រាស់បដោយសុវត្ថិភាព ងាយស្រួល ភាពទន់ភ្លន់ តម្លាភាព ព្រមទាំងគ្រប់ពេល និងគ្រប់ទីកន្លែង។
- ភ្ញៀវទេសចរមិនគ្រាន់តែទស្សនាតែទីតាំងទេសចរប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែថែមទាំងបានរីករាយជាមួយនឹងសកម្មភាពផ្សេងទៀតផងដែរ ឧ. ការទទួលទានអាហារ ឬការទទួលបានបទពិសោធន៍ផ្សេងៗ។

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ៣.១៩៖ រូបភាពនៃការប្រើប្រាស់ MaaS

៥) គម្រោង T-០៥៖ ការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធទូទាត់អេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុកដែលមិនបាច់ប៉ះ ដោយប្រើលេខកូដ QR

Project T-0៥	ការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធទូទាត់អេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុកដែលមិនបាច់ប៉ះ ដោយប្រើលេខកូដ QR
ខ្លឹមសារនៃគម្រោង (គោលដៅឆ្នាំ ២០៣៥)	
បញ្ហាឆ្លើយតប	១០. កង្វះភាពងាយស្រួលសម្រាប់សកម្មភាពទេសចរណ៍
គោលបំណង	ធ្វើឱ្យនីតិវិធីនៃការទូទាត់ប្រាក់នៅទីតាំងនោះមានភាពរលូនជាងមុន និងធ្វើឱ្យអាកប្បកិរិយាការទិញកាន់តែច្រើនដោយគ្មានភាពតានតឹង។
គោលដៅគម្រោង	ណែនាំប្រព័ន្ធទូទាត់អេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុកដែលមិនបាច់ប៉ះ និងធ្វើឱ្យការទូទាត់តាមអេឡិចត្រូនិកពេញនិយមក្នុងទីក្រុង
តំបន់គោលដៅសំខាន់	តំបន់ទាំងមូល
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	• ព័ត៌មានអំពីការទិញ
បញ្ហាក្នុងការអនុវត្ត	-
សូចនាករ (KPI)	ចំនួនដងនៃការប្រើប្រាស់
សកម្មភាពរយៈពេលខ្លី (គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់គោលដៅប្រចាំឆ្នាំ ២០២៥)	

Project T-05	ការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធទូទាត់អេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុកដែលមិនបាច់ប៉ះ ដោយប្រើលេខកូដ QR	
អង្គភាពអនុវត្ត	ចម្បង	រដ្ឋបាលខេត្ត , អាជីវកម្មឯកជន (អ្នកបង្កើតប្រព័ន្ធ)
	បន្ទាប់បន្សំ	អាជីវកម្មឯកជន (ម្ចាស់ហាងនីមួយៗ)
	អង្គភាពពាក់ព័ន្ធ	-
សកម្មភាពចម្បង [ការបែងចែកតួនាទី]	១. ការធ្វើផែនការ និងការសិក្សានៃប្រព័ន្ធទូទាត់អេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុកដែលមិនបាច់ប៉ះ [រដ្ឋបាលខេត្ត] ២. ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធ [អាជីវកម្មឯកជន (អ្នកបង្កើតប្រព័ន្ធ)] ៣. ការពន្យល់ដល់ហាងក្នុងស្រុកដែលនឹងណែនាំប្រព័ន្ធ [រដ្ឋបាលខេត្ត] ៤. ប្រតិបត្តិការប្រព័ន្ធ [ប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មឯកជន (អ្នកបង្កើតប្រព័ន្ធ)] ៥. ការផ្ទុកទិន្នន័យ និងការបង្ហាញទៅកាន់វេទិកាទិន្នន័យ [ម. ប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍]	
ប្រភពមូលនិធិ / គំរូអាជីវកម្ម	វាត្រូវបានសន្មត់ថាការចំណាយលើការវិនិយោគដំបូងនឹងត្រូវបានគ្របដណ្តប់ដោយមូលនិធិផ្ទាល់ខ្លួនរបស់ប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មឯកជន (អ្នកបង្កើតប្រព័ន្ធ) ។ វាត្រូវបានសន្មត់ថាថ្លៃសេវាដែលកើតឡើងនៅពេលធ្វើការទូទាត់នឹងត្រូវប្រើប្រាស់សម្រាប់ប្រតិបត្តិការ និងថ្លៃថែទាំ។	
	តម្លៃដើមទុនដំបូង	មូលនិធិផ្ទាល់ខ្លួនរបស់ម្ចាស់អាជីវកម្មឯកជន
	ចំណាយលើប្រតិបត្តិការ និងថែទាំ	ថ្លៃទូទាត់
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	• ព័ត៌មានអំពីការទិញ	

៦) *គម្រោង T-06៖ ភាពជឿនលឿននៃបទពិសោធន៍ទេសចរណ៍ក្នុងស្រុកដោយ AR*

Project T-06	ភាពជឿនលឿននៃបទពិសោធន៍ទេសចរណ៍ក្នុងស្រុកដោយមាតិកានិម្មិត
ខ្លឹមសារនៃគម្រោង (គោលដៅឆ្នាំ ២០៣៥)	
បញ្ហាឆ្លើយតប	១១. ភាពទាក់ទាញនៃបទពិសោធន៍ក្នុងស្រុកនៅកន្លែងទេសចរណ៍
គោលបំណង	ការកែលម្អការយល់ដឹង និងការពេញចិត្តរបស់ភ្ញៀវទេសចរអំពីតំបន់ទេសចរណ៍នៅតាមគោលដៅទេសចរណ៍
គោលដៅគម្រោង	មាតិកា AR ដែលធ្វើឱ្យបទពិសោធន៍ក្នុងតំបន់កាន់តែទាក់ទាញ នឹងត្រូវបានផ្តល់ជូននៅតាមកន្លែងទេសចរណ៍នីមួយៗ
តំបន់គោលដៅសំខាន់	តំបន់ទាំងមូល
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	ចំនួននៃការមើល
បញ្ហាក្នុងការអនុវត្ត	សម្របសម្រួលផលប្រយោជន៍ជាមួយមគ្គុទ្ទេសក៍ទេសចរណ៍ដែលមានស្រាប់។ល។
សូចនាករ (KPI)	ចំនួននៃការមើល

Project T-0៦	ភាពជឿនលឿននៃបទពិសោធន៍ទេសចរណ៍ក្នុងស្រុកដោយមាតិកានិម្មិត	
សកម្មភាពរយៈពេលខ្លី (គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់គោលដៅប្រចាំឆ្នាំ ២០២៥)		
អង្គភាពអនុវត្ត	ចម្បង	មន្ទីរទេសចរណ៍, អាជ្ញាធរជាតិអប្សរា, ប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មឯកជន (ប្រតិបត្តិករនៃកន្លែងទេសចរណ៍នីមួយៗ)
	បន្ទាប់បន្សំ	ប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មឯកជន (អ្នកបង្កើតមាតិកានិម្មិត)
	អង្គភាពពាក់ព័ន្ធ	-
សកម្មភាពចម្បង [ការបែងចែកតួនាទី	១. ការរៀបចំផែនការមាតិកានិម្មិត (រួមទាំង AR) [មន្ទីរទេសចរណ៍, អាជ្ញាធរជាតិអប្សរា, ប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មឯកជន (ប្រតិបត្តិករកន្លែងទេសចរណ៍នីមួយៗ)] ២. ការអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរឹង (បន្ទះព័ត៌មានកូដ QR ។ល។) ដែលនឹងក្លាយជាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធចូលប្រើសម្រាប់មាតិកានិម្មិត [មន្ទីរទេសចរណ៍, អាជ្ញាធរជាតិអប្សរា, ប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មឯកជន (ប្រតិបត្តិករកន្លែងទេសចរណ៍នីមួយៗ)] ៣. ការអភិវឌ្ឍន៍មាតិកានិម្មិត [ប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មឯកជន (អ្នកបង្កើតមាតិកានិម្មិត)] ៤. ការបង្កើតច្បាប់ ការផ្សព្វផ្សាយ និងការដាក់ពង្រាយរបៀបប្រើប្រាស់មាតិកានិម្មិត [មន្ទីរទេសចរណ៍, អាជ្ញាធរជាតិអប្សរា]	
ប្រភពមូលនិធិ / គំរូអាជីវកម្ម	វាត្រូវបានសន្មត់ថាចំនួនវិនិយោគនឹងត្រូវបានទាញយកមកវិញដោយការលក់មាតិកានិម្មិតដល់ភ្ញៀវទេសចរនៅក្នុងស្រុក។	
	តម្លៃដើមទុនដំបូង	អាជ្ញាធរជាតិអប្សរា, ប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មឯកជន (ប្រតិបត្តិករកន្លែងទេសចរណ៍នីមួយៗ)(ប្រាក់ចំណូលពីភ្ញៀវទេសចរ)
	ចំណាយលើប្រតិបត្តិការ និងថែទាំ	អាជ្ញាធរជាតិអប្សរា, ប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មឯកជន (ប្រតិបត្តិករកន្លែងទេសចរណ៍នីមួយៗ) (ប្រាក់ចំណូលពីភ្ញៀវទេសចរ)
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	• ចំនួននៃការមើល	

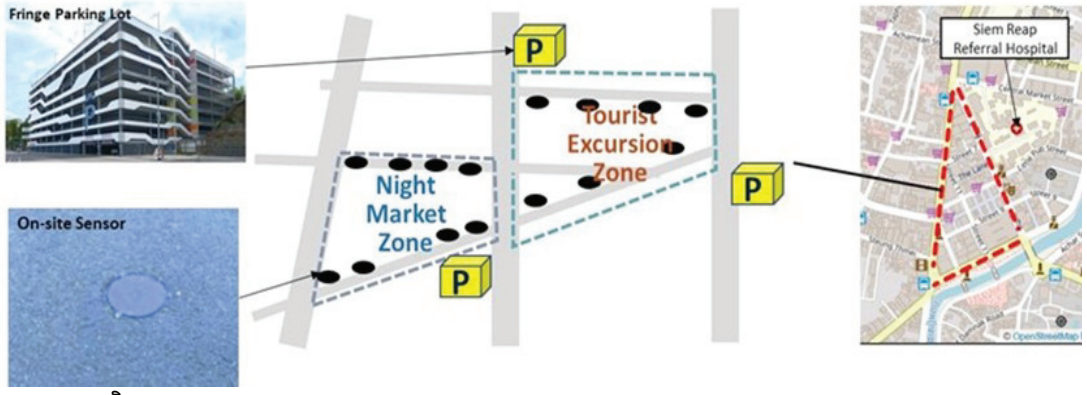
ឥ) SMART MOBILITY

១) *គម្រោង M-0១៖ ការណែនាំប្រព័ន្ធចំណតរថយន្ត*

Project M-0៩	ការណែនាំប្រព័ន្ធចំណតរថយន្ត
ខ្លឹមសារនៃគម្រោង (គោលដៅឆ្នាំ ២០៣៥)	
បញ្ហាឆ្លើយតប	១២. បញ្ហាចរាចរណ៍ដូចជាការកកស្ទះ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងការចតរថយន្តនៅតាមដងផ្លូវ
គោលបំណង	ដើម្បីកែលម្អបរិយាកាសដើរ កែលម្អភាពទាក់ទាញនៃគោលដៅទេសចរណ៍ និងធ្វើឱ្យបរិយាកាសរស់នៅកាន់តែប្រសើរឡើង។
គោលដៅគម្រោង	ការដំឡើងប្រព័ន្ធចំណតរថយន្តនៅតំបន់ដែលមានយានយន្តចតតាមដងផ្លូវជាច្រើនក្នុងក្រុងសៀមរាប

Project M-09	ការណែនាំប្រព័ន្ធចំណតរថយន្ត	
	រួមទាំងផ្លូវជុំវិញផាប់ស្រ្តីត	
តំបន់គោលដៅសំខាន់	តំបន់ទីប្រជុំជន	
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	ការធ្វើរួមបញ្ចូលគ្នានៃនីតិវិធីពីការកក់កន្លែងចតរថយន្តរហូតដល់ការទូទាត់ថ្លៃចតរថយន្ត ដោយការត្រួតពិនិត្យការចតតាមផ្លូវខុសច្បាប់ និងការណែនាំប្រព័ន្ធទូទាត់តាមអ៊ីនធឺណិត	
បញ្ហាក្នុងការអនុវត្ត	• ការសម្រេចចិត្តលើគោលនយោបាយ និងការបង្កើតប្រព័ន្ធចេញវិក្កយបត្រសម្រាប់គិតថ្លៃចំណតរថយន្តតាមដងផ្លូវ • ការជ្រើសរើសប្រតិបត្តិករប្រព័ន្ធចតរថយន្ត • ការជ្រើសរើសចំណុចកំណត់សម្រាប់ចំណតរថយន្តនៅតាមផ្លូវ • លទ្ធកម្មដើសម្រាប់សាងសង់ចំណតរថយន្តក្រៅផ្លូវ (ចំណតរថយន្តច្រើនជាន់)	
សូចនាករ (KPI)	ចំនួនយានជំនិះចតខុសច្បាប់ ការពេញចិត្តអ្នកថ្មើរជើង ការពេញចិត្តរបស់អ្នកបើកបរ	
សក្តានុពលរយៈពេលខ្លី (គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់គោលដៅប្រចាំឆ្នាំ ២០២៥)		
អង្គភាពអនុវត្ត	ចម្បង	មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន, រដ្ឋបាលខេត្ត
	បន្ទាប់បន្សំ	ប្រតិបត្តិករចំណតរថយន្ត
	អង្គភាពពាក់ព័ន្ធ	នគរបាលខេត្ត, រដ្ឋបាលក្រុងសៀមរាប
សកម្មភាពចម្បង [ការបែងចែកតួនាទី]	១. ការបង្កើត និងការអនុវត្តប្រព័ន្ធថ្លៃចតរថយន្តតាមដងផ្លូវ ការបង្កើត និងដំណើរការប្រព័ន្ធថ្លៃសេវា (ការកំណត់តំបន់ពិសេសសម្រាប់ផ្លូវជុំវិញផាប់ស្រ្តីត។ល។) [រដ្ឋបាលខេត្ត] ២. ការកំណត់ និងកំណត់ទីតាំងចំណតផ្លូវគិតថ្លៃ [អ្នកគ្រប់គ្រងផ្លូវ (មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន, រដ្ឋបាលក្រុងសៀមរាប)] ៣. ប្រភេទកិច្ចសន្យានៃប្រតិបត្តិករចំណតរថយន្តតាមផ្លូវ និងការជ្រើសរើសប្រតិបត្តិករ [រដ្ឋាភិបាល ខេត្ត] ៤. ការដំឡើងឧបករណ៍ចាប់សញ្ញាចតរថយន្តនៅលើផ្លូវ (តំបន់ពិសេសដែលបានកំណត់) ជុំវិញផាប់ស្រ្តីត [ប្រតិបត្តិករចំណតរថយន្ត] ៥. អាជីវកម្មប្រមូលថ្លៃចំណតតាមដងផ្លូវ និងការផ្តល់ព័ត៌មានអំពីកន្លែងចតរថយន្ត [ប្រតិបត្តិករចំណតរថយន្ត]	
ប្រភពមូលនិធិ / គំរូអាជីវកម្ម	ប្រើប្រាស់តំបន់អតិរេកនៃផ្លូវថ្នល់ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព លុបបំបាត់ការចតរថយន្តខុសច្បាប់ដែលរារាំងចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងការប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ គ្រប់គ្រងពេលវេលាដែលអាចប្រើប្រាស់បាន និងគ្រប់គ្រងពេលវេលាចតរថយន្ត ក្នុងគោលបំណងប្រើប្រាស់ចំណតរថយន្តតាមដងផ្លូវប្រកបដោយ សណ្តាប់ធ្នាប់ ដោយដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធទូទាត់ប្រាក់ដែលគ្របដណ្តប់លើការចំណាយលើការគ្រប់គ្រង។ គំរូអាជីវកម្មគឺជាអាជីវកម្មដែលគ្របដណ្តប់លើការចំណាយលើការគ្រប់គ្រង រួមទាំងការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ឧបករណ៍ផ្សេងៗ ការស្តារឡើងវិញនូវការចំណាយលើការវិនិយោគដំបូងសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធ ការថែទាំ និងជួសជុលឧបករណ៍ដែលរួមចំណែកដល់ការគ្រប់គ្រង និងធនធានមនុស្សដែលរួមចំណែកដល់ការគ្រប់គ្រង។ ទាក់ទងនឹងការកំណត់ថ្លៃចំណត ចាំបាច់ត្រូវកំណត់ថ្លៃចំណតដោយគិតគូរពីទំនាក់ទំនងជាមួយនឹងការគិតថ្លៃចំណតដែលដំណើរការដោយក្រុមហ៊ុនឯកជនជុំវិញ និងលទ្ធភាព	

Project M-0๑	ការណែនាំប្រព័ន្ធចំណតរថយន្ត	
	អាជីវកម្មដោយគិតពីរយៈពេលសងត្រលប់នៃការវិនិយោគ។	
	តម្លៃដើមទុនដំបូង	បន្ទុករបស់ប្រតិបត្តិករចំណតរថយន្ត (ការប្រមូលមូលនិធិជាមួយនឹងមួយផ្នែកនៃប្រាក់ចំណូលថ្លៃចំណត)
	ចំណាយលើប្រតិបត្តិការ និងថែទាំ	ប្រាក់ចំណូលថ្លៃចំណត បំពេញបន្ថែមពីមូលនិធិជំរុញទេសចរណ៍ (បើចាំបាច់)
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	ការយល់ដឹងអំពីតម្រូវការចំណតដោយប្រមូលព័ត៌មានអំពីភាពអាចរកបាននៃចំណត និងកន្លែងដែលត្រូវការដំឡើងបន្ថែម	



ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ៣.២០៖ រូបភាពនៃចំណតយានយន្តក្នុងក្រុងដំណាក់កាលដំបូង

๒) *គម្រោង M-0๒ ៖ ការត្រួតពិនិត្យស្ថានភាពផ្ទៃផ្លូវ*

Project M-0๒	ការត្រួតពិនិត្យស្ថានភាពផ្ទៃផ្លូវ
ខ្លឹមសារនៃគម្រោង (គោលដៅឆ្នាំ ๒๐๓๕)	
បញ្ហាឆ្លើយតប	๑๓. ការថែទាំផ្លូវមិនមានប្រសិទ្ធភាព ๑๔. ហានិភ័យឧក្រិដ្ឋកម្ម / គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍
គោលបំណង	ធានាគុណភាពនៃស្ថានភាពផ្លូវថ្នល់ និងការកសាងផែនការថែទាំ និងជួសជុលផ្លូវជាប្រព័ន្ធ និងមានប្រសិទ្ធភាព
គោលដៅគម្រោង	ធានាបាននូវគុណភាពផ្ទៃផ្លូវដែលត្រូវការក្នុងតម្លៃទាបបំផុត
តំបន់គោលដៅសំខាន់	តំបន់ទីប្រជុំជន (ចម្បង) តំបន់បេតិកភណ្ឌ (ចម្បង) តំបន់បឹងទន្លេសាប (បន្ទាប់បន្សំ)
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	• ប្រមូល និងរក្សាទុកទិន្នន័យរូបភាពផ្ទៃផ្លូវដោយស្វ័យប្រវត្តិ រួមជាមួយនឹងព័ត៌មានកាលបរិច្ឆេទ និងពេលវេលា និងទីតាំងថត • ការរកឃើញ និងការវាយតម្លៃនៃការខូចខាតផ្ទៃផ្លូវដោយប្រើ AI • ប្រើសម្រាប់ការរៀបចំផែនការថែទាំ និងជួសជុលជាកំណត់ត្រាជាក់ស្តែង

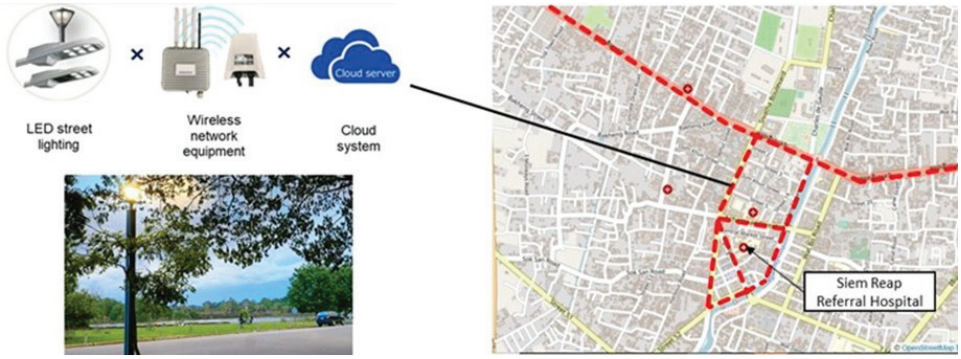
Project M-01	ការត្រួតពិនិត្យស្ថានភាពផ្ទៃផ្លូវ	
បញ្ហាក្នុងការអនុវត្ត	• ស្វែងរកអ្នកសហការសម្រាប់ការប្រមូលទិន្នន័យ (សម្រាប់តែស្មាតហ្វូនក្នុងរថយន្ត ឬឧបករណ៍ថតដែលមានកម្មវិធីដែលបានដំឡើង) • ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវការគ្របដណ្តប់នៃផ្លូវប្រមូលទិន្នន័យ • ធានាការចំណាយលើដំណើរការទិន្នន័យ	
សូចនាករ (KPI)	តុល្យភាពរវាងគុណភាពផ្ទៃផ្លូវ និងថ្លៃជួសជុល (ប្រសិទ្ធភាព)	
សកម្មភាពរយៈពេលខ្លី (គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់គោលដៅប្រចាំឆ្នាំ ២០២៥)		
អង្គភាពអនុវត្ត	ចម្បង	មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន, រដ្ឋកិបាលខេត្ត, អាជ្ញាធរជាតិអប្សរា
	បន្ទាប់បន្សំ	អ្នកផ្តល់សេវាកម្មវិធី, រដ្ឋបាលក្រុងសៀមរាប
	អង្គភាពពាក់ព័ន្ធ	ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក, ដូចជាសមាគមតាក់ស៊ី, និងសមាគមម៉ូតូកង់បី
សកម្មភាពចម្បង [ការបែងចែកតួនាទី]	១. ការធ្វើផែនការនៃស្ថានភាពផ្ទៃផ្លូវ ធាតុចាប់យក ប្រេកង់។ល។ [អង្គការគ្រប់គ្រងផ្លូវនីមួយៗ ៖ ដឹកនាំដោយមន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន] ២. ការធានាថវិកាសម្រាប់ការអង្កេតផ្ទៃផ្លូវ [អង្គភាពគ្រប់គ្រងផ្លូវនីមួយៗ] ៣. ការសម្របសម្រួល និងធានាសុវត្ថិភាពអ្នកសហការ/អង្គការនានា (រថយន្តល្បាតផ្លូវថ្នល់ យានជំនិះរបស់ខេត្ត រ៉ឺម៉ក ឡានក្រុង។ល។) ដែលបំពាក់ដោយស្មាតហ្វូនដែលដំឡើងកម្មវិធី និងឧបករណ៍ថត [រដ្ឋបាលខេត្ត] ៤. ការណែនាំអំពីសេវាកម្មវិធីចាប់យកស្ថានភាពផ្លូវ [អ្នកផ្តល់សេវា] ៥. ការត្រិតតាមខ្នាតកម្មវិធីនៃការរកឃើញ [មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន, អ្នកផ្តល់សេវា] ៦. ការប្រមូលទិន្នន័យ ការប្រមូលផ្តុំលទ្ធផលសិក្សាពីស្ថានភាព និងការផ្តល់ទិន្នន័យ [អ្នកផ្តល់សេវា] ៧. ការគណនាថ្លៃថែទាំ និងជួសជុលផ្លូវ ការបង្កើតផែនការជួសជុលរយៈពេលវែង [អង្គភាពគ្រប់គ្រងផ្លូវនីមួយៗ]	
ប្រភពមូលនិធិ / គំរូអាជីវកម្ម	អ្នកគ្រប់គ្រងផ្លូវនីមួយៗដំឡើងឧបករណ៍ ស្មាតហ្វូន / ថតដែលបំពាក់ដោយកម្មវិធីនៅលើយានជំនិះដែលគាត់កំពុងបើកបរជារៀងរាល់ថ្ងៃ ហើយប្រមូលទិន្នន័យស្ថានភាពផ្លូវជាប្រចាំដើម្បីធានាបាននូវបុគ្គលិកត្រួតពិនិត្យ និងវាយតម្លៃសម្រាប់វិស្វករដែលមានសមត្ថភាពចាំបាច់។ ជំនួសមកវិញ កម្មវិធីនេះជួយ (ហើយក្នុងករណីខ្លះជំនួស) ការស្រាវជ្រាវ និងការវាយតម្លៃ។ វាជាគំរូអាជីវកម្មដែលអាចកាត់បន្ថយរយៈពេលកសាងប្រព័ន្ធ និងការវិនិយោគដំបូងក្នុងតម្លៃទាប ព្រោះប្រតិបត្តិការប្រព័ន្ធអាចចាប់ផ្តើមបានដោយប្រើកម្មវិធីដែលមានស្រាប់ និងអនុវត្តការត្រិតតាមខ្នាតដែលត្រូវនឹងទំហំផ្លូវក្នុងខេត្តសៀមរាប។	
	តម្លៃដើមទុនដំបូង	មូលនិធិសាធារណៈការ (មួយផ្នែកនៃថវិកាជួសជុលផ្លូវប្រចាំឆ្នាំត្រូវបានប្រើប្រាស់ (តម្លៃកំណត់ដំបូង ចំនួនតិចតួចសម្រាប់ការរៀនម៉ាស៊ីននៃដំណើរការរូបភាពដែលតម្រូវតាមគេហទំព័រ))
	ចំណាយលើប្រតិបត្តិការ និងថែទាំ	មូលនិធិសាធារណៈការ (ប្រើប្រាស់មួយផ្នែកនៃថវិកាជួសជុលផ្លូវប្រចាំឆ្នាំ)

Project M-0២	ការត្រួតពិនិត្យស្ថានភាពផ្ទៃផ្លូវ
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	• ការត្រួតពិនិត្យផ្នែកដែលបានរកឃើញ ការកំណត់ប្រភេទការខូចខាត • ការប៉ាន់ប្រមាណសាមញ្ញនៃថ្លៃជួសជុលផ្លូវ • ការចែករំលែកព័ត៌មានអំពីស្ថានភាពខូចខាតផ្លូវរវាងអ្នកគ្រប់គ្រងផ្លូវ និងប្រជាពលរដ្ឋ

៣) *គម្រោង M-0៣ ៖ ការកែលម្អភ្លើងបំភ្លឺផ្លូវ*

Project M-0៣	ការកែលម្អភ្លើងបំភ្លឺផ្លូវ	
ខ្លឹមសារនៃគម្រោង (គោលដៅឆ្នាំ ២០៣៥)		
បញ្ហាឆ្លើយតប	១៥. ហានិភ័យឧក្រិដ្ឋកម្ម / គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍	
គោលបំណង	ដើម្បីទប់ស្កាត់ការកើតឡើងនៃបទល្មើសតាមដងផ្លូវ និងផ្តល់បរិយាកាសដើរប្រកបដោយសុវត្ថិភាពសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើង រួមទាំងភ្ញៀវទេសចរបរទេសផងដែរ។	
គោលដៅគម្រោង	ភ្លើងបំភ្លឺផ្លូវពហុមុខងារតាមរយៈប្រតិបត្តិការរួមបញ្ចូលគ្នាជាមួយកាមេរ៉ាឃ្លាំមើល ឧបករណ៍ចាប់សញ្ញាបរិស្ថាន ឧបករណ៍ចាប់សញ្ញាកន្លែងចតរថយន្ត។ល។	
តំបន់គោលដៅសំខាន់	តំបន់ទីប្រជុំជន (ចម្បង) តំបន់បេតិកភណ្ឌ (បន្ទាប់បន្សំ)	
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	តាមដានការជន់លិចលើផ្ទៃផ្លូវ កម្រិតទឹកទន្លេ ព័ត៌មានអាកាសធាតុ ស្ថានភាពចរាចរណ៍ ។ល។	
បញ្ហាក្នុងការអនុវត្ត	• ការជ្រើសរើសអ្នកផ្តល់ឧបករណ៍ទំនាក់ទំនង និងប្រព័ន្ធទំនាក់ទំនង • ការធានានូវសមត្ថភាពទំនាក់ទំនង ជាមួយនឹងទិដ្ឋភាពដើម្បីធានានូវផ្នែកឧទ្ទិសដែលរួមទាំងការកាត់បណ្តាញ	
សូចនាករ (KPI)	ការពេញចិត្តរបស់អ្នកទេសចរ និងអ្នករស់នៅ ចំពោះចំនួនបទល្មើសតាមដងផ្លូវប្រចាំឆ្នាំ និងសុវត្ថិភាពនៃបរិយាកាសដើរ	
សកម្មភាពរយៈពេលខ្លី (គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់គោលដៅប្រចាំឆ្នាំ ២០២៥)		
អង្គភាពអនុវត្ត	ចម្បង	មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
	បន្ទាប់បន្សំ	ម. ប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍, ប្រតិបត្តិករពន្លឺផ្លូវ, ក្រុមហ៊ុនទូរគមនាគមន៍
	អង្គភាពពាក់ព័ន្ធ	នគរបាលខេត្ត, រដ្ឋបាលខេត្ត
សកម្មភាពចម្បង [ការបែងចែកតួនាទី]	១. ផ្នែកដំឡើងភ្លើងតាមដងផ្លូវ (ផ្លូវជុំវិញផាប់ស្រ្តឹត និងនៅលើផ្លូវជាតិ) ប្រភេទឧបករណ៍ចាប់សញ្ញាដែលភ្ជាប់ទៅនឹងភ្លើងតាមដងផ្លូវ ទីតាំងដំឡើង ផែនការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ [មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន] ២. ការដំឡើងឧបករណ៍ចាប់សញ្ញាផ្សេងៗសម្រាប់ភ្លើងតាមដងផ្លូវ [ក្រុមហ៊ុនពន្លឺផ្លូវ ក្រុមហ៊ុនផលិតឧបករណ៍ចាប់សញ្ញាផ្សេងៗ] ៣. ការតភ្ជាប់ជាមួយឧបករណ៍ទំនាក់ទំនង [ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនទូរគមនាគមន៍]	

	៤. ការផ្ទុកទិន្នន័យ និងការបង្ហាញទៅកាន់វេទិកាទិន្នន័យ [ម. ប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍]	
ប្រភពមូលនិធិ / គំរូអាជីវកម្ម	វាគឺជាអាជីវកម្មដែលអនុញ្ញាតឱ្យមានការត្រួតពិនិត្យតាមពេលវេលាជាក់ស្តែងដោយការផ្គត់ផ្គង់ថាមពល និងការទំនាក់ទំនងដោយបំពាក់ភ្លើងតាមចិញ្ចើមផ្លូវជាមួយនឹងឧបករណ៍ចាប់សញ្ញាផ្សេងៗដែលមានមុខងារភ្ជាប់ជាមួយឧបករណ៍ទំនាក់ទំនង។ ភ្លើងតាមដងផ្លូវ គឺជាគំរូអាជីវកម្មដែលឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការត្រួតពិនិត្យផ្សេងៗ ដោយប្រើអំពូល LED ដែលល្អសម្រាប់បរិស្ថាន និងការដំឡើងមុខងារមួយដើម្បីទទួលបានទិន្នន័យជាប្រចាំ។ ដោយសារការផ្គត់ផ្គង់ថាមពលដូចជាឧបករណ៍ចាប់សញ្ញាមិនត្រូវបានទាមទារសម្រាប់មុខងារនីមួយៗ និងអាចត្រូវបានចែករំលែកបាន ដូច្នេះថវិកាប្រតិបត្តិអាចត្រូវបានកាត់បន្ថយបាន។	
	តម្លៃដើមទុនដំបូង	មូលនិធិសាធារណៈការ (មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងថវិកាគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ក្រុង ថវិកាជាតិ (គម្រោងសាងសង់ផ្លូវ ៣៨ ដែលកំពុងដំណើរការ))
	ចំណាយលើប្រតិបត្តិការ និងថែទាំ	មូលនិធិសាធារណៈការ (មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ថវិកានៃអង្គការពាក់ព័ន្ធការប្រើប្រាស់ទិន្នន័យ)
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	ការគ្រប់គ្រងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពដោយប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងកណ្តាល (CMS) សម្រាប់ការយល់ដឹងអំពីការប្រើប្រាស់ថាមពល និងទីតាំងខូចខាត ការប្រមូល និងការប្រមូលផ្តុំព័ត៌មានឧបករណ៍ចាប់សញ្ញាមួយចំនួន។	



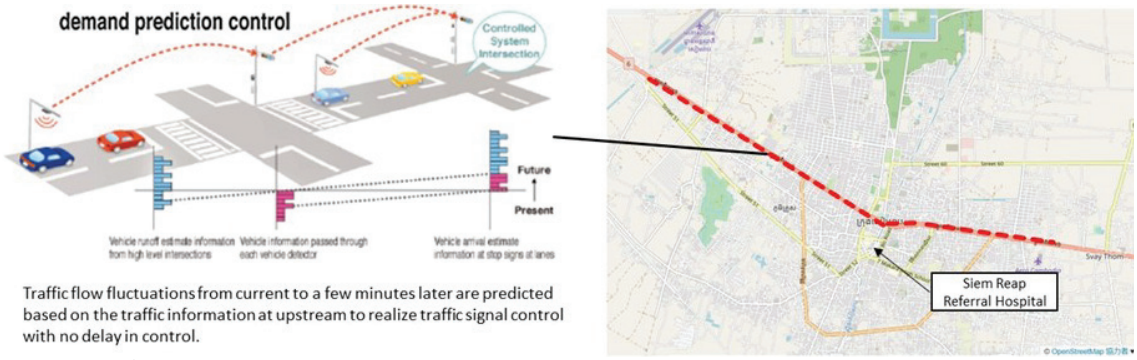
ប្រភព៖ ក្រុមហ៊ុន Minebea Mitsumi

រូបភាព ៣.២១៖ រូបភាពនៃការណែនាំអំពូល LED នៅតាមដងផ្លូវជុំវិញ ផាប់ស្ត្រីត និងលើផ្លូវជាតិលេខ ៦

៤) *គម្រោង M-04 ៖ ការកែលម្អប្រព័ន្ធសញ្ញាចរាចរណ៍*

Project M-04	ការកែលម្អប្រព័ន្ធសញ្ញាចរាចរណ៍
ខ្លឹមសារនៃគម្រោង (គោលដៅឆ្នាំ ២០៣៥)	
បញ្ហាឆ្លើយតប	១២. បញ្ហាចរាចរណ៍ដូចជាការកកស្ទះ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងការចតរថយន្តនៅតាមដងផ្លូវ
គោលបំណង	ការកែលម្អលំហូរចរាចរណ៍ដើម្បីបង្កើនតម្លៃនៃគោលដៅទេសចរណ៍ និងគាំទ្រដល់កំណើនសេដ្ឋកិច្ច
គោលដៅគម្រោង	លំហូរចរាចរណ៍ប្រសើរឡើងតាមតម្រូវការចរាចរណ៍
តំបន់គោលដៅសំខាន់	តំបន់ទីប្រជុំជន

ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	តាមដានលំហូរចរាចរណ៍ តម្រូវការចរាចរណ៍ និងការបង្ហាញសញ្ញា	
បញ្ហាក្នុងការអនុវត្ត	ការណែនាំអំពីភ្លើងចរាចរណ៍ថ្មីជាមួយនឹងមុខងារកែតម្រូវការបង្ហាញសញ្ញាដោយស្វ័យប្រវត្តិដែលភ្ជាប់ជាមួយនឹងមុខងារវាស់បរិមាណចរាចរណ៍	
សូចនាករ (KPI)	ការកកស្ទះចរាចរណ៍ សមត្ថភាពចរាចរណ៍	
សកម្មភាពរយៈពេលខ្លី (គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់គោលដៅប្រចាំឆ្នាំ ២០២៥)		
អង្គភាពអនុវត្ត	ចម្បង	មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
	បន្ទាប់បន្សំ	រដ្ឋបាលក្រុងសៀមរាប អាជីវកម្ម (ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធ)
	អង្គភាពពាក់ព័ន្ធ	នគរបាលខេត្ត
សកម្មភាពចម្បង [ការបែងចែកតួនាទី]	១. ការកំណត់សញ្ញាចរាចរណ៍ភ្ជាប់សញ្ញាទិសដៅ [មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន] ២. លទ្ធកម្មឧបករណ៍ភ្ជាប់សញ្ញាចរាចរណ៍ ការត្រួតពិនិត្យសញ្ញា ការត្រួតពិនិត្យចរាចរណ៍ ។ល។ [មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន] ៣. ការដំឡើងឧបករណ៍ភ្ជាប់សញ្ញាចរាចរណ៍ ការត្រួតពិនិត្យសញ្ញា ការត្រួតពិនិត្យចរាចរណ៍។ល។ [ក្រុមហ៊ុនអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងភ្លើង និងសញ្ញាចរាចរណ៍] ៤. ប្រតិបត្តិការឧបករណ៍ភ្ជាប់សញ្ញាចរាចរណ៍ ការត្រួតពិនិត្យសញ្ញា ការត្រួតពិនិត្យចរាចរណ៍។ល។ [មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន]	
ប្រភពមូលនិធិ / គំរូអាជីវកម្ម	ចំនួនប្រាក់ប្រែប្រួលអាស្រ័យលើទំហំភ្លើងចរាចរណ៍ និងប្រព័ន្ធ។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ដោយសារតែលក្ខណៈនៃបរិក្ខារ និងមុខងារ វាជាការវិនិយោគសាធារណៈ ហើយវាពិបាកក្នុងការទទួលបានប្រាក់ចំណេញពីប្រព័ន្ធដំណើរការចរាចរណ៍ទាំងនេះដោយខ្លួនឯង ដូច្នេះគំរូមួយជាទូទៅត្រូវបានអនុវត្តជាការវិនិយោគសាធារណៈសុទ្ធសាធ។	
	តម្លៃដើមទុនដំបូង	មូលនិធិសាធារណៈការ (អង្គការគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ (មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន, រដ្ឋបាលខេត្ត , រដ្ឋបាលក្រុងសៀមរាប, អាជ្ញាធរជាតិអប្សរា) (សន្មតថាជាមូលនិធិ ODA ផងដែរ))
	ចំណាយលើប្រតិបត្តិការ និងថែទាំ	មូលនិធិសាធារណៈការ (អង្គការគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ (មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន, រដ្ឋបាលខេត្ត , រដ្ឋបាលក្រុងសៀមរាប, អាជ្ញាធរជាតិអប្សរា)
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	តាមដានលំហូរចរាចរណ៍ តម្រូវការចរាចរណ៍ និងការបង្ហាញសញ្ញា	



ប្រភព៖ គេហទំព័រ Sumitomo Electric System Solutions Co., Ltd. និងក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ៣.២២៖ រូបភាពនៃសកម្មភាពរយៈពេលខ្លីសម្រាប់ការកែលម្អប្រព័ន្ធសញ្ញា

៥) *គម្រោង M-០៥ ៖ ការកែលម្អការបើកបរប្រកបដោយសុវត្ថិភាព និងការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍*

Project M-0៥	ការកែលម្អការបើកបរប្រកបដោយសុវត្ថិភាព និងការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍	
ខ្លឹមសារនៃគម្រោង (គោលដៅឆ្នាំ ២០៣៥)		
បញ្ហាឆ្លើយតប	១៥. ហានិភ័យឧក្រិដ្ឋកម្ម / គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍	
គោលបំណង	ការកែលម្អការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងការបើកបរប្រកបដោយសុវត្ថិភាពសម្រាប់កន្លែងរស់នៅប្រកបដោយសុវត្ថិភាព និងតំបន់ទេសចរណ៍	
គោលដៅគម្រោង	កន្លែងរស់នៅប្រកបដោយសុវត្ថិភាព និងជាកន្លែងទេសចរណ៍ដែលអ្នកអាចដើរដោយសុវត្ថិភាព	
តំបន់គោលដៅសំខាន់	តំបន់ទីប្រជុំជន (ចម្បង) តំបន់បេតិកភណ្ឌ (ចម្បង) តំបន់បឹងទន្លេសាប (បន្ទាប់បន្សំ)	
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	• កំណត់តំបន់គ្រោះថ្នាក់នៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងការចែករំលែកព័ត៌មាន • ការវិភាគអំពីមូលហេតុនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ • ការវាយតម្លៃ និងការកែលម្អការគាំទ្រនៃអាកប្បកិរិយាបើកបររបស់អ្នកបើកបរម្នាក់ៗ	
បញ្ហាក្នុងការអនុវត្ត	• ស្វែងរកអ្នកសហការប្រមូលទិន្នន័យ (តែជាមួយស្មាតហ្វូន ឬឧបករណ៍ថត ដែលអាចវាស់ស្ទង់ការបង្កើនល្បឿនអ័ក្សបី) • ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវការគ្របដណ្តប់នៃផ្លូវប្រមូលទិន្នន័យ • ធានាការចំណាយលើដំណើរការទិន្នន័យ	
សូចនាករ (KPI)	ចំនួននៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ចំនួននៃការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍	
សកម្មភាពរយៈពេលខ្លី (គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់គោលដៅប្រចាំឆ្នាំ ២០២៥)		
អង្គភាពអនុវត្ត	ចម្បង	នគរបាលខេត្ត
	បន្ទាប់បន្សំ	ប្រតិបត្តិករអាជីវកម្ម (ការប្រមូលទិន្នន័យ ការវិភាគ)
	អង្គភាពពាក់ព័ន្ធ	មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន, ក្រុងសៀមរាប, អាជ្ញាធរជាតិអប្សរា, ម. ប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍
សកម្មភាពចម្បង	១. ជាតុជាក់លាក់នៃព្រឹត្តិការណ៍ដែលមិនមានសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ ផែនការទទួលបានទិន្នន័យ និង	

[ការបែងចែកតួនាទី]	ផែនការសម្រាប់ការឆ្លុះបញ្ចាំងនៅក្នុងគម្រោងការប្រឆាំង [នគរបាលខេត្ត, មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន] ២. ការសម្របសម្រួល និងជានាសុវត្ថិភាពអ្នកសហការ / អង្គការនានា (រថយន្តល្បាតផ្លូវថ្នល់ យានជំនិះរបស់ខេត្ត រ៉ឺម៉ក ឡានក្រុង ។ល។) បំពាក់ដោយស្មាតហ្វូនដែលមមានភ្ជប់កម្មវិធី និងឧបករណ៍ថត [ខេត្តសៀមរាប] ៣. ការណែនាំអំពីសេវាកម្មកម្មវិធីសម្រាប់ចាប់យកឥរិយាបថបើកបរ [អ្នកផ្តល់សេវា] ៤. ការប្រមូលទិន្នន័យ ការប្រមូលផ្តុំលទ្ធផលសិក្សាស្ថានភាព និងការផ្តល់ទិន្នន័យ [អ្នកផ្តល់សេវា] ៥. ការផ្ទុកទិន្នន័យ និងការបង្ហាញទៅកាន់វេទិកាទិន្នន័យ [ម. ប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍] ៦. ការអនុវត្តការបណ្តុះបណ្តាលសុវត្ថិភាពសម្រាប់អ្នកបើកបរដោយផ្អែកលើទិន្នន័យ [នគរបាលខេត្ត]	
ប្រភពមូលនិធិ / គំរូអាជីវកម្ម	អ្នកគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ដំឡើងស្មាតហ្វូន / ឧបករណ៍ថតដែលបំពាក់ដោយកម្មវិធីនៅលើយានជំនិះដែលពួកគេបើកបរជារៀងរាល់ថ្ងៃ ដើម្បីកំណត់តំបន់គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ដែលអាចកើតមាន និងវិធានការបង្ការ ព្រមទាំងប្រមូលទិន្នន័យអាកប្បកិរិយានៃការបើកបរជាប្រចាំ។ តាមរយៈការធ្វើដូច្នេះ ព័ត៌មានស្តីពីចំណុចគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ត្រូវបានទទួល វិធានការត្រូវបានជ្រើសរើស ហើយព័ត៌មាននេះត្រូវបានបង្ហាញដល់សាធារណជនទូទៅ ដើម្បីលើកទឹកចិត្តដល់សកម្មភាពសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍។ គំរូអាជីវកម្មគឺទិញឧបករណ៍ក្នុងរថយន្ត ការវិភាគទិន្នន័យ និងប្រព័ន្ធបង្ហាញពីអ្នកផ្តល់កម្មវិធីជាថ្លៃដើម ហើយបង់ថ្លៃប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធប្រចាំឆ្នាំដោយចំណាយរដ្ឋបាល។ ទាក់ទងនឹងយានយន្តដែលត្រូវរៀស់វែង ជាពិសេសក្រុមហ៊ុនដឹកអ្នកដំណើរ យើងនឹងដំណើរការដោយយន្តការស្នើសុំកិច្ចសហប្រតិបត្តិការពីយានយន្តដែលបានចុះបញ្ជីក្នុងអត្រាជាក់លាក់មួយ។		
	តម្លៃដើមទុនដំបូង	មូលនិធិសាធារណៈការ (ជាផ្នែកមួយនៃថវិកាគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍)
	ចំណាយលើប្រតិបត្តិការ និងថែទាំ	មូលនិធិសាធារណៈការ (ជាផ្នែកមួយនៃថវិកាគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍)
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	• កំណត់តំបន់គ្រោះថ្នាក់នៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងការចែករំលែកព័ត៌មាន • ការវិភាគអំពីមូលហេតុនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ • ការវិភាគអំពីពេលវេលាដែលគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍កើតឡើងញឹកញាប់	

ប្រភព៖ គេហទំព័រ Honda Motor Co., Ltd

រូបភាព ៣.២៣៖ រូបភាពនៃសកម្មភាពរយៈពេលខ្លីសម្រាប់ការកែលម្អនូវសុវត្ថិភាពតាមដងផ្លូវ

៦) *គម្រោង M-០៦៖ ការណែនាំអំពីយានជំនិះអគ្គិសនី*

Project M-0៦	ការណែនាំអំពីយានជំនិះអគ្គិសនី	
ខ្លឹមសារនៃគម្រោង (គោលដៅឆ្នាំ ២០៣៥)		
បញ្ហាឆ្លើយតប	១៤. ការបំពុលបរិយាកាស និងបន្ទុកបរិស្ថានដែលបណ្តាលមកពីចល័តភាព	
គោលបំណង	ការកែលម្អកម្រិតបរិស្ថាន និងការលើកកម្ពស់គោលដៅទេសចរណ៍ប្រកបដោយនិរន្តរភាព	
គោលដៅគម្រោង	ធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពទៅរថយន្តអគ្គិសនី	
តំបន់គោលដៅសំខាន់	តំបន់បេតិកភណ្ឌ (ចម្ងាង) តំបន់ទីប្រជុំជន (បន្ទាប់បន្សំ) តំបន់បឹងទន្លេសាប (បន្ទាប់បន្សំ)	
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	• តាមដានស្ថានភាពប្រតិបត្តិការរបស់រថយន្តអគ្គិសនី • ការត្រួតពិនិត្យទិន្នន័យប្រតិបត្តិការ (ផ្លូវ ចម្ងាយ ល្បឿន) និងទិន្នន័យការប្រើប្រាស់ថាមពល • ការដាក់កន្លែងសាកថ្មប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងការរៀបចំកាលវិភាគសាកថ្ម	
បញ្ហាក្នុងការអនុវត្ត	• ស្ថេរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់ថាមពលដល់កន្លែងសាកថ្ម • ការបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រណែនាំដ៏ស្មុគស្មាញដែលរួមបញ្ចូលគ្នានូវគោលនយោបាយដែលផ្តោតលើការបំបែកកាបូន និងរថយន្តអគ្គិសនីផ្សេងៗ (ឡានក្រុងអគ្គិសនី រ៉ឺម៉កកង់បីអគ្គិសនី ម៉ូតូអគ្គិសនី។ល។) • ការលើកកម្ពស់ការរៀបចំកន្លែងសាកថ្មដោយឧបត្ថម្ភធន (ការសាកថ្មមូលដ្ឋាន ការបញ្ចូលនៅតាមផ្លូវ ការបញ្ចូលថ្មតាមគោលដៅ) • ការសម្របសម្រួលកម្មវិធីឧបត្ថម្ភធន និងឧបសគ្គណែនាំជាមួយក្រុមហ៊ុន និងភាគីពាក់ព័ន្ធដែលមានស្រាប់ដូចជា TTA និងជំរុញការយល់ដឹងអំពីការណែនាំ (ជាពិសេស នៅពេលផ្តល់មធ្យោបាយធ្វើដំណើរសម្រាប់ភ្ញៀវទេសចរដែលប្រើប្រាស់ EV ដែលអាចប្រកួតប្រជែងជាមួយអាជីវកម្មដែលមានស្រាប់ដូចជា អាជីវកម្មតាក់ស៊ី និងអាជីវកម្មរ៉ឺម៉ក) • ណែនាំប្រព័ន្ធគិតថ្លៃសម្រាប់រ៉ឺម៉កកង់បីអគ្គិសនី និងតាក់ស៊ីរថយន្តអគ្គិសនី ដើម្បីជួយដល់ការទិញរថយន្តអគ្គិសនី • ការអភិវឌ្ឍន៍រ៉ឺម៉កកង់បីអគ្គិសនីក្នុងតម្លៃដែលអ្នកបើកបរអាចទិញ ឬណែនាំប្រព័ន្ធកម្ចី / ប្រាក់ឧបត្ថម្ភ	
សូចនាករ (KPI)	អត្រាប្រើប្រាស់រថយន្តអគ្គិសនី អត្រាប្រើប្រាស់រថយន្តអគ្គិសនីរបស់អ្នកទេសចរ (ក្នុងមួយចម្ងាយធ្វើដំណើរសរុប)	
សកម្មភាពរយៈពេលខ្លី (គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់គោលដៅប្រចាំឆ្នាំ ២០២៥)		
អង្គភាពអនុវត្ត	ចម្ងាង	រដ្ឋបាលខេត្ត
	បន្ទាប់បន្សំ	ក្រុមហ៊ុនផលិតរថយន្តអគ្គិសនី គ្រឹះស្ថានហិរញ្ញវត្ថុ (កម្ចីរថយន្ត ជួលយានជំនិះ), ក្រុមហ៊ុនពាក់ព័ន្ធនឹងថាមពលអគ្គិសនី (លក់ឬផ្គុំកថាមពល), សមាគមតាក់ស៊ី ឬរ៉ឺម៉កកង់បី, អជ្ញាធរអប្សរា
	អង្គភាពពាក់ព័ន្ធ	ក្រសួងបរិស្ថានកម្ពុជា, UNESCO
សកម្មភាពចម្បង [ការបែងចែកតួនាទី]	១. ការបង្កើតគោលនយោបាយលើកកម្ពស់ការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់យានជំនិះអគ្គិសនី ការណែនាំអំពីការឧបត្ថម្ភធនសម្រាប់ការណែនាំ និងការអនុគ្រោះពន្ធលើប្រាក់កម្ចីរថយន្ត [រដ្ឋបាលខេត្ត] ២. ការដំឡើងឆ្នាំងសាក / ការណែនាំអំពីយានជំនិះសាកល្បង (ដោយគិតពីផលប្រយោជន៍របស់ TTA	

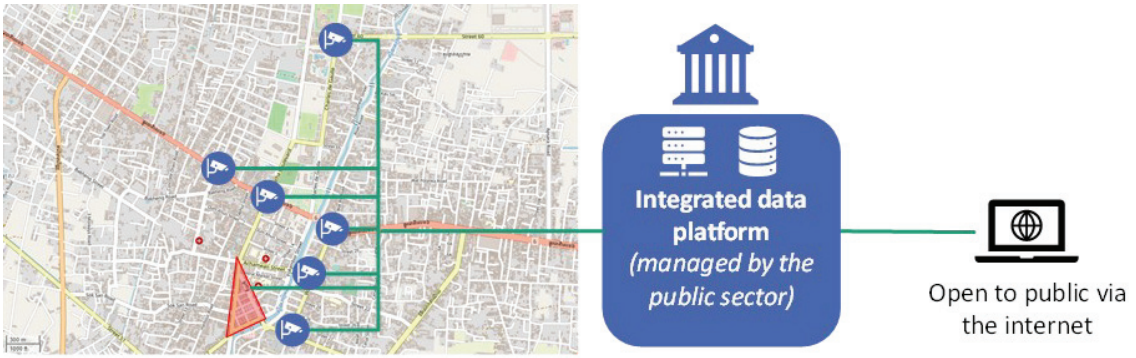
	ធ្វើការណែនាំជាមុនចំពោះ TTA ដែលជាអ្នកតែមួយគត់ដែលត្រូវបានអនុញ្ញាតឱ្យចូលអាកាសយានដ្ឋាន) [រដ្ឋបាលខេត្ត] ៣. ការវាយតម្លៃភាពងាយស្រួល (ការសិក្សាអំពីឆន្ទៈក្នុងការទូទាត់ដោយភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុក និងបរទេសនៃរ៉ឺម៉កកង់បីអគ្គិសនី) [រដ្ឋបាលខេត្ត] ៤. ការចាប់ផ្តើមពេញលេញ [អាជីវកររងកជន]
ប្រភពមូលនិធិ / គំរូអាជីវកម្ម	វាជំរុញការជំនួសរថយន្តម៉ាស៊ីនចំហេះខាងក្នុងដែលមានមូលដ្ឋានលើឥន្ធនៈហ្វូស៊ីលជាមួយនឹងរថយន្តអគ្គិសនី ដើម្បីជំរុញការជំនួសដោយការទិញរបស់អាជីវកររងកជញ្ជូន រដ្ឋបាលខេត្ត នឹងផ្តល់ប្រាក់ឧបត្ថម្ភធ្វើការណែនាំវិធានការលើកទឹកចិត្ត សម្រាប់កម្ចីរថយន្តសម្រាប់ចំនួនប្រាក់គម្លាតនឹងរថយន្តធម្មតា។ ចំពោះបរិក្ខាសាកថ្មឬបរិក្ខាផ្លាស់ប្តូរថ្មផ្ទុក បរិក្ខាបឋមត្រូវរៀបចំដោយមូលនិធិ សាធារណៈពីរដ្ឋបាលខេត្ត ។ល។ ប៉ុន្តែការថែទាំជាបន្តបន្ទាប់នឹងត្រូវបានគ្របដណ្តប់ដោយចំនួនទឹកប្រាក់ដែលប្រមូលបានពីអ្នកប្រើប្រាស់ចុងក្រោយដែលប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនី។
	តម្លៃដើមទុនដំបូង: បន្ទុករបស់ប្រតិបត្តិករជើកជញ្ជូន, ការឧបត្ថម្ភធនណែនាំរដ្ឋបាលខេត្ត
	ចំណាយលើប្រតិបត្តិការ និងថែទាំ: បន្ទុករបស់អ្នកប្រើប្រាស់ (បញ្ជូនបន្តទៅថ្លៃប្រើប្រាស់អ្នកជំណើរ និងជើកជញ្ជូន)
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	• តាមដានស្ថានភាពប្រតិបត្តិការរបស់រថយន្តអគ្គិសនី • ការត្រួតពិនិត្យទិន្នន័យប្រតិបត្តិការ (ផ្លូវ ចម្ងាយ ល្បឿន) និងទិន្នន័យការប្រើប្រាស់ថាមពល • ការដាក់កន្លែងសាកថ្មប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងការរៀបចំកាលវិភាគសាក

ឃ) SMART SECURITY AND SAFETY

១) *គម្រោង S-01: ការណែនាំប្រព័ន្ធ CCTV*

Project S-09	ការណែនាំប្រព័ន្ធ CCTV
ខ្លឹមសារនៃគម្រោង (គោលដៅឆ្នាំ ២០៣៥)	
បញ្ហាឆ្លើយតប	១៥. ហានិភ័យឧក្រិដ្ឋកម្ម / គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍
គោលបំណង	ធានាសុវត្ថិភាពពីឧក្រិដ្ឋកម្មសម្រាប់ភ្ញៀវទេសចរ និងប្រជាពលរដ្ឋ
គោលដៅគម្រោង	រូបភាពវីដេអូបន្តបន្ទាប់តាមពេលវេលានៃផ្នែកសំខាន់នៃក្រុងសៀមរាប នឹងត្រូវបានចេញផ្សាយជាមួយនឹងព័ត៌មានចាំបាច់ដែលនឹងនាំទៅដល់សន្តិសុខអ្នកទេសចរ និងការត្រួតពិនិត្យឧក្រិដ្ឋកម្ម។
តំបន់គោលដៅសំខាន់	តំបន់ទីប្រជុំជន
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	គ្រប់គ្រងកណ្តាល វិភាគ និងផ្សព្វផ្សាយទិន្នន័យសម្រាប់កាមេរ៉ា CCTV សាធារណៈទាំងអស់ ក្រោមប្រព័ន្ធរួមបញ្ចូលគ្នា
បញ្ហាក្នុងការអនុវត្ត	ការរួមបញ្ចូលប្រព័ន្ធនៃកាមេរ៉ា CCTV ដែលណែនាំដោយនាយកដ្ឋានផ្សេងៗគ្នា
សូចនាករ (KPI)	ចំនួនកាមេរ៉ា CCTV ដែលប្រតិបត្តិការ និងទិន្នន័យបើកជាសាធារណៈ

សកម្មភាពរយៈពេលខ្លី (គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់គោលបៃប្រចាំឆ្នាំ ២០២៥)		
អង្គភាពអនុវត្ត	ចម្បង	រដ្ឋបាលខេត្ត
	បន្ទាប់បន្សំ	នគរបាលខេត្ត, ម. ប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍, អាជីវកម្មឯកជន (អ្នកផ្តល់ប្រព័ន្ធ)
	អង្គភាពពាក់ព័ន្ធ	មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
សកម្មភាពចម្បង [ការបែងចែកតួនាទី]	១. ការកសាងប្រព័ន្ធទទួលទិន្នន័យពី CCTV ដែលមានស្រាប់ (៦ គ្រឿងដែលត្រូវបានណែនាំសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ ៣ គ្រឿងដែលត្រូវបានណែនាំសម្រាប់ការត្រួតពិនិត្យបរិស្ថានផ្លូវនៅតំបន់ផាប់ស្ត្រីត) [អាជីវកម្មឯកជន] ២. ការកសាងប្រព័ន្ធប្រើប្រាស់រូបភាពប្រតិបត្តិការ / ឃ្លាំមើលសម្រាប់ការថែរក្សាសន្តិសុខ [នគរបាលខេត្ត] ៣. ការថែទាំប្រព័ន្ធ [អាជីវកម្មឯកជន] ៤. ការពិចារណាលើការដំឡើងបន្ថែមនៃកាមេរ៉ាឃ្លាំមើល [រដ្ឋបាលខេត្ត] ៥. ការកសាងប្រព័ន្ធដំណើរការទិន្នន័យសម្រាប់ការការពារឯកជនភាព [ប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មឯកជន] ៦. ការផ្ទុក និងការបង្ហាញទិន្នន័យដែលបានដំណើរការនៅលើវេទិកាទិន្នន័យ [ម. ប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍]	
ប្រភពមូលនិធិ / គំរូអាជីវកម្ម	ដោយសារចំនួនទឹកប្រាក់នៃការវិនិយោគមានតិចតួច ការវិនិយោគដំបូងដោយមូលនិធិផ្ទាល់របស់រដ្ឋបាលខេត្ត ត្រូវបានសន្មត់ថា ប៉ុន្តែប្រសិនបើចាំបាច់ ការរួមចំណែកនៃមូលនិធិ ODA ក៏ត្រូវបានចាត់ទុកថាជាផ្នែកមួយនៃគម្រោងសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេសផងដែរ។ បើកចំហទិន្នន័យលំហូរមនុស្សដែលត្រូវបានកែច្នៃតាមការកសាងប្រព័ន្ធ CCTV ជាទិន្នន័យបើកចំហដើម្បីទាក់ទាញសកម្មភាពសាជីវកម្មនៃអាជីវកម្មឯកជនដែលទាក់ទងនឹងទេសចរណ៍ដែលមានបំណងចង់ប្រើប្រាស់ទិន្នន័យ ហើយប្រមូលទុនវិនិយោគតាមរយៈបង្កើនប្រាក់ចំណូលរបស់មូលនិធិជំរុញទេសចរណ៍ដោយបានសម្រេចអភិវឌ្ឍន៍វិស័យ ទេសចរណ៍។	
	តម្លៃដើមទុនដំបូង	មូលនិធិរបស់រដ្ឋបាលខេត្ត (សន្មតថាការផ្តល់មូលនិធិ ODA ផងដែរ)
	ចំណាយលើប្រតិបត្តិការ និងថែទាំ	ចំណូលនៃមូលនិធិជំរុញទេសចរណ៍
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	• បញ្ចូលទិន្នន័យដែលបានកត់ត្រាទៅក្នុងវេទិកាទិន្នន័យរួមមួយ។ • ដំណើរការទិន្នន័យសាមញ្ញដើម្បីការពារភាពឯកជន	



ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ៣.២៤៖ ដ្យាក្រាមគំនិតនៃសកម្មភាពរយៈពេលខ្លីសម្រាប់ការណែនាំប្រព័ន្ធ CCTV

២) *គម្រោង S-០២៖ ការពង្រឹងប្រព័ន្ធប្រកាសអាសន្នទឹកជំនន់*

Project S-0២	ការពង្រឹងប្រព័ន្ធប្រកាសអាសន្នទឹកជំនន់	
ខ្លឹមសារនៃគម្រោង (គោលដៅឆ្នាំ ២០៣៥)		
បញ្ហាឆ្លើយតប	១៦. ហានិភ័យគ្រោះមហន្តរាយ (អគ្គីភ័យ / ទឹកជំនន់)	
គោលបំណង	ធានាសុវត្ថិភាពពីគ្រោះមហន្តរាយដល់ភ្ញៀវទេសចរ និងប្រជាពលរដ្ឋ	
គោលដៅគម្រោង	ការព្រមានជាមុនអំពីគ្រោះធម្មជាតិដែលត្រូវបានជឹងយ៉ាងទូលំទូលាយដល់ប្រជាពលរដ្ឋ និងភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិ	
តំបន់គោលដៅសំខាន់	តំបន់ទីប្រជុំជន តំបន់បឹងទន្លេសាប	
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	ការប្រមូលផ្តុំ និងការផ្សព្វផ្សាយភ្លាមៗនៃព័ត៌មានទាក់ទងនឹងគ្រោះមហន្តរាយធម្មជាតិដែលទទួលបានពីប្រភពទិន្នន័យផ្សេងៗ	
បញ្ហាក្នុងការអនុវត្ត	• រចនាសម្ព័ន្ធទិន្នន័យមិនទាន់បានអភិវឌ្ឍសម្រាប់ការប្រមូលផ្តុំព័ត៌មានព្រមានពីគ្រោះមហន្តរាយធម្មជាតិ • កង្វះប្រភពទិន្នន័យដែលមានប្រសិទ្ធភាពសម្រាប់ព័ត៌មានព្រមានពីគ្រោះមហន្តរាយធម្មជាតិ	
សូចនាករ (KPI)	• ចំនួននៃការព្រមានអំពីគ្រោះធម្មជាតិដែលបានចេញ • ចំនួនអ្នកទទួលការព្រមានពីគ្រោះធម្មជាតិ	
សកម្មភាពរយៈពេលខ្លី (គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់គោលដៅប្រចាំឆ្នាំ ២០២៥)		
អង្គភាពអនុវត្ត	ចម្បង	រដ្ឋបាលខេត្ត
	បន្ទាប់បន្សំ	NCDM
	អង្គភាពពាក់ព័ន្ធ	អង្គភាពអនុវត្តនៃកម្មវិធីទេសចរណ៍
សកម្មភាពចម្បង [ការបែងចែកតួនាទី]	១. ការកែលម្អរង្វាស់កម្ពស់ទឹក ដើម្បីអនុញ្ញាតឱ្យមានព័ត៌មានស្តីពីការព្រមានទឹកជំនន់នៅខេត្តសៀមរាបលើប្រព័ន្ធ EWS ១២៩២ [NCDM] ២. ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធបំប្លែងទិន្នន័យ ដើម្បីបើកការបង្ហាញព័ត៌មាននៃការជូនដំណឹងដែលចេញដោយ EWS ១២៩២ នៅលើប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយផ្សេងទៀត [រដ្ឋបាលខេត្ត] ៣. ការបង្ហាញព័ត៌មានព្រមានអំពីកម្មវិធីទេសចរណ៍។ល។ [អង្គភាពអនុវត្តនៃកម្មវិធីទេសចរណ៍]	

ប្រភពមូលនិធិ / គំរូអាជីវកម្ម	ដោយសារចំនួនទឹកប្រាក់នៃការវិនិយោគមានតិចតួច ការវិនិយោគដំបូងដោយមូលនិធិផ្ទាល់របស់រដ្ឋបាលខេត្ត ត្រូវបានសន្មត់ ប៉ុន្តែប្រសិនបើចាំបាច់ ការរួមចំណែកនៃមូលនិធិ ODA ក៏ត្រូវបានចាត់ទុកថាជាផ្នែកមួយនៃគម្រោងសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេសផងដែរ។ ព័ត៌មានដែលផ្តល់ដោយគម្រោងនេះ នឹងជាផ្នែកមួយនៃព័ត៌មានដែលផ្តល់ដោយកម្មវិធីទេសចរណ៍ផ្សេងៗ (គម្រោង T-01, T-02, T-04) ដែលស្នើឡើងនៅក្នុងវិស័យទេសចរណ៍។ ដូច្នេះជាវិធីសាស្ត្រនៃការទាញយកមកវិញនូវចំនួនទឹកប្រាក់វិនិយោគ វាត្រូវបានសន្មត់ថាផ្នែកមួយនៃប្រាក់ចំណេញដែលទទួលបានពីកម្មវិធីទេសចរណ៍នឹងត្រូវបានរួមចំណែក។	
	តម្លៃដើមទុនដំបូង	មូលនិធិរបស់រដ្ឋបាលខេត្ត (សន្មតថាការផ្តល់មូលនិធិ ODA ផងដែរ)
	ចំណាយលើប្រតិបត្តិការនិងថែទាំ	ចំណូលពីកម្មវិធីទេសចរណ៍ (គម្រោង T-01, T-02, T-04)
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	• ការប្រមូលព័ត៌មានភ្លាមៗដែលទទួលបានពី EWS ១២៩២ • ការបង្ហាញរហ័សនូវព័ត៌មានគ្រោះមហន្តរាយរបស់ EWS ១២៩២ នៅលើកម្មវិធីទេសចរណ៍។ល។	

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ៣.២៥៖ ដ្យាក្រាមគំនិតនៃសកម្មភាពរយៈពេលខ្លីសម្រាប់ការពង្រឹងប្រព័ន្ធព្រមានទឹកជំនន់

៣) *គម្រោង S-០៣៖ ប្រការណែនាំប្រព័ន្ធប្រកាសអាសន្នអគ្គីភ័យ*

Project S-03	ការណែនាំប្រព័ន្ធប្រកាសអាសន្នអគ្គីភ័យ
ខ្លឹមសារនៃគម្រោង (គោលដៅឆ្នាំ ២០៣៥)	
បញ្ហាឆ្លើយតប	១៦. ហានិភ័យគ្រោះមហន្តរាយ (អគ្គីភ័យ / ទឹកជំនន់)
គោលបំណង	ការកាត់បន្ថយការខូចខាតដោយសារភ្លើង
គោលដៅគម្រោង	ការជូនដំណឹងអំពីអគ្គីភ័យឆាប់ សម្រេចបាននូវការជម្លៀសចេញយ៉ាងឆាប់រហ័ស និងការពន្លត់ភ្លើងដំបូង
តំបន់គោលដៅសំខាន់	តំបន់ទីប្រជុំជន
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	ប្រមូល និងផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មានអំពីអគ្គីភ័យយ៉ាងឆាប់រហ័សពីឧបករណ៍ប្រកាសអាសន្នអគ្គីភ័យជាច្រើន។

Project S-0៣	ការណែនាំប្រព័ន្ធប្រកាសអាសន្នអគ្គីភ័យ	
បញ្ហាក្នុងការអនុវត្ត	• កង្វះឧបករណ៍ប្រកាសអាសន្នអគ្គីភ័យនៅក្នុងទីក្រុង • បណ្តាញព័ត៌មានមិនទាន់បានអភិវឌ្ឍរវាងឧបករណ៍ប្រកាសអាសន្នអគ្គីភ័យជាច្រើន	
សូចនាករ (KPI)	• ចំនួនឧបករណ៍ប្រកាសអាសន្នអគ្គីភ័យដែលបានដំឡើង • ចំនួនដងនៃការជូនដំណឹងអំពីអគ្គីភ័យ	
សកម្មភាពរយៈពេលខ្លី (គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់គោលដៅប្រចាំឆ្នាំ ២០២៥)		
អង្គភាពអនុវត្ត	ចម្បង	រដ្ឋបាលខេត្ត នគរបាលខេត្ត
	បន្ទាប់បន្សំ	ម្ចាស់អចលនទ្រព្យនីមួយៗ អាជីវកម្មឯកជន (ក្រុមហ៊ុនផលិតឧបករណ៍ប្រកាសអាសន្នអគ្គីភ័យ)
	អង្គភាពពាក់ព័ន្ធ	-
សកម្មភាពចម្បង [ការបែងចែកតួនាទី]	១. ការបង្កើតផែនការដំឡើងឧបករណ៍ប្រកាសអាសន្នអគ្គីភ័យ [រដ្ឋបាលខេត្ត នគរបាលខេត្ត] ២. ការពន្យល់ដល់ភាគីពាក់ព័ន្ធ (អ្នកស្រុក។ល។) [រដ្ឋបាលខេត្ត] ៣. ណែនាំអំពីឧបករណ៍ប្រកាសអាសន្នអគ្គីភ័យនៅក្នុងតំបន់ដែលមានភាពងាយរងគ្រោះភ្លើងឆេះខ្ពស់នៅកណ្តាលទីក្រុង (តំបន់ ផាប់ស្ទឹត) [ប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មឯកជន (ក្រុមហ៊ុនផលិតឧបករណ៍ប្រកាសអាសន្នអគ្គីភ័យ)] ៤. ការបណ្តុះបណ្តាល និងសកម្មភាពអប់រំទាក់ទងនឹងការជម្លៀសភ្លាមៗ និងការពន្លត់អគ្គីភ័យដំបូងដោយប្រើព័ត៌មានពីការជូនដំណឹងអំពីអគ្គីភ័យ [រដ្ឋបាលខេត្ត នគរបាលខេត្ត]	
ប្រភពមូលនិធិ / គំរូអាជីវកម្ម	ដោយសារចំនួនទឹកប្រាក់នៃការវិនិយោគមានតិចតួច ការវិនិយោគដំបូងដោយមូលនិធិផ្ទាល់របស់រដ្ឋបាលខេត្ត ត្រូវបានសន្មត់ថា ប៉ុន្តែប្រសិនបើចាំបាច់ ការរួមចំណែកនៃមូលនិធិ ODA ក៏ត្រូវបានចាត់ទុកថាជាផ្នែកមួយនៃគម្រោងសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេសផងដែរ។ ដោយសារការចំណាយលើប្រតិបត្តិការ និងការថែទាំមានចំនួនតិចតួចបំផុត វាត្រូវបានសន្មត់ថាម្ចាស់អចលនទ្រព្យម្នាក់ៗនឹងរួមចំណែកថវិកាផ្ទាល់ខ្លួនរបស់ពួកគេ។	
	តម្លៃដើមទុនដំបូង	មូលនិធិរបស់រដ្ឋបាលខេត្ត (សន្មតថាការផ្តល់មូលនិធិ ODA ផងដែរ)
	ចំណាយលើប្រតិបត្តិការ និងថែទាំ	មូលនិធិផ្ទាល់ខ្លួនរបស់ម្ចាស់អចលនទ្រព្យនីមួយៗ
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	-	

៤) *គម្រោង S-0៤៖ ការពង្រឹងមុខងារទំនាក់ទំនងសាធារណៈសុវត្ថិភាព*

Project S-0៤	ការពង្រឹងមុខងារទំនាក់ទំនងសាធារណៈសុវត្ថិភាព
ខ្លឹមសារនៃគម្រោង (គោលដៅឆ្នាំ ២០៣៥)	
បញ្ហាឆ្លើយតប	១៥. ហានិភ័យឧក្រិដ្ឋកម្ម / គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍
គោលបំណង	កាត់បន្ថយបទល្មើស និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍

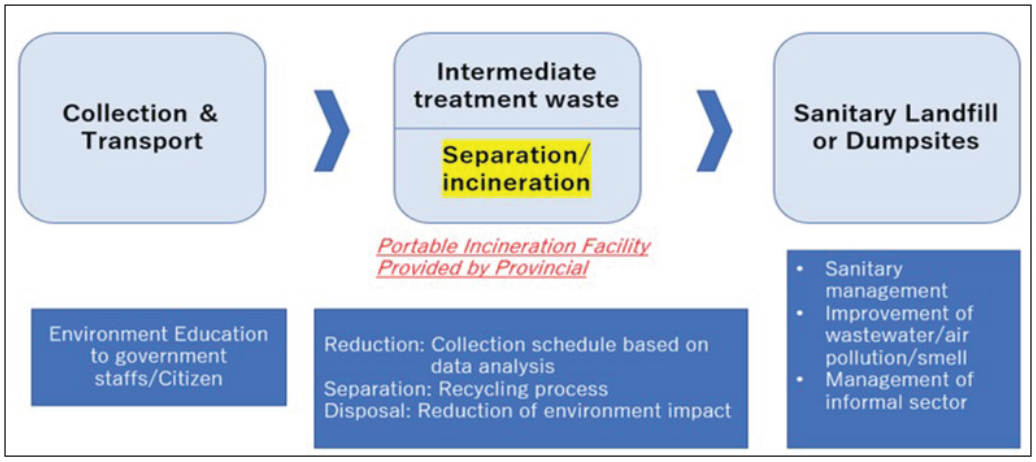
Project S-0៤	ការពង្រឹងមុខងារទំនាក់ទំនងសាធារណៈសុវត្ថិភាព	
គោលដៅគម្រោង	ព័ត៌មានស្តីពីឧក្រិដ្ឋកម្មប្រចាំថ្ងៃ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ត្រូវបានចែករំលែកជាមួយប្រជាពលរដ្ឋ	
តំបន់គោលដៅសំខាន់	តំបន់ទាំងមូល	
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	ការកសាងមូលដ្ឋានទិន្នន័យសម្រាប់ត្រួតពិនិត្យសកម្មភាពសន្តិសុខប្រចាំថ្ងៃរបស់នគរបាល	
បញ្ហាក្នុងការអនុវត្ត	• ប្រព័ន្ធចែករំលែកព័ត៌មានប្រចាំពេលវេលាបន្តបន្ទាប់ មិនបានអភិវឌ្ឍនៅក្នុងនគរបាលឡើយ • វេទិកាបង្ហាញព័ត៌មានមិនទាន់បានអភិវឌ្ឍសម្រាប់អ្នករស់នៅ	
សូចនាករ (KPI)	ចំនួននៃការចូលប្រើព័ត៌មាន	
សកម្មភាពរយៈពេលខ្លី (គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់គោលដៅប្រចាំឆ្នាំ ២០២៥)		
អង្គភាពអនុវត្ត	ចម្បង	នគរបាលខេត្ត
	បន្ទាប់បន្សំ	អាជីវករឯកជន (អ្នកផ្តល់ប្រព័ន្ធ)
	អង្គភាពពាក់ព័ន្ធ	-
សកម្មភាពចម្បង [ការបែងចែកតួនាទី]	១. កសាងប្រព័ន្ធមួយដើម្បីប្រមូល និងគ្រប់គ្រងព័ត៌មានពីឧក្រិដ្ឋកម្មប្រចាំថ្ងៃ / គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ជាកណ្តាលនៅក្នុងនគរបាលខេត្ត [នគរបាលខេត្ត] ២. ការអភិវឌ្ឍន៍ឧបករណ៍ និងប្រព័ន្ធសម្រាប់ផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មានទាក់ទងនឹងឧក្រិដ្ឋកម្ម និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ [ប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មឯកជន (អ្នកផ្តល់ប្រព័ន្ធ)] ៣. ផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មានទាក់ទងនឹងឧក្រិដ្ឋកម្ម / គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ខាងលើនៅលើគេហទំព័របណ្តាញនគរបាលខេត្ត / រដ្ឋបាលខេត្ត ឬកម្មវិធីទេសចរណ៍ [នគរបាលខេត្ត]	
ប្រភពមូលនិធិ / គំរូអាជីវកម្ម	ដោយសារចំនួនទឹកប្រាក់នៃការវិនិយោគមានតិចតួច វាត្រូវបានគេសន្មត់ថានគរបាលខេត្តនឹងធ្វើការបណ្តាក់ទុនដំបូងជាមួយនឹងមូលនិធិផ្ទាល់ខ្លួន ប៉ុន្តែប្រសិនបើចាំបាច់ ការរួមចំណែកនៃមូលនិធិ ODA នឹងត្រូវបានចាត់ទុកថាជាផ្នែកមួយនៃគម្រោងសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេស។ ដោយសារការចំណាយលើប្រតិបត្តិការ និងការថែទាំមានតិចតួចបំផុត វាត្រូវបានសន្មត់ថានគរបាល ខេត្តនឹងចូលរួមចំណែកជាមួយមូលនិធិផ្ទាល់ខ្លួន។	
	តម្លៃដើមទុនដំបូង	មូលនិធិរបស់នគរបាលខេត្ត (សន្មតថាការផ្តល់មូលនិធិ ODA ផងដែរ)
	ចំណាយលើប្រតិបត្តិការ និងថែទាំ	មូលនិធិរបស់នគរបាលខេត្ត
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធទិន្នន័យមូលដ្ឋានសម្រាប់ការប្រមូល និងផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មានមូលដ្ឋានស្តីពីឧក្រិដ្ឋកម្ម និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍	

๔) SMART WASTE MANAGEMENT

๑) *គម្រោង W-๐๑៖ ការគ្រប់គ្រងកាកសំណល់ / ការអប់រំបរិស្ថាន*

Project W-๐๑	ការគ្រប់គ្រងកាកសំណល់ / ការអប់រំបរិស្ថាន	
ខ្លឹមសារនៃគម្រោង (គោលដៅឆ្នាំ ២០៣៥)		
បញ្ហាឆ្លើយតប	๑๗. ការយល់ដឹងអំពីបរិស្ថានទាបរបស់អ្នករស់នៅ និងភ្ញៀវទេសចរ	
គោលបំណង	ការលើកកម្ពស់ការយល់ដឹងរបស់អ្នកស្រុកអំពីការចោលសំរាម។	
គោលដៅគម្រោង	កាត់បន្ថយ និងបំបែកកាកសំណល់នៅតាមផ្សារ ទីផ្សារ និងគ្រួសារ	
តំបន់គោលដៅសំខាន់	តំបន់ទីប្រជុំជន	
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	បរិមាណកាកសំណល់ដែលបញ្ចេញពីផ្សារ ទីផ្សារ ទីតាំងបុរាណវត្ថុ និងគ្រួសារ	
បញ្ហាក្នុងការអនុវត្ត	• កិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយក្រុមហ៊ុនឯកជនដែលទទួលកិច្ចសន្យាសម្បទាន • ការកែលម្អចំណេះដឹងនៃការកែច្នៃឡើងវិញ • ការពិចារណាសម្រាប់អ្នកដែលមានចំណូលទាប	
សូចនាករ (KPI)	បរិមាណសំណល់ អត្រាបំប្លែងទៅជាការកែច្នៃឡើងវិញ ចំនួនដងនៃការអប់រំបរិស្ថាន	
សកម្មភាពរយៈពេលខ្លី (គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់គោលដៅប្រចាំឆ្នាំ ២០២៥)		
អង្គភាពអនុវត្ត	ចម្បង	រដ្ឋបាលខេត្ត , មន្ទីរបរិស្ថាន
	បន្ទាប់បន្សំ	ស្រុកគំរូ
	អង្គភាពពាក់ព័ន្ធ	ក្រសួងមហាផ្ទៃ, ក្រសួងបរិស្ថាន, អ្នកស្រុក
សកម្មភាពចម្បង [ការបែងចែកតួនាទី]	๑. ជ្រើសរើស និងពិភាក្សាអំពីស្រុកគំរូសម្រាប់ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងកាកសំណល់ (ការប្រមូល ការចោលសំរាម កាក្រសួងប្រមូលប្រាក់) [រដ្ឋបាលខេត្ត , មន្ទីរបរិស្ថាន, ស្រុកគំរូ] ๒. ការរៀបចំផែនការនៃវិធីសាស្ត្រនៃការអនុវត្ត និងប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រង ការពន្យល់ និងការឯកភាពគ្នារបស់អ្នកស្រុក [រដ្ឋបាលខេត្ត , មន្ទីរបរិស្ថាន, ស្រុកគំរូ, អ្នកស្រុកក្នុងតំបន់] ๓. ការអនុវត្តការគ្រប់គ្រងសំណល់ (ការប្រមូល ការចោល ការប្រមូលថ្លៃសេវា) [ស្រុកគំរូ] ๔. ណែនាំការអប់រំបរិស្ថាន និងផ្តល់ការណែនាំស្តីពីការកាត់បន្ថយ និងការកែច្នៃកាកសំណល់ក្នុងគ្រួសារ (តាមអ៊ីនធឺណិតផងដែរ) [ស្រុកគំរូ]	
ប្រភពមូលនិធិ / គំរូអាជីវកម្ម	ដាក់ពាក្យស្នើសុំគម្រោងសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេសរបស់ JICA (ក្របខណ្ឌពិសេសការរស់ឡើងវិញក្នុងតំបន់) និងកសាងប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រង។ គ្រឿងបរិក្ខារនឹងប្រើប្រាស់គម្រោងខ្នាតតូច Kusanone ហើយមូលនិធិថែទាំ និងប្រតិបត្តិការនឹងត្រូវបានគ្របដណ្តប់ដោយការប្រមូលថ្លៃសេវា។	
	តម្លៃដើមទុនដំបូង	មូលនិធិសាធារណៈការ (មូលនិធិរដ្ឋបាលខេត្ត) (ជំនួយពីម្ចាស់ជំនួយ (គម្រោងសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេសរបស់ JICA ។ល។) ក៏ត្រូវបានពិចារណាផងដែរប្រសិនបើចាំបាច់))
	ចំណាយលើប្រតិបត្តិការ	អ្នកស្រុក

Project W-0១	ការគ្រប់គ្រងកាកសំណល់ / ការអប់រំបរិស្ថាន	
	និងថែទាំ	
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	បរិមាណសំណល់ គុណភាព ផ្លូវប្រមូល អត្រាបំប្លែងទៅជាការកែច្នៃឡើងវិញ អត្រាការប្រមូលថ្លៃសេវា	



ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ៣.២៦៖ ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងកាកសំណល់

២) *គម្រោង W-0២៖ ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងការប្រមូលសំរាម / ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រង IoT*

Project W-0២	ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងការប្រមូលសំរាម / ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រង IoT
ខ្លឹមសារនៃគម្រោង (គោលដៅឆ្នាំ ២០៣៥)	
បញ្ហាឆ្លើយតប	១៨. កង្វះគំនិតផ្តួចផ្តើមរបស់រដ្ឋបាលបរិស្ថាន
គោលបំណង	បង្កើនអត្រាប្រមូលសំរាមពីតំបន់សាធារណៈ និងគ្រួសារដល់១០០ ភាគរយ។
គោលដៅគម្រោង	ធុងសំរាមដែលមានឧបករណ៍ចាប់សញ្ញាបង្ហាញបរិមាណកាកសំណល់នឹងត្រូវដំឡើងនៅកន្លែងប្រមូលផ្តុំនៃក្រុមនីមួយៗ (ឃុំត្រូវបានបែងចែកបន្ថែម) ឬនៅកន្លែងសាធារណៈ ហើយនៅពេលជាមួយគ្នាការតម្រៀបនឹងត្រូវបានអនុវត្ត។
តំបន់គោលដៅសំខាន់	តំបន់ទីប្រជុំជន តំបន់បេតិកភណ្ឌ
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	• កាកសំណល់តាមដងផ្លូវ និងសួនច្បារតាមដងស្ទឹងសៀមរាប • ផ្លូវថយន្តប្រមូលសំរាម
បញ្ហាក្នុងការអនុវត្ត	• ការយល់ដឹងអំពីបរិស្ថានរបស់អ្នករស់នៅ និងភ្ញៀវទេសចរ • ការបែងចែកតួនាទីរវាងអ្នកប្រមូល និងរដ្ឋបាលខេត្ត
សូចនាករ (KPI)	• អនាម័យកន្លែងសាធារណៈ • កាត់បន្ថយការចោលសំរាមខុសច្បាប់ • ផ្លូវឡានដឹកសំរាម

Project W-0២	ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងការប្រមូលសំរាម / ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រង IoT	
សកម្មភាពរយៈពេលខ្លី (គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់គោលដៅប្រចាំឆ្នាំ ២០២៥)		
អង្គភាពអនុវត្ត	ចម្បង	រដ្ឋកិបាលក្រុង, អាជ្ញាធរជាតិអប្សរា
	បន្ទាប់បន្សំ	ប្រតិបត្តិករសម្បទាន (GAEA), រដ្ឋបាលខេត្ត , មន្ទីរបរិស្ថាន, ស្តាប៉ន់ឃុំ
	អង្គភាពពាក់ព័ន្ធ	ក្រសួងមហាផ្ទៃ, ក្រសួងបរិស្ថាន
សកម្មភាពចម្បង [ការបែងចែកតួនាទី]	១. ពិចារណាលើផែនការគ្រប់គ្រងសំរាមតាមដងស្ទឹងសៀមរាប [រដ្ឋបាលខេត្ត អាជ្ញាធរជាតិអប្សរា] ២. ការពន្យល់អំពីវិធីសាស្ត្រនៃការអនុវត្ត និងផែនការគ្រប់គ្រងកាកសំណល់ទៅសាលាឃុំ · ការកសាងមតិ [រដ្ឋបាលខេត្ត , សាលាឃុំ, ប្រតិបត្តិករសម្បទាន] ៣. ដំឡើងធុងសំរាមជាមួយនឹងឧបករណ៍ចាប់សញ្ញាដែលបង្ហាញពីបរិមាណកាកសំណល់ [រដ្ឋបាលទីក្រុង ប្រតិបត្តិករសម្បទាន] ៤. ការអនុវត្តការប្រមូលសំរាមតាមប្រភេទសំរាម [ប្រតិបត្តិករសម្បទាន] ៥. ការប្រមូលទិន្នន័យ ការប្រមូលផ្តុំលទ្ធផលសិក្សាស្ថានភាព និងការផ្តល់ទិន្នន័យ [ប្រតិបត្តិករសម្បទាន] ៦. ការផ្ទុកទិន្នន័យ និងការបង្ហាញទៅកាន់វេទិកាទិន្នន័យ [ម. ប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍]	
ប្រភពមូលនិធិ / គំរូអាជីវកម្ម	ដោយសារវិធានការចរិកាទ្រង់ទ្រាយធំមិនត្រូវបានទាមទារសម្រាប់ការប្រព្រឹត្តកម្មសំណល់ (ការបែងចែក)និងការគ្រប់គ្រងទេ ដូច្នេះអាចមានលទ្ធភាពក្នុងការសម្រេចដោយកែប្រែស្មារតីនិងការអនុវត្តរបស់អ្នកពាក់ព័ន្ធបាន។ គ្រឿងបរិក្ខារនឹងត្រូវចំណាយចរិកាដោយរដ្ឋបាលខេត្ត ហើយចរិកាថែទាំនិងប្រតិបត្តិការនឹងត្រូវបានគ្របដណ្តប់ដោយការប្រមូលថ្លៃសេវា។ ធ្វើការកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងសម្រាប់ការយល់ពីគោលបំណង ដើម្បីឱ្យ GAEA និងអាជ្ញាធរជាតិអប្សរាអាចសហការផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុផង ដែរ។ ធ្វើការសម្របសម្រួលដើម្បីទទួលបានការគាំទ្រពីម្ចាស់ជំនួយ។	
	តម្លៃដើមទុនដំបូង	មូលនិធិការងារសាធារណៈ (រដ្ឋបាលខេត្ត)
	ចំណាយលើប្រតិបត្តិការ និងថែទាំ	ការប្រមូលថ្លៃសេវាពីអ្នកស្រុក
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	បរិមាណសំណល់ ការសម្រេចបាននៃការតម្រៀប ផ្លូវប្រមូល សន្ទស្សន៍ស្អាត អត្រាការប្រមូលថ្លៃសេវា	

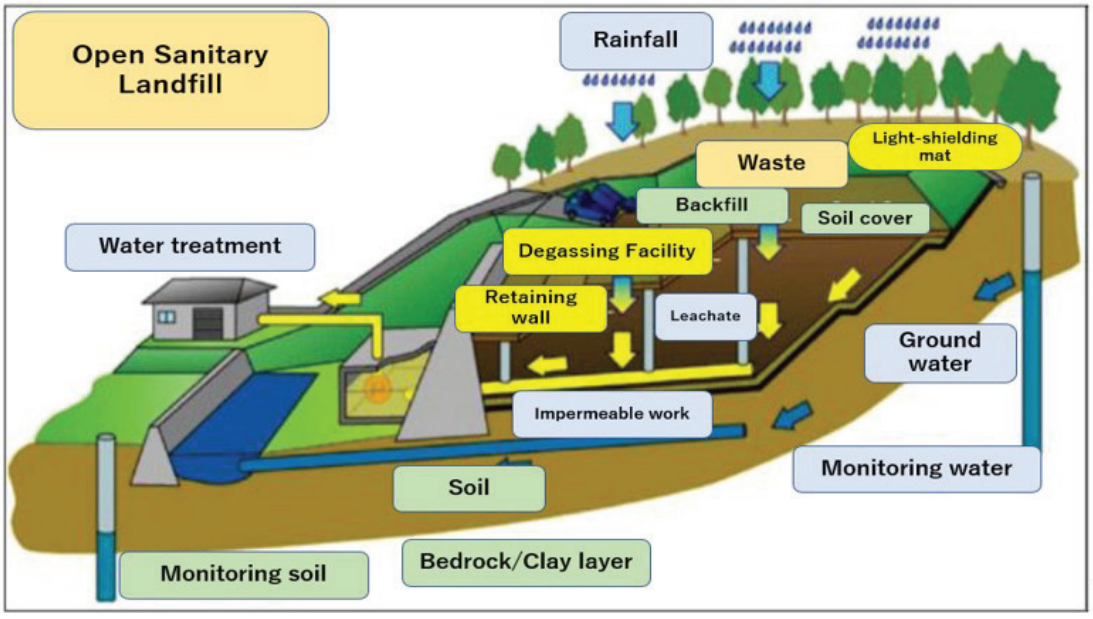
ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ៣.២៧៖ រូបភាពនៃការប្រមូលកាកសំណល់ / ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រង IoT

៣) *គម្រោង W-០៣៖ ការអភិវឌ្ឍន៍ និងប្រតិបត្តិការនៃកន្លែងចាក់សំរាមនៅកន្លែងចុងក្រោយ*

Project W-០៣	ការអភិវឌ្ឍន៍ និងប្រតិបត្តិការនៃកន្លែងចាក់សំរាមនៅកន្លែងចុងក្រោយ	
ខ្លឹមសារនៃគម្រោង (គោលដៅឆ្នាំ ២០៣៥)		
បញ្ហាឆ្លើយតប	១៩. ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរឹងដែលទាក់ទងនឹងបរិស្ថានមិនមានការអភិវឌ្ឍ	
គោលបំណង	បង្កើតកន្លែងចាក់សំរាម ជាមួយនឹងការគ្រប់គ្រងបរិស្ថានល្អ។	
គោលដៅគម្រោង	បង្កើតកន្លែងចាក់សំរាមប្រកបដោយអនាម័យ មិនមែនជាកន្លែងចោលចុងក្រោយដែលត្រូវបោះចោលនោះទេ។	
តំបន់គោលដៅសំខាន់	តំបន់ទីប្រជុំជន	
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	• ការអនុវត្តការវាយតម្លៃការតម្រៀប និងការកែច្នៃឡើងវិញ • ការគណនាតម្លៃបរិស្ថាន • ចំនួនទឹកប្រាក់ថ្លៃប្រមូល	
បញ្ហាក្នុងការអនុវត្ត	• ទីតាំងចាក់សំរាម • ស្តង់ដារបរិស្ថានសម្រាប់ការចាក់សំរាម	
សូចនាករ (KPI)	• បរិមាណកាកសំណល់ • អត្រាបំប្លែងសារជាថ្មី • តម្លៃបរិស្ថាន	
សកម្មភាពរយៈពេលខ្លី (គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់គោលដៅប្រចាំឆ្នាំ ២០២៥)		
អង្គភាពអនុវត្ត	ចម្បង	រដ្ឋបាលខេត្ត
	បន្ទាប់បន្សំ	មន្ទីរបរិស្ថាន, ក្រសួងបរិស្ថាន, CDC
	អង្គភាពពាក់ព័ន្ធ	ក្រសួងមហាផ្ទៃ, ប្រតិបត្តិករសម្បទាន (GAEA), ម្ចាស់ជំនួយ, សហគ្រាស

		ឯកជន
សកម្មភាពចម្បង [ការបែងចែកតួនាទី]	១. ធ្វើការប្រឹក្សាថា កន្លែងចោលសំរាមចុងក្រោយ (កន្លែងចាក់សំរាម) នឹងត្រូវគ្រប់គ្រងដោយខេត្ត [រដ្ឋបាលខេត្ត , GAEA, អាជ្ញាធរជាតិអប្សរា] ២. ផែនការសាងសង់សម្រាប់កន្លែងបោះចោលចុងក្រោយដែលត្រូវបានគ្រប់គ្រង និង និងរៀបចំទម្រង់សំណើរ [រដ្ឋបាលខេត្ត , GAEA, អាជ្ញាធរជាតិអប្សរា] ៣. ការរចនា និងការសាងសង់កន្លែងបោះចោលចុងក្រោយដែលត្រូវបានគ្រប់គ្រង ដែលបំពេញតាមស្តង់ដារបរិស្ថាន [រដ្ឋបាលខេត្ត , ម្ចាស់ជំនួយ] ៤. ប្រតិបត្តិការសមស្រប និងការគ្រប់គ្រងកន្លែងចោលចុងក្រោយដែលត្រូវបានគ្រប់គ្រង [ក្រុមហ៊ុនឯកជន]	
ប្រភពមូលនិធិ / គំរូអាជីវកម្ម	សាងសង់ស្ថាប័នដែលរួមបញ្ចូលគ្នានូវកន្លែងចាក់សំរាម និងបរិក្ខាបន្ថែមដែលពាក់ព័ន្ធដែលអាចរក្សាទុកកាកសំណល់បានត្រឹមត្រូវ និងធ្វើឱ្យវាមានស្ថេរភាពជីវសាស្ត្ររូបវន្ត និងគីមីស្របតាមស្តង់ដារទៅតាមស្តង់ដារបរិស្ថានដែលមិនរារាំងដល់ការអភិរក្សបរិស្ថានរស់នៅ ហើយប្រតិបត្តិការដោយខេត្ត (ក្រុមហ៊ុនឯកជន)។ ផ្តោតលើការទទួលយកកាកសំណល់មិនទូទៅ ដូចជាផលិតផលសំណង់ កាកសំណល់រោងចក្រ / កសិកម្ម និងប្រមូលថ្លៃដើមចោល។ រដ្ឋបាលខេត្ត នឹងដាក់ចេញនូវគោលនយោបាយអនុគ្រោះសម្រាប់ការកែច្នៃ និងលើកកម្ពស់គម្រោងកែច្នៃឡើងវិញ។	
	តម្លៃដើមទុនដំបូង	មូលនិធិសាធារណៈការ (រដ្ឋបាលខេត្ត . មូលនិធិម្ចាស់ជំនួយ)
	ចំណាយលើប្រតិបត្តិការ និងថែទាំ	មូលនិធិសាធារណៈការ (វិធានការថវិកាប្រចាំឆ្នាំរបស់រដ្ឋបាលខេត្ត , កិច្ចសន្យាសម្បទានជាមួយក្រុមហ៊ុនឯកជន)
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	ស្តង់ដារបរិស្ថាននៃការចាក់សំរាម អត្រាការកែច្នៃឡើងវិញ អត្រាការប្រមូលថ្លៃសេវា	



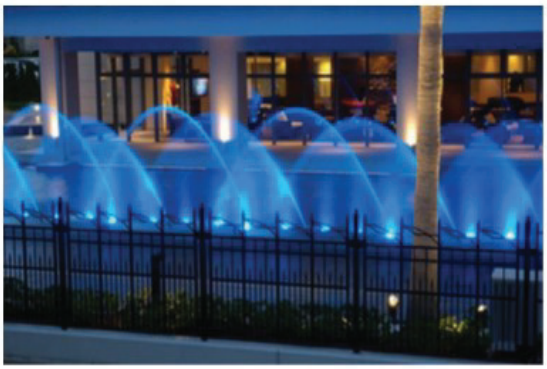
ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ៣.២៨៖ គ្រប់គ្រងកន្លែងចោលចុងក្រោយ

៤) *គម្រោង W-0៤ ៖ ការកែលម្អគុណភាពទឹក និងការប្រើប្រាស់លំហទន្លេក្នុងស្នឹងសៀមរាប*

Project W-0៤	ការកែលម្អគុណភាពទឹក និងការប្រើប្រាស់លំហទន្លេក្នុងស្នឹងសៀមរាប	
ខ្លឹមសារនៃគម្រោង (គោលដៅឆ្នាំ ២០៣៥)		
បញ្ហាឆ្លើយតប	១៩. ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរឹងដែលទាក់ទងនឹងបរិស្ថានមិនមានការអភិវឌ្ឍ	
គោលបំណង	គុណភាពទឹកនៃតំបន់ទឹកសាធារណៈនឹងត្រូវបានកែលម្អតាមស្តង់ដារក្រសួងបរិស្ថាន។	
គោលដៅគម្រោង	បង្កើតប្រព័ន្ធត្រួតពិនិត្យ។	
តំបន់គោលដៅសំខាន់	តំបន់ទីប្រជុំជន	
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	COD, BOD និងតម្លៃក្លិន	
បញ្ហាក្នុងការអនុវត្ត	ទឹកដែលមិនបានបន្សុទ្ធ កំពុងហូរចូលទឹកសាធារណៈ។	
សូចនាករ (KPI)	COD, BOD និងតម្លៃក្លិន	
សកម្មភាពរយៈពេលខ្លី (គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់គោលដៅប្រចាំឆ្នាំ ២០២៥)		
អង្គភាពអនុវត្ត	ចម្បង	សហគ្រាសឯកជន, រដ្ឋបាលខេត្ត
	បន្ទាប់បន្សំ	មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
	អង្គភាពពាក់ព័ន្ធ	មន្ទីរទេសចរណ៍
សកម្មភាពចម្បង [ការបែងចែកតួនាទី]	១. ការត្រួតពិនិត្យគុណភាពបរិស្ថាននៃស្នឹងសៀមរាប (ការដំឡើងឧបករណ៍ចាប់សញ្ញា) [មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន] ២. ការកែលម្អគុណភាពទឹកស្នឹងសៀមរាប/ផែនការប្រើប្រាស់លំហ [រដ្ឋបាលខេត្ត , មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន, សហគ្រាសឯកជន] ៣. ការអនុវត្តការកែលម្អគុណភាពទឹកស្នឹងសៀមរាប [មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន, ក្រុមហ៊ុនឯកជន] ៤. ការអនុវត្តការប្រើប្រាស់លំហអាកាស [រដ្ឋបាលខេត្ត , មន្ទីរទេសចរណ៍, សហគ្រាសឯកជន] ៥. ការផ្ទុកទិន្នន័យ និងការបង្ហាញទៅកាន់វេទិកាទិន្នន័យ [ម. ប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍]	
ប្រភពមូលនិធិ / គំរូអាជីវកម្ម	ការត្រួតពិនិត្យគុណភាពទឹក នៅក្នុងផែនការគ្រប់គ្រងនិងថែទាំដែលបន្ទាប់ពីគម្រោងកែលម្អស្នឹងសៀមរាបដែលកំពុងត្រូវបានអនុវត្តនាពេលបច្ចុប្បន្ន មានសារៈសំខាន់ណាស់សម្រាប់ទីក្រុងទេសចរណ៍។ ដើម្បីធ្វើឱ្យមាត់ទន្លេក្លាយជាកន្លែងទាក់ទាញភ្ញៀវទេសចរពីទិដ្ឋភាពនៃទេសភាព និងការថែរក្សាឡើងវិញ យើងនឹងខិតខំថែរក្សាគុណភាពទឹកដោយបង្កើតលំហូរសិប្បនិម្មិតនៅក្នុងស្នឹងសៀមរាប។ ចំពោះគ្រឿងបរិក្ខារ ក្រសួងទេសចរណ៍ និងរដ្ឋបាលខេត្ត នឹងពិភាក្សាអំពីវិធានការថែរក្សា និងការប្រើប្រាស់ម្ចាស់ជំនួយ ហើយមូលនិធិជំរុញទេសចរណ៍នឹងប្រើប្រាស់សម្រាប់ការថែទាំ។	
	តម្លៃដើមទុនដំបូង	មូលនិធិការងារសាធារណៈ (រដ្ឋបាលខេត្ត , ក្រសួងទេសចរណ៍, ជំនួយ

Project W-0៤	ការកែលម្អគុណភាពទឹក និងការប្រើប្រាស់លំហទន្លេក្នុងស្ទឹងសៀមរាប	
		ឧបត្ថម្ភពីម្ចាស់ជំនួយ)
	ចំណាយលើប្រតិបត្តិការ និងថែទាំ	មូលនិធិការងារសាធារណៈ (រដ្ឋបាលខេត្ត , ការប្រើប្រាស់មូលនិធិ។ល។)
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	ស្តង់ដារបរិស្ថានសម្រាប់គុណភាពទឹក និងក្លិន ចំនួនអតិថិជន	



ប្រភព៖ MLMUPC

រូបភាព ៣.២៩៖ រូបភាពនៃការប្រើប្រាស់លំហទន្លេ

៥) *គម្រោង W-0៥៖ ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធលូ*

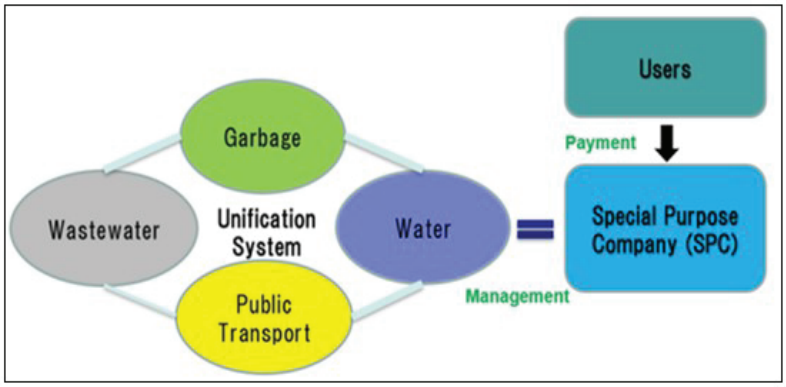
Project W-0៥	ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធលូ
ខ្លឹមសារនៃគម្រោង (គោលដៅឆ្នាំ ២០៣៥)	
បញ្ហាឆ្លើយតប	១៨. កង្វះគំនិតផ្តួចផ្តើមរបស់រដ្ឋបាលបរិស្ថាន
គោលបំណង	បណ្តាញលូ និងកន្លែងបន្សុទ្ធនឹងត្រូវបានពង្រឹង ហើយប្រព័ន្ធថែទាំនឹងត្រូវបានបង្កើតឡើង។
គោលដៅគម្រោង	ការបង្កើតប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងថែទាំប្រព័ន្ធលូដែលទាក់ទងនឹងផែនការអាយុវែង និងការគាំទ្រវិធានការគ្រប់គ្រងវិបត្តិ (បង្កើតមូលដ្ឋានទិន្នន័យនៃព័ត៌មានបណ្តាញ)
តំបន់គោលដៅសំខាន់	តំបន់ទីប្រជុំជន
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	• ធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពបញ្ជីឈ្មោះប្រព័ន្ធលូ • ព័ត៌មានតាមដានទឹកទន្លេខាងលើ និងខាងក្រោម
បញ្ហាក្នុងការអនុវត្ត	• ការគ្រប់គ្រងបញ្ជីប្រព័ន្ធលូ • ការប្រមូលថ្លៃទឹកសំអុយ
សូចនាករ (KPI)	• ការប្រមូលចំនួនថ្លៃទឹកសំអុយ • អាទិភាពនៃបំពង់ដែលធ្វើការគ្រប់គ្រងនិងថែទាំ
សកម្មភាពរយៈពេលខ្លី (គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់គោលដៅប្រចាំឆ្នាំ ២០២៥)	

អង្គភាពអនុវត្ត	ចម្បង	រដ្ឋបាលខេត្ត, MPWT
	បន្ទាប់បន្សំ	មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
	អង្គភាពពាក់ព័ន្ធ	ម្ចាស់ជំនួយ
សកម្មភាពចម្បង [ការបែងចែកតួនាទី]	១) របង្កើតប្រព័ន្ធអនុវត្តការថែទាំបំពង់បង្ហូរទឹក [មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន, រដ្ឋបាលខេត្ត] ២) ការប្រមូលទិន្នន័យ និងការត្រួតពិនិត្យសមត្ថភាពលូសម្រាប់បំពង់បង្ហូរទឹកដែលមានស្រាប់ [មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន] ៣) ផែនការ និងហិរញ្ញប្បទានសម្រាប់រោងចក្រប្រព្រឹត្តិកម្មទឹកស្អុយថ្មី [រដ្ឋបាលខេត្ត , MPWT] ៤) ការសាងសង់រោងចក្រប្រព្រឹត្តិកម្មទឹកស្អុយថ្មី [MPWT]	
ប្រភពមូលនិធិ / គំរូអាជីវកម្ម	កង្វះសមត្ថភាពសម្រាប់ប្រព្រឹត្តិកម្មទឹកស្អុយត្រូវបានបញ្ជាក់នៅក្នុងទិន្នន័យរួចហើយ ហើយការពង្រីក និងការសាងសង់ថ្មីគឺជាបញ្ហាបន្ទាន់។ ដើម្បីសាងសង់កន្លែងធំជាងទំហំបច្ចុប្បន្ន ចាំបាច់ត្រូវស្នើសុំថវិកាពីម្ចាស់ជំនួយ។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ នៅពេលពិចារណាលើជំនួយហិរញ្ញវត្ថុសម្រាប់ការសាងសង់ម្ចាស់ជំនួយនឹងត្រូវទាមទារឱ្យមានប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការថែទាំ និងប្រតិបត្តិការនូវប្រព្រឹត្តកម្មនៅនឹងកន្លែង ហើយការបណ្តុះបណ្តាលសមត្ថភាពគ្រប់គ្រង និងប្រព័ន្ធប្រមូលប្រាក់ពី MPWT ទៅ មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន នឹងប្រព័ន្ធប្រមូលថ្លៃសេវាគឺជាចាំបាច។	
	តម្លៃដើមទុនដំបូង	មូលនិធិការងារសាធារណៈ (មូលនិធិម្ចាស់ជំនួយ។ល។)
	ចំណាយលើប្រតិបត្តិការ និងថែទាំ	មូលនិធិការងារសាធារណៈ (មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន)
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	បរិមាណលូ / បរិមាណទឹកស្អុយ / បរិមាណប្រព្រឹត្តកម្ម អត្រាប្រមូលថ្លៃសេវា	

៦) *គម្រោង W-0៦៖ ប្រព័ន្ធបង្រួបបង្រួមថ្លៃសេវាសាធារណៈ:*

Project W-0៦	ប្រព័ន្ធបង្រួបបង្រួមថ្លៃសេវាសាធារណៈ:
ខ្លឹមសារនៃគម្រោង (គោលដៅឆ្នាំ ២០៣៥)	
បញ្ហាឆ្លើយតប	១៨. កង្វះគំនិតផ្តួចផ្តើមរបស់រដ្ឋបាលបរិស្ថាន
គោលបំណង	បង្កើតប្រព័ន្ធមួយដើម្បីបង្រួបបង្រួមការគិតថ្លៃសេវាសាធារណៈ ដើម្បីកែលម្អភាពងាយស្រួលរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ និងបង្កើនប្រសិទ្ធភាពរដ្ឋបាល
គោលដៅគម្រោង	បង្កើតប្រព័ន្ធមួយដើម្បីបង្រួបបង្រួមការគិតថ្លៃសេវាសាធារណៈ។
តំបន់គោលដៅសំខាន់	តំបន់ទីប្រជុំជន (ចម្បង) តំបន់បឹងទន្លេសាប (បន្ទាប់បន្សំ)
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	• អត្រាប្រមូលថ្លៃសេវា • សេចក្តីថ្លែងការណ៍សមតុល្យ
បញ្ហាក្នុងការអនុវត្ត	• ការប្រមូលថ្លៃសេវាសមស្របនឹងថវិកាថែទាំ • ឆន្ទៈក្នុងការទូទាត់របស់អ្នកស្រុក

Project W-0៦	ប្រព័ន្ធបង្រួបបង្រួមថ្លៃសេវាសាធារណៈ	
សូចនាករ (KPI)	• តារាងគណនាចំណូលចំណាយ និងតារាងតុល្យការ • អត្រាប្រមូលថ្លៃសេវា	
សកម្មភាពរយៈពេលខ្លី (គម្រោងអាទិភាពសម្រាប់គោលដៅប្រចាំឆ្នាំ ២០២៥)		
អង្គភាពអនុវត្ត	ចម្បង	រដ្ឋបាលខេត្ត , ក្រុមហ៊ុនគោលបំណងពិសេស (បង្កើតឡើងដោយសាជីវកម្ម សាធារណៈ អាជីវកម្មឯកជន។ល។)
	រង	-
	អង្គភាពពាក់ព័ន្ធ	MPWT, ម. ប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍
សកម្មភាពចម្បង [ការបែងចែកតួនាទី]	១) ការត្រួតពិនិត្យប្រព័ន្ធប្រមូលថ្លៃសេវាបច្ចុប្បន្ន ការពិនិត្យមើលប្រព័ន្ធថ្មី [រដ្ឋបាលខេត្ត , រដ្ឋាករទឹកស្អាត, អ្នកប្រមូលសំរាម MPWT] ២) ការបង្កើតក្រុមហ៊ុនគោលបំណងពិសេស (SPC) [រដ្ឋាករទឹកស្អាត, អ្នកប្រមូលសំរាម] ៣) ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធការប្រមូល/ត្រួតពិនិត្យ [SPC] ៤) ការប្រមូលថ្លៃសេវាសាធារណៈ ការត្រួតពិនិត្យស្ថានភាព [SPC] ៥) ការផ្ទុកទិន្នន័យ និងការបង្ហាញទៅកាន់វេទិកាទិន្នន័យ [ម. ប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍]	
ប្រភពមូលនិធិ / គំរូអាជីវកម្ម	ការកសាង និងដំណើរការប្រព័ន្ធគិតថ្លៃដែលរួមបញ្ចូលទាំងទឹកស្អាត និងលូ និងកាកសំណល់។ល។ ចាប់ផ្តើមជាមួយនឹងការវិនិយោគដំបូង (ការអភិវឌ្ឍន៍កម្មវិធី) មូលនិធិប្រតិបត្តិការនឹងត្រូវបានចេញដោយក្រុមហ៊ុនឯកជន និង SPC ដែលបង្កើតឡើងដោយរដ្ឋបាលខេត្ត និងអង្គការពាក់ព័ន្ធការងារសាធារណៈ។ នៅពេលអនាគត យើងក៏នឹងសម្លឹងមើលការពង្រីកទៅជាថាមពលអគ្គិសនី និងការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈផងដែរ។	
	តម្លៃដើមទុនដំបូង	ក្រុមហ៊ុនគោលបំណងពិសេស (SPC)
	ចំណាយលើប្រតិបត្តិការ និងថែទាំ	ក្រុមហ៊ុនគោលបំណងពិសេស (SPC)
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	អត្រាការប្រមូលថ្លៃសេវា របាយការណ៍ប្រាក់ចំណូលប្រចាំត្រីមាស និងតារាងតុល្យការ	



ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ៣.៣០៖ ប្រព័ន្ធបង្រួបបង្រួមថ្លៃប្រើប្រាស់

៣.៤ ជំណើរការអនុវត្តគម្រោងអាទិភាព

៣.៤.១ ភាពងាយស្រួលនៃការចាប់ផ្តើមគម្រោងអាទិភាព

ក្នុងការអនុវត្តគម្រោងអាទិភាពចំនួន ២៤ ដែលបានស្នើឡើង ភាពងាយស្រួលនៃការចាប់ផ្តើមនីមួយៗត្រូវបានសង្ខេបនៅក្នុងតារាងខាងក្រោម។ ការវាយតម្លៃនៃភាពងាយស្រួលនៃការចាប់ផ្តើមនេះ ត្រូវបានវិនិច្ឆ័យជាចម្បងដោយសូចនាករខាងក្រោម។

- ការវិនិយោគដំបូងទាប
- ភាពចាស់ទុំក្នុងការបង្កើតគម្រោងមានកម្រិតខ្ពស់ ឬមានប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មដែលមានការចាប់អារម្មណ៍
- ចំណាប់អារម្មណ៍ក្នុងនាមជារដ្ឋបាលខេត្ត ខ្ពស់ និងអ្នកពាក់ព័ន្ធដែលត្រូវការការសម្របសម្រួលតិចតួច

តារាង ៣.១៦៖ ការរៀបចំភាពងាយស្រួលនូវការចាប់ផ្តើមនៃក្រុមគម្រោងអាទិភាព

គម្រោងការ	ចាប់ផ្តើម ក្នុងរយៈពេលខ្លី	សង្ខេប
D-០១ ការប្រមូល និងការផ្ទុកទិន្នន័យរួមបញ្ចូលគ្នា	○	ចំនួនទឹកប្រាក់នៃការវិនិយោគគឺតូចព្រោះមានតែប្រព័ន្ធសាមញ្ញប៉ុណ្ណោះដែលត្រូវបានណែនាំ។ រដ្ឋបាលខេត្ត ចាប់អារម្មណ៍ខ្លាំង។
D-០២ ការចេញផ្សាយទិន្នន័យ		-
T-០១ ការផ្សព្វផ្សាយ	○	មានអាជីវកម្មឯកជនដែលកំពុងខិតខំប្រឹងប្រែងស្រដៀងគ្នា។
T-០២ ការកក់/ការទូទាត់តែមួយ	○	មានអាជីវកម្មឯកជនដែលកំពុងខិតខំប្រឹងប្រែងស្រដៀងគ្នា។
T-០៣ ចល័តភាពចែករំលែក		-
T-០៤ ទេសចរណ៍MaaS	○	គម្រោងពិសោធន៍របស់ JETRO កំពុងស្ថិតក្នុងការអនុវត្ត (Toyota Tsusho)។ រដ្ឋាភិបាលខត្តចាប់អារម្មណ៍ខ្លាំង។
T-០៥ ការទូទាត់អេឡិចត្រូនិច		-
T-០៦ មាតិកានិម្មិត	○	មានអាជីវកម្មឯកជនដែលមានស្មារតីខ្ពស់។
M-០១ ប្រព័ន្ធចំណតរថយន្ត	○	មានសំណើពីប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មឯកជន។ រដ្ឋបាលខេត្ត ចាប់អារម្មណ៍ខ្លាំង។
M-០២ ការត្រួតពិនិត្យស្ថានភាពផ្លែផ្លូវ	○	កម្មវិធីនេះត្រូវបានបង្កើតរួចហើយ ហើយថ្លៃដើមដំបូងគឺទាប។
M-០៣ ការកែលម្អភ្លើងបំភ្លឺផ្លូវ	○	គ្រោងនឹងរៀបចំនៅក្នុងគម្រោងសាងសង់ផ្លូវ ៣៨។
M-០៤ ការកែលម្អប្រព័ន្ធសញ្ញាចរាចរណ៍		-
M-០៥ ការកែលម្អការបើកបរ	○	កម្មវិធីស្រដៀងគ្នានេះត្រូវបានបង្កើតរួចហើយ ហើយថ្លៃ

គម្រោងការ	ចាប់ផ្តើម ក្នុងរយៈពេលខ្លី	សង្ខេប
ប្រកបដោយសុវត្ថិភាព និង ការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍		ដើមដំបូងគឺទាប។
M-0៦ ការណែនាំយានជំនិះអគ្គិសនី		-
S-0១ ប្រព័ន្ធកាមេរ៉ាឃ្លាំមើល	○	នៅក្នុងគម្រោងសាងសង់ផ្លូវ ៣៨ គេដំឡើងពន្លឺផ្លូវ។ រដ្ឋបាលខេត្ត ចាប់អារម្មណ៍ខ្លាំង។
S-0២ ប្រព័ន្ធប្រកាសអាសន្នទឹកជំនន់		-
S-0៣ ប្រព័ន្ធអាសន្នអគ្គីភ័យ	○	វាគឺជាការបន្ថែមលើប្រព័ន្ធថ្នាក់ជាតិ ហើយចំនួនវិនិយោគមានតិចតួច។
S-0៤ ការពង្រឹងមុខងារទំនាក់ទំនងសាធារណៈសុវត្ថិភាព	○	ចំនួនទឹកប្រាក់វិនិយោគគឺតូចព្រោះមានតែប្រព័ន្ធសាមញ្ញមួយប៉ុណ្ណោះដែលត្រូវបានណែនាំ។
W-0១ការគ្រប់គ្រងកាកសំណល់ / ការអប់រំ	○	ព្រោះវាជាមូលដ្ឋាននៃប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងកាកសំណល់ដែលមានស្រាប់។
W-0២ ការប្រមូលកាកសំណល់ / IoT	○	ចំនួនទឹកប្រាក់នៃការវិនិយោគគឺតូចព្រោះមានតែប្រព័ន្ធសាមញ្ញ និងផ្នែករឹងប៉ុណ្ណោះដែលត្រូវបានណែនាំ។
W-0៣ គ្រប់គ្រងកន្លែងចោលចុងក្រោយ		-
W-0៤ការកែលម្អស្នឹងសៀមរាប		-
W-0៥ ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធលូ		-
W-0៦ ការរួមបញ្ចូលគ្នានូវថ្លៃសេវាសាធារណៈ		-

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

ដើម្បីបង្កើនសមត្ថភាពរបស់ភ្នាក់ងាររដ្ឋាភិបាលក្នុងការសម្រេចបាននូវផែនទីចង្អុលផ្លូវ ចាំបាច់ត្រូវលើកកម្ពស់ និងប្រតិបត្តិគម្រោងដោយឡែកៗជាក់ស្តែង និងផ្សព្វផ្សាយមេរៀនដែលបានរៀននៅទីនោះទៅឱ្យនៅពេល អនុវត្តគម្រោងផ្សេងទៀត។ ដូច្នេះ ដើម្បីសម្រេចបាននូវផែនទីចង្អុលផ្លូវ យើងកំណត់គោលការណ៍ថា ត្រូវចាប់ ផ្តើមជាមួយគម្រោងអាទិភាពដែលងាយស្រួលចាប់ផ្តើម និងបង្កើតវដ្តជាមួយនឹងការអភិវឌ្ឍន៍យ៉ាងរហ័សដែលរៀនមេរៀន និងផ្តល់មតិកែលម្អនៅក្នុងដំណាក់កាលដំបូង។

៣.៤.២ ការកំណត់តំបន់អាទិភាព

ដើម្បីអនុវត្តគម្រោងអាទិភាពឱ្យមានប្រសិទ្ធភាព វាមានប្រសិទ្ធភាពក្នុងការកំណត់តំបន់ដែលការវិនិយោគប្រមូលផ្តុំនៃគម្រោងនេះ និងអំពាវនាវពីគម្រោងទីក្រុងឆ្លាតដល់ប្រជាពលរដ្ឋ និងភ្ញៀវទេសចរ និងធ្វើឱ្យមើលឃើញនូវប្រសិទ្ធភាពនោះ។ ដូច្នេះ យើងកំណត់គោលការណ៍ថា កំណត់តំបន់កណ្តាលទីក្រុងដែលមានបញ្ហាទីក្រុងត្រូវបានប្រមូលផ្តុំជាតំបន់គោលដៅ ហើយផ្តល់អាទិភាពលើគម្រោងអាទិភាពនានាជាកញ្ចប់។

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ៣.៣១៖ រូបភាពនៃការណែនាំអំពីកញ្ចប់គម្រោងនៅក្នុងតំបន់កណ្តាលទីក្រុង

៣.៤.៣ ហិរញ្ញប្បទាន

សម្រាប់គម្រោងអាទិភាពដែលមិនអាចប្រមូលថ្លៃប្រើប្រាស់ដោយផ្ទាល់ពីអ្នកប្រើប្រាស់ វិធានការ គឺត្រូវការជាចាំបាច់ដើម្បីបង្កើនមិនត្រឹមតែការវិនិយោគដំបូងប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែថែមទាំងចំណាយប្រតិបត្តិការ និងការថែទាំផងដែរ។

សម្រាប់គម្រោងអាទិភាព ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការវិនិយោគថវិកាសាធារណៈ ចាំបាច់ត្រូវបញ្ជាក់ពីការបែងចែកតួនាទីក្នុងចំណោមអង្គការនានា ក្នុងគណៈកម្មាធិការទីក្រុងឆ្លាត។ បន្ទាប់មក មន្ទីរខេត្ត គួរធ្វើសំណើថវិកាចាំបាច់ទៅក្រសួងថ្នាក់ជាតិ។ ម៉្យាងវិញទៀត ប្រសិនបើ ការបែងចែកតួនាទី មិនអាចបញ្ជាក់បានច្បាស់លាស់ ឬប្រសិនបើគម្រោងមានទុនវិនិយោគច្រើន គណៈកម្មាធិការទីក្រុងឆ្លាត អាចត្រូវបានគេរំពឹងថា នឹងធ្វើការស្នើសុំថវិកា តាមរយៈគណៈកម្មាធិការជាតិសម្របសម្រួលទីក្រុងឆ្លាតវៃ។

សម្រាប់គម្រោង ដែលមិនពាក់ព័ន្ធនឹងការវិនិយោគថវិកាសាធារណៈដោយផ្ទាល់ មធ្យោបាយប្រមូលថវិកាតាមរយៈប្រមូលថ្លៃសេវាពីអ្នកប្រើប្រាស់ដូចជាប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋាន និងភ្ញៀវទេសចរ ដែលទទួលបានអត្ថប្រយោជន៍ពីគម្រោងអាចរួមចំណែកដោយប្រយោលក្នុងការចំណាយ នឹងត្រូវយកមកពិចារណា។ ក្នុងការពិចារណាលើជម្រើសនេះ ការបញ្ជាក់ពីគោលបំណងនៃមូលនិធិ និងគម្រោងអាទិភាពដែលត្រូវផ្តល់មូលនិធិគឺចាំបាច់មុនពេលពិភាក្សាអំពីប្រភពហិរញ្ញវត្ថុ និងវិធីសាស្ត្រគ្រប់គ្រងមូលនិធិ។ ជម្រើសខាងក្រោមអាចត្រូវបានពិចារណាសម្រាប់ប្រភពហិរញ្ញវត្ថុរបស់មូលនិធិ ប៉ុន្តែដូចបានរៀបរាប់ខាងលើ ការកែតម្រូវត្រូវតែធ្វើឡើងបន្ទាប់ពីពិភាក្សាជាមួយអ្នកពាក់ព័ន្ធ។

តារាង ៣.១៧៖ ប្រភពចំណូលមូលនិធិ (សេចក្តីព្រាង)

ប្រភពហិរញ្ញវត្ថុ	សង្ខេប	ឧទាហរណ៍នៃការអនុវត្តនៅក្នុងតំបន់ទេសចរណ៍
ថ្លៃចូលទស្សនា	ថ្លៃចូលទស្សនាត្រូវបានប្រមូលពីអ្នកទេសចរ ហើយលិខិតអនុញ្ញាតចូល (សំបុត្រ) ត្រូវបានចេញជំនួសវិញ។ ផ្នែកមួយនៃថ្លៃចូលទស្សនានឹងត្រូវប្រើប្រាស់ជាប្រាក់មូលនិធិ។	• តំបន់បុរាណវិទ្យាអង្គរ • Hoi An (វៀតណាម)
ថ្លៃចតឡាន	រឹតបន្តឹងការចូលរបស់យានដំនិះនៅក្នុងតំបន់ និងប្រមូលថ្លៃចតរថយន្តពីតំបន់គិតលុយដែលបានបង្កើតឡើងនៅខាងក្រៅតំបន់ហាមឃាត់។ ផ្នែកមួយនៃថ្លៃចតរថយន្តនឹងត្រូវបានប្រើជាប្រាក់មូលនិធិ។	• Shirakawa-go (ប្រទេសជប៉ុន)
ប្រាក់ចំណូលពីកម្មវិធីទាក់ទាញ	បើកដំណើរកម្សាន្តតាមដងទន្លេ និងសារមន្ទីរ ហើយប្រមូលថ្លៃបទពិសោធន៍ និងថ្លៃចូល។ ផ្នែកមួយនៃថ្លៃបទពិសោធន៍ និងថ្លៃចូលនឹងត្រូវប្រើប្រាស់ជាប្រាក់មូលនិធិ។	• វីហ្គេន (ហ្វីលីពីន)
ប្រាក់ចំណូលសណ្ឋាគារ	ផ្នែកមួយនៃប្រាក់ចំណេញរបស់សណ្ឋាគារនៅក្នុងតំបន់ជាក់លាក់មួយនឹងត្រូវបានប្រើជាប្រាក់មូលនិធិ។	• Old Havana (គុយបា)

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

ចំពោះការគ្រប់គ្រងប្រាក់មូលនិធិនេះ គួរតែវិស័យសាធារណៈ (រដ្ឋបាលខេត្ត) ជាអ្នកទទួលបន្ទុកនៅក្នុងក្របខ័ណ្ឌនៃវេទិកាឧស្សាហកម្ម-រដ្ឋាភិបាល-ការសិក្សា-ឯកជន ប៉ុន្តែគេរំពឹងថាវានឹងត្រូវបានពិចារណានៅពេលអនាគត ដោយមានការសម្របសម្រួលជាមួយរដ្ឋបាលខេត្ត និងភាគីពាក់ព័ន្ធ។

៣.៤.៤ គន្លឹះដើម្បីលើកកម្ពស់គម្រោងអាទិភាព

ដូចដែលបានពិពណ៌នាខាងលើ មធ្យោបាយផ្សេងៗដែលអាចជាគន្លឹះសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍រហ័សរហួន និងការណែនាំជាកញ្ចប់នៅក្នុងតំបន់ជាក់លាក់មួយគឺត្រូវបានទាមទារ ខណៈពេលដែលពិចារណាលើភាពងាយស្រួលនៃការចាប់ផ្តើមគម្រោងអាទិភាព។ វិធានការគាំទ្រសំខាន់ៗសម្រាប់ការអនុវត្តគម្រោងអាទិភាពនេះត្រូវបានសង្ខេបដូចខាងក្រោម។

ក) Smart JAMP (ក្រសួងដែនដី ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដឹកជញ្ជូន និងទេសចរណ៍)

ដូចដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ ជាផ្នែកមួយនៃគម្រោង Smart JAMP ការសិក្សា FS លើ "S-០១: ការណែនាំប្រព័ន្ធ CCTV" និង "D-០១: ការប្រមូលនិងការផ្ទុកទិន្នន័យរួមបញ្ចូលគ្នា" នឹងត្រូវធ្វើឡើងនៅត្រឹមខែមីនា ឆ្នាំ ២០២២។ តាមរយៈការសិក្សានេះគេរំពឹងថា លក្ខណៈបច្ចេកទេសជាមូលដ្ឋាន និងលទ្ធភាព (ផ្នែកបច្ចេកទេស ប្រសិទ្ធភាពសេដ្ឋកិច្ច។ល។) នឹងត្រូវបានផ្ទៀងផ្ទាត់ ហើយឈានទៅរកការអនុវត្តគម្រោង។

ខ) គម្រោងបំរុញ DX នៅជប៉ុនតិច ASEAN (JETRO) នៅជប៉ុន-អាស៊ាន

ដូចដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ POC នៃ "T-០៤: ទេសចរណ៍ MaaS" នឹងត្រូវបានអនុវត្តនៅត្រឹមខែមករា ឆ្នាំ ២០២៣ ដែលជាផ្នែកមួយនៃ "គម្រោងលើកកម្ពស់អាស៊ី DX ជប៉ុន-អាស៊ាន" របស់ JETRO ។ តាមរយៈ POC នេះ គេរំពឹងថា ការសិក្សាលម្អិតនឹងបន្តឆ្ពោះទៅរកការណែនាំពេញលេញនៃគម្រោងអាទិភាព។

គ) គម្រោងសាងសង់ផ្លូវ ៣៨ (មូលនិធិផ្ទាល់)

នៅក្នុងគម្រោងសាងសង់ផ្លូវ ៣៨ ដែលកំពុងត្រូវបានជំរុញដោយរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជានាពេលបច្ចុប្បន្ននេះ មិនត្រឹមតែធ្វើការពង្រីកផ្លូវប៉ុណ្ណោះទេ ថែមទាំងមានការដំឡើងភ្លើងបំភ្លឺផ្លូវ ការដំឡើងភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ និងការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធកាមេរ៉ាសុវត្ថិភាពផងដែរ។ ចំពោះ "M-០១: ការណែនាំប្រព័ន្ធចំណតរថយន្ត" "M-០៣: ការកែលម្អភ្លើងបំភ្លឺផ្លូវ" "M-០៤: ការកែលម្អប្រព័ន្ធសញ្ញាចរាចណ៍" "S-០១: ការណែនាំប្រព័ន្ធ CCTV" "W-០៤: ការកែលម្អគុណភាពទឹកស្ទឹងសៀមរាប / ការប្រើប្រាស់លំហស្ទឹង" ជាដើមនោះ គេរំពឹងថា គម្រោងនឹងអនុវត្តក្នុងគម្រោងសាងសង់ផ្លូវ ៣៨ ដែរ ប៉ុន្តែក្រោយបញ្ចប់គម្រោងសាងសង់ផ្លូវ ៣៨ នេះ ចាំបាច់ធ្វើការត្រូវពិនិត្យឡើងវិញ និងពិនិត្យព័ត៌មានលម្អិតនៃគម្រោងនាពេលខាងមុខ។

ឃ) គម្រោងសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេស (JICA)

គម្រោងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេសរបស់ JICA "គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍សមត្ថភាពដើម្បីលើកកម្ពស់ទីក្រុងឆ្លាតសៀមរាប" គ្រោងនឹងអនុវត្តក្នុងគោលបំណងដូចខាងក្រោម។

- គោលបំណងទី១៖ "វិធីសាស្ត្រទីក្រុងឆ្លាតវៃ" ត្រូវបានបង្កើតឡើង ហើយរចនាសម្ព័ន្ធកិច្ចសហប្រតិបត្តិការក្នុងចំណោមស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ នឹងត្រូវបានបង្កើតឡើង។
- គោលបំណងទី២៖ ដំណើរការអនុវត្ត "វិធីសាស្ត្រទីក្រុងឆ្លាតវៃ" នឹងត្រូវបានបង្កើតឡើងតាមរយៈការសាកល្បងអនុវត្តដំណោះស្រាយទីក្រុង។
- គោលបំណងទី៣៖ ប្រព័ន្ធត្រួតពិនិត្យ និងវាយតម្លៃនៃ "វិធីសាស្ត្រទីក្រុងឆ្លាតវៃ" នឹងត្រូវបានបង្កើតឡើង។

គម្រោងអាទិភាពត្រូវបានរំពឹងថានឹងត្រូវបានអនុវត្តនៅក្នុងការអនុវត្តសាកល្បងនៃដំណោះស្រាយទីក្រុងដែលបាន រៀបរាប់នៅក្នុងគោលបំណងទី២។

៣.៤.៥ ប្រព័ន្ធត្រួតពិនិត្យ និងតាយតម្លៃ

ISO 37122:2019 របស់អង្គការអន្តរជាតិសម្រាប់ស្តង់ដារនីយកម្ម (ទីក្រុង និងសហគមន៍ប្រកបដោយនិរន្តរភាព - សូចនាករសម្រាប់ទីក្រុងឆ្លាតវៃ) និងក្របខណ្ឌរង្វាស់ទីក្រុងឆ្លាតវៃ OECD របស់អង្គការសម្រាប់កិច្ចសហប្រតិបត្តិការសេដ្ឋកិច្ចត្រូវបានបង្កើតឡើងជាសូចនាករសម្រាប់វាយតម្លៃទីក្រុងតាមទស្សនៈទីក្រុងឆ្លាត។ ទាំងនេះត្រូវបានចាត់ទុកថាជាសូចនាករសកលដែលអាចអនុវត្តបានចំពោះទីក្រុងណាមួយ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ផែនទីបង្ហាញផ្លូវទីក្រុងឆ្លាតវៃសម្រាប់ខេត្តសៀមរាបបច្ចុប្បន្នមានភាពជាក់លាក់ចំពោះវិស័យមួយចំនួន រួមទាំងវិស័យទេសចរណ៍ផងដែរ។ ដូច្នេះ វាជាការប្រសើរក្នុងការត្រួតពិនិត្យ និងវាយតម្លៃវឌ្ឍនភាពនៃផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះដោយឯករាជ្យ ខណៈពេលដែលយោងទៅលើសូចនាករដែលមានស្រាប់ទាំងនេះ។

សូចនាករខាងក្រោមអាចត្រូវបានពិចារណាសម្រាប់ការត្រួតពិនិត្យការអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវ។ សូចនាករទាំងអស់នេះនឹងត្រូវបានបញ្ចប់ដោយផ្អែកលើការពិភាក្សានៅក្នុងគណៈកម្មាធិការទីក្រុងឆ្លាត។

ក) សូចនាករគោលសំខាន់ៗ

សូចនាករគោលសំខាន់ៗ ត្រូវកំណត់សម្រាប់វិស័យចំនួន ៣ នៅក្នុងវិធីសាស្ត្ររដ្ឋបាល និងវិស័យចំនួន ៤ នៅក្នុងវិធីសាស្ត្រតាមវិស័យ។ ខាងក្រោម បង្ហាញពីឧទាហរណ៍នៃសូចនាករគោលដៅសំខាន់ៗដែលអាចមាន។

តារាង ៣.១៨៖ ប្រភពចំណូលមូលនិធិ (សេចក្តីព្រាង)

វិស័យ	គោលនយោបាយមូលដ្ឋាន	សូចនាករគោល
ស្ថាប័នរដ្ឋបាល	បើកកិច្ចសហការ	ការពិភាក្សាដែលបានធ្វើឡើងជាច្រើនដងនៅក្នុងគណៈកម្មាធិការទីក្រុងឆ្លាត
ប្រព័ន្ធគាំទ្រអាជីវកម្ម	ការគាំទ្រលើអាជីវកម្មបែបឆ្លាតវៃ	ការអនុញ្ញាតអាជីវកម្មថ្មីទាក់ទងនឹងទីក្រុងឆ្លាត
ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ	ការប្រើប្រាស់ទិន្នន័យ	បរិមាណនៃទិន្នន័យដែលបានប្រើប្រាស់ និងបង្ហាញ
SMART TOURISM	ស្របតាមតម្រូវការរបស់ភ្ញៀវទេសចរ	ចំនួនភ្ញៀវទេសចរ ចំនួនភ្ញៀវទេសចរត្រលប់មកម្តងទៀត
SMART MOBILITY	ឆ្ពោះទៅកាន់ការប្រើប្រាស់មធ្យោបាយធ្វើដំណើរដែលមានភាពងាយស្រួល និងប្រកបដោយចីរភាព	ចំនួនគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ចំនួនកកស្ទះចរាចរណ៍ អត្រារថយន្ត EV
SMART SECURITY	ឆ្ពោះទៅកាន់ទិសដៅទេសចរណ៍ដែលមានសុវត្ថិភាពខ្ពស់	ចំនួនឧក្រិដ្ឋកម្ម ចំនួនអ្នកស្លាប់ដោយសារអគ្គីភ័យ ចំនួនអ្នកស្លាប់ដោយសារគ្រោះធម្មជាតិ
SMART WASTE	ឆ្ពោះទៅរកបរិស្ថានទីក្រុងស្អាត និង	ភាពច្របូកច្របល់នៃស្នឹងសៀមរាប បរិមាណ

MANAGEMENT	មានអនាម័យ	សំណល់រឹង

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

បន្ថែមពីលើទាំងនេះ ការត្រួតពិនិត្យគុណភាពជីវិតរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ឬការពេញចិត្តរបស់ភ្ញៀវទេសចរ តាមរយៈការស្ទង់មតិសំណួររៀងរាល់ប្រាំឆ្នាំម្តង ទៅកាន់អ្នកធ្វើតេស្តដោយចៃដន្យ ត្រូវយកមកពិចារណា។

សូចនាករគោលដៅសំខាន់ៗនឹងត្រូវត្រួតពិនិត្យ និងវាយតម្លៃប្រហែលរៀងរាល់ប្រាំឆ្នាំម្តង ហើយត្រូវប្រើជាឯកសារយោងនៅពេលពិនិត្យមើលផែនទីបង្ហាញផ្លូវ។ វាក៏នឹងបម្រើជាព័ត៌មានយោងសម្រាប់ការបង្កើតសកម្មភាពរយៈពេលខ្លីបន្ទាប់ផងដែរ។

ខ) សូចនាករការអនុវត្តសំខាន់ៗ

ខណៈពេលដែលសូចនាករគោលដៅសំខាន់ៗ គឺជាសូចនាករដើម្បីវាស់ស្ទង់កម្រិតនៃការសម្រេចបាននូវគោលនយោបាយមូលដ្ឋាន សូចនាករការអនុវត្តសំខាន់ៗគឺជាសូចនាករ ដើម្បីវាស់ស្ទង់កម្រិត នៃការសម្រេចបាននូវសកម្មភាព ដែលត្រូវអនុវត្តនៅក្នុងផែនទីបង្ហាញផ្លូវ។ ការសម្រេចបាននូវសកម្មភាពសំខាន់ៗនៃគម្រោងអាទិភាពចំនួន ២៤ ដែលបានរាយក្នុងបញ្ជី ៣.៣.៣ នឹងត្រូវវាយតម្លៃប្រមាណម្តងក្នុងមួយឆ្នាំដោយប្រើបញ្ជីត្រួតពិនិត្យ។ ដោយផ្អែកលើវឌ្ឍនភាពនៃសកម្មភាពរយៈពេលខ្លី ខ្លឹមសារនៃសកម្មភាពរយៈពេលខ្លីនឹងត្រូវពិនិត្យឡើងវិញរៀងរាល់ប្រាំឆ្នាំម្តង។ ទោះបីជាភាពជាក់លាក់នៃគម្រោងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេសនេះមិនទាន់ត្រូវបានដឹងក៏ដោយ ប៉ុន្តែគេរំពឹងថាគម្រោងនេះនឹងគាំទ្រដល់ការអនុវត្ត។ នៃគម្រោងអាទិភាព ហើយថាមេរៀនដែលបានរៀននឹងត្រូវបានអនុវត្តចំពោះការអនុវត្តវិធីសាស្ត្ររដ្ឋបាលនៃផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះ និងគម្រោងផ្សេងៗទៀត។

ជំពូក ៤ សកម្មភាពសិក្សា និងការអនុវត្តគម្រោងសាកល្បង

៤.១ ការឯកភាព និងការសម្ភាសន៍

៤.១.១ កិច្ចប្រជុំគណៈកម្មាធិការដឹកនាំទីក្រុងឆ្លាត

កិច្ចប្រជុំគណៈកម្មាធិការដឹកនាំទីក្រុងឆ្លាតបានធ្វើឡើង ហើយបានរំពឹងទុកនឹងធ្វើឡើងក្នុងតារាងខាងក្រោម។ តារាង ៤.១ បានបង្ហាញអំពីកាលវិភាគនៃកិច្ចប្រជុំគណៈកម្មាធិការដឹកនាំទីក្រុងឆ្លាត។

តារាង ៤.១៖ បញ្ជីកិច្ចប្រជុំជាមួយស្ថាប័ន និងគ្រឹះស្ថាននានា

	កាលបរិច្ឆេទ	**ទីកន្លែង**	**អំពី**
លើកទី១	០២ មិនា ២០២០	សាលាខេត្ត	• សេចក្តីព្រាងរបស់គម្រោង
លើកទី២	១៦ តុលា ២០២០	Online	• បច្ចុប្បន្នភាព និងបញ្ហាប្រឈមក្នុងទីក្រុង និងផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាត
លើកទី៣	១៦ កុម្ភៈ ២០២១	សាលាខេត្ត/Online	• ផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាត និងគម្រោងអនុវត្តសាកល្បង
លើកទី៤	៣០ សីហា ២០២១	Online	• លទ្ធផលនៃការប្រកួតប្រជែងគំនិតអាជីវកម្មឆ្លាត • ផែនទីចង្អុលផ្លូវនៃការស្តារឡើងវិញក្នុងវិបត្តិជំងឺកូវីដ-១៩
លើកទី៥	១០ វិច្ឆិកា ២០២១	សាលាខេត្ត/Online	• ផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាត និងវិធីសាស្ត្ររដ្ឋបាល
លើកទី៦	២៣ ធ្នូ ២០២១	សាលាខេត្ត/Online	• របាយការណ៍នៃការអនុវត្តគម្រោងសាកល្បង • ការអនុម័តលើផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាត

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

៤.១.២ កិច្ចប្រជុំក្រុមការងារបច្ចេកទេសទីក្រុងឆ្លាត

កិច្ចប្រជុំក្រុមការងារបានធ្វើឡើងដូចខាងក្រោម។ ដោយឡែកយើងកំណត់ការប្រជុំបុគ្គលជាមួយនាយកដ្ឋានទទួលបន្ទុកផ្នែកនីមួយៗ ដែលត្រូវបានសង្ខេបក្នុង ៤.១.៣ ។

តារាង ៤.២៖ បញ្ជីកិច្ចប្រជុំក្រុមការងារបច្ចេកទេសទីក្រុងឆ្លាត

	កាលបរិច្ឆេទ	អំពី
លើកទី១	ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០២០ (ប្រជុំតាមស្ថាប័ន)	បច្ចុប្បន្នភាព និងបញ្ហាទីក្រុង
លើកទី២	ថ្ងៃ ២៤ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២១	ផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាត និងគម្រោងសាកល្បង
លើកទី៣	ថ្ងៃ ១២ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០២១	ការប្រកួតប្រជែងគំណិតអាជីវកម្មឆ្លាតវៃ

លើកទី៤	ថ្ងៃ ៤ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២១	ផែនទីចង្អុលផ្លូវក្នុងការស្តារឡើងវិញក្នុងវិបត្តិកូវីដ-១៩
លើកទី៥	ថ្ងៃ ១៣ ខែតុលា ឆ្នាំ២០២១	គម្រោងអនុវត្តសាកល្បង PoC
លើកទី៦	ថ្ងៃ ២០ ខែតុលា ឆ្នាំ២០២១	ផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាត និងវិធីសាស្ត្ររដ្ឋបាល
លើកទី៧	ថ្ងៃ ១៥ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០២១	ផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាតជារួម

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

៤.២ ការប្រកួតប្រជែងគំនិតអាជីវកម្មឆ្លាត និងការជ្រើសរើស

គោលបំណងនៃការប្រកួតប្រជែងគំនិតអាជីវកម្មនេះ គឺដើម្បីធ្វើការស្វែងរកគំនិតអាជីវកម្មណាដែលមានការប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាទំនើបក្នុងការដោះស្រាយបញ្ហាដែលកំពុងកើតមានឡើងនៅក្នុងទីក្រុងសៀមរាប។ ដូចគ្នានេះផងដែរ គេក៏សង្ឃឹមថាវានឹងអាចជួយការលើកស្ទួយទីក្រុងឆ្លាតតាមរយៈការធ្វើអាជីវកម្មឆ្លាតវៃ។

តារាង ៤.៣៖ ការអនុវត្តការប្រកួតប្រជែងគំនិតអាជីវកម្ម

អ្នករៀបចំ	សាលាខេត្តសៀមរាប និងក្រុមសិក្សា JICA
ការប្រកួត	គំនិតអាជីវកម្មដោយប្រើបច្ចេកវិទ្យាឆ្លាតវៃ និងដំណោះស្រាយដែលរួមចំណែកដល់ការសម្រេចបានទីក្រុងឆ្លាតសៀមរាប និងដំណោះស្រាយបញ្ហាទីក្រុង
ប្រភេទ និងចំនួនរង្វាន់	ពានរង្វាន់គម្រោង៖ គំនិតអាជីវកម្មដែលត្រូវនឹងការជ្រើសរើសបុគ្គលិកខាងលើ ពានរង្វាន់ PoC៖ ក្នុងចំនោមពួកគេ គំនិតអាជីវកម្មដែលអាចអនុវត្ត PoC គឺមានអាទិភាព
ការវាយតម្លៃ	វាយតម្លៃដោយក្រុមការងារទីក្រុងឆ្លាត និងក្រុមសិក្សា JICA ការសម្រេចចុងក្រោយក្នុងកិច្ចប្រជុំគណគម្មាធិការទីក្រុងឆ្លាតលើកទី ៤
កាលបរិច្ឆេទ	ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០២១៖ ចាប់ផ្តើមការអញ្ជើញកម្មវិធី ចុងខែមីនា ឆ្នាំ ២០២១៖ ចុងបញ្ចប់នៃការដាក់ពាក្យ ចាប់ពីខែមេសា ដល់ខែមិថុនា ឆ្នាំ ២០២១៖ ការវាយតម្លៃ ខែសីហា ឆ្នាំ ២០២១៖ ការអនុម័តលទ្ធផលនៃការវាយតម្លៃ (នៅគណៈកម្មាធិការដឹកនាំទី៤) ចាប់ពីខែវិច្ឆិកាដល់ខែធ្នូ ឆ្នាំ ២០២១៖ ការអនុវត្ត PoC

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

គំនិតអាជីវកម្មសរុបចំនួន ១៣ បានដាក់ពាក្យចូលរួមប្រកួតក្នុងកម្មវិធី ហើយគម្រោងចំនួន ២ ត្រូវបានផ្តល់ជូនសម្រាប់ទាំងពានរង្វាន់គម្រោង និងពានរង្វាន់ PoC ។ PoC នឹងធ្វើឡើងចាប់ពីខែវិច្ឆិកា ដល់ខែធ្នូ ឆ្នាំ ២០២១។

៤.២.១ ការជ្រើសរើស

ក) គ្រោងនៃការប្រកួតប្រជែងអាជីវកម្ម

ការប្រកួតប្រជែងគំនិតអាជីវកម្មឆ្លាតវៃ ត្រូវបានរៀបចំឡើងដូចខាងក្រោមក្នុងគោលបំណងសរសើរគំនិតអាជីវកម្មដោយប្រើបច្ចេកវិទ្យាឆ្លាតវៃ និងដំណោះស្រាយដែលរួមចំណែកដល់ទីក្រុងឆ្លាតវៃនៃខេត្តសៀមរាប និងបញ្ហាទីក្រុង។ នេះត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងពន្លឿនការធ្វើពាណិជ្ជកម្មនៃទីក្រុងឆ្លាតវៃដោយមានការចូលរួមពីអាជីវកម្មឯកជន។

តារាង ៤.៤៖ គ្រោងនៃការប្រកួតប្រជែងគំនិតអាជីវកម្មឆ្លាតវៃ

អ្នករៀបចំ	សាលាខេត្តសៀមរាប និងក្រុមសិក្សា JICA
ការវាយតម្លៃ	អ្នកចូលរួមប្រកួតត្រូវគោរពតាមលក្ខខ័ណ្ឌក្នុងការដោះស្រាយបញ្ហាដែលកើតមានឡើងក្នុងក្រុងសៀមរាបពេលដាក់ពាក្យប្រកួត ដែលមានដូចជា៖ [ប្រធានបទទូទៅ] • គម្រោងដែលប្រើបច្ចេកវិទ្យាក្នុងការបង្កើតប្រសិទ្ធភាពការងាររដ្ឋបាល ការពង្រឹង និងគ្រប់គ្រងលើវិស័យហេដ្ឋានរចនាសម្ព័ន្ធ ដើម្បីបង្កើតការពេញចិត្តពីប្រជាពលរដ្ឋ • គម្រោងដែលប្រើបច្ចេកវិទ្យា ក្នុងការដោះស្រាយបញ្ហា ដែលបណ្តាលមកពីការរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ-១៩ ដល់ការរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ • ក្នុងករណីបើមានបញ្ហាផ្សេងទៀតក្រៅពីការលើកឡើងខាងលើក្នុងក្រុងសៀមរាប បេក្ខជនអាចលើកឡើងទាំងបញ្ហា និងដំណោះស្រាយដោយប្រើបច្ចេកវិទ្យា [ប្រធានបទដែលបានកំណត់] • *វិស័យទេសចរណ៍៖* គម្រោងដែលអាចលើកស្ទួយវិស័យទេសចរណ៍ ព្រោះវិស័យនេះបានរងផលប៉ះពាល់យ៉ាងខ្លាំងពីការរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ-១៩ • *ការធ្វើដំណើរ + សន្តិសុខ៖* គម្រោងដែលអាចជួយដល់ការធ្វើដំណើរដោយសុវត្ថិភាពដល់អ្នកប្រើប្រាស់ • *ការធ្វើដំណើរ + សន្តិសុខ៖* គម្រោងដែលអាចជួយសម្រួលដល់អ្នកថ្មើរជើងក្នុងការដើរតាមដងផ្លូវ • *វិស័យទេសចរណ៍ + សន្តិសុខ៖* គម្រោងដែលអាចពង្រឹងផ្នែកសុវត្ថិភាពដល់ភ្ញៀវទេសចរ ព្រោះទីក្រុងសៀមរាបជាទីកក្រុងទេសចរណ៍អន្តរជាតិ • *វិស័យបរិស្ថាន៖* គម្រោងដែលអាចពង្រឹងផ្នែកសោភ័ណភាព និងអនាម័យ ព្រោះមានការចោលសំរាមខុសច្បាប់នៅតាមផ្លូវសាធារណៈ • វិស័យបរិស្ថាន៖ គម្រោងដែលអាចពង្រឹងគុណភាពទឹកស្ទឹងសៀមរាប ព្រោះមានការបញ្ចេញកាកសំណល់រាវទៅក្នុងទឹក

ប្រភេទ និងចំនួនរង្វាន់	ពានរង្វាន់គម្រោង៖ គំនិតអាជីវកម្មដែលត្រូវនឹងការជ្រើសរើសបុគ្គលិកខាងលើ ពានរង្វាន់ PoC៖ ក្នុងចំនោមពួកគេ គំនិតអាជីវកម្មដែលអាចអនុវត្ត PoC គឺមានអាទិភាព
ការវាយតម្លៃ	វាយតម្លៃដោយក្រុមការងារទីក្រុងឆ្លាត និងក្រុមសិក្សា JICA ការសម្រេចចុងក្រោយក្នុងកិច្ចប្រជុំគណៈគម្មាធិការទីក្រុងឆ្លាតលើកទី ៤

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

កាលវិភាគនៃការប្រកួតប្រជែងគំនិតអាជីវកម្មបែបឆ្លាតវៃនេះ និងការដាក់សាកល្បងនៃគម្រោងជោគជ័យមួយ មានបង្ហាញក្នុងតារាង ៤.៥។

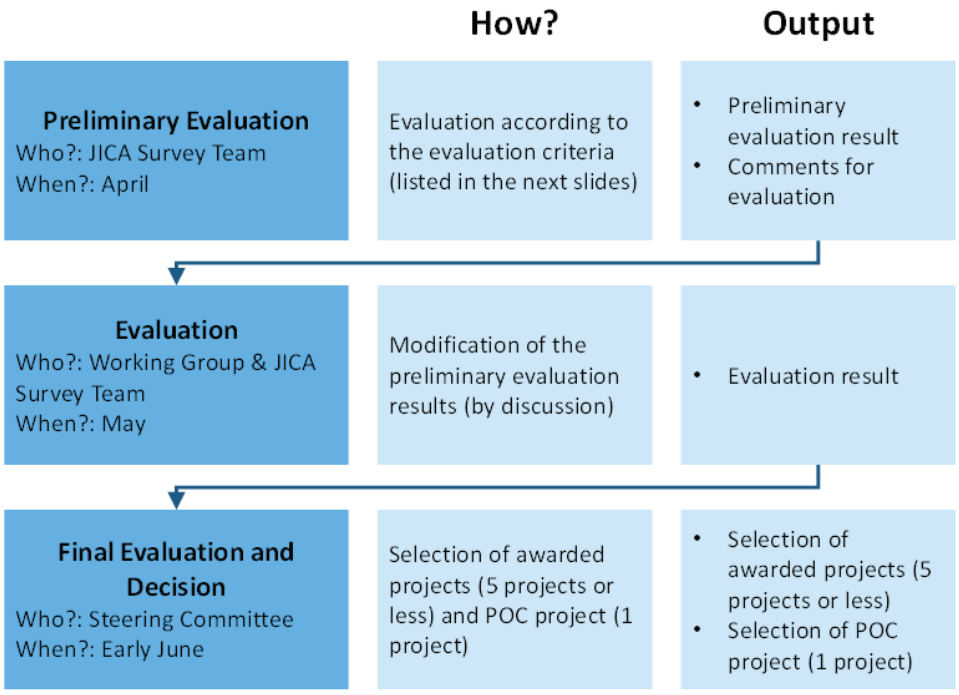
តារាង ៤.៥៖ កាលវិភាគនៃការប្រកួតប្រជែងគំនិងអាជីវកម្ម

ដំណាក់កាល	**កាលបរិច្ឆេទ**	**សំគាល់**
កម្មវិធីប្រកាសនៃការប្រកួតប្រជែងគំនិតអាជីវកម្ម	ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២១	ការប្រកាសបានធ្វើឡើងក្នុងសិក្ខាសាលា Online នៅទីក្រុងភ្នំពេញ
កាលបរិច្ឆេទកំណត់បេក្ខជនចូលរួមប្រកួត	ខែកុម្ភៈ ដល់ចុងខែមិនា ឆ្នាំ២០២១	
ការវាយតម្លៃ	ខែមេសា ឆ្នាំ២០២១	ការធ្វើសម្រេចចិត្តជ្រើសរើសគម្រោងនៅកិច្ចប្រជុំគណៈគម្មាធិការដឹកនាំទីក្រុងឆ្លាតលើកទី ៤
ការប្រកាសរង្វាន់	ខែឧសភា - ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២១	ការផ្តល់រង្វាន់ក្នុងសិក្ខាសិលានៅទីក្រុងតូក្យូ និងសៀមរាប
ការអនុវត្តគម្រោងសាកល្បង	ខែកក្កដា - ខែតុលា ឆ្នាំ២០២១	ការអនុវត្តគម្រោងសាកល្បងដែលបានជ្រើសរើស

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

ខ) ការទាយតម្លៃ

ការងារវាយតម្លៃនៃកម្មវិធីនេះមានបង្ហាញក្នុងរូបភាព ៤.១។



ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ៤.១៖ ការវាយតម្លៃនៃការប្រកួតប្រជែងគំនិតអាជីវកម្មឆ្លាតក្រុងសៀមរាប

តារាង ៤.៦៖ របៀបនៃការវាយតម្លៃគម្រោង

ប្រភេទ	ពិន្ទុ	យោងតាម
ចក្ខុវិស័យ និងបេសកកម្ម	៥	• តើមានការដោះស្រាយបញ្ហាដែលលើកឡើងក្នុងក្រុងសៀមរាបដែរឬទេ ? • តើដំណោះស្រាយពិតជាឆ្លើយតបទៅនឹងបញ្ហាដែរឬទេ ?
គោលដៅ និងទីផ្សារ	៥	• តើគម្រោងអាចជួយដល់ប្រជាពលរដ្ឋ និងភ្ញៀវទេសចរដែរឬទេ ? • តើគម្រោងមានអត្ថប្រយោជន៍ផ្សេងទៀតដែរឬទេ ?
បច្ចេកវិទ្យា និងដំណោះស្រាយ	៥	• តើបច្ចេកវិទ្យារបស់គម្រោងអាចជួយដោះស្រាយបញ្ហាដែរឬទេ ? • តើបច្ចេកវិទ្យារបស់គម្រោងជាបច្ចេកវិទ្យាថ្មីក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ? • តើបច្ចេកវិទ្យារបស់គម្រោងមានលទ្ធភាពក្នុងការអនុវត្តក្នុងប្រទេសកម្ពុជាដែរឬទេ ? • តើបច្ចេកវិទ្យាមានលទ្ធភាពជាក់បញ្ចូលជាមួយបច្ចេកវិទ្យាដ៏ទៀតដែរឬទេ ?
ម៉ូដែលអាជីវកម្ម	៥	• តើបច្ចេកវិទ្យារបស់គម្រោងអាចធ្វើជាអាជីវកម្មដែរឬទេ ? • តើគំនិតរបស់គម្រោងអាចជួយដល់សេដ្ឋកិច្ចក្នុងតំបន់ដែរឬទេ ? • តើគំនិតរបស់គម្រោងអាចជួយដល់អាជីកម្មផ្សេងទៀតក្នុងតំបន់ និងអាចរីក

		ចំរើនដែរឬទេ?
ក្រុមគម្រោង	៥	• តើគំនិតអាជីវកម្មដែរដាក់ស្នើមានលទ្ធភាពក្នុងការដាក់ចេញជាអាជីវកម្មដែរឬទេ? • តើគម្រោងអាចមានលទ្ធភាពក្នុងការធ្វើទំនាក់ទំនងពីភាគីពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀតដែរឬទេ? • តើគម្រោងមានទំនាក់ទំនងរវាងស្ថានប័នរដ្ឋ-ឯកជន-គ្រឹះស្ថានសិក្សាដែរឬទេ?
ការប្តេជ្ញាចិត្ត	៥	• តើគម្រោងដាក់ស្នើគោរពតាមលទ្ធខាន់នៃការប្រកួតដែរឬទេ? • តើអាជ្ញាធរខេត្តសៀមរាបមានបំណងគាំទ្រដល់គម្រោងដាក់ស្នើដែរឬទេ?

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

តារាង ៤.៧៖ របៀបនៃការវាយតម្លៃគម្រោងសាកល្បង

ប្រភេទ	ពិន្ទុ	យោងតាម
ល្បឿន	៥	• តើគម្រោងមានលទ្ធភាពក្នុងការអនុវត្តភ្លាមៗដែរឬទេ? • តើគម្រោងដែរដាក់ស្នើមានលទ្ធភាពក្នុងការអនុវត្តបន្តដែរឬទេ?
លទ្ធភាព	៥	• តើគម្រោងគំនិតអាជីវកម្មដែលដាក់ស្នើមានកម្រិតអនុវត្តខ្ពស់ដែរឬទេ? • តើបច្ចេកវិទ្យារបស់គម្រោងមានលទ្ធភាពក្នុងការអនុវត្តក្នុងប្រទេសកម្ពុជាដែរឬទេ? • តើគម្រោងមានលទ្ធភាពក្នុងការដោះស្រាយបញ្ហាក្នុងរយៈពេលខ្លីដែរឬទេ?
តម្រូវការសាធារណៈ	៥	• តើម្ចាស់គម្រោងមានការប្តេជ្ញាចិត្តក្នុងការអនុវត្តគម្រោងរហូតដល់ចប់ដែរឬទេ? • តើគម្រោងមានប្រសិទ្ធភាពក្នុងការអនុវត្តជាគម្រោងសាកល្បងដែរឬទេ?

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

ឆ) ការផ្សព្វផ្សាយ

ការផ្សព្វផ្សាយកម្មវិធីប្រកួតប្រជែងគំនិតអាជីវកម្មឆ្លាតវៃនេះ ធ្វើឡើងនៅក្នុងសិក្ខាសាលានៅទីក្រុងភ្នំពេញ (ធ្វើឡើងនៅថ្ងៃទី ១០ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២១) សិក្ខាសាលាស្តីពីការប្រកួតប្រជែងធុរកិច្ចដល់ក្រុមហ៊ុនជប៉ុន (ធ្វើឡើងនៅថ្ងៃទី១៧ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០២១) និងនៅលើ Facebook។

៤.២.២ លទ្ធផល

ក) ក្រុមហ៊ុនដាក់ពាក្យប្រកួត

គំនិតអាជីវកម្មចំនួន ១៣ ពីក្រុមហ៊ុនឯកជននានា បានដាក់ពាក្យក្នុងការប្រកួត។

តារាង ៤.៨៖ របៀបនៃការវាយតម្លៃគម្រោងសាកល្បង

លេខ	វិស័យ	ឈ្មោះគម្រោង
១	វិស័យទេសចរណ៍	VR Tourism Tool
២	វិស័យទេសចរណ៍	E-Tourism Platform
៣	វិស័យធ្វើដំណើរ	Smart Parking System
៤	វិស័យធ្វើដំណើរ	Illegal Parking Warning System Using Disaster Prevention Radio
៥	វិស័យធ្វើដំណើរ	Smart Street Lights
៦	វិស័យធ្វើដំណើរ	Introduction of Electric Scooters + Introduction of App for Sharing
៧	វិស័យសន្តិសុខ	Solar Power Monitoring System
៨	វិស័យសន្តិសុខ	Disaster Prevention Wireless System
៩	វិស័យបរិស្ថាន	Water Purification using Microorganism-activated Material Bacture
១០	ផ្សេងទៀត	EMS Application
១១	ផ្សេងទៀត	Anti-Corona measure using Photo Antibacterial Water Spray
១២	ផ្សេងទៀត	Life-size Teleconference Projection System
១៣	ផ្សេងទៀត	Walkie-talkie Application

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

ខ) លទ្ធផលនៃការប្រកួត

នៅក្នុងកិច្ចប្រជុំគណៈកម្មាធិការដឹកនាំទីក្រុងឆ្លាតលើកទី ៤ គម្រោង "Smart Parking System" និង "Electric Scooters Sharing" ត្រូវបានផ្តល់រង្វាន់សម្រាប់ទាំងពានរង្វាន់គម្រោង និងពានរង្វាន់ PoC ។

គ) ការប្រកាសលទ្ធផល

លទ្ធផលនៃការប្រកួត ត្រូវបានប្រកាសនៅក្នុងសិក្ខាសាលាតូក្យូ (ធ្វើឡើងនៅថ្ងៃទី ២៤ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០២១) និងសិក្ខាសាលាខេត្តសៀមរាប (ធ្វើឡើងនៅថ្ងៃទី ២៩ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០២១)។

៤.៣ សិក្ខាសាលា

សិក្ខាសាលា បានធ្វើឡើងដូចខាងក្រោម។

តារាង ៤.៩៖ សេចក្តីសង្ខេបនៃសិក្ខាសាលានៅទីក្រុងភ្នំពេញ

កាលបរិច្ឆេទ	ថ្ងៃទី១០ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២១ ម៉ោង ៩ - ១២
ទីកន្លែង	CJCC Kizuna Hall - Zoom
អ្នកចូលរួម	សរុប ៥២
របៀបវារៈ	• [អាជ្ញាធរខេត្តសៀមរាប] ការបើកកិច្ចប្រជុំ • [ក្រុមសិក្សា JICA] ការបកស្រាយពីការសិក្សា • [ក្រុមសិក្សា JICA] ការបកស្រាយពីការប្រកួតប្រជែងគំនិតអាជីវកម្ម • [វាយក្និនពីស្ថាប័ននានា] វឌ្ឍនភាពនៃការអភិវឌ្ឍទីក្រុងឆ្លាតក្នុងប្រទេសកម្ពុជា • [JICA] ការបិទសិក្ខាសាលា

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

តារាង ៤.១០៖ សេចក្តីសង្ខេបនៃសិក្ខាសាលានៅទីក្រុងតូក្យូ

កាលបរិច្ឆេទ	ថ្ងៃទី២៤ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០២១ ម៉ោង ១០:០០ – ១៣:០០ (ម៉ោងនៅជប៉ុន)
ទីកន្លែង	Zoom
អ្នកចូលរួម	សរុប ៥២
របៀបវារៈ	• [អាជ្ញាធរខេត្តសៀមរាប] ការបើកកិច្ចប្រជុំ • [ក្រុមសិក្សា JICA] បទបង្ហាញអំពីផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាតសៀមរាប • [ក្រុមសិក្សា JICA] លទ្ធផលនៃការប្រកួតប្រជែងគំនិតអាជីវកម្ម • [ក្រុមហ៊ុនដែលឈ្នះក្នុងកម្មវិធី] បទបង្ហាញអំពីគម្រោង • [JICA] ការបិទសិក្ខាសាលា

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

តារាង ៤.១១៖ សេចក្តីសង្ខេបនៃសិក្ខាសាលានៅទីក្រុងសៀមរាប

កាលបរិច្ឆេទ	ថ្ងៃទី២៩ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០២១ ម៉ោង ១០:០០ – ១៦:០០ (ម៉ោងនៅកម្ពុជា)
ទីកន្លែង	Zoom
អ្នកចូលរួម	សរុប ១១០
របៀបវារៈ	• [អាជ្ញាធរខេត្តសៀមរាប] ការបើកកិច្ចប្រជុំ • [ក្រុមសិក្សា JICA] បទបង្ហាញអំពីផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាតសៀមរាប

	• [ក្រុមសិក្សា JICA] លទ្ធផលនៃការប្រកួតប្រជែងគំនិតអាជីវកម្ម • [ក្រុមហ៊ុនដែលឈ្នះក្នុងកម្មវិធី] បទបង្ហាញអំពីគម្រោង • [CJCC] បទបង្ហាញអំពី ស្ថាប័នពាណិជ្ជកម្ម • [ក្រុមហ៊ុនដែលទាក់ទងនឹងទីក្រុងឆ្លាត] បទបង្ហាញអំពីសកម្មភាព • [JICA] ការបិទសិក្ខាសាលា

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

៤.៤ គម្រោងអនុវត្តសាកល្បង (POC)

ក្នុងចំណោមគម្រោងដែលឈ្នះទាំង ២ ក្រុមសិក្សា JICA បានធ្វើការត្រួតពិនិត្យទៅលើការអនុវត្តសាកល្បងរបស់គម្រោង "Smart Parking System" ។

៤.៤.១ គំនិតអាជីវកម្ម

យោងតាមក្រុមហ៊ុន JPT អាជីវកម្មនេះមានគោលបំណង ក្នុងការកាត់បន្ថយការចតរថយន្តខុសច្បាប់ និងការកកស្ទះចរាចរណ៍ ដោយដំឡើងប្រព័ន្ធចំណតឆ្លាតវៃតាមដងផ្លូវ ដោយប្រើបច្ចេកវិទ្យា ដូចជាកាមេរ៉ាឃ្លាំមើល និងបច្ចេកវិទ្យាទំនាក់ទំនងនៅកណ្តាលក្រុងសៀមរាប។ អាជីវកម្មនេះ ក៏រួមចំណែកក្នុងការបង្កើនសុវត្ថិភាព និងឱកាសការងារប្រកបដោយនិរន្តរភាព។ ប្រព័ន្ធចំណតឆ្លាតវៃ នឹងត្រូវបានបង្កើតឡើងក្នុងប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងតែមួយ។ បច្ចេកវិទ្យាឆ្លាតវៃសំខាន់ៗដែលត្រូវបានអនុវត្តគឺ កាមេរ៉ាឃ្លាំមើល ស្ថានីយងាយស្រួល ម៉ាស៊ីនកែតម្រូវតម្លៃសំបុត្រ និងបណ្តាញទំនាក់ទំនង។

៤.៤.២ គម្រោងសាកល្បង

ក) គោលដៅ

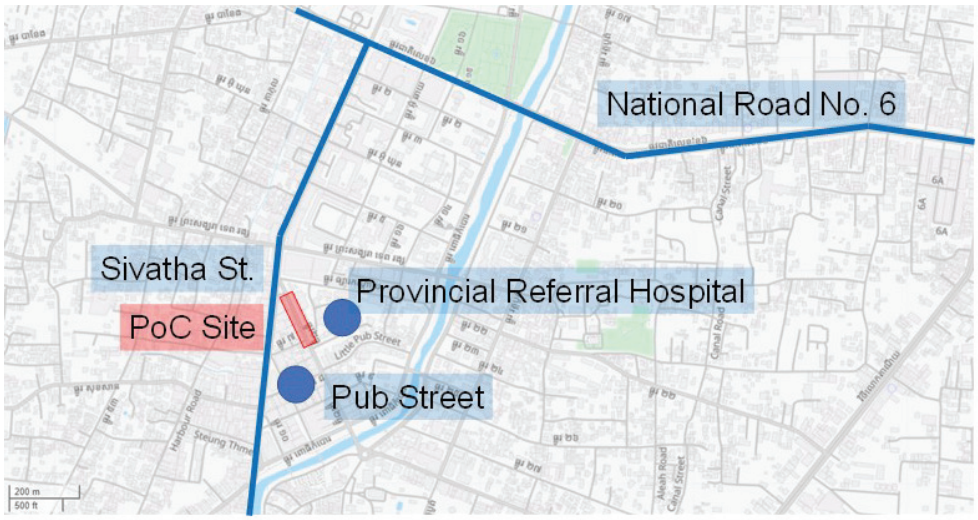
គម្រោង PoC នឹងធ្វើគម្រោងសាកល្បងលើប្រតិបត្តិការចតរថយន្ត និងវិធីសាស្ត្រថៃទាំ (កាមេរ៉ាឃ្លាំមើល វិធីសាស្ត្រថៃទាំប្រតិបត្តិការ សកម្មភាពសម្អាតដោយបុគ្គលិកចតរថយន្ត) ដែលជាផ្នែកមួយនៃប្រព័ន្ធចតរថយន្តឆ្លាតវៃ។ តាមរយៈការអនុវត្ត PoC រដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប រំពឹងថានឹងធ្វើឱ្យការយល់ដឹងកាន់តែស៊ីជម្រៅអំពីគុណសម្បត្តិនៃប្រតិបត្តិការ និងវិធីសាស្ត្រថៃទាំប្រព័ន្ធចំណតឆ្លាតវៃ។ អ្នកប្រើប្រាស់ចំណត និងអាជីវករជុំវិញ ក៏រំពឹងថានឹងយល់ពីគុណសម្បត្តិនៃការចតរថយន្តសាធារណៈនៅតាមដងផ្លូវផងដែរ។ ជាពិសេស PoC ពិនិត្យធាតុខាងក្រោម។

- ការបញ្ជាក់អំពីដំណើរការកាមេរ៉ាឃ្លាំមើល
- ការទទួលបានទិន្នន័យគ្រូដែលទាមទារសម្រាប់ប្រព័ន្ធ AI ការទទួលស្គាល់ស្លាកលេខរថយន្ត
- ការបញ្ជាក់ពីការអនុវត្តអាជីវកម្មរបស់អ្នកគ្រប់គ្រងចំណត
- ការយល់ដឹងអំពីការទទួលយករបស់អ្នកប្រើប្រាស់ចំណតសម្រាប់ចំណតដែលបង់ប្រាក់

- ស្វែងយល់ពីភាពអាចទទួលយកបានរបស់ភ្នាក់ងារដ្ឋាភិបាល ប៉ូលីសចរាចរណ៍ និងអ្នកស្រុកក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ចំណតរថយន្តតាមដងផ្លូវ

ក) ទីតាំង

ទីតាំងនៃការសាកល្បងគម្រោងនេះ ស្ថិតនៅលើដងផ្លូវ ២ ធ្នូ ចាប់ពីផ្លូវបំបែកជាមួយផ្លូវស៊ីវុត្ថា រហូតដល់ច្រកចូលធំនៃមន្ទីរពេទ្យបង្អែកខេត្តសៀមរាប។



ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ៤.២៖ ទីតាំងគម្រោងសាកល្បងចំណតរថយន្ត

៤.៤.៣ ការអនុវត្តគម្រោងសាកល្បង

លំហូរសរុបនៃការរៀបចំ និងការអនុវត្ត PoC មានដូចខាងក្រោម។

តារាង ៤.១២៖ លំហូរសរុបនៃការរៀបចំ និងការអនុវត្ត គម្រោង PoC

កាលបរិច្ឆេទ	កម្មវត្ថុ	ចំណាំ
ថ្ងៃទី ៣០ ខែសីហា	ការអនុម័តលទ្ធផលនៃការប្រកួតប្រជែងអាជីវកម្ម	អនុម័តដោយអភិបាលខេត្តក្នុងកិច្ចប្រជុំគណៈកម្មាធិការដឹកនាំទីក្រុងឆ្លាតលើកទី៤
ខែកញ្ញា	ការពិភាក្សាលម្អិតនៃផែនការ PoC	ការពិភាក្សា និងការពិនិត្យរវាងក្រុមហ៊ុន JPT និងក្រុមសិក្សា JICA
ថ្ងៃទី ១៣ ខែតុលា	ក្រុមការងារ PoC	ការបង្ហាញផែនការគម្រោង PoC ដោយ JPT
ថ្ងៃទី ២១ ខែតុលា	ការចុះពិនិត្យទីតាំង និងកិច្ចប្រជុំលើកទី១	• ត្រួតពិនិត្យទីតាំងជាមួយរដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប និងមន្ទីរពាក់ព័ន្ធ

		• ប្រជុំជាមួយរដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប និងមន្ទីរពាក់ព័ន្ធ
ថ្ងៃទី ២២-២៥ ខែវិច្ឆិកា	ការចុះពិនិត្យទីតាំង និងកិច្ចប្រជុំលើកទី២	• ត្រួតពិនិត្យទីតាំងជាមួយរដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប និងមន្ទីរពាក់ព័ន្ធ • ប្រជុំជាមួយរដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប និងមន្ទីរពាក់ព័ន្ធ • ការចរចារជាមួយប្រតិបត្តិករអាជីវកម្មជុំវិញ
ថ្ងៃទី ២៦-២៧ ខែវិច្ឆិកា	សំណង់	ការដំឡើងកាំមេរ៉ា និងសញ្ញាសម្គាល់ចំណតរថយន្ត
ថ្ងៃទី ២៨ ខែវិច្ឆិកាដល់ ថ្ងៃទី ៤ ខែធ្នូ	ការអនុវត្ត	

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

៤.៤.៤ លទ្ធផលនៃគម្រោងសាកល្បង

ក) ប្រព័ន្ធចំណតឆ្លាត និងការប្រតិបត្តិការ

តារាងខាងក្រោមនេះ បង្ហាញពីចំនួនរថយន្តដែលបានចតក្នុងមួយថ្ងៃ។ យានយន្តសរុបចំនួន ២៤៣ គ្រឿងត្រូវបានប្រើប្រាស់ក្នុងរយៈពេល ៧ ថ្ងៃ បើគិតជាមធ្យម ស្មើនឹង៣៤.៧ គ្រឿងក្នុងមួយថ្ងៃ។ ពេលវេលាចតរថយន្តជាមធ្យមគឺ ២ ម៉ោង ១៦ នាទី។ ដោយសារមានកន្លែងចតរថយន្តចំនួន ១៧ កន្លែង អត្រាប្តូរវេនជាមធ្យមគឺ ២.០៤។

តារាង ៤.១៣៖ ការប្រើប្រាស់ចំណតរថយន្ត

កាលបរិច្ឆេទ		ចំនួនរថយន្ត	ពេលជាមធ្យម (ម៉ោង:នាទី)
២០២១/១១/២៨	ថ្ងៃអាទិត្យ	២៤	២:៣៦
២០២១/១១/២៩	ថ្ងៃច័ន្ទ	៤០	២:៣៦
២០២១/១១/៣០	ថ្ងៃអង្គារ	៤៦	២:១១
២០២១/១២/០១	ថ្ងៃពុធ	៤២	២:២៣
២០២១/១២/០២	ថ្ងៃព្រហស្បត៍	៣៥	២:០២
២០២១/១២/០៣	ថ្ងៃសុក្រ	៣១	១:៥៧
២០២១/១២/០៤	ថ្ងៃសៅរ៍	២៥	១:១៤

ប្រភព៖ JPT

ការបែងចែកពេលវេលាចំណត មានបង្ហាញក្នុងតារាងខាងក្រោម។ ៣១% ចតតិចជាង ៣០ នាទី ១៥% ចតពី ៣០ នាទី ទៅ ១ ម៉ោង និង ៤៦% ចតក្នុងរយៈពេលខ្លី។ ម៉ូងវិញទៀត ១២% នៃរថយន្តដែលចតច្រើនជាង 5 ម៉ោង គឺជាយានជំនិះរបស់ម្ចាស់អាជីវកម្មតាមដងផ្លូវ។

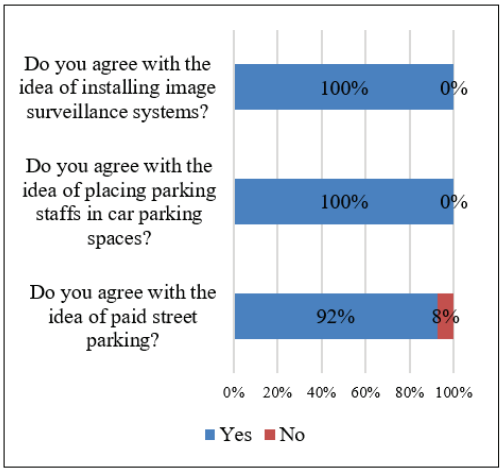
តារាង ៤.១៤៖ ការបែងចែកពេលវេលាចតរថយន្ត

ពេលជាមធ្យម (ម៉ោង:នាទី)	ចំនួនរថយន្ត	សមាមាត្រ (%)
០០:០០~០០:៣០	៧៦	៣១%
០០:៣០~០១:០០	៣៦	១៥%
០១:០០~០២:០០	៤១	១៧%
០២:០០~០៣:០០	២៥	១០%
០៣:០០~០៤:០០	៣៦	១៥%
> ០៥:០០	២៩	១២%

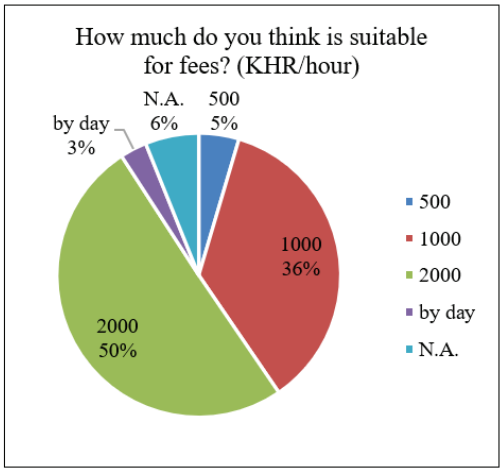
ប្រភព៖ JPT

ខ) ក្រមួចសំនួរស្ទង់មាតិ

ការស្ទង់មតិពីអ្នកប្រើប្រាស់ចំណត ត្រូវបានធ្វើឡើង ដើម្បីស្វែងយល់ពីមាតិរបស់ពួកគេទាក់ទង នឹងប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងចំណតនេះ។ លទ្ធផល មានបង្ហាញក្នុងរូបខាងក្រោម។ ជាទូទៅអ្នកប្រើប្រាស់ចំណត មានមាតិវិជ្ជមានចំពោះការប្រើប្រាស់កាមេរ៉ាឃ្លាំមើល ការគ្រប់គ្រងដោយអ្នកត្រួតពិនិត្យកន្លែងចតរថយន្ត និងចំណតតាមផ្លូវបង់ប្រាក់។ ថ្លៃចំណតដែលចាត់ទុកថាសមហេតុផលគឺ ២០០០ រៀល/ម៉ោង (៣៥%) និង ១០០០ រៀល/ម៉ោង (៤៧%)។



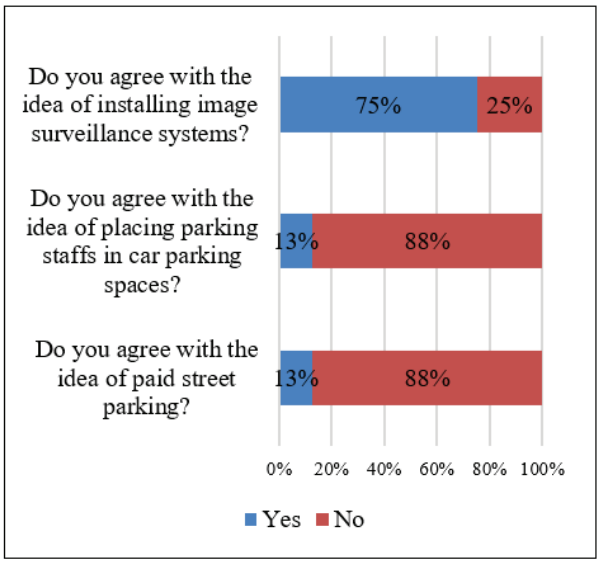
ប្រភព៖ JPT(N=131)



ប្រភព៖ JPT(N=131)

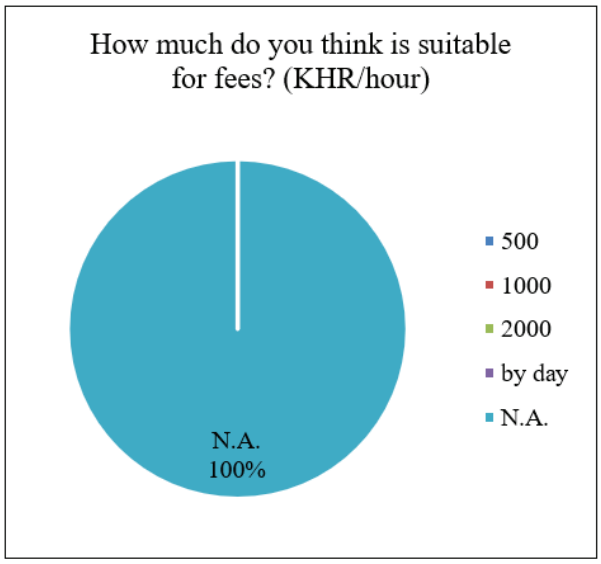
រូបភាព ៤.៣៖ លទ្ធផលនៃមាតិអ្នកប្រើប្រាស់(១)រូបភាព ៤.៤៖ លទ្ធផលនៃមាតិអ្នកប្រើប្រាស់(២)

កម្រងសំណួរដែលនេះ ក៏ត្រូវបានសួរទៅម្ចាស់អាជីវកម្មចំនួន ៨ នៅតាមបណ្តោយផ្លូវ។ លទ្ធផលនៃកម្រងសំណួរត្រូវបានបង្ហាញក្នុងរូបខាងក្រោម។ ហាងចំនួន ៦ បានយល់ព្រមលើការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ការមើ៉ាឃ្លាំមើល ប៉ុន្តែហាងចំនួន ៧ មិនយល់ស្របលើការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់កន្លែងចតរថយន្តដោយអ្នកគ្រប់គ្រងចំណតរថយន្ត ឬចំណតគិតថ្លៃនោះទេ ហើយហាងទាំងអស់បានបដិសេធលើការកំណត់ថ្លៃសេវា ២,000 រៀលក្នុងមួយម៉ោង។



ប្រភព៖ JPT(N=8)

រូបភាព ៤.៥៖ លទ្ធផលនៃមតិម្ចាស់ហាង(១)



ប្រភព៖ JPT(N=8)

រូបភាព ៤.៦៖ លទ្ធផលនៃមតិម្ចាស់ហាង (២)

អ្នកប្រើប្រាស់ចំណតមានភាពវិជ្ជមានចំពោះការណែនាំនៃការចតរថយន្តនៅតាមផ្លូវ ហើយសុខចិត្តបង់ប្រាក់ពី ១000-២000 រៀល/ម៉ោងសម្រាប់ការចតរថយន្ត។ យោងតាមក្រុមហ៊ុន JPT អ្នកបើកបរក្នុងក្រុងសៀមរាបសុខចិត្តចំណាយសម្រាប់ការចតរថយន្ត បើប្រៀបធៀបទៅនឹងបទពិសោធន៍របស់ពួកគេនៅក្នុងប្រទេសដ៏ទៃ ដែលអ្នកបើកបរភាគច្រើនប្រឆាំងនឹងការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ចំណតបង់ប្រាក់។

ម៉្យាងវិញទៀត ម្ចាស់អាជីវកម្មតាមដងផ្លូវ បានប្រឆាំងចំពោះការចតរថយន្តនៅតាមផ្លូវ។ នេះ គឺដោយសារតែពួកគេមានទំនោរចតរថយន្តរយៈពេលយូរនៅលើផ្លូវនៅមុខហាងរបស់ពួកគេ។ វិធានការខាងក្រោមនេះត្រូវបានគេចាត់ទុកក្នុងការដោះស្រាយបញ្ហានេះ។

- ការកំណត់អត្រាពិសេសសម្រាប់យានជំនិះដែលទាក់ទងនឹងហាង និងការិយាល័យ (ការបញ្ចុះតម្លៃប្រចាំថ្ងៃ និងរយៈពេលវែង)
- ការបង្កើតចំណតរថយន្តខ្នាតធំដោយមិនគិតថ្លៃ ឬទាបនៅក្នុងសង្កាត់

ឃ) បញ្ហាប្រឈមក្នុងអំឡុងពេលអនុវត្តគម្រោងសាកល្បង

១) ការកំណត់ទីតាំងគម្រោងសាកល្បង និងការសម្របសម្រួលមុននឹងរយៈពេលសាងសង់ផ្លូវ

នៅក្នុងតំបន់គម្រោងសាកល្បង ការស្ថាបនាផ្លូវនៃគម្រោងសាងសង់ផ្លូវ៣៨ខ្សែ កំពុងដំណើរការ ហើយក្រុមហ៊ុន JPT បានស្នើសុំរដ្ឋបាលខេត្តជាមុន ដើម្បីបញ្ចប់ការសាងសង់ផ្លូវនេះ មុនពេលចាប់ផ្តើមគម្រោងសាកល្បង ។ ប៉ុន្តែដោយសារការសាងសង់ផ្លូវនេះ ជាការងារផ្ទាល់របស់ MPWT ដូច្នេះ រដ្ឋបាលខេត្ត និង DPWT មិនអាចសម្របសម្រួលការងារនេះបានទេ។ ដូច្នេះសូម្បីតែក្នុងអំឡុងពេលអនុវត្តគម្រោងសាកល្បង ការងារផ្លូវត្រូវបានអនុវត្ត ហើយមិនមានតម្រូវការចំណតគ្រប់គ្រាន់។

២) ការធានាថាមពលសម្រាប់ឧបករណ៍ប្រើប្រាស់

ដំបូងឡើយ វាត្រូវបានគ្រោងទុកដើម្បីធានាថាមពលដោយផ្ទាល់ពី EDC ដើម្បីផ្តត់ផ្តង់អគ្គិសនីសម្រាប់ការមេរ៉ាឃ្លាំមើល និងឧបករណ៍ថតសំឡេង។ ទោះយ៉ាងណាក៏ដោយ វាបានប្រែក្លាយថាវាត្រូវការពេលវេលាសម្រាប់ក្រុមហ៊ុនឯកជនដើម្បីស្នើសុំ និងទទួលការអនុញ្ញាតឱ្យប្រើប្រាស់ថាមពលអគ្គិសនី EDC ហើយវានឹងមានតម្លៃថ្លៃដើមក្នុងការទិញថាមពលចាំបាច់ និងដំឡើងការតភ្ជាប់អគ្គិសនី។ នៅក្នុងគម្រោងសាកល្បងនេះ ដំណោះស្រាយចំពោះបញ្ហានេះ គឺការទិញអគ្គិសនីពីហាងលក់តាមដងផ្លូវ។ ដោយសារការផ្តត់ផ្តង់ថាមពលមានសារៈសំខាន់សម្រាប់បច្ចេកវិទ្យាឆ្លាតវៃពេលវេលា និងការចំណាយពាក់ព័ន្ធ នឹងដំណើរការនេះត្រូវបានគេរំពឹងថាជាឧបសគ្គធំមួយ។

៣) វត្តមាននៅនឹងកន្លែងរបស់រដ្ឋបាលខេត្ត និងនគរបាលចរាចរណ៍

ផែនការអនុវត្តគម្រោងសាកល្បង បានដាក់ស្នើឱ្យមានវត្តមានមន្ត្រីរដ្ឋបាលខេត្ត និងមន្ត្រីនគរបាលចរាចរណ៍ក្នុងអំឡុងពេលគម្រោងសាកល្បង ប៉ុន្តែវត្តមានជាក់ស្តែងនៅនឹងកន្លែង គឺត្រឹមតែមួយថ្ងៃប៉ុណ្ណោះសម្រាប់ការរៀបចំ និងមួយថ្ងៃសម្រាប់ការអនុវត្ត (ត្រឹមតែថ្ងៃដំបូងប៉ុណ្ណោះ)។ តាមរយៈគម្រោងសាកល្បងនេះ វាត្រូវបានគ្រោងទុកដើម្បីស្វែងយល់ពីការទទួលរបស់អាជ្ញាធរខេត្ត និងប៉ូលីសចរាចរណ៍ចំពោះការអភិវឌ្ឍន៍កន្លែងចតរថយន្តនៅតាមដងផ្លូវ ប៉ុន្តែគោលបំណងនេះ មិនត្រូវបានសម្រេចទេ។

៤) ពត៌មានស្តីពីអាជ្ញាប័ណ្ណអាជីវកម្ម និងកិច្ចសន្យាអាជីវកម្មសម្រាប់គម្រោងចំណតរថយន្ត

ដើម្បីអនុវត្តគម្រោងចំណតរថយន្តនៅតាមដងផ្លូវ ចាំបាច់ត្រូវទទួលបានលិខិតអនុញ្ញាតគម្រោងពីរដ្ឋបាលខេត្ត និងចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចសន្យាគម្រោង។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី បច្ចុប្បន្ននេះ វាមិនទាន់មានមន្ទីរណាមួយនៅក្នុងរដ្ឋបាលខេត្តដែលជាចំណុចទំនាក់ទំនងសម្រាប់ចំណុចទាំងនេះទេ ហើយគេបានរកឃើញថា ការចរចាដោយផ្ទាល់ជាមួយអភិបាលខេត្ត គឺត្រូវតែមាន។ នីតិវិធីមានភាពមិនច្បាស់ ហើយក្រុមហ៊ុន JPT មិនអាចទទួលបានព័ត៌មានណាមួយអំពីនីតិវិធីនោះទេ។

៤.៤.៥ មេរៀនពីការអនុវត្ត

ក) ការពន្យល់បន្ថែមពីតួនាទីនៃភាគីពាក់ព័ន្ធ

ដើម្បីអនុវត្តគម្រោងចំណតរថយន្តនៅតាមដងផ្លូវ ចាំបាច់ត្រូវទទួលបានលិខិតអនុញ្ញាតគម្រោងពីរដ្ឋបាលខេត្ត និងចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចសន្យាគម្រោង។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី បច្ចុប្បន្ននេះ វាមិនទាន់មានមន្ទីរណាមួយនៅក្នុងរដ្ឋបាលខេត្ត

ដែលជាចំណុចទំនាក់ទំនងសម្រាប់ចំណុចទាំងនេះទេ ហើយគេបានរកឃើញថា ការចរចាដោយផ្ទាល់ជាមួយអភិបាលខេត្ត គឺត្រូវតែមាន។ នីតិវិធីមានភាពមិនច្បាស់ ហើយក្រុមហ៊ុន JPT មិនអាចទទួលបានព័ត៌មានណាមួយអំពីនីតិវិធីនោះទេ។

ខ) ការរៀបចំផែនការពាក់ព័ន្ធ (គោលនយោបាយចតរថយន្ត និងផែនការអភិវឌ្ឍន៍ចំណតរថយន្ត)

ការចតយានយន្តតាមដងផ្លូវនៅលើដងផ្លូវក្នុងក្រុងសៀមរាប ត្រូវបានបែកចែកជាបីប្រភេទ ការចតរថយន្ត ហាមចតរថយន្ត និងការចតថ្ងៃសេស/គូរ។ លើសពីនេះ នៅមុខផ្សារធំៗ ចំណតរថយន្តសម្រាប់ភ្ញៀវទេសចរណ៍ ត្រូវបានជានាសុវត្ថិភាព និងដំណើរការដោយសមាគមផ្សារ។ ទោះបីជាកន្លែងចតរថយន្តនីមួយៗត្រូវបានជានាសុវត្ថិភាពនៅកណ្តាលទីក្រុង និងទីផ្សារក៏ដោយ ក៏វាមានការខ្វះខាតគោលនយោបាយទូទាំងទីក្រុងស្តីពីចំណត ការថែទាំចតរថយន្ត និងការអនុវត្តច្បាប់ចតរថយន្ត។ ដូច្នេះគោលនយោបាយ និងផែនការចំណត គួរតែត្រូវបានបង្កើត។

គ) ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធច្បាប់ពាក់ព័ន្ធ

ក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ច្បាប់ពាក់ព័ន្ធតែមួយគត់ ស្តីពីការចតរថយន្ត គឺច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ដែលចែងពីផ្នែកនៃផ្លូវ ដែលហាមចត។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ច្បាប់នេះកំណត់តែកន្លែងចតរថយន្តតាមទស្សនៈនៃចរាចរណ៍យានយន្តប៉ុណ្ណោះ ហើយមិនមានការផ្តល់គោលនយោបាយ និងការថែរក្សាកន្លែងចតរថយន្តនៅលើផ្លូវ និងក្រៅផ្លូវនោះទេ។ នៅក្នុងប្រទេសជប៉ុន និងប្រទេសដទៃទៀត ច្បាប់ដូចជាច្បាប់ស្តីពីចតរថយន្ត ត្រូវបានបង្កើតឡើងក្រោមច្បាប់មូលដ្ឋានដូចជាច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ដើម្បីសម្រួលចរាចរណ៍ក្នុងទីក្រុង។ ដូច្នេះគេសង្ឃឹមថា កម្ពុជា នឹងដាក់ចេញច្បាប់ស្តីពីការចតរថយន្តក្នុងពេលឆាប់ៗ។

លើសពីនេះ នៅក្នុងគម្រោងសាកល្បងនេះ ការប្រើប្រាស់ផ្លូវដោយានដ្ឋានត្រូវបានគេឃើញថា រថយន្តរបស់ម្ចាស់អាជីវកម្ម និងបុគ្គលិកនៅក្បែរនោះចតក្នុងរយៈពេលយូរ។ ការប្រើប្រាស់ផ្លូវដោយានដ្ឋាន គឺជាការកាន់កាប់ឯកជននៃទីសាធារណៈ។ ដូច្នេះហើយ វាចាំបាច់ត្រូវអភិវឌ្ឍមិនត្រឹមតែច្បាប់ស្តីពីចំណតរថយន្តប៉ុណ្ណោះទេ ថែមទាំងច្បាប់ទាក់ទងនឹងយានដ្ឋាន និងចំណតរថយន្តចាំបាច់ ដែលកំណត់កន្លែងដែលត្រូវចតរថយន្ត។

ឃ) ប្រតិបត្តិការសមស្របនៃប្រព័ន្ធច្បាប់ដែលពាក់ព័ន្ធ (ដូចជាការត្រួតពិនិត្យ និងការណែនាំនៃការចតរថយន្តខុសច្បាប់ដោយប៉ូលីសចរាចរណ៍)

ទោះបីជាការចតលើចិញ្ចើមផ្លូវក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ត្រូវបានហាមឃាត់ក្រោមច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោកក៏ដោយ ចិញ្ចើមផ្លូវត្រូវបានកាន់កាប់ដោយម្ចាស់ហាង និងម្ចាស់ផ្ទះនៅតាមដងផ្លូវ ហើយមិនមានការអនុវត្តន៍ ឬការណែនាំពីនគរបាលចរាចរណ៍ឡើយ។

ក្នុងខេត្តសៀមរាប គម្រោងសាងសង់ផ្លូវ ៣៨ កំពុងដំណើរការ ហើយចិញ្ចើមផ្លូវកំពុងត្រូវបានលើក ដើម្បីបង្កើតផ្លូវ ដែលមិនមានការអនុញ្ញាតចតចិញ្ចើមផ្លូវ។ មានគម្រោងកំណត់ផ្លូវដែលមានចំណតរថយន្ត ដើម្បីអនុញ្ញាតឱ្យចតនៅតាមផ្លូវ ប៉ុន្តែវាមិនច្បាស់ថាវានឹងត្រូវបានអនុវត្តយ៉ាងដូចម្តេចនោះទេ។ នៅពេលដែលចិញ្ចើមផ្លូវកំពុងត្រូវបានសាងសង់ ពួកគេត្រូវបានកាត់បន្ថយ ដើម្បីអនុញ្ញាតឱ្យយានយន្តចូល និងចេញពីហាង និងច្រកចូលលំនៅដ្ឋាន។ ប្រសិនបើមិនមានការណែនាំ ឬ

ការអនុវត្តច្បាប់ណាមួយទាក់ទងនឹងការចតរថយន្តទេ ចិញ្ចើមផ្លូវ និងផ្លូវនានាអាចនឹងត្រូវបានប្រើប្រាស់ជាកន្លែងចតរថយន្ត។

ខ) ការអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមូលដ្ឋាន (ដូចជាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ និងគមនាគមន៍) ជាលក្ខខណ្ឌជាមុនសម្រាប់ទីក្រុងឆ្លាតវៃ

ដើម្បីអភិវឌ្ឍគម្រោងទីក្រុងឆ្លាតវៃ ដែលរួមមានចំណតរថយន្តនៅតាមដងផ្លូវ វាចាំបាច់ត្រូវអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធជាមូលដ្ឋាននៃផ្លូវថ្នល់ ចិញ្ចើមផ្លូវ និងទំនាក់ទំនងជាមុន។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ការអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមូលដ្ឋានបែបនេះមិនគ្រប់គ្រាន់ទេ ហើយវាចាំបាច់ត្រូវអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមូលដ្ឋានដោយផ្អែកលើមូលដ្ឋាននៃការអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងឆ្លាត (ក្នុងករណីមានការអភិវឌ្ឍន៍ចំណតរថយន្តឆ្លាត ទទឹងផ្លូវគ្រប់គ្រាន់ ចិញ្ចើមផ្លូវ និងបង្គោលភ្លើងដែលមិនអនុញ្ញាតឱ្យចតរថយន្ត, និងប្រព័ន្ធសម្រាប់ខ្សែទំនាក់ទំនង។ល។)។

ជំពូក ៥ សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

៥.១ គំនិតចងក្រងបានពីការសិក្សា

យោងលើលទ្ធផលនៃការសិក្សានេះ ខាងក្រោមនេះ ជាគំនិតសង្ខេបលើប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការ និងបច្ចេកទេស រួមបញ្ចូលទាំងអនុសាសន៍ និងចំណុចដែលគួរយកទៅពិចារណាលើ គម្រោងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេសនាពេលអនាគត ដែលរំពឹងថានឹងធ្វើឡើងបន្ទាប់ពីការសិក្សាមួយនេះ។

៥.១.១ គំនិតចងក្រងបានលើប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការ

ក) រចនាសម្ព័ន្ធនៃរដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប

ដូចដែលបានបកស្រាយក្នុងជំពូក ៣ ស្តាប័នរដ្ឋបាល ជាគន្លឹះក្នុងការអភិវឌ្ឍទីក្រុងឆ្លាត ហើយយើងបានដាក់ចេញជាគន្លឹះចំនួន ២។ ទីមួយ គឺពង្រឹកមុខងាររបស់គណៈកម្មាធិការដឹកនាំទីក្រុងឆ្លាតដែលមានស្រាប់ ដោយបន្ថែមសមាជិកថ្មី និងទីពីរ គឺបង្កើតទីចាត់ការទីក្រុងឆ្លាតក្នុងរដ្ឋបាលខេត្ត។ គេសង្កេតឃើញថា រដ្ឋបាលខេត្តបានយកបញ្ហានេះទៅពិភាក្សាជាមួយក្រសួងមហាផ្ទៃរួចមកហើយ។

ខ) សមត្ថភាពរបស់មន្ត្រីខេត្ត

ក្នុងការសិក្សានេះ ក្រុមសិក្សា JICA អាចធ្វើការស្វែងយល់ពីសមាសភាព ចំនួនមន្ត្រី និងតួនាទីរបស់ មន្ទីរពាក់ព័ន្ធក្នុងខេត្តសៀមរាប ប៉ុន្តែវា មិនអាចវាយតម្លៃលើសមត្ថភាព និងឋិការរបស់ស្តាប័នទាំងនោះបានទេ ក្នុងការលើកកម្ពស់ទីក្រុងឆ្លាតសៀមរាប។ មួយវិញទៀត ក្រុមការងារ បានធ្វើការតាមប្រព័ន្ធអ៊ីនធឺណិត និងធ្វើការជួបជុំស្ថានប័នមួយៗ ជំនួសឲ្យការធ្វើពិភាក្សារួមគ្នា ដោយសារតែហេតុផលនៃការីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ-១៩។ ដោយសារហេតុផលនេះ ការធ្វើការសិក្សារបស់អ្នកជំនាញអន្តរជាតិ មិនបានធ្វើទៅដោយរលូននោះទេ ដោយសារតែពួកគេ មិនត្រូវបានអនុញ្ញាតឱ្យមកធ្វើការនៅកម្ពុជា។ វាមានសារៈសំខាន់ណាស់ ក្នុងការជំរុញការយល់ដឹងអំពីគោលគំនិតជាមូលដ្ឋាន និងផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាត ដល់មន្ត្រីរដ្ឋបាលខេត្ត ដែលពួកគេ ជាធនធានក្នុងការអនុវត្តផែនទីចង្អុលផ្លូវមួយនេះ។ ដូច្នេះ វាមានការចាំបាច់ ក្នុងការលើកកម្ពស់ការយល់ដឹងក្នុងស្តាប័នរដ្ឋ តាមរយៈការធ្វើបទបង្ហាញ និងសិក្ខាសាលា។

គ) ការត្រួតពិនិត្យ និងការសិក្សាលើផែនទីចង្អុលផ្លូវ

ក្នុងផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាត ត្រូវបានកំណត់ដល់ឆ្នាំ២០៣៥ ដែលស្របតាមផែនការពាក់ព័ន្ធនានាដែលមានស្រាប់ ហើយគម្រោងអាទិភាពត្រូវបានកំណត់ថា នឹងចាប់ផ្តើមក្នុងរយៈពេលប្រាំឆ្នាំពីពេលបច្ចុប្បន្ន។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយទីក្រុងឆ្លាត ត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងបញ្ចូលបច្ចេកវិទ្យាឆ្លាតវៃទំនើបទាន់សម័យ និងប្រកបដោយភាពច្នៃប្រឌិត រួមទាំងគំនិតដែលមិនទាក់ទងនឹងបច្ចេកវិទ្យាផងដែរ។ លោកអភិបាលខេត្តសៀមរាប បានធ្វើអត្ថាធិប្បាយក្នុងកិច្ចប្រជុំគណៈកម្មាធិការដឹកនាំលើកទី៦ នៅខែធ្នូ ឆ្នាំ២០២១ ថា ឆ្នាំគោលដៅ អាចនឹងកំណត់ឱ្យខ្លីជាងនេះ។ ក្នុងកំឡុងនៃការសិក្សានេះ ឆ្នាំគោលត្រូវបានកំណត់នៅឆ្នាំ ២០៣៥ ប៉ុន្តែផែនទីចង្អុលផ្លូវ មិនអាចកំណត់ជាផែនការថេរនោះទេ វាអាចមានការបត់បែន ដោយអាស្រ័យទៅលើការពិនិត្យឡើងវិញនៃវដ្ត PDCA បច្ចុប្បន្នភាព បញ្ហាដែលកើតមានឡើងក្នុងទីក្រុង និងការវិវត្តន៍នៃ

បច្ចេកវិទ្យា។ ដូច្នេះ ដើម្បីសម្រេចបាននូវចំណុចនេះ វាមានសារៈសំខាន់ណាស់ក្នុងការរៀបចំសូចនាករត្រួតពិនិត្យក្នុងការវាយតម្លៃវិធានការ និងគម្រោង ព្រមទាំងបង្កើតប្រព័ន្ធដែលអាចឱ្យដំណើរការនៃគណៈកម្មាធិការធ្វើការសម្រេចចិត្តដោយផ្អែកលើការវាយតម្លៃ។

ឃ) បរិយាកាសនៃការធ្វើអាជីវកម្ម

ដើម្បីធ្វើការលើកកម្ពស់ទីក្រុងឆ្លាត វាមានសារៈសំខាន់ក្នុងការទាក់ទាញក្រុមហ៊ុនឯកជន និងអ្នកវិនិយោគ ដោយបង្កើតបរិយាកាសដែលអនុគ្រោះក្នុងការធ្វើអាជីវកម្ម។ ជាទូទៅ ប្រទេសកម្ពុជា ត្រូវបានគេចាត់ទុកថា បរិយាកាសអាជីវកម្មមានលក្ខណៈអំណោយផល ដែលមានភាពងាយស្រួលដល់វិស័យឯកជនក្នុងការធ្វើអាជីវកម្ម។ ដូចគ្នានេះផងដែរ គេរំពឹងថាច្បាប់វិនិយោគថ្មីដែលបានអនុម័តក្នុងខែតុលា ឆ្នាំ២០២១ នឹងផ្តល់ងាយស្រួលបន្ថែមក្នុងការធ្វើអាជីវកម្ម។ ម៉្យាងវិញទៀត ដើម្បីលើកកម្ពស់ទីក្រុងឆ្លាតសៀមរាប ដោយផ្អែកលើផែនទីចង្អុលផ្លូវ ចាំបាច់ត្រូវបង្កើតយន្តការបច្ចេកទេសសម្រាប់កិច្ចសហការ ដូចជាចំណុចប្រទាក់ទូទៅ និងការសម្របសម្រួលទិន្នន័យ បន្ទាប់ពីទាក់ទាញក្រុមហ៊ុនឯកជន។ ការពិគ្រោះយោបល់ និងការកែតម្រូវជាក់លាក់ នឹងចាំបាច់នាពេលអនាគត ដើម្បីកំណត់ពីរបៀបបញ្ចូលវិធីសាស្ត្រថ្មីនៃគម្រោងទីក្រុងឆ្លាត ទៅក្នុងប្រព័ន្ធនៃនីតិវិធីអនុម័តក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន។

ង) ផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ

ចំពោះផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ រដ្ឋបាលខេត្តគួរមានគំនិតផ្តួចផ្តើមក្នុងការផ្សព្វផ្សាយផែនទីចង្អុលផ្លូវនេះ ដើម្បីប្រមូល និងទាក់ទាញដល់ភាគីពាក់ព័ន្ធនានា។ ការទទួលបានជំនួយហិរញ្ញវត្ថុដូចជា ODA គឺជាជម្រើសមួយ។ ដូចដែលយើងដឹងស្រាប់ហើយថា ទីក្រុងសៀមរាប ជាទីក្រុងទេសចរណ៍ដល់ល្បីល្បាញមួយ ដែលទទួលភ្ញៀវទេសចរជាង 4 លាននាក់ក្នុងមួយឆ្នាំ។ ទោះបីជាថ្លៃចូល ត្រូវបានគិតថ្លៃរួចហើយ ក្នុងការចូលទស្សនាទីក្រុងអង្គរ ប៉ុន្តែថវិកាមួយផ្នែកទៀតអាចប្រមូលបានពីភ្ញៀវទេសចរណ៍តាមរយៈសេវាកម្មទីក្រុងឆ្លាត ដែលវា បានចូលរួមចំណែកក្នុងការដោះស្រាយផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន បញ្ហាបម្រែបម្រួលអាកាសធាតុ និងដោះស្រាយបញ្ហានានា ក្នុង SDGs។ គួរបញ្ជាក់ផងដែរថា វាមានវិធីសាស្ត្រផ្សេងទៀតក្នុងការប្រមូលថវិកា ប៉ុន្តែវាត្រូវការពេលវេលា និងការខិតខំប្រឹងប្រែង ហើយវាក៏តម្រូវឲ្យមានការពិនិត្យឡើងវិញ និងការកែតម្រូវជាបន្តបន្ទាប់ផងដែរ។

ច អំនាក់អំនួនជាមួយរាជរដ្ឋាភិបាល និងអ៊ីវ្រុនផ្សេងៗ

ក្នុងការសិក្សានេះ បញ្ហាចំបងមួយគឺ ក្រុមសិក្សា JICA មិនអាចធ្វើការទំនាក់ទំនងរាជរដ្ឋាភិបាលនៅទីក្រុងភ្នំពេញ ដោយសារមានការរឹតបន្តឹងលើការធ្វើដំណើរកំឡុងពេលកូវីដ-១៩។ ក្នុងការលើកកម្ពស់ទីក្រុងឆ្លាត ការពិគ្រោះយោបល់ និងការសម្របសម្រួលជាមួយរាជរដ្ឋាភិបាល មានសារៈសំខាន់ ជាពិសេសលើការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ។

លើសពីនេះ ក្រុមសិក្សា JICA មិនទាន់អាចយល់ច្បាស់អំពីនិន្នាការនៃគណៈកម្មាធិការសម្របសម្រួលទីក្រុងឆ្លាត របស់រាជរដ្ឋាភិបាល ដែលបានបង្កើតឡើងក្នុងខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២១ នៅឡើយទេ។ ម៉្យាងវិញទៀត គេសង្ឃឹមថា នឹងមានកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយរាជធានីភ្នំពេញ និងទីក្រុងបាត់ដំបង ដែលទីក្រុងទាំងពីរនេះ ក៏ត្រូវបានជ្រើសរើសជាទីក្រុងសាកល្បងដោយ ASCN ផងដែរ។

ឆ ទំនាក់ទំនងជាមួយគ្រឹះស្ថានសិក្សា

ក្រុមសិក្សា JICA មិនទាន់កំណត់បានគ្រឹះស្ថានណាមួយដែលទាក់ទងការអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងឆ្លាតបាននៅឡើយទេ។ គេសង្កេតឃើញថា កម្ពុជា នៅមានកង្វះការសិក្សាស្រាវជ្រាវ និងការធ្វើផែនការទីក្រុងឆ្លាតនៅឡើយ។ គួរបញ្ជាក់ដែរថា ក្នុងរបាយការណ៍នេះ យើងបានលើកយកឈ្មោះអ្នកស្រាវជ្រាវមួយចំនួន ដែលអាចនឹងអាចសហការជាមួយក្នុងពេលអនាគត។ ការសហការជាមួយគ្រឹះស្ថានសិក្សា មានសារៈសំខាន់ណាស់ក្នុងការអភិវឌ្ឍទីក្រុងឆ្លាត ដោយមានការពិគ្រោះយបល់ពីអ្នកជំនាញ និងការបង្កើតគោលនយោបាយផ្អែកលើការសិក្សា និងទិន្នន័យដែលបានយកមកវិភាគ។ គេសង្ឃឹមថា វានឹងមានការបង្កើត កិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងស្ថាប័នរដ្ឋ និងគ្រឹះស្ថានសិក្សាក្នុងពេលអនាគត។

ជ ការសម្របសម្រួល និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយភាគីជប៉ុន

ក្រសួងដែនដី ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដឹកជញ្ជូន និងទេសចរណ៍របស់ប្រទេសជប៉ុន (MLIT) តាមរយៈគម្រោង Smart JAMP ក្នុងឆ្នាំ២០២១ ស្របជាមួយនឹងការសិក្សាមួយនេះ។ ក្រោមគម្រោង Smart JAMP ការសិក្សាពីលទ្ធភាពគម្រោងមានចំនួន ៦ យោងតាមផែនទីចង្អុលផ្លូវ ដែលបានរៀបចំក្នុងការសិក្សាមួយនេះ។ ដោយសារគម្រោងទាំងនេះ មានការគាំទ្រ ដោយរដ្ឋាភិបាលជប៉ុន ដូច្នេះ កិច្ចប្រជុំ និងសិក្ខាសាលាសំខាន់ៗផ្សេងទៀត គួរតែធ្វើឡើងរួមគ្នារវាង JICA និង MLIT។ លើសពីនេះ គម្រោងសាកល្បងដែលគាំទ្រដោយ JETRO កំពុងត្រូវបានអនុវត្តនៅខេត្តសៀមរាបផងដែរ។ គោលបំណងនៃគម្រោងទាំងនេះ គឺដើម្បីលើកកម្ពស់ទីក្រុងឆ្លាតតសៀមរាប ហើយដោយសារសកម្មភាពទាំងអស់ត្រូវបានគាំទ្រដោយរដ្ឋាភិបាលជប៉ុន វាជាការសំខាន់ក្នុងការបន្តចែករំលែកព័ត៌មាន និងផ្លាស់ប្តូរយោបល់គ្នាទៅវិញទៅមកដើម្បីផ្តល់ ការគាំទ្រសម្រាប់គំនិតផ្តួចផ្តើមរួមបញ្ចូលគ្នា និងមានប្រសិទ្ធភាព។

ឈ ការបង្កើត និងការអនុវត្តវិធីសាស្ត្រទីក្រុងឆ្លាតវៃ

ដើម្បីដំណើរការប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពក្នុងពេលអនាគត លើការអនុវត្តផែនទីចង្អុលផ្លូវ ដែលបានស្នើឡើងក្នុងការសិក្សានេះ ការកសាងប្រព័ន្ធកិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងស្ថាប័នរដ្ឋ និងឯកជន ជាចំនុចគន្លឹះ សម្រាប់ការលើកកម្ពស់ទីក្រុងឆ្លាត និងលើកកម្ពស់សមត្ថភាពរបស់ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ។ ជាទីបញ្ចប់នេះ ដោយផ្អែកលើផែនទីចង្អុលផ្លូវ វាចាំបាច់ត្រូវបង្កើតដំណើរការដោះស្រាយលើបញ្ហាដែលមានស្រាប់ និងសម្រេចបាននូវការគ្រប់គ្រងទីក្រុងឱ្យកាន់តែប្រសើរឡើង តាមរយៈការប្រើប្រាស់បច្ចេកវិជ្ជាដ៏ឆ្លាតវៃ ដែលមានការចូលរួមពីភាគីពាក់ព័ន្ធដូចជា ស្ថាប័នរដ្ឋ ក្រុមហ៊ុនឯកជន គ្រឹះស្ថានសិក្សា និងប្រជាពលរដ្ឋ/ភ្ញៀវទេសចរ ក៏ដូចជាបង្កើតដំណើរការតាមរយៈការសាកល្បង និងការអនុវត្ត។

៥.១.២ តំណែងឧទ្ធរណ៍បានលើប្រព័ន្ធបច្ចេកទេស

ក) ទិសដៅគោលដៅ

វិស័យគោលដៅក្នុងការសិក្សានេះ មានដូចជាវិស័យទេសចរណ៍ វិស័យធ្វើដំណើរ និងដឹកជញ្ជូន វិស័យបរិស្ថាន និងវិស័យសន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាព ដែលបានដាក់ស្នើឡើងដោយរដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប។ គេសង្កេតឃើញថា ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាក្នុងវិស័យទាំងនេះ ការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធបច្ចេកវិទ្យាឆ្លាតដោយផ្អែកលើផែនទីចង្អុលផ្លូវ ជាដំណោះស្រាយ។ គួរបញ្ជាក់ផងដែ

រថា ចក្ខុវិស័យ និងការអនុវត្តផែនទីចង្អុលផ្លូវ មិនបានកំណត់យកតែវិស័យទាំងនេះទេ។ ផែនទីចង្អុលផ្លូវនេះ នឹងមានការកែសម្រួល ដោយយោងតាមបច្ចុប្បន្នភាពនៃស្ថានភាពជាក់ស្តែងរបស់ទីក្រុង ហើយវិស័យផ្សេងទៀត នឹងត្រូវដាក់បញ្ចូល។

ខ តំបន់គោលដៅ

ក្នុងការសិក្សានេះ "តំបន់ទីក្រុង" "តំបន់បេតិកភណ្ឌ" និង "តំបន់បឹងទន្លេសាប" ត្រូវបានជ្រើសរើសជាតំបន់គោលដៅ ប៉ុន្តែតំបន់គោលដៅសំខាន់ គឺតំបន់ទីក្រុង។ ដោយដៃគូរសំខាន់ក្នុងការសិក្សានេះ គឺរដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប ហើយចំពោះតំបន់អង្គរ គឺត្រូវត្រួតពិនិត្យលើការអភិវឌ្ឍដោយអាជ្ញាធរជាតិអប្សរា ហើយវាមិនបានស្ថិតនៅក្រោមរដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាបនោះទេ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត តំបន់បឹងទន្លេសាប មិនប្រមូលផ្តុំជាតំបន់ទេសចរណ៍ និងជាតំបន់លំនៅដ្ឋាន ហើយបញ្ហាទាក់ទងនឹងវិស័យគោលដៅ ត្រូវបានគេមើលឃើញ តិចនៅឡើយបើធៀបនឹងតំបន់ទីក្រុង។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី អាជ្ញាធរជាតិអប្សរា បានបង្ហាញពីការយោគយល់ និងធ្វើកិច្ចសហប្រតិបត្តិការយ៉ាងច្រើនក្នុងការសិក្សាមួយនេះ។ ដូច្នេះហើយ ក្នុងដំណាក់កាលអនុវត្តនាពេលខាងមុខ ការអភិវឌ្ឍទីក្រុងធ្លាតក្នុងទីក្រុងសៀមរាបទាំងមូល នឹងមានការសហការជាមួយអាជ្ញាធរជាតិអប្សរា និងស្ថាប័នផ្សេងៗទៀត។

គ ការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ

ចំពោះបញ្ហាគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ គេសង្កេតឃើញថា មិនមានអ្នកជំនាញច្បាស់លាស់ជាផ្លូវការក្នុងការសិក្សានេះទេ ហើយការវិភាគស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងទិដ្ឋភាពបច្ចេកទេស នៅក្នុងផែនទីចង្អុលផ្លូវ គឺមិនគ្រប់គ្រាន់ទេ។ ជាទូទៅ បរិយាកាសទំនាក់ទំនង និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ លើការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យបច្ចុប្បន្នក្នុងស្ថាប័នរដ្ឋ នៅមានកម្រិតនៅឡើយក្នុងខេត្តសៀមរាបក្នុងការអភិវឌ្ឍទីក្រុងធ្លាត។ មន្ទីរប្រៃសនីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍ មិនមានប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងព័ត៌មានសម្រាប់រដ្ឋបាលខេត្តទាំងមូលនោះទេ និងធនធានមនុស្សក្នុងការអភិវឌ្ឍទីក្រុងធ្លាត នៅមានកម្រិតនៅឡើយ។ ជាទូទៅ ទីក្រុងធ្លាតវាតម្រូវឲ្យមាន មជ្ឈមណ្ឌលទិន្នន័យ និងប្រព័ន្ធវេទិកា ឧទាហរណ៍ មជ្ឈមណ្ឌលទិន្នន័យចាំបាច់ត្រូវពិភាក្សា ពិនិត្យ និងអភិវឌ្ឍឱ្យបានឆាប់តាមដែលអាចធ្វើទៅបាន។

ឃ ផែនការពាក់ព័ន្ធ

ផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះ ត្រូវបានធ្វើឡើង ដោយយោងតាមផែនការពាក់ព័ន្ធដែលមានស្រាប់។ គួរបញ្ជាក់ផងដែរថា ផែនការទាំងនោះ ត្រូវបានរៀបរៀងឡើយមុនវិបត្តិជំងឺកូវីដ-១៩។ ប៉ុន្តែផលប៉ះពាល់នៃជំងឺកូវីដ-១៩ នៅតែមបន្ត។ ដូច្នេះវាគួរតែមានការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញ ដោយយោងតាមស្ថានភាពជាក់ស្តែងនៃការវិវត្តន៍នៃជំងឺកូវីដ-១៩។ ទាក់ទងនឹងចំនួនភ្ញៀវទេសចរ ខេត្តសៀមរាបទទួលបាន ៤.២៦ លាននាក់ក្នុងឆ្នាំ២០១៩ និង១.១ លាននាក់ក្នុងឆ្នាំ២០២០ ហើយចំនួននេះត្រូវបានរំពឹងទុកថា នឹងកើនឡើងដល់ ១១.៣៥ លាននាក់ក្នុងឆ្នាំ២០៣៥ ប៉ុន្តែចំនួននេះ នឹងអាចកែប្រែក្នុងពេលអនាគត។ ដូច្នេះ ការប្រមូលទិន្នន័យជាក់ស្តែង ដោយផ្អែកលើបច្ចុប្បន្នភាពដោយទីក្រុងធ្លាត គឺមានសារៈសំខាន់ក្នុងការរៀបចំផែនការសម្រាប់ពេលអនាគត។

១ គម្រោងអាទិភាព

គម្រោងអាទិភាពសរុបចំនួន ២៤ ត្រូវបានស្នើឡើងនៅក្នុងផែនទីចង្អុលផ្លូវនេះ ដែលគម្រោងទាំងនេះ ត្រូវបានគេរំពឹងថា នឹងដាក់ឱ្យដំណើរការក្នុងរយៈពេល ៥ ឆ្នាំខាងមុខ។ ក្នុងនោះ គម្រោងអាទិភាពចំនួន ២២ ត្រូវបានជ្រើសរើសចេញពីវិស័យគោលដៅចំនួន ៤។ នៅក្នុងការសិក្សានេះ យើងបានសង្ខេបអំពីស្ថាប័នអនុវត្ត សកម្មភាពសំខាន់ៗ ប្រភពមូលនិធិ និងគំរូអាជីវកម្មសម្រាប់គម្រោងទាំងនេះ ប៉ុន្តែការសិក្សាបន្ថែម គឺចាំបាច់សម្រាប់ការអនុវត្តជាក់ស្តែង។ ជាពិសេស វាមានសារៈសំខាន់ណាស់សម្រាប់វិស័យឯកជន ក្នុងការផ្តួចផ្តើមគំនិត។ គេរំពឹងថាវិស័យឯកជន នឹងត្រូវបានចូលរួមក្នុងការប្រកួតប្រជែងអាជីវកម្ម ដូចដែលបានធ្វើនៅក្នុងការសិក្សានេះ ហើយការខិតខំប្រឹងប្រែង នឹងត្រូវបានធ្វើឡើង ដើម្បីជំរុញគម្រោងនេះឱ្យទៅមុខដោយមិនកំណត់ចំពោះថវិការដ្ឋ។

២ ការប្រកួតប្រជែងអាជីវកម្ម និងគម្រោងសាកល្បង

សិក្ខាសាលាចំនួន ២ ត្រូវបានធ្វើឡើងតាមប្រព័ន្ធអ៊ីធីណិត ហើយការប្រកួតប្រជែងគំនិងអាជីវកម្ម ត្រូវបានធ្វើឡើងក្នុងការសិក្សានេះ។ ក្នុងការប្រកួតប្រជែងគំនិងអាជីវកម្ម ក្រុមហ៊ុនឯកជន ចំនួន ១៣ បានចូលរួម ហើយក្រុមហ៊ុនចំនួន ត្រូវបានជ្រើសរើស ដោយមានការវាយតម្លៃពីគណៈកម្មាធិការដឹកនាំ។ ដោយមានផលប៉ះពាល់ពីជំងឺកូវីដ-១៩ កាលវិភាគនៃដំណើរការនេះ មានការពន្យាពេល។ ទោះបីជាក្រុមការងារ បានបន្តអនុវត្តគម្រោងសាកល្បងក៏ដោយគម្រោងតែមួយគត់ (គម្រោងចំណតរថយន្តឆ្លាតវៃរបស់ក្រុមហ៊ុន JPT) ត្រូវបានបញ្ចប់ និងតាមដានក្នុងការសិក្សានេះ។ នៅពេលអនាគត គេរំពឹងថាស្ថាប័នរដ្ឋ នឹងបន្តជួយដល់ការអនុវត្តគម្រោងរបស់ក្រុមហ៊ុនឯកជនបែបនេះ ប៉ុន្តែវាមានសារៈសំខាន់ផងដែរសម្រាប់ស្ថាប័នរដ្ឋ ក្នុងការយល់ដឹងអំពីតួនាទីសមស្របរបស់រដ្ឋ និងឯកជនក្នុងសេវាសាធារណៈ (ដូចជាកន្លែងចតរថយន្ត) ដំណើរការធ្វើការសម្រេចចិត្តសម្រាប់ការផ្តល់សេវាសាធារណៈតាមរយៈភាពជាដៃគូរដ្ឋ និងឯកជន (ដូចជាការសម្រេចចិត្តរដ្ឋបាលក្នុងការគិតថ្លៃសេវា) វិធានការសហការទិន្នន័យ (ដូចជាការផ្តល់ទិន្នន័យឧបករណ៍ចាប់សញ្ញាដល់រដ្ឋាភិបាល) និងវិធានការគាំទ្រអាជីវកម្មឯកជន ដែលរួមចំណែកដល់សាធារណជន (ដូចជាការរួមចំណែកដល់វិធានការទប់ទល់នឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ)។

៣ ការស្តារឡើងវិញពីវិបត្តិជំងឺកូវីដ-១៩

នៅខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២១ ការសិក្សានេះ បានសង្ខេបលទ្ធផលនៃការស្ទង់មតិ និងវាយតម្លៃពីផលប៉ះពាល់នៃជំងឺកូវីដ-១៩ និងបានដាក់ចេញជាផែនទីចង្អុលផ្លូវសម្រាប់ការស្តារឡើងវិញ។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ គិតត្រឹមខែមករា ឆ្នាំ ២០២២ (គំនរឡុងពេលនៃការសរសេរបាយការណ៍នេះ) ស្ថានភាពសកលជុំវិញនៃជំងឺកូវីដ-១៩ មិនទាន់ប្រសើរឡើយទេ ហើយឥទ្ធិពលនៃវ៉ារ្យ៉ង់ Omicron ថ្មីកំពុងកើនឡើង។ នៅពេលដែលការប្រយុទ្ធប្រឆាំងនឹងជំងឺកូវីដ-១៩ នៅតែបន្ត និងស្ថានភាពពេលអនាគត មិនមានភាពច្បាស់លាស់ ខណៈពេលដែលការពិចារណាលើផែនទីចង្អុលផ្លូវ ដែលបានស្នើឡើង ដោយផ្អែកលើគោលគំនិតនៃទីក្រុងឆ្លាតវៃ វាមានសារៈសំខាន់ណាស់ក្នុងការបត់បែន និងទាញយកអត្ថប្រយោជន៍ពី ICT និងបច្ចេកវិទ្យាច្នៃប្រឌិត។

៩ គម្រោងសាងសង់ផ្លូវ ៣៨ ខ្សែ

រាជរដ្ឋាភិបាល បានចាប់ផ្តើមសាងសង់ផ្លូវចំនួន ៣៨ ខ្សែក្នុងទីក្រុងសៀមរាប ក្រោមថវិកាចំនួនប្រមាណ ១៥០ លានដុល្លារអាមេរិក កាលពីខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០២០។ គេរំពឹងថា គម្រោងនេះ នឹងជួយស្តារវិស័យទេសចរណ៍ឡើងវិញ ក្រោយវិបត្តិជំងឺកូវីដ-១៩។ ក្នុងគម្រោងនេះ ការកសាងប្រព័ន្ធលូ ប្រព័ន្ធទំនាក់ទំនង ប្រព័ន្ធសញ្ញាចរាចរណ៍ និងការមៅ៉ា CCTV ក៏ត្រូវបានសាងសង់ផងដែរ។ មានគម្រោងខ្លះ យើងបានដាក់ស្នើក្នុងផែនទីចង្អុលផ្លូវមួយនេះ ដូច្នេះ វាគួរតែចាំបាច់ក្នុងការសិក្សាបន្ថែមទៀត។

១០ គម្រោងសាងសង់អាកាសយានដ្ឋានថ្មី

ដូចដែលបានរៀបរាប់នៅក្នុងរបាយការណ៍នេះ គម្រោងសាងសង់អាកាសយានដ្ឋានថ្មីមួយ ដែលគ្រោងនឹងបើកដំណើរការក្នុងឆ្នាំ២០២៣។ ដោយសារអាកាសយានដ្ឋាន ជាកន្លែងផ្តល់ភាពងាយស្រួល និងជះឥទ្ធិពលយ៉ាងសំខាន់លើលំហូរមនុស្ស និងកស្តុការ ចាំបាច់ត្រូវតាមដានវឌ្ឍនភាពនៃគម្រោងនាពេលអនាគត។

៥.២ សេចក្តីសន្និដ្ឋាននៃការសិក្សានេះ

គោលបំណងនៃការសិក្សាលើ "ការស្ទង់មតិមូលដ្ឋានទទីក្រុងឆ្លាតសៀមរាប" គឺដើម្បីបីពិនិត្យមើលឡើងវិញនូវផែនការដែលមានស្រាប់លើការអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងសៀមរាប សិក្សាទៅលើបច្ចុប្បន្នភាព កំណត់បញ្ហាដែលកំពុងកើតមាន និងលើកជាដំណោះស្រាយដោយមានការប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាទំនើប ដែលជាទិសដៅឆ្ពោះទៅការអភិវឌ្ឍទីក្រុងឆ្លាត។ ការសិក្សាមួយនេះ បានចាប់ផ្តើមកាលពីខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២០ និងបានគ្រោងបញ្ចប់ក្នុងខែមករាឆ្នាំ២០២១ ដោយយោងតាមកិច្ចព្រមព្រៀងដើម។ ប៉ុន្តែដោយសារតែមានវិបត្តិនៃការរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ-១៩ ការសិក្សានេះ បានបញ្ចប់ក្នុងខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២១។ ការសិក្សានេះ បានកំណត់លើកឡើងចំណុចសំខាន់ៗចំនួន ៥ ដែលមានដូចជា "ការត្រួតពិនិត្យ" "ការសិក្សា" "ការដាក់ចេញជាផែនការ" "ការអនុវត្តផែនការ" និង "ការស្វែងរកដៃគូសហការ"។

ភាគីសំខាន់នៃការសិក្សាមួយនេះ គឺរដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប និងគណៈកម្មាធិការដឹកនាំ ដែលមានលោកអភិបាលខេត្តជាប្រធាន។ កិច្ចប្រជុំគណៈកម្មាធិការដឹកនាំ បានរៀបចំធ្វើឡើងជាលើកដំបូង កាលពីខែមិនា ឆ្នាំ២០២០ និងលើកចុងក្រោយ កាលពីខែធ្នូ ឆ្នាំ២០២១។ កិច្ចប្រជុំនេះ បានឈានដល់កិច្ចព្រងព្រៀងជាមូលដ្ឋានលើផែនទីចង្អុលផ្លូវ និងរបាយការណ៍លើលទ្ធផលនៃការចាប់ផ្តើមគម្រោង (គម្រោងសាកល្បង)។ កិច្ចសន្យាមួយទៀត បានធ្វើឡើងក្នុងកំឡុងពេលសិក្សាមួយនេះ កាលពីខែតុលា ឆ្នាំ២០២០ លើការសិក្សាពីផលប៉ះពាល់នៃការរីករាលដាលជាសកលនៃជំងឺកូវីដ-១៩ ហើយការសិក្សានេះបានដាក់ស្នើឡើង ផែនទីចង្អុលផ្លូវដើម្បីឆ្លើយតបទៅលើបញ្ហានេះក្នុងទីក្រុងសៀមរាប។

តំបន់អង្គរ ដែលបានចុះបញ្ជីជាបេតិកភណ្ឌពិភពលោក របស់អង្គការយូណេស្កូ គឺជាតំបន់បេតិកភណ្ឌពិភពលោកដ៏ល្បីល្បាញ និងជាគោលដៅទេសចរណ៍ដ៏ពេញនិយមមួយ។ ចំនួនភ្ញៀវទេសចរ បានកើនឡើងជាលំដាប់ ដែលបានទាក់ទាញភ្ញៀវទេសចរប្រមាណ ៥.៨៧ លាននាក់ក្នុងឆ្នាំ២០១៨ ដែលចំនួននេះ ស្មើនឹងប្រហែល ២៤ ដងនៃចំនួនប្រជាជនក្នុងទីក្រុងសៀមរាបក្នុងឆ្នាំ២០១៩ (២៤៥,០០០ នាក់)។ ប៉ុន្តែចំនួនភ្ញៀវទេសចរ បានធ្លាក់ចុះដល់ ៤.២៦ លាននាក់កាលពីឆ្នាំ២០១៩ និង ១.១ លាននាក់ កាលពីឆ្នាំ ២០២០ ដោយសារការរីករាលដាលជាសកលនៃជំងឺកូវីដ-១៩។ ក្នុង

ការសិក្សានេះ គេសង្កេតឃើញថា បញ្ហាក្នុងវិស័យទេសចរណ៍ គឺភ្ញៀវទេសចរប្រមូលផ្តុំនៅផ្នែកមួយចំនួនក្នុងតំបន់អង្គរ ខណៈកន្លែងទេសចរណ៍ផ្សេងទៀត នៅមានការអភិវឌ្ឍន៍តិចតួចនៅឡើយ និងមិនសូវមានភ្ញៀវទេសចរទៅ។ បទពិសោធន៍ទេសចរណ៍របស់ភ្ញៀវ នៅមានកំរិតនៅឡើយ ដែលមិនអាចទាក់ទាញភ្ញៀវឲ្យនៅទស្សនយូ ឬមកវិញម្តងទៀត។ មួយវិញទៀត ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងជំងឺកូវីដ-១៩ វាចាំបាច់ក្នុងការបង្កើតវិធានការថ្មីៗ សម្រាប់ការស្តារវិស័យទេសចរណ៍ឡើងវិញ។ ទីក្រុងឆ្លាតសៀមរាប អាចជាកាតាលីករសម្រាប់ការស្តារឡើងវិញក្នុងវិស័យនេះ។

ការសិក្សាមួយនេះ ត្រូវបានចូលរួមពីអ្នកជំនាញចំនួន ៨ នាក់ (និង ៦ នាក់ទៀតបានចូលរួមក្នុងកិច្ចសន្យាបន្ថែម) ពីក្រុមហ៊ុនNippon Koei និង ALMEC Corporation។ ក្រុមសិក្សា បានធ្វើការសិក្សាលើបច្ចុប្បន្នភាព និងដាក់ស្នើជំណោះស្រាយក្នុងផែនទីចង្អុលផ្លូវ។ ក្រុមសិក្សា បានដាក់ជូនរបាយការណ៍ព្រាងទី១ ក្នុងខែសីហា ឆ្នាំ២០២០, របាយការណ៍ព្រាងទី២ ក្នុងខែធ្នូ ឆ្នាំ២០២០, របាយការណ៍ព្រាងទី៣ ក្នុងខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២១, របាយការណ៍ព្រាងចុងក្រោយ ក្នុងខែធ្នូ ឆ្នាំ២០២១ និងបាយការណ៍ចុងក្រោយក្នុងខែមករា ឆ្នាំ២០២២។ ចំពោះរបាយការណ៍នៃការសិក្សាលើផលប៉ះពាល់នៃជំងឺកូវីដ-១៩ ក្រុមសិក្សា បានដាក់ជូនរបាយការណ៍បឋមក្នុងខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០២០ និងរបាយការណ៍ចុងក្រោយក្នុងខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២១។ លទ្ធផលគោលនៃរបាយការណ៍ចុងក្រោយនេះ គឺការអនុម័តលើផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាត ដែលបានឯកភាពក្នុងកិច្ចប្រជុំគណៈកម្មាធិការដឹកនាំក្នុងខែធ្នូ ឆ្នាំ២០២១។

ដូចដែលបានរៀបរាប់ខាងលើក្នុងជំពូកនេះ យើងបានសង្ខេបមេរៀន បញ្ហាប្រឈម និងអនុសាសន៍សម្រាប់ពេលអនាគត។ ទីភ្នាក់ងារ JICA គ្រោងនឹងចាប់ផ្តើមគម្រោងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេស "គម្រោងអនុវត្តវិធីសាស្ត្រទីក្រុងឆ្លាត ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាទីក្រុងក្នុងខេត្តសៀមរាប" ចាប់ពីខែមីនា ឆ្នាំ២០២២ ដែលជាការសម្រេចចុងក្រោយនៃផែនទីចង្អុលផ្លូវ និងការចាប់ផ្តើមសកម្មភាពក្នុងគោលដៅ "អនុវត្តទីក្រុងឆ្លាត និងដោះស្រាយបញ្ហាទីក្រុងក្នុងខេត្តសៀមរាប" ។ ចាប់ពីពេលនេះតទៅ វាមានសារៈសំខាន់ណាស់ដែលរដ្ឋបាលខេត្ត ដោយមានកិច្ចសហការពីក្រុមការងារគម្រោង JICA ធ្វើការអនុវត្តផែនទីចង្អុលផ្លូវទីក្រុងឆ្លាតសៀមរាបនេះ។

ជាចុងក្រោយ យើងខ្ញុំសូមថ្លែងអំណរគុណយ៉ាងជ្រាលជ្រៅចំពោះរដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធនានា ទីភ្នាក់ងារ JICA និងអ្នកពាក់ព័ន្ធនានា ដែលបានសហការ និងគាំទ្រក្នុងសកម្មភាពនៃការសិក្សានេះ។

ខែមករា ឆ្នាំ២០២២

ក្រុមសិក្សា JICA (ក្រុមហ៊ុន Nippon Koei Co., Ltd.)

ប្រធានគម្រោង៖ លោក Kuniomi HIRANO