ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

រាជរដ្ឋាភិបាល

ផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយស្តីពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន អន្តរមធ្យោបាយ និងភស្តុភារកម្មកម្ពុជា ២០២៣ - ២០៣៣

ខែសីហា ឆ្នាំ២០២៣

អារម្ភកថា

នយោបាយ «**ឈ្នះ-ឈ្នះ**» បាននាំមកនូវសន្តិភាព បូរណភាពទឹកដី សាមគ្គីភាពជាតិ និងស្ថិរភាពនយោបាយ។ ការខិតខំថែរក្សាសន្តិភាពបានបង្កបរិយាកាសចាំបាច់ និងគ្រប់គ្រាន់ដល់រាជរដ្ឋាភិបាលក្នុងការកសាងមូលដ្ឋានសេដ្ឋកិច្ច និងអភិវឌ្ឍសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចឱ្យមានសម្ទុះរីកចម្រើនខ្លាំងឡើង។ ចាប់តាំងពីការដាក់ចេញនូវយុទ្ធសាស្ត្រត្រីកោណ និងយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណទាំងបួនដំណាក់កាលមក កម្រិតនៃការអភិវឌ្ឍមានភាពប្រែប្រួលគួរឱ្យកត់សម្គាល់ ពោលគឺប្រែក្លាយពីប្រទេសស្ថិតក្នុងស្ថានភាពក្រីក្រលំបាកខ្លាំងទៅជាប្រទេសចំណូលមធ្យមកម្រិតទាប។ ការសម្រេចបាននេះកំពុងស្ថិតនៅក្នុងភាពរឹងមាំ និងស្វាហាប់ ដោយជម្នះបានជាបន្តបន្ទាប់នូវវិបត្តិទាំងកម្រិតតំបន់ កម្រិតសកល ជាពិសេសវិបត្តិផ្ទួនៗ រួមបញ្ចូលការរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ-១៩ សង្គ្រាមរុស្ស៊ី-អ៊ុយក្រែន និងវិបត្តិស្បៀងអាហារ ដូចក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ននេះ។ អាស្រ័យហេតុនេះ យើងចាំបាច់ត្រូវប្រើទុន "**សន្តិភាព**" ដែលបានខិតខំកសាង និងថែរក្សាដោយលំបាកនេះ ដើម្បីស្តារកំណើនសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាទៅកាន់គន្លងកំណើនសេដ្ឋកិច្ចរយៈពេលវែង ឱ្យបានដូចមុនពេលមានវិបត្តិជំងឺកូវីដ-១៩។

ក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ខ្ញុំតែងតែលើកឡើងម្តងហើយម្តងទៀតនូវពាក្យស្លោកថា "**មានផ្លូវ មានសង្ឃឹម**"។ ស្របតាមអត្ថន័យនេះ ទាំងផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក ផ្លូវទឹក និងផ្លូវអាកាស សុទ្ធតែបានរួមចំណែកទាំងដោយផ្ទាល់ និងប្រយោលក្នុងដំណើរការនៃការអភិវឌ្ឍ និងការសម្រេចបាននូវសមិទ្ធផលសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចសំខាន់ៗសម្រាប់កម្ពុជា ហើយបានពូនផ្តុំក្តីសង្ឃឹមរបស់កម្ពុជាក្នុងសតវត្សរ៍ទី២១ ឱ្យខ្ពស់ត្រដែតឡើង។ ខណៈដែលសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាស្ថិតក្នុងដំណាក់កាលលូតលាស់ និងកំពុងបោះជំហានទៅមុខប្រកបដោយជវភាព រាជរដ្ឋាភិបាលបានសម្លឹងឃើញពីភាពកាន់តែចាំបាច់ក្នុងការកែលម្អ និងពង្រឹងវិស័យដឹកជញ្ជូន សំដៅបំពេញតម្រូវការជាក់ស្តែងបច្ចុប្បន្នផង និងជាចលនាករជំរុញប្រាទនការវិវត្តនៃស្ថានភាពសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចនាពេលអនាគតផង។ ជាក់ស្តែងកន្លងមក ការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធត្រូវបានធ្វើឡើងតាមលទ្ធភាព និងភាពសមស្របនៃទំហំសេដ្ឋកិច្ច ជាពិសេសសមស្របទៅតាមកំណើនប្រជាសាស្ត្រ ស្ថានភាពការងារ នគរូបនីយកម្ម ពាណិជ្ជកម្ម និងការធ្វើពិពិធកម្ម នៅក្នុងវិស័យឧស្សាហកម្ម កសិកម្ម និងទេសចរណ៍។ ជាមួយគ្នានេះ រាជរដ្ឋាភិបាលបន្តខិតខំដោះស្រាយនូវអតុល្យភាពនៃការថែទាំ និងជួសជុល និងការវិនិយោគថ្មីលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដើម្បីធានាបាននូវការរក្សា និងបង្កើនសមត្ថភាពដឹកជញ្ជូន ព្រោះថាការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធកាន់តែច្រើននាំឱ្យចំណាយលើការថែទាំ និងជួសជុលក៏ដូចជាការគ្រប់គ្រងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទាំងនោះកាន់តែកើនឡើងផងដែរ។ ដោយឡែក នៅក្នុងដំណាក់កាលនៃការអភិវឌ្ឍឌីជីថលបច្ចុប្បន្ននេះ ប្រព័ន្ធនៃការដឹកជញ្ជូន ទាមទារបន្ថែមនូវភាពឆាប់រហ័ស ចំណាយតិច អាចព្យាករបាន និងការផ្តល់សេវាដល់ទ្វារផ្ទះតែម្តង។

ក្នុងស្មារតី និងការគិតគូរខាងលើ រាជរដ្ឋាភិបាលបានផ្តួចផ្តើមរៀបចំផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយស្តីពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ និងភស្តុភារកម្មកម្ពុជា ២០២៣-២០៣៣ ដោយបានដាក់ចេញនូវចក្ខុវិស័យ

“បន្តកែលម្អ និងអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីក ដោយផ្តោតលើការជំរុញការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត និងអរូបវន្ត ឆ្ពោះទៅរកការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ មានការតភ្ជាប់ខ្ពស់ និងភាពប្រទាក់ក្រឡា ទាំងផ្ទៃក្នុងប្រទេស និងជាមួយតំបន់ ដែលនឹងបន្តរួមចំណែកជំរុញ និងទ្រទ្រង់កំណើនសេដ្ឋកិច្ចជាតិ ព្រមទាំងបំពេញសេចក្តីត្រូវការសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចប្រកបដោយចីរភាព និងបរិយាប័ន្ន។

គួរកត់សម្គាល់ថា ការកំណត់យកនូវក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រក្នុងការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ក្នុងទម្រង់ “**៣-៣-៤-២**” ឬហៅថា “**របៀងដឹកជញ្ជូនមេ៣ របៀងដឹកជញ្ជូនរង៣ ប៉ូលកំណើន៤ និងប៉ូលភ្ជាប់កំណើន២**” និងការរៀបចំប្រព័ន្ធឡូជីស្ទីកក្នុងទម្រង់ “**២-២-N**” ឬហៅថា “**មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទីក២ សួនឡូជីស្ទីក២ និងមណ្ឌលឡូជីស្ទីកគ្រប់ទីកន្លែង**” គឺជាក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រត្រឹមត្រូវ និងគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ បំពេញឱ្យគ្នាទៅវិញទៅមក ដែលអាចបង្រួមគម្លាតអតុល្យភាពក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន បម្រើឱ្យគោលដៅបរិវត្តកម្មសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាក្នុងរយៈពេលវែង។

ផែនការមេនេះនឹងក្លាយជាផែនទីចង្អុលផ្លូវ និងជាមូលដ្ឋានរឹងមាំក្នុងការរៀបចំ និងដាក់ចេញនូវវិធានការគោលនយោបាយ និងផែនការសកម្មភាពជាក់លាក់ក្នុងការជំរុញការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ជារួម និងតាមវិស័យ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ផែនការមេនេះនឹងជួយលើកកម្ពស់ប្រសិទ្ធភាពនៃការវិនិយោគ និងការវិភាជថវិកា តាមរយៈការកំណត់អាទិភាពគម្រោង ការឆ្លើយតបនឹងតម្រូវការជាក់ស្តែង ការកំណត់ស្តង់ដារ ប្រកបដោយគុណភាព និងការប្រមូលផ្តុំធនធាន ព្រមទាំងការប្រើប្រាស់ឱ្យអស់សក្តានុពលនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទាំងនោះ។ ជាមួយគ្នានេះ ឯកសារផែនការមេនេះ នឹងដើរតួនាទីជាឧបករណ៍ជំរុញកិច្ចសន្ទនា និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងរាជរដ្ឋាភិបាល និងដៃគូអភិវឌ្ឍន៍ ក្នុងការកៀរគរធនធាន និងការគាំទ្រនានាសំដៅជំរុញការអភិវឌ្ឍផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តដឹកជញ្ជូន។

ឆ្លៀតក្នុងឱកាសនេះ តាងនាមរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ខ្ញុំសូមថ្លែងអំណរគុណយ៉ាងជ្រាលជ្រៅ ចំពោះរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន ដែលបានផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានឥតសំណង គាំទ្រការសិក្សាលម្អិត និងស៊ីជម្រៅ ស្តីពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយនៅកម្ពុជា និងសូមថ្លែងអំណរគុណផងដែរ ដល់បណ្តាដៃគូអភិវឌ្ឍន៍ផ្សេងទៀត រួមមាន ធនាគារពិភពលោក ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី សហភាពអឺរ៉ុប ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុន និងទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសកូរ៉េ ដែលតែងផ្តល់ការគាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូននៅកម្ពុជា ជាពិសេស តាមរយៈការសិក្សាស្រាវជ្រាវ និងការរៀបចំគោលនយោបាយ។ ជាមួយគ្នានេះ ខ្ញុំសូមវាយតម្លៃខ្ពស់ និងកោតសរសើរដោយស្មោះស្ម័គ្រ ចំពោះ ឯកឧត្តមអគ្គបណ្ឌិតសភាចារ្យ **អូន ព័ន្ធមុនីរ័ត្ន** ឧបនាយករដ្ឋមន្ត្រី រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ ប្រធានឧត្តមក្រុមប្រឹក្សាសេដ្ឋកិច្ចជាតិ និងជាប្រធានក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម និងឯកឧត្តម **ស៊ុន ចាន់ថុល** ទេសរដ្ឋមន្ត្រី រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងជាប្រធានគណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុភារកម្ម ដែលបានដឹកនាំក្រុមការងារអន្តរក្រសួងរៀបចំផែនការមេនេះឡើងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងគុណភាពខ្ពស់ ដោយបានធ្វើការពិគ្រោះយោបល់យ៉ាងជិតស្និទ្ធ និងអន្តរសកម្ម ជាមួយតួអង្គពាក់ព័ន្ធសំខាន់ៗ ទាំងក្នុងវិស័យសាធារណៈ វិស័យឯកជន និងដៃគូអភិវឌ្ឍន៍។

ជាចុងក្រោយ ខ្ញុំសូមក្រើនរំលឹកថា ការអនុម័តដាក់ឱ្យអនុវត្តជាផ្លូវការនូវផែនការមេនេះ គឺជាការចាប់ផ្តើមនៃកិច្ចការដ៏ធំមួយក្នុងការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ និងភស្តុភារកម្មនៅកម្ពុជា ដែលនេះមានន័យថា មានកិច្ចការជាច្រើនទៀតត្រូវបន្តធ្វើក្នុងស្មារតីទទួលខុសត្រូវខ្ពស់ និងចូលរួមយ៉ាងសកម្មពីគ្រប់ក្រសួងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធនានា។ ក្នុងន័យនេះ ខ្ញុំសូមណែនាំ និងប្រគល់ភារកិច្ចជូនក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម ទទួលបន្ទុកដឹកនាំ និងតាមដាន និងត្រួតពិនិត្យការអនុវត្តផែនការមេនេះ ខណៈគណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុភារកម្មផ្តល់ការគាំទ្រតាមរយៈតួនាទីសម្របសម្រួល និងជំរុញការអនុវត្តផែនការមេនេះ។ ជាមួយគ្នានេះ ខ្ញុំសូមលើកទឹកចិត្តដល់ក្រសួងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ដោយមានការសហការពីគ្រប់តួអង្គពាក់ព័ន្ធចូលរួមអនុវត្តផែនការមេនេះ ប្រកបដោយស្មារតីទទួលខុសត្រូវខ្ពស់ បុរេសកម្ម និងអន្តរសកម្ម និងដោយប្រកាន់ខ្ជាប់នូវអភិក្រម និងអនុសាសន៍ ដែលខ្ញុំបានដាក់ចេញកន្លងមក «**ឆ្លុះកញ្ចក់ ងូតទឹក ដុសក្អែល ព្យាបាល និង វះកាត់**» ដើម្បីរួមចំណែកបង្កើនសមត្ថភាពប្រកួតប្រជែង និងជំរុញការធ្វើពិពិធកម្មមូលដ្ឋានសេដ្ឋកិច្ចជាតិ និងពង្រឹងការឆ្លើយតបទៅនឹងការរំពឹងទុក ក៏ដូចជាតម្រូវការរបស់ប្រជាជនកម្ពុជា សំដៅឆ្ពោះទៅសម្រេចឱ្យបាននូវបង្គោលចរឆ្នាំ២០៣០ និងចក្ខុវិស័យកម្ពុជាឆ្នាំ២០៥០។

ថ្ងៃ ពុធ ១រោច ខែទុតិយាសាឍ ឆ្នាំថោះ បញ្ចស័ក ព.ស.២៥៦៧

រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ២ ខែ សីហា ឆ្នាំ២០២៣

នាយករដ្ឋមន្ត្រី

សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន

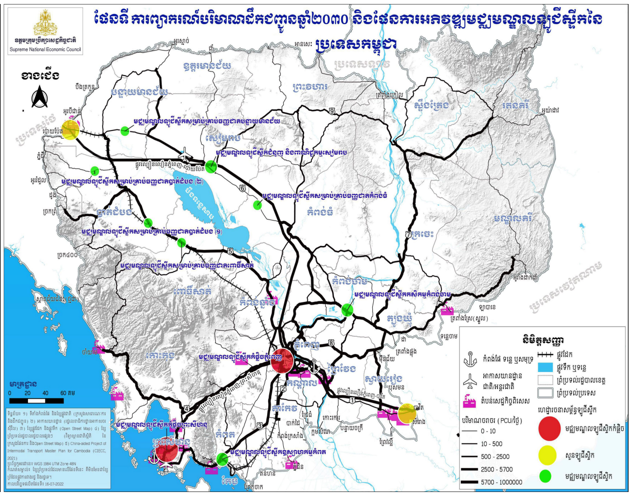
ខ្លឹមសារសង្ខេប

ចាប់តាំងពីដើមទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៩០ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនត្រូវបានទទួលការយកចិត្តទុកដាក់ និងផ្តល់អាទិភាពខ្ពស់ ដោយផ្តោតសំខាន់លើការស្តារ ការកសាង និងការថែទាំតាមលទ្ធភាពធនធាន និងតម្រូវការសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចនិងចែកចេញជា ៣ដំណាក់កាលសំខាន់ៗ គឺដំណាក់កាលស្តារឡើងវិញ និងសមាហរណកម្មក្នុងផ្ទៃប្រទេស ដំណាក់កាលតភ្ជាប់ជាមួយតំបន់ និងបន្តសមាហរណកម្មផ្ទៃក្នុង និងដំណាក់កាលពង្រឹងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសំដៅទ្រទ្រង់កំណើនរយៈពេលវែង។

ក្នុងកិច្ចខិតខំអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនតាមដំណាក់កាលខាងលើ កម្ពុជាសម្រេចបាននូវវឌ្ឍនភាពគួរឱ្យកត់សម្គាល់។ ជាក់ស្តែង គិតត្រឹមដើមឆ្នាំ២០២២នេះ កម្ពុជាសម្រេចសាងសង់ផ្លូវសរុបប្រវែងប្រមាណ ៦៦ ៧២៣គីឡូម៉ែត្រ ក្នុងនោះផ្លូវជាតិមានប្រវែងប្រហែល ៧ ៤៣២គីឡូម៉ែត្រ ស្មើនឹង ១១% ខណៈផ្លូវជនបទមានប្រវែងជាង ៤៧ ៩២០គីឡូម៉ែត្រ ស្មើនឹងប្រហែល ៧២% នៃបណ្តាញផ្លូវសរុប។ ជាមួយគ្នានេះ កម្ពុជាទើបបានបញ្ចប់ការសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿនទី១ តភ្ជាប់រាជធានីភ្នំពេញ និងខេត្តព្រះសីហនុ។ បច្ចុប្បន្ន កម្ពុជាមានផ្លូវដែក២ខ្សែ គឺខ្សែភាគខាងត្បូង និងខ្សែភាគខាងជើង ដែលមានប្រវែងសរុប ៦៥២គីឡូម៉ែត្រ ជាប្រភេទខ្សែផ្លូវទោល និងទទឹងខ្លី (មួយម៉ែត្រ)។ សម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹក ប្រវែងផ្លូវទឹកសរុបមានប្រមាណ ១ ៧៥០គីឡូម៉ែត្រ ក្នុងនោះទន្លេមេគង្គគ្របដណ្តប់ប្រមាណ ៣០% ទន្លេសាប និងបឹងទន្លេសាបប្រមាណ ១៥% ទន្លេបាសាក់ ៥% និងផ្លូវទឹកផ្សេងទៀតប្រមាណ ៥០%។ ជាមួយគ្នានេះ ចំពោះការដឹកជញ្ជូនផ្លូវសមុទ្រ កម្ពុជាមានឆ្នេរសមុទ្រសរុបប្រវែងប្រហែល ៤៤៣គីឡូម៉ែត្រ ដែលមានកំពង់ផែធំៗមួយចំនួនកំពុងប្រតិបត្តិការ ក្នុងនោះរួមមានកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ កំពង់ផែកោះកុង កំពង់ផែស្រែអំបិល កំពង់ផែឧកញ៉ាម៉ុង កំពង់ផែកំពតក្នុងខេត្តកំពត និងចំណតផែទេសចរណ៍កែបជាដើម។ ដោយឡែក សម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស កម្ពុជាមានអាកាសយានដ្ឋាន៣ កំពុងដំណើរការ រួមមាន អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ សៀមរាប និងព្រះសីហនុ ខណៈអាកាសយានដ្ឋាន៥ ផ្សេងទៀតពុំទាន់ដំណើរការនៅឡើយ។

ទោះបីជាយ៉ាងនេះក្តី ការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកនៅកម្ពុជានៅពុំទាន់អាចឆ្លើយតបបានពេញលេញ និងគ្រប់គ្រាន់ទៅតាមតម្រូវការ ព្រមទាំងជាចលនាករុញច្រានការវិវឌ្ឍផ្នែកសង្គម-សេដ្ឋកិច្ច ជាពិសេសនៅដំណាក់កាលនៃការប្រែក្លាយទៅជាប្រទេសមានចំណូលមធ្យមកម្រិតខ្ពស់ និងប្រទេសចំណូលខ្ពស់។ ក្នុងន័យនេះ ផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយស្តីពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ និងភស្តុភារកម្មកម្ពុជា ២០២៣-២០៣៣ ដាក់ចេញនូវចក្ខុវិស័យដោយ “**បន្តកែលម្អ និងអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកដោយផ្តោតលើការជំរុញការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត និងអរូបវន្តឆ្ពោះទៅរកការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយមានការតភ្ជាប់ខ្ពស់ និងភាពប្រទាក់ក្រឡាទាំងផ្ទៃក្នុងប្រទេស និងជាមួយតំបន់ដែលនឹងបន្តរួមចំណែកជំរុញ និងទ្រទ្រង់កំណើនសេដ្ឋកិច្ចជាតិ ព្រមទាំងបំពេញសេចក្តីត្រូវការសង្គម-សេដ្ឋកិច្ច ប្រកបដោយចីរភាព និងបរិយាប័ន្ន**”។

ចក្ខុវិស័យនៃផែនការមេឈានទៅសម្រេចគោលបំណងធំ៤ រួមមាន៖ (១) ពង្រីក និងធ្វើឱ្យកាន់តែប្រសើរឡើងនូវវិសាលភាពគ្របដណ្តប់ និងសមត្ថភាពនៃប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន, (២) ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវប្រសិទ្ធភាព និងស័ក្តិសិទ្ធិភាពនៃសេវានិងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន, (៣) ជំរុញ និងលើកកម្ពស់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសំដៅគាំទ្រគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ និង (៤) ពង្រឹងប្រសិទ្ធភាពសេវា និងចំណាយឡូជីស្ទីក។ ផែនការមេបានកំណត់នូវក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្រ្តក្នុងការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនគ្រប់ជ្រុងជ្រោយក្នុងទម្រង់ "៣-៣-៤-២" សំដៅដល់ "**របៀងដឹកជញ្ជូនមេ៣ របៀងដឹកជញ្ជូនរង៣ ប៉ូលកំណើន៤ និងប៉ូលភ្ជាប់កំណើន២**"។ ក្នុងការរៀបចំប្រព័ន្ធឡូជីស្ទីក ផែនការមេបានកំណត់យកយុទ្ធសាស្រ្ត "២-២-N" ដែលសំដៅដល់ "**មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទីក២ សួនឡូជីស្ទីក២ និងមណ្ឌលឡូជីស្ទីកគ្រប់ទីកន្លែង**" ផ្អែកតាមតម្រូវការឡូជីស្ទីកជាក់ស្តែង។ ក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្រ្តសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹក-ជញ្ជូន និងប្រព័ន្ធឡូជីស្ទីករយៈពេលវែងចង្អុលទិសការអភិវឌ្ឍ ដូចខាងក្រោម៖



ផែនការមេកំណត់បាននូវគម្រោងអាទិភាពចំនួន ១៧៤ ក្នុងនោះគម្រោងផ្លូវថ្នល់មាន ៩៤ គម្រោងផ្លូវដែកមាន ០៨ គម្រោងដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេមាន ២៣ គម្រោងដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រមាន ២០ គម្រោងផ្លូវអាកាសមាន ១០ គម្រោងប្រព័ន្ធឡូជីស្ទីកមាន ១៥ និងគម្រោងបន្ថែមផ្សេងៗមាន ០៤។ គម្រោងទាំងនោះរួមបញ្ចូលនូវគម្រោងតភ្ជាប់ពីមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនមួយទៅមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងទៀត និងទៅកាន់មណ្ឌលឡូជីស្ទីក ព្រមទាំងបែងចែកជារយៈពេលខ្លីនិងមធ្យមចំនួន ៩០គម្រោង និងរយៈពេលវែងចំនួន ៩១គម្រោង។ ការប៉ាន់ស្មានតម្រូវការហិរញ្ញប្បទានមានទំហំសរុបប្រមាណ ៣៦ ៦៧៩លានដុល្លារអាម៉េរិក ដែលក្នុងនោះតម្រូវការក្នុងរយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម ពីឆ្នាំ២០២៣ ដល់ ២០២៧ មានប្រមាណ ១៩ ៩២៦លានដុល្លារអាម៉េរិក ត្រូវនឹង ៣ ៩៨៥លានដុល្លារអាម៉េរិក ជាមធ្យមប្រចាំឆ្នាំ និងដែលត្រូវបានគិតគូរក្នុងក្របខណ្ឌហិរញ្ញប្បទានពីប្រភព៖ (១) យន្តការគាំទ្រហិរញ្ញវត្ថុសម្រាប់គម្រោងវិនិយោគសាធារណៈហិរញ្ញប្បទានដោយថវិកាជាតិ, (២) យន្តការគាំទ្រហិរញ្ញវត្ថុសម្រាប់គម្រោងវិនិយោគសាធារណៈហិរញ្ញប្បទានពីក្រៅប្រទេស, និង (៣) យន្តការគាំទ្រហិរញ្ញវត្ថុ សម្រាប់គម្រោងវិនិយោគសាធារណៈតាមយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន។

ការកំណត់ទំហំហិរញ្ញប្បទានជាក់ស្តែងពីប្រភពនីមួយៗ នឹងត្រូវសម្រេចក្នុងដំណាក់កាលនៃការអនុវត្ត ស្របតាមផែនការសកម្មភាពជាក់ស្តែង។

លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យនៃការកំណត់គម្រោងអាទិភាព និងវដ្តនៃការអនុវត្តគម្រោង នឹងត្រូវកំណត់ដោយផ្អែកលើបញ្ជីគម្រោងបឋមជាមូលដ្ឋាន ទន្ទឹមនឹងការកំណត់ផែនការសកម្មភាពគម្រោងអាទិភាពពេញលេញ និងគ្រប់ជ្រុងជ្រោយក្នុងដំណាក់កាលនៃការអនុវត្ត។ ការកំណត់ទាំងនោះត្រូវឈរលើ៖ (ក) គោលការណ៍សនិទានកម្ម, (ខ) គោលការណ៍ផលសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ, (គ) គោលការណ៍ជម្រើសប្រសើរបំផុត, (ឃ) គោលការណ៍ភាពអាចទ្រទ្រង់បាននៃថវិកា, (ង) គោលការណ៍ភាពអាចអនុវត្តបាន, (ច) គោលការណ៍អភិវឌ្ឍន៍បៃតង និង (ឆ) គោលការណ៍ភាពរួចរាល់សម្រាប់ចាប់ផ្តើមការអនុវត្តគម្រោង។ ជាមួយគ្នានេះ ដំណើរការអនុវត្តគម្រោងស្របតាមនីតិវិធីរួម និងវដ្តនៃគម្រោងវិនិយោគសាធារណៈរួមមាន៖ (១) ការធ្វើអត្តសញ្ញាណគម្រោង និងការរៀបចំសំណើគម្រោងបឋម, (២) ការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាព និងការវាយតម្លៃសំណើគម្រោង, (៣) ការពិនិត្យ និងវាយតម្លៃសំណើគម្រោង, (៤) ការជ្រើសរើសសំណើគម្រោង និងថវិកានីយកម្ម, (៥) ការគ្រប់គ្រង និងអនុវត្តគម្រោង, (៦) ការកែសម្រួលគម្រោង, (៧) ការប្រើប្រាស់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាងសង់ក្រោមគម្រោង និង (៨) ការវាយតម្លៃបញ្ចប់ការអនុវត្តគម្រោង។

ការសម្របសម្រួលការអនុវត្ត និងតាមដាននិងត្រួតពិនិត្យស្ថិតក្រោមយន្តការស្ថាប័នសាមញ្ញ ប៉ុន្តែប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពដោយយកជម្រើសយន្តការមានស្រាប់ជាមូលដ្ឋានបូកផ្សំនឹងការពង្រឹង និងការកែលម្អបន្ថែម ក្នុងនោះមានសមាសភាព៖ (១) ក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម, (២) គណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុ-ភារកម្ម, (៣) ក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់វិស័យដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារកម្ម និង (៤) លេខាធិការដ្ឋាន។ យន្តការតាមដាន និងត្រួតពិនិត្យ នឹងត្រូវបានរៀបចំក្នុងដំណាក់កាលនៃការអនុវត្តដោយផ្អែកលើទ្រឹស្តីបរិវត្តកម្ម (theory of change) ដែលផ្តើមពីការកំណត់ធាតុចូល (inputs) ផ្អែកលើសកម្មភាព (actions) រួចត្រូវប្រែក្លាយទៅជាលទ្ធផលសម្រេច (final outcomes) ឬបច្ច័យ (impacts) ហើយដែលដំណើរការនេះមានទម្រង់ជាច្រវាក់លទ្ធផលតាមកម្រិតនៃសូចនាករនីមួយៗ។ យន្តការតាមដាន និងត្រួតពិនិត្យ ត្រូវបានធ្វើឡើងផ្សារភ្ជាប់នឹងរបបប្រជុំប្រចាំឆមាស ប្រចាំឆ្នាំ និងរៀងរាល់២ឆ្នាំម្តង បន្ថែមលើការវាយតម្លៃពាក់កណ្តាលអាណត្តិ (អំឡុងឆ្នាំ២០២៨) និងការរៀបចំរបាយការណ៍វឌ្ឍនភាព និងរបាយការណ៍សមិទ្ធកម្ម។

ដោយសារផែនការមេនេះមានលក្ខណៈស្មុគស្មាញ និងប្រើពេលវេលាយូរ ការអនុវត្តផែនការមេនេះត្រូវគ្រប់គ្រងហានិភ័យចម្បងៗដូចជា៖ (១) ការកៀរគរហិរញ្ញប្បទានដើម្បីទ្រទ្រង់ការវិនិយោគអាចនឹងសម្រេចបានតាមការរំពឹងទុកដោយសារការប្រែប្រួលនូវលក្ខខណ្ឌហិរញ្ញវត្ថុ, (២) ការប៉ាន់ស្មានចំណាយអាចនឹងទាបជាងចំណាយវិនិយោគជាក់ស្តែង, (៣) បញ្ហាគ្រោះធម្មជាតិ និងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុអាចនឹងបង្អាក់ដំហាននៃការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ, (៤) ការផ្តល់អាទិភាពលើការថែទាំ និងជួសជុលនឹងកម្រិតដល់លទ្ធផលនៃការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ, (៥) វិបត្តិហិរញ្ញវត្ថុ សុខភាព និងសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោកនាំឱ្យស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចប្រែប្រួល និងផ្លាស់ប្តូរនូវលក្ខខណ្ឌហិរញ្ញវត្ថុ និង (៦) ការសម្របសម្រួលស្ថាប័ននិងធនធានមនុស្សមិនទាន់មានប្រសិទ្ធភាព ដែលអាចនាំទៅរកហានិភ័យសម្រាប់ការអនុវត្តផែនការទាំងមូល។

ការឆ្លើយតបទៅនឹងហានិភ័យទាំងនោះត្រូវបានគិតគូរជាមួយគ្នា ប៉ុន្តែវិធានការកាត់បន្ថយ និងបញ្ចៀស ហានិភ័យលម្អិតនឹងត្រូវបានគិតគូរ ក្នុងក្របខណ្ឌត្រួតពិនិត្យ និងតាមដាន តាមការសម្រេច និងការចង្អុល បង្ហាញរបស់ក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម។

មាតិកា

អារម្ភកថា..........i

ខ្លឹមសារសង្ខេប..........iv

មាតិកា..........viii

១. សេចក្តីផ្តើម..........១

២. ការអភិវឌ្ឍវិស័យដឹកជញ្ជូន និងតម្រូវការដឹកជញ្ជូននៅកម្ពុជា..........៤

២.១. កត្តាកំណត់តម្រូវការហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកនៅកម្ពុជា..........៤

២.១.១. បម្រែបម្រួលប្រជាសាស្ត្រ និងកំណើននគរូបនីយកម្ម..........៤

២.១.២. ពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ និងសមាហរណកម្មតំបន់..........៧

២.១.៣. សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ច..........១០

២.២. ស្ថានភាពប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកនៅកម្ពុជា..........២២

២.២.១. បណ្តាញផ្លូវថ្នល់..........២២

២.២.២. បណ្តាញផ្លូវដែក..........២៤

២.២.៣. ការដឹកជញ្ជូនតាមដងទន្លេ..........២៦

២.២.៤. ការដឹកជញ្ជូនតាមសមុទ្រ..........២៨

២.២.៥. ការដឹកជញ្ជូនផ្លូវអាកាស..........៣០

២.២.៦. ប្រព័ន្ធឡូជីស្ទីក..........៣៣

២.២.៧. បញ្ហាប្រឈមរួម..........៣៤

២.៣. ការព្យាករបរិមាណចរាចរណ៍ឆ្នាំ២០៣០ នៅតាមបណ្តាប៉ូលសេដ្ឋកិច្ច និងច្រករបៀងសំខាន់ៗ..........៣៦

២.៣.១. ផ្លូវថ្នល់..........៣៧

២.៣.២. ផ្លូវដែក..........៣៨

២.៣.៣. ផ្លូវទឹកទន្លេ..........៤០

២.៣.៤. ផ្លូវសមុទ្រ..........៤១

២.៣.៥. អាកាសចរស៊ីវិល ៤២
២.៣.៦. សរុបបរិមាណចរាចរណ៍ឆ្នាំ២០៣០ នៅតាមបណ្ដាប៉ូលសេដ្ឋកិច្ច និងច្រករបៀងសំខាន់ៗ ៤៣
៣. ក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រនៃការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ ៤៤
៣.១. ចក្ខុវិស័យ ៤៤
៣.២. គោលបំណង ៤៥
៣.៣. ក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រ ៤៦
៣.៣.១. យុទ្ធសាស្ត្រ ៣-៣-៤-២ .... ៤៦
៣.៣.១.១. របៀងដឹកជញ្ជូនមេ៣ .... ៤៧
៣.៣.១.២. របៀងដឹកជញ្ជូនរង៣ .... ៤៨
៣.៣.១.៣. ប៉ូលកំណើនទាំង៤ .... ៤៩
៣.៣.១.៤. ប៉ូលភ្ជាប់កំណើនចំនួន២ .... ៥១
៣.៣.២. ប្រព័ន្ធឡូជីស្ទីក ២-២-N ៥១
៣.៣.៣. ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ចរាចរណ៍ និងប្រព័ន្ធឡូជីស្ទីកក្នុងរយៈពេលវែង ៥៤
៣.៣.៣.១. ផ្លូវល្បឿនលឿន ៥៥
៣.៣.៣.២. ផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្ត ៥៧
៣.៣.៣.៣. ផ្លូវក្រវាត់ក្រុង និងផ្លូវវាងទីប្រជុំជន ៥៨
៣.៣.៣.៤. បណ្ដាញផ្លូវដែក ៥៩
៣.៤. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីក ៦០
៣.៤.១. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ៦៣
៣.៤.១.១. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍បណ្ដាញផ្លូវថ្នល់ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធពាក់ព័ន្ធ ៦៣
៣.៤.១.២. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍បណ្ដាញផ្លូវដែក ៦៤
៣.៤.១.៣. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវទឹកទន្លេ ៦៦

៣.៤.១.៤. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ ៦៨
៣.៤.១.៥. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍អាកាសចរស៊ីវិល ៦៩
៣.៤.១.៦. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍មជ្ឈមណ្ឌលដឹកជញ្ជូន ៧០
៣.៤.២. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឡូជីស្ទីក ៧២
៣.៤.២.១. ទីក្រុងស្នូល/មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទីកចំនួន២ .... ៧២
៣.៤.២.២. ស្នូនឡូជីស្ទីកចំនួន២ .... ៧៣
៣.៤.២.៣. មណ្ឌលឡូជីស្ទីក (N Centers) ៧៤
៣.៤.២.៤. ការលើកកម្ពស់សេវាឡូជីស្ទីក ៧៥
៤. ការអនុវត្តផែនការមេ ៨១
៤.១. លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យកំណត់គម្រោងអាទិភាព និងវដ្តនៃការអនុវត្តគម្រោង ៨២
៤.២. ក្របខណ្ឌហិរញ្ញប្បទាន ៨៣
៤.៣. យន្តការសម្របសម្រួលការអនុវត្ត និងការតាមដាននិងត្រួតពិនិត្យ ៨៧
៤.៣.១. យន្តការស្ថាប័ន ៨៧
៤.៣.២. ការតាមដាន និងត្រួតពិនិត្យការអនុវត្ត ៩០
ក. ការរៀបចំផែនការ ៩០
ខ. របបប្រជុំតាមដាន និងត្រួតពិនិត្យ ៩១
គ. ការរៀបចំរបាយការណ៍វឌ្ឍនភាព និងរបាយការណ៍សមិទ្ធកម្ម ៩២
៥. ការគ្រប់គ្រងហានិភ័យ ៩២
៥.១. ហិរញ្ញប្បទានដោយថវិកាជាតិ និងយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន ៩២
៥.២. ចំណាយប៉ាន់ស្មានធៀបនឹងចំណាយជាក់ស្តែង ៩៣
៥.៣. និន្នាការនៃការបង្កើនភាពធន់នឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ និងគ្រោះធម្មជាតិ ៩៤
៥.៤. តម្រូវការចំណាយថែទាំ និងជួសជុល ៩៤
៥.៥. វិបត្តិតំបន់ និងសកល ៩៥

៥.៦. ការសម្របសម្រួលអន្តរស្ថាប័ន និងធនធានមនុស្ស ៩៥
៦. សេចក្តីសន្និដ្ឋាន ៩៦
បរិសិដ្ឋ ៩៨
បរិសិដ្ឋ១. ការប៉ាន់ស្មានបរិមាណចរាចរណ៍សម្រាប់ឆ្នាំគោល២០១៧ .... ៩៨
បរិសិដ្ឋ២. របាយការណ៍សង្ខេបផែនការមេសម្រាប់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយនៅកម្ពុជា ១០៥
២.១. ផែនការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ ១០៥
២.២. ផែនការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែក ១០៦
២.៣. ផែនការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកទន្លេ ១០៦
២.៤. ផែនការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ ១០៧
២.៥. ផែនការអភិវឌ្ឍន៍អាកាសចរស៊ីវិល ១០៧
២.៦. ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធឡូជីស្ទីក ១០៧
បរិសិដ្ឋ៣. សន្ទានុក្រម ១០៩
បរិសិដ្ឋ៤. បញ្ជីគម្រោងដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ ១១៤
ក. បញ្ជីគម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿន ១១៥
ខ. បញ្ជីគម្រោងផ្លូវជាតិ ផ្លូវខេត្តនិងផ្លូវសំខាន់ៗផ្សេងទៀត ១១៧
គ. បញ្ជីគម្រោងផ្លូវដែក ១៣០
ឃ. បញ្ជីគម្រោងដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេ ១៣៤
ង. បញ្ជីគម្រោងដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ ១៤២
ច. បញ្ជីគម្រោងផ្លូវអាកាស ១៤៧
ឆ. បញ្ជីគម្រោងឡូជីស្ទីក ១៥០
ជ. គម្រោងបន្ថែម ១៥៣

១. សេចក្តីផ្តើម

ប្រទេសកម្ពុជាមានប្រវត្តិសាស្ត្រដ៏យូរលង់ក្នុងការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ជាពិសេស បណ្តាញផ្លូវបុរាណធំៗ ដោយតភ្ជាប់ពីរាជធានីអង្គរទៅតំបន់សំខាន់ៗចំនួនបួន[1] ដែលមានសារៈសំខាន់ ផ្នែកពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ សាសនា និងការគ្រប់គ្រងប្រទេស ក្នុងសម័យអង្គរ។ ដោយឡែក ក្នុងសម័យ ទំនើបវិញ ការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនបានចាប់ផ្តើមលេចធ្លោនាសម័យអាណានិគមបារាំង ក្នុងនោះមានការកសាងកំពង់ផែ និងបណ្តាញផ្លូវសំខាន់ៗតភ្ជាប់រាជធានីភ្នំពេញ និងទីក្រុងសៃហ្គន (ព្រៃនគរ) ជាដើម។ ជាមួយគ្នានេះ ក្នុងទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩២០ មានការកសាងផ្លូវដែកតភ្ជាប់ទីក្រុងភ្នំពេញ ទៅប្រទេសថៃ ដោយឆ្លងកាត់ខេត្តបាត់ដំបង។ បន្ទាប់មកទៀតក៏មានការសាងសង់កំពង់ផែភ្នំពេញដោយតភ្ជាប់ទៅស្ថានីយ រថភ្លើង ដើម្បីសម្រួលដល់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ។ រាប់ចាប់ពីពេលនោះហើយដែលហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន នៅកម្ពុជា និងជាពិសេសក្នុងរាជធានីភ្នំពេញត្រូវបានអភិវឌ្ឍជាបន្តបន្ទាប់ឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការសង្គម-សេដ្ឋកិច្ច។

បន្ទាប់ពីទទួលបានឯករាជ្យពីអាណានិគមបារាំងរហូតដល់ឆ្នាំ១៩៧០ កម្ពុជាបានបន្តប្រឹងប្រែង យ៉ាងខ្លាំងក្នុងការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនបន្ថែមទៀត រួមមាន៖ បណ្តាញផ្លូវតភ្ជាប់ពីទីក្រុង ភ្នំពេញ ទៅក្រុងព្រះសីហនុ ផ្លូវរថភ្លើងថ្មីតភ្ជាប់ពីរាជធានីភ្នំពេញទៅក្រុងព្រះសីហនុ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញជាដើម។ ជាអកុសល សង្គ្រាមស៊ីវិលក្នុងអំឡុងទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៧០ និង១៩៨០ បានបំផ្លិចបំផ្លាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទាំងនោះយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរ ដែលបណ្តាលឱ្យផ្លូវថ្នល់ប្រហែល ២ភាគ៣ទទួលរងការខូចខាត ស្ពានភាគច្រើននៅតំបន់ជនបទក៏ទទួលរងការខូចខាត ស្របពេលដែលផ្លូវដែក ដំណើរការមិនទៀងទាត់ និងកំពង់ផែខ្វះធនធានសម្រាប់ធ្វើប្រតិបត្តិការជាប្រចាំ។ ទោះបីសង្គ្រាមស៊ីវិលនៅ បន្តអូសបន្លាយចាប់ពីដើមទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៩០ ការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនចាប់ផ្តើមមានសម្ទុះជាលំដាប់ តាមរយៈការស្តារ ការកសាង និងការថែទាំតាមលទ្ធភាព និងដំណាក់កាលនៃការអភិវឌ្ឍសង្គម-សេដ្ឋកិច្ច ក្រោមការដឹកនាំប្រកបដោយគតិបណ្ឌិតរបស់ **សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន**។ ជារួម ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនរបស់កម្ពុជា អាចបែងចែកជា ៣ដំណាក់កាលសំខាន់ៗ ដូចខាងក្រោម៖

- **ដំណាក់កាលស្តារឡើងវិញ និងសមាហរណកម្មក្នុងផ្ទៃប្រទេស (១៩៨៩-១៩៩៨)**៖ ដំណាក់កាល នេះផ្តោតសំខាន់លើការស្តារឡើងវិញក្រោមទិសស្លោក "**មានផ្លូវ មានសង្ឃឹម**"។ ការកសាងហេដ្ឋា-រចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនផ្តោតសំខាន់លើគោលដៅតភ្ជាប់រវាងតំបន់ក្នុងផ្ទៃប្រទេស ពោលគឺដើម្បីជួយ សម្រួល និងបម្រើដល់គោលដៅសង្គម និងការស្តារសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ច ដែលទើបងើបឡើងវិញក្រោយ សង្គ្រាម (គាំទ្រវិស័យកសិកម្មជាចម្បង)។ ការស្តារបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ត្រូវធ្វើឱ្យបានលឿនតាមលទ្ធភាព ដើម្បីអនុញ្ញាតឱ្យមានចរាចរណ៍ក្នុងការដោះដូរទំនិញ និងចរាចរណ៍មនុស្ស ជាមួយនឹងគោលដៅជំរុញ

[1] *តំបន់ទាំងបួនមាន បាកាន ស្តុកកក់ធំ ពិម័យ និងវត្តភូ។*

សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចនៅតំបន់ជនបទឱ្យមានសកម្មភាពឡើងវិញ ទន្ទឹមនឹងការបើកឱ្យដំណើរការកំពង់ផែ ដែលជាច្រកពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ។ ក្នុងដំណាក់កាលនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលមានបំណងដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមតាមលំដាប់អាទិភាព និងទិញឧបករណ៍ និងបរិក្ខារឱ្យបានគ្រប់គ្រាន់ដើម្បីដាក់ឱ្យប្រតិបត្តិការសេវាដឹកជញ្ជូនឡើងវិញស្របតាមលទ្ធភាពនៃធនធានដែលមាន។ ទោះយ៉ាងនេះក្តី កង្វះកម្មករជំនាញ និងទុនវិនិយោគបន្តជាឧបសគ្គដ៏ធំបំផុតក្នុងដំណើរការស្តារឡើងវិញនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូននាពេលនោះ។ ជាមួយគ្នានេះ ក្នុងអំឡុងឆ្នាំ១៩៩៦ និង១៩៩៨ ផែនការស្តារឡើងវិញបន្ទាន់នូវបណ្តាញផ្លូវសំខាន់ៗត្រូវបានបង្អាក់ជាបណ្តោះអាសន្ន។ ការណ៍នេះបានផ្តល់នូវមេរៀនដ៏មានសារសំខាន់ដល់កម្ពុជា ដើម្បីសម្លឹងឃើញពីផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអចិន្ត្រៃយ៍ និងយូរអង្វែង ដោយផ្តោតលើផែនការជួសជុលផ្លូវសំខាន់ៗទាំងអស់ ស្របគ្នានឹងការប៉ាប់រងលើបញ្ហាប្រឈមមួយចំនួនរួមមាន៖ ភាពមានកម្រិតនៃសមត្ថភាពស្ថាប័ន និងធនធាន និងកង្វះផែនការលម្អិត ដែលជាកត្តាធ្វើឱ្យគម្រោងកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនមួយចំនួនធំ ត្រូវចំណាយពេលយូរជាងការរំពឹងទុក។

- **ដំណាក់កាលតភ្ជាប់ជាមួយតំបន់ និងសមាហរណកម្មផ្ទៃក្នុង (១៩៩៩-២០១០)៖** ក្នុងដំណាក់កាលនេះ ការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនត្រូវបានធ្វើឡើងក្រោមទិសស្លោក "**មានផ្លូវ មានការអភិវឌ្ឍ**" ដោយផ្តោតលើគោលដៅតភ្ជាប់ជាមួយប្រទេសជិតខាង តំបន់អាស៊ាន និងសកលលោក ស្របពេលនឹងការពង្រីកសមាហរណកម្មផ្ទៃក្នុងប្រទេសកាន់តែស៊ីជម្រៅសំដៅជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ច ជាពិសេសក្រោយពេលដែលកម្ពុជាសម្រេចបាននូវសុខសន្តិភាពពេញលេញ។ សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចបានផ្លាស់ប្តូរជាបណ្តើរៗ ដោយចាកចេញពីកសិកម្មទៅរកសេវាកម្ម និងវិស័យកម្មន្តសាល។ នៅក្នុងអំឡុងពេលនេះ ការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនមានសម្ទុះខ្លាំង ប៉ុន្តែមានលក្ខណៈបន្ទាន់ និងគ្រប់ទីកន្លែងឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការអភិវឌ្ឍ និងការរីកចម្រើនសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចយ៉ាងឆាប់រហ័ស។ នេះមានន័យថា ការអភិវឌ្ឍមានលក្ខណៈមិនប្រមូលផ្តុំនិងមិនមានផែនការគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ ដែលនាំដល់ការបែងចែកធនធានមិនទាន់មានប្រសិទ្ធភាព និងការឆ្លើយតបខ្ពស់ទៅនឹងតម្រូវការទាំងបរិមាណនិងគុណភាព។ ជាការឆ្លើយតបក្នុងដំណាក់កាលខាងលើ រាជរដ្ឋាភិបាលបានរៀបចំផែនការយុទ្ធសាស្ត្រកសាងបណ្តាញផ្លូវក្នុងប្រទេស ដែលមានលក្ខណៈជាយុទ្ធសាស្ត្រ និងប្រមូលផ្តុំជាងមុន។ បន្ថែមលើនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលបានកំណត់នូវគោលនយោបាយវិនិយោគច្បាស់លាស់ឆ្លើយតបនឹងតម្រូវការនៃការអភិវឌ្ឍសំដៅធានាបាននូវការជឿទុកចិត្តពីអ្នកវិនិយោគ។
- **ដំណាក់កាលពង្រឹងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទ្រទ្រង់កំណើនរយៈពេលវែង (២០១១-បច្ចុប្បន្ន)៖** ស្ថិតក្រោមទិសស្លោក "**មានផ្លូវ មានអនាគត**" ឬ "**មានពហុមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន មានសក្តានុពលអនាគតកាន់តែខ្ពស់**"។ ស្ថិតក្នុងបរិការណ៍នៃការប្រកួតប្រជែងកាន់តែស្រួចស្រាល់ បូកផ្សំនឹងការប្រែប្រួលនៃបរិបទនានាជាមួយនឹងភាពមិនប្រាកដប្រជាកាន់តែខ្ពស់ ការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនរបស់កម្ពុជាសម្លឹងទៅរកបត់ថ្មីមួយកម្រិតទៀត ពោលគឺផ្តោតលើភាពប្រទាក់ក្រឡានៃមធ្យោបាយ

ដឹកជញ្ជូន ឬការបង្កើតឱ្យមានជាអន្តរមធ្យោបាយដែលកាន់តែមានប្រសិទ្ធភាព ព្រមទាំងផ្តោតលើគុណភាព និងភាពធន់នៃសំណង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធស្របនឹងលទ្ធភាពកាន់តែប្រសើរឡើងនៃកម្រិតធនធានដែលអាចកៀរគរបាន។ ម្យ៉ាងវិញទៀត នេះក៏អាចសម្គាល់ថា ជាដំណាក់កាលនៃការលើកកម្ពស់ប្រសិទ្ធភាពនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ដែលនឹងជួយបង្កើនភាពប្រកួតប្រជែងនៃប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូននិងឡូជីស្ទីករបស់កម្ពុជា ដើម្បីគាំទ្រដល់កំណើនសេដ្ឋកិច្ចនិងទស្សនវិស័យរយៈពេលវែង។

ស្របតាមស្មារតីនិងការគិតគូរនេះ ការរៀបចំ "**ផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយស្តីពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ និងភស្តុភារកម្មកម្ពុជា ២០២៣-២០៣៣**" ឆ្លុះបញ្ចាំងពីតម្រូវការជាក់ស្តែងនៃការអភិវឌ្ឍវិស័យដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីក ព្រមទាំងឆ្លើយតបនឹងដំណាក់កាលនៃការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសំដៅរួមចំណែកទ្រទ្រង់កំណើនរយៈពេលវែង ស្របតាមការចង្អុលបង្ហាញនៃឯកសារគោលនយោបាយសំខាន់ៗមានជាអាទិ៍ យុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណដំណាក់កាលទី៤ និងគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្ម ២០១៥-២០២៥។ ជារួម ផែនការមេនេះមានគោលដៅតម្រង់ទិសការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកសំដៅលើកកម្ពស់ការតភ្ជាប់របស់កម្ពុជាទាំងក្នុងផ្ទៃប្រទេស និងខាងក្រៅ ដែលឈានដល់ការកាត់បន្ថយថ្លៃដឹកជញ្ជូននិងឡូជីស្ទីក លើកកម្ពស់សមាហរណកម្មកម្ពុជាក្នុងតំបន់ និងសកលលោក ព្រមទាំងលើកកម្ពស់ភាពប្រកួតប្រជែង និងពិពិធកម្មសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា។

បន្ថែមលើនេះ ផែនការមេនេះនឹងក្លាយជាផែនទីចង្អុលផ្លូវ (blueprint) និងជាមូលដ្ឋានដ៏រឹងមាំសម្រាប់ដាក់ចេញនូវគោលនយោបាយ វិធានការគោលនយោបាយ និងផែនការសកម្មភាពជាក់លាក់ក្នុងការជំរុញការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនរួម និងតាមវិស័យនីមួយៗ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ផែនការមេនេះនឹងជួយលើកកម្ពស់ប្រសិទ្ធភាពការវិនិយោគ និងការវិភាជថវិកាតាមរយៈការកំណត់អាទិភាពគម្រោង ការឆ្លើយតបនឹងតម្រូវការជាក់ស្តែង និងការប្រមូលផ្តុំធនធានសម្រាប់ការវិនិយោគ ព្រមទាំងការប្រើប្រាស់ឱ្យអស់សក្តានុពលនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទាំងនោះ។ ក្រៅពីនេះ ឯកសារផែនការមេនេះនឹងដើរតួនាទីដ៏សំខាន់ជាឧបករណ៍ជំរុញកិច្ចសន្ទនា និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងរាជរដ្ឋាភិបាល និងដៃគូអភិវឌ្ឍន៍ក្នុងការកៀរគរធនធាន និងការគាំទ្រនានាសំដៅជំរុញការអភិវឌ្ឍផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តដឹកជញ្ជូន។ ផែនការមេនេះគឺជា **ឯកសាររស់** ដែលមានន័យថាដំណាលគ្នានឹងការអនុវត្ត រាជរដ្ឋាភិបាលនឹងបន្តពិនិត្យតាមដានយ៉ាងយកចិត្តទុកដាក់លើការវិវត្តជាក់ស្តែង និងនិន្នាការពាក់ព័ន្ធនានា ទាំងក្នុងស្រុក តំបន់និងសកល ដែលអាចមានឥទ្ធិពលដោយផ្ទាល់ និងប្រយោលចំពោះភាពពាក់ព័ន្ធ និងភាពអនុវត្តបាននៃផែនការមេនេះ។ ដូច្នេះ ក្នុងករណីចាំបាច់រាជរដ្ឋាភិបាលនឹងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាព ឬពន្យារក្របខណ្ឌពេលវេលានៃការអនុវត្តផែនការមេនេះ ជាពិសេសផ្អែកលើលទ្ធផលនៃការវាយតម្លៃពាក់កណ្តាលអាណត្តិ ដែលនឹងត្រូវបានរៀបចំនាពេលអនាគត។

ផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយនេះចែកចេញជា ៦ផ្នែក ក្នុងនោះ **ផ្នែកទី១.សេចក្តីផ្តើម** រៀបរាប់ដោយសង្ខេបពីសាវតារនៃការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូននៅកម្ពុជា និងទស្សនាទាននៃការរៀបចំផែនការមេ **ផ្នែកទី២.ការអភិវឌ្ឍវិស័យដឹកជញ្ជូននៅកម្ពុជា** រៀបរាប់ពីកត្តាទំនាក់ទំនងនៃការ

អភិវឌ្ឍវិស័យដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីក ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងបញ្ហាប្រឈម ព្រមទាំងតម្រូវការហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនក្នុងរយៈពេលមធ្យម និងវែង **ផ្នែកទី៣.ក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រនៃការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ** រៀបរាប់ពីចក្ខុវិស័យ គោលបំណង ក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រ និងគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ **ផ្នែកទី៤.ការអនុវត្តផែនការមេ** រៀបរាប់ពីលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យកំណត់គម្រោងអាទិភាព និងវដ្តនៃការអនុវត្តគម្រោង ក្របខណ្ឌហិរញ្ញប្បទាន និងយន្តការសម្របសម្រួល និងតាមដានការអនុវត្តគម្រោង **ផ្នែកទី៥.ការគ្រប់គ្រងហានិភ័យ** រៀបរាប់ពីហានិភ័យចម្បងៗ និង **ផ្នែកទី៦.សេចក្តីសន្និដ្ឋាន**។ បន្ថែមលើនេះ ផែនការមេនេះមានភ្ជាប់ផ្នែកបរិសិដ្ឋ រួមមាន៖ (១) ការប៉ាន់ស្មានបរិមាណចរាចរណ៍សម្រាប់ឆ្នាំគោល ២០១៧, (២) សង្ខេបនៃការសិក្សាតាមអនុវិស័យដឹកជញ្ជូន, (៣) សន្ទានុក្រមដែលពន្យល់នូវពាក្យគន្លឹះ និង (៤) បញ្ជីគម្រោងដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ។

បន្ថែមលើនេះ ដើម្បីឱ្យឯកសារនេះកាន់តែមានភាពគត់មុត និងគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ វិសាលភាពនៃផែនការមេផ្តោតជាចម្បង និងលម្អិតលើទិដ្ឋភាពនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត ខណៈគ្របដណ្តប់ដោយសង្ខេបពីទិដ្ឋភាពមិនមែនហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត។ ដោយឡែក ពាក់ព័ន្ធនឹងទិន្នន័យស្ថិតិ ឯកសារផែនការនេះប្រើប្រាស់លទ្ធភាពជាក់ស្តែង និងភាពសមស្រប ជាក់ស្តែងមានការប្រើប្រាស់ទិន្នន័យស្ថិតិក្នុងឆ្នាំ២០១៩ ក្រោមហេតុផលថាជាឆ្នាំដែលសេដ្ឋកិច្ចមិនទាន់ទទួលរងផលប៉ះពាល់ពីវិបត្តិជំងឺកូវីដ-១៩ ប៉ុន្តែក៏មានផ្នែកខ្លះទៀតប្រើប្រាស់ទិន្នន័យស្ថិតិក្រោយ និងមុនឆ្នាំ២០១៩ផងដែរ សម្រាប់ទិន្នន័យពាក់ព័ន្ធនឹងសមិទ្ធផលនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកជាដើម។

២. ការអភិវឌ្ឍវិស័យដឹកជញ្ជូន និងតម្រូវការដឹកជញ្ជូននៅកម្ពុជា

២.១. កត្តាកំណត់តម្រូវការហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកនៅកម្ពុជា

វិស័យដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកនៅកម្ពុជាបានបង្ហាញនូវទំនាក់ទំនងយ៉ាងជិតស្និទ្ធ និងប្រទាក់ក្រឡាជាមួយនឹងកត្តាសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចដែលរួមមាន បម្រែបម្រួលប្រជាសាស្ត្រ និងកំណើននគរូបនីយកម្ម ការវិវត្តនៃពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ និងសមាហរណកម្មតំបន់ ការតភ្ជាប់ក្នុងតំបន់ និងការអភិវឌ្ឍឧស្សាហូបនីយកម្មកម្ពុជា និងសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចផ្ទៃក្នុងជាដើម។ នេះមានន័យថា ការអភិវឌ្ឍវិស័យដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីក ជាពិសេសការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តបាន និងកំពុងព្យាយាមបំពេញឬឆ្លើយតបនឹងតម្រូវការនៃសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចទន្ទឹមគ្នានេះ បម្រែបម្រួលផ្នែកសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចក៏បានផ្តល់ការគាំទ្រដល់ការរីកចម្រើនផ្នែកការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនផងដែរ (ទំនាក់ទំនងទ្វេទិស ឬ ទៅវិញទៅមក)។

២.១.១. បម្រែបម្រួលប្រជាសាស្ត្រ និងកំណើននគរូបនីយកម្ម

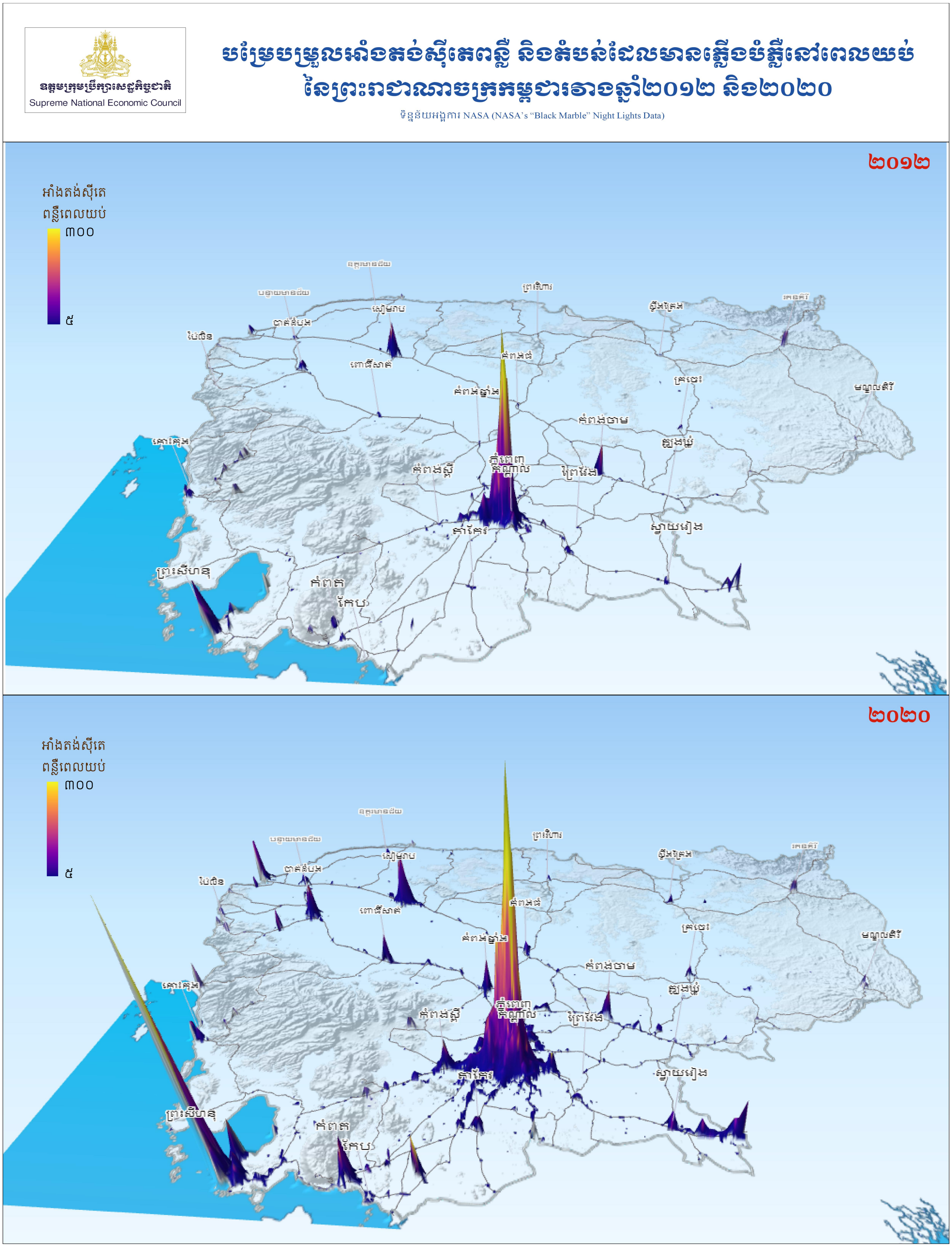
តាមរយៈជំរឿនឆ្នាំ២០១៩ កម្ពុជាមានប្រជាជនសរុបប្រមាណ ១៥,៦លាននាក់ ដោយកើនឡើងប្រមាណជាង ២លាននាក់ ចន្លោះពីឆ្នាំ២០០៨ ដល់ឆ្នាំ២០១៩ ឬស្មើនឹងកំណើន ១៦,១%។ ក្នុងនោះយុវជន (អាយុ ១៥ ដល់ ៣៥ឆ្នាំ) មានប្រមាណ ៥,៦៩លាននាក់ ខណៈស្ត្រីមានចំនួន ២,៨៨លាននាក់ សមមូលនឹង ៣៦,៥៩% នៃប្រជាជនសរុប និង៥៥,៩៧% នៃមនុស្សគ្រប់អាយុបំពេញការងារ (អាយុ ១៥ ដល់

៦៤ឆ្នាំ) រៀងគ្នា។ ជាមួយគ្នានេះប្រជាជនប្រហែល ២ភាគ៥ ឬស្មើនឹង ៣៩,៤% រស់នៅក្នុងទីក្រុង និងទីប្រជុំជន ក្នុងនោះរាជធានីភ្នំពេញ ដែលជាទីក្រុងធំជាងគេមានប្រជាជនប្រហែល ២,២៨លាននាក់ ត្រូវជា ១៤,៧% នៃប្រជាជនសរុប។ ដូច្នេះកត្តាប្រជាសាស្ត្របានជំរុញកំណើនចរាចរណ៍ និងការដឹកជញ្ជូនប្រចាំថ្ងៃសម្រាប់ការផ្គត់ផ្គង់ទំនិញប្រើប្រាស់ និងសេវាផ្សេងៗ។

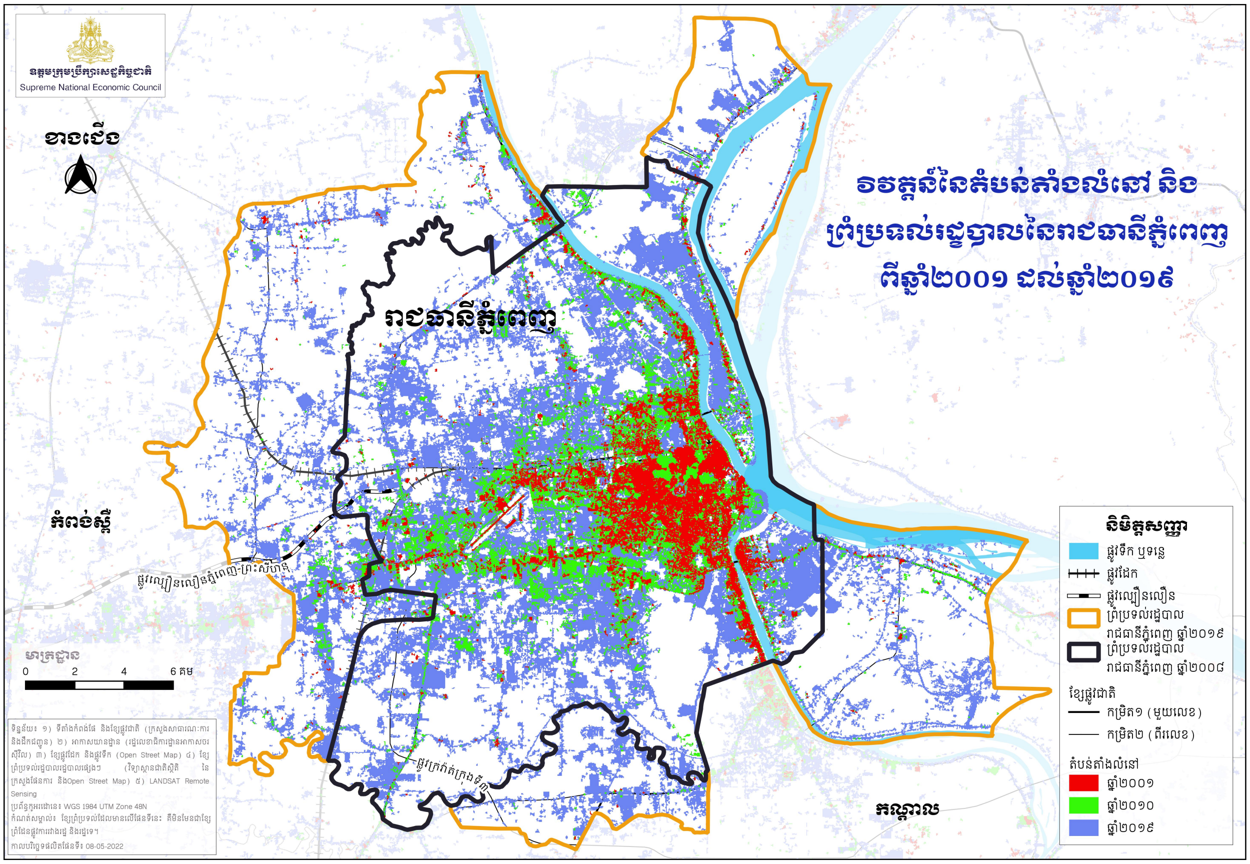
ជាមួយគ្នានេះក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានទសវត្សរ៍ចុងក្រោយនេះ នគរូបនីយកម្មនៅកម្ពុជាមានកំណើនគួរឱ្យកត់សម្គាល់ស្របតាមនិន្នាការនៃការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គម ប្រជាសាស្ត្រ និងការវិនិយោគដោយផ្ទាល់ពីបរទេស។ ការរីកលូតលាស់នៃវិស័យឧស្សាហកម្មដែលភាគច្រើនលើសលប់ស្ថិតនៅជុំវិញរាជធានីភ្នំពេញ ទីក្រុងសំខាន់ៗ និងច្រកទ្វារព្រំដែនអន្តរជាតិ រួមមានក្រុងព្រះសីហនុ ក្រុងសៀមរាប ក្រុងប៉ោយប៉ែត និងក្រុងបាវិតបានជំរុញឱ្យមានបំលាស់ទី និងចំណាកស្រុករបស់ប្រជាពលរដ្ឋពីតំបន់ជនបទមកកាន់ទីក្រុង និងទីប្រជុំជន ដើម្បីស្វែងរកឱកាសការងារ ការប្រកបអាជីវកម្មផ្សេងៗ និងការអប់រំជាដើម។ រាជធានីភ្នំពេញ និងទីក្រុងសំខាន់ៗទាំងនោះបានរីកធំ នឹងក្លាយជាមជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្មដ៏ទាក់ទាញ រស់រវើក និងប្រកបដោយសក្តានុពលសម្រាប់សកម្មភាពអាជីវកម្ម និងការវិនិយោគ។ ជាលទ្ធផល និន្នាការនេះជំរុញឱ្យមានកំណើនគួរឱ្យកត់សម្គាល់នៃវិស័យសំណង់នគរូបនីយកម្មដូចជា បុរីលំនៅឋាន អគារពាណិជ្ជកម្ម ហាងលក់ទំនិញ ផ្សារទំនើប រមណីយដ្ឋាន សណ្ឋាគារ ភោជនីយដ្ឋាន និងសំណង់អគារខ្ពស់ៗ នាប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ ដែលឆ្លើយតបនឹងកំណើនសេដ្ឋកិច្ចដ៏ឆាប់រហ័ស និងឆ្លុះបញ្ចាំងនូវភាពប្រសើរឡើងនៃកត្តាជីវភាព និងចំណូលរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ។ ជាមួយនឹងការកើនឡើងយ៉ាងគំហុកនៃនគរូបនីយកម្ម ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត រាប់ទាំងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ដូចជាផ្លូវថ្នល់ ស្ពានអាកាស ផ្លូវក្រោមដី ប្រព័ន្ធចម្រោះទឹកកខ្វក់ និងប្រព័ន្ធលូបង្ហូរទឹកភ្លៀង និងទឹកកខ្វក់ត្រូវតែតាមល្បឿននៃការអភិវឌ្ឍ។

ផែនទី២.១.១.ក. តំបន់ដែលមានអគ្គិសនីបំភ្លឺពេលយប់ឆ្នាំ២០១២ និងឆ្នាំ២០២០

ផែនទីទី២.១.១.ខ. បង្ហាញពីបម្រែបម្រួលអាំងតង់ស៊ីតេពន្លឺ និងតំបន់មានភ្លើងបំភ្លឺនៅពេលយប់នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជារវាងឆ្នាំ២០១២ និងឆ្នាំ២០២០ (ទិន្នន័យពីរូបភាពផ្កាយរណប)



ផែនទីទី២.១.១.គ. បង្ហាញពីការវិវត្តនៃតំបន់តាំងលំនៅ និងព្រំប្រទល់រដ្ឋបាលនៃរាជធានីភ្នំពេញពីឆ្នាំ២០០១ ដល់ឆ្នាំ២០១៩



២.១.២. ពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ និងសមាហរណកម្មតំបន់

ទំហំពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិរាប់ទាំងការនាំចូល និងការនាំចេញរបស់កម្ពុជាមានកំណើនប្រសើរឡើងពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំ។ ជាក់ស្តែង ការនាំចេញរបស់កម្ពុជានៅឆ្នាំ២០១៩ ធៀបនឹងឆ្នាំ២០១៦ មានកំណើន ៤៨,៥៧% ពោលគឺកើនក្នុងទំហំទឹកប្រាក់ពី ៩ ៩២៦លានដុល្លារអាម៉េរិក ដល់ ១៤ ៧៤៨លានដុល្លារអាម៉េរិក។ ដោយឡែក ការនាំចូលរបស់កម្ពុជាក៏មានការកើនឡើងប្រមាណ ៦៤,៧៤% ដោយកើនពី ១២ ២៤៣លានដុល្លារអាម៉េរិក ដល់ ២០ ១៧១លានដុល្លារអាម៉េរិក ក្នុងរយៈពេលដូចគ្នា។ ជាទូទៅការនាំចូល និងនាំចេញទំនិញឆ្លងកាត់ច្រក ៤សំខាន់ៗ រួមមានកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ (ក្អមសំណរ) ច្រកព្រំដែនប៉ោយប៉ែត និងច្រកព្រំដែនបាវិត។ ទំនិញនាំចូលមានច្រើនប្រភេទ និងចម្រុះជាប្រភេទផលិតផលរ៉ែ (អំបិល ថ្ម ស៊ីម៉ងត៍ ត្បូងថ្ម ប្រេងឥន្ធនៈ។ល។) និងទំនិញកុងតឺន័រដែលភាគច្រើនឆ្លងកាត់តាមកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ។ ជាមួយគ្នានេះ មានទំនិញតិចតួចចូលតាមច្រកអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ។ ផ្លូវជាតិលេខ១ លេខ៥ និងលេខ៦ ជាច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចភាគខាងត្បូងនៃមហាអនុតំបន់មេគង្គ ដែលជាបណ្តាញគមនាគមន៍ដ៏សំខាន់សម្រាប់កម្ពុជា។ ក្នុងន័យនេះ ច្រកព្រំដែនក្រុងបាវិត និងប៉ោយប៉ែតបានដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់បំផុតសម្រាប់វិស័យដឹកជញ្ជូន ជាពិសេសទំនិញ។

ទំនិញភាគច្រើនដែលឆ្លងកាត់ច្រកព្រំដែនអន្តរជាតិទាំងពីរនេះ បែងចែកទៅជាពីរប្រភេទគឺប្រភេទទី១ ជាគ្រឿងបន្លាស់/សម្ភារផ្សេងៗ (វត្ថុធាតុដើមឬពាក់កណ្តាលសម្រេច) ដែលនាំចូលពីក្រុមហ៊ុនមេក្នុងប្រទេសថៃ/វៀតណាម ឬការនាំចេញផលិតផលទៅប្រទេសទាំងនោះវិញជាផលិតផលសម្រេច ឬពាក់កណ្តាលសម្រេចក្រោមយុទ្ធសាស្ត្រ **"ថៃ+១"** និង **"វៀតណាម+១"** និងប្រភេទទី២ ជាទំនិញដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ពីប្រទេសថៃ/វៀតណាមទៅកាន់គោលដៅចុងក្រោយ ជាពិសេសចេញពីរាជធានីភ្នំពេញ។ រីឯច្រករបៀងឆ្លងកាត់ពីភ្នំពេញទៅខេត្តព្រះសីហនុ ជារបៀងសេដ្ឋកិច្ចដ៏សំខាន់តភ្ជាប់រាជធានីភ្នំពេញ ទៅកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុដែលជាច្រកផ្តើមសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាចេញទៅកាន់ទីផ្សារអន្តរជាតិ។

កម្ពុជាជាទីតាំងដ៏មានសក្តានុពលនៃការតភ្ជាប់ក្នុងមហាអនុតំបន់មេគង្គ (GMS) ដែលបានជួយលើកកម្ពស់សេរីភាវូបនីយកម្មពាណិជ្ជកម្មនៅក្នុងចំណោមប្រទេសកម្ពុជា ឡាវ មីយ៉ាន់ម៉ា និងវៀតណាម (CLMV) និងជួយឱ្យប្រទេសទាំងនេះត្រៀមលក្ខណៈរួចរាល់សម្រាប់សមាហរណកម្មនៅក្នុងសមាគមសេដ្ឋកិច្ចអាស៊ាន។ ជាក់ស្តែង កម្ពុជាបាន និងកំពុងប្រើប្រាស់កត្តាអំណោយផលនៃភូមិសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ចដើម្បីទាញយកប្រយោជន៍ពីការតភ្ជាប់រវាងចិន និងមហាអនុតំបន់មេគង្គ ព្រមទាំងចិន និងអាស៊ាន។ ទីក្រុងធំៗរបស់កម្ពុជាមានជាអាទិ៍ រាជធានីភ្នំពេញ ក្រុងសៀមរាប ក្រុងបាត់ដំបង ក្រុងបាវិត ក្រុងប៉ោយប៉ែត និងក្រុងព្រះសីហនុជាចំណុចស្នូលនៃច្រករបៀងសមុទ្រភាគខាងត្បូងនៃមហាអនុតំបន់មេគង្គ។ ទន្ទឹមនេះ ជាមួយនឹងគំនិតផ្តួចផ្តើមខ្សែក្រវាត់និងផ្លូវ (BRI) និងសហគមន៍សេដ្ឋកិច្ចអាស៊ាន (AEC) ដែលបាននិងកំពុងជួយជំរុញនិងពន្លឿនសមាហរណកម្មសេដ្ឋកិច្ចក្នុងតំបន់ កម្ពុជាមានសក្តានុពលក្លាយជាមជ្ឈមណ្ឌលសេដ្ឋកិច្ចមួយក្នុងតំបន់អាស៊ាន ខណៈរាជធានីភ្នំពេញ និងក្រុងព្រះសីហនុមានសក្តានុពលក្លាយជាទីក្រុងមជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម និងជាកំពង់ផែទឹកជ្រៅស្ថិតចំកណ្តាលនៃគន្លង "ខ្សែក្រវាត់និងផ្លូវ"។

គិតត្រឹមឆ្នាំ២០២១ នេះកម្ពុជាផ្សារភ្ជាប់ជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីសរុបទាំងក្រោមក្របខណ្ឌអាស៊ាន និងអាស៊ានបូកដៃគូចំនួន០៧ ដែលបានចុះហត្ថលេខានិងចូលជាធរមាន ក្នុងនោះរួមមានកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីអាស៊ាន អាស៊ាននិងជប៉ុន អាស៊ាននិងចិន អាស៊ាននិងកូរ៉េ អាស៊ានជាមួយអូស្ត្រាលីនិងណូវែលហ្សេឡង់ អាស៊ាននិងឥណ្ឌា និង អាស៊ាននិងហុងកុង។ លើសពីនេះ កម្ពុជាបានចូលរួមចរចា និងចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចព្រមព្រៀងភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយតំបន់ (RCEP) និងកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីកម្ពុជានិងចិន ដោយកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរនេះ បានចូលជាធរមាននៅថ្ងៃទី០១ ខែមករា ឆ្នាំ២០២២។ ដំណាលគ្នានេះ កម្ពុជាបានចុះហត្ថលេខាជាមួយភាគីកូរ៉េផងដែរ លើកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីកម្ពុជា និងកូរ៉េ នៅថ្ងៃទី២៦ ខែតុលា ឆ្នាំ២០២១ និងបានចូលជាធរមាន នៅថ្ងៃទី០១ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០២២។ ជាមួយគ្នានេះដែរ កម្ពុជាក៏បានចុះហត្ថលេខាជាមួយអេមីរ៉ាតអារ៉ាប់រួម លើកិច្ចព្រមព្រៀងភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ នៅថ្ងៃទី០៨ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២៣។

ផែនទី ២.១.២. ផែនទីច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចអនុតំបន់មេគង្គ

កិច្ចព្រមព្រៀងភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយតំបន់ កិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីកម្ពុជានិងចិន និងកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីកម្ពុជានិងកូរ៉េ ជាគោលនយោបាយពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិអាទិភាពចម្បងមួយរបស់កម្ពុជាក្នុងការពង្រឹង និងពង្រីកទីផ្សារនាំចេញរបស់កម្ពុជាបន្ថែមលើកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីមួយចំនួនដែលកម្ពុជាមានស្រាប់ក្រោមក្របខណ្ឌអាស៊ាន និងអាស៊ានបូកដៃគូ។ ក្នុងន័យនេះ កិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីទាំងនេះនឹងបន្ថែមសក្តានុពលដល់កំណើនពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិរបស់កម្ពុជា ជាពិសេសជំរុញការនាំចេញដែលតម្រូវឱ្យមានការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកកាន់តែមានប្រសិទ្ធភាព។

២.១.៣. សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ច

ការអភិវឌ្ឍវិស័យដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកមានទំនាក់ទំនងយ៉ាងជិតស្និទ្ធជាមួយសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចជារួម និងតាមវិស័យអាទិភាព ពោលគឺតម្រូវការដឹកជញ្ជូនតាមទីតាំងផលិតកម្ម និងការចែកចាយតម្រូវការកម្លាំងពលកម្ម និងវត្ថុធាតុដើម។ ការណ៍នេះបានបង្ហាញនូវទំនាក់ទំនងទ្វេទិស (ទៅវិញទៅមក) ដែលរុញច្រានកំណើនឱ្យគ្នាទៅវិញទៅមក និងប្រកបដោយភាពប្រទាក់ក្រឡា។

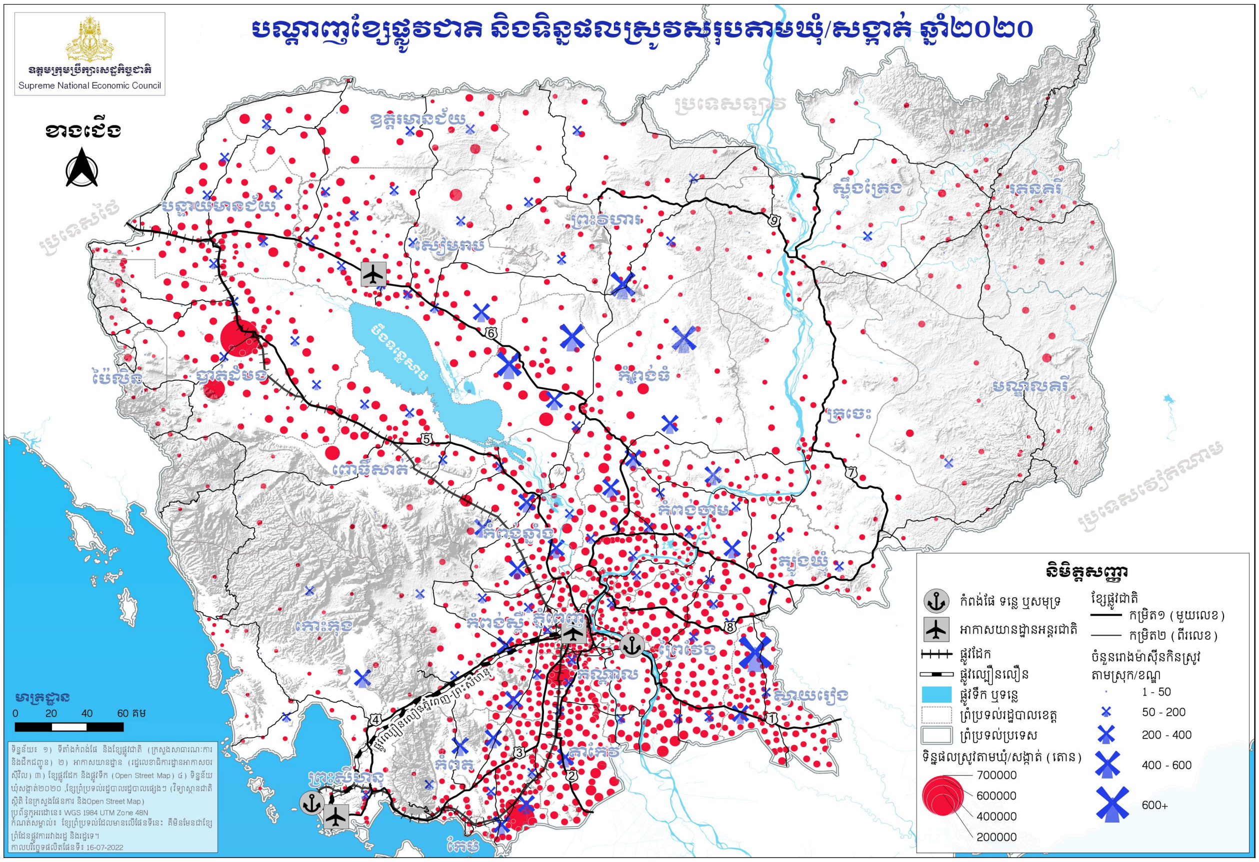
ក. វិស័យកសិកម្ម

វិស័យកសិកម្មនៅកម្ពុជារក្សាបានកំណើនគួរឱ្យកត់សម្គាល់ចាប់ពីឆ្នាំ២០១៥ ដល់ឆ្នាំ២០១៩ ដោយសម្រេចបានកំណើនជាមធ្យមប្រមាណ ០,៧៦% ក្នុងមួយឆ្នាំ និងរួមចំណែកប្រមាណ ២០,៨% (គិតតាមថ្លៃបច្ចុប្បន្ន) នៃផលិតផលសរុបក្នុងស្រុកក្នុងឆ្នាំ២០១៩។ តម្លៃបន្ថែមសរុប (គិតតាមថ្លៃបច្ចុប្បន្ន) នៃវិស័យកសិកម្មមានការកើនឡើងជាលំដាប់ពី ៤,៨ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក ក្នុងឆ្នាំ២០១៥ រហូតដល់ប្រមាណ ៥,៦ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក ក្នុងឆ្នាំ២០១៩។ ក្នុងឆ្នាំ២០១៩ ការនាំចេញផលិតផលកសិកម្មសរុបសម្រេចបានចំនួន ៦,៩លានតោន ស្មើនឹងទឹកប្រាក់ប្រមាណជាង ១,៩៥ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក ដែលក្នុងនោះអង្ករមានចំនួន ៦២០ ១០៦តោន ចំណិតដំឡូងមីក្រៀមចំនួន ១ ៦២៦ ១៦៥តោន ដំឡូងមីស្រស់ចំនួន ១ ៦០៨ ៤៥០តោន គ្រាប់ស្វាយចន្ទីចំនួន ២០២ ៣១៨តោន និងគ្រាប់ពោតចំនួន ១១៩ ៩៩៣តោន។

វឌ្ឍនភាពខាងលើបានបង្ហាញឱ្យឃើញថា វិស័យកសិកម្មបានបង្កើតឱ្យមាននូវតម្រូវការដឹកជញ្ជូនក្នុងចំណែកមួយដ៏ធំដែលក្នុងនោះមានទាំងការដឹកជញ្ជូនចែកចាយធាតុចូលកសិកម្ម ការបែងចែកផលិតផលកសិកម្មក្នុងស្រុក និងការនាំចេញផលិតផលកសិកម្មទៅទីផ្សារអន្តរជាតិ។ បច្ចុប្បន្ននេះ តម្រូវការការដឹក-ជញ្ជូនសម្រាប់វិស័យកសិកម្មនៅកម្ពុជាផ្តោតលើអនុវិស័យដំណាំសំខាន់ៗ រួមមានស្រូវនិងអង្ករ ដំឡូងមី ពោតក្រហម អំពៅ ស្វាយចន្ទី កៅស៊ូ និងដំណាំរួមផ្សំផ្សេងទៀត។

សម្រាប់ដំណាំស្រូវ ផ្ទៃដីដាំដុះសរុបសម្រេចបាន ៣,៣២លានហិកតា និងទទួលបានបរិមាណផលសរុបចំនួន ១០,៨៨លានតោន ក្នុងឆ្នាំ២០១៩។ ផលិតកម្មស្រូវដែលសម្រេចបាននេះបានជំរុញឱ្យកម្ពុជាអាចនាំចេញអង្ករបានចំនួន ៦២០ ១០៦តោន និងស្រូវចំនួន ២ ១៥៥ ១០២តោន ក្នុងឆ្នាំ២០១៩។ ជាទូទៅ ផលិតកម្មស្រូវភាគច្រើនមាននៅខេត្តជុំវិញដីសណ្តទន្លេមេគង្គ ជាពិសេសប្រមូលផ្តុំនៅក្នុងខេត្តព្រៃវែង តាកែវ កំពង់ធំ កណ្តាល បាត់ដំបង និងបន្ទាយមានជ័យជាដើម។ ***(ផែនទី២.១.៣.ក.១)***

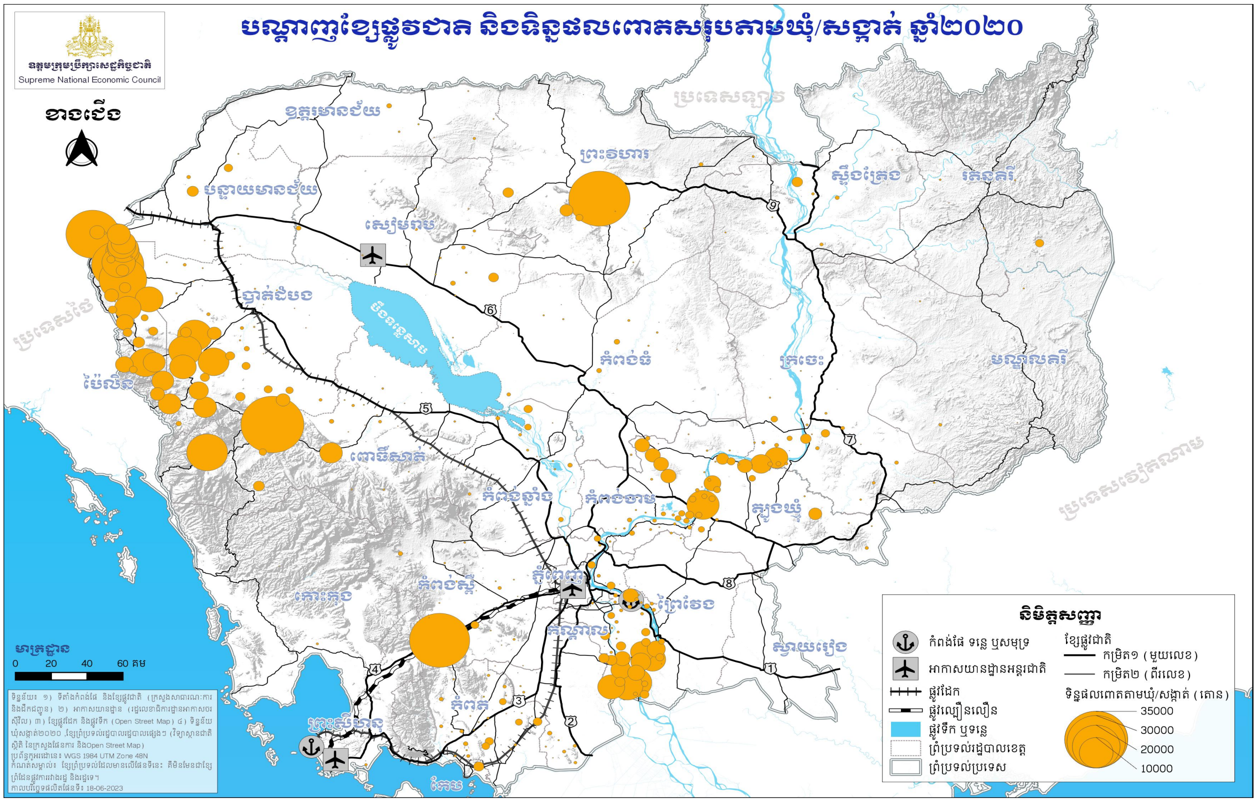
ផែនទី ២.១.៣.ក.១. បណ្ដាញខ្សែផ្លូវជាតិ និងទិន្នផលស្រូវសរុបតាមឃុំ/សង្កាត់ឆ្នាំ២០២០



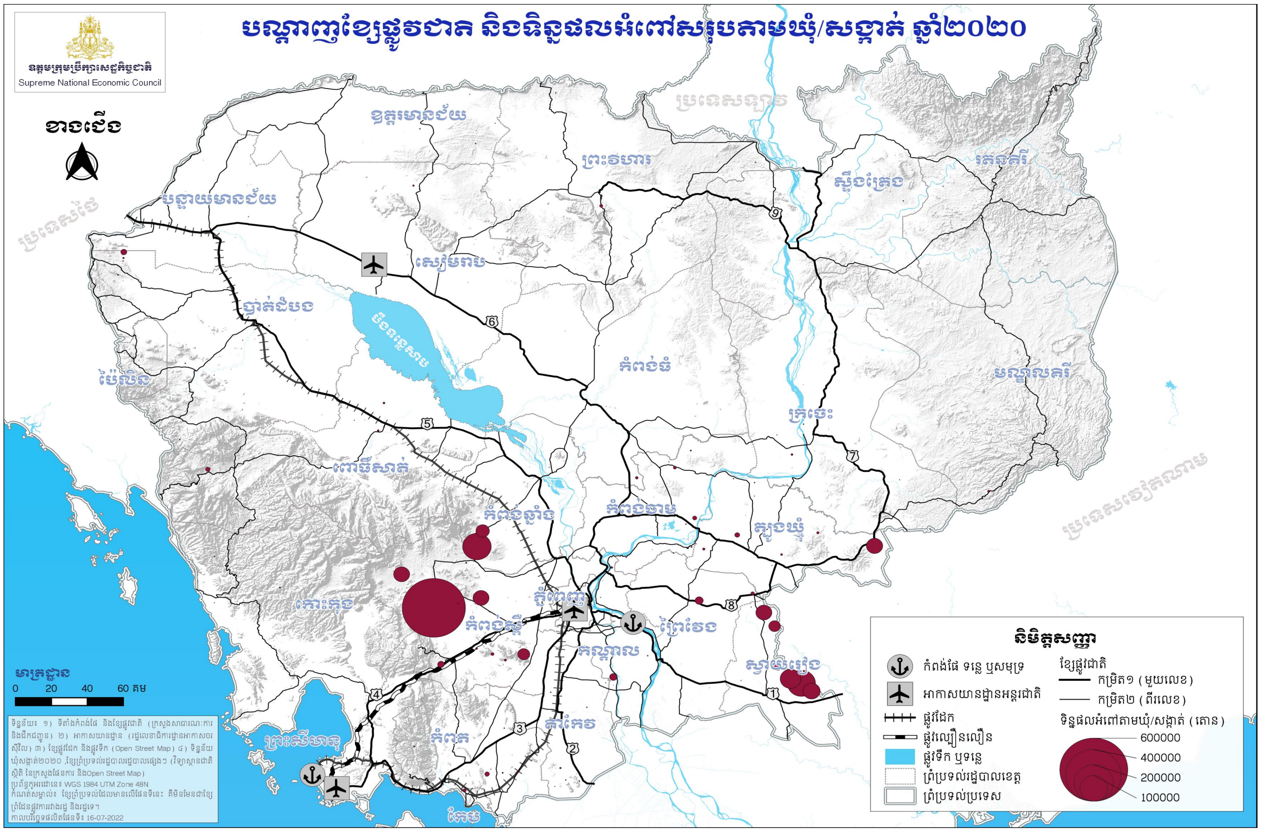
ដោយឡែក សម្រាប់ដំណាំពោតសម្រេចបានផ្ទៃដីដាំដុះចំនួន ២០០ ០៣៦ហិកតា និងទទួលបានបរិមាណផលសរុប ៨៩៥ ៤៣៦តោន ក្នុងឆ្នាំ២០១៩។ ការណ៍នេះបានជំរុញឱ្យការនាំចេញគ្រាប់ពោតសម្រេចបានចំនួន ១១៩ ៩៩៣តោន ក្នុងឆ្នាំ២០១៩។ ដំណាំពោតភាគច្រើនត្រូវបានដាំដុះនៅខេត្តបាត់ដំបង ប៉ៃលិន ព្រះវិហារ ពោធិ៍សាត់ កំពង់ស្ពឺ កំពង់ចាម ត្បូងឃ្មុំ និងកណ្ដាល។ ***(ផែនទី២.១.៣.ក.២)***

ចំពោះផលិតកម្មអំពៅផ្ទៃដីដាំដុះសរុបសម្រេចបាន ១៧ ០១៦ហិកតា និងទទួលបានបរិមាណផលសរុបចំនួន ៦១៨ ៣១៣តោន ក្នុងឆ្នាំ២០១៩។ ផ្អែកលើបរិមាណផលក្នុងឆ្នាំ២០១៩នេះ បានជំរុញឱ្យកម្ពុជាអាចនាំចេញផលិតផលស្ករសដែលផលិតពីអំពៅបានចំនួន ២៨១ ៤០៤តោន។ ផលិតកម្មអំពៅមានច្រើននៅក្នុងខេត្តកំពង់ឆ្នាំង ស្វាយរៀង និងកំពង់ស្ពឺ និងរោងចក្រស្ករសដ៏ធំមួយនៅក្នុងស្រុកឱរ៉ាល់ ស្ថិតក្នុងខេត្តកំពង់ស្ពឺ។ ***(ផែនទី២.១.៣.ក.៣)***

ផែនទី ២.១.៣.ក.២ បណ្តាញខ្សែផ្លូវជាតិ និងទិន្នផលពោតសរុបតាមឃុំ/សង្កាត់ឆ្នាំ២០២០



ផែនទី ២.១.៣.ក.៣ បណ្តាញខ្សែផ្លូវជាតិ និងទិន្នផលអំពៅសរុបតាមឃុំ/សង្កាត់ឆ្នាំ២០២០

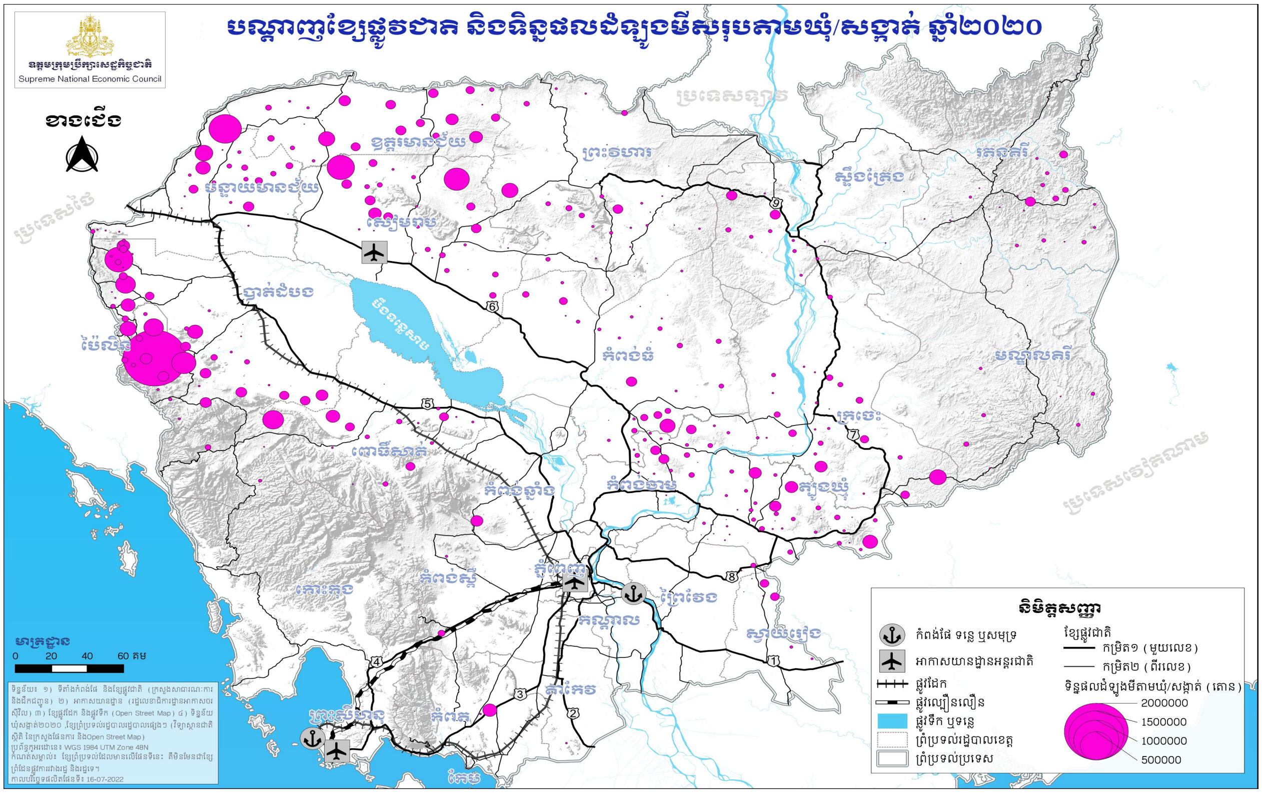


សម្រាប់ដំឡូងមីផ្ទៃដីដាំដុះសរុបសម្រេចបាន ៦៥៦ ៨៦៨ហិកតា និងទទួលបានបរិមាណផលសរុបចំនួន ១៣,៥១លានតោន ក្នុងឆ្នាំ២០១៩។ ការនាំចេញផលិតផលដំឡូងមីសម្រេចបានគួរឱ្យកត់សម្គាល់រួមមាន៖ ដំឡូងមីស្រស់ចំនួន ១ ៦០៨ ៤៥០តោន ចំណិតដំឡូងមីក្រៀមចំនួន ១ ៦២៦ ១៦៥តោន និងម្សៅដំឡូងមីចំនួន ៥៦ ៨៧៤តោន ក្នុងឆ្នាំ២០១៩។ ជាទូទៅ ដំណាំដំឡូងមីត្រូវបានដាំដុះច្រើននៅតាមបណ្តាខេត្តភាគពាយព្យជាប់ព្រំប្រទល់ជាមួយប្រទេសថៃ រួមមាន៖ ខេត្តបាត់ដំបង ប៉ៃលិន បន្ទាយមានជ័យ សៀមរាប និងឧត្តរមានជ័យ និងភាគច្រើនត្រូវបាននាំចេញតាមច្រកប្រទេសថៃ។ តំបន់ភាគឦសាន និងបូព៌ារួមមាន៖ ខេត្តក្រចេះ កំពង់ធំ ត្បូងឃ្មុំ កំពង់ចាម រតនគិរី និងព្រះវិហារមានចម្ការដំឡូងមីជាច្រើនផងដែរ ដែលនឹងក្លាយទៅជាផលិតផលនាំចេញដ៏សំខាន់ ជាពិសេសទៅកាន់ប្រទេសចិន។ ***(ផែនទី២.១.៣.ក.៤)***

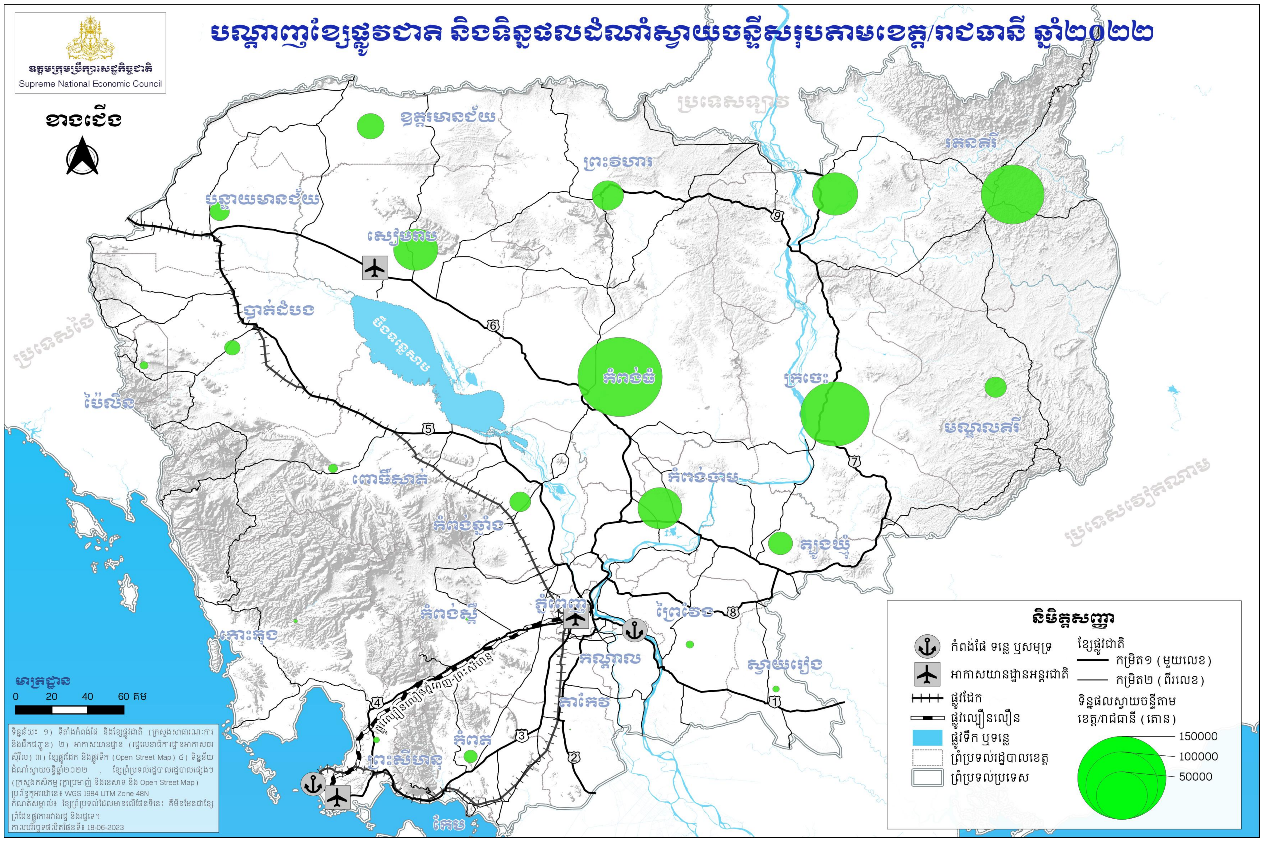
មកទល់នឹងឆ្នាំ ២០២២ កំណើនផ្ទៃដីដាំដុះស្វាយចន្ទីមាន ៤០៥ ៩៩១ហិកតា និងផ្ទៃដីប្រមូលផលមាន ២៧៥ ៦៧៩ហិកតា ដែលទិន្នផលជាមធ្យមទទួលបាន ១,៧៤តោន ក្នុងមួយហិកតា និងទទួលបានបរិមាណផលសរុបប្រមាណ ៤៧២ ៦៣៦តោន ក្នុងមួយឆ្នាំ។ ខេត្តចំនួន ១០ ដែលមានផ្ទៃដីដាំដំណាំស្វាយចន្ទីច្រើនជាងគេ មានខេត្តកំពង់ធំ រតនគិរី ក្រចេះ កំពង់ចាម ព្រះវិហារ ស្ទឹងត្រែង ឧត្តរមានជ័យ ត្បូងឃ្មុំ មណ្ឌលគិរី និងខេត្តសៀមរាប។ ក្នុងឆ្នាំ២០២១ កម្ពុជាបាននាំចេញគ្រាប់ស្វាយចន្ទីមានចំនួន ៩៣៧ ៩៧៤,២៦តោន (កើនឡើងចំនួន ៣២៨,៣៤ភាគរយ ធៀបនឹងឆ្នាំ២០២០)។ ទោះបីកម្ពុជាបានផលិតគ្រាប់ស្វាយចន្ទីច្រើនយ៉ាងណាក្តី បច្ចុប្បន្នកម្ពុជាបានកែច្នៃគ្រាប់ស្វាយចន្ទីបានប្រមាណតែ ៥% ប៉ុណ្ណោះ ហើយគ្រាប់ស្វាយចន្ទីស្រស់មួយភាគធំត្រូវបាននាំចេញទៅកាន់ប្រទេសជិតខាង ដែលជាហេតុធ្វើឱ្យកម្ពុជាបាត់បង់តម្លៃបន្ថែម។ ***(ផែនទី២.១.៣.ក.៥)***

សម្រាប់ដំណាំកៅស៊ូផ្ទៃដីដាំដុះសរុបសម្រេចបាន ៤០៥ ៦៧១ហិកតា និងទទួលបានផលិតផលកៅស៊ូសរុបចំនួន ២៨៧ ៦២៨តោន ដែលជំរុញឱ្យការនាំចេញកៅស៊ូសម្រេចបានដល់ ២៨២ ០៧១តោន ក្នុងឆ្នាំ២០១៩។ ដំណាំកៅស៊ូភាគច្រើនត្រូវបានដាំដុះក្នុងខេត្តកំពង់ចាម ក្រចេះ កំពង់ធំ និងរតនគិរី ក្រៅពីនេះក៏ត្រូវបានដាំដុះនៅតាមបណ្តាខេត្តផ្សេងទៀតផងដែរ ដូចជាខេត្តកំពត ព្រះសីហនុ មណ្ឌលគិរី សៀមរាប ប៉ៃលិន និងព្រះវិហារ។ ផលិតផលកៅស៊ូភាគច្រើនត្រូវបានលក់ក្នុងទម្រង់ជាជ័រឆៅ (latex) និងកៅស៊ូបង្កក (coagulum) ពីកសិករទៅរោងចក្រកែច្នៃក្នុងស្រុកដោយផ្ទាល់ ឬពីកសិករដោយឆ្លងកាត់អ្នកប្រមូលទិញទើបបន្តលក់ឱ្យរោងចក្រកែច្នៃក្នុងស្រុក ឬពីអ្នកប្រមូលទិញទៅប្រទេសវៀតណាម (ក្រៅផ្លូវការ) តាមច្រកព្រំដែនខេត្តដែលនៅជាប់ប្រទេសវៀតណាម។ រោងចក្រកែច្នៃក្នុងស្រុកធ្វើការផលិតជ័រកៅស៊ូដុំនិងបន្ទះដែលហៅថា TSR (technical specified rubber) និង RSS (ribbed smoked sheet) ដោយប្រើប្រាស់ជ័រឆៅ និងកៅស៊ូបង្កក ដែលបានទិញនៅក្នុងស្រុកបូករួមជាមួយកៅស៊ូដែលទទួលបានពីចម្ការកៅស៊ូផ្ទាល់ខ្លួន ដើម្បីធ្វើការនាំចេញទៅប្រទេសចិន វៀតណាម ម៉ាឡេស៊ី និងសិង្ហបុរី ក៏ប៉ុន្តែដោយសារទីតាំងរោងចក្រកែច្នៃនៅឆ្ងាយពីកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ដូច្នេះការនាំចេញកៅស៊ូមួយភាគធំត្រូវពឹងផ្អែកលើច្រកនៃប្រទេសវៀតណាមនិងថៃ។ ***(ផែនទី២.១.៣.ក.៦)***

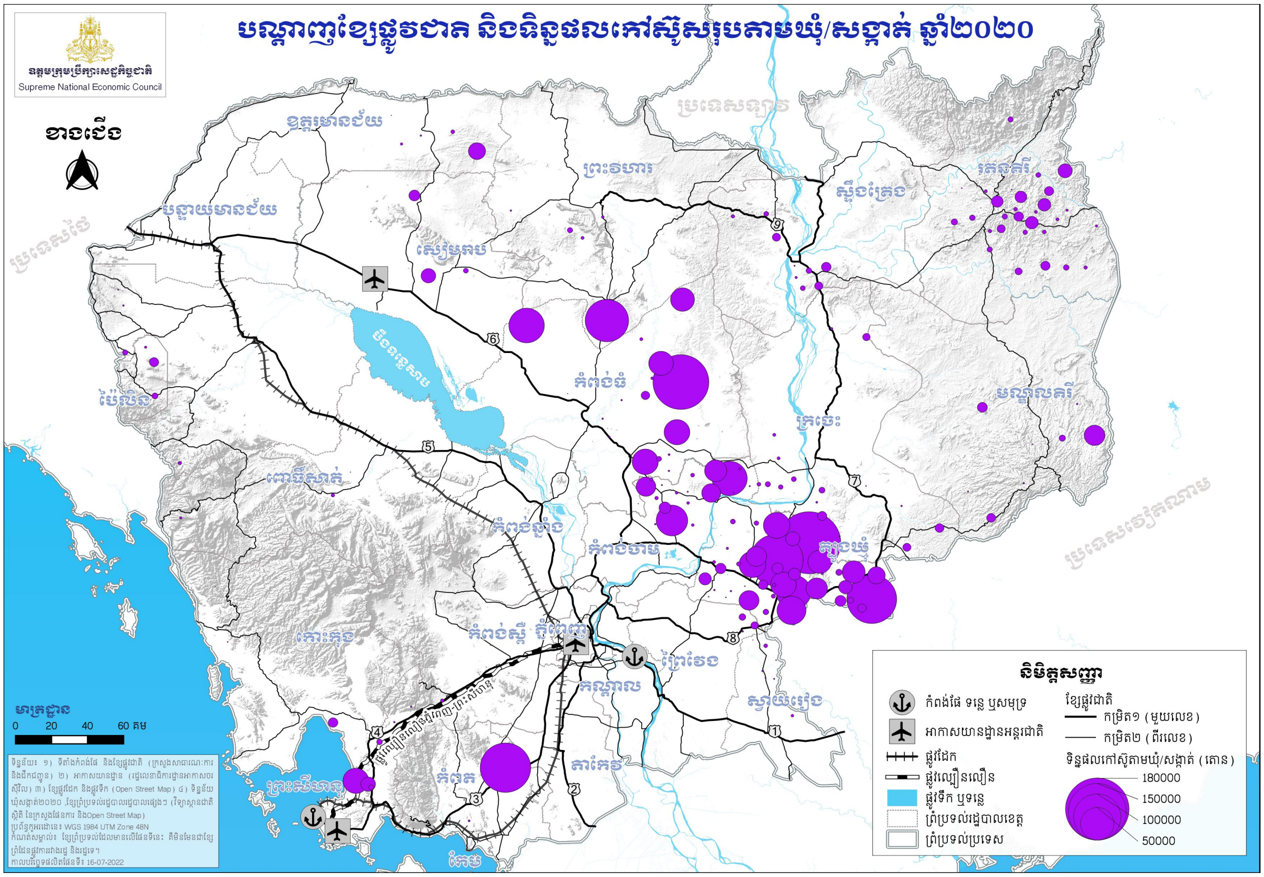
ផែនទី ២.១.៣.ក.៤. បណ្តាញខ្សែផ្លូវជាតិ និងទិន្នផលដំឡូងមីសរុបតាមឃុំ/សង្កាត់ឆ្នាំ២០២០



ផែនទី ២.១.៣.ក.៥. បណ្តាញខ្សែផ្លូវជាតិ និងទិន្នផលដំណាំស្វាយចន្ទីសរុបតាមខេត្ត ឆ្នាំ២០២២



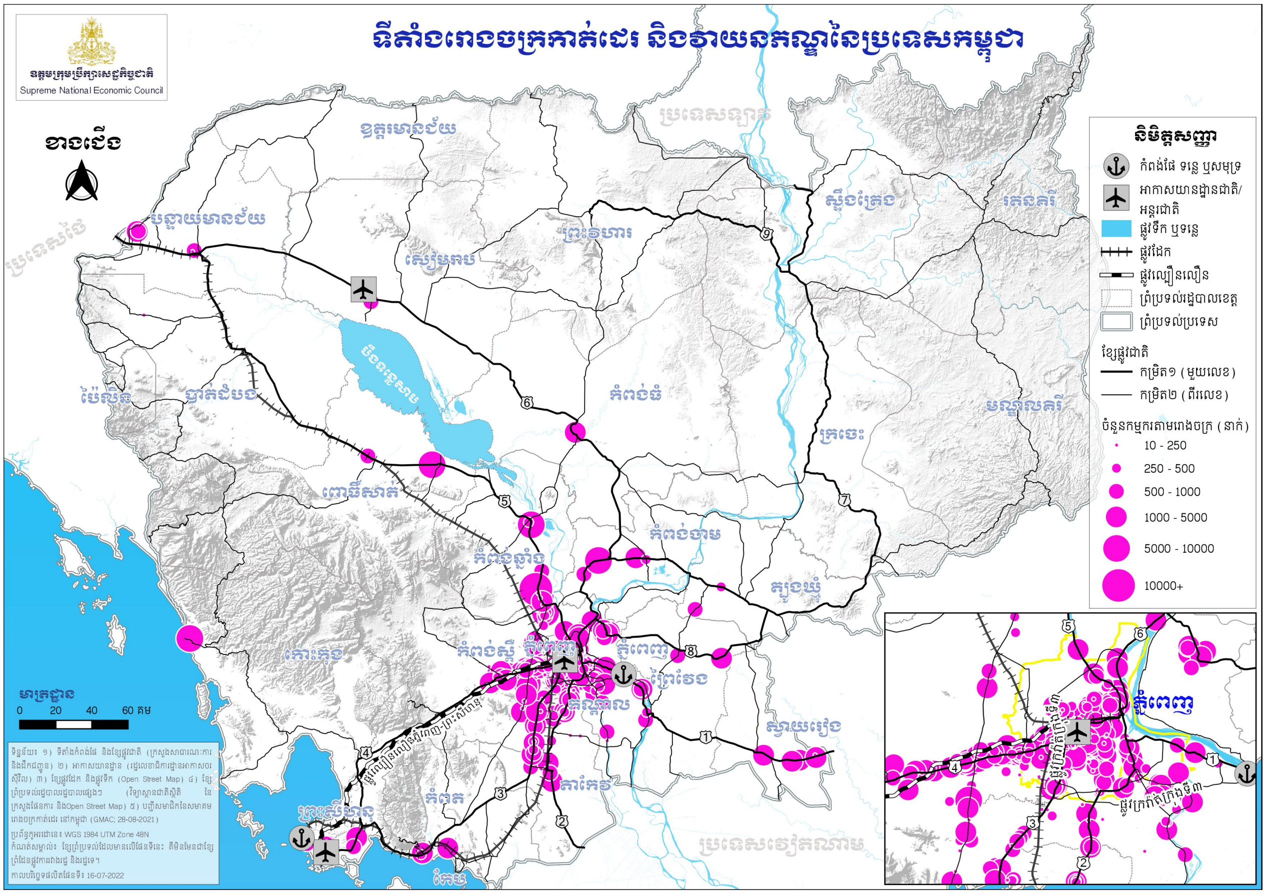
ផែនទី ២.១.៣.ក.៦. បណ្តាញខ្សែផ្លូវជាតិ និងទិន្នផលកៅស៊ូសរុបតាមឃុំ/សង្កាត់ឆ្នាំ២០២០



ខ. វិស័យឧស្សាហកម្ម

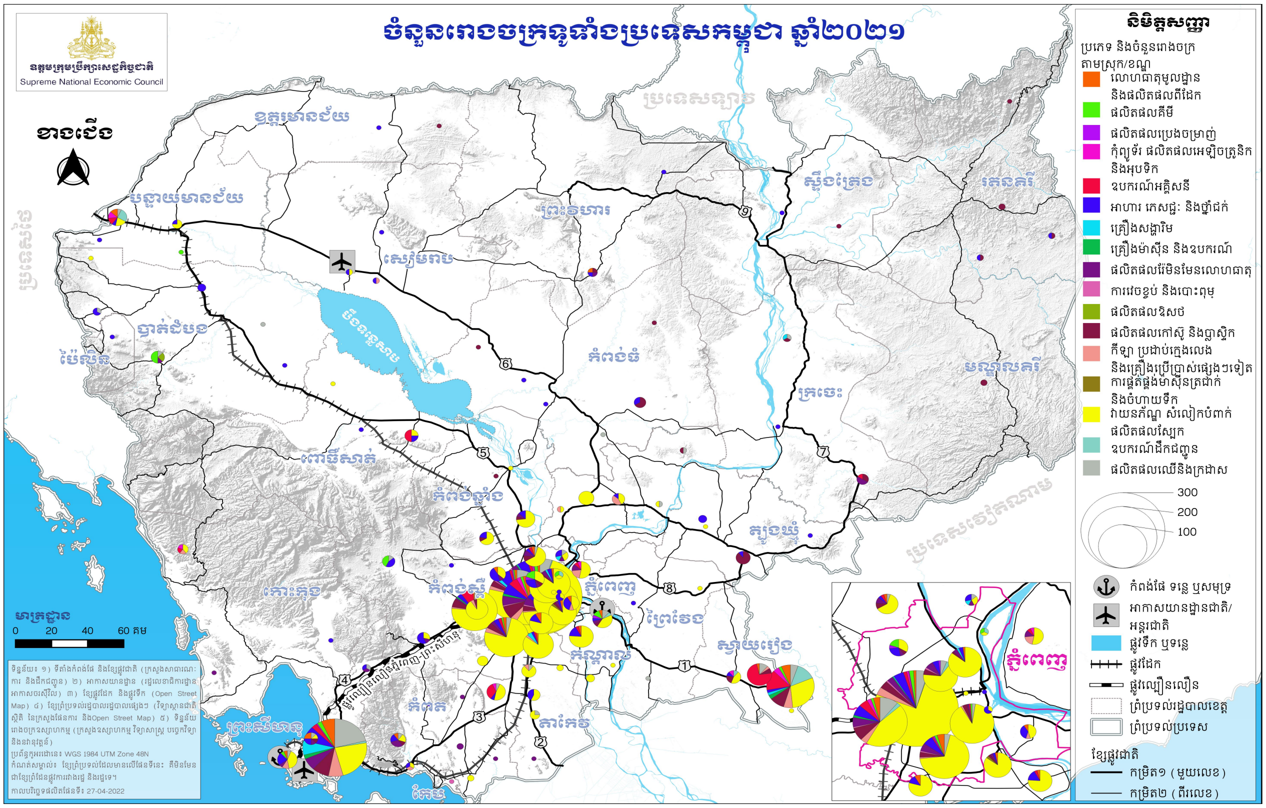
វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា នៅតែបន្តពឹងផ្អែកជាចម្បងលើវិស័យកាត់ដេរដែលមានចំណែកប្រមាណ ៧៥% នៃការនាំចេញសរុបរបស់កម្ពុជា។ ក្នុងឆ្នាំ២០១៩ ការនាំចេញផលិតផលកាត់ដេរសរុបមានអត្រាកំណើន ១៣% ត្រូវនឹងទឹកប្រាក់ប្រមាណ ១០,៨៤ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក។ ទន្ទឹមនេះ ត្បិតផលិតផលស្បែកជើងនៅមានទំហំតូច ចំណែករបស់ផលិតផលស្បែកជើងបានកើនឡើងជាលំដាប់ជាមធ្យមប្រមាណជិត ៣០% ក្នុងមួយឆ្នាំចន្លោះឆ្នាំ២០០៩ និងឆ្នាំ២០១៩។ ដោយឡែក ការនាំចេញផលិតផលធ្វើដំណើរ (ឬផលិតផលកាបូប)ដូចជា វ៉ាលីស កាបូបស្ពាយ កាបូបយួរដៃ និងកាបូបលុយទៅកាន់ទីផ្សារសហរដ្ឋ-អាម៉េរិកក្រោមប្រព័ន្ធអនុគ្រោះពន្ធទូទៅ (GSP) ដែលកម្ពុជាទទួលបានក្នុងឆ្នាំ២០១៦ ក៏បានរួមចំណែកដល់ឧស្សាហកម្មនេះផងដែរ។ ជាការកត់សម្គាល់ បច្ចុប្បន្ននេះរោងចក្រកាត់ដេរសម្លៀកបំពាក់ ស្បែកជើង និងផលិតផលធ្វើដំណើរនៅកម្ពុជា ភាគច្រើនមានទីតាំងស្ថិតនៅរាជធានីភ្នំពេញ ខេត្តស្វាយរៀង ក្រុងព្រះសីហនុ ខេត្តកណ្តាល និងខេត្តកំពង់ស្ពឺ។

ផែនទី ២.១.៣.ខ.១. ទីតាំងរោងចក្រកាត់ដេរ និងវាយនភណ្ឌនៃប្រទេសកម្ពុជា

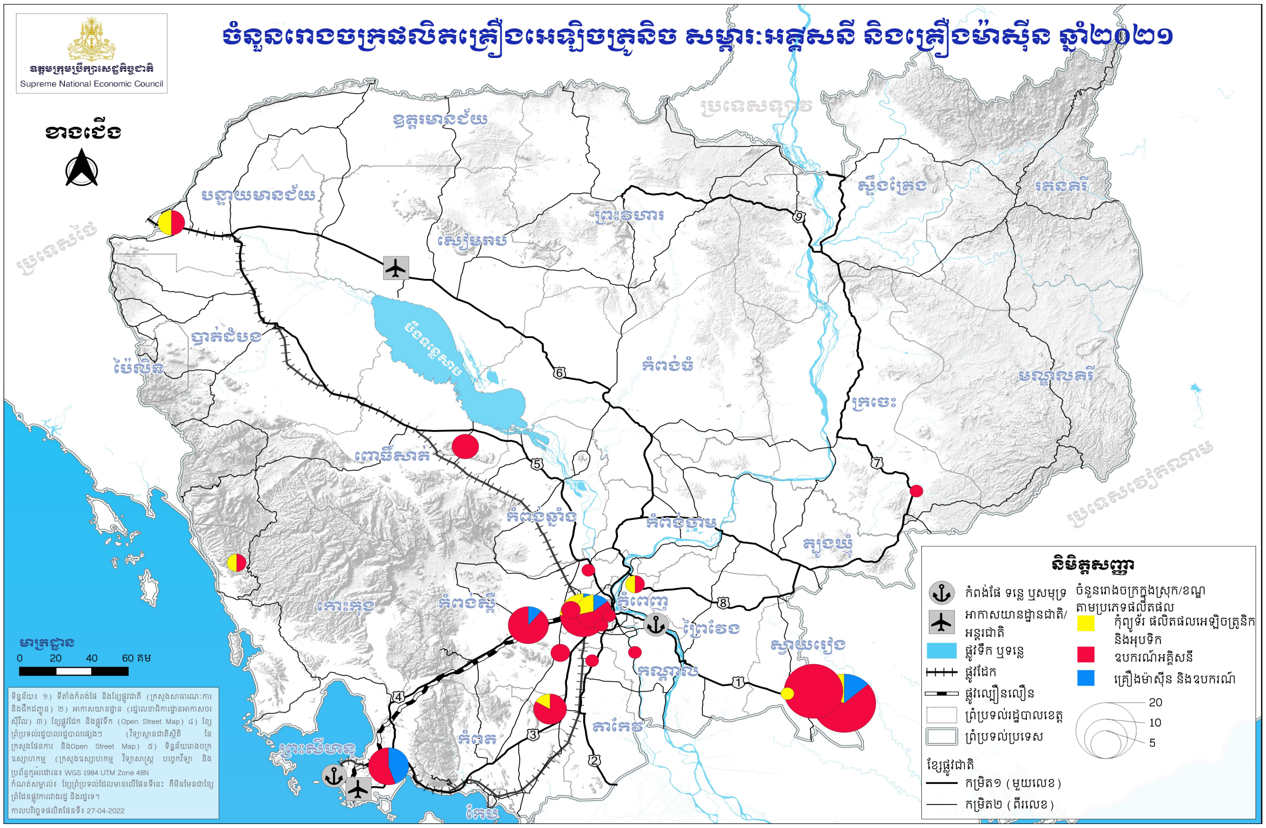


ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី រាជរដ្ឋាភិបាលបាន និងកំពុងផ្តោតលើការជំរុញការវិនិយោគក្នុងវិស័យកម្មន្តសាល ជាពិសេសការបង្កើនសមត្ថភាពជ្រៀតចូលទីផ្សារថ្មីៗជាមួយនឹងផលិតផលដែលមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ មានភាពច្នៃប្រឌិត និងមានភាពប្រកួតប្រជែងខ្ពស់ដែលរាប់ទាំងផលិតផលមិនមែនកាត់ដេរមានជាអាទិ៍៖ បង្គុំគ្រឿងចក្រ បង្គុំគ្រឿងម៉ាស៊ីន/ឧបករណ៍អគ្គិសនី/គ្រឿងអេឡិចត្រូនិក បង្គុំមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន និងការកែច្នៃធនធានធម្មជាតិជាដើម។ រោងចក្រជាង ៧០% ប្រមូលផ្តុំក្នុងទីក្រុងធំៗដូចជា៖ រាជធានីភ្នំពេញ ក្រុងព្រះសីហនុ ខេត្តកណ្តាល ខេត្តពោធិ៍សាត់ ខេត្តកំពង់ស្ពឺ ខេត្តតាកែវ ក្រុងបាវិត និងក្រុងប៉ោយប៉ែត ដោយសារតែភាពងាយស្រួលក្នុងការស្វែងរកកម្លាំងពលកម្ម ការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនី និងទឹកស្អាត។ ជាទូទៅ ស្ថានភាពវិស័យឧស្សាហកម្មបែបនេះ បានបង្កើនតម្រូវការដឹកជញ្ជូនប្រមូលផ្តុំតាមរបៀងសេដ្ឋកិច្ចចម្បងៗ បម្រើឱ្យការនាំចូលវត្ថុធាតុដើមសម្រាប់ផលិតកម្ម និងការនាំចេញផលិតផលសម្រេចទៅកាន់ទីផ្សារអន្តរជាតិ។

ផែនទីទី២.១.៣.ខ.២.ចំនួនរោងចក្រទូទាំងប្រទេសកម្ពុជាឆ្នាំ២០២១



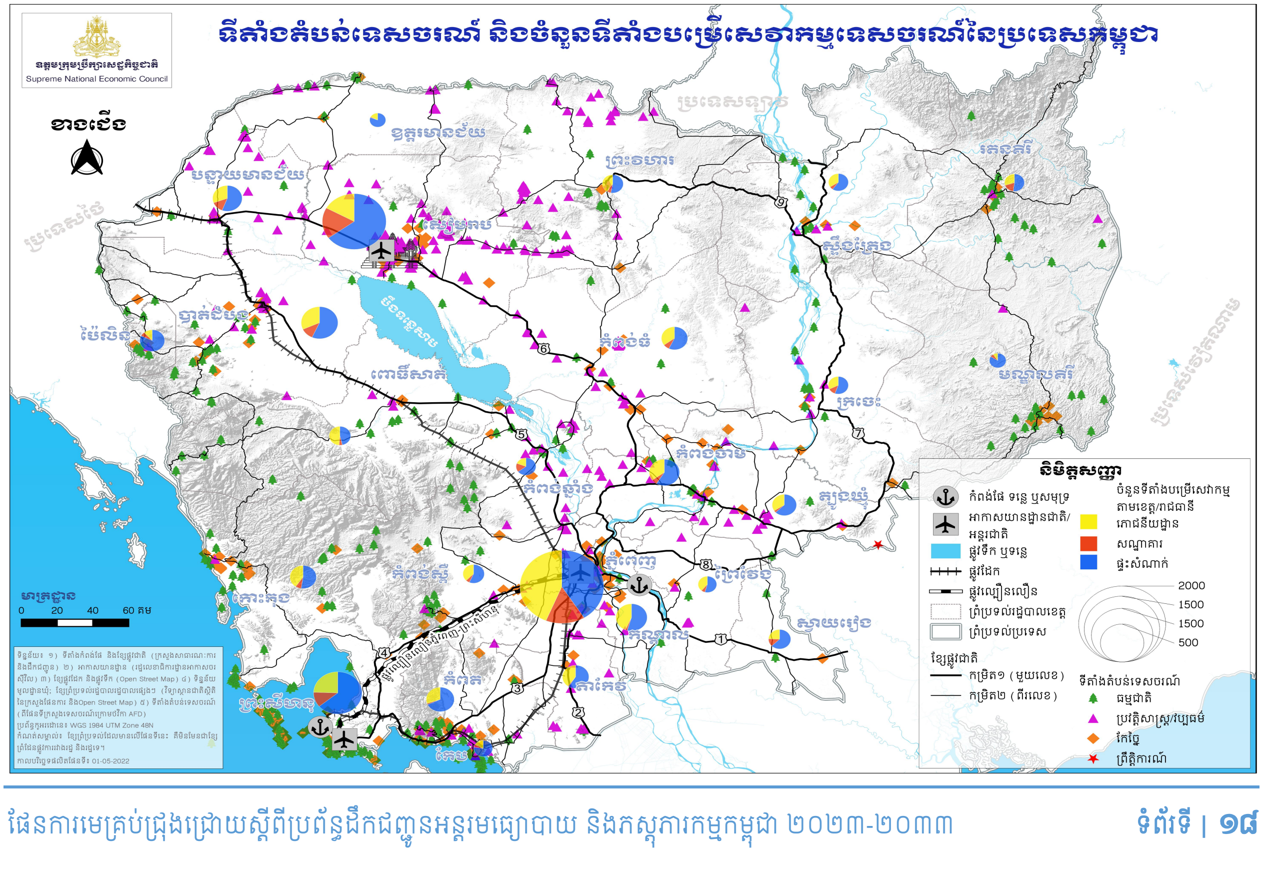
ផែនទីទី២.១.៣.ខ.៣. ចំនួនរោងចក្រផលិតគ្រឿងអេឡិចត្រូនិក សម្ភារអគ្គិសនី និងគ្រឿងម៉ាស៊ីនឆ្នាំ២០២១



គ. វិស័យទេសចរណ៍

តំបន់ទេសចរណ៍ដ៏មានសក្តានុពលក្នុងប្រទេសកម្ពុជា គឺតំបន់រមណីយដ្ឋានអង្គរក្នុងខេត្តសៀមរាប តំបន់អេកូទេសចរណ៍នៅភាគឦសាន និងតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រនៅក្រុងព្រះសីហនុ និងខេត្តកំពត។ ជារួម តំបន់ទេសចរណ៍នៅកម្ពុជាត្រូវបានបែងចែកជា៤ គឺរាជធានីភ្នំពេញ ខេត្តសៀមរាប តំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ និងតំបន់ភាគឦសាន។ ក្នុងឆ្នាំ២០១៩ កម្ពុជាទទួលបានភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិសរុបប្រមាណ ៦,៦លាននាក់ ក្នុងនោះភ្ញៀវទេសចរជាជនជាតិចិន វៀតណាម និងថៃគឺជាប្រភពទេសចរណ៍លំដាប់ខ្ពស់ទាំង៣ ដែលមានចំណែកប្រមាណ ៣៦%, ១៤% និង ៧% នៃភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិសរុបមកកម្ពុជារៀងគ្នា។ ជារួម ការដឹកជញ្ជូនក្នុងវិស័យទេសចរណ៍ ជាពិសេសទេសចរបរទេសភាគច្រើនតាមផ្លូវអាកាស និងប្រមូលផ្តុំនៅរាជធានីភ្នំពេញ ក្រុងសៀមរាប និងក្រុងព្រះសីហនុ។ ក្នុងឆ្នាំ២០១៩ ភ្ញៀវទេសចរដែលធ្វើដំណើរតាមផ្លូវអាកាសមានប្រមាណ ៤,៤លាននាក់ ឬប្រមាណ ៦៦,៦% នៃភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិសរុប និងប្រមាណ ២,២លាននាក់ទៀត ឬប្រមាណ ៣៣,៤% បានធ្វើដំណើរតាមផ្លូវគោក និងផ្លូវទឹក។ ជាបន្តបន្ទាប់ រាជរដ្ឋាភិបាលបានដាក់ចេញនូវគោលនយោបាយ និងយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍វិស័យទេសចរណ៍ ដោយផ្តោតលើការលើកកម្ពស់សេវាទេសចរណ៍ និងការធ្វើពិពិធកម្មគោលដៅទេសចរណ៍។ ក្នុងន័យនេះ វិស័យដឹកជញ្ជូននឹងរួមចំណែកក្នុងការសម្រេចបាននូវយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍វិស័យទេសចរណ៍ តាមរយៈការតភ្ជាប់បណ្តាញដឹកជញ្ជូនកាន់តែសម្បូរបែប និងមានប្រសិទ្ធភាព ព្រមទាំងការអភិវឌ្ឍមជ្ឈមណ្ឌលចែកចាយ ដើម្បីផ្គត់ផ្គង់នូវចំណីអាហារ ភេសជ្ជៈ វត្ថុអនុស្សាវរីយ៍ និងទំនិញប្រើប្រាស់ឱ្យបានគ្រប់គ្រាន់តាមតម្រូវការ។

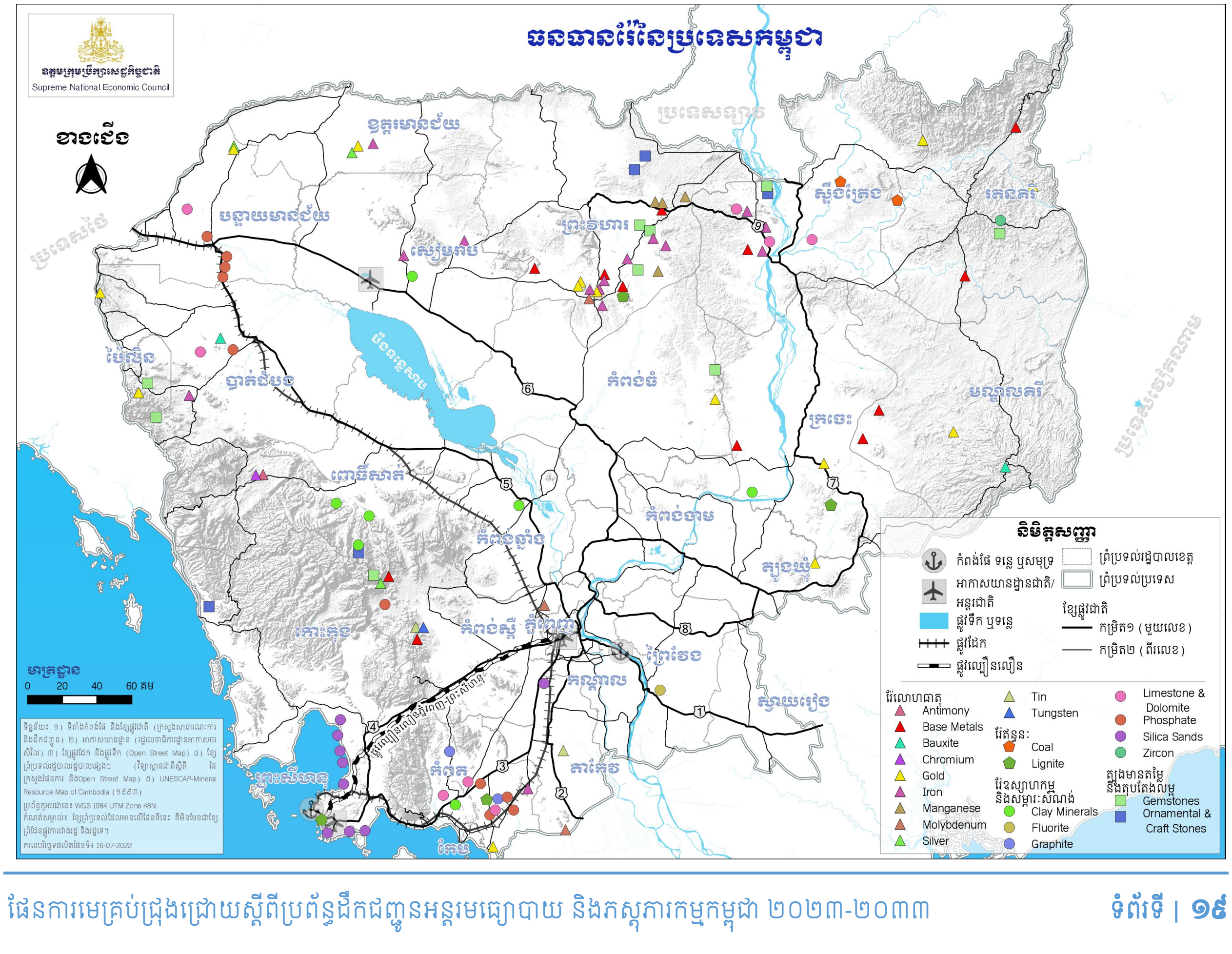
ផែនទី ២.១.៣.គ. ទីតាំងតំបន់ទេសចរណ៍ និងចំនួនទីតាំងបម្រើសេវាកម្មទេសចរណ៍នៃប្រទេសកម្ពុជា



ឃ. វិស័យធនធានរ៉ែ

កម្ពុជាមានសក្តានុពលសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍធនធានរ៉ែ ជាពិសេសនៅតំបន់ភាគឦសាន រួមមានៈ ខេត្តព្រះវិហារ ស្ទឹងត្រែង រតនគិរី និងក្រចេះដែលសម្បូរដោយរ៉ែបុកស៊ីត មាស ត្បូងថ្ម និងអង់ទីម៉ូន (លោហៈកម្រ)។ រីឯតំបន់មាត់សមុទ្រមានខេត្តកោះកុង និងកំពតសម្បូរដោយរ៉ែស៊ីលីកា និងថ្មកំបោរ។ ក្រៅពីនេះ ខេត្តបាត់ដំបងដែលស្ថិតនៅតំបន់បឹងទន្លេសាប ក៏មានសក្តានុពលទាញយករ៉ែថ្មកំបោរ ផងដែរ។ បច្ចុប្បន្ននេះ ប្រតិបត្តិការដែលសកម្មបំផុតនៃអាជីវកម្មរ៉ែ រួមមានៈ ដី ខ្សាច់ និងផលិតកម្មស៊ីម៉ងត៍សម្រាប់បម្រើឱ្យតម្រូវការក្នុងស្រុក។ ខ្សាច់ និងដីត្រូវបានដឹកជញ្ជូនភាគច្រើនពីខេត្តកំពង់ឆ្នាំងចូលមករាជធានីភ្នំពេញ និងតំបន់ទីប្រជុំជនផ្សេងៗទៀតតាមរយៈរថយន្តធុនធ្ងន់។ រោងចក្រស៊ីម៉ងត៍មាននៅខេត្តកំពត និងខេត្តបាត់ដំបង និងប្រើប្រាស់ថ្មកំបោរពីតំបន់ជិតៗរោងចក្រជាវត្ថុធាតុដើម។ ស៊ីម៉ងត៍ផលិតក្នុងខេត្តកំពតត្រូវបានដឹកជញ្ជូនតាមរយៈរថភ្លើង និងរថយន្តធុនធ្ងន់ ចំណែកឯស៊ីម៉ងត៍ផលិតក្នុងខេត្តបាត់ដំបងត្រូវបានដឹកជញ្ជូនតាមរយៈរថយន្តធុនធ្ងន់ដើម្បីចែកចាយបន្តក្នុងស្រុក។ ជាទូទៅ ធនធានរ៉ែនៅកម្ពុជាមានលក្ខណៈប្រមូលផ្តុំខ្ពស់តាមតំបន់ ខណៈតម្រូវការដឹកជញ្ជូនមានលក្ខណៈផ្សេងគ្នាតាមស្ថានភាពភូមិសាស្ត្រ និងសក្តានុពលនៃធនធាន។ ជាលទ្ធផល កង្វះខាតនៃការតភ្ជាប់បណ្តាញដឹកជញ្ជូនប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងសម្បូរបែបបាន និងកំពុងរារាំងដល់សក្តានុពលនៃការធ្វើអាជីវកម្មរ៉ែទាំងនោះ។

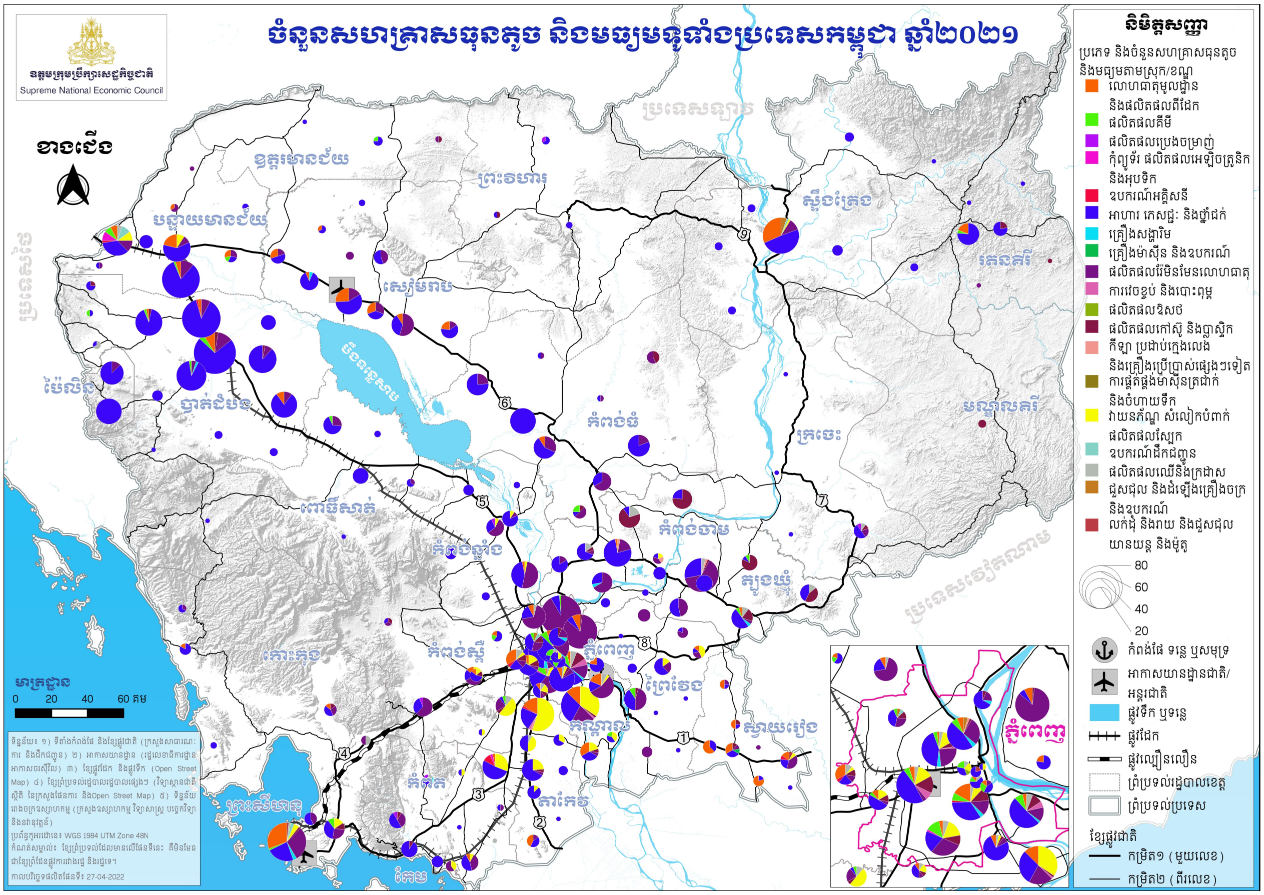
ផែនទី ២.១.៣.ឃ. ធនធានរ៉ែនៅប្រទេសកម្ពុជា



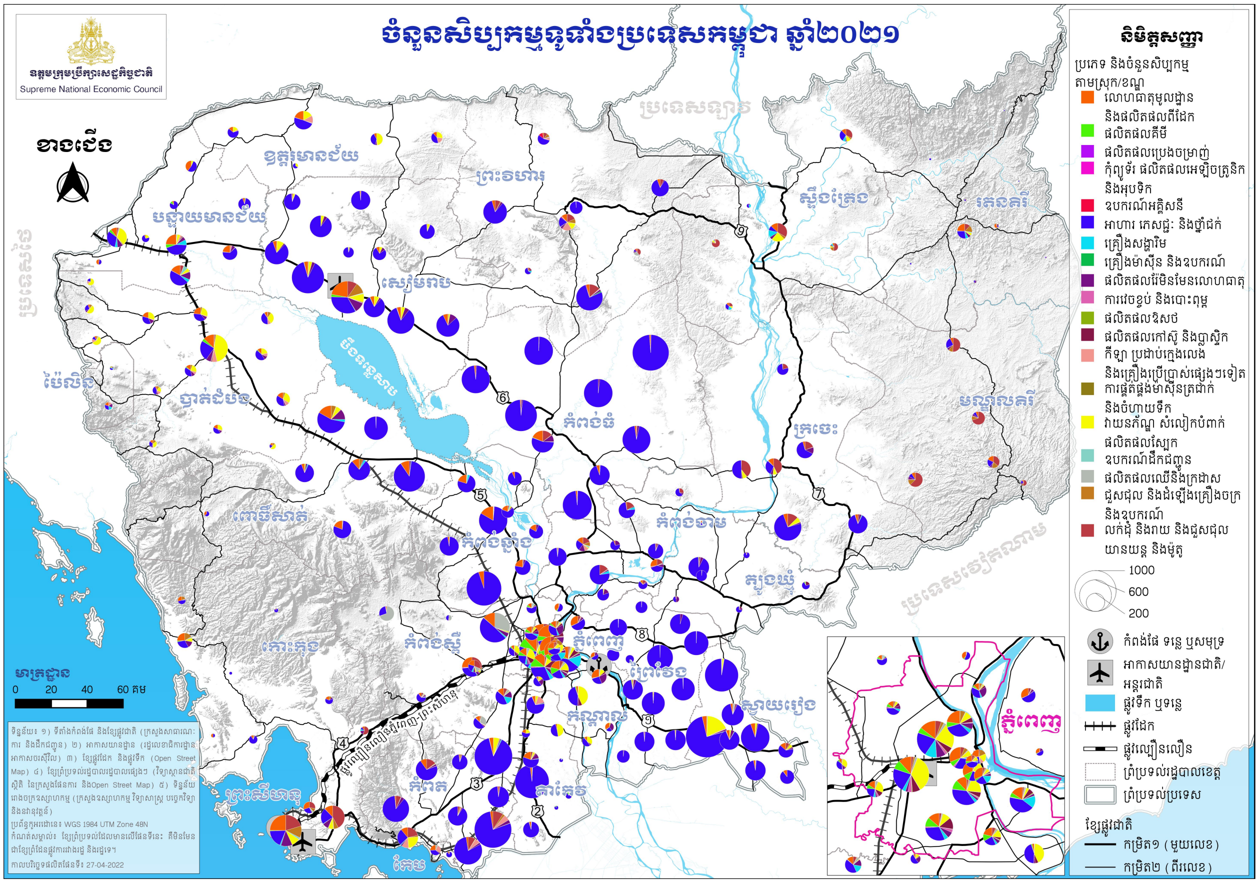
ង. សហគ្រាសធុនតូច និងមធ្យម និងសិប្បកម្ម

សហគ្រាសធុនតូច និងមធ្យម និងសិប្បកម្មភាគច្រើនប្រមូលផ្តុំក្នុងទីក្រុងធំៗ ជាពិសេសរាជធានីភ្នំពេញ ខេត្តកណ្តាល ខេត្តបាត់ដំបង ខេត្តព្រះសីហនុ និងនៅតាមទីប្រជុំជនតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិសំខាន់ៗ រួមមានៈ ផ្លូវជាតិលេខ២ លេខ៣ លេខ៥ និងលេខ៦ ជាដើម។ ជាងពាក់កណ្តាលនៃសហគ្រាសទាំងនោះ ជាប្រភេទសហគ្រាសផលិតចំណីអាហារ និងភេសជ្ជៈ។ ជាមួយគ្នានេះ ជិត ១/៣ ជាប្រភេទសហគ្រាសផលិតរ៉ែមិនមែនលោហៈ ដូចជាសម្ភារសំណង់ ថ្ម លាយបេតុង ចាក់លូ ថ្មម៉ាប កញ្ចក់ ឥដ្ឋ និងក្បឿង។ល។ សហគ្រាសធុនតូច និងមធ្យមភាគច្រើនបម្រើឱ្យការប្រើប្រាស់នៅក្នុងស្រុកដែលតម្រូវការដឹកជញ្ជូនមានគ្រប់ទីកន្លែងការដឹកជញ្ជូនវត្ថុធាតុដើម ផលិតផលពាក់កណ្តាលសម្រេច និងការបែងចែកផលិតផលប្រើប្រាស់។ សម្រាប់សហគ្រាសចំណីអាហារក៏មានតម្រូវការនូវសេវាដឹកជញ្ជូន ដែលមានការរក្សាសីតុណ្ហភាព ឬការដឹក-ជញ្ជូនសីតុណ្ហភាពត្រជាក់ (cold chain) ដើម្បីធានាគុណភាពទាំងធាតុចូល និងផលិតផលសម្រេច និងការដឹកជញ្ជូនចុងក្រោយ (last mile delivery)។

ផែនទី ២.១.៣.ង.១. ចំនួនសហគ្រាសធុនតូច និងមធ្យមទូទាំងប្រទេសកម្ពុជាឆ្នាំ២០២១



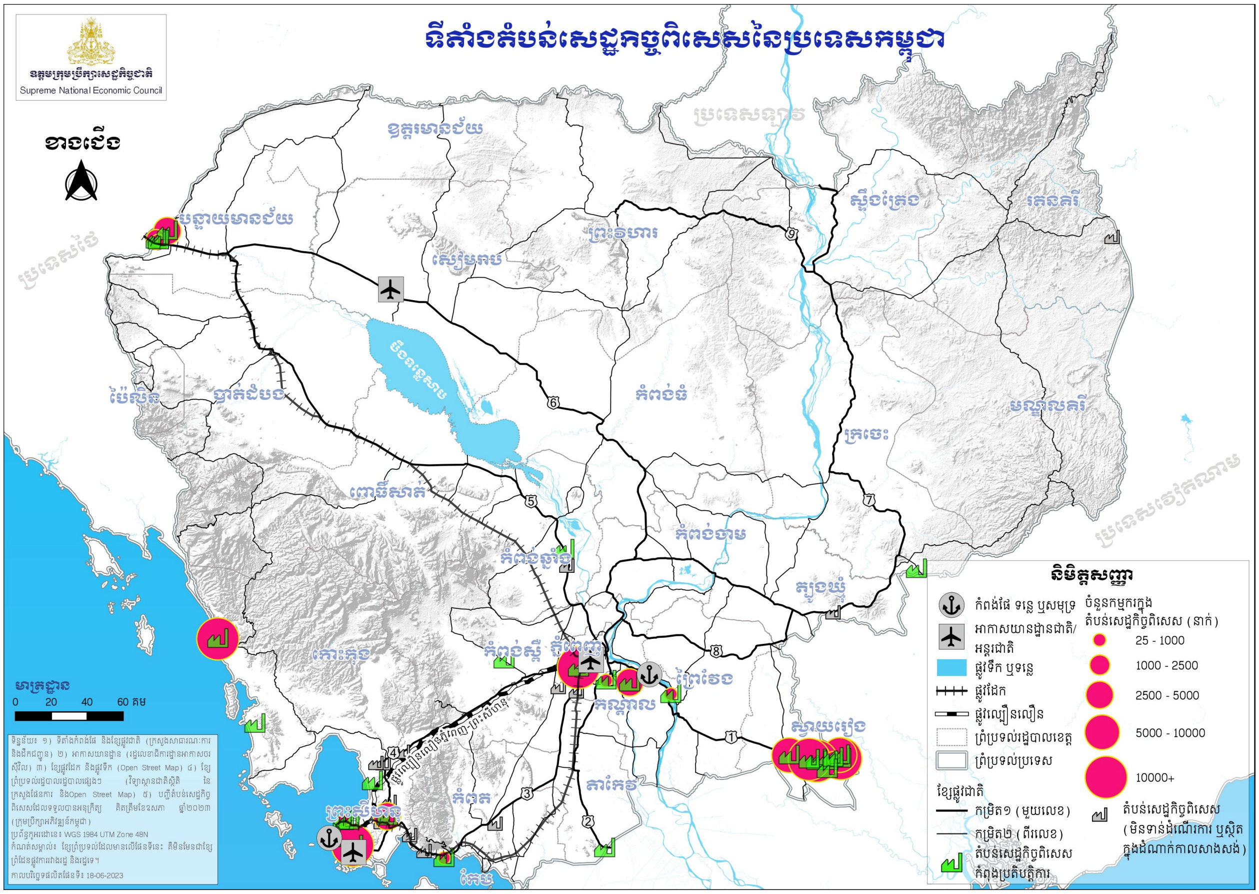
ផែនទី ២.១.៣.ង.២. ចំនួនសិប្បកម្មទូទាំងប្រទេសកម្ពុជាឆ្នាំ២០២១



ខ. តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស

បច្ចុប្បន្ននេះ កម្ពុជាមានតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសចំនួន៤២ ក្នុងនោះកំពុងដំណើរការ២៤ និងប្រមូលផ្តុំនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ និងខេត្តជាប់ព្រំដែន និងជាប់ច្រកទ្វារអន្តរជាតិ រួមមាន៖ ខេត្តបន្ទាយមានជ័យ កោះកុង ស្វាយរៀង និងព្រះសីហនុជាដើម។ តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសបានរួមចំណែកបង្កើតការងារប្រមាណ ១៦៨ ១៥១កន្លែង ស្មើនឹងប្រមាណ ១% នៃការងារសរុប និង ៣,៧% នៃការងារឧស្សាហកម្មបន្ទាប់បន្សំសរុបនៅកម្ពុជា។ ជាមួយគ្នានេះ តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសទាំងនោះបានដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការទាក់ទាញការវិនិយោគពីបរទេស និងជាពិសេសឧស្សាហកម្មថ្មីៗដែលមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់។ ជាមួយនឹងលក្ខណៈពិសេស ការដឹកជញ្ជូនភាគច្រើនគឺនៅច្រកនៃតំបន់ផ្ទាល់ ជាពិសេសសម្រាប់តំបន់នៅតាមព្រំដែន ខណៈតំបន់ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញតម្រូវឱ្យប្រើប្រាស់របៀងដឹកជញ្ជូនទៅកាន់ច្រកនាំចេញ រួមមាន៖ កំពង់ផែអន្តរជាតិ និងមាត់ច្រកព្រំដែន ដោយប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ និងផ្លូវដែក។

ផែនទី ២.១.៣.ច. ទីតាំងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនៃប្រទេសកម្ពុជា



២.២. ស្ថានភាពប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកនៅកម្ពុជា

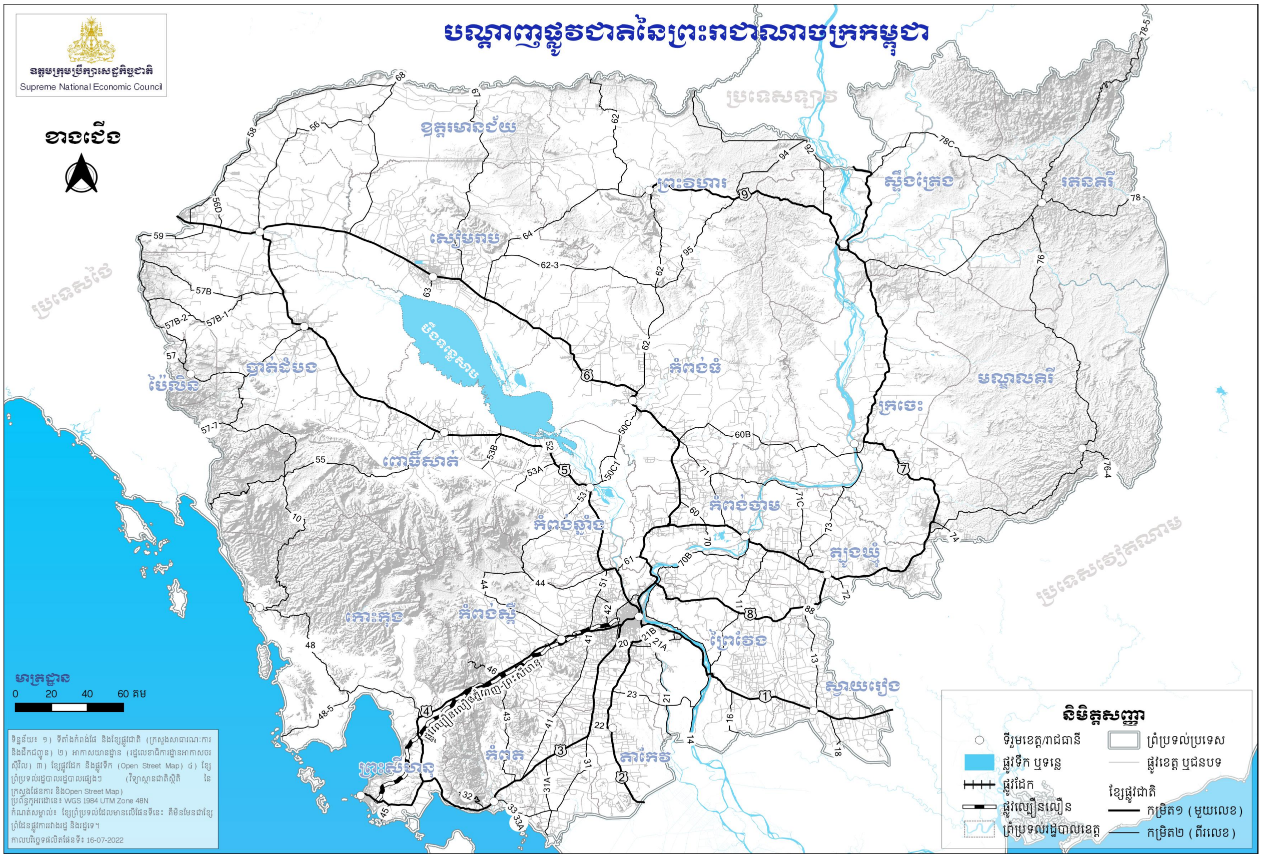
២.២.១. បណ្ដាញផ្លូវថ្នល់

គិតត្រឹមដើមឆ្នាំ២០២២ បណ្ដាញផ្លូវសរុបនៅប្រទេសកម្ពុជាមានប្រវែងប្រមាណ ៦៦ ៧២៣ គីឡូម៉ែត្រ ក្នុងនោះផ្លូវជាតិ (ផ្លូវជាតិកម្រិត១ និង២) មានប្រវែងប្រហែល ៧ ៤៣២គីឡូម៉ែត្រ ស្មើនឹងប្រហែល ១១% នៃបណ្ដាញផ្លូវសរុប។ ផ្លូវជាតិកម្រិត១ មានចំនួន៩ខ្សែ ជាផ្លូវជាតិមេតភ្ជាប់រវាងទីក្រុង និងទីប្រជុំជនក្នុងទិសដៅផ្សេងៗគ្នា និងមានរាជធានីភ្នំពេញជាចំណុចកណ្ដាល។ ផ្លូវជាតិកម្រិត២ មានចំនួន ៧១ខ្សែ តភ្ជាប់ចេញពីផ្លូវជាតិកម្រិត១ ទៅខេត្តទាំងអស់នៃប្រទេសកម្ពុជា។ ផ្លូវខេត្ត (ផ្លូវកម្រិត៣ និង៤) មានចំនួន ៦៦៧ខ្សែ ដែលតភ្ជាប់ក្រុង និងខេត្តនានាមានប្រវែងប្រហែល ១១ ៣៧១គីឡូម៉ែត្រ ស្មើនឹង ១៧% នៃប្រវែងផ្លូវសរុបទូទាំងប្រទេស។ ដោយឡែកផ្លូវជនបទសរុបមានប្រវែងជាង ៤៧ ៩២០គីឡូម៉ែត្រ ស្មើនឹងប្រហែល ៧២% នៃបណ្ដាញផ្លូវសរុបទូទាំងប្រទេស។ ជាមួយគ្នានេះ កម្ពុជាមានផ្លូវល្បឿនលឿនមួយខ្សែ ដែលទើបដាក់ឱ្យដំណើរការដោយតភ្ជាប់រាជធានីភ្នំពេញទៅខេត្តព្រះសីហនុ។

ដង់ស៊ីតេបណ្ដាញផ្លូវថ្នល់ទូទាំងប្រទេសកម្ពុជាប្រហែល ០,៣៧គីឡូម៉ែត្រ/គីឡូម៉ែត្រការ៉េ ដែលជាអត្រាទាបជាងប្រទេសជិតខាងក្នុងតំបន់ដូចជា វៀតណាម ថៃ និងហ្វីលីពីន។ ផ្លូវជាតិកម្រិត១ ដែលមាន

ពីរគន្លង (2-lane) មានជាង ៩០% រីឯផ្លូវជាតិកម្រិត១ ដែលមានបួនគន្លង (4-lane) មានតិចជាង ១០% ប៉ុណ្ណោះ។ ក្នុងចំណោមបណ្តាញផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្ត ផ្លូវប្រភេទក្រាលបេតុងមានប្រមាណ ២% ប្រភេទផ្លូវក្រាលបេតុងកៅស៊ូ (AC) មានប្រហែល ១១% ប្រភេទផ្លូវក្រាលកៅស៊ូពីរស្រទាប់ (DBST) មានប្រមាណ ៤៣% និងប្រភេទផ្លូវដីល្បាយថ្មមានប្រហែល ៤៥%។

ផែនទី ២.២.១. បណ្តាញផ្លូវជាតិក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា



ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជាបន្តជួបប្រទះនឹងបញ្ហាប្រឈមមួយចំនួន។ ជាក់ស្តែង បណ្តាញផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជាមានទំហំតូចចង្អៀត និងដង់ស៊ីតេទាបដែលជាមូលហេតុចម្បងមួយធ្វើឱ្យការធ្វើដំណើរ និងការដឹកជញ្ជូនបន្តជួបការលំបាក និងរាំងស្ទះដោយអន្លើ (ចំណាយពេលយូរ)។ ជាមួយគ្នានេះ របាយបណ្តាញផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជាបង្ហាញឱ្យឃើញពីអតុល្យភាព ពោលគឺបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ប្រមូលផ្តុំនៅភាគខាងត្បូងច្រើន ប៉ុន្តែមានកម្រិតតិចតួចនៅតំបន់ភ្នំ ភាគខាងជើង និងឦសានប្រទេស។ ម្យ៉ាងទៀតផ្លូវទាំងនេះងាយទទួលរងការខូចខាតនៅពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ (ទឹកជំនន់)។ លើសពីនេះ តំបន់មួយចំនួនប្រឈមនឹងឧបសគ្គដោយសារសណ្ឋានដីមានតំបន់ភ្នំនិងខ្សែទឹក ដែលជាហេតុនាំឱ្យពិបាកក្នុងការតភ្ជាប់បណ្តាញផ្លូវ។ ដោយសារតែការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងរបាយបណ្តាញផ្លូវថ្នល់នៅមានកម្រិតរួមជាមួយកង្វះបណ្តាញផ្លូវខ្វែង ធ្វើឱ្យចរាចរណ៍ប្រមូលផ្តុំខ្លាំងលើផ្លូវជាតិមួយចំនួន រួមមាន៖ ផ្លូវជាតិលេខ១ លេខ៤ លេខ៥ និងលេខ៦ ដែលបង្កឱ្យមានការកកស្ទះចរាចរណ៍ខ្លាំង។ រីឯការតភ្ជាប់រវាងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ និង

មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងទៀតនៅពុំទាន់គ្រប់គ្រាន់នោះទេ ដូចជាៈ ការតភ្ជាប់ផ្លូវទៅកាន់អាកាសយានដ្ឋាន ស្ថានីយរថភ្លើង និងកំពង់ផែ។ល។ ដោយឡែក ស្តង់ដារបច្ចេកទេសនៃបណ្តាញផ្លូវថ្នល់នៅមានកម្រិត ដោយសារគុណភាព សម្ភារបរិក្ខារ និងកង្វះការគ្រប់គ្រង និងថែទាំផ្លូវថ្នល់ទាន់ពេលវេលា និងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព។

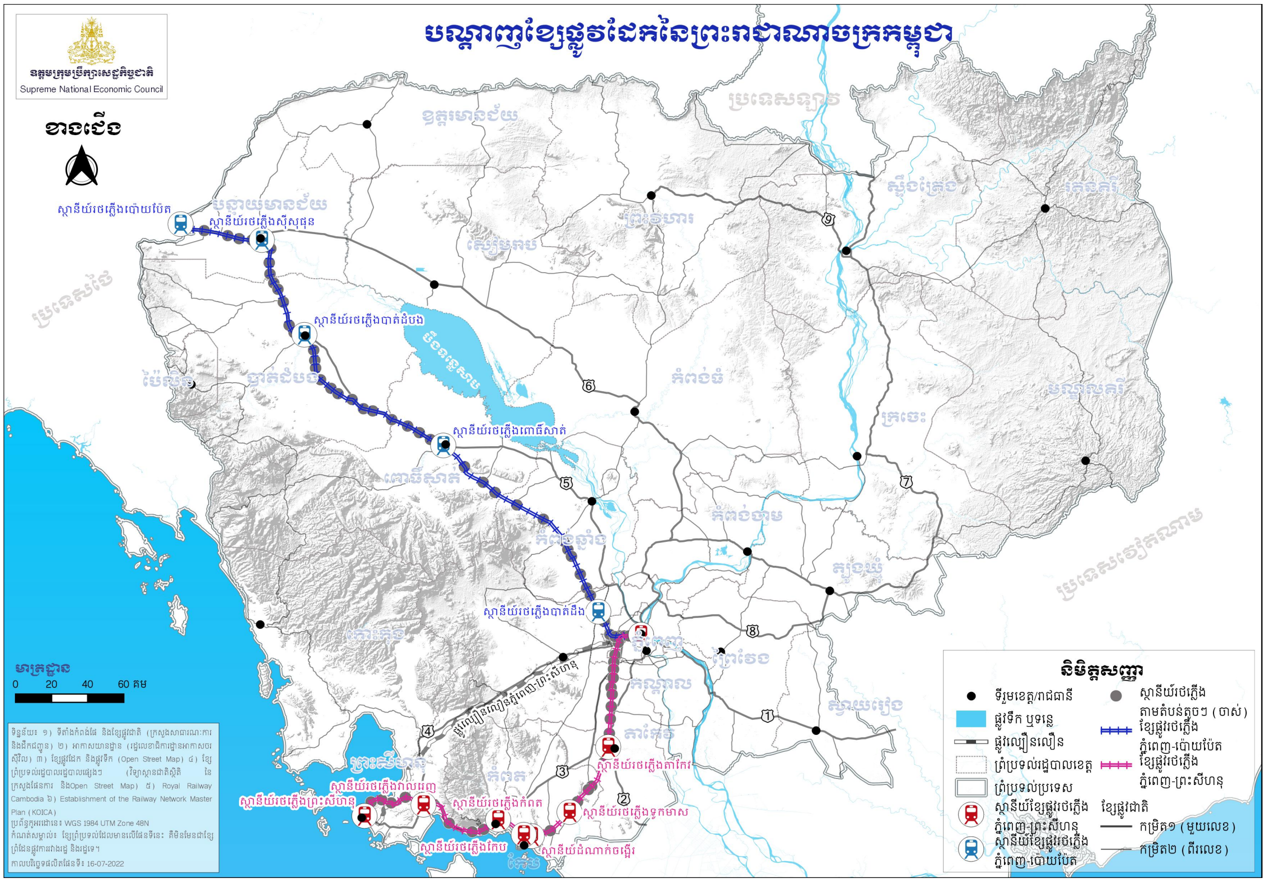
ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី និន្នាការនៃការស្តាបនាផ្លូវថ្នល់នាពេលបច្ចុប្បន្នបាន និងកំពុងយកចិត្តទុកដាក់ខ្ពស់លើផ្នែកគុណភាព សុវត្ថិភាព និងសោភ័ណភាព។ រាជរដ្ឋាភិបាលបាន និងកំពុងខិតខំប្រឹងប្រែងក្នុងការលើកកម្រិតផ្លូវជាតិសំខាន់ៗពី ២គន្លង ទៅ៤គន្លង និងកែលម្អគុណភាពកម្រាលផ្លូវពីប្រភេទកៅស៊ូពីរស្រទាប់ (DBST) ទៅជាបេតុងកៅស៊ូ (AC) ព្រមទាំងបំពាក់បន្ថែមនូវប្រព័ន្ធលូបង្ហូរទឹក សំណង់សិល្បការ្យទ្រទ្រង់ផ្លូវ គំនូសសញ្ញា និងស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ជាមួយការគ្រប់គ្រងដីចំណីផ្លូវប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់។

២.២.២. បណ្តាញផ្លូវដែក

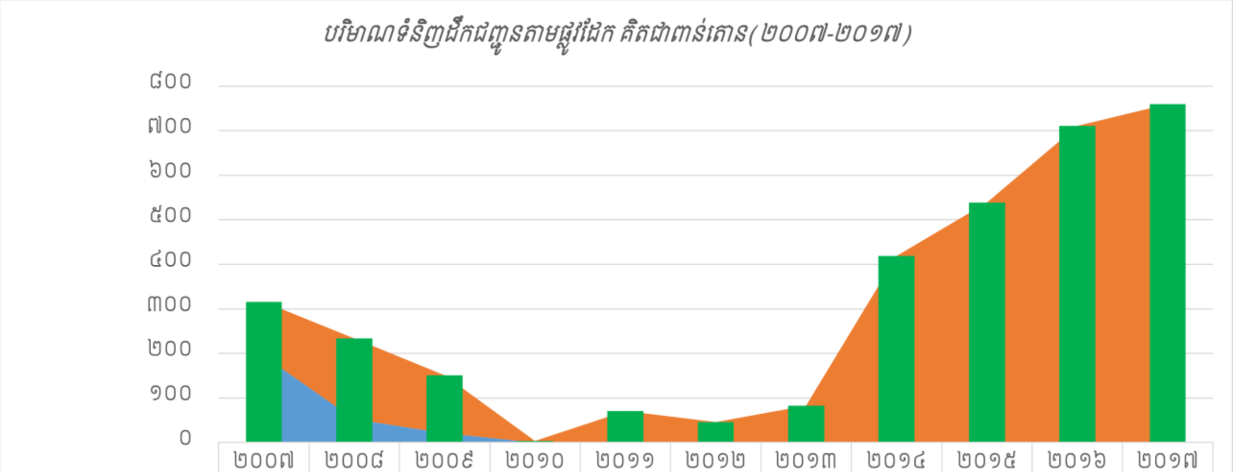
ផ្លូវដែកដែលមានស្រាប់នៅកម្ពុជាមានចំនួន ២ខ្សែ គឺខ្សែភាគខាងត្បូង និងខ្សែភាគខាងជើង ដែលមានប្រវែងសរុបប្រហែល ៦៥២គីឡូម៉ែត្រ ជាប្រភេទខ្សែផ្លូវទោល និងទទឹងខ្លី (មួយម៉ែត្រ)។ ខ្សែផ្លូវដែកភាគខាងជើងដែលតភ្ជាប់រាជធានីភ្នំពេញទៅក្រុងប៉ោយប៉ែត (ព្រំដែនកម្ពុជា-ថៃ) មានប្រវែងសរុប ៣៨៦គីឡូម៉ែត្រ ត្រូវបានសាងសង់ពីឆ្នាំ១៩២៩ ដល់ឆ្នាំ១៩៤២ និងខ្សែផ្លូវភាគខាងត្បូងតភ្ជាប់ពីរាជធានីភ្នំពេញទៅកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុមានប្រវែងសរុប ២៦៦គីឡូម៉ែត្រ ត្រូវបានសាងសង់ក្នុងឆ្នាំ១៩៦០ ដល់ឆ្នាំ១៩៦៩។

ចន្លោះឆ្នាំ២០០៨ ដល់ឆ្នាំ២០១៥ រាជរដ្ឋាភិបាលបានស្តារផ្លូវដែកទាំងពីរខ្សែដោយចំណាយថវិកាសរុបប្រហែល ១៤០លានដុល្លារអាម៉េរិក។ ជាបន្តបន្ទាប់ចាប់តាំងពីឆ្នាំ២០១៥ មករាជរដ្ឋាភិបាលបានផ្តល់ថវិកា ២០លានដុល្លារអាម៉េរិក/ឆ្នាំ ដើម្បីបន្តការងារស្តារផ្លូវដែកឡើងវិញ។ ការស្តារឡើងវិញនូវផ្លូវដែកខ្សែភាគខាងត្បូងត្រូវបានបញ្ចប់នៅឆ្នាំ២០១៣។ ចំណែកផ្លូវដែកភាគខាងជើង ត្រូវបានតភ្ជាប់នៅខែមេសាឆ្នាំ ២០១៨ រួមបញ្ចូលទាំងការសាងសង់កំណាត់ថ្មីតភ្ជាប់ពីក្រុងសិរីសោភ័ណទៅកាន់ក្រុងប៉ោយប៉ែត មានប្រវែង ៤៨គីឡូម៉ែត្រ។ ទោះបីយ៉ាងនេះ ផ្លូវដែកខ្សែភាគខាងជើងមិនទាន់ត្រូវបានដាក់ឱ្យដំណើរការពេញលេញ និងជាផ្លូវការនៅឡើយទេ។ ផ្លូវដែកខ្សែភាគខាងជើងត្រូវបានតភ្ជាប់ជាមួយផ្លូវដែករបស់ប្រទេសថៃនៅចំណុចច្រកព្រំដែនប៉ោយប៉ែត ប៉ុន្តែដោយសារកិច្ចព្រមព្រៀងដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនកម្ពុជា-ថៃកំពុង ស្ថិតក្នុងការចរចា ដូច្នេះការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនដោយមធ្យោបាយផ្លូវដែកមិនទាន់បានចាប់ផ្តើមនៅឡើយទេ។

ផែនទី២.២.២. បណ្តាញខ្សែផ្លូវដែកនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា



រូប ២.២.២. បរិមាណទំនិញដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែក (២០០៧-២០១៧)



	២០០៧	២០០៨	២០០៩	២០១០	២០១១	២០១២	២០១៣	២០១៤	២០១៥	២០១៦	២០១៧
ផ្លូវដែកភាគខាងត្បូង	១២១.៧០	១៨១.៧០	១៣០.១០	៣.៧០	៧០.៥០	៤៥.៨០	៨២.៥០	៤១៩.២០	៥៣៨.៣០	៧១០.៥០	៧៥៩.៧០
ផ្លូវដែកភាគខាងជើង	១៩៣.៧០	៥២.២០	២១.០០	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
សរុប	៣១៥.៤០	២៣៣.៩០	១៥១.១០	៣.៧០	៧០.៥០	៤៥.៨០	៨២.៥០	៤១៩.២០	៥៣៨.៣០	៧១០.៥០	៧៥៩.៧០

បច្ចុប្បន្នចំនួនជើងរថភ្លើងដែលធ្វើប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងទំនិញតាមខ្សែរត់ភាគខាងត្បូងមានបរិមាណតិចតួច ដោយថេរវេលាប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ៥ម៉ោង/ជើង ដោយមានល្បឿនធ្វើដំណើរជាមធ្យមត្រឹម ៥៥គីឡូម៉ែត្រ/ម៉ោង និងមានរថភ្លើងចំនួន ៤គូ កំពុងដំណើរការសម្រាប់ការដឹកអ្នកដំណើរៀងរាល់សប្តាហ៍ និងមានអ្នកដំណើរប្រមាណ ៣៩ ១០០នាក់ ក្នុងឆ្នាំ២០១៧។ ដោយឡែកការដឹកជញ្ជូនទំនិញប្រើរយៈពេល ៦ម៉ោង និងល្បឿន ៤៥គ.ម/ម៉ោង ដឹកទំនិញសំខាន់ៗរួមមាន៖ ប្រេងឥន្ធនៈ ស៊ីម៉ងត៍ ធ្យូង រ៉ែនិងទូរកុងតឺន័រ និងមានទំនិញប្រមាណ ៧៥៩ ៧០០តោន ត្រូវបានដឹកក្នុងឆ្នាំ២០១៧។ ចំណែកឯផ្លូវរត់ភាគខាងជើងត្រូវបានរំពឹងថា ការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរនឹងចំណាយថេរវេលាប្រមាណ ១០ម៉ោង/ជើង ដោយមានល្បឿនធ្វើដំណើរជាមធ្យមប្រហែល ៤០គីឡូម៉ែត្រ/ម៉ោង ហើយការដឹកជញ្ជូនទំនិញប្រើប្រាស់រយៈពេល ១៣ម៉ោង និងល្បឿន ៣០គ.ម/ម៉ោង ប៉ុន្តែខ្សែភាគខាងជើងនេះមិនទាន់ត្រូវបានដាក់ឱ្យដំណើរការជាផ្លូវការនៅឡើយ។

ដង់ស៊ីតេបណ្តាញផ្លូវដែកនៅកម្ពុជាគឺ ៣៥,៩គ.ម/១០ ០០០គ.ម² ស្មើនឹង ០,៤១គ.ម/ប្រជាជន ១០ ០០០នាក់។ ធៀបជាមួយប្រទេសជិតខាងដូចជាវៀតណាម ថៃ ឡាវ មីយ៉ាន់ម៉ា និងម៉ាឡេស៊ីដង់ស៊ីតេនៃបណ្តាញផ្លូវដែកនៅកម្ពុជាមានកម្រិតខ្ពស់តែជាងប្រទេសឡាវប៉ុណ្ណោះ។ ជារួម ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវដែកកម្ពុជានៅមានកម្រិត ដោយសារមានស្តង់ដារបច្ចេកទេសទាប និងមិនទាន់មានភាពប្រកួតប្រជែង (ទាំងថ្លៃចំណាយ និងពេលវេលា)។

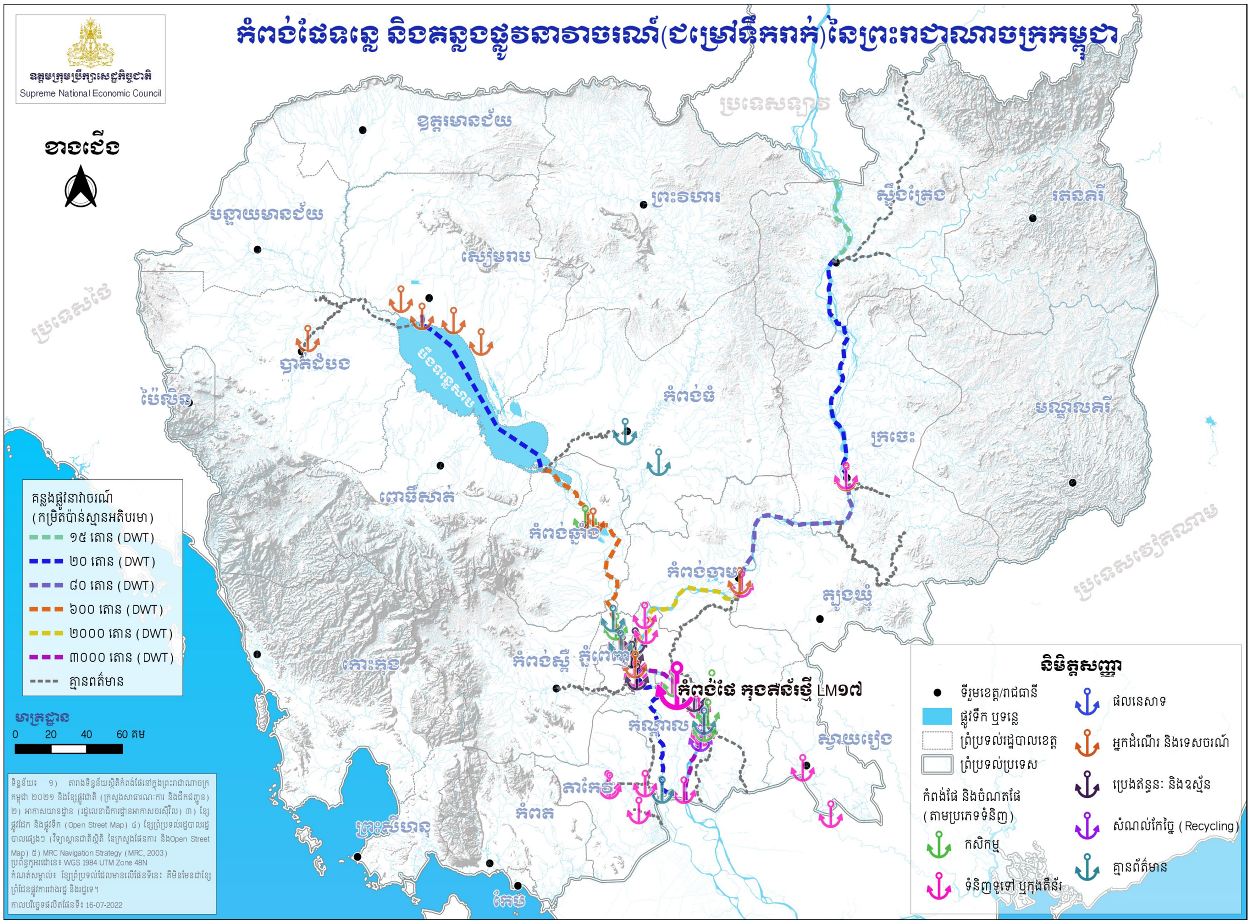
២.២.៣. ការដឹកជញ្ជូនតាមដងទន្លេ

កម្ពុជាមានអូរ ព្រែក ស្ទឹង ទន្លេហូរកាត់ខ្វាត់ខ្វែងដែលជាប្រភពនៃការដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹកដ៏សំខាន់។ បច្ចុប្បន្ន ផ្លូវទឹកដែលអាចធ្វើនាវាចរបានមានប្រវែង ១ ៧៥០គីឡូម៉ែត្រ ក្នុងនោះទន្លេមេគង្គមានចំណែក ៣០% ទន្លេសាប និងបឹងទន្លេសាបប្រហែល ១៥% ទន្លេបាសាក់ ៥% និងផ្លូវទឹកផ្សេងទៀតប្រហែល ៥០%។ ប៉ុន្តែ នាវជូវប្រាំងផ្លូវនាវាចរណ៍មានប្រវែងសរុបត្រឹមតែ ៥៨០គីឡូម៉ែត្រ ដែលនេះបង្ហាញនូវភាពប្រែប្រួលដ៏គួរឱ្យកត់សម្គាល់។ កម្ពុជាមានកំពង់ផែទន្លេសំខាន់ៗចំនួន ១៩ រួមមាន៖ (១) ផែរណបពហុបំណងទន្លេបិទ (UM2), (២) ផែក្រចេះ, (៣) ផែស្ទឹងត្រែង, (៤) ផែសៀមរាប, (៥) ផែបាត់ដំបង, (៦) ផែពោធិ៍សាត់, (៧) ផែកំពង់ឆ្នាំង, (៨) ផែពហុបំណង (TS3), (៩) ផែអ្នកដំណើរ និងទេសចរណ៍ (TS1), (១០) ផែរណបពហុបំណង (TS11) ស្ថិតនៅរាជធានីភ្នំពេញ, (១១) ផែកុងតឺន័រថ្មី LM17, (១២) ផែព្រែកអញ្ចាញ (UM1) នៅខេត្តកណ្តាល, (១៣) ផែកោះរកា (LM26) នៅខេត្តព្រៃវែង, (១៤) ផែព្រែកក្តាម, (១៥) ផែបឹងកេត, (១៦) ផែអូស្នាច់, (១៧) ផែកំពង់លែង, (១៨) ផែមេគង្គ, និង (១៩) ផែសុវណ្ណភូមិ ព្រមទាំងចំណតផែទេសចរណ៍ និងចំណតផែប្រេងឧស្ម័នរបស់ក្រុមហ៊ុនឯកជនមួយចំនួនទៀត។

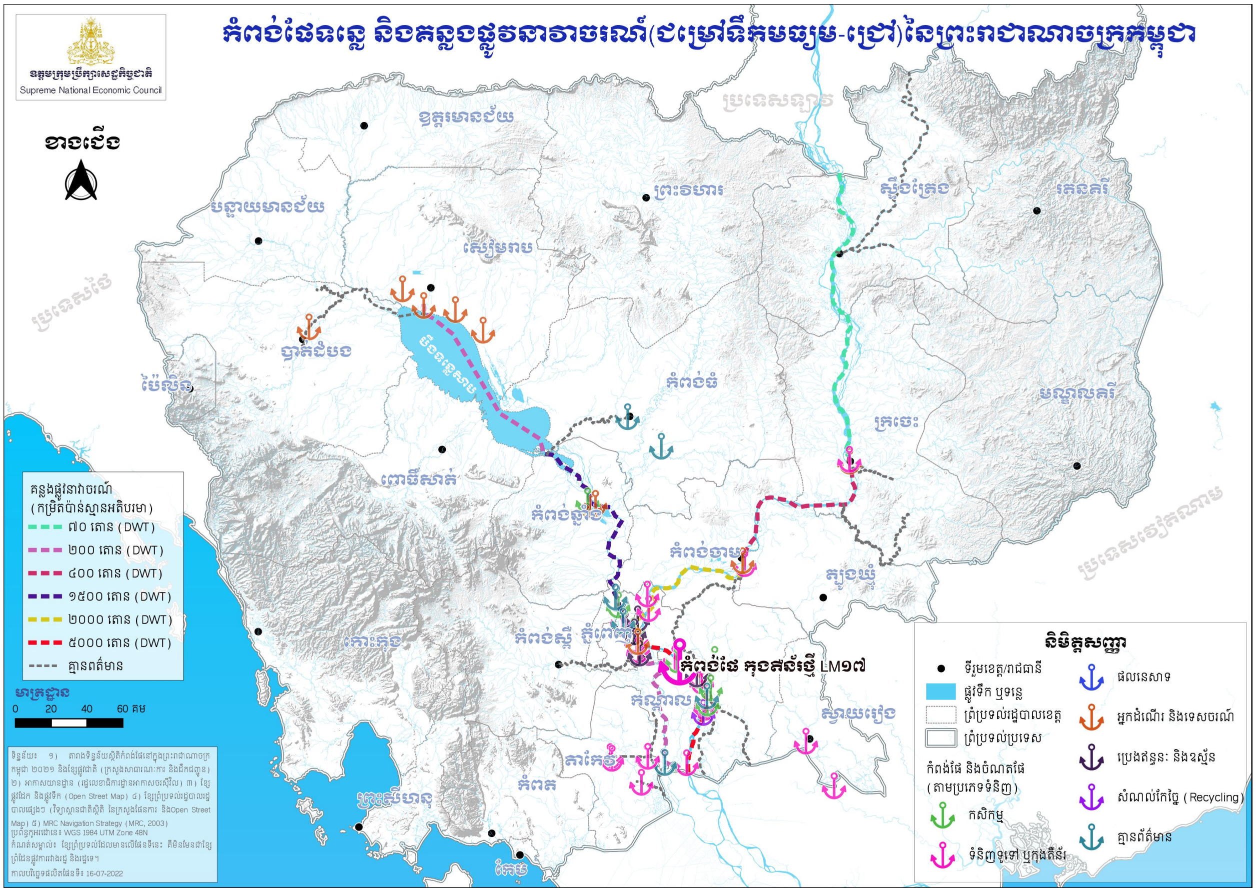
ទន្ទឹមនេះ សមត្ថភាពដឹកជញ្ជូនទំនិញឆ្លងកាត់ចំណតផែកុងតឺន័របាន និងកំពុងប្រឈមកាន់តែខ្លាំង ខណៈការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចមានល្បឿនកាន់តែលឿន។ ដោយសារការប្រែប្រួលនៃកម្ពស់ទឹកតាមរដូវ និងគន្លងផ្លូវខ្លះមិនអាចឱ្យនាវាចរាចរណ៍បានដោយរលូន ផ្លូវនាវាចរណ៍មួយភាគធំមិនអាចឱ្យនាវាចំណុះ ១ ០០០តោន

ឆ្លងកាត់ពេញមួយឆ្នាំបានឡើយ។ ជាក់ស្តែង គន្លងផ្លូវខ្លះនៃតំបន់បឹងទន្លេសាប និងទីតាំងភ្ជាប់ជាមួយទន្លេសាប (ចំណុចប្រសព្វរវាងខេត្តក្រចេះ និងស្ទឹងត្រែង) ព្រមទាំងគន្លងនៃទន្លេមេគង្គភ្ជាប់ទៅប្រទេសវៀតណាម ដែលជម្រៅទឹកមិនជ្រៅគ្រប់គ្រាន់ និងបង្កផលលំបាកដល់នាវាចំណុះធ្ងន់ឆ្លងកាត់។ បន្ថែមលើសពីនេះទៀត លក្ខខណ្ឌនាវាចរតាមព្រំដែនកម្ពុជា-ឡាវ មិនអំណោយផលដោយសារកម្ពស់ទឹកមានភាពខុសគ្នាខ្លាំង ដែលរារាំងដល់ការអភិវឌ្ឍការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹករវាងប្រទេសទាំងពីរ។ ប្រឈមនឹងកត្តាធម្មជាតិ បូករួមទាំងថ្លៃដឹកជញ្ជូនខ្ពស់ និងសកម្មភាពដឹកជញ្ជូននៅតិចការទាញយកអត្ថប្រយោជន៍ពីការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកទន្លេរបស់កម្ពុជាឱ្យអស់សក្តានុពលតម្រូវឱ្យមានការវិនិយោគបន្ថែមឱ្យបានច្រើន និងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់។

ផែនទី២.២.៣.ក. កំពង់ផែទន្លេ និងគន្លងផ្លូវនាវាចរណ៍នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា (ជម្រៅទឹករាក់)



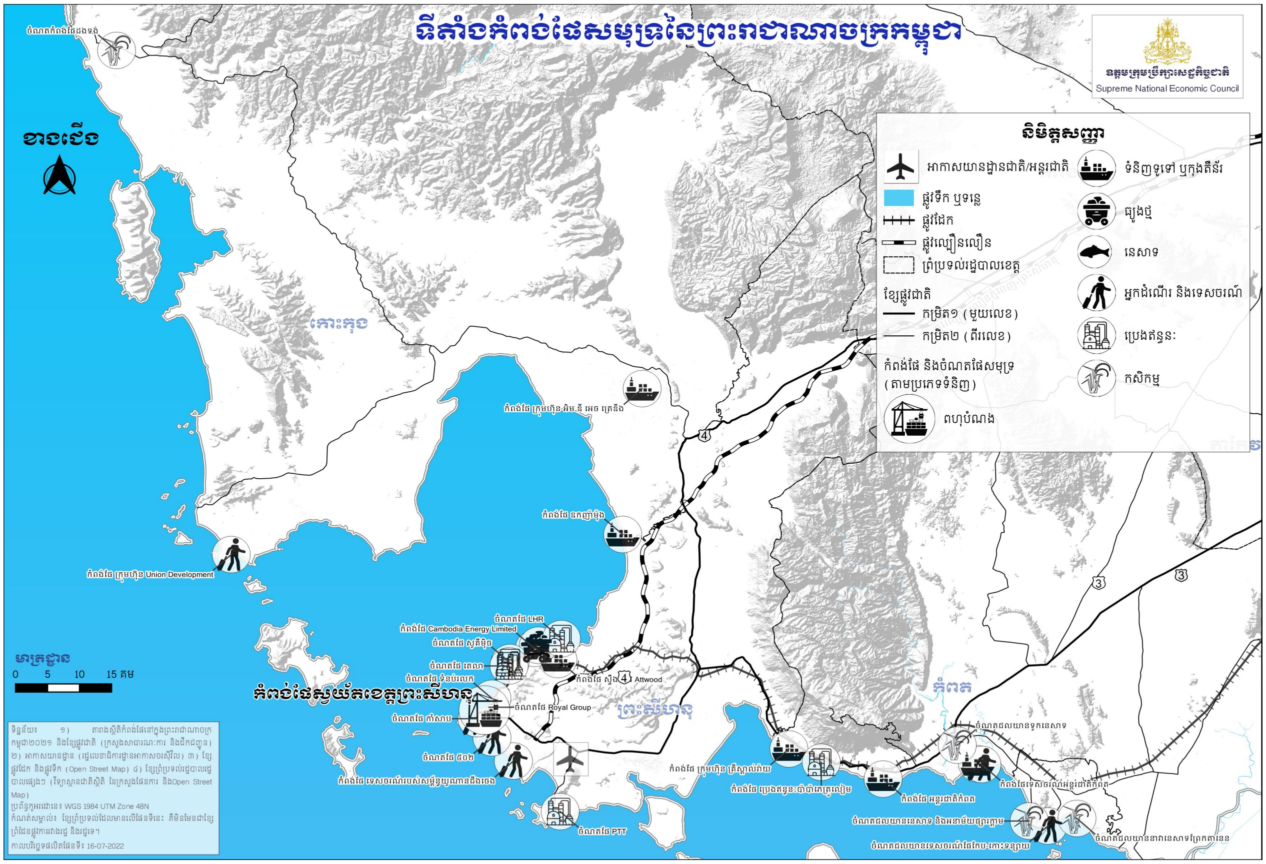
ផែនទីទី២.២.៣.ខ. ផែនទីគន្លងផ្លូវនាវាចរណ៍ និងកំពង់ផែនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា (ជម្រៅទឹកមធ្យម-ជ្រៅ)



២.២.៤. ការដឹកជញ្ជូនតាមសមុទ្រ

ឆ្នេរសមុទ្រកម្ពុជា មានប្រវែងសរុប ៤៤៣គីឡូម៉ែត្រ ដែលមានស្ថានភាពអំណោយផល (ជម្រៅទឹកជ្រៅ) មានភាពសមស្របសម្រាប់ការសាងសង់កំពង់ផែទឹកជ្រៅ និងទំហំធំ។ បច្ចុប្បន្ន កំពង់ផែសមុទ្រនៅកម្ពុជា រួមមាន៖ កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុក្នុងខេត្តព្រះសីហនុ កំពង់ផែកោះកុង កំពង់ផែស្រែអំបិល កំពង់ផែឧកញ៉ាម៉ុងក្នុងខេត្តព្រះសីហនុ កំពង់ផែកំពតក្នុងខេត្តកំពត និងចំណតផែទេសចរណ៍កែបក្នុងខេត្តកែបជាដើម។

ផែនទី២.២.៤. ទីតាំងកំពង់ផែសមុទ្រនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា



កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ដែលត្រូវបានសាងសង់ក្នុងឆ្នាំ១៩៥៦ គឺជាកំពង់ផែទឹកជ្រៅ និងជាច្រកទ្វារពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិដ៏ចម្បងរបស់ប្រទេសកម្ពុជា។ កំពង់ផែនេះគ្របដណ្តប់លើផ្ទៃដីសរុប ១២៥ហិកតា និងមានប្រវែងផែសរុប ១ ៨៦០ម៉ែត្រ និងមានសមត្ថភាពបម្រើឱ្យការដឹកជញ្ជូនកុងតឺន័រអន្តរជាតិ។ កំពង់ផែស្វយ័តនេះ មានចំណតផែចំនួន១២ បម្រើសេវាកម្មការលើកដាក់កុងតឺន័រ ទំនិញរាយ និងនាវាទេសចរណ៍។ ជាមួយគ្នានេះ ផ្លូវដែក និងស្ថានីយលើកដាក់ទំនិញត្រូវបានតភ្ជាប់នឹងបរិវេណនៃកំពង់ផែដើម្បីសម្រួលដល់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ ជាពិសេសទំនិញធ្ងន់ៗ។ ក្នុងឆ្នាំ២០១៩ កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុបាន ទទួលទំនិញឆ្លងកាត់ប្រមាណ ៦,៥៥លានតោន ក្នុងនោះទំនិញកុងតឺន័រចំនួន ៦៣៩ ២១១TEUs និងអ្នកដំណើរចំនួន ៥១ ៤៧៩នាក់។ បច្ចុប្បន្ន កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុបានចុះកិច្ចព្រមព្រៀងជាមួយក្រុមហ៊ុននាវាដឹកជញ្ជូនកុងតឺន័រអន្តរជាតិចំនួន១៣ ដែលចូលចត និងផ្ទេរផ្ទុកទំនិញ ១៥ជើង/សប្តាហ៍។ តាមបណ្តោយឆ្នេរមានចំណតផែប្រេងចំនួន៥ផ្សេងទៀត ដែលមានប្រវែងសរុបប្រហែល ៩៥០ម៉ែត្រ និងបរិមាណដឹកជញ្ជូនប្រចាំឆ្នាំប្រហែល ១,៥លានតោន និងចំណតផែរោងចក្រអគ្គិសនីចំនួន២ (ចំណតផែធ្យូងថ្មសម្រាប់រោងចក្រអគ្គិសនីដើរដោយធ្យូងថ្ម) ដែលមានប្រវែងសរុបប្រហែល ៩៥០ម៉ែត្រ និងបរិមាណដឹកជញ្ជូនប្រចាំឆ្នាំប្រហែល ២លានតោន។

កំពង់ផែកោះកុងដែលមានបណ្តោយប្រវែង ៥០ម៉ែត្រ និងចំណុះ ៣០០តោន ជាប្រភេទផែនេសាទ និងមានស្ថានភាពទ្រុឌទ្រោម។ ចំណតផែពហុបំណង Union Development ក្នុងខេត្តកោះកុងដែលមាន ចំណុះ ១០ ០០០តោន និងប្រវែង ២០៨ម៉ែត្រ កំពុងដំណើរការសាងសង់ក្នុងគោលបំណងបម្រើសេវាកម្ម ដឹកជញ្ជូនដល់តំបន់ឧស្សាហកម្មស្ថិតនៅកណ្តាលកំពង់ផែ ឬសួនឧស្សាហកម្មនៅខាងក្រោយកំពង់ផែ។ ជាមួយគ្នានេះ ចំណតផែពហុមុខងារដែលមានចំណុះ ២ ០០០តោន ក្នុងកំពង់ផែអន្តរជាតិកំពតកំពុង ដំណើរការបម្រើសេវាកម្មដល់សួនឧស្សាហកម្ម និងការដឹកជញ្ជូនធ្យូងថ្ម និងសម្ភារសំណង់។ កំពង់ផែក្រុមហ៊ុន គ្រីស្តាល់រ៉ាយស៍ (Crystal Rice) មានចំណតផែដឹកទំនិញចំណុះ ៣ ០០០តោន ចំនួន៨ មានបណ្តោយប្រវែង ២៥០ម៉ែត្រ និងទទួលទំនិញឆ្លងកាត់ប្រចាំឆ្នាំប្រមាណ ១លានតោន។ កំពង់ផែអន្តរជាតិកំពត កំពង់ផែប្រេង ឥន្ធនៈប៉ាប៉ាកេត្រូលៀម និងចំណតផែទេសចរណ៍អន្តរជាតិកំពតដែលមានមូលដ្ឋានក្នុងខេត្តកំពតសុទ្ធតែ កំពុងត្រូវបានសាងសង់។ ចំណតផែទេសចរណ៍កែបខ្នាតតូចបាន និងកំពុងបម្រើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូន និង ទេសចរណ៍ទៅកាន់កោះដែលស្ថិតនៅទល់មុខឆ្នេរ។ ជាទូទៅ ការដឹកជញ្ជូនតាមសមុទ្រនៅកម្ពុជាភាគច្រើន ប្រមូលផ្តុំនៅកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ដែលជាចំណតផែកុងតឺន័រសមុទ្រទឹកជ្រៅចម្បងសម្រាប់ការធ្វើ ពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិដ៏សំខាន់នៅកម្ពុជា និងមានសមត្ថភាពទទួលនាវាផ្ទុកកុងតឺន័រចំណុះរហូតដល់ ២០ ០០០ តោន នាពេលបច្ចុប្បន្ន។ កំពង់ផែនេះនឹងមានសមត្ថភាពអាចនឹងទទួលនាវាចំណុះរហូតដល់ ៥០ ០០០តោន បន្ទាប់ពីការបូមស្តារគន្លងរួច។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី សមត្ថភាពផែអន្តរជាតិកម្ពុជានៅមានកម្រិតធៀបជាមួយ កំពង់ផែសមុទ្រក្នុងតំបន់ដូចជា៖ ប្រទេសថៃ និងប្រទេសវៀតណាមជាដើម។

២.២.៥. ការដឹកជញ្ជូនផ្លូវអាកាស

បច្ចុប្បន្ននេះ អាកាសយានដ្ឋានដែលបានចុះបញ្ជីមានចំនួន០៨ នៅកម្ពុជាក្នុងនោះមាន០៣ កំពុង ដំណើរការពេញលេញរួមមាន៖ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ សៀមរាប និងព្រះសីហនុ ដែលសុទ្ធសឹង ជាអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ និងដំណើរការដោយក្រុមហ៊ុនសម្បទានអាកាសយានដ្ឋាន (SCA) ជាមួយនឹង សិទ្ធិផ្តាច់មុខរហូតដល់ឆ្នាំ២០៤០។ ដោយឡែក អាកាសយានដ្ឋានស៊ីវិលក្នុងស្រុក៥ ដែលមិនដំណើរមានដូច ជា៖ អាកាសយានដ្ឋានបាត់ដំបង ស្ទឹងត្រែង កោះកុង និងមណ្ឌលគិរី ខណៈអាកាសយានដ្ឋានកំពង់ឆ្នាំងបាន និងកំពុងប្រើប្រាស់ និងគ្រប់គ្រងរួមគ្នាដោយរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល និងក្រសួងការពារជាតិ។

ផែនទី ២.២.៥. ទីតាំងអាកាសយានដ្ឋានជាតិ និងអន្តរជាតិ

បច្ចុប្បន្ន អាកាសយានដ្ឋានទាំងនេះប្រតិបត្តិការជាចម្បងសម្រាប់យន្តហោះកម្រិត C និង D។ ដោយសារតែតម្រូវការនៃការហោះហើររយៈចម្ងាយឆ្ងាយ និងផ្លូវហោះហើរដែលមានលំហូរអ្នកដំណើរច្រើនផ្លូវហោះមួយចំនួនដំណើរការយន្តហោះកម្រិត E ដូចជា A333 និង B777 លើសពីបទដ្ឋានបច្ចេកទេសដែលមិនស្របនឹងដំណើរការសុវត្ថិភាព និងការជានាប្រតិបត្តិការនៃអាកាសយានដ្ឋាន។ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាប និងអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិខេត្តព្រះសីហនុបច្ចុប្បន្នជាប្រភេទអាកាសយានដ្ឋាន 4C ដែលមានផ្លូវរត់ប្រវែង ២ ៥៥០ម៉ែត្រ និង ២ ៥០០ម៉ែត្រ រៀងគ្នាប៉ុន្តែទទួលការហោះហើរជាអន្តរជាតិចម្ងាយឆ្ងាយបានក្នុងកម្រិតតិចតួច។

ក្នុងឆ្នាំ២០១៧ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញទទួលអ្នកដំណើរចំនួន ៤,២៤លាននាក់ និងជើងហោះហើរចំនួន ៤១ ០០០ កើនឡើង ២៥% និង ២៣% រៀងគ្នាធៀបនឹងឆ្នាំមុន។ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាបបានទទួលអ្នកដំណើរចំនួន ៤,២១លាននាក់ និងជើងហោះហើរចំនួន ៤៤ ០០០ កើនឡើង ២១% និង ១៦% រៀងគ្នាធៀបនឹងឆ្នាំមុន។ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិក្រុងព្រះសីហនុបានទទួលអ្នកដំណើរចំនួន ៣៤០ ០០០នាក់ និងជើងហោះហើរចំនួន ៥ ៦០០។ ជើងហោះហើរអន្តរជាតិពីកម្ពុជាភាគច្រើន ផ្តោតលើការហោះហើរនៅក្នុងតំបន់អាស៊ីអាគ្នេយ៍ និងអាស៊ីបូព៌ា ដោយមានជើងហោះហើរឆ្ងាយបំផុតទៅកាន់ទីក្រុងតូក្យូនៅភាគខាងកើត និងទៅកាន់ទីក្រុងឌូបៃនៅភាគខាងលិច។ ប្រទេសគោលដៅដែល

មានជើងហោះហើរត្រង់ច្រើនជាងគេ គឺប្រទេសចិនដោយហោះហើរទៅកាន់ទីក្រុងចំនួន៣១។ បច្ចុប្បន្ននេះ កម្ពុជាពុំមានការហោះហើរត្រង់ទៅកាន់ទ្វីបអឺរ៉ុប សហរដ្ឋអាម៉េរិក អាហ្វ្រិក និងអាស៊ីខាងត្បូងទេ។ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសកម្ពុជាប្រតិបត្តិការដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ចំនួន៨ ផ្តល់សេវាអាកាសចរទាំងក្នុងនិងក្រៅស្រុក ក្នុងនោះមាន៖ Cambodia Bayon Airlines, Cambodia Angkor Air, Bassaka Air, JC (Cambodia) International Airlines, Lanmei Airlines, និង Cambodia Airways ។ រីឯក្រុមហ៊ុនចំនួន៦ ដែលកំពុងផ្តល់សេវាអាកាសចរនៅក្នុងស្រុករួមមាន៖ Cambodia Bayon Airlines, Cambodia Angkor Air, Bassaka Air, JC (Cambodia) International Airlines, Lanmei Airlines, និង Cambodia Airways។ ជាការកត់សម្គាល់ប្រទេសចិនមានក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ច្រើនជាងគេកំពុងប្រតិបត្តិហោះហើរមកប្រទេសកម្ពុជា ដែលមានរហូតដល់ចំនួន១២។

ថ្មីៗនេះ ក្រុមហ៊ុន OCIC បានទទួលគោលការណ៍ឯកភាពពីរាជរដ្ឋាភិបាលក្នុងការវិនិយោគសាងសង់អាកាសយានដ្ឋានភ្នំពេញថ្មីក្នុងរូបភាពនៃភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន (OCIC ៩0% និងរដ្ឋាភិបាល ១0%) តាមទម្រង់ "រចនាប្លង់ សាងសង់ ហិរញ្ញប្បទាន ធ្វើជាម្ចាស់កម្មសិទ្ធិ និងធ្វើប្រតិបត្តិការ/design build finance own and operate (DBFOO)"។ គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍នេះចែកចេញជា 0៣ដំណាក់កាល ដោយដំណាក់កាលទី១ ពីឆ្នាំ២០១៩ ដល់ឆ្នាំ២០៣០ ដំណាក់កាលទី២ ពីឆ្នាំ២០៣០ ដល់ឆ្នាំ២០៥០ និងដំណាក់កាលទី៣ បន្តពីឆ្នាំ២០៥០តទៅ។ ក្នុងដំណាក់កាលទី១ ផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍អាកាសយានដ្ឋានភ្នំពេញថ្មីនឹងពង្រីកសមត្ថភាពទទួលភ្ញៀវចំនួន ១៣លាននាក់/ឆ្នាំ ជាមួយសមត្ថភាពឆ្លងកាត់ទំនិញប្រមាណ ១៧៥ 000តោន ព្រមទាំងមានសមត្ថភាពទទួលយន្តហោះរហូតកម្រិត E (Code E:A-340-300, A350-900 and B777-200/300ER, B747-300/400) និងមានចំណតយន្តហោះចំនួន ២២។ បន្ទាប់ពីបញ្ចប់ដំណាក់កាលទី១ ក្រុមហ៊ុនអភិវឌ្ឍន៍គ្រោងសាងសង់ផ្លូវរត់ (2nd runway) ទី២ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្សេងៗពាក់ព័ន្ធបម្រើឱ្យយន្តហោះប្រើប្រាស់ (taxiway)។ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍នេះគ្រោងពង្រីកសមត្ថភាពទទួលភ្ញៀវរហូតដល់ ៣0លាននាក់/ឆ្នាំ នៅឆ្នាំ២០៥០ ជាមួយសមត្ថភាពឆ្លងកាត់ទំនិញប្រមាណ ៥២៧ 000តោន។ ជាមួយគ្នានេះ ការអនុវត្តនៃផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍ គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាបអង្គរ មានពីរដំណាក់កាល ក្នុងនោះពីឆ្នាំ២០២០ ដល់២០២៣ មានផែនការបង្កើនសមត្ថភាពទទួលភ្ញៀវប្រមាណ ៧លាននាក់/ឆ្នាំ និងទំនិញឆ្លងកាត់ប្រមាណ ១០ 000តោន/ឆ្នាំ ខណៈដំណាក់កាលបន្ទាប់ពីឆ្នាំ២០២៣ គ្រោងបង្កើនសមត្ថភាពទទួលភ្ញៀវ ២០លាននាក់/ឆ្នាំ និងទំនិញឆ្លងកាត់ប្រមាណ ៦០ 000តោន/ឆ្នាំ។

ជារួម ការអភិវឌ្ឍឧស្សាហកម្មអាកាសចរណ៍នៅកម្ពុជានៅមានកម្រិតធៀបនឹងបណ្តាប្រទេសក្នុងតំបន់អាស៊ាន ជាពិសេសដោយសារកង្វះខាតហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត។ ជាក់ស្តែង បច្ចុប្បន្ននេះមានអាកាសយានដ្ឋានតែ៣ប៉ុណ្ណោះ នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ដែលមានសមត្ថភាពទទួលការហោះហើរអន្តរជាតិ ជាមួយនឹងចំនួនជើងហោះហើរ និងទំនិញឆ្លងកាត់តិចតួច ព្រមទាំងបណ្តាញអាកាសចរណ៍មានលក្ខណៈមិនទាន់ពេញលេញដែលរាំងស្ទះដល់ការតភ្ជាប់ជើងហោះហើរជាមួយប្រទេសនិងតំបន់ជុំវិញ។ ជាមួយគ្នានេះ

កម្ពុជាមិនទាន់មានមធ្យោបាយពេញលេញ និងភាពងាយស្រួលគ្រប់គ្រាន់លើផ្នែកអាកាសចរណ៍ក៏ដូចជាខ្វះការគាំទ្រគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ការផ្លាស់ប្តូរជើងយន្តហោះអន្តរជាតិ និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការសេដ្ឋកិច្ច និងពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនផ្លូវអាកាសជាដើម។

២.២.៦. ប្រព័ន្ធឡូជីស្ទីក

ក្រុមហ៊ុនផ្តល់សេវាកម្មឡូជីស្ទីកនៅកម្ពុជា ភាគច្រើនជាក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមរថយន្ត និងអាចបែងចែកជា ៣កម្រិត តាមទំហំនិងប្រភេទសេវាកម្ម។ កម្រិតទី១ ជាក្រុមហ៊ុនខ្នាតធំផ្តល់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញអន្តរជាតិដែលរថយន្តធុនធ្ងន់ដឹកទំនិញសរុបទូទាំងប្រទេសចន្លោះពី ៨០០ ទៅ ១ ០០០គ្រឿង ក្នុងនោះក្រុមហ៊ុននីមួយៗមានរថយន្តលើសពី ១០គ្រឿង កម្រិតទី២ ជាក្រុមហ៊ុនធុនតូចនិងមធ្យមដែលបានចុះបញ្ជី និងភាគច្រើនផ្តល់សេវាកម្មឡូជីស្ទីកសម្រាប់វិស័យកសិកម្ម និងឧស្សាហកម្មសំណង់ ដោយមានរថយន្តដឹកទំនិញសរុបទូទាំងប្រទេសប្រហែលពី ១ ១០០ ទៅ ១ ៤០០គ្រឿង និងកម្រិតទី៣ ជាប្រភេទក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនតូចៗដែលមិនបានចុះបញ្ជី និងភាគច្រើនផ្តល់សេវាសម្រាប់ពាណិជ្ជកម្មក្នុងស្រុក និងមានរថយន្តដឹកទំនិញសរុបទូទាំងប្រទេសពី ២ ៣០០ ទៅ ៣ ០០០គ្រឿង។ វត្តមានរបស់ក្រុមហ៊ុនខ្នាតអន្តរជាតិមួយចំនួនដូចជា៖ APL Logistics, DSV, Panalpina, Yusen Logistics, Evergreen Marine Corporation (EMC), Sinotrans Limited, និង China COSCO SHIPPING Corporation Limited ជាដើមបានរួមចំណែកលើកកម្ពស់សេវាឡូជីស្ទីកនៅកម្ពុជាទាំងកម្រិត និងទំហំ និងជំរុញឱ្យមានលក្ខណៈជាប្រព័ន្ធសម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា។

មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទីកនៅកម្ពុជា ភាគច្រើនជាប្រភេទផែស្ងួត ឬឃ្លាំងចែកចាយទំនិញខ្នាតតូច និងមិនមានលក្ខណៈប្រមូលផ្តុំ និងមានកម្រិតផ្នែកសមត្ថភាពសេវាកម្ម។ ជាមួយគ្នានេះ ឋបនីយកណ្ឋនៃមជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទីកមិនគ្រប់គ្រាន់ ជាពិសេសកង្វះនូវមជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទីកប្រមូលផ្តុំ និងកម្រិតស្តង់ដារសមស្របប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពដែលជះឥទ្ធិពលដល់ការផ្ទុក ការចែកចាយ ចរាចរណ៍ និងការគ្រប់គ្រងនៃដំណើរការចែកចាយប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពព្រមទាំងបង្កលក្ខខណ្ឌមិនអំណោយផលដល់ការប្រមូល ការចែកចាយ និងការសម្រួលការដឹកជញ្ជូនទំនិញជាលក្ខណៈទ្រង់ទ្រាយធំជាហេតុធ្វើឱ្យថ្លៃឡូជីស្ទីកមានកម្រិតខ្ពស់។

ច្រកព្រំដែនអន្តរជាតិកម្ពុជាដែលតភ្ជាប់ជាមួយប្រទេសជិតខាងមាន ៥ចម្បងៗរួមមាន៖ ច្រកព្រំដែនកម្ពុជា និងវៀតណាម មាន ៣ច្រក, ព្រំដែនកម្ពុជា និងថៃ មាន ១ច្រក, និងច្រកព្រំដែនកម្ពុជា និងឡាវមាន ១ច្រក។ ច្រកទាំងនោះភាពច្រើនតភ្ជាប់មករាជធានីភ្នំពេញ និងទីប្រជុំជនផ្សេងទៀតដោយបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ (បច្ចុប្បន្នមាន ១៦ខ្សែ) និងជាប្រភេទផ្លូវជាតិកម្រិត១ និងកម្រិត២ មានពីរគន្លង (មួយទៅមួយមក) ដែលមិនទាន់អាចបំពេញតម្រូវការនៃការដឹកជញ្ជូនបានប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពនោះទេ។ ជាមួយគ្នានេះ កម្ពុជាមិនទាន់មានការភ្ជាប់ផ្លូវដែកជាមួយប្រទេសជិតខាងពេញលេញនៅឡើយ។ ក្នុងចំណោមនោះ ការតភ្ជាប់ផ្លូវដែកកម្ពុជា និងថៃមានភាពប្រសើរជាងគេ ប៉ុន្តែប្រឈមនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយអន្តរជាតិខ្សែរត់នេះមិនទាន់ត្រូវបានដាក់ឱ្យដំណើរការនោះទេ។ ផ្លូវដែកកម្ពុជា និងវៀតណាមជាគម្រោងបន្ទាន់

មួយនៃផែនការអភិវឌ្ឍន៍បណ្តាញផ្លូវដែក ប៉ុន្តែចំណុចតភ្ជាប់រវាងប្រទេសទាំងពីរ និងប្រភពហិរញ្ញប្បទាន មិនទាន់ត្រូវបានកំណត់។ ដោយឡែក កម្ពុជាមិនទាន់មានកិច្ចព្រមព្រៀងនៃការតភ្ជាប់ផ្លូវដែកកម្ពុជា និងឡាវនៅឡើយ។

យោងតាមការសិក្សាដោយធនាគារពិភពលោកក្នុងឆ្នាំ២០២២ ការប៉ាន់ស្មានថ្លៃឡូជីស្ទីកសរុបនៅកម្ពុជាបានកើនដល់ប្រហែល ៦,៧ពាន់លានដុល្លារអាម៉េរិក ស្មើនឹងប្រហែល ២៦,៤៣% នៃផលិតផលសរុបក្នុងស្រុក (ផ.ស.ស) ដែលរួមបញ្ចូលថ្លៃដឹកជញ្ជូន សេវាឃ្លាំងស្តុក សារពើភ័ណ្ឌ និងថ្លៃរដ្ឋបាលដែលក្នុងនោះថ្លៃសារពើភ័ណ្ឌមានតម្លៃខ្ពស់បំផុត ស្មើនឹងប្រមាណ ១៣,០៧% នៃ ផ.ស.ស (ស្មើនឹង ៤៩,៤៧% នៃថ្លៃឡូជីស្ទីកសរុប) តាមពីក្រោយដោយថ្លៃដឹកជញ្ជូន និងសេវាឃ្លាំងស្តុកប្រមាណជា ១០,៩៥% នៃ ផ.ស.ស (៤១,៤៤% នៃថ្លៃឡូជីស្ទីកសរុប) និងថ្លៃចំណាយរដ្ឋបាលប្រមាណ ២,៤0% នៃ ផ.ស.ស (៩,០៩% នៃថ្លៃឡូជីស្ទីកសរុប)[2]។ ការប្រៀបធៀបថ្លៃឡូជីស្ទីករវាងប្រទេសកម្ពុជា និងប្រទេសជិតខាងបង្ហាញថាថ្លៃសារពើភ័ណ្ឌ ដឹកជញ្ជូន ឃ្លាំងស្តុក និងការគ្រប់គ្រងនៅកម្ពុជាខ្ពស់ជាងនៅវៀតណាម និងថៃ ហើយថ្លៃឡូជីស្ទីកសរុបក៏ខ្ពស់ជាងនៅប្រទេសជិតខាងទាំងពីរនេះដែរ។ មូលហេតុចម្បងនៃថ្លៃខ្ពស់នេះ ដោយសារស្ថានភាពចរាចរណ៍មិនអំណោយផលការប្រើប្រាស់រថយន្តដឹកទំនិញចាស់ៗ បច្ចេកវិទ្យានៃការសាងសង់ និងការគ្រប់គ្រងឃ្លាំងស្តុកនៅមានកម្រិត កង្វះប្រព័ន្ធព័ត៌មានសម្រាប់ការធ្វើសមាហរណកម្មធនធាន ឱ្យមានប្រសិទ្ធភាព ចំណាយពេលវេលាយូរ និងចំណាយខ្ពស់សម្រាប់ការបញ្ចេញទំនិញ ជាដើម។

២.២.៧. បញ្ហាប្រឈមរួម

បន្ថែមលើបញ្ហាប្រឈមជាក់លាក់ដូចបានកត់សម្គាល់ខាងលើ ការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកនៅកម្ពុជាបន្តជួបប្រទះបញ្ហាប្រឈមរួម ដែលមានលក្ខណៈជាប្រព័ន្ធមួយចំនួនទៀតដូចខាងក្រោម៖

កង្វះគោលនយោបាយរួម ឬផែនការប្រកបដោយភាពប្រទាក់ក្រឡា៖ គោលនយោបាយឬផែនការអភិវឌ្ឍន៍វិស័យដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកនៅកម្ពុជាកន្លងមកត្រូវបានរៀបចំតាមវិស័យដឹកជញ្ជូនរៀងៗខ្លួន និងមានក្របខណ្ឌពេលវេលាផ្សេងៗគ្នា។ ជាក់ស្តែង ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវថ្នល់ត្រូវបានរៀបចំក្នុងឆ្នាំ២០០៦ និងត្រូវបានកែសម្រួលនៅឆ្នាំ២០០៩ ដោយមានការគាំទ្រពីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន (JICA) និងចុងក្រោយត្រូវធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពនៅឆ្នាំ២០១៧ ដោយមានការគាំទ្រពីសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន (PRC)។ ទន្ទឹមនេះ ច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់ដែលត្រូវបានប្រកាសឱ្យប្រើនាខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៤ គ្របដណ្តប់លើគោលនយោបាយ យុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនការអភិវឌ្ឍន៍សម្រាប់សាងសង់ ជួសជុល និងថែទាំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ការរៀបចំផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវថ្នល់ ការប្រើប្រាស់ដីសម្រាប់អភិវឌ្ឍផ្លូវថ្នល់ ការថែទាំផ្លូវថ្នល់ ការរៀបចំស្ថានីយ ចំណតយានយន្ត និងស្ថានីយផ្សេងៗតាមដងផ្លូវថ្នល់ ប្រភពធនធានថវិកា ការប្រើប្រាស់ផ្លូវ ការការពារហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ការផ្ទុកទម្ងន់របស់យានយន្តដឹកជញ្ជូន និងការកំណត់វិធាននិងបទប្បញ្ញត្តិ

[2] Cambodia Economic Update June 2022- Special Focus: Post-Pandemic Supply Chain Disruption – Strategies to Reduce Logistics Costs.

បច្ចេកទេស ព្រមទាំងការដាក់ទណ្ឌកម្ម និងពិន័យល្មើសនឹងច្បាប់ជាដើម។ ជាមួយគ្នានេះ ភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិកូរ៉េ (KOICA) បានគាំទ្ររាជរដ្ឋាភិបាលក្នុងការរៀបចំផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍វិស័យផ្លូវដែកក្នុងឆ្នាំ២០១៤។ ផែនការការដឹកជញ្ជូនទីក្រុងត្រូវបានជួយរៀបចំដោយ JICA ក្នុងឆ្នាំ២០១៤ ខណៈប្រព័ន្ធរថយន្តក្រុងថ្មីក្នុងទីក្រុងកំពុងស្ថិតក្នុងដំណាក់កាលសាកល្បង។ រីឯផ្នែកឡូជីស្ទីក យុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍វិស័យនេះចំនួន៥ ត្រូវបានរៀបចំឡើងក្នុងឆ្នាំ២០១៨ ក្រោមជំនួយឧបត្ថម្ភពី JICA និងធនាគារពិភពលោកជាមួយកម្មវិធីអាទិភាពចំនួន២៥។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី ក្របខណ្ឌគោលនយោបាយ និងយុទ្ធសាស្ត្រពុំទាន់គ្រប់ជ្រុងជ្រោយ ជាពិសេសពុំទាន់មានលក្ខណៈប្រមូលផ្តុំ ស្របពេលដែលបទដ្ឋានគតិយុត្ត និងបទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនក៏នៅខ្វះខាតផងដែរ។ ការណ៍នេះនាំដល់ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តដឹកជញ្ជូនប្រឈមនឹងបញ្ហាមួយចំនួន ដែលពិបាកនឹងសម្រេចបាននូវកម្រិតនៃឧត្តមានុពលនៃការវិនិយោគ។

ភាពមានកម្រិតនៃធនធានហិរញ្ញប្បទានសម្រាប់វិនិយោគសាធារណៈ៖ វិនិយោគសាធារណៈជារួមផ្តោតលើការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត ជាពិសេសហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី ក្នុងបរិបទថ្មីរាជរដ្ឋាភិបាលចាំបាច់ត្រូវរ៉ាប់រងលើអាទិភាពផ្សេងទៀត ជាពិសេសតម្រូវការផ្នែកសង្គម និងបរិស្ថានដែលមានតម្រូវការហិរញ្ញប្បទានកាន់តែធំ និងយូរអង្វែង។ ក្នុងន័យនេះ ការវិភាជថវិកា និងការបែងចែកហិរញ្ញប្បទានត្រូវមានការថ្លឹងថ្លែងច្រើនជាងមុន ដើម្បីឆ្លើយតបតាមគោលដៅនៃគោលនយោបាយជាតិសំខាន់ៗ។ ជាក់ស្តែង ចុងក្រោយនេះរាជរដ្ឋាភិបាលត្រូវការផ្តោតលើការគាំទ្រផ្នែកជំនួយសង្គម ដែលជាផលវិបាកនៃជំងឺកូវីដ-១៩ តាមរយៈការអនុវត្តកម្មវិធីស្តារ និងជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា ក្នុងការរស់នៅជាមួយកូវីដ-១៩ តាមគន្លងប្រក្រតីភាពថ្មី សម្រាប់ឆ្នាំ២០២១-២០២៣ ព្រមទាំងអាទិភាពលើវិស័យផ្សេងទៀត ជាពិសេស វិស័យឌីជីថលតាមរយៈការអនុវត្តក្របខណ្ឌគោលនយោបាយសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមឌីជីថលកម្ពុជា ២០២១-២០៣៥ ជាដើម។

ភាពមានកម្រិតនៃការអនុវត្តប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពនៃគម្រោង៖ ជារួម ប្រសិទ្ធភាពនៃការអនុវត្តគម្រោងសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័នដឹកជញ្ជូននៅមានកម្រិត។ បញ្ហាប្រឈមនេះកើតចេញពីកត្តាជាច្រើន ក្នុងនោះរួមមាន៖ កម្សោយនៃការរៀបចំផែនការច្បាស់លាស់ និងអាចអនុវត្តបានពីដើមទី (Project readiness) ការពន្យារពេលនេះការចាប់ផ្តើមការសាងសង់ និងការបើកប្រាក់កិច្ចសហការក្នុងចំណោមតួអង្គពាក់ព័ន្ធ ភាពមានកម្រិតនៃជំនាញបច្ចេកទេស និងធនធានមនុស្សក៏ដូចជាភាពខ្វះចន្លោះនៃការត្រួតពិនិត្យ និងតាមដានការអនុវត្តគម្រោងជាដើម។ ការណ៍នេះបានបណ្តាលឱ្យការអនុវត្តគម្រោងសាងសង់ ជួសជុល និងថែទាំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូននៅកម្ពុជា ពុំទាន់អាចសម្រេចបាននូវប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់នៅឡើយ ជាពិសេសកត្តាគុណភាព។

ភាពមានកម្រិតនៃភាពធន់នឹងកត្តាបម្រែបម្រួលអាកាសធាតុ និងគ្រោះធម្មជាតិ៖ ការគិតគូរលើកត្តាភាពធន់នឹងបម្រែបម្រួលអាកាសធាតុ និងគ្រោះធម្មជាតិសម្រាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័នដឹកជញ្ជូនបាន និងកំពុង

ក្លាយជានិន្នាការប្រកបដោយសម្ទុះ ដែលត្រូវបានទទួលការយកចិត្តទុកដាក់ខ្ពស់ពីគ្រប់ភាគីពាក់ព័ន្ធ ជាពិសេសដៃគូអភិវឌ្ឍន៍។ នេះមានន័យថា ការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូននាពេលអនាគត ចាំបាច់ត្រូវបញ្ចូលកត្តានៃការសម្របទៅនឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ និងភាពធន់នៃគ្រោះធម្មជាតិ។ កន្លងមក ដោយសារមិនទាន់ត្រូវបានគិតគូរគ្រប់ជ្រុងជ្រោយលើកត្តានេះសំណង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនក្នុងទីតាំងភូមិសាស្ត្រមួយចំនួនក្នុងប្រទេសកម្ពុជាទទួលរងការខូចខាតលឿន និងក្នុងទ្រង់ទ្រាយធំជាងការរំពឹងទុកដែលបណ្តាលឱ្យការចំណាយលើការថែទាំនិងជួសជុលកាន់តែមានទំហំធំ និងក្លាយជាបន្ទុកបន្ថែមដល់ថវិកាជាតិពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំ។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី ការបញ្ចូលកត្តាភាពធន់នឹងបម្រែបម្រួលអាកាសធាតុ និងគ្រោះធម្មជាតិនឹងធ្វើឱ្យមានការកើនឡើងចំណាយវិនិយោគ សម្រាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័នដឹកជញ្ជូនដោយជៀសមិនរួចនោះទេ។

កង្វះធនធានមនុស្ស និងការប្រកួតប្រជែង៖ ធនធានមនុស្ស ជាពិសេសជំនាញ និងបច្ចេកទេសផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ការដឹកជញ្ជូននិងឡូជីស្ទីកនៅបន្តជាបញ្ហាប្រឈមទាំងសម្រាប់ស្ថាប័នសាធារណៈ និងឯកជន។ ការណ៍នេះ បណ្តាលឱ្យកម្ពុជានៅបន្តពឹងផ្អែកខ្លាំងលើជំនាញពីក្រៅប្រទេសខណៈប្រព័ន្ធអប់រំនៅកម្ពុជាពុំទាន់មានលទ្ធភាពផ្គត់ផ្គង់ជំនាញតាមតម្រូវការនៅឡើយ។ ជាមួយគ្នានេះការប្រកួតប្រជែងក្នុងចំណោមក្រុមហ៊ុនផ្តល់សេវាដឹកជញ្ជូននិងឡូជីស្ទីកនៅមិនទាន់មានភាពទូលំទូលាយដោយសារកង្វះក្របខណ្ឌច្បាប់ និងគតិយុត្តដែលធ្វើឱ្យថ្លៃឡូជីស្ទីកនៅមិនទាន់មានភាពប្រកួតប្រជែងធៀបនឹងប្រទេសផ្សេងទៀតក្នុងតំបន់។

២.៣. ការព្យាករបរិមាណចរាចរណ៍ឆ្នាំ២០៣០ នៅតាមបណ្តាប៉ូលសេដ្ឋកិច្ច និងច្រករបៀងសំខាន់ៗ

បរិមាណនៃការដឹកជញ្ជូន និងតម្រូវការសេវាឡូជីស្ទីកជានិច្ចជាកាល អាស្រ័យទៅដោយលក្ខខណ្ឌម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ច ប្រជាសាស្ត្រ និងបម្រែបម្រួលនៃរចនាសម្ព័ន្ធឧស្សាហកម្មក្នុងប្រទេស។ ដើម្បីជាមូលដ្ឋានក្នុងការកំណត់ទិសដៅប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនទូទាំងប្រទេស ក៏ដូចជាការរៀបចំផែនការមេសម្រាប់វិស័យដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ និងឡូជីស្ទីកពិតជាមានភាពចាំបាច់ក្នុងការសិក្សាបែបវិទ្យាសាស្ត្រ ដោយប្រើប្រាស់វិធីសាស្ត្រព្យាករណ៍ និងការកំណត់ម៉ូឌែលវិភាគពីទំហំចរាចរណ៍ ដោយឈរលើទិន្នន័យដែលធានាបាននូវសុក្រឹតភាពនៃសេចក្តីសន្និដ្ឋាន ក្នុងការដាក់ចេញនូវផែនការអនុវត្តប្រកបដោយភាពប្រាកដនិយម។

ជាទូទៅ នៅពេលដែលកំណើនសេដ្ឋកិច្ចនិងចំនួនប្រជាជនបន្តកើនឡើង ចលនាបន្លាស់ទីនៃប្រជាជននិងបរិមាណរំហូរទំនិញក៏ត្រូវបានរំពឹងថានឹងកើនឡើងស្របគ្នាដែរ។ ស្ថិតក្នុងស្ថានភាពបែបនេះ វិស័យដឹកជញ្ជូននិងឡូជីស្ទីកត្រូវបន្តអភិវឌ្ឍ និងពង្រីកសមត្ថភាពរបស់ខ្លួនដើម្បីឆ្លើយតបកាន់តែប្រសើរ និងឆាប់រហ័សទៅនឹងតម្រូវការបច្ចុប្បន្ន និងអនាគត។ ស្របតាមហេតុផលនេះ ដើម្បីធ្វើការព្យាករពីបរិមាណចរាចរណ៍ ប៉ារ៉ាម៉ែត្រចម្បងរួមមាន៖ អត្រាកំណើនផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប ចំនួនប្រជាជន និងអត្រាកំណើនកម្មសិទ្ធិយានយន្តត្រូវបានគិតជាធាតុចូលដ៏សំខាន់សម្រាប់ការវិភាគនិងព្យាករណ៍។

២.៣.១. ផ្លូវថ្នល់

បរិមាណចរាចរណ៍នៅឆ្នាំ២០៣០ ប្រមូលផ្តុំនៅត្រង់រាជធានីភ្នំពេញ និងមានសណ្ឋានជាកាំដែលបង្ហាញពីលំហូរចរាចរណ៍ច្រើនបាញ់ឆ្ពោះទៅកាន់បណ្តាខេត្តភូមិភាគពាយព្យ (តាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ៥ និងផ្លូវជាតិលេខ៦) ភូមិភាគនិរតី (ផ្លូវជាតិលេខ២ លេខ៣ និងលេខ៤) ភូមិភាគបូព៌ា (ផ្លូវជាតិលេខ១ លេខ៦ និងលេខ៨) និងភូមិភាគឧត្តរ (ផ្លូវជាតិលេខ៦ និងលេខ៧)។

ផែនទី២.៣.១.ក. ការព្យាករបរិមាណចរាចរណ៍តាមបណ្តាញផ្លូវបច្ចុប្បន្នក្នុងឆ្នាំ២០៣០ (PCU/ថ្ងៃ)

តារាង ២.៣.១.ក. លទ្ធផលនៃការព្យាករបរិមាណចរាចរណ៍ឆ្នាំ២០៣០ ផ្អែកលើបណ្តាញផ្លូវបច្ចុប្បន្ន

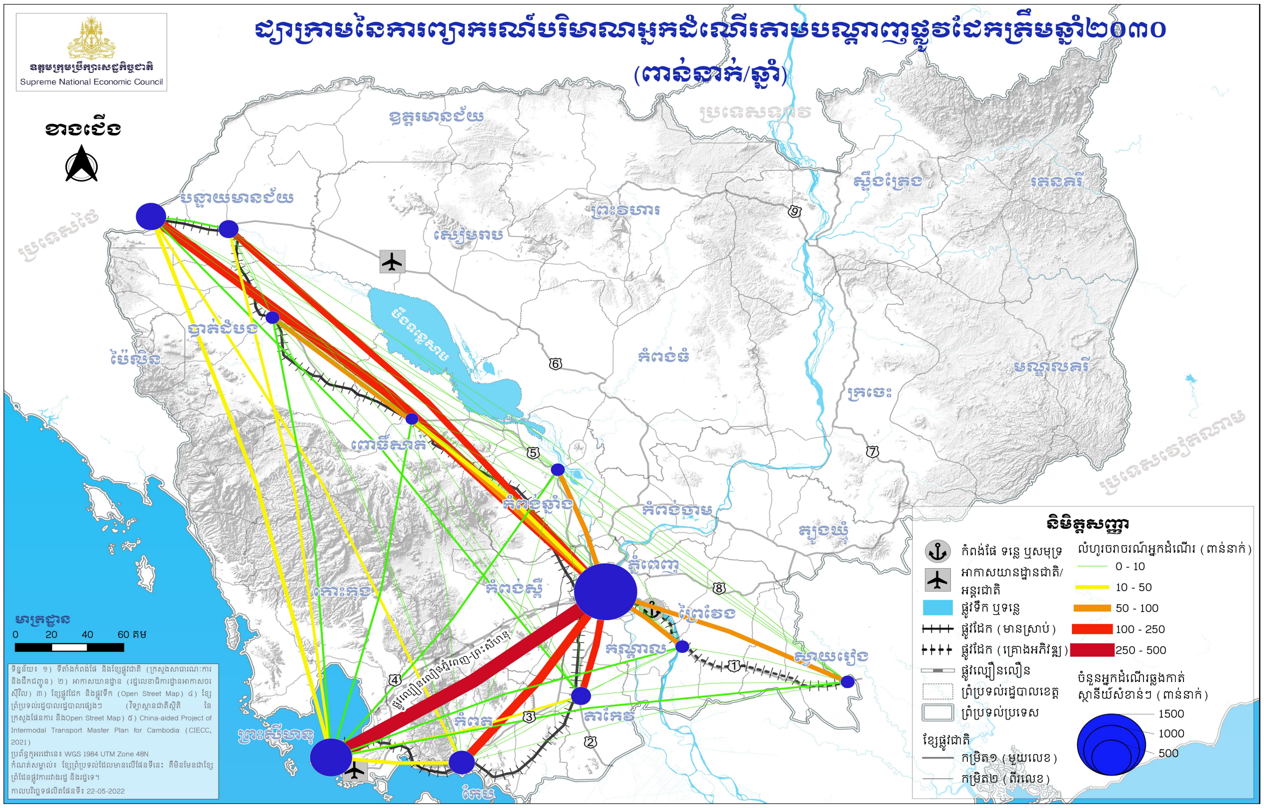
ផ្លូវជាតិកម្រិត១	បរិមាណចរាចរណ៍ប្រចាំថ្ងៃជាមធ្យមប្រចាំឆ្នាំ (PCU/ថ្ងៃ)
ផ្លូវជាតិលេខ ១	១៦ ០០០ ទៅ ២៧ ០០០
ផ្លូវជាតិលេខ ២	២៥ ០០០ ទៅ ២៦ ០០០
ផ្លូវជាតិលេខ ៣	១៧ ០០០ ទៅ ២៨ ០០០
ផ្លូវជាតិលេខ ៤	២០ ០០០ ទៅ ៤០ ០០០
ផ្លូវជាតិលេខ ៥	២៧ ០០០ ទៅ ៣៦ ០០០
ផ្លូវជាតិលេខ ៦	១២ ០០០ ទៅ ២៥ ០០០
ផ្លូវជាតិលេខ ៧	៨ ០០០ ទៅ ២០ ០០០
ផ្លូវជាតិលេខ ៨	១២ ០០០ ទៅ ២៥ ០០០
ផ្លូវជាតិលេខ ៩	១ ០០០ ទៅ ២ ០០០

តាមរយៈលទ្ធផលព្យាករណ៍ចរាចរណ៍សម្រាប់ឆ្នាំ២០៣០ កំណើនចរាចរណ៍បង្កើតជាបន្ទុកយ៉ាងខ្លាំងដល់បណ្តាញផ្លូវជាតិនានា។ ស្ថានភាពនេះឆ្លុះបញ្ចាំងអំពីតម្រូវការក្នុងការពង្រីកបន្ថែមផ្លូវជាតិទាំងនោះ ទាំងសមត្ថភាព និងគុណភាពដើម្បីសម្រួលដល់ការដឹកជញ្ជូនឱ្យមានភាពរលូនក្នុងផ្ទៃប្រទេស ក៏ដូចជាតម្រូវការសាងសង់នូវផ្លូវក្រវាត់ក្រុងដើម្បីបញ្ចៀសការកកស្ទះក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ និងការសម្រួលដល់ការតភ្ជាប់រវាងផ្លូវជាតិនានា ដោយមិនចាំបាច់ឆ្លងកាត់រាជធានីភ្នំពេញ។ គម្រោងសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿនក៏ត្រូវបានរំពឹងជាដំណោះស្រាយដ៏ប្រសើរមួយ ក្នុងការបង្កើននូវប្រសិទ្ធភាពដឹកជញ្ជូនឱ្យដំណើរការរលូន និងឆាប់រហ័ស។

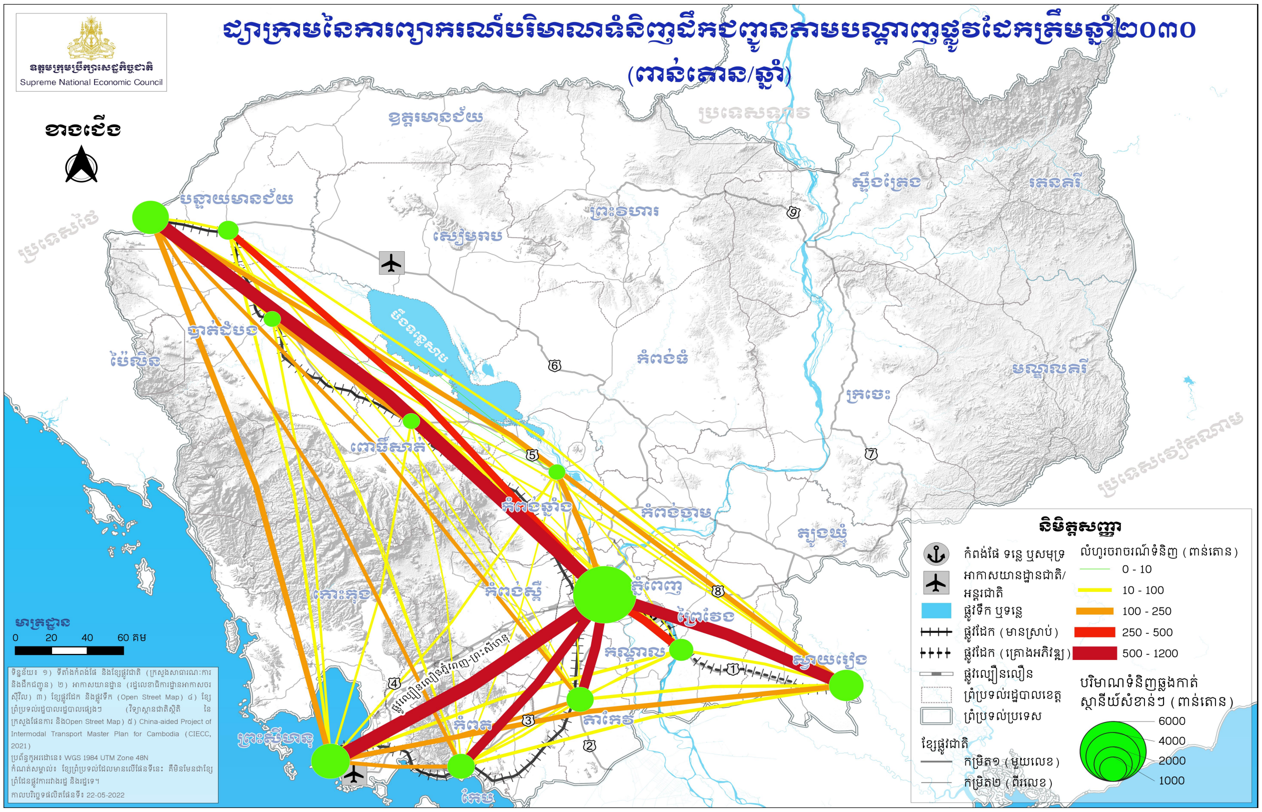
២.៣.២. ផ្លូវដែក

បរិមាណចរាចរណ៍អ្នកដំណើរ ដែលធ្វើដំណើរតាមផ្លូវដែក ត្រូវបានព្យាករណ៍មានប្រមាណជា ១,៥លាននាក់/ឆ្នាំ រីឯបរិមាណទំនិញមានប្រហែល ៨លានតោន/ឆ្នាំ។ ការព្យាករនេះមានការគិតបញ្ចូលនូវខ្សែបណ្តាញផ្លូវដែកថ្មីភ្នំពេញ និងបាវិត ដែលគ្រោងនឹងអភិវឌ្ឍត្រឹមឆ្នាំ២០៣០។

ផែនទីទី២.៣.២.ក. ការព្យាករបរិមាណអ្នកដំណើរតាមបណ្តាញផ្លូវដែកត្រឹមឆ្នាំ២០៣០ (ពាន់នាក់/ឆ្នាំ)



ផែនទីទី២.៣.២.ខ. ការព្យាករបរិមាណទំនិញដឹកជញ្ជូនតាមបណ្តាញផ្លូវដែកត្រឹមឆ្នាំ២០៣០ (ពាន់តោន/ឆ្នាំ)



២.៣.៣. ផ្លូវទឹកទន្លេ

គិតត្រឹមឆ្នាំ២០៣០ បរិមាណអ្នកដំណើរមានប្រមាណ ៥៥០ពាន់នាក់/ឆ្នាំ ចំណែកឯទំនិញមានប្រហែល ១០លានតោន/ឆ្នាំ (ក្នុងនោះ ៨១% ជាទំនិញពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ) ដែលដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកទន្លេ ក្នុងនោះកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញនៅតែជាកំពង់ផែចម្បង ដែលមានទំនិញឆ្លងកាត់ ៨លានតោន/ឆ្នាំ។

តារាង២.៣.៣.ក. លទ្ធផលនៃការព្យាករបរិមាណអ្នកដំណើរតាមកំពង់ផែទន្លេឆ្នាំ២០៣០ (១០ពាន់នាក់)

កំពង់ផែ	អ្នកទេសចរណ៍	អ្នកដំណើរទូទៅ	សរុប
កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ	១២,៥	២,៥	១៥,០
ចំណតផែទន្លេបិទ	៣,០	០,៧	៣,៧
ចំណតផែក្រចេះ	-	០,២	០,២
ចំណតផែស្ទឹងត្រែង	-	០,៣	០,៣
ចំណតផែសៀមរាប	១១,០	១,០	១២,០
ចំណតផែកំពង់ឆ្នាំង	១១,៥	៣,៣	១៤,៨
ចំណតផែកណ្ដាល	-	០,២	០,២
ចំណតផែបាត់ដំបង	-	០,២	០,២
ចំណតផែពោធិ៍សាត់	៧,០	១,៦	៨,៦

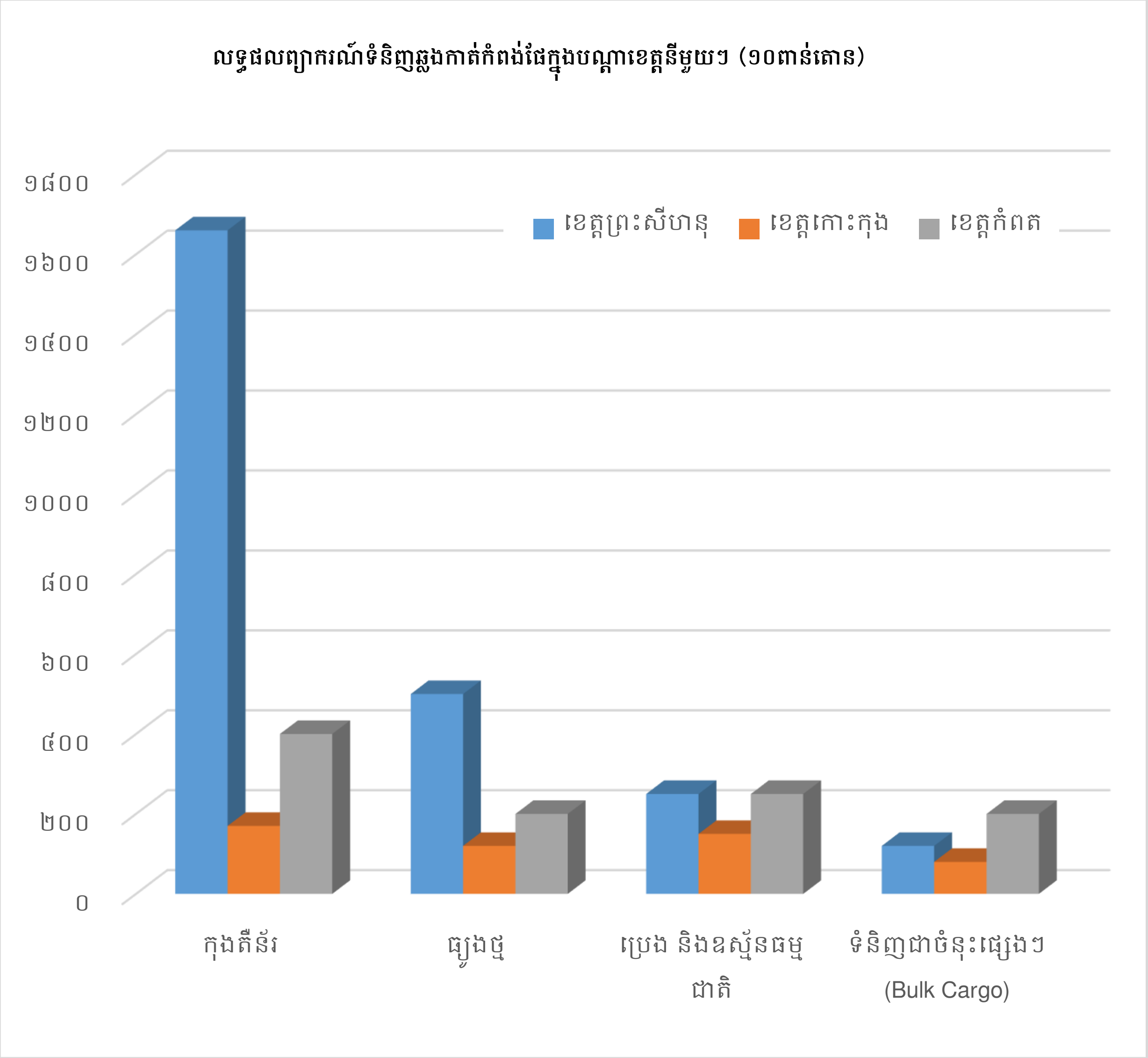
តារាង២.៣.៣.ខ. លទ្ធផលនៃការព្យាករបរិមាណទំនិញតាមកំពង់ផែទន្លេឆ្នាំ២០៣០ (១០ពាន់តោន)

កំពង់ផែ	កុងតឺន័រ (Container)	ទំនិញចាក់ធារ (Bulk cargo)	ប្រេង (Oils)	សរុប
កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ	៨៤៦	១៣៥	៨០	៨០០
កំពង់ផែទន្លេបិទ	-	២៥	-	២៥
កំពង់ផែក្រចេះ	-	៨	-	៨
កំពង់ផែស្ទឹងត្រែង	-	៦	-	៦
កំពង់ផែសៀមរាប	-	១០	-	១០
កំពង់ផែកំពង់ឆ្នាំង	២៧	៣១	-	៥៨
ចំណតផែកណ្ដាល	៤៥	៣៤	-	៧៩
ចំណតផែបាត់ដំបង	-	៧	-	៧
ចំណតផែពោធិ៍សាត់	-	៧	-	៧

២.៣.៤. ផ្លូវសមុទ្រ

ចំនួនអ្នកដំណើរសរុបដែលឆ្លងកាត់កំពង់ផែសមុទ្រដែលបានព្យាករក្នុងឆ្នាំ២០៣០ មានប្រមាណ ១,២លាននាក់ (កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ១២០ពាន់នាក់, កំពង់ផែ Union Development ៨០ ពាន់នាក់, និងកំពង់ផែទេសចរណ៍កំពត ១លាននាក់)។ ដោយឡែកទំនិញសរុបដឹកជញ្ជូនតាមកំពង់ផែសមុទ្រក្នុងខេត្តព្រះសីហនុ កោះកុង និងកំពតមានចំនួន ៤១លានតោន។ ក្នុងនោះខេត្តព្រះសីហនុ រាប់បញ្ចូលកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ កំពង់ផែក្រុមហ៊ុនរោងចក្រថាមពលធ្យូងថ្ម CIIDG កំពង់ផែក្រុមហ៊ុនរោងចក្រថាមពលធ្យូងថ្ម Cambodia Energy Limited កំពង់ផែទំនប់រលក និងកំពង់ផែស្ទឹងហាវ រីឯខេត្តកោះកុងរាប់បញ្ចូលកំពង់ផែឆ្លាតវៃកោះកុង និងកំពង់ផែ Union Development និងខេត្តកំពត រាប់បញ្ចូលកំពង់ផែអន្តរជាតិកំពត និងកំពង់ផែប្រេងឥន្ទនៈប៉ាប៉ាកេត្រូលៀម។

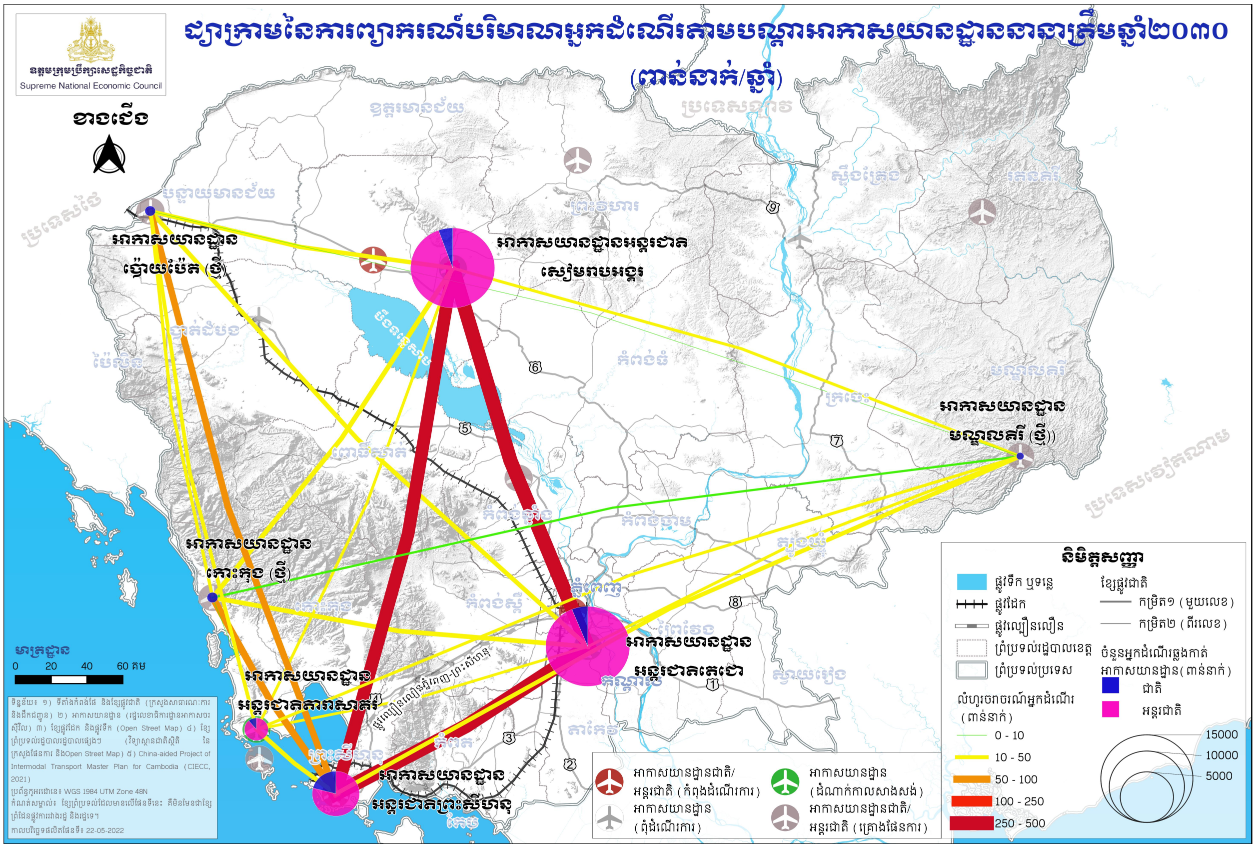
រូប២.៣.៤. ការព្យាករបរិមាណទំនិញឆ្លងកាត់កំពង់ផែសមុទ្រក្នុងបណ្តាខេត្តនីមួយៗ (១០ពាន់តោន)



២.៣.៥. អាកាសចរស៊ីវិល

ចំនួនអ្នកធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់អាកាសយានដ្ឋាននៅប្រទេសកម្ពុជានឹងមានប្រមាណចន្លោះពី ២៦,៥ ទៅ ៣០,៥លាននាក់/ឆ្នាំ ដែល ២,៩លាននាក់ ជាអ្នកដំណើរក្នុងស្រុក។ ការព្យាករបានគិតបញ្ចូលអាកាសយានដ្ឋានថ្មីដែលកំពុងសាងសង់ និងស្ថិតក្នុងផែនការសាងសង់។ រីឯទំនិញ និងកញ្ចប់បញ្ញើតាមផ្លូវអាកាសនឹងកើនទៅដល់ចន្លោះពី ៣៥០ពាន់ ទៅ ៤០០ពាន់តោន ដែលប្រមាណ ១៨០ពាន់តោន ជាលំហូរទំនិញក្នុងស្រុក។

ផែនទី២.៣.៥. ការព្យាករអ្នកដំណើរតាមបណ្តាអាកាសយានដ្ឋាននានាត្រឹមឆ្នាំ២០៣០ (ពាន់នាក់/ឆ្នាំ)



តារាង២.៣.៥. លទ្ធផលនៃការព្យាករបរិមាណទំនិញឆ្លងកាត់អាកាសយានដ្ឋាននានាក្នុងឆ្នាំ២០៣០

អាកាសយានដ្ឋាន	បរិមាណទំនិញ (១០ពាន់តោន)
អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិតេជោ	២៨ ទៅ ៣១
អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាបអង្គរ	៣ ទៅ ៤
អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិព្រះសីហនុ	៣ ទៅ ៤
អាកាសយានដ្ឋានកោះកុង (ថ្មី)	-
អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិតារាសាគរ	១
អាកាសយានដ្ឋានប៉ោយប៉ែត (ថ្មី)	-
អាកាសយានដ្ឋានមណ្ឌលគិរី (ថ្មី)	-

២.៣.៦. សរុបបរិមាណចរាចរណ៍ឆ្នាំ២០៣០ នៅតាមបណ្តាប៉ូលសេដ្ឋកិច្ច និងច្រករបៀងសំខាន់ៗ

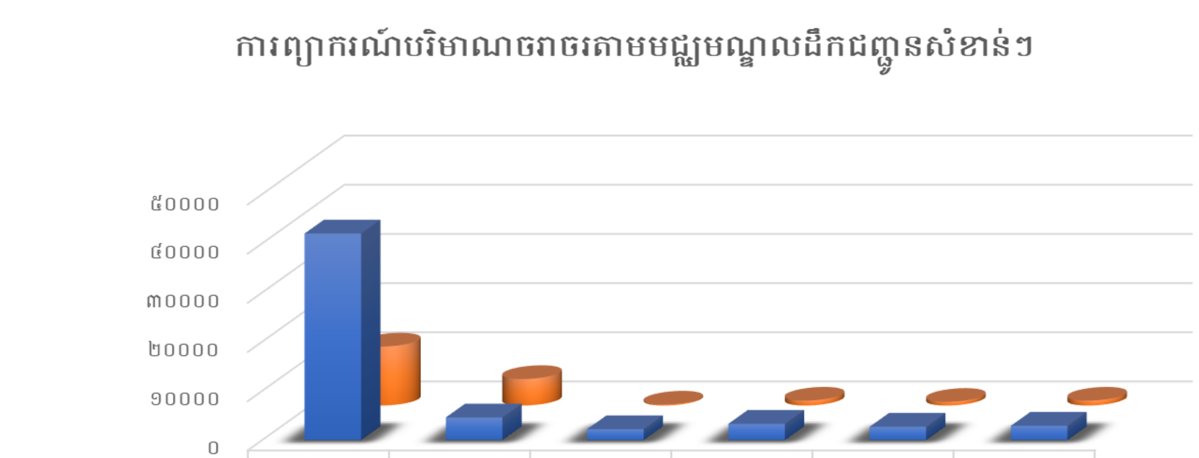
បរិមាណចរាចរណ៍ (អ្នកដំណើរនិងទំនិញ) នៅឆ្នាំ២០៣០ ត្រូវបានព្យាករតាមច្រករបៀងសំខាន់ៗ រួមមាន៖ ភ្នំពេញនិងព្រះសីហនុ ភ្នំពេញនិងប៉ោយប៉ែត ភ្នំពេញនិងបាវិត កោះកុងនិងកែប ភ្នំពេញនិងស្ទឹងត្រែង និងប៉ោយប៉ែតនិងអូរយ៉ាដាវ។ លទ្ធផលនេះ ឈានដល់ការកំណត់នូវយុទ្ធសាស្ត្របណ្តាញប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន (ច្រករបៀងមេ៣ និងច្រករបៀងរង៣) ដែលជាផ្នែកមួយនៃរចនាសម្ព័ន្ធប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡជីស្ទីកគ្រប់ជ្រុងជ្រោយនៃប្រទេសកម្ពុជា (បណ្តុំ និងបណ្តាញ)។

រូប២.៣.៦.ក. បរិមាណចរាចរណ៍ដែលព្យាករតាមច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនសំខាន់ៗ

	ភ្នំពេញ - ព្រះសីហនុ	ភ្នំពេញ - ប៉ោយប៉ែត	ភ្នំពេញ - បាវិត	កោះកុង - កែប	ភ្នំពេញ - ស្ទឹងត្រែង	ប៉ោយប៉ែត - អូរយ៉ាដាវ
អ្នកដំណើរ (១០ពាន់នាក់)	៩៨០០	៦០០០	៧៥០០	១៥០០	២៥០០	៣៥០
ទំនិញ (១០ពាន់តោន)	៤០០០	២២០០	៣៣០០	១០០០	៩០០	៦០០

ជាមួយគ្នានេះ បរិមាណចរាចរណ៍ត្រូវបានព្យាករសម្រាប់ឆ្នាំ២០៣០ តាមបណ្តុំដឹកជញ្ជូនសំខាន់ៗ រួមមាន៖ ភ្នំពេញ ព្រះសីហនុ សៀមរាប បាត់ដំបង បាវិត និងប៉ោយប៉ែត។ បរិមាណចរាចរណ៍នៃបណ្តុំដឹក-ជញ្ជូនព្យាករនូវចំនួនចរាចរណ៍ដែលជាលំហូរចេញ និងចូលនៅត្រង់ទីតាំងបណ្តុំដឹកជញ្ជូននោះដោយគ្របដណ្តប់លើគ្រប់ប្រភេទមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនរួមមាន៖ ផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក ផ្លូវទឹកទន្លេ ផ្លូវសមុទ្រ និងផ្លូវអាកាស។ ការកំណត់បាននូវទីតាំងបណ្តុំដឹកជញ្ជូនទាំង៦ កំណត់បាននូវទម្រង់ជាបណ្តុំ (បណ្តុំដឹកជញ្ជូនមេចំនួន៤ មាត់ច្រកព្រំដែនតភ្ជាប់ការដឹកជញ្ជូនចំនួន២) ដែលជាផ្នែកមួយនៃរចនាសម្ព័ន្ធប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡជីស្ទីកគ្រប់ជ្រុងជ្រោយនៃប្រទេសកម្ពុជា (បណ្តុំ និងបណ្តាញ)។

រូប២.៣.៦.ខ. បរិមាណចរាចរណ៍ដែលព្យាករតាមបណ្តុំដឹកជញ្ជូនសំខាន់ៗ



	ភ្នំពេញ	ព្រះសីហនុ	សៀមរាប	បាត់ដំបង	បាវិត	ប៉ោយប៉ែត
អ្នកដំណើរ (១០ពាន់នាក់)	៤២០០០	៤៦០០	២២០០	៣៣០០	២៧០០	២៩០០
ទំនិញ (១០ពាន់តោន)	១២០០០	៥៤០០	២០០	១០០០	៧៥០	១០០០

៣. ក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រនៃការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ

៣.១. ចក្ខុវិស័យ

ផ្អែកលើការវាយតម្លៃ និងស្ថានភាពពាក់ព័ន្ធនឹងកត្តាតម្រូវការហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកនៅកម្ពុជាក៏ដូចជាការព្យាករទំហំចរាចរណ៍ឆ្នាំ២០៣០ខាងលើ ចក្ខុវិស័យនៃផែនការមេនេះគឺ "**បន្តកែលម្អ និងអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីក ដោយផ្តោតលើការជំរុញការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត និងអរូបវន្តឆ្ពោះទៅរកការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ មានការតភ្ជាប់ខ្ពស់ និងភាពប្រទាក់ក្រឡាទាំងក្នុងផ្ទៃប្រទេស និងជាមួយតំបន់ដែលនឹងបន្តរួមចំណែកជំរុញ និងទ្រទ្រង់កំណើនសេដ្ឋកិច្ចជាតិ ព្រមទាំងបំពេញសេចក្តីត្រូវការសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចប្រកបដោយចីរភាព និងបរិយាប័ន្ន**"។

ប្រសិទ្ធភាពនៃការដឹកជញ្ជូនជារួម ស្តែងឡើងតាមរយៈ៖

- ការសន្សំសំចៃពេលវេលា និងចំណាយនៃសេវាដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកក្នុងសកម្មភាពអាជីវកម្ម និងធុរកិច្ចទាំងក្នុងស្រុក និងអន្តរជាតិ។
- ការគាំទ្រដល់សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចដែលមានលក្ខណៈប្រមូលផ្តុំ (cluster or agglomeration) និងការវិនិយោគបន្ថែមលើវិស័យសក្តានុពល។
- ការបង្កើនប្រសិទ្ធភាពនៃការធ្វើដំណើរ និងទំនាក់ទំនងដែលនាំមកនូវភាពបត់បែននៃទីផ្សារពលកម្ម និងការស្វែងរកការងារ និងសកម្មភាពអាជីវកម្មថ្មីៗដែលឆ្លើយតបនឹងការផ្លាស់ប្តូរនៃសកម្មភាពសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចរួមមាន៖ ឥទ្ធិពលនៃសាកលភាវូបនីយកម្ម កាលានុវត្តភាពនៃបច្ចេកវិទ្យាថ្មីៗ និងការកើនឡើងនៃកម្លាំងពលកម្មជាស្ត្រីជាដើម។

- ការបង្កើនការប្រកួតប្រជែងតាមរយៈការបើកចំហរឱកាស និងការខិតជិតទៅរកទីផ្សារថ្មី និងការពង្រីកទីផ្សារ ដែលនេះផ្តល់ឱកាសឱ្យក្រុមហ៊ុនអាជីវកម្មនានាពង្រីកប្រតិបត្តិការរបស់ខ្លួនបានកាន់តែទូលំទូលាយ និងមានការប្រកួតប្រជែងកាន់តែខ្លាំង។
- ការបង្កើនភាពងាយស្រួលដល់អតិថិជនស្របពេលដែលទីផ្សារ ឬការផ្គត់ផ្គង់កាន់តែខិតជិតខ្លួន និងកាន់តែមានភាពប្រកួតប្រជែងទាំងថ្លៃ សេវា និងគុណភាព។

ក្នុងចក្ខុវិស័យខាងលើ វិស័យដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកចាំបាច់ត្រូវឆ្លើយតបទៅនឹងស្ថានភាពសង្គម និងតម្រូវការនៃកំណើនសេដ្ឋកិច្ចនាពេលបច្ចុប្បន្ន និងអនាគតដែលមានសមត្ថភាពគ្រប់គ្រាន់ឆ្លើយតបនឹងតម្រូវការនៃការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងទំនិញដែលមានបរិមាណកាន់តែកើនឡើង និងផ្តល់ការការគាំទ្រប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពដល់វិស័យឧស្សាហកម្ម ពាណិជ្ជកម្ម ទេសចរណ៍ និងកសិកម្មក៏ដូចជាតម្រូវការអភិវឌ្ឍន៍ដែលឆ្លើយតបនឹងកំណើនប្រជាសាស្ត្រ ការងារ និងនគរូបនីយកម្មជាដើម។

៣.២. គោលបំណង

ផ្សារភ្ជាប់នឹងចក្ខុវិស័យខាងលើ ផែនការមេនេះកំណត់នូវគោលបំណងសំខាន់ៗដែលរួមមាន៖

- **ពង្រីក និងធ្វើឱ្យកាន់តែប្រសើរឡើងនូវវិសាលភាពគ្របដណ្តប់ និងសមត្ថភាពនៃប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន៖** ពង្រីក និងកែលម្អហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តដឹកជញ្ជូនចាំបាច់គ្រប់ប្រភេទតាមបណ្តារាជធានី ទីក្រុងខេត្ត ទីប្រជុំជន តំបន់ជនបទ និងច្រកព្រំដែនសំដៅលើកកម្ពស់ការតភ្ជាប់ផ្ទៃក្នុងឱ្យកាន់តែមានភាពប្រទាក់ក្រឡា។

- **ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវប្រសិទ្ធភាព និងស័ក្តិសិទ្ធិភាពនៃសេវា និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន៖** លើកកម្ពស់ប្រសិទ្ធភាព និងស័ក្តិសិទ្ធិភាពក្នុងការប្រើប្រាស់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ដែលរួមមានផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក ផ្លូវទឹក និងផ្លូវអាកាស ដោយផ្តោតលើការកាត់បន្ថយពេលវេលា និងចំណាយក្នុងការធ្វើដំណើរនិងការដឹកជញ្ជូនទំនិញ។

- **ពង្រឹងប្រសិទ្ធភាពសេវា និងចំណាយឡូជីស្ទីក៖** កែលម្អប្រព័ន្ធឡូជីស្ទីក និងរចនាសម្ព័ន្ធឡូជីស្ទីកតាមរយៈការបន្តវិធានការកែទម្រង់ស៊ីជម្រៅ លើកកម្ពស់តម្លាភាព និងការប្រកួតប្រជែង និងធនធានមនុស្ស។

- **ជំរុញ និងលើកកម្ពស់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសំដៅគាំទ្រគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ៖** គាំទ្រ និងរួមចំណែកនៃគំនិតផ្តួចផ្តើមខ្សែក្រវាត់ និងផ្លូវ (the Belt and Road Initiative) បណ្តាញផ្លូវហាយវេអាស៊ី (Asian Highway Network) ច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ និងការតភ្ជាប់អាស៊ាន (Mekong Subregional Economic Corridor and ASEAN Connectivity) ព្រមទាំងក្នុងក្របខណ្ឌនៃកិច្ចសហប្រតិបត្តិការអាងទន្លេមេគង្គ។

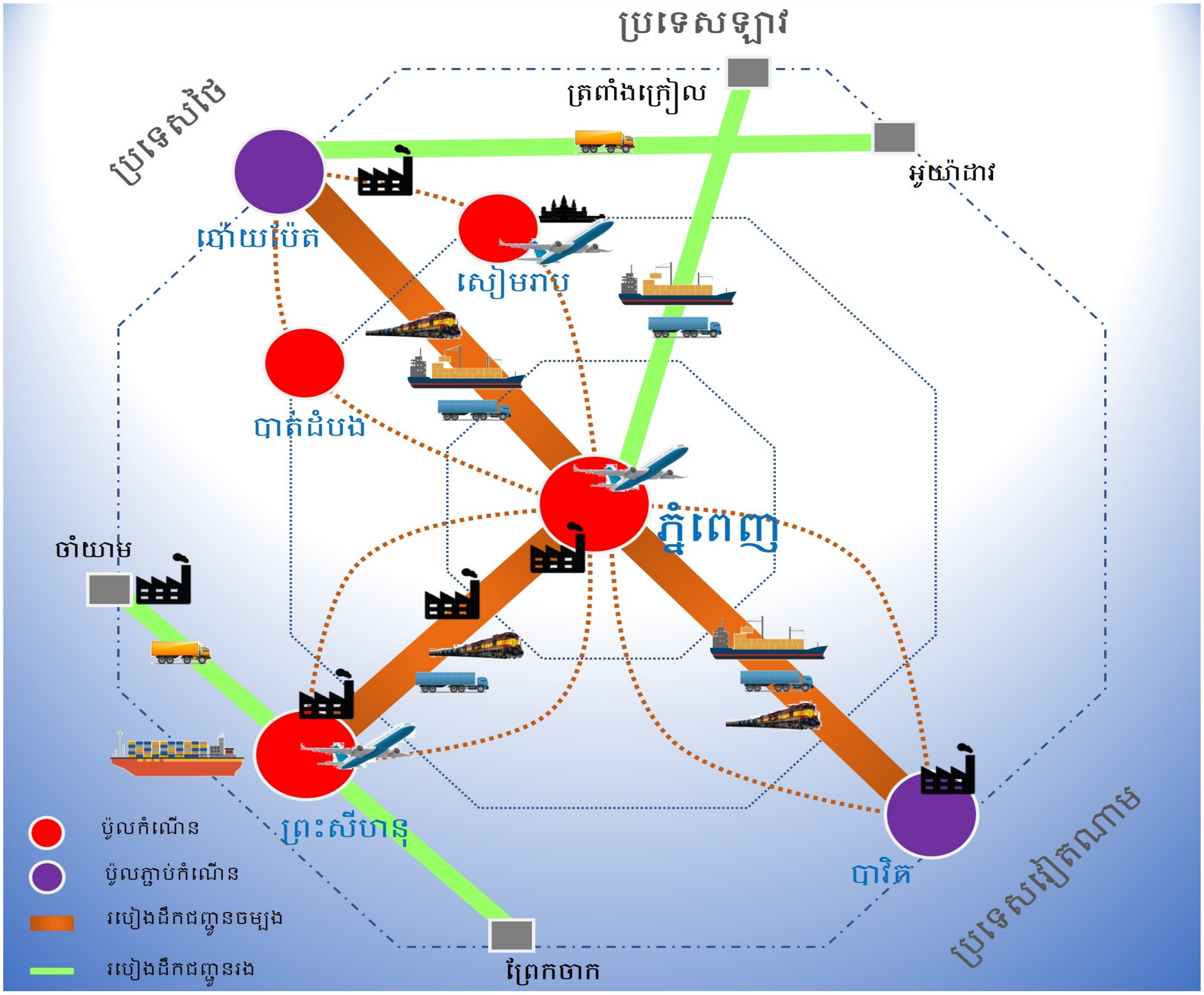
៣.៣. ក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រ

ដើម្បីសម្រេចបាននូវចក្ខុវិស័យ និងគោលបំណងខាងលើ ផែនការមេបានកំណត់នូវយុទ្ធសាស្ត្រសម្រាប់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ “**៣-៣-៤-២**” និងប្រព័ន្ធឡូជីស្ទីក “**២-២-N**” ដែលគិតគូរ និងគ្របដណ្ដប់ផែនការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច សង្គម ឧស្សាហកម្ម និងការរួមបញ្ចូលគ្នានៃកត្តាច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ច និងលក្ខខណ្ឌឧស្សាហកម្ម របាយប្រជាជន និងភូមិសាស្ត្រព្រមទាំងរំហូរ និងទិសដៅដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងទំនិញ។

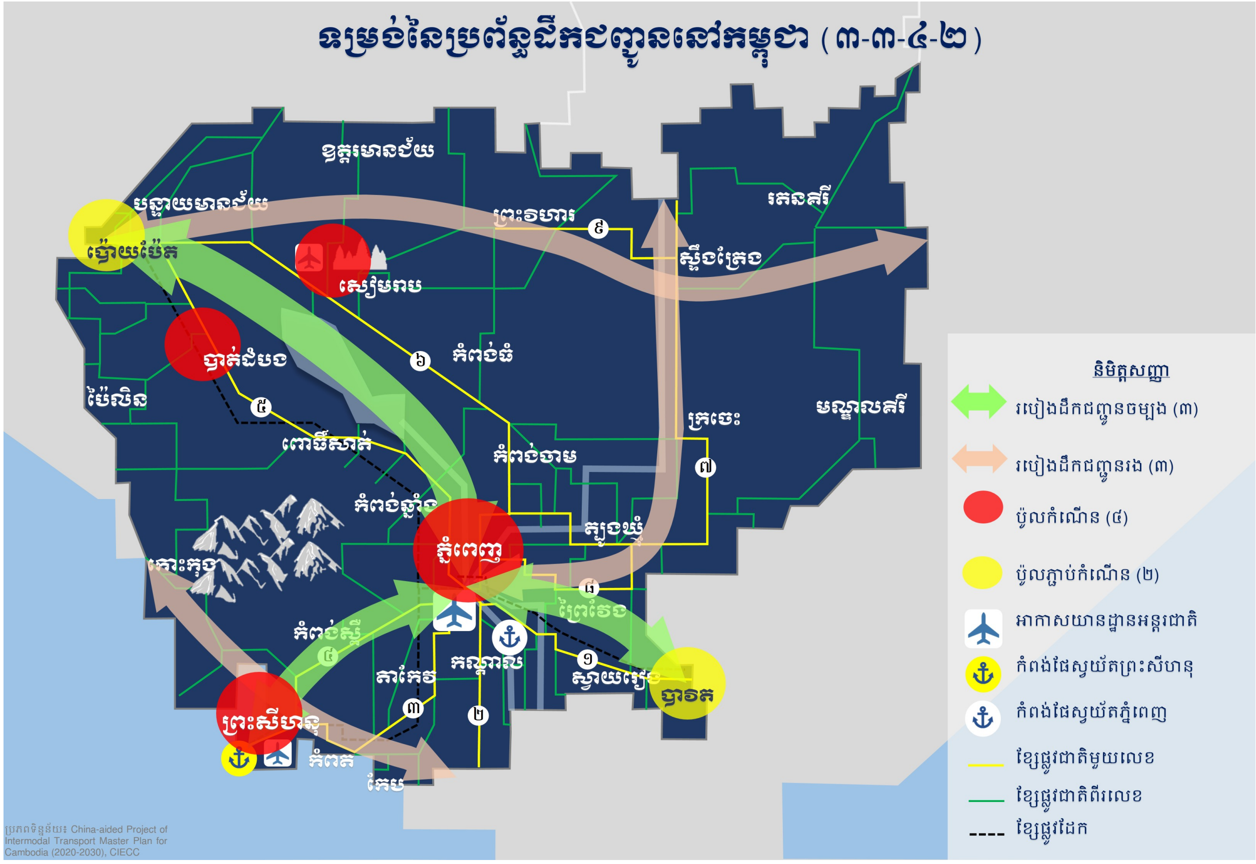
៣.៣.១. យុទ្ធសាស្ត្រ ៣-៣-៤-២

ទម្រង់បណ្ដាញដឹកជញ្ជូនគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ “**៣-៣-៤-២**” សំដៅដល់ច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនមេចំនួន៣ (major transport corridors) ច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនរងចំនួន៣ (secondary transport corridors) បណ្ដុំដឹកជញ្ជូនមេ ឬប៉ូលកំណើនចំនួន៤ (major transport hubs) និងមាត់ច្រកព្រំដែនតភ្ជាប់ការដឹកជញ្ជូន ឬប៉ូលភ្ជាប់កំណើនចំនួន២ (external transport nodes)។

ផែនទី៣.៣.១.ក. ទម្រង់នៃផែនការមេដឹកជញ្ជូន



ផែនទីៈ៣.៣.១.២. ទម្រង់នៃប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូននៅកម្ពុជា (៣-៣-៤-២)



៣.៣.១.១. របៀងដឹកជញ្ជូនមេ៣

ក)-របៀងដឹកជញ្ជូនមេនិរតី (ភ្នំពេញ និងព្រះសីហនុ)៖ ច្រករបៀងដឹកជញ្ជូននិរតីតភ្ជាប់កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ និងកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុដែលតភ្ជាប់ផ្លូវទឹកទន្លេ និងច្រកផ្លូវសមុទ្រនៅកម្ពុជា និងជាច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនដ៏មមាញឹកបំផុតសម្រាប់ការនាំចូល និងនាំចេញ។ ច្រករបៀងនេះគ្របដណ្ដប់លើផ្នែកសំខាន់នៃច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចទី៤ ខេត្តព្រះសីហនុ និងភ្នំពេញ និងស្ទឹងត្រែង និងប៉ាក់សេ (Pakse) និងសុវណ្ណកេត (Sovannakhet) (SEC4) នៃយុទ្ធសាស្ត្រដឹកជញ្ជូននៅក្នុងមហាអនុតំបន់មេគង្គព្រមទាំងគ្របដណ្ដប់ដោយបណ្ដាញផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក ផ្លូវទឹកទន្លេ ផ្លូវសមុទ្រ និងផ្លូវអាកាស។

របៀងមេទី១ បង្កើតជាច្រករបៀងដឹកជញ្ជូននិរតី (ភ្នំពេញ និងព្រះសីហនុ) តភ្ជាប់ទីក្រុងសំខាន់ៗដូចជា៖ ភ្នំពេញ កំពង់ស្ពឺ កំពត តាកែវ កែប និងព្រះសីហនុ។ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសំខាន់ៗរួមមាន៖ ផ្លូវជាតិលេខ៤ លេខ៣ និងលេខ៤១ ផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ និងព្រះសីហនុ ផ្លូវដែកភាគខាងត្បូង (ភ្នំពេញ និងព្រះសីហនុ) កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិតេជោ (ថ្មី) និងអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិខេត្តព្រះសីហនុ។

ខ)-របៀងដឹកជញ្ជូនមេពាយព្យ (ភ្នំពេញ និងប៉ោយប៉ែត)៖ ច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនពាយព្យ (គ្របដណ្ដប់ដោយផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក ផ្លូវទឹកទន្លេ និងផ្លូវអាកាស) តភ្ជាប់រាជធានីភ្នំពេញទៅក្រុងសៀមរាប ក្រុងបាត់ដំបង

ក្រុងសិរីសោភ័ណ និងក្រុងប៉ោយប៉ែត។ ច្រកនេះគ្របដណ្តប់លើផ្នែកមួយនៃច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចទី១ ដាវ៉េ-បាងកក-ភ្នំពេញ-ទីក្រុងហូជីមិញ-វ៉ុងតាវ (SEC1) នៃយុទ្ធសាស្ត្រដឹកជញ្ជូននៅក្នុងមហាអនុតំបន់មេគង្គ។ នេះក៏ជាច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនចម្បងពីប្រទេសកម្ពុជាទៅកាន់ប្រទេសថៃ និងជាផ្នែកមួយដ៏សំខាន់សម្រាប់ការតភ្ជាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអាស៊ានផងដែរ។

របៀងមេទី២ បង្កើតរបៀងដឹកជញ្ជូនគ្រប់ជ្រុងជ្រោយពាយព្យ (ភ្នំពេញ និងប៉ោយប៉ែត) តភ្ជាប់ទីក្រុងសំខាន់ៗ៖ ភ្នំពេញ កំពង់ឆ្នាំង ពោធិ៍សាត់ បាត់ដំបង កំពង់ចាម កំពង់ធំ សៀមរាប សិរីសោភ័ណ ប៉ោយប៉ែត។ល។ គម្រោងហេដ្ឋារចនាម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសំខាន់ៗរួមមាន៖ ផ្លូវជាតិលេខ៥ និងលេខ៦, ផ្លូវល្បឿនលឿន ភ្នំពេញ-សៀមរាប-ប៉ោយប៉ែត, ផ្លូវដែកភាគខាងជើង (ភ្នំពេញ និងប៉ោយប៉ែត), ផ្លូវទឹកចំណតផែសៀមរាប និងកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ, កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ, ចំណតផែកំពង់ឆ្នាំង, ចំណតផែសៀមរាប, ចំណតផែបាត់ដំបង, ចំណតផែពោធិ៍សាត់, អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិតេជោ (ថ្មី), អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាបអង្គរ (ថ្មី) និងអាកាសយានដ្ឋានប៉ោយប៉ែត (ថ្មី)។

គ)-របៀងដឹកជញ្ជូនមេអាគ្នេយ៍ (ភ្នំពេញ និងបាវិត)៖ ច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនអាគ្នេយ៍ (គ្របដណ្តប់ដោយផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក ផ្លូវទឹកទន្លេ និងផ្លូវអាកាស) តភ្ជាប់រាជធានីភ្នំពេញទៅស្វាយរៀង បាវិត និងជាច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនដ៏សំខាន់សម្រាប់កម្ពុជាភ្ជាប់ទៅប្រទេសវៀតណាម។ ច្រកនេះក៏គ្របដណ្តប់លើមួយផ្នែកមួយនៃច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចទី១ ដាវ៉េ-បាងកក-ភ្នំពេញ-ទីក្រុងហូជីមិញ-វ៉ុងតាវ (SEC1) នៃយុទ្ធសាស្ត្រដឹកជញ្ជូន នៅក្នុងមហាអនុតំបន់មេគង្គ។ នេះជាច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនមេ ពីប្រទេសកម្ពុជាទៅកាន់ប្រទេសវៀតណាម និងជាផ្នែកមួយដ៏សំខាន់សម្រាប់ការតភ្ជាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអាស៊ាន។

របៀងមេទី៣ បង្កើតរបៀងដឹកជញ្ជូនអាគ្នេយ៍ (ភ្នំពេញ និងបាវិត) តភ្ជាប់ទីក្រុងសំខាន់ៗ ភ្នំពេញ កណ្តាល ព្រៃវែង ស្វាយរៀង បាវិត។ល។ ដោយផ្លូវដឹកជញ្ជូនផ្លូវជាតិលេខ១ និងលេខ២ ផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-បាវិត និងផ្លូវដែកភ្នំពេញ-ព្រំដែនវៀតណាម ផ្លូវទឹកកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ និងព្រំដែនកម្ពុជា ផ្លូវទឹកទន្លេបាសាក់ កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ និងចំណតផែខេត្ត និងអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិតេជោ (ថ្មី)។

៣.៣.១.២. របៀងដឹកជញ្ជូនរង៣

ក)-របៀងដឹកជញ្ជូនរងតំបន់សមុទ្រ (កោះកុង និងកែប)៖ ច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនតាមសមុទ្រ (ផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវសមុទ្រ និងផ្លូវអាកាស) តភ្ជាប់កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចឆ្នេរសមុទ្រភាគខាងត្បូងកោះកុង និងតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រសេដ្ឋកិច្ចសំខាន់ៗ។ ច្រករបៀងនេះគ្របដណ្តប់ផ្នែកសំខាន់មួយចំនួននៃច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចទី៣ បាងកក-ត្រាត-កំពត-ហាទៀន-ណាំកាន (SEC3) នៃយុទ្ធសាស្ត្រដឹកជញ្ជូននៅក្នុងមហាអនុតំបន់មេគង្គ។

របៀងដឹកជញ្ជូនរងទី១ តភ្ជាប់ខេត្តកោះកុង ព្រះសីហនុ កំពត កែប និងទីក្រុងដទៃទៀត។ ផ្លូវដឹកជញ្ជូនមានផ្លូវជាតិលេខ៥៥ លេខ៤៨ លេខ៣៣ លេខ១០ (តភ្ជាប់ខេត្តបាត់ដំបង-កោះកុង) និងផ្លូវល្បឿនលឿន កោះកុង-កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ-កំពត-ព្រំដែនវៀតណាម។ ការតភ្ជាប់ផ្លូវសមុទ្រ

មានកំពង់ផែកំពត កំពង់ផែកោះកុង និងកំពង់ផែកែប។ ចំណែកផ្លូវអាកាសមានអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិក្រុងព្រះសីហនុ អាកាសយានដ្ឋានតារាសាគរ និងអាកាសយានដ្ឋានខេត្តកោះកុង (ថ្មី)។

ខ)-របៀងដឹកជញ្ជូនរងប៉ែកឦសាន (ភ្នំពេញ និងស្ទឹងត្រែង)៖ ច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនភាគឦសាន (ដែលមានផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវទឹកទន្លេ និងផ្លូវអាកាស) តភ្ជាប់តំបន់សេដ្ឋកិច្ចដ៏សំខាន់នៃភូមិភាគឦសាននៃប្រទេសកម្ពុជា និងច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនចម្បងរវាងប្រទេសកម្ពុជា និងឡាវ។ ច្រករបៀងនេះគ្របដណ្តប់មួយផ្នែកសំខាន់នៃច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចទី៤ ក្រុងព្រះសីហនុ-ភ្នំពេញ-ស្ទឹងត្រែង-ប៉ាក់សេ (Pakse)-សុវណ្ណាកេត (Sovannakhet) (SEC4) នៃយុទ្ធសាស្ត្រដឹកជញ្ជូននៅក្នុងមហាអនុតំបន់មេគង្គ។

របៀងដឹកជញ្ជូនរងទី២ តភ្ជាប់រាជធានីភ្នំពេញ-កំពង់ចាម-ក្រចេះ-ស្ទឹងត្រែង និងទីក្រុងដទៃទៀត។ ផ្លូវដឹកជញ្ជូនមានផ្លូវជាតិលេខ៧ លេខ៨ និងផ្លូវល្បឿនលឿនស្ទឹងត្រែង និងភ្នំពេញ។ ការភ្ជាប់ផ្លូវទឹកទន្លេរួមមាន៖ ផ្លូវទឹកស្ទឹងត្រែង និងកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ចំណតផែទន្លេបិទ ចំណតផែក្រចេះ និងចំណតផែស្ទឹងត្រែង។ ចំណែកផ្លូវអាកាសធ្វើឡើងតាមរយៈអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិតេជោ (ថ្មី)។

គ)-ច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនរងភាគខាងជើង (ប៉ោយប៉ែត និងអូរយ៉ាដាវ)៖ ច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនភាគខាងជើង (ផ្លូវថ្នល់និងផ្លូវអាកាស) តភ្ជាប់តំបន់សេដ្ឋកិច្ចសំខាន់នៅភាគខាងជើងនៃប្រទេសកម្ពុជា និងសំដៅលើច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនផ្សេងទៀតតភ្ជាប់ប្រទេសកម្ពុជាជាមួយប្រទេសវៀតណាម និងថៃ។ ច្រករបៀងនេះគ្របដណ្តប់មួយផ្នែកសំខាន់នៃច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចទី២ បាងកក-សៀមរាប-ស្ទឹងត្រែង-Pleiku-Quy Nhon (SEC2) នៃយុទ្ធសាស្ត្រដឹកជញ្ជូននៅក្នុងមហាអនុតំបន់មេគង្គ។

របៀងដឹកជញ្ជូនទី៣ តភ្ជាប់ក្រុងប៉ោយប៉ែត-សិរីសោភ័ណ-សៀមរាប-ស្ទឹងត្រែង-អូរយ៉ាដាវ និងទីក្រុងដទៃទៀត ដោយផ្លូវជាតិលេខ៩ លេខ១០ លេខ៦៤ លេខ៧៨ និងផ្លូវល្បឿនលឿន ប៉ោយប៉ែត-សៀមរាប-ភ្នំពេញ។ ផ្លូវអាកាសរួមមានអាកាសយានដ្ឋានប៉ោយប៉ែត (ថ្មី) និងអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាបអង្គរ (ថ្មី)។

៣.៣.១.៣. ប៉ូលកំណើនទាំង៤

ក)-ប៉ូលរាជធានីភ្នំពេញ៖ រាជធានីភ្នំពេញគឺជាមជ្ឈមណ្ឌល នយោបាយ សេដ្ឋកិច្ច វប្បធម៌ ដឹកជញ្ជូន ពាណិជ្ជកម្ម សាសនា និងជាកន្លែងទាក់ទាញភ្ញៀវទេសចរ។ ភ្នំពេញ គឺជាចំណុចប្រសព្វនៃច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចទី១ (SEC1) និងច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចទី៤ (SEC4) នៃមហាអនុតំបន់មេគង្គដែលជាបណ្តុំដឹកជញ្ជូនគ្រប់ជ្រុងជ្រោយអន្តរជាតិដ៏សំខាន់បំផុតរបស់កម្ពុជា និងជាតំណរភ្ជាប់ដ៏សំខាន់សម្រាប់អាស៊ាន។ ភ្នំពេញក៏ជាចំណុចប្រសព្វនៃមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនចំនួន៤ មានផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក ផ្លូវអាកាស និងផ្លូវទឹកទន្លេ។

ការតភ្ជាប់ប៉ូលរាជធានីភ្នំពេញរួមមាន៖ ផ្លូវល្បឿនលឿន ភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ, ផ្លូវល្បឿនលឿន ភ្នំពេញ-បាវិត, ផ្លូវល្បឿនលឿន ភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត, ផ្លូវជាតិចំនួន ១០ខ្សែ ដូចជា៖ ផ្លូវជាតិលេខ១ ដល់លេខ៦ លេខ២០ លេខ២០A លេខ២១B និងលេខ៤២ ផ្លូវខេត្តចំនួន ២ខ្សែ ផ្លូវខេត្តលេខ១១៤ និងលេខ១៣០ និងផ្លូវក្រវាត់ក្រុងភ្នំពេញទី១ ទី២ និងទី៣។ ផ្លូវដែកមាន ផ្លូវដែកភាគខាងត្បូង (ភ្នំពេញ និងព្រះសីហនុ)

ផ្លូវដែកភាគខាងជើង (ភ្នំពេញ និងប៉ោយប៉ែត) និងផ្លូវដែក ភ្នំពេញ-បាវិត ព្រំដែនវៀតណាម។ ផ្លូវទឹកទន្លេ មានកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ចំណែកផ្លូវអាកាស មានអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិតេជោ (ថ្មី)។ មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទីក (Complex) ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ នឹងប្រែក្លាយជាស្នូលនៃច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់ទាំងសម្រាប់ផលិតកម្ម និងការប្រើប្រាស់។

ខ)-ប៉ូលខេត្តព្រះសីហនុ៖ ក្រុងព្រះសីហនុ គឺជាទីក្រុងមាត់សមុទ្រដែលត្រូវបានសាងសង់ជាប់នឹងកំពង់ផែ ជាបណ្តុំដឹកជញ្ជូនគ្រប់ជ្រុងជ្រោយដ៏សំខាន់របស់កម្ពុជា និងតំណរភ្ជាប់ដ៏សំខាន់សម្រាប់អាស៊ាន។ ទីក្រុងនេះជាចំណុចប្រសព្វនៃមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនរួមមាន៖ ផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក ផ្លូវអាកាស និងការដឹកជញ្ជូនតាមសមុទ្រ។ កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ គឺជាកំពង់ផែទឹកជ្រៅចម្បងនៅកម្ពុជា និងជាមាត់ច្រកសម្រាប់ពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិផងដែរ។ កំពង់ផែនេះ ក៏ជាទីតាំងដ៏សំខាន់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គម និងការដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយផងដែរ។

ការតភ្ជាប់ប៉ូលខេត្តព្រះសីហនុសម្រាប់សេដ្ឋកិច្ច ពាណិជ្ជកម្ម ទេសចរណ៍រួមមាន ផ្លូវជាតិលេខ៣ លេខ៤ លេខ៤៥ ផ្លូវល្បឿនលឿន ភ្នំពេញ-កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ, ផ្លូវល្បឿនលឿន កោះកុង-កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ-កំពត, ផ្លូវតភ្ជាប់ជាមួយកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ និងផ្លូវតភ្ជាប់ទៅកំពង់ផែស្ទឹងហាវព្រមទាំងផ្លូវដែកភាគខាងត្បូង ភ្នំពេញនិងព្រះសីហនុ។ កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុនិងកំពង់ផែស្ទឹងហាវគឺជាច្រកនាំចេញតាមផ្លូវសមុទ្រសំខាន់បំផុត ចំណែកផ្លូវអាកាសមានអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិក្រុងព្រះសីហនុ និងមជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទីក (Complex) ព្រះសីហនុ បម្រើមុខងារដ៏សំខាន់ដល់ការនាំចេញនិងនាំចូល។

គ)-ប៉ូលខេត្តសៀមរាប៖ សៀមរាបដែលជាទីក្រុងគោលដៅទេសចរណ៍នៅអាស៊ីអាគ្នេយ៍ និងជាទីក្រុងដ៏សំខាន់មួយនៅភាគខាងជើងប្រទេសគឺជាចំណុចតភ្ជាប់នៃមធ្យោបាយធ្វើដំណើរចំនួន៣ មានផ្លូវថ្នល់ (ផ្លូវជាតិចំនួន ៥ខ្សែ៖ ផ្លូវជាតិលេខ៦ លេខ៦៤ លេខ៦៦ លេខ៦៧ និងលេខ៦៨ និងផ្លូវខេត្តចំនួន ២ខ្សែ ផ្លូវខេត្តលេខ២០១ និងលេខ២០២) ផ្លូវអាកាស (អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាបអង្គរ) និងផ្លូវទឹកទន្លេ (ចំណតផែសៀមរាប)។ គម្រោងអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាបអង្គរ (ថ្មី) និងមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម និងឡូជីស្ទីក (center) សៀមរាប នឹងដើរតួនាទីសំខាន់គាំទ្រសកម្មភាពទេសចរណ៍ និងសេដ្ឋកិច្ច។

ឃ)-ប៉ូលខេត្តបាត់ដំបង៖ ខេត្តបាត់ដំបង គឺជាជង្រុកស្រូវដ៏ធំដែលជាប្រភពនៃការផលិតអង្ករនាំចេញដ៏សំខាន់។ ក្រុងបាត់ដំបងជាទីក្រុងធំទី២ និងតំណរភ្ជាប់ដ៏សំខាន់នៃច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនភាគពាយព្យ និងជាចំណុចតភ្ជាប់ដឹកជញ្ជូនពីប្រទេសកម្ពុជាទៅប្រទេសថៃ។ គម្រោងដឹកជញ្ជូនដែលត្រូវលើកកម្ពស់រួមមាន៖ ផ្លូវសៀមរាប និងបាត់ដំបង ផ្លូវជាតិលេខ១០ (បាត់ដំបង-កោះកុង) ចំណតផែបាត់ដំបង និងមណ្ឌលឡូជីស្ទីកគ្រាប់ធញ្ញជាតិ (center) បាត់ដំបង។

៣.៣.១.៤. ប៉ូលភ្ជាប់កំណើនចំនួន២

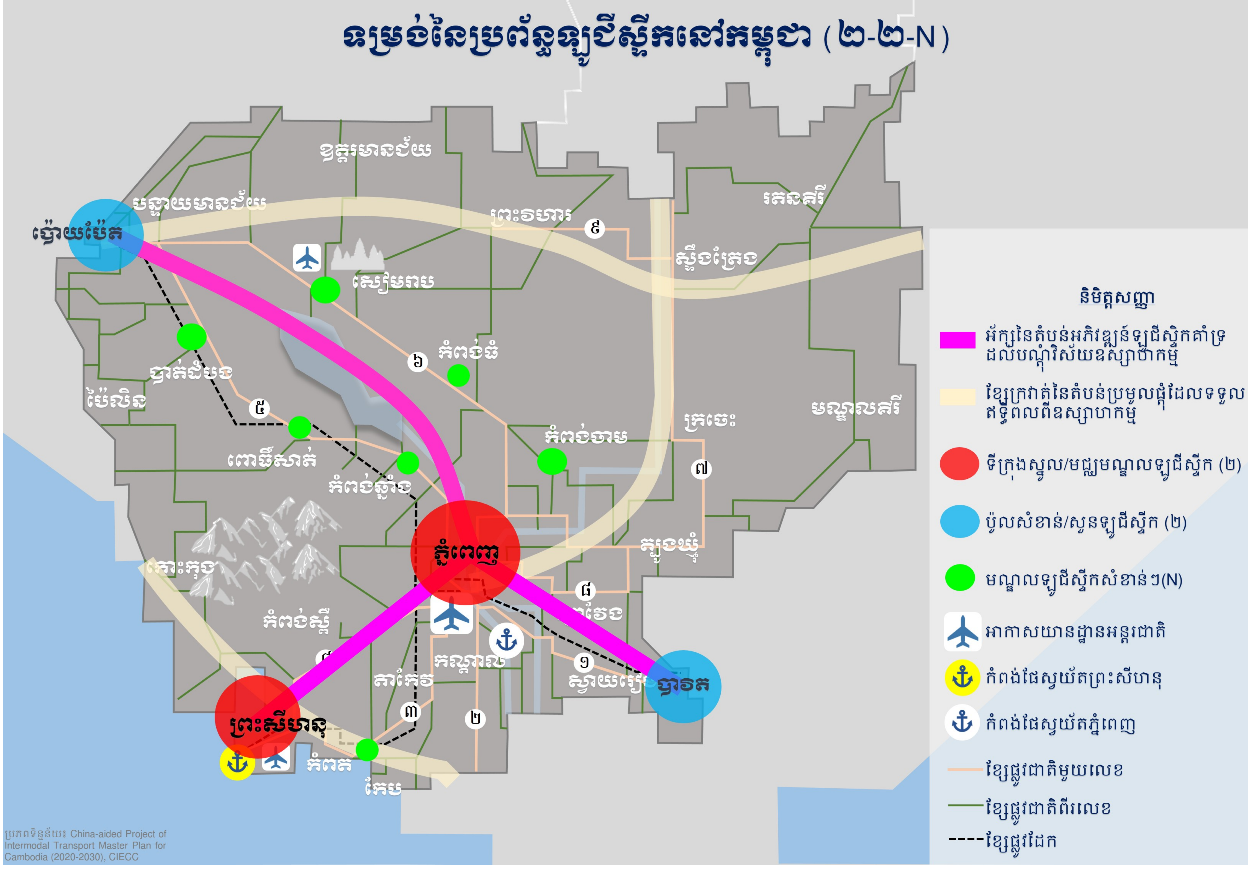
ក)-ប៉ូលស្វាយរៀង និងបាវិត៖ មាត់ច្រកព្រំដែនតភ្ជាប់ការដឹកជញ្ជូនស្វាយរៀង បាវិតគឺមាត់ច្រកដ៏សំខាន់ស្ថិតនៅព្រំដែនរវាងប្រទេសកម្ពុជា និងប្រទេសវៀតណាម និងជាប៉ូលភ្ជាប់កំណើនសេដ្ឋកិច្ចដ៏សំខាន់មួយដែលត្រូវបានលើកឡើងនៅក្នុងផែនការអភិវឌ្ឍជាតិ។ តំបន់មាត់ច្រកនេះជាមជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស និងតំបន់ពាណិជ្ជកម្មសេរី។ ក្នុងន័យនេះ គម្រោងផ្លូវថ្នល់ធំៗរួមមាន៖ ផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញនិងស្វាយរៀងនិងបាវិត និងការសាងសង់ឡើងវិញកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ១ អ្នកលឿង និងបាវិត និងគម្រោងកសាងផ្លូវភ្នំពេញ និងបាវិតព្រំដែនវៀតណាម និងគម្រោងសួនឡូជីស្ទីក (Park) បាវិត។

ខ)-ប៉ូលសិរីសោភ័ណ និងប៉ោយប៉ែត៖ មាត់ច្រកព្រំដែនតភ្ជាប់ការដឹកជញ្ជូនសិរីសោភ័ណ និងប៉ោយប៉ែតជាមាត់ច្រកដ៏សំខាន់ស្ថិតនៅព្រំដែនរវាងប្រទេសកម្ពុជា និងប្រទេសថៃ និងជាប៉ូលភ្ជាប់កំណើនសេដ្ឋកិច្ចដ៏សំខាន់មួយដែលត្រូវបានលើកឡើងនៅក្នុងផែនការអភិវឌ្ឍជាតិ។ តំបន់មាត់ច្រកនេះជាមជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស និងតំបន់ពាណិជ្ជកម្មសេរី។ តំបន់មាត់ច្រកនេះជាមជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស តំបន់ពាណិជ្ជកម្មសេរី និងជាទីប្រជុំជន។ គម្រោងដឹកជញ្ជូនរួមមាន៖ ការគម្រោងស្ពារ និងពង្រីកផ្លូវជាតិលេខ៥ (សិរីសោភ័ណ និងប៉ោយប៉ែត) ប្រព័ន្ធផ្លូវដែកភាគខាងជើងភ្នំពេញ និងប៉ោយប៉ែត និងអាកាសយានដ្ឋានប៉ោយប៉ែត (ថ្មី) និងគម្រោងសួនឡូជីស្ទីកប៉ោយប៉ែតក៏ត្រូវរៀបចំផងដែរ។

៣.៣.២. ប្រព័ន្ធឡូជីស្ទីក ២-២-N

ភាពជោគជ័យនៃការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយចីរភាព ប្រសិទ្ធភាព និងនវានុវត្តន៍សម្រាប់វិស័យសេដ្ឋកិច្ច និងឧស្សាហកម្មនៅកម្ពុជា ទាមទារឱ្យមានការគិតគូរលើទិដ្ឋភាពសំខាន់ៗរួមមាន៖ ការធ្វើសមាហរណកម្មឧស្សាហកម្មឡូជីស្ទីក និងសេដ្ឋកិច្ចឧស្សាហកម្មការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវការតភ្ជាប់បណ្តាញដឹកជញ្ជូននៅក្នុងតំបន់ ការពង្រឹងប្រព័ន្ធឡូជីស្ទីកដែលមានលក្ខណៈឆ្លាតវៃ (SMART) ការពង្រឹងទម្រង់ស្ថាប័នគ្រប់គ្រងឡូជីស្ទីក ការកែលម្អសមត្ថភាពទ្រទ្រង់ និងចែកចាយឡូជីស្ទីក និងជាពិសេសការសាងសង់នូវទម្រង់ប្រព័ន្ធឡូជីស្ទីកតាមអភិក្រម "**អ័ក្ស៣ ខ្សែក្រវាត់៣ និងពហុមណ្ឌលឡូជីស្ទីក**" ដោយផ្អែកលើប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ។

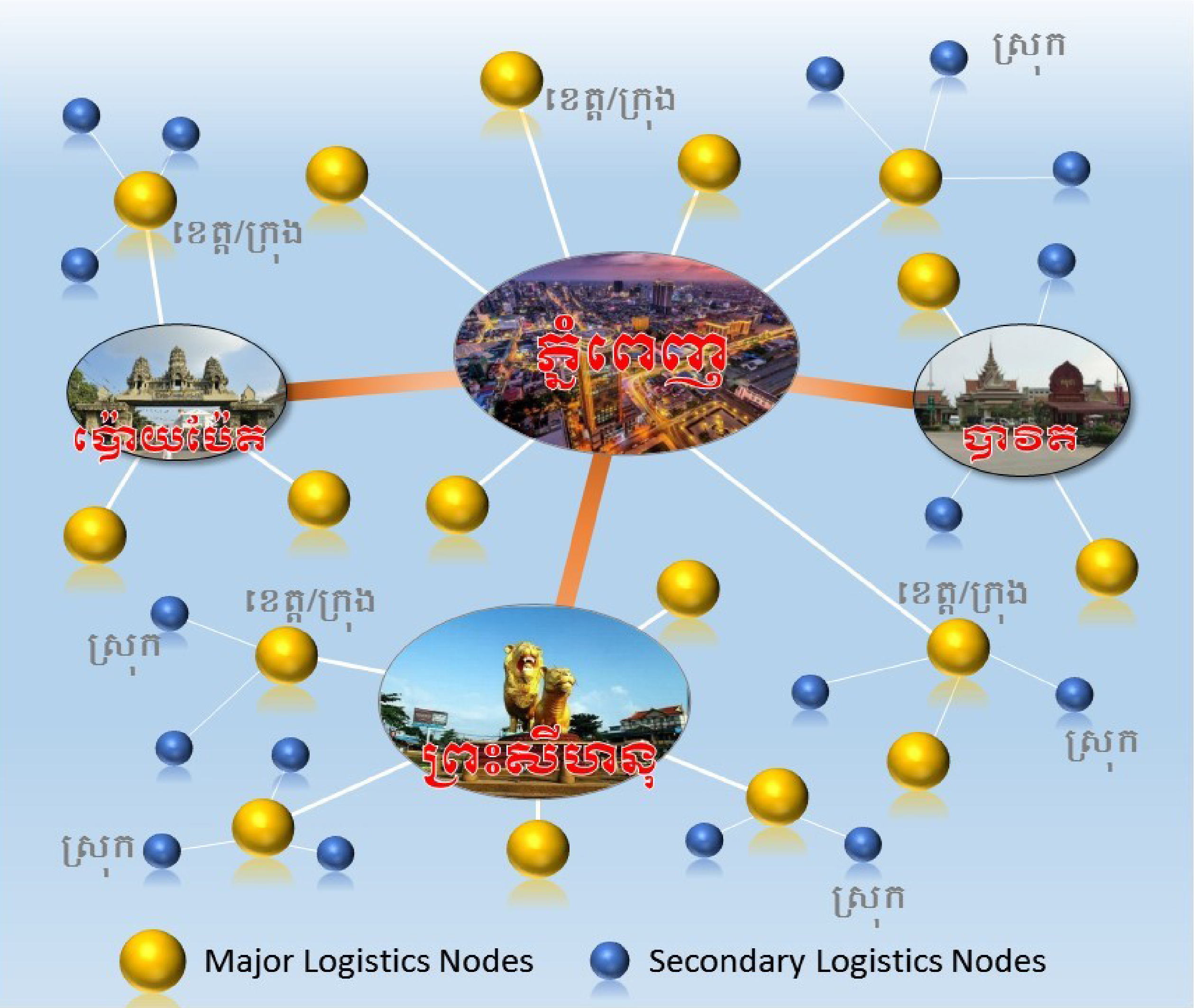
ផែនទី ៣.៣.២.ក. ទម្រង់ប្លង់មេឡូជីស្ទីក



"អ័ក្ស៣ និងខ្សែក្រវាត់៣" សំដៅការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធឡូជីស្ទីកដោយផ្អែកលើអភិក្រម "របៀងដឹកជញ្ជូនមេ៣ និងរបៀងដឹកជញ្ជូនរង៣"។ ក្នុងនោះអ័ក្ស ភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ, ភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត, និងភ្នំពេញ-បាវិត, សុទ្ធសឹងជាច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនមេ នឹងដើរតួសំខាន់ក្នុងការប្រមូលផ្តុំឧស្សាហកម្មសេវាឡូជីស្ទីកដោយបង្កើតបានជាអ័ក្ស៣។ ចំណែកខ្សែក្រវាត់កោះកុងនិងកែប ភ្នំពេញនិងស្ទឹងត្រែង និងប៉ោយប៉ែតនិងអូរយ៉ាដាវ ជារបៀងដឹកជញ្ជូនរងដែលបង្កើតបានជាខ្សែក្រវាត់ចំនួន៣ និងតភ្ជាប់បន្ថែមលើបណ្តុំឧស្សាហកម្មឡូជីស្ទីក។

"ពហុមណ្ឌលឡូជីស្ទីក" សំដៅលើទីតាំងភូមិសាស្ត្រ ដែលប្រមូលផ្តុំដោយហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឡូជីស្ទីក និងក្រុមហ៊ុនឡូជីស្ទីកគ្រប់ប្រភេទផ្អែកលើកត្តាសេដ្ឋកិច្ច និងតម្រូវការឧស្សាហកម្មនូវសេវាឡូជីស្ទីករួមមានៈ ឃ្លាំងស្តុក សេវាចែកចាយ ការផ្ទេរទំនិញ ដំណើរការសេវាកម្ម និងសេវាកំពង់ផែ។ ជាមួយនឹងតម្រូវការនៃឧស្សាហកម្មឡូជីស្ទីក និងនិន្នាការនៃការអភិវឌ្ឍនាពេលអនាគតចាំបាច់ត្រូវជំរុញ និងលើកកម្ពស់ប្រព័ន្ធឡូជីស្ទីក និងកសាងនូវប្រព័ន្ធប៉ូលភ្ជាប់កំណើនតាមទម្រង់ "ទីក្រុងស្នូល២ (core cities) ប៉ូលសំខាន់២ (poles) និងមណ្ឌលឡូជីស្ទីកសំខាន់ៗចំនួន N (centers)" ឬ "មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទីក២ ស្នូលឡូជីស្ទីក២ និងមណ្ឌលឡូជីស្ទីក" ឬ ២-២-N ។

ផែនទី៣.៣.២.ខ. ទម្រង់នៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធប្រព័ន្ធឡូជីស្ទីក (២-២-N)



ទីក្រុងស្នូល/មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទីក២ សំដៅលើរាជធានីភ្នំពេញ និងក្រុងព្រះសីហនុ ដែលជាច្រកដឹកទំនិញអន្តរជាតិដ៏សំខាន់ និងជាទីតាំងភូមិសាស្ត្រ ប្រមូលផ្តុំដោយឧស្សាហកម្ម និងប្រជាជន និងសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចរស់រវើកនិងកំណើនសេដ្ឋកិច្ចខ្ពស់ និងតម្រូវការសេវាឡូជីស្ទីក។

ប៉ូលសំខាន់/ស្នូនឡូជីស្ទីក២ សំដៅលើក្រុងប៉ោយប៉ែត និងក្រុងបាវិត ជាច្រកទ្វារអន្តរជាតិតាមព្រំដែនកម្ពុជា-ថៃ និងកម្ពុជា-វៀតណាម ហើយក៏ជាទីតាំងដែលមានកំណើនសេដ្ឋកិច្ចផងដែរ។ ទីក្រុងទាំងពីរនេះបាននិងកំពុងដើរតួនាទីជាមាត់ច្រកយ៉ាងសំខាន់ប្រមូលផ្តុំនូវសេវាកម្មនានារួមមាន៖ ផែស្ងួត ភណ្ឌាគារគយមានដែនកំណត់ ឃ្លាំងស្តុកទំនិញ កន្លែងប្រមូលផ្តុំ ចែកចាយ និងវេចខ្ចប់ទំនិញជាដើម។

មណ្ឌលឡូជីស្ទីកសំខាន់ៗ (N) សំដៅលើទីតាំងក្នុងខេត្តសៀមរាប កំពត កំពង់ចាម បាត់ដំបង បន្ទាយមានជ័យ ពោធិ៍សាត់ និងកំពង់ធំ។ ខេត្តសៀមរាបមានការអភិវឌ្ឍលឿនលើវិស័យទេសចរណ៍ដោយមានប្រជាជនរស់នៅកុះករ និងមានតម្រូវការសេវាឡូជីស្ទីកច្រើនគាំទ្រសកម្មភាពអាជីវកម្មដូចជា ម្ហូបអាហារ

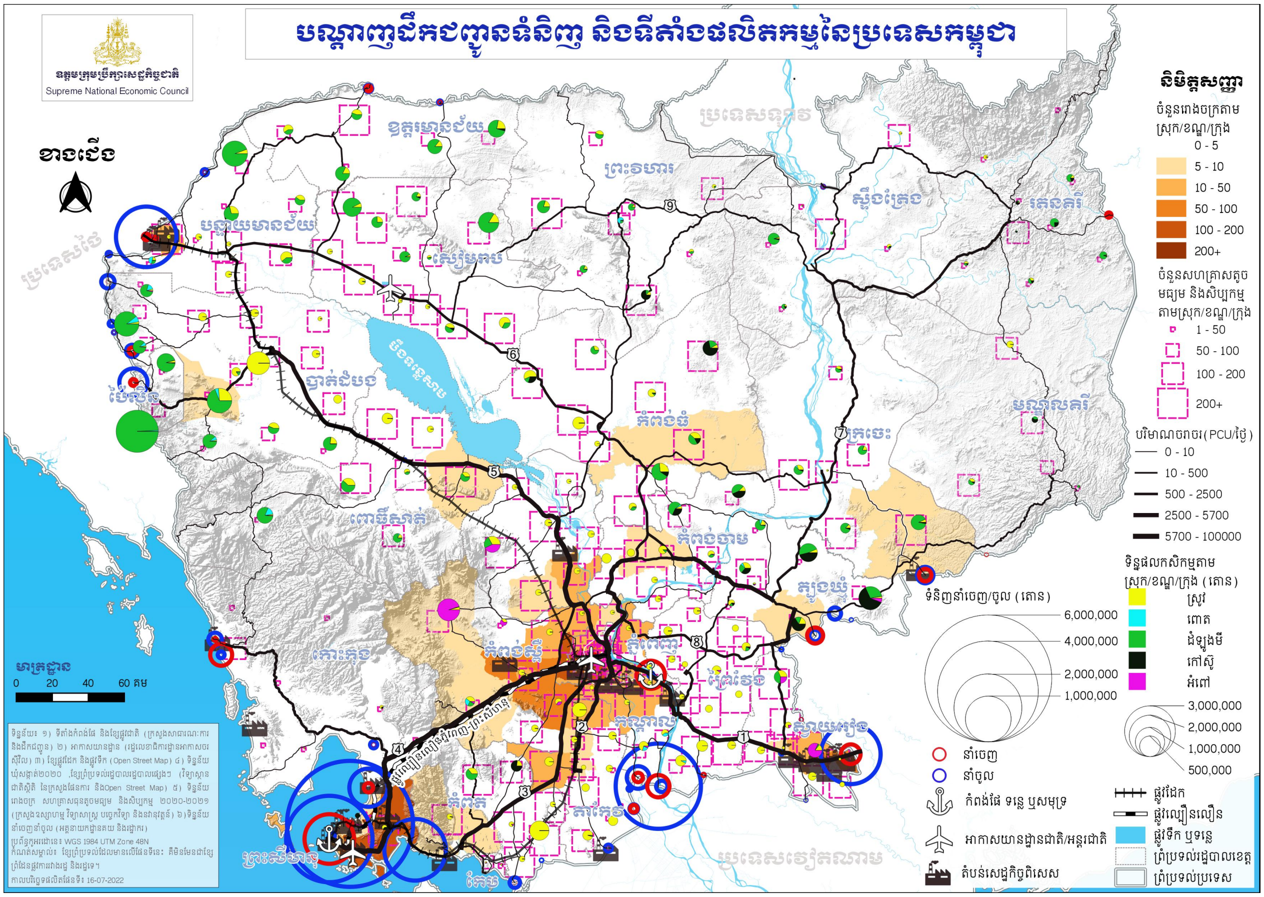
និងគ្រឿងបរិក្ខារប្រើប្រាស់ប្រចាំថ្ងៃ។ ខេត្តកំពតមានកំពង់ផែព្រមជាមួយការអភិវឌ្ឍផ្នែកឧស្សាហកម្មលឿនរហ័ស និងមានតម្រូវការសេវាឡូជីស្ទីកច្រើនសម្រាប់ផលិតផលដូចជា៖ ថ្មកំបោរ និងស៊ីម៉ង់ត៍ជាដើម។ ខេត្តកំពង់ចាមដែលមានសក្តានុពលលើវិស័យកសិកម្ម និងមានតម្រូវការសេវាឡូជីស្ទីកខ្ពស់សម្រាប់ផលិតផលកៅស៊ូ និងដំណាំរួមផ្សំផ្សេងទៀត។ ខេត្តបាត់ដំបង បន្ទាយមានជ័យ ពោធិ៍សាត់ និងកំពង់ធំមានសក្តានុពលលើវិស័យកសិកម្មរួមមាន៖ ដំណាំស្រូវ និងអង្ករ និងមានតម្រូវការនៃសេវាឡូជីស្ទីកសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនផលិតផលកសិកម្មផ្សេងៗទៀតផងដែរ។

ដោយសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាកំពុងមានការរីកចម្រើនជាមួយនឹងការក្តាប់យកនូវកាលានុវត្តភាពនានា ដូចជាការតភ្ជាប់ជាមួយអាស៊ាន និងគំនិតផ្តួចផ្តើមខ្សែក្រវាត់ និងផ្លូវ (BRI) វិស័យឧស្សាហកម្មនឹងត្រូវបានអភិវឌ្ឍជាបន្តបន្ទាប់ប្រែក្លាយជាតំបន់ដែលមានពិពិធកម្មឧស្សាហកម្ម និងតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ ជាពិសេសតាមបណ្តាតំបន់ថ្មីៗ ដែលពុំទាន់មានការអភិវឌ្ឍផ្នែកឧស្សាហកម្ម ដែលជាហេតុជំរុញឱ្យមានការបង្កើតនូវមណ្ឌលឡូជីស្ទីកកាន់តែច្រើន។

៣.៣.៣. ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ចរាចរណ៍ និងប្រព័ន្ធឡូជីស្ទីកក្នុងរយៈពេលវែង

ការពង្រឹងវិសាលភាពគ្របដណ្តប់ និងសមត្ថភាពនៃប្រព័ន្ធអន្តរមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនកើតឡើងពីការតភ្ជាប់តំបន់សក្តានុពលសេដ្ឋកិច្ចសំខាន់ៗ ដោយបណ្តាញអន្តរមធ្យោបាយប្រកបដោយភាពប្រទាក់ក្រឡា និងបំពេញគ្នាទៅវិញទៅមកដែលធានាបាននូវប្រសិទ្ធភាពនៃការដឹកជញ្ជូន។ ដើម្បីសម្រេចការតភ្ជាប់នេះ បណ្តាញផ្លូវថ្នល់ជាយុទ្ធសាស្ត្រចម្បង ដែលត្រូវបន្តការយកចិត្តទុកដាក់តាមរយៈការអភិវឌ្ឍបណ្តាញផ្លូវថ្នល់រួមមាន៖ ផ្លូវល្បឿនលឿន ផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្ត ផ្លូវក្រវាត់ក្រុងនិងផ្លូវវាងក្រុងឬទីប្រជុំជន។ ការអភិវឌ្ឍផ្លូវល្បឿនលឿនមានទម្រង់ជា "**ផ្លូវក្រវាត់១ ផ្លូវមានទម្រង់ជាកាំ៧ ផ្លូវទម្រង់ខ្សែផ្តេក១ខ្សែ និងផ្លូវទម្រង់ខ្សែបញ្ឈរ១ខ្សែ**" និងផ្លូវជាតិមានទម្រង់ជា "**ផ្លូវមានទម្រង់ជាកាំ៩ ផ្លូវខ្សែផ្តេក៦ និងផ្លូវខ្សែបញ្ឈរ៦**" ត្រឹមឆ្នាំ២០៥០។

ផែនទី៣.៣.៣. បណ្តាញដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងទីតាំងផលិតកម្មនៃប្រទេសកម្ពុជា



៣.៣.៣.១. ផ្លូវល្បឿនលឿន

គម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿនចំនួន ១៧ខ្សែក្នុងនោះ ១២ខ្សែត្រូវសាងសង់ថ្មី ដែលមានប្រវែងសរុប ២ ៧២០ គីឡូម៉ែត្រ ត្រឹមឆ្នាំ២០៣០។ ផ្លូវចំនួន ៥ខ្សែបន្ថែមទៀត មានប្រវែងសរុប ១ ២១៨គីឡូម៉ែត្រ ជាការគ្រោងបន្ទាប់ពីឆ្នាំ២០៥០។ បណ្តាញផ្លូវល្បឿនលឿនកម្ពុជានឹងមានទម្រង់ជា "ផ្លូវក្រវាត់១ ផ្លូវមានទម្រង់ជាកាំ៧ ផ្លូវទម្រង់ខ្សែផ្តេក ១ខ្សែ និងផ្លូវទម្រង់ខ្សែបញ្ឈរ ១ខ្សែ"។ ក្នុងនោះត្រឹមឆ្នាំ២០៣៣ បណ្តាញផ្លូវល្បឿនលឿនដំណាក់កាលដំបូងប្រវែងសរុបប្រហែល ៨០០គីឡូម៉ែត្រ នឹងត្រូវបានសាងសង់ក្នុងទម្រង់ "ផ្លូវក្រវាត់ ១ខ្សែ និងផ្លូវទម្រង់កាំ ៣ខ្សែ" (ផ្លូវក្រវាត់ក្រុងទី៣ និងផ្លូវល្បឿនលឿន ៣ខ្សែ ភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ ភ្នំពេញ-បាវិត និង ភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត)។

ផែនទី៣.៣.៣.១. ទម្រង់នៃផែនការអភិវឌ្ឍផ្លូវល្បឿនលឿននាពេលអនាគតទូទាំងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ក)-ផ្លូវទម្រង់កាំ ៧ខ្សែ ចេញពីរាជធានីភ្នំពេញ រួមមាន ផ្លូវទម្រង់កាំលេខ១៖ ផ្លូវល្បឿនលឿនលេខ១ (EX1) ភ្នំពេញ-កណ្ដាល-ព្រៃវែង-ស្វាយរៀង-បាវិត, ផ្លូវទម្រង់កាំលេខ២៖ ផ្លូវល្បឿនលឿនលេខ២ (EX2) ភ្នំពេញ-កណ្ដាល (ព្រំដែនកម្ពុជា និងវៀតណាម) តាមបណ្ដោយដងទន្លេមេគង្គ។ ផ្លូវទម្រង់កាំលេខ៣៖ ផ្លូវល្បឿនលឿនលេខ៣ (EX3) ភ្នំពេញ-កណ្ដាល-តាកែវ-កំពត-ព្រះសីហនុ។ ផ្លូវទម្រង់កាំលេខ៤៖ ផ្លូវល្បឿនលឿនលេខ៤ (EX4) ភ្នំពេញ-កណ្ដាល-កំពង់ស្ពឺ-ព្រះសីហនុ។ ផ្លូវទម្រង់កាំលេខ៥៖ ផ្លូវល្បឿនលឿនលេខ៥ (EX5) ភ្នំពេញ-កណ្ដាល-កំពង់ឆ្នាំង-ពោធិ៍សាត់-បាត់ដំបង-បន្ទាយមានជ័យ-មាត់ច្រកព្រំដែនប៉ោយប៉ែត។ ផ្លូវទម្រង់កាំលេខ៦៖ ផ្លូវល្បឿនលឿនលេខ៦ (EX6) ភ្នំពេញ-កណ្ដាល-កំពង់ចាម-កំពង់ឆ្នាំង-កំពង់ធំ-សៀមរាប។ ផ្លូវទម្រង់កាំលេខ៧៖ ផ្លូវល្បឿនលឿនលេខ៧ (EX7) ភ្នំពេញ-កណ្ដាល-កំពង់ចាម-ក្រចេះ-ស្ទឹងត្រែង-មាត់ច្រកព្រំដែនត្រពាំងក្រៀល។

ខ)-ផ្លូវទម្រង់ខ្សែផ្ដេកប៉ែកខាងកើត-ខាងលិច ១ខ្សែ៖ ផ្លូវល្បឿនលឿនលេខ៩ (EX9) ច្រកព្រំដែនប៉ោយប៉ែត-បន្ទាយមានជ័យ-សៀមរាប-ព្រះវិហារ-ស្ទឹងត្រែង-រតនគិរី-ច្រកព្រំដែនអូរយ៉ាដាវ។

គ)-ផ្លូវទម្រង់ខ្សែបញ្ឈរប៉ែកខាងត្បូង-ខាងជើង ១ខ្សែ៖ ផ្លូវនេះមានបីកំណាត់គឺកំណាត់ផ្លូវល្បឿនលឿនលេខ៩ក (EX9A) សៀមរាប-បាត់ដំបង-ពោធិ៍សាត់-កោះកុង កំណាត់ផ្លូវល្បឿនលឿនលេខ៤៨ (EX48) កោះកុង-ព្រះសីហនុ និងកំណាត់ផ្លូវល្បឿនលឿនលេខ៣៣ (EX33) ព្រះសីហនុ-កំពត-កែប។

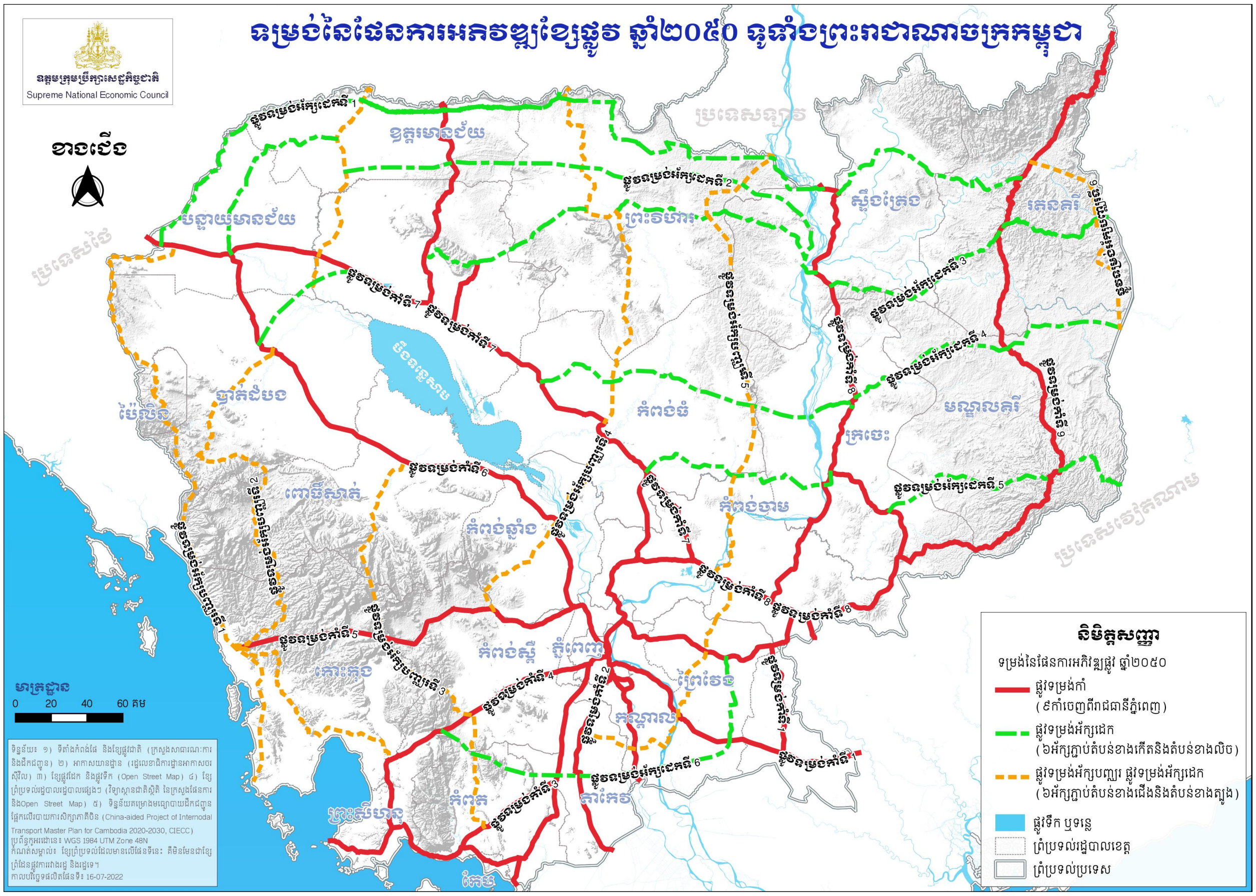
ឃ)-ផ្លូវក្រវាត់ ១ខ្សែ៖ ផ្លូវក្រវាត់រាជធានីភ្នំពេញលេខ៣ (EXU1)។

ង)-បណ្តាញផ្លូវល្បឿនលឿនគ្រោងអភិវឌ្ឍនាពេលអនាគត៖ ផ្លូវល្បឿនលឿនលេខ៨ (EX8) ភ្នំពេញ-កំពង់ចាម-ក្រចេះ-មណ្ឌលគិរី-រតនគិរី, ផ្លូវល្បឿនលឿនលេខ៦២ (EX62) កំពង់ធំ-ព្រះវិហារ-ព្រំដែនកម្ពុជា-ថៃ, ផ្លូវល្បឿនលឿនលេខ៦៦ (EX66) សៀមរាប-ឧត្តរមានជ័យ-ព្រំដែនកម្ពុជា-ថៃ, ផ្លូវល្បឿនលឿនលេខ៤៤ (EX44) ភ្នំពេញ-កំពង់ស្ពឺ-កំពង់ផែកោះកុង និងផ្លូវល្បឿនលឿនលេខ៧៦ (EX76) កំពង់ធំ-ក្រចេះ-មណ្ឌលគិរី-ព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាម។

៣.៣.៣.២. ផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្ត

ត្រឹមឆ្នាំ២០៥០ បណ្តាញផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្តនឹងស្ថិតនៅក្នុងទម្រង់ "ផ្លូវទម្រង់កាំ៩ខ្សែ ផ្លូវទម្រង់ផ្តេក ៦ខ្សែ និងផ្លូវទម្រង់បញ្ឈរ ៦ខ្សែ" និងមានប្រវែងសរុបប្រហែល ២៥ ៤១២គីឡូម៉ែត្រ ខណៈត្រឹមឆ្នាំ២០៣៣ ផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្តនឹងមានប្រវែងដល់ ២១ ០០០គីឡូម៉ែត្រ។

ផែនទី៣.៣.៣.២. ទម្រង់នៃផែនការអភិវឌ្ឍន៍ខ្សែផ្លូវជាតិឆ្នាំ២០៥០ ទូទាំងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា



ក)-ផ្លូវទម្រង់កាំ ៩ខ្សែ៖ ផ្លូវទម្រង់កាំលេខ១៖ ភ្នំពេញ-កណ្ដាល-ព្រៃវែង-ស្វាយរៀង-មាត់ច្រកព្រំដែនបាវិត។ ផ្លូវទម្រង់កាំលេខ២៖ ភ្នំពេញ-តាកែវ។ ផ្លូវទម្រង់កាំលេខ៣៖ ភ្នំពេញ-កណ្ដាល-តាកែវ-កំពត-ព្រះសីហនុ។ ផ្លូវទម្រង់កាំលេខ៤៖ ភ្នំពេញ-កណ្ដាល-កំពង់ស្ពឺ-ព្រះសីហនុ។ ផ្លូវទម្រង់កាំលេខ៥៖ ភ្នំពេញ-កំពង់ឆ្នាំង-កំពង់ស្ពឺ-កោះកុង។ ផ្លូវទម្រង់កាំលេខ៦៖ ភ្នំពេញ-កណ្ដាល-កំពង់ឆ្នាំង-ពោធិ៍សាត់-បាត់ដំបង-បន្ទាយមានជ័យ-មាត់ច្រកព្រំដែនប៉ោយប៉ែត។ ផ្លូវទម្រង់កាំលេខ៧៖ ភ្នំពេញ-កណ្ដាល-កំពង់ចាម-កំពង់ធំ-សៀមរាប-បន្ទាយមានជ័យ។ ផ្លូវទម្រង់កាំលេខ៨៖ ភ្នំពេញ-កណ្ដាល-កំពង់ចាម-ត្បូងឃ្មុំ-ក្រចេះ-ស្ទឹងត្រែង-មាត់ច្រកព្រំដែនត្រពាំងក្រៀល។ ផ្លូវទម្រង់កាំលេខ៩៖ ភ្នំពេញ-កណ្ដាល-ព្រៃវែង-កំពង់ចាម-ត្បូងឃ្មុំ-ក្រចេះ-មណ្ឌលគិរី-រតនគិរី។

ខ)-ផ្លូវទម្រង់ផ្តេក ៦ខ្សែ៖ ផ្លូវផ្តេកលេខ១៖ បន្ទាយមានជ័យ-ឧត្តរមានជ័យ-ព្រះវិហារ-ស្ទឹងត្រែង-រតនគិរី។ ផ្លូវផ្តេកលេខ២៖ បន្ទាយមានជ័យ-ឧត្តរមានជ័យ-ព្រះវិហារ-ស្ទឹងត្រែង។ ផ្លូវផ្តេកលេខ៣៖ បាត់ដំបង-សៀមរាប-ព្រះវិហារ-ស្ទឹងត្រែង-រតនគិរី-មាត់ច្រកព្រំដែនអូរយ៉ាដាវ។ ផ្លូវផ្តេកលេខ៤៖ កំពង់ធំ-ក្រចេះ-មណ្ឌលគិរី។ ផ្លូវផ្តេកលេខ៥៖ កំពង់ធំ-ក្រចេះ-មណ្ឌលគិរី។ ផ្លូវផ្តេកលេខ៦៖ កំពង់ស្ពឺ-តាកែវ-ព្រៃវែង។

គ)-ផ្លូវទម្រង់បញ្ឈរ ៦ខ្សែ៖ ផ្លូវបញ្ឈរលេខ១៖ បន្ទាយមានជ័យ-បាត់ដំបង-ប៉ៃលិន-ពោធិ៍សាត់-អាកាសយានដ្ឋាន កោះកុង-តារាសាគរ។ ផ្លូវបញ្ឈរលេខ២៖ ឧត្តរមានជ័យ-សៀមរាប-បាត់ដំបង-ពោធិ៍សាត់-កោះកុង។ ផ្លូវបញ្ឈរលេខ៣៖ ពោធិ៍សាត់-កំពង់ស្ពឺ-កំពត។ ផ្លូវបញ្ឈរលេខ៤៖ ព្រះវិហារ-កំពង់ធំ-កំពង់ឆ្នាំង-កំពង់ស្ពឺ។ ផ្លូវបញ្ឈរលេខ៥៖ ព្រះវិហារ-ស្ទឹងត្រែង-កំពង់ធំ-ព្រៃវែង-កណ្ដាល-តាកែវ។ ផ្លូវបញ្ឈរលេខ៦៖ រតនគិរី-មណ្ឌលគិរី។

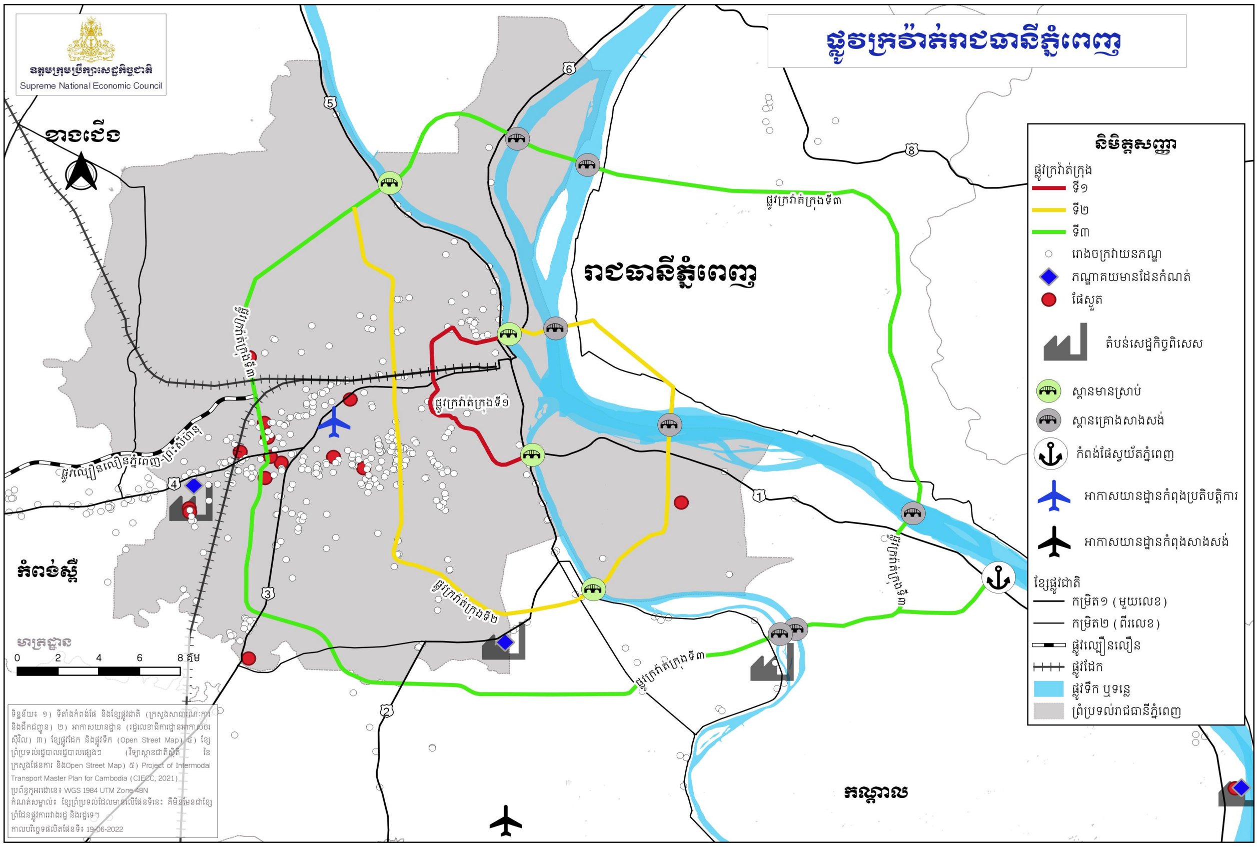
៣.៣.៣.៣. ផ្លូវក្រវាត់ក្រុង និងផ្លូវវាងទីប្រជុំជន

ផ្លូវក្រវាត់ក្រុង និងផ្លូវវាងទីប្រជុំជនមួយចំនួន ត្រូវរៀបចំផែនការ និងសាងសង់ក្នុងភូមិសាស្ត្ររាជធានីភ្នំពេញ និងទីរួមខេត្តមួយចំនួន ដើម្បីតភ្ជាប់ទៅតំបន់ឬបណ្ដុំទីក្រុង ដែលមានមុខងារផ្សេងៗគ្នា និងសម្រាប់បំពេញតម្រូវការដឹកជញ្ជូនរយៈចម្ងាយឆ្ងាយ ញែកដាច់ពីគ្នាវាងការដឹកជញ្ជូនលឿននិងយឺត និងការធ្វើដំណើររយៈចម្ងាយឆ្ងាយនិងខ្លី (ជិត) បញ្ចៀសការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ និងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងសុវត្ថិភាពនៃការដឹកជញ្ជូន។ ផ្លូវទាំងអស់នេះក៏ដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការអភិវឌ្ឍទីក្រុង និងនគរូបនីយកម្ម។

ក)-ផ្លូវក្រវាត់រាជធានីភ្នំពេញ៖ ផ្លូវក្រវាត់ក្រុងចំនួន៣ ត្រូវបានគ្រោងឡើងក្នុងរាជធានីភ្នំពេញដែលមានប្រវែងសរុប ១៦១គីឡូម៉ែត្រ (ផែនទី៣.៣.៣.៣.)។ ផ្លូវក្រវាត់ក្រុងទី១ មានប្រវែងសរុប ១៨គីឡូម៉ែត្រ ជាផ្លូវមេក្នុងរាជធានីភ្នំពេញត្រូវបានសាងសង់រួចរាល់ និងបានបើកឱ្យចរាចរឆ្លងកាត់។ ផ្លូវក្រវាត់ក្រុងទី២ មានប្រវែងសរុបប្រហែល ៥០គីឡូម៉ែត្រ ដោយកំណាត់ផ្លូវនៅត្រើយខាងលិចទន្លេមេគង្គត្រូវបានសាងសង់រួចនិងបើកឱ្យចរាចរឆ្លងកាត់បាន។ ផ្លូវក្រវាត់ក្រុងទី៣ មានប្រវែងសរុបប្រហែល ៩៣គីឡូម៉ែត្រ ក្នុងនោះ

កំណាត់ផ្លូវប្រវែង ១៨គីឡូម៉ែត្រ ត្រូវបានសាងសង់រួចរាល់ ហើយកំណាត់ដែលនៅសេសសល់នឹងត្រូវសាងសង់ជាពីរដំណាក់កាល។ បច្ចុប្បន្ននេះដំណាក់កាលទី១ មានប្រវែង ៥២គីឡូម៉ែត្រ កំពុងសាងសង់។

ផែនទី៣.៣.៣.៣. ទីតាំងផ្លូវក្រវាត់រាជធានីភ្នំពេញ



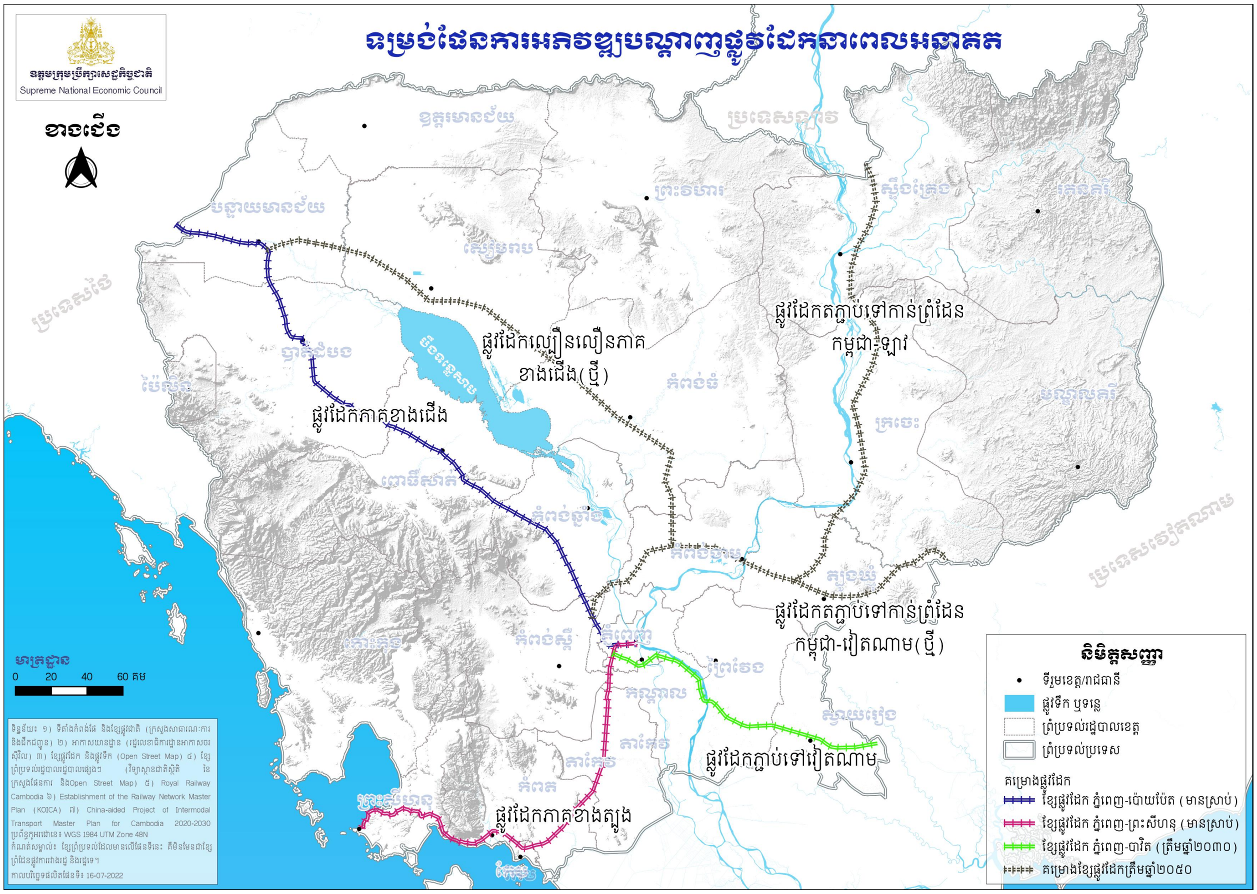
ខ)-ផ្លូវក្រវាត់ក្រុង និងផ្លូវវាងទីប្រជុំជនផ្សេងទៀត៖ ផ្លូវវាងទីប្រជុំជនត្រូវបានគ្រោងនៅតំបន់ទីប្រជុំជន ផ្អាវ ស្គន់ កំពង់ថ្ម កំពង់ធំ ស្ទោង សៀមរាប បាត់ដំបង ពោធិ៍សាត់ កំពង់ឆ្នាំង ឧដុង្គ និងទីប្រជុំជនផ្សេងទៀត និងផ្លូវក្រវាត់ក្រុងខាងក្រៅភាគខាងជើងត្រូវបានគ្រោងសាងសង់ក្នុងខេត្តព្រះសីហនុ ដែលមានប្រវែងសរុបប្រហែល ៦៥គីឡូម៉ែត្រ និងផ្លូវក្រវាត់ក្រុងចំនួន៥ ផ្សេងទៀត រួមមាន៖ ផ្អាវ ស្គន់ កំពង់ថ្ម កំពង់ធំ និង ស្ទោង បានសាងសង់រួច និងបើកឱ្យចរាចរឆ្លងកាត់។

៣.៣.៣.៤. បណ្ដាញផ្លូវដែក

បណ្ដាញផ្លូវដែកនៅកម្ពុជា នឹងត្រូវអភិវឌ្ឍជាពីរដំណាក់កាល។ ដំណាក់កាលទីមួយត្រឹមឆ្នាំ ២០២៧ ជាដំណាក់កាលដំបូង ត្រូវលើកកម្រិតបណ្ដាញផ្លូវដែកភាគខាងជើងភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត ដែលមានស្រាប់ទៅជាផ្លូវដែកដែលមានសមត្ថភាព ដូចផ្លូវដែកភាគខាងត្បូង គឺមានល្បឿនដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ៨០គីឡូម៉ែត្រ/ម៉ោង រីឯល្បឿនដឹកជញ្ជូនទំនិញ ៤០គីឡូម៉ែត្រ/ម៉ោង។ ដំណាក់កាលទីពីរគិតត្រឹមឆ្នាំ ២០៣៣ បណ្ដាញផ្លូវដែកមានទម្រង់ជា “**កាំ៣ខ្សែ**” នឹងត្រូវបានសាងសង់រួមមាន៖ (១) ផ្លូវដែកល្បឿនលឿនភាគខាងជើងតភ្ជាប់ទៅកាន់ព្រំដែនកម្ពុជា-ថៃ, (២) ផ្លូវដែកល្បឿនលឿនភាគឦសានតភ្ជាប់ទៅ

កាន់ព្រំដែនកម្ពុជា-ឡាវ, (៣) ផ្លូវដែកល្បឿនលឿនតភ្ជាប់ទៅកាន់ព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាម ក្នុងនោះក៏មានផ្លូវដែកល្បឿនលឿនភាគនិរតីតភ្ជាប់ទៅកំពង់ផែទឹកជ្រៅក្រុងព្រះសីហនុ និងផ្លូវដែកល្បឿនលឿនភាគពាយព្យតភ្ជាប់ពី ភ្នំពេញ-កំពង់ធំ-សៀមរាប-សិរីសោភ័ណ។

ផែនទី៣.៣.៣.៤. ទម្រង់ផែនការអភិវឌ្ឍបណ្តាញផ្លូវដែកនាពេលអនាគត



៣.៤. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីក

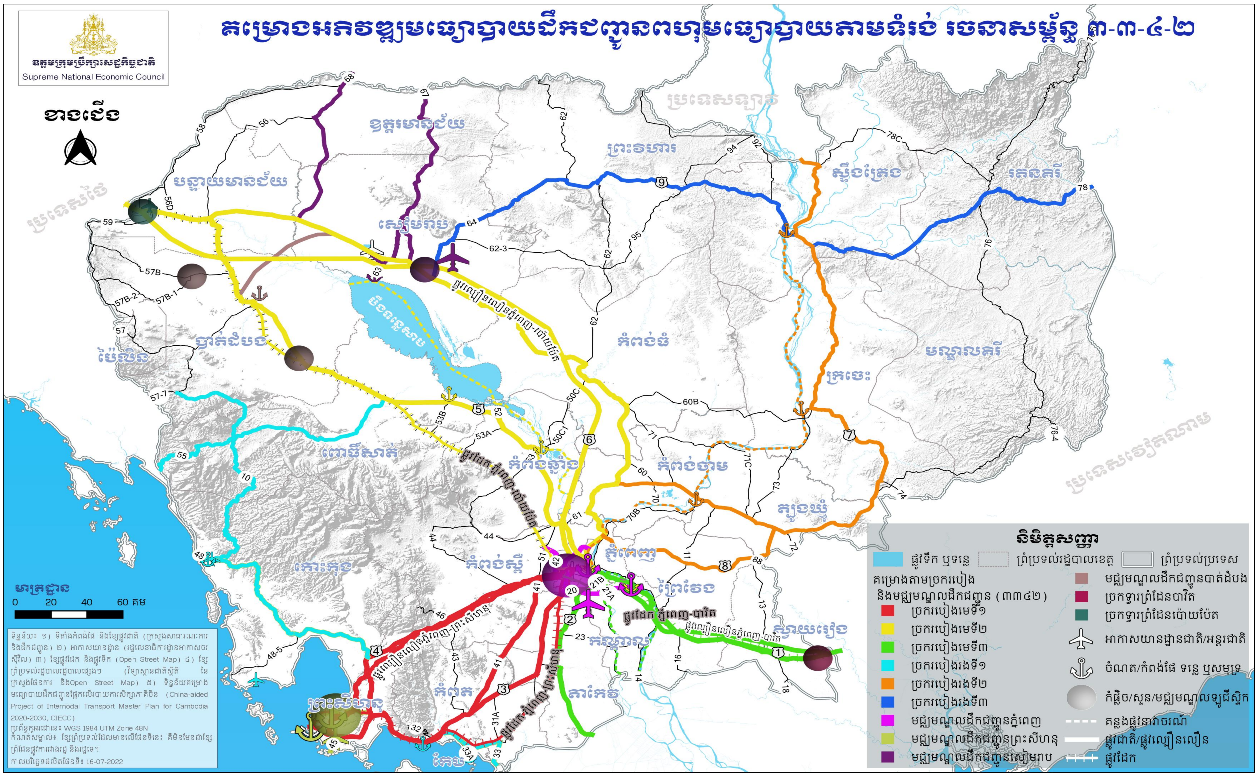
លទ្ធផលនៃការគណនាព្យាករណ៍ចរាចរណ៍សារជាថ្មីសម្រាប់ឆ្នាំ២០៣០ ដោយផ្អែកលើបណ្តាញផ្លូវដែលគ្រោងអភិវឌ្ឍត្រឹមឆ្នាំ២០៣០។ ***(ផែនទី៣.៤.ក.)***

បណ្តាញផ្លូវដែក នឹងត្រូវបានពង្រីកឆ្លងកាត់ខេត្តចំនួន៩ គ្របដណ្តប់ដោយប្រជាជនប្រមាណ ៤៨% នៃប្រជាជនកម្ពុជាសរុប។ ប្រករបៀងដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹកសំខាន់ៗ មានដងទន្លេសាប និងទន្លេមេគង្គនឹងត្រូវបានប្រើប្រាស់សម្រាប់ដឹកជញ្ជូនទំនិញឆ្លងកាត់ព្រំដែន ខណៈកំពង់ផែសមុទ្រនឹងគ្របដណ្តប់តំបន់ឆ្នេរ និងបម្រើឱ្យការនាំចេញ និងនាំចូលទំនិញ និងទេសចរណ៍អន្តរជាតិ។ ការដឹកជញ្ជូនផ្លូវអាកាសនឹងត្រូវបានពង្រីកវិសាលភាពសេវាគ្របដណ្តប់ផ្ទៃដីពី ៤០% ទៅ ៦០% និងប្រជាជនពី ៧០% ទៅ ៨០%។

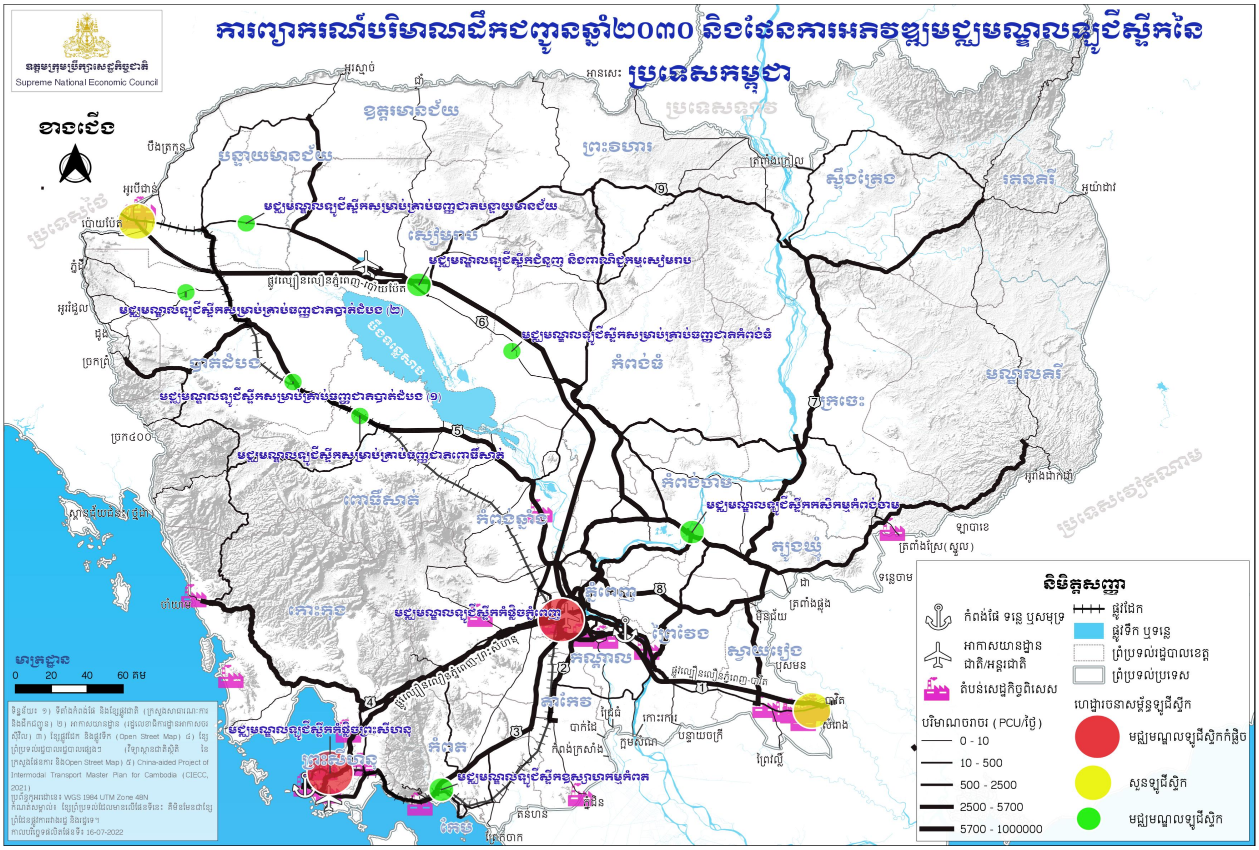
ដោយរួមបញ្ចូលការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច សង្គមនាពេលអនាគត និងតម្រូវការសម្រាប់ការតភ្ជាប់ជាមួយតំបន់ជុំវិញក៏ដូចជាតម្រូវការសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍឡូជីស្ទីក ការសាងសង់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនគ្រប់ជ្រុងជ្រោយនៅត្រឹមឆ្នាំ២០៣៣ មានផែនការដូចខាងក្រោម។ ***(ផែនទី៣.៤.ខ. និង៣.៤.គ.)***

ផែនទី៣.៤.ក. ការព្យាករបរិមាណចរាចរណ៍តាមបណ្តាញផ្លូវដែលគ្រោងអភិវឌ្ឍត្រឹមឆ្នាំ២០៣០ (PCU/ថ្ងៃ)។

ផែនទី៣.៤.ខ. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយតាមទម្រង់៣-៣-៤-២



ផែនទី៣.៤.គ. ការព្យាករបរិមាណដឹកជញ្ជូនឆ្នាំ២០៣០ និងផែនការអភិវឌ្ឍមជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទីកកម្ពុជា



៣.៤.១. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន

៣.៤.១.១. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍បណ្តាញផ្លូវថ្នល់ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធពាក់ព័ន្ធ

ត្រឹមឆ្នាំ២០៣៣ ដើម្បីបង្កើនភាពប្រទាក់ក្រឡានៃបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ បណ្តាញផ្លូវល្បឿនលឿន ផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្ត ផ្លូវតភ្ជាប់ជាមួយបណ្តុំដឹកជញ្ជូន មាត់ច្រករបៀងសំខាន់ៗ និងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងទៀត ផ្លូវក្រវាត់ក្រុង និងផ្លូវវាងក្រុង ឬទីប្រជុំជនត្រូវបានគិតគូរៈ

(ក). ខ្សែផ្លូវល្បឿនលឿនសំខាន់ៗ

- សាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿន ៤ខ្សែ (ភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ, ភ្នំពេញ-សៀមរាប-ប៉ោយប៉ែត, ភ្នំពេញ-ស្វាយរៀង-បាវិត និងផ្លូវក្រវាត់ក្រុងភ្នំពេញទី៣)។

(ខ). ផ្លូវតភ្ជាប់បណ្តុំ និងចំណុចតភ្ជាប់ដឹកជញ្ជូនសំខាន់ៗ

- បញ្ចប់ការសាងសង់ លើកកម្ពស់ និងស្តាបនាឡើងវិញនូវខ្សែផ្លូវដែលមានអតុល្យភាពនៃសមត្ថភាព និងតម្រូវការដឹកជញ្ជូន។ ផ្តោតលើការស្តាបនាឡើងវិញផ្លូវជាតិលេខ១ លេខ៣ លេខ៤ លេខ៥ និងលេខ៧ និងផ្លូវថ្មី ខេត្តបាត់ដំបង-សៀមរាប, បាត់ដំបង-កោះកុង (ផ្លូវជាតិលេខ១០) កំពង់ធំ-កំពង់ឆ្នាំង (ផ្លូវជាតិលេខ៥០C)។
- កែលម្អផ្លូវក្រវាត់ក្រុង និងផ្លូវវាងបណ្តុំ និងចំណុចតភ្ជាប់ដឹកជញ្ជូន ដោយបន្តការសាងសង់ផ្លូវក្រវាត់ក្រុងភ្នំពេញទី២ និងទី៣ ផ្លូវវាងក្រុងព្រះសីហនុ និងផ្លូវវាងទីប្រជុំជនឧត្តុង្គ ក្រុងកំពង់ឆ្នាំង ក្រុងបាត់ដំបង ក្រុងពោធិ៍សាត់ និងក្រុងសៀមរាប។

(គ). ការតភ្ជាប់រវាងផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្ត

- លើកកម្ពស់ខ្សែផ្លូវតភ្ជាប់ជាមួយច្រកព្រំដែនសំខាន់ៗពង្រឹងការតភ្ជាប់រវាងផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្ត និងក្នុងចំណោមផ្លូវខេត្ត។
- ពង្រឹងតំណរភ្ជាប់រវាងផ្លូវខេត្ត និងផ្លូវជាតិនៅសងខាងដងទន្លេមេគង្គ ជាមួយការសាងសង់ស្ពានឆ្លងកាត់ទន្លេមេគង្គទន្លេនៅខេត្តក្រចេះ និងស្រុកស្ទឹងត្រង់។

(ឃ). របៀងសម្រាប់ប្រមូល និងចែកចាយទំនិញតាមមាត់ច្រក កំពង់ផែ អាកាសយានដ្ឋាន និងស្ថានីយរថភ្លើង

- កែលម្អច្រករបៀងដែលប្រមូល និងចែកចាយទំនិញ ដោយរួមបញ្ចូលគ្នានូវគម្រោងសាងសង់នៃចំណុចតភ្ជាប់ដឹកជញ្ជូនសំខាន់ៗនៃអាកាសយានដ្ឋាន ស្ថានីយរថភ្លើង ច្រកព្រំដែន កំពង់ផែ និងសួនឡូជីស្ទីក ដូចជា អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាបអង្គរ (ថ្មី) អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិតេជោ (ថ្មី) កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ កំពង់ផែស្ទឹងហាវ កំពង់ផែយូញៀន (Union) និងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនានា។

(ង). ផ្លូវជនបទ

- ពង្រឹងគុណភាព និងស្ថានភាពផ្លូវជនបទតាមរយៈការលើកកម្ពស់ ការពង្រីក ការជួសជុល និងការតភ្ជាប់បណ្ដាញផ្លូវជនបទតំបន់ភាគឦសាន និងតំបន់ព្រៃភ្នំដែលមានជីវភាពក្រីក្រ ដូចជា ខេត្តស្ទឹងត្រែង ព្រះវិហារ ពោធិ៍សាត់ និងរតនគិរី និងកែលម្អស្ថានភាពផ្លូវតភ្ជាប់ទៅកាន់សួនឧស្សាហកម្ម តំបន់ទេសចរណ៍ និងតំបន់ផលិតកម្មកសិកម្មនានា។

ដើម្បីបង្កើនប្រសិទ្ធភាព និរន្តរភាព និងសុវត្ថិភាពនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់សកម្មភាពគាំទ្ររួមមានៈ

(១). ការពង្រឹងការគ្រប់គ្រង ថែទាំផ្លូវ និងកែលម្អបរិក្ខារសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍នៅតាមផ្លូវថ្នល់ឱ្យបានសមស្របតាមនិយាមបច្ចេកទេសដែលបានកំណត់ និងតម្រូវ

- ផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្តចាំបាច់ត្រូវមានការថែទាំ និងជួសជុលឱ្យបានទាន់ពេលវេលា និងមានប្រសិទ្ធភាព។
- រៀបចំធ្វើគំនូស និងកែលម្អផ្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ឡើងវិញឱ្យបានគ្រប់គ្រាន់ និងត្រឹមត្រូវដើម្បីងាយស្រួលដល់ការប្រើប្រាស់ផ្លូវ។

(២). ការកែលម្អ និងការផ្សព្វផ្សាយច្បាប់ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តពាក់ព័ន្ធនឹងចរាចរណ៍ ដើម្បីលើកកម្ពស់ការយល់ដឹងរបស់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ និងការពង្រឹងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក

- ជំរុញការផ្សព្វផ្សាយ និងលើកកម្ពស់ការយល់ដឹងច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងបទដ្ឋានគតិយុត្តពាក់ព័ន្ធនឹងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ និងប្រជាពលរដ្ឋនៅតាមដងផ្លូវថ្នល់ និងនៅតាមសហគមន៍នានា ដើម្បីលើកកម្ពស់ការយល់ដឹង និងគោរពច្បាប់ ព្រមទាំងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាព និងកែលម្អច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធនឹងចរាចរណ៍។
- បង្កើនការតាមដាន ការត្រួតពិនិត្យ និងការស៊ើបអង្កេត ចំពោះករណីបំពានច្បាប់ដឹកជញ្ជូនដូចជាៈ ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវការត្រួតពិនិត្យយានយន្តដឹកទំនិញធុនធ្ងន់ និងរថយន្តដឹកអ្នកដំណើរជាមួយនឹងការបំពាក់ឧបករណ៍ GPS និងពង្រឹងការត្រួតពិនិត្យលើយានយន្តដឹកជញ្ជូនផ្ទុកលើសទម្ងន់កំណត់ និងការរំលោភបំពានច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់ និងបទដ្ឋានគតិយុត្តពាក់ព័ន្ធ។
- ពង្រឹងយន្តការត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសយានយន្ត ដើម្បីទប់ស្កាត់ការកែច្នៃ និងដំឡើងយានយន្តទាំងឡាយណាដែលមិនឆ្លើយតបនឹងស្តង់ដារសុវត្ថិភាព ដោយហាមឃាត់មិនឱ្យធ្វើចរាចរណ៍លើដងផ្លូវ និងហាមឃាត់យានដ្ឋានកែច្នៃយានយន្តខុសច្បាប់ ក្នុងគោលដៅលុបបំបាត់ប្រភពដែលបង្កគ្រោះថ្នាក់ដល់សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍យានយន្ត។

៣.៤.១.២. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍បណ្ដាញផ្លូវដែក

ត្រឹមឆ្នាំ២០៣៣ ខ្សែផ្លូវដែកល្បឿនលឿនមេដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងទំនិញ នឹងមានទម្រង់កាំដែលតភ្ជាប់ទៅកាន់ទីក្រុង និងកំពង់ផែធំៗនៃតំបន់ពាយ័ព្យ ភាគអាគ្នេយ៍ និងនិរតីនៃប្រទេសកម្ពុជា។ ខ្សែផ្លូវដែកល្បឿនលឿនទាំងនេះរួមមានៈ ផ្លូវដែកល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុ (ភាគខាងត្បូងត្រូវបានស្តារពីផ្លូវដែកមានស្រាប់ ទៅជាផ្លូវដែកល្បឿនលឿន) ភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត (ភាគខាងជើងត្រូវបានស្តារពីផ្លូវ

ដែកមានស្រាប់ ទៅជាផ្លូវដែកល្បឿនលឿន) ផ្លូវដែកល្បឿនលឿនថ្មីភ្នំពេញ-កំពង់ធំ-សៀមរាប-ប៉ោយប៉ែត និងផ្លូវដែកល្បឿនលឿនថ្មីភ្នំពេញ-បាវិត (ផ្លូវដែកតភ្ជាប់ជាមួយប្រទេសវៀតណាម)។

៣.៤.១.២.១. ការស្តារឡើងវិញកំណាត់ខ្សែផ្លូវដែកភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត (ផ្លូវដែកភាគខាងជើងមានស្រាប់)

ផ្លូវដែកភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត ជាខ្សែរត់ភាគខាងជើងដែលមានស្រាប់រត់ឆ្លងកាត់តំបន់ប្រមូលផ្តុំដោយប្រជាជនរស់នៅកុះករ និងជាតំបន់សំខាន់បំផុតមួយនៃភាគខាងត្បូងបឹងទន្លេសាប។ ខ្សែរត់នេះមិនត្រឹមតែជាសរសៃឈាមដឹកជញ្ជូនតភ្ជាប់មណ្ឌលសេដ្ឋកិច្ចរាជធានីភ្នំពេញទៅតំបន់បឹងទន្លេសាបប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែជាច្រករបៀងសំខាន់សម្រាប់ការធ្វើដំណើរ និងការដឹកជញ្ជូនទំនិញរវាងកម្ពុជា និងថៃ។ កំណាត់ខ្សែផ្លូវដែកនេះជាផ្នែកមួយដ៏សំខាន់នៃខ្សែផ្លូវដែកភាគខាងកើតនៃបណ្តាញផ្លូវដែកអាស៊ី។ ផ្លូវដែកខ្សែភាគខាងជើង ដែលមានស្រាប់ចាប់ផ្តើមពីរាជធានីភ្នំពេញនៅភាគខាងកើតឆ្លងកាត់ខេត្តកណ្តាល កំពង់ស្ពឺ កំពង់ឆ្នាំង ពោធិ៍សាត់ បាត់ដំបង និងបន្ទាយមានជ័យបន្តទៅភាគខាងលិច ដោយតភ្ជាប់ជាមួយផ្លូវដែកថៃនៅច្រកព្រំដែនប៉ោយប៉ែតដែលមានប្រវែងសរុប ៣៨៦គីឡូម៉ែត្រ។ ខ្សែរត់នេះត្រូវបានគ្រោងស្តារឡើងវិញនូវផ្លាកសញ្ញា ឧបករណ៍ផ្តល់ព័ត៌មាន និងសម្ភារបន្ទាប់បន្សំ ការដោះស្រាយបញ្ហានៅក្នុងស្ថានីយរថភ្លើង រថភ្លើង ស្រទាប់គ្រឹះក្រោមផ្លូវដែក ស្ពាននិងខ្សែផ្លូវ ការជួសជុលស្ថានីយចំណត ការកែលម្អកន្លែងអ្នកដំណើររង់ចាំ និងផ្លូវអ្នកដំណើរចេញ/ចូលស្ថានីយ ក៏ដូចជាការតភ្ជាប់ជាមួយមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងទៀត និងការរៀបចំដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងទំនិញប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព។ លើសពីនេះទៀត ការកែសម្រួលកាំកំណោងផ្លូវដែក ដែលមានស្រាប់នឹងជួយធានាឱ្យរថភ្លើងប្រតិបត្តិការប្រកបដោយសុវត្ថិភាព និងអាចបង្កើនល្បឿនរថភ្លើងបាន។

៣.៤.១.២.២. ការស្តារឡើងវិញខ្សែផ្លូវដែកភាគខាងត្បូងភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុដែលមានស្រាប់

ផ្លូវដែកភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ ជាផ្លូវដែកភាគខាងត្បូងដែលមានស្រាប់ជាខ្សែតភ្ជាប់ដ៏សំខាន់រវាងរាជធានីភ្នំពេញ និងកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ដែលជាកំពង់ផែទឹកជ្រៅដ៏សំខាន់បំផុតនៅកម្ពុជា និងជាច្រកទទួលអ្នកដំណើរ និងការដឹកជញ្ជូនទំនិញ។ លើសពីនេះ កំណាត់ផ្លូវដែកនេះបានភ្ជាប់គម្រោងផ្លូវដែកអាស៊ីភាគខាងកើតជាមួយនឹងផ្លូវដែក ភ្នំពេញ-វៀតណាម។ ផ្លូវដែកភាគខាងត្បូងដែលមានស្រាប់នេះ ចាប់ផ្តើមពីរាជធានីភ្នំពេញភាគខាងជើងឆ្ពោះទៅភាគខាងត្បូងតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ៣ ឆ្លងកាត់ខេត្តកណ្តាល តាកែវ និងកំពត និងបញ្ចប់នៅកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ដែលមានប្រវែងសរុប ២៦៦គីឡូម៉ែត្រ។ កំណាត់ផ្លូវដែកនេះ ផ្តោតជាចម្បងលើការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងអ្នកដំណើរក្នុងពេលដំណាលគ្នា។ ខ្សែរត់នេះត្រូវបានគ្រោងស្តារឡើងវិញនូវផ្លាកសញ្ញា ឧបករណ៍ផ្តល់ព័ត៌មាន និងសម្ភារបន្ទាប់បន្សំ ការដោះស្រាយបញ្ហានៅក្នុងស្ថានីយរថភ្លើង រថភ្លើង ស្រទាប់គ្រឹះក្រោមផ្លូវដែក ស្ពាននិងខ្សែផ្លូវ ការជួសជុលស្ថានីយចំណត ការកែលម្អកន្លែងអ្នកដំណើររង់ចាំ និងផ្លូវអ្នកដំណើរចេញ/ចូលស្ថានីយ ក៏ដូចជាតភ្ជាប់ជាមួយមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងទៀត និងការរៀបចំដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងទំនិញប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព។ លើសពីនេះទៀត ការកែសម្រួលកាំកំណោងផ្លូវដែកដែលមានស្រាប់នឹងជួយធានាឱ្យរថភ្លើងប្រតិបត្តិការប្រកបដោយសុវត្ថិភាព និងអាចបង្កើនល្បឿនរថភ្លើង។

៣.៤.១.២.៣. ការស្ថាបនាខ្សែផ្លូវដែកភ្នំពេញ-បាវិត (ព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាម)

ខ្សែរត់ភ្នំពេញ-បាវិត (ព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាម) ជាច្រករបៀងមេតភ្ជាប់រវាងកម្ពុជានិងប្រទេសវៀតណាម ដែលជាតំណភ្ជាប់រាជធានីភ្នំពេញជាមួយទីក្រុងហូជីមិញ។ ខ្សែរត់នេះជារបៀងដឹកជញ្ជូនសម្រាប់មជ្ឈមណ្ឌលសេដ្ឋកិច្ចរាជធានីភ្នំពេញទៅទិសខាងកើត។ ជាមួយគ្នានេះ កំណាត់ផ្លូវដែកនេះ ជាផ្នែកមួយដ៏សំខាន់នៃខ្សែផ្លូវដែកភាគខាងកើតនៃបណ្តាញផ្លូវដែកអាស៊ីតភ្ជាប់រួមគ្នា ជាមួយកំណាត់ផ្លូវដែកភាគខាងជើងដែលមានស្រាប់ និងកំណាត់ផ្លូវដែកទីក្រុងហូជីមិញ-ច្រកព្រំដែនម៉ុកបៃ ក្នុងប្រទេសវៀតណាម។ ខ្សែរត់នេះចាប់ផ្តើមពីរាជធានីភ្នំពេញតម្រង់ទៅទិសអាគ្នេយ៍ឆ្លងកាត់ ទន្លេបាសាក់ ចំណតផែថ្មីរបស់កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ បន្ទាប់មកលាតសន្ធឹងទៅទិសខាងកើតតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ១ ឆ្លងកាត់ខេត្តកណ្តាល ព្រៃវែង និងស្វាយរៀង និងបញ្ចប់នៅត្រឹមមាត់ច្រកបាវិត (ព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាម) ដោយមានប្រវែងសរុប ១៥០ គីឡូម៉ែត្រ។ ផ្លូវដែកនេះផ្តល់សារៈសំខាន់ជាចម្បងសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងអ្នកដំណើរក្នុងពេលដំណាលគ្នា។ បន្ទាប់ពីស្ថាបនាផ្លូវដែកនេះរថភ្លើងដឹកអ្នកដំណើរអាចចរាចរបានទៅមកមួយជើង/ថ្ងៃ និងអាចបើកបរបានក្នុងល្បឿន ១៦០គីឡូម៉ែត្រ/ម៉ោង។ ដង់ស៊ីតេរំហូរទំនិញនៃកំណាត់ផ្លូវដឹកជញ្ជូនទំនិញច្រើនជាងគេនឹងមានបរិមាណដល់ ១,២៦លានតោន/ឆ្នាំ ជាមួយនឹងល្បឿននៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញលើសពី ៨០គីឡូម៉ែត្រ/ម៉ោង។

៣.៤.១.៣. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវទឹកទន្លេ

ប្រព័ន្ធផ្លូវទឹកដែលគ្រោងសាងសង់មានប្រវែងសរុប ៩៣០គីឡូម៉ែត្រ ក្នុងនោះដងទន្លេមេគង្គមានប្រវែង ៥០០គីឡូម៉ែត្រ បឹងទន្លេសាបនិងទន្លេសាប ២៦០គីឡូម៉ែត្រ ទន្លេបាសាក់ ៩៦គីឡូម៉ែត្រ និងស្ទឹងសង្កែ ៧៤គីឡូម៉ែត្រ។ នាប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ តាមរយៈការដាក់ចេញនូវបទប្បញ្ញត្តិ និងការស្តារផ្លូវទឹកដែលមានស្រាប់ដូចជាៈ ទន្លេសាបចាប់ពីកំពង់ឆ្នាំងមកភ្នំពេញ និងការកែលម្អផ្លូវទឹកទន្លេមេគង្គពីចំណតផែទន្លេបិទទៅព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាម បង្កើតបាននូវបណ្តាញផ្លូវទឹកមួយដែលមានភាពងាយស្រួលក្នុងការធ្វើចរាចរណ៍។ បន្ថែមលើសពីបណ្តាញផ្លូវទឹកកម្រិតថ្នាក់ជាតិកម្ពុជាក៏មានដងទន្លេ ព្រែក ស្ទឹងផ្សេងៗទៀត សម្រាប់ធ្វើនាវាចរណ៍នៅពេលបច្ចុប្បន្នផងដែរ ដែលមានប្រវែងសរុបប្រហែល ៨២០គីឡូម៉ែត្រ។ ខ្សែផ្លូវទឹកទាំងអស់នោះត្រូវបានចាត់ចំណាត់ថ្នាក់ជាបណ្តាញផ្លូវទឹកកម្រិតខេត្ត ដោយសារតែមានចំណាត់ថ្នាក់ទាប និងលក្ខខណ្ឌនាវាចរណ៍មិនអំណោយផល។ គួរបញ្ជាក់ផងដែរថា ការសាងសង់បណ្តាញផ្លូវទឹកថ្នាក់ខេត្តនេះ មិនត្រូវបានគិតគូរក្នុងផែនការមេនេះទេ។ ដើម្បីធានាការតភ្ជាប់បណ្តាញផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេសរួមមាន ផ្លូវទន្លេ ព្រែក និងស្ទឹង ទៅផ្លូវសមុទ្រឱ្យមានប្រសិទ្ធភាព និងអាចកាត់បន្ថយថ្លៃដើមនៃការដឹកជញ្ជូនជាអតិបរិមា និងធានាឯករាជ្យភាពនៃវិស័យដឹកជញ្ជូនរបស់កម្ពុជា ដែលអាចប្រកួតប្រជែងជាមួយបណ្តាប្រទេសជិតខាងបាន ការកសាង និងអភិវឌ្ឍគម្រោងផ្លូវនាវាចរណ៍ «ព្រែកជីកហ្វូណនតេជោ» ដែលមានប្រវែង ១៨០គ.ម តភ្ជាប់ពីចំណុចព្រែកតាកែវនៃទន្លេមេគង្គ ទៅខេត្តកែប គឺជាការចាំបាច់ ដែលគម្រោងផ្លូវទឹកនេះមានទទឹងប្រវែង ១០០ម និងជម្រៅទឹក ៤.៧ម ដែលត្រូវឆ្លងកាត់ខេត្តចំនួនបួន ដូចជា កណ្តាល តាកែវ កំពត និងកែប

គឺជាគម្រោងប្រវត្តិសាស្ត្រ និងជាគម្រោងដែលមានលក្ខខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រ និងផលប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយរបស់ប្រទេសកម្ពុជា។

ត្រឹមឆ្នាំ២០៣៣ កម្រិតផ្លូវទឹកទន្លេសាប កំពង់ឆ្នាំង-ភ្នំពេញនឹងត្រូវកែលម្អ ជាពិសេសសម្រាប់ទទួលនាវាដែលមានចំណុះ ២ ០០០តោន ផ្លូវទឹកទន្លេមេគង្គ ចំណតផែទន្លេបិទ-ភ្នំពេញអាចទទួលនាវាចំណុះ ៣ ០០០តោន និងផ្លូវទឹកទន្លេមេគង្គ ភ្នំពេញ-ព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាម អាចទទួលនាវាចំណុះ ៥ ០០០តោន និងបើកផ្លូវទឹកទន្លេសាបកំពង់ឆ្នាំង-ពោធិ៍សាត់ ដើម្បីអាចទទួលនាវាចំណុះ ៥០០តោន នៅពេលវេលាមួយសមស្រប។ ការដាក់ឱ្យធ្វើនាវាចរណ៍ឡើងវិញកំណាត់ផ្លូវទឹកទន្លេមេគង្គ ស្ទឹងត្រែង-ចំណតផែទន្លេបិទ និងទន្លេបាសាក់ដោយផ្អែកលើខ្សែទឹកធម្មជាតិ បង្កើតនូវច្រករបៀងផ្លូវទន្លេដោយយកកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញជាស្នូល និងកំពង់ផែសំខាន់ៗតាមដងទន្លេសាប និងទន្លេមេគង្គដើម្បីសម្រួលដល់ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រដោយផ្ទាល់ ការដឹកជញ្ជូនផលិតផលកសិកម្មនៅជុំវិញបឹងទន្លេសាប និងទំនិញពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិនៅរាជធានីភ្នំពេញ ក៏ដូចជាការដឹកជញ្ជូនប្រេង និងឧស្ម័នធម្មជាតិតាមដងទន្លេ។ ផែនការមេនេះ ផ្តោតលើ៖ (១) ការស្តារបនាកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ រួមមាន៖ ចំណតផែពហុបំណង (TS៣), ចំណតផែអ្នកដំណើរ និងទេសចរណ៍ (TS១), ចំណតផែកុងតឺន័រ LM១៧, ចំណតផែរណបពហុបំណងទន្លេបិទ (UM២), ចំណតផែរណបពហុបំណងព្រែកអញ្ចាញ (UM១), ចំណតផែរណបពហុបំណង (TS១១), ចំណតផែមេគង្គ (LM៥), ចំណតផែរណបពហុបំណងកោះរកា (LM២៦), ចំណតផែព្រែកក្ដាម, ចំណតផែកំពង់ឆ្នាំង, ចំណតផែកំពង់លែង, ចំណតផែចុងឃ្នៀស, ចំណតផែសុវណ្ណភូមិ, ចំណតផែបឹងកេត, ចំណតផែឆ្លូង និង ចំណតផែអូរស្នាច់, (២) ការសាងសង់ចំណតផែពោធិ៍សាត់ និងចំណតផែសៀមរាបនៅពេលសមស្របណាមួយ, និង (៣) ដាក់ឱ្យដំណើរការឡើងវិញនូវមុខងារដឹកជញ្ជូនរបស់ចំណតផែស្ទឹងត្រែង ចំណតផែក្រចេះ និងចំណតផែបាត់ដំបងក្នុងគោលដៅ ដើម្បីកែលម្អជាបណ្តើរៗនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវទឹកទន្លេក្នុងផ្ទៃប្រទេស បង្កើនសមត្ថភាពចំណតផែទន្លេទទួលទំនិញ ពង្រីកវិសាលភាពសេវាគ្របដណ្តប់របស់ផែ និងលើកកម្រិតកម្ពស់សេវាផែ, (៤) ការស្តារ និងជីកផ្លូវទឹកទន្លេបាសាក់តភ្ជាប់ទៅសមុទ្រខេត្តកែប មានចម្ងាយប្រមាណ ១៨០គ.ម ដែលក្នុងនោះតម្រូវឱ្យជីកផ្លូវថ្មីដើម្បីតភ្ជាប់ ពីព្រែកតាកែវនៃទន្លេមេគង្គតភ្ជាប់ទៅព្រែកតាហ៊ីង ទន្លេបាសាក់ទៅសមុទ្រខេត្តកែប គម្រោងនេះត្រូវសាងសង់សន្ទះប្រឡាយនាវាចរណ៍ចំនួន៣ ដែលស្ថិតនៅលើព្រែកតាកែវនៃស្រុកកៀនស្វាយ ខេត្តកណ្តាល ក្រុងស្វាយជូនកែវ ខេត្តតាកែវ និងស្រុកដំណាក់ចង្អើរ ខេត្តកែប, គម្រោងនេះមានគម្រោងសាងសង់កំពង់ផែយុទ្ធសាស្ត្រចំនួន២ ទីរួមខេត្តតាកែវ និងស្រុកដំណាក់ចង្អើរ ខេត្តកែប ដែលជាតំបន់មជ្ឈមណ្ឌលភស្តុភារកម្ម និងតំបន់ផ្លាស់ប្តូរពហុមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន និងកំពង់ផែរណបចំនួន៤៖ កំពង់ត្រាច អង្គរជ័យ អង្គរបូរី និងស្រុកស្អាង ដែលមានតួនាទីជាផែជំនួយ និងជាឃ្លាំងផ្ទុកនិងចែកចាយទំនិញសម្រាប់តំបន់ដែលនៅជុំវិញកំពង់ផែនេះ, គម្រោងនេះក៏មានផែនការកសាងផ្លូវមេ ចំនួន២ នៅអមសងខាងផ្លូវទឹកនេះ និងត្រូវសាងសង់ស្ពានមួយចំនួនតាមបណ្តោយផ្លូវទឹកនេះពីស្រុកកៀនស្វាយរហូតដល់សមុទ្រខេត្តកែប។

៣.៤.១.៤. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ

ឆ្នេរកំពង់ផែឆ្នេរសមុទ្រកម្ពុជាត្រូវបានបែងចែកជាបីក្រុម៖ ក្រុមកំពង់ផែភាគខាងលិច ក្រុមកំពង់ផែផ្នែកកណ្ដាល និងក្រុមកំពង់ផែភាគខាងកើត។ ក្នុងចំណោមក្រុមកំពង់ផែទាំងនោះ ក្រុមកំពង់ផែផ្នែកកណ្ដាលដែលមានកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុជាស្នូល មានសក្ដានុពលជាងគេដោយសារជាច្រកដ៏សំខាន់ភ្ជាប់កម្ពុជាទៅពិភពលោក និងជាមាត់ច្រកនៃច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចភ្នំពេញ-កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ។ ក្រុមកំពង់ផែភាគខាងលិច និងក្រុមកំពង់ផែភាគខាងកើតភាគច្រើនបម្រើដល់ឧស្សាហកម្មស្ថិតនៅក្បែកំពង់ផែ និងលើកកម្ពស់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចក្នុងស្រុក។

ក). ក្រុមកំពង់ផែភាគខាងលិច

ក្រុមនេះមានកំពង់ផែកោះកុងជាស្នូល នឹងដើរតួនាទីជំរុញការអភិវឌ្ឍនៃតំបន់ជិតឆ្នេរ និងតំបន់នៅជុំវិញ។ ផែនការមេនេះគ្រោងសាងសង់ថ្មីនូវចំណតផែនាវាពហុបំណងចំនួន២ ដែលមានចំណុះ ២០ ០០០តោន នៅក្នុងកំពង់ផែកោះកុង។

ខ). ក្រុមកំពង់ផែផ្នែកកណ្ដាល

ក្រុមនេះមានកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុជាស្នូល និងបន្ថែមដោយកំពង់ផែយូញៀន (Union) នៅខេត្តកោះកុង កំពង់ផែស្ទឹងហាវ និងកំពង់ផែឆ្លាតវៃក្នុងខេត្តកោះកុង។ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍រួមមាន៖

- ***កំពង់ផែ កោះកុង ផត មេនេចម៉ិន ឯ.ក៖*** សាងសង់ចំណតផែនាវាពហុបំណងដែលមានចំណុះ ៥០ ០០០តោន ចំណតផែកុងតឺន័រ១ ដែលមានចំណុះ ៥០ ០០០តោន សម្រាប់ផែនការរយៈពេលខ្លី និងចំណតនាវាកម្សាន្ត ដែលមានសមត្ថភាពផ្ទុកបាន ១០០ ០០០តោន សម្រាប់ផែនការរយៈពេលវែង។
- ***កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ៖*** សាងសង់ចំណតផែកុងតឺន័រជំហានទី១ ប្រវែង ៣៥០ម៉ែត្រ ជម្រៅទឹក ១៤,៥០ម៉ែត្រ អាចឱ្យទទួលនាវាផ្ទុកកុងតឺន័រចំណុះ ៤ ០០០TEUs ឬនាវាដែលមានចំណុះផ្ទុក ៦០ ០០០DWT។ សាងសង់ចំណតផែកុងតឺន័រជំហានទី២ ប្រវែង ៤០០ម៉ែត្រ ជម្រៅទឹក ១៦,៥០ម៉ែត្រ អាចឱ្យនាវាផ្ទុកកុងតឺន័រ ១០ ០០០TEUs ឬនាវាដែលមានចំណុះផ្ទុក ១២០ ០០០DWT ចូលចតបាន និងចំណតផែកុងតឺន័រជំហានទី៣ ប្រវែង ៤៣០ម៉ែត្រ ជម្រៅទឹក ១៧,៥០ម៉ែត្រ អាចឱ្យនាវាផ្ទុកកុងតឺន័រ ១៥ ០០០TEUs ឬនាវាដែលមានចំណុះផ្ទុក ១៦០ ០០០DWT ចូលចតបាន។
- ***កំពង់ផែស្ទឹងហាវ៖*** (កំពង់ផែ អ៊ែតវូត អ៊ិនវេសមេន គ្រុប, កំពង់ផែ ខេមបូឌាន អេនើជី លីមីតធីត, កំពង់ផែ ស៊ី.អា.អា.ឌី.ជី អេជូស ហុងជុន អេឡិកទ្រិក ផៅវ័រ, ចំណតផែ សុខ គង់ អាហារ័ណនីហារ័ណ, ចំណតផែកម្ពុជាតេលា, ចំណតផែ អិល.អេច.អ អាស៊ាន អ៊ិនវេសមេន, និងកំពង់ផែ ឧកញ៉ាម៉ុង)។ សាងសង់ចំណតកុងតឺន័រ២ ដែលមានសមត្ថភាពផ្ទុក ៥០ ០០០តោន និងការងារស្តារឃ្លងនាវាសម្រាប់ទទួលនាវាដែលមានទម្ងន់ផ្ទុក ៥០ ០០០តោន សម្រាប់ផែនការរយៈពេលខ្លី

សាងសង់ចំណតនាវាពហុបំណងដែលអាចផ្ទុកចំណុះ ៥០ ០០០តោន និងចំណតនាវា១ ដែលអាចផ្ទុកចំណុះ ៥០ ០០០តោន សម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនធ្យូងថ្ម សម្រាប់ផែនការរយៈពេលវែង។

- ***កំពង់ផែឆ្លាតវៃខេត្តកោះកុង៖*** សាងសង់ចំណតផែ និងស្ថានីយស្តុក និងស្ពារឃ្លងនាវាសម្រាប់ផែនការរយៈពេលខ្លី សាងសង់ចំណតផែនាវាពហុបំណង ដែលអាចផ្ទុកចំណុះ ៥០ ០០០តោន ចំនួន២ និងសាងសង់ចំណតផែនាវាសម្រាប់ការប្រើប្រាស់ទូទៅដែលមានចំណុះ ៥០ ០០០តោន ចំនួន២ ព្រមទាំងសាងសង់មូលដ្ឋាននេសាទ១ សម្រាប់ផែនការរយៈពេលវែង។
- កំពង់ផែមួយចំនួនទៀត ដូចជា៖ កំពង់ផែទំនប់រលក, កំពង់ផែប្រេងឥន្ធនៈ LHR, និងកំពង់ផែប្រេងឥន្ធនៈ PTT ជាដើម។

គ). ក្រុមកំពង់ផែភាគខាងកើត

ក្រុមកំពង់ផែនេះគ្របដណ្តប់ដោយកំពង់ផែអន្តរជាតិកំពត, ផែផៅវ៉ៃឃ្លីន អេនើជី ឯ.ក, កំពង់ផែទេសចរណ៍អន្តរជាតិកំពត, និងកំពង់ផែទេសចរណ៍កែប, ជឹងគ័រ អ៊ីមផត អិចផត, កំពង់ផែ កំពត ផត, និងមានផែនការអភិវឌ្ឍន៍៖

- ***កំពង់ផែអន្តរជាតិកំពត៖*** សាងសង់ចំណតផែនាវាពហុបំណងដែលមានចំណុះ ១០ ០០០តោន។
- ***កំពង់ផែផៅវ៉ៃឃ្លីន អេនើជី ឯ.ក៖*** សាងសង់ចំណតផែកុងតឺន័រ២ ដែលមានសមត្ថភាពផ្ទុក ៥០ ០០០តោន សាងសង់ចំណតផែនាវាសម្រាប់ទំនិញចាក់ជារ២ ដែលអាចផ្ទុកចំណុះ ២០ ០០០តោន និងការងារស្ពារឃ្លងនាវាសម្រាប់ទទួលនាវាដែលមានទម្ងន់ផ្ទុក ៥០ ០០០តោន។

៣.៤.១.៥. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍អាកាសចរស៊ីវិល

គ្រោងសាងសង់អាកាសយានដ្ឋានចំនួន៤ រួមមាន៖ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិតារាសាគរ, អាកាសយានដ្ឋានកោះកុង, អាកាសយានដ្ឋានប៉ោយប៉ែត និងអាកាសយានដ្ឋានខេត្តមណ្ឌលគិរី ត្រឹមឆ្នាំ២០៣៣។ ទម្រង់ និងបណ្តាញដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសនឹងត្រូវកែលម្អបន្ថែមទៀតរួមមាន៖ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ, អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិខេត្តសៀមរាប និងអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិក្រុងព្រះសីហនុ ដោយបន្ថែមសមត្ថភាពគាំទ្រ ពង្រីកវិសាលភាពសេវាដឹកជញ្ជូន និងកម្រិតសេវាកម្ម ដើម្បីជំរុញភាពប្រកួតប្រជែង។ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាប និងអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ ដែលមានស្រាប់នឹងឈប់ប្រើប្រាស់បន្ទាប់ពីអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាបអង្គរ (ថ្មី) និងអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិតេជោ (ថ្មី) ត្រូវបានដាក់ឱ្យដំណើរការ។ ដូច្នេះ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍រួមមាន៖ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិតេជោ (ថ្មី) ក្លាយជាអាកាសយានដ្ឋានកម្រិត ៤F អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាបអង្គរ (ថ្មី) អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិក្រុងព្រះសីហនុ និងអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិតារាសាគរ នឹងក្លាយជាអាកាសយានដ្ឋានកម្រិត ៤E ខណៈអាកាសយានដ្ឋានកោះកុង (ថ្មី) អាកាសយានដ្ឋានប៉ោយប៉ែត (ថ្មី) និងអាកាសយានដ្ឋានមណ្ឌលគិរី (ថ្មី) ក្លាយជាអាកាសយានដ្ឋានកម្រិត ៤C។

៣.៤.១.៦. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍មជ្ឈមណ្ឌលដឹកជញ្ជូន

(១). រាជធានីភ្នំពេញ

គម្រោងបណ្តុំដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញរួមបញ្ចូលៈ (១) ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនទំនើប និងរៀបចំឡើងនូវបណ្តុំដឹកជញ្ជូនអន្តរជាតិដ៏សម្បូរបែបជាមួយនឹងសមត្ថភាពប្រកួតប្រជែងកម្រិតតំបន់, (២) ជំរុញការសាងសង់បណ្តុំដឹកជញ្ជូនដ៏សម្បូរបែប ពង្រឹងការតភ្ជាប់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនគ្រប់ប្រភេទ កែលម្អប្រព័ន្ធប្រមូលនិងចែកចាយទំនិញ និងបំពេញតួនាទីឱ្យកាន់តែប្រសើរក្នុងការគាំទ្រ និងនាំមុខការដឹកជញ្ជូនក្នុងមណ្ឌលសេដ្ឋកិច្ចភ្នំពេញ និង (៣) ពង្រឹងការស្តាបនាកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញថ្មី ផ្លូវល្បឿនលឿន ផ្លូវក្រវាត់ក្រុង ផ្លូវដែកនិងមជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទីក។ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍មានដូចខាងក្រោមៈ

(ក)-កែលម្អមុខងារមជ្ឈមណ្ឌលច្រកចេញ និងចូលអាកាសចរអន្តរជាតិសម្រាប់អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ តាមរយៈការបង្កើត "បណ្តាញជើងហោះហើរដែលគ្របដណ្តប់ប្រទេសកម្ពុជាដោយតភ្ជាប់ជាមួយអាស៊ាននិងអាស៊ីបូព៌ា តំបន់មជ្ឈឹមបូព៌ា អាស៊ីខាងលិច និងអឺរ៉ុប" សម្រាប់អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញដែលមានអ្នកដំណើរឆ្លងកាត់ចន្លោះពី ១១ ទៅ ១២,៥លាននាក់ និងទំនិញ ២៨០ ០០០ ទៅ ៣១០ ០០០តោន និងធ្វើសមាហរណកម្មអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញថ្មី ជាមួយការដឹកជញ្ជូនក្រុង និងផែនការគម្រោងត្រៀមអភិវឌ្ឍផ្លូវរថភ្លើងក្រុង។

(ខ)-សាងសង់មជ្ឈមណ្ឌលផ្លូវដែកជាតិៈ (១) បង្កើតប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែកដោយមានរាជធានីភ្នំពេញជាចំណុចស្នូល និងភ្ជាប់ឆ្ពោះទៅកាត់ក្រុងប៉ោយប៉ែត បាវិត និងព្រះសីហនុ, (២) សាងសង់ផ្លូវដែកភ្នំពេញ-ព្រំដែនកម្ពុជាវៀតណាម ព្រមទាំងជួសជុល និងលើកកម្រិតកម្ពស់ផ្លូវដែកដែលមានស្រាប់ដើម្បីធ្វើសមាហរណកម្មជាមួយអាស៊ាន និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការសេដ្ឋកិច្ចក្នុងតំបន់, និង (៣) ផ្តល់តួនាទីពេញលេញ និងទាញយកគុណប្រយោជន៍ពីការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវដែក តាមរយៈការកែលម្អប្រព័ន្ធប្រមូលនិងចែកចាយនៃការដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ ផ្លូវថ្នល់-ផ្លូវដែក និងផ្លូវដែក-ផ្លូវទឹក និងការបង្កើនប្រសិទ្ធភាពនិងកម្រិតសេវាដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែក។ គម្រោងសាងសង់សំខាន់ៗរួមមានៈ ការស្តាបនាឡើងវិញ និងការពង្រីកស្ថានីយរថភ្លើងភ្នំពេញ រួមបញ្ចូលទាំងគម្រោងសាងសង់ផ្លូវដែកថ្មី ភ្នំពេញ-បាវិត (ព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាម) និងកំណាត់ផ្លូវដែកតភ្ជាប់រាជធានីភ្នំពេញ-កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ដែលស្ថិតនៅក្នុងគម្រោងសាងសង់ផ្លូវដែកថ្មីភ្នំពេញ-បាវិត។

(គ)-សាងសង់បណ្តាញផ្លូវថ្នល់ក្នុងទម្រង់ "ផ្លូវក្រវាត់ក្រុង៣+ផ្លូវទម្រង់កាំចំនួន៧" សាងសង់អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញថ្មី និងច្រករបៀងប្រមូល និងចែកចាយនៅកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ។ គម្រោងសាងសង់សំខាន់ៗរួមមានៈ គម្រោង ផ្លូវល្បឿនលឿនថ្មីភ្នំពេញ-កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-បាវិត ផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត ផ្លូវក្រវាត់រាជធានីភ្នំពេញទី២ (ដំណាក់កាលទី២) ផ្លូវក្រវាត់រាជធានីភ្នំពេញទី៣ ផ្លូវជាតិលេខ២០ លេខ២១ និងលេខ៤២។

(ឃ)-សាងសង់បណ្តុំដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹក៖ ផ្តោតលើការដោះស្រាយការលំបាកក្នុងការសាងសង់ការដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ ផ្លូវដែក-ផ្លូវទឹកទន្លេ និងផ្លូវទឹក-ផ្លូវទឹក និងការស្តារពង្រីកផ្លូវទឹក ការជួសជុលឡើងវិញផ្លូវទឹកពីរាជធានីភ្នំពេញទៅកាន់ព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាម ពីរាជធានីភ្នំពេញទៅចំណតផែទន្លេបិទ និងពីរាជធានីភ្នំពេញទៅកំពង់ឆ្នាំង និងចាប់ផ្តើមគម្រោងសាងសង់ចំណតទំនិញចាក់ជារ និងគម្រោងពង្រីកទីលានកុងតឺន័រជំហានទី៤ និងទី៥ របស់កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ។ គម្រោងសាងសង់សំខាន់ៗមានជាអាទិ៍៖ ការជួសជុលស្តារផ្លូវទឹកពីភ្នំពេញទៅព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាម ពីភ្នំពេញទៅចំណតផែទន្លេបិទ និងពីភ្នំពេញទៅកំពង់ឆ្នាំង គម្រោងពង្រីកទីលានកុងតឺន័រជំហានទី៣ និងទី៤ នៃចំណតផែកុងតឺន័រ LM១៧ និងគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែតាមដងទន្លេដូចជា៖ ចំណតផែពហុបំណង (TS៣) និង (TS១) ចំណតផែរណបពហុបំណងទន្លេបិទ (UM២) ចំណតផែរណបពហុបំណងព្រែកអញ្ចាញ (UM១) ចំណតផែរណបពហុបំណង (TS១១) ចំណតផែរណបពហុបំណងកោះរកា (LM២៦) និងចំណតផែនានាផ្សេងៗទៀត។

(ង)-សាងសង់មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទីក (complex)៖ ការសាងសង់មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទីករាជធានីភ្នំពេញ ការកែលម្អមុខងារជាច្រើនដូចជា៖ ការបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយសម្រាប់ទំនិញនាំចូល និងនាំចេញ ការប្រមូល និងការចែកចាយទំនិញ ដំណើរវេចខ្ចប់ទំនិញ ការត្រួតពិនិត្យទំនិញនិងសេវាព័ត៌មានឡូជីស្ទីក។ល។ គម្រោងសាងសង់សំខាន់ៗរួមមាន៖ ផ្លូវដែកតភ្ជាប់ទៅដល់ស្ថានីយចំណតផែកុងតឺន័ររបស់កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ផ្លូវថ្នល់តភ្ជាប់អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិតេជោ (ថ្មី) ជាមួយនឹងស្ថានីយចំណតផែកុងតឺន័រនៅកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ និងគម្រោងសាងសង់មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទីកភ្នំពេញ។

(២). ខេត្តព្រះសីហនុ

គម្រោងបណ្តុំដឹកជញ្ជូនខេត្តព្រះសីហនុរួមមាន៖ (១) កែលម្អប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនគ្រប់ជ្រុងជ្រោយទំនើបដោយសាងសង់មជ្ឈមណ្ឌលកំពង់ផែសមុទ្រអន្តរជាតិ ដែលមានភាពប្រកួតប្រជែងក្នុងតំបន់ លើកកម្ពស់សមាហរណកម្មនៃការសាងសង់បណ្តុំដឹកជញ្ជូនសម្បូរបែប ពង្រឹងការតភ្ជាប់ការដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវប្រព័ន្ធប្រមូល និងចែកចាយ និងអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចដោយមានកំពង់ផែជាស្នូល និង (២) សាងសង់បណ្តុំដឹកជញ្ជូនក្រុងព្រះសីហនុ និងអាកាសយានដ្ឋានសំខាន់ៗ ពង្រឹងការស្ថាបនាផ្លូវល្បឿនលឿន និងផ្លូវក្រវាត់ក្រុងតាមបណ្តោយឆ្នេរសមុទ្រនិងច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនភាគនិរតី និងសាងសង់មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទីកក្រុងព្រះសីហនុ (Complex)។ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ជាក់លាក់មានដូចខាងក្រោម៖

- សាងសង់ចំណតផែកុងតឺន័រជំហានទី១ ប្រវែង ៣៥០ម៉ែត្រ ជម្រៅទឹក ១៤,៥០ម៉ែត្រ ដែលអាចទទួលនាវាផ្ទុកកុងតឺន័រចំណុះ ៤ ០០០TEUs ឬនាវាដែលមានចំណុះផ្ទុក ៦០ ០០០DWT (២០២២-២០២៦) និងសាងសង់ចំណតផែកុងតឺន័រជំហានទី២ ប្រវែង ៤០០ម៉ែត្រ ជម្រៅទឹក ១៦,៥០ម៉ែត្រ ដែលអាចទទួលនាវាផ្ទុកកុងតឺន័រចំណុះ ១០ ០០០TEUs ឬនាវាដែលមានចំណុះផ្ទុក ១២០ ០០០DWT។ សាងសង់ចំណតផែកុងតឺន័រជំហានទី៣ ប្រវែង ៤៣០ម៉ែត្រ ជម្រៅទឹក

១៧,៥០ម៉ែត្រ អាចឱ្យនាវាផ្ទុកកុងតឺន័រ ១៥ 000TEUs ឬនាវាដែលមានចំណុះផ្ទុក ១៦០ 000DWT ចូលចតបាន (២០២៦-២០៣០)។

- សាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿន ២ខ្សែ រួមមាន៖ ផ្លូវល្បឿនលឿន ភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ និងផ្លូវល្បឿនលឿន កោះកុង-ព្រះសីហនុ-កំពត សាងសង់ផ្លូវវាងហាយវេក្រុងព្រះសីហនុ ដើម្បីបង្កើតជាផ្លូវក្រវាត់ក្រុងព្រះសីហនុ កែលម្អផ្លូវជាតិលេខ៣ លេខ៤និងលេខ៤៥ និងសាងសង់ផ្លូវតភ្ជាប់ចំណតផែស្ទឹងហាវ។
- ស្ដាបនាឡើងវិញនូវផ្លូវដែកភាគខាងត្បូងដែលមានស្រាប់ ដើម្បីបង្កើនបរិមាណទំនិញឆ្លងកាត់បាន ២លានតោន/ឆ្នាំ នៅត្រឹមឆ្នាំ២០៣០ និងសាងសង់ផ្លូវដែកតភ្ជាប់ចំណតផែស្ទឹងហាវ។
- ពង្រីកនិងលើកកម្រិតអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិក្រុងព្រះសីហនុ។ បន្ទាប់ពីលើកកម្ពស់អាកាស-យានដ្ឋានទៅជាកម្រិត ៤E រួច ផ្លូវរត់ ចំណតអាកាសយានដ្ឋាន និងសំចតយន្តហោះនឹងត្រូវបាន ពង្រីកហើយបរិក្ខារដឹកជញ្ជូនទំនិញនឹងត្រូវបានកែលម្អ។ ចំនួនអ្នកដំណើរប្រចាំឆ្នាំនឹងកើនឡើង ពី ៣លាន ទៅ ៤លាននាក់។
- សាងសង់គម្រោងមជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទីកក្រុងព្រះសីហនុ ដែលអាចដំណើរការបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយលើទំនិញនាំចូល និងនាំចេញ ភណ្ឌាគារគយមានដែនកំណត់ និងការតភ្ជាប់ការដឹក-ជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ។ល។

៣.៤.២. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឡូជីស្ទីក

របៀងឡូជីស្ទីកនឹងត្រូវកែលម្អរួមមាន៖ (១) ផ្សារភ្ជាប់យ៉ាងជិតស្និទ្ធរវាងសេដ្ឋកិច្ចដឹកជញ្ជូន និង តម្រូវការចែកចាយឡូជីស្ទីក, (២) ជំរុញការសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូននិងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវស្ថានភាពច្រករបៀងឡូជីស្ទីក, (៣) ផ្ដោតការយកចិត្តទុកដាក់បន្ថែមលើការតភ្ជាប់ និងការដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ, (៤) ពង្រឹងមុខងារនៃការប្រមូលផ្ដុំ ការចែកចាយ និងសេវាដឹកជញ្ជូន និង (៥) ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវស្ថានភាពសេវាដឹកជញ្ជូនទំនិញបានឆាប់រហ័ស និងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់។ មណ្ឌលឡូជីស្ទីកគាំទ្រដល់ប៉ូលភ្ជាប់កំណើននឹងត្រូវបានអភិវឌ្ឍតាមអភិក្រម "ទីក្រុងស្នូល២ ប៉ូលសំខាន់២ និងបណ្ដុំឡូជីស្ទីកសំខាន់ៗ (២-២-N)" នៅតាមទីតាំងភូមិសាស្ត្រដែលសម្បូរដោយបណ្ដុំឧស្សាហកម្ម និងតម្រូវការឡូជីស្ទីកខ្ពស់ដូចជា ភ្នំពេញ ព្រះសីហនុ ប៉ោយប៉ែត បាវិត សៀមរាប កំពត កំពង់ចាម បាត់ដំបង ពោធិ៍សាត់ បន្ទាយមានជ័យ និងកំពង់ធំ។

៣.៤.២.១. ទីក្រុងស្នូល/មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទីកចំនួន២

ទីតាំងមូលដ្ឋានឡូជីស្ទីក ជាចំណុចស្នូលរួមនៃបណ្ដាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឡូជីស្ទីកតាមតំបន់ និង ផ្ដោតលើប្រតិបត្តិការឡូជីស្ទីកដែលមានទំហំធំៗ សេវាគ្រប់ដណ្ដប់ធំទូលាយ និងមានភាពមមាញឹក។ យុទ្ធសាស្ត្រជ្រើសរើសទីតាំង គឺចំណុចប្រសព្វរវាងច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនទំនិញមេ និងបណ្ដុំដឹកជញ្ជូនដែល

ភាគច្រើនស្ថិតនៅក្បែរចំណុចប្រសព្វនៃផ្លូវល្បឿនលឿន អាកាសយានដ្ឋាន ស្ថានីយរថភ្លើងជាដើម ហើយគួរជ្រើសរើសទីតាំងដែលស្ថិតនៅចំណុចតភ្ជាប់នៃបណ្តុំដឹកជញ្ជូនឆ្ងាយពីទីប្រជុំជន ដើម្បីអាចមានផ្ទៃដីគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍ។

ក)-មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទីកភ្នំពេញ (Complex) កៃលម្អមុខងារសំខាន់ៗដូចជា៖ ការបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញគយ សម្រាប់ការនាំចូលនិងនាំចេញ ការដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ ការប្រមូលផ្តុំនិងចែកចាយទំនិញ ការត្រួតពិនិត្យទំនិញ និងសេវាព័ត៌មានឡូជីស្ទីក ដោយពឹងផ្អែកលើបណ្តុំដឹកជញ្ជូនគ្រប់ជ្រុងជ្រោយភ្នំពេញ និងផ្សារភ្ជាប់ជាមួយនឹងការអភិវឌ្ឍឧស្សាហកម្ម និងតម្រូវការនៃការនាំចេញនិងនាំចូលនៅរាជធានីភ្នំពេញដើម្បីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវកម្រិត និងប្រសិទ្ធភាពនៃសេវា។ ការជ្រើសរើសទីតាំងគួរជាចំណុចប្រសព្វគ្នារវាងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន។ នៅភាគពាយព្យនៃរាជធានីភ្នំពេញក្បែរអាកាសយានដ្ឋាន និងឃ្លាំងស្តុកទំនិញស្ថានីយរថភ្លើងជាទីតាំងល្អសមស្រប សម្រាប់សាងសង់សាខាមជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទីកភ្នំពេញភាគពាយព្យពោលគឺតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ៣ និងលេខ៤។ នៅភាគអាគ្នេយ៍នៃរាជធានីភ្នំពេញក្បែរកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញជាទីតាំងល្អ សម្រាប់សាងសង់សាខាមជ្ឈមណ្ឌលភស្តុភារកម្មភ្នំពេញភាគអាគ្នេយ៍មួយទៀត (បណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ១ និងលេខ២)។ មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទីកភ្នំពេញសាងសង់លើផ្ទៃដីទំហំ ១៥០ហិកតា ដែលអាចធ្វើជាដំណាក់កាល និងតាមគោលដៅដោយផ្អែកលើតម្រូវការជាក់ស្តែង។

ខ)-មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទីកព្រះសីហនុ (Complex) កៃលម្អមុខងារសំខាន់ៗដូចជា៖ ការបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញគយសម្រាប់ការនាំចូលនិងនាំចេញ ការស្តុកទំនិញមិនទាន់បង់ពន្ធ ការដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ ការប្រមូលផ្តុំនិងចែកចាយទំនិញ ការត្រួតពិនិត្យទំនិញ និងសេវាព័ត៌មានឡូជីស្ទីក និងដោយពឹងផ្អែកលើកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ព្រមទាំងផ្សារភ្ជាប់ជាមួយតម្រូវការនៃការអភិវឌ្ឍផ្នែកឧស្សាហកម្ម។ ការជ្រើសរើសទីតាំងគួរធ្វើការសាងសង់ភ្ជាប់ទីតាំងរួមគ្នាជាមួយនឹងគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ Inland Container Depot របស់កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ។ មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទីកព្រះសីហនុសាងសង់លើផ្ទៃដីទំហំ ១០០ហិកតា។

៣.៤.២.២. សួនឡូជីស្ទីកចំនួន២

សួនឡូជីស្ទីកជាចំណុចតភ្ជាប់រួមនៃបណ្តាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឡូជីស្ទីក និងជាទីតាំងឬសហគ្រាសមួយ ដែលផ្តល់នូវសកម្មភាពឡូជីស្ទីកផ្សេងៗ រួមជាមួយនឹងបណ្តាញផ្តល់ព័ត៌មានគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ។ គោលការណ៍ជ្រើសរើសទីតាំង គួរសាងសង់នៅទីតាំងរួមគ្នាជាមួយនឹងច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងបណ្តុំដឹកជញ្ជូនសំខាន់ៗ ដែលជាធម្មតាស្ថិតនៅទីតាំងចំណុចប្រសព្វនៃផ្លូវល្បឿនលឿន ឬចំណុចប្រមូលផ្តុំនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ជាច្រើន។ ទីតាំងគួរស្ថិតនៅឆ្ងាយពីទីប្រជុំជន ដើម្បីអាចមានផ្ទៃដីគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ការសាងសង់។

ក)-សួនឡូជីស្ទីកប៉ោយប៉ែត មានមុខងារជួយជំរុញការអភិវឌ្ឍពាណិជ្ជកម្ម ការផ្ទេរផលិតកម្មឧស្សាហកម្មនៅព្រំដែនកម្ពុជា-ថៃ សេវានាំចេញនិងនាំចូល តាមបណ្តោយព្រំដែនកម្ពុជា-ថៃ និងជួយធ្វើឱ្យ

ប្រសើរឡើងនូវគុណភាពសេវាឡូជីស្ទីកតាមព្រំដែន ក៏ដូចជាជួយជំរុញភាពប្រកួតប្រជែងនៅក្នុងតំបន់។ ទីតាំងស្ងួនគួរស្ថិតក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចនៃច្រកព្រំដែនប៉ោយប៉ែត និងនៅតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ៥ (ភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត) ក្បែរឃ្លាំងស្តុកទំនិញនៃស្ថានីយរថភ្លើងក្រុងប៉ោយប៉ែត និងគួរសាងសង់លើផ្ទៃដីទំហំ ៨០ហិកតា។

ខ)-ស្ងួនឡូជីស្ទីកបាវិត មានមុខងារជួយជំរុញការអភិវឌ្ឍពាណិជ្ជកម្ម ការផ្ទេរផលិតកម្មឧស្សាហកម្មនៅព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាម សេវានាំចេញនិងនាំចូលតាមបណ្តោយព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាម និងជួយធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវសមត្ថភាពដំណើរការនាំចេញ និងកម្រិតគុណភាពសេវាឡូជីស្ទីកតាមព្រំដែននៅកម្ពុជា ក៏ដូចជាជួយជំរុញភាពប្រកួតប្រជែងនៅក្នុងតំបន់។ គួរជ្រើសរើសទីតាំងសម្រាប់សាងសង់នៅតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ១ (ភ្នំពេញ-បាវិត) និងនៅក្បែរឃ្លាំងស្តុកទំនិញនៃស្ថានីយរថភ្លើងក្រុងបាវិតក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចនៃមាត់ច្រកព្រំដែនបាវិតនៅជាប់តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសម៉ាហាតាន់ (Mahattan SEZ) និងសាងសង់លើផ្ទៃដីទំហំ ៧០ហិកតា។

៣.៤.២.៣. មណ្ឌលឡូជីស្ទីក (N Centers)

មណ្ឌលឡូជីស្ទីក ជាចំណុចភ្ជាប់ឡូជីស្ទីកនៃបណ្តាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឡូជីស្ទីកប្រកបដោយវិជ្ជាជីវៈខ្ពស់ ដោយផ្តល់នូវសេវាគាំទ្រដល់វិស័យឡូជីស្ទីក ដែលត្រូវការសម្រាប់ការធ្វើពាណិជ្ជកម្ម កសិកម្ម និងឧស្សាហកម្មនៅទីតាំងជាក់លាក់ណាមួយ។ ការជ្រើសរើសទីតាំងផ្អែកលើលក្ខណៈ និងប្រតិបត្តិការនៃប្រភេទឧស្សាហកម្ម មណ្ឌលឡូជីស្ទីកគួរត្រូវបានរៀបចំឡើងនៅតាមបណ្តោយផ្លូវល្បឿនលឿន ក្រុង និងតំបន់ ដែលមានមុខងារផ្សេងគ្នា។

ក)-មណ្ឌលឡូជីស្ទីកជំនួញ និងពាណិជ្ជកម្មសៀមរាប មានមុខងារផ្តល់នូវសេវាឡូជីស្ទីកគាំទ្រសម្រាប់តម្រូវការវិស័យទេសចរណ៍និងពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ ក៏ដូចជាបង្កើននូវគុណភាពសេវាកម្មឡូជីស្ទីក និងជំរុញការអភិវឌ្ឍវិស័យទេសចរណ៍ និងពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ។ ទីតាំងស្ងួនអាចនៅក្នុងស្ងួនសេដ្ឋកិច្ចនៃអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាបអង្គរ (ថ្មី) និងលើផ្ទៃដីទំហំ ៥០ហិកតា។

ខ)-មណ្ឌលឡូជីស្ទីកឧស្សាហកម្មកំពត មានមុខងារផ្តល់សេវាគាំទ្រសម្រាប់តម្រូវការឡូជីស្ទីកនៃវិស័យឧស្សាហកម្មក្នុងខេត្តកំពត ដោយផ្តោតលើមុខទំនិញសំខាន់ៗមាន៖ ដែក និងស៊ីម៉ងត៍ជាដើម។ លើសពីនេះ ក៏ជួយធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវគុណភាពសេវាកម្មឡូជីស្ទីក សម្រាប់វិស័យឧស្សាហកម្ម ក៏ដូចជាជំរុញការធ្វើទំនើបកម្មឧស្សាហកម្មរបស់កម្ពុជាផងដែរ។ ទីតាំងស្ងួនគួរស្ថិតក្នុងទីតាំងកំពង់ផែកំពត តាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ៣ ក្បែរឃ្លាំងស្តុកទំនិញរបស់ស្ថានីយរថភ្លើងខេត្តកំពត និងសាងសង់លើផ្ទៃដីទំហំ ៥០ហិកតា។

គ)-មណ្ឌលឡូជីស្ទីកកសិកម្មកំពង់ចាម មានមុខងារផ្តល់សេវាឡូជីស្ទីកគាំទ្រដល់ការដឹកជញ្ជូនផលិតផលកសិកម្មដូចជា៖ អង្ករ និងកៅស៊ូក្នុងខេត្តកំពង់ចាម និងតំបន់ជុំវិញខេត្ត ជាពិសេសធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវគុណភាពសេវាឡូជីស្ទីក សម្រាប់វិស័យកសិកម្ម ដែលនឹងអាចជួយជំរុញ ឧស្សាហូបនីយកម្មកសិកម្មនៅ

កម្ពុជា។ ទីតាំងគួរនៅតំបន់ជាយក្រុងកំពង់ចាមក្បែរទន្លេមេគង្គតាមបណ្តោយផ្លូវពីភ្នំពេញទៅស្ទឹងត្រែង និងលើផ្ទៃដីទំហំ ៥០ហិកតា។

ឃ)-មណ្ឌលឡូជីស្ទីកសម្រាប់គ្រាប់ធញ្ញជាតិក្នុងខេត្តបាត់ដំបង ពោធិ៍សាត់ បន្ទាយមានជ័យ និងកំពង់ធំ មានមុខងារផ្តល់នូវទីតាំងស្តុក ការវេចខ្ចប់ ដឹកជញ្ជូន ការចែកចាយនិងសេវាគាំទ្រផ្សេងៗ សម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនអង្ករ និងការនាំចេញទៅកាន់ខេត្តផ្សេងៗនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ដើម្បីលើកកម្ពស់គុណភាពសេវាឡូជីស្ទីកនិងជួយជំរុញការនាំចេញផលិតផលកសិកម្មកម្ពុជា។ សម្រាប់ទីតាំងសួនគួរជ្រើសរើសទីតាំងដោយប្រើប្រាស់គំរូពហុមណ្ឌល (multi-center model) ដែលផ្តោតលើទីតាំងចំនួន៥ រួមមាន៖ ស្រុកមោងឫស្សី និងស្រុកបវេលក្នុងខេត្តបាត់ដំបង ស្រុកបាកានក្នុងខេត្តពោធិ៍សាត់ ស្រុកព្រះនេត្រព្រះក្នុងខេត្តបន្ទាយមានជ័យ និងស្រុកស្ទោងក្នុងខេត្តកំពង់ធំ។ ទីតាំងនីមួយៗគួរសាងសង់លើផ្ទៃដីទំហំ ៣០ហិកតា។ ដោយផ្អែកលើតម្រូវការនៃការអភិវឌ្ឍឧស្សាហកម្មថ្មីៗ និងតំបន់សម្រាប់ការកសាងមណ្ឌលឡូជីស្ទីកនាពេលអនាគតរួមមាន៖ ខេត្តកំពង់ឆ្នាំង តាកែវ កោះកុង និងក្រចេះជាដើម ដូច្នេះទីតាំងដីសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍមណ្ឌលឡូជីស្ទីកគួរត្រូវបានត្រៀមទុក និងជ្រើសរើសពេលវេលាសមស្រប សម្រាប់ការសាងសង់មណ្ឌលឡូជីស្ទីក ដើម្បីបង្កើតបាននូវប្រព័ន្ធបណ្តុំតភ្ជាប់ឡូជីស្ទីកដែលមានភាពប្រទាក់ក្រឡា។

៣.៤.២.៤. ការលើកកម្ពស់សេវាឡូជីស្ទីក

(១). ការដាក់ឱ្យអនុវត្តនូវបច្ចេកវិទ្យា និងអាជីវកម្មឡូជីស្ទីកទំនើបថ្មីៗ

វិស័យសាធារណៈផ្តល់នូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត និងសេវាសាធារណៈ ដើម្បីបង្កលក្ខណៈឱ្យវិស័យឯកជនធ្វើអាជីវកម្ម និងបម្រើសេវាប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព។ ក្នុងន័យនេះ មានភាពចាំបាច់ក្នុងការលើកកម្ពស់គុណភាព និងការធ្វើពិពិធកម្មនៃសេវាឡូជីស្ទីកដោយបង្កើននូវសមត្ថភាពរបស់អ្នកផ្តល់សេវាឯកជន។ ការផ្តល់នូវមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនប្រកបដោយភាពសម្បូរបែប សេវាឡូជីស្ទីកចម្រុះនិងទំនើប ដោយជំរុញឱ្យមានការប្រកួតប្រជែងក្នុងវិស័យនឹងជួយឱ្យសម្រេចបាននូវស្តង់ដារអន្តរជាតិ និងបង្កើនការប្រកួតប្រជែងនៅក្នុងទីផ្សារក្នុងតំបន់។

នៅក្នុងឧស្សាហកម្មឡូជីស្ទីកសកល បច្ចេកវិទ្យាទំនើប និងអាជីវកម្មថ្មីៗត្រូវបានបង្កើតឡើង ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងការធ្វើពិពិធកម្ម និងការធ្វើទំនើបកម្មលើការនាំចេញ។ ប៉ុន្តែ បច្ចេកវិទ្យា និងអាជីវកម្មថ្មីជាច្រើនទាំងនេះពុំទាន់បានអភិវឌ្ឍនៅកម្ពុជានៅឡើយទេ។ ក្នុងអំឡុងពេលអនុវត្ត ផែនការមេនេះមានតម្រូវការបច្ចេកទេសឡូជីស្ទីកនៅក្នុងបរិបទបច្ចេកវិទ្យា និងប្រភេទអាជីវកម្មទំនើបថ្មីៗ ដែលត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងកើនឡើងយ៉ាងខ្លាំងរួមមាន៖

- ប្រតិបត្តិការទំនិញចំណុះតិចជាងមួយកុងតឺន័រ LCL (less-container load)
- ពាណិជ្ជកម្មតាមប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិក (E-commerce)

- ការដឹកជញ្ជូនគោលដៅចុងក្រោយ (last-mile delivery) សម្រាប់តម្រូវការនៃការចែកចាយទំនិញក្នុងស្រុក និងអន្តរជាតិ និងការទិញទំនិញតាមប្រព័ន្ធអ៊ីនធឺណិត ដែលកំពុងមាននិន្នាការកើនឡើង
- ការតាមដានការដឹកជញ្ជូន (tracking and tracing) ដោយប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធ GPS
- ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនត្រជាក់ (cold chain) ឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការទីផ្សារអាហារស្រស់ និងម្ហូបបង្កក និងការអភិវឌ្ឍនៃកសិឧស្សាហកម្ម
- បញ្ជីសារពើភ័ណ្ឌគ្រប់គ្រងដោយអាជីវករ VMI (vendor management inventory)
- ការដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកបៃតងជាដើម។

គម្រោងទាំងនេះ លើកទឹកចិត្តជាចម្បងនូវការប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យា និងសេវាកម្មថ្មីៗ ដែលភាគច្រើនជាគំនិតផ្តួចផ្តើមរបស់វិស័យឯកជន ហើយរំពឹងថាការវិនិយោគនឹងមានប្រភពពីវិស័យឯកជនផងដែរ។

(២). ការរៀបចំថ្នាលព័ត៌មានឡូជីស្ទីកឆ្លាតវៃ

ការធ្វើទំនើបកម្មព័ត៌មានវិទ្យា និងភាពឆ្លាតវៃរបស់វិស័យឡូជីស្ទីក ជាសញ្ញា និងការធានាបានយ៉ាងមុតមាំក្នុងការផ្លាស់ប្តូរឆ្ពោះទៅរកវិស័យឡូជីស្ទីកមួយដែលមានលក្ខណៈទំនើប។ គោលបំណងនេះ អាចសម្រេចទៅបានតាមរយៈការកសាងនូវប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងទិន្នន័យជាតិមួយ សម្រាប់វិស័យឡូជីស្ទីកដែលមានភាពប្រទាក់ក្រឡា ក៏ដូចជាការបង្កើតឱ្យមាននូវថ្នាលប្រព័ន្ធព័ត៌មានអំពីសេវាឡូជីស្ទីកសាធារណៈផ្តោតលើ ៣កម្រិត គឺរាជរដ្ឋាភិបាល សួនឡូជីស្ទីក និងសមាគមនិងសហគ្រាស ដែលនឹងជួយបង្កើតឱ្យមាននូវប្រព័ន្ធព័ត៌មានឡូជីស្ទីកឆ្លាតវៃ (smart logistics) ដើម្បីលើកកម្ពស់កម្រិតចំណេះដឹងផ្នែកកម្មវិធី (software) ឡូជីស្ទីកនៅកម្ពុជា។ ការអភិវឌ្ឍថ្នាលព័ត៌មានឡូជីស្ទីកប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងឆ្លាតវៃមានដូចជា៖

(ក). មណ្ឌលផ្ទុកទិន្នន័យធំសម្រាប់វិស័យឡូជីស្ទីក ដោយឈរលើមូលដ្ឋាននៃអ៊ីនធឺណិតផ្លឹស (internet+) វិស័យឡូជីស្ទីកត្រូវការចាំបាច់នូវការអភិវឌ្ឍមួយចំនួនរួមមាន៖ ការកសាងមណ្ឌលទិន្នន័យធំសម្រាប់ឡូជីស្ទីកនៅថ្នាក់ជាតិ និងថ្នាក់ក្រោមជាតិដែលមានភាពប្រទាក់ក្រឡា ដោយរួមបញ្ចូលគ្នាជាមួយទិន្នន័យពីវិស័យឯកជនប្រើប្រាស់នូវបច្ចេកវិទ្យាទំនើប (បច្ចេកវិទ្យាក្លោដ និងទិន្នន័យធំ) រៀបចំនូវប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ និងប្រព័ន្ធតាមដានរំហូរយានយន្ត និងទំនិញតាមរយៈការប្រមូលទិន្នន័យ បច្ចេកវិទ្យាចែករំលែកនិងវិភាគឆ្លាតវៃ សម្របសម្រួលការអនុវត្តនូវស្តង់ដារឡូជីស្ទីក និងជំរុញការផ្លាស់ប្តូរ និងការចែករំលែកព័ត៌មានទៅវិញទៅមកនៅក្នុងខ្សែច្រវាក់ឧស្សាហកម្មឡូជីស្ទីកទាំងមូល។ មុខងារសំខាន់៣ ដែលចាំបាច់ក្នុងការប្រើប្រាស់ទិន្នន័យរួមមាន៖ ការបង្ហាញទិន្នន័យ ការព្យាករ និងការគាំទ្រដល់ការសម្រេចចិត្ត។

(ខ). ថ្នាលសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលលើសេវាឡូជីស្ទីក ការរៀបចំថ្នាលសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងត្រូវរៀបចំឡើងដោយផ្អែកលើមូលដ្ឋាននៃ "ប្រព័ន្ធផ្តល់អាជ្ញាបណ្ណ ប្រព័ន្ធព័ត៌មាន ប្រព័ន្ធផ្លាស់ប្តូរ

ទិន្នន័យ និងប្រព័ន្ធសេវាកម្ម។ ក្នុងនោះការរៀបចំត្រូវផ្តោតសំខាន់លើកិច្ចការចាំបាច់មួយចំនួនរួមមាន៖ ការបង្កើតឱ្យមាននូវប្រព័ន្ធឡូជីស្ទីកបែបវិទ្យាសាស្ត្រឆ្លាតវៃមានស្តង់ដារ និងងាយស្រួលក្នុងការប្រើប្រាស់ ការរៀបចំប្រកបដោយការចំណាយទាប ជំរុញការអភិវឌ្ឍ និងបរិយាកាសសម្រាប់វិស័យឡូជីស្ទីក តាមរយៈការប្រមូលបញ្ជូន និងគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ ការត្រួតពិនិត្យលើសុវត្ថិភាពប្រតិបត្តិការ និងការវាយតម្លៃឥណទានសហគ្រាស។

(គ). ថ្នាលប្រព័ន្ធព័ត៌មានសម្រាប់សួនឡូជីស្ទីកឆ្លាតវៃ ប្រព័ន្ធថ្នាលព័ត៌មានសម្រាប់សួនឡូជីស្ទីកឆ្លាតវៃ ត្រូវដឹកនាំនិងធ្វើការរៀបចំឡើងដោយក្រុមហ៊ុនដែលគ្រប់គ្រងសួននោះ ដើម្បីធានាការផ្ទុក ការបញ្ជូន និងដំណើរការព័ត៌មាននានា ត្រូវបានធ្វើឡើងទាន់ពេលវេលាមានភាពប្រទាក់ក្រឡា និងប្រកបដោយអន្តរកម្ម។ មុខងារសំខាន់នៃថ្នាលប្រព័ន្ធព័ត៌មានមានដូចជា៖ ការចែករំលែកព័ត៌មាន (ការបញ្ចេញព័ត៌មាន) ការប្រមូលផ្តុំទិន្នន័យគម្រោងនានា (ក្រុមហ៊ុនសាជីវកម្ម) ហិរញ្ញប្បទាន និងសេវាគាំទ្រសម្រាប់សហគ្រាសនៅក្នុងសួនឡូជីស្ទីក។ ការគ្រប់គ្រងព័ត៌មានរបស់សួនឡូជីស្ទីក ត្រូវរៀបចំដោយប្រព័ន្ធដែលមានភាពប្រទាក់ក្រឡា ថ្នាលដែលមានភាពប្រទាក់ក្រឡា និងបច្ចេកវិទ្យាទំនើបដូចជាការបញ្ជូនវីដេអូដោយមិនប្រើខ្សែ និងសេវាកម្មដោយប្រើកាតជាដើម។

(៣). ពង្រឹងសមត្ថភាពគ្រប់គ្រង និងធនធានមនុស្សលើវិស័យឡូជីស្ទីក

វិស័យឡូជីស្ទីកនៅកម្ពុជាទាមទារឱ្យមានការពង្រឹង និងពង្រីកការបណ្តុះបណ្តាលលើផ្នែកឡូជីស្ទីក ដើម្បីធានាបាននូវកម្រិតសេវាកម្មរបស់សហគ្រាស និងធនធានមនុស្សប្រកបដោយវិជ្ជាជីវៈខ្ពស់និងកសាងនូវប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសេវាឡូជីស្ទីកមួយប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព។ ដូច្នេះ មានសារៈសំខាន់ក្នុងការបង្កើតអង្គភាព ឬស្ថាប័នទទួលបន្ទុកលើការជំរុញការអភិវឌ្ឍធនធានមនុស្សនិងលើកកម្ពស់កម្រិតសេវាកម្ម ដោយផ្តោតលើ ៣កម្រិត គឺសមាគមឡូជីស្ទីក ក្រុមហ៊ុនឡូជីស្ទីក និងការបណ្តុះបណ្តាលសម្រាប់បុគ្គលិកក្រុមហ៊ុន។

ការពង្រឹងសមត្ថភាពគ្រប់គ្រង និងធនធានមនុស្សលើវិស័យឡូជីស្ទីកផ្តោតលើ៖

(ក). រៀបចំបង្កើតលេខាធិការដ្ឋាននៃក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម និងគណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុភារ-កម្មកម្ពុជា ការបង្កើតលេខាធិការដ្ឋានរបស់ក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម និងគណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុភារកម្ម ដើម្បីធ្វើការតាមដាន និងត្រួតពិនិត្យរបាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំនៃការអនុវត្តផែនការមេ ក្នុងកម្រិតថ្នាក់ជាតិ ពង្រឹងការគ្រប់គ្រងសេវាកម្ម បែងចែកធនធាន និងការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវបច្ចេកវិទ្យារបស់ក្រុមហ៊ុនឡូជីស្ទីក ជំរុញការអភិវឌ្ឍ និងបង្កើតប្រព័ន្ធព័ត៌មានដូចជា៖ មណ្ឌលទិន្នន័យធំសម្រាប់វិស័យឡូជីស្ទីក និងដឹកនាំការអនុវត្តផែនការមេឡូជីស្ទីកដែលបានដាក់ចេញ។ អង្គភាពទទួលបន្ទុកជាលេខាធិការដ្ឋានមានតួនាទីក្នុងការអនុវត្តកិច្ចការងារប្រចាំថ្ងៃ និងរាយការណ៍ដោយផ្ទាល់ជូនក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម និងគណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុភារកម្ម។

(ខ). **ការបង្កើតសមាគមឡូជីស្ទីកថ្នាក់ខេត្ត និងថ្នាក់ជាតិ** ផ្តល់ការគាំទ្រដល់សមាគមឡូជីស្ទីកកម្ពុជា (Cambodia Logistics Association) ដើម្បីបំពេញដើរតួនាទីសម្របសម្រួលជាមួយបណ្តាក្រុមហ៊ុនឡូជីស្ទីកគ្រប់ប្រភេទដោយធ្វើការរួមបញ្ចូលគ្នាជាមួយសមាគមនានា។ អគ្គនាយកដ្ឋានភស្តុភារកម្មនៃក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន គួរដឹកនាំក្នុងការធ្វើសមាហរណកម្ម និងបង្កើតឱ្យមាននូវសមាគមឡូជីស្ទីកជាតិ និងការបង្កើតនូវសាខាតាមខេត្ត ដើម្បីពង្រឹងទំនាក់ទំនងជាមួយក្រុមហ៊ុនឡូជីស្ទីក ជាពិសេសក្រុមហ៊ុនធំៗសំដៅជំរុញការអភិវឌ្ឍ និងភាពរីកចម្រើននៃក្រុមហ៊ុនឡូជីស្ទីក តាមរយៈយន្តការសមាហរណកម្ម និងការបែងចែកធនធាន។

(គ). **រៀបចំបង្កើតស្ថាប័នអប់រំ និងអភិវឌ្ឍសម្រាប់ក្រុមហ៊ុនឡូជីស្ទីក** បង្កើតស្ថាប័នអប់រំ និងអភិវឌ្ឍសម្រាប់ក្រុមហ៊ុនឡូជីស្ទីកដោយផ្សារភ្ជាប់ជាមួយគោលនយោបាយនានាដូចជា៖ ការជំរុញការវិនិយោគ និងការគាំទ្រដើមទុនអាជីវកម្ម ផ្តល់ការគាំទ្រទាំងសេវាកម្ម និងគោលនយោបាយ និងការលើកទឹកចិត្តដើម្បីទាក់ទាញវិនិយោគដោយផ្ទាល់ពីបរទេស។ ស្ថាប័ននេះនឹងដើរតួនាទីយ៉ាងសកម្មក្នុងការផ្សព្វផ្សាយ និងលើកទឹកចិត្តដល់ក្រុមហ៊ុនឯកជនក្នុងការធ្វើសមាហរណកម្ម និងការរៀបចំរចនាសម្ព័ន្ធឡើងវិញ ជំរុញកំណើនសម្រាប់ក្រុមហ៊ុនតូចនិងមធ្យម និងពង្រឹងសមត្ថភាពស្ថាប័ន ដោយយកចិត្តទុកដាក់លើការអប់រំ និងអភិវឌ្ឍន៍។

(ឃ). **ការបង្កើតមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលជំនាញវិជ្ជាជីវៈឡូជីស្ទីក** បង្កើតមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈឡូជីស្ទីក ដើម្បីធ្វើការបណ្តុះបណ្តាលមន្ត្រីរាជការ បុគ្គលិកក្រុមហ៊ុនឯកជន និងសិស្សនិស្សិត។ មណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលអាចសាងសង់ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ និងធ្វើការពង្រីកបន្ថែមជាជំហានបន្តបន្ទាប់តាមបណ្តាខេត្តគោលដៅដូចជា៖ ខេត្តព្រះសីហនុ ក្រុងបាវិត និងក្រុងប៉ោយប៉ែតជាដើម។ ការបង្កើនសមត្ថភាពសេវាករឡូជីស្ទីកឯកជន ជាពិសេសអ្នកបើកបរយានយន្តរួមទាំងរថយន្តដឹកទំនិញធុនធ្ងន់ យានយន្តសណ្តោង និងរថយន្តឯកទេសក៏ជាកត្តាចាំបាច់ ដើម្បីកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងការបំពានច្បាប់ចរាចរណ៍ ដែលបញ្ហាទាំងនេះបណ្តាលឱ្យមានការពន្យារពេលដែលមិនបានរំពឹងទុក និងការដឹកជញ្ជូនទំនិញគ្មានសុវត្ថិភាព។ ការបង្កើនសមត្ថភាពបើកបរ គឺជាតម្រូវការនៃបុរេលក្ខខណ្ឌសម្រាប់ការកែលម្អសេវាឡូជីស្ទីក។

(៤). ការសន្ទនារវាងរដ្ឋនិងឯកជន និងការលើកកម្ពស់យន្តការទីផ្សារ

ស្របតាមកំណើនសេដ្ឋកិច្ចយ៉ាងឆាប់រហ័ស និងកំណើនប្រជាជននៅកម្ពុជាសេវាឡូជីស្ទីករំពឹងថានឹងមានប្រសិទ្ធភាពកាន់តែខ្លាំងនាពេលអនាគត។ កិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងវិស័យសាធារណៈ និងវិស័យឯកជនត្រូវបានចាត់ទុកថាមានសារៈសំខាន់បំផុតសម្រាប់បង្កើតបរិយាកាសធុរកិច្ចប្រសើរជាងមុន ប៉ុន្តែការគិតគូរ និងកិច្ចសហការនានានៅមានកម្រិតនៅឡើយ។ គួរបង្កើតឱកាសនៃសន្ទនារវាងរដ្ឋនិងឯកជន

ជាពិសេសការពិភាក្សាអំពីឧស្សាហកម្មដឹកជញ្ជូន និងឡជីស្ទីករវាងរដ្ឋនិងវិស័យឯកជន ឱ្យបានទៀងទាត់ ដើម្បីធ្វើទំនើបកម្មសេវាឡូជីស្ទីក និងបំពេញតម្រូវការឡូជីស្ទីក ដែលនឹងកើនឡើងនាពេលអនាគត។ ការពង្រឹងយន្តការទីផ្សារត្រូវធ្វើឡើងតាមរយៈការបង្កើនការប្រកួតប្រជែង ដែលមានលក្ខណៈផ្ដាច់មុខ និងបង្កើនប្រសិទ្ធភាព និងកម្រិតសេវាឡូជីស្ទីក ដោយការបង្កើនអាជីវករឯកជនរួមមាន៖ ការចូលរួមពីវិស័យឯកជន (PSP) និងការប្រកួតប្រជែងដោយស្មើភាព។

(៥). ការកែលម្អនីតិវិធីពាណិជ្ជកម្ម និងការពង្រឹងការតភ្ជាប់ក្នុងតំបន់

ផែនការមេនឹងផ្តោតលើការជួយសម្រួលសកម្មភាព និងធ្វើពាណិជ្ជកម្មឆ្លងកាត់ព្រំដែន តាមរយៈការលើកកម្ពស់ប្រតិបត្តិការឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងនីតិវិធីនាំចេញនិងនាំចូល និងការធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់ព្រំដែន។ ការឆ្លងកាត់ព្រំដែនដោយរហ័ស ចំណាយតិច និងមានតម្លាភាព ត្រូវការវិធានការមានភាពសាមញ្ញ និងការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិកប្រកបដោយអនុលោមភាពខ្ពស់។ ដូច្នេះ វិធានការនេះត្រូវធ្វើឡើងតាមការអនុវត្តប្រព័ន្ធផ្លាស់ប្តូរទិន្នន័យអេឡិចត្រូនិកកំពង់ផែ (Port EDI) ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងកំពង់ផែនិងប្រព័ន្ធបញ្ជរតែមួយជាតិ (CNSW) ។ល។ វិធានការនេះក៏រួមបញ្ចូលផងដែរ នូវការបង្កើនចំនួនពាណិជ្ជករដែលគោរពតាមវិធានបានល្អតាមរយៈការលើកកម្ពស់យន្តការលើកទឹកចិត្តដល់ធុរជនល្អបំផុត ការកសាងសមត្ថភាពស្ថាប័នក្នុងវិស័យគយ ដើងសារគយ និងអ្នកផ្តល់សេវាឡូជីស្ទីក។

ការធ្វើពាណិជ្ជកម្មឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងកំពង់ផែប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព ជាមួយការសម្រួលលិខិតអនុញ្ញាតការនាំចេញនិងនាំចូល និងការប្រើប្រាស់នូវបច្ចេកវិទ្យាគ្រប់គ្រាន់ដូចជា៖ បញ្ជរតែមួយជាតិ (CNSW) និងបញ្ជរតែមួយអាស៊ាន (ASW) នឹងធ្វើឱ្យដំណើរការឆ្លងកាត់ព្រំដែនមានភាពរលូន ងាយស្រួល ឆាប់រហ័ស ថ្លៃសមរម្យ តម្លាភាពនិងភាពបត់បែនសម្រាប់ធុរជន និងអ្នកដំណើរដែលអនុលោមតាមតម្រូវការនៃអភិបាលកិច្ចល្អ។ ស្របតាមការអនុវត្តប្រព័ន្ធ ICT នីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញគយនឹងត្រូវបានត្រួតពិនិត្យតាមរយៈការបង្កើនចំនួនធុរជនល្អបំផុត ការដាក់បញ្ជរផ្តល់សេវានៅចន្លោះការិយាល័យ និងកន្លែងរង់ចាំ ការអនុវត្តនូវគោលនយោបាយទទួល "ច្បាប់ដើមតាមក្រោយ" សម្រាប់ការភ្ជាប់ឯកសារប្រតិវេទន៍គយ។ វិធានការទាំងនេះរំពឹងថានឹងជួយលើកកម្ពស់ការគ្រប់គ្រងអាជីវកម្ម និងនីតិវិធីពាណិជ្ជកម្មឆ្លងកាត់ព្រំដែនកាន់តែប្រសើរ។

ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងកំពង់ផែនៃប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងចំណតកុងតឺន័រ (CTMS) និងប្រព័ន្ធបញ្ជរតែមួយ (SWS) ត្រូវបានតភ្ជាប់ទៅភ្នាក់ងារដឹកជញ្ជូននិងក្រុមហ៊ុនផ្លូវដែករួចជាស្រេច ដើម្បីផ្លាស់ប្តូរព័ត៌មានចាំបាច់។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ មិនមានទំនាក់ទំនងរវាងក្រុមហ៊ុនរថយន្តដឹកជញ្ជូនធុនធ្ងន់ និងប្រតិបត្តិករផែស្ងួតនោះទេ។ តាមរយៈការតភ្ជាប់ប្រព័ន្ធជាមួយក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូន កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ អាចកាត់បន្ថយការកកស្ទះនៅខាងមុខនិងក្នុងបរិវេណកំពង់ផែបាន។ ប្រព័ន្ធបញ្ជរតែមួយ (SWS) ទទួលព័ត៌មានវិក្កយបត្រនៃការប្រើប្រាស់កំពង់ផែនិងបង្កើតវិក្កយបត្រសម្រាប់កម្រៃ និងថ្លៃសេវាកម្ម។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយការទូទាត់នៅតែបន្តធ្វើឡើងដោយដៃ (មិនទាន់ប្រើប្រព័ន្ធកំព្យូទ័រពេញលេញ)។

ប្រព័ន្ធបញ្ជរតែមួយជាតិកម្ពុជា (CNSW) ជាប្រព័ន្ធដែលត្រូវបានបង្កើត និងដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់សម្រាប់ក្រសួង-ស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធក្នុងការចេញអាជ្ញាបណ្ណ វិញ្ញាបនបត្រ លិខិតអនុញ្ញាត និងឯកសារផ្សេងៗទៀត (LPCO) ក្នុងទម្រង់អេឡិចត្រូនិកសម្រាប់ទំនិញនាំចេញ-នាំចូល ជំនួសឱ្យការប្រើប្រាស់ឯកសារក្នុងទម្រង់ក្រដាស។ បច្ចុប្បន្ន ប្រព័ន្ធនេះត្រូវបានតភ្ជាប់ទៅកាន់ប្រព័ន្ធស្វ័យប្រវត្តិកម្មទិន្នន័យគយ (ASYCUDA) ដោយស្វ័យប្រវត្តិក្នុងការផ្លាស់ប្តូរទិន្នន័យអេឡិចត្រូនិក សម្រាប់បម្រើឱ្យការបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយ (customs clearance)។ ប្រព័ន្ធអាស៊ីគូដាមាននូវមុខងារពិសេសមួយដែលកម្រមាននៅក្នុងប្រព័ន្ធនានារបស់រាជរដ្ឋាភិបាល គឺមុខងារគ្រប់គ្រងហានិភ័យ (risk management module) ដែលមុខងារនេះមានលទ្ធភាពអាចវាយតម្លៃកម្រិតហានិភ័យនៃទំនិញនាំចេញ-នាំចូល ដែលអនុញ្ញាតឱ្យមន្ត្រីគយផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់ទៅលើទំនិញមានហានិភ័យខ្ពស់ និងផ្តល់ការសម្រួលជាអតិបរមាដល់ទំនិញដែលមិនមានហានិភ័យ ដែលជាផ្នែកមួយដ៏សំខាន់ក្នុងការអនុវត្តគោលនយោបាយនៃកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្មតាមរយៈការគ្រប់គ្រងហានិភ័យ របស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា។

សមត្ថភាពនៃនីតិវិធីការចេញនិងចូលរបស់នាវា និងការគ្រប់គ្រងកំពង់ផែនឹងត្រូវបានបង្កើនតាមរយៈការអនុវត្តប្រព័ន្ធ Port EDI និងប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ។ ប្រព័ន្ធផ្លាស់ប្តូរទិន្នន័យអេឡិចត្រូនិកកំពង់ផែ (Port EDI) គឺជាការធ្វើទំនើបកម្មទ្រង់ទ្រាយធំលើការត្រួតពិនិត្យនាវាចរណ៍ចេញនិងចូលនៅកម្ពុជា ដោយប្តូរការធ្វើការដោយដៃមកធ្វើការលើប្រព័ន្ធអនឡាញវិញ។ បច្ចុប្បន្នរាល់ការធ្វើបែបបទនាវាចរណ៍ចេញចូលគឺត្រូវចំណាយពេលរង់ចាំយូរ និងនីតិវិធីស្មុគស្មាញ។ ប៉ុន្តែនៅពេលប្រព័ន្ធ Port EDI នេះដំណើរការនឹងជួយសម្រួលដល់ការធ្វើបែបបទឱ្យមានភាពងាយស្រួលជាងមុន ចំណេញពេលវេលា មានប្រសិទ្ធភាពនិងតម្លាភាពផងដែរ។ ការផ្តល់ព័ត៌មានជាមុនតាមរយៈប្រព័ន្ធ Port EDI នឹងជួយឱ្យការគ្រប់គ្រងកំពង់ផែមានប្រសិទ្ធភាពក្នុងការកាត់បន្ថយការកកស្ទះដោយប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ (CTMS និង SWS) នឹងត្រូវបានតភ្ជាប់ផ្ទាល់ទៅនឹងក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូន និងប្រតិបត្តិករផែស្ងួត។

ការតភ្ជាប់គ្នាទៅវិញទៅមករវាងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន ជាកាតាលីករនៃចរាចរណ៍ទំនិញ ដែលមានប្រសិទ្ធភាព និងមានភាពរលូននៅក្នុងទីផ្សារអន្តរជាតិនិងទីផ្សារក្នុងស្រុក។ ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយនិងឡូជីស្ទីកប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពនឹងចូលរួមចំណែកដល់ប្រតិបត្តិការ តាមរយៈការកាត់បន្ថយពេលវេលានិងការកាត់បន្ថយថ្លៃចំណាយក្នុងការប្រគល់ទំនិញឱ្យបានដល់ដៃអ្នកប្រើប្រាស់ និងការបង្កើនភាពប្រកួតប្រជែងសម្រាប់ឧស្សាហកម្មក្នុងស្រុក។ ម្យ៉ាងទៀតជាឧបករណ៍ដ៏មានអានុភាពសម្រាប់ពន្លឿនការតភ្ជាប់ទៅនឹងខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់ជាសកល និងជួយដល់ឧស្សាហកម្មនាំចេញសំខាន់ៗតភ្ជាប់ទៅនឹងទីផ្សារអន្តរជាតិផងដែរ។ ការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនទាំងនេះមានសារៈសំខាន់ មិនត្រឹមតែក្នុងទិដ្ឋភាពសេដ្ឋកិច្ចប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែថែមទាំងជួយជំរុញដល់ការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ការតភ្ជាប់ពីតំបន់មួយទៅតំបន់មួយដើម្បីផ្គត់ផ្គង់និងចែកចាយទំនិញកាន់តែប្រសើរ។ ដូច្នេះ ការចូលរួមរបស់កម្ពុជាជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀងសម្របសម្រួលការដឹកជញ្ជូនឆ្លងព្រំដែន (CBTA) ពិតជាមានសារៈសំខាន់ដើម្បីធានាឱ្យមានរំហូរដោយរលូន

នៃទំនិញ សេវាកម្ម និងអ្នកដំណើរឆ្លងកាត់ព្រំដែន ជួយសម្រួលដល់ពាណិជ្ជកម្ម និងលើកកម្ពស់សមត្ថភាពប្រកួតប្រជែងរបស់ប្រទេស។

(៦). វិធានការ គោលនយោបាយ និងបទប្បញ្ញត្តិគាំទ្រក្របខណ្ឌ (យុទ្ធសាស្ត្រ) នៃការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ

ឈរលើមូលដ្ឋានច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិ និងគោលនយោបាយមានស្រាប់ទាក់ទងនឹងវិស័យឡូជីស្ទីកនៅកម្ពុជា និងផ្អែកលើបទពិសោធន៍ពីគោលនយោបាយឡូជីស្ទីករបស់ប្រទេសនានាលើពិភពលោក កម្ពុជាអាចធ្វើការរៀបចំ ផ្សព្វផ្សាយ និងពង្រឹងការអនុវត្តក្របខណ្ឌគោលនយោបាយគាំទ្រដល់វិស័យឡូជីស្ទីក ដោយផ្តោតលើការរៀបចំច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិនានា ការស្រាវជ្រាវ ការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាព ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងការវិភាគលើចំណាយនិងផលចំណេញ។

ការពង្រឹងក្របខណ្ឌច្បាប់ស្តីពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូននិងឡូជីស្ទីក និងការបង្កើតនូវយន្តការស្វ័យទ្រទ្រង់គួរត្រូវបានធ្វើឡើងសម្រាប់ការអនុវត្តផែនការមេ និងការកែលម្អសេវាឡូជីស្ទីកនាពេលអនាគតដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងទំហំពាណិជ្ជកម្ម និងការដឹកជញ្ជូនជាអន្តរជាតិ កិច្ចព្រមព្រៀងសកល ព្រមទាំងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធក្នុងស្រុក។ ការពន្លឿនកិច្ចព្រមព្រៀងស្តីពីពាណិជ្ជកម្មឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងការពង្រឹងក្របខណ្ឌគតិយុត្តពាក់ព័ន្ធដូចជា៖ ច្បាប់ស្តីពីការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកនិងកំពង់ផែ ច្បាប់ស្តីពីផ្លូវដែក និងច្បាប់ស្តីពីការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោករួមទាំងបទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេស និងស្តង់ដារបច្ចេកទេស មានភាពចាំបាច់ដើម្បីពង្រឹងភាពប្រកួតប្រជែងរបស់កម្ពុជានៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន និងមហាអនុតំបន់មេគង្គ។

ការចរចាបន្ថែមអំពីកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មឆ្លងកាត់ព្រំដែនក្នុងមហាអនុតំបន់មេគង្គ (CBTA) កិច្ចព្រមព្រៀងទ្វេភាគី និងកិច្ចព្រមព្រៀងក្របខណ្ឌអាស៊ានស្តីពីការសម្របសម្រួលទំនិញឆ្លងកាត់ (AFAFGIT) មានភាពចាំបាច់ខ្ពស់។ របាំងពន្ធគយ និងរបាំងមិនមែនពន្ធនៅតាមព្រំដែនកម្ពុជានៅតែជាបញ្ហាចម្បង និងជាគុណវិបត្តិចំពោះឧស្សាហកម្មនាំចេញ និងបង្កើនថ្លៃនាំចូល។ លើសពីនេះដោយសារកម្ពុជាជាសមាជិកនៃអង្គការពាណិជ្ជកម្មពិភពលោក មហាអនុតំបន់មេគង្គ និងអាស៊ានកម្ពុជាមានកាតព្វកិច្ចក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងនេះ។ ការសម្របសម្រួលក្នុងក្របខណ្ឌគតិយុត្តដូចជា៖ ការឯកភាពលើសុខដុមនីយកម្មស្តង់ដារ ត្រូវបន្តពិភាក្សា និងចរចាជាមួយប្រទេសជិតខាង ដើម្បីពន្លឿនការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់នេះឱ្យបានឆាប់និងគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ។

៤. ការអនុវត្តផែនការមេ

ផែនការមេនេះនឹងត្រូវសម្របសម្រួលការអនុវត្តតាមរយៈការកំណត់អាទិភាពបញ្ជីគម្រោងអាទិភាពក្របខណ្ឌហិរញ្ញប្បទានជារួម និងយន្តការសម្របសម្រួល និងការតាមដានការអនុវត្តរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល។

៤.១. លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យកំណត់គម្រោងអាទិភាព និងវដ្តនៃការអនុវត្តគម្រោង

ផែនការមេនេះកំណត់បាននូវបញ្ជីគម្រោងអាទិភាពបឋម ដែលនឹងក្លាយជាមូលដ្ឋានដ៏រឹងមាំ ក្នុងដំណាក់កាលនៃការអនុវត្ត ដោយកែលម្អ និងបំពេញបន្ថែមនូវចំណុចខ្វះខាត តាមរយៈការរៀបចំក្របខណ្ឌវិនិយោគ និងបញ្ជីគម្រោងច្បាស់លាស់ ផ្អែកលើគោលការណ៍ និងវិធានស្របតាមយន្តការនៃការគ្រប់គ្រងការវិនិយោគសាធារណៈ៖

- **គោលការណ៍សនិទានកម្ម៖** ជាគម្រោងដែលមានភាពចាំបាច់ ឬសារៈសំខាន់ក្នុងទិដ្ឋភាពសេដ្ឋកិច្ច សង្គម និងបរិស្ថាន ព្រមទាំងឆ្លើយតបនឹងតម្រូវការអាទិភាពនៃផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ យុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍តាមវិស័យ និងគោលនយោបាយ និងយុទ្ធសាស្ត្រពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀត។
- **គោលការណ៍ផលសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ៖** មានផលចំណេញផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុស្របតាមលក្ខខណ្ឌកំណត់។
- **គោលការណ៍ជម្រើសប្រសើរបំផុត៖** មានឧត្តមភាពប្រៀបធៀប និងផលសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមខ្ពស់ជាងគេធៀប និងជម្រើសគម្រោងដទៃផ្សេងទៀត។
- **គោលការណ៍ភាពអាចទ្រទ្រង់បាននៃថវិកា៖** តម្រូវការថវិកាសម្រាប់វិនិយោគ ប្រតិបត្តិការ និងថែទាំត្រូវស្ថិតក្នុងភាពអាចទ្រទ្រង់បាននៃថវិកា និងត្រូវបានធ្វើសមាហរណកម្មចូលក្នុងក្របខណ្ឌហិរញ្ញវត្ថុសាធារណៈរយៈពេលមធ្យម ក្របខណ្ឌថវិការយៈពេលមធ្យម ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រថវិកា និងថវិកាប្រចាំឆ្នាំ។
- **គោលការណ៍ភាពអាចអនុវត្តបាន៖** សមាសភាគគម្រោង អភិក្រម យន្តការ និងរចនាសម្ព័ន្ធព្រមទាំងសមត្ថភាពស្ថាប័នសម្រាប់គ្រប់គ្រង និងការអនុវត្តគម្រោងត្រូវឆ្លើយតបនឹងតម្រូវការ និងបរិការណ៍ជាក់ស្តែងរបស់កម្ពុជា។
- **គោលការណ៍អភិវឌ្ឍន៍បៃតង៖** មានតុល្យភាពរវាងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចជាមួយនឹងបរិស្ថាន សង្គម និងវប្បធម៌ ដើម្បីសម្រេចគោលដៅអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចជាតិ។
- **គោលការណ៍ភាពរួចរាល់សម្រាប់ចាប់ផ្តើមការអនុវត្តគម្រោង៖** មានការគិតគូរ និងរៀបចំនូវគោលការណ៍ណែនាំស្តីពីការគ្រប់គ្រងគម្រោង ការអនុវត្តគម្រោង ផែនការដោះស្រាយផលប៉ះពាល់ដោយសារគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ ផែនការគ្រប់គ្រងបរិស្ថាន ផែនការលទ្ធកម្មគម្រោង ព្រមទាំងផែនការសកម្មភាព និងថវិកាប្រចាំឆ្នាំ។

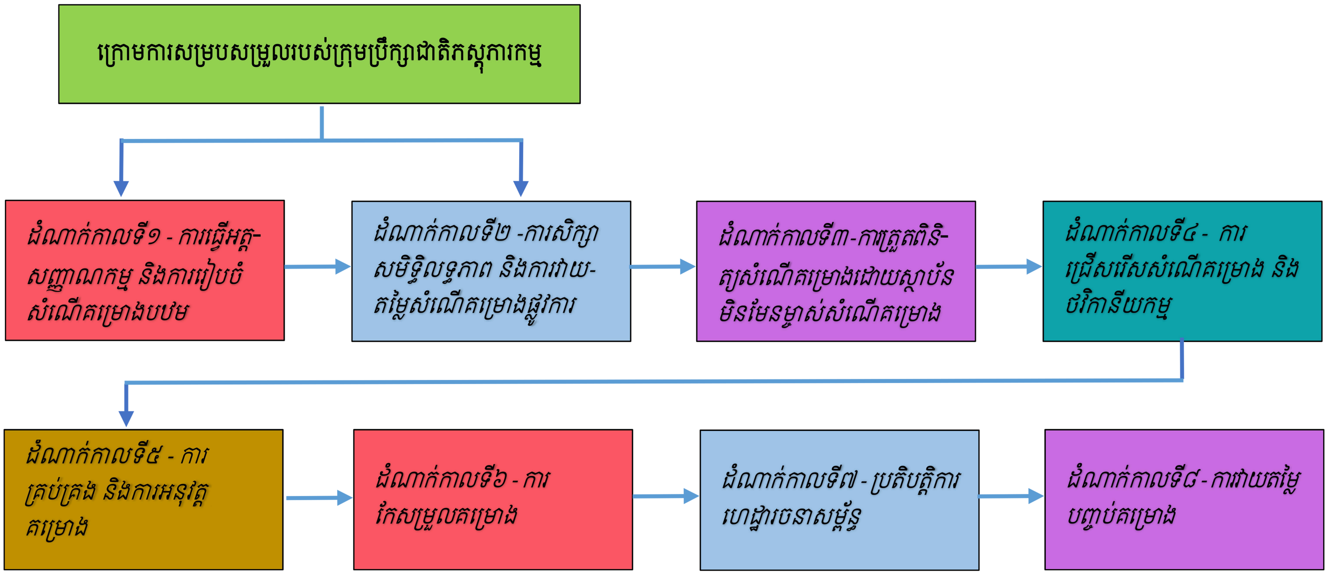
ជាមួយគ្នានេះ ដំណើរការអនុវត្តគម្រោងត្រូវស្របតាមនីតិវិធីរួម និងវដ្តនៃគម្រោងវិនិយោគសាធារណៈ ក្នុងនោះរួមមាន៖

- ការធ្វើអត្តសញ្ញាណគម្រោង និងការរៀបចំសំណើគម្រោងបឋម

- ការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាព និងការវាយតម្លៃសំណើគម្រោង
- ការពិនិត្យ និងវាយតម្លៃសំណើគម្រោង
- ការជ្រើសរើសសំណើគម្រោង និងថវិកានីយកម្ម
- ការគ្រប់គ្រង និងអនុវត្តគម្រោង
- ការកែសម្រួលគម្រោង
- ការប្រើប្រាស់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាងសង់ក្រោមគម្រោង និង
- ការវាយតម្លៃបញ្ចប់ការអនុវត្តគម្រោង។

វដ្តនៃការរៀបចំ និងការអនុវត្តគម្រោងក្រោមផែនការមេនេះ នឹងគោរពតាមយន្តការនៃការគ្រប់គ្រងវិនិយោគសាធារណៈដែលមាន ៨ដំណាក់កាល ដូចបានរៀបរាប់ខាងលើ។ ជាមួយគ្នានេះ ដំណាក់កាលទី១ និងទី២ ដែលជាដំណាក់កាលនៃការធ្វើអត្តសញ្ញាណកម្ម និងការរៀបចំគម្រោងបឋមនិងការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាព និងការវាយតម្លៃសំណើគម្រោងផ្លូវការ ស្ថិតក្រោមដែនសមត្ថកិច្ចរបស់ក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្មក្នុងការសម្រេចនិងអនុម័ត និងមានគណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុភារកម្ម ទទួលបន្ទុកសម្របសម្រួលដោយឈរលើគោលការណ៍បច្ចេកទេសជាមូលដ្ឋាន និងមានការចូលរួមពីក្រសួងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ តាមមុខសញ្ញា និងការទទួលខុសត្រូវរៀងខ្លួនក្នុងនាមជាស្ថាប័នជំនាញ។

រូប ៤.១. វិហ្សប្រដំណាក់កាលនៃវដ្តគម្រោងក្រោមផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយស្តីពី ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ និងភស្តុភារកម្មកម្ពុជា ២០២៣-២០៣៣



៤.២. ក្របខណ្ឌហិរញ្ញប្បទាន

ក្របខណ្ឌផែនការមេនេះ គ្រោងគម្រោងអាទិភាពចំនួន ១៧៤ និងចែកតាមប្រភេទនៃមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន ប៉ុន្តែភាគច្រើនជាគម្រោងសាងសង់ផ្លូវថ្នល់។ ការគ្រោងនេះមានទំហំវិនិយោគប្រមាណ

៣៦ ៦៧៩លានដុល្លារអាម៉េរិក ដែលបានប៉ាន់ស្មានមុនការរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ-១៩ និងជាមួយអត្រាអតិផរណាទាប។ ឆ្លើយតបនឹងតម្រូវការវិនិយោគ ហិរញ្ញប្បទានគាំទ្រនឹងអនុវត្តស្របតាមគោលការណ៍វិនិយោគសាធារណៈដែលមានប្រភព ៣សំខាន់ៗ រួមមាន៖ (១) ហិរញ្ញប្បទានដោយថវិកាជាតិ, (២) ហិរញ្ញប្បទានពីក្រៅប្រទេស និង (៣) យន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន៖

- ***ហិរញ្ញប្បទានដោយថវិកាជាតិ៖*** ផ្តោតលើគម្រោងវិនិយោគសាធារណៈ (ទាំងថ្នាក់ជាតិ និងថ្នាក់ក្រោមជាតិ) ដែលសំដៅឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការអាទិភាពបន្ទាន់ និងចំពោះមុខរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល និងមានទំហំទឹកប្រាក់តូច និងពុំសូវមានភាពស្មុគស្មាញ ដែលមានភាពទាក់ទាញសម្រាប់ក្រុមហ៊ុន ឬសហគ្រាសក្នុងស្រុកចូលរួមអនុវត្ត។ ជាទូទៅគម្រោងប្រភេទនេះពុំមានការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាព និងរៀបចំសំណើគម្រោងគ្រប់ជ្រុងជ្រោយនោះទេ ដោយហេតុថាពុំទាន់មានយន្តការគាំទ្រហិរញ្ញវត្ថុគាំទ្រការសិក្សា។ ប៉ុន្តែ ក្នុងបរិការណ៍នៃការអភិវឌ្ឍក្នុងដំណាក់កាលថ្មី និងចុងក្រោយនេះ គម្រោងវិនិយោគសាធារណៈហិរញ្ញប្បទានដោយថវិកាជាតិកាន់តែមានទំហំធំជាងមុន ស្មុគស្មាញជាងមុន និងមានចរិតជាគម្រោងពហុឆ្នាំ។

- ***ហិរញ្ញប្បទានពីក្រៅប្រទេស៖*** ផ្ទុយពីគម្រោងវិនិយោគសាធារណៈហិរញ្ញប្បទានដោយថវិកាជាតិ ហិរញ្ញប្បទានក្រៅប្រទេសត្រូវបានប្រើប្រាស់ក្នុងការគាំទ្រគម្រោងដែលមានទំហំវិនិយោគធំ និងមានលក្ខណៈស្មុគស្មាញ និងទាមទារជំនាញ និងបទពិសោធន៍ពីបរទេសតាមរយៈការចូលរួមរបស់ក្រុមហ៊ុនសាងសង់ និងទីប្រឹក្សាអន្តរជាតិ។ ជាមួយនឹងទំហំទឹកប្រាក់ធំគម្រោងត្រូវការពេលវេលាយូរ (ឆ្លងឆ្នាំ ឬច្រើនជាង ១ឆ្នាំ) និងជាពិសេសត្រូវការឆ្លងកាត់ការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាពគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ មុននឹងធ្វើការសម្រេចចិត្តពីរាជរដ្ឋាភិបាល និងជាទូទៅគាំទ្រដោយហិរញ្ញប្បទានឥតសំណង ជំនួយបច្ចេកទេស ឬមូលនិធិអភិវឌ្ឍន៍គម្រោងរបស់ដៃគូអភិវឌ្ឍន៍។

- ***យន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន៖*** ផ្តោតលើគម្រោងមានតម្រូវការទំហំហិរញ្ញប្បទានក្នុងទំហំធំដែលលទ្ធភាពហិរញ្ញប្បទានរបស់រដ្ឋពិបាកនឹងឆ្លើយតប ឬដើម្បីសម្រាលបន្ទុកសារពើពន្ធរបស់រដ្ឋ។ម្យ៉ាងវិញទៀតក៏ស្ថិតក្នុងប្រភេទគម្រោង ដែលរដ្ឋត្រូវពឹងអាស្រ័យលើជំនាញ ឬបច្ចេកទេសពីវិស័យឯនជនដើម្បីធ្វើប្រតិបត្តិការ ឬគ្រប់គ្រងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តទាំងនោះ មុននឹងផ្ទេរចំណេះជំនាញមកមន្ត្រីរដ្ឋាភិបាលដើម្បីគ្រប់គ្រងបន្ត។ ជាការកត់សម្គាល់យន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជនកន្លងមក មានទាំងគម្រោងផ្តួចផ្តើមដោយរដ្ឋ (solicited) និងគម្រោងផ្តួចផ្តើមដោយឯកជន (unsolicited) និងផ្តោតលើវិស័យអាទិភាពមួយចំនួនរួមមាន៖ វារីអគ្គិសនី ផ្លូវល្បឿនលឿន អាកាសយានដ្ឋាន និងផ្លូវដែកជាដើម។ ជាមួយគ្នានេះ ការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាពពឹងផ្អែកខ្លាំងលើការគាំទ្រនៃវិស័យឯកជន ជាពិសេសក្រុមហ៊ុនដែលមានចំណាប់អារម្មណ៍វិនិយោគលើគម្រោងនោះ ឬការស្នើសុំការគាំទ្រពីដៃគូអភិវឌ្ឍន៍ ខណៈរាជរដ្ឋាភិបាលកំពុងសិក្សាលទ្ធភាពក្នុងការបង្កើតយន្តការហិរញ្ញប្បទានដើម្បីគាំទ្រការសិក្សានេះ។

ជាទូទៅ យន្តការហិរញ្ញប្បទានគាំទ្រវិនិយោគសាធារណៈទាំងនេះសុទ្ធសឹងមានកម្រិត ឬពិតានកំហិតរៀងៗខ្លួនដើម្បីធានាបាននូវនិរន្តរភាព និងចីរភាពសារពើពន្ធ និងបំណុលសាធារណៈ។ តាមរយៈ

ក្របខណ្ឌហិរញ្ញវត្ថុសាធារណៈប្រចាំឆ្នាំ វិនិយោគដោយហិរញ្ញប្បទានក្នុងប្រទេសមានកំណើនជាលំដាប់ ដោយកើនពី ៥៩៣លានដុល្លារអាម៉េរិក (២,៩៦% នៃផ.ស.ស) ក្នុងឆ្នាំ២០១៦ ដល់ ១ ២០៣លានដុល្លារអាម៉េរិក (៤,៤៤% នៃផ.ស.ស) ក្នុងឆ្នាំ២០១៩[3]។ ក្នុងទំហំនេះប្រហែល ៨៥% ត្រូវបានចំណាយលើគម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តដែលក្នុងនោះផ្តោតលើការថែទាំ និងជួសជុល និងគម្រោងវិនិយោគខ្នាតតូច ជាពិសេសផ្លូវជនបទ និងធារាសាស្ត្រខ្នាតតូចជាដើម។ ជាមួយគ្នានេះ ភាគច្រើនផ្តោតលើការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនពោលគឺប្រហែល ៦០% នៃហិរញ្ញប្បទានក្នុងប្រទេស។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី លទ្ធភាពនៃវិនិយោគទាំងពីរប្រភពនេះពឹងផ្អែកទាំងស្រុង លើការប្រមូលចំណូលក្នុងស្រុកដែលជាទូទៅមានទំនាក់ទំនងយ៉ាងជិតស្និទ្ធ និងកំណើន និងសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ច។ នេះមានន័យថា ប្រសិន ផ.ស.ស ត្រូវបានរំពឹងថាមានកំណើនល្អសម្រាប់ឆ្នាំបន្ទាប់ នោះលទ្ធភាពប្រមូលចំណូលក្នុងស្រុកនឹងបានកាន់តែច្រើនដែលនាំដល់ការគ្រោងចំណាយសម្រាប់វិនិយោគដោយហិរញ្ញប្បទានក្នុងប្រទេសកាន់តែមានទំហំធំ។

វិនិយោគដោយហិរញ្ញប្បទានក្រៅប្រទេសមាននិន្នាការកំណើនដូចគ្នាដែរពោលគឺកើនពី ៩៤៥លានដុល្លារអាម៉េរិក (៤,៧២% នៃផ.ស.ស) ក្នុងឆ្នាំ២០១៦ ទៅ ១ ២៤០លានដុល្លារអាម៉េរិក (៤,៥៧% នៃផ.ស.ស) ក្នុងឆ្នាំ២០១៩។ ជាទូទៅ ប្រមាណ ៨០% នៃទំហំនេះត្រូវបានប្រើប្រាស់សម្រាប់គាំទ្រការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត ដែលភាគច្រើនជាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ឬអាចនិយាយបានថាការវិនិយោគលើវិស័យដឹកជញ្ជូនស្រូបយកប្រហែលចន្លោះពី ៤៥% ទៅ ៥០% នៃវិនិយោគដោយហិរញ្ញប្បទានក្រៅប្រទេស។ យ៉ាងណាមិញ កំហិតពិតាននៃវិនិយោគដោយហិរញ្ញប្បទានក្រៅប្រទេស អាស្រ័យលើលទ្ធភាពនៃការខ្ចីបំណុលសាធារណៈពីក្រៅប្រទេសរបស់កម្ពុជា។ តាមរយៈយុទ្ធសាស្ត្រស្តីពីការគ្រប់គ្រងបំណុលសាធារណៈ ២០១៩-២០២៣ រាជរដ្ឋាភិបាលកំណត់ទំហំនៃការខ្ចីថ្មីបន្ថែមពីក្រៅប្រទេសសម្រាប់ឆ្នាំ២០១៩-២០២៣ ក្នុងរង្វង់ ១,៥ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក ទៅ ២ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក/ឆ្នាំ ហើយក្នុងកាលៈទេសៈចាំបាច់នឹងបង្កើនដល់រង្វង់ ៣ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក/ឆ្នាំ ប៉ុន្តែទំហំនៃការខ្ចីថ្មីបន្ថែមពីក្រៅប្រទេសសរុបក្នុងរយៈពេល ៥ឆ្នាំនេះ មិនត្រូវលើសពី ១១ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក (សមមូលនឹងប្រមាណ ១៥ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក)។ ក្នុងន័យនេះ ទំហំនៃការខ្ចីបំណុលប្រកបដោយចីរភាពអាចឈានទៅដល់ប្រមាណជា ៣ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិកជាមធ្យម/ឆ្នាំ។

ដោយឡែក ការវិនិយោគក្រោមទម្រង់ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជនដែលគិតចាប់ពីឆ្នាំ១៩៩៥ ដល់ឆ្នាំ២០២១ មានទំហំសរុប ៦ ៣៦៥[4]លានដុល្លារអាម៉េរិក ក្នុងនោះវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនមានចំណែកប្រមាណ ៣ ២៨៥លានដុល្លារអាម៉េរិក ក្នុងនោះ ៥១% ជាគម្រោងអាកាសយានដ្ឋាន និងផ្លូវ

[3] *វិនិយោគដោយហិរញ្ញប្បទានក្នុងប្រទេសមានកំណើនយ៉ាងគំហុកពីឆ្នាំ២០០០ (១ ៥៨៣លានដុល្លារអាម៉េរិក) និង២០២១ (១ ៦៨៤លានដុល្លារអាម៉េរិក) និងបន្តដល់ឆ្នាំ២០២២ និង២០២៣ ដោយសារគោលនយោបាយបានប្រយុទ្ធប្រឆាំងនឹងជំងឺកូវីដ-១៩។*

[4] *ទំហំនៃការវិនិយោគនេះអាចធំជាងនេះដោយសារភាពខ្វះចន្លោះនៃការកត់ត្រាទិន្នន័យ។*

ល្បឿនលឿន។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី យន្តការនេះត្រូវក្នុងដំណាក់កាល **"ធ្វើបណ្តើរ រៀនបណ្តើរ"** ដែលចាំបាច់ត្រូវកសាងទំនុកចិត្តឱ្យកាន់តែខ្ពស់រវាងរដ្ឋនិងឯកជន តាមរយៈការកសាងក្របខណ្ឌច្បាប់ និងបទដ្ឋានគតិយុត្តឱ្យបានគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ និងជំរុញការអនុវត្តឱ្យមានតម្លាភាព។ នេះមានន័យថា យន្តការនេះមិនទាន់ក្លាយជាយន្តការហិរញ្ញប្បទាននាំមុខសម្រាប់កម្ពុជាក្នុងរយៈពេលឆាប់ៗខាងមុខនេះទេ។

ក្របខណ្ឌហិរញ្ញប្បទានទ្រទ្រង់ការអនុវត្តផែនការមេនេះ ត្រូវបានគិតគូរជាពីរដំណាក់កាល ស្របតាមក្របខណ្ឌពេលវេលានៃការរៀបចំបញ្ជីគម្រោងអាទិភាព ប៉ុន្តែផ្តោតសំខាន់លើក្របខណ្ឌរយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧) ខណៈរយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣) នឹងត្រូវបានគិតគូរក្នុងដំណាក់កាលបន្ទាប់ (អំឡុងពេលនៃការវាយតម្លៃពាក់កណ្តាលអាណត្តិ)។ ជារួម តម្រូវការហិរញ្ញប្បទានសរុបសម្រាប់រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (៥ឆ្នាំ) ត្រូវជាប្រមាណ ១៩ ៩២៦លានដុល្លារអាម៉េរិក ស្មើនឹង ១០,២% នៃ ផ.ស.ស ចន្លោះឆ្នាំ២០២៣-២០២៧។ តាមរយៈតម្រូវការហិរញ្ញប្បទានសរុបនេះ ហិរញ្ញប្បទានជាមធ្យមប្រចាំឆ្នាំស្ថិតក្នុងរង្វង់ ៣ ៩៨៥លានដុល្លារអាម៉េរិក ដែលចាំបាច់ត្រូវបែងចែកតាមប្រភពហិរញ្ញប្បទាន ៣សំខាន់ៗ៖

- **ហិរញ្ញប្បទានដោយថវិកាជាតិ៖** ត្រូវបានរំពឹងថានឹងដើរតួនាទីកាន់តែសំខាន់ក្នុងការទ្រទ្រង់គាំទ្រតម្រូវការវិនិយោគសាធារណៈ ជាពិសេសហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន។ ជាមធ្យមហិរញ្ញប្បទានដោយថវិកាជាតិមានលទ្ធភាពទ្រទ្រង់តម្រូវការវិនិយោគសាធារណៈ លើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនក្នុងរង្វង់ ២,៩% នៃផ.ស.ស ជាមួយនឹងនិន្នាការកើនឡើងជាបន្តបន្ទាប់ ក្នុងរយៈពេលមធ្យមនិងវែង។ ប្រភពនេះត្រូវបានប្រមើលឃើញថា មានភាពមិនប្រាកដប្រជា ដោយអាស្រ័យលើកម្រិតចំណូលក្នុងស្រុក និងកត្តាមួយចំនួនផ្សេងទៀត។
- **ហិរញ្ញប្បទានពីក្រៅប្រទេស៖** លទ្ធភាពទ្រទ្រង់សរុបស្ថិតក្នុងរង្វង់ ២,១% នៃផ.ស.ស ជាមធ្យមក្នុងមួយឆ្នាំ ជាមួយនឹងនិន្នាការថេរសម្រាប់រយៈពេលមធ្យម និងវែង។ ប្រភពនេះមានស្ថិរភាពខ្ពស់ធៀបនឹងប្រភពផ្សេងទៀត ប៉ុន្តែប្រឈមនឹងការបែងចែកជាមួយនឹងអាទិភាពផ្សេងទៀត ដែលក៏ជាបន្ទុករបស់រាជរដ្ឋាភិបាលដែរ ជាពិសេសផ្នែកសង្គម។
- **យន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន៖** ផ្អែកលើមូលដ្ឋាននៃការប៉ាន់ស្មានខាងលើយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជនចាំបាច់ត្រូវបង្គ្រប់រហូតដល់ ៥,៣% នៃផ.ស.ស ជាមធ្យម ដែលជាទំហំមួយដ៏ធំ។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី តម្រូវការហិរញ្ញប្បទានពីប្រភពនេះ នឹងនិន្នាការថយចុះ សម្រាប់រយៈពេលមធ្យមនិងវែង ស្របពេលដែល លទ្ធភាពហិរញ្ញប្បទានដោយថវិកាជាតិកាន់តែប្រសើរ។

តារាងខាងក្រោមនេះលម្អិតពីប្រភពហិរញ្ញប្បទានគាំទ្រការអនុវត្តផែនការមេ តាមឆ្នាំដែលមានកម្រិតលម្អៀងតាមលទ្ធភាពនៃប្រភពថវិកា។ ជាមួយគ្នានេះ ការគិតគូរនេះធ្វើឡើងក្នុងសេណារីយ៉ូនៃកំណើនសេដ្ឋកិច្ចត្រឡប់ទៅរកនិន្នាការកំណើនខ្ពស់ឡើងវិញ (ក្នុងរង្វង់ ៧%/ឆ្នាំ) ស្របពេលដែលចំណូលក្នុងស្រុកសរុបអាចរក្សាបានកំណើនក្នុងរង្វង់ ១០% សម្រាប់រយៈពេលវែង ខណៈវិស័យសារពើពន្ធត្រូវរក្សាក្នុងកម្រិតនូវ

តុល្យភាពថវិកា ដោយឱនភាពថវិកាត្រូវគ្រោងមិនឱ្យលើស ៧,០% នៃផ.ស.ស។ ក្នុងន័យនេះ ហានិភ័យនៃហិរញ្ញប្បទានសម្រាប់ការគាំទ្រគម្រោងក្នុងក្របខណ្ឌផែនការមេនេះ ស្ថិតក្នុងកម្រិតខ្ពស់ ជាពិសេសហិរញ្ញប្បទានដោយថវិកាជាតិ និងយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន។ ដូច្នេះ ការកំណត់ទំហំហិរញ្ញប្បទានជាក់ស្តែង តាមប្រភពនីមួយៗនឹងត្រូវសម្រេចក្នុងដំណាក់កាលនៃការអនុវត្ត ស្របតាមផែនការសកម្មភាពជាក់ស្តែងដែលមានមូលដ្ឋានពីបញ្ជីគម្រោងអាទិភាពបឋម។

ហិរញ្ញប្បទានតាមប្រភពសំខាន់ៗ សម្រាប់រយៈពេលខ្លី និងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)

(លានដុល្លារអាម៉េរិក)	២០២៣	២០២៤	២០២៥	២០២៦	២០២៧	មធ្យម
ហិរញ្ញប្បទានដោយថវិកាជាតិ	១ ៤៩១	៧៤១	៩៥៥	១ ១៣៥	១ ២៨៦	១ ១២២
ហិរញ្ញប្បទានពីក្រៅប្រទេស	៧៥៩	៧៦៤	៧៨៣	៨៣៣	១ ០២០	៨៣២
យន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជន	១ ៧៣៤	២ ៤៨១	២ ២៤៦	២ ០១៧	១ ៦៧៩	២ ០៣១

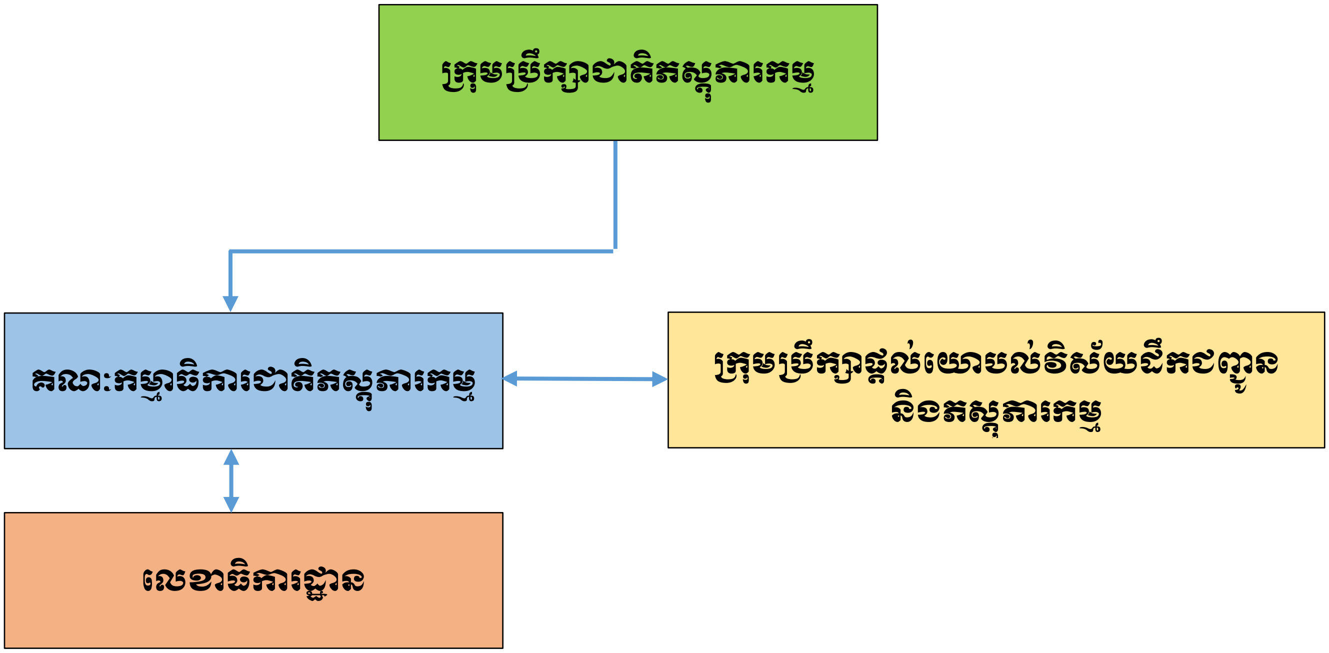
(ធៀបនឹង ផ.ស.ស %)	២០២៣	២០២៤	២០២៥	២០២៦	២០២៧	មធ្យម
ហិរញ្ញប្បទានដោយថវិកាជាតិ	៤,៦	២,១	២,៥	២,៧	២,៨	២,៩
ហិរញ្ញប្បទានពីក្រៅប្រទេស	២,៤	២,២	២,០	២,០	២,២	២,១
យន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជន	៥,៤	៧,១	៥,៨	៤,៨	៣,៦	៥,៣

៤.៣. យន្តការសម្របសម្រួលការអនុវត្ត និងការតាមដាននិងត្រួតពិនិត្យ

៤.៣.១. យន្តការស្ថាប័ន

ដើម្បីធានាបាននូវការអនុវត្តផែនការមេនេះទទួលបានជោគជ័យ យន្តការស្ថាប័នសាមញ្ញប៉ុន្តែប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពមួយ ត្រូវបានគិតគូរដោយយកជម្រើសយន្តការមានស្រាប់ជាមូលដ្ឋានបូកផ្សំនឹងការពង្រឹង និងការកែលម្អបន្ថែម។ យន្តការស្ថាប័នជំរុញការអនុវត្តផែនការមេនេះមានសមាសភាព៖ (១) ក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម, (២) គណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុភារកម្ម, (៣) ក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់វិស័យដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារកម្ម និង(៤) លេខាធិការដ្ឋាន។ ក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម គណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុ-ភារកម្ម និងលេខាធិការដ្ឋានដែលជាយន្តការមានស្រាប់នឹងត្រូវបានបន្ថែមនូវតួនាទី និងភារកិច្ចពាក់ព័ន្ធនឹងការសម្របសម្រួល និងការជំរុញការអនុវត្តផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយស្តីពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ និងភស្តុភារកម្មកម្ពុជា ២០២៣-២០៣៣។ ស្របពេលគ្នានេះ ក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់វិស័យដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារកម្ម ដែលជាយន្តការស្ថាប័នបន្ថែម និងថ្មីនឹងត្រូវបានរៀបចំតាមរយៈការចាត់ចែង និងសម្រេចរបស់ក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម។

រូប៤.៣.១. យន្តការស្ថាប័ន



ក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម[5]

ក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម ជាសេនាធិការកំពូលរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលក្នុងការដឹកនាំ គ្រប់គ្រង និងជំរុញការអភិវឌ្ឍវិស័យឡូជីស្ទីកនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។ បន្ថែមលើតួនាទីស្នូល និងទូទៅពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យឡូជីស្ទីក ក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្មនឹងត្រូវបានបំពាក់បន្ថែមនូវតួនាទីជាក់លាក់មួយទៀតក្នុងគោលដៅជំរុញការអនុវត្តផែនការមេស្តីពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ និងភស្តុភារកម្មកម្ពុជា ២០២៣-២០៣៣ ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពមានជាអាទិ៍៖

- ផ្តល់អនុសាសន៍កម្រិតគោលនយោបាយដើម្បីតម្រង់ទិសការអនុវត្តផែនការមេនេះប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងឆ្លើយតបតាមគោលដៅ និងក្របខណ្ឌពេលវេលាដែលបានកំណត់
- លើកអនុសាសន៍ជូនរាជរដ្ឋាភិបាលលើផែនការសកម្មភាព (គម្រោងអាទិភាព) និងផែនការវិនិយោគលើគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយសម្រាប់រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម និងវែង
- ផ្តល់អនុសាសន៍ និងការសម្របសម្រួលការ លើកកម្ពស់កិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងក្រសួងស្ថាប័នទទួលបន្ទុកអនុវត្តផែនការសកម្មភាពនៃក្របខណ្ឌផែនការមេនេះ
- ផ្តល់អនុសាសន៍លើការងារតាមដាន ត្រួតពិនិត្យ និងវាយតម្លៃការអនុវត្តផែនការមេ និងយន្តការអនុវត្តប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និង
- បំពេញភារកិច្ចដទៃទៀតតាមការចាំបាច់។

---

[5] *ព្រះរាជក្រឹត្យស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់ក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម ចុះថ្ងៃទី២៤ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៧*

គណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុភារកម្ម

គណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុភារកម្ម ដែលជាយន្តការស្ថាប័នមានស្រាប់នឹងបំពេញមុខងារជាសេនាធិការផ្ទាល់បន្ថែមមុខងារទូទៅគាំទ្រដល់ក្រុមប្រឹក្សាភស្តុភារកម្មក្នុងការអនុវត្តផែនការមេនេះ តាមរយៈតួនាទីសំខាន់ៗដូចខាងក្រោម៖

- រៀបចំ និងជំរុញការអនុវត្តផែនការសកម្មភាពរយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម និងវែង ឆ្លើយតបនឹងបញ្ជីគម្រោងបឋមនៃផែនការមេនេះ
- រៀបចំផែនការវិនិយោគសាធារណៈរយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម និងវែង ឆ្លើយតបនឹងផែនការសកម្មភាពដែលបានកំណត់អត្តសញ្ញាណ និងអាទិភាពនៃសំណើគម្រោងវិនិយោគសាធារណៈស្របតាមការចង្អុលបង្ហាញនៃផែនការមេ ដើម្បីស្នើសុំការគាំទ្រពីរាជរដ្ឋាភិបាលតាមរយៈក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម
- ចូលរួមលើកកម្ពស់ការកសាងភាពជាដៃគូ និងសហប្រតិបត្តិការក្នុងប្រទេស និងអន្តរជាតិសម្រាប់ការកសាង និងការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ
- ចូលរួមកៀរគរធនធានហិរញ្ញវត្ថុ ធនធានបច្ចេកទេស និងធនធានមនុស្សក្នុងគោលបំណងកសាង និងអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ
- ចូលរួមជំរុញលើកទឹកចិត្ត និងគាំទ្រការចូលរួមលើកស្ទួយការកសាង និងការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយពីគ្រប់មជ្ឈដ្ឋាន
- ជំរុញការកសាង និងចែករំលែកទិន្នន័យដើម្បីបង្កើនសហថាមពល និងសហនវានុវត្តន៍រវាងវិស័យសាធារណៈ និងវិស័យឯកជនសំដៅជំរុញល្បឿននៃការកសាងប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ និង
- បំពេញតួនាទី និងភារកិច្ចផ្សេងទៀតតាមការប្រគល់ជូនពីក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម។

លេខាធិការដ្ឋាន

លេខាធិការដ្ឋាន បំពេញមុខងារជាសេនាធិការបច្ចេកទេសជូន "**គណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុភារកម្ម**"។ ដូច្នេះ ដើម្បីបំពេញតួនាទី និងភារកិច្ចនេះទទួលបានជោគជ័យ សមត្ថភាពរបស់លេខាធិការដ្ឋាននឹងត្រូវបានពង្រឹងតាមរយៈការផ្តល់ការគាំទ្រផ្នែកធនធានគ្រប់គ្រាន់ តាមតម្រូវការជាក់ស្តែងរាប់ទាំងធនធានមនុស្ស និងធនធានហិរញ្ញវត្ថុ។ លេខាធិការដ្ឋានត្រូវមានតួនាទី និងភារកិច្ចដូចខាងក្រោម៖

- ផ្តល់ការគាំទ្រផ្នែកបច្ចេកទេសដល់ការបំពេញភារកិច្ចរបស់គណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុភារកម្ម ដូចបានកំណត់ខាងលើ
- សម្របសម្រួលកិច្ចការផ្ទៃក្នុងសម្រាប់ក្រុមការងារអន្តរស្ថាប័ន
- បូកសរុបរបាយការណ៍ និងរាយការណ៍ជូនគណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុភារកម្ម
- រៀបចំ និងសម្របសម្រួលកិច្ចប្រជុំនានារបស់គណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុភារកម្ម និង
- បំពេញភារកិច្ចដទៃទៀតតាមការចាំបាច់។

ក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់វិស័យដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារកម្ម

ក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់ (advisory board) គឺជាក្រុមការងារចំពោះកិច្ចមួយដែលនឹងត្រូវបានបង្កើតឡើង ដើម្បីផ្តល់យោបល់កម្រិតគោលនយោបាយដល់គណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុភារកម្ម សំដៅគាំទ្រ និងជំរុញការអនុវត្តផែនការមេនេះឱ្យមានប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់។ ក្រុមប្រឹក្សានេះមានសមាសភាពចម្រុះពីដៃគូអភិវឌ្ឍន៍ ស្ថាប័នស្រាវជ្រាវ ស្ថាប័នអប់រំ វិស័យឯកជន និងតួអង្គពាក់ព័ន្ធសំខាន់ៗផ្សេងទៀត។ ក្រុមការងារនេះមានតួនាទី និងភារកិច្ចដូចតទៅ៖

- ផ្តល់មតិយោបល់ និងអនុសាសន៍ពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកជូនគណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុភារកម្ម ដោយឈរលើមូលដ្ឋានអនុវត្ត និងបទពិសោធន៍ជាក់ស្តែង
- ផ្តល់ធាតុចូលដើម្បីរៀបចំផែនការសកម្មភាព និងផែនការវិនិយោគជាក់លាក់ផ្សេងៗ
- ចូលរួមកៀរគរធនធានហិរញ្ញវត្ថុ ធនធានបច្ចេកទេស និងធនធានមនុស្ស ដើម្បីជំរុញការអនុវត្តផែនការមេនេះ
- ចូលរួមក្នុងកិច្ចប្រជុំតាមដានពីវឌ្ឍនភាពនៃការអនុវត្តផែនការមេ និងផ្តល់អនុសាសន៍ និងធាតុចូលបន្ថែមដើម្បីកែលម្អ និងជំរុញការអនុវត្តផែនការមេ និង
- បំពេញភារកិច្ចដទៃទៀតតាមការចាំបាច់។

៤.៣.២. ការតាមដាន និងត្រួតពិនិត្យការអនុវត្ត

យន្តការតាមដាន និងត្រួតពិនិត្យការអនុវត្តមានភាពចាំបាច់សម្រាប់ក្របខណ្ឌផែនការមេនេះ ដែលត្រូវមានការគិតគូរឱ្យបានគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ និងមានភាពប្រាកដនិយមខ្ពស់។ ក្នុងន័យនេះ ការរៀបចំក្របខណ្ឌ និងយន្តការសម្រាប់ការត្រួតពិនិត្យ និងតាមដានការអនុវត្តនឹងត្រូវគិតគូរពេលចាប់ផ្តើមការអនុវត្តផែនការមេ ដែលមានមូលដ្ឋានបញ្ជីគម្រោងអាទិភាព និងផែនការសកម្មភាព រៀបចំដោយក្រសួងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ។ ដ្យាក្រាមខាងក្រោមបង្ហាញពីដំណាក់កាលនៃការរៀបចំការតាមដាន និងការត្រួតពិនិត្យ ដោយផ្តោតលើសមាសធាតុសំខាន់ៗ ដូចខាងក្រោម៖

ការរៀបចំផែនការសកម្មភាព/សមិទ្ធកម្ម → របបប្រជុំតាមដាននិងត្រួតពិនិត្យ → ការរៀបចំរបាយការណ៍តាមដាននិងត្រួតពិនិត្យ

ក. ការរៀបចំផែនការ

ក្របខណ្ឌតាមដាន និងត្រួតពិនិត្យនេះនឹងត្រូវបានរៀបចំដោយផ្អែកលើទ្រឹស្តីបរិវត្តកម្ម (theory of change) ដែលផ្តើមពីដំណើរការកំណត់ធាតុចូល (inputs) តាមរយៈសកម្មភាព (actions) រួចត្រូវបានប្រែក្លាយឈានដល់ជាលទ្ធផលសម្រេចចុងក្រោយ (final outcomes) ឬបច្ច័យ (impacts) ហើយដែលដំណើរការនេះមានទម្រង់ជាច្រវាក់លទ្ធផលតាមកម្រិតនៃសូចនាកររាប់ពីកម្រិតផែនមេ ដែលមានបញ្ជីគម្រោងអាទិភាព ជាមូលដ្ឋាន និងកម្រិតផែនការសកម្មភាពប្រចាំឆ្នាំ។

ក្នុងន័យនេះ យន្តការតាមដាន និងត្រួតពិនិត្យចែកសូចនាករជា ៥កម្រិត ដែលចងក្រងជាច្រវាក់រួមមាន៖ (១) ក្រុមសូចនាករលទ្ធផលចុងក្រោយ ឬបច្ច័យ (impact), (២) ក្រុមសូចនាករលទ្ធផលបន្ទាប់ (outcome), (៣) ក្រុមសូចនាករលទ្ធផលបឋម (output), (៤) ក្រុមសូចនាករសកម្មភាព (action/operation), និង (៥) ក្រុមសូចនាករធាតុចូល (input)។ សូចនាករសមិទ្ធកម្មគន្លឹះត្រូវបានរៀបចំដោយផ្អែកលើភាពចាំបាច់ ភាពដែលអាចវាស់វែងបាន និងតាមបែបជាគុណភាព (qualitative) ឬជាបរិមាណ (quantitative) ដោយគិតគូរលើលទ្ធភាពទិន្នន័យ ក្នុងហេតុផលថាករណីខ្លះការវាស់វែងបែបបរិមាណមិនអាចធ្វើបាន ឬមិនមានទិន្នន័យគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ការវាស់វែងគ្រប់គ្រាន់។ សូចនាករគន្លឹះសម្រាប់វាស់វែងនឹងភ្ជាប់ដោយការពន្យល់លម្អិត និងបន្ទាត់មូលដ្ឋាន (baseline) និងគោលដៅ (target) សម្រាប់ជាគោលក្នុងការវាស់វែង ព្រមទាំងវិធីសាស្ត្រវាស់វែង និងប្រភពទិន្នន័យដែលអាចផ្ទៀងផ្ទាត់សូចនាករបាន។

ការរៀបចំ និងការសម្របសម្រួលការអនុវត្តក្របខណ្ឌត្រួតពិនិត្យ និងតាមដានការអនុវត្តផែនការមេនេះត្រូវប្រគល់ជូនគណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុភារកម្ម។ ដូច្នេះ គណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុភារកម្មនឹងរៀបចំក្របខណ្ឌត្រួតពិនិត្យ និងតាមដានមានលក្ខណៈពេញលេញ និងអាចអនុវត្តបានដោយមានការចូលរួមផ្ទាល់ពីក្រសួងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ និងប្រើប្រាស់ធាតុចូលនៃផែនការសកម្មភាព និងផែនការវិនិយោគប្រចាំឆ្នាំរបស់ក្រសួងស្ថាប័នអនុវត្ត និងចុងក្រោយស្នើសុំការអនុម័តពីក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម។ ជាមួយគ្នានេះ ការគិតគូរលើវិធានការកាត់បន្ថយ និងបញ្ចៀសហានិភ័យនឹងជាផ្នែកសំខាន់មួយក្នុងក្របខណ្ឌត្រួតពិនិត្យ និងតាមដាននេះ តាមការសម្រេច និងការចង្អុលបង្ហាញរបស់ក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម។

ខ. របបប្រជុំតាមដាន និងត្រួតពិនិត្យ

បន្ទាប់ពីផែនការតាមដាន និងត្រួតពិនិត្យត្រូវបានអនុម័តដោយក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម, គណៈ-កម្មាធិការជាតិភស្តុភារកម្ម ត្រូវរៀបចំកិច្ចប្រជុំតាមដានផ្ទៃក្នុង **រៀងរាល់ឆមាស (៦ ខែម្តង)** ដើម្បីតាមដានវឌ្ឍនភាព និងសមិទ្ធកម្ម និងរៀបចំយន្តការសម្របសម្រួល ក្នុងករណីវឌ្ឍនភាពមិនអាចសម្រេចតាមផែនការគ្រោងទុក ឬមានភាពលម្អៀងខ្លាំង ធៀបនឹងសូចនាករលទ្ធផល ព្រមទាំងរៀបចំជាវិធានការបន្ត។

ជាមួយគ្នានេះ ក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម នឹងរៀបចំកិច្ចប្រជុំ **ប្រចាំឆ្នាំ (១ដង/ឆ្នាំ)** និងកិច្ចប្រជុំវិសាមញ្ញដទៃទៀតទៅតាមតម្រូវការចាំបាច់ ដើម្បីពិនិត្យវឌ្ឍនភាពគន្លឹះ និងដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមនានាព្រមទាំងកែសម្រួលផែនការសកម្មភាព សមិទ្ធកម្ម និងក្របខណ្ឌពេលវេលា ទៅតាមភាពចាំបាច់។

ទន្ទឹមនេះ ក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម នឹងរៀបចំកិច្ចប្រជុំពិនិត្យឡើងវិញលើវិធានការយុទ្ធសាស្ត្រផែនការសកម្មភាពរួម និងក្របខណ្ឌហិរញ្ញប្បទាន **រៀងរាល់ ២ឆ្នាំម្តង** បន្ថែមលើ **ការវាយតម្លៃពាក់កណ្តាលអាណត្តិ (អំឡុងឆ្នាំ២០២៨)** ដើម្បីលើកកម្ពស់ប្រសិទ្ធភាពនៃការអនុវត្តផែនការមេនេះ ឱ្យសម្រេចបាននូវគោលដៅ ព្រមទាំងដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងបច្ចុប្បន្នភាពនៃគោលនយោបាយ និងយុទ្ធសាស្ត្រជាតិសំខាន់ៗ

ការប្រែប្រួល និងការវិវឌ្ឍនៃស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចនិងសង្គម និងវិស័យដឹកជញ្ជូននិងឡូជីស្ទីក នៅក្នុងប្រទេស តំបន់ និងសកល។

គ. ការរៀបចំរបាយការណ៍វឌ្ឍនភាព និងរបាយការណ៍សមិទ្ធកម្ម

ជារួម របាយការណ៍នៃដំណើរការការត្រួតពិនិត្យ និងតាមដានការអនុវត្តផែនការមេនេះ ត្រូវរៀបចំជា ២កម្រិត រួមមាន៖ (១) របាយការណ៍វឌ្ឍនភាព និង (២) របាយការណ៍សមិទ្ធកម្ម។

គ.១. របាយការណ៍វឌ្ឍនភាព

ដោយផ្អែកតាមផែនការសកម្មភាព គណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុភារកម្មត្រូវរៀបចំ **របាយការណ៍វឌ្ឍនភាព** នៃការអនុវត្តការងារ, បញ្ហាប្រឈម ឬសំណើដំណោះស្រាយ **រៀងរាល់ឆមាស** និងផ្ញើមកក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម ដើម្បីពិនិត្យផ្តល់យោបល់ និងអាចជាកម្មវត្ថុសម្រាប់កិច្ចប្រជុំប្រចាំឆ្នាំរបស់ក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម ដោយមានលេខាធិការដ្ឋានគណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុភារកម្ម ជាតួអង្គសម្របសម្រួលលើកិច្ចការនេះ ។

គ.២. របាយការណ៍សមិទ្ធកម្ម

ទន្ទឹមនេះ គណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុភារកម្មត្រូវរៀបចំនូវ **របាយការណ៍សមិទ្ធកម្ម** ដែលបរិយាយអំពីវឌ្ឍនភាពនៃការអនុវត្តផែនការសកម្មភាព ផ្អែកលើសូចនាករគន្លឹះ **ប្រចាំឆ្នាំ** និងផ្ញើមកក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម ដើម្បីពិនិត្យនិងផ្តល់យោបល់ និងដាក់ចេញទិសដៅបន្ត។ របាយការណ៍នេះ អាចជាមូលដ្ឋាននៃការវាយតម្លៃពាក់កណ្តាលអាណត្តិ និងរបបរាយការណ៍ជូនរាជរដ្ឋាភិបាល ផងដែរ។

៥. ការគ្រប់គ្រងហានិភ័យ

ដំណើរការនៃការអនុវត្តផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយស្តីពី ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ និងភស្តុភារកម្មកម្ពុជា ២០២៣-២០៣៣ ត្រូវបានព្យាករថា ប្រឈមនឹងហានិភ័យមួយចំនួនដែលកើតចេញទាំងពីបរិយាកាសខាងក្នុង និងខាងក្រៅ។ ការណ៍នេះតម្រូវឱ្យរាជរដ្ឋាភិបាលត្រៀមលក្ខណៈសម្បត្តិប្រកបដោយភាពបុរេសកម្ម ការប្រុងប្រយ័ត្ន និងការយកចិត្តទុកដាក់ខ្ពស់ក្នុងការគ្រប់គ្រង និងបញ្ចៀសហានិភ័យដែលអាចជះឥទ្ធិពល ដោយផ្ទាល់ និងប្រយោលដល់ដំណើរការនៃការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកនៅកម្ពុជា ក្នុងក្របខណ្ឌផែនការមេនេះ។ ហានិភ័យចម្បងៗទាំងនោះរួមមាន៖

៥.១. ហិរញ្ញប្បទានដោយថវិកាជាតិ និងយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន

លទ្ធភាពហិរញ្ញប្បទានដើម្បីគាំទ្រ ឬឆ្លើយតបនឹងតម្រូវការនៃផែនការប្រចាំឆ្នាំ និងសម្រាប់រយៈពេលមធ្យម ដែលមានមូលដ្ឋានពីបញ្ជីគម្រោងអាទិភាពអាចជាហានិភ័យធំបំផុតមួយក្នុងការអនុវត្តផែនការមេនេះដោយជោគជ័យ ជាពិសេសប្រភពហិរញ្ញប្បទានដោយថវិកាជាតិ និងយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន។ ដូចបានគូសរំលេចក្នុងផ្នែកខាងលើ លទ្ធភាពទ្រទ្រង់នៃប្រភពហិរញ្ញប្បទានសក្តានុពលទាំងបីមានកម្រិតកំហិតដោយសារពឹងផ្អែកលើកត្តាជាច្រើនជាមួយនឹងភាពមិនប្រាកដប្រជាខ្ពស់។ ជាក់ស្តែង លទ្ធភាពនៃហិរញ្ញប្បទានដោយថវិកាជាតិ ដែលត្រូវពឹងជាមួយនឹងទំហំកាន់តែធំពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំមានទំនាក់

ទំនងយ៉ាងជិតស្និទ្ធជាមួយស្ថានភាពម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ចជារួម ប៉ុន្តែស្ថានភាពម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាតែងប្រែប្រួលដោយពឹងអាស្រ័យខ្លាំងលើកត្តាខាងក្រៅទាំងតំបន់ និងសកល។ ជាមួយគ្នានេះ លទ្ធភាពកៀរគរហិរញ្ញប្បទានតាមរយៈយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជនពុំទាន់ទទួលបាននូវទំនុកចិត្ត ឬភាពទាក់ទាញខ្ពស់ពីវិស័យឯកជននៅឡើយ ដោយសារយន្តការនេះហាក់នៅថ្មីសម្រាប់វិស័យដឹកជញ្ជូន ជាមួយនឹងសក្តានុពលនៃផលចំណេញនៅមានកម្រិតហើយការគិតគូរក្នុងក្របខណ្ឌហិរញ្ញប្បទានរយៈពេលមធ្យម យន្តការនេះត្រូវបានរំពឹងថានឹងប៉ះប៉ូវឱនភាពនៃលទ្ធភាពហិរញ្ញប្បទានដោយថវិកាជាតិ និងកម្ចីពីបរទេស ជាពិសេសក្នុងពាក់កណ្តាលដំបូងនៃក្របខណ្ឌពេលវេលានៃផែនការមេនេះ។ ដោយឡែក យន្តការកម្ចីពីបរទេសមានភាពប្រាកដនិយមជាងគេនាពេលបច្ចុប្បន្ន និងរយៈពេលមធ្យម ប៉ុន្តែបញ្ហាប្រឈមចំពោះមុខ គឺការប្រែប្រួលលក្ខខណ្ឌខ្ចី ជាពិសេសការកើនឡើងនៃអត្រាការប្រាក់ពីកម្រិតអនុគ្រោះ (concession) ទៅធម្មតា (ordinary) ដោយសារការប្រែប្រួលនៃឋានៈចំណូលរបស់កម្ពុជា។

ក្នុងន័យនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលនឹងជ្រើសយកជំហរនៃភាពទន់ភ្លន់ ឬបត់បែនក្នុងចំណោមប្រភពហិរញ្ញប្បទានចម្បងទាំង៣ ពោលគឺកំហិត ឬពិតាននៃប្រភពនីមួយៗអាចប្រែប្រួលតាមភាពជាក់ស្តែងដោយចៀសវាងការកំណត់ពិតានដែលមានលក្ខណៈរឹងត្អឹង (hard ceiling) មិនអាចកែប្រែបាន។ ជាមួយគ្នានេះ រាជរដ្ឋាភិបាលនឹងបន្តខិតខំពិនិត្យលទ្ធភាពបង្កើនប្រភពហិរញ្ញប្បទានថ្មីៗ ដែលក្នុងនោះរួមមាន ការពង្រីកការបោះផ្សាយមូលបត្ររដ្ឋដែលកំពុងស្ថិតក្នុងដំណាក់កាលនៃការបោះផ្សាយសាកល្បង និងការផ្តួចផ្តើមបង្កើតមូលនិធិហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនជាដើម។

៥.២. ចំណាយប៉ាន់ស្មានធៀបនឹងចំណាយជាក់ស្តែង

ការប៉ាន់ស្មានចំណាយសម្រាប់គម្រោងអាទិភាពដែលមានទំហំទឹកប្រាក់ជាង ៣៦ ៦៧៩លានដុល្លារអាមេរិក សម្រាប់ក្របខណ្ឌផែនការមេនេះ ត្រូវបានរៀបចំឡើយដោយមិនទាន់មានការសិក្សាស៊ីជម្រៅ ឬការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាពពេញលេញនោះទេ ប៉ុន្តែជាការគិតគូរ និងប៉ាន់ស្មានបឋមផ្អែកលើព័ត៌មាន និងទិន្នន័យមានស្រាប់ និងម្យ៉ាងវិញទៀតត្រូវបានប៉ាន់ស្មានក្នុងអំឡុងពេលដែលអត្រាអតិផរណាមានកម្រិតទាបមុនវិបត្តិជំងឺកូវីដ-១៩។ ដូច្នេះ ចំណាយជាក់ស្តែងអាចនឹងមានគម្លាតពីការប៉ាន់ស្មានដោយសារលទ្ធភាពនៃការប្រែប្រួលនៃខ្សែរត់ ឬទីតាំងគម្រោងជាក់ស្តែងព្រមទាំងបញ្ហាប្រឈមក្នុងដំណាក់កាលសង់ជាពិសេសការពន្យារពេល។ ជាលទ្ធផលចំណាយជាក់ស្តែង ដែលខ្ពស់ជាងចំណាយប៉ាន់ស្មាន (cost overrun) នឹងនាំដល់ការខ្វះខាតហិរញ្ញប្បទាន ដើម្បីអនុវត្តគម្រោងតាមការគ្រោងទុក ឬចាំបាច់ត្រូវបោះបង់គម្រោងខ្លះ ឬពន្យារពេលដើម្បីសន្សំថវិកាសម្រាប់គម្រោងផ្សេង ឬគម្រោងដែលមានភាពចាំបាច់ជាង។

ទោះបីជាចំណាយជាក់ស្តែងច្រើនជាងចំណាយប៉ាន់ស្មានជាករណីធម្មតាក្នុងកាលៈទេសៈខ្លះ ដូច្នេះ រាជរដ្ឋាភិបាលបានគិតគូរវិធានការឆ្លើយតបនឹងហានិភ័យនេះ តាមរយៈការរៀបចំឡើងវិញនូវផែនការសកម្មភាពលម្អិត (គម្រោងអាទិភាព) ប្រចាំឆ្នាំដែលមានលក្ខណៈប្រាកដនិយមខ្ពស់ ជាពិសេសផ្សារភ្ជាប់នឹងក្របខណ្ឌហិរញ្ញប្បទានប្រចាំឆ្នាំដើម្បីធានាថាលទ្ធភាពហិរញ្ញប្បទានប្រចាំឆ្នាំអាចទ្រទ្រង់បានប្រកបដោយនិរន្តរភាព។

៥.៣. និន្នាការនៃការបង្កើនភាពធន់នឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ និងគ្រោះធម្មជាតិ

និន្នាការនៃការលើកកម្ពស់ភាពធន់ នៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូននឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ និងគ្រោះធម្មជាតិកំពុងមានការកើនឡើង និងយកចិត្តទុកដាក់ខ្ពស់ពីគ្រប់ភាគីពាក់ព័ន្ធតាមរយៈការផ្តោតលើគុណភាព និងការគ្រោងផែនការពីដើមទីឱ្យកាន់តែប្រសើរ និងជាក់លាក់។ ជាទូទៅការបូកបញ្ចូលនូវការគិតគូរនៃការបង្កើនភាពធន់នេះជំរុញឱ្យខ្ទង់ចំណាយកាន់តែខ្ពស់ ដែលនេះជាការបង្កើនបន្ទុកហិរញ្ញប្បទានសម្រាប់រាជរដ្ឋាភិបាលមួយកម្រិតទៀត។ នេះមានន័យថា រាជរដ្ឋាភិបាលចាំបាច់ត្រូវធ្វើការជ្រើសរើសរវាងបរិមាណ និងគុណភាពសម្រាប់ការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័នដឹកជញ្ជូន។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី ស្ថិតក្នុងបរិការណ៍នៃការអភិវឌ្ឍបច្ចុប្បន្នរបស់កម្ពុជា និងការគំរាមកំហែងនៃការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ គ្រោះធម្មជាតិជាសកល កម្ពុជាកំពុងស្ថិតក្នុងរបត់ថ្មីមួយ ដែលចាំបាច់ត្រូវពង្រឹងគុណភាពនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដើម្បីបង្កើនភាពធន់។

ក្នុងន័យនេះ ការវិភាជថវិកា ឬហិរញ្ញប្បទានសម្រាប់ការវិនិយោគសាធារណៈរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលសម្រាប់គម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡជីស្ទីកចាំបាច់ត្រូវបង្កើនប្រសិទ្ធភាពតាមរយៈការពង្រឹងយន្តការនិងដំណើរការនៃការជ្រើសរើសគម្រោងអាទិភាព ដែលមានភាពឆ្លើយតបនឹងតម្រូវការជាក់ស្តែង ព្រមទាំងផ្តល់នូវតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ក្នុងសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គម។ ជាមួយគ្នានេះ ការអនុវត្តគម្រោងក៏ត្រូវបង្កើនប្រសិទ្ធភាពនិងស័ក្តិសិទ្ធិភាព ដើម្បីធានាបាននូវគុណភាពតាមការរំពឹងទុក។

៥.៤. តម្រូវការចំណាយថែទាំ និងជួសជុល

ទន្ទឹមនឹងគុណភាព និងភាពធន់នឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ និងគ្រោះធម្មជាតិត្រូវយកចិត្តទុកដាក់ខ្ពស់ ចំណាយថែទាំ និងជួសជុលក៏ត្រូវបានរំពឹងថានឹងបន្តកើនឡើងជាលំដាប់ដោយសារវិសាលភាពនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធកាន់តែធំ និងកាន់តែទំនើបដែលនេះមិនរាប់បញ្ចូលបន្ទុកនៃចំណាយថែទាំ និងជួសជុលបច្ចុប្បន្នសម្រាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនដែលកំពុងមានសភាពចាស់ទ្រុឌទ្រោមភាគច្រើន។ នេះមានន័យថាផែនការសកម្មភាពនៃការថែទាំ និងជួសជុលចាំបាច់ត្រូវរៀបចំឱ្យបានគត់មុត និងផ្សារភ្ជាប់នឹងផែនការថវិកាដែលអាចទ្រទ្រង់ ជាពិសេសផ្តោតលើការថែទាំបង្ការទុកជាមុន (preventive maintenance) ជាអាទិភាព។

ក្នុងន័យនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលនឹងពង្រឹងយន្តការនៃការរៀបចំផែនការថែទាំ និងជួសជុលប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់ស្របតាមបទដ្ឋានបច្ចេកទេសរួមមាន៖ ការថែទាំខួប (periodic maintenance) ថែទាំជាប្រចាំ (routine maintenance) និងការជួសជុលបន្ទាន់ (emergency repair)។ ជាមួយគ្នានេះ រាជរដ្ឋាភិបាល នឹងពិនិត្យតាមលទ្ធភាពក្នុងការរំលែកបន្ទុក ឬការទទួលខុសត្រូវលើចំណាយថែទាំទៅដៃគូឯកជន ជាពិសេសសម្រាប់គម្រោងក្រោមយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន។ ក្រសួងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធនៃរាជរដ្ឋាភិបាល នឹងពង្រឹងយន្តការទប់ស្កាត់បទល្មើសនៃការផ្ទុកលើសទម្ងន់កំណត់ព្រមទាំងផ្សព្វផ្សាយនិងលើកទឹកចិត្តឱ្យមានការចូលរួមថែទាំពីសំណាក់ប្រជាជនទូទៅ និងអ្នកប្រើប្រាស់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទាំងនោះ។

៥.៥. វិបត្តិតំបន់ និងសកល

ស្ថិតក្នុងបរិយាកាស និងស្ថានភាពដែលមិនមានភាពប្រាកដប្រជាខ្ពស់ ឬមានភាពផុយស្រួយកើតចេញពីវិបត្តិនានាមានជាអាទិ៍ សេដ្ឋកិច្ច ហិរញ្ញវត្ថុ សង្គម សន្តិសុខ និងសុខភាពសាធារណៈបាន និងកំពុងក្លាយជាហានិភ័យដ៏ស្រួចស្រាល់សម្រាប់ដំណើរការអភិវឌ្ឍនិយាយជារួម និងលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និយាយដោយឡែក។ បទពិសោធន៍នៃវិបត្តិជំងឺកូវីដ-១៩ និងសង្គ្រាមរវាងរុស្ស៊ី និងអ៊ុយក្រែនបានផ្តល់ជាមេរៀនជាក់ស្តែងពីឥទ្ធិពលអវិជ្ជមានដ៏ធំធេងនៃហានិភ័យទាំងនោះ។ ជាក់ស្តែងក្រៅពីការបន្ទុចបង្អាក់ដំណើរការផ្តួចផ្តើមគម្រោង ការអនុម័ត និងការអនុវត្តនៃគម្រោង ជាទូទៅវិបត្តិទាំងនោះនាំដល់ការកើនឡើងនៃអតិផរណា ដែលនាំដល់ការបង្កើនចំណាយវិនិយោគលើវិនិយោគសាធារណៈ សម្រាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងនាំដល់ការខ្វះថវិកាសម្រាប់ទ្រទ្រង់គម្រោង ដែលបានអនុម័តហើយ និងកំពុងដំណើរការ ក៏ដូចជាបណ្តាលឱ្យគម្រោងដែលបានគ្រោងត្រូវបានថយចុះ។ ជាមួយគ្នានេះក្នុងដំណាក់កាលនៃវិបត្តិ រាជរដ្ឋាភិបាលមានតែបង្វែរថវិកាខ្លះសម្រាប់គាំទ្រតម្រូវការបន្ទាន់ និងចំពោះមុខដើម្បីទប់ទល់នឹងផលប៉ះពាល់នៃវិបត្តិដោយទុកផែនការវិនិយោគមូលធនលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកមួយអន្លើ។

ជាមួយនឹងហានិភ័យដែលអាចឈានដល់ផលប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងររាជរដ្ឋាភិបាល នឹងព្យាយាមគ្រប់គ្រងស្ថានការណ៍ តាមរយៈការបង្កើនទំហំថវិកាត្រៀមបម្រុងកាន់តែច្រើនតាមលទ្ធភាព ជាពិសេសតាមរយៈប្រភពនៃប្រាក់សន្សំរបស់រដ្ឋ ដែលងាយស្រួលយកមកប្រើប្រាស់ពេលមានតម្រូវការ ក៏ដូចជាការស្វែងរកប្រភពនៃហិរញ្ញប្បទានថ្មីរួមមាន៖ ការបោះផ្សាយមូលបត្ររដ្ឋ និងការបង្កើតមូលនិធិផ្សេងទៀត ដើម្បីពង្រីកមូលដ្ឋានហិរញ្ញប្បទានក៏ដូចជាបន្ថយការពឹងផ្អែកលើកម្ចីពីក្រៅប្រទេស និងបង្កើនភាពជាម្ចាស់របស់កម្ពុជា។

៥.៦. ការសម្របសម្រួលអន្តរស្ថាប័ន និងធនធានមនុស្ស

ការអនុវត្តផែនការមេនេះទទួលបានជោគជ័យ អាស្រ័យមួយផ្នែកធំលើការចូលរួមរបស់ក្រសួងស្ថាប័នប្រកបដោយសមត្ថភាព តាមមុខសញ្ញា និងការទទួលខុសត្រូវរៀងខ្លួនក្រោមការដឹកនាំ និងសម្របសម្រួលរបស់ក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម។ ក្រសួងស្ថាប័ននៃរាជរដ្ឋាភិបាល ជាពិសេសក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ដើរតួនាទីសំខាន់ក្នុងការអនុវត្តផែនការមេនេះ ជាពិសេសក្នុងដំណើរការនៃការកំណត់ផែនការសកម្មភាព និងរៀបចំផែនការវិនិយោគប្រចាំឆ្នាំ ដែលមានលក្ខណៈប្រាកដនិយម និងប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់។ ក្នុងស្មារតីនេះ សមត្ថភាពស្ថាប័នចាំបាច់ត្រូវពង្រឹងតាមរយៈការកំណត់ និងបែងចែកតួនាទីច្បាស់លាស់ ជាពិសេស ការបង្កើនចំណេះ និងជំនាញរបស់មន្ត្រីរាជការ។ ជាមួយគ្នានេះវិស័យឯកជន ក៏ជាតួអង្គមិនអាចខ្វះបាន ក្នុងដំណើរការនៃការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ជាពិសេសការផ្តល់ការគាំទ្រផ្នែកហិរញ្ញប្បទាន និងជំនាញបច្ចេកទេសដើម្បីបំពេញកង្វះខាតរបស់រដ្ឋ។ ក្រៅពីនេះដៃគូអភិវឌ្ឍន៍ទាំងទ្វេភាគី និងពហុភាគីនៅបន្តតួនាទីដ៏មានសារសំខាន់ តាមរយៈការផ្តល់ជំនួយទាំងហិរញ្ញប្បទានឥណទាន និងហិរញ្ញប្បទានឥតសំណង ជំនួយបច្ចេកទេស និងការសិក្សាស្រាវជ្រាវដែលក្លាយជាមូលដ្ឋានដ៏សំខាន់ សម្រាប់រាជរដ្ឋាភិបាលក្នុងការរៀបចំគោលនយោបាយ និងយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍វិស័យនេះ។

ការជានាបាននូវការសម្របសម្រួលស្ថាប័នប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព អាចជាបញ្ហាប្រឈមមួយក្នុងដំណាក់កាលនៃការអនុវត្តផែនការមេនេះ។ ដូច្នេះ ដើម្បីបញ្ចៀសហានិភ័យនៃបញ្ហាដែលកើតចេញពីកង្វះការសម្របសម្រួលស្ថាប័នប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព តួនាទីរបស់ក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម នឹងកាន់តែមានសារសំខាន់ក្នុងការសម្របសម្រួលទំនាក់ទំនង និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ជាពិសេសក្នុងចំណោមក្រសួងស្ថាប័នរាជរដ្ឋាភិបាល តាមរយៈការកំណត់ការទទួលខុសត្រូវឱ្យបានច្បាស់លាស់រវាងស្ថាប័នទទួលបន្ទុក ការលើកកម្ពស់តម្លាភាពនៃការអនុវត្តការងារ និងបង្កើនភាពជាម្ចាស់ព្រមទាំងការជំរុញនិងលើកកម្ពស់សមត្ថភាពស្ថាប័ន។ ជាមួយគ្នានេះ ការពង្រឹងសមត្ថភាពធនធានមនុស្ស តាមរយៈការបណ្តុះបណ្តាលជំនាញ ដល់សមន្ត្រីរាជការ ពាក់ព័ន្ធនឹង ការរៀបចំផែនការ ការគ្រប់គ្រងគម្រោង និងការសហការជាមួយវិស័យឯកជន និងដៃគូអភិវឌ្ឍន៍ នឹងរួមចំណែកបង្កើនសមត្ថភាពស្ថាប័នសាធារណៈក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីក។

៦. សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

កំណើនសេដ្ឋកិច្ចដ៏រឹងមាំ និងប្រកបដោយចីរភាពរបស់កម្ពុជាក្នុងរយៈពេលបួនទសវត្សរ៍កន្លងមកនេះបង្ហាញយ៉ាងច្បាស់ពីការរួមចំណែកដ៏សំខាន់នៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកតាមរយៈតួនាទីគាំទ្រមិនអាចខ្វះបានដល់រាល់សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គម។ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកនៅតែបន្តដើរតួនាទីសំខាន់ក្នុងការជំរុញ និងអភិវឌ្ឍន៍វិស័យនានាដោយផ្អែកលើភាពអំណោយផលនៃទីតាំងភូមិសាស្ត្រ និងនយោបាយក៏ដូចជាគាំទ្រដល់ដំណើរការតភ្ជាប់កម្ពុជាក្នុងតំបន់ និងសកលក្រោមក្របខណ្ឌកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីទ្វេភាគី និងតំបន់សំដៅរួមចំណែកប្រែក្លាយកម្ពុជាទៅជាប្រទេសចំណូលមធ្យមកម្រិតខ្ពស់នៅឆ្នាំ២០៣០ និងទៅជាប្រទេសចំណូលខ្ពស់នៅឆ្នាំ២០៥០។ ការណ៍នេះកាន់តែសបញ្ជាក់ឱ្យឃើញពីភាពត្រឹមត្រូវ និងចក្ខុវិស័យវែងឆ្ងាយរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលដែលបានដាក់ចេញ និងបន្តនូវគោលនយោបាយអាទិភាពទាំង៤ របស់កម្ពុជារួមមាន៖ មនុស្ស ទឹក ផ្លូវ និងភ្លើង ចាប់តាំងពីឆ្នាំ១៩៩៧មកម្ល៉េះ។

ផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយស្តីពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ និងភស្តុភារកម្មកម្ពុជា ២០២៣-២០៣៣ ជាផែនទីចង្អុលផ្លូវក្នុងការតម្រង់ទិសការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនរួម និងតាមវិស័យស្របតាមភាពចាំបាច់ និងបន្ទាន់របស់កម្ពុជា ដែលត្រូវបានចង្អុលបង្ហាញក្នុងឯកសារយុទ្ធសាស្ត្រជាតិសំខាន់ៗរួមមាន៖ យុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណ ដំណាក់កាលទី៤ និងគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្ម ២០១៥-២០២៥។ ការគិតគូរនេះឆ្លើយតបនឹងតម្រូវការមិនអាចខ្វះបាននៃក្របខណ្ឌផែនការរួម ប្រកបដោយភាពប្រទាក់ក្រឡា និងផ្សារភ្ជាប់ ដោយក្របខណ្ឌហិរញ្ញប្បទានក្នុងការគាំទ្រការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកនៅកម្ពុជា។ ក្នុងទិដ្ឋភាព និងក្របខណ្ឌរួមផែនការមេនេះ បានដាក់ចេញនូវយុទ្ធសាស្ត្រ **៣-៣-៤-២** សម្រាប់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និង **២-២-N** សម្រាប់ប្រព័ន្ធឡូជីស្ទីក និងបានកំណត់យកផ្លូវគោកជាអនុវិស័យអាទិភាព ដោយត្រូវផ្តោតទៅលើគុណភាពជាជាងបរិមាណ។ យុទ្ធសាស្ត្រនេះមានភាពប្រទាក់

ក្រឡា និងភាពបំពេញឱ្យគ្នាទៅវិញទៅមកដែលនឹងជួយឱ្យកម្ពុជាត្រៀមខ្លួន ក៏ដូចជាចូលរួមជាបណ្តើរៗក្នុងការធ្វើសមាហរណកម្មតំបន់ និងពិភពលោក។

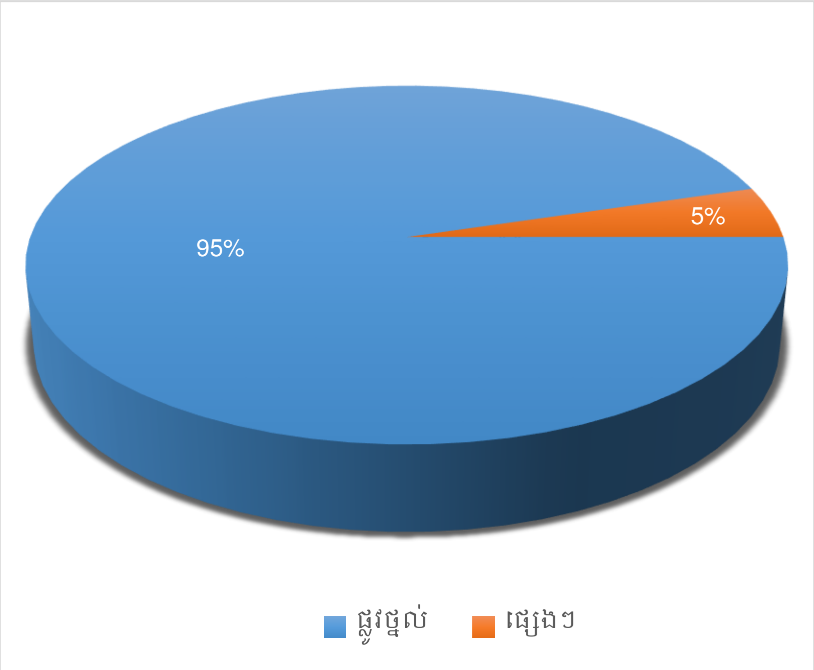
ការអនុវត្តផែនការមេនេះទាមទារឱ្យមាននូវការសម្របសម្រួល តាមដាន និងវាយតម្លៃប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងតម្លាភាព។ ដូច្នេះ ក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្មដែលជាយន្តការស្ថាប័នមានស្រាប់នឹងទទួលនូវតួនាទីបន្ថែមក្នុងការដឹកនាំ និងជំរុញការអនុវត្តផែនការមេ ដោយមានការគាំទ្រពីស្ថាប័នក្រោមឱវាទ ជាពិសេសគណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុភារកម្ម ដែលមានតួនាទីជំរុញ និងរៀបចំការអនុវត្តផែនការសកម្មភាពដែលត្រូវបានកំណត់ស្របតាមគោលការណ៍កំណត់គម្រោងអាទិភាព និងនីតិវិធីអនុវត្តគម្រោងវិនិយោគសាធារណៈ និងកាតព្វកិច្ចក្នុងការកៀរគរធនធានហិរញ្ញវត្ថុ និងបច្ចេកទេសដើម្បីធានាប្រសិទ្ធភាពនៃការអនុវត្តផែនការ។ ជាមួយគ្នានេះ ក្រសួងស្ថាប័នជំនាញចាំបាច់ផ្តល់នូវកិច្ចសហការល្អក្នុងកិច្ចដំណើរការអនុវត្តផែនការ ការតាមដាន និងវាយតម្លៃលើសមិទ្ធផលការងារដែលសម្រេចបានក្នុងស្មារតីទទួលខុសត្រូវខ្ពស់។

បរិសិដ្ឋ

បរិសិដ្ឋ១. ការប៉ាន់ស្មានបរិមាណចរាចរណ៍សម្រាប់ឆ្នាំគោល២០១៧[6]

ការប៉ាន់ស្មានបរិមាណចរាចរណ៍នៃការដឹកជញ្ជូនសម្រាប់ឆ្នាំគោលឆ្នាំ២០១៧ ដែលជាឆ្នាំមូលដ្ឋានសម្រាប់ការរៀបចំផែនការមេនេះ ធ្វើឡើងដោយផ្អែកលើការអង្កេតសន្ទស្សន៍ចរាចរណ៍ និងទិន្នន័យអ្នកដំណើរ និងការដឹកទំនិញឆ្លងកាត់ទូទាំងប្រទេស។ បរិមាណចរាចរណ៍អ្នកដំណើរសរុបទូទាំងប្រទេសកម្ពុជាក្នុងឆ្នាំ២០១៧ មានប្រមាណ ១៨៤លាននាក់/ឆ្នាំ ដែលភាគច្រើនលើសលប់ (៩៥%) ប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ជាមធ្យោបាយចម្បង។ បរិមាណអ្នកដំណើរតាមអាកាសចរស៊ីវិលឈរលើលំដាប់ទី២ (ប្រហែល៤%) តែភាគច្រើនដែលលើសពី ៩០% នៃអ្នកដំណើរនេះសុទ្ធសឹងតែជាអ្នកដំណើរមកពីក្រៅប្រទេស។ ចំណែកឯមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងទៀតរួមមាន៖ ផ្លូវដែក ផ្លូវទឹកទន្លេ ផ្លូវសមុទ្របានត្រឹមរួមចំណែកបន្ទាប់បន្សំតិចតួចសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរឆ្លងកាត់ផ្ទៃប្រទេស។

រូប១.ក. ចំណែកនៃបរិមាណចរាចរអ្នកដំណើរដែលប្រើប្រាស់មធ្យោបាយផ្សេងៗក្នុងឆ្នាំ២០១៧

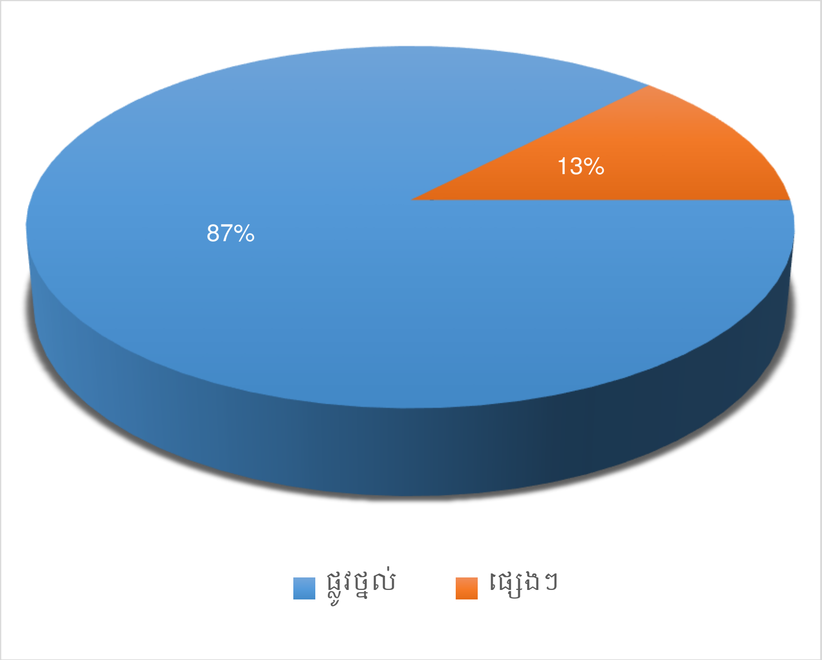


ស្រដៀងគ្នានេះដែរ បរិមាណទំនិញដឹកជញ្ជូនប្រចាំឆ្នាំ២០១៧ មានប្រមាណ ៨២,៥១លានតោន/ឆ្នាំ ដែលភាគច្រើនលើសលប់ប្រមាណ ៨៧% ប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ជាចម្បង។ ចំណែកឯមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងៗទៀតបានរួមចំណែកបន្ទាប់បន្សំសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញបន្តទៅកាន់គោលដៅឆ្លងកាត់ផ្ទៃប្រទេស។ ដើម្បីសម្រួលដល់ការព្យាករទំហំចរាចរណ៍នៅឆ្នាំ២០៣០ ជម្រើសនៃការវិភាគម៉ូឌែលចរាចរណ៍ត្រូវបានប្រើប្រាស់ដើម្បីសិក្សាលម្អិតពីលំហូរអ្នកដំណើរ និងទំនិញរវាងតំបន់ ឬខេត្តនីមួយៗ។

---

[6] *របាយការណ៍សិក្សាផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយស្តីពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ ២០២១*

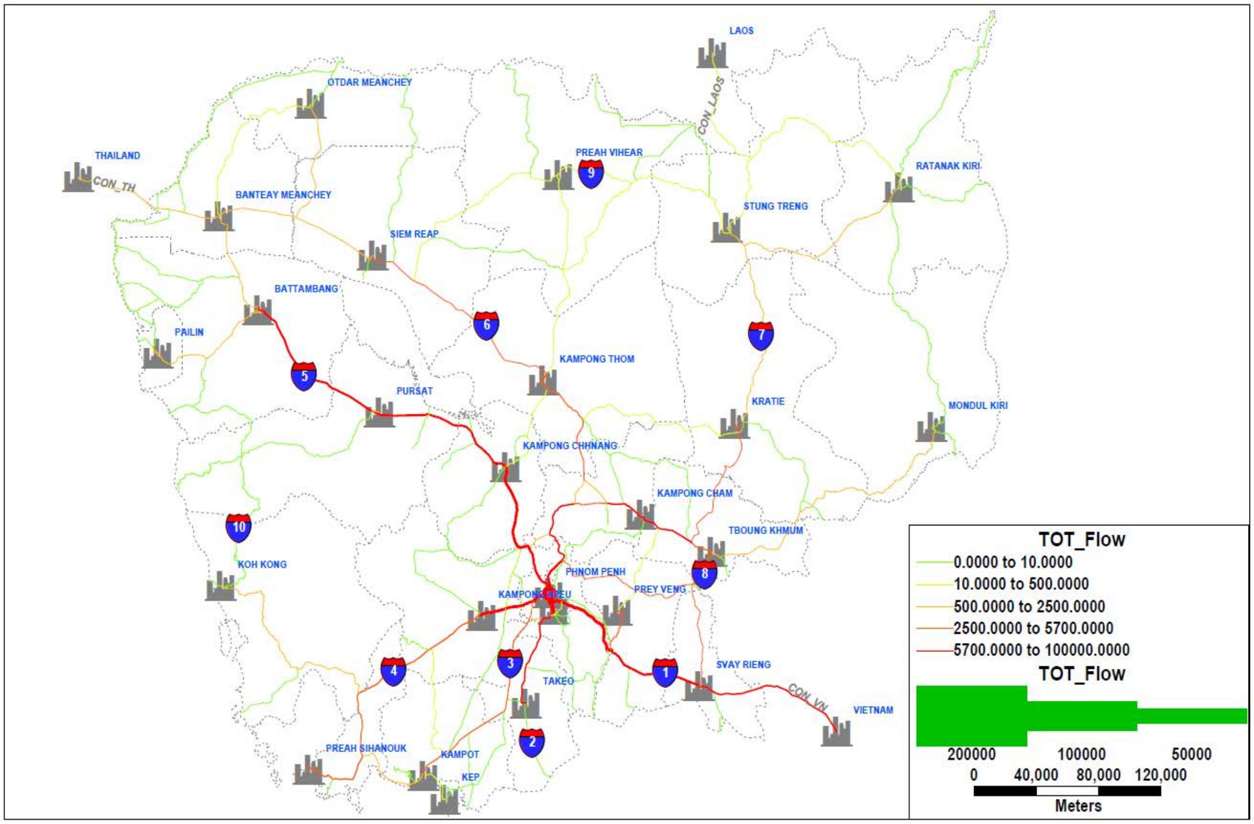
រូប១.៤. ចំណែកនៃបរិមាណចរាចរណ៍ទំនិញប្រើប្រាស់មធ្យោបាយផ្សេងៗក្នុងឆ្នាំ២០១៧



១.១. ផ្លូវថ្នល់

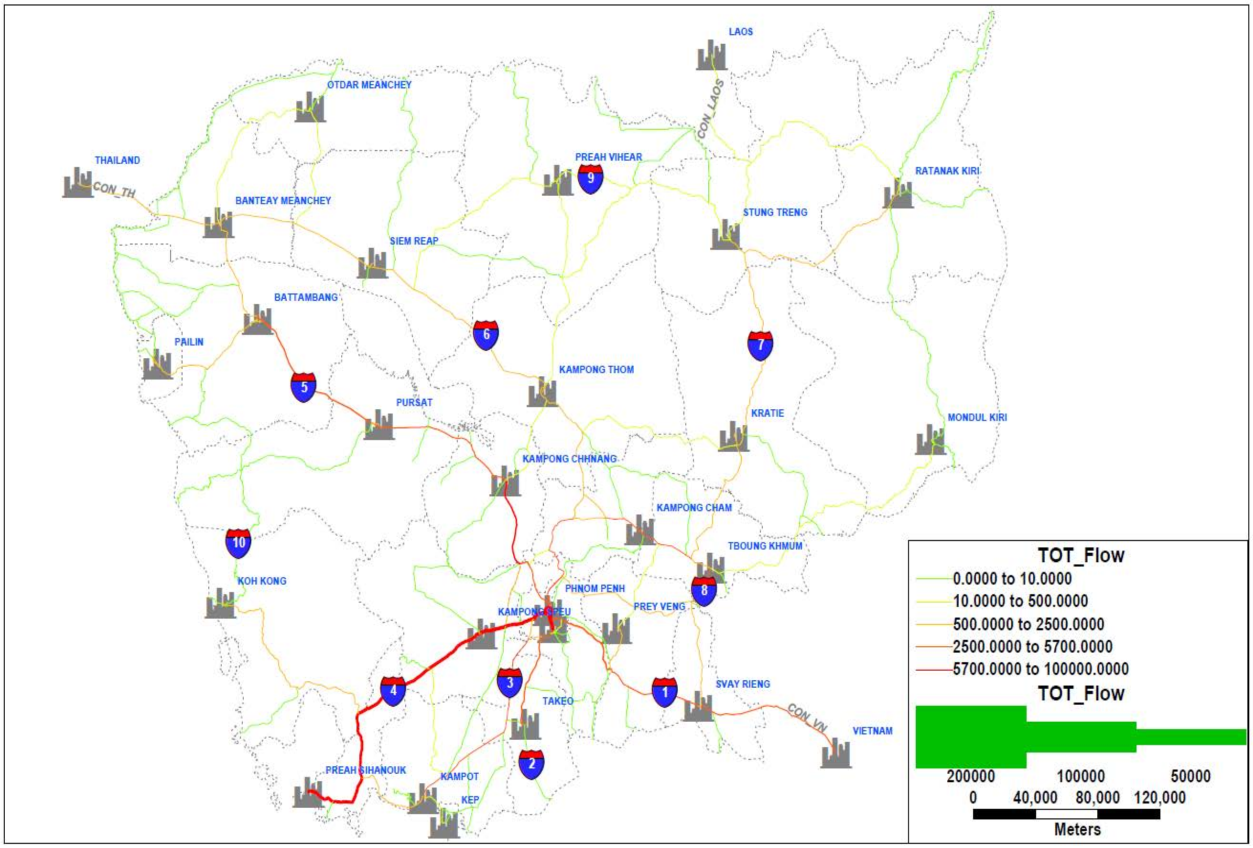
ដោយផ្អែកលើការវិភាគម៉ូឌែលការបែងចែកចរាចរណ៍ លទ្ធផលនៃការប៉ាន់ស្មានអំពីការដឹកជញ្ជូនទាំងអ្នកដំណើរ និងទំនិញបង្ហាញនូវលំនាំលំហូរចរាចរណ៍ស្រដៀងគ្នាដោយមានការប្រមូលផ្តុំចរាចរណ៍កកកុញនៅរាជធានីភ្នំពេញ។ លំហូរនៃការដឹកជញ្ជូន មានសកម្មភាពមមាញឹកខ្លាំងនៅតាមបណ្តាផ្លូវជាតិសំខាន់ៗដែលតភ្ជាប់រាជធានីភ្នំពេញឆ្ពោះទៅកាន់បណ្តាខេត្តនៃតំបន់ភូមិភាគពាយព្យ (ឆ្លងកាត់ខេត្តកំពង់ឆ្នាំង ពោធិ៍សាត់ បាត់ដំបង កំពង់ចាម កំពង់ធំ សៀមរាប និងបន្ទាយមានជ័យ) តំបន់ភូមិភាគនិរតី (ឆ្លងកាត់ខេត្តកំពង់ស្ពឺ កណ្តាល តាកែវ កំពត និងព្រះសីហនុ) និងតំបន់ភូមិភាគបូព៌ា (ឆ្លងកាត់ខេត្តកណ្តាល ព្រៃវែង ស្វាយរៀង កំពង់ចាម និងត្បូងឃ្មុំ)។

ផែនទី១.១.ក. ការប៉ាន់ស្មានចរាចរណ៍អ្នកដំណើរតាមបណ្ដាញផ្លូវជាតិក្នុងឆ្នាំ២០១៧ (PCU/ថ្ងៃ)



ទំហំចរាចរណ៍នៃការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរមានច្រើន នៅតាមបណ្ដោយផ្លូវជាតិសំខាន់ៗដូចជា៖ ផ្លូវជាតិលេខ៥ (ចន្លោះពី ២ ៥០០PCU/ថ្ងៃ ទៅ ១០ ០០០PCU/ថ្ងៃ) ផ្លូវជាតិលេខ១ (ចន្លោះពី ៧ ០០០PCU/ថ្ងៃ ទៅ ១០ ០០០PCU/ថ្ងៃ) ផ្លូវជាតិលេខ៤ (ប្រមាណចន្លោះពី ៥ ០០០PCU/ថ្ងៃ ទៅ ១០ ០០០PCU/ថ្ងៃ) ផ្លូវជាតិលេខ៦ (ចន្លោះពី ១ ៥០០PCU/ថ្ងៃ ទៅ ៨ ០០០PCU/ថ្ងៃ) ផ្លូវជាតិលេខ២ (ចន្លោះពី ៥ ០០០PCU/ថ្ងៃ ទៅ ៦ ០០០PCU/ថ្ងៃ) ផ្លូវជាតិលេខ៣ (ចន្លោះពី ១ ២០០PCU/ថ្ងៃ ទៅ ៤ ០០០PCU/ថ្ងៃ) ផ្លូវជាតិលេខ៧ (ចន្លោះពី ២ ៥០០PCU/ថ្ងៃ ទៅ ៦ ០០០PCU/ថ្ងៃ) និងផ្លូវជាតិលេខ៨ (ចន្លោះពី ២ ០០០PCU/ថ្ងៃ ទៅ ៣ ០០០PCU/ថ្ងៃ)។

ផែនទី១.១.៥. ការប៉ាន់ស្មានចរាចរណ៍ការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមបណ្តាញផ្លូវជាតិក្នុងឆ្នាំ២០១៧(PCU/ថ្ងៃ)



កម្រិតចរាចរណ៍នៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញឆ្លងកាត់ផ្លូវជាតិលេខ៤ មានបរិមាណច្រើនចន្លោះពី ១០ ០០០ PCU/ថ្ងៃ ទៅ ១៣ ០០០PCU/ថ្ងៃ។ សកម្មភាពដឹកជញ្ជូនទំនិញឆ្លងកាត់បណ្តាផ្លូវជាតិសំខាន់មួយចំនួនក៏មានបរិមាណបង្គួរដូចជាផ្លូវជាតិលេខ១ (ចន្លោះពី ៤ ០០០PCU/ថ្ងៃ ទៅ ៦ ០០០PCU/ថ្ងៃ) ផ្លូវជាតិលេខ៥ (ចន្លោះពី ២ ០០០PCU/ថ្ងៃ ទៅ ៦ ០០០PCU/ថ្ងៃ) ផ្លូវជាតិលេខ៦ (ចន្លោះពី ២ ០០០PCU/ថ្ងៃ ទៅ ៤ ០០០PCU/ថ្ងៃ) ផ្លូវជាតិលេខ២ (ចន្លោះពី ៤ ០០០PCU/ថ្ងៃ ទៅ ៥ ០០០PCU/ថ្ងៃ) ផ្លូវជាតិលេខ៦ (ចន្លោះពី ១ ០០០PCU/ថ្ងៃ ទៅ ៤ ០០០PCU/ថ្ងៃ) ផ្លូវជាតិលេខ២ (ចន្លោះពី ១ ០០០PCU/ថ្ងៃ ទៅ ៣ ៥០០PCU/ថ្ងៃ) ផ្លូវជាតិលេខ៧ (ចន្លោះពី ១ ០០០PCU/ថ្ងៃ ទៅ ៣ ០០០PCU/ថ្ងៃ) ផ្លូវជាតិលេខ៨ (ចន្លោះពី ១ ០០០PCU/ថ្ងៃ ទៅ ១ ៥០០PCU/ថ្ងៃ)។

១.២. ផ្លូវដែក

ប្រព័ន្ធផ្លូវដែក ដែលមានស្រាប់មានប្រវែងសរុប ៦៥២គីឡូម៉ែត្រ និងចែកជាខ្សែផ្លូវដែកភាគខាងត្បូង និងភាគខាងជើង។ ដោយផ្អែកលើទិន្នន័យប្រមូលបាននៅឆ្នាំ២០១៧ ចំនួនអ្នកដំណើរទូទាំងប្រទេសដែលបានប្រើប្រាស់ផ្លូវដែកមានចំនួន ៣៩ ១០០នាក់ និងការដឹកជញ្ជូនទំនិញមានប្រមាណ ៧៥៩ ៧០០តោន។

លទ្ធផលនៃការអង្កេតទីតាំងស្ថានីយចម្បងៗស្ថិតនៅរាជធានីភ្នំពេញ តាកែវ កែប និងព្រះសីហនុ បង្ហាញនូវការបែងចែកនូវលំហូរចរាចរណ៍ពីតំបន់រាជធានី-ខេត្ត តាមរយៈផ្លូវដែកដូចខាងក្រោម៖

ចំនួនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវដែកឆ្នាំ២០១៧ (១០ពាន់នាក់/ឆ្នាំ)

តំបន់/ខេត្ត	ភ្នំពេញ	តាកែវ	កែប	ព្រះសីហនុ	សរុប
ភ្នំពេញ	-	០,៨៥	០,០៤	០,៤៩	**១,៣៨**
តាកែវ	១,៤៦	-	-	០,០៣	**១,៤៩**
កែប	០,០៨	-	-	-	**០,០៩**
ព្រះសីហនុ	០,៩០	០,០២	០,០៣	-	**០,៩៦**
សរុប	២,៤៤	០,៨៨	០,០៧	០,៥២	**៣,៩១**

បរិមាណទំនិញតាមផ្លូវដែកឆ្នាំ២០១៧ (១០ពាន់តោន/ឆ្នាំ)

តំបន់/ខេត្ត	ភ្នំពេញ	តាកែវ	កែប	ព្រះសីហនុ	សរុប
ភ្នំពេញ	-	១៤,៣២	១,១០	២៣,៩៦	**៣៩,៣៨**
តាកែវ	៧,៧១	-	-	០,៣៥	**៨,០៦**
កែប	០,០២	០,០៦	-	-	**០,០៨**
ព្រះសីហនុ	២៥,២៥	២,៧៤	០,៤៥	-	**២៨,៤៥**
សរុប	៣២,៩៨	១៧,១៣	១,៥៥	២៤,៣១	**៧៥,៩៧**

១.៣. ផ្លូវទឹកទន្លេ

បរិមាណចរាចរណ៍អ្នកដំណើរតាមមធ្យោបាយផ្លូវទឹកទន្លេប្រមូលផ្តុំ និងឆ្លងកាត់កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ និងកំពង់ផែសៀមរាបដែលភាគច្រើនជាអ្នកទេសចរវៀតណាម-ភ្នំពេញ-បឹងទន្លេសាប និងមានការបែងចែកនូវលំហូរចរាចរណ៍អ្នកដំណើរពីតំបន់ ឬខេត្តនីមួយៗ ដូចខាងក្រោម៖

ចំនួនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវទឹកទន្លេឆ្នាំ២០១៧ (១០ពាន់នាក់/ឆ្នាំ)

តំបន់/ខេត្ត	ភ្នំពេញ	សៀមរាប	វៀតណាម	ប្រទេសផ្សេងៗ	សរុប
ភ្នំពេញ	-	០,៦៩	០,៣២	១,៣៤	**២,៣៥**
សៀមរាប	០,៦៩	-	-	-	**០,៦៩**
វៀតណាម	០,៣២	-	-	-	**០,៣២**
ប្រទេសផ្សេងៗ	១,៣៤	-	-	-	**១,៣៤**
សរុប	២,៣៥	០,៦៩	០,៣២	១,៣៤	**៤,៧០**

កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ជាកំពង់ផែទន្លេទំហំធំតែមួយគត់ ដែលបានបំពាក់ជាមួយសម្ភារបរិក្ខារទំនើប សម្រាប់បម្រើសេវាលើកដាក់ទំនិញ ដោយឡែកចំណតផែទន្លេផ្សេងៗទៀត បម្រើសេវាដឹកជញ្ជូនទំនិញបន្ទាប់បន្សំ។ ចរាចរណ៍នៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញ ដែលពឹងផ្អែកសំខាន់លើកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ និងចំណតផែសៀមរាបភាគច្រើនឆ្ពោះទៅកាន់ ឬមកពីប្រទេសវៀតណាម និងប្រទេសក្នុងតំបន់ផ្សេងៗទៀត។

បរិមាណទំនិញតាមផ្លូវទឹកទន្លេឆ្នាំ២០១៧ (១០ពាន់តោន/ឆ្នាំ)

តំបន់/ខេត្ត	ភ្នំពេញ	សៀមរាប	វៀតណាម	ប្រទេសផ្សេងៗ	សរុប
ភ្នំពេញ	-	-	១៣៧,៨៩	-	**១៣៧,៨៩**
សៀមរាប	-	-	-	-	-
វៀតណាម	១៣៧,៨៩	-	-	-	**១៣៧,៨៩**
ប្រទេសផ្សេងៗ	-	-	-	-	-
សរុប	**១៣៧,៨៩**	-	**១៣៧,៨៩**	-	**២៧៥,៧៧**

១.៤. ផ្លូវសមុទ្រ

បច្ចុប្បន្នកំពង់ផែសមុទ្រសំខាន់ៗរួមមាន៖ កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ កំពង់ផែស្ទឹងហាវ ចំណតផែប្រេងឥន្ធនៈក្នុងខេត្តព្រះសីហនុ កំពង់ផែកោះកុង កំពង់ផែស្រែអំបិល កំពង់ផែឧកញ៉ាម៉ុងក្នុងខេត្តព្រះសីហនុ កំពង់ផែកំពតក្នុងខេត្តកំពត និងចំណតផែទេសចរណ៍កែបក្នុងខេត្តកែប។ បរិមាណចរាចរណ៍អ្នកដំណើរ និងទំនិញដែលឆ្លងកាត់កំពង់ផែសមុទ្រធំៗក្នុងឆ្នាំ២០១៧ ត្រូវបានប៉ាន់ស្មានដូចខាងក្រោម៖

ចំនួនអ្នកដំណើរឆ្លងកាត់កំពង់ផែសមុទ្រឆ្នាំ២០១៧ (១០ពាន់នាក់/ឆ្នាំ)

តំបន់/ខេត្ត	កែប	ព្រះសីហនុ	កោះកុង	ប្រទេសផ្សេងៗ	សរុប
កែប	-	-	-	-	-
ព្រះសីហនុ	-	-	-	១២,៨	**១២,៨**
កោះកុង	-	-	-	-	-
ប្រទេសផ្សេងៗ	-	១២,៨	-	-	**១២,៨**
សរុប	-	**១២,៨**	-	**១២,៨**	**២៥,៦**

បរិមាណទំនិញឆ្លងកាត់កំពង់ផែសមុទ្រឆ្នាំ២០១៧(១០ពាន់តោន/ឆ្នាំ)

តំបន់/ខេត្ត	កែប	ព្រះសីហនុ	កោះកុង	ប្រទេសផ្សេងៗ	សរុប
កែប	-	-	-	១៣,០០	**១៣,០០**
ព្រះសីហនុ	-	-	-	៣២៥,៦៥	**៣២៥,៦៥**
កោះកុង	-	-	-	១១,៤០	**១១,៤០**
ប្រទេសផ្សេងៗ	១៣,០០	៣២៥,៦៥	១១,៤០	-	**៣៥០,០៥**
សរុប	**១៣,០០**	**៣២៥,៦៥**	**១១,៤០**	**៣៥០,០៥**	**៧០០,១០**

១.៥. ផ្លូវអាកាស

អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិដែលកំពុងប្រតិបត្តិការរួមមានៈ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាប និងអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិព្រះសីហនុ។ ទំនិញដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសមានបរិមាណតិចតួចធៀបទៅនឹងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងទៀត។ ដូច្នេះ ការប៉ាន់ស្មានពីបំណែងចែកចរាចរណ៍ធ្វើឡើងចំពោះតែអ្នកដំណើរ និងមានលទ្ធផលដូចខាងក្រោមៈ

ចំនួនអ្នកដំណើរតាមរយៈអាកាសយានដ្ឋានឆ្នាំ២០១៧ (១០ពាន់នាក់/ឆ្នាំ)

តំបន់/ខេត្ត	ភ្នំពេញ	ព្រះសីហនុ	សៀមរាប	ប្រទេសផ្សេងៗ	សរុប
ភ្នំពេញ	-	០,៧៥	១៦,៤៩	១៩៤,៧៦	**២១២,០០**
ព្រះសីហនុ	០,៧៥	-	០,៦៣	១៥,៦២	**១៧,០០**
សៀមរាប	១៦,៤៩	០,៦៣	-	១៩៣,៣៨	**២១០,៥០**
ប្រទេសផ្សេងៗ	១៩៤,៧៦	១៥,៦២	១៩៣,៣៨	-	**៤០៣,៧៥**
សរុប	**២១២,០០**	**១៧,០០**	**២១០,៥០**	**៤០៣,៧៥**	**៨៤៣,២៤**

បរិសិដ្ឋ២. របាយការណ៍សង្ខេបផែនការមេសម្រាប់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ នៅកម្ពុជា

របាយការណ៍សិក្សាផែនការមេសម្រាប់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនពហុមធ្យោបាយត្រូវបានរៀបចំឡើង ក្រោមហិរញ្ញប្បទានឥតសំណងរបស់សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន និងមានការចូលរួមផ្ទាល់ពីក្រសួង ស្ថាប័ននៃរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ជាភាសាអង់គ្លេស និងមាន ៧ឯកសារៈ

១. ផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយស្តីពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ និងភស្តុភារកម្មកម្ពុជា ២០២៣-២០៣៣ (ផែនការមេរួម)
២. ផែនការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់
៣. ផែនការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែក
៤. ផែនការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកទន្លេ
៥. ផែនការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ
៦. ផែនការអភិវឌ្ឍន៍អាកាសចរស៊ីវិល, និង
៧. ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធឡូជីស្ទីក។

របាយការណ៍សិក្សាផែនការមេរួមស្តីពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ និងភស្តុភារកម្មកម្ពុជា ២០២៣-២០៣៣ ជាឯកសារគោលដែលចង្អុលបង្ហាញពីទិសដៅ និងក្របខណ្ឌរួមនៃការធ្វើផែនការសម្រាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនតាមគ្រប់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន បូករួមទាំងវិស័យឡូជីស្ទីកផង។ របាយការណ៍ផែនការមេរួមនេះត្រូវបានប្រើជាមូលដ្ឋាន សម្រាប់រៀបចំនូវផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយស្តីពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ និងភស្តុភារកម្មកម្ពុជា ២០២៣-២០៣៣ ជាខេមរភាសា។

ចំណែកឯរបាយការណ៍ផែនការមេតាមអនុវិស័យដឹកជញ្ជូនទាំង ៦ផ្សេងទៀត លម្អិតពីផែនការអភិវឌ្ឍន៍តាមវិស័យដឹកជញ្ជូននីមួយៗ ក៏ជាធាតុចូលដ៏សំខាន់ក្នុងការរៀបចំផែនការសកម្មភាពក្នុងដំណាក់កាលនៃការអនុវត្តផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ។ របាយការណ៍ការសិក្សាទាំងនោះមានខ្លឹមសារសង្ខេបដូចខាងក្រោមៈ

២.១. ផែនការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់

ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវថ្នល់ត្រូវបានរៀបចំឡើង ដោយផ្អែកលើការវាយតម្លៃស្ថានភាពនៃការអភិវឌ្ឍរបស់ប្រទេសកម្ពុជា និងតម្រូវការនៃវិស័យសេដ្ឋកិច្ច សង្គម និងការដឹកជញ្ជូនទាំងផ្នែកគុណភាព និងបរិមាណនៃអ្នកដំណើរ និងទំនិញព្រមទាំងបទពិសោធន៍ជោគជ័យក្នុងតំបន់។ ការអភិវឌ្ឍផ្លូវថ្នល់ផ្តោតលើផ្លូវល្បឿនលឿន ផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្ត។ បញ្ជីគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវថ្នល់សរុបមានចំនួន ៩៤គម្រោង ដែលគ្រោងទឹកប្រាក់វិនិយោគសរុបចំនួន ១៣ ៦០២,៤៣លានដុល្លារអាម៉េរិក ក្នុងនោះផ្លូវល្បឿនលឿន ចំនួន ៩គម្រោង ស្មើនឹងទំហំវិនិយោគ ៧ ១៧៣,៦៩លានដុល្លារអាម៉េរិក និងផ្លូវជាតិ/ផ្លូវខេត្តចំនួន ៨៥គម្រោង ស្មើនឹង ៦ ៤២៨,៧៤លានដុល្លារអាម៉េរិក។

គម្រោងរយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧) មានចំនួន ៣៥គម្រោង ស្មើនឹងទឹកប្រាក់ ៧ ១៤១,៨៣លានដុល្លារអាម៉េរិក ក្នុងនោះផ្លូវល្បឿនលឿន ចំនួន ៤គម្រោង ស្មើនឹងទំហំទឹកប្រាក់ ៤ ១៨៤,៨១លានដុល្លារអាម៉េរិក និងផ្លូវជាតិ/ផ្លូវខេត្តចំនួន ៣១គម្រោង ដែលស្មើនឹងទំហំវិនិយោគ ២ ៩៥៧,០២លានដុល្លារអាម៉េរិក។ គម្រោងរយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣) មាន ៥៩គម្រោង ស្មើនឹងទឹកប្រាក់ ៦ ៤៦០,៦០លានដុល្លារអាម៉េរិក ក្នុងនោះផ្លូវល្បឿនលឿនចំនួន ៥គម្រោង ស្មើនឹង ២ ៩៨៨,៨៨លានដុល្លារអាម៉េរិក និងផ្លូវជាតិ/ផ្លូវខេត្តចំនួន ៥៤គម្រោង ស្មើនឹង ៣ ៤៧១,៧២លានដុល្លារអាម៉េរិក។

២.២. ផែនការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែក

ផែនការដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែកត្រូវបានរៀបចំឡើងដោយផ្អែកលើការវិភាគស្ថានភាពនៃការអភិវឌ្ឍរបស់ប្រទេសកម្ពុជាផ្សារភ្ជាប់នឹងវិស័យសេដ្ឋកិច្ច សង្គម និងការដឹកជញ្ជូនព្រមទាំងបទពិសោធន៍ និងការអនុវត្តប្រកបដោយជោគជ័យក្នុងតំបន់។ ការអភិវឌ្ឍផ្លូវដែកផ្តោតលើការស្តារ និងលើកកម្ពស់ផ្លូវដែកបច្ចុប្បន្ន (ភាគខាងជើង និងភាគខាងត្បូង) ទៅជាផ្លូវដែកល្បឿនលឿន ព្រមទាំងគិតគូរផ្លូវថ្មី (គន្លង និងខ្សែរថថ្មី)។ គម្រោងដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែកសរុបមានចំនួន ៨គម្រោង ដែលគ្រោងនឹងចំណាយថវិកាសរុបចំនួន ១០ ០១០លានដុល្លារអាម៉េរិក ដែលក្នុងនោះមានគម្រោងរយៈពេលខ្លីនិងមធ្យមចំនួន ៤គម្រោង (២០២៣-២០២៧) ស្មើនឹងទឹកប្រាក់ ៣ ៨០០លានដុល្លារអាម៉េរិក និងគម្រោងរយៈពេលវែងចំនួន ៤គម្រោង (២០២៨-២០៣៣) ស្មើនឹងទឹកប្រាក់ ៦ ២១០លានដុល្លារអាម៉េរិក។

២.៣. ផែនការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកទន្លេ

ផែនការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកទន្លេនេះ ត្រូវបានរៀបចំឡើងដោយផ្អែកលើការវិភាគ និងសិក្សាពីស្ថានភាពភូមិសាស្ត្រ លក្ខខណ្ឌធម្មជាតិ ស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមរបស់កម្ពុជា ស្ថានភាពការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក របាយការណ៍សិក្សាផែនការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវទឹកពាក់ព័ន្ធផ្សេងៗ ផែនការទម្រង់បណ្តាញដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹក ការកំណត់គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍សំខាន់ៗ ផែនការវិនិយោគ និងប្រភពហិរញ្ញប្បទាន វិធានការគាំទ្រចំពោះការអនុវត្តផែនការ ព្រមទាំងបទពិសោធន៍នៃប្រទេសក្នុងតំបន់។ ផែនការនេះរៀបចំឡើងសម្រាប់ការអនុវត្តចាប់ពីឆ្នាំ២០២៣ ដល់ ២០៣៣។

គម្រោងដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកទន្លេមានចំនួន ២៣គម្រោង ដែលគ្រោងទឹកប្រាក់វិនិយោគសរុបចំនួន ៣ ២៥១លានដុល្លារអាម៉េរិក ក្នុងនោះគម្រោងរយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧) មានចំនួន ១៦គម្រោង ស្មើនឹងទឹកប្រាក់ ២ ៥៦១លានដុល្លារអាម៉េរិក និងគម្រោងរយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣) មានចំនួន៩គម្រោង ស្មើនឹងទំហំទឹកប្រាក់ ៦៩០លានដុល្លារអាម៉េរិក (គម្រោងរយៈពេលខ្លីនិងមធ្យមចំនួន២ នឹងបន្តដល់ឆ្នាំ២០៣៣)។

២.៤. ផែនការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ

ផែនការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រនេះត្រូវបានរៀបចំឡើងដោយផ្អែកលើការវិភាគ និងសិក្សាពីស្ថានភាពនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ និងបញ្ហាប្រឈមនានា តាមការចុះអង្កេតដោយផ្ទាល់នៅតាមកំពង់ផែសមុទ្រក្នុងខេត្តភាគនិរតីទាំងបួន (កោះកុង, ព្រះសីហនុ, កំពត, និងកែប)។ ការព្យាករបរិមាណចរាចរណ៍ត្រូវបានធ្វើឡើងដើម្បីកំណត់យុទ្ធសាស្ត្រនៃបណ្ដាញកំពង់ផែសមុទ្រតាមតំបន់នីមួយៗ។

គម្រោងដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រមានចំនួន ២០គម្រោង ដែលគ្រោងទឹកប្រាក់វិនិយោគសរុបចំនួន ៥ ៤៦១លានដុល្លារអាម៉េរិក ក្នុងនោះគម្រោងរយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧) មានចំនួន ១៤គម្រោង ស្មើនឹងទឹកប្រាក់ ២ ៤៩៤លានដុល្លារអាម៉េរិក និងគម្រោងរយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣) មានចំនួន ៩គម្រោង ស្មើនឹងទឹកប្រាក់ ២ ៩៦៧លានដុល្លារអាម៉េរិក (គម្រោងរយៈពេលខ្លីនិងមធ្យមចំនួន៣ នឹងបន្តដល់ឆ្នាំ២០៣៣)។

២.៥. ផែនការអភិវឌ្ឍន៍អាកាសចរស៊ីវិល

ផែនការអភិវឌ្ឍន៍អាកាសចរស៊ីវិលនេះត្រូវបានរៀបចំឡើងផ្អែកលើការវិភាគ និងសិក្សាពីស្ថានភាពសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស និងបញ្ហាប្រឈមនានា ទម្រង់នៃការតភ្ជាប់បណ្ដាញអាកាសយានដ្ឋាន ស្ថានភាពប្រតិបត្តិការ និងការគ្រប់គ្រងដោយរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។ ផ្អែកលើទិដ្ឋភាពសេដ្ឋកិច្ច ប្រជាសាស្ត្រ ទេសចរណ៍ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ និងគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍អាកាសចរស៊ីវិល ការសិក្សានេះវិភាគលើកត្តាសំខាន់ៗដែលជះឥទ្ធិពលលើតម្រូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសនៅកម្ពុជា។

គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍អាកាសចរស៊ីវិលមានចំនួន ១០គម្រោង ដែលគ្រោងទឹកប្រាក់វិនិយោគសរុបចំនួន ៣ ២៩៧,៩០លានដុល្លារអាម៉េរិក ដែលសុទ្ធតែជាគម្រោងរយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧) មានចំនួន ១០គម្រោង ស្មើនឹងទឹកប្រាក់ ៣ ២៩៧,៩០លានដុល្លារអាម៉េរិក។

២.៦. ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធឡូជីស្ទីក

ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធឡូជីស្ទីក ត្រូវបានរៀបចំដោយផ្អែកលើការវាយតម្លៃស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងបញ្ហានៃវិស័យឡូជីស្ទីកក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ កាលានុវត្តភាព និងបញ្ហាប្រឈមនៃការអភិវឌ្ឍឡូជីស្ទីក ការព្យាករ និងការវិភាគពីតម្រូវការឡូជីស្ទីក និងបទពិសោធន៍នៃការអនុវត្តរបស់ប្រទេសចិនត្រូវបានយកមកសិក្សាក្នុងការបង្កើតផែនការអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធឡូជីស្ទីកដែលមានភាពគ្រប់ជ្រុងជ្រោយសម្រាប់កម្ពុជា។ ផែនការនេះមានរួមបញ្ចូលនូវទស្សនាទាន អភិក្រមលើទម្រង់ប្រព័ន្ធឡូជីស្ទីក គោលបំណង គោលនយោបាយ សំណើគម្រោងវិនិយោគ និងការផ្ដល់ហិរញ្ញប្បទាន ព្រមទាំងវិធានការធានាចំពោះការអនុវត្តផែនការ។

គម្រោងឡូជីស្ទីកមានចំនួន ១៥គម្រោង ដែលគ្រោងទឹកប្រាក់វិនិយោគសរុបចំនួន ៩៥៧,៥០លានដុល្លារអាម៉េរិកក្នុងនោះគម្រោងរយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧) មានចំនួន ៩គម្រោង ស្មើនឹងទឹកប្រាក់ ៦៣០លានដុល្លារអាម៉េរិក និងគម្រោងរយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣) មានចំនួន ៨គម្រោង

ស្មើនឹងទឹកប្រាក់ ៣២៧,៥០លានដុល្លារអាម៉េរិក (គម្រោងរយៈពេលខ្លីនិងមធ្យមចំនួន២ នឹងបន្តដល់ឆ្នាំ ២០៣៣)។

បរិសិដ្ឋ៣. សទ្ទានុក្រម

ល.រ	ភាសាខ្មែរ	ភាសាអង់គ្លេស	និយមន័យ
១	កម្មន្តសាល	Manufacturing	ការផលិតទំនិញក្នុងទ្រង់ទ្រាយធំ ដោយប្រើប្រាស់ម៉ាស៊ីន ឬផលិតកម្មឧស្សាហកម្ម។
២	ការដឹកជញ្ជូនគោលដៅចុងក្រោយ	Last mile delivery	ការដឹកជញ្ជូនទំនិញពីមជ្ឈមណ្ឌលចែកចាយពីទីតាំងជិតបំផុតទៅកាន់គោលដៅចុងក្រោយរួមមាន៖ លំនៅឋាន ឬទីតាំងអាជីវកម្មជាដើម។
៣	ការដឹកជញ្ជូនត្រជាក់	Cold chain	ច្រវាក់ការផ្គត់ផ្គង់ឬចែកចាយទំនិញ គ្រប់គ្រងដោយសីតុណ្ហភាពត្រជាក់ដែលប្រើប្រាស់ទូទឹកកក ឬបន្ទប់ត្រជាក់សម្រាប់ការផលិត ស្តុក និងចែកចាយ ដើម្បីថែរក្សាគុណភាពផលិតផល។
៤	ការបញ្ចេញទំនិញពីគយ	Custom clearance	ដំណើរការនៃនីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញនាំចេញ ឬនាំចូលពីគយ។
៥	ការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាព	Feasibility study	ការសិក្សាលើសំណើគម្រោងរួមមាន៖ ការវិភាគបច្ចេកទេស តម្លៃ ហានិភ័យ សេដ្ឋកិច្ច ហិរញ្ញវត្ថុ ច្បាប់ ហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គម ភាពអាចទ្រទ្រង់បាននៃថវិកា ព្រមទាំងយន្តការ និងសមត្ថភាពនៃស្ថាប័នសម្រាប់គ្រប់គ្រង និងអនុវត្តគម្រោង។
៦	កំពង់ផែឆ្លាតវៃ	Smart port	កំពង់ផែបំពាក់ដោយបច្ចេកវិទ្យា និងដំណោះស្រាយឆ្លាតវៃដែលធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវប្រតិបត្តិការ សុវត្ថិភាព ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងការគ្រប់គ្រង។
៧	ខ្សែច្រវាក់តម្លៃសកល	Global value chain (GVC)	ការបែងចែកច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់ផលិតកម្មទៅតាមបណ្តាប្រទេស ឬតំបន់ផ្សេងគ្នាតាមផ្នែក និងមុខងារផលិតកម្ម
៨	ច្រករបៀង	Corridor	ច្រកតភ្ជាប់រវាងប្រទេស ឬតំបន់ក្បែរខាង។
៩	សន្និធិ	Inventory	ទំនិញក្នុងឃ្លាំង ទ្រព្យសម្បត្តិឬទំនិញ ដែលមានចុះក្នុងបញ្ជីសារពើភ័ណ្ឌ។
១០	បរិក្ខារកំពង់ផែ	Port facility	ទីតាំង ឧបករណ៍ សម្ភារ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធពាក់ព័ន្ធដែលបម្រើដល់ប្រតិបត្តិការនាវា និងកំពង់ផែ រួមមាន៖ ទំនប់ការពាររលក យូងនាវាចរណ៍ ទីតាំងបោះយុថ្កា

			តំបន់រង់ចាំ ចំណតនាវាព្រមទាំងសំណង់ និងឧបករណ៍សម្ភារ។ល។
១១	ថ្លៃសន្និធិ	Inventory cost	ចំណាយលើការស្តុកទំនិញ។
១២	ទស្សនាទាន	Concept note	គំនិត ឬគោលការណ៍។
១៣	ទីក្រុងឆ្លាត	Smart city	ទីក្រុងដែលប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាជាជំនួយសម្រាប់ការដោះស្រាយបញ្ហានានាដែលកើតមាននៅក្នុងទីក្រុងដើម្បីពង្រឹងប្រសិទ្ធភាពនៃប្រតិបត្តិការ លើកកម្ពស់គុណភាពសេវាសាធារណៈធ្វើឱ្យគុណភាពជីវិត និងសុខុមាលភាពប្រជាពលរដ្ឋកាន់តែល្អប្រសើរ និងធានានិរន្តរភាពនៃការអភិវឌ្ឍ។
១៤	បណ្តុំ និងបណ្តាញ	Hub and spoke	ជាបណ្តាញដឹកជញ្ជូន ដែលមានមជ្ឈមណ្ឌលកណ្តាល (បណ្តុំ) និងតភ្ជាប់តាមទម្រង់ជាផ្កាយ (បណ្តាញ ឬកាំ)។
១៥	បរិយាប័ន្ន	Inclusiveness	ការអនុវត្ត ឬគោលនយោបាយដែលផ្តល់សិទ្ធិទទួលបានឱកាស និងធនធានស្មើគ្នា។
១៦	បមាណីយកម្ម	Standardization	ធ្វើឱ្យមានស្តង់ដារ។
១៧	ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ "៣-៣-៤-២"	Comprehensive transport system 3-3-4-2	ច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនមេចំនួន៣ (ហៅថា"របៀងដឹក-ជញ្ជូនចម្បង៣"ឬ"របៀងមេ៣") ច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនបន្ទាប់បន្សំចំនួន៣ (ហៅថា"របៀងដឹកជញ្ជូនរង៣"ឬ"របៀងរង៣") មជ្ឈមណ្ឌលដឹកជញ្ជូនចម្បង ឬប៉ូលកំណើនចំនួន៤ "ប៉ូលមេ៤" និងមាត់ច្រកព្រំដែនតភ្ជាប់ការដឹកជញ្ជូន ឬប៉ូលភ្ជាប់កំណើនចំនួន២ "ប៉ូលភ្ជាប់២"
១៨	ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនពហុមធ្យោបាយ	Multi-modal transportation system	ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ដែលធ្វើប្រតិបត្តិការក្រោម ភ្នាក់ងារដឹក-ជញ្ជូនតែមួយដោយប្រើប្រាស់ច្រើនមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនចម្រុះ (ជម្រើសមធ្យោបាយ) ក្រោមការត្រួតពិនិត្យ ឬកម្មសិទ្ធិនៃអ្នកធ្វើប្រតិបត្តិការតែមួយ។
១៩	ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ	Inter-modal transportation system	ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ដែលការបញ្ជូនទំនិញដោយប្រើប្រាស់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនពីរ ឬច្រើន (បំពេញគ្នា និងបន្តគ្នា) ដើម្បីផ្លាស់ទីទំនិញពីទីតាំងដើមទៅកាន់ទិសដៅចុងក្រោយ ដោយបញ្ចៀសការលើកដាក់ទំនិញនៅពេលផ្លាស់ប្តូរពីមធ្យោបាយមួយទៅមួយផ្សេងទៀត។

២០	ប្រព័ន្ធឡូជីស្ទីក **២-២-N**	Logistics system 2-2-N	"ទីក្រុងស្នូល២ ប៉ូលសំខាន់២ និងមណ្ឌលឡូជីស្ទីកសំខាន់ៗ ចំនួន N" ឬ "មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទីក២ សួនឡូជីស្ទីក២ និង មណ្ឌលឡូជីស្ទីកគ្រប់ទីកន្លែង"។
២១	ផ្លូវជាតិ	National road	សំដៅដល់ផ្លូវ ដែលមានចរាចរណ៍ច្រើនៈ ក. ផ្លូវភ្ជាប់ចេញពីរាជធានីភ្នំពេញឆ្ពោះទៅកាន់ក្រុងនៃខេត្តនីមួយៗនៅទូទាំងប្រទេស។ ខ. ផ្លូវភ្ជាប់ចេញពីក្រុងនៃខេត្តមួយឆ្ពោះចេញទៅកាន់ក្រុងនៃខេត្តមួយទៀត។ គ. ផ្លូវភ្ជាប់ចេញពីផ្លូវជាតិឆ្ពោះទៅកាន់ផ្លូវជាតិ។ ឃ. ផ្លូវបែកចេញពីផ្លូវជាតិឆ្ពោះទៅកាន់ក្រុងនៃខេត្តមួយ។ ង. ផ្លូវបែកចេញពីផ្លូវជាតិ ឬផ្លូវភ្ជាប់ចេញពីក្រុងនៃខេត្តមួយឆ្ពោះទៅកាន់តំបន់សំខាន់ៗ ដូចជា កំពង់ផែ ស្ថានីយរថភ្លើង អាកាសយានដ្ឋាន តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស រមណីយដ្ឋានទេសចរណ៍ ច្រកទ្វារព្រំដែន តំបន់មានសក្តានុពល សេដ្ឋកិច្ចសំខាន់ៗផ្សេងទៀត ច. ផ្លូវសំខាន់ៗរបស់ជាតិមានចរាចរណ៍ច្រើន ដែលកំណត់ដោយរាជរដ្ឋាភិបាលតាមសំណើរបស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។
២២	ផ្លូវជាតិកម្រិត១	National road one-digit	ផ្លូវជាតិដែលតាងដោយលេខ១ (មួយ) ខ្ទង់។
២៣	ផ្លូវជាតិកម្រិត២	National road two-digit	ផ្លូវជាតិដែលតាងដោយលេខ២ (ពីរ) ខ្ទង់។
២៤	ផ្លូវទឹក	Inland Waterway	រួមមានទន្លេ បឹង ស្ទឹង ព្រែក អូរ និងប្រឡាយ ដែលអាចបម្រើដល់នាវាចរណ៍។
២៥	ផ្លូវនាវាចរណ៍	Navigation route	ផ្នែកស្ថិតនៅក្នុងផ្លូវទឹកសម្រាប់ធ្វើនាវាចរតាមគោល-បំណងផ្សេងៗគ្រប់រដូវកាល។
២៦	ផ្លូវល្បឿនលឿន	Expressway	ផ្លូវសម្រាប់យានយន្តធ្វើចរាចរណ៍មានបរិក្ខារចែកទ្រូងផ្លូវជាពីរចំណែកខុសទិសគ្នា ឬចែកជាគន្លងផ្លូវគ្មានកន្លែងផ្លូវប្រសព្វលើផ្ទៃរាបមួយ ឬត្រូវមានផ្លូវប្រសព្វតិចបំផុតក្នុងករណីចាំបាច់ និងបំពាក់គ្រប់គ្រាន់នូវបរិក្ខារផ្លូវថ្នល់ ដើម្បី

			ជានាវិហរូបចរណ៍ឥតឈប់ សុវត្ថិភាព និងដើម្បីបន្ថយពេលវេលាធ្វើដំណើរ និងមានកន្លែងកំណត់សម្រាប់ឱ្យយានយន្តចេញ និងចូលផ្លូវល្បឿនលឿន។
២៧	ផ្លូវសមុទ្រ	Maritime	រួមមានតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ ឈូងសមុទ្រ ឆកសមុទ្រ ព្រែកជាប់សមុទ្រ និងសមុទ្រទឹកជ្រៅ ដែលអាចបម្រើដល់នាវាចរណ៍។
២៨	ពិពិធកម្ម	Diversification	ផ្សេងៗគ្នា ច្រើនបែប ច្រើនយ៉ាង។
២៩	ឃ្លាំងគយមានដែនកំណត់	(Customs Bonded Warehouse)	អគារ ឬទីកន្លែងដែលទទួលបានការអនុញ្ញាតឱ្យធ្វើសន្និធិទំនិញក្រោមការត្រួតពិនិត្យរបស់គយ សម្រាប់រយៈពេលជាក់លាក់ណាមួយ និងដោយមានបញ្ជាក់ពីពេលវេលាច្បាស់លាស់។
៣០	ភាគលាភប្រជាសាស្ត្រ	Demographic dividend	កំណើននៃសេដ្ឋកិច្ច ដែលជាលទ្ធផលនៃការផ្លាស់ប្តូរទម្រង់អាយុនៃប្រជាសាស្ត្រក្នុងប្រទេសមួយ។
៣១	មជ្ឈមណ្ឌលដឹកជញ្ជូន	Transportation hub	ជាទីតាំងកណ្តាលសម្រាប់ការប្រមូលផ្តុំ ការរៀបចំ ការផ្លាស់-ប្តូរមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន និងចែកចាយទំនិញ ឬអ្នកដំណើរ
៣២	មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទីក	Logistics complex	មជ្ឈមណ្ឌលមេនៃបណ្តាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឡូជីស្ទីកក្នុងតំបន់ និងជាកន្លែងដែលបរិក្ខារបម្រើសេវាឡូជីស្ទីក និងសហគ្រាសឡូជីស្ទីកគ្រប់ប្រភេទប្រមូលផ្តុំ។ ទីតាំងនេះផ្តល់សេវាខ្នាតធំគ្របដណ្តប់ទូលំទូលាយ និងមានសកម្មភាពមមាញឹកជាមួយ និងមុខងារសេវាកម្មដ៏សម្បូរបែប។
៣៣	មណ្ឌលឡូជីស្ទីក	Logistics center	មជ្ឈមណ្ឌលនៃបណ្តាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឡូជីស្ទីកដែលផ្តល់សេវាកម្មឡូជីស្ទីកសម្រាប់បម្រើឱ្យតម្រូវការរំហូរពាណិជ្ជកម្ម កសិកម្ម និងឧស្សាហកម្មកម្មន្តសាល។
៣៤	របៀងដឹកជញ្ជូនមេ	Main transport corridor	ច្រករបៀងចម្បងតភ្ជាប់ពីតំបន់មួយទៅតំបន់មួយទៀតដោយមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនមួយ ឬច្រើន ដូចជាផ្លូវល្បឿនលឿន ផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក និងផ្លូវទឹកជាដើម។
៣៥	របៀងដឹកជញ្ជូនរង	Sub transport corridor	ច្រករបៀងរងតភ្ជាប់ពីតំបន់មួយទៅតំបន់មួយទៀតដោយមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនមួយ ឬច្រើន ដូចជា ផ្លូវល្បឿនលឿន ផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក និងផ្លូវទឹកជាដើម។

៣៦	សួនឡូជីស្ទីក	Logistics park	មជ្ឈមណ្ឌលរងនៃបណ្តាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឡូជីស្ទីកក្នុងតំបន់ និងជាកន្លែងដែលបរិក្ខារបម្រើសេវាឡូជីស្ទីក និងសហគ្រាសឡូជីស្ទីកគ្រប់ប្រភេទប្រមូលផ្តុំ។ ទីតាំងនេះផ្តល់សេវាខ្នាតមធ្យមជាមួយ និងមុខងារសេវាកម្មមានកម្រិត។
៣៧	សំណង់សិល្បការ្យ	Drainage infrastructure	សំដៅដល់ស្ពាន លូរ ប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹក អាងស្តុកទឹកបម្រើឱ្យផ្លូវជាតិ ផ្លូវរថភ្លើង និងសំណង់រូបវន្តផ្សេងទៀតដែលផ្តល់នូវសុវត្ថិភាព និងប្រសិទ្ធភាព ស្ថិរភាពនៃផ្លូវជាតិ និងផ្លូវរថភ្លើង
៣៨	ហិរញ្ញប្បទាន	Financing	ការផ្តល់ហិរញ្ញវត្ថុ ឬការឱ្យខ្ចី។
៣៩	ឡូជីស្ទីកឆ្លាតវៃ	Smart logistics	ការរួមបញ្ចូលគ្នានៃការរៀបចំរចនាសម្ព័ន្ធគ្រប់គ្រង និងវិភាគចរាចរណ៍បម្រើដល់ការដឹកជញ្ជូន និងការគ្រប់គ្រងឡូជីស្ទីក (រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិរំហូរទំនិញ) តាមរយៈការប្រើប្រាស់ទិន្នន័យប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព។
៤០	អាកាសយានដ្ឋានកម្រិត ៤F, ៤E, ៤C	4F, 4E, 4C Airport	កម្រិតស្តង់ដារនៃអាកាសយានដ្ឋានដែលអាចទទួលប្រភេទយន្តហោះទៅតាមទំហំនីមួយៗ (៤F,៤E,៤C)។

បរិសិដ្ឋ៤. បញ្ជីគម្រោងដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ

ល.រ.	ប្រភេទគម្រោង	ការប៉ាន់ស្មានតម្លៃវិនិយោគ (លានដុល្លារអាម៉េរិក)	ចំនួនគម្រោង	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)		រយៈពេលវែង(២០២៨-២០៣៣)	
				ចំនួនគម្រោង	ការប៉ាន់ស្មានតម្លៃវិនិយោគ (លានដុល្លារអាម៉េរិក)	ចំនួនគម្រោង	ការប៉ាន់ស្មានតម្លៃវិនិយោគ (លានដុល្លារអាម៉េរិក)
១	គម្រោងផ្លូវថ្នល់	១៣ ៦០២,៤៣	៩៤	៣៥	៧ ១៤១,៨៣	៥៩	៦ ៤៦០,៦០
១.១	គម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿន	៧ ១៧៣,៦៩	៩	៤	៤ ១៨៤,៨១	៥	២ ៩៨៨,៨៨
១.២	ផ្លូវជាតិ ផ្លូវខេត្តនិងផ្លូវសំខាន់ៗ	៦ ៤២៨,៧៤	៨៥	៣១	២ ៩៥៧,០២	៥៤	៣ ៤៧១,៧២
២	គម្រោងផ្លូវដែក	១០ ០១០	៨	៤	៣ ៨០០	៤	៦ ២១០
៣	គម្រោងដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេ	៣ ២៥១	២៣	១៦	២ ៥៦១	៩	៦៩០
៤	គម្រោងដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ	៥ ៤៦១	២០	១៤	២ ៤៩៤	៩	២ ៩៦៧
៥	គម្រោងផ្លូវអាកាស	៣ ២៩៧,៩០	១០	១០	៣ ២៩៧,៩០	០	០
៦	គម្រោងឡូជីស្ទីក	៩៥៧,៥០	១៥	៩	៦៣០	៨	៣២៧,៥០
៧	គម្រោងបន្ថែម	៩៩,៣០	៤	២	១,៣០	២	៩៨
សរុប		**៣៦ ៦៧៩,១៣**	**១៧៤**	**៩០**	**១៩ ៩២៦,០៣**	**៩១**	**១៦ ៧៥៣,១០**

សម្គាល់៖- ការគណនាសម្រាប់គម្រោងវិនិយោគនីមួយៗ ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយផ្អែកលើការប៉ាន់ស្មាននូវការចំណាយពាក់ព័ន្ធតាមរយៈការពិភាក្សា និងការបញ្ជាក់ពីនាយកដ្ឋានពាក់ព័ន្ធ។

- គម្រោងមួយចំនួនជាគម្រោងដែលត្រូវអនុវត្តឆ្លងដំណាក់កាល (ពីរយៈពេលខ្លីដល់រយៈពេលវែង) ក្នុងនោះរួមមាន គម្រោងដឹកជញ្ជូនផ្លូវទន្លេចំនួន២ បញ្ជីគម្រោងដឹកជញ្ជូនផ្លូវសមុទ្រចំនួន៣ និងបញ្ជីគម្រោងឡូជីស្ទីកចំនួន២។

ក. បញ្ជីគម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿន

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ប៉ូលកំណើន និងប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ប្រវែងផ្លូវត្រូវសាងសង់	ចំនួនគន្លងផ្លូវ	ការប៉ាន់ស្មានការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាម៉េរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
១	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគអាគ្នេយ៍	ផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-បាវិត (EX1)	ចាប់ពីផ្លូវក្រវាត់ក្រុងទី៣-ខាងល្វាឯម (ភ្នំពេញ-បាវិត) ១៣៥,១គ.ម.	៤	១ ៣៧៦	១	
២			ស្ពានឆ្លងទន្លេចាប់ពីផ្លូវក្រវាត់ក្រុងទី៣ និងផ្លូវក្បាលស្ពាន ៣,៧គ.ម.	៤	២៣៣,៥៦	១	
៣	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគពាយព្យ	ផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-សៀមរាប-ប៉ោយប៉ែត (EX6 និង EX5)	ចាប់ពីផ្លូវក្រវាត់ក្រុងលេខ ៣ (ភ្នំពេញ-សៀមរាប) ២៥០គ.ម.	៤	២ ៥០០	១	
៤			សៀមរាប-ប៉ោយប៉ែត ១៥០គ.ម.	៤	១ ៥០០		១
៥		គម្រោងសាងសង់ ផ្លូវខ្សែក្រវាត់ក្រុងខ្សែទី៣ ត្រើយខាងកើតទន្លេមេគង្គ ដំណាក់កាលទី១	៣៦,១៧គ.ម.	៤&២	២១០		១

		(ស្ពាន ២កន្លែង ឆ្លងកាត់កោះដាច់ និងផ្លូវ ៣០គ.ម)					
៦		គម្រោងសាងសង់ផ្លូវខ្សែក្រវាត់ក្រុងខ្សែទី៣ ត្រើយខាងកើតទន្លេមេគង្គ ដំណាក់កាលទី២ (ស្ពានឆ្លងកាត់ទន្លេមេគង្គ និងផ្លូវ ៣គ.ម)	២,៤២៥គ.ម.	៤	១៣០		១
៧		ផ្លូវខ្សែក្រវាត់ក្រុងខ្សែទី៤	៤៦,៥៩គ.ម.	៤	២៩៨,៨៨		១
៨		គម្រោងសាងសង់ផ្លូវខ្សែក្រវាត់ក្រុងខ្សែទី២ ភ្ជាប់ពីស្ពានមិត្តភាពកម្ពុជា-កូរ៉េ (ផ្សារពាត្រី-អរិយក្សត្រ) ទៅផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-បាវិត	២១.៥គ.ម.	៤	៧៥,២៥	១	
៩		Tunnel ពីរង្វង់មូលសម្តេចសង្ឃជួនណាត-អរិយក្សត្រ	៣,៥គ.ម.	៤	៨៥០		១
សរុប			**៦៤៧,៩៨៥ គ.ម**		**៧ ១៧៣,៦៩**	**៤**	**៥**

សម្គាល់៖ ការគណនាសម្រាប់គម្រោងវិនិយោគនីមួយៗ ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយផ្អែកលើការប៉ាន់ស្មាននូវការចំណាយពាក់ព័ន្ធតាមរយៈការពិភាក្សា និងការបញ្ជាក់ពីនាយកដ្ឋានពាក់ព័ន្ធ។

- រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧): ផ្លូវត្រូវសាងសង់មានប្រវែង ៤០៩,៣០គ.ម និងថវិកាវិនិយោគប្រមាណ ៤ ១៨៤,៨១លានដុល្លារអាម៉េរិក
- រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣): ផ្លូវត្រូវសាងសង់មានប្រវែង ២៣៨,៦៨៥គ.ម និងថវិកាវិនិយោគប្រមាណ ២ ៩៨៨,៨៨លានដុល្លារអាម៉េរិក

ខ. បញ្ជីគម្រោងផ្លូវជាតិ ផ្លូវខេត្តនិងផ្លូវសំខាន់ៗផ្សេងទៀត

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ប៉ូលកំណើន និងប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ប្រវែងផ្លូវត្រូវសាងសង់	ចំនួនគន្លងផ្លូវ	ការប៉ាន់ស្មានការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
១	ប៉ូលកំណើនបាត់ដំបង និងសៀមរាប	ផ្លូវថ្មីបាត់ដំបង - សៀមរាប (NR5 PK302+325 - សសរស្តម្ភ NR6 PK343+100)	៧២,១៥គ.ម.	២	២៨៨,៨០	១	
២	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគអាគ្នេយ៍	ការសាងសង់ឡើងវិញសម្រាប់ផ្លូវជាតិលេខ១	គ.ម. ១០+៥០០- កំពង់ផែភ្នំពេញ ១៩,៦៤គ.ម.	៦	៧៨,៥៦	១	
៣	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគអាគ្នេយ៍		កំពង់ផែភ្នំពេញ- ស្ពានអ្នកលឿង ២៩,៨៥ គ.ម	៤	៧៤,៦២		១
៤	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគអាគ្នេយ៍	ការថែទាំផ្លូវជាតិលេខ២ និង២២	តាខ្មៅ (ខេត្តកណ្ដាល)-អូរចំបក់-អង្គតាសោម ៧២,១៧គ.ម.	៤	៧២		១
៥	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគនិរតី	ការសាងសង់ឡើងវិញសម្រាប់ផ្លូវជាតិលេខ៣	បែកគូស-កំពត ៦៣គ.ម.	៤	៩៤,៥		១
៦	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគពាយព្យ	គម្រោងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងវិញកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ៥ភាគខាងត្បូង	ព្រែកក្ដាម-ធ្លាម្អម ១៣៥,២៥គ.ម.	៤	២៤៦,៣៥	១	

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ប៉ូល កំណើន និងប៉ូលភ្ជាប់ កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ប្រវែងផ្លូវត្រូវសាងសង់	ចំនួនគន្លងផ្លូវ	ការប៉ាន់ស្មានការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាម៉េរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
៧	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគពាយព្យ	គម្រោងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងវិញកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ៥ ភាគកណ្ដាល	ថ្លាម្អម-បាត់ដំបង និង សិរីសោភ័ណ-ប៉ោយប៉ែត ១៤៦,០៤គ.ម.	៤	១៦១,៩០	១	
៨	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគពាយព្យ	ការសាងសង់ផ្លូវក្រវាត់ក្រុងសៀមរាប	៤៥,៧៧គ.ម.	២	១០០	១	
៩	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគពាយព្យ	ខ្សែផ្លូវថ្មីតភ្ជាប់រវាងផ្លូវជាតិលេខ៥ និងលេខ៦	ភូមសំរោង-ផ្សារ ២១គ.ម	៤	៨០		១
១០	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគឦសាន	ការសាងសង់ឡើងវិញសម្រាប់ផ្លូវជាតិលេខ៧ (យុំរមៀត ព្រំប្រទល់ឡាវ)	យុំរមៀត-ត្រពាំងក្រៀល ៩៦,៦៣គ.ម.	២	៥៥,៥	១	
១១	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគឦសាន	ការជួសជុលផ្លូវជាតិលេខ៧ (ស្គន់-ក្រុងកំពង់ចាម)	៤៥,៤៩គ.ម.	៤	១១៤,៨៩	១	
១២	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគឦសាន	ការជួសជុលផ្លូវជាតិលេខ៧ (ក្រុងកំពង់ចាម-ប្រជាតុ NR73)	៣៦គ.ម.	៤	៣៦		១
១៣		ការសាងសង់ឡើងវិញសម្រាប់ផ្លូវជាតិលេខ៨	ព្រែកតាមាក់-ក្រែក ១២៣,៤គ.ម.	៤	១២០	១	
១៤	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគខាងជើង	ការសាងសង់ឡើងវិញសម្រាប់ផ្លូវជាតិលេខ៩	ព្រះវិហារ-ស្ទឹងត្រែង ១៤៣គ.ម.	៤	៦៤		១

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ប៉ូល កំណើន និងប៉ូលភ្ជាប់ កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ប្រវែងផ្លូវត្រូវសាងសង់	ចំនួន គន្លងផ្លូវ	ការប៉ាន់ស្មាន ការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
១៥	របៀងដឹកជញ្ជូនតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ	ការសាងសង់ឡើងវិញសម្រាប់ផ្លូវជាតិលេខ១០	បាត់ដំបង-កោះកុង ១៩៧,៣៦គ.ម.	២	១៨៨,៣៨	១	
១៦		ការសាងសង់ឡើងវិញសម្រាប់ផ្លូវជាតិលេខ១១ (ដោយរួមបញ្ចូល ផ្លូវឆ្លងកាត់ព្រំប្រទល់ស្វាយរៀង និងចំការកៅស៊ូពាមជរ)	អ្នកលឿង-ថ្នល់ទទឹង ១០១គ.ម.	៤	១១៨		១
១៧		ផ្លូវជាតិលេខ២៣ថ្មី (ផ្លូវជាតិលេខ២១-ផ្លូវជាតិលេខ២១៤)	ផ្លូវជាតិលេខ២១-ពាមរាំង២០គ.ម.	២	២១,៦៩	១	
១៨		ការសាងសង់ឡើងវិញសម្រាប់ផ្លូវជាតិលេខ៣១	ថ្នល់បែកគុស-កំពង់ត្រាច ៥៣,៥៣គ.ម.	២	៥៨,៧៨	១	
១៩	របៀងដឹកជញ្ជូនតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ	ការសាងសង់ឡើងវិញសម្រាប់ផ្លូវជាតិលេខ៣៣ (កំពត-កំពង់ត្រាច)	កំពត-កំពង់ត្រាច ៥២,៥៧គ.ម.	២	៥៩,៩៨	១	
២០		ការសាងសង់ឡើងវិញសម្រាប់ផ្លូវជាតិលេខ៤១	ថ្នល់ទទឹង-ល្អាង ៩៥,២៦គ.ម.	២	៦៥,៨៩	១	

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ប៉ូល កំណើន និងប៉ូលភ្ជាប់ កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ប្រវែងផ្លូវត្រូវសាងសង់	ចំនួនគន្លងផ្លូវ	ការប៉ាន់ស្មានការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
២១		ការសាងសង់ឡើងវិញសម្រាប់ផ្លូវជាតិលេខ៤២	បែកចាន-ទឹកផុស ៦៩គ.ម.	៤	១១២		១
២២		ការសាងសង់ឡើងវិញសម្រាប់ផ្លូវជាតិលេខ៤៣	ត្រែងត្រយឹង-ទ្វារថ្មី ៧៩ គ.ម.	២	៧៣		១
២៣		ការសាងសង់ឡើងវិញសម្រាប់ផ្លូវជាតិលេខ៤៥	កងកេង-ព្រៃនប់ ៦៩គ.ម.	២	៦០		១
២៤	របៀងដឹកជញ្ជូនតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ	ការសាងសង់ឡើងវិញសម្រាប់ផ្លូវជាតិលេខ៤៨ បូករួមទាំងស្ពាន	ចំការលួង-ចាំយាម ១៣៦គ.ម.	៤	២៥០		១
២៥		ផ្លូវជាតិលេខ ៥០សេ និងស្ពានឆ្លងទន្លេសាប ខេត្តកំពង់ឆ្នាំង-កំពង់ធំ (ស្ពានប្រវែង ៣.៩គ.ម)	កំពង់ឆ្នាំង-កំពង់ធំ ៥៨គ.ម.	២	២៤៨	១	
២៦		ការសាងសង់ឡើងវិញសម្រាប់ផ្លូវជាតិលេខ៥៣	កំពង់ឆ្នាំង-អមឡាំង ៦២គ.ម.	២	៥០		១
២៧		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវជាតិលេខ ៥៣A	ភូមិផ្សារ-ក្តុល ២៩គ.ម.	២	២០		១
២៨		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវជាតិលេខ ៥៤	ក្រគរ-កំពង់លួង ៥គ.ម.	២	៥		១

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ប៉ូលកំណើន និងប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ប្រវែងផ្លូវត្រូវសាងសង់	ចំនួនគន្លងផ្លូវ	ការប៉ាន់ស្មានការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
២៩		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវជាតិលេខ៥៥	ស្វាយអាត-ថ្មដារ ១៨២គ.ម.	២	១០០		១
៣០		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវជាតិលេខ៥៦	សិរីសោភណ្ឌ-សំរោង ១១៤គ.ម.	២	៤៥		១
៣១		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវជាតិលេខ៥៧	បាត់ដំបង-អូរព្រះ ១០៣គ.ម.	២	៤០		១
៣២		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវជាតិលេខ៥៨	កូនដំរី-ប៉ៃលិន ១៤០គ.ម.	២	៥០		១
៣៣		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវជាតិលេខ៦០B (ក្រុងក្រចេះ-កំពង់ថ្ម/កំពង់ធំ)	១២០គ.ម.	២	១០០		១
៣៤	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគខាងជើង	ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវជាតិលេខ៦២	ថ្នល់បែក-ទីរួមខេត្តព្រះវិហារ ១២៥គ.ម.	២	៣៧,៥		១
៣៥			ទីរួមខេត្តព្រះវិហារ-ប្រាសាទព្រះវិហារ ១១៨គ.ម.	២	៣៥,៥		១
៣៦		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវជាតិលេខ៦២-៣	ផ្លូវជាតិលេខ៦២-ផ្លូវជាតិលេខ៦៤ ៩០ គ.ម.	២	១១៥		១

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ប៉ូលកំណើន និងប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ប្រវែងផ្លូវត្រូវសាងសង់	ចំនួនគន្លងផ្លូវ	ការប៉ាន់ស្មានការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
៣៧		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវជាតិលេខ២៦៤	ប្រាសាទបាគង-ត្បែងមានជ័យ ១១២គ.ម.	២	៦០		១
៣៨		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវជាតិលេខ២៦៨	ក្រឡាញ់-អូរស្មាច់ ១១៧គ.ម.	២	៦០	១	
៣៩		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវជាតិលេខ២៧០	ព្រៃទទឹង-ពាមជីកង ១៣គ.ម.	២	៧		១
៤០		គម្រោងសាងសង់ផ្លូវជាតិលេខ ៧០បេ ទន្លេបិទ (NR7)-ស្រីសន្ធរ-ព្រែកតាមាក់-ល្វាឯម-ពាមរក៍ (RN11)	១៤៥គ.ម	២	១៣៩		១
៤១		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវជាតិលេខ២៧១	ត្រើង-កំពង់ថ្ម ៥៨គ.ម.	២	៦១,៨៨		១
៤២		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវជាតិផ្លូវជាតិលេខ ៧១C (ស្រឡប់-ស្ទឹងត្រង់-ចំការលើ)	១១៤,៦២គ.ម	២	១២៩,៩៨	១	
៤៣		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវជាតិលេខ២៧២	ក្រែក-ត្រពាំងផ្លុង ១៤គ.ម.	២	១០	១	

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ប៉ូល កំណើន និងប៉ូលភ្ជាប់ កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ប្រវែងផ្លូវត្រូវសាងសង់	ចំនួន គន្លងផ្លូវ	ការប៉ាន់ស្មាន ការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាម៉េរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
៤៤		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវជាតិលេខ៧៣	ប្រជាតុ-ក្រចេះ ៩២គ.ម.	២	៨០	១	
៤៥		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវជាតិលេខ៧៤	ស្រែចារ-ត្រពាំងស្រែ ២១គ.ម.	២	១៥	១	
៤៦		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវជាតិលេខ៧៦	ស្នួល-បានលុង ៣០៦គ.ម.	២	១៤៤		១
៤៧		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវជាតិលេខ៧៨	អូរពងមាន់-អូរយ៉ាដាវ ១៩២គ.ម.	២	៧៣		១
៤៨		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវជាតិលេខ៧៨សេ ដុងក្រឡូរ (ខេត្តស្ទឹងត្រែង)-សៀមប៉ាង-វីនសៃ-អូរជុំ-បានលុង (ខេត្តរតនគិរី)	១៣២គ.ម.	២	១២៣		១
៤៩		ផ្លូវជាតិលេខ៧៨-៥ (រតនគិរី បានលុង-កន្ទួយនាគ ព្រំប្រទល់កម្ពុជា-វៀតណាម)	១៧០គ.ម.	២	២៥០		១
៥០		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវជាតិលេខ៩២	សំអាង-កំពង់ស្រឡៅ ១៣៧គ.ម.	២	១២០		១

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ប៉ូល កំណើន និងប៉ូលភ្ជាប់ កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ប្រវែងផ្លូវត្រូវសាងសង់	ចំនួន គន្លងផ្លូវ	ការប៉ាន់ស្មាន ការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាម៉េរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
៥១		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវខេត្តលេខ៩៤ និង ៩៥	ភ្នំដែក-កំពង់ស្រឡៅ ១៤៧គ.ម.	២	១២០		១
៥២		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវខេត្តលេខ១៤៧	យោធិនពិការ-តាកែន កោះស្លា ២២គ.ម.	២	១០		១
៥៣		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវខេត្តលេខ១៥៩C, ១៥៩D និង១៥៩E	បរវេល-ភូមិសាមសិប-ភ្នំព្រឹក ៤៧គ.ម.	២	២៥		១
៥៤		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវខេត្តលេខ៣១០	ភូមិ២-កោះរកា ៤៥គ.ម.	២	៣០	១	
៥៥		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវខេត្តលេខ៣១២	ល្វា-ប្រស្វា ២៩គ.ម.	២	២៤,៩០	១	
៥៦		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវខេត្តលេខ៣១២B	ឃុំប្រាសាទ-រូង ២២គម. .	២	១៥		១
៥៧		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវខេត្តលេខ៣១២C	ក្រោលគោ-ក្រាំងល្វា ២១គ.ម.	២	១០		១
៥៨		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវខេត្តលេខ៣១៦A	ជីកូ-ចន្ទ្រា ១៦គ.ម.	២	៨		១
៥៩		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវខេត្តលេខ៣៧១	ឃុំប៉ែន-ឆ្លូង ៩០គ.ម.	២	១៥០	១	

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ប៉ូលកំណើន និងប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ប្រវែងផ្លូវត្រូវសាងសង់	ចំនួនគន្លងផ្លូវ	ការប៉ាន់ស្មានការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
៦០		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវខេត្តលេខ៣៧៧ និង ៣៧៧អា	៤៨,៥៩គ.ម.	២	២៥,៧២	១	
៦១		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវខេត្តលេខ១៥៧៧	រតនមណ្ឌល-បាត់ដំបង ៥២គ.ម.	២	២០		១
៦២		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវខេត្តលេខ១៥៧៨	ស្ទឹងកាច់-រការបោះ ១៧ គ.ម.	២	៧		១
៦៣		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវខេត្តលេខ២៥៦១	តាប៉ែន-បឹងស្នោ ២៦គ.ម.	២	១០		១
៦៤		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវខេត្តលេខ២៦២៤	ភ្នំដែក-ស្គន់ ៧៩គ.ម.	២	៥០		១
៦៥	ប៉ូលកំណើនសៀមរាប	ផ្លូវខេត្តថ្មីលេខ២៦៦២	សៀមរាប-សៀមរាប ១៨គ.ម.	៤	២០	១	
៦៦		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវខេត្តលេខ ២៦២៥, ២៦៤៨ និង ២៦៨៦	គិរីវ័ន្ត-ដាំក្សាន្ត ១៤៨គ.ម.	២	១០០		១
៦៧		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវខេត្តលេខ៣៧៦២	ក្រញូងសែនជ័យជើង-ជ័យខ្លាំង ២៧គ.ម.	២	១០	១	

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ប៉ូលកំណើន និងប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ប្រវែងផ្លូវត្រូវសាងសង់	ចំនួនគន្លងផ្លូវ	ការប៉ាន់ស្មានការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាម៉េរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
៦៨		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវខេត្តលេខ៣៧៦៤	ផ្លូវជាតិលេខ៧៦-ព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាម ៥២គ.ម.	២	២៥		១
៦៩	ប៉ូលកំណើនសៀមរាប	ផ្លូវតភ្ជាប់អាកាសយានដ្ឋានថ្មីខេត្តសៀមរាប	អាកាសយានដ្ឋាន-ផ្លូវក្រវាត់ក្រុងសៀមរាប ១៩,៥៩គ.ម.	៤	៥៨,៤០	១	
៧០	ប៉ូលកំណើនព្រះសីហនុ	ផ្លូវតភ្ជាប់ទៅក្រុងព្រះសីហនុ	ព្រៃនប់-ក្រុងព្រះសីហនុ ៤៥គ.ម.	៤	១០០	១	
៧១	ប៉ូលកំណើនភ្នំពេញ	ផ្លូវតភ្ជាប់ទៅកាន់អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញថ្មី (ការពង្រីកមហាវិថីសម្តេចតេជោទៅទិសខាងត្បូង)	ផ្លូវក្រវាត់ក្រុងទី៣-អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញថ្មី ៧គ.ម.	៤	៥០		១
៧២	ប៉ូលកំណើនភ្នំពេញ	ផ្លូវតភ្ជាប់ទៅកាន់កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ	១០គ.ម.	២	៥០		១
៧៣	របៀងដឹកជញ្ជូនតំបន់ឆ្នេរ	ផ្លូវតភ្ជាប់ទៅកាន់កំពង់ផែកោះកុង	ផ្លូវជាតិលេខ៤៨-កំពង់ផែកោះកុង ៨គ.ម.	២	២០	១	

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ប៉ូល កំណើន និងប៉ូលភ្ជាប់ កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ប្រវែងផ្លូវត្រូវសាងសង់	ចំនួនគន្លងផ្លូវ	ការប៉ាន់ស្មានការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
៧៤		គម្រោងសាងសង់ស្ពានទន្លេបាសាក់ (ចាក់អង្រែក្រោម-ព្រែកប្រា)	០,៨៤៥គ.ម.	៤	៥៨,២៥	១	
៧៥		គម្រោងសាងសង់ស្ពានឆ្លងទន្លេមេគង្គក្ដីតាកុយ	២,៥៩គ.ម.	២	១៣៨		១
៧៦		គម្រោងផ្លូវ (មេសាង-រមាសហែក)	២៨គ.ម.	២	១៩,៦		១
៧៧		គម្រោងផ្លូវ (ជុំគិរី RN41-ឈូក-កំពង់ត្រាច RN33)	៤២,៣០គ.ម.	២	២៤,២៧		១
៧៨		គម្រោងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងវិញផ្លូវជាតិលេខ៦៧	១៣៤គ.ម.	២	២៦,០៥	១	
៧៩		គម្រោងផ្លូវ២៥៦៥អា, ផ្លូវ២៥៦៥បេ, ផ្លូវ២៥៦១	២៣,២០គ.ម.	២	១៥,៨០		១
៨០		គម្រោងផ្លូវ៥៩, ផ្លូវ៥៧បេ២, ផ្លូវ៥៧បេ១, ផ្លូវ១៥៩សេ, ផ្លូវ១៥៦ដេ	១២០គ.ម.	២	២៦,៣១		១
៨១		គម្រោងផ្លូវ២៦៦អឺ, ផ្លូវ១៦៦អេស	៨០គ.ម.	២	១៨,៤២		១

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ប៉ូលកំណើន និងប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ប្រវែងផ្លូវត្រូវសាងសង់	ចំនួនគន្លងផ្លូវ	ការប៉ាន់ស្មានការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
៨២		គម្រោងសាងសង់ស្ពានមិត្តភាពកម្ពុជា-កូរ៉េ (ផ្សារពាត្រី-អរិយក្សត្រ)	៣,៥០គ.ម.	២	៣៣០	១	
៨៣		ផ្លូវសម្តេចហ៊ុនសែនថ្មរៀង (បំបែកចេញពីផ្លូវខេត្តលេខ ១៤៦A ក្នុងឃុំកែវផុស ស្រុកព្រៃនប់ ខេត្តព្រះសីហនុ ដល់ គ.ម.២៣+៥១០ ផ្លូវជាតិលេខ៤៨ ក្នុងឃុំបឹងព្រាវ ស្រុកស្រែអំបិល ខេត្តកោះកុង)	២៣,៥១គ.ម.	២	១៥		១
៨៤		ផ្លូវខេត្តលេខ១៤៩ (ផ្លូវជាតិលេខ៤ ត្រង់ គ.ម.១៣៣+៦០០ ក្នុងស្រុកកំពង់សិលា ដល់ គ.ម.៥៥+៥០ ផ្លូវជាតិលេខ៣ ត្រង់ គ.ម.១៩៥+៤៨០ ស្ថិតក្នុងស្រុកព្រៃនប់ ខេត្តព្រះសីហនុ)	៥៥,៥៩គ.ម.	២	៤០		១
៨៥		ផ្លូវខេត្តលេខ១៤៤០	៤៤,៣០គ.ម.	២	៦៤,៣២		១

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ប៉ូលកំណើន និងប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ប្រវែងផ្លូវត្រូវសាងសង់	ចំនួនគន្លងផ្លូវ	ការប៉ាន់ស្មានការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាម៉េរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
សរុប			៦ ២៤៥,៧៤៥គ.ម.		៦ ៤២៨,៧៤	៣១	៥៤

សម្គាល់៖ ការគណនាសម្រាប់គម្រោងវិនិយោគនីមួយៗ ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយផ្អែកលើការប៉ាន់ស្មាននូវការចំណាយពាក់ព័ន្ធតាមរយៈការពិភាក្សា និងការបញ្ជាក់ពីនាយកដ្ឋានពាក់ព័ន្ធ។

- រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧): ផ្លូវត្រូវសាងសង់មានប្រវែង ១ ៩៨៨,២៣៥គ.ម និងថវិកាវិនិយោគប្រមាណ ២ ៩៥៧,០២លានដុល្លារអាម៉េរិក
- រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣): ផ្លូវត្រូវសាងសង់មានប្រវែង ៤ ២៥៧,៥១គ.ម និងថវិកាវិនិយោគប្រមាណ ៣ ៤៧១,៧២លានដុល្លារអាម៉េរិក

គ. បញ្ជីគម្រោងផ្លូវដែក

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ប៉ូលកំណើន និង ប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	មាតិកាសំណង់សំខាន់ៗ	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាម៉េរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
១		ការលើកកម្រិតឡើងវិញផ្លូវដែកភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត ទៅជាផ្លូវដែកដែលមានសមត្ថភាពផ្ទុក និងល្បឿនដូចខ្សែផ្លូវដែកទិសខាងត្បូង (ល្បឿនខ្សែរថអ្នកដំណើរ ៨០គ.ម/ម៉ោង និងល្បឿនខ្សែរថទំនិញ ៥០គ.ម/ម៉ោង។	ដំណាក់កាលដំបូង៖ ការលើកកម្រិតឡើងវិញផ្លូវដែកភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត ទៅជាផ្លូវដែកដែលមានសមត្ថភាពផ្ទុក និងល្បឿនដូចខ្សែផ្លូវដែកភាគខាងត្បូង។ ការងារនេះរួមមាន ការផ្លាស់ប្តូរកំណល់ពីដែកទៅបេតុង, ការផ្លាស់ប្តូរដែករ៉ៃ ពីប្រភេទតូចទៅធំ, ការរៀបចំនូវគ្រឹះផ្លូវដែក, ស្ពាននិងអគារ, ឧបករណ៍ផ្តល់សញ្ញានិងព័ត៌មាន, ព្រមទាំងបរិយាកាសបនីយកណ្តផ្លូវដែក, ដោះស្រាយបញ្ហាក្នុងស្ថានីយរថភ្លើង, ខ្សែរថភ្លើង, ការជួសជុលស្ថានីយចំណត, កែលម្អចំណតរង់ចាំអ្នកដំណើរ និងផ្លូវអ្នកដំណើរចេញចូលស្ថានីយ, ប្រព័ន្ធព័ត៌មានទំនាក់ទំនងជាមួយមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងទៀត, និងរៀបចំការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងទំនិញប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព។ បន្ថែមពីនេះ ពង្រីកកាំវង្វង់គន្លងខ្សែរថភ្លើង ដែលមានស្រាប់ដើម្បីបង្កើនល្បឿនរថភ្លើងប្រកបដោយសុវត្ថិភាព (ល្បឿនខ្សែរថអ្នកដំណើរ ៨០គ.ម/ម៉ោង និងល្បឿនខ្សែរថទំនិញ ៥០គ.ម/ម៉ោង។	៣០០	១	

២	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគនិរតី	ការកសាងឡើងវិញផ្លូវដែកភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ ទៅជាផ្លូវដែកល្បឿនលឿន	ដំណាក់កាលជាបន្ទាប់៖ គម្រោងកសាងឡើងវិញផ្លូវដែកភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ ទៅជាផ្លូវដែកល្បឿនលឿន។ ចំពោះការងារនេះ មានការកសាងផ្លូវដែកថ្មី ដែលមានទំហំទទឹងផ្លូវ ១,៤៣៥មម ល្បឿនខ្សែរថអ្នកដំណើរ ១៦០គ.ម/ម៉ោង និងល្បឿនខ្សែរថទំនិញ ៨០គ.ម/ម៉ោង ទម្ងន់ផ្ទុកលើសពី ២០តោន/អ័ក្សកង់។ ការបំពាក់ឧបករណ៍ផ្តល់សញ្ញានិងព័ត៌មាន, ព្រមទាំងឋបនីយកណ្តូផ្លូវដែក, ដោះស្រាយបញ្ហាក្នុងស្ថានីយរថភ្លើង, ខ្សែរថភ្លើង, គ្រឹះផ្លូវដែក, ស្ពាននិងផ្លូវដែក, ការជួសជុលស្ថានីយចំណត, កែលម្អចំណតរង់ចាំអ្នកដំណើរ និងផ្លូវអ្នកដំណើរចេញចូលស្ថានីយ, ប្រព័ន្ធព័ត៌មានទំនាក់ទំនងជាមួយមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងទៀត, និងរៀបចំការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងទំនិញប្រកបដោយសុវត្ថិភាព និងប្រសិទ្ធភាព។ បន្ថែមពីនេះ ពង្រីកកាំវង្វង់គន្លងខ្សែរថភ្លើងដែលមានស្រាប់ ដើម្បីបង្កើនល្បឿនរថភ្លើងប្រកបដោយសុវត្ថិភាព។	១ ៣៣០		១
៣	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគពាយព្យ	ការកសាងឡើងវិញផ្លូវដែក ភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត ទៅជាផ្លូវដែកល្បឿនលឿន	ដំណាក់កាលជាបន្ទាប់៖ គម្រោងកសាងឡើងវិញផ្លូវដែកភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត ទៅជាផ្លូវដែកល្បឿនលឿន។ ចំពោះការងារនេះ មានការកសាងផ្លូវដែកថ្មី ដែលមានទំហំទទឹងផ្លូវ ១,៤៣៥មម ល្បឿនខ្សែរថអ្នកដំណើរ ១៦០គ.ម/ម៉ោង និងល្បឿនខ្សែរថទំនិញ ៨០គ.ម/ម៉ោង ទម្ងន់ផ្ទុកលើសពី ២០តោន/អ័ក្សកង់។ ការបំពាក់ឧបករណ៍ផ្តល់សញ្ញានិងព័ត៌មាន, ព្រមទាំងឋបនីយកណ្តូផ្លូវដែក, ដោះស្រាយបញ្ហាក្នុងស្ថានីយរថភ្លើង, ខ្សែរថភ្លើង,	១ ៩៣០		១

			គ្រឹះផ្លូវដែក, ស្ថាននិងផ្លូវដែក, ការជួសជុលស្ថានីយចំណត, កែលម្អចំណតរង់ចាំអ្នកដំណើរ និងផ្លូវអ្នកដំណើរចេញនិងចូលស្ថានីយ, ប្រព័ន្ធព័ត៌មានទំនាក់ទំនងជាមួយមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងទៀត, និងរៀបចំការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងទំនិញប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព។ បន្ថែមពីនេះ ពង្រីកកាំរង្វង់គន្លងខ្សែរថភ្លើងដែលមានស្រាប់ ដើម្បីបង្កើនល្បឿនរថភ្លើងប្រកបដោយសុវត្ថិភាព។			
៤	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគអាគ្នេយ៍	ការកសាងផ្លូវដែកល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-បាវិត ព្រំដែនវៀតណាម (ថ្មី)	ផ្លូវដែកនេះចេញពីភ្នំពេញបត់ទៅភាគអាគ្នេយ៍ឆ្លងកាត់តាមកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញថ្មី បន្តទៅភាគខាងកើតតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ១ កាត់តាមខេត្តកណ្តាល ព្រៃវែងនិងស្វាយរៀង និងបញ្ចប់នៅមាត់ច្រកទ្វារព្រំដែនបាវិត (ព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាម) ដែលមានប្រវែងសរុប ១៥គ.ម ផ្លូវដែកនេះផ្តោតសំខាន់លើការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងអ្នកដំណើរ។ បន្ទាប់ពីការសាងសង់រួចរាល់ ល្បឿនដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរគឺ ១៦០គ.ម/ម៉ោង រីឯល្បឿនដឹកជញ្ជូនទំនិញនឹងលើសពី ៨០គ.ម/ម៉ោង។	៨០០		១
៥	របៀងដឹកជញ្ជូន ភាគពាយ័ព្យ	ការកសាងផ្លូវដែកល្បឿនលឿន ភ្នំពេញ-កំពង់ធំ-សៀមរាប-ប៉ោយប៉ែត (ថ្មី)	ផ្លូវដែកថ្មីនេះចេញពីប៉ោយប៉ែតភាគពាយ័ព្យ ឆ្លងកាត់តាមខេត្តសៀមរាប, កំពង់ធំ, ជើងព្រៃ (កំពង់ចាម), រាជធានីភ្នំពេញ។ ផ្លូវដែកនេះផ្តោតសំខាន់លើការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងអ្នកដំណើរ។ បន្ទាប់ពីការសាងសង់ ល្បឿនដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរគឺ ១៦០គ.ម/ម៉ោង រីឯល្បឿនដឹកជញ្ជូនទំនិញនឹងលើសពី ៨០គ.ម/ម៉ោង។ ទម្ងន់ផ្ទុកលើសពី ២០តោន/អ័ក្សកង់។	២ ១៥០		១

៦	ប៉ូលកំណើនទេសចរណ៍ និងអ្នកដំណើរ	ការកសាងផ្លូវដែក (១) ភ្នំពេញ-ព្រលានយន្តហោះថ្មី (តាខ្មៅ ខេត្តកណ្ដាល) (ថ្មី) (២) សៀមរាប-ព្រលានយន្តហោះថ្មី (សូទ្រនិគម ខេត្តសៀមរាប) (ថ្មី) (៣) ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ សម្រាប់ដឹកដំណើរ (Mono Rail, AGT, Subway)(ថ្មី)	(១) ផ្លូវដែកថ្មីនេះសម្រាប់ប្រភេទរថភ្លើងស្រាលដឹកអ្នកទេសចរណ៍ អ្នកដំណើរចេញពីព្រលានយន្តថ្មី (តាខ្មៅ ខេត្តកណ្ដាល) មកភ្នំពេញ និងពីភ្នំពេញទៅអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិតេជោ (តាខ្មៅ) (ថ្មី) គម្រោងប៉ាន់ស្មាន មានប្រវែង ២០គីឡូម៉ែត្រ (២) ផ្លូវដែកថ្មីនេះសម្រាប់ប្រភេទរថភ្លើងស្រាលដឹកអ្នកទេសចរណ៍ អ្នកដំណើរចេញពីអាកាសយានដ្ឋានសៀមរាបអង្គរថ្មី (សូទ្រនិគម ខេត្តសៀមរាប) មកទីរួមខេត្តសៀមរាប និងពីទីរួមខេត្តសៀមរាប ទៅអាកាសយានដ្ឋាន សៀមរាបអង្គរថ្មី។ គម្រោងប៉ាន់ស្មានមាន ប្រវែង ៣០គីឡូម៉ែត្រ (៣) ជាប្រភេទផ្លូវដែកលើដី ក្រោមដី ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ សម្រាប់ប្រភេទរថភ្លើងស្រាលដឹកអ្នកដំណើរ មានសុវត្ថិភាពខ្ពស់ មិនមានសម្លេងខ្លាំង បញ្ចៀសការកកស្ទះចរាចរណ៍ កាត់បន្ថយការបំពុលបរិស្ថាន និងអនាម័យ។ គម្រោងប៉ាន់ស្មានមានប្រវែង ២០គីឡូម៉ែត្រ។	៣ ៥០០	៣	
សរុប				១០ ០១០	៤	៤

សម្គាល់៖ ការគណនាសម្រាប់គម្រោងវិនិយោគនីមួយៗ ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយផ្អែកលើការប៉ាន់ស្មាននូវការចំណាយពាក់ព័ន្ធតាមរយៈការពិភាក្សា និងការបញ្ជាក់ពីនាយកដ្ឋានពាក់ព័ន្ធ។

ឃ. បញ្ជីគម្រោងដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេ

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬ ប៉ូលកំណើន ប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	មាតិកាសំណង់សំខាន់ៗ	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
១	ប៉ូលកំណើនភ្នំពេញ	ការពង្រីកទីលានចំណតផែកុងតឺន័រ LM១៧ ជំហានទី៤	សង់ចំណតផែកុងតឺន័រចំណុះ ៥ ០០០តោន ចំនួន៣ ដែលមានប្រវែងផ្នែកខាងមុខ ១៥០ម៉ែត្រ (មិនគិតបញ្ចូលគ្រឿងចក្រ) ទីលានស្តុកកុងតឺន័រ ៥,៥ហិកតា។	១៦	១	
២	ប៉ូលកំណើនភ្នំពេញ	ការអភិវឌ្ឍចំណតផែទំនិញចាក់ធារ នៅចំណតផែកុងតឺន័រ LM១៧	សាងសង់ផែទំនិញចំណុះ ៣ ០០០តោន ចំនួន២ ដែលមានប្រវែងផ្នែកខាងមុខ ១៥០ម៉ែត្រ សម្រាប់ដំណាក់កាលទី១។	៧០	១	
៣	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគពាយព្យ	ការសិក្សា និងការអភិវឌ្ឍចំណតផែទំនិញចាក់ធារ ពហុបំណង និងទេសចរណ៍នៅកំពង់ផែនៅបឹងទន្លេសាប (ចុងបឹងធំ)	ការសិក្សា និងការងារគូសប្លង់ស្ថាបត្យកម្ម និងវិស្វកម្ម កសាងផែពហុបំណងចំណុះ ២ ០០០តោន ចំនួន២ ដែលមានប្រវែងផ្នែកខាងមុខ ១៣០ម៉ែត្រ។	៥០	១	
៤	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគពាយព្យ	ការសិក្សា និងការសាងសង់ចំណតផែពហុបំណង ខេត្តពោធិ៍សាត់	ការសិក្សា និងការងារគូសប្លង់ស្ថាបត្យកម្ម និងវិស្វកម្ម កសាងផែពហុបំណងចំណុះ ៥០០តោន ចំនួន១ ដែលប្រវែងផ្នែកខាងមុខ ៧០ម៉ែត្រ និងសមត្ថភាពទទួលទំនិញប្រចាំឆ្នាំប្រមាណ ៨០ ០០០តោន។	២០		១

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬ ប៉ូលកំណើន ប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	មាតិកាសំណង់សំខាន់ៗ	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
៥	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគពាយព្យ	ការសិក្សា និងការសាងសង់ចំណតផែទេសចរណ៍ខេត្តពោធិ៍សាត់	ការសិក្សា និងការងារគូសប្លង់ស្ថាបត្យកម្ម និងវិស្វកម្ម កសាងផែនាវាទេសចរណ៍ ១០០GT ចំនួន០២ ដែលមានប្រវែងផ្នែកខាងមុខ ៩០ម៉ែត្រ និងសមត្ថភាពទទួលទេសចរប្រចាំឆ្នាំបានចំនួនប្រហែល ១០០ ០០០នាក់។	៥		១
៦	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគពាយព្យ	ការសិក្សា និងការសាងសង់ចំណតផែពហុបំណងខេត្តសៀមរាប	ការសិក្សា និងការងារគូសប្លង់ស្ថាបត្យកម្ម និងវិស្វកម្ម កសាងផែពហុបំណងចំណុះ ៥០០តោន ចំនួន០១ ដែលមានប្រវែងផ្នែកខាងមុខ ៧០ម៉ែត្រ និងសមត្ថភាពទទួលទំនិញប្រចាំឆ្នាំប្រមាណ ៨០ ០០០ តោន។	២០		១
៧	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគពាយព្យ	ការសិក្សា និងការសាងសង់ចំណតផែទេសចរណ៍ខេត្តសៀមរាប	ការសិក្សា និងការងារគូសប្លង់ស្ថាបត្យកម្ម និងវិស្វកម្ម កសាងផែនាវាទេសចរណ៍ ១០០GT ចំនួន០២ ដែលមានប្រវែងផ្នែកខាងមុខ ៩០ម៉ែត្រ និងសមត្ថភាពទទួលទេសចរប្រចាំឆ្នាំបានចំនួនប្រហែល ១០០ ០០០នាក់។	៥		១
៨	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគពាយព្យ	ការសិក្សា និងស្តារផ្លូវទឹកទន្លេសាបពីភ្នំពេញទៅកំពង់ឆ្នាំង	ការសិក្សា និងការងារគូសប្លង់ស្ថាបត្យកម្ម និងវិស្វកម្ម ការស្តារ និងកែលម្អផ្លូវទឹកសម្រាប់សម្រួលការធ្វើនាវាចរដែលមានចំណុះ ២ ០០០តោន ពីមាត់ច្រក	១០	១	

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬ ប៉ូលកំណើន ប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	មាតិកាសំណង់សំខាន់ៗ	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាម៉េរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
			ទន្លេសាបនៅភ្នំពេញទៅខេត្តកំពង់ឆ្នាំង។ ប្រវែងផ្លូវទឹកសរុប ១២០គីឡូម៉ែត្រ និងមានជម្រៅ ៣,៥ម៉ែត្រ។			
៩	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគពាយព្យ	ការសិក្សា និងស្តារផ្លូវទឹកទន្លេសាបពីខេត្តកំពង់ឆ្នាំងទៅខេត្តពោធិ៍សាត់	ការសិក្សា និងការងារគូសប្លង់ ការស្តារ និងកែលម្អផ្លូវទឹកសម្រាប់សម្រួលការធ្វើនាវា-ចរដែលមានចំណុះ ៥០០តោន ពីខេត្តកំពង់ឆ្នាំងទៅខេត្តពោធិ៍សាត់។ ប្រវែងផ្លូវទឹកសរុប ៥០គីឡូម៉ែត្រ និងមានជម្រៅ ២,៧ម៉ែត្រ។	១០០		១
១០	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគពាយព្យ	ការសិក្សា និងស្តារផ្លូវទឹកទន្លេសាបពីខេត្តពោធិ៍សាត់ទៅខេត្តសៀមរាប	ការសិក្សា និងការងារគូសប្លង់ស្ថាបត្យកម្ម និងវិស្វកម្ម ការស្តារ និងកែលម្អផ្លូវទឹកសម្រាប់សម្រួលការធ្វើនាវាចរដែលមានចំណុះ ៥០០តោន ពីខេត្តពោធិ៍សាត់ទៅខេត្តសៀមរាប។ ប្រវែងផ្លូវទឹកសរុប ៩០គីឡូម៉ែត្រនិងមានជម្រៅ ២,៧ម៉ែត្រ។	១៣០		១
១១	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគពាយព្យ	ការសិក្សា និងសាងសងចំណតផែព្រែកក្តាមតាមដងទន្លេសាប	ការសិក្សា និងការងារគូសប្លង់វិស្វកម្ម សាងសង់ផែពហុបំណងសម្រាប់នាវាចំណុះ ៣ ០០០តោន ចំនួន០២ ដែលមានប្រវែងផ្នែកខាងមុខ ១៥០ម៉ែត្រ និងសមត្ថភាពផ្ទុកប្រចាំឆ្នាំ ៨០ ០០០តោន។	២០	១	

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬ ប៉ូលកំណើន ប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	មាតិកាសំណង់សំខាន់ៗ	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
១២	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគពាយព្យ	ការសាងសង់ចំណតផែរណបពហុបំណង TS១១ តាមដងទន្លេសាប	សាងសង់ផែពហុបំណងសម្រាប់នាវាចំណុះ ៣ ០០០តោន ចំនួន០២ ដែលមានប្រវែងផ្នែកខាងមុខ ១៥០ម៉ែត្រ និងសមត្ថភាពផ្ទុកប្រចាំឆ្នាំ ៨០ ០០០តោន។	២០	១	
១៣	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគពាយព្យ	ការសាងសង់ចំណតផែរណបពហុបំណង (UM២)	សាងសង់ផែពហុបំណងសម្រាប់នាវាចំណុះ ៣ ០០០តោន ចំនួន០២ ដែលមានប្រវែងផ្នែកខាងមុខ ១៥០ម៉ែត្រ សម្រាប់ជំហានទី២ ដំណាក់កាលទី២ និងជំហានបន្តបន្ទាប់។	៣០	១	
១៤	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគឦសាន	ការសិក្សា ស្តារនិងកែលម្អផ្លូវទឹកពីភ្នំពេញទៅចំណតផែទន្លេបិទ តាមដងទន្លេមេគង្គ	បន្ទាប់ពីស្តារ និងកែលម្អផ្លូវទឹកសមត្ថភាពផ្លូវទឹកដែលអាចទទួលនាវាត្រឹមចំណុះ ១ ៥០០តោន នឹងត្រូវបានពង្រីកដល់ ៣ ០០០តោន ដែលជាប្រភេទនាវាសមុទ្រ។ ផ្លូវទឹកដែលត្រូវកែលម្អ និងស្តារមានប្រវែងសរុបប្រហែល ១១០គីឡូម៉ែត្រ និងមានទទឹងយ៉ាងតិច ១០០ម៉ែត្រ និងជម្រៅទឹក ៥ម៉ែត្រ។ បរិមាណដីដែលត្រូវស្តារមានប្រមាណ ១២ ៣៣៣លានម^{៣}។	២៦០	១	
១៥	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគឦសាន	ការសាងសងចំណតផែរណបពហុបំណង UM១ ស្ថិតនៅតាមដងទន្លេមេគង្គខាងលើ	សាងសង់ចំណតផែពហុបំណងចំណុះ ៣ ០០០តោន ចំនួន០២ ដែលមានប្រវែងផ្នែកខាងមុខ ១៥០ម៉ែត្រ និងសមត្ថភាពទទួលទំនិញប្រចាំឆ្នាំ ៨០ ០០០ តោន។	២០	១	

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬ ប៉ូលកំណើន ប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	មាតិកាសំណង់សំខាន់ៗ	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាម៉េរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
១៦	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគអាគ្នេយ៍	ការសាងសង់ចំណតផែរណេបពហុបំណង LM២៦ ក្នុងខេត្តព្រៃវែង	សាងសង់ចំណតផែពហុបំណងចំណុះ ៣ ០០០តោន ចំនួន០២ នៅក្នុងជំហានទី១ នៅត្រង់ចំណុចព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាម ដែលមានប្រវែងផ្នែកខាងមុខ ១៥០ម៉ែត្រ និងមានសមត្ថភាពទទួលទំនិញប្រចាំឆ្នាំ ៨០ ០០០តោន។	៧០	១	
១៧	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគអាគ្នេយ៍	ការសិក្សា និងស្តារផ្លូវទឹកទន្លេមេគង្គពីកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ដល់ព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាម	បន្ទាប់ពីស្តារ និងកែលម្អផ្លូវទឹកទន្លេមេគង្គទាំង ០៤ ទីតាំង ចាប់ពីកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញភ្ជាប់មកកាន់ព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាម សមត្ថភាពការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកដែលមានស្រាប់នឹងត្រូវបានបង្កើនពី ៣ ០០០តោន (នៅរដូវប្រាំង) រហូតដល់ចំណុះ ៥ ០០០តោន ដែលជាប្រភេទនាវាសមុទ្រ។ ផ្លូវទឹកដែលត្រូវស្តារមានប្រវែង ១០២គីឡូម៉ែត្រ និងមានជម្រៅទឹក ៧,៥ម៉ែត្រ។	១៦០		១
១៨	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគអាគ្នេយ៍ និងនិរតី	ការដំឡើងសញ្ញាជំនួយនាវាចរតាមដងទន្លេមេគង្គពីចំណតផែទន្លេបិទ ដល់កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ	ការសិក្សា និងការងារគូសប្លង់វិស្វកម្មដំឡើងសញ្ញាជំនួយនាវាចរចំនួន ១៨០កន្លែង។	១៣	១	
១៩		គម្រោងផ្លូវនាវាចរណ៍ «ព្រែកជីកហ្វូណនតេជោ»	ការស្តារ និងជីកផ្លូវទឹកទន្លេបាសាក់តភ្ជាប់ទៅ	១ ៧០០	១	

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬ ប៉ូលកំណើន ប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	មាតិកាសំណង់សំខាន់ៗ	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
			សមុទ្រខេត្តកែប មានចម្ងាយប្រមាណ ១៨០គ.ម. ដែលក្នុងនោះតម្រូវឱ្យជីកផ្លូវថ្មី ដើម្បីតភ្ជាប់ពីព្រែកតាកែវ ទន្លេមេគង្គ តភ្ជាប់ទៅព្រែកតាហ៊ីង ទន្លេបាសាក់ ទៅសមុទ្រខេត្តកែប • គម្រោងនេះត្រូវសាងសង់សន្ទះប្រឡាយនាវាចរណ៍ចំនួន៣ ដែលស្ថិតនៅលើព្រែកតាកែវ នៃស្រុកកៀនស្វាយ ខេត្តកណ្ដាល, ក្រុងស្វាយជ្រុំកែវ ខេត្តតាកែវ និងស្រុកដំណាក់ចង្អើរ ខេត្តកែប • គម្រោងនេះមានគម្រោងសាងសង់កំពង់ផែយុទ្ធសាស្ត្រចំនួន២៖ ទីរួមខេត្តតាកែវ និងស្រុកដំណាក់ចង្អើរ ខេត្តកែប ដែលជាតំបន់មជ្ឈមណ្ឌលកស្តុភារកម្ម និងតំបន់ផ្លាស់ប្តូរពហុមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន និងកំពង់ផែរណបចំនួន៤៖ កំពង់ត្រាច, អង្គរជ័យ, អង្គរបុរី, និងស្រុកស្អាង ដែលមានតួនាទីជាផែជំនួយ និងជាឃ្លាំងផ្ទុកនិងចែកចាយទំនិញ សម្រាប់តំបន់ដែលនៅជុំវិញកំពង់ផែនេះ។ គម្រោងនេះក៏មានផែនការកសាងផ្លូវមេ ចំនួន២ នៅអមសងខាងផ្លូវទឹកនេះ និងត្រូវសាងសង់ស្ពានមួយ			

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬ ប៉ូលកំណើន ប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	មាតិកាសំណង់សំខាន់ៗ	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាម៉េរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
			ចំនួនតាមបណ្តោយផ្លូវទឹកនេះពី ស្រុកកៀនស្វាយ រហូតដល់សមុទ្រខេត្តកែប។			
២០	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគពាយព្យ	ការសិក្សា និងដំឡើងសញ្ញាជំនួយនាវាចរតាមដងទន្លេមេគង្គពីភ្នំពេញដល់ចំណុចព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាម	ការសិក្សា និងការងារគូសប្លង់វិស្វកម្ម ដំឡើងសញ្ញាជំនួយនាវាចរណ៍ចំនួន ២២០កន្លែង ។	១៧	១	
២១	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគពាយព្យ	ការសិក្សា និងការដំឡើងសញ្ញាជំនួយនាវាចរណ៍តាមដងទន្លេសាប ពីកំពង់ផែកំពង់ឆ្នាំងដល់ភ្នំពេញ	ការសិក្សា និងការងារគូសប្លង់វិស្វកម្ម ដំឡើងសញ្ញាជំនួយនាវាចរណ៍ចំនួន ២០០កន្លែង។	១៥	១	
២២	ផ្សេងៗ	ការបង្កើតថ្នាលផ្លាស់ប្តូរទិន្នន័យអេឡិចត្រូនិកសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូននាវាតាមដងទន្លេ	ការសិក្សា និងអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធព័ត៌មានដូចជាការបង្កើតប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ និងថ្នាលផ្លាស់ប្តូរទិន្នន័យអេឡិចត្រូនិក និងប្រព័ន្ធ VTS និង AIS ព្រមទាំងស្ថានីយរក្សាទុកទិន្នន័យ។	២៥០	១	១
២៣		កសាងសមត្ថភាពក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ក្នុងការប្រមូល	ទិញឧបករណ៍ និងកម្មវិធី សម្រាប់ការវាស់ស្ទង់និងប្រមូលទិន្នន័យ សម្រាប់ការធ្វើនាវាចរណ៍ និងការដឹកជញ្ជូនប្រកបដោយសុវត្ថិភាពរួមទាំងការរុករក និងជួយសង្គ្រោះ។	២៥០	១	១

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬ ប៉ូលកំណើន ប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	មាតិកាសំណង់សំខាន់ៗ	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
		ទិន្នន័យ ប្រព័ន្ធត្រួតពិនិត្យ និងការវាស់ស្ទង់				
សរុប				**៣ ២៥១**	**១៦**	**៩**

សម្គាល់៖ ការគណនាសម្រាប់គម្រោងវិនិយោគនីមួយៗ ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយផ្អែកលើការប៉ាន់ស្មាននូវការចំណាយពាក់ព័ន្ធតាមរយៈការពិភាក្សា និងការបញ្ជាក់ពីនាយកដ្ឋានពាក់ព័ន្ធ។

ខ. បញ្ជីគម្រោងដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬប៉ូលកំណើន ប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ទំហំនៃសំណង់	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាម៉េរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
១	របៀងដឹកជញ្ជូនសមុទ្រ	ចាប់ផ្ដើមគម្រោងកំពង់ផែកោះកុងថ្មី	ចំណតពហុបំណងចំណុះ ២០ ០០០តោន ចំនួន២	៨០	១	
២	របៀងដឹកជញ្ជូនសមុទ្រ	ចំណតផែទូទៅថ្មីនៅខេត្តកោះកុង (កំពង់ផែក្រុមហ៊ុន Union Development)	ចំណតពហុបំណងចំណុះ ៥០ ០០០តោន ចំនួន១ និងចំណតផែកុងតឺន័រចំណុះ ៥០ ០០០តោន ចំនួន១	៥០០		១
៣	របៀងដឹកជញ្ជូនសមុទ្រ	ចំណតផែនាវាទេសចរណ៍ថ្មីនៅខេត្តកោះកុង (កំពង់ផែក្រុមហ៊ុន Union Development)	ចំណុះសម្រាប់នាវាទេសចរណ៍ចំណុះ ១០០ ០០០ តោន	៣០០		១
៤	របៀងដឹកជញ្ជូនសមុទ្រ	ចំណតផែពហុបំណងថ្មីនៅខេត្តកំពត (កំពង់ផែអន្តរជាតិកំពត)	ចំណតផែពហុបំណងចំណុះ ១០ ០០០តោន	៥០	១	
៥	របៀងដឹកជញ្ជូនសមុទ្រ	ចំណតផែថ្មីនៅខេត្តកំពត (កំពង់ផែប្រេងឥន្ធនៈ ប៉ាប៉ាកេត្រូលៀម)	ចំណតផែកុងតឺន័រចំណុះ ៥០ ០០០តោន ចំនួន២ ចំណតផែពហុបំណងចំណុះ ២០ ០០០តោន ចំនួន២	៤០០	១	
៦	របៀងដឹកជញ្ជូនសមុទ្រ	ការសាងសង់ផ្លូវទឹកជ្រៅសម្រាប់ចំណុះ ៥០ ០០០	ផ្លូវទឹកនេះមានបណ្ដោយប្រវែង ៣០គីឡូម៉ែត្រ ប្រវែងផ្លូវទឹកដែលត្រូវស្ដារមានប្រវែង ១៣គីឡូម៉ែត្រ សម្រាប់នាវាដឹកជញ្ជូនប្រេងឆៅនិងទំនិញដែលមាន	៥០		១

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬប៉ូលកំណើន ប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ទំហំនៃសំណង់	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
		តោន សម្រាប់កំពង់ផែនៅខេត្តកំពត	ចំណុះ ៥០ ០០០តោន ជាមួយទទឹង ២០០ម និងជម្រៅ ១៥ម៉ែត្រ			
៧	ប៉ូលកំណើនព្រះសីហនុ	គម្រោងកែសម្រួលចំណតទំនិញទូទៅជាចំណតផែកុងតឺន័រ (ការងារបន្ថែម)	-ចំណតផែកុងតឺន័រ ប្រវែង ២៥៣ម៉ែត្រ និងជម្រៅទឹក ១០.៥០ម៉ែត្រ ដែលអនុញ្ញាតអោយនាវាដែលមានទម្ងន់ផ្ទុក ២០ ០០០តោន (១ ៥០០ធីអ៊ីយូ) ចូលចតបាន។ -បំពាក់គ្រឿងចក្រលើកដាក់កុងតឺន័រ ប្រភេទ QC ២គ្រឿង និង RTG ៦គ្រឿង	៣១	១	
៨	ប៉ូលកំណើនព្រះសីហនុ	ចំណតផែកុងតឺន័រថ្មីនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ដំហានទី១	ចំណតផែកុងតឺន័រ ថ្មីដំហានទី១ មានប្រវែង ៣៥០ម៉ែត្រ និងមានជម្រៅទឹក ១៤.៥០ម៉ែត្រ ដែលអនុញ្ញាតឱ្យនាវាដែលមានទំហំចំណុះ ៦០ ០០០តោន សមត្ថភាព ៤ ០០០ធីអ៊ីយូ -ផ្លូវទឹកមានចម្ងាយ ៤.៥គីឡូម៉ែតសម្រាប់កុងតឺន័រ សម្រាប់ឱ្យនាវាដែលមានទម្ងន់ផ្ទុក ៦០ ០០០តោន មានទទឹងផ្លូវទឹក ១៥០ម៉ែត្រ និងជម្រៅនាវា ១៣,៥០ម៉ែត្រ	២០៣	១	
៩	ប៉ូលកំណើនព្រះសីហនុ	ចំណតផែកុងតឺន័រថ្មីនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ	-ចំណតផែកុងតឺន័រថ្មី-ដំហានទី២ ដែលមានប្រវែង ៤០០ម៉ែត្រ និងជម្រៅទឹក ១៦.៥០ម៉ែត្រ ដែល	៥៤៧		១

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬប៉ូលកំណើន ប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ទំហំនៃសំណង់	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាម៉េរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
		ជំហានទី២ និងទី៣	អនុញ្ញាតឱ្យនាវាដែលមានទម្ងន់ផ្ទុក ១២០ ០០០ តោន (១០ ០០០ធីអីយូ) ចូលចតបាន ។ ចំណតផែកុងតឺន័រថ្មី-ជំហានទី៣ មានប្រវែង ៤០០ ម៉ែត្រ និងជម្រៅទឹក ១៧.៥០ម៉ែត្រ ដែលអនុញ្ញាតឱ្យនាវាដែលមានទម្ងន់ផ្ទុក ១៦០ ០០០តោន (១៥ ០០០ ធីអីយូ) ចូលចតបាន -ផ្លូវទឹកមានចម្ងាយ ៤.៥០គីឡូម៉ែត្រ សម្រាប់នាវាដែលមានទម្ងន់ផ្ទុក ១៦០ ០០០តោន, មានទទឹងផ្លូវនាវា ២០០ម៉ែត្រ និងមានជម្រៅនាវា ១៤.៥០ម៉ែត្រ			
១០	ប៉ូលកំណើនព្រះសីហនុ	ចំណតផែស្ទឹងហាវថ្មីនៅខេត្តព្រះសីហនុ	ចំណតផែកុងតឺន័រចំណុះ ៥០ ០០០តោន ចំនួន២	៥០០	១	
១១	ប៉ូលកំណើនព្រះសីហនុ	ចំណតផែស្ទឹងហាវថ្មីនៅខេត្តព្រះសីហនុ	ចំណតផែពហុបំណងចំណុះ ៥០ ០០០តោន ចំណតផែធ្យូងថ្មចំណុះ ៥០ ០០០តោន និងបរិក្ខារគាំទ្រដល់សួនឧស្សាហកម្ម	៦៥០		១
១២	ប៉ូលកំណើនព្រះសីហនុ	ការសងសង់ផ្លូវទឹកជ្រៅថ្មីសម្រាប់ចំណុះ ៥០ ០០០ តោននៅកំពង់ផែស្ទឹងហាវ ខេត្តព្រះសីហនុ	ផ្លូវទឹកប្រវែង ២២,៨គីឡូម៉ែត្រ ទទឹង ១៤០ម៉ែត្រ និងជម្រៅ ១៥ម៉ែត្រ	៥០	១	

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬប៉ូលកំណើន ប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ទំហំនៃសំណង់	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាម៉េរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
១៣	ប៉ូលកំណើន ព្រះសីហនុ	រោងចក្រថាមពល (Combined-cycle Power Plant) ថ្មីស្ថិតនៅក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស និងតំបន់ថាមពលនៃកំពង់ផែឆ្លាតវៃ ខេត្តកោះកុង	ចំណតផែ LNG ចំនួន១ (ស្ថានីយ LNG ចំនួន១, រោងចក្រឧស្ម័ន LNG ចំនួន១)	៥០០	១	
១៤	ប៉ូលកំណើន ព្រះសីហនុ	ចំណតផែថ្មី នៅកំពង់ផែឆ្លាតវៃ ខេត្តកោះកុង	ចំណតផែពហុបំណងចំណុះ ៥០ ០០០តោន ចំនួន២ ចំណតផែទូទៅចំណុះ ៥០ ០០០តោន ចំនួន២ និងផែនេសាទដ៏ធំទូលាយ ១	៥០០		១
១៥	ប៉ូលកំណើន ព្រះសីហនុ	ផ្លូវទឹកជ្រៅថ្មី នៅកំពង់ផែឆ្លាតវៃ ខេត្តកោះកុង	ផ្លូវទឹកនេះមានប្រវែង ៤០គីឡូម៉ែត គ្រោងឡើងសម្រាប់នាវាដឹកឧស្ម័ន LNG ដែលមានចំណុះ ១៨០ ០០០ម៉ែត្រ^{៣} ទទឹងផ្លូវទឹក ២៦០ម៉ែត្រ និងជម្រៅទឹក ១៤ម៉ែត្រ	២០០	១	
១៦	ប៉ូលកំណើន ព្រះសីហនុ	ផ្លូវដែកតភ្ជាប់ទៅកំពង់ផែស្ទឹងហាវ ក្នុងខេត្តព្រះសីហនុ	ប្រវែង ៥គីឡូម៉ែត្រ	៣០	១	
១៧	ប៉ូលកំណើន ព្រះសីហនុ	ផ្លូវថ្នល់តភ្ជាប់ទៅកំពង់ផែស្ទឹងហាវ ខេត្តព្រះសីហនុ	ប្រវែង ៥គីឡូម៉ែត្រ	៣០	១	

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬប៉ូលកំណើន ប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ទំហំនៃសំណង់	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
១៨	ផ្សេងៗ	បង្កើតថ្នាលផ្លាស់ប្តូរទិន្នន័យអេឡិចត្រូនិកសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ	អភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធព័ត៌មានដូចជាការបង្កើតប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ និងថ្នាលផ្លាស់ប្តូរទិន្នន័យអេឡិក-ត្រូនិក និងប្រព័ន្ធ VTS, AIS DNSS ព្រមទាំងស្ថានីយរក្សាទុកទិន្នន័យ	៤០០	១	១
១៩		កសាងសមត្ថភាពក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនក្នុងការប្រមូលទិន្នន័យ ប្រព័ន្ធត្រួតពិនិត្យនិងការវាស់ស្ទង់	ទិញឧបករណ៍វាស់ស្ទង់ និងប្រមូលទិន្នន័យ សម្រាប់ការធ្វើនាវាចរណ៍និងការដឹកជញ្ជូនប្រកបដោយសុវត្ថិភាព	៤០០	១	១
២០		សិក្សាលើការធ្វើទំនើបកម្មគ្រឿងបរិក្ខារកំពង់ផែ ការកសាងសមត្ថភាពបរិក្ខារសុវត្ថិភាពកំពង់ផែ	-សិក្សាលើការធ្វើទំនើបកម្មបរិក្ខារកំពង់ផែសំខាន់ៗ -វគ្គបណ្តុះបណ្តាលនិងការចុះត្រួតពិនិត្យបច្ចេកទេសលើសុវត្ថិភាពបរិក្ខារកំពង់ផែ	៤០	១	១
សរុប				**៥ ៤៦១**	**១៤**	**៩**

សម្គាល់៖ ការគណនាសម្រាប់គម្រោងវិនិយោគនីមួយៗ ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយផ្អែកលើការប៉ាន់ស្មាននូវការចំណាយពាក់ព័ន្ធតាមរយៈការពិភាក្សា និងការបញ្ជាក់ពីនាយកដ្ឋានពាក់ព័ន្ធ។

ច. បញ្ជីគម្រោងផ្លូវអាកាស

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬប៉ូលកំណើន ប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	មាតិកាសំណង់សំខាន់ៗ	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
១	ប៉ូលកំណើនភ្នំពេញ	អាកាសយានដ្ឋានថ្មីភ្នំពេញអន្តរជាតិ (តេជោ)	រចនាឡើងជាលំដាប់ថ្នាក់ ៤F សាងសង់ផ្លូវរត់ប្រវែង ៣ ៨០០ម៉ែត្រ ទទឹង ៦០ម៉ែត្រ និងអគារស្ថានីយមួយទំហំ ១២០ ០០០ម^{២} ដែលមានសមត្ថភាពទទួលអ្នកដំណើរប្រចាំឆ្នាំ ១០លាននាក់។	១ ៥០០	១	
២	ប៉ូលកំណើនភ្នំពេញ	គម្រោងកែលម្អកម្រាលចំណតភាគខាងកើត នៃអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ (បច្ចុប្បន្ន)	កែលម្អចំណតភាគខាងកើត ៨ ៨៣១ម^{២} ដោយសង់ចំណតថ្នាក់ C ចំនួន០៣។	១,២	១	
៣	ប៉ូលកំណើនភ្នំពេញ	គម្រោងកែលម្អផ្លូវរត់ A&C នៃអាកាសយានដ្ឋានភ្នំពេញ (បច្ចុប្បន្ន)	ការកែលម្អផ្លូវរត់ A&C គ្របដណ្តប់ជាមួយបេតុង AC ក្នុងនោះកម្រាល ២៧ ៣២០ម^{២} និងចិញ្ចើមផ្លូវ ១៩ ៣៩០ម^{២}។	៥	១	
៤	ប៉ូលកំណើនសៀមរាប	ការសាងសង់អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាបអង្គរ (ថ្មី)	រចនាឡើងជាលំដាប់ថ្នាក់ ៤E សាងសង់ផ្លូវរត់ប្រវែង ៣ ៨០០ម៉ែត្រ ទទឹង ៤៥ម៉ែត្រ និងអគារស្ថានីយមួយទំហំ ៨០ ០០០ម^{២} ដែលមានសមត្ថភាពទទួលអ្នកដំណើរប្រចាំឆ្នាំ ១០លាននាក់។	១ ១០០	១	
៥	ប៉ូលកំណើនសៀមរាប	ការពង្រីកដំណាក់កាលទី៦ នៃអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិខេត្តសៀមរាប	ពង្រីកចំណតភាគខាងកើត ១០ ៩៨១ម^{២} និងសង់ចំណតថ្នាក់ C ចំនួន៣ ជាមួយគ្រឿងបរិក្ខារគាំទ្ររួមមានប្រឡាយបង្ហូរទឹកស្អុយ និងលូប្រអប់	៣,៧	១	

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬប៉ូលកំណើន ប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	មាតិកាសំណង់សំខាន់ៗ	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
៦	ប៉ូលកំណើនព្រះសីហនុ	ការពង្រីក និងលើកកម្រិតអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិខេត្តព្រះសីហនុ	លើកកម្រិតកម្ពស់ទៅជាលំដាប់ថ្នាក់ ៤E ពង្រីកផ្លូវរត់ទៅដល់ប្រវែង ៣ ៣០០ម៉ែត្រ សាងសង់ស្ថានីយអាកាសយានដ្ឋាន, ចំណតយន្តហោះ, ផ្លូវរត់ស្របគ្នា, ក៏ដូចជាបរិក្ខារគាំទ្រមួយចំនួន រួមមានៈ ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ, ការពន្លត់អគ្គីភ័យ, ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ផ្លូវអាកាស, ការជួសជុលយន្តហោះ, ឥន្ទនៈសម្រាប់អាកាសចរណ៍, សេវាកម្មមូលដ្ឋាន, ការធ្វើប្រព្រឹត្តិកម្មទឹកកខ្វក់, និងមូលដ្ឋានប្រតិបត្តិការ ដែលបានកំណត់ទុកជាមួយនិងសមត្ថភាពរចនានៃលំហូរអ្នកដំណើរប្រចាំឆ្នាំរហូតដល់ ៤លាននាក់។	៣០០	១	
៧	របៀងដឹកជញ្ជូនតំបន់ឆ្នេរ	ការសាងសង់អាកាសយាន-ដ្ឋានអន្តរជាតិតារាសាគរ (ថ្មី)	រចនាជាលំដាប់ថ្នាក់ ៤E សាងសង់ផ្លូវរត់ដែលមានបណ្តោយប្រវែង ៣ ២០០ម៉ែត្រ និងទទឹង ៤៥ម៉ែត្រ សាងសង់ស្ថានីយអាកាសយានដ្ឋានមួយដែលមានផ្ទៃក្រឡា ៥ ៧០០ម^{២} ព្រមទាំងបំពាក់សម្ភារបរិក្ខារពាក់ព័ន្ធ។	១៥០	១	
៨	របៀងដឹកជញ្ជូនតំបន់ឆ្នេរ	កែលម្អអាកាសយានដ្ឋានខេត្តកោះកុង	រចនាជាលំដាប់ថ្នាក់ ៤C ពង្រឹងកម្រាលផ្លូវរត់យន្ត-ហោះដែលមានស្រាប់ ពង្រីកផ្លូវរត់ឱ្យបានប្រវែង	៤៣	១	

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬប៉ូលកំណើន ប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	មាតិកាសំណង់សំខាន់ៗ	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
			១ ៨០០ម៉ែត្រ និងពង្រីកអគារស្ថានីយព្រមទាំងបំពាក់សម្ភារបរិក្ខារបន្ថែម។			
៩	របៀងដឹកជញ្ជូនមេភាគពាយព្យ	ការសាងសង់អាកាសយានដ្ឋានប៉ោយប៉ែតថ្មី	រចនាជាប្រភេទលំដាប់ថ្នាក់ 4C ពង្រឹងកម្រាលផ្លូវរត់យន្តហោះ ពង្រីកផ្លូវរត់ឱ្យបានប្រវែង ២ ៥០០ ម៉ែត្រ និងសាងសង់អាគារស្ថានីយដែលមានផ្ទៃក្រឡា ៦០០ម^{2} ព្រមទាំងបំពាក់សម្ភារបរិក្ខារបន្ថែម	៤៥	១	
១០	របៀងដឹកជញ្ជូនរងភាគឦសាន	ការផ្លាស់ប្តូរទីតាំងអាកាសយានដ្ឋានមណ្ឌលគិរី	អាកាសយានដ្ឋានមណ្ឌលគិរីថ្មី នឹងត្រូវសាងសង់ជាមួយលំដាប់ថ្នាក់ 4C។	១៥០	១	
សរុប				**៣ ២៩៧,៩**	**១០**	**០**

សម្គាល់៖ ការគណនាសម្រាប់គម្រោងវិនិយោគនីមួយៗ ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយផ្អែកលើការប៉ាន់ស្មាននូវការចំណាយពាក់ព័ន្ធតាមរយៈការពិភាក្សា និងការបញ្ជាក់ពីនាយកដ្ឋានពាក់ព័ន្ធ។

ឆ. បញ្ជីគម្រោងឡូជីស្ទីក

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬប៉ូលកំណើន ប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ទំហំនៃការសាងសង់	ការប៉ាន់ស្មានការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
១	ការអភិវឌ្ឍមជ្ឈមណ្ឌល និងប៉ូលឡូជីស្ទីកសំខាន់ៗ	ការសាងសង់មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទីកភ្នំពេញ	មានប៉ូលភ្ជាប់កំណើនភាគពាយព្យ និងភាគអាគ្នេយ៍នៃមជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទីកភ្នំពេញ និងមជ្ឈមណ្ឌលទំនិញអាកាសយានដ្ឋាន ដែលមានទំហំផ្ទៃដី ១៥០ហិកតា	២២០	១	
២		ការសាងសង់មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទីកខេត្តព្រះសីហនុ	១០០ហិកតា	១២០	១	
៣		ការសាងសង់សួនឡូជីស្ទីកក្រុងបាវិត	៧០ហិកតា	៨០		១
៤		ការសាងសង់សួនឡូជីស្ទីកក្រុងប៉ោយប៉ែត	៨០ហិកតា	៩០		១
៥		ការសាងសង់មណ្ឌលឡូជីស្ទីក និងពាណិជ្ជកម្មខេត្តសៀមរាប	៥០ហិកតា	៦០		១
៦		ការសាងសង់មណ្ឌលឡូជីស្ទីកឧស្សាហកម្មខេត្តកំពត	៥០ហិកតា	៦០		១

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬប៉ូលកំណើន ប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ទំហំនៃការសាងសង់	ការប៉ាន់ស្មានការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
៧		ការសាងសង់មណ្ឌលឡូជីស្ទីកកសិកម្ម ខេត្តកំពង់ចាម	៥០ហិកតា	៦០	១	
៨		ការសាងសង់មណ្ឌលឡូជីស្ទីកគ្រាប់ធញ្ញជាតិ	មណ្ឌលឡូជីស្ទីកនីមួយៗ គ្របដណ្តប់លើផ្ទៃដី ៣០ហិកតា មានមណ្ឌលឡូជីស្ទីកសរុប ចំនួន៥	២០០	១	
៩	ថ្នាលព័ត៌មាននៃគម្រោងសាងសង់ភស្តុភារកម្មឆ្លាតវៃ និងមានប្រសិទ្ធភាព	មណ្ឌលទិន្នន័យឡូជីស្ទីក (Logistics Big Data Center)		៨	១	
១០		ថ្នាលត្រួតពិនិត្យ និងសេវាកម្មរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល		១០		១
១១		ការបង្កើតប្រព័ន្ធព័ត៌មានធនធានសហគ្រាសនិងសមាគមឡូជីស្ទីក		១៥		១
១២		ការបង្កើតប្រព័ន្ធថ្នាលព័ត៌មានសួនឡូជីស្ទីកឆ្លាតវៃ	គ្របដណ្តប់មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទីកភ្នំពេញ និងខេត្តព្រះសីហនុ និងសួនឡូជីស្ទីកក្រុងប៉ោយប៉ែត និងក្រុងបាវិត	២០	១	១
១៣	ការសម្រាប់ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវស្ថាប័នគ្រប់គ្រងវិស័យឡូជីស្ទីក	លេខាធិការដ្ឋាននៃក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្មកម្ពុជា និងគណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុភារកម្មកម្ពុជា		៤	១	

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬប៉ូលកំណើន ប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ទំហំនៃការសាងសង់	ការប៉ាន់ស្មានការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
១៤		ការសាងសង់មណ្ឌលបណ្ដុះបណ្ដាលជំនាញវិជ្ជាជីវៈផ្នែកឡជីស្ទីក	២ ០០០ម² សម្រាប់ដំណាក់កាលទី១	៦	១	
១៥	ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវប្រព័ន្ធក្របខណ្ឌគោល-នយោបាយគាំទ្រវិស័យឡូជីស្ទីក			៤,៥	១	១
សរុប				**៩៥៧,៥**	**៩**	**៨**

សម្គាល់៖ ការគណនាសម្រាប់គម្រោងវិនិយោគនីមួយៗ ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយផ្អែកលើការប៉ាន់ស្មាននូវការចំណាយពាក់ព័ន្ធតាមរយៈការពិភាក្សា និងការបញ្ជាក់ពីនាយកដ្ឋានពាក់ព័ន្ធ។

៥. គម្រោងបន្ថែម

ល.រ.	ឈ្មោះគម្រោង	បរិយាយដោយសង្ខេបនូវកម្មវត្ថុគម្រោង	ការប៉ាន់ស្មានការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាម៉េរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
១	ការអភិវឌ្ឍក្របខ័ណ្ឌគតិយុត្តស្តីពីផ្លូវដែក	របៀងដឹកជញ្ជូនមេ, ប៉ូលកំណើន និងប៉ូលតភ្ជាប់កំណើន-របៀងដឹកជញ្ជូនមេនិរតី និងពាយ័ព្យ ការពង្រឹងក្របខ័ណ្ឌគតិយុត្តផ្លូវដែកនៅកម្ពុជា ដើម្បីបង្កើនសុវត្ថិភាព និងប្រសិទ្ធភាព នៃប្រតិបត្តិការផ្លូវដែក	១	១	
២	គម្រោងដំណើរការមជ្ឈមណ្ឌលច្រកចេញចូលតែមួយក្អមសំណ	របៀងដឹកជញ្ជូនមេ, ប៉ូលកំណើន និងប៉ូលតភ្ជាប់កំណើន-របៀងដឹកជញ្ជូនមេអាគ្នេយ៍ ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងរចនាសម្ព័ន្ធ និងសមត្ថភាពដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនក្អមសំណ ទន្លេមេគង្គ ដើម្បីសម្រេចបាននូវការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនដោយរលូន។	៦៨		១
៣	ការអភិវឌ្ឍក្របខ័ណ្ឌគតិយុត្តស្តីពីកំពង់ផែ និងផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស	របៀងដឹកជញ្ជូនមេ, ប៉ូលកំណើន និងប៉ូលតភ្ជាប់កំណើន-របៀងដឹកជញ្ជូនមេអាគ្នេយ៍ និងនិរតី ការអនុម័តច្បាប់ស្តីពីកំពង់ផែ និងច្បាប់ស្តីពីការដឹកជញ្ជូនតាមសមុទ្រ, ការអនុម័តច្បាប់ស្តីពីផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស និងការពង្រឹងក្របខណ្ឌគតិយុត្ត	០,៣	១	
៤	គម្រោងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង ច្រកទ្វារព្រំដែនអន្តរជាតិបាវិត	របៀងដឹកជញ្ជូនមេ, ប៉ូលកំណើន និងប៉ូលតភ្ជាប់កំណើន-របៀងដឹកជញ្ជូនមេអាគ្នេយ៍	៣០		១

ល.រ.	ឈ្មោះគម្រោង	បរិយាយដោយសង្ខេបនូវកម្មវត្ថុគម្រោង	ការប៉ាន់ស្មានការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
		ការបង្កើនសមត្ថភាពដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ដែនបារិត ដើម្បីសម្រេចបាននូវការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនដោយរលូន			
	សរុប		៩៩,៣	២	២

ផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយស្តីពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន
អន្តរមធ្យោបាយ និងភស្តុភារកម្មកម្ពុជា ២០២៣ - ២០៣៣

ខែសីហា ឆ្នាំ២០២៣