ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ជាតិ | សាសនា | ព្រះមហាក្សត្រ

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

ផែនទីបង្ហាញផ្លូវ ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា

យុទ្ធសាស្ត្រ និង ការសម្របសម្រួលអន្តរស្ថាប័ន

បរិយាកាសធុរកិច្ច និង វិនិយោគ

ធនធានមនុស្ស និងនវានុវត្តន៍

កិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម

ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ជាតិ | សាសនា | ព្រះមហាក្សត្រ

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

ផែនទីបង្ហាញផ្លូវ
ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត
និងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា

បុព្វកថា

ក្នុងរយៈពេលជាងពីរទសវត្សរ៍កន្លងមកនេះ ស្ថិតក្រោមដំបូលនៃសុខសន្តិភាពនិងស្ថិរភាពពេញលេញ រាជរដ្ឋាភិបាលបាននិងកំពុងសម្រេចបាននូវសមិទ្ធផលសំខាន់ៗជាច្រើន សម្រាប់ជាតិមាតុភូមិ ជាពិសេសការបន្តរក្សាបាននូវកំណើនសេដ្ឋកិច្ចខ្ពស់ដែលជាកត្តាយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការអភិវឌ្ឍប្រទេស កាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ និងលើកកម្ពស់ជីវភាពប្រជាជន ស្របតាមយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណ និងផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ។ ជាមួយផ្លែផ្កាដែលយើងកំពុងទទួលបាន វិបត្តិនៃជំងឺកូវីដ-១៩ ដែលកើតមានឡើងក្នុងរយៈពេលពីរឆ្នាំចុងក្រោយនេះ បានបន្ទុចបង្អាក់ដល់ការរីកចម្រើននៃសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា ព្រមទាំងគន្លងអភិវឌ្ឍន៍រយៈពេលមធ្យមនិងវែង ដោយបានជះផលអវិជ្ជមានដល់សសរស្តម្ភសេដ្ឋកិច្ចជាតិ ជាពិសេសវិស័យទេសចរណ៍ដែលជាចន្ទល់កំណើនសេដ្ឋកិច្ចដ៏សំខាន់មួយរបស់កម្ពុជា។ ឆ្លើយតបទៅនឹងវិបត្តិនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលបានដាក់ចេញនូវវិធានការទាន់ពេល ប្រកបដោយស្មារតីបុរេសកម្ម ម្ចាស់ការ ឈរលើគោលការណ៍ជាក់ស្តែងនិយម និងដោយមានការចូលរួមយ៉ាងសកម្មពីសំណាក់ប្រជាពលរដ្ឋកម្ពុជា ដើម្បីបង្កើតភាពស៊ាំក្នុងសហគមន៍ តាមរយៈការដាក់ចេញនូវវិធានការសុខាភិបាល វិធានការរដ្ឋបាល និងយុទ្ធនាការជាតិចាក់វ៉ាក់សាំង ព្រមទាំងយុទ្ធសាស្ត្រនិងគោលនយោបាយនានា សំដៅការពារអាយុជីវិតនិងសុខភាពប្រជាជន ព្រមទាំងជំរុញការស្តារសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចឡើងវិញ។

យ៉ាងណាមិញ ក្រៅពីវិបត្តិនៃជំងឺកូវីដ-១៩ បញ្ហាប្រឈមដទៃទៀត រួមមាន ការប្រកួតប្រជែងភូមិសាស្ត្រនយោបាយ សង្គ្រាមពាណិជ្ជកម្មនិងបច្ចេកវិទ្យា ការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ បញ្ហាសម្ពាធអតិផរណាកើតចេញពីវិបត្តិថាមពល ស្បៀងអាហារ និងហិរញ្ញវត្ថុ ដែលជាផលវិបាកនៃការដាក់ទណ្ឌកម្មសេដ្ឋកិច្ចទៅវិញទៅមករបស់ប្រទេសមហាអំណាចពាក់ព័ន្ធនឹងវិបត្តិសង្គ្រាមនៅអ៊ុយក្រែន ក៏បានបង្កឱ្យមានចលាចលទីផ្សារ ភាពមិននឹងនរនៃប្រព័ន្ធហិរញ្ញវត្ថុអន្តរជាតិ និងផលវិខាននានាដល់ខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់សកលផងដែរ។ ដើម្បីប្រឈមទប់នឹងវិបត្តិទាំងនេះ ព្រមទាំងត្រៀមខ្លួនចាប់យកកាលានុវត្តភាពថ្មីៗ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបាននិងកំពុងជំរុញការធ្វើពិពិធកម្មសេដ្ឋកិច្ច ឆ្ពោះទៅរកវិស័យដែលមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ និងប្រកបដោយភាពធន់នឹងវិបត្តិ សំដៅស្តារនិងពង្រឹងមូលដ្ឋានគ្រឹះសម្រាប់កិច្ចអភិវឌ្ឍសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចឡើងវិញឱ្យកាន់តែមានភាពរឹងមាំប្រកបដោយចីរភាពនិងបរិយាបន្ន។

ក្នុងបរិការណ៍នេះ រាជរដ្ឋាភិបាលបានកំណត់វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ជាវិស័យអាទិភាព ដើម្បីទាក់ទាញការវិនិយោគនិងបង្កើតការងារដែលមានជំនាញនិងប្រាក់ឈ្នួលខ្ពស់ សំដៅចូលរួមចំណែកស្តារនិងពង្រឹងភាពធន់នៃសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាក្រោយវិបត្តិនៃជំងឺកូវីដ-១៩។ ការកំណត់យកវិស័យទាំងពីរជាវិស័យអាទិភាព គឺធ្វើឡើងស្របតាមការចង្អុលបង្ហាញរបស់ **គោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា ឆ្នាំ២០១៥-២០២៥** និង**ក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រ និងកម្មវិធីស្តារ និងជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា ក្នុងការរស់នៅជាមួយកូវីដ-១៩ តាមគន្លងប្រក្រតីភាពថ្មី សម្រាប់ឆ្នាំ២០២១-២០២៣**។ ក្នុងន័យនេះ **"ផែនទីបង្ហាញផ្លូវការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា"** ត្រូវបានផ្តួចផ្តើមឡើង ដើម្បីតម្រង់ទិសការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា ដោយបានកំណត់ចក្ខុវិស័យរយៈពេលវែង គន្លងអភិវឌ្ឍន៍តាមដំណាក់កាលនីមួយៗ និងវិធានការគន្លឹះដែលនឹងដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមនានារបស់វិនិយោគិន ដោយប្រកាន់យកនូវអភិក្រម

របស់សរហ្មូននិងបត់បែនក្នុងការអនុវត្ត។ តាមរយៈការដាក់ចេញនូវផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះ កម្ពុជាអាចទាញយកអត្ថប្រយោជន៍ជាអតិបរមាពីកាលានុវត្តភាពបង្កើតដោយនិន្នាការចម្បងៗ ដែលនឹងផ្លាស់ប្តូរខ្សែច្រវាក់តម្លៃនាពេលខាងមុខ ព្រមទាំងការធ្វើទំនើបកម្មនិងពិពិធកម្មមូលដ្ឋានឧស្សាហកម្ម ទៅរកសកម្មភាពផលិតកម្មថ្មីដែលមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ និងបង្កើនជំនាញព្រមទាំងឯកទេសកម្មរបស់កម្លាំងពលកម្មកម្ពុជាផងដែរ។

ក្នុងនាមរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ខ្ញុំសូមសម្តែងនូវការកោតសរសើរ និងវាយតម្លៃខ្ពស់ចំពោះកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងរបស់ **ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា** និងគ្រប់ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ ដែលបានដឹកនាំសម្រប-សម្រួលរៀបចំផែនទីបង្ហាញផ្លូវដ៏មានសារៈសំខាន់នេះ ប្រកបដោយគុណភាពនិងប្រសិទ្ធភាព ក្នុងស្មារតីបុរេសកម្ម ទទួលខុសត្រូវ និងសហការខ្ពស់។ ខ្ញុំក៏សូមថ្លែងអំណរគុណយ៉ាងជ្រាលជ្រៅចំពោះរាជរដ្ឋាភិបាលចក្រភពអង់គ្លេស តាមរយៈកម្មវិធីពន្លឿនការគាំទ្រសេដ្ឋកិច្ចក្នុងដំណាក់កាលជំងឺកូវីដ-១៩ ដែលបានផ្តល់នូវការគាំទ្រនិងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយរាជរដ្ឋាភិបាលក្នុងការរៀបចំផែនទីបង្ហាញផ្លូវការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងពីរនេះឡើង។ ជាមួយគ្នានេះ ខ្ញុំសូមថ្លែងអំណរគុណចំពោះវិស័យឯកជន និងភាគីពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ ដែលបានចូលរួមក្នុងស្មារតីនៃភាពជាដៃគូយ៉ាងជិតស្និទ្ធ ក្នុងការផ្តល់ធាតុចូលនិងការរួមចំណែកដល់ការតម្រង់ទិសការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងពីរនេះ។

ជាចុងក្រោយ ខ្ញុំមានជំនឿយ៉ាងមុតមាំថា ផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះ នឹងក្លាយជាមគ្គុទ្ទេសក៍ដ៏សំខាន់សម្រាប់ជំរុញការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក សំដៅរួមចំណែកអភិវឌ្ឍសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាប្រកបដោយភាពធន់ ចីរភាព និងបរិយាបន្ន។ ខ្ញុំសូមលើកទឹកចិត្តដល់គ្រប់ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ វិស័យឯកជន និងតួអង្គនានា ចូលរួមអនុវត្ត និងសហការអនុវត្តវិធានការដែលបានដាក់ចេញក្នុងផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះប្រកបដោយឆន្ទៈមោះមុតនិងស្មារតីទទួលខុសត្រូវខ្ពស់ ដើម្បីធានាបាននូវសមិទ្ធផលដ៏ជោគជ័យក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងពីរតាមការរំពឹងទុក។

ថ្ងៃ សុក្រ ១រោច ខែមិគសិរ ឆ្នាំខាល ចត្វាស័ក ព.ស.២៥៦៦

ធ្វើនៅរាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី៩ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០២២

នាយករដ្ឋមន្ត្រី

សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន

អារម្ភកថា

ក្រោមការដឹកនាំដ៏ឈ្លាសវៃ ប្រកបដោយចក្ខុវិស័យវែងឆ្ងាយរបស់ **សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន នាយករដ្ឋមន្ត្រីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា** រាជរដ្ឋាភិបាលបាននិងកំពុងរក្សាបាននូវសុខសន្តិភាព ស្ថិរភាពនយោបាយ និងសម្រេចបាននូវកិច្ចអភិវឌ្ឍគួរជាទីមោទនៈលើគ្រប់វិស័យ ជាពិសេសក្នុងការពង្រឹងមូលដ្ឋានឧស្សាហកម្ម ដែលជាកត្តាមួយយ៉ាងសំខាន់ជួយជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចប្រកបដោយចីរភាព និងបរិយាបន្ន។ យ៉ាងណាមិញ ការរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ-១៩ គួបផ្សំនឹងភាពមិនប្រាកដប្រជានៃស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចសកល បានបន្តជះឥទ្ធិពលអវិជ្ជមានដល់វិស័យសំខាន់ៗដែលជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា ហើយដែលតម្រូវឱ្យមានការគិតគូរដាក់ចេញនូវគោលនយោបាយ និង/ឬ វិធានការ ដើម្បីឆ្លើយតបឱ្យមានប្រសិទ្ធភាព។

ក្នុងបរិការណ៍នេះ ការពន្លឿនការធ្វើពិពិធកម្មមូលដ្ឋានផលិតកម្ម និងការពង្រឹងភាពប្រកួតប្រជែងនៃសេដ្ឋកិច្ច តាមរយៈការជំរុញការទាក់ទាញសកម្មភាពឧស្សាហកម្មចំគោលដៅនិងមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ កាន់តែមានភាពចាំបាច់និងបន្ទាន់ជាងមុន។ ផ្អែកតាមតម្រូវការនេះ **ផែនទីបង្ហាញផ្លូវការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា** ត្រូវបានរៀបចំឡើងជាមគ្គុទ្ទេសក៍ជួយតម្រង់ទិសនិងពន្លឿនការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ដែលត្រូវបានរាជរដ្ឋាភិបាលចាត់ទុកថាជាវិស័យអាទិភាពចម្បងនិងមានសក្តានុពលខ្ពស់សម្រាប់ការជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ច ជាពិសេសនៅក្នុងដំណាក់កាលក្រោយវិបត្តិជំងឺកូវីដ-១៩។

ផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះ មានចក្ខុវិស័យប្រែក្លាយកម្ពុជាទៅជាមជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្តុំសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្តនិងបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកសម្រាប់ការនាំចេញទៅកាន់ទីផ្សារក្នុងតំបន់និងសកលលោក ដោយចាប់ផ្តើមពីការផលិតគ្រឿងបង្គុំនិងបរិក្ខារដែលមានលក្ខណៈសាមញ្ញ ឈានឆ្ពោះទៅការកសាងប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីនៃអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្តនិងបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិក ដែលប្រើប្រាស់ជំនាញនិងមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់សម្រាប់រយៈពេលវែង។ ដើម្បីសម្រេចបានចក្ខុវិស័យនេះ **ផែនទីបង្ហាញផ្លូវការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា** បានកំណត់នូវវិធានការគន្លឹះជាអាទិភាពចំនួន ២០ តាមផ្នែកចំនួន ៥ ដែលរួមមាន ១) យុទ្ធសាស្ត្រ និងការសម្របសម្រួលអន្តរស្ថាប័ន, ២) ធនធានមនុស្ស និងនវានុវត្តន៍, ៣) ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ, ៤) កិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម, និង ៥) បរិយាកាសធុរកិច្ច និងវិនិយោគ។

ខ្ញុំជឿជាក់យ៉ាងមុតមាំប្រកបដោយសុទិដ្ឋិនិយមថា ផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះនឹងក្លាយជាឯកសារគោលមួយដ៏មានសារៈសំខាន់ ដែលនឹងជួយតម្រង់ទិសការងារនិងការចូលរួមចំណែករបស់ក្រសួង ស្ថាប័ន វិស័យឯកជន និងគ្រប់ភាគីពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ ក្នុងការជំរុញការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា។ ទន្ទឹមនេះ ដើម្បីធានាថាបញ្ហារាំងស្ទះនានាត្រូវបានដោះស្រាយប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពនិងទាន់ពេល ចាំបាច់ត្រូវមានការចូលរួមសហការយ៉ាងជិតស្និទ្ធប្រកបដោយស្មារតីម្ចាស់ការនិងការទទួលខុសត្រូវខ្ពស់ពីគ្រប់តួអង្គពាក់ព័ន្ធទាំងអស់។

ជាទីបញ្ចប់ ក្នុងនាមក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា ខ្ញុំសូមវាយតម្លៃខ្ពស់ចំពោះកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងរបស់តំណាងក្រសួង ស្ថាប័ន និងតួអង្គពាក់ព័ន្ធទាំងអស់, លេខាធិការដ្ឋានដឹកនាំ និងសម្របសម្រួលការអនុវត្តគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជានៃក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា និងក្រុមហ៊ុនទីប្រឹក្សា Boston Consulting Group (BCG) ដែលបានចូលរួមយ៉ាងសកម្មក្នុងដំណើរការរៀបចំឯកសារនេះឡើង។ ខ្ញុំសូមថ្លែងអំណរគុណចំពោះរាជរដ្ឋាភិបាលចក្រភពអង់គ្លេស តាមរយៈស្ថានទូតចក្រភពអង់គ្លេសប្រចាំព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដែលបានផ្តល់ការគាំទ្រសម្រាប់ការអនុវត្តកម្មវិធីពន្លឿនការគាំទ្រសេដ្ឋកិច្ចក្នុងដំណាក់កាលជំងឺកូវីដ-១៩ (Accelerated Covid-19 Economic Support Programme-ACES) ដើម្បីចូលរួមចំណែកក្នុងការជំរុញការងើបឡើងវិញនៃសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា។ ជាមួយគ្នានេះ ខ្ញុំសូមថ្លែងអំណរគុណយ៉ាងជ្រាលជ្រៅបំផុតជូនចំពោះ **ឯកឧត្តមអគ្គបណ្ឌិតសភាចារ្យ អូន ព័ន្ធមុនីរ័ត្ន** ឧបនាយករដ្ឋមន្ត្រី រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ និងជាប្រធានគណៈកម្មាធិការគោលនយោបាយសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ ដែលបានផ្តល់ការគាំទ្រយ៉ាងពេញទំហឹងនៅក្នុងការអនុវត្តកម្មវិធី ACES ក៏ដូចជាការរៀបចំឯកសារផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះ តាំងពីដើមរហូតបញ្ចប់ជាស្ថាពរ។

ថ្ងៃ សុក្រ ៩កើត ខែមិគសិរ ឆ្នាំខាល ចត្វាស័ក ព.ស.២៥៦៦

រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី២ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០២២

ទេសរដ្ឋមន្ត្រីទទួលបន្ទុកបេសកកម្មពិសេស

អនុប្រធានក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា

ជិន ប៊ុនស៊ាន

មាតិកា

មុខកថា I

អារម្ភកថា III

ខ្លឹមសារសង្ខេប VII

ជំពូកទី១÷ សេចក្តីផ្តើម ១

១.១. ភាពចាំបាច់នៃការរៀបចំផែនទីបង្ហាញផ្លូវ ១

១.២. ឥទ្ធិពលនៃនិន្នាការចម្បងៗលើវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ២

១.៣. គុណប្រយោជន៍សម្រាប់វិនិយោគិន ៥

ជំពូកទី២÷ ទិដ្ឋភាពជារួមនៃការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ៧

២.១. បច្ចុប្បន្នភាពនៃវិស័យយានយន្ត ៧

២.២. បច្ចុប្បន្នភាពនៃវិស័យអេឡិចត្រូនិក ១០

២.៣. ឧត្តមភាពប្រកួតប្រជែង ១២

ជំពូកទី៣÷. ចក្ខុវិស័យ គន្លងអភិវឌ្ឍន៍ និងគោលដៅ ១៤

៣.១. ចក្ខុវិស័យ ១៤

៣.២. គន្លងអភិវឌ្ឍន៍ និងគោលដៅនៃវិស័យយានយន្ត ១៤

៣.៣. គន្លងអភិវឌ្ឍន៍ និងគោលដៅនៃវិស័យអេឡិចត្រូនិក ១៩

ជំពូកទី៤÷ បញ្ហាប្រឈមក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ២៤

៤.១. ភាពចាំបាច់ឱ្យមានយុទ្ធសាស្ត្រ និងការសម្របសម្រួលអន្តរស្ថាប័ន ២៤

៤.២. ធនធានមនុស្ស និងនវានុវត្តន៍ ២៦

៤.៣. ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ២៧

៤.៤. កិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម ២៩

៤.៥. បរិយាកាសធុរកិច្ចនិងវិនិយោគ ២៩

ជំពូកទី៥÷ វិធានការគន្លឹះសម្រាប់អភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ៣១

៥.១. យុទ្ធសាស្ត្រ និងការសម្របសម្រួលអន្តរស្ថាប័ន ៣៣

៥.២. ធនធានមនុស្ស និងនវានុវត្តន៍ ៣៣

៥.៣. ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ៣៤

៥.៤. កិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម ៣៤

៥.៥. បរិយាកាសធុរកិច្ចនិងវិនិយោគ ៣៥

ជំពូកទី៦÷ យន្តការស្ថាប័នសម្រាប់ការអនុវត្ត និងការតាមដាននិងវាយតម្លៃ..........................៣៦
៦.១. ការរៀបចំយន្តការស្ថាប័ន ៣៦
៦.២. ការតាមដាននិងវាយតម្លៃ..៤០
ជំពូកទី៧÷ សេចក្តីសន្និដ្ឋាន...៤១
បរិសិដ្ឋ ៤២
បរិសិដ្ឋទី១÷ អង្គពាក់ព័ន្ធដែលបានចូលរួមពិគ្រោះយោបល់...៤២
បរិសិដ្ឋទី២÷ បន្ទាត់ពេលវេលាសម្រាប់ការអនុវត្តផែនការសកម្មភាព..................................៤៣
បរិសិដ្ឋទី៣÷ ផែនការសកម្មភាពសម្រាប់ការអនុវត្តវិធានការ ៤៤
បញ្ជីពាក្យកាត់ ៦៨
សេចក្តីថ្លែងអំណរគុណ ៦៩

ខ្លឹមសារសង្ខេប

វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ត្រូវបានចាត់ទុកជាវិស័យអាទិភាពចម្បងមួយសម្រាប់កិច្ចអភិវឌ្ឍនៅកម្ពុជា។ តាមរយៈភាពជាដៃគូជាមួយវិស័យឯកជន វិស័យទាំងពីរមានការលូតលាស់យ៉ាងឆាប់រហ័សក្នុងប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយ។ ការនាំចេញគ្រឿងបង្គុំយានយន្តបានកើនឡើងជាងបីដង ពី៦០លានដុល្លារអាម៉េរិក ក្នុងឆ្នាំ២០១៥ ដល់ ២០០លានដុល្លារអាម៉េរិក ក្នុងឆ្នាំ២០១៩ ខណៈដែលការនាំចេញបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកបានកើន ២០% ក្នុងមួយឆ្នាំ ពីប្រមាណ ៤០០លានដុល្លារអាម៉េរិក ក្នុងឆ្នាំ២០១៥ ដល់ប្រមាណ ៩០០លានដុល្លារអាម៉េរិក ក្នុងឆ្នាំ២០១៩។ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ប្តេជ្ញាអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងនេះ ដើម្បីស្តារនិងជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចរយៈពេលវែង ព្រមទាំងប្រែក្លាយឧស្សាហកម្មកម្ពុជាពីឧស្សាហកម្មអតិពលកម្ម ទៅជាឧស្សាហកម្មផ្អែកលើជំនាញ និងធ្វើសមាហរណកម្មទៅក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃក្នុងតំបន់ ស្របតាមគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា ឆ្នាំ២០១៥-២០២៥។

សម្រាប់វិស័យយានយន្ត ក្នុងរយៈពេលខ្លីខាងមុខ កម្ពុជានឹងផ្តោតសំខាន់លើកាលានុវត្តភាពដែលមានស្រាប់ ដើម្បីពង្រីកការផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្តសាមញ្ញបែបអតិពលកម្មសម្រាប់នាំចេញ (ឧទាហរណ៍ ខ្សែបង្គុំអគ្គិសនី, កៅអី និងគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិកនិងអគ្គិសនីសាមញ្ញ) ព្រមជាមួយការបង្កើនការតភ្ជាប់បែបប្រតិគមន៍ (backward linkages) សម្រាប់ការដំឡើងទោចក្រយានយន្ត។ **សម្រាប់វិស័យអេឡិចត្រូនិក ក្នុងរយៈពេលខ្លីខាងមុខ កម្ពុជានឹងផ្តោតសំខាន់លើកាលានុវត្តភាពដែលមានស្រាប់ សម្រាប់បង្កើនការផលិតគ្រឿងបង្គុំសាមញ្ញ និងគ្រឿងដំឡើងបន្ទាប់បន្សំ** (ឧទាហរណ៍ ខ្សែកាប និងឧបករណ៍តភ្ជាប់, គ្រឿងបង្គុំបន្ទះសៀគ្វីបោះពុម្ពរួច (Printed Circuit Board))។ តាមរយៈអភិក្រមនេះ កម្ពុជាអាចប្រើប្រាស់ជាអតិបរមានូវឧត្តមភាពប្រកួតប្រជែងនាពេលបច្ចុប្បន្ន ដូចជាកម្លាំងពលកម្មដែលប៉ិនប្រសប់និងមានប្រាក់ឈ្នួលប្រកួត-ប្រជែង, ទីតាំងយុទ្ធសាស្ត្រនៅជិតប្រទេសថៃនិងវៀតណាម ដែលជាមជ្ឈមណ្ឌលផលិតនិងដំឡើងយានយន្ត និងបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកកំពុងមានការអភិវឌ្ឍឆាប់រហ័ស, និងកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មដែលមានលក្ខណៈអំណោយផលជាមួយទីផ្សារនាំចេញយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកសំខាន់ៗ។

ចំពោះគោលដៅបន្ទាប់ក្នុងរយៈពេលមធ្យម កម្ពុជានឹងផ្តោតលើការឈានឡើងក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃទៅកាន់**ការផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្តដែលកាន់តែមានភាពស្មុគស្មាញ** ព្រមទាំង**ការរចនានិងការដំឡើងគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិកដែលមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់**។ ក្នុងរយៈពេលវែង កម្ពុជាមានបំណងប្រែក្លាយជា **មជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្តុំសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្ត**ពីកម្រិតទាបដល់កម្រិតមធ្យមសម្រាប់នាំចេញ និងជា**មជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្តុំសកម្មភាពផលិតបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិក** ក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃទាំងមូល ចាប់តាំងពីការរចនា ការផលិតគ្រឿងបង្គុំ រហូតដល់ការដំឡើងផលិតផលពាក់កណ្តាលសម្រេចនិងសម្រេច។

ដើម្បីសម្រេចចក្ខុវិស័យក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក **រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាប្ដេជ្ញាអនុវត្តផែនការសកម្មភាពអន្តរស្ថាប័ន ដែលមានភាពគ្រប់ជ្រុងជ្រោយសម្រាប់វិស័យទាំងពីរ សំដៅសម្រួលដល់វិនិយោគិនក្នុងការចាប់ផ្ដើមប្រតិបត្តិការនៅកម្ពុជា និងបង្កើនភាពប្រកួតប្រជែងលើតម្លៃផលិតកម្ម។** ផែនការសកម្មភាព មានវិធានការចំនួន ២០ តាមផ្នែកចំនួន ៥ ដូចខាងក្រោម៖

- **យុទ្ធសាស្ត្រ និងការសម្របសម្រួលអន្តរស្ថាប័ន៖** វិធានការមានដូចជា ការកំណត់ទីតាំងឬតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស សម្រាប់ចង្កោមវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក និងការពង្រឹងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយប្រទេសជិតខាង ដូចជាថៃ និងវៀតណាម
- **ធនធានមនុស្ស និងនវានុវត្តន៍៖** វិធានការមានដូចជា ការអភិវឌ្ឍកម្មវិធីបង្កើនជំនាញក្នុងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ជាមួយវិស័យឯកជន និងការពង្រីកនិងពង្រឹងសេវាផ្គូផ្គងការងារ តាមរយៈភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន
- **ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ៖** វិធានការមានដូចជា ការពិនិត្យឡើងវិញនូវអត្រាថ្លៃអគ្គិសនី និងភាពជឿទុកចិត្តបាននូវការផ្គត់ផ្គង់ និងការធ្វើសុខដុមនីយកម្មបទប្បញ្ញត្តិដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដើម្បីកាត់បន្ថយចំណាយភស្តុភារកម្ម
- **កិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម៖** វិធានការមានដូចជា ការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីដែលត្រូវបានផ្ដល់សច្ចាប័ន ការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធស្វ័យប្រវត្តិកម្មក្នុងការផ្ដល់សេវាសាធារណៈ និងការធ្វើសាមញ្ញកម្មបែបបទនាំចេញ នាំចូល
- **បរិយាកាសធុរកិច្ចនិងវិនិយោគ ៖** វិធានការមានដូចជា ការអនុវត្តច្បាប់ស្ដីពីវិនិយោគនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដែលផ្ដល់ការលើកទឹកចិត្តបន្ថែមដល់ការវិនិយោគ និងការបង្កើតប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីសម្រាប់អ្នកផ្គត់ផ្គង់ក្នុងស្រុក តាមរយៈវេទិកាផ្គូផ្គង និងកម្មវិធីបង្កើនគុណភាពសម្រាប់ការផ្គត់ផ្គង់។

រាជរដ្ឋាភិបាលទទួលស្គាល់ថា ភាពជាដៃគូជិតស្និទ្ធជាមួយវិស័យឯកជន គឺជាគន្លឹះដ៏សំខាន់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពនៃវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។ ក្នុងន័យនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលស្វាគមន៍រាល់ការចូលរួមរបស់វិស័យឯកជន ដើម្បីសហការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងនេះ ចាប់តាំងពីការតម្រង់ទិសយុទ្ធសាស្ត្ររួមរហូតដល់ការរៀបចំ និងអនុវត្តផែនការសកម្មភាពនៃវិធានការនីមួយៗ។ ចំពោះជំហានដំបូង រាជរដ្ឋាភិបាលបានបង្កើត “ក្រុមប្រឹក្សាផ្ដល់យោបល់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក” ដែលមានការចូលរួមពីក្រសួង ស្ថាប័ន គ្រឹះស្ថានអប់រំបណ្ដុះបណ្ដាលបច្ចេកទេសនិងវិជ្ជាជីវៈ (អ.ប.វ.) សមាគមធុរកិច្ចជាតិ និងអន្តរជាតិ និងវិនិយោគិនពាក់ព័ន្ធក្នុងវិស័យទាំងពីរ ដើម្បីពិភាក្សានិងកំណត់ទិសដៅការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងនេះ និងធ្វើអាទិភាវូបនីយកម្មវិធានការនានា។

កាលានុវត្តភាពដែលមានស្រាប់របស់វិស័យទាំងពីរ មានទំហំធំធេងសម្រាប់កម្ពុជា ជាមួយនឹងសក្តានុពលក្នុងការបង្កើនការនាំចេញប្រមាណ ២,១ពាន់លានដុល្លារអាម៉េរិក និងបង្កើតការងារថ្មីប្រមាណ ២៦.០០០ កន្លែង ក្នុងរយៈពេលប្រាំឆ្នាំខាងមុខ។ ដើម្បីសម្រេចចក្ខុវិស័យអភិវឌ្ឍន៍វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា ទាមទារឱ្យមានការប្តេជ្ញា និងភាពជាដៃគូយ៉ាងជិតស្និទ្ធរវាងរាជរដ្ឋាភិបាលនិងវិស័យឯកជនក្នុងការអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះ។

ជំពូកទី១÷ សេចក្តីផ្តើម

១.១. ភាពចាំបាច់នៃការរៀបចំផែនទីបង្ហាញផ្លូវ

ក្នុងរយៈពេលជាងមួយទសវត្សរ៍ចុងក្រោយមុនការរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ-១៩ សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាមានកំណើនរឹងមាំគួរឱ្យកត់សម្គាល់ ជាមធ្យមក្នុងរង្វង់ ៧% ក្នុងមួយឆ្នាំ។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចមានភាពប្រមូលផ្តុំខ្លាំងក្នុងសកម្មភាពនៃវិស័យប្រពៃណីមួយចំនួនដូចជាវិស័យកសិកម្ម, កាត់ដេរសម្លៀកបំពាក់ ផលិតស្បែកជើងនិងកាបូប, ទេសចរណ៍ និងសំណង់។ របាយការណ៍វាយតម្លៃពាក់កណ្តាលអាណត្តិនៃការអនុវត្តគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា ២០១៥-២០២៥ ក៏បានគូសបញ្ជាក់ពីការប្រមូលផ្តុំនៃអនុវិស័យកម្មន្តសាលដែលមានតម្លៃបន្ថែមទាប ហើយតម្រូវឱ្យមានការធ្វើពិពិធកម្មមូលដ្ឋានឧស្សាហកម្មទៅរកសកម្មភាពផលិតកម្មថ្មីៗដែលមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ បង្កើនជំនាញនិងឯកទេសកម្មរបស់កម្លាំងពលកម្មកម្ពុជា។ បន្ថែមលើនេះ វិបត្តិនៃជំងឺកូវីដ-១៩ បានជំរុញឱ្យកម្ពុជាកាន់តែមានភាពចាំបាច់និងបន្ទាន់ ក្នុងការធ្វើពិពិធកម្មសេដ្ឋកិច្ច និងស្វែងរកប្រភពកំណើនថ្មីដើម្បីពន្លឿនការស្តារ និងរក្សាបាននូវភាពធន់នឹងវិបត្តិ ដែលអាចកើតមាននាពេលអនាគត។

បច្ចុប្បន្ន វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ត្រូវបានចាត់ទុកជាប្រភពកំណើនថ្មី និងជាវិស័យគន្លឹះក្នុងការចូលរួមអភិវឌ្ឍឧស្សាហកម្មកម្ពុជា ដោយវិស័យទាំងពីរនេះមានសក្តានុពលក្នុងការតភ្ជាប់ខ្សែច្រវាក់តម្លៃក្នុងតំបន់និងសកល និងឈានឡើងជាបណ្តើរៗក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃដែលឆ្ពោះទៅរកសកម្មភាពឧស្សាហកម្មផ្អែកលើជំនាញ ព្រមទាំងលើកស្ទួយកំណើនសេដ្ឋកិច្ច ក្នុងការរស់នៅជាមួយកូវីដ-១៩ តាមគន្លងប្រក្រតីភាពថ្មី។ ក្នុងបរិការណ៍នេះ រាជរដ្ឋាភិបាលបានរៀបចំនិងដាក់ចេញនូវ "ផែនទីបង្ហាញផ្លូវការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា" ក្នុងគោលបំណងកំណត់ចក្ខុវិស័យរយៈពេលវែង និងគន្លងអភិវឌ្ឍន៍ច្បាស់លាស់សម្រាប់វិស័យទាំងពីរនេះ ព្រមទាំងដាក់ចេញនូវផែនការសកម្មភាពសម្រាប់អនុវត្តវិធានការជាក់លាក់ ដោយមានការចូលរួមពីវិស័យឯកជននិងអង្គពាក់ព័ន្ធ ដើម្បីជំរុញការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងពីរនេះ។

ផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះត្រូវបានរៀបចំឡើងតាមការចង្អុលបង្ហាញរបស់ "គោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា ឆ្នាំ២០១៥-២០២៥" ដែលជាមគ្គុទ្ទេសក៍ជំរុញការអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្មរយៈពេលវែង និងស្របតាម "ក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រ និងកម្មវិធីស្តារ និងជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាក្នុងការរស់នៅជាមួយកូវីដ-១៩ តាមគន្លងប្រក្រតីភាពថ្មី សម្រាប់ឆ្នាំ២០២១-២០២៣" ដែលជាផែនការស្តារសេដ្ឋកិច្ចពីវិបត្តិនៃជំងឺកូវីដ-១៩។ ផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះ មានគោលបំណងដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមចម្បង និងមានភាពពាក់ព័ន្ធបំផុតនាពេលបច្ចុប្បន្ន ដើម្បីសម្រួលដំណើរការប្រតិបត្តិការអាជីវកម្មរបស់វិស័យឯកជន ក្នុងវិស័យទាំងពីរ ពោលគឺឯកសារនេះពុំមានគោលដៅដោះស្រាយរាល់បញ្ហាទូទៅទាំងអស់នោះឡើយ។

ផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះមានគោលដៅបង្កើនទំហំនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្តប្រមាណ ៥០០លានដុល្លារអាម៉េរិក និងក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិកប្រមាណ ១,៦ពាន់លានដុល្លារអាម៉េរិក នៅត្រឹមឆ្នាំ២០២៧ និងបង្កើតការងារថ្មីក្នុងវិស័យយានយន្តប្រមាណ ១០.០០០កន្លែង និងក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិកប្រមាណ ១៦.០០០កន្លែង នៅត្រឹមឆ្នាំ២០២៧។ តាមការរំពឹងទុក កម្មករិនីនឹងចូលរួមចំណែកប្រមាណ ៥០% ទៅ ៦០% ទៅក្នុងការងារដែលនឹងត្រូវបានបង្កើតសម្រាប់វិស័យទាំងពីរ។

ទន្ទឹមនឹងវិបត្តិនៃជំងឺកូវីដ-១៩ វិបត្តិសង្គ្រាមនៅអ៊ុយក្រែនដែលកំពុងកើតឡើងនាពេលបច្ចុប្បន្ន ក៏បានបង្កឱ្យមានភាពមិនច្បាស់លាស់ជារួមនៃស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចសកល និងភូមិសាស្ត្រនយោបាយ ក៏ដូចជាការលេចឡើងនូវនិន្នាការសកលថ្មីៗផងដែរ។ ក្នុងបរិបទនេះ តាមរយៈការដាក់ចេញនូវផែនទីបង្ហាញផ្លូវ កម្ពុជាអាចទាញយកអត្ថប្រយោជន៍ជាអតិបរមាពីកាលានុវត្តភាពបង្កើតដោយនិន្នាការចម្បងៗ ដែលនឹងផ្លាស់ប្តូរខ្សែច្រវាក់តម្លៃនាពេលខាងមុខ។ ឯកសារនេះ ជាឯកសាររស់ ដែលមានភាពបត់បែន អាចផ្តល់លទ្ធភាពដល់ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធដាក់ចេញនូវផែនការសកម្មភាពបន្ថែម ដែលមានការពាក់ព័ន្ធនិងការឆ្លើយតបទៅនឹងការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងពីរនេះ ទៅតាមភាពចាំបាច់និងតម្រូវការជាក់ស្តែង ព្រមទាំងអាចត្រូវបានកែសម្រួលជាបន្តបន្ទាប់ស្របតាមកាលានុវត្តភាពថ្មីៗដើម្បីឆ្លើយតបនឹងនិន្នាការនានាផងដែរ។

១.២. ឥទ្ធិពលនៃនិន្នាការចម្បងៗលើវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក

ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកបាននិងកំពុងប្រឈមនឹងនិន្នាការសកលដ៏សំខាន់មួយគឺ **បម្រែបម្រួលខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់**។ ភាពតានតឹងផ្នែកភូមិសាស្ត្រនយោបាយ និងការរំខានដល់ខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់ដែលកើតចេញពីការរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ-១៩ បានជំរុញឱ្យក្រុមហ៊ុនមួយចំនួនធ្វើពិពិធកម្មមូលដ្ឋានផលិតកម្មរបស់ខ្លួនទៅកាន់ទីតាំងផ្សេងៗ និងបង្កើតខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់ដដែលៗ (គ្រឿងបង្គុំដូចគ្នា នៅទីតាំងផ្សេងគ្នា) តាមរយៈអ្នកផ្គត់ផ្គង់ផ្សេងទៀតដែលមានសមត្ថភាពផលិត និងអាចបត់បែនតាមតម្រូវការបាន។ បច្ចុប្បន្ន ក្រុមហ៊ុនជាច្រើន បាននិងកំពុងស្វែងរកទីតាំងបង្កើតរោងចក្រច្រើនកន្លែង ដើម្បីពង្រឹងភាពធន់ ខណៈដែលថ្លៃដើមផលិតកម្មនៅតែជាកត្តាចម្បងមួយក្នុងការសម្រេចចិត្តបណ្តាក់ទុនវិនិយោគ។ បន្ថែមលើនេះ ការបង្កើតរោងចក្រទីពីរ (second manufacturing plant) ឬរោងចក្រដែលមានទីតាំងក្បែរៗគ្នា អាចជួយបំពេញបន្ថែមលើប្រតិបត្តិការដែលមានស្រាប់ កាត់បន្ថយហានិភ័យ និងពង្រឹងនិរន្តរភាពធុរកិច្ច។ ក្រុមហ៊ុនផលិតជាច្រើន បានអនុវត្តវិធីសាស្ត្រនេះដោយជោគជ័យ ដោយប្រើប្រាស់យុទ្ធសាស្ត្រប្រទេសបូកមួយ។ និន្នាការនេះនឹងផ្តល់កាលានុវត្តភាពដ៏ល្អក្នុងការទាញយកអត្ថប្រយោជន៍ពីយុទ្ធសាស្ត្រប្រទេសបូកមួយ ដោយកម្ពុជាមានទីតាំងយុទ្ធសាស្ត្រស្ថិតចំកណ្តាលតំបន់អាស៊ាន គួបផ្សំនឹងឧត្តមភាពប្រកួតប្រជែងរបស់កម្ពុជា ដែលអាចផ្តល់នូវមូលដ្ឋានសម្រាប់ក្រុមហ៊ុនក្នុងការបង្កើតរោងចក្រទីពីរ។

ក្រៅពីនិន្នាការរួមខាងលើ ផ្នែកខាងក្រោមនឹងរៀបរាប់ពីនិន្នាការដោយឡែកដែលលេចឡើងក្នុងវិស័យនីមួយៗ។

១.២.១ វិស័យយានយន្ត

- **ការកើនឡើងនៃយានយន្តអគ្គិសនី÷** ចំណែកនៃការលក់យានយន្តអគ្គិសនីក្នុងទីផ្សារយានយន្ត មានទំនោរកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សក្នុងមួយទសវត្សរ៍ខាងមុខ ដោយរំពឹងថាចំណែកនៃការលក់យានយន្តអគ្គិសនីធៀបនឹងការលក់យានយន្តថ្មីសរុបទូទាំងពិភពលោក នឹងកើនឡើងពី២%ក្នុងឆ្នាំ២០២០ ទៅ១៨% ក្នុងឆ្នាំ២០៣០។ ការកើនឡើងនៃយានយន្តអគ្គិសនី នឹងកែប្រែខ្សែច្រវាក់តម្លៃនិងផ្គត់ផ្គង់យានយន្ត ដោយសារយានយន្តអគ្គិសនីមិនទាមទារឱ្យមានការដំឡើងស្មុគស្មាញ ហើយប្រើគ្រឿងបង្គុំតិច បើប្រៀបធៀបជាមួយយានយន្តដែលប្រើប្រាស់ម៉ាស៊ីនចំហេះក្នុង។ ទីផ្សារសកលថ្មីមួយ ដែលមានតម្លៃចាប់ពី ២៥០ ដល់ ៣០០ពាន់លានដុល្លារអាម៉េរិក សម្រាប់គ្រឿងបង្គុំយានយន្តអគ្គិសនី (ដូចជាអាគុយ និងគ្រឿងបង្គុំម៉ាស៊ីនសម្រាប់យានយន្តអគ្គិសនី) អាចនឹងលេចឡើងក្នុងឆ្នាំ ២០៣០ និងបង្កើតតម្រូវការផ្សេងៗ សម្រាប់ក្រុមហ៊ុនផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្ត ជាពិសេសផ្នែកគ្រឿងបង្គុំអគ្គិសនី និងអេឡិចត្រូនិក។ ដំណើរការផ្គុំដំឡើងយានយន្តអគ្គិសនីដែលមិនសូវស្មុគស្មាញ ក៏អាចនឹងនាំឱ្យមានការផលិតយានយន្តអគ្គិសនីធុនតូចនិងមានតម្លៃទាប ក្នុងបរិមាណកាន់តែច្រើន ដែលអាចបង្កើនតម្រូវការយានយន្តថ្មីនៅកម្ពុជា និងតំបន់អាស៊ានផងដែរ។ ម៉ូដែលយានយន្តអគ្គិសនីដែលមានតម្លៃទាបដូចជា ម៉ាក Hong Guang Mini កំពុងទទួលបានប្រជាប្រិយភាពយ៉ាងខ្លាំងនៅប្រទេសចិន (យានយន្តអគ្គិសនីថ្មីមួយចំនួនមានតម្លៃត្រឹម៤.៥០០ដុល្លារអាម៉េរិកប៉ុណ្ណោះ) ហើយអាចនឹងមានសក្តានុពលនៅក្នុងតំបន់ផងដែរ ប្រសិនបើមានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសមស្រប ដើម្បីគាំទ្រដល់ការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនីឱ្យបានទូលំទូលាយ។
- **ទស្សនទានថ្មីនៃការបន្លាស់ទី÷** ក្រៅពីយានយន្តអគ្គិសនី ក៏មានបច្ចេកវិទ្យាផ្សេងទៀត ដែលកំពុងជះឥទ្ធិពលទៅលើទស្សនទានដែលមានស្រាប់នៃការបន្លាស់ទី និងអាចផ្លាស់ប្តូរទិដ្ឋភាពនៃខ្សែច្រវាក់តម្លៃឧស្សាហកម្មយានយន្ត។ ជាក់ស្តែង ចំនួនរថយន្តស្វ័យប្រវត្តិ (autonomous cars) អាចនឹងមានការកើនឡើងកាន់តែច្រើនក្នុងរយៈពេល ១៥ឆ្នាំខាងមុខ ដែលនឹងពន្លឿននិន្នាការឈានទៅកាន់ការប្រើប្រាស់យានយន្តរួមគ្នា ជាពិសេសនៅទីប្រជុំជន។ បច្ចេកវិទ្យាយានយន្តស្វ័យប្រវត្តិ អាចជំរុញការប្រើប្រាស់សក្តានុពលនៃការបន្លាស់ទីរួមគ្នាបានពេញលេញ ដែលធ្វើឱ្យការធ្វើដំណើរកាន់តែមានតម្លៃសមរម្យសម្រាប់អតិថិជន ដោយប្រើប្រាស់យានយន្តស្វ័យប្រវត្តិ (ដូចជា រថយន្តឈ្នួលរ៉ូបូត ដោយសារតែតម្លៃសម្រាប់អ្នកដំណើរម្នាក់ក្នុងរថយន្តឈ្នួលរ៉ូបូត ទាបជាងយ៉ាងហោចណាស់មួយភាគបី បើធៀបនឹងរថយន្តផ្ទាល់ខ្លួន) ព្រមទាំងជួយកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់បរិស្ថានដែលបង្កដោយការធ្វើដំណើរ។

- **ការផ្លាស់ប្តូរនៃចំណង់ចំណូលចិត្តរបស់អតិថិជន៖** ចំណង់ចំណូលចិត្តរបស់អតិថិជនក្នុងវិស័យយានយន្ត នៅតែបន្តមានការវិវត្តជានិច្ច។ និន្នាការសំខាន់ៗ ចំនួន ២ រួមមាន៖ ១- ការផ្តោតសំខាន់កាន់តែខ្លាំង លើសុវត្ថិភាព និង ២- ការយល់ដឹងកាន់តែច្រើនអំពីបញ្ហាបរិស្ថាន ជាពិសេសក្នុងចំណោមអ្នកប្រើប្រាស់វ័យក្មេង ដែលគាំទ្រការផ្លាស់ប្តូរទៅប្រើប្រាស់យានយន្តហាយប្រ៊ីដ (Hybrid) និងយានយន្តអគ្គិសនី។ ចំពោះប្រទេសកម្ពុជា...

ថ្វីត្បិតតែនិន្នាការទាំងនេះហាក់ដូចជាមានកំណើនគាំទ្រពីប្រទេសជាច្រើនក៏ពិតមែន ប៉ុន្តែឥទ្ធិពលនៃនិន្នាការទាំងនេះទៅលើឥរិយាបថនៃការទិញដូររបស់អតិថិជន ក៏ដូចជាវិសាលភាពនិងភាពទាក់ទាញនៃទំនោរទាំងនេះនៅកម្ពុជា នៅតែពិបាកក្នុងការព្យាករនៅឡើយ។ ទោះជាយ៉ាងណាក្តី ប្រសិនបើនិន្នាការទាំងនេះទទួលបានប្រជាប្រិយភាពក្នុងប្រទេសកម្ពុជា វានឹងអាចជួយពន្លឿនកម្ពុជាឱ្យចាកចេញពីការប្រើប្រាស់រថយន្តមួយទឹកដ៏ច្រើនលើសលប់នៅក្នុងទីផ្សាររថយន្តក្នុងស្រុក ហើយឆ្ពោះទៅរកកំណើនតម្រូវការរថយន្តថ្មី ដែលគាំទ្រដល់បរិស្ថានបៃតង និងមានសុវត្ថិភាពជាងមុន។
- **ម៉ូដែលផលិតកម្មថ្មី៖** បដិវត្តន៍ឧស្សាហកម្មជំនាន់ទី៤ កំពុងបង្កើតឱ្យមានម៉ូដែលផលិតកម្មយានយន្តថ្មី ដែលមានសក្តានុពលបង្អាក់ខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់យានយន្តសកល។ ម៉ូដែលផលិតកម្មនេះ រួមមាន "រោងចក្រខ្នាតមីក្រូផលិតយានយន្ត" អាចដំណើរការតាមរយៈការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធស្វ័យប្រវត្តិកម្មកម្រិតខ្ពស់ និងបញ្ញាសិប្បនិម្មិត ដែលអាចទទួលបានប្រាក់ចំណេញ ដោយគ្រាន់តែផលិតរថយន្តបានក្នុងបរិមាណត្រឹម ១.០០០គ្រឿងក្នុងមួយឆ្នាំ បើធៀបនឹងរោងចក្រដំឡើងយានយន្តបែបប្រពៃណី ដែលតម្រូវឱ្យផលិតបានក្នុងបរិមាណច្រើនជាងនេះ ៥០ ទៅ ១០០ ដង។ រោងចក្រខ្នាតមីក្រូទាំងនេះមានលក្ខណៈសមស្របសម្រាប់ស្ថានភាពប្រទេសកម្ពុជាដែលតម្រូវការយានយន្តក្នុងស្រុកបច្ចុប្បន្ននៅមានចំនួនតិចដោយរោងចក្រទាំងនេះអាចកាត់បន្ថយហានិភ័យនិងចំណាយក្នុងការរៀបចំខ្សែច្រវាក់ផលិតកម្ម។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី ម៉ូដែលផលិតកម្មបែបនេះ មិនទាន់ត្រូវបានអនុវត្តទូលំទូលាយនៅឡើយទេ ហើយដែលអាចនឹងរីកដុះដាលនៅចុងទសវត្សរ៍នេះប៉ុណ្ណោះ តាមរយៈការប្រើប្រាស់បញ្ញាសិប្បនិម្មិត និងបច្ចេកវិទ្យានៃឧស្សាហកម្ម ៤.០ ដទៃទៀត។

១.២.២ វិស័យអេឡិចត្រូនិក

- **កំណើនតម្រូវការ៖** វិស័យអេឡិចត្រូនិកនៅតែវិវត្តជាបន្តបន្ទាប់ ស្របជាមួយនឹងការពន្លឿនវេខូបនីយកម្មពិសេសក្នុងបរិការណ៍ជំងឺកូវីដ-១៩។ គួបផ្សំនឹងកំណើនចំនួនប្រជាជនដែលមានកម្រិតជីវភាពមធ្យម តម្រូវការបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកបាននិងកំពុងកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័ស ជាពិសេសនៅក្នុងទីផ្សារដែលកំពុងរីកលូតលាស់ដូចជាអាស៊ាន។ បើយោងតាមស្ថាប័នស្រាវជ្រាវ Euromonitor ទីផ្សារបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកជាសកល ត្រូវបានព្យាករថានឹងឈានដល់ ១,៤ទ្រីលានដុល្លារអាមេរិក នៅឆ្នាំ២០២៥ ហើយអាស៊ានគឺជាទីផ្សារដែលរីកលូតលាស់លឿនបំផុតទី៣ សម្រាប់ឧបករណ៍អេឡិចត្រូនិក ដែល

មានកំណើនជាមធ្យមប្រចាំឆ្នាំ ៦,៥% បន្ទាប់ពីប្រទេសប្រេស៊ីល និងឥណ្ឌា។ ការកើនឡើងនៃតម្រូវការបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកនៅទូទាំងពិភពលោក នឹងកំពុងផ្តល់កាលានុវត្តភាពកាន់តែច្រើនដល់កម្ពុជាក្នុងការចាប់យកចំណែកទីផ្សារនៃផលិតផលផ្សេងទៀតដែលមានកំណើនតម្រូវការខ្ពស់។

- **ការប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាចល័តចុងក្រោយ ដូចជា ៥G ជាដើម÷** ជាមួយនឹងការដាក់ឱ្យដំណើរការបណ្តាញ៥G កម្មវិធីថ្មីៗត្រូវបានរំពឹងថានឹងលេចឡើង។ ជាក់ស្តែង ឧបករណ៍ប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យានិម្មិតទិដ្ឋភាព (AR/VR) និងយានយន្តស្វ័យប្រវត្តិ គឺជាផលិតផលកំពុងមានវត្តមានក្នុងទីផ្សាររួចទៅហើយ ដែលជំរុញដោយបដិវត្តន៍ឧស្សាហកម្មជំនាន់ទី៤។ ដោយសារនិន្នាការទាំងនេះហាក់ដូចជាកំពុងតែមានសន្ទុះជាសកល កម្មវិធីជំនាន់ថ្មីៗជាច្រើនត្រូវបានរំពឹងថានឹងលេចរូបរាងឡើង ប្រកបដោយភាពច្នៃប្រឌិតនៅពេលដែលការពង្រាយបណ្តាញ៥Gកាន់តែរីកដុះដាល។ ខណៈដែលបណ្តាញ៥Gកំពុងត្រូវបានដាក់ឱ្យដំណើរការ វាអាចត្រូវការពេល ២-៣ឆ្នាំ ទៅមុខទៀត ដើម្បីឱ្យការប្រើប្រាស់បណ្តាញ៥G កាន់តែទូលំទូលាយ។ ដោយមើលឃើញពីការចាប់ផ្តើមជាបណ្តើរៗនៃនិន្នាការនេះ កម្ពុជាមានសក្តានុពលក្នុងការចាប់យកទីផ្សារនៃការប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យា៥G និងបច្ចេកវិទ្យាជំនាន់ថ្មីដទៃទៀតនាពេលអនាគត។

១.៣. គុណប្រយោជន៍សម្រាប់វិនិយោគិន

ផែនទីបង្ហាញផ្លូវសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា ផ្តល់គុណប្រយោជន៍ដល់ក្រុមហ៊ុនក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក ដែលមានបំណងវិនិយោគនៅកម្ពុជា ដូចខាងក្រោម÷

- **ការប្តេជ្ញារយៈពេលវែងរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលចំពោះវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក÷** ផែនទីបង្ហាញផ្លូវឆ្លុះបញ្ចាំងពីការទទួលស្គាល់របស់រាជរដ្ឋាភិបាលលើវិស័យទាំងពីរនេះ ដែលដើរតួនាទីសំខាន់ក្នុងការរួមចំណែកអភិវឌ្ឍឧស្សាហកម្មកម្ពុជា។ ក្រុមហ៊ុនក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកដែលមានបំណងវិនិយោគនៅកម្ពុជា អាចជឿជាក់លើការប្តេជ្ញារយៈពេលវែងរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ក្នុងការអនុវត្តវិធានការនានាដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមរបស់វិនិយោគិន និងសម្រេចបាននូវគន្លងផ្លូវអភិវឌ្ឍន៍ដែលបានកំណត់
- **អភិក្រមផ្តោតលើការចូលរួមរបស់វិនិយោគិនក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងពីរ÷** ផ្អែកតាមអភិក្រមនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលស្វាគមន៍រាល់មតិយោបល់ពីក្រុមហ៊ុនក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកដែលកំពុងមានវត្តមាននៅកម្ពុជា ឬវិនិយោគិនសក្តានុពល អំពីបញ្ហាប្រឈមរបស់ពួកគេ។ លើសពីនេះ រាជ-រដ្ឋាភិបាលស្វែងរកកិច្ចសហការជាមួយវិនិយោគិនដែលមានស្រាប់និងវិនិយោគិនសក្តានុពល ដើម្បីរៀបចំយុទ្ធសាស្ត្ររួមក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក។ រាជរដ្ឋាភិបាលបានបង្កើត "ក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក" ដែលផ្តល់វេទិកា-

នុវត្តភាពដល់វិនិយោគិន ក្នុងការស្វែងយល់កាន់តែច្បាស់ពីផែនការរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ព្រមទាំងជួយតម្រង់ទិសនិងរៀបចំគោលនយោបាយ សម្រាប់វិស័យទាំងពីរផងដែរ

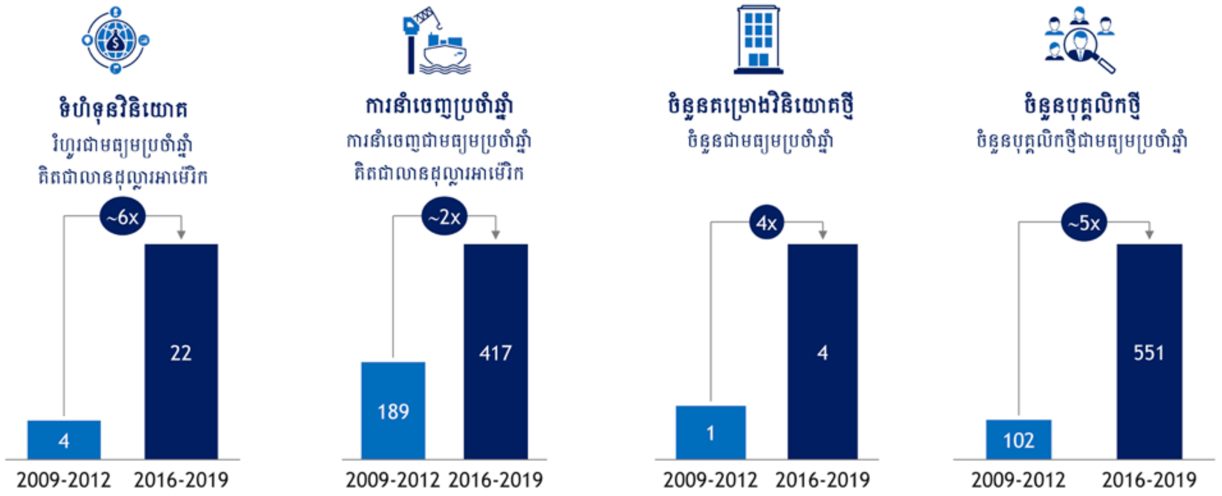
- **ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងបរិយាកាសធុរកិច្ច និងវិនិយោគ÷** តាមរយៈការអនុវត្តផែនការសកម្មភាពរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលដែលមានចរិតអន្តរក្រសួង ក្រុមហ៊ុនក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកដែលកំពុងវិនិយោគនៅកម្ពុជាអាចរំពឹងថានឹងទទួលបាននូវភាពកាន់តែប្រសើរឡើងនូវបរិយាកាសធុរកិច្ចនិងវិនិយោគ រួមមានធនធានមនុស្ស និងនវានុវត្តន៍, ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម។ បន្ថែមលើនេះ ការអនុវត្តផែនការនិងវិធានការគោលនយោបាយដែលមានស្រាប់ឱ្យទាន់ពេលវេលា ដូចជាការវិនិយោគលើវិស័យអគ្គិសនី និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ក៏នឹងចូលរួមចំណែកក្នុងការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវភាពទាក់ទាញរបស់កម្ពុជាផងដែរ។ វិធានការភាគច្រើនក្នុងផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះ ជាវិធានការថ្មីដែលដាក់ចេញ ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមដែលវិនិយោគិនបានលើកឡើងក្នុងកិច្ចប្រជុំពិគ្រោះយោបល់នាពេលកន្លងមក។

ជារួម វិធានការទាំងនេះ នឹងបង្កើនភាពងាយស្រួលដល់វិនិយោគិនក្នុងការធ្វើធុរកិច្ច និងបណ្តាក់ទុនវិនិយោគនៅកម្ពុជា ព្រមទាំងបង្កើនភាពប្រកួតប្រជែងលើថ្លៃប្រតិបត្តិការ (ឧទាហរណ៍ តាមរយៈការបញ្ចុះថ្លៃអគ្គិសនី ថ្លៃដឹកជញ្ជូននិងភស្តុភារកម្ម)។

ជំពូកទី២៖ ទិដ្ឋភាពរួមនៃការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក

២.១. បច្ចុប្បន្នភាពនៃវិស័យយានយន្ត

រូបភាពទី១៖ បច្ចុប្បន្នភាពនៃវិស័យយានយន្តនៅកម្ពុជា



ចំណាំ៖ តំនួសតាងមិនមានមាត្រដ្ឋានទេ។
ប្រភព៖ ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា និងអគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករកម្ពុជា (ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ)

វិស័យយានយន្តនៅកម្ពុជា មានកំណើនយ៉ាងឆាប់រហ័សក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ។ ការនាំចេញជាមធ្យមប្រចាំឆ្នាំរបស់វិស័យយានយន្តក្នុងអំឡុងឆ្នាំ២០១៦ ដល់ឆ្នាំ២០១៩ មានការកើនឡើងទ្វេដង ធៀបនឹងការនាំចេញនៅឆ្នាំ២០០៩ ដល់ឆ្នាំ២០១២ ដោយសារតែទំហំទុនវិនិយោគពីបរទេសមានការកើនឡើង។ ចន្លោះឆ្នាំ២០១៦ ដល់ ឆ្នាំ២០១៩ កម្ពុជាទទួលបានគម្រោងវិនិយោគថ្មីលើវិស័យយានយន្តជាមធ្យមចំនួន ៤ គម្រោង ក្នុងមួយឆ្នាំ ដែលមានទុនវិនិយោគជាមធ្យមចំនួន ២២លានដុល្លារអាមេរិក ខណៈនៅចន្លោះឆ្នាំ ២០០៩ ដល់ឆ្នាំ២០១២ មានទុនវិនិយោគជាមធ្យមត្រឹមតែ ៤លានដុល្លារអាមេរិក ប៉ុណ្ណោះក្នុងមួយឆ្នាំ។ កំណើននៃការវិនិយោគនេះ ក៏បានជំរុញឱ្យមានកំណើនឆាប់រហ័សនៃចំនួនកម្លាំងពលកម្មក្នុងវិស័យយានយន្តផងដែរ ដោយក្នុងនោះកម្លាំងពលកម្មបានកើនឡើងជាមធ្យម ៥០០នាក់ក្នុងមួយឆ្នាំ ដែលបច្ចុប្បន្នមានចំនួនសរុបប្រមាណ ១០.០០០នាក់។ បច្ចុប្បន្ន ជប៉ុន គឺជាប្រភពទុនវិនិយោគសំខាន់ក្នុងវិស័យយានយន្តនៅកម្ពុជា ខណៈដែលទីផ្សារនាំចេញសំខាន់ៗ រួមមានប្រទេសថៃ និងប្រទេសជប៉ុន។

ខណៈដែលវិស័យយានយន្តបានទទួលរងផលប៉ះពាល់យ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរ ដោយសារការរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ-១៩ ហើយការចុះបញ្ជីយានយន្តថ្មីធ្លាក់ចុះពី ១០៥.០០០គ្រឿង ក្នុងឆ្នាំ២០១៩ មកត្រឹម ៨៦.០០០ គ្រឿង ក្នុងឆ្នាំ២០២០, ការព្យាកររយៈពេលវែងសម្រាប់វិស័យយានយន្តនៅកម្ពុជា និងតំបន់អាស៊ាននៅតែមានភាពវិជ្ជមាន ជាមួយនឹងការងើបឡើងវិញ និងកំណើនយ៉ាងឆាប់រហ័សនៅប៉ុន្មានឆ្នាំខាងមុខនេះ ដែលត្រូវបាន

ជំរុញដោយកំណើនសេដ្ឋកិច្ចក្នុងតំបន់ និងកំណើនយ៉ាងឆាប់រហ័សនៃចំនួនប្រជាជនដែលមានកម្រិតជីវភាពមធ្យម។

ផលប៉ះពាល់នៃជំងឺកូវីដ-១៩ មកលើផលិតកម្មយានយន្តនៅកម្ពុជា ក៏ត្រូវបានកាត់បន្ថយផងដែរ ដោយសារកម្មវិធីចាក់វ៉ាក់សាំងបង្ការជំងឺកូវីដ-១៩ ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងភាពបុរេសកម្មរបស់កម្ពុជា ដែលសម្រេចបានអត្រាចាក់វ៉ាក់សាំងបង្ការខ្ពស់បំផុតទីបីក្នុងអាស៊ាន និងបានចាក់វ៉ាក់សាំងបង្ការប្រមាណ ១០៤% នៃចំនួនប្រជាជនពេញវ័យ ត្រឹមខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០២២។ ការណ៍នេះ បានអនុញ្ញាតឱ្យរោងចក្រក្នុងវិស័យយានយន្តជាច្រើននៅកម្ពុជាបន្តសកម្មភាពផលិតកម្មក្នុងអំឡុងពេលរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ-១៩។

គ្រឿងបង្គុំយានយន្ត÷ ការផលិតនិងផ្គុំដំឡើងគ្រឿងបង្គុំយានយន្តនៅកម្ពុជាមានការរីកចម្រើនយ៉ាងខ្លាំង ជាមួយនឹងកំណើននាំចេញជាមធ្យមប្រចាំឆ្នាំ ៣៦% ពីឆ្នាំ២០១៥ ដល់ឆ្នាំ២០១៩។ កំណើននេះត្រូវបានជំរុញជាចម្បងដោយការផលិត និងការនាំចេញខ្សែបង្គុំអគ្គិសនីសម្រាប់យានយន្ត ដែលជាសកម្មភាពអតិពលកម្ម។ ទោះយ៉ាងនេះក្តី ក៏មានសញ្ញាណវិជ្ជមានផងដែរ នៃសក្តានុពលកំណើននៅក្នុងវិស័យដែលមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ ដូចជា គ្រឿងបង្គុំម៉ាស៊ីនយានយន្ត (Powertrain components) ដែលបានកើនឡើងដល់ ១០% នៃការនាំចេញគ្រឿងបង្គុំយានយន្តពីកម្ពុជាក្នុងឆ្នាំ២០១៩។

ក្រុមហ៊ុនផលិតនិងផ្គុំដំឡើងគ្រឿងបង្គុំយានយន្តធំៗ រួមមានក្រុមហ៊ុន Denso, Yazaki, Sumitomo និង Kyungshin ជាដើម បាននិងកំពុងធ្វើប្រតិបត្តិការប្រកបដោយជោគជ័យនៅកម្ពុជា តាមរយៈការអនុវត្តយុទ្ធសាស្ត្រប្រទេសបូកមួយ ដោយគ្រឿងបង្គុំដែលត្រូវពឹងផ្អែកលើកម្លាំងអតិពលកម្មត្រូវបានផលិតនៅកម្ពុជាសម្រាប់ផ្គត់ផ្គង់ឱ្យរោងចក្រផ្គុំដំឡើងនៅប្រទេសជិតខាង ដូចជា ថៃ ឬវៀតណាម។

ការផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្ត÷ ជាមួយគ្នានេះ ក៏មានសកម្មភាពផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្តនៅកម្ពុជាផងដែរ ដោយបានផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្តជាង ៣០០.០០០គ្រឿង ក្នុងឆ្នាំ២០១៩ ដែលភាគច្រើនដំឡើងដោយក្រុមហ៊ុន Honda និង Suzuki។ សកម្មភាពផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្តនេះ បានផ្គត់ផ្គង់តម្រូវការក្នុងស្រុកដែលមានកម្រិតខ្ពស់ (ការចុះបញ្ជីទោចក្រយានយន្តថ្មីមានចំនួន ៥៤០.០០០គ្រឿង ក្នុងឆ្នាំ២០១៩) ដែលត្រូវបានរំពឹងទុកថាការលក់ទោចក្រយានយន្តថ្មីនឹងបន្តកើនឡើងដល់ប្រមាណ ១,១លានគ្រឿង នៅឆ្នាំ ២០៣០។ ទោចក្រយានយន្តនៅតែជាជម្រើសមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដ៏ទាក់ទាញមួយសម្រាប់ប្រជាជនកម្ពុជា ដែលមានកម្រិតចំណូលដូចបច្ចុប្បន្ន ខុសពីប្រទេសឯទៀតនៅក្នុងតំបន់ ដែលមានកម្រិតប្រាក់ចំណូលកើនឡើងធ្វើឱ្យអ្នកប្រើប្រាស់ងាកចេញពីការប្រើប្រាស់ទោចក្រយានយន្ត។

ខណៈទោចក្រយានយន្តដែលបានផ្គុំដំឡើងក្នុងស្រុកមានជាង ៨០% នៃតម្រូវការទោចក្រយានយន្តនៅកម្ពុជា បច្ចុប្បន្នគ្រឿងបង្គុំសម្រាប់ទោចក្រយានយន្តភាគច្រើនត្រូវបាននាំចូល។ ទំហំធាតុផ្សំក្នុងស្រុក មានត្រឹមតែប្រហែលមួយភាគបួននៃតម្លៃទោចក្រយានយន្តសរុបដែលបានផ្គុំដំឡើងនៅកម្ពុជា បើធៀបនឹងប្រទេសផ្សេងទៀតនៅក្នុងតំបន់ដែលមានរហូតដល់ជាង ៨០%។ ការណ៍នេះបង្ហាញពីកាលានុវត្តភាពមួយសម្រាប់កម្ពុជា

ក្នុងការបង្កើនការផលិតគ្រឿងបង្គុំទោចក្រយានយន្តក្នុងស្រុក និងពង្រឹងតួនាទីរបស់ខ្លួននៅក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃការផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្ត ដោយការពង្រឹងគុណភាពមូលដ្ឋានអ្នកផ្គត់ផ្គង់ក្នុងស្រុក។

ការផ្គុំដំឡើងរថយន្ត÷ ទោះបីជាកម្ពុជាមានសកម្មភាពផ្គុំដំឡើងរថយន្តក៏ពិតមែន ប៉ុន្តែសកម្មភាពនេះនៅមានបរិមាណតិចតួចនៅឡើយ ដែលអាចបណ្តាលមកពីបញ្ហាប្រឈមមួយចំនួន ដូចជា មូលដ្ឋាននាំចេញតូចចង្អៀត ថ្លៃដើមផលិតកម្មខ្ពស់ ព្រមទាំងតម្រូវការរថយន្តថ្មីក្នុងស្រុកនៅមានចំនួនតិចដោយសារការផ្គត់ផ្គង់រថយន្តមួយទឹកដ៏ច្រើនលើសលប់នៅក្នុងទីផ្សារ។

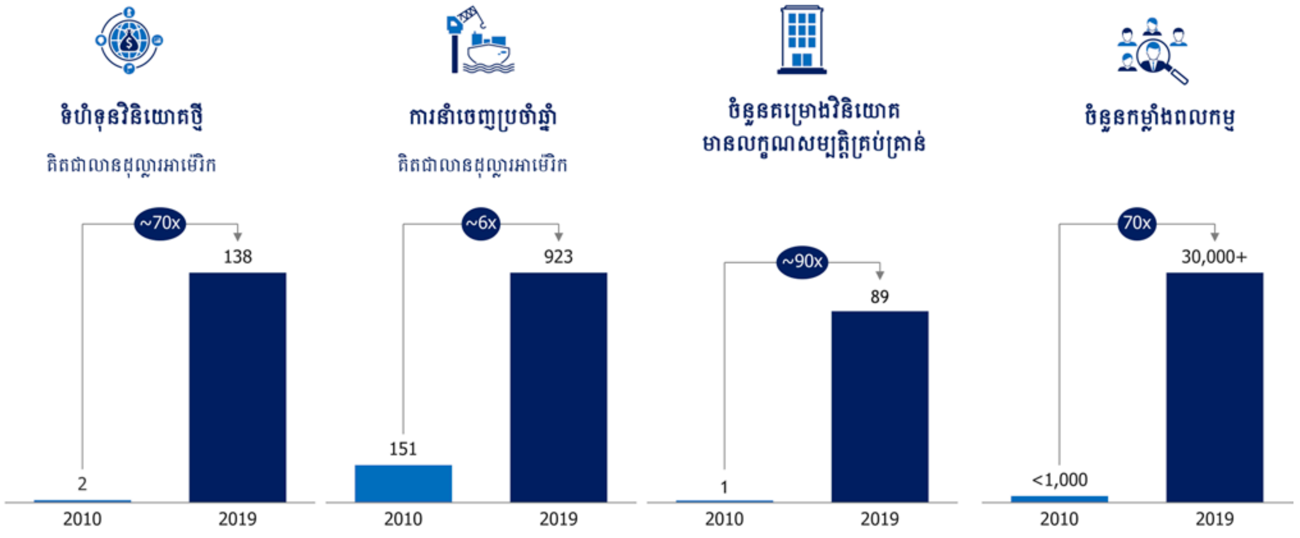
ទោះបីបញ្ហាប្រឈមទាំងនេះនៅតែជាឧបសគ្គសម្រាប់ការពង្រីកសកម្មភាពផ្គុំដំឡើងរថយន្តក៏ដោយ ប៉ុន្តែ ក្រុមហ៊ុននានា ដូចជាក្រុមហ៊ុនផ្គុំដំឡើងរថយន្តម៉ាក Ford, SsangYong, Isuzu, Hyundai, DongFeng និង Toyota ជាដើម បាននិងកំពុងបង្កើតរោងចក្រផ្គុំដំឡើងនៅកម្ពុជា ដោយមានការប្តេជ្ញាគាំទ្រយ៉ាងពេញទំហឹងពីរាជរដ្ឋាភិបាល។ បន្ថែមលើនេះ ក៏មានសញ្ញាណវិជ្ជមានផងដែរសម្រាប់សក្តានុពលកំណើនរយៈពេលវែងនៃការផ្គុំដំឡើងរថយន្ត តាមរយៈការកើនឡើងចំណូលចិត្តចំពោះរថយន្តថ្មីក្នុងចំណោមប្រជាជនកម្ពុជា ដែលជំរុញដោយកំណើនប្រាក់ចំណូល និងការបង្កើនការយកចិត្តទុកដាក់របស់អ្នកប្រើប្រាស់ទៅលើសេវាកម្មក្រោយការលក់ និងការធានារបស់រថយន្តថ្មី។

រូបភាពទី២÷ ស្ថានភាពកម្ពុជានាពេលបច្ចុប្បន្ន ក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃវិស័យយានយន្ត

ប្រភព÷ ការវិភាគរបស់ក្រុមការងាររាជរដ្ឋាភិបាល និងក្រុមហ៊ុនទីប្រឹក្សា BCG ផ្អែកលើការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយអ្នកជំនាញក្នុងវិស័យយានយន្ត

២.២. បច្ចុប្បន្នភាពនៃវិស័យអេឡិចត្រូនិក

រូបភាពទី៣÷ ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃវិស័យអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា



ចំណាំ÷ គំនូសតាងមិនមានមាត្រដ្ឋានទេ។
ប្រភព÷ ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា និងអគ្គនាយដ្ឋានគយនិងរដ្ឋាករកម្ពុជា (ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ)

វិស័យអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា មានកំណើនយ៉ាងឆាប់រហ័ស ក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ។ ការនាំចេញរបស់វិស័យអេឡិចត្រូនិក ក្នុងរយៈពេល ១០ឆ្នាំចុងក្រោយ បានកើនឡើង ៦ដង រហូតដល់ប្រមាណ ៩២៣លានដុល្លារអាមេរិក ក្នុងឆ្នាំ២០១៩ ខណៈដែលចំនួនគម្រោងវិនិយោគមានលក្ខណសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ បានកើនឡើងរហូតដល់ ៨៩គម្រោង ក្នុងឆ្នាំ២០១៩។ កំណើននៃការវិនិយោគក្នុងវិស័យនេះក៏បានជំរុញឱ្យកម្លាំងពលកម្មកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័ស ដល់ទៅ ៧០ដង ក្នុងរយៈពេល ១០ឆ្នាំចុងក្រោយ ហើយសព្វថ្ងៃនេះមានកម្លាំងពលកម្មសរុបប្រមាណ ៣០.០០០នាក់។ បច្ចុប្បន្ននេះ ជប៉ុន និងចិន គឺជាប្រភពទុនវិនិយោគសំខាន់ក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា ខណៈដែលទីផ្សារនាំចេញសំខាន់ៗ រួមមាន សហរដ្ឋអាមេរិក អាស៊ាន ចិន ជប៉ុន និងកូរ៉េខាងត្បូង។

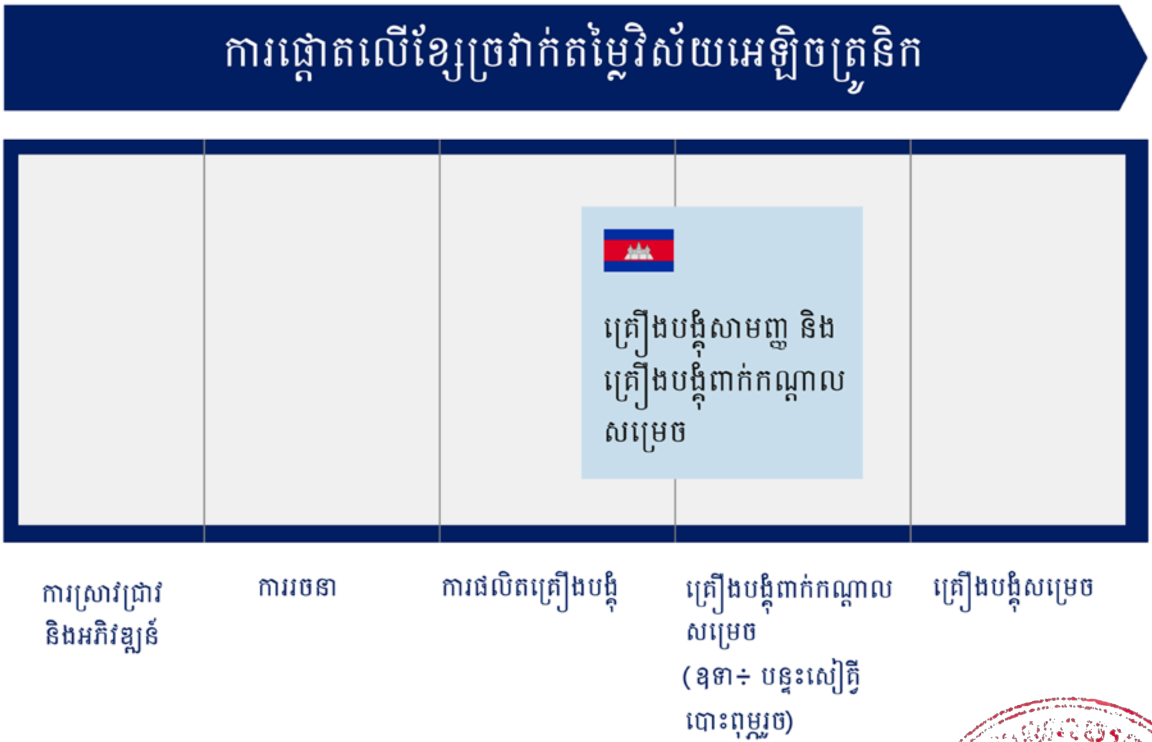
ខណៈដែលសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាបានរងផលប៉ះពាល់ដោយសារជំងឺកូវីដ-១៩ វិស័យអេឡិចត្រូនិកនៅតែមានភាពធន់។ ការព្យាកររយៈពេលវែងសម្រាប់វិស័យអេឡិចត្រូនិកនៅតែរក្សាភាពវិជ្ជមាន ដែលមានកំណើនជាបន្តបន្ទាប់ និងឆាប់រហ័សនៅកម្ពុជា ក៏ដូចជាក្នុងតំបន់អាស៊ាន។ ការព្យាករនេះគឺផ្អែកលើនិន្នាការសំខាន់ៗ ដូចជាកំណើននៃវេខ្ញបនីយកម្មជាដើម ដែលត្រូវបានពន្លឿនបន្ថែមដោយសារការរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ-១៩។ ផលប៉ះពាល់នៃជំងឺកូវីដ-១៩ មកលើផលិតកម្មអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា ក៏ត្រូវបានកាត់បន្ថយផងដែរ ដោយសារកម្មវិធីចាក់វ៉ាក់សាំងជំងឺកូវីដ-១៩ ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងភាពបុរេសកម្មរបស់កម្ពុជា ដែលសម្រេចបានអត្រាចាក់វ៉ាក់សាំងខ្ពស់បំផុតទីបីក្នុងអាស៊ាន និងបានចាក់វ៉ាក់សាំងប្រមាណ ១០៤% នៃចំនួនប្រជាជន[illegible]

ត្រឹមខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០២២។ ការណ៍នេះ បានអនុញ្ញាតឱ្យរោងចក្រផលិតបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកជាច្រើននៅកម្ពុជា បន្តសកម្មភាពផលិតកម្មក្នុងអំឡុងពេលរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ-១៩។

គ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិក÷ ផលិតកម្មគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា មានការរីកចម្រើនយ៉ាងខ្លាំង ដោយការនាំចេញមានការកើនឡើងក្នុងអត្រា ២០% ក្នុងមួយឆ្នាំ ពីឆ្នាំ២០១៥ ដល់ឆ្នាំ២០១៩ ដែលត្រូវបាន ជំរុញជាចម្បងដោយការផលិតខ្សែបង្គុំអគ្គិសនី ខ្សែអំពូល ម៉ូទ័រ និងអំពូលអិលអ៊ីឌី (LED) ដែលជាសកម្មភាព អតិពលកម្ម។ ទោះយ៉ាងនេះក្តី ក៏មានសញ្ញាណវិជ្ជមានផងដែរនៃសក្តានុពលកំណើនក្នុងផ្នែកផលិតកម្ម គ្រឿងដំឡើងបន្ទាប់បន្សំ ឬគ្រឿងបង្គុំបន្ទះសៀគ្វីបោះពុម្ពរួច (PCB) ព្រមទាំងការផ្គុំដំឡើងផលិតផល ប្រើប្រាស់ផ្សេងទៀត ដូចជាឧបករណ៍បំពងសម្លេង និងម៉ាស៊ីនថតរូប ជាដើម។

ក្រុមហ៊ុនផលិតនិងផ្គុំដំឡើងបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកធំៗ ដូចជាក្រុមហ៊ុន Minebea, SVI, និង Sumitronics ជាដើម បាននិងកំពុងធ្វើប្រតិបត្តិការយ៉ាងជោគជ័យ ដែលមានទីតាំងស្ថិតនៅរាជធានីភ្នំពេញ ឬ នៅតាមបណ្តោយព្រំដែនកម្ពុជា-ថៃ។ ក្រុមហ៊ុនទាំងនេះ បានពង្រីកសកម្មភាពផលិតកម្មមកកម្ពុជា តាមរយៈ ការអនុវត្តយុទ្ធសាស្ត្រប្រទេសបូកមួយ ឬធ្វើពិពិធកម្មខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់ ដោយប្រើប្រាស់ឧត្តមភាពប្រកួតប្រជែង របស់កម្ពុជា ដូចជាទីតាំងយុទ្ធសាស្ត្រនៅចំកណ្តាលអាស៊ាន និងឧត្តមភាពប្រកួតប្រជែងលើចំណាយថ្លៃដើម។

រូបភាពទី៤÷ ស្ថានភាពរបស់កម្ពុជានាពេលបច្ចុប្បន្ន ក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃវិស័យអេឡិចត្រូនិក



ប្រភព÷ ការវិភាគរបស់ក្រុមការងាររាជរដ្ឋាភិបាល និងក្រុមហ៊ុនទីប្រឹក្សា BCG ផ្អែកលើការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយអ្នកជំនាញ ក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក

២.៣. ឧត្តមភាពប្រកួតប្រជែង

បច្ចុប្បន្ន ឧត្តមភាពប្រកួតប្រជែងរបស់កម្ពុជាក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក រួមមាន កម្លាំងពលកម្មដែលមានភាពប្រកួតប្រជែង ទីតាំងយុទ្ធសាស្រ្ត និងកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មដែលមានភាពអនុគ្រោះសម្រាប់ការនាំចេញទៅកាន់ទីផ្សារធំៗ ដូចជា អាស៊ាន ចិន ជប៉ុន និងសហរដ្ឋអាម៉េរិក។

- **កម្លាំងពលកម្មដែលមានភាពប្រកួតប្រជែង៖** ប្រទេសកម្ពុជាមានកម្លាំងពលកម្មវ័យក្មេងច្រើន ដែលមានភាពប្រកួតប្រជែងខ្ពស់ អាចបំពេញតម្រូវការសម្រាប់ផលិតកម្មគ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងអេឡិច-ត្រូនិក។ ប្រមាណ ៦៤% នៃប្រជាជនចំនួន ១៦លាននាក់ មានអាយុក្រោម ៣៥ឆ្នាំ ហើយប្រាក់ឈ្នួលអប្បបរមានាពេលបច្ចុប្បន្នស្ថិតនៅក្នុងកម្រិតយ៉ាងហោចណាស់ ១០% ទៅ ២០% ទាបជាងមជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្តុំសកម្មភាពផលិតសំខាន់ៗដទៃទៀតក្នុងតំបន់។ អត្រាអក្ខរកម្មក្នុងចំណោមមនុស្សពេញវ័យ បានកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សពី៧៨% ក្នុងឆ្នាំ២០០៨ ដល់៨៨% ក្នុងឆ្នាំ២០១៩ ហើយអត្រានេះមានកម្រិតកាន់តែខ្ពស់ក្នុងចំណោមកម្លាំងពលកម្មវ័យក្មេង។ បន្ថែមលើនេះ កម្ពុជាក៏មានបណ្តុំឧស្សាហកម្មកាត់ដេរ ផលិតស្បែកជើង និងកាបូប ដែលបាននិងកំពុងផ្តល់ការងារដល់កម្មករ កម្មការិនីជាង១លាននាក់ ហើយហត្ថកោសល្យ និងវិន័យការងាររបស់ពួកគាត់ អាចប្រើប្រាស់បានក្នុងការផលិតគ្រឿងបង្គុំតូចៗផ្សេងទៀត ក្នុងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។
- **ទីតាំងយុទ្ធសាស្រ្ត៖** ប្រទេសកម្ពុជាមានទីតាំងស្ថិតនៅត្រង់ចំណុចកណ្តាលនៃតំបន់អាស៊ាន និងមានភាពប្រទាក់ក្រឡាយ៉ាងស៊ីជម្រៅទៅក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃតំបន់ តាមរយៈរបៀងសេដ្ឋកិច្ចភាគខាងត្បូងនៃមហាអនុតំបន់មេគង្គ។ ជាពិសេស ប្រទេសកម្ពុជាស្ថិតនៅជិតមជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្តុំសកម្មភាពផលិតយានយន្ត មានចម្ងាយតិចជាង ៤០០គីឡូម៉ែត្រ ពីមជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្តុំសកម្មភាពផលិតយានយន្តនៅខេត្តរ៉ាយ៉ង ប្រទេសថៃ និងចម្ងាយតិចជាង ១០០គីឡូម៉ែត្រ ពីទីក្រុងហូជីមិញ ប្រទេសវៀតណាម។ ការណ៍នេះ ធ្វើឱ្យប្រទេសកម្ពុជាក្លាយជាទីតាំងដ៏ល្អបំផុតសម្រាប់រោងចក្រផលិតកម្មដែលផ្គត់ផ្គង់ដល់រោងចក្រផ្គុំដំឡើងយានយន្តនៅប្រទេសថៃ និង/ឬ វៀតណាម។ ជាមួយគ្នានេះ ផ្អែកលើកត្តាភូមិសាស្រ្តនេះ កម្ពុជាគឺជាទីតាំងដ៏ល្អមួយសម្រាប់បង្កើតរោងចក្រផលិតគ្រឿងដំឡើងបន្ទាប់បន្សំ និងគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិកផ្សេងៗ ផ្គត់ផ្គង់ឱ្យរោងចក្រដែលស្ថិតនៅមជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្តុំសកម្មភាពផលិតគ្រឿងអេឡិចត្រូនិកនៃប្រទេសទាំងពីរ។
- **កិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មដែលមានភាពអនុគ្រោះ៖** កម្ពុជាមានសេដ្ឋកិច្ចបើកចំហ និងកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មដែលមានភាពអនុគ្រោះ សម្រាប់ការនាំចេញទៅទីផ្សារយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកធំៗ ហើយក៏បានទាញយកប្រយោជន៍ពីប្រព័ន្ធអនុគ្រោះពន្ធរបស់បណ្តាប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍ និងអង្គការអន្តរ-រដ្ឋាភិបាលមួយចំនួននៅលើសកលលោក សម្រាប់ការនាំចេញយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។ ប្រទេសកម្ពុជាក៏ជាភាគីហត្ថលេខីនៃកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីពហុភាគីដូចជា - កិច្ចព្រមព្រៀងតំបន់

ពាណិជ្ជកម្មសេរីអាស៊ាន កិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មអាស៊ានបូក (ASEAN Plus) ជាមួយនឹងប្រទេសអូស្ត្រាលី-នូវែលសេឡង់ ចិន ហុងកុង ឥណ្ឌា ជប៉ុន និងសាធារណរដ្ឋកូរ៉េ និងកិច្ចព្រមព្រៀងភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយតំបន់ (RCEP)។ ជាមួយគ្នានេះ កម្ពុជាក៏មានកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីទ្វេភាគីជាមួយសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន និងសាធារណរដ្ឋកូរ៉េ ហើយកម្ពុជាក៏បាននិងកំពុងចរចាកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីជាមួយប្រទេសដៃគូដទៃ ដើម្បីសម្រួលដល់ការធ្វើសមាហរណកម្មទៅក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃតំបន់និងសកល។

ជំពូកទី៣÷ ចក្ខុវិស័យ គន្លងអភិវឌ្ឍន៍ និងគោលដៅ

៣.១. ចក្ខុវិស័យ

កម្ពុជាមានចក្ខុវិស័យក្នុងការប្រែក្លាយជា **មជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្តុំសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិក** សម្រាប់នាំចេញទៅទីផ្សារក្នុងតំបន់ និងសកលលោក។ ក្នុងការសម្រេចឱ្យបាននូវចក្ខុវិស័យនៃវិស័យទាំងពីរនេះ កម្ពុជានឹងកសាងសមត្ថភាពដើម្បីឈានឡើងក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃ ដោយផ្លាស់ប្តូរពីការផលិត និងដំឡើងគ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកសាមញ្ញៗបែបអតិពលកម្ម ទៅការផលិតនិងដំឡើងគ្រឿងបង្គុំនិងបរិក្ខារដែលមានតម្លៃបន្ថែមកាន់តែខ្ពស់ជាងមុន តាមរយៈការប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាផលិតកម្មទំនើបជាងមុននិងកម្លាំងពលកម្មដែលមានជំនាញខ្ពស់ ព្រមទាំងការប្រកាន់យកអភិក្រមដែលកាន់តែផ្តោតលើចីរភាពបរិស្ថានក្នុងកម្មន្តសាលនៃវិស័យទាំងពីរផងដែរ។

ការសម្រេចនូវចក្ខុវិស័យនេះ នឹងនាំមកនូវផ្លែផ្កាវិជ្ជមានសម្រាប់សង្គម-សេដ្ឋកិច្ច ជាពិសេសការបង្កើនតម្លៃបន្ថែមក្នុងស្រុក ការបង្កើនភាពធន់របស់សេដ្ឋកិច្ចជាតិ ការចូលរួមលើកកម្ពស់ការធ្វើពិពិធកម្មនិងទំនើបកម្មឧស្សាហកម្ម និងការផ្តល់ឱកាសការងារប្រកបដោយជំនាញកាន់តែច្រើនដល់ប្រជាជនកម្ពុជា។

៣.២. គន្លងអភិវឌ្ឍន៍ និងគោលដៅនៃវិស័យយានយន្ត

កម្ពុជានឹងឈានទៅសម្រេចបានចក្ខុវិស័យរយៈពេលវែងរបស់ខ្លួន ក្នុងការប្រែក្លាយទៅជា **មជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្តុំសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្ត** តាមដំណាក់កាលចំនួនពីរ។

រូបភាពទី៥÷ គន្លងអភិវឌ្ឍន៍ដើម្បីសម្រេចបាននូវចក្ខុវិស័យនៃវិស័យយានយន្តកម្ពុជា

ប្រភព÷ ការវិភាគរបស់ក្រុមការងាររាជរដ្ឋាភិបាល និងក្រុមហ៊ុនទីប្រឹក្សា BCG ផ្អែកលើការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយអ្នកជំនាញក្នុងវិស័យយានយន្ត

ក. ដំណាក់កាលទី១÷ គ្រឿងបង្គុំសាមញ្ញ, ការដំឡើងទោចក្រយានយន្ត និងការតភ្ជាប់បែបប្រតិគមន៍

អនុវិស័យចម្បង÷ សម្រាប់រយៈពេលខ្លី (៥ឆ្នាំខាងមុខ) កម្ពុជា នឹងផ្តោតលើការប្រើប្រាស់ឧត្តមភាពប្រកួតប្រជែងរបស់ខ្លួន ដើម្បីចាប់យកកាលានុវត្តភាពបច្ចុប្បន្នក្នុងផ្នែកសំខាន់ៗចំនួនពីរ÷

ទីមួយ÷ កម្ពុជានឹងឈានទៅពង្រីកមូលដ្ឋានផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្តដែលមានលក្ខណៈសាមញ្ញបែបអតិពលកម្ម សម្រាប់បម្រើឱ្យការនាំចេញ។ គ្រឿងបង្គុំទាំងនោះរួមមាន ÷

- ខ្សែបង្គុំអគ្គិសនី
- កៅអីយានយន្ត
- គ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិក និងអគ្គិសនីសាមញ្ញ ដែលប្រើប្រាស់ក្នុងយានយន្តដូចជា ឧបករណ៍ផ្តល់សញ្ញា, កុងតាក់, និងឧបករណ៍បញ្ជូនព័ត៌មាន ជាដើម។

ការផលិតគ្រឿងបង្គុំដែលមានលក្ខណៈអតិពលកម្មបែបនេះ គឺមានភាពសមស្របទៅនឹងបរិបទកម្ពុជា ដោយសារប្រាក់ឈ្នួលកម្លាំងពលកម្មមានភាពប្រកួតប្រជែង ហើយសកម្មភាពទាំងនេះក៏មិនទាមទារឱ្យមានកម្រិតបច្ចេកវិទ្យាខ្ពស់ផងដែរ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត គ្រឿងបង្គុំទាំងនេះក៏មានទម្ងន់ស្រាល ដែលធ្វើឱ្យចំណាយសម្រាប់ការនាំចេញទៅកាន់រោងចក្រផ្គុំដំឡើងនៅក្រៅប្រទេសមានតម្លៃទាបអាចទទួលយកបាន ពិសេសការនាំចេញទៅកាន់ប្រទេសជិតខាង។ ទោះបីជាគ្រឿងបង្គុំទាំងនេះជាចំណែកតូចៗរបស់យានយន្តក្តី ក៏គ្រឿងបង្គុំទាំងនេះអាចក្លាយជាកាលានុវត្តភាពលេចធ្លោដែលកម្ពុជាគួរចាប់យក ដោយសារទីផ្សារគ្រឿងបង្គុំទាំងនេះបាននិងកំពុងរីកលូតលាស់យ៉ាងឆាប់រហ័ស ហើយក្រុមហ៊ុនផ្គត់ផ្គង់ផលិតផលគ្រឿងបង្គុំក៏បាននិងកំពុងតែធ្វើពិពិធកម្មមូលដ្ឋានផលិតកម្មយ៉ាងសកម្ម ដើម្បីពង្រឹងភាពធន់នៃខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់របស់ខ្លួន។

ទីពីរ÷ កម្ពុជានឹងឈានទៅបង្កើនសកម្មភាពផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្ត ដើម្បីពង្រីកការតភ្ជាប់បែបប្រតិគមន៍ និងពង្រីកមូលដ្ឋានផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំក្នុងស្រុកសម្រាប់បម្រើឱ្យសកម្មភាពផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្ត។

នាពេលបច្ចុប្បន្ន ប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីនៃអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំក្នុងស្រុក សម្រាប់ការផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្តនៅកម្ពុជា នៅមានលក្ខណៈថ្មីថ្មោង ហើយការតភ្ជាប់រវាងអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំ ជាមួយនឹងអ្នកផ្គុំដំឡើងក្នុងស្រុកនៅមានកម្រិតនៅឡើយ។ ក្រុមហ៊ុនផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្ត និង អ្នកផ្គត់ផ្គង់កម្រិតទី១ (Tier 1) បានលើកឡើងពីកង្វល់អំពីគុណភាពនៃគ្រឿងបង្គុំដែលផលិតដោយអ្នកផ្គត់ផ្គង់ក្នុងស្រុក។ អាស្រ័យហេតុនេះ គ្រឿងបង្គុំទោចក្រយានយន្តភាគច្រើនត្រូវបាននាំចូល ចំណែកឯទំហំធាតុចូលក្នុងស្រុកបានរួមចំណែកត្រឹមតែមួយភាគបួនប៉ុណ្ណោះនៃតម្លៃគ្រឿងបង្គុំសរុបសម្រាប់ការផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្តនៅកម្ពុជា។

ដូច្នេះ ការពង្រឹងប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីនៃអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំក្នុងស្រុកសម្រាប់ការផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្តពិតជាមានសារៈសំខាន់ណាស់ ក្នុងការបង្កើនចំណែកនៃធាតុចូលក្នុងស្រុក និងបង្កើនផលប្រយោជន៍ក្នុងស្រុក

ទប់ស្កាត់វិហូរចេញនៃប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ចទៅខាងក្រៅ។ ការណ៍នេះនឹងអនុញ្ញាតឱ្យប្រទេសកម្ពុជាចាប់យកតម្លៃបន្ថែមក្នុងសកម្មភាពផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្តបន្ថែមទៀត តាមរយៈកត្តាជំរុញចំនួនបី។ កត្តាជំរុញទីមួយគឺ កំណើនតម្រូវការទោចក្រយានយន្តសរុប នឹងបន្តកើនឡើងជាមធ្យមប្រមាណ ៧% ក្នុងមួយឆ្នាំ រហូតដល់ឆ្នាំ ២០២៥។ កត្តាជំរុញទីពីរគឺ ការកើនឡើងនៃអត្រាទោចក្រយានយន្តដែលផ្គុំដំឡើងក្នុងស្រុក។ ជាក់ស្តែងក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន ៨២% នៃទោចក្រយានយន្តសរុបដែលកំពុងចរាចរក្នុងទីផ្សារ ត្រូវបានផ្គុំដំឡើងក្នុងស្រុក ហើយកម្ពុជាមានគោលដៅបង្កើនអត្រានេះឱ្យបានដល់ ៩៥% នៅត្រឹមឆ្នាំ២០២៥។ កត្តាជំរុញទីបីគឺ ការកើនឡើងនៃចំណែកនៃធាតុផ្សំក្នុងស្រុក។ ដើម្បីឈានទៅកម្រិតមួយប្រហាក់ប្រហែលនឹងប្រទេសក្នុងតំបន់ ចំណែកនេះត្រូវកើនឡើងពី ២៦% ក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន ទៅអត្រាគោលដៅ ៨៥% ត្រឹមឆ្នាំ២០២៥។

ខ. ដំណាក់កាលទី២ - គ្រឿងបង្គុំយានយន្តដែលមានលក្ខណៈស្មុគស្មាញជាងមុន

ក្នុងរយៈពេលមធ្យមទៅវែង កម្ពុជាមានគោលដៅឈានឡើងក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃយានយន្ត ពីសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំដែលមានលក្ខណៈសាមញ្ញនិងអតិពលកម្មទៅរកសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំដែលមានលក្ខណៈស្មុគស្មាញ និងមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ជាងមុន។

អនុវិស័យចម្បង÷ ក្នុងដំណាក់កាលនេះ កម្ពុជានឹងទាក់ទាញសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្តដែលមានលក្ខណៈស្មុគស្មាញកម្រិតមធ្យម ពិសេសគ្រឿងបង្គុំ ដែលមានទម្ងន់ស្រាល និងមិនសូវងាយរងផលប៉ះពាល់ពីការប្រែប្រួលនៃថ្លៃដឹកជញ្ជូន ដែលមានភាពប្រកួតប្រជែងផ្នែកតម្លៃ ហើយសមស្របសម្រាប់ការនាំចេញទៅកាន់មជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្តុំសកម្មភាពផ្គុំដំឡើងយានយន្តនៅប្រទេសជិតខាង។

គ្រឿងបង្គុំទាំងនោះ រួមមាន÷

- រ៉ាឌីជៀទ័រ និងប្រព័ន្ធកម្តៅ (radiators and thermal systems)
- ប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិកសម្រាប់បញ្ជូនព័ត៌មាន និងរក្សាសុវត្ថិភាព (communications and safety electronics)
- ឧបករណ៍បំប្លែងអគ្គិសនី និងអាំងវើតទ័ររបស់យានយន្តអគ្គិសនី (EV convertors and invertors)
- ដុំបញ្ជាយានយន្តអគ្គិសនី (EV vehicle control units)
- ម៉ូទ័រអគ្គិសនីយានយន្តអគ្គិសនី (ការចាក់ពុម្ព និងផ្គុំដំឡើង)
- បណ្តុំបន្ទុះអាគុយយានយន្តអគ្គិសនី (ការចាក់ពុម្ព និងការផ្គុំដំឡើង)។

រូបភាពទី៦÷ គ្រឿងបង្គុំមានលក្ខណៈស្មុគស្មាញជាងមុនដែលកម្ពុជាអាចពិចារណាផលិត ដើម្បីឈានឡើងក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃនៃវិស័យយានយន្ត

	យានយន្តដើរដោយចំហេះ (ICE)	គ្រឿងបង្គុំដែលយានយន្តដើរដោយចំហេះ និងយានយន្តអគ្គិសនីមានដូចគ្នា	យានយន្តអគ្គិសនី (EV)
មានភាពស្មុគស្មាញជាងគេក្នុងការផលិត	• ម៉ាស៊ីន • ប្រព័ន្ធចលនាយានយន្ត (Drivetrain) • ប្រព័ន្ធចំហេះ (Fuel System)	• កម្មវិធីអេឡិចត្រូនិក (Electronics software) • ប្រព័ន្ធភ្ជាប់តួយានយន្តជាមួយកង់ (suspension)	• បន្ទះអាគុយ (Battery cells) • ប្រព័ន្ធហ្វ្រាំង (Energy regen braking system) • ដុំម៉ូទ័រអគ្គិសនី (Electric motor core) • ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងកម្តៅ (Thermal management system) • ភ្លៅរបស់ យានយន្តអគ្គិសនី (E-axle)
មានភាពស្មុគស្មាញមធ្យមក្នុងការផលិត (កម្ពុជាអាចមានលទ្ធភាពផ្នែកបច្ចេកវិទ្យាក្នុងការផលិតក្នុងរយៈពេលតិចជាង១០ឆ្នាំ)	• ប្រព័ន្ធបញ្ចេញផ្សែង (Exhaust system)	• គ្រោងយានយន្ត (Body structure) • ហ្វ្រាំង (Brakes) • សំបកកង់ (Tires) • រ៉ាឌីយ៉ាទ័រ / ប្រព័ន្ធកម្តៅ (Radiators / thermal systems) • ប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិកសម្រាប់បញ្ជូនព័ត៌មាននិងរក្សាសុវត្ថិភាព (Communications and safety electronics)	• ការចាក់ពុម្ព និងដំឡើងម៉ូទ័រអគ្គិសនី (Electric motor casing & assembly) • ឧបករណ៍បំប្លែងអគ្គិសនី និងអាំងវឺតទ័រ • ការចាក់ពុម្ព និងដំឡើងបណ្តុំបន្ទះអាគុយ (Battery pack casing & assembly) • ដុំបញ្ជាយានយន្ត (Vehicle control unit)
មានភាពស្មុគស្មាញតិចជាងគេក្នុងការផលិត		• ខ្សែបង្គុំអគ្គិសនី • កៅអីយានយន្ត • បរិក្ខារអគ្គិសនីសាមញ្ញ (ឧទាហរណ៍ ឧបករណ៍ចាប់សញ្ញា, កុងតាក់, ប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិកសម្រាប់បញ្ជូនព័ត៌មាននិងរក្សាសុវត្ថិភាពដែលមានលក្ខណៈសាមញ្ញ)	គ្រឿងអេឡិចត្រូនិកយានយន្ត រួមមានគ្រឿងបង្គុំយានយន្តអគ្គិសនី គឺជាឱកាសគន្លឹះក្នុងការឈានឡើងក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃ និងមានសក្តានុពលខ្ពស់សម្រាប់ការនាំចេញ ដោយគ្រឿងបន្លាស់ទាំងនោះមានទម្ងន់ស្រាលនិងមិនសូវងាយរងផលប៉ះពាល់ពីការប្រែប្រួលនៃតម្លៃដឹកជញ្ជូន

ប្រភព÷ ការវិភាគរបស់ក្រុមការងាររាជរដ្ឋាភិបាល និងក្រុមហ៊ុនទីប្រឹក្សា BCG ផ្អែកលើការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយអ្នកជំនាញក្នុងវិស័យយានយន្ត

ការកើនឡើងនៃយានយន្តអគ្គិសនី និងទីផ្សារដែលមានតម្លៃពី ២៥០ ដល់ ៣០០ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក សម្រាប់គ្រឿងបង្គុំយានយន្តអគ្គិសនី ដែលនឹងលេចឡើងនៅត្រឹមឆ្នាំ២០៣០ នឹងផ្តល់កាលានុវត្តភាពដ៏សំខាន់ដល់កម្ពុជាក្នុងការឈានឡើងក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃគ្រឿងបង្គុំយានយន្ត។ ខណៈដែលគ្រឿងបង្គុំសំខាន់ៗសម្រាប់យានយន្តដែលប្រើប្រាស់ម៉ាស៊ីនចំហេះក្នុង មានភាពស្មុគស្មាញខ្ពស់ និងមានទម្ងន់ធ្ងន់ តួយ៉ាងដូចជាម៉ាស៊ីន និងប្រព័ន្ធចលនាយានយន្ត (drivetrain) ដែលការផលិតនៅកម្ពុជាអាចជួបប្រទះនឹងបញ្ហាប្រឈមជាច្រើន គ្រឿងបង្គុំយានយន្តអគ្គិសនីភាគច្រើន ជាគ្រឿងបង្គុំដែលមានភាពស្មុគស្មាញកម្រិតមធ្យម និងមានទម្ងន់ស្រាលជាង ដែលកម្ពុជាអាចមានភាពប្រកួតប្រជែងផ្នែកតម្លៃ សម្រាប់ការផលិតនៅក្នុងទសវត្សរ៍ខាងមុខ។

បន្ថែមលើនេះ បច្ចុប្បន្នកម្ពុជាបាននិងកំពុងទាក់ទាញក្រុមហ៊ុនផលិតខ្សែបង្គុំអគ្គិសនីសំខាន់ៗជាច្រើនរួចស្រេច ដែលក្រុមហ៊ុនទាំងនោះបាននិងកំពុងស្វែងរកឱកាសពង្រីកអាជីវកម្មរបស់ខ្លួនទៅកាន់ការផលិតគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិក និងអគ្គិសនីដែលមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់សម្រាប់យានយន្តអគ្គិសនី។ ការដាក់ចេញនូវគោលនយោបាយនិងការលើកទឹកចិត្តដែលមានលក្ខណៈសមស្រប អាចលើកទឹកចិត្តឱ្យក្រុមហ៊ុនទាំងនោះបន្តនាំយកសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំដែលមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ទាំងនោះមកកម្ពុជា។ ចំពោះទោចក្រយានយន្ត

ប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីនៃអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំក្នុងស្រុក ក៏នឹងអាចគាំទ្រដល់ការផលិតគ្រឿងបង្គុំមានលក្ខណៈស្មុគស្មាញជាងមុន ដូចជាការផ្គុំដំឡើងបណ្តុំបន្ទុះអាគុយសម្រាប់ទោចក្រយានយន្តអគ្គិសនី។

ក្រៅពីគ្រឿងបង្គុំខាងលើ កម្ពុជាអាចទាក់ទាញសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំដទៃទៀតដែលមានលក្ខណៈស្មុគស្មាញកម្រិតមធ្យម ប៉ុន្តែអាចនឹងងាយរងផលប៉ះពាល់ពីការប្រែប្រួលនៃថ្លៃដឹកជញ្ជូនជាងគ្រឿងបង្គុំដទៃ ដូចជាផ្នែកខ្លះនៃគ្រោងយានយន្ត ហ្វ្រាំង និងសំបកកង់យានយន្ត ក៏ដូចជាប្រព័ន្ធបញ្ចេញផ្សែងសម្រាប់យានយន្តដែលប្រើប្រាស់ម៉ាស៊ីនចំហេះក្នុងជាដើម។

ផលជះ និងសមត្ថភាពដែលនឹងត្រូវបានកសាងសម្រាប់ដំណាក់កាលទាំងពីរ÷ ដើម្បីសម្រេចចក្ខុវិស័យ និងគន្លងអភិវឌ្ឍន៍ខាងលើ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាកំណត់យកគោលដៅចម្បងពីរ ក្នុងការវាស់វែង÷

- ការបង្កើនទំហំនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្តឱ្យបានចំនួន ៥០០លានដុល្លារអាម៉េរិក នៅត្រឹមឆ្នាំ ២០២៧
- ការបង្កើតការងារថ្មីសម្រាប់មុខតំណែងដែលត្រូវការជំនាញបច្ចេកទេសទាប មធ្យម និងខ្ពស់ ចំនួន ១០.០០០ កន្លែង នៅត្រឹមឆ្នាំ២០២៧។

ការផ្តោតលើកាលានុវត្តភាពបច្ចុប្បន្នសម្រាប់រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម នឹងជួយឱ្យកម្ពុជាទាក់ទាញសកម្មភាពផលិតថ្មីៗ និងជំរុញការបង្កើតឧត្តមភាពប្រកួតប្រជែងថ្មីៗ ព្រមទាំងធ្វើឱ្យកម្ពុជាឈានទៅសម្រេចចក្ខុវិស័យរយៈពេលវែងក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត។ ផលជះដែលកម្ពុជារំពឹងទទួលបានតាមរយៈការអភិវឌ្ឍវិស័យនេះតាមដំណាក់កាលដូចបានរៀបរាប់ខាងលើ មានដូចតទៅ÷

- **ការបង្កើតបាននូវមូលដ្ឋានអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំដែលមានគុណភាពខ្ពស់ក្នុងស្រុកសម្រាប់ផ្គត់ផ្គង់តម្រូវការសកម្មភាពផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្ត÷** កម្ពុជានឹងធ្វើការវិនិយោគក្នុងការបង្កើនគុណភាពអ្នកផ្គត់ផ្គង់ក្នុងស្រុក ព្រមទាំងជំរុញការសាយភាយបច្ចេកវិទ្យាពីក្រុមហ៊ុនផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្ត និងអ្នកផ្គត់ផ្គង់កម្រិតទី១
- **ការកើនឡើងនៃចំនួនកម្លាំងពលកម្មជំនាញក្នុងវិស័យយានយន្ត÷** ចំនួនអ្នកគ្រប់គ្រង បុគ្គលិកបច្ចេកទេស និងប្រតិបត្តិករដែលមានចំណេះដឹងក្នុងដំណើរការផលិតកម្ម និងស្តង់ដារគុណភាពសម្រាប់ការផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្ត មានការកើនឡើង ព្រមទាំងអាចមានសមត្ថភាពក្នុងការធ្វើប្រតិបត្តិការផលិតគ្រឿងបង្គុំដែលមានលក្ខណៈកាន់តែស្មុគស្មាញជាងមុនបន្ថែមទៀត។ ជាមួយគ្នានេះ កម្ពុជានឹងមានកម្លាំងពលកម្មដែលមានជំនាញនិងបទពិសោធន៍បច្ចេកទេសកម្រិតមធ្យមច្រើនជាងមុន ពិសេសវិស្វករ និងអ្នកបច្ចេកទេស ដែលទទួលបានការបណ្តុះបណ្តាលផ្នែកមេកានិក ឬអេឡិចត្រូនិក

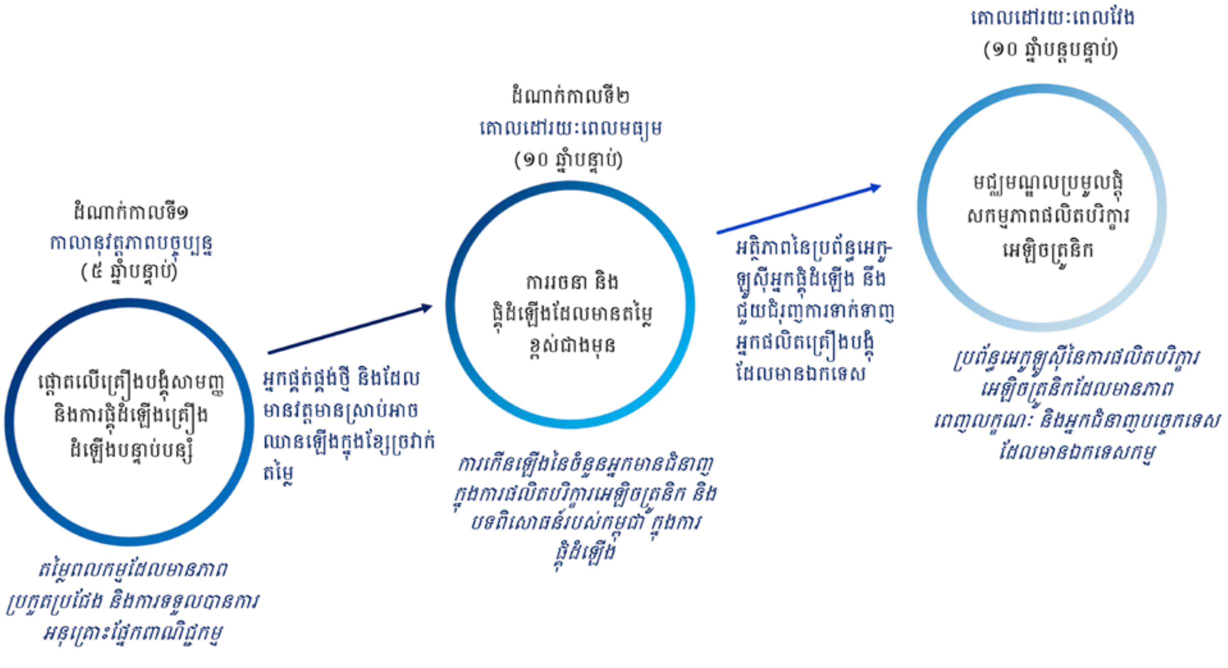
- **ការរីកដុះដាលនៃចង្កោមអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្តនៅកម្ពុជា÷** កម្ពុជាផ្តល់ការគាំទ្រយ៉ាងពេញទំហឹង និងកសាងភាពជាដៃគូជាមួយអ្នកផលិតគ្រឿងបង្គុំទាំងនេះ ដោយចាប់ផ្តើមពីសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំដែលមានលក្ខណៈសាមញ្ញបែបអតិពលកម្ម ឈានឆ្ពោះទៅជំរុញឱ្យមានសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំដែលមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ សម្រាប់រយៈពេលខាងមុខ។ គោលដៅចម្បងនៃកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងនេះ គឺដើម្បីចាប់ផ្តើមការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីនៃអ្នកផលិតកៅអី និងឧបករណ៍អេឡិចត្រូនិកសម្រាប់យានយន្ត ដែលសកម្មភាពផលិតប្រភេទនេះពុំសូវមានវត្តមានច្រើននាពេលបច្ចុប្បន្ន។ កម្ពុជា ក៏មានបំណងទាក់ទាញក្រុមហ៊ុនផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្តឈានមុខគេលើពិភពលោក ក្នុងចំនួនច្រើនជាងមុន ហើយអាចនឹងបង្កើតប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីដែលមានភាពពេញលក្ខណៈជាងមុន សម្រាប់គាំទ្រក្រុមហ៊ុនផលិតទាំងនោះ ដោយរួមបញ្ចូលអ្នកផ្គត់ផ្គង់ក្នុងស្រុកពីកម្រិតទាបទៅមធ្យម (កម្រិតទី២ (Tier 2) និងទី៣ (Tier 3))។

ក្រៅពីការបង្កើតលក្ខខណ្ឌសមស្របដើម្បីគាំទ្រកម្ពុជាក្នុងការប្រែក្លាយជាមជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្តុំសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្ត គុណសម្បត្តិដែលកើតចេញពីប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីនៃអ្នកផលិតគ្រឿងបង្គុំ និងការកើនឡើងនៃកម្លាំងពលកម្មជំនាញ ក៏នឹងអាចជួយឱ្យកម្ពុជាទាក់ទាញសកម្មភាពផ្គុំដំឡើងរថយន្តបានច្រើនជាងមុន។ ទោះបីតម្រូវការក្នុងស្រុកនៅមានកម្រិត ដែលធ្វើឱ្យការផ្គុំដំឡើងរថយន្តនៅកម្ពុជា មិនទាន់មានភាពប្រកួតប្រជែងផ្នែកតម្លៃ និងជួបផលលំបាកជាច្រើនក្តី ប៉ុន្តែនិន្នាការដែលកើតឡើងថ្មីៗនៅក្នុងវិស័យយានយន្ត អាចកែប្រែស្ថានភាពនេះក្នុងរយៈពេលវែង។ ជាក់ស្តែង ការលេចឡើងនូវប្រភេទយានយន្តអគ្គិសនីដែលមានតម្លៃទាប និងការផ្លាស់ប្តូរចំណង់ចំណូលចិត្តរបស់អតិថិជន អាចពន្លឿនកំណើនតម្រូវការរថយន្តថ្មីនៅកម្ពុជា ខណៈដែលម៉ូដែលផលិតកម្មប្រភេទថ្មីដូចជា “រោងចក្រខ្នាតមីក្រូ” (micro-factories) ដែលកើតចេញពីបដិវត្តន៍ឧស្សាហកម្មជំនាន់ទី៤អាចនឹងធ្វើឱ្យការផ្គុំដំឡើងខ្នាតតូចប្រព្រឹត្តទៅបានប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពផ្នែកតម្លៃ។

៣.៣. គន្លងអភិវឌ្ឍន៍ និងគោលដៅនៃវិស័យអេឡិចត្រូនិក

កម្ពុជានឹងឈានទៅរកចក្ខុវិស័យរយៈពេលវែងរបស់ខ្លួន ក្នុងការប្រែក្លាយជា **មជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្តុំសកម្មភាពផលិតបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិក** តាមដំណាក់កាលចំនួនពីរ។

រូបភាពទី៧÷ គន្លងអភិវឌ្ឍន៍ដើម្បីសម្រេចបាននូវចក្ខុវិស័យនៃវិស័យអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា



ប្រភព÷ ការវិភាគរបស់ក្រុមការងាររាជរដ្ឋាភិបាល និងក្រុមហ៊ុនទីប្រឹក្សា BCG ផ្អែកលើការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយអ្នកជំនាញក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក

ក. ដំណាក់កាលទី១÷ គ្រឿងបង្គុំសាមញ្ញ និងគ្រឿងដំឡើងបន្ទាប់បន្សំ

អនុវិស័យចម្បង÷ សម្រាប់រយៈពេលខ្លី (៥ឆ្នាំខាងមុខ) កម្ពុជា នឹងផ្តោតលើការប្រើប្រាស់ឧត្តមភាពប្រកួតប្រជែងរបស់ខ្លួន ដើម្បីចាប់យកកាលានុវត្តភាពបច្ចុប្បន្ន ដោយឈានទៅពង្រីកមូលដ្ឋានផលិតកម្មគ្រឿងអេឡិចត្រូនិក ដែលផ្តោតលើការផលិតគ្រឿងបង្គុំដែលមានលក្ខណៈសាមញ្ញ និងគ្រឿងបង្គុំបន្ទាប់បន្សំ ដូចជា ខ្សែភ្លើងនិងខ្សែតំណ និងបន្ទះសៀគ្វីបោះពុម្ពរួចជាដើម។ នៅក្នុងដំណាក់កាលនេះ គោលបំណងសំខាន់គឺជំរុញការកសាងមូលដ្ឋានសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យអេឡិចត្រូនិក តាមរយៈក្រុមហ៊ុនផលិតបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកដែលកំពុងមានប្រតិបត្តិការនៅកម្ពុជាស្រាប់ និងដែលមានបទពិសោធក្នុងការផលិតផលិតផលទាំងបីខាងលើ។

គ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិកដែលត្រូវបានកំណត់ជាអនុវិស័យចម្បងសម្រាប់ដំណាក់កាលនេះ មានទម្ងន់ស្រាលនិងទំហំតូច ដែលស័ក្តិសមសម្រាប់ការនាំចេញ ហើយសមស្របទៅនឹងគោលដៅរបស់ប្រទេសកម្ពុជាក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យអេឡិចត្រូនិកដែលផ្តោតលើការផលិតដើម្បីនាំចេញ។ គ្រឿងបង្គុំទាំងនេះ ក៏ត្រូវបានផ្គត់ផ្គង់សម្រាប់ផលិតកម្មនៃផលិតផលសម្រេចជាច្រើន ទៅតាមកម្រិតនៃផលិតកម្ម ដែលកត្តានេះអាចជួយឱ្យវិស័យអេឡិចត្រូនិករបស់កម្ពុជាកាន់តែធន់នឹងវិបត្តិ ហើយក៏អាចក្លាយជាឈ្នាន់សម្រាប់កម្ពុជាឈានទៅចាប់យកសកម្មភាពផលិតបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកដែលមានលក្ខណៈកាន់តែស្មុគស្មាញបន្ថែមទៀត។

គោលដៅរបស់កម្ពុជាគឺទាក់ទាញក្រុមហ៊ុនផ្តល់សេវាកម្មផលិតគ្រឿងអេឡិចត្រូនិក (Electronics Manufacturing Services) ដែលមានសមត្ថភាពនិងបទពិសោធក្នុងការផលិតបរិក្ខារ និងគ្រឿងបង្គុំអេឡិច-

ត្រូនិកជាច្រើនប្រភេទ ដូចជាផលិតកម្មគ្រឿងបង្គុំដែលពុំសូវស្មុគស្មាញច្រើន គ្រឿងបង្គុំបន្ទាប់បន្សំ និងមុខសញ្ញាផលិតកម្មដទៃជាច្រើនទៀត។

ខ. ដំណាក់កាលទី២÷ ការរចនា និងសកម្មភាពផ្គុំដំឡើងដែលមានតម្លៃខ្ពស់ជាងមុន

អនុវិស័យចម្បង÷ ក្នុងរយៈពេលពីមធ្យមទៅវែង កម្ពុជាមានគោលដៅឈានឡើងក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃអេឡិចត្រូនិក ទៅរកសកម្មភាពផ្គុំដំឡើង និងសេវាកម្មលើការរចនា ដែលមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ជាងមុន ដើម្បីផ្គត់ផ្គង់សកម្មភាពឧស្សាហកម្មឱ្យកាន់តែទូលំទូលាយ។ ក្នុងន័យនេះ អនុវិស័យចម្បងដែលកម្ពុជាអាចពិចារណាបន្ថែម មានដូចជា÷

- ការពង្រីកទៅរកផលិតផលអេឡិចត្រូនិកសម្រាប់ប្រើប្រាស់ប្រចាំថ្ងៃ និងក្នុងវិស័យឧស្សាហកម្មនិងការតភ្ជាប់បណ្ដាញ ដែលមានលក្ខណៈស្មុគស្មាញជាងមុន ដើម្បីចាប់យកទីផ្សារដែលមានទំហំធំ និងមានកំណើនខ្ពស់ ជាពិសេសគឺផ្នែកកំណើនថ្មី ដែលកើតចេញពីបច្ចេកវិទ្យា៥G
- ការពង្រីកទៅរកការផលិតគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិកសម្រាប់យានយន្ត ដែលមានកម្រិតខ្ពស់ជាងមុន÷ ផ្នែកគ្រឿងអេឡិចត្រូនិកសម្រាប់យានយន្តមានកំណើន និងសក្ដានុពលខ្ពស់ ដែលជំរុញដោយការកើនឡើងនៃយានយន្តអគ្គិសនី និងកាលានុវត្តភាពក្នុងការបន្តធ្វើសមាហរណកម្មទៅក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃយានយន្តក្នុងតំបន់
- ការពង្រីកទៅរកគ្រឿងអេឡិចត្រូនិកសម្រាប់បច្ចេកវិទ្យាវេជ្ជសាស្ត្រ ជាពិសេសគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិកកម្រិតដំបូង ព្រោះនេះជាផ្នែកដែលមានកំណើនខ្ពស់ និងជាឱកាសសម្រាប់កម្ពុជាក្នុងការធ្វើសមាហរណកម្មទៅក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃសកល។ បន្ថែមពីលើការពង្រីកសមត្ថភាពផលិត កម្ពុជាមានមហិច្ឆតាក្នុងការឈានទៅរកសកម្មភាពក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ ដូចជាសេវាកម្មលើការរចនាជាដើម។ ក្នុងករណីនេះ កម្ពុជាមានគោលដៅទាក់ទាញឱ្យបានច្រើនជាងមុននូវក្រុមហ៊ុនធំៗវិនិយោគលើការរចនាបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិក (Original Design Manufacturers) និងក្រុមហ៊ុនធំៗផលិតបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិក (Original Equipment Manufacturers) ដែលដើរតួយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការផ្ដល់សេវាកម្មទាំងនេះ។ សកម្មភាពទាំងនេះ ត្រូវបានរំពឹងថានឹងបំពេញបន្ថែមប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីនៃក្រុមហ៊ុនផលិតក្នុងស្រុក។

រូបភាពទី៨÷ អនុវិស័យចម្បងដែលកម្ពុជាអាចពិចារណាផលិតដើម្បីឈានឡើងក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃនៃ វិស័យអេឡិចត្រូនិក

ប្រភព÷ ការវិភាគរបស់ក្រុមការងាររាជរដ្ឋាភិបាល និងក្រុមហ៊ុនទីប្រឹក្សា BCG ផ្អែកលើការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយអ្នកជំនាញក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក

ផលជះ និងសមត្ថភាពដែលនឹងត្រូវបានកសាងសម្រាប់ដំណាក់កាលទាំងពីរ÷ ដើម្បីសម្រេចចក្ខុវិស័យ និងគន្លងអភិវឌ្ឍន៍ខាងលើ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាកំណត់យកគោលដៅចម្បងពីរ ក្នុងការវាស់វែង÷

- ការបង្កើនទំហំនាំចេញក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិកឱ្យបាន ១,៦ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក នៅត្រឹមឆ្នាំ២០២៧
- ការបង្កើតការងារថ្មីសម្រាប់មុខតំណែងដែលត្រូវការជំនាញទាប មធ្យម និងខ្ពស់ ចំនួន ១៦.០០០កន្លែង នៅត្រឹមឆ្នាំ២០២៧។

សម្រាប់រយៈពេលខ្លី និងមធ្យម កម្ពុជានឹងកសាងមូលដ្ឋានឧត្តមភាពប្រកួតប្រជែងថ្មីៗជាគោលដៅដើម្បីឈានឆ្ពោះទៅសម្រេចបានចក្ខុវិស័យនៃការអភិវឌ្ឍវិស័យអេឡិចត្រូនិក។ ផលជះដែលកម្ពុជារំពឹងទទួលបាន តាមរយៈការអភិវឌ្ឍវិស័យនេះ តាមដំណាក់កាលដូចបានរៀបរាប់ខាងលើ មានដូចតទៅ÷

- **ការកើនឡើងនៃចំនួនកម្លាំងពលកម្មជំនាញក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក÷** កម្ពុជានឹងមានក្រុមវិស្វករមានជំនាញ និងបទពិសោធច្រើនជាងមុន ជាពិសេសវិស្វករដែលមានបទពិសោធក្នុងការផលិត និងរចនា។ ជាមួយគ្នានេះ ចំនួនបុគ្គលិកកម្មករជំនាញ ក្នុងផ្នែកគ្រប់គ្រងផលិតកម្ម អ្នកបច្ចេកទេស អ្នកគ្រប់គ្រងកម្រិតមធ្យម ដែលមានបទពិសោធក្នុងដំណើរការផលិតកម្ម ដូចជា

ការដំឡើងគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិកនៅលើបន្ទះសៀគ្វីបោះពុម្ពរួច ដោយប្រើប្រាស់ Surface Mount Technology និងការគ្រប់គ្រងបណ្ដាញផលិតកម្មជាដើម ក៏នឹងមានការកើនឡើងផងដែរ

- **ការរីកដុះដាលនៃចង្កោមក្រុមហ៊ុនផ្ដល់សេវាកម្មផលិតគ្រឿងអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា÷** កម្ពុជាផ្ដល់ការគាំទ្រយ៉ាងពេញទំហឹង និងកសាងភាពជាដៃគូជាមួយក្រុមហ៊ុនផលិតកម្មកម្រិតដំបូងដែលផលិតគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិក និងគ្រឿងបង្គុំបន្ទាប់បន្សំ។ ភាពជាដៃគូទាំងនេះនឹងផ្ដោតសំខាន់ជាពិសេសលើក្រុមហ៊ុនផ្ដល់សេវាកម្មផលិតបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកកម្រិតកណ្ដាល។ កម្ពុជាក៏មានបំណងទាក់ទាញឱ្យបានកាន់តែទូលំទូលាយនូវក្រុមហ៊ុនផ្ដល់សេវាកម្មផលិតគ្រឿងអេឡិចត្រូនិក (Electronic Manufacturing Services), ក្រុមហ៊ុនរចនា និងផលិតបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិក (Original Design Manufacturers) និងក្រុមហ៊ុនផលិតបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកតាមការបញ្ជាទិញ (Original Equipment Manufacturers) ដែលមានបទពិសោធក្នុងផ្នែកផលិតកម្មដែលមានកម្រិតខ្ពស់ជាងមុន ដើម្បីពង្រឹងប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីអ្នកផលិត។

ក្រៅពីការបង្កើតលក្ខខណ្ឌសមស្របដើម្បីគាំទ្រកម្ពុជាក្នុងការប្រែក្លាយជាមជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្ដុំសកម្មភាពផលិតគ្រឿងអេឡិចត្រូនិក ការកសាងសមត្ថភាពទាំងនេះក៏នឹងអាចជួយទាក់ទាញក្រុមហ៊ុនផលិតគ្រឿងបង្គុំបន្ទះអេឡិចត្រូនិក (board component) កម្រិតខ្ពស់ ដែលអាចជួយកម្ពុជាធ្វើសមាហរណកម្មឈានឡើងក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃនៃការផលិតគ្រឿងអេឡិចត្រូនិកដែលមានលក្ខណៈពេញលេញ (upstream integration)។

ជំពូកទី៤÷ បញ្ហាប្រឈមក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា

បញ្ហាប្រឈមចម្បងមួយចំនួនកំពុងបង្អាក់ដល់ការរីកចម្រើននៃវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក នៅកម្ពុជា។ បញ្ហាប្រឈមភាគច្រើនប៉ះពាល់មិនត្រឹមតែមកលើវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែមកលើការអភិវឌ្ឍវិស័យឧស្សាហកម្មជារួម។

៤.១. ភាពចាំបាច់ឱ្យមានយុទ្ធសាស្ត្រ និងការសម្របសម្រួលអន្តរស្ថាប័ន

ដើម្បីអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកឱ្យបានពេញលេញ ទាមទារឱ្យមានកិច្ចសហប្រតិបត្តិការ និងការសម្របសម្រួលយ៉ាងជិតស្និទ្ធរវាងភាគីពាក់ព័ន្ធដែលរួមមាន ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ដៃគូអន្តរជាតិនានា ព្រមទាំងវិស័យឯកជន ដូចជាសហព័ន្ធធុរកិច្ចនិងវិនិយោគិន ជាដើម។ បច្ចុប្បន្ន គម្លាតក្នុងយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ និងការសម្របសម្រួលវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកដែលត្រូវដោះស្រាយ រួមមាន÷

ក. តម្រូវការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍វិស័យរយៈពេលវែង÷ មកទល់បច្ចុប្បន្ន កម្ពុជាពុំទាន់មានចក្ខុវិស័យរយៈពេលវែង និងគន្លងអភិវឌ្ឍន៍ សម្រាប់វិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកនៅឡើយទេ។ អវត្តមាននៃយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍វិស័យរយៈពេលវែង បានបង្អាក់កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលក្នុងការលើកស្ទួយវិស័យទាំងនេះ និងបានធ្វើឱ្យវិនិយោគិនពុំមានទំនុកចិត្តគ្រប់គ្រាន់លើការប្តេជ្ញាចិត្តរយៈពេលវែងរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងនេះ។

ដូច្នេះហើយ ផែនទីបង្ហាញផ្លូវសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ដែលបានដាក់ចេញនូវចក្ខុវិស័យរយៈពេលវែង និងយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍វិស័យទាំងនេះ គឺជាជំហានដំបូងដ៏សំខាន់ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមចំពោះមុខ។ យុទ្ធសាស្ត្រនេះ នឹងបន្តមានការកែលម្អ ផ្អែកលើមតិយោបល់និងធាតុចូលដែលរាជរដ្ឋាភិបាលប្រមូលបានពីវិនិយោគិនជាបន្តបន្ទាប់។

ខ. តម្រូវការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ចង្កោមឧស្សាហកម្មតាមវិស័យ÷ កម្ពុជាមិនទាន់មានយុទ្ធសាស្ត្រច្បាស់លាស់ក្នុងការអភិវឌ្ឍចង្កោមវិស័យយានយន្ត ឬអេឡិចត្រូនិកនៅលើទីតាំងជាក់លាក់ណាមួយនៅឡើយទេ។ ជាក់ស្តែង រោងចក្រក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក ស្ថិតនៅរាយប៉ាយទូទាំងប្រទេស នៅតាមទីតាំងផ្សេងៗគ្នា និងនៅក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនានា ដែលបណ្តាលឱ្យបាត់បង់ឱកាសទទួលបានឥទ្ធិពលជាវិជ្ជមានពីការដែលរោងចក្រក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក មានទីតាំងនៅជិតគ្នា។ ឥទ្ធិពលជាវិជ្ជមានទាំងនេះមានដូចជា÷

- លទ្ធភាពក្នុងការចែករំលែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីគាំទ្រ ស្របតាមតម្រូវការរបស់វិស័យនីមួយៗ (ឧទាហរណ៍ ការបង្កើតគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. និងមជ្ឈមណ្ឌលឧត្តមភាពក្នុងវិស័យយានយន្ត ដែលស្ថិតនៅជិតចង្កោមឧស្សាហកម្មវិស័យយានយន្ត)

- ការធ្វើសមាហរណកម្មកាន់តែជិតស្និទ្ធរវាងក្រុមហ៊ុនផលិតកម្មផ្នែកផ្សេងៗគ្នាក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃសម្រាប់វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក
- ការបង្កើននវានុវត្តន៍ដែលកើតចេញពីការរៀនសូត្រពីគ្នាទៅវិញទៅមក និងការចែករំលែកព័ត៌មាន។

ដូច្នេះ កម្ពុជាមានភាពចាំបាច់ក្នុងការកំណត់ទីតាំងឬតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ដើម្បីអភិវឌ្ឍឱ្យក្លាយជាចង្កោមផលិតកម្មសម្រាប់វិស័យនីមួយៗ។

គ. តម្រូវការយុទ្ធសាស្ត្រទាក់ទាញវិនិយោគិនដែលមានភាពបុរេសកម្ម÷ ផ្នែកមួយនៃបញ្ហាប្រឈមរបស់កម្ពុជាក្នុងការទាក់ទាញការវិនិយោគពីបរទេសក្នុងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក គឺកង្វះការយល់ដឹងអំពីសក្តានុពល កាលានុវត្តភាព និងភាពអំណោយផលក្នុងការវិនិយោគនៅកម្ពុជា ក្នុងចំណោមវិនិយោគិនសក្តានុពល។

ទោះបីជាកម្ពុជាបាននិងកំពុងបន្តកែលម្អបរិយាកាសវិនិយោគនិងធុរកិច្ចក៏ដោយ ក៏នៅមានភាពចាំបាច់ក្នុងការធ្វើឱ្យវិនិយោគិនសក្តានុពលយល់ដឹងអំពីវឌ្ឍនភាពនិងកាលានុវត្តភាពវិនិយោគនៅកម្ពុជា ហើយធ្វើការសម្រេចចិត្តវិនិយោគដោយមិនផ្អែកលើការយល់ឃើញខុស ឬផ្អែកលើស្ថានភាពកម្ពុជាពីអតីតកាល។ ក្នុងបរិការណ៍នេះ ចាំបាច់ត្រូវមានយុទ្ធនាការទាក់ទាញនិងផ្សព្វផ្សាយទៅកាន់វិនិយោគិនសក្តានុពលក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកដែលមានភាពកាន់តែបុរេសកម្ម ជាពិសេសវិនិយោគិនក្នុងអនុវិស័យអាទិភាពនានាក្នុងការតម្រង់ទិសគន្លងអភិវឌ្ឍន៍វិស័យទាំងនេះ។

ឃ. តម្រូវការយុទ្ធសាស្ត្រភាពជាដៃគូក្នុងតំបន់÷ កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងរបស់កម្ពុជាក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកនាពេលបច្ចុប្បន្ន នៅមិនទាន់មានភាពប្រទាក់ក្រឡាគ្នាល្អជាមួយដៃគូក្នុងតំបន់ ដូចជាប្រទេសថៃ និងវៀតណាម ដែលជាទីផ្សារសក្តានុពលដ៏សំខាន់សម្រាប់គ្រឿងបង្គុំយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកផលិតនៅកម្ពុជា ហើយដែលជាផ្នែកនៃយុទ្ធសាស្ត្រប្រទេសបូកមួយ។ បញ្ហាប្រឈមជាច្រើនដែលវិនិយោគិនជួបប្រទះ ដូចជា ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងភស្តុភារកម្ម អាចត្រូវបានដោះស្រាយប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពតាមរយៈយន្តការទ្វេ ឬពហុភាគី ជាជាងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាដោះស្រាយបញ្ហាដោយខ្លួនឯង។ ដោយយុទ្ធសាស្ត្រក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិករបស់កម្ពុជាផ្តោតលើការនាំចេញ កម្ពុជាចាំបាច់ត្រូវបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រពង្រឹងភាពជាដៃគូជាមួយប្រទេសជិតខាងសម្រាប់ទទួលបានផលប្រយោជន៍ពីគ្នាទៅវិញទៅមកពីការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងពីរនេះ។

៤.២. ធនធានមនុស្ស និងនវានុវត្តន៍

កង្វះខាតធនធានមនុស្ស គឺជាបញ្ហារាំងស្ទះដ៏ចម្បងមួយទៀតសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា។ ដើម្បីពង្រីកវិស័យនេះ កម្ពុជាចាំបាច់ត្រូវបង្កើនធនធានមនុស្សដែលមានការបណ្តុះបណ្តាល និងបទពិសោធនៅគ្រប់កម្រិត រាប់បញ្ចូលទាំងកម្មករ អ្នកបច្ចេកទេស វិស្វករ និងអ្នកគ្រប់គ្រង។

ក. តម្រូវការបង្កើនចំនួនកម្លាំងពលកម្មជំនាញ និងអ្នកបច្ចេកទេសកម្រិតមធ្យម÷ ឧត្តមភាពប្រកួតប្រជែងមួយរបស់កម្ពុជា គឺកម្លាំងពលកម្មដែលមានតម្លៃប្រកួតប្រជែងខ្ពស់ បើធៀបនឹងប្រទេសផ្សេងទៀតនៅក្នុងតំបន់។ ការកែលម្អវិស័យអប់រំ ក៏បានធ្វើឱ្យអត្រាអក្ខរកម្ម និងអត្រានៃការចេះគិតលេខមានភាពប្រសើរឡើងផងដែរ។ ឧទាហរណ៍ អត្រាអក្ខរកម្មសម្រាប់មនុស្សពេញវ័យបានកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សពី ៧៨% ក្នុងឆ្នាំ២០០៨ ដល់ ៨៨% ក្នុងឆ្នាំ២០១៩។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី វិនិយោគិននៅតែបន្តជួបបញ្ហាប្រឈមពាក់ព័ន្ធនឹងការស្វែងរក និងរក្សាកម្លាំងពលកម្មដែលមានជំនាញ និងពុំមានជំនាញនៅក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក និងវិស័យឧស្សាហកម្មផ្សេងទៀត។ ដូចនេះ កម្ពុជាមានភាពចាំបាច់ក្នុងការចាត់វិធានការដើម្បីបង្កើនឱ្យបានឆាប់រហ័សនូវចំនួនកម្លាំងពលកម្មនិងអ្នកបច្ចេកទេសកម្រិតមធ្យម ដែលមានជំនាញនិងបទពិសោធសមស្របសម្រាប់បម្រើការងារក្នុងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកប្រកបដោយផលិតភាព។

នៅកម្រិតមូលដ្ឋានបំផុត ចាំបាច់ត្រូវរៀបចំឱ្យកម្មករ និយោជិតដែលធ្លាប់បម្រើការក្នុងវិស័យកសិកម្ម និងសេវាកម្ម យល់ដឹងអំពីទម្លាប់និងវិន័យការងារសម្រាប់បម្រើការនៅក្នុងវិស័យកម្មន្តសាល។ ជាមួយគ្នានេះ ប្រព័ន្ធ អ.ប.វ. គួរតែបំពាក់និងពង្រឹងជំនាញបច្ចេកទេសរបស់កម្មករ និយោជិត (ឧទាហរណ៍ ជំនាញកុំព្យូទ័រមូលដ្ឋាន ជំនាញអេឡិចត្រូនិក និងមេកានិចក្នុងការប្រើប្រាស់និងថែទាំគ្រឿងម៉ាស៊ីនផលិតកម្ម) ដើម្បីត្រៀមឱ្យពួកគាត់ចាប់យកមុខតំណែងដែលមានជំនាញខ្ពស់។ កម្ពុជា ក៏មានសក្តានុពលក្នុងការពង្រឹងកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងដើម្បីកសាងជំនាញវិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា វិស្វកម្ម និងគណិតវិទ្យា (STEM) កម្រិតដំបូង សម្រាប់សិស្សវិទ្យាល័យ ដើម្បីត្រៀមឱ្យពួកគាត់ទទួលបានការបណ្តុះបណ្តាលនិងការអប់រំបន្ថែម តាមរយៈប្រព័ន្ធ អ.ប.វ. ឬសាកលវិទ្យាល័យ។

លើសពីនេះ ការពង្រឹងសេវាផ្គូផ្គងការងារនិងជ្រើសរើសបុគ្គលិក ក៏មានភាពចាំបាច់ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាទីផ្សារការងារតាមភូមិសាស្ត្រដែលមិនមានភាពសមាមាត្រនៅកម្ពុជា ដែលបណ្តាលឱ្យកន្លែងខ្លះជួបប្រទះនឹងកង្វះកម្លាំងពលកម្មជំនាញ ហើយកន្លែងខ្លះទៀតសម្បូរកម្លាំងពលកម្មជំនាញលើសលប់។ កម្ពុជាក៏មានកម្លាំងពលកម្មជំនាញ និងមានបទពិសោធយ៉ាងច្រើនដែលកំពុងបម្រើការងារក្នុងវិស័យយានយន្តនិង អេឡិចត្រូនិកនៅប្រទេសជិតខាង ដែលនេះជាឱកាសអាចឱ្យកម្ពុជាពង្រីកចំនួនពលកម្មជំនាញ ដោយទាញយកកម្លាំងពលកម្មជំនាញដែលមានស្រាប់។

ខ. កង្វះអ្នកបច្ចេកទេសផ្នែកវិស្វកម្ម គ្រប់គ្រង និងជំនាញវិជ្ជាជីវៈ÷ វិនិយោគិនក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា ក៏ជួបបញ្ហាប្រឈមក្នុងការជ្រើសរើសកម្មករ និយោជិតក្នុងតួនាទីការងារដែល

ទាមទារកម្រិតចំណេះដឹងបច្ចេកទេស ឬជំនាញវិជ្ជាជីវៈខ្ពស់ ដូចជាវិស្វករ អ្នកគ្រប់គ្រងរោងចក្រ និងបុគ្គលិករដ្ឋបាល។ តាមបទពិសោធជាក់ស្តែង វិនិយោគិនបរទេសនាំយកវិស្វករ និងអ្នកជំនាញមកពីបរទេស ជាពិសេសនៅក្នុងដំណាក់កាលដំបូងនៃការបង្កើតរោងចក្រថ្មី។ អ្នកជំនាញបរទេសទាំងនេះគឺជាប្រភពដ៏សំខាន់សម្រាប់បង្កើតដំណើរការការងារនៅក្នុងរោងចក្រថ្មីទាំងនេះ និងជាអ្នកបណ្តុះបណ្តាលកម្មករ និយោជិតកម្ពុជា ដើម្បីត្រៀមបំពេញតួនាទីដែលត្រូវការជំនាញខ្ពស់ទាំងនេះ។

ដូច្នេះ កម្ពុជាចាំបាច់ត្រូវបង្កើតគោលនយោបាយនិងផែនការ ដើម្បីបង្កើនសមត្ថភាពរបស់ខ្លួនក្នុងការទាក់ទាញអ្នកបច្ចេកទេសដែលមានជំនាញខ្ពស់បែបនេះ ដោយរួមបញ្ចូលទាំងផែនការពង្រឹងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសង្គម ដូចជាការថែទាំសុខភាពនិងការអប់រំ ជាពិសេស នៅតាមទីជនបទ និងដើម្បីទាក់ទាញអ្នកបច្ចេកទេសខ្មែរដែលរស់នៅក្រៅប្រទេស និងកម្មករចំណាកស្រុកកម្ពុជាដែលមានជំនាញនិងបទពិសោធសមស្របក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកឱ្យត្រឡប់មកកម្ពុជាវិញ។

៤.៣. ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ

ទោះបីជាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តរបស់កម្ពុជាមានភាពកាន់តែប្រសើរឡើង អាទិភាពរយៈពេលខ្លីសំខាន់បំផុតដែលបានលើកឡើងដោយវិនិយោគិនក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក គឺការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអគ្គិសនី និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូននិងភស្តុភារកម្ម ខណៈដែលកម្ពុជាត្រូវបន្តអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបស់ខ្លួនលើផ្នែកមួយចំនួនទៀត រួមទាំងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឌីជីថល ដូចជាអ៊ីនធឺណិតល្បឿនលឿនដើម្បីគាំទ្រដល់ការផ្លាស់ប្តូរទៅកាន់សេដ្ឋកិច្ចដែលពឹងផ្អែកលើជំនាញខ្ពស់។

ក. តម្រូវការក្នុងការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអគ្គិសនី៖ អាទិភាពចម្បង ដែលជាការលើកឡើងរបស់វិនិយោគិនគឺការកាត់បន្ថយថ្លៃអគ្គិសនី និងការបង្កើនស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់។ ក្នុងរយៈពេល ៥ ទៅ ១០ឆ្នាំចុងក្រោយនេះ ប្រទេសកម្ពុជាមានការអភិវឌ្ឍគួរឱ្យកត់សម្គាល់ក្នុងការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវវិសាលភាពនិងស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនី ក៏ដូចជាការបញ្ចុះថ្លៃអគ្គិសនី។ ឧទាហរណ៍ សន្ទស្សន៍នៃភូមិដែលទទួលបានការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនី បានកើនឡើងយ៉ាងខ្លាំងពី ៦៦,៦%ក្នុងឆ្នាំ២០១៥ ដល់ ៩៧,៤%ក្នុងឆ្នាំ២០២០។ ថ្លៃអគ្គិសនីក៏បានថយចុះដល់ទៅ ៣០% ផងដែរក្នុងរយៈពេល ៥ឆ្នាំកន្លងមកនេះ។ លើសពីនេះ ជាង ៥០% នៃផលិតកម្មថាមពលក្នុងស្រុករបស់កម្ពុជាបានមកពីប្រភពកកើតឡើងវិញ (ភាគច្រើនគឺ វារីអគ្គិសនី) ដែលជាអត្រាខ្ពស់មួយនៅក្នុងតំបន់ និងជាការផ្តល់គុណតម្លៃដ៏សំខាន់មួយសម្រាប់វិនិយោគិនដែលចង់កាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់របស់ខ្លួនដល់បរិស្ថាន ។

ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី ថ្លៃអគ្គិសនីនៅកម្ពុជានៅតែស្ថិតនៅកម្រិតមួយខ្ពស់ ហើយស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់ក៏ស្ថិតនៅកម្រិតមួយទាប បើធៀបនឹងប្រទេសជិតខាង។ ខណៈគម្លាតនេះកំពុងតែរួមតូចទៅ ការខិតខំប្រឹងប្រែងរួមរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលគឺជាការចាំបាច់ ដើម្បីធ្វើឱ្យថ្លៃអគ្គិសនីមានភាពប្រកួតប្រជែង និងការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនី

មានស្ថិរភាព សំដៅធានាបាននូវការចំណាយដែលមានភាពប្រកួតប្រជែង និងជៀសវាងការរំខានដល់ប្រតិបត្តិការផលិតកម្មនៅក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកដែលពឹងផ្អែកខ្លាំងលើការប្រើប្រាស់ថាមពល។ ការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអគ្គិសនីថ្មី ដែលមានភាពកាន់តែប្រសើរឡើង ក៏ដូចជាការធ្វើពិពិធកម្មទៅរកប្រភពថាមពលថ្មីៗ (ឧទាហរណ៍ ថាមពលពន្លឺព្រះអាទិត្យ និងថាមពលកកើតឡើងវិញផ្សេងទៀត) គឺជាការចាំបាច់។

ខ. តម្រូវការក្នុងការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារកម្ម៖ បញ្ហាប្រឈមសំខាន់មួយទៀតសម្រាប់កម្ពុជា គឺការពង្រឹងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូននិងភស្តុភារកម្ម ដើម្បីទ្រទ្រង់ទំហំពាណិជ្ជកម្មដែលកំពុងកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័ស និងជាពិសេសដើម្បីគាំទ្រដល់វិស័យដែលផ្តោតលើការនាំចេញដូចជា វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកជាដើម។ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូននិងភស្តុភារកម្មក្នុងប្រទេសកម្ពុជាត្រូវបានកែលម្អនិងធ្វើទំនើបកម្មក្នុងរយៈពេលមួយទសវត្សរ៍កន្លងមក តាមរយៈការពង្រីកនិងការកែលម្អបណ្តាញផ្លូវ និងការពង្រីកកំពង់ផែសមុទ្រទឹកជ្រៅក្នុងខេត្តព្រះសីហនុ រួមទាំងការដាក់ឱ្យដំណើរការស្ថានីយពហុបំណងកាលពីឆ្នាំ២០១៨។

យ៉ាងណាក៏ដោយ កម្ពុជាក៏នៅអាចមានលទ្ធភាពធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវការដឹកជញ្ជូនពហុមធ្យោបាយនិងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធភស្តុភារកម្ម។ ជាក់ស្តែង ការកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍រវាងតំបន់ឧស្សាហកម្មធំៗ ដូចជារាជធានីភ្នំពេញ និងខេត្តព្រះសីហនុ និងការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវការតភ្ជាប់រវាងតំបន់ឧស្សាហកម្មទាំងនេះ និងច្រកទ្វារសម្រាប់នាំចេញទៅកាន់ប្រទេសថៃ និងវៀតណាម គឺជាតម្រូវការមួយចាំបាច់។ កង្វះភាពស៊ីចង្វាក់គ្នានៅក្នុងបទប្បញ្ញត្តិនៃការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន បានធ្វើឱ្យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ កាន់តែជាឧបសគ្គសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារកម្ម។ ជាក់ស្តែង ភាពខុសគ្នានៃទម្ងន់ផ្ទុកអតិបរមា និងការរឹតត្បិតលើចំនួនរថយន្តដឹកទំនិញដែលមានអាជ្ញាបណ្ណដឹកជញ្ជូនឆ្លងដែនរវាងកម្ពុជានិងប្រទេសជិតខាង បានបង្កើនតម្រូវការនៃការផ្លាស់ប្តូររថយន្តដឹកជញ្ជូននៅច្រកព្រំដែន ក៏ដូចជាបានធ្វើឱ្យមានការកកស្ទះនៅមាត់ច្រកព្រំដែន ដែលនាំឱ្យការដឹកជញ្ជូនមានភាពយឺតយ៉ាវ។ ការដោះស្រាយបញ្ហាទាំងនេះនៅក្នុងបណ្តាញដឹកជញ្ជូន អាចនឹងជួយកាត់បន្ថយការចំណាយលើការដឹកជញ្ជូនសម្រាប់ក្រុមហ៊ុនក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា ជាពិសេសក្រុមហ៊ុនដែលដឹកជញ្ជូនគ្រឿងបង្គុំទៅកាន់រោងចក្រដំឡើងនៅប្រទេសថៃ ឬវៀតណាម។

ខណៈដែលហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់បន្តដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការដឹកជញ្ជូនទំនិញពាណិជ្ជកម្ម កំពង់ផែនិងអាកាសយានដ្ឋានក៏មានតួនាទីសំខាន់ក្នុងយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកដែលផ្តោតលើការនាំចេញ និងជាពិសេសសម្រាប់ការឈានទៅចាប់យកគ្រឿងបង្គុំដែលមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ និងមានទម្ងន់ស្រាល សមស្របសម្រាប់ការនាំចេញទៅកាន់ទីផ្សារពិភពលោក។ ក្នុងន័យនេះ កម្ពុជាត្រូវបន្តការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូននិងភស្តុភារកម្មពហុមធ្យោបាយ ហើយជំរុញការធ្វើសុខដុមនីយកម្មបទប្បញ្ញត្តិនានាពាក់ព័ន្ធនឹងការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដើម្បីធ្វើឱ្យការដឹកជញ្ជូនទំនិញកាន់តែមានប្រសិទ្ធភាព និងចំណាយតិច។

៤.៤. កិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម

កិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្មមានសារៈសំខាន់ណាស់ចំពោះយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកដែលផ្តោតលើការនាំចេញរបស់កម្ពុជា។ ក្នុងន័យនេះ ការកែទម្រង់កិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្មមួយចំនួនត្រូវបានអនុវត្តនាពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ ក្នុងនោះរួមមាន ការលុបបំបាត់កម្រៃសេវាគ្រប់គ្រងការនាំចេញ ការលុបបំបាត់ការតម្រូវឱ្យមានវិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់ដើមកំណើតទំនិញសម្រាប់ប្រទេសមួយចំនួន ការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់នូវប្រព័ន្ធស្វ័យប្រវត្តិកម្មក្នុងការផ្តល់សេវាសាធារណៈ និងការកែទម្រង់ស្ថាប័នសំដៅកាត់បន្ថយចំនួនស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធក្នុងការអនុវត្តនីតិវិធីឆ្លងកាត់ព្រំដែន។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី កម្ពុជាក៏ត្រូវបន្តធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងថែមទៀតនូវនីតិវិធីពាក់ព័ន្ធនឹងការបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញ កាត់បន្ថយថ្លៃនិងពេលវេលាក្នុងការដឹកជញ្ជូននាំចេញគ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងផលិតផលអេឡិចត្រូនិក ដើម្បីបង្កើនតម្លាភាពនិងភាពអាចប៉ាន់ប្រមាណបានសម្រាប់វិនិយោគិន។

៤.៥. បរិយាកាសធុរកិច្ចនិងវិនិយោគ

ដើម្បីជំរុញការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា ទាមទារឱ្យមានបរិយាកាសធុរកិច្ចនិងវិនិយោគប្រកបដោយភាពទាក់ទាញ និងប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីដែលអំណោយផលដល់ការរីកចម្រើននៃវិស័យទាំងនេះ ជាពិសេសការតភ្ជាប់ក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃ÷

ក. ការផ្សព្វផ្សាយឱ្យកាន់តែទូលំទូលាយអំពីការលើកទឹកចិត្តថ្មីក្នុងការវិនិយោគ÷ នៅមុនឆ្នាំ ២០២១ រាជរដ្ឋាភិបាលបានកំណត់ពីតម្រូវការក្នុងការពង្រឹងការលើកទឹកចិត្តវិនិយោគសម្រាប់វិស័យដែលមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ និងវិស័យអតិមូលធន (Capital-intensive sectors) រួមទាំងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកផងដែរ។ ជាក់ស្តែង នៅមុនឆ្នាំ២០២១ ច្បាប់ស្តីពីវិនិយោគនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាមិនបានផ្តល់ការលើកទឹកចិត្តដល់ក្រុមហ៊ុនដែលបានវិនិយោគលើការស្រាវជ្រាវនិងអភិវឌ្ឍន៍ ការផ្តល់ការបណ្តុះបណ្តាល និងសុខុបត្ថម្ភវត្ថុសម្រាប់កម្មករទេ បើទោះបីជាកត្តាទាំងនេះរួមចំណែកដល់ការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងនេះក៏ដោយ។

ច្បាប់ស្តីពីវិនិយោគនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ព្រមទាំងច្បាប់ស្តីពីភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន ដែលត្រូវបានអនុម័តកាលពីចុងឆ្នាំ២០២១ បានដោះស្រាយបញ្ហាទាំងនេះតាមរយៈការផ្តល់ការលើកទឹកចិត្តដែលកាន់តែមានភាពអំណោយផល និងផ្តល់នូវមូលដ្ឋានបទប្បញ្ញត្តិកាន់តែរឹងមាំសម្រាប់ការវិនិយោគនៅកម្ពុជា។ អនុក្រឹត្យស្តីពីការអនុវត្តច្បាប់ទាំងពីរខាងលើកំពុងត្រូវបានរៀបចំ ដើម្បីផ្តល់ព័ត៌មានលម្អិតបន្ថែម ហើយរាជរដ្ឋាភិបាលនឹងបន្តប្រាស្រ័យទាក់ទងជាមួយសមាគមធុរកិច្ចនៅកម្ពុជា ក៏ដូចជាវិនិយោគិនសក្តានុពល ដើម្បីជម្រាបជូនពីកាលានុវត្តភាពនានាដែលកើតចេញពីច្បាប់ថ្មីៗទាំងនេះ។

ខ. តម្រូវការប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីដែលមានភាពកាន់តែអំណោយផលសម្រាប់ការតភ្ជាប់ក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃ÷ កម្ពុជានៅមិនទាន់មានប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីអំណោយផលសម្រាប់ការតភ្ជាប់ផ្នែកផ្សេងៗនៃខ្សែច្រវាក់តម្លៃយានយន្ត

និងអេឡិចត្រូនិកនៅឡើយ។ ជាក់ស្តែង ទោះបីជាសកម្មភាពផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្តនៅកម្ពុជាមានការកើនឡើងក៏ដោយ ក៏ការតភ្ជាប់បែបប្រតិគមន៍រវាងក្រុមហ៊ុនផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្តទាំងនោះនិងសហគ្រាសធុនតូចនិងមធ្យមក្នុងស្រុកដែលផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំនៅមានកម្រិត ដែលកត្តានេះបានធ្វើឱ្យមានការនាំចូលគ្រឿងបង្គុំភាគច្រើន សម្រាប់ការផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្ត។

ក្រុមហ៊ុនផ្គុំដំឡើងភាគច្រើន ពុំមានព័ត៌មានគ្រប់គ្រាន់ពីសហគ្រាសធុនតូចនិងមធ្យមក្នុងស្រុកដែលផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំនៅកម្ពុជា ហើយគុណភាពនៃគ្រឿងបង្គុំដែលផលិតនៅកម្ពុជាក៏នៅមានកម្រិតនៅឡើយ។ ការដោះស្រាយនូវកង្វះព័ត៌មាននិងបញ្ហាគម្លាតគុណភាព គឺជាគន្លឹះក្នុងការបង្កើតប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីដែលអំណោយផលជាងមុនសម្រាប់ការតភ្ជាប់បែបប្រតិគមន៍ក្នុងវិស័យយានយន្ត។ លើសពីនេះ កម្ពុជាគួរជួយជំរុញលទ្ធភាពរបស់សហគ្រាសធុនតូចនិងមធ្យម ក្នុងការផ្តល់សេវាវិស្វកម្មនិងព័ត៌មានវិទ្យាដើម្បីឱ្យក្រុមហ៊ុនទាំងនោះអាចភ្ជាប់ខ្លួនកាន់តែប្រសើរឡើងចូលទៅក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។ ការណ៍នេះនឹងជួយឱ្យក្រុមហ៊ុនក្នុងស្រុកអាចទទួលបានអត្ថប្រយោជន៍ពីការរីកលូតលាស់នៃវិស័យទាំងពីរនេះ ក៏ដូចជាជំរុញការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីនៃអ្នកផ្តល់សេវាជំនាញគាំទ្រវិស័យទាំងពីរផងដែរ។

ជំពូកទី៥÷ វិធានការគន្លឹះសម្រាប់អភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក

ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមដែលបង្អាក់ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាប្តេជ្ញាដាក់ចេញនូវផែនការសកម្មភាពអន្តរក្រសួងសម្រាប់អនុវត្តវិធានការគន្លឹះសម្រាប់រយៈពេល ៥ឆ្នាំបន្ទាប់។ ផែនការសកម្មភាពនេះ រំលេចពីការផ្លាស់ប្តូរដ៏សំខាន់ចំនួន២ ចំពោះអភិក្រមរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលក្នុងការប្រែក្លាយកម្ពុជាឱ្យទៅជាគោលដៅវិនិយោគលើវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក ដ៏មានភាពទាក់ទាញ។

បង្កើនការសម្របសម្រួលអន្តរក្រសួង÷ ជាបឋម ផែនការសកម្មភាពរំលេចអំពីភាពចាំបាច់នៃការបង្កើនការសម្របសម្រួលអន្តរក្រសួងដើម្បីអភិវឌ្ឍវិស័យនេះ និងកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងកាត់បន្ថយការិយាធិបតេយ្យដែលមានលក្ខណៈដាច់ដោយដុំដែលធ្លាប់បានបង្អាក់ដល់ដំណើរការនេះ ដើម្បីអភិវឌ្ឍយុទ្ធសាស្ត្រដែលមានលក្ខណៈប្រទាក់ក្រឡាគ្នា។ បន្ថែមលើនេះ បើទោះបីជាវិធានការនីមួយៗមានក្រសួងមួយទទួលខុសត្រូវនាំមុខ ប៉ុន្តែការអនុវត្តវិធានការនោះ ក៏ត្រូវមានការចូលរួមពីបណ្តាក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធផងដែរ។ ក្រុមការងារពន្លឿនវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក ដែលដឹកនាំដោយ ក.អ.ក. ត្រូវបានបង្កើតឡើងដើម្បីសម្របសម្រួលអន្តរក្រសួង និងធានានូវវឌ្ឍនភាពនៃការអនុវត្តវិធានការតាមផែនការសកម្មភាពដែលបានដាក់ចេញ។

ភាពជាដៃគូជិតស្និទ្ធជាមួយវិស័យឯកជន÷ ផែនការសកម្មភាពនេះ ឆ្លុះបញ្ចាំងពីការទទួលស្គាល់របស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាថាភាពជាដៃគូជិតស្និទ្ធជាមួយវិស័យឯកជនគឺចាំបាច់សម្រាប់ការរៀបចំនិងការអនុវត្តវិធានការយ៉ាងមានប្រសិទ្ធភាព ដើម្បីអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។ ក្នុងន័យនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាប្តេជ្ញាបង្កើនការប្រឹក្សាយោបល់ជាមួយវិស័យឯកជន ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមដែលវិស័យឯកជនជួបប្រទះតាមរយៈការបង្កើត "ក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក" ដែលមានសមាសភាពចូលរួមពីស្ថាប័នរដ្ឋ គ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. និងវិស័យឯកជន ដូចជា សមាគមធុរកិច្ចជាតិនិងអន្តរជាតិជាដើម ដើម្បីជំរុញដល់ការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងពីរនេះ។

ក្រុមប្រឹក្សាពិគ្រោះយោបល់តាមវិស័យ ជាអ្នកជំរុញការតម្រង់ទិស និងភាពជាដៃគូជាមួយវិស័យឯកជន

ផ្អែកលើករណីជោគជ័យជាសកលនៃការសម្របសម្រួលរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលជាមួយវិស័យឯកជនលើការអភិវឌ្ឍតាមវិស័យ ក្រុមប្រឹក្សាពិគ្រោះយោបល់តាមវិស័យ មានបេសកកម្មមិនត្រឹមតែជួយសម្រួលការតម្រង់ទិសផ្នែកបច្ចេកទេសលើការអនុវត្តវិធានការប៉ុណ្ណោះទេ ថែមទាំងតម្រង់ទិសយុទ្ធសាស្ត្ររវាងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា និងវិស័យឯកជនក្នុងការកំណត់ទិសដៅនៃវិស័យ។ ដូច្នេះ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា បានអញ្ជើញតំណាងពីវិស័យឯកជនចូលរួមធ្វើជាសហប្រធាននៃក្រុមប្រឹក្សានេះ សំដៅធានាថាវិស័យឯកជននឹងមានតួនាទី និងសមត្ថភាព ដើម្បីសម្រួចការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក។ ក្រុមប្រឹក្សាពិគ្រោះយោបល់តាមវិស័យ នឹងខិតខំសម្រេចឱ្យបានជាបឋមនូវការយល់ឃើញរួមគ្នាអំពីផលប្រយោជន៍និងគោលបំណងរៀងខ្លួនរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលនិងវិស័យឯកជន ព្រមទាំងទិសដៅរួមសម្រាប់វិស័យទាំងនេះ មុននឹងឈានដល់ការគិតគូរលើបញ្ហាលម្អិត ដូចជា ការជ្រើសរើសនិងធ្វើអាទិភាវូបនីយកម្មវិធានការសំខាន់ៗ និងតួនាទីរៀងខ្លួនរបស់គូភាគីក្នុងការអនុវត្ត និងសូចនាករដែលអាចវាស់វែងភាពជោគជ័យ។

រូបភាពទី៩÷ ចំណុចនៃការពិភាក្សា ដែលត្រូវដាក់បញ្ចូលក្នុងក្រុមប្រឹក្សាពិគ្រោះយោបល់តាមវិស័យ

ជាកិច្ចចាប់ផ្ដើម វិស័យឯកជនអាចសហការជាមួយរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាលើវិធានការដែលទាមទារនូវការប្តេជ្ញាផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុតិចតួចពីវិស័យឯកជន ដូចជា ការផ្ដល់ធាតុចូលលើកម្រិតជំនាញកម្មករដែលត្រូវការ

ដើម្បីចូលរួមបង្កើតនូវកម្មវិធីសិក្សាលើជំនាញពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ឬតម្រូវការចែករំលែកប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ី ដើម្បីចូលរួមរៀបចំផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍ចង្កោមឧស្សាហកម្មយានយន្ត និងអេឡិច-ត្រូនិក។ តាមរយៈការប្តេជ្ញាចិត្តរួមគ្នាជាជំហានៗ ភាពជាដៃគូនេះអាចពង្រីកវិសាលភាពបន្ថែមទៀត ដោយរួមបញ្ចូលនូវវិធានការដែលទាមទារឱ្យមានការប្តេជ្ញាផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុកាន់តែច្រើនពីគូភាគី ដូចជា ការបណ្តាក់ទុនរួមគ្នាលើការបង្កើតគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. ថ្មីសម្រាប់វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។

បន្ទាត់ពេលវេលានៃការអនុវត្តវិធានការសម្រាប់ជំរុញការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក មានបង្ហាញក្នុងបរិសិដ្ឋទី២។

៥.១. យុទ្ធសាស្ត្រ និងការសម្របសម្រួលអន្តរស្ថាប័ន

វិធានការខាងក្រោម មានបំណងគាំទ្រដល់កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងរបស់អន្តរក្រសួង ដើម្បីអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។ អាទិភាពបន្ទាន់ គឺធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវទំនាក់ទំនងនិងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយវិស័យឯកជន។ ក្នុងន័យនេះ វិធានការអាទិភាព រួមមាន÷

១). រៀបចំឯកសារផែនទីបង្ហាញផ្លូវ ដែលកំណត់យ៉ាងច្បាស់នូវចក្ខុវិស័យ ក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនការសកម្មភាព សម្រាប់វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។

២). បង្កើត "ក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក" ដែលមានសមាសភាពចូលរួមពីស្ថាប័នរដ្ឋ គ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. និងវិស័យឯកជន ដើម្បីរួមគ្នាជំរុញការអនុវត្តក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនការសកម្មភាពនេះ។

៣). ពង្រឹងការទាក់ទាញវិនិយោគិនដោយបុរេសកម្ម។

៤). កំណត់ទីតាំង ឬតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសសម្រាប់ចង្កោមវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។

៥). បង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រប្រទេសបូកមួយ ដោយពង្រឹងសហប្រតិបត្តិការជាមួយបណ្តាប្រទេសជិតខាង ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាឆ្លងកាត់ព្រំដែនដែលតែងតែកើតមានចំពោះវិនិយោគិន។

៦). ទាក់ទាញ និងសម្រួលវិនិយោគដល់ក្រុមហ៊ុនឈានមុខ។

៥.២. ធនធានមនុស្ស និងនវានុវត្តន៍

វិធានការខាងក្រោម មានបំណងគាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍធនធានមនុស្សសម្រាប់វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។ ភាពជាដៃគូជិតស្និទ្ធជាមួយវិស័យឯកជន មានសារៈសំខាន់ក្នុងការបញ្ចៀសនូវបញ្ហា "មេមាន់និងកូនមាន់" នាពេលបច្ចុប្បន្ន ដែលវិស័យឯកជនស្ទាក់ស្ទើរចំពោះការវិនិយោគនៅកម្ពុជា ដោយសារកង្វះខាតធនធានមនុស្សសមស្រប ខណៈដែលរាជរដ្ឋាភិបាលមើលឃើញពីភាពលំបាកក្នុងការវិនិយោគក្នុងទ្រង់ទ្រាយធំ

លើការអភិវឌ្ឍធនធានមនុស្សក្នុងវិស័យជាក់លាក់ ប្រសិនបើគ្មានសញ្ញាណច្បាស់លាស់ពីការវិនិយោគឯកជននៅពេលខាងមុខ និងការបង្កើតការងារក្នុងវិស័យទាំងនេះ។ ក្នុងន័យនេះ វិធានការអាទិភាព រួមមាន÷

១). អភិវឌ្ឍកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្មសម្រាប់វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកដោយសហការជាមួយវិស័យឯកជន។

២). ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវអភិបាលកិច្ចក្នុងការតាមដាន និងវាយតម្លៃនៃគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ.។

៣). រៀបចំផែនការទាក់ទាញជនបរទេស ទេសន្តប្រវេសន៍ និងអាណិកជនខ្មែរដែលមានទេពកោសល្យ។

៤). ពង្រីក និងពង្រឹងសេវាផ្គូផ្គងការងារ តាមរយៈយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន។

៥). ពង្រីកគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. នៅតាមតំបន់អាទិភាព។

៥.៣. ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ

វិធានការខាងក្រោម មានគោលបំណងជំរុញការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអគ្គិសនី ដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារកម្ម ដើម្បីគាំទ្រដល់ប្រតិបត្តិការរបស់រោងចក្រក្នុងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា។ ក្នុងន័យនេះ វិធានការអាទិភាព រួមមាន÷

១). អនុវត្តផែនការវិនិយោគហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអគ្គិសនី។

២). ពិនិត្យឡើងវិញនូវអត្រាថ្លៃអគ្គិសនី និងស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់។

៣). អនុវត្តផែនការអភិវឌ្ឍន៍វិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន។

៤). ធ្វើសុខដុមនីយកម្មបទប្បញ្ញត្តិស្ដីពីការដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកឆ្លងកាត់ព្រំដែនជាមួយប្រទេសជិតខាង (ឧទាហរណ៍÷ ប្រទេសថៃ វៀតណាម និងឡាវ)។

៥.៤. កិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម

វិធានការខាងក្រោម មានគោលបំណងផ្តល់ការគាំទ្រដល់ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម និងរំហូរពាណិជ្ជកម្មរវាងកម្ពុជានិងប្រទេសដទៃ។ ក្នុងន័យនេះ វិធានការអាទិភាព រួមមាន÷

១). អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរី និងផែនការកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្មដែលផ្តោតលើការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធស្វ័យប្រវត្តិកម្មក្នុងការផ្តល់សេវាសាធារណៈ។

២). ធ្វើសាមញ្ញកម្មបែបបទនាំចេញ នាំចូល។

៥.៥. បរិយាកាសធុរកិច្ចនិងវិនិយោគ

វិធានការខាងក្រោម មានគោលបំណងគាំទ្រការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវបរិយាកាសធុរកិច្ចនិងវិនិយោគសម្រាប់ទាក់ទាញវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស ក៏ដូចជាការបង្កើតឱ្យមានប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីដែលអំណោយផលដល់

ការរីកចម្រើននៃវិស័យទាំងនេះ ជាពិសេសការតភ្ជាប់ក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃតំបន់ និងសកល។ ក្នុងប៉ុន្មានទសវត្សរ៍ចុងក្រោយ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាសម្រេចបាននូវវឌ្ឍនភាពគួរឱ្យកត់សម្គាល់ ជាពិសេសក្នុងការរៀបចំច្បាប់ និងគោលនយោបាយថ្មីៗដែលមានភាពអំណោយផលដល់វិនិយោគិនដូចជា ច្បាប់ស្តីពីវិនិយោគនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ច្បាប់ស្តីពីភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន និងគោលនយោបាយជាតិស្តីពីកម្មសិទ្ធិបញ្ញាជាដើម។ ក្នុងន័យនេះ វិធានការអាទិភាព រួមមាន÷

១). អនុវត្តច្បាប់ស្តីពីវិនិយោគនិងច្បាប់សំខាន់ៗដែលមានភាពអំណោយផលដល់វិនិយោគិន។

២). រៀបចំវេទិកាផ្គូផ្គងអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុក។

៣). រៀបចំកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវសមត្ថភាពនិងគុណភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុក។

ជំពូកទី៦÷ យន្តការស្ថាប័នសម្រាប់ការអនុវត្ត និងការតាមដាននិងវាយតម្លៃ

៦.១. ការរៀបចំយន្តការស្ថាប័ន

ការរៀបចំស្ថាប័នដឹកនាំ និងសម្របសម្រួលការអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា ត្រូវបានធ្វើឡើងក្នុងគោលបំណងលើកទឹកចិត្តឱ្យមានកិច្ចសហប្រតិបត្តិការនិងការសម្របសម្រួលរវាងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ។ ក្រសួងទទួលខុសត្រូវនាំមុខនីមួយៗ ត្រូវមានគណនេយ្យភាពចំពោះការអនុវត្តវិធានការជាក់លាក់ដែលខ្លួនទទួលបន្ទុក។

ក. ការសម្របសម្រួលរួម និងការជំរុញការអនុវត្តក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនការសកម្មភាព

តាមអនុសាសន៍ណែនាំរបស់គណៈកម្មាធិការគោលនយោបាយសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ (គ.ស.ហ.) និងដោយមានការឯកភាពដ៏ខ្ពង់ខ្ពស់ពី **សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន** នាយករដ្ឋមន្ត្រីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា គណៈកម្មាធិការប្រតិបត្តិអន្តរក្រសួងមួយត្រូវបានបង្កើតឡើង ដែលមានសមាសភាពពីក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ក្នុងការកំណត់ទិសដៅយុទ្ធសាស្ត្រនៃការអនុវត្តផែនការសកម្មភាព ក៏ដូចជាការផ្តល់ទស្សនវិស័យនិងធនធាន ដើម្បីអនុវត្តវិធានការនៃផែនទីបង្ហាញផ្លូវ។ គណៈកម្មាធិការប្រតិបត្តិ ត្រូវដឹកនាំដោយអគ្គលេខាធិការ ក.អ.ក. ដើម្បីទទួលខុសត្រូវ និងតាមដានជាទៀងទាត់លើវឌ្ឍនភាពនៃការអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវ។ ដោយឡែក គ.ស.ហ. មានតួនាទីជាអ្នកតម្រង់ទិសជាយុទ្ធសាស្ត្រ និងពិនិត្យលើលទ្ធផលនៃការវាយតម្លៃ។

គណៈកម្មាធិការប្រតិបត្តិ ត្រូវមានគណៈកម្មាធិការដោះស្រាយបញ្ហា ជាសេនាធិការ ដោយមានសមាសភាពចូលរួមពីឧត្តមមន្ត្រីបង្គោលមកពីក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ហើយមានភារកិច្ចផ្តល់យោបល់បច្ចេកទេសសម្រាប់ដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមសំខាន់ៗដែលមានលក្ខណៈអន្តរវិស័យនិងជាអាទិភាពខ្ពស់ ព្រមទាំងសម្របសម្រួលផ្តល់ការគាំទ្រលើការអនុវត្តវិធានការជាក់លាក់ដែលមានក្រសួងនាំមុខទទួលបន្ទុកអនុវត្ត។

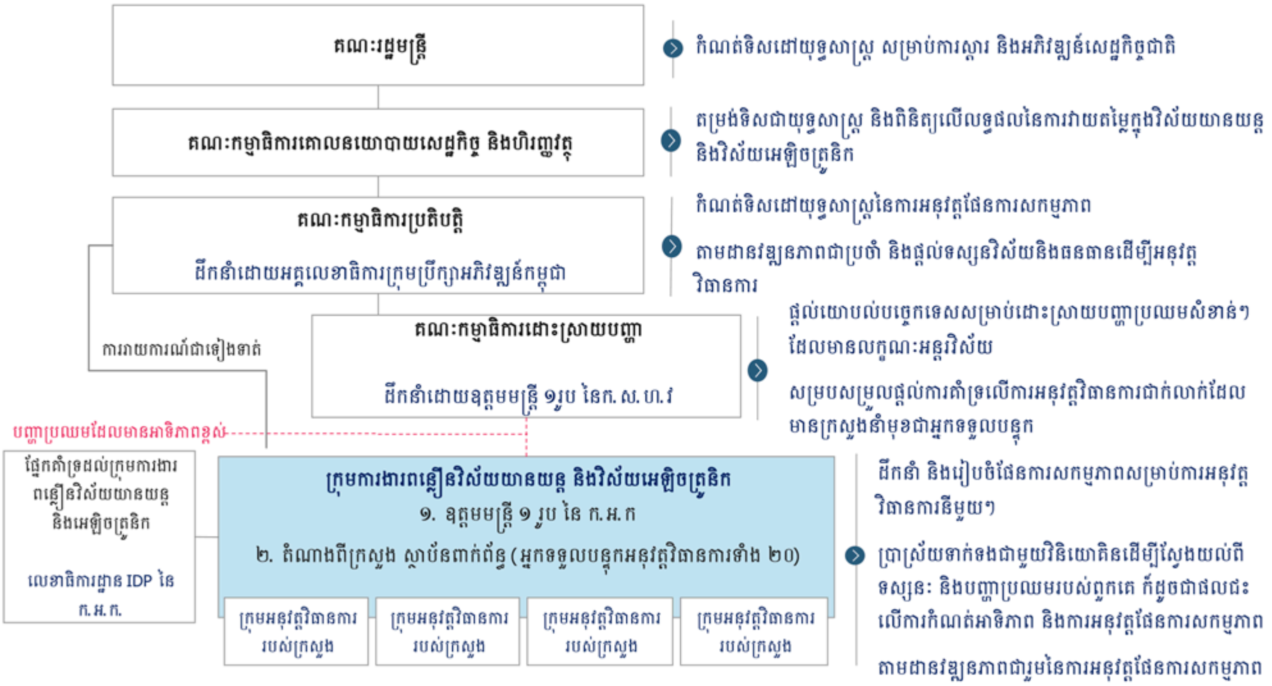
ក្រុមការងារពន្លឿនវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ដែលដឹកនាំដោយឧត្តមមន្ត្រីមួយរូបរបស់ ក.អ.ក. ត្រូវបានបង្កើតឡើងចំណុះឱ្យគណៈកម្មាធិការទាំងពីរខាងលើ ក្នុងគោលបំណងដឹកនាំនិងរៀបចំផែនការសកម្មភាពសម្រាប់ការអនុវត្តវិធានការនីមួយៗ។ ក្រុមការងារនេះ មានសមាសភាពមន្ត្រីបច្ចេកទេសមកពីបណ្តាក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ដែលមានតួនាទីដឹកនាំការអនុវត្តវិធានការនីមួយៗ ហើយទទួលខុសត្រូវលើទំនាក់ទំនងជាមួយវិនិយោគិនក្នុងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ដើម្បីឈ្វេងយល់ពីទស្សនៈនិងបញ្ហាប្រឈមដែលតែងតែកើតមានឡើង ក៏ដូចជាផលជះនានាលើការកំណត់អាទិភាពនិងការអនុវត្តផែនការសកម្មភាព។ លើសពីនេះ ក្រុមការងារខាងលើ មានតួនាទីតាមដានវឌ្ឍនភាពជារួមនៃការអនុវត្តផែនការសកម្មភាព។

ខ. ការអនុវត្តវិធានការនីមួយៗ

ក្រសួង ស្ថាប័ន ដែលទទួលបន្ទុកនាំមុខក្នុងការអនុវត្តវិធានការនីមួយៗ ត្រូវបង្កើតក្រុមការងារបច្ចេកទេសរៀបចំ និងអនុវត្តវិធានការ ដោយសម្របសម្រួលជាមួយវិស័យឯកជន។ ក្រុមការងារបច្ចេកទេស

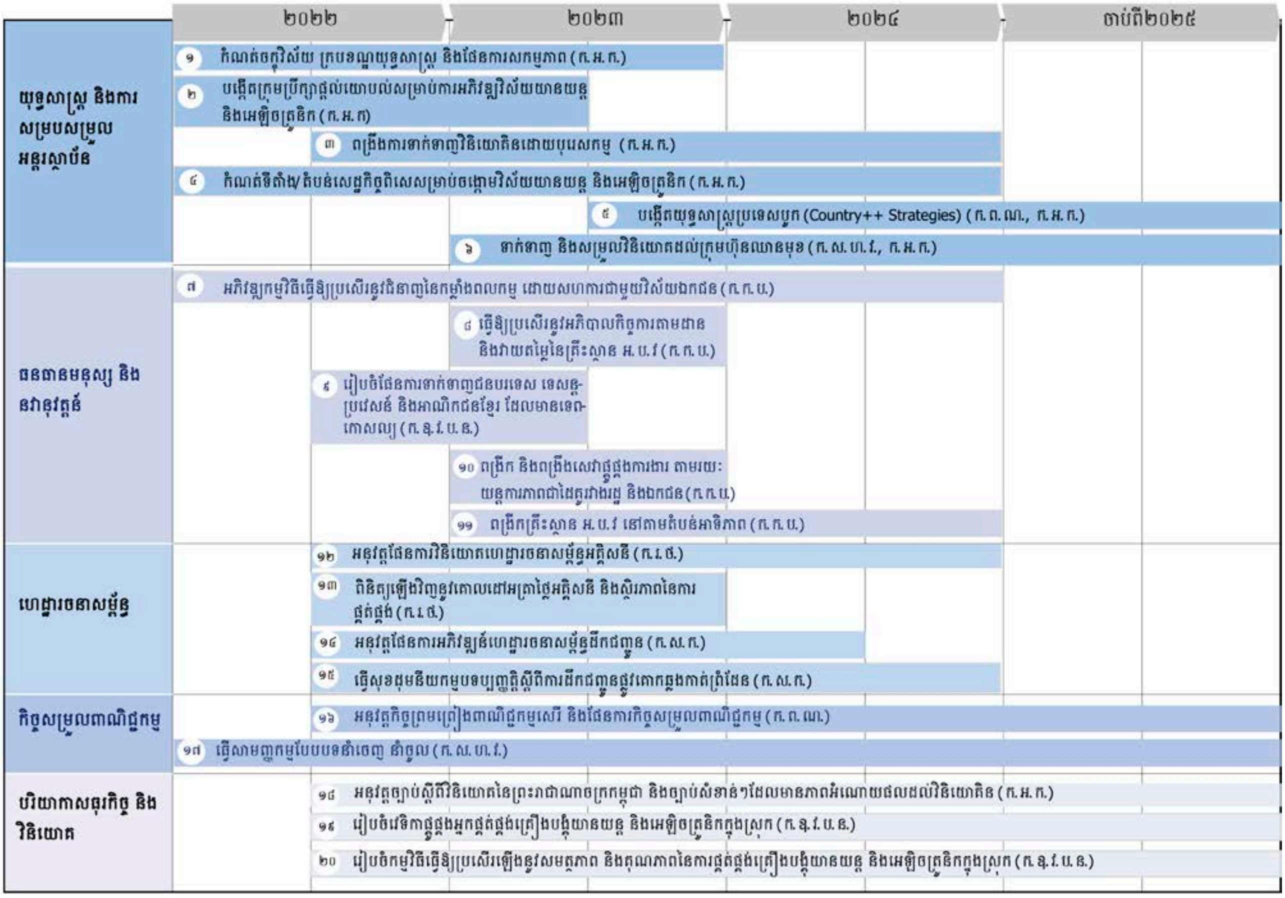
នេះ ត្រូវតាមដានវឌ្ឍនភាពនៃវិធានការនីមួយៗដោយផ្ទៀងផ្ទាត់ជាមួយនឹងសូចនាករសមិទ្ធកម្មគន្លឹះ ហើយត្រូវរាយការណ៍រៀងរាល់ ៦ខែម្តង ជូនគណៈកម្មាធិការប្រតិបត្តិ តាមរយៈក្រុមការងារពន្លឿនវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។ ក្នុងករណីចាំបាច់ ក្រុមការងារបច្ចេកទេសរបស់ក្រសួងទទួលខុសត្រូវនាំមុខ អាចបញ្ចូលសមាសភាពមកពីក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀត ដើម្បីចូលរួមផ្តល់យោបល់បច្ចេកទេស និងធានាបាននូវភាពប្រទាក់ក្រឡានៃការអនុវត្តវិធានការក្នុងដែនសមត្ថកិច្ចរបស់ក្រសួង ស្ថាប័នទាំងនោះ។

រូបភាពទី១០÷ គំនូសបំព្រួញនៃយន្តការស្ថាប័នសម្រាប់ការអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវ



បន្ទាត់ពេលវេលាខាងក្រោមនេះ បង្ហាញពីថេរវេលានៃការអនុវត្តផែនការសកម្មភាព ដើម្បីជាមគ្គុទ្ទេសក៍តម្រង់ទិសការងារដល់ក្រុមការងារពន្លឿនវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។ ផែនការសកម្មភាពសម្រាប់វិស័យទាំងពីរនេះ នឹងអនុវត្តស្មើរតែទាំងស្រុងក្នុងរយៈពេល៣ឆ្នាំ ស្របជាមួយនឹងបន្ទាត់ពេលវេលានៃការអនុវត្តគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា ឆ្នាំ២០១៥-២០២៥ ដើម្បីលើកកម្ពស់ការអភិវឌ្ឍនិងការធ្វើពិពិធកម្មវិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា។

រូបភាពទី១១÷ បន្ទាត់ពេលវេលានៃផែនការសកម្មភាពសម្រាប់ការអនុវត្តវិធានការ



គ. វិធានការត្រូវចាប់ផ្តើមអនុវត្តក្នុងឆ្នាំ២០២២

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជានឹងអនុវត្តវិធានការភាគច្រើនក្នុងឆ្នាំ២០២២ ជាពិសេសវិធានការមួយចំនួនដែលត្រូវចំណាយពេលយូរក្នុងការអនុវត្ត (ឧទាហរណ៍ ការពង្រីកសេវាផ្គូផ្គងការងារ និងការរៀបចំវេទិកាផ្គូផ្គងអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុក ជាដើម)។ ក្នុងឆ្នាំ២០២២នេះ រាជរដ្ឋាភិបាលបានផ្តល់អាទិភាពទៅលើការបង្កើត "ក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក" ដើម្បីផ្សារភ្ជាប់កិច្ចសហការរវាងរាជរដ្ឋាភិបាលជាមួយនឹងវិស័យឯកជនក្នុងការអនុវត្តផែនការសកម្មភាពរួមគ្នា។

វិធានការដែលត្រូវចាប់ផ្តើមអនុវត្តក្នុងឆ្នាំ២០២២ រួមមាន÷

យុទ្ធសាស្ត្រ និងការសម្របសម្រួលអន្តរស្ថាប័ន

- កំណត់ចក្ខុវិស័យ ក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនការសកម្មភាព សម្រាប់វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក
- បង្កើត "ក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក" ដែលមានសមាសភាពចូលរួមពីស្ថាប័នរដ្ឋ គ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. និងវិស័យឯកជន
- ពង្រឹងការទាក់ទាញវិនិយោគិនដោយបុរេសកម្ម
- កំណត់ទីតាំង ឬតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសសម្រាប់ចង្កោមវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។

ធនធានមនុស្ស និងនវានុវត្តន៍

- អភិវឌ្ឍកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្មសម្រាប់វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ដោយសហការជាមួយវិស័យឯកជន
- រៀបចំផែនការទាក់ទាញជនបរទេស ទេសន្តប្រវេសន៍ និងអាណិកជនខ្មែរ ដែលមានទេពកោសល្យ

ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ

- អនុវត្តផែនការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអគ្គិសនី
- ពិនិត្យឡើងវិញនូវគោលដៅអត្រាថ្លៃអគ្គិសនី និងស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់
- អនុវត្តផែនការអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន
- ធ្វើសុខដុមនីយកម្មបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីការដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកឆ្លងកាត់ព្រំដែន។

កិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម

- អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរី និងផែនការកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្មដែលផ្តោតលើការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធស្វ័យប្រវត្តិកម្មក្នុងការផ្តល់សេវាសាធារណៈ
- ធ្វើសាមញ្ញកម្មបែបបទនាំចេញ នាំចូល។

បរិយាកាសធុរកិច្ចនិងវិនិយោគ

- អនុវត្តច្បាប់ស្តីពីវិនិយោគនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងច្បាប់សំខាន់ៗដែលមានភាពអំណោយផលដល់វិនិយោគិន
- រៀបចំវេទិកាផ្គូផ្គងអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុក
- រៀបចំកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវសមត្ថភាព និងគុណភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុក។

ឃ. វិធានការដែលតម្រូវឱ្យមានការផ្តល់ធាតុចូល និងការប្តេជ្ញាចិត្តខ្ពស់ពីវិស័យឯកជន

វិធានការទាំងនោះនឹងត្រូវចាប់ផ្តើមអនុវត្តនៅឆ្នាំ ២០២៣ ឬនៅឆ្នាំបន្តបន្ទាប់ទៀត ដើម្បីផ្តល់ពេលវេលាគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ការកំណត់អត្តសញ្ញាណ និងការចូលរួមពីវិស័យឯកជនដែលមានលក្ខណសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់។ វិធានការទាំងនេះ រួមមាន៖

យុទ្ធសាស្ត្រ និងការសម្របសម្រួលអន្តរស្ថាប័ន

- បង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រប្រទេសប្ញក
- ទាក់ទាញ និងសម្រួលវិនិយោគដល់ក្រុមហ៊ុនឈានមុខ។

ធនធានមនុស្ស និងនវានុវត្តន៍

- ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវអភិបាលកិច្ចការតាមដាន និងវាយតម្លៃនៃគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ.
- ពង្រីក និងពង្រឹងសេវាផ្គូផ្គងការងារ តាមរយៈយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន
- ពង្រីកគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. នៅតាមតំបន់អាទិភាព។

៦.២. ការតាមដាន និងវាយតម្លៃ

ដើម្បីធានាថាវិធានការដែលចែងក្នុងផែនទីបង្ហាញផ្លូវ ត្រូវបានអនុវត្តទាន់ពេលវេលា និងផ្តល់ផលជះតាមការរំពឹងទុក រាជរដ្ឋាភិបាលប្រគល់ភារកិច្ចជូនក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា ដែលមានលេខាធិការដ្ឋានដឹកនាំ និងសម្របសម្រួលការអនុវត្តគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា ជាសេនាធិការក្នុងការរៀបចំនិងអនុវត្តក្របខណ្ឌតាមដាន ត្រួតពិនិត្យ និងវាយតម្លៃ ដែលរួមមាន÷

- **សូចនាករសមិទ្ធកម្មគន្លឹះ** ដែលវាស់វែងផលជះជារួមលើការនាំចេញនិងការបង្កើតការងារក្នុងវិស័យនីមួយៗ ក៏ដូចជាផលជះនៃការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគាំទ្រ ធនធានមនុស្ស និងបរិយាកាសធុរកិច្ចនិងវិនិយោគ
- **ការកំណត់តួនាទីនិងភារកិច្ចតាមដាន ប្រមូលទិន្នន័យ** រវាងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ដោយមាននីតិវិធី និងរចនាសម្ព័ន្ធច្បាស់លាស់
- **ប្រព័ន្ធរាយការណ៍ជាទៀងទាត់ជូនថ្នាក់ដឹកនាំរាជរដ្ឋាភិបាល** ក្នុងកម្រិតគណៈកម្មាធិការប្រតិបត្តិ និងគណៈកម្មាធិការគោលនយោបាយសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ អំពីវឌ្ឍនភាពនិងបញ្ហាប្រឈមក្នុងការអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវ÷
    - ការរាយការណ៍អំពីលទ្ធផលតាមដានវឌ្ឍនភាពត្រូវធ្វើឡើងរៀងរាល់ ៦ខែម្តង ជូនគណៈកម្មា-ធិការប្រតិបត្តិ
    - ការរាយការណ៍អំពីលទ្ធផលនៃការវាយតម្លៃត្រូវធ្វើឡើងរៀងរាល់ ២ឆ្នាំម្តង ជូនកិច្ចប្រជុំ គ.ស.ហ.។

ជំពូកទី៧៖ សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

ការរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ-១៩ បានបង្កផលវិបាកយ៉ាងខ្លាំងដល់សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា ជាពិសេសដល់វិស័យដែលជាចន្ទល់សេដ្ឋកិច្ចមួយចំនួន ដូចជា វិស័យទេសចរណ៍ កាត់ដេរ ផលិតស្បែកជើង និងកាបូប ជាដើម។ ការណ៍នេះទាមទារឱ្យកម្ពុជាពន្លឿនការធ្វើពិពិធកម្មសេដ្ឋកិច្ច និងពង្រឹងវិស័យថ្មីៗដែលមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ដូចជាវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ដែលជាក្បាលម៉ាស៊ីនសម្រាប់អូសទាញកំណើនសេដ្ឋកិច្ច និងបង្កើតឱកាសការងារថ្មីៗបន្ថែម។

នៅក្នុងដំណាក់កាលដ៏មានសារៈសំខាន់នេះ ផែនទីបង្ហាញផ្លូវការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា បានកំណត់គន្លងអភិវឌ្ឍន៍ជាក់លាក់ឆ្ពោះទៅការសម្រេចបាននូវចក្ខុវិស័យរយៈពេលវែងនៃការប្រែក្លាយកម្ពុជាជាមជ្ឈមណ្ឌលផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងមជ្ឈមណ្ឌលផលិតបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកដ៏រស់រវើក ព្រមទាំងបានដាក់ចេញនូវផែនការសកម្មភាពដើម្បីសម្រេចឱ្យបាននូវចក្ខុវិស័យទាំងនេះ តាមរយៈការបង្កើនកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងរួមគ្នារវាងគ្រប់ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ និងពង្រឹងភាពជាដៃគូជិតស្និទ្ធជាមួយវិស័យឯកជន។

ការអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះនឹងបង្កើនទំហំនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្តប្រមាណ ៥០០លានដុល្លារអាម៉េរិក និងក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិកប្រមាណ ១,៦ពាន់លានដុល្លារអាម៉េរិក នៅត្រឹមឆ្នាំ២០២៧ និងបង្កើតការងារថ្មីក្នុងវិស័យយានយន្តប្រមាណ ១០.០០០កន្លែង និងក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិកប្រមាណ ១៦.០០០កន្លែង នៅត្រឹមឆ្នាំ២០២៧។ តាមការរំពឹងទុក កម្មករិនីនឹងចូលរួមចំណែកប្រមាណ ៥០% ទៅ ៦០% ទៅក្នុងការងារដែលនឹងត្រូវបានបង្កើតសម្រាប់វិស័យទាំងពីរ។

ផែនការសកម្មភាពរួមសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍនិងទាក់ទាញវិនិយោគលើវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកនេះ នឹងជំរុញបរិវត្តកម្មក្នុងផ្នែកធនធានមនុស្សនិងនវានុវត្តន៍ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ កិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម និងបរិយាកាសធុរកិច្ចនិងវិនិយោគ ដែលនឹងធ្វើឱ្យកម្ពុជាក្លាយជាទីតាំងផលិតកម្មដែលមានភាពទាក់ទាញនិងប្រកួតប្រជែងខ្ពស់ក្នុងផលិតកម្មគ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។ តាមរយៈការពង្រឹងភាពជាដៃគូយ៉ាងជិតស្និទ្ធជាមួយវិនិយោគិនមកពីជុំវិញពិភពលោក រាជរដ្ឋាភិបាល មានជំនឿយ៉ាងមុតមាំថា អាចនឹងអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ដែលបង្កើតគុណតម្លៃយ៉ាងសំខាន់សម្រាប់វិនិយោគិន ក៏ដូចជាអាចរុញច្រានកំណើនសេដ្ឋកិច្ច និងផ្តល់ឱកាសការងារកាន់តែប្រសើរថែមទៀតសម្រាប់ប្រជាជនកម្ពុជាផងដែរ។

បរិសិដ្ឋទី១÷ អ្នកពាក់ព័ន្ធដែលចូលរួមពិគ្រោះយោបល់

ក្រសួង ស្ថាប័ននៃរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាដែលបានចូលរួមរៀបចំ និងអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះ រួមមាន÷

- ក្រសួងមហាផ្ទៃ
- ក្រសួងការបរទេស និងសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិ
- ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ
- ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម
- ក្រសួងឧស្សាហកម្ម វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍
- ក្រសួងរ៉ែ និងថាមពល
- ក្រសួងអប់រំ យុវជន និងកីឡា
- ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់
- ក្រសួងបរិស្ថាន
- ក្រសួងប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍
- ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
- ក្រសួងការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ
- ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា។

ក្រុមហ៊ុន/រោងចក្រផលិតយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកមួយចំនួនដែលកំពុងមានប្រតិបត្តិការនៅកម្ពុជាក៏ដូចជាក្រុមហ៊ុន/រោងចក្រដែលបានបង្ហាញចំណាប់អារម្មណ៍ក្នុងការបណ្តាក់ទុនវិនិយោគនៅកម្ពុជា ត្រូវបានពិគ្រោះយោបល់ដើម្បីស្វែងយល់ពីចំណុចខ្លាំងនិងបញ្ហាប្រឈមនៃការទាក់ទាញវិនិយោគលើវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា។ ការរៀបចំផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះ ក៏បានបញ្ចូលនូវធាតុចូលនិងមតិយោបល់របស់តំណាងវិស័យឯកជន ដែលបានចូលរួមក្នុងសិក្ខាសាលាពិគ្រោះយោបល់ ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅកាលពីថ្ងៃទី១ ខែមីនា ឆ្នាំ២០២២។

បរិសិដ្ឋទី២៖ បន្ទាត់ពេលវេលាសម្រាប់អនុវត្តផែនការសកម្មភាព

		២០២២	២០២៣	២០២៤	ចាប់ពី២០២៥
យុទ្ធសាស្ត្រ និងការសម្របសម្រួលអន្តរស្ថាប័ន	១ កំណត់ចក្ខុវិស័យ ក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនការសកម្មភាព (ក.អ.ក.)	■	■		
	២ បង្កើតក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក (ក.អ.ក)	■	■		
	៣ ពង្រឹងការទាក់ទាញវិនិយោគិនដោយបុរេសកម្ម (ក.អ.ក.)	■	■	■	
	៤ កំណត់ទីតាំង/តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសសម្រាប់ចង្កោមវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក (ក.អ.ក.)	■	■	■	
	៥ បង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រប្រទេសបូក (Country++ Strategies) (ក.ព.ណ., ក.អ.ក.)		■	■	■
	៦ ទាក់ទាញ និងសម្រួលវិនិយោគដល់ក្រុមហ៊ុនឈានមុខ (ក.ស.ហ.វ., ក.អ.ក.)		■	■	■
ធនធានមនុស្ស និងនវានុវត្តន៍	៧ អភិវឌ្ឍកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្ម ដោយសហការជាមួយវិស័យឯកជន (ក.ក.ប.)	■	■	■	
	៨ ធ្វើឱ្យប្រសើរនូវអភិបាលកិច្ចការតាមដាន និងវាយតម្លៃនៃគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ (ក.ក.ប.)		■		
	៩ រៀបចំផែនការទាក់ទាញជនបរទេស ទេសន្តប្រវេសន៍ និងអាណិកជនខ្មែរ ដែលមានទេពកោសល្យ (ក.ឧ.វ.ប.ន.)	■	■		
	១០ ពង្រីក និងពង្រឹងសេវាផ្គូផ្គងការងារ តាមរយៈយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជន (ក.ក.ប.)		■		
	១១ ពង្រីកគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ នៅតាមតំបន់អាទិភាព (ក.ក.ប.)		■	■	
ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ	១២ អនុវត្តផែនការវិនិយោគហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអគ្គិសនី (ក.រ.ថ.)	■	■	■	
	១៣ ពិនិត្យឡើងវិញនូវគោលដៅអត្រាថ្លៃអគ្គិសនី និងស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់ (ក.រ.ថ.)	■	■		
	១៤ អនុវត្តផែនការអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន (ក.ស.ក.)	■	■	■	
	១៥ ធ្វើសុខដុមនីយកម្មបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីការដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកឆ្លងកាត់ព្រំដែន (ក.ស.ក.)	■	■	■	
កិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម	១៦ អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរី និងផែនការកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម (ក.ព.ណ.)	■	■	■	■
	១៧ ធ្វើសាមញ្ញកម្មបែបបទនាំចេញ នាំចូល (ក.ស.ហ.វ.)	■	■	■	■
បរិយាកាសធុរកិច្ច និងវិនិយោគ	១៨ អនុវត្តច្បាប់ស្តីពីវិនិយោគនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងច្បាប់សំខាន់ៗដែលមានភាពអំណោយផលដល់វិនិយោគិន (ក.អ.ក.)	■	■	■	■
	១៩ រៀបចំវេទិកាផ្គូផ្គងអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុក (ក.ឧ.វ.ប.ន.)	■	■	■	■
	២០ រៀបចំកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវសមត្ថភាព និងគុណភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុក (ក.ឧ.វ.ប.ន.)	■	■	■	■

បរិសិដ្ឋទី៣÷ ផែនការសកម្មភាពសម្រាប់ការអនុវត្តវិធានការ

<table>
<tr><td colspan="2">វិធានការទី១÷ កំណត់ចក្ខុវិស័យ ក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនការសកម្មភាពសម្រាប់វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក</td></tr>
<tr><td>ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា។</td><td>ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷ ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ។</td></tr>
<tr><td colspan="2">បរិការណ៍÷
• វិនិយោគិនមានបំណងស្វែងយល់ពីផែនការរយៈពេលវែង និងការប្តេជ្ញារបស់រាជរដ្ឋាភិបាល សម្រាប់វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក
• រាជរដ្ឋាភិបាលគិតគូរបន្ថែមលើការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ប៉ុន្តែមិនទាន់មានចក្ខុវិស័យនិងក្របខណ្ឌ ឬគោលការណ៍ណែនាំរួម សម្រាប់ក្រសួង ស្ថាប័នក្នុងការអនុវត្ត។</td></tr>
<tr><td colspan="2">វិសាលភាព និងគោលបំណង÷
១. កំណត់ចក្ខុវិស័យ ក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនការសកម្មភាពនៃវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ឱ្យស្របជាមួយអាទិភាពរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល។
២. បោះពុម្ព និងផ្សព្វផ្សាយផែនទីបង្ហាញផ្លូវដែលមានចែងពីចក្ខុវិស័យ, យុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនការសកម្មភាពរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ជូនអង្គពាក់ព័ន្ធ ជាពិសេសវិស័យឯកជន។
៣. បង្កើតក្រុមការងារពន្លឿនការអនុវត្ត។</td></tr>
<tr><td>បង្គោលចរ÷</td><td>បន្ទាត់ពេលវេលាអនុវត្ត÷</td></tr>
<tr><td>១. ពិគ្រោះយោបល់ជាមួយក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធលើសេចក្តីព្រាងផែនទីបង្ហាញផ្លូវការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា និងសុំការអនុម័តពី គ.ស.ហ.។</td><td>ខែមីនា ដល់ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០២២</td></tr>
<tr><td>២. បោះពុម្ព និងផ្សព្វផ្សាយផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះដល់វិនិយោគិន និងតួអង្គពាក់ព័ន្ធ។</td><td>ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០២២ ដល់ខែមីនា ឆ្នាំ២០២៣</td></tr>
<tr><td>៣. បង្កើតក្របខណ្ឌតាមដាន និងវាយតម្លៃការអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវ។</td><td>ខែមករា ដល់ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០២៣</td></tr>
</table>

វិធានការទី ២÷ បង្កើត “ក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក”	
ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ។
បរិការណ៍÷ • ការចូលរួមពីវិស័យឯកជនក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកនៅមានកម្រិត បានបង្កនូវបញ្ហា "មេមាន់កូនមាន់" ដែលជាបញ្ហាប្រឈមរបស់វិនិយោគិន។	
វិសាលភាព និងគោលបំណង÷ បង្កើត “ក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក” ដើម្បីជួយជំរុញយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ និងផែនការសកម្មភាពវិស័យនេះ។	
បង្គោលចរ÷	**បន្ទាត់ពេលវេលាអនុវត្ត÷**
១. បញ្ជ្រាបការយល់ដឹងអំពីតួនាទីរបស់ក្រុមប្រឹក្សានេះ និងវិធីសាស្ត្រភាពជាដៃគូ ជូនវិស័យឯកជន ដោយចាប់ផ្តើមពីសហព័ន្ធធុរកិច្ចសំខាន់ៗ និងដៃគូសក្តានុពល។	ខែឧសភា ដល់ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០២២
២. រៀបចំកិច្ចប្រជុំលើកទី១ នៃក្រុមប្រឹក្សា ពិគ្រោះលើផ្នែកអាទិភាព ដើម្បីកំណត់លទ្ធផលគោលដៅសម្រាប់រយៈពេលខ្លី និងរៀបចំផែនការសកម្មភាពដើម្បីតាមដានលើផ្នែកអាទិភាព។	ខែមិថុនា ដល់ខែសីហា ឆ្នាំ២០២២
៣. រៀបចំបទដ្ឋានគតិយុត្តបង្កើតក្រុមប្រឹក្សាដែលចែងពីគោលបំណង សមាសភាព តួនាទី និងភារកិច្ច ដើម្បីជួយជំរុញយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ និងផែនការសកម្មភាពវិស័យទាំងនេះ។	ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០២២ ដល់ខែមករា ឆ្នាំ២០២៣
៤. រៀបចំកិច្ចប្រជុំលើកទី២ នៃក្រុមប្រឹក្សា ដើម្បីផ្សព្វផ្សាយអំពីបទដ្ឋានគតិយុត្តបង្កើតក្រុមប្រឹក្សា និងពិគ្រោះលើរបៀបវារៈអាទិភាពផ្សេងៗ។	ខែមករា ដល់ខែមីនា ឆ្នាំ២០២៣

វិធានការទី៣÷ ពង្រឹងការទាក់ទាញវិនិយោគិនដោយបុរេសកម្ម	
ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម។
បរិការណ៍÷ • ព័ត៌មានមិនសមហេតុផលបានបង្កឱ្យមានការគិតមិនត្រឹមត្រូវចំពោះកម្ពុជា ថាមិនមានទីតាំងអំណោយផលសម្រាប់ផលិតកម្ម • កង្វះការយល់ដឹងពីកាលានុវត្តភាព និងអត្ថប្រយោជន៍ក្នុងការវិនិយោគនៅកម្ពុជា (ឧទាហរណ៍÷ កម្លាំងពលកម្មដែលមានប្រាក់ឈ្នួលប្រកួតប្រជែង, ទីតាំងយុទ្ធសាស្ត្រ)។	
វិសាលភាព និងគោលបំណង÷ ពង្រីកបណ្តាញផ្សព្វផ្សាយទៅកាន់វិនិយោគិន និងពង្រឹងសមត្ថភាពដើម្បីបង្កើនការយល់ដឹងរបស់វិនិយោគិនអំពីកាលានុវត្តភាពវិនិយោគនៅកម្ពុជា។	
បង្គោលចរ÷	**បន្ទាត់ពេលវេលាអនុវត្ត÷**
១. បញ្ចូលទិន្នន័យពាក់ព័ន្ធនឹងវិនិយោគិន (ឧទាហរណ៍ កំណើននៃការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស, ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងថ្លៃអគ្គិសនី) ទៅក្នុងការផ្សព្វផ្សាយបែបឌីជីថលសម្រាប់វិនិយោគិនក្នុងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣
២. បើកដំណើរការយុទ្ធនាការវិនិយោគឱ្យកាន់តែទូលំទូលាយតាមរយៈគេហទំព័រ និងផ្សព្វផ្សាយវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ទៅកាន់បេសកជនការទូតពាក់ព័ន្ធ និងសមាគមធុរកិច្ចនៃប្រទេសគោលដៅ។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣
៣. បង្កើតវីដេអូផ្សព្វផ្សាយការវិនិយោគដែលបង្ហាញពីការរីកចម្រើននៃវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកនៅប្រទេសកម្ពុជា ដែលមានការតភ្ជាប់ឧស្សាហកម្មទៅនឹងមជ្ឈមណ្ឌលឧស្សាហកម្មក្នុងតំបន់។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣
៤. រៀបចំសកម្មភាពផ្សព្វផ្សាយការវិនិយោគតាមរយៈសិក្ខាសាលា ដើម្បីទាក់ទាញការវិនិយោគក្នុងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ឆ្នាំ២០២៤ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)

៥. ពង្រឹងយន្តការសម្របសម្រួលការវិនិយោគ ដើម្បីដោះស្រាយការព្រួយបារម្ភនានារបស់វិនិយោគិនក្នុងដំណាក់កាលនីមួយៗនៃការអនុវត្តគម្រោងវិនិយោគរបស់ពួកគាត់។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ឆ្នាំ២០២៤ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)

វិធានការទី៤÷ កំណត់ទីតាំង/តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស សម្រាប់ចង្កោមវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក	
ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ, ក្រសួងការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ, ក្រសួងឧស្សាហកម្ម វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍, ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម, ក្រសួងរ៉ែ និងថាមពល, ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន, ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់, ក្រសួងមហាផ្ទៃ, ក្រសួងប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍។
បរិការណ៍ • ពុំមានកំណត់ទីតាំង/តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសច្បាស់លាស់សម្រាប់ចង្កោមវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ដែលនាំឱ្យបាត់បង់កាលានុវត្តភាពទាញយកអត្ថប្រយោជន៍ពីការប្រមូលផ្តុំបណ្តាញផលិតកម្ម និងធនធានសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងនេះ។	
វិសាលភាព និងគោលបំណង ១. សហការជាមួយវិស័យឯកជន ដើម្បីកំណត់ទីតាំង/តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសសមស្របមួយឬពីរ សម្រាប់បង្កើតចង្កោមវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។ ២. ផ្សព្វផ្សាយពីទីតាំង/តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ដែលបានជ្រើសរើសដល់វិនិយោគិនសក្តានុពល។ ៣. បង្កើនភាពទាក់ទាញរបស់ទីតាំង/តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ដែលបានជ្រើសរើសដល់វិនិយោគិនសក្តានុពល។	
បង្គោលចរ	**បន្ទាត់ពេលវេលាអនុវត្ត**
១. កំណត់លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យដើម្បីជ្រើសរើសតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសដែលសមស្របសម្រាប់ចង្កោមវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។	ត្រីមាសទី២ ដល់ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២២

២. រៀបចំទស្សនទានបឋមនៃតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសដែលមានសក្តានុពល សម្រាប់ចង្កោមវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។	ត្រីមាសទី២ ដល់ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២២
៣. កំណត់ចន្លោះខ្វះខាតសំខាន់ៗដើម្បីបំពេញ សម្រាប់តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសដែលត្រូវបានជ្រើសរើសក្នុងការប្រកួតប្រជែងនៅក្នុងតំបន់។	ត្រីមាសទី២ ដល់ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២២
៤. កំណត់និងគូសបញ្ជាក់តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស សម្រាប់ចង្កោមវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។	ត្រីមាសទី៣ ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២
៥. បង្កើតវិធានការគោលនយោបាយ ដើម្បីអនុវត្តចង្កោមវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី២ ឆ្នាំ២០២៣
៦. អនុវត្ត និងពិនិត្យវឌ្ឍនភាពនៃវិធានការគោលនយោបាយ។	ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២៣ ដល់ឆ្នាំ២០២៤ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)

វិធានការទី៥÷ បង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រប្រទេសប្លុក	
ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម និងក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ, ក្រសួងការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ, ក្រសួងឧស្សាហកម្ម វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍, ក្រសួងរ៉ែ និងថាមពល, ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន, ក្រសួងប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍។
បរិការណ៍ • យុទ្ធសាស្ត្ររបស់កម្ពុជាក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក មិនមានភាពស៊ីចង្វាក់ និងភាពប្រទាក់ក្រឡាជាមួយយុទ្ធសាស្ត្ររបស់ប្រទេសថៃ និងវៀតណាម • ការសម្របសម្រួលយ៉ាងជិតស្និទ្ធជាមួយប្រទេសជិតខាង អាចជួយដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមមួយចំនួន ដូចជា បញ្ហាភស្តុភារកម្មឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងរំហូរកម្លាំងពលកម្ម ជាដើម ហើយក៏អាចជួយកំណត់ភាពស៊ីចង្វាក់ក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងនេះ (ឧទាហរណ៍÷ ការរួមគ្នាផ្សព្វផ្សាយដើម្បីទាក់ទាញវិនិយោគិន)។	

វិសាលភាព និងគោលបំណង	
បង្កើតយន្តការកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយរដ្ឋាភិបាលថៃ និងវៀតណាម ដើម្បីរៀបចំ និងអនុវត្តវិធានការដោះស្រាយបញ្ហាឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងបង្កើនភាពស៊ីចង្វាក់ ក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។	
បង្គោលចរ	**បន្ទាត់ពេលវេលាអនុវត្ត**
១. សហការជាមួយវិស័យឯកជនដើម្បីកំណត់ចំណុចអាទិភាពដែលត្រូវធ្វើកិច្ចសហប្រតិបត្តិការ និងបង្កើតយន្តការកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយរដ្ឋាភិបាលនៃប្រទេសជិតខាង។	ត្រីមាសទី៣ ដល់ ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣
២. ចាប់ផ្ដើមកិច្ចសហការ និងចុះអនុស្សារណៈយោគយល់ស្ដីពីកិច្ចសហ-ប្រតិបត្តិការជាមួយប្រទេសជិតខាង។	ត្រីមាសទី១ ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៤
៣. អនុវត្តវិធានការសហប្រតិបត្តិការ។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៤ ដល់ឆ្នាំ២០២៥ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)

វិធានការទី៦÷ ទាក់ទាញ និងសម្រួលវិនិយោគដល់ក្រុមហ៊ុនឈានមុខ
ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ និងក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា។
បរិការណ៍ • ការវិនិយោគពីក្រុមហ៊ុនធំៗក្នុងអនុវិស័យគោលដៅ (ឧទាហរណ៍÷ ក្រុមហ៊ុន Lear ផលិតកៅអី, ក្រុមហ៊ុន Bosch ផលិតគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិកសម្រាប់យានយន្ត) នឹងផ្ដល់ជាករណីសាកល្បងសម្រាប់ការទាក់ទាញវិនិយោគិនដទៃទៀត • ទោះជាយ៉ាងនេះក្ដី ក្រុមហ៊ុនដែលមិនទាន់មានវត្តមាននៅកម្ពុជា អាចនឹងមានការស្ទាក់ស្ទើរមកបណ្ដាក់ទុនវិនិយោគ ដោយសារតែអាចនឹងត្រូវចំណាយមូលធនច្រើន និងប្រឈមនឹងហានិភ័យខ្ពស់។
វិសាលភាព និងគោលបំណង បង្កើតយន្តការទាក់ទាញ និងសម្រួលវិនិយោគដល់ក្រុមហ៊ុនឈានមុខ ដើម្បីលើកទឹកចិត្តការវិនិយោគបង្កើតរោងចក្រថ្មីៗនៅកម្ពុជា។

បង្គោលចរ	ពេលវេលាអនុវត្ត
១. រៀបចំការសិក្សា ដើម្បីស្វែងយល់ពីតម្រូវការសំខាន់ៗ, បញ្ហាប្រឈម និងហានិភ័យចម្បងដែលក្រុមហ៊ុនឈានមុខជួបប្រទះក្នុងការវិនិយោគ ដោយផ្អែកលើឧត្តមានុវត្តន៍របស់បណ្តាប្រទេសដទៃ។	ត្រីមាសទី១ ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣
២. ពិចារណាក្នុងការដាក់ចេញវិធានការ ដែលផ្តល់ការគាំទ្រជាក់លាក់ ដល់ការវិនិយោគរបស់ក្រុមហ៊ុនឈានមុខ ដោយឆ្លើយតបទៅនឹងលទ្ធផលនៃការសិក្សាខាងលើ។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣ ដល់ត្រីមាសទី២ ឆ្នាំ២០២៤
៣. ផ្សព្វផ្សាយវិធានការជាក់លាក់ទាំងនេះជាប្រចាំ ទៅកាន់ក្រុមហ៊ុនឈានមុខដោយផ្ទាល់។	ត្រីមាសទី២ ឆ្នាំ២០២៤ ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៥

វិធានការទី៧÷ អភិវឌ្ឍកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្មសម្រាប់វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ដោយសហការជាមួយវិស័យឯកជន	
ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រសួងការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ, ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា, ក្រសួងឧស្សាហកម្ម វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍, ក្រសួងអប់រំ យុវជន និងកីឡា, ក្រសួងប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍ និងដៃគូអភិវឌ្ឍន៍។

បរិការណ៍

- វិនិយោគិនយល់ឃើញថាគម្លាតជំនាញ គឺជាឧបសគ្គចម្បងសម្រាប់ការវិនិយោគនៅកម្ពុជា
- គម្លាតជំនាញក្នុងកម្លាំងពលកម្មកម្រិតទាប និងកម្រិតមធ្យម គឺបណ្តាលមកពីគុណភាព និងភាពពាក់ព័ន្ធនៃការបណ្តុះបណ្តាល
- កង្វះខាតការចូលរួមពីវិស័យឯកជនក្នុងការអភិវឌ្ឍកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្មគឺជាឧបសគ្គចម្បង។

វិសាលភាព និងគោលបំណង	
១. កំណត់ដៃគូក្នុងវិស័យឯកជន ដើម្បីសហការអភិវឌ្ឍកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្ម និងបង្កើតក្រុមប្រឹក្សាជំនាញតាមវិស័យ។ ២. រៀបចំយុទ្ធសាស្ត្រអនុវត្តកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្មលើវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក (ឧទាហរណ៍÷ ការគិតគូរពង្រីកការបណ្តុះបណ្តាល, ម៉ូដែលនៃភាពដៃគូ ម៉ូដែលនៃការបណ្តុះបណ្តាល) ជាមួយវិស័យឯកជន។ ៣. អនុវត្តកម្មវិធី។	
បង្គោលចរ	**បន្ទាត់ពេលវេលាអនុវត្ត**
១. វាយតម្លៃកិច្ចប្រឹងប្រែងលើការធ្វើឱ្យប្រសើរនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្មដែលមានស្រាប់។	ត្រីមាសទី២ ដល់ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២២
២. កំណត់ដៃគូក្នុងវិស័យឯកជន ដើម្បីសហការអភិវឌ្ឍកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្ម។	ត្រីមាសទី២ ដល់ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២២
៣. បង្កើតក្រុមប្រឹក្សាជំនាញលើវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣
៤. បង្កើតកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្មលើវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ដោយសហការជាមួយវិស័យឯកជន (ឧទាហរណ៍ ការបង្កើតកម្មវិធីសិក្សាសម្រាប់ជំនាញក្នុងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក)។	ត្រីមាសទី១ ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣
៥. ដាក់ឱ្យដំណើរការកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្មលើវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។	ត្រីមាសទី៣ ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣
៦. អនុវត្ត និងពិនិត្យឡើងវិញនូវវឌ្ឍនភាពនៃកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្មលើវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។	ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២៣ ដល់ឆ្នាំ២០២៤ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)

វិធានការទី៨÷ ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវអភិបាលកិច្ចការតាមដាន និងវាយតម្លៃនៃគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ.

ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រសួងការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ, ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា, វិស័យឯកជន និងដៃគូអភិវឌ្ឍន៍។

បរិការណ៍

- វិនិយោគិនយល់ឃើញថាគម្លាតជំនាញ គឺជាឧបសគ្គចម្បងសម្រាប់ការវិនិយោគនៅកម្ពុជា
- គម្លាតជំនាញក្នុងកម្លាំងពលកម្មកម្រិតទាបនិងកម្រិតមធ្យម គឺបណ្តាលមកពីគុណភាពនិងភាពពាក់ព័ន្ធនៃការបណ្តុះបណ្តាល
- អភិបាលកិច្ចតឹងរ៉ឹងនៃគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. គឺជាឧបសគ្គក្នុងការធានាបាននូវកម្មវិធីបណ្តុះបណ្តាល អ.ប.វ. ប្រកបដោយគុណភាព។

វិសាលភាព និងគោលបំណង

១. ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវម៉ូដែលតាមដាន និងវាយតម្លៃ (រួមមាន សូចនាករគន្លឹះ, ឧបករណ៍, នីតិវិធី, យុទ្ធសាស្ត្រ, និងក្រុមការងារ) សម្រាប់គ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. ដែលត្រូវបានភ្ជាប់ទៅនឹងភាពមានការងារធ្វើ និងការលើកទឹកចិត្តច្បាស់លាស់ ដើម្បីបង្កើនការអនុវត្តឱ្យកាន់តែប្រសើររបស់គ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ.។

២. បង្កើត និងដំណើរការអង្គភាពតាមដាន និងវាយតម្លៃ។

បង្គោលចរ	**បន្ទាត់ពេលវេលាអនុវត្ត**
១. រៀបចំយន្តការកែលម្អការតាមដាន និងវាយតម្លៃ (ដោយផ្តោតលើវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក)។	ត្រីមាសទី១ ដល់ត្រីមាសទី២ ឆ្នាំ២០២៣
២. ពិគ្រោះយោបល់លើយន្តការតាមដាន និងវាយតម្លៃជាមួយតួអង្គពាក់ព័ន្ធ ឧទាហរណ៍ ក្រសួង ស្ថាប័ន និងបណ្តាគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ.។	ត្រីមាសទី១ ដល់ត្រីមាសទី២ ឆ្នាំ២០២៣
៣. ដាក់ឱ្យដំណើរការម៉ូដែលថ្មីនៃការតាមដាននិងវាយតម្លៃ រួមទាំងការបង្កើតអង្គភាពតាមដាននិងវាយតម្លៃ។	ត្រីមាសទី២ ដល់ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២៣
៤. អនុវត្ត និងត្រួតពិនិត្យម៉ូដែលថ្មីនៃការតាមដាននិងវាយតម្លៃ។	ត្រីមាសទី៣ ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)

វិធានការទី៩÷ រៀបចំផែនការទាក់ទាញជនបរទេស ទេសន្តប្រវេសន៍ និងអាណិកជនខ្មែរដែលមានទេពកោសល្យ

ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រសួងឧស្សាហកម្ម វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រសួងការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ, ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ, ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា, និងក្រសួងប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍។

បរិការណ៍

- វិនិយោគិនយល់ឃើញថាគម្លាតជំនាញ គឺជាឧបសគ្គចម្បងក្នុងការវិនិយោគនៅកម្ពុជា
- បញ្ហាគម្លាតជំនាញក្នុងតួនាទីគ្រប់គ្រងជាន់ខ្ពស់ (ឧទាហរណ៍ អ្នកគ្រប់គ្រងរោងចក្រ ឬវិស្វករ)
- ដោយសារមូលដ្ឋានផលិតកម្មកម្ពុជាទើបចាប់ផ្តើម បុគ្គលដែលមានទេពកោសល្យនិងបទពិសោធក្នុងការបំពេញតួនាទីទាំងនោះ គឺនៅមានចំនួនតិចតួចនៅឡើយក្នុងស្រុក។

វិសាលភាព និងគោលបំណង

១. រៀបចំផែនការទាក់ទាញជនបរទេស ទេសន្តប្រវេសន៍ និងអាណិកជនខ្មែរដែលមានទេពកោសល្យលើវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក (ឧទាហរណ៍÷ យុទ្ធសាស្ត្រ, គោលដៅ, វិធានការ និងការលើកទឹកចិត្ត)។

២. អនុវត្តផែនការនេះ។

បង្គោលចរ	**បន្ទាត់ពេលវេលាអនុវត្ត**
១. វាយតម្លៃស្ថានភាពបច្ចុប្បន្នលើការទាក់ទាញទេពកោសល្យនៅកម្ពុជា និងសិក្សាលើឧត្តមានុវត្តន៍របស់អន្តរជាតិ និងមេរៀនពីប្រទេសដែលទទួលបានជោគជ័យលើផ្នែកនេះ។	ខែតុលា ឆ្នាំ២០២២ ដល់ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២៣
២. សហការបង្កើតផែនការទាក់ទាញអ្នកមានទេពកោសល្យ និងអាណិកជនខ្មែរដែលមានទេពកោសល្យ។	ខែកុម្ភៈ ដល់ខែមីនា ឆ្នាំ២០២៣
៣. សហការបង្កើតយន្តការលើកទឹកចិត្ត ដើម្បីទាក់ទាញអ្នកមាន	ខែមីនា ដល់ខែមេសា ឆ្នាំ២០២៣

ទេពកោសល្យមកកម្ពុជា។	
៤. បង្កើតថ្នាលសន្ទនា ដើម្បីភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងរវាងអ្នកមានទេពកោសល្យ និងអាណិកជនខ្មែរដែលមានទេពកោសល្យ ជាមួយរដ្ឋាភិបាល និងវិស័យឯកជន។	ខែមេសា ដល់ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២៣
៥. រៀបចំកម្មវិធីបង្កើនការយល់ដឹង និងកម្មវិធីផ្សព្វផ្សាយ។	ខែមេសា ដល់ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២៣

វិធានការទី ១០÷ ពង្រីក និងពង្រឹងសេវាផ្គូផ្គងការងារ តាមរយៈយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជន

ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រសួងការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា និងក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ។

បរិការណ៍

- វិនិយោគិនក្នុងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកមួយចំនួន ពិសេសនៅតាមតំបន់ឆ្ងាយពីទីប្រជុំជន បានជួបប្រទះបញ្ហាប្រឈមក្នុងការជ្រើសរើសកម្លាំងពលកម្ម
- ក្រសួងការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ បានគូសបញ្ជាក់ថាប្រសិទ្ធភាពការងាររបស់ទីភ្នាក់ងារជាតិមុខរបរ និងការងារ នាពេលបច្ចុប្បន្ន គួរត្រូវបានកែលម្អបន្ថែម ដូចជា ការផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មានស្តីពីឱកាសការងារ។

វិសាលភាព និងគោលបំណង

១. កំណត់អត្តសញ្ញាណដៃគូសក្តានុពលក្នុងការផ្តល់សេវាផ្គូផ្គងការងារ។
២. សិក្សាពីម៉ូដែលភាពជាដៃគូ ដោយសហការជាមួយអ្នកផ្តល់សេវាផ្គូផ្គងការងារ។
៣. ធានា និងអនុវត្តនូវភាពជាដៃគូ ដោយសហការជាមួយអ្នកផ្តល់សេវាផ្គូផ្គងការងារ។

បង្គោលចរ	បន្ទាត់ពេលវេលាអនុវត្ត
១. ពង្រីកការផ្សព្វផ្សាយរបស់ទីភ្នាក់ងារជាតិមុខរបរ និងការងារ ដល់ក្រុមហ៊ុនយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកក្នុងប្រទេសកម្ពុជា (ជាពិសេសនៅតាមតំបន់ជនបទ) ដើម្បីកំណត់អត្តសញ្ញាណក្នុងការបំពេញតម្រូវការជ្រើសរើសបុគ្គលិកឱ្យកាន់តែប្រសើរឡើង។	ត្រីមាសទី១ ដល់ត្រីមាសទី២ ឆ្នាំ២០២៣
២. សហការជាមួយក្រុមហ៊ុនយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជាដែលមានចំណាប់អារម្មណ៍ ដើម្បីផ្គូផ្គងតម្រូវការជ្រើសរើសបុគ្គលិករបស់ក្រុមហ៊ុនទាំងនោះជាមួយនឹងនិស្សិតបញ្ចប់ការសិក្សា អ.ប.វ. និងអ្នកស្វែងរកការងារដទៃទៀត។	ត្រីមាសទី៣ ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣

វិធានការទី ១១÷ ពង្រីកគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. នៅតាមតំបន់អាទិភាព	
ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រសួងការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា, ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ, ក្រសួងមហាផ្ទៃ, និងក្រសួងអប់រំ យុវជន និងកីឡា។

បរិការណ៍

- វិនិយោគិនក្នុងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកមួយចំនួន បានជួបប្រទះបញ្ហាប្រឈមក្នុងការជ្រើសរើសកម្លាំងពលកម្ម
- បច្ចុប្បន្ន គ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. ប្រមូលផ្តុំនៅទីក្រុង (ឧទាហរណ៍ រាជធានីភ្នំពេញ) ដែលមានសកម្មភាពផលិតកម្មច្រើន
- ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី ដោយសាររោងចក្រក្នុងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកកាន់តែច្រើន ត្រូវបានពង្រីកទៅកាន់បណ្តាខេត្តឆ្ងាយពីទីប្រជុំជន ដូច្នេះចាំបាច់ត្រូវមានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគាំទ្រក្នុងផ្នែក អ.ប.វ.។

វិសាលភាព និងគោលបំណង ១. កំណត់អត្តសញ្ញាណតំបន់ដែលជួបការខ្វះខាតគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ.។ ២. រៀបចំការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាពអំពីការវិនិយោគលើគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. នៅក្នុងតំបន់ដែលបានកំណត់។ ៣. សហការជាមួយដៃគូពាក់ព័ន្ធដើម្បីរួមគ្នាវិនិយោគលើសុខុបត្ថម្ភវត្ថុសម្រាប់គ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. ថ្មីៗ។ ៤. បង្កើតគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. នៅក្នុងតំបន់ដែលបានកំណត់។	
បង្គោលចរ	**បន្ទាត់ពេលវេលាអនុវត្ត**
១. កំណត់អត្តសញ្ញាណ និងជ្រើសយកតំបន់អាទិភាពដែលជួបការខ្វះខាតគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. ក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន និងអនាគត។	ត្រីមាសទី២ ដល់ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២៣
២. បញ្ចប់ការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាពសម្រាប់ការពង្រីង និងធ្វើទំនើបកម្មគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. នៅក្នុងតំបន់ដែលបានកំណត់។	ត្រីមាសទី៣ ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣
៣. ផ្សព្វផ្សាយ, ស្វែងរក និងចរចាភាពជាដៃគូជាមួយដៃគូសក្តានុពល (ឧទាហរណ៍ វិស័យឯកជន និងដៃគូអភិវឌ្ឍន៍ដទៃទៀត)។	ត្រីមាសទី៣ ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣
៤. កសាងភាពជាដៃគូ ពង្រឹងនិងធ្វើទំនើបកម្មគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. ក្នុងតំបន់អាទិភាពដែលបានកំណត់ និងផ្សព្វផ្សាយពីវឌ្ឍនភាពការងារនេះដល់វិនិយោគិន។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣ ដល់ឆ្នាំ២០២៤ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)

វិធានការទី ១២÷ អនុវត្តផែនការវិនិយោគហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអគ្គិសនី	
ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រសួងរ៉ែ និងថាមពល។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា និងក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ។
បរិការណ៍ • អត្រាថ្លៃអគ្គិសនី និងស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់ នៅបន្តជាតម្រូវការអាទិភាពនិងបញ្ហាប្រឈមដែលលើកឡើងដោយវិនិយោគិន	

• អត្រាថ្លៃអគ្គិសនីមានតម្លៃខ្ពស់ជាងថៃ ប្រមាណ ២០% និងខ្ពស់ជាងវៀតណាម ប្រមាណ ៤០% • ការដាច់ចរន្តអគ្គិសនីនៅតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស មានការកើនឡើងទាំងចំនួនដង និងរយៈពេលនៃការដាច់ • ស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនី មានលក្ខណៈខ្សោយជាងបណ្តាប្រទេសដែលមានសេដ្ឋកិច្ចរីកលូតលាស់លឿនក្នុងតំបន់អាស៊ាន ដោយផ្អែកលើសូចនាករគន្លឹះពាក់ព័ន្ធនឹងរយៈពេលនិងភាពញឹកញាប់នៃការដាច់ចរន្តអគ្គិសនី។
វិសាលភាព និងគោលបំណង ១. វិនិយោគលើការបង្កើនសមត្ថភាពផលិត និងប្រព័ន្ធខ្សែបណ្តាញបញ្ជូនថាមពល ស្របតាមផែនការមេស្តីពីថាមពល។ ២. តាមដានវឌ្ឍនភាពផ្អែកតាមបន្ទាត់ពេលវេលាដែលបានគ្រោងទុក។

បង្គោលចរ	**បន្ទាត់ពេលវេលាអនុវត្ត**
១. បោះពុម្ពផ្សាយផែនការមេស្តីពីថាមពល។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣
២. អនុវត្ត និងពិនិត្យឡើងវិញនូវវឌ្ឍនភាពនៃការវិនិយោគហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអគ្គិសនី ស្របតាមផែនការមេស្តីពីថាមពល។	ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣ ដល់ឆ្នាំ២០២៤ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)

វិធានការទី ១៣÷ ពិនិត្យឡើងវិញនូវគោលដៅអត្រាថ្លៃអគ្គិសនី និងស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់	
ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រសួងរ៉ែ និងថាមពល។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា និងក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ។
បរិការណ៍ • អត្រាថ្លៃអគ្គិសនី និងស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់ នៅបន្តជាតម្រូវការអាទិភាពនិងបញ្ហាប្រឈមដែលលើកឡើងដោយវិនិយោគិន • អត្រាថ្លៃអគ្គិសនីមានតម្លៃខ្ពស់ជាងថៃ ប្រមាណ ២០% និងខ្ពស់ជាងវៀតណាម ប្រមាណ ៤០% • ការដាច់ចរន្តអគ្គិសនីនៅតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស មានការកើនឡើងទាំងចំនួនដង និងរយៈពេលនៃការដាច់ • ស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនី មានលក្ខណៈខ្សោយជាងបណ្តាប្រទេសដែលមានសេដ្ឋកិច្ចរីកលូតលាស់លឿនក្នុងតំបន់អាស៊ាន ដោយផ្អែកលើសូចនាករគន្លឹះពាក់ព័ន្ធនឹងរយៈពេល និងភាពញឹកញាប់នៃការដាច់ចរន្តអគ្គិសនី។	

វិសាលភាព និងគោលបំណង	
១. ពិនិត្យឡើងវិញនូវគោលដៅបញ្ចុះអត្រាថ្លៃអគ្គិសនី និងពង្រឹងស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនី (ឧទាហរណ៍ ក្នុងរយៈពេល ៥ ឆ្នាំទៅមុខ) សំដៅពង្រឹងភាពប្រកួតប្រជែងជាមួយបណ្តាប្រទេសជិតខាង។ ២. ផ្សព្វផ្សាយអំពីគោលដៅបញ្ចុះអត្រាថ្លៃអគ្គិសនី និងពង្រឹងស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនីទៅកាន់វិនិយោគិន។ ៣. តាមដានវឌ្ឍនភាពនៃការងារនេះ។	
បង្គោលចរ	**បន្ទាត់ពេលវេលាអនុវត្ត**
១. សហការជាមួយអាជ្ញាធរអគ្គិសនីកម្ពុជា និងក្រុមហ៊ុនអគ្គិសនីកម្ពុជា ក្នុងការរៀបចំធាតុចូលផ្ទៃក្នុងលើការកំណត់គោលដៅដែលសមស្របសម្រាប់ការបញ្ចុះអត្រាថ្លៃអគ្គិសនី និងពង្រឹងស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនីសម្រាប់ជាចំណុចចាប់ផ្តើមសម្រាប់ការពិភាក្សាជាមួយវិស័យឯកជន។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣
២. រៀបចំកិច្ចប្រជុំជាទៀងទាត់ជាមួយអាជ្ញាធរអគ្គិសនីកម្ពុជា ក្រុមហ៊ុនអគ្គិសនីកម្ពុជា និងវិស័យឯកជន ដើម្បីពិភាក្សាពីភាពប្រកួតប្រជែងនៃអត្រាថ្លៃអគ្គិសនី និងស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនីនៅកម្ពុជា ថាតើគោលដៅទាំងនេះអាចប៉ះពាល់យ៉ាងណាខ្លះដល់រចនាសម្ព័ន្ធថ្លៃដើមនិងការវិនិយោគ។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣
៣. ពិនិត្យឡើងវិញជាប្រចាំនូវគោលដៅ ដោយផ្អែកលើ (១) លទ្ធភាពសម្រេចបាន និង (២) ផលជះលើការវិនិយោគរបស់វិនិយោគិន។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣
៤. អនុវត្តផែនការ ដើម្បីសម្រេចគោលដៅ និងពិនិត្យឡើងវិញលើវឌ្ឍនភាពនៃការងារនេះ។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្ទាប់)

វិធានការទី ១៤÷ អនុវត្តផែនការអភិវឌ្ឍន៍វិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន	
ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រសួងមហាផ្ទៃ, ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ, និងក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា។
បរិការណ៍ • បណ្តាញគមនាគមន៍ទាំងបី រួមមាន÷ ផ្លូវគោក ផ្លូវទឹក និងផ្លូវអាកាស មានតួនាទីសំខាន់ក្នុងការគាំទ្រយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសការនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។ ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបណ្តាញគមនាគមន៍ទាំងនេះ គឺមានភាពចាំបាច់ដើម្បីសម្រួលដល់កំណើនពាណិជ្ជកម្ម • វិនិយោគិនជួបប្រទះបញ្ហាប្រឈមចម្បងពាក់ព័ន្ធនឹងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក (ការស្ទះចរាចរណ៍, ការតម្រង់ជួររង់ចាំនៅច្រកព្រំដែន និងការខូចខាតផ្លូវ)។	
វិសាលភាព និងគោលបំណង ១. វិនិយោគលើការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារកម្ម (ឧទាហរណ៍ ផ្លូវថ្មី, ច្រកទ្វារព្រំដែន, កំពង់ផែ និងអាកាសយានដ្ឋាន) ស្របតាមផែនការមេស្តីពីការអនុវត្តការតភ្ជាប់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនពហុមធ្យោបាយ និងភស្តុភារកម្មនៅកម្ពុជា។ ២. តាមដានវឌ្ឍនភាពផ្អែកតាមបន្ទាត់ពេលវេលាដែលបានគ្រោងទុក។	
បង្គោលចរ	**បន្ទាត់ពេលវេលាអនុវត្ត**
១. អនុវត្តគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវថ្នល់សំខាន់ៗ ស្របតាមផែនការមេស្តីពីការតភ្ជាប់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនពហុមធ្យោបាយ និងភស្តុភារកម្ម រួមបញ្ចូលទាំងផ្លូវល្បឿនលឿន ភ្នំពេញ-ខេត្តព្រះសីហនុ ផ្លូវក្រវាត់ក្រុងទី៣ ភ្នំពេញ ផ្លូវជាតិលេខ៥ និងផ្លូវជាតិលេខ៤៨។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ឆ្នាំ២០២៣
២. ដាក់ឱ្យដំណើរការច្រកទ្វារព្រំដែនស្ទឹងបត់ថ្មី ស្របតាមផែនការមេស្តីពីការតភ្ជាប់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនពហុមធ្យោបាយ និងភស្តុភារកម្ម។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៤
៣. ដាក់ឱ្យដំណើរការមជ្ឈមណ្ឌលភស្តុភារកម្មពហុមធ្យោបាយភ្នំពេញ។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៤

៤. អនុវត្តដោយចីរភាព និងពិនិត្យឡើងវិញលើវឌ្ឍនភាពនៃការវិនិយោគហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៤ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)

<table>
<tr><td colspan="2">វិធានការទី១៥÷ ធ្វើសុខដុមនីយកម្មបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីការដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកឆ្លងកាត់ព្រំដែនជាមួយប្រទេសជិតខាង</td></tr>
<tr><td>ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។</td><td>ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷ ក្រសួងមហាផ្ទៃ, ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា, ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ, និងក្រសួងការបរទេស និងសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិ។</td></tr>
<tr><td colspan="2">បរិការណ៍
• ភាពខ្វះខាតក្នុងការធ្វើសុខដុមនីយកម្មបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីការដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកឆ្លងកាត់ព្រំដែនរវាងកម្ពុជា និងប្រទេសជិតខាង ធ្វើឱ្យចំណាយភស្តុភារកម្មកើនឡើង និងបង្កការរាំងស្ទះដល់ការអនុវត្តយុទ្ធសាស្ត្របូកមួយ
• វិនិយោគិនជារឿយៗតែងលើកឡើងពីបញ្ហាភស្តុភារកម្មរវាងកម្ពុជា-ថៃ ឧទាហរណ៍ ការបង្កើតតម្រូវការសម្រាប់ការផ្ទេរទំនិញតាមព្រំដែន÷ (១) ភាពខុសគ្នានៃទម្ងន់អតិបរមានៃការផ្ទុកទំនិញក្នុងរថយន្ត រវាងកម្ពុជា និងថៃ, និង (២) ការកំណត់ចំនួនរថយន្តដែលមានអាជ្ញាបណ្ណសម្រាប់ដឹកជញ្ជូនទំនិញឆ្លងកាត់ព្រំដែន។</td></tr>
<tr><td colspan="2">វិសាលភាព និងគោលបំណង
១. សហការជាមួយវិស័យឯកជនដើម្បីពិនិត្យលើបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីការដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបង្កឱ្យមានការចំណាយខ្ពស់លើភស្តុភារកម្ម, និងផ្តល់អាទិភាពលើការធ្វើសុខដុមនីយកម្ម។
២. សហការជាមួយរដ្ឋាភិបាលប្រទេសជិតខាង ដើម្បីធ្វើសុខដុមនីយកម្មបទប្បញ្ញត្តិនានា ដែលគាំទ្រដល់ការធ្វើសមាហរណកម្មខ្សែច្រវាក់តម្លៃក្នុងតំបន់ (ជាផ្នែកមួយនៃក្របខណ្ឌកិច្ចព្រមព្រៀងដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនទូលំទូលាយ)។</td></tr>
<tr><td>បង្គោលចរ</td><td>ពេលវេលាអនុវត្ត</td></tr>
<tr><td>១. រៀបចំដោយមានធាតុចូលបន្ថែមពីវិស័យឯកជននូវបញ្ជីបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីការដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកឆ្លងកាត់ព្រំដែនដែលបង្កឱ្យមានការចំណាយ</td><td>ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣</td></tr>
</table>

ខ្ពស់លើភស្តុភារកម្ម ដោយចាប់ផ្តើមពីបញ្ហាទូទៅដូចជា អាជ្ញាបណ្ណរថយន្តដឹកទំនិញ រយៈពេលឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងការកកស្ទះនៅច្រកព្រំដែន។	
២. ផ្តល់អាទិភាពលើបទប្បញ្ញត្តិក្នុងការដោះស្រាយបញ្ហា ដោយផ្អែកលើផលប៉ះពាល់ចំពោះវិនិយោគិន។	ត្រីមាសទី១ ដល់ត្រីមាសទី២ ឆ្នាំ២០២៣
៣. សហការជាមួយរដ្ឋាភិបាលប្រទេសជិតខាង ដើម្បីធ្វើសុខដុមនីយកម្មលើការរឹតត្បិតការដឹកជញ្ជូន និងពិនិត្យឡើងវិញនូវផលជះលើថ្លៃចំណាយដឹកជញ្ជូន យ៉ាងតិចម្តងក្នុងមួយឆ្នាំ។	ត្រីមាសទី២ ឆ្នាំ២០២៣ ដល់ឆ្នាំ២០២៤ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)

វិធានការទី១៦÷ អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរី និងផែនការកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម

ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ, ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា, និងក្រសួងឧស្សាហកម្ម វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍។

បរិការណ៍

- បរិយាកាសធុរកិច្ចដែលមានភាពអំណោយផល និងបើកចំហ មានសារៈសំខាន់សម្រាប់ការគាំទ្រដល់យុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសការនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក
- ត្រូវជំរុញការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីដែលបានផ្តល់សច្ចាប័នប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព ព្រមទាំងបណ្តុះបណ្តាល និងផ្សព្វផ្សាយដល់វិនិយោគិនពីអត្ថប្រយោជន៍នៃកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងនេះ និងកាលានុវត្តភាពថ្មីៗ។

វិសាលភាព និងគោលបំណង

១. អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន និងវិធានការគាំទ្រកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្មផ្សេងៗ។

២. បណ្តុះបណ្តាល និងផ្សព្វផ្សាយដល់វិនិយោគិនពីបរិយាកាសធុរកិច្ចដែលមានភាពអំណោយផល និងកាលានុវត្តភាពថ្មីៗនៅកម្ពុជា ដែលកើតចេញពីកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងនោះ។

បង្គោលចរ	ពេលវេលាអនុវត្ត
១. ពិនិត្យឡើងវិញជារៀងរាល់ឆ្នាំនូវវឌ្ឍនភាពនៃការអនុវត្ត កិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីសំខាន់ៗដូចជា កិច្ចព្រមព្រៀង ពាណិជ្ជកម្មសេរីកម្ពុជា-ចិន និងកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរី កម្ពុជា-កូរ៉េខាងត្បូង ជាដើម។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ឆ្នាំ២០២៥
២. អនុវត្តផែនការ ដើម្បីបណ្តុះបណ្តាលនិងផ្សព្វផ្សាយដល់វិនិយោគិនពី កាលានុវត្តភាពថ្មីៗ ដែលកើតចេញពីកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរី។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ឆ្នាំ២០២៥
៣. អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ឆ្នាំ២០២៥ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)
៤. អនុវត្តដោយចីរភាពនូវវិធានការគាំទ្រកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្មនានា (ឧទាហរណ៍ កិច្ចចរចាធ្វើសាមញ្ញកម្មវិធានដើមកំណើតទំនិញ និងកាត់បន្ថយរបាំងមិនមែនពន្ធគយ)។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ឆ្នាំ២០២៥ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)

វិធានការទី១៧÷ ធ្វើសាមញ្ញកម្មបែបបទនាំចេញ នាំចូល	
ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា និងក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម។
បរិការណ៍ • ការចំណាយកម្រៃ និងពេលវេលាលើការបំពេញបែបបទនាំចេញនាំចូល នៅមានកម្រិតខ្ពស់ • ការអនុវត្តច្បាប់និងបទប្បញ្ញត្តិ ដោយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចក្នុងពេលកន្លងមកនៅមានចំណុចខ្វះមិនទាន់មានសង្គតិភាព • ការយល់ដឹងស្តីពីច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិ និងអនុលោមភាព របស់វិស័យឯកជននៅមានកម្រិត។	

វិសាលភាព និងគោលបំណង ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវការបំពេញបែបបទនាំចេញ នាំចូល ដើម្បីបង្កើនភាពប្រកួតប្រជែង និងទាក់ទាញវិនិយោគិន។	
បង្គោលចរ	**ពេលវេលាអនុវត្ត**
១. ប្រើប្រាស់យន្តការភាពជាដៃគូគយ-ផ្ទែកឯកជន និងយន្តការភាពជាដៃគូស្ថាប័នផ្សេងទៀត-វិស័យឯកជន ក្នុងការកំណត់បញ្ហាប្រឈមជាក់លាក់របស់វិស័យឯកជន ដើម្បីកែលម្អបាតុភាពអសកម្មនានា សំដៅកាត់បន្ថយពេលវេលា និងការចំណាយក្នុងការបំពេញបែបបទនាំចេញ នាំចូល។	ឆ្នាំ២០២២ ដល់ឆ្នាំ២០២៥ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់ ឬ អាចអនុវត្តជាប្រចាំ)
២. លើកកម្ពស់ការយល់ដឹង និងពង្រឹងអនុលោមភាពការអនុវត្តច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិដល់វិស័យឯកជនតាមរយៈការបណ្តុះបណ្តាល និងផ្សព្វផ្សាយច្បាប់និងបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធជាធរមាននានា។	ឆ្នាំ២០២២ ដល់ឆ្នាំ២០២៥ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់ ឬ អាចអនុវត្តជាប្រចាំ)
៣. បន្តធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងបែបបទបញ្ចេញទំនិញ តាមរយៈការពង្រីកបន្ថែមប្រព័ន្ធស្វ័យប្រវត្តិកម្ម។	ឆ្នាំ២០២២ ដល់ឆ្នាំ២០២៥ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់ ឬ អាចអនុវត្តជាប្រចាំ)

វិធានការទី១៨÷ អនុវត្តច្បាប់ស្តីពីវិនិយោគនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងច្បាប់សំខាន់ៗដែលមានភាពអំណោយផលដល់វិនិយោគិន	
ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ, ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម, ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់, ក្រសួងបរិស្ថាន, ក្រសួងមហាផ្ទៃ និងក្រសួងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀត។

បរិការណ៍ • ច្បាប់ស្តីពីវិនិយោគនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងច្បាប់ស្តីពីភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន ត្រូវបានអនុម័តនៅចុងឆ្នាំ ២០២១ ដើម្បីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវបរិយាកាសវិនិយោគ • វិនិយោគិនត្រូវការភាពច្បាស់លាស់ និងលម្អិត ពីផលជះនៃច្បាប់ស្តីពីវិនិយោគលើថ្លៃដើមផលិតកម្មរបស់ពួកគេ។	
វិសាលភាព និងគោលបំណង អនុម័តអនុក្រឹត្យស្តីពីការអនុវត្តច្បាប់ស្តីពីវិនិយោគ និងអនុក្រឹត្យពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀត ដើម្បីឱ្យវិនិយោគិនជ្រួតជ្រាបកាន់តែលម្អិតអំពីផលជះនៃច្បាប់នេះ។	
បង្គោលចរ	**បន្ទាត់ពេលវេលាអនុវត្ត**
១. រៀបចំ និងអនុម័តអនុក្រឹត្យស្តីពីការអនុវត្តច្បាប់ស្តីពីវិនិយោគ។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣
២. រៀបចំ និងអនុម័តច្បាប់ស្តីពីតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣
៣. រៀបចំ និងអនុម័តអនុក្រឹត្យស្តីពីការអនុវត្តច្បាប់ស្តីពីភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣
៤. បន្តសហការជាមួយវិស័យឯកជនក្នុងការអនុវត្តច្បាប់ថ្មីសំខាន់ៗ ដែលមានភាពអំណោយផលដល់វិនិយោគិន និងវាយតម្លៃពីកម្រិតនៃការអនុវត្តប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ឆ្នាំ២០២៥ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)

វិធានការទី១៩÷ រៀបចំវេទិកាផ្គូផ្គងអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុក	
ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រសួងឧស្សាហកម្ម វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា, ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ, និងក្រសួងប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍។

បរិការណ៍

- កម្ពុជាមានសកម្មភាពសំខាន់ៗក្នុងការដំឡើងទោចក្រយានយន្ត និងគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិក ប៉ុន្តែគ្រឿងបង្គុំភាគច្រើនត្រូវបាននាំចូល
- អាស្រ័យហេតុនេះ កម្ពុជាមានកាលានុវត្តភាពដើម្បីបង្កើនឧស្សាហកម្មតភ្ជាប់បណ្តាញផ្គត់ផ្គង់វត្ថុធាតុដើម (ការតភ្ជាប់បែបប្រតិគមន៍ ដែលបច្ចុប្បន្នរាំងស្ទះដោយបញ្ហា "មេមាន់ កូនមាន់"
- ក្រុមហ៊ុនដំឡើងមិនប្រើប្រាស់គ្រឿងបង្គុំផលិតក្នុងស្រុក ដោយសារគ្រឿងបង្គុំទាំងនោះមិនស្របតាមតម្រូវការស្តង់ដារគុណភាព ខណៈដែលសហគ្រាសផ្គត់ផ្គង់ធុនតូច និងមធ្យមក្នុងស្រុកមិនបានវិនិយោគលើការបង្កើនសមត្ថភាពផលិតកម្ម ពីព្រោះតម្រូវការទីផ្សារមិនមានភាពច្បាស់លាស់។

វិសាលភាព និងគោលបំណង

១. កំណត់មូលដ្ឋាន និងបញ្ហាប្រឈមរបស់អ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ដែលជាសហគ្រាសធុនតូចនិងមធ្យមក្នុងស្រុក។

២. រៀបចំវេទិកាផ្គូផ្គងអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំ ដោយសហការជាមួយរោងចក្រដំឡើងទោចក្រយានយន្ត និងគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិក។

បង្គោលចរ	**ពេលវេលាអនុវត្ត**
១. កំណត់មូលដ្ឋាននៃប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីសម្រាប់អ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក និងបញ្ហាប្រឈមបច្ចុប្បន្នដែលរាំងស្ទះដល់ការតភ្ជាប់បែបប្រតិគមន៍។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣
២. កំណត់ដៃគូវិស័យឯកជន រួមមានជាអាទិ៍ អ្នកដំឡើងទោចក្រយានយន្ត និងគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិក និងអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំ ដើម្បីសហការរៀបចំវេទិកាផ្គូផ្គងអ្នកផ្គត់ផ្គង់ (ពិសេសជាមួយ ក្រុមការងារយានយន្តនៃវិទ្យាស្ថានស្តង់ដារកម្ពុជា និងវិនិយោគិន ជាដើម)។	ត្រីមាសទី១ ដល់ត្រីមាសទី២ ឆ្នាំ២០២៣
៣. ផ្សព្វផ្សាយ ស្វែងរក និងចរចាភាពជាដៃគូជាមួយរោងចក្រដំឡើងទោចក្រយានយន្ត និងគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិក ដើម្បីសហការរៀបចំ	ត្រីមាសទី២ ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣

វេទិកាផ្គូផ្គងអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំ។	
៤. សហការរៀបចំវេទិកាផ្គូផ្គងអ្នកផ្គត់ផ្គង់ (ឧទាហរណ៍ រៀបចំបញ្ជីលក្ខខណ្ឌតម្រូវរបស់ក្រុមហ៊ុនដំឡើង និងបញ្ជីអ្នកផ្គត់ផ្គង់) ជាមួយរោងចក្រដំឡើងទោចក្រយានយន្ត និងគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិក។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣ ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៤
៥. អនុវត្ត និងពិនិត្យឡើងវិញនូវវឌ្ឍនភាពនៃវេទិកាផ្គូផ្គងនេះ។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៤ ដល់ឆ្នាំ២០២៥ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)

វិធានការទី២០÷ រៀបចំកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវសមត្ថភាព និងគុណភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុក	
ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រសួងឧស្សាហកម្ម វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា, ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ, និងក្រសួងប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍។
បរិការណ៍ • កម្ពុជាមានសកម្មភាពសំខាន់ៗក្នុងការដំឡើងទោចក្រយានយន្ត និងគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិក ប៉ុន្តែគ្រឿងបង្គុំភាគច្រើនត្រូវបាននាំចូល • អាស្រ័យហេតុនេះ កម្ពុជាមានកាលានុវត្តភាពដើម្បីបង្កើនឧស្សាហកម្មតភ្ជាប់បណ្តាញផ្គត់ផ្គង់វត្ថុធាតុដើម (ការតភ្ជាប់បែបប្រតិគមន៍ ដែលបច្ចុប្បន្នរាំងស្ទះដោយបញ្ហា "មេមាន់ កូនមាន់" • ទោះយ៉ាងនេះក្តី មូលដ្ឋានអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំដែលជាសហគ្រាសធុនតូច និងមធ្យមក្នុងស្រុក ស្ថិតក្នុងដំណាក់កាលចាប់ផ្តើមដំបូងនៅឡើយ ហើយមិនទាន់ស្របតាមតម្រូវការស្តង់ដារគុណភាពដំឡើងទោចក្រយានយន្ត និងបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកនោះទេ។	
វិសាលភាព និងគោលបំណង ១. កំណត់បន្ទាត់មូលដ្ឋាន និងបញ្ហាប្រឈមរបស់អ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកដែលជាសហគ្រាសធុនតូច និងមធ្យមក្នុងស្រុក។ ២. រៀបចំកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវសមត្ថភាព និងគុណភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំក្នុងស្រុក។ ៣. អនុវត្តកម្មវិធីនេះ។	

៤. ពង្រឹងគុណភាពផលិតរបស់សហគ្រាសធុនតូច និងមធ្យមក្នុងស្រុក ដែលផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំ សម្រាប់វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក រួមទាំងអ្នកផ្តល់សេវាវិស្វកម្ម និងព័ត៌មានវិទ្យា។	
បង្គោលចរ	**បន្ទាត់ពេលវេលាអនុវត្ត**
១. កំណត់មូលដ្ឋាននៃប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីសម្រាប់អ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក និងបញ្ហាប្រឈមបច្ចុប្បន្នដែលរាំងស្ទះដល់ការតភ្ជាប់បែបប្រតិគមន៍។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣
២. កំណត់ដៃគូវិស័យឯកជន រួមមានជាអាទិ៍ ក្រុមហ៊ុនដំឡើងទោចក្រយានយន្ត និងគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិក ព្រមទាំងអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំក្នុងស្រុក ដើម្បីសហការបង្កើតកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំក្នុងស្រុក (ពិសេសជាមួយ ក្រុមការងារយានយន្តនៃវិទ្យាស្ថានស្តង់ដារកម្ពុជា)។	ត្រីមាសទី១ ដល់ត្រីមាសទី២ ឆ្នាំ២០២៣
៣. រៀបចំផែនការអនុវត្តកម្មវិធីជាមួយដៃគូវិស័យឯកជន (ឧទាហរណ៍ ព័ត៌មានលម្អិតនៃកម្មវិធីកែលម្អគុណភាព, ការបណ្តុះបណ្តាល និងការទទួលស្គាល់គុណវុឌ្ឍិ, វិធានការទាក់ទាញវិនិយោគ ជាពិសេសកម្មវិធីបណ្តុះបណ្តាលជំនាញបច្ចេកទេសរវាង ក.ឧ.វ.ប.ន. និង ក.ក.ប.)។	ត្រីមាសទី២ ដល់ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២៣
៤. រៀបចំកម្មវិធីលើកកម្ពស់គុណភាពនិងការគាំទ្រការបណ្តុះបណ្តាលនិងការទទួលស្គាល់គុណវុឌ្ឍិ។	ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២៣ ដល់ ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៤
៥. អនុវត្តនិងពិនិត្យឡើងវិញនូវវឌ្ឍនភាពនៃកម្មវិធីកែលម្អគុណភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំ។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៤ ដល់ឆ្នាំ២០២៥ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)

បញ្ជីពាក្យកាត់

បញ្ជីពាក្យកាត់សំខាន់ៗជាភាសាខ្មែរ

ក.អ.ក.	ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា
ក.ស.ហ.វ.	ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ
ក.ឧ.វ.ប.ន.	ក្រសួងឧស្សាហកម្ម វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍
ក.ក.ប.	ក្រសួងការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ
ក.រ.ថ.	ក្រសួងរ៉ែ និងថាមពល
ក.ព.ណ.	ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម
ក.ស.ក.	ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
គ.ស.ហ.	គណៈកម្មាធិការគោលនយោបាយសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ
អ.ប.វ.	អប់រំបណ្តុះបណ្តាលបច្ចេកទេស និងវិជ្ជាជីវៈ

បញ្ជីពាក្យកាត់សំខាន់ៗជាភាសាបរទេស

AR/VR	Augmented Reality/Virtual Reality	បច្ចេកវិទ្យានិម្មិតទិដ្ឋភាព
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations	សមាគមប្រជាជាតិអាស៊ីអាគ្នេយ៍
EV	Electric Vehicle	យានយន្តអគ្គិសនី
LED	Light-Emitting Diode	អំពូលអិលអ៊ីឌី
PCB	Printed Circuit Board	បន្ទះសៀគ្វីបោះពុម្ពរួច
RCEP	Regional Comprehensive Economic Partnership	កិច្ចព្រមព្រៀងភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយតំបន់
STEM	Science, Technology, Engineering and Mathematics	វិទ្យាសាស្ត្រ, បច្ចេកវិទ្យា, វិស្វកម្ម, និងគណិតវិទ្យា

សេចក្តីថ្លែងអំណរគុណ

ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា (ក.អ.ក.) សេនាធិការរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលលើបេសកកម្មដឹកនាំនិងគ្រប់គ្រងការវិនិយោគឯកជន, តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការអភិវឌ្ឍន៍ ដែលមាន **ឯកឧត្តម ជិន ម៉ិនសាន** ទេសរដ្ឋមន្ត្រីទទួលបន្ទុកបេសកកម្មពិសេស ជាអនុប្រធាន បានតម្រង់ទិសការរៀបចំតាក់តែងផែនទីបង្ហាញផ្លូវការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា ដើម្បីចូលរួមជំរុញការស្តារសេដ្ឋកិច្ច និងកសាងភាពធន់នឹងវិបត្តិ ដែលស្របនឹងការចង្អុលបង្ហាញរបស់ **គោលនយោបាយអភិវឌ្ឍវិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា ២០១៥-២០២៥ (IDP)** និង **ក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រ និងកម្មវិធីស្តារនិងជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាក្នុងការរស់នៅជាមួយកូវីដ-១៩ តាមគន្លងប្រក្រតីភាពថ្មី សម្រាប់ឆ្នាំ២០២១-២០២៣**។ ការរៀបចំផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះស្ថិតក្រោម **កម្មវិធីពន្លឿនការគាំទ្រសេដ្ឋកិច្ចក្នុងដំណាក់កាលជំងឺកូវីដ-១៩** (Accelerated Covid-19 Economic Support Programme-ACES) ដែលជាកម្មវិធីទទួលបានការគាំទ្រផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុពីក្រសួងការបរទេសនៃចក្រភពអង់គ្លេស (Foreign, Commonwealth & Development Office - FCDO)។

កម្មវិធី ACES សម្រាប់កម្ពុជា ត្រូវបានសហការដឹកនាំដោយ **ឯកឧត្តម សុខ ចិន្តាសោភា** រដ្ឋមន្ត្រីប្រតិភូអមនាយករដ្ឋមន្ត្រី អគ្គលេខាធិការ ក.អ.ក. និង **លោកជំទាវ** Tina Redshaw អតីតឯកអគ្គរាជទូតវិសាមញ្ញ និងពេញសមត្ថភាពរបស់ចក្រភពអង់គ្លេសប្រចាំព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ព្រមទាំងមានការចូលរួមពីក្រសួងពាក់ព័ន្ធចំនួន ១២។

ផែនទីបង្ហាញផ្លូវការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា ត្រូវបានរៀបចំដោយក្រុមហ៊ុនទីប្រឹក្សា Boston Consulting Group (BCG) ក្រោមកិច្ចសហការយ៉ាងជិតស្និទ្ធជាមួយលេខាធិការដ្ឋានដឹកនាំ និងសម្របសម្រួលការអនុវត្តគោលនយោបាយ IDP នៃ ក.អ.ក. ដែលបំពេញតួនាទីជាសេនាធិការជូនថ្នាក់ដឹកនាំ ក.អ.ក. ក្នុងការងារអនុវត្ត IDP និងការរៀបចំគោលនយោបាយ ផែនទីបង្ហាញផ្លូវនានា ដូចមានសមាសភាពខាងក្រោម÷

- ឯ.ឧ. នុត អ៊ុនវណ្ណា, ប្រធានលេខាធិការដ្ឋាន
- ឯ.ឧ. លឹម វិសាល, អនុប្រធានលេខាធិការដ្ឋាន
- លោក ហ៊ុល បុណ្ណារិទ្ធ, សមាជិក
- ឯកឧត្តម ជូ ហេង, សមាជិក
- លោកស្រី វណ្ណ សេរីរ័ត្ន, សមាជិក
- លោកស្រី ជា កេសរភារម្យ, សមាជិក
- កញ្ញា សុង រ៉ានី, សមាជិក
- លោក ប៊ី វណ្ណារិទ្ធ, សមាជិក
- កញ្ញា វ៉ិត បូណិមី, សមាជិក
- កញ្ញា បូរ៉ា ស៊ុនហ្សលីណែត, សមាជិក
- លោក ឆាយ ម៉េងឡេង, សមាជិក
- កញ្ញា ថៅ ពេជ្រមុនីរ័ត្ន, សមាជិក
- ឯ.ឧ. អ៊ឹម សួរ, អនុប្រធានលេខាធិការដ្ឋាន
- ឯ.ឧ. កែន ដារីត, សមាជិក
- លោក លុច្ស រចនា, សមាជិក
- លោក គឹម លំអងបុប្ផា, សមាជិក
- លោក សេង ស៊ុនលី, សមាជិក
- លោក គ្រី ស៊ីរីរិទ្ធ, សមាជិក
- លោក ជ័យ ឫទ្ធីរ៉ា, សមាជិក
- លោក ហុក លាងហាក់, សមាជិក
- លោកស្រី ស៊្វន ហ៊ាង, សមាជិក
- លោក ជៀប ទី, សមាជិក
- កញ្ញា សូ គីមណៃ, សមាជិក
- លោក គង់ គីមស្រ៊ុ, សមាជិក

អតីតសមាជិកលេខាធិការដ្ឋាន IDP នៃ ក.អ.ក.÷ លោក សៀម ពេជ្រណូរៈ, លោកស្រី គង់ យ៉ាដា, លោកស្រី អ៊ូ ចិន្តា, និងលោក ហ៊ុយ អង្គតុលា។

ក.អ.ក. សូមថ្លែងអំណរគុណយ៉ាងជ្រាលជ្រៅចំពោះការចូលរួមយ៉ាងយកចិត្តទុកដាក់ពីសំណាក់ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ និងផ្នែកឯកជនក្នុងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ដែលបានចូលរួមផ្តល់ធាតុចូល និងមតិយោបល់ល្អៗក្នុងការរៀបចំផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះឡើង។

រៀបចំដោយ÷

ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា

Foreign, Commonwealth & Development Office

ACCELERATED COVID-19 ECONOMIC SUPPORT PROGRAMME

ក្រោមកិច្ចសហការរបស់÷