សាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច

UNIVERSITE ROYALE DE DROIT ET DES SCIENCES ECONOMIQUES

ROYAL UNIVERSITY OF LAW AND ECONOMICS

សារណាបញ្ចប់ការសិក្សា

តួនាទីភស្តុភារកម្មក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា

ស្រាវជ្រាវពីថ្ងៃទី ០៨ ខែមេសា ឆ្នាំ២០២៤ ដល់ថ្ងៃទី១០ ខែសីហា ឆ្នាំ២០២៤

ស្រាវជ្រាវដោយ

និស្សិតឈ្មោះ លោក **ឈុន ដេវីត**

លោក **ខ៉ែត សុក្រឹត**

ណែនាំដោយ

សាស្ត្រាចារ្យរងបណ្ឌិត **ស្រ៊ុន សុត័ក្ត្រ**

ថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ សេដ្ឋកិច្ចអភិវឌ្ឍន៍

ជំនាន់ ០៨

ឆ្នាំចូលសិក្សា ២០២០

ឆ្នាំសរសេរសារណា ២០២៤

សេចក្ដីថ្លែងអំណរគុណ

យើងខ្ញុំទាំងពីររូបឈ្មោះ **ឈុន ដេវីត** និង **ខែ៉ត សុគ្រីត** ជានិស្សិតឆ្នាំទី៤ ថ្នាក់ D4A01 ផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចអភិវឌ្ឍន៍ នៃសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច ក្នុងឆ្នាំ ២០២០-២០២៤។

ជាឱកាសដ៏ឧត្ដុង្គឧត្ដម ខ្ញុំបាទទាំងពីររូបសូមសម្ដែងគារវកិច្ច និងកតញ្ញូតាធម៌ដោយក្ដីគោរពដ៏ខ្ពង់ខ្ពស់បំផុតជូនទៅដល់លោកឪពុក និងអ្នកម្ដាយដែលលោកទាំងពីរជាអ្នកមានគុណយ៉ាងធំធេងចំពោះកូន ដែលបានផ្ដល់នូវកំណើត ព្រមទាំងចិញ្ចឹមបីបាច់ថែរក្សា ទូន្មានប្រៀនប្រដៅរូបយើងខ្ញុំទាំងពីរដោយក្ដីស្រលាញ់ ទំនុកបម្រុងដល់រូបកូនទាំងកម្លាំងកាយ ទាំងកម្លាំងចិត្ត និងធនធានពេលវេលា ថវិកាទំនុកបម្រុងកូនៗតាំងពីថ្ងៃដឹងក្ដីរហូតដល់បច្ចុប្បន្នប្រកបដោយការស្រលាញ់ ការសន្ដោសប្រណី និងព្រហ្មវិហារធម៌ ក៏ដូចជាការផ្ដល់ឱកាស និងជ្រោមជ្រែងរូបកូនក្នុងការសិក្សា ចាប់តាំងពីការចាប់ផ្ដើមថ្នាក់បឋមសិក្សារហូត ដល់ថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រនាពេលបច្ចុប្បន្ននេះ។ ប្រសិនបើគ្មានការលើកទឹកចិត្ត និងការផ្ដល់ការយកចិត្តទុកដាក់ ពីសំណាក់លោកទេ ម្ល៉េះសមពេលនេះ រូបខ្ញុំទាំងពីរមិនអាចក្លាយខ្លួនជា កូនល្អ សិស្សល្អ មិត្តល្អ និងពលរដ្ឋគំរូក្នុងសង្គមបានឡើយ។ គុណលោកទាំងពីរនេះហើយជាគុណូបការៈដ៏ធំធេងយ៉ាងវិសេសវិសាលដែលមិនអាចយកអ្វីមកប្រៀបផ្ទឹម និងមិនអាចកាត់ថ្លៃនូវអ្វីដែលអ្នកមានគុណទាំងពីរបានផ្ដល់បានឡើយ។ កូនៗគ្មានអ្វីតបស្នងក្រៅពីការខិតខំគ្រេបយកនូវចំណេះដឹងដើម្បីអភិវឌ្ឍន៍ខ្លួនឯង ជួយត្រលប់ទៅក្រុមគ្រួសារ និងសង្គមជាតិឲ្យកាន់តែរីកចម្រើន។ ទម្ទឹមនឹងនេះ យើងខ្ញុំសូមថ្លែងអំណរគុណចំពោះ **ឯកឧត្ដមបណ្ឌិត សាកលវិទ្យាធិការ សាកលវិទ្យាធិការរង ព្រឹទ្ធបុរស ព្រឹទ្ធបុរសរង** និង**លោក លោកស្រីសាស្ត្រាចារ្យ** ទាំងអស់នៃ សាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច ដែលខិតខិតបំពេញភារកិច្ចក្នុងការគ្រប់គ្រង ដឹកនាំ និងជួយតម្រង់ទិសដល់រូបយើងខ្ញុំ ដើម្បីចូលរួមចំណែកក្នុង ការបណ្ដុះបណ្ដាលធនធានមនុស្សសម្រាប់ប្រទេសជាតិប្រកបដោយគុណភាព និងសមត្ថភាពពិតប្រាកដ។

ជាពិសេស យើងខ្ញុំសូមថ្លែងអំណរគុណយ៉ាងជ្រាលជ្រៅចំពោះ សាស្ត្រាចារ្យរង បណ្ឌិត ស្រ៊ុន សុភ័ក្ត្រ ជាសាស្ត្រាចារ្យណែនាំ ដែលបានលះបង់កម្លាំងកាយចិត្ត និងពេលវេលាដ៏មានតម្លៃក្នុងការផ្ដល់យោបល់ កែតម្រូវនូវកិច្ចការសរសេរសារណារហូតទទួលបានជោគជ័យ។

ជាចុងបញ្ចប់នេះ យើងខ្ញុំទាំងពីររូប សូមសម្ដែងនូវការដឹងគុណអស់ពីដួងចិត្ត និងសូមជូនពរអ្នកមានគុណ ឯកឧត្ដមសាកលវិទ្យាធិការ សាកលវិទ្យាធិការរង ព្រឹទ្ធបុរស ព្រឹទ្ធបុរសរង និងលោក លោកស្រីសាស្ត្រាចារ្យ ទាំងអស់ និងមិត្តអ្នកអានទាំងអស់ឱ្យជួបតែនឹងសេចក្ដីសសុខ សេចក្ដីចម្រើននៅក្នុងជីវិត ព្រមទាំងជួបប្រទះតែនឹងពុទ្ធពរទាំងបួនប្រការគឺ អាយុ វណ្ណៈ សុខៈ ពលៈ កុំបីឃ្លៀងឃ្លាតឡើយ។

អារម្ភកថា

សារណាដែលយើងខ្ញុំបានតាក់តែងឡើងមកនេះ គឺជាប្រធានបទមួយដែលយើងខ្ញុំទាំងពីររូបបានចាប់អារម្មណ៍យ៉ាងខ្លាំងបំផុត នៅពេលសិក្សាក្នុងថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចអភិវឌ្ឍន៍រយៈពេលបួនឆ្នាំកន្លងមកនេះ។ ដោយសម្លឹងឃើញថា ប្រទេសកម្ពុជាសព្វថ្ងៃនេះកំពុងអភិវឌ្ឍន៍លើវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនតាមរយៈផ្លូវគោកផ្លូវអាកាស និងផ្លូវទឹកដែលធ្វើឲ្យវិស័យភស្តុភារកម្មក្នុងប្រទេសកម្ពុជាកាន់តែមានភាពរីកចម្រើន និងធ្វើឲ្យកំណើនសេដ្ឋកិច្ចនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាកាន់តែប្រសើរឡើងជានិរន្តន៍។ កត្តាទាំងនេះផងដែរក៏បានចូលរួមសហការក្នុងការចរាចរណ៍នៃការនាំចេញ និងនាំចូលកាន់តែមានភាពងាយស្រួលឆាប់រហ័សមិនចំណាយកម្រៃច្រើន បន្ថែមពីលើនេះទៀតគឺវាពិតជាចំណេញពេលវេលាខ្លាំងក្នុងការដឹកជញ្ជូន ដែលធ្វើឲ្យចរាចរណ៍ទំនិញ សម្ភារះផ្សេងៗនៅលើទីផ្សារកាន់តែមានភាពសម្បូរបែបនាំឲ្យចរន្តសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រទេសកាន់តែមានភាពរីកចម្រើន។

ចំពោះប្រធានបទមួយនេះផងដែរ វាពិតជាផ្នែកមួយដែលសំខាន់ដ៏គួរឲ្យចាប់អារម្មណ៍ ហើយបានទាក់ទាញចិត្តយើងខ្ញុំ ធ្វើឲ្យយើងខ្ញុំបាទមានគំនិតគិតនឹងចាប់អារម្មណ៍ចង់ដឹងចង់យល់ពីវិស័យភស្តុភារកម្មថាតើវិស័យមួយនេះអាចជះឥទ្ធិពលអ្វីខ្លះទៅលើស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាដែលជាប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ ហើយត្រូវធ្វើដូចម្តេចខ្លះដើម្បីធ្វើឲ្យសេដ្ឋកិច្ចប្រទេសកម្ពុជាកាន់តែរីកចម្រើន និងអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាព។ គោលបំណងសំខាន់ក្នុងការស្រាវជ្រាវចំពោះប្រធានបទ «តួនាទីភស្តុភារកម្មក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា» គឺដើម្បីសិក្សាស្វែងយល់ទៅលើដំណើរការរបស់វិស័យភស្តុភារកម្មអាចនឹងធ្វើឲ្យប្រទេសកម្ពុជាមានការរីកចម្រើន តាមអ្វីដែលយើងខ្ញុំបានលើកឡើងតាមប្រធានបទខាងលើដែរឬទេ? យ៉ាងណាមិញទោះបីជា ការស្រាវជ្រាវលើប្រធានបទនេះ យើងខ្ញុំបានសរសេរឡើងយ៉ាងសម្រិតសម្រាំង និងយកចិត្តទុកដាក់យ៉ាងណាក្តីក៏គង់តែមាននៅចំណុចខុសឆ្គងខ្វះខាតលើខ្លឹមសារ និងពាក្យពេចន៍ដែលនឹងអាចកើតមានឡើងដោយអចេតនា ដោយហេតុសមត្ថភាពនៃការតាក់តែងចងក្រង និងការប្រមូលផ្តុំនូវឯកសាររបស់យើងខ្ញុំនៅមានកម្រិតនៅឡើយ។

អាស្រ័យហេតុនេះ យើងខ្ញុំសូមការអធ្យាស្រ័យទុកជាមុនពីសំណាក់លោកគ្រូ អ្នកគ្រូ សាស្ត្រាចារ្យ សិស្សនិស្សិត និងមិត្តអ្នកអានទាំងឡាយ ប្រសិនបើមានកំហុសឆ្គងកើតមានត្រង់កន្លែងណាមួយក្នុងខ្លឹមសារ ទាំងស្រុងនៃស្នាដៃសារណានេះ។ យើងខ្ញុំពិតជាមានសេចក្តីសោមនស្សរីករាយយ៉ាងក្រៃលែង ក្នុងការទទួល យកនូវមតិរិះគន់ក្នុងន័យកែលម្អ ដើម្បីជាប្រយោជន៍ដល់រូបយើងខ្ញុំក្នុងការអភិវឌ្ឍសមត្ថភាពលើការស្រាវជ្រាវ និងតាក់តែងអត្ថបទអោយកាន់តែមាននូវគុណភាពស្នាដៃទៅលើការចងក្រងអត្ថបទបន្ថែមទៀត និងដើម្បីអោយ មិត្តអ្នកអានទាំងអស់ ទទួលបាននូវចំណេះដឹងអោយកាន់តែទូលំទូលាយ ដើម្បីជាប្រយោជន៍យកទៅអភិវឌ្ឍន៍ ខ្លួនឯង ព្រមទាំងសង្គមជាតិទាំងមូលផងដែរ។

មាតិកា

បញ្ជីអក្សរកាត់ iv
បញ្ជីតារាង v
បញ្ជីក្រាហ្វិក vi

សេចក្តីផ្តើម

១. លំនាំបញ្ហា ១
២. ចំណោទបញ្ហា ២
៣. គោលបំណងនៃការស្រាវជាវ ២
៤. វិសាលភាពនៃការស្រាវជ្រាវ និងដែនកំណត់ ៣
៥. វិធីសាស្ត្រស្រាវជ្រាវ ៣
៦. សារៈសំខាន់នៃការស្រាវជ្រាវ ៤
៧. រចនាសម្ព័ន្ធនៃការស្រាវជ្រាវ ៤

ជំពូកទី១
រំលឹកទ្រឹស្តី

១.១. ការអភិវឌ្ឍ ៦
១.១.១. និយមន័យនៃការអភិវឌ្ឍ ៦
១.១.២. ទ្រឹស្តីនៃការអភិវឌ្ឍ ៦
១.២. ទស្សនៈអំពីកសុភាពកម្ម ១០
១.២.១. និយមន័យកសុភាពកម្ម ១០
១.២.២. កត្តាកំណត់នៃកសុភាពកម្ម ១០
១.៣. សារៈសំខាន់នៃតួនាទីកសុភាពកម្ម ១១
១..៣.១. តួនាទីកសុភាពកម្ម និងលំនឹងសេដ្ឋកិច្ច ១១
១.៤. ស្ថានភាពផ្សេងៗទៀត ១៣
១.៤.១. សក្តានុពលធម្មជាតិ និងទីតាំងភូមិសាស្ត្រ ១៣

១.៤.២. ការធ្វើសមាហរកម្មសេដ្ឋកិច្ច ១៤
១.៤.៣. ទំនាក់ទំនងសេដ្ឋកិច្ច និងភស្តុភារកម្ម ១៥

ជំពូកទី២
ទិដ្ឋភាពទូទៅ និងចក្ខុវិស័យនៃតួនាទីភស្តុភារកម្មក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា

២.១. ការបរិយាយដោយសង្ខេបនូវស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចនៃប្រទេសកម្ពុជា ១៦
២.១.១. ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច ១៦
២.២. ស្ថានភាពភស្តុភារកម្មនៅកម្ពុជា ២២
២.២.១. ចំណាត់ថ្នាក់ភស្តុភារកម្មកម្ពុជា ២៣
២.២.២. កំណើនសេដ្ឋកិច្ចទទួលបានពីភស្តុភារកម្ម ២៥
២.២.៣. ក្រុមហ៊ុនវិនិយោគលើវិស័យភស្តុភារកម្មនៅកម្ពុជា ២៦
២.៣. ផែនការមេនៃភស្តុភារកម្ម ២៦
២.៣.១. ការពង្រីកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងសេវាកម្ម ២៨
២.៣.២.ការកែលម្អប្រសិទ្ធភាពនៃភស្តុភារកម្ម ៣៦
២.៣.៣. ការដឹកជញ្ជូនតាមព្រំដែនដោយគ្មានរបាំងពន្ធគយ ៤១
២.៣.៤. ការលើកកម្ពស់ការប្រកួតប្រជែង និងសមត្ថភាពនៃភស្តុភាកម្ម ៤៣
២.៣.៥.គម្រោងព្រែកជីកហ្វូណន ៤៦
២.៤. ការអភិវឌ្ឍម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ច និងភស្តុភារកម្ម ៤៩
២.៤.១. ការអភិវឌ្ឍម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ច ៤៩
២.៤.២.សកម្មភាពភស្តុភារកម្ម និងពាណិជ្ជកម្ម ៥០
២.៤.៣. ការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស ៥៣
២.៤.៤. សន្ទស្សន៍លទ្ធផលអនុវត្តភស្តុភារកម្ម ៥៤
២.៤.៥. វេទិកាសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក ៥៨

ជំពូកទី៣
វិភាគឱកាស និងបញ្ហាប្រឈម

៣.១. ការវិភាគលើឱកាស ៦៦

៣.១.១. ប្រសិទ្ធភាពខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ ៦៦

៣.១.២.ការបង្កើតឱកាសការងារ ៦៨

៣.១.៣. ការបង្កើនភាពប្រកួតប្រជែងខ្ពស់........ ៦៩

៣.១.៤. ការជ្រៀតចូលទីផ្សារអន្តរជាតិ ៧០

៣.១.៥. ការជម្រុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ច........ ៧១

៣.២. បញ្ហាប្រឈម........ ៧២

៣.២.១. កង្វះគោលនយោបាយរួម ឬផែនកាប្រកបដោយភាពប្រទាក់ក្រឡា........ ៧៣

៣.២.២. កម្រិតនៃធនធានហិរញ្ញប្បទានសម្រាប់វិនិយោគសាធារណៈ........ ៧៣

៣.២.៣. ភាពមានកម្រិតនៃការអនុវត្តប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពនៃគម្រោង ៧៤

៣.២.៤. កម្រិតនៃភាពធន់នឹងកត្តាបម្រែបម្រួលអាកាសធាតុ និងគ្រោះធម្មជាតិ........ ៧៤

៣.២.៥. កង្វះធនធានមនុស្ស និងការប្រកួតប្រជែង........ ៧៥

៣.៣. ដំណោះស្រាយជារួមនៃបញ្ហារារាំងក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាក្នុងវិស័យភស្តុភារកម្ម........ ៧៥

ជំពូកទី៤
វិភាគ និងបកស្រាយទិន្នន័យ

សេចក្តីសន្និដ្ឋាន និងអនុសាសន៍

ឯកសារយោង

ឧបសម្ព័ន្ធ

បញ្ជីអក្សរកាត់

ADB	ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី	(Asian Development Bank)
CLA	សមាគមភស្តុភារកម្មកម្ពុជា	(Association of Southeast Asian Nations)
CDC	ក្រុមប្រឹក្សាភិបាលអភិវឌ្ឍកម្ពុជា	(Council for the Development of Cambodia)
GDL	អគ្គនាយកដ្ឋានភស្តុភារកម្ម	(General Department of Cambodia)
IMF	មូលនិធិរូបិយវត្ថុអន្តរជាតិ	(International Finance Corporation)
JICA	ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុន	(Japan International cooperation Agency)
KOICA	ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិកូរ៉េ	(Korea International cooperation Agency)
MOC	ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម	(Ministry of Commerce)
MPWT	ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន	(Ministry of Public Works and Transport)
NLC	ក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម	(Nation Logistics Council)
NLSC	គណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុភារកម្ម	(Nation Logistics Steering Committee)
PAS	កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ	(Sihanoukville Autonomous Port)
PPAP	កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ	(Phnom Penh Autonomous port)
PPLC	មជ្ឈមណ្ឌលភស្តុភារកម្មភ្នំពេញ	(Phnom Penh logistics complex)
WEF	វេទិកាសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក	(World Economic Forum)
AC	បេតុងក្រាលកៅស៊ូ	(Asphalt Concrete)
FDI	ការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស	(Foreign Direct Investment)
GMS	មហាអនុតំបន់មេគង្គ	(Greater Mekong Subregion)
GDP	ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប	(Gross Domestic Product)
ICT	បច្ចេកវិទ្យាព័ត៌មាននិងគមនាគមន៍	(Information and Communications Technology)
IDP	គោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យ ឧស្សាហកម្មកម្ពុជា	(Industrial Development Policy)
LPI	សន្ទស្សន៍សមិទ្ធកម្មភស្តុភារកម្ម	(Logistics Performance Index)
TEU	ខ្នាតទំហំរបស់កុងតឺន័រ២០ហ្វីត	(Twenty-foot Equivalent Unit)

បញ្ជីតារាង

តារាងទី១ ៖ សន្ទស្សន៍ប្រកួតប្រជែងសកលរបស់ប្រទេសកម្ពុជាតាមរយៈសូចនាករនានា
តារាងទី២៖ WEF/GCI តាមប្រទេសជិតខាងចន្លោះឆ្នាំ២០១៨ និង២០១៩
តារាងទី៣ ៖ សន្ទស្សន៍ប្រកួតប្រជែងសកលរបស់ប្រទេសកម្ពុជាតាមរយៈសូចនាករនានា
តារាងទី៤ ៖ WEF/GCI តាមប្រទេសជិតខាងចន្លោះឆ្នាំ២០១៨ និង ២០១៩

បញ្ជីក្រាហ្វិក

រូបភាពទី១៖ កំណើនសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា

រូបភាពទី២ ៖ លំហូរចូលនៃ FDI តាមប្រទេស

រូបភាពទី៣៖ ផលិតផលនាំចេញរបស់កម្ពុជា ២០២០-២០២១ (ប៊ីលានដុល្លាអាមេរិក)

រូបភាពទី៤៖ផលិផលនាំចូលសំខាន់ៗនៅប្រទេសកម្ពុជា ២០២០-២០២១ (ប៊ីលានដុល្លាអាំមេរិក)

រូបភាពទី៥៖ GDP ទទួលបានពីវិស័យដឹកជញ្ជូន និងឃ្លាំង

រូបភាព៦ ៖ ស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចប្រទេសកម្ពុជា

រូបភាពទី៧ ៖ ទំហំការនាំចេញ និងការនាំចូលក្នុងអំឡុងឆ្នាំ២០១០-២០១៩ (ពាន់លានដុល្លា)

រូបភាពទី៨ ៖ ទិសដៅនាំចេញសំខាន់ៗរបស់កម្ពុជាក្នុងអំឡុងពេលឆ្នាំ២០១០-២០១៨(អត្រាភាគរយ)

រូបភាពទី១១ ៖ ការព្យាករណ៍ពាណិជ្ជកម្ម-ការនាំចេញ និងការនាំចូលពីឆ្នាំ ២០២០-២០៣០ (ពាន់លានដុល្លាអាមេរិក)

រូបភាពទី១២៖ រំហូរនៃការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេសសុទ្ធ (លានដុល្លាអាមេរិក)

រូបភាព១៣ ៖ ពិន្ទុរបស់ LPI ឆ្នាំ២០១៦ និង២០១៨

រូបភាព១៤ ៖ ការផ្លាស់ប្តូររយៈពេលនៃចំណាត់ថ្នាក់ LPI សម្រាប់កម្ពុជា

រូបភាព១៥ ៖ ការប្រៀបធៀបក្នុងតំបន់លើចំណាត់ថ្នាក់ LPI

រូបភាព១៦ ៖ ចំណាត់ថ្នាក់ និងពិន្ទុរបស់ប្រទេសកម្ពុជា ដោយ WEF

រូបភាព១៧ ៖ ចំណាត់ថ្នាក់ និងពិន្ទុហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ(សសរស្តម្ភទី២) សម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា ដោយ WEF

រូបភាព១៨ ៖ ចំណាត់ថ្នាក់ និងពិន្ទុនីតិវិធីគយសម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា ដោយ WEF/GCI

រូបភាព១៩ ៖ ចំណាត់ថ្នាក់ និងពិន្ទុរបស់ប្រទេសកម្ពុជា ដោយ WEF

រូបភាព២០ ៖ ចំណាត់ថ្នាក់ និងពិន្ទុហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ(សសរស្តម្ភទី២) សម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា ដោយ WEF

រូបភាពទី២១ ៖ ចំណាត់ថ្នាក់ និងពិន្ទុនីតិវិធីគយសម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា ដោយ WEF/GCI

សេចក្តីផ្តើម

សេចក្តីផ្តើម

១. លំនាំបញ្ហា

ប្រទេសកម្ពុជាសម្រេចបាននូវកំណើនសេដ្ឋកិច្ចដ៏មានអានុភាព ហើយវាបានបង្កើនការធ្វើសមាហរណកម្មទៅក្នុងទីផ្សារពិភពលោកដើម្បីធ្វើឲ្យមានការរីកចម្រើនក្នុងរយៈពេលពីរទសវត្សរ៍កន្លងមកនេះ។ ការនាំចេញទំនិញរបស់កម្ពុជាមានចំនួន ១០ ពាន់លានដុល្លារក្នុងឆ្នាំ ២០១៦ មានចំនួន ៥០ ភាគរយនៃផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប (GDP) ឈានដល់គោលដៅចំនួន ១៤៨ និងឈរនៅតម្លៃ ១៣,៣ ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក នៅពេលបន្ថែមការនាំចេញសេវាកម្ម។ ដំណើរការនាំចេញដែលដឹកនាំដោយការរួមបញ្ចូលទៅក្នុងខ្សែសង្វាក់តម្លៃសកល (GVCs) ជាមួយនឹងការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស (FDI) យ៉ាងច្រើនពីប្រភពអាស៊ីបូព៌ា និងប៉ាស៊ីហ្វិក និងទំនាក់ទំនងពាណិជ្ជកម្មដ៏រឹងមាំទៅកាន់គោលដៅនាំចេញសំខាន់ៗនៅសហរដ្ឋអាមេរិក និងសហភាពអឺរ៉ុប (EU)។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ការនាំចេញត្រូវបានប្រមូលផ្តុំនៅក្នុងវាយនភណ្ឌ និងសម្លៀកបំពាក់ ជាមួយនឹងមាតិកាបច្ចេកវិទ្យា និងបច្ចេកវិទ្យាតិចតួច។ ជាការពិតណាស់ អ្នកនាំចេញនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាមានឯកទេសក្នុងដំណាក់កាលកាត់ផ្តាច់នៃខ្សែសង្វាក់តម្លៃសម្លៀកបំពាក់ ដែលជាផ្នែកមួយដែលមានប្រាក់ចំណេញទាប។ ជាមួយនឹងតម្លៃពលកម្មកើនឡើងនៅលើដៃម្ខាង និងកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មនាពេលអនាគតរវាងប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍ និងប្រទេសអាស៊ានមួយចំនួនដែលមានសក្តានុពលអាចលុបបំបាត់ការពេញចិត្ត និងបង្វែរពាណិជ្ជកម្មនៅលើដៃម្ខាងទៀត ការប្រកួតប្រជែងរបស់កម្ពុជាគឺស្ថិតក្នុងការជាប់គាំង។ នេះធ្វើឱ្យវាមានសារៈសំខាន់សម្រាប់ប្រទេសក្នុងការស្វែងរកកត្តាជំរុញថ្មីនៃកំណើនការនាំចេញ នៅក្នុងសកម្មភាពទំនើប និងចម្រុះបន្ថែមទៀត ដើម្បីរក្សាកំណើនរយៈពេលវែង។ ការតភ្ជាប់ដែលដើរតួដោយវិស័យភស្តុភារកម្មត្រូវបានបន្តជាផ្នែកមួយដ៏សំខាន់នៃដំណើរការ1នៃការរីកចម្រើនរបស់ប្រទេសកម្ពុជា និងការរួមបញ្ចូលទីផ្សារពិភពលោក។[1] កំណើនសេដ្ឋកិច្ចដ៏រឹងមាំរបស់កម្ពុជាត្រូវបានជំរុញដោយអាជីវកម្មដែលផ្តោតលើការនាំចេញ។ ការបង្កើនការធ្វើសមាហរណកម្មទៅក្នុងខ្សែសង្វាក់តម្លៃក្នុងតំបន់ និងសកលបានធ្វើឱ្យវិស័យភស្តុភារកម្មជាចំណុចកណ្តាលនៃយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍របស់ប្រទេស។ យោងតាមធនាគារពិភពលោក តាមការប៉ាន់ប្រមាណថានៅឆ្នាំ 2030 ក្រុមហ៊ុនកម្ពុជានឹងផ្លាស់ទីទំនិញច្រើនជាងបួនដងតាមរយៈផ្លូវហាយវេ កំពង់ផែ អាកាសយានដ្ឋាន និងឃ្លាំងស្តុក។ តាមនិន្នាការដូចគ្នា

---

[1] World Bank,"Cambodia's Trade Competitiveness: Investing Today in Logistics Development to Sustain Tomorrow's Growth", 2018, https://documents1.worldbank.org/curated/en/111131540928774422/pdf/131518-v2-PUBLIC-Cambodia-Logistic-Master-Plan.pdf

ការនាំចេញកំពុងកើនឡើង (កើនឡើង 12% ចន្លោះឆ្នាំ 2015 និង 2016) ហើយដៃគូពាណិជ្ជកម្មកំពុងធ្វើពិពិធកម្ម (149 ប្រទេសគិតត្រឹមឆ្នាំ 2016 មាន 34 ច្រើនជាងឆ្នាំ 2015)។ បច្ចុប្បន្ននេះ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបស់កម្ពុជានៅមិនទាន់មានការអភិវឌ្ឍន៍នៅឡើយ ហើយដំណើរការរបស់ប្រទេសក្នុងវិស័យភស្តុភារកម្មមានកម្រិតទាបជាងប្រទេសដទៃទៀតនៅក្នុងតំបន់ ដែលបណ្តាលឱ្យមានការចំណាយខ្ពស់ជាង។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងរួមគ្នារបស់រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ដៃគូអន្តរជាតិ និងវិស័យឯកជនត្រូវបានដាក់ពង្រាយដើម្បីដោះស្រាយការស្ទះទាំងនេះ។[2]

២. ចំណោទបញ្ហា

នៅក្នុងបរិបទកំណើនសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក សតវត្សរ៍ទី២១នេះ មានងក្កបទស្រាវជ្រាវមួយចំនួនស្តីអំពីការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចនីក្នុង វិស័យប្រព័ន្ធភស្តុភាកម្ម ករណីសិក្សានៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ប៉ុន្តែការសិក្សានោះភាគច្រើនមិនបានបរិយាយលម្អិតអំពី គម្រោងក៏ដូចជាផែនការមេបានស៊ីជម្រៅនោះទេដោយគ្រាន់តែបាននិយាយតែទៅលើវិស័យច្រើនជាង និងមិនបានឃើញពិការសិក្សាលម្អិតនៅឡើយទេ លើការកសាង និងអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចក្នុងយុគសម័យថ្មីពីប្រព័ន្ធភស្តុភាកម្ម។ អាស្រ័យហេតុនេះទើបមនសមានប្រធានបទ "តួនាទីភស្តុភារកម្មក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា" នេះត្រូវបានលើកយកមកសិក្សាឲ្យកាន់តែមានភាពស៊ីជម្រៅបន្ថែមទៀតនៅពេលនេះ ទៅលើគម្រោងនៃផែនការមេ ការស្តារឡើងវិញពីហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធចាស់ ការពង្រីកហេដ្ឋារចនាសម្ព័នដែលមានស្រាប់ និងបញ្ហាប្រឈមដែលបង្កជាភាពរាំងស្ទះ ចំពោះ ប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៏ដូចជា កម្ពុជា។

៣. គោលបំណងនៃការស្រាវជាវ

នៅគោលបំណងរួមនៃការសិក្សានេះគឺផ្តោតសំខាន់លើអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចនៅក្នុង «តួនាទីភស្តុភាកម្មក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចនៅកម្ពុជា»គោលបំណងជាក់លាក់នៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវនេះ មានដូចខាងក្រោម៖ កំណត់អំពីស្ថានភាពនៃការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច នៅវិស័យភស្តុភាកម្ម ករណីសិក្សាការប្រទេសកម្ពុជា ដោយសិក្សាអំពីកត្តា

[2] Rijksdienst voor Ondernemend, "LOGISTICS & INFRASTRUCTURE IN CAMBODIA," 2018, https://www-unescap-org.webpkgcache.com/doc/-/s/www.unescap.org/sites/default/files/Cambodia%20-%20Ministry%20of%20Public%20Works%20%26%20Transport.pdf

បច្ចេកវិទ្យាមានឥទ្ធិពលលើការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចនៅក្នុងប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍ និងកំពុងអភិវឌ្ឍន៍និងប្រទេសកម្ពុជា សិក្សាអំពីកត្តាការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេសមានឥទ្ធិពលលើការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចទាំងនៅក្នុង ប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍ ប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍និងប្រទេសកម្ពុជាសិក្សាអំពីកត្តាពាណិជ្ជកម្មមានឥទ្ធិពលលើការ អភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចនៅក្នុង ប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍ ប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ និងប្រទេសកម្ពុជា។បន្ថែមចំណេះដឹងដល់មិត្តអ្នកអាន អោយមានការ យល់ដឹងកាន់តែទូលំទូលាយអំពីការអភិវឌ្ឍក្នុងវិស័យ ភស្តុភាកម្ម។

៤. វិសាលភាពនៃការស្រាវជ្រាវ និងដែនកំណត់

ការសិក្សាបានផ្តោតទៅលើកត្តាដែលមានឥទ្ធិពលទៅលើការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច មានដូចជា កត្តា បច្ចេកវិទ្យា ឧស្សាហកម្ម ពាណិជ្ជកម្ម ការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស(FDI)។ ការសិក្សានេះ ក៏បានផ្តោតទៅលើទស្សនៈ និង ការយល់ឃើញរបស់សហគមន៍ចំពោះគុណសម្បត្តិ និងគុណវិបត្តិនៃការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចក្នុង របស់ប្រទេសកម្ពុជា។ ការ អភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចក្នុងតួនាទីភស្តុភាកម្មសម្រាប់ប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍ ជាពិសេសនៅប្រទេសកម្ពុជា ដែលត្រូវបានយក មកសិក្សាស្រាវជ្រាវ។ ហើយការស្រាវជ្រាវនេះគឺផ្តោតលើការសិក្សាក្នុងក្របខណ្ឌក្រសួងសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន អគ្គនាយកដ្ឋានភស្តុភារកម្មកម្ពុជាដោយចាប់ពីឆ្នាំ ២០១៦ ដល់ឆ្នាំ២០៣០។ ជាមួយគ្នានេះផងដែរ ការស្រាវជ្រាវនេះ បានប្រើប្រាស់នូវឯកសារមួយចំនួនតាមបណ្តាលអង្គការ ស្ថាប័នធំៗ ដែលមានដូចជាក្រសួងសាធារណៈការ និងដឹក ជញ្ជូន (MPWT), ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម (MOC), ក្រុមប្រឹក្សាភិបាលអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា (CDC), និងធនាគារពិភពលោក (World Bank) ជាដើម ព្រមទាំងអត្ថបទព័ត៌មានថែមទៀតផងសម្រាប់ជួយដល់ការស្រាវជ្រាវឲ្យកាន់តែមានភាពស៊ីជម្រៅ ការស្រាវជ្រាវនេះក៏បានលើកយកនូវឯកសារសំខាន់ៗមួយចំនួននៃគោលនយោបាយរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលមកធ្វើជា គោលគំនិតដើម្បីសរសេរឲ្យស្របតាមចក្ខុវិស័យរបស់ប្រទេសកម្ពុជា។ លើសពីនេះទៀត ការសិក្សានេះគឺផ្តោតទៅ លើ ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចនៅក្នុង តួនាទីភស្តុភាកម្មក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា។ ទិន្នន័យប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ពាណិជ្ជកម្ម ការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស បច្ចេកវិទ្យា ផលិតផលក្នុងសរុបសម្រាប់មនុស្សម្នាក់ប្រទេសកម្ពុជា កំណើន សេដ្ឋកិច្ចបានមកពី វិស័យភស្តុភារកម្ម ផែនការមេ និងគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ប្រពន្ធដឹកជញ្ជូនផងដែរ។

៥. វិធីសាស្ត្រស្រាវជ្រាវ

ដើម្បីសិក្សាពីប្រធានបទ ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចនៅក្នុង«តួនាទីភស្តុភាកម្មក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចនៅកម្ពុជា» បានប្រើវិធីសាស្ត្របរិមាវិស័យ ក្នុងការស្រាវជ្រាវជា និន្នន័យទី២ ដើម្បីផ្ទៀង ពីទំនាក់ ទំនងក្នុងវិស័យភស្តុភាកម្ម នៅ ប្រទេសកម្ពុជា និងបច្ចេកវិទ្យាឌីជីថល មួយចំនួនៈ

- ➢ តម្រូវទិន្នន័យ ៖ ប្រើទិន្នន័យទី២ Secondary Data b មកធ្វើការវិភាគ
- ❖ ទីកន្លែងដែលអាចប្រមូលទិន្នន័យមានដូចជា៖
- គេហទំព័រ មួយចំនួនដែលព័ត៌មានមួយចំនួនដែលនៅក្នុងអីធីណែត ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ អគ្គនាយកដ្ឋានភស្តុភារកម្មលេខាធិការដ្ឋានគណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុភារកម្ម
- ឯកសារនិក្ខេបបទថ្នាក់បណ្ឌិត ផ្នែកវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច
- ឯកសារផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយស្តីពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន អន្តរមធ្យោបាយ និងភស្តុភារកម្មកម្ពុជា ២០២៣-២០៣៣

៦. សារៈសំខាន់នៃការស្រាវជ្រាវ

សារៈសំខាន់នៃប្រធានបទនេះ យើងមិនអាចកាត់ផ្តាច់ពីឥទ្ធិពលនៃសាកលូបនីយកម្ម និងសមាហរណកម្មសេដ្ឋកិច្ចតំបន់ និងពិភពលោកបាននោះទេ ដែលចង់ ឬមិនចង់ កម្លាំងនិន្នាការសាកលនៃតួនាទីភស្តុភាកម្មដែលនឹងមានឥទ្ធិពលទៅលើស្ទើរគ្រប់ទិដ្ឋភាពសង្គម សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា ជាពិសេសវិស័យកម្មន្តសាល វិស័យដឹក ជញ្ជូន និងការតភ្ជាប់វិស័យទូរគមនាគមន៍ និងការប្រាស្រ័យទាក់ទងវិស័យពាណិជ្ជកម្ម និងការធ្វើជំនួញតាម ប្រព័ន្ធអ៊ិនធឺណែត ខ្សែច្រវ៉ាក់ផលិតកម្ម និងការផ្គត់ផ្គង់ឱ្យគ្នាទៅវិញទៅមកក្នុងតំបន់ក៏ដូចជា វិស័យអប់រំ និងការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងថ្នាលសម្រាប់ប្រព័ន្ធអប់រំ ឌីជីថល ដែលនឹងឈានទៅដល់ការផ្លាស់ប្តូរបែបឌីជី ថល និងឌីជីថលលូបនីយកម្ម នៅក្នុងសង្គម សេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសកម្ពុជា។

៧. រចនាសម្ព័ន្ធនៃការស្រាវជ្រាវ

រចនាសម្ព័ន្ធនៃសាណា គឺជាការលើកឡើងពីសេចក្តីសង្ខេបទៅលើជំពូកនីមួយៗ នៅក្នុងសាណានៃការស្រាវជ្រាវ ដែលក្នុងនោះ ត្រូវបានចែកជា ៣ជំពូក មានដូចខាងក្រោម៖

- ជំពូកទី១ ៖ ការរំលឹកទ្រឹស្តី និយមន័យ និងទ្រឹស្តីសំខាន់ៗ តួនាទីភស្តុភារកម្មក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាដរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាក្នុងការធ្វើកំណែទម្រង់ថ្មី។
- ជំពូកទី២ ៖ ស្ថានភាពទូទៅ នៃគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍ប្រទេសកម្ពុជា ទិដ្ឋភាពទូទៅ និងចក្ខុវិស័យនៃតួនាទីភស្តុភាកម្មក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា ដែលជាចក្ខុវិស័យរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ដែលមានការបរិយាយដោយសង្ខេបនូវស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចនៃប្រទេសកម្ពុជា ផែនការមេនៃភស្តុភាកម្មកម្ពុជា។

- ជំពូកទី៣ ៖ ការសិក្សា នៃរអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចនៅក្នុងវិស័យភស្តុភាកម្មកត្តាដែលមានឥទ្ធិពលលើការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច នៃការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស ។គោលនយោបាយការ ការវិភាគលើឱកាស នៃកំណើនផលិតផល ជាមួយនឹងបញ្ហាប្រឈម និងដំណោះស្រាយជារួមនៃបញ្ហារារាំងក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាក្នុងវិស័យភស្តុភារកម្ម។
- ជំពូកទី៤ ៖ វិភាគ និងបកស្រាយទិន្នន័យដែលសិក្សារទៅលើ ទីផ្សារក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន និងវិស័យភស្តុភារកម្មនៅកម្ពុជា ស្តីអំពីកំណើនតួរលេខនាពេលបច្ចុប្បន្ន ជាមួយនឹងការវិភាគនៃកំណើនតួរលេខនាពេលអនាគត ពីវិស័យភស្តុភារកម្មនៅកម្ពុជានា ៦ឆ្នាំខាងមុខទៀត។

សេចក្តីសន្និដ្ឋាន និងអនុសាសន៍៖ តួនាទីភស្តុភាកម្មក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប(GDP) មានទំនាក់ទំនងជាមួយកត្តាពាណិជ្ជកម្ម(Trade) និងឧស្សាហកម្ម(Industry)។ តាមលទ្ធផលដែលបានរកឃើញគឺត្រូវបានផ្តល់អនុសាសន៍ ដើម្បីធ្វើឱ្យការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចក្នុងយុគសាកលូប នីយកម្មក្នុង និងប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍ ជាពិសេសសម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា។

ជំពូកទី១

ការរំលឹកត្រីស្តី

ជំពូកទី១
រំលឹកទ្រឹស្តី

១.១. ការអភិវឌ្ឍ

១.១.១. និយមន័យនៃការអភិវឌ្ឍ

ការអភិវឌ្ឍគឺជាការធ្វើនូវអ្វីមួយឲ្យប្រសើរឡើង និងជុំរុញនូវឯកតានោះឲ្យកាន់តែមានភាពចម្រើនក្រៃលែងជាងពេលបច្ចុប្បន្នប្រកបដោយចីរភាព។ ការអភិវឌ្ឍដោយមានប្រសិទ្ធភាពនឹងធ្វើឲ្យប្រទេសទាំងមូលកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ គ្រោះអត់ឃ្លាន សុខភាព និងសុខុមាភាពមាំមួន ការអប់រំប្រកបដោយគុណភាព សមភាពយេនឌ័រមានភាពល្អប្រសើរ គុណភាពនៃការចែកចាយនៃការផ្គត់ផ្គង់ទឹកស្អាត និងអនាម័យកាន់តែទូលំទូលាយ ថាមពលស្អាតដែលមានតម្លៃសមរម្យ ការងារសមរម្យ និងកំណើនសេដ្ឋកិច្ចកាន់តែរីកធំធាត់ជាបន្តបន្ទាប់ ឧស្សាហកម្ម នវានុវត្តន៍ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ កាត់បន្ថយវិសមភាព ទីក្រុង និងសហគមន៍ប្រកបដោយចីរភាព ការប្រើប្រាស់ និងការផលិតប្រកបដោយការទទួលខុសត្រូវ ជួយដល់សកម្មភាពបរិស្ថាន ជីវិតក្រោមទឹក និងលើដី ម្យ៉ាងវិញទៀតសន្តិភាពយុត្តិធម៌ និងស្ថាប័នកាន់តែមានភាពរឹងមាំប្រកបដោយភាពរឹងមាំប្រសិទ្ធភាព និងចីរភាពជានិរន្តន៍។

១.១.២. ទ្រឹស្តីនៃការអភិវឌ្ឍ

ទ្រឹស្តីអភិវឌ្ឍន៍គឺជាការប្រមូលផ្តុំនៃទ្រឹស្តីអំពីរបៀបដែលការផ្លាស់ប្តូរដែលចង់បាននៅក្នុងសង្គមត្រូវបានសម្រេចបានល្អបំផុត។ ទ្រឹស្តីបែបនេះជាភាពចម្រុះនៃវិទ្យាសាស្ត្រសង្គម និងវិធីសាស្ត្រផ្សេងៗគ្នា។ នៅក្នុងអត្ថបទនេះ ទ្រឹស្តីជាច្រើនត្រូវបានពិភាក្សា ក៏ដូចជាការវិវត្តថ្មីៗទាក់ទងនឹងទ្រឹស្តីទាំងនេះដែរ។ អាស្រ័យលើទ្រឹស្តីមួយណាដែលត្រូវមើល មានការពន្យល់ខុសៗគ្នាចំពោះដំណើរការនៃការអភិវឌ្ឍន៍ និងវិសមភាពរបស់វា។ ដែលមានដូចជា៖ ទ្រឹស្តីទំនើបភាវូបនីយកម្ម រចនាសម្ព័ន្ធនិយម ទ្រឹស្តីនៃភាពអាស្រ័យទាក់ទង តម្រូវការមូលដ្ឋាន និងនិន្នាការថ្មីៗ។

ក. ទ្រឹស្តីទំនើបកម្មភាវូបនីយកម្ម

ទ្រឹស្តីទំនើបភាវូបនីយកម្មត្រូវបានប្រើដើម្បីវិភាគដំណើរការដែលទំនើបភាវូបនីយកម្មនៅក្នុងសង្គមកើតឡើង។ ទ្រឹស្តីនេះដែលគឺមើលទៅលើទិដ្ឋភាពនៃប្រទេសណាដែលមានអត្ថប្រយោជន៍ និងដែលជាឧបសគ្គសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច។ គំនិតនេះគឺថាជំនួយដល់ការអភិវឌ្ឍដែលផ្តោតលើទិដ្ឋភាពជាក់លាក់ទាំងនោះអាចនាំទៅរកទំនើបកម្មនៃសង្គម 'ប្រពៃណី' ឬ 'ភាពថយក្រោយ' ។

- គោលការណ៍ដំបូងបំផុតនៃទ្រឹស្តីទំនើបភាវូបនីយកម្មអាចមកពីគំនិតនៃវឌ្ឍនភាព

គោលការណ៍ដំបូងបំផុតនៃទ្រឹស្តីទំនើបភាវូបនីយកម្មអាចមកពីគំនិតនៃវឌ្ឍនភាព ដែលចែងថាមនុស្សអាចអភិវឌ្ឍ និងផ្លាស់ប្តូរសង្គមរបស់ពួកគេដោយខ្លួនឯង។ ទ្រឹស្តីនេះក៏ចែងផងដែរថា វឌ្ឍនភាពបច្ចេកវិទ្យា និងការផ្លាស់ប្តូរសេដ្ឋកិច្ចអាចនាំឱ្យមានការផ្លាស់ប្តូរតម្លៃសីលធម៌ និងវប្បធម៌។ សង្គមវិទូជនជាតិបារាំង Émile Durkheim បានសង្កត់ធ្ងន់លើការពឹងពាក់គ្នាទៅវិញទៅមកនៃស្ថាប័ននៅក្នុងសង្គមមួយ និងវិធីដែលពួកគេធ្វើអន្តរកម្មជាមួយការរួបរួមវប្បធម៌ និងសង្គម។

- ដំណាក់កាលលីនេអ៊ែរនៃគំរូកំណើន

ដំណាក់កាលលីនេអ៊ែរនៃគំរូកំណើនគឺជាគំរូសេដ្ឋកិច្ចដែលត្រូវបានបំផុសគំនិតយ៉ាងខ្លាំងដោយផែនការ Marshall ដែលត្រូវបានប្រើដើម្បីស្តារសេដ្ឋកិច្ចរបស់អឺរ៉ុបឡើងវិញបន្ទាប់ពីសង្គ្រាមលោកលើកទីពីរ។ វាសន្មត់ថាកំណើនសេដ្ឋកិច្ចអាចសម្រេចបានដោយឧស្សាហូបនីយកម្មប៉ុណ្ណោះ។ កំណើនអាចត្រូវបានកម្រិតដោយស្ថាប័នក្នុងស្រុក និងអាកប្បកិរិយាសង្គម ជាពិសេសប្រសិនបើទិដ្ឋភាពទាំងនេះមានឥទ្ធិពលលើអត្រាសន្សំ និងការវិនិយោគ។ ដូច្នេះឧបសគ្គដែលរារាំងដល់កំណើនសេដ្ឋកិច្ចត្រូវបានចាត់ទុកដោយគំរូនេះថាជាផ្ទៃក្នុងរបស់សង្គម។ យោងតាមដំណាក់កាលលីនេអ៊ែរនៃគំរូកំណើន ការចាក់បញ្ចូលមូលធនដ៏ធំដែលបានរចនាយ៉ាងត្រឹមត្រូវ គួបផ្សំនឹងការអន្តរាគមដោយវិស័យសាធារណៈនឹងនាំទៅដល់ការវិវត្តន៍ឧស្សាហកម្ម និងសេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ផងដែរ។

ខ. រចនាសម្ព័ន្ធនិយម

រចនាសម្ព័ន្ធនិយម គឺជាទ្រឹស្តីអភិវឌ្ឍន៍មួយដែលផ្តោតលើទិដ្ឋភាពរចនាសម្ព័ន្ធដែលរារាំងកំណើនសេដ្ឋកិច្ចនៃប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍។ ឯកតានៃការវិភាគគឺជាការបំប្លែងសេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសមួយ ពី កសិកម្មចិញ្ចឹមជីវិតទៅជាទំនើប កម្មន្តសាល និងសេដ្ឋកិច្ចសេវាកម្ម។ វេជ្ជបញ្ជាគោលនយោបាយដែលកើតចេញពីការគិតតាមរចនាសម្ព័នរួមមាន អន្តរាគមន៍របស់រដ្ឋាភិបាលធំៗក្នុងសេដ្ឋកិច្ច ដើម្បីជំរុញវិស័យឧស្សាហកម្ម ដែលត្រូវបានគេស្គាល់ថាជាឧស្សាហូបនីយកម្មជំនួសការនាំចូល (ISI)។ ការផ្លាស់ប្តូររចនាសម្ព័ន្ធនៃប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍នេះ ធ្វើឡើងក្នុងគោលបំណងដើម្បីបង្កើតសេដ្ឋកិច្ចមួយ ដែលនៅទីបញ្ចប់ទទួលបាននូវការរីកចម្រើនដោយនិរន្តរភាព។ នេះអាចសម្រេចបានលុះត្រាតែ ការបញ្ចប់ការពឹងផ្អែករបស់ប្រទេសមិនអភិវឌ្ឍន៍លើការនាំចេញទំនិញចម្បង (ផលិតផលកសិកម្ម និងរ៉ែ) និងបន្តការអភិវឌ្ឍន៍តម្រង់ទិសខាងក្នុងដោយការពារសេដ្ឋកិច្ចក្នុងស្រុកពីប្រទេសដែលមានសេដ្ឋកិច្ចអភិវឌ្ឍន៍។ ពាណិជ្ជកម្មជាមួយប្រទេសដែលមានសេដ្ឋកិច្ចជឿនលឿនត្រូវបានបង្រួម

អប្បបរមាតាមរយៈការដំឡើងរបាំងពាណិជ្ជកម្មគ្រប់ប្រភេទ និងការវាយតម្លៃលើសនៃអត្រាប្តូរប្រាក់ក្នុងស្រុក។ តាមរបៀបនេះការផលិតផលិតផលជំនួសក្នុងស្រុកនៃផលិតផលឧស្សាហកម្មដែលបាននាំចូលពីមុនត្រូវបានលើកទឹកចិត្ត។

គ. ទ្រឹស្តីនៃភាពអាស្រ័យទាក់ទង

ទ្រឹស្តីភាពអាស្រ័យគឺជាការតាមដានយ៉ាងសំខាន់ចំពោះការគិតតាមរចនាសម្ព័ន្ធ ហើយចែករំលែកគំនិតស្នូលជាច្រើនរបស់វា។ ខណៈពេលដែលអ្នករចនារចនាសម្ព័ន្ធមិនបានពិចារណាថាការអភិវឌ្ឍន៍នឹងអាចទៅរួចទាល់តែសោះ លុះត្រាតែមានយុទ្ធសាស្ត្រនៃការតភ្ជាប់ និង ISI យ៉ាងម៉ត់ចត់ត្រូវបានបន្ត ការគិតដោយអាស្រ័យអាចអនុញ្ញាតឱ្យមានការអភិវឌ្ឍន៍ជាមួយនឹងតំណភ្ជាប់ខាងក្រៅជាមួយផ្នែកដែលបានអភិវឌ្ឍនៃពិភពលោក។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រភេទនេះត្រូវបានចាត់ទុកថាជា "ការអភិវឌ្ឍន៍ដែលពឹងផ្អែក" ពោលគឺវាមិនមានសក្តានុពលផ្ទៃក្នុង ក្នុងប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ទេ ហើយដូច្នេះនៅតែងាយរងគ្រោះខ្លាំង ចំពោះភាពមិនច្បាស់លាស់នៃសេដ្ឋកិច្ចនៃទីផ្សារពិភពលោក។ ការគិតបែបពឹងផ្អែកចាប់ផ្តើមពីគំនិតដែលថាធនធានហូរចេញពី 'បរិមាត្រ' នៃរដ្ឋក្រីក្រ និងប្រទេសក្រីក្រទៅជា 'ស្នូល' នៃបណ្តាប្រទេសអ្នកមាន ដែលនាំទៅដល់ការប្រមូលផ្តុំទ្រព្យសម្បត្តិនៅក្នុងរដ្ឋអ្នកមានដោយចំណាយនៃរដ្ឋក្រីក្រ។ ផ្ទុយទៅនឹងទ្រឹស្តីទំនើបភាវូបនីយកម្ម ទ្រឹស្តីភាពអាស្រ័យបានចែងថា មិនមែនគ្រប់សង្គមទាំងអស់រីកចម្រើនតាមរយៈដំណាក់កាលនៃការអភិវឌ្ឍន៍ស្រដៀងគ្នានោះទេ។ ទ្រឹស្តីភាពអាស្រ័យបានអះអាងថា ប្រទេសដែលមិនទាន់អភិវឌ្ឍនៅតែងាយរងគ្រោះខាងសេដ្ឋកិច្ច លុះត្រាតែពួកគេកាត់បន្ថយទំនាក់ទំនងរបស់ពួកគេទៅនឹងទីផ្សារពិភពលោក។

ឃ.តម្រូវការមូលដ្ឋាន

គំរូតម្រូវការមូលដ្ឋានត្រូវបានណែនាំដោយអង្គការពលកម្មអន្តរជាតិក្នុងឆ្នាំ 1976 ជាចម្បងក្នុងប្រតិកម្មទៅនឹងទំនើបកម្មដ៏ទូលំទូលាយ និងវិធីសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ដែលបំផុសគំនិតតាមរចនាសម្ព័ន្ធនិយម ដែលមិនទទួលបានលទ្ធផលជាទីគាប់ចិត្តក្នុងន័យកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ និងការប្រយុទ្ធប្រឆាំងនឹងវិសមភាពនៅក្នុងប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍។ វាបានព្យាយាមកំណត់អប្បបរមាដាច់ខាតនៃធនធានដែលចាំបាច់សម្រាប់សុខុមាលភាពរាងកាយរយៈពេលវែង។ ខ្សែបន្ទាត់នៃភាពក្រីក្រដែលបន្តពីនេះ គឺជាចំនួនប្រាក់ចំណូលដែលត្រូវការដើម្បីបំពេញតម្រូវការមូលដ្ឋានទាំងនោះ។ វិធីសាស្ត្រនេះត្រូវបានអនុវត្តនៅក្នុងផ្នែកនៃជំនួយអភិវឌ្ឍន៍ ដើម្បីកំណត់នូវអ្វីដែលសង្គមត្រូវការសម្រាប់ការចិញ្ចឹមជីវិត និងសម្រាប់ក្រុមប្រជាជនក្រីក្រដើម្បីកើនឡើងលើសពីបន្ទាត់នៃភាពក្រីក្រ។ ទ្រឹស្តីតម្រូវការមូលដ្ឋានមិនផ្តោតលើការវិនិយោគក្នុងសកម្មភាពផលិតភាពសេដ្ឋកិច្ចទេ។ តម្រូវការមូលដ្ឋានអាចត្រូវបានប្រើជាសូចនាករនៃតម្រូវការអប្បបរមាដាច់ខាតរបស់បុគ្គលម្នាក់ៗដើម្បីរស់។ អ្នកគាំទ្រនៃតម្រូវការមូលដ្ឋានបាន

អះអាងថា ការលុបបំបាត់ភាពក្រីក្រទាំងស្រុង គឺជាមធ្យោបាយដ៏ល្អមួយដើម្បីធ្វើឱ្យមនុស្សសកម្មនៅក្នុងសង្គម ដូច្នេះ ពួកគេអាចផ្តល់កម្លាំងពលកម្មបានកាន់តែងាយស្រួល និងដើរតួជាអ្នកប្រើប្រាស់ និងអ្នកសន្សំ។

ខ.និន្នាការថ្មីៗ

- ទ្រឹស្តីក្រោយការអភិវឌ្ឍន៍

យោងតាមទ្រឹស្តីក្រោយការអភិវឌ្ឍន៍គំនិតនៃការអភិវឌ្ឍន៍គឺគ្រាន់តែជា 'រចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវចិត្ត' (Wolfgang Sachs) ដែលបណ្តាលឱ្យមានឋានានុក្រមនៃប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍ និងប្រទេសមិនអភិវឌ្ឍន៍ ដែលប្រទេសដែលមិនសូវអភិវឌ្ឍប្រាថ្នាចង់បានដូចប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍។

- ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយនិរន្តរភាព

ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយនិរន្តរភាព គឺជាការអភិវឌ្ឍន៍ដែលបំពេញតម្រូវការបច្ចុប្បន្ន ដោយមិនប៉ះពាល់ដល់សមត្ថភាពរបស់មនុស្សជំនាន់ក្រោយក្នុងការបំពេញតម្រូវការផ្ទាល់ខ្លួនរបស់ពួកគេ។ មាននិយមន័យជាច្រើនទៀតនៃការអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយនិរន្តរភាព ប៉ុន្តែពួកគេទាំងអស់ត្រូវធ្វើជាមួយសមត្ថភាពផ្ទុករបស់ផែនដី និងប្រព័ន្ធធម្មជាតិរបស់វា និងបញ្ហាប្រឈមដែលមនុស្សជាតិជួបប្រទះ។ ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយនិរន្តរភាពអាចបែងចែកទៅជានិរន្តរភាពបរិស្ថាន និរន្តរភាពសេដ្ឋកិច្ច និងនិរន្តរភាពសង្គមនយោបាយ។

- ទ្រឹស្តីនៃការអភិវឌ្ឍន៍មូលធនមនុស្ស

ទ្រឹស្តីអភិវឌ្ឍន៍មូលធនមនុស្ស គឺជាទ្រឹស្តីមួយដែលប្រើគំនិតពីប្រភពដើមផ្សេងៗគ្នា ដូចជា បរិស្ថានវិទ្យា ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយនិរន្តរភាព ស្ត្រីនិយម និងសេដ្ឋកិច្ចសុខុមាលភាព។ ទ្រឹស្តីអភិវឌ្ឍន៍មូលធនមនុស្សចង់ជៀសវាងនយោបាយធម្មតា ហើយផ្តោតលើរបៀបដែលមូលធនសង្គម និងដើមទុនអប់រំអាចត្រូវបានប្រើប្រាស់ដើម្បីបង្កើនប្រសិទ្ធភាពតម្លៃសរុបនៃមូលធនមនុស្សនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចមួយ។[3]

[3] The free encyclopedia," Development Theory," *WIKIPEDIA,* August 05, 2024, Development theory - Wikipedia

១.២. ទស្សនៈអំពីភស្តុភារកម្ម

១.២.១. និយមន័យភស្តុភារកម្ម

ភស្តុភារកម្មគឺជា ផ្នែកនៃការគ្រប់គ្រងខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ដែលដោះស្រាយជាមួយនឹងលំហូរទៅមុខ និងបញ្ច្រាសប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពនៃទំនិញ សេវាកម្ម និងព័ត៌មានពាក់ព័ន្ធពីចំណុចដើមរហូតដល់ចំណុចនៃការប្រើប្រាស់ស្របតាមតម្រូវការរបស់អតិថិជន។ ការគ្រប់គ្រងភស្តុភារកម្មគឺជាធាតុផ្សំដែលរក្សាសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ជាមួយគ្នា។ ធនធានដែលគ្រប់គ្រងក្នុងភស្តុភារកម្មអាចរួមបញ្ចូលទំនិញជាក់ស្តែងដូចជា សម្ភារៈ បរិក្ខារ និងការផ្គត់ផ្គង់ ព្រមទាំងអាហារ និងសម្ភារៈប្រើប្រាស់ផ្សេងៗទៀត។

១.២.២. កត្តាកំណត់នៃភស្តុភារកម្ម

សកម្មភាពភស្តុភារកម្មអាចបែងចែកជាបីផ្នែកធំៗគឺ ដំណើរការបញ្ជាទិញ ការគ្រប់គ្រងសារពើភ័ណ្ឌ និងការដឹកជញ្ជូនទំនិញ។ ជាប្រពៃណី ដំណើរការការបញ្ជាទិញគឺជាសកម្មភាពប្រើប្រាស់ពេលវេលាដែលអាចចំណាយពេលរហូតដល់ ៧០% នៃពេលវេលានៃការបញ្ជាទិញ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ជាមួយនឹងបច្ចេកវិទ្យាថ្មីៗ ដូចជាការស្កេនលេខកូដ កុំព្យូទ័រ និងការភ្ជាប់បណ្តាញ ការបញ្ជាទិញរបស់អតិថិជនអាចទៅដល់អ្នកលក់បានយ៉ាងឆាប់រហ័ស ដោយមិនបាច់ចំណាយពេលយូរ ហើយការមានស្តុកអាចពិនិត្យមើលបានក្នុងពេលជាក់ស្តែង។ គោលបំណងនៃការមានសារពើភ័ណ្ឌគឺដើម្បីកាត់បន្ថយថ្លៃដើមដឹកជញ្ជូនសរុបខណៈពេលដែលការកែលម្អសេវាកម្មដល់អតិថិជន។ ការមានស្តុកទំនិញរួចរាល់ជាមុន អាចកាត់បន្ថយភាពញឹកញាប់នៃការដឹកជញ្ជូនទៅកាន់និងពីអតិថិជន និងអាចទប់ទល់នឹងភាពចៃដន្យនៃតម្រូវការរបស់អតិថិជន។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ការរក្សាសារពើភ័ណ្ឌទាមទារការវិនិយោគដើមទុននៅក្នុងទំនិញដែលបានបញ្ចប់ និងការថែរក្សាឃ្លាំង។ ការជ្រើសរើសការផ្ទុក និងការបញ្ជាទិញកាន់កាប់ភាគច្រើននៃថ្លៃថែទាំឃ្លាំង។ការដឹកជញ្ជូនទំនិញបង្កើតបានជាផ្នែកសំខាន់នៃភស្តុភារកម្ម និងអនុញ្ញាតឱ្យចូលទៅកាន់ទីផ្សារទូលំទូលាយ ព្រោះទំនិញអាចដឹកជញ្ជូនទៅកាន់ចម្ងាយរាប់រយឬរាប់ពាន់គីឡូម៉ែត្រ។ ការដឹកជញ្ជូនទំនិញមានចំនួនពីរភាគបីនៃថ្លៃដឹកជញ្ជូន និងប៉ះពាល់ដល់សេវាកម្មអតិថិជនយ៉ាងខ្លាំង។ គោលនយោបាយដឹកជញ្ជូន និងការគ្រប់គ្រងឃ្លាំងមានទំនាក់ទំនងគ្នាយ៉ាងជិតស្និទ្ធ។

១.៣. សារៈសំខាន់នៃតួនាទីភស្តុភារកម្ម

ភស្តុភារកម្មផ្តោតសំខាន់លើចលនាទំនិញ ប៉ុន្តែឥទ្ធិពលរបស់វាពង្រីកបន្ថែមទៀត។ នៅក្នុងអាជីវកម្ម ភាពជោគជ័យនៃភស្តុភារកម្ម មានន័យថា បង្កើនប្រសិទ្ធភាព ការចំណាយទាប អត្រាផលិតកម្មខ្ពស់ ការគ្រប់គ្រងសារពើភ័ណ្ឌកាន់តែប្រសើរ ការប្រើប្រាស់ទំហំឃ្លាំងកាន់តែឆ្លាតវៃ បង្កើនការពេញចិត្តរបស់អតិថិជន និងអ្នកផ្គត់ផ្គង់ និងបទពិសោធន៍អតិថិជនកាន់តែប្រសើរឡើង។

កត្តាទាំងនេះនីមួយៗអាចពង្រឹងទ្រនិចយ៉ាងសំខាន់លើភាពជោគជ័យរបស់ក្រុមហ៊ុន។ សូមចំណាំថាភស្តុភារកម្មក៏ពង្រីកដល់ការគ្រប់គ្រងឲ្យត្រឡប់មកវិញ ដើម្បីទាញយកប្រាក់ចំណូលច្រើនបំផុតពីទំនិញទាំងនោះផងដែរ។

១..៣.១. តួនាទីភស្តុភារកម្ម និងលំនឹងសេដ្ឋកិច្ច

- **តួនាទីភស្តុភារកម្ម ៖**

ខ្លឹមសារសំខាន់នៃអាជីវកម្មគឺការផ្លាស់ប្តូរទំនិញ ឬសេវាកម្មសម្រាប់ប្រាក់ ឬពាណិជ្ជកម្ម។ ភស្តុភារកម្មគឺជាផ្លូវដែលទំនិញ និងសេវាកម្មទាំងនោះយកទៅធ្វើប្រតិបត្តិការ។ ពេលខ្លះទំនិញត្រូវបានផ្លាស់ប្តូរជាដុំៗ ដូចជាទំនិញដែលមិនទាន់កែច្នៃទៅកាន់ក្រុមហ៊ុនផលិត។ ហើយជួនកាលទំនិញត្រូវបានផ្លាស់ប្តូរជាការទូទាត់បុគ្គលសម្រាប់អតិថិជនម្នាក់ក្នុងពេលតែមួយ។ មិនជាឱបសគ្គនោះទេ ភស្តុភារកម្មគឺជាការបំពេញរូបវន្តនៃប្រតិបត្តិការ ហើយដូច្នេះគឺជាជីវិតរបស់អាជីវកម្ម។ កន្លែងណាដែលគ្មានចលនាទំនិញ ឬសេវាកម្ម នោះគ្មានប្រតិបត្តិការទេ ហើយគ្មានប្រាក់ចំណេញនោះឡើយ។

- **មាននិន្នាការធំៗចំនួនប្រាំពីរប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពនៅលើភស្តុភារកម្ម៖**

ក.ប្រភពសម្ភារៈ

ប្រភពសម្ភារៈពាក់ព័ន្ធច្រើនជាងការស្វែងរកអ្នកផ្គត់ផ្គង់ដែលមានតម្លៃទាបបំផុតសម្រាប់វត្ថុធាតុដើមដែលប្រើក្នុងការផលិត។ ភស្តុភារកម្មរួមមានការគណនា និងការគ្រប់គ្រងកត្តារួមវិភាគទាន និងការចំណាយដូចជាការពន្យាពេលបញ្ហាទិញ ចំណាត់ថ្នាក់អាទិភាពដៃគូប្រកួតប្រជែង និងការរាំងខ្ទប់ ថ្លៃសេវាបន្ថែម ថ្លៃបន្ថែមថ្លៃដឹកជញ្ជូនកើនឡើង ដោយសារចម្ងាយ ឬបរិយាកាសបទប្បញ្ញត្តិ និងតម្លៃឃ្លាំង។ ការស្វែងរកប្រភពត្រឹមត្រូវសម្រាប់សម្ភារៈដែលបានផ្តល់ឱ្យណាមួយតម្រូវឱ្យមានការយល់ដឹងល្អ និងការគ្រប់គ្រងលើកត្តារួមចំណែកទាំងអស់។ ដំណើរការនេះត្រូវបានគេហៅថាជាប្រភពយុទ្ធសាស្ត្រ ហើយភស្តុភារកម្មមានតួនាទីសំខាន់ក្នុងការធ្វើ

ផែនការនោះ។ ក្នុងករណីនៃការដឹកជញ្ជូនជាសាកល អ្នកដឹកជញ្ជូនត្រូវតែមានវិធានសមស្របក្នុងការប្រាស្រ័យជាមួយគយ ពន្ធគយ ការអនុលោមតាមច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធណាមួយ។ អ្នកគ្រប់គ្រងការដឹកជញ្ជូនត្រូវចងក្រងឯកសារ និងតាមដានការដឹកជញ្ជូន គ្រប់គ្រងការចេញវិក្កយបត្រ និងរាយការណ៍អំពីការអនុវត្តដោយប្រើផ្ទាំងគ្រប់គ្រង និងការវិភាគ។

ខ.ការដឹកជញ្ជូន

ស្នូលនៃភស្តុភារកម្មគឺជាសកម្មភាពនៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមជាក់ស្តែងពីចំណុច A ដល់ចំណុច B ។ ជាដំបូង ក្រុមហ៊ុនត្រូវជ្រើសរើសរបៀបដឹកជញ្ជូនដ៏ល្អបំផុត ឧទាហរណ៍៖ ផ្លូវអាកាស ឬផ្លូវគោក និងក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនដ៏ល្អបំផុតដោយផ្អែកលើតម្លៃ ល្បឿន និងចម្ងាយ។ រួមទាំងការបង្កើនប្រសិទ្ធភាពផ្លូវដែលទាមទារក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនច្រើន។

គ.ការបំពេញការបញ្ជាទិញ

ដើម្បីសម្រេចបាននូវរាល់កិច្ចការទាំងអស់ ទំនិញត្រូវតែ " ជ្រើសរើស " ពីឃ្លាំងតាមការបញ្ជាទិញរបស់អតិថិជន ដោយខ្ចប់ និងដាក់ស្លាកឲ្យបានត្រឹមត្រូវហើយបន្ទាប់មកត្រូវដឹកជញ្ជូនទៅអតិថិជន។ ជារួម ដំណើរការទាំងនេះរួមមានការបំពេញតាមលំដាប់ និងជាផ្នែកសំខាន់នៃភស្តុភារកម្មក្នុងការចែកចាយទៅអតិថិជន។

ឃ. ឃ្លាំងស្តុកទំនិញ

ទាំងការស្តុករយៈពេលខ្លី និងរយៈពេលវែងគឺជាផ្នែកទូទៅនៃការរៀបចំផែនការដឹកជញ្ជូន។ ប៉ុន្តែប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងឃ្លាំងក៏អនុញ្ញាតឲ្យមានផែនការដឹកជញ្ជូនផងដែរ។ ជាឧទាហរណ៍ អ្នករៀបចំផែនការភស្តុភារកម្ម ត្រូវតែគិតគូរពីភាពអាចរកបាននៃឃ្លាំងស្តុក និងតម្រូវការពិសេសដូចជា កន្លែងស្តុកដែលមានសីតុណ្ហភាពត្រជាក់ កន្លែងសូមចត និងនៅជិតមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន ដូចជាកន្លែងស្ថានីយ៍រថភ្លើង ឬកំពុងផែ។ លើសពីនេះ ការរៀបចំនៅក្នុងឃ្លាំងគឺជាផ្នែកមួយនៃការរៀបចំគម្រោងភស្តុភារកម្មផងដែរ។

ខ. ការព្យាករណ៍តម្រូវការ

ភស្តុភារកម្មពឹងផ្អែកយ៉ាងខ្លាំងលើការព្យាករណ៍តម្រូវការសារពើភ័ណ្ឌ ដើម្បីធានាថាអាជីវកម្មនឹងមិនដំណើរការលើការផលិតផលិតផល ឬសម្ភារៈដែលមានតម្រូវការខ្ពស់ ឬស្នូលក្នុងរយៈពេលខ្លីនោះទេ ហើយនឹងមិនភ្ជាប់ដើមទុនដោយមិនចាំបាច់នៅក្នុងទំនិញក្នុងឃ្លាំងជាមួយនឹងការលក់យឺតនោះទេ។

ច.ការគ្រប់គ្រងសារពើភ័ណ្ឌ

ដោយប្រើបច្ចេកទេសគ្រប់គ្រងសារពើភ័ណ្ឌ ដើម្បីរៀបចំផែនការជាមុនសម្រាប់តម្រូវការកើនឡើងនៃផលិតផលតាមរដូវកាល និងនិន្នាការ ក្រុមហ៊ុននានាអាចរក្សាប្រាក់ចំណេញខ្ពស់ជាងមុន និងធ្វើឲ្យបញ្ជីសារពើភណ្ឌប្រែលឿនជាងមុនមានន័យថាសមាមាត្រនៃចំនួនដងដែលអ្នកលក់ និងជំនួសសារពើភ័ណ្ឌក្នុងរយៈពេលកំណត់។

ផ្ទុយទៅវិញ ដោយការកត់សម្គាល់ពីការថយចុះនៃសារពើភ័ណ្ឌលើផលិតផលផ្សេងទៀត ក្រុមហ៊ុនអាចកំណត់បានកាន់តែច្បាស់ថាពេលណាត្រូវផ្តល់តម្លៃបញ្ចុះថ្លៃ ឬការលើកទឹកចិត្តផ្សេងទៀតចំពោះដើមទុនដោយឥតគិតថ្លៃដើម្បីវិនិយោគឡើងវិញលើទំនិញដែលមានតម្រូវការខ្ពស់។

ឆ. ការគ្រប់គ្រងខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់

ភស្តុភារកម្មគឺជាតំណភ្ជាប់ដ៏សំខាន់នៅក្នុងខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ព្រោះវាជួយសម្រួលដល់ការបម្លាស់ទីនៃទំនិញពីអ្នកផ្គត់ផ្គង់ទៅក្រុមហ៊ុនផលិតហើយបន្ទាប់មកទៅកាន់អ្នកលក់ឬអ្នកចែកចាយហើយនៅទីបំផុតទៅអ្នកទិញ។[4]

១.៤. ស្ថានភាពផ្សេងៗទៀត

១.៤.១. សក្តានុពលធម្មជាតិ និងទីតាំងភូមិសាស្ត្រ

ប្រទេសកម្ពុជាមានផ្ទៃដីលាតសន្ធឹងចំនួន ១៨១ ០៣៥គីឡូម៉ែតការេនៅភាគខាងត្បូងនៃឈូងសមុទ្រចិន។ វាស្ថិតនៅតំបន់ត្រូពិច ហើយវាផៀងខាងត្បូងចំនួន១០ដឺក្រេ នៅតំបន់អេក្វាទ័រ។ ព្រមទាំងមានផ្ទៃដីធំ ហើយប្រទេសនេះហ៊ុំព័ទ្ធនៅទិសខាងលិចដោយប្រទេសថៃ នឹងប្រទេសឡាវ និងនៅទិសខាងកើតផៀងខាងត្បូងដោយប្រទេសវៀតណាម ហើយនៅទិសខាលិចភ្ជាប់ដោយឈូងសមុត្រថៃ ហើយនិងប្រទេសថៃ។ តំបន់ភាគច្រើននៃប្រទេសនេះមានទំហំធំធេងណាស់ ហើយនៅចំកណ្តាលនៃប្រទេសនេះមាន ទន្លេសាប់និងទន្លេមេគង្គ នៅភូមិភាគខាងជើង និងខាងត្បូងជាទន្លេទី១២ដែលជាទន្លេធំជាងគេនៅក្នុងពិភពលោក។ ប្រទេសកម្ពុជាធ្លាប់ត្រូវបានគេទទួលស្គាល់ថា គឺជាប្រទេសដែលសម្បូរទៅដោយធនធានធម្មជាតិដ៏មហាសាលមហិមា។ ធនធានធម្មជាតិទាំងនោះមាននៅបាតសមុទ្រ ក្រោមដីនិង លើដី។ គេចាត់ទុកប្រទេសកម្ពុជាថាជាដែនដីសុវណ្ណភូមិពីព្រោះប្រទេសមួយនេះសម្បូរទៅដោយធម្មជាតិរ៉ែមាស-រ៉ែត្បូង និងសម្បូរទៅដោយធនធានធម្មជាតិមហាសាលច្រើនផ្សេងទៀត។ ធនធានមហាសាលទាំងនោះមានវត្តមាននៅគ្រប់ទិសទីនៃប្រទេសកម្ពុជា មានទាំងនៅក្រោមដី បាតសមុទ្រ ក្នុងសមុទ្រ ក្នុងទន្លេ និងនៅលើដីក៏មានច្រើនរាប់ស្ទើមិនអស់ដែរ។ ជាក់ស្តែងនេះមានដូចជានៅក្នុង ខេត្តបាត់ដំបង ប៉ៃលិន រតនៈគីរី កំពង់ធំ ព្រះវិហារ មណ្ឌលគីរី ប្រទេសកម្ពុជាធ្លាប់សម្បូរទៅដោយរ៉ែមាស រ៉ែត្បូង រ៉ែដែក និងធនធានរ៉ែមួយចំនួនផ្សេងៗទៀត។ កម្ពុជាធ្លាប់សម្បូរទៅដោយព្រៃឈើ និង ភ្នំ។ ទាំងអស់នេះ គេនៅមិនទាន់រាប់

[4] Abby Jenkins, “What is Logistics? Importance, Benefits, and Examples,” *Oracle NetSuite,* April 04, 2024, netsuite.com/portal/resource/articles/erp/logistics.shtml#:~:text=Importance%20of%20Logistics&text=In%20business%2C%20success%20in%20logistics,and

បញ្ចូលធនធានធម្មជាតិកសិកម្មមួយចំនួនផ្សេងទៀតនៅឡើយ។ បើផ្អែកលើទឡ្ហីករណ៍ខាងលើនេះ គេពិតជាអាចនិយាយបានថា ប្រទេសកម្ពុជាសម្បូរធនធានធម្មជាតិមែន។[5]

១.៤.២. ការធ្វើសមាហរណកម្មសេដ្ឋកិច្ច

ពាក្យថាសមាហរណកម្មសេដ្ឋកិច្ចមានន័យទូលំទូលាយ ដែលសំដៅទៅលើកិច្ចសហការក្នុងតំបន់ឬរវាងសមាជិកក្នុងសមាគមប្រជាជាតិណាមួយ ក្នុងការអនុគ្រោះពន្ធទៅលើពាណិជ្ជកម្មរវាងប្រទេសមួយ និងប្រទេសមួយ ការប្រើរូបិយបណ្ណវត្ថុតែមួយ និង គោលនយោបាយសារពើពន្ធ ដើម្បីលើកតម្កើងសេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសនីមួយៗដែលជាសមាជិកឬក្នុងតំបន់នោះ។ សមាហរណកម្មសេដ្ឋកិច្ចដែលពេញលេញត្រូវមានគ្រប់ដំណាក់កាលដូចជា ការធ្វើពាណិជ្ជកម្មអាទិភាព (preferential trading area) តំបន់ពាណិជ្ជកម្មសេរី (free trade area) ការធ្វើពាណិជ្ជកម្មសេរីដោយមានគោលការពន្ធដូចគ្នារវាងសមាជិកទៅកាន់អ្នកក្រៅ (custom union) ទីផ្សាររួម (common market) និងសហជីពសេដ្ឋកិច្ច (economic union) ដែលមានបញ្ចូលនូវដំណាក់ទាំងបួនខាងលើ និងការអនុវត្តនូវគោលនយោបាយសារពើពន្ធ និងការប្រើរូបិយបណ្ណវត្ថុតែមួយ។ សមាគមប្រជាជាតិអាស៊ានមាន១០ប្រទេសដែលជាសមាជិក ក្នុងនោះក៏មានកម្ពុជាយើងដែរ។ អាស៊ានកំពុងតែឈានដល់ដំណាក់កាលនៃតំបន់ពាណិជ្ជកម្មសេរី ដែលបើកកិច្ចសហការរវាងប្រទេសសមាជិក និងប្រទេសមិនមែនសមាជិក។ គំនិតបង្កើននូវតំបន់ពាណិជ្ជកម្មសេរីត្រូវបានផ្តួចផ្តើមឡើងតាំងពីឆ្នាំ១៩៩២ ដោយមានវត្តមាននូវគោលការបន្ធូបន្ថយព័ន្ធលើទំនិញនាំចូលរវាងប្រទេសដែលជាសមាជិក និងប្រទេសដែលជាដៃគូ (Dialogue Partners)។ វិធានការដែលអាស៊ានកំពុងអភិវឌ្ឍនោះគឺដើម្បីពង្រីកនូវទីផ្សារសេរីរបស់អាស៊ាន និងលំហូរចូលនៃការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស (Foreign Direct Investment)។ប្រទេសជាសមាជិកអាចធ្វើពាណិជ្ជកម្មសេរីជាមួយសមាជិកដូចគ្នា និងជាមួយប្រទេសដែលមិនមែនជាសមាជិក និងទទួលបានផលប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ចជាច្រើនតាមរយៈការជាសមាជិកអាស៊ាននេះ។ ជាក់ស្តែង ប្រទេសកម្ពុជាយើង ទទួលបានឱកាសចូលទៅកាន់ទីផ្សារប្រទេសដែលជាដៃគូពាណិជ្ជកម្មអាស៊ានបានកាន់តែងាយស្រួល ដូចជាចិន ជប៉ុន កូរ៉េខាងត្បូង (ASEAN+3

---

[5] វីគីភីឌា, " ភូមិសាស្ត្រកម្ពុជា," *WIKIPEDIA,* Aug 13, 2013, https://km.wikipedia.org/wiki/%E1%9E%97%E1%9E%BC%E1%9E%98%E1%9E%B7%E1%9E%9F%E1%9E%B6%E1%9E%9F%E1%9F%92%E1%9E%8F%E1%9F%92%E1%9E%9A%E1%9E%80%E1%9E%98%E1%9F%92%E1%9E%96%E1%9E%BB%E1%9E%87%E1%9E%B6

countires) និង ប្រទេសដែលជាដៃគូអាស៊ាន អូស្ត្រាលី ឥណ្ឌា និង ណូវែលសេឡង់ (Regional Comprehensive Economic Partnership countries)។[6]

១.៤.៣. ទំនាក់ទំនងសេដ្ឋកិច្ច និងភស្តុភារកម្ម

ជាទូទៅ ផលិតផលដែលយើងប្រើប្រាស់ជារៀងរាល់ថ្ងៃក្នុងការដឹកជញ្ជូន បណ្ដាញសេវាកម្មដែលគាំទ្រដល់ចលនាទំនិញឆ្លងកាត់ ឬក្នុងព្រំដែនជាតិ៖ ការដឹកជញ្ជូន ឃ្លាំង ការចែកចាយ ការដឹកជញ្ជូនរហ័ស និងច្រើនទៀត។ អ្នកផលិតក៏ពឹងផ្អែកលើភស្តុភារកម្មដើម្បីផ្លាស់ទីផ្នែក និងសមាសធាតុផ្សេងៗ ពីអ្នកផ្គត់ផ្គង់ឆ្ងាយៗតាមខ្សែសង្វាក់តម្លៃសកល។ ដូច្នេះការអនុវត្តនៃឧស្សាហកម្មភស្តុភារកម្មរបស់ប្រទេសមួយមានសារៈសំខាន់ខ្លាំងណាស់សម្រាប់ការប្រកួតប្រជែងរបស់ខ្លួននៅលើទីផ្សារនាំចេញ និងសមត្ថភាពរបស់ខ្លួនក្នុងការធានាបាននូវទំនុកចិត្ត និងតម្លៃសមរម្យនៃការនាំចូលទំនិញដែលវាត្រូវការសម្រាប់ផលិតកម្ម និងការប្រើប្រាស់។ ការកែលម្អការអនុវត្តនៃភស្តុភារកម្មជួយឱ្យប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ចូលរួមយ៉ាងស៊ីជម្រៅក្នុងពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ ដែលជាកត្តាជំរុញដ៏មានឥទ្ធិពលនៃកំណើនសេដ្ឋកិច្ច និងការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ។ នោះហើយជាមូលហេតុដែលធនាគារពិភពលោកបង្កើតសន្ទស្សន៍ការអនុវត្តភ័ស្តុភារ (LPI) ដើម្បីជួយសេដ្ឋកិច្ចកំណត់តំបន់ដែលភស្តុភារកម្មអាចត្រូវបានកែលម្អ។ ការជឿជាក់នៃខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់គឺជាស្នូលនៃដំណើរការដឹកជញ្ជូន។ LPI វាស់វែងភាពងាយស្រួលក្នុងការបង្កើតការតភ្ជាប់ខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ដែលអាចទុកចិត្តបាន និងកត្តារចនាសម្ព័ន្ធដែលធ្វើឱ្យមានដូចជា គុណភាពនៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូន ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទាក់ទងនឹងពាណិជ្ជកម្ម និងការដឹកជញ្ជូន និងការគ្រប់គ្រងព្រំដែន។ ការសម្រេចចុងក្រោយបំផុតនៃការតភ្ជាប់ក្នុងការប្រកួតប្រជែង សន្ទស្សន៍ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន (LPI) បង្ហាញថា ប្រតិបត្តិការនៅជុំវិញពិភពលោកបង្ហាញភាពធន់នឹងភាពរឹងមាំបន្ទាប់ពីបីឆ្នាំនៃការរំខានខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ដែលមិនធ្លាប់មានពីមុនមកក្នុងអំឡុងពេលជំងឺរាតត្បាត COVID-19។[7]

[6] Leng Thearith," Cambodia benefits economically from Asean," *KHMER TIMES*, April 30, 2019, Cambodia benefits economically from Asean - Khmer Times (khmertimeskh.com)

[7] Christina Wiederer, "Boosting trade and economic development through better logistics," *World Bank Blogs*, April 21, 2023, Boosting trade and economic development through better logistics (worldbank.org)

ជំពូកទី២

ទិដ្ឋភាពទូទៅ និងចក្ខុវិស័យនៃតួនាទី
ភស្តុភារកម្មក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច
កម្ពុជា

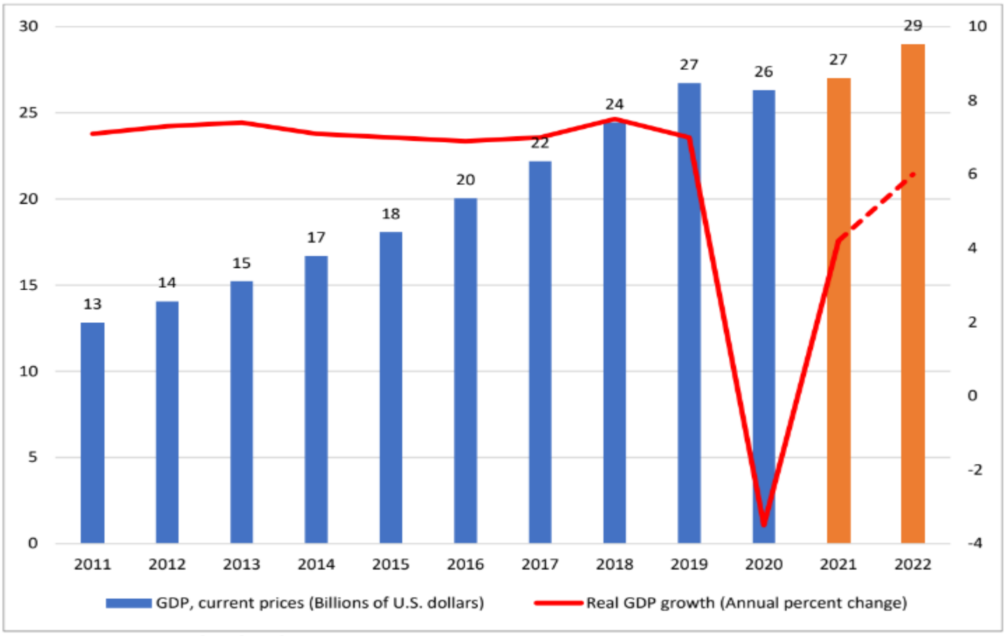
ជំពូកទី២
ទិដ្ឋភាពទូទៅ និងចក្ខុវិស័យនៃតួនាទីភស្តុភារកម្មក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា

២.១. ការបរិយាយដោយសង្ខេបនូវស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចនៃប្រទេសកម្ពុជា

២.១.១. ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច

កំណើនសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោកក្នុងឆ្នាំ២០២១ ត្រូវបានព្យាករណ៍មានការកើនឡើងក្នុងអត្រា ៦,២% បើប្រៀបធៀបទៅនឹងកំណើនសេដ្ឋកិច្ចឆ្នាំ២០២០ ដែលមានអត្រាកំណើនអវិជ្ជមាន ៣,១% យោងតាមការចេញផ្សាយរបស់មូលនិធិរូបិយវត្ថុអន្តរជាតិ (IMF) ខែមេសា ឆ្នាំ២០២៣។ ការងើប ឡើងនេះបណ្តាលមកពីមានការកើនឡើងនូវទំហំពាណិជ្ជកម្មពិភពលោក ការវិនិយោគផ្ទាល់ ការកើនឡើងតម្រូវការនិងសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចតម្រូវការទីផ្សារវត្ថុធាតុដើមជាពិសេសប្រេងឥន្ធនៈ បន្ទាប់ពីបានធ្លាក់ចុះកាលពីឆ្នាំ២០២០កន្លងទៅ។ ដោយឡែក សេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសកម្ពុជាក៏បានបង្ហាញពីភាពល្អប្រសើរបន្តិចផងដែរ ប៉ុន្តែ ពុំអាចឈានទៅរកប្រក្រតីភាពដូចកាលពីមិនទាន់មានការរីករាលដាលជំងឺកូវីដ-១៩ នៅឡើយទេ។ ការទទួលរងនូវឥទ្ធិពលពីវិបត្តិនៃជំងឺកូវីដ-១៩ ជាពិសេសការឆ្លងក្នុងសហគមន៍ ក្នុងព្រឹត្តិការណ៍ ២០ កុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២១ បណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់មកលើវិស័យកំណើន សេដ្ឋកិច្ច ជាពិសេសបានប៉ះពាល់ដល់វិស័យទេសចរណ៍ វិស័យផលិតកម្ម/កម្មន្តសាល វិស័យសំណង់ និងការវិនិយោគពីបរទេស។ ក្នុងឆ្នាំ២០២១ កំណើនសេដ្ឋកិច្ចរបស់កម្ពុជាត្រូវបានគ ព្យាករណ៍ថា នឹងសម្រេចបានអត្រាកំណើន ៣% ។ យោងតាម ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបសម្រាប់ឆ្នាំ២០២១ មានទំហំទឹកប្រាក់ ១១០ ៥០៦ប៊ីលានរៀល ដែលមានការកើនឡើងបន្តិច បើប្រៀបធៀបនឹងឆ្នាំ២០២០ ដែលមាន ទំហំទឹកប្រាក់ ១០៥ ៨៩២ប៊ីលានរៀល។ តាមការព្យាករណ៍របស់ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ អត្រាកំណើនសេដ្ឋកិច្ចរបស់កម្ពុជា នឹងកើនឡើងក្នុងអត្រាកំណើន ៥,២% នៅឆ្នាំ២០២២។

រូបភាពទី១៖ កំណើនសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា

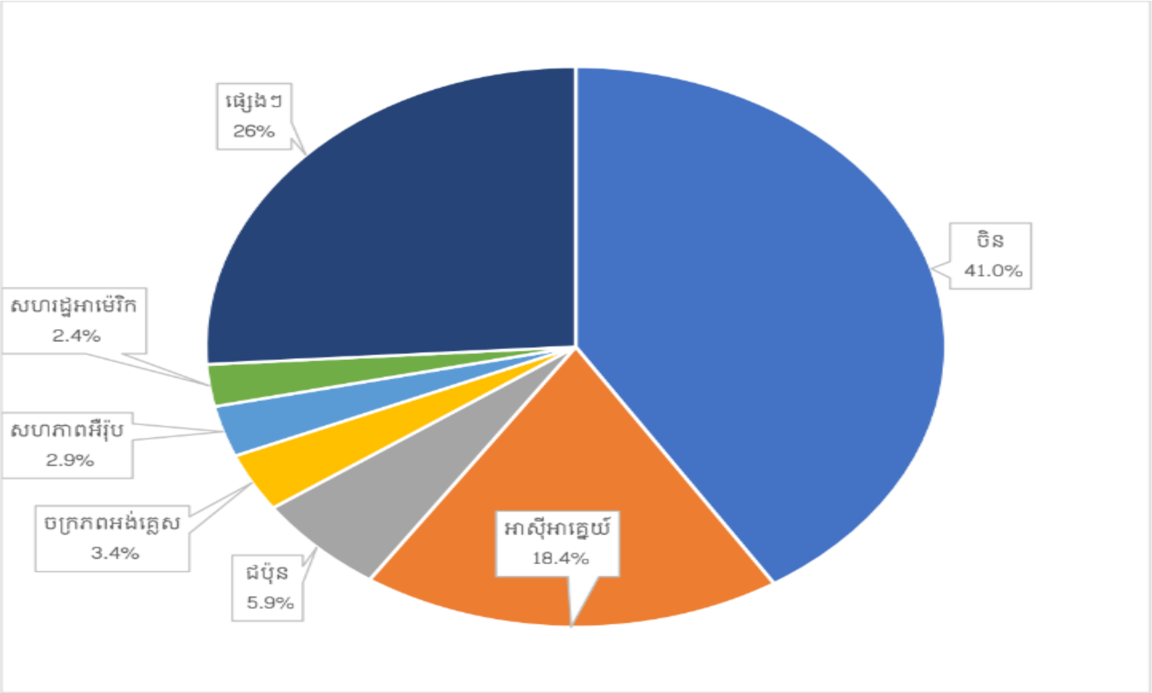


ប្រភព៖ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ

❖ **ការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស**

ទោះបីជាសេដ្ឋកិច្ចបានធ្លាក់ចុះដោយសារតែការរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ-១៩ ក៏ការវិនិយោគ ផ្ទាល់ពីបរទេស (FDI) នៅតែមានសន្ទុះរឹងមាំក្នុងឆ្នាំ២០២១។ យោងតាមរបាយការណ៍ពាក់ព័ន្ធ នឹងម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ចរបស់ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ វិហូរចូលនៃវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេសបាន ឈានដល់ ៣ ៤៨៣លានដុល្លារអាម៉េរិក នៅឆ្នាំ២០២១ បើប្រៀបធៀបទៅឆ្នាំ២០២០ ដែល មានទំហំ ៣ ៦២៥លានដុល្លារអាម៉េរិក។ ជាមួយគ្នានេះដែរ ការចុះកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរី ទ្វេភាគីកម្ពុជា-ចិន (CCFTA) ត្រូវបានបញ្ចប់នីតិវិធីផ្ទៃក្នុង និងបានអនុម័តប្រកាសឱ្យប្រើប្រាស់ ខណៈដែលនៅក្នុងឆ្នាំដដែលនេះ កិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីទ្វេភាគីកម្ពុជា-កូរ៉េ (CKFTA) ក៏បានបញ្ចប់ការចចារ និងហត្ថលេខាដូចគ្នា។ វិហូរចូលនៃការវិនិយោគរបស់ប្រទេស សំខាន់ៗមកកម្ពុជាឆ្នាំ២០២១ ប្រទេសចិនបានរួមចំណែកច្រើនជាងគេនៃទុនវិនិយោគផ្ទាល់ពី បរទេសសរុប ដែលមាន ៤១%, ក្នុងនោះដែរអាស៊ីខាងកើតអាគ្នេយ៍មាន ១៨,៤% (សិង្ហបុរី) ៨,៣%, ម៉ាឡេស៊ី ៣,៨%, ថៃ ៤,៤%, និងវៀតណាម ១,៧%) ចំណែកឯជប៉ុនមាន ៥,៩%។ ចក្រភពអង់គ្លេស ៣,៤%, សហភាពអឺរ៉ុប ២,៩%, សហរដ្ឋអាម៉េរិក ២,៤% និងផ្សេងៗមាន ២៦% រួមឆ្នាំ២០២១ ប្រទេសកម្ពុជាទទួលបានការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេសថយចុះបន្តិចបើប្រៀបធៀបនឹងឆ្នាំ២០២០។

រូបភាពទី២ ៖ លំហូរចូលនៃ FDI តាមប្រទេស



ប្រភព៖ ធនាគារជាតិនៃកម្ពុជា

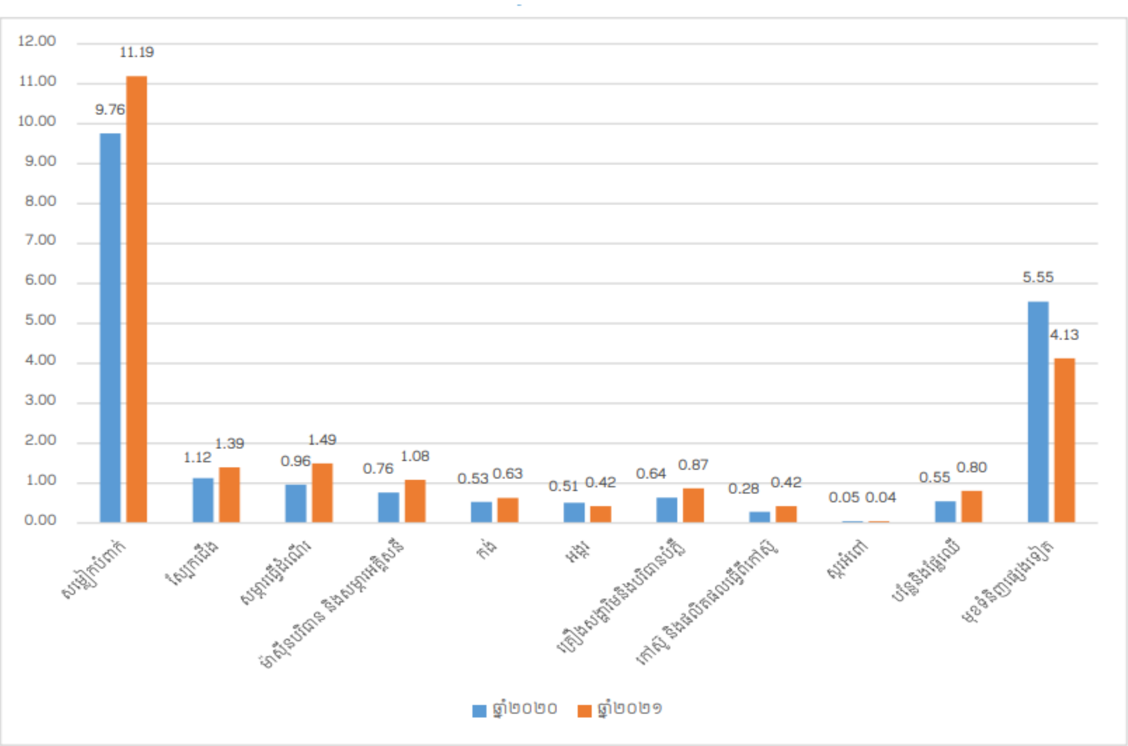
ក.សកម្មភាពពាណិជ្ជកម្ម នៅកម្ពុជា

មុនការរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ-១៩ សកម្មភាពពាណិជ្ជកម្មរបស់កម្ពុជា ទាំងការនាំចូល និងនាំចេញ មានការកើនឡើងគួរឱ្យកត់សម្គាល់។ កម្ពុជាជាប្រទេសដែល នាំចូលច្រើនជាងនាំចេញ ដោយផ្អែកលើទិន្នន័យ ឆ្នាំ២០២១ របស់អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករកម្ពុជា ការនាំចេញទំនិញ និងការនាំចូលទំនិញ (មិនរាប់បញ្ចូល មាស) មានការកើនឡើងបើប្រៀបធៀបនឹងឆ្នាំ២០២០។ ក្នុងឆ្នាំ២០២១ ការនាំចេញរបស់កម្ពុជាសរុបមានទំហំ ទឹកប្រាក់ ១៧,៥៧ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក បើប្រៀបធៀបនឹងឆ្នាំ២០២០ មានការកើនឡើងក្នុងអត្រា ២,១% ដែល មានទំហំទឹកសរុបប្រាក់ ១៧,២១ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក។ ចំណែកការនាំចូលក៏មានការកើនគួរឱ្យកត់សំគាល់ ក្នុងឆ្នាំ២០២១ ដោយការនាំចូល មានទំហំទឹកប្រាក់សរុប ២៨,៧០ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក មានការកើនឡើង ៥១,៥% បើប្រៀបធៀបនឹងឆ្នាំ២០២០ ទំហំទឹកប្រាក់សរុប ១៨,៩៣ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក។ ដូច្នេះឆ្នាំ ២០២១ គម្លាតនៃការនាំចេញមានការរួមតូច ប៉ុន្តែការនាំចូលមានការកើនឡើងខ្លាំងធ្វើឱ្យគម្លាតឆ្ងាយពីគ្នាគួរឱ្យកត់ សម្គាល់។

❖ ការនាំចេញ

ខណៈពេលដែលតម្លៃសរុបនៃការនាំចេញបានកើនឡើងនៅឆ្នាំ២០២១ មានការប្រែប្រួល គួរឱ្យកត់សម្គាល់ខ្លះតាមផលិតផល ។ សម្លៀកបំពាក់និងវាយនភណ្ឌ គឺជាផលិតផលនាំចេញដ៏សំខាន់បំផុតសម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា ក្នុងឆ្នាំ២០២១ មានទំហំទឹកប្រាក់ សរុប ១១,១៩ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក ទទួលបានកំណើន ១៤,៦% បើធៀបនឹងឆ្នាំ២០២០ (ទំហំទឹកប្រាក់សរុប ៩,៧៦ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក)។ ការនាំចេញស្បែកជើង ក្នុងឆ្នាំ២០២១ (ទំហំទឹកប្រាក់សរុប ១,៣៩ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក) មានការកើនឡើង ២៤,៧% បើធៀបនឹងឆ្នាំ ២០២០ (ទំហំទឹកប្រាក់សរុប ១,១២ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក)។ ក្នុងនោះដែលយើងសង្កេតឃើញថា ការនាំចេញសម្ភារធ្វើដំណើរ ក្នុងឆ្នាំ២០២១ ទទួលបានទឹកប្រាក់សរុប ១,៤៩ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក មានការកើនឡើងប្រមាណ ៥៤,៩% ប្រៀបធៀបនឹងឆ្នាំ២០២០ ទឹកប្រាក់សរុប ០,៩៦ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក។ ដោយឡែកការនាំចេញ កៅស៊ូនិងផលិតផលពីកៅស៊ូ និងបន្លែនិងផ្លែឈើ ក្នុង ឆ្នាំ២០២១ មានការកើនឡើងគួរឱ្យកត់សម្គាល់ប្រមាណ ៥០% ធៀបនឹងឆ្នាំ ២០២០។

រូបភាពទី៣៖ ផលិតផលនាំចេញរបស់កម្ពុជា ២០២០-២០២១ (ប៊ីលានដុល្លារអាមេរិក)

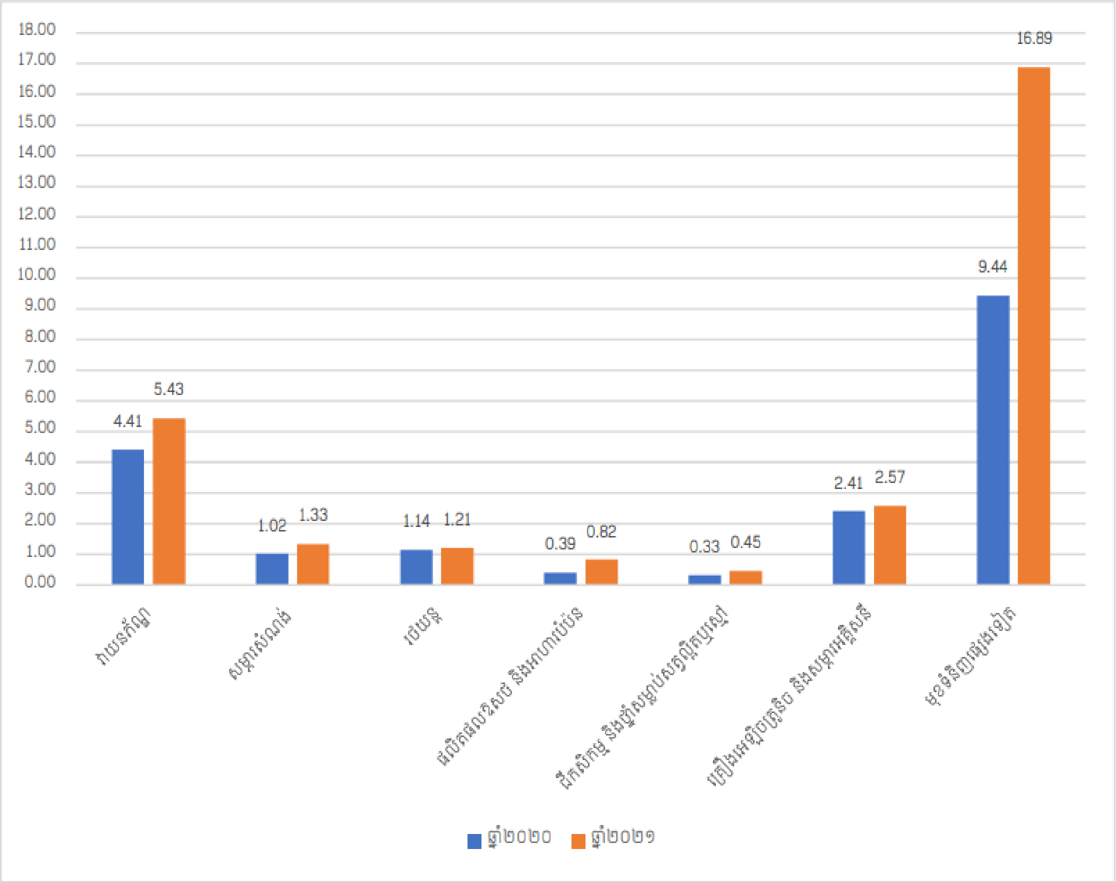


ប្រភព៖ អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករកម្ពុជា

❖ ការនាំចូល

ការនាំចូលសំខាន់ៗរបស់កម្ពុជា រួមមាន៖ វាយនភណ្ឌ, សម្ភារសំណង់ (ដូចជាដែកថែប និងស៊ីម៉ងត៍), រថយន្ត, ផលិតផលវិជ្ជសាស្ត្រ, ជីកសិកម្មនិងថ្នាំសម្លាប់សត្វល្អិត, គ្រឿងអេឡិចត្រូនិក និងគ្រឿងអគ្គិសនី, ផលិតផលឱសថនិងអាហារបំប៉ន និងទំនិញផ្សេងទៀត។ នៅឆ្នាំ២០២១ ការនាំចូលផលិតផលភាគច្រើនមានការកើនឡើងតម្លៃគួរឱ្យកត់សម្គាល់ ខណៈដែលការនាំចូល រថយន្តមានការកើនឡើង ៥,៥% ជាមួយនឹងតម្លៃ ១,២០ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក នៅឆ្នាំ២០២១ ធៀបនឹងតម្លៃ ១,១៤ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក នៅឆ្នាំ២០២០។ ការនាំចូលជីកសិកម្មនិងថ្នាំសម្លាប់ សត្វល្អិតបានកើនឡើង ៣៧% និងគ្រឿងអេឡិចត្រូនិកនិងសម្ភារអគ្គិសនីបានកើនឡើង ៧%។

រូបភាពទី៤ ៖ ផលិតផលនាំចូលសំខាន់ៗនៅប្រទេសកម្ពុជា ២០២០-២០២១ (ប៊ីលានដុល្លារអាំមេរិក)



ប្រភព៖ អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករកម្ពុជា

ខ.ក្របខ័ណ្ឌច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធការដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារកម្ម នៅកម្ពុជា

សារៈសំខាន់នៃសកម្មភាពដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារកម្មនៅក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ច ត្រូវបានទទួល ស្គាល់ក្នុងគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា ឆ្នាំ២០១៥-២០២៥។ ហេតុដូច្នេះ រាជរដ្ឋាភិបាលបានបង្កើត និងអនុម័តច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិផ្សេងៗសម្រាប់គ្រប់គ្រង និងជំរុញ ដល់ការអភិវឌ្ឍវិស័យភស្តុភារកម្ម។ ច្បាប់និងបទប្បញ្ញត្តិទាំងនោះរួមមាន ក្របខ័ណ្ឌគតិយុត្តនៅក្នុង ទិដ្ឋភាពផ្សេងៗនៃវិស័យភស្តុភារកម្ម និងវិស័យពាក់ព័ន្ធនានា។ បច្ចុប្បន្នក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន បាននិងកំពុងរៀបចំក្របខ័ណ្ឌច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យភស្តុភារកម្ម។

- **កិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មជាមួយបរទេស**

កាលពីឆ្នាំ២០២០-២០២១ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានសម្រេចកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្ម សេរីមួយចំនួនជាមួយដៃគូពាណិជ្ជកម្មសំខាន់ៗ។ ប្រទេសកម្ពុជាក៏បានសម្រេចនូវកិច្ចព្រមព្រៀង ពាណិជ្ជកម្មសេរីមួយក្នុងតំបន់ ដែលគេហៅថា កិច្ចព្រមព្រៀងភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយតំបន់ និងកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មទ្វេភាគីចំនួនពីរជាមួយដៃគូពាណិជ្ជកម្មសំខាន់ៗ ពោលគឺ ជាមួយប្រទេសចិន និងកូរ៉េ។

- **គោលនយោបាយនានាពាក់ព័ន្ធវិស័យភស្តុភារកម្ម**

ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនបាននិងកំពុងសិក្សាបង្កើតគោលនយោបាយភស្តុភារកម្ម ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនការសកម្មភាពផ្សេងៗក្នុងប៉ុន្មានឆ្នាំថ្មីៗនេះ។ គោលនយោបាយខាងក្រោមត្រូវបានបង្កើតឡើងយ៉ាងសកម្មក្នុងអំឡុងឆ្នាំ២០២០-២១។

(១).ផែនការសកម្មភាពស្តីពីការប្រែប្រួលអាកាសធាតុសម្រាប់វិស័យដឹកជញ្ជូន២០២០-២០២៣ សកម្មភាពភស្តុភារកម្ម គឺមានសារៈសំខាន់ចំពោះសកម្មភាពពាណិជ្ជកម្ម ហើយនឹង កំណើនសេដ្ឋកិច្ច ប៉ុន្តែក៏បានជះឥទ្ធិពលអវិជ្ជមានទៅលើបរិស្ថាន ជាពិសេសលើការប្រែប្រួល អាកាសធាតុក្នុងតំបន់និងសកល។ ហើយបញ្ហាសកល និងនិន្នាការអន្តរជាតិខាងលើ ក៏ត្រូវបាន យកមកគិតគូរក្នុងការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយចីរភាព និងជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ច។ វិស័យដឹកជញ្ជូន ជាវិស័យងាយរងគ្រោះពីការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ ប៉ុន្តែក៏ជាវិស័យដែលរួមចំណែកដល់ការ ប្រែប្រួលអាកាសធាតុ តាមរយៈការបំភាយឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់ពីការដឹកជញ្ជូន ហើយត្រូវបានគេរំពឹង ថានឹងកើនឡើងគួរឱ្យកត់សម្គាល់។ ស្របតាមតម្រូវការបច្ចុប្បន្ន ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន បានដាក់ចេញនូវ «ផែនការសកម្មភាពស្តីពីការប្រែប្រួលអាកាសធាតុសម្រាប់វិស័យ ដឹកជញ្ជូន ២០២០-២០២៣»

ក្នុងគោលបំណងគូសបញ្ជាក់អំពីវិធានការលើកកម្ពស់ទាំងការ អភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងការឆ្លើយតបនឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុប្រកបដោយ ប្រសិទ្ធភាព។

(២). ការសិក្សាស្តីពីការធ្វើទំនើបកម្មរថយន្តដឹកទំនិញ

រថយន្តដឹកទំនិញធុនធ្ងន់ភាគច្រើននៅប្រទេសកម្ពុជា គឺជារថយន្តនាំចូលមួយទឹក ដែល មានតម្លៃសមរម្យសម្រាប់ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូន ប៉ុន្តែ រថយន្តទាំងនោះបាននិងកំពុងបង្កបញ្ហាយ៉ាង ធ្ងន់ធ្ងរដល់បរិស្ថានតាមរយៈការបញ្ចេញឧស្ម័នពុលទៅក្នុងបរិយាកាស និងបង្កឱ្យមានការខូចខាតដល់ប្រព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ទៀតផង។ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន បានដាក់ចេញនូវផែនការ យុទ្ធសាស្ត្រទំនើបកម្មរថយន្តដឹកទំនិញធុនធ្ងន់ ឆ្នាំ២០២២-២០៣០ ក្នុងគោលបំណងលើក កម្ពស់លក្ខខណ្ឌរថយន្តដឹកទំនិញធុនធ្ងន់ និងអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូននៅកម្ពុជាឱ្យកាន់តែមានប្រសិទ្ធភាព និងមានមេត្រីភាពនឹងបរិស្ថាន តាមរយៈគោលដៅយុទ្ធសាស្ត្រចំនួន ៣ ៖ (១) ការលើក ទឹកចិត្តឱ្យប្រើប្រាស់រថយន្តថ្មីៗសម្រាប់ដឹកទំនិញ, (២) ការជំរុញឱ្យប្រើប្រាស់រថយន្តដឹកទំនិញ ដែលមានបច្ចេកវិទ្យាទំនើប, និង (៣) ការកែលម្អប្រតិបត្តិការ និងអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញ។

(៣). ការសិក្សាស្តីពីការដឹកជញ្ជូនខ្សែច្រវាក់ត្រជាក់

ជាមួយនឹងកំណើនសេដ្ឋកិច្ចរយៈពេលវែងក្នុងអំឡុងទសវត្សរ៍ចុងក្រោយនេះ របៀបរបបរស់នៅបានផ្លាស់ប្តូរពីបែបប្រពៃណីទៅជាបែបទំនើបនៅកម្ពុជា។ ដូច្នេះហើយ តម្រូវការម្ហូបអាហារ ក៏មានលក្ខណៈខុសប្លែកពីមុនផងដែរ ដោយប្រជាជនមានជីវភាពរស់នៅទាន់សម័យមានតម្រូវការ ម្ហូបអាហារត្រជាក់ និងស្រស់ៗក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ ដែលជាកត្តាជំរុញឱ្យប្រព័ន្ធ ភស្តុភារកម្មថ្មី ដែលហៅថាខ្សែច្រវាក់ត្រជាក់ មានតម្រូវការកើនឡើង។ ដើម្បីបង្កើតខ្សែច្រវាក់ត្រជាក់ខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់ច្បាស់លាស់មួយនឹងត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយត្រូវការធនធានមនុស្ស ជំនាញ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធចាំបាច់ ។ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន បានរៀបចំផែនការ សកម្មភាពខ្សែច្រវាក់ត្រជាក់ ដើម្បីបំពេញតម្រូវការដែលកើនឡើងនេះ។[8]

២.២. ស្ថានភាពភស្តុភារកម្មនៅកម្ពុជា

វិស័យភស្តុភាកម្មគឺជាវិស័យដ៏សំខាន់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចណាមួយ ដោយភ្ជាប់ក្រុមហ៊ុនទាំងពីរឱកាសក្នុងស្រុក និងអន្តរជាតិ។ ក្រៅពីការរួមចំណែកដ៏ធំរបស់ខ្លួនដល់ GDP អត្ថិភាពនៃបណ្តាញភ័ស្តុភារកម្មដែល

[8] ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន, *"របាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំស្តីពី ការអនុវត្តផែនការមេអន្តរកាល ស្តីពីការតភ្ជាប់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនពហុមធ្យោបាយ និងភស្តុភារកម្មនៅកម្ពុជា ឆ្នាំ២០២២~២០២៣,"* ២០២៣,ទំព័រ ០១~០៨, 2022_2023_របាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំស្តីពីការអនុវត្តផនការអន្តរកាលស្តី.pdf

បានអភិវឌ្ឍយ៉ាងល្អ ទីបំផុតប៉ះពាល់ដល់សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចភាគច្រើន និង គឺជាមូលដ្ឋានសម្រាប់ផលិតភាព និងកំណើន។

ការទទួលស្គាល់សារៈសំខាន់នៃការតភ្ជាប់ និងភស្តុភារកម្មសម្រាប់សេដ្ឋកិច្ចនៃប្រទេសជាសមាជិកអាស៊ាន បានអនុម័តផែនការមេស្តីពីការតភ្ជាប់អាស៊ានឆ្នាំ 2025 ដោយមានគោលបំណងពង្រឹងអាស៊ាន ការប្រកួតប្រជែងតាមរយៈការពង្រឹងផ្លូវពាណិជ្ជកម្ម និងប្រសិទ្ធភាពខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់។

ក្នុងនាមជាធាតុផ្សំដ៏សំខាន់នៃវិស័យភស្តុភាកម្ម និងការដឹកជញ្ជូនទំនិញមានតួនាទីសំខាន់ក្នុងការលើកកម្ពស់សេដ្ឋកិច្ច កំណើន និងការលើកកម្ពស់សុខុមាលភាពអ្នកប្រើប្រាស់។ ចលនានៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញក្នុងប្រទេស និងឆ្លងកាត់ព្រំដែន ធ្វើអោយប្រសើរឡើងនូវសមាហរណកម្មទីផ្សារជាតិ និងអន្តរជាតិ ជំរុញការប្រកួតប្រជែង និងជំនាញ។ វាក៏អាចជួយដល់ការអភិវឌ្ឍន៍ដោយភ្ជាប់តំបន់ដាច់ស្រយាលទៅនឹងមជ្ឈមណ្ឌលនៃសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ច និងដោយអនុញ្ញាត អ្នកប្រើប្រាស់ដើម្បីទទួលបានអត្ថប្រយោជន៍ពីផលិតផល និងសេវាកម្មកាន់តែទូលំទូលាយ ខណៈពេលដែលការផ្សព្វផ្សាយបច្ចេកវិទ្យា ការរីកចម្រើនទូទាំងប្រទេស និងអន្តរជាតិ ។

ទន្ទឹមនឹងគ្នានេះផងដែរប្រទេសសមាជិកអាស៊ានផ្សេងទៀត និងកម្ពុជាក៏កំពុងរងផលប៉ះពាល់នៃសេដ្ឋកិច្ចសង្គម ពីការផ្ទុះឡើងនៃ Covid-19។ ជំងឺរាតត្បាតបានបណ្តាលឱ្យមានការរំខានដល់ខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ និងកម្រិតលំហូរនៃពាណិជ្ជកម្ម និងការវិនិយោគ។ ក្រុមហ៊ុនភ័ស្តុភារត្រូវបានរងផលប៉ះពាល់ដោយឧបសគ្គប្រតិបត្តិការ ហើយកំពុងប្រឈមមុខ វិបត្តិហិរញ្ញវត្ថុ។ យោងតាមសមាគមអ្នកដឹកជញ្ជូនទំនិញកម្ពុជា (CAMFFA) ប្រហែល ១០ ទៅ ១៥% នៃអ្នកផ្តល់សេវាភស្តុភារកម្មកំពុងឈានទៅរកការក្ស័យធនគិតត្រឹមខែមិថុនាឆ្នាំ 2020 ។

២.២.១. ចំណាត់ថ្នាក់ភស្តុភារកម្មកម្ពុជា

ក្នុងឆ្នាំ 2018 ប្រទេសកម្ពុជាបានជាប់ចំណាត់ថ្នាក់លេខ 98 ក្នុងចំណោម 160 ប្រទេសនៅក្នុងសន្ទស្សន៍ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន។ (LPI) ដែលជាការធ្លាក់ចុះពី 73 ក្នុងឆ្នាំ 2016 ។ដូចដែលបានឃើញក្នុងតារាងខាងក្រោម៖

LPI overall ranking ៖

Overall ranking	Country
1	Germany
2	Sweden
3	Belgium
4	Austria
5	Japan
6	Netherlands
7	Singapore
8	Denmark
9	United Kingdom
10	Finland
[...]	
32	Thailand
39	Viet Nam
41	Malaysia
46	Indonesia
60	Philippines
80	Brunei Darussalam
82	Lao PDR
98	Cambodia
137	Myanmar

OECD COMPETITION ASSESSMENT REVIEWS: LOGISTICS SECTOR IN CAMBODIA © OECD 2021

កម្ពុជាបានចាត់វិធានការមួយចំនួនក្នុង គោលបំណងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវលទ្ធផលនៃការដឹកជញ្ជូនរបស់ប្រទេស។ មួយក្នុងចំណោម សកម្មភាពសំខាន់ៗគឺការបង្កើតនៅឆ្នាំ 2016 នៃក្រុមប្រឹក្សាភស្តុភារកម្មជាតិ (NLC) ។

NLC ដឹកនាំដោយ ឧបនាយករដ្ឋមន្ត្រី និងមានអ្នកពាក់ព័ន្ធថ្នាក់ជាតិសំខាន់ៗទាំងអស់ រួមទាំងក្រសួងសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន (MPWT) ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ (MEF) ក្រុមប្រឹក្សាសម្រាប់ អភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា (CDC) ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម (MOC) និងឧត្តមក្រុមប្រឹក្សាសេដ្ឋកិច្ចជាតិ (SNEC) ។ NLC ត្រូវបានគាំទ្រដោយគណៈកម្មាធិការដឹកនាំភស្តុភារកម្មជាតិ (NLSC) និងអគ្គនាយកដ្ឋានសម្រាប់ ភស្តុភាកម្ម (GDL) ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភាកម្មនិងការអភិវឌ្ឍន៍គោលនយោបាយតាមវិស័យ។[9]

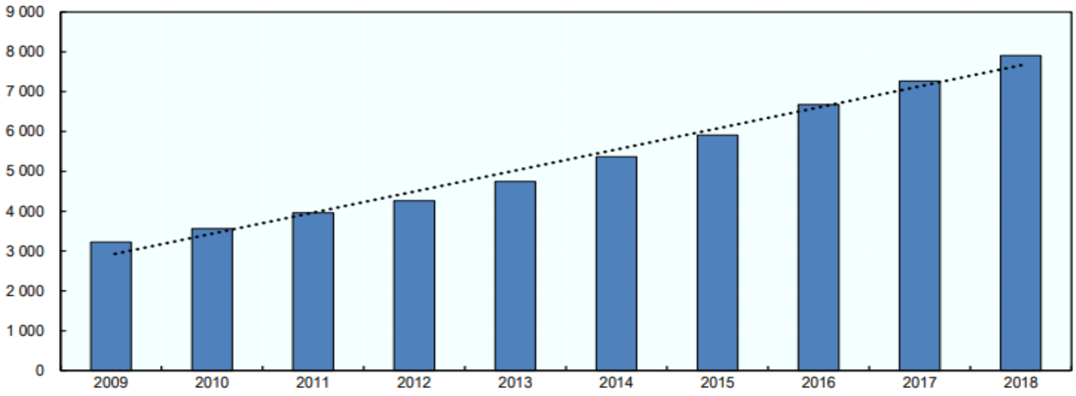
[9] OECD, "*OECD Competition Assessment Reviews Cambodia Logistics Sector*," 2021, 21-23, https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2021/07/oecd-competition-assessment-reviews-logistics-sector-in-cambodia_9b279418/8b2c48d0-en.pdf

២.២.២. កំណើនសេដ្ឋកិច្ចទទួលបានពីភស្តុភារកម្ម

GDP ពីវិស័យដឹកជញ្ជូន និងស្តុក មានចំនួន ៨ ៦១៨ ពាន់លានរៀល (ប្រមាណ ២,១ ដុល្លារអាមេរិកពាន់លាន) ក្នុងឆ្នាំ 2019 ហើយត្រូវបានកើនឡើងឥតឈប់ឈរ ដូចបានបង្ហាញក្នុងរូបភាព ខាងក្រោម។ ការដឹកជញ្ជូន និងវិស័យស្តុកទុកតំណាងឱ្យ 7.8% នៃសេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេស។

ក្នុងឆ្នាំ 2018 ថ្លៃដឹកជញ្ជូនជាងការលក់នៅកម្ពុជាត្រូវបានប៉ាន់ប្រមាណថាមានចំនួន 20.5% (ដឹកជញ្ជូន 9.0%), ឃ្លាំង (3.7%), ការផ្ទុកសារពើភ័ណ្ឌ (6%) និងការគ្រប់គ្រងភស្តុភាកម្ម(1.9%)។ ភស្តុភារកម្មតម្លៃនៅកម្ពុជាមានតម្លៃខ្ពស់ជាងបើធៀបនឹងប្រទេសអាស៊ានមួយចំនួនដូចជាប្រទេសថៃ និងវៀតណាមជាដើម។ បើប្រៀបធៀបទៅនឹងមធ្យមភាគពិភពលោក 10-12%។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ការចំណាយលើភស្តុភារកម្មរបស់កម្ពុជាគឺទាបជាងប្រទេសអាស៊ានដទៃទៀត ដូចជាហ្វីលីពីន និងឥណ្ឌូនេស៊ី ។ ធនាគារពិភពលោក ក៏បានកត់សម្គាល់ផងដែរថា ការគិតថ្លៃដឹកជញ្ជូនក្រៅផ្លូវការដែលចេញដោយភ្នាក់ងាររដ្ឋាភិបាលនៅតែមានសារសំខាន់តាមការប៉ាន់ប្រមាណស្មាននៅប្រហែល 48% នៃការចំណាយលើការគ្រប់គ្រងភស្តុភារកម្ម។

រូបភាពទី៥ ៖ GDP ទទួលបានពីវិស័យដឹកជញ្ជូន និងឃ្លាំង



Source: ADB, Key Indicators for Asia and the Pacific 2020, https://www.adb.org/publications/key-indicators-asia-and-pacific-2020.

Activity/Sales	Cambodia	Vietnam	Thailand	Indonesia	Philippines
Transport	9.0	7.0	5.6	8.8	10.7
Warehousing	3.7	3.8	2.5	3.5	5.2
Inventory carrying	6.0	4.0	2.0	7.2	8.8
Logistics administration	1.9	1.5	1.0	2.0	2.5
Logistics cost/sales	20.5	16.3	11.1	21.4	27.2

Source: (World Bank, 2018, p. 111[2]).

២.២.៣. ក្រុមហ៊ុនវិនិយោគលើវិស័យភស្តុភារកម្មនៅកម្ពុជា

សមាគមអ្នកដឹកជញ្ជូនទំនិញកម្ពុជា (CAMFFA) ត្រូវបានបង្កើតឡើងក្នុងឆ្នាំ 2004 និងមានច្រើនជាង ១០០ ក្រុមហ៊ុនបានចុះឈ្មោះជាសមាជិក។ សមាជិកផ្តល់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនជាច្រើន រួមទាំងការដឹកជញ្ជូនឈ្នួញកណ្តាលផ្ទាល់ខ្លួន ផ្លូវគោក ផ្លូវអាកាស ការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមសមុទ្រ និងសេវាកម្មឃ្លាំង។

សមាគមរថយន្តដឹកទំនិញកម្ពុជា (CAMTA) បានដំណើរការតាំងពីឆ្នាំ ២០០៤ ហើយត្រូវបានចុះបញ្ជីក្រោមច្បាប់ សមាគមក្រសួងមហាផ្ទៃ។ CAMTA ទាក់ទងជាមួយអាជ្ញាធររដ្ឋាភិបាលក្នុងនាមជាតំណាង នៃក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនក្នុងប្រទេសកម្ពុជា និងធ្វើការជាមួយសមាគមផ្សេងទៀតដែលទាក់ទងនឹងភស្តុភាកម្មដូចជា CAMFFA ជាដើម។ សមាជិកភាគច្រើនជាក្រុមហ៊ុនដឹកទំនិញកុងតឺន័រធំៗ។ ដើម្បីក្លាយជាសមាជិក CAMTAបាន លុះត្រាតែសមាជិកនោះត្រូវតែជា នីតិបុគ្គល និងមានឡានដឹកទំនិញយ៉ាងតិចបី។[10]

២.៣. ផែនការមេនៃភស្តុភារកម្ម

ប្រទេសកម្ពុជាកំពុងតែទទួលបានកំណើនសេដ្ឋកិច្ច ជាបន្តបន្ទាប់ក្នុងប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះដោយសារតែការ អនុគ្រោះដល់ឧស្សាហកម្មកម្មន្តសាល និងសេវាកម្ម។ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា (RGC) បានបង្កើត "គោលនយោបាយ អភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា (IDP)" ដើម្បីពន្លឿនការផ្លាស់ប្តូររចនាសម្ព័ន្ធឧស្សាហកម្មពីឧស្សាហកម្មអតិពលកម្ម ធម្មតាទៅឧស្សាហកម្ម បច្ចេកវិទ្យាដែលមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ ដើម្បីរក្សាឱ្យបាននូវកំណើនសេដ្ឋកិច្ចក្នុងរយៈពេលមធ្យម និងវែង។

ដើម្បីឱ្យមានការផ្លាស់ប្តូររចនាសម្ព័ន្ធសេដ្ឋកិច្ច, ការកែលម្អប្រព័ន្ធភស្តុភារកម្មគឺជាបញ្ហាដ៏សំខាន់សម្រាប់ប្រទេស កម្ពុជា។ ការបង្កើនសក្តានុពលអភិវឌ្ឍន៍ច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចភាគខាងត្បូងនៃ GMS, ការជំរុញការវិនិយោគក្នុងប្រទេស និងការអនុគ្រោះឡើងវិញដល់ទីតាំងឧស្សាហកម្មតាមច្រករបៀងមានភាពចាំបាច់ណាស់ ដើម្បីសម្រេចឱ្យបាននូវ កំណើនសេដ្ឋកិច្ចប្រកបដោយ និរន្តរភាព។ ក្នុងន័យនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានផ្តល់អាទិភាពដល់ការបង្កើតផែនការ មេភស្តុភារកម្ម សម្រាប់ការកែលម្អប្រព័ន្ធភស្តុភារកម្ម និងការអនុវត្តគម្រោងអាទិភាពរយៈពេលខ្លីដែលបានកំណត់ក្នុងផែនការមេនេះ។

---

[10] OECD, "OECD Competition Assessment Reviews Cambodia Logistics Sector," 2021, 21-24, https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2021/07/oecd-competition-assessment-reviews-logistics-sector-in-cambodia_9b279418/8b2c48d0-en.pdf

នៅឆ្នាំ២០១៦ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានបង្កើតអគ្គនាយកដ្ឋានភស្តុភារកម្ម នៅក្នុងក្រសួងសាធារណការ និងដឹក ជញ្ជូន ដើម្បីអនុវត្តសកម្មភាពអាទិភាព ក្នុងវិស័យភស្តុភាកម្មកម្មកម្មកម្មកម្មកម្មកម្មរកម្ម។ រាជរដ្ឋាភិបាលក៏បានបង្កើតក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម (NLC) និងគណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុភារកម្ម (NLSC) ដោយព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/១១១៧/១០៩២ ចុះថ្ងៃទី២៤ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៧ ដើម្បីជួយសម្របសម្រួល និងរៀបចំការងារភស្តុភាកម្មកម្មកម្មកម្មកម្មកម្មរកម្មក្នុងចំណោមក្រសួង និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ។ GDL/MPWT ត្រូវបានជ្រើសតាំងជាលេខាធិការដ្ឋានរបស់ NLC និង NLS។

ស្ថិតក្នុងស្ថានភាពបែបនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានស្នើសុំទៅរាជរដ្ឋាភិបាលជប៉ុនផ្តល់ជាជំនួយបច្ចេកទេស សម្រាប់ការកែលម្អប្រព័ន្ធភស្តុភារកម្មនៅកម្ពុជា។ ឆ្លើយតបទៅនឹងសំណើនេះ ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិន ប្រទេសជប៉ុន (JICA) បានរៀបចំ "ការសិក្សាផែនការមេស្តីពីការកែលម្អប្រព័ន្ធភស្តុភារកម្មនៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា" (ផែនការមេភស្តុភារកម្ម) ជាមួយនឹងធនាគារពិភពលោក (World Bank) កាលពីចុងឆ្នាំ ២០១៧ និងដើមឆ្នាំ២០១៨។

អគ្គនាយកដ្ឋានភស្តុភារកម្ម (GDL) បានពិភាក្សា និងប្រឹក្សាយោបល់យ៉ាងយកចិត្តទុកដាក់ជាមួយក្រុមការងារ JICA និងធនាគារពិភពលោក ពាក់ព័ន្ធនឹងខ្លឹមសារ និងគំនិតសំខាន់នៃផែនការមេ។ GDL ក៏បានកំណត់ពីកាលវិភាគធ្វើការ ជាមួយក្រុមការងារ JICA និង World Bank ដើម្បីធានាថា ការបង្កើតផែនការមេមានប្រសិទ្ធភាព, វិជ្ជាជីវៈ និងទាន់ពេលវេលា ផងដែរ។ ជាកិច្ចចាប់ផ្តើម ក្រុមការងារទាំងអស់បានឯកភាពគ្នាធ្វើការត្រួតពិនិត្យរៀងរាល់ពីរសប្តាហ៍ម្តង ហើយក្រោយ មកមួយខែម្តងទៅតាមកាលវិភាគធ្វើការរវាងក្រុមការងារ GDL, JICA និង World Bank ក្នុងគោលបំណងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពិនិត្យផ្ទៀងផ្ទាត់ និងកែសម្រួលលើខ្លឹមសារសំខាន់ៗនៃការអភិវឌ្ឍផែនការមេ។ កិច្ចប្រជុំប្រឹក្សាយោបល់ជាមួយភាគី ពាក់ព័ន្ធទូទាំងប្រទេសត្រូវបានធ្វើឡើងចំនួនពីរដងដោយមានការចូលរួមពីស្ថាប័នរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល និងវិស័យឯកជន។

សេចក្តីព្រាងផែនការមេភស្តុភារកម្មកំពុងតែស្ថិតក្នុងដំណាក់កាលចងក្រង ប៉ុន្តែត្រូវមានការព្រមព្រៀងគ្នាជាមុននៅក្នុង MPWT។ កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងក្នុងការប្រឹក្សាយោបល់ជាបន្តបន្ទាប់ ត្រូវបានធ្វើឡើងមុនពេលបញ្ចប់/បោះពុម្ពផ្សាយផែនការ មេភស្តុភារកម្មចុងក្រោយ។

ផែនការមេភស្តុភារកម្ម ដែលមានការជួយឧបត្ថម្ភពី JICA និងធនាគារពិភពលោក ត្រូវបានបញ្ចប់តាមការគ្រោងទុក កាលពីខែមីនា ឆ្នាំ២០១៨។ ការបោះឆ្នោតសាកល ការបង្កើតរាជរដ្ឋាភិបាលថ្មី និងការកែសម្រួលសមាជិករបស់ NLC និង NLSC បានពន្យារពេលដល់ការអនុម័តផែនការមេភស្តុភារកម្ម។

ពិតណាស់ IDP បានតម្រូវឱ្យ MPWT បង្កើតផែនការមេដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារកម្ម ដែលមានលក្ខណៈគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ ក៏ប៉ុន្តែរបាយការណ៍របស់ JICA និងធនាគារពិភពលោក មិនបានរួមបញ្ចូលផែនការមេដឹក

ជញ្ជូនក្នុង វិសាលភាពរបស់ខ្លួនឡើយ។ នោះគឺជាមូលហេតុដ៏សំខាន់ដែល MPWT ក្រោមការដឹកនាំរបស់ ឯកឧត្តម ទេសរដ្ឋមន្ត្រី ស៊ុន ចាន់ថុល មានបំណងក្នុងការបង្កើតផែនការមេថ្នាក់ជាតិ ស្តីពីការដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារកម្ម (NTLMP)។

NTLMP គឺជាផែនការមេរួមមួយដែលមានសមាសធាតុពីរសំខាន់ៗ គឺផែនការមេដឹកជញ្ជូន និងផែនការម ភស្តុភារកម្ម ចំពោះផែនការមេភស្តុភារកម្ម (GDL បានយល់ព្រមទទួលយកលទ្ធផលសំខាន់ៗពីរបាយការណ៍របស់ JICA និង ធនាគារពិភពលោក។ ចំពោះផែនការមេដឹកជញ្ជូនវិញដែលរួមមានផ្លូវថ្នល់, ផ្លូវដែក, ផ្លូវទឹក និង កំពង់ផែ, GDL បាន ប្រើប្រាស់ការសិក្សាផ្សេងៗពីដៃគូអភិវឌ្ឍន៍ធ្វើជាឯកសារយោងសំខាន់ៗ រួមមានផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍បណ្តាញផ្លូវដែក ឆ្នាំ២០១៤ ដែលបានធ្វើឡើងដោយ KOICA។

២.៣.១. ការពង្រីកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងសេវាកម្ម

- **ការពង្រីកកំពង់ផែភ្នំពេញថ្មី**

កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ (PPAP) គឺជាប្រតិបត្តិករកំពង់ផែតាមទន្លេដ៏ធំជាងគេបំផុត និងជាកំពង់ផែចំណត កុងតឺន័រអន្តរជាតិធំជាងគេទីពីរនៅប្រទេសកម្ពុជា។ ដោយសារតែចំនួនកុងតឺន័រចេះតែកើនឡើងឥតឈប់ឈរជា រៀងរាល់ឆ្នាំ, PPAP ត្រូវពង្រីកសមត្ថភាពខ្លួនក្នុងការគ្រប់គ្រង និងស្តុកទុក ហើយដោយសារតែចំណតកុងតឺន័រពហុ បំណង TS3 មិនអាចពង្រីក បានដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការជាក់ស្តែង នៅឆ្នាំ២០១១ PPAP បានសម្រេចបង្កើតចំណតកុងតឺន័រថ្មីលើដីទំហំ ១០ហិកតា ដែលមានទីតាំងស្ថិតនៅភូមិកណ្តាលលើ ឃុំបន្ទាយដែក ស្រុកគៀនស្វាយ ខេត្តកណ្តាល។ គម្រោងនេះត្រូវបានផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានតាមរយៈប្រាក់កម្ចីអនុគ្រោះពីសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិនក្នុងចំនួនទឹកប្រាក់ ២៨,៩លានដុល្លារអាមេរិក។

ដំណាក់កាលទី១ នៃចំណតកុងតឺន័រថ្មី LM17 ត្រូវបានដាក់ឱ្យដំណើរការនៅខែមករា ឆ្នាំ២០១៣ ជាមួយនឹង សមត្ថភាព ១៥០.០០០TEUs ក្នុងមួយឆ្នាំៗ។ នៅពេលបញ្ចប់ដំណាក់កាលទី១ កាលពីខែធ្នូ ឆ្នាំ ២០១៨ PPAP បាន ដាក់ចេញនូវដំណាក់កាលទីពីរនៃចំណតកុងតឺន័រ LM17 ដែលបន្ថែមសមត្ថភាពផ្ទុក ១៥០.០០០TEUs ដល់សមត្ថភាព សរុប។ តាមពិតទៅ នៅឆ្នាំ២០១៨ បរិមាណកុងតឺន័រសរុបដែលឆ្លងកាត់ PPAP មានចំនួន ២១៣.៥៧១TEUs ឬ ១.៦៣៣.៧០៤តោន។ ចំពោះទំនិញទូទៅ បរិមាណចរាចរណ៍មានចំនួន ៧៣០.៥៤៦តោន។

បន្ទាប់ពីបញ្ចប់ដំណាក់កាលទាំងពីរនៃការពង្រីកខាងលើនេះ PPAP មានផែនការអភិវឌ្ឍន៍ដំណាក់កាលទីបី លើការពង្រីកចំណតកុងតឺន័រនៅចុងឆ្នាំ២០១៩។ PPAP រំពឹងថា ដំណាក់កាលទីបីនឹងត្រូវបញ្ចប់នៅ

ចុងឆ្នាំ២០២២។ ជាមួយនឹង ដំណាក់កាលនេះ សមត្ថភាពស្តុកចំនួន ២០០.០០០TEUs នឹងត្រូវបន្ថែមដែលនឹងធ្វើឱ្យសមត្ថភាពសរុប នៃចំណតកុងតឺន័រ រហូតដល់ ៥០០.០០០TEUs។

ការពង្រីកចំណតកុងតឺន័រ LM17 នឹងជួយសម្រួលដល់បរិមាណដែលកើនឡើងនៃចរាចរកុងតឺន័រទំនិញ ទូទៅ និងទំនិញចាក់ធារ (bulk cargo) នៅតំបន់ភ្នំពេញ និងខេត្តជុំវិញ។

❖ **គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍នាវាដឹកអ្នកដំណើរ**

ការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅម្តុំស្ពានព្រែកព្នៅមកកាន់រាជធានីភ្នំពេញ កំពុងតែមានភាពធ្ងន់ធ្ងរឡើងក្នុងអំឡុងពេល ចរាចរណ៍មមាញឹក។ ផ្អែកតាមបទពិសោធន៍ជោគជ័យពីប្រទេសជិតខាង រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានសម្រេចបង្កើតគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍នាវាដឹកអ្នកដំណើរក្នុងឆ្នាំ២០១៨។

នាវាដឹកអ្នកដំណើរមានប្រវែង ២៥គ.ម នៅតាមបណ្តោយផ្លូវទឹកចាប់ចេញពីស្ពានព្រែកព្នៅជាយភាគខាងជើង នៃរាជធានីភ្នំពេញទៅកាន់ក្រុងតាខ្មៅ ខេត្តកណ្តាល ឆ្លងកាត់តាមទន្លេសាប និងទន្លេបាសាក់ដែលមានស្ថានីយ៍ចំណត ៦កន្លែង (ឬស្សីកែវ, ព្រែកព្នៅ, ផ្សារចាស់, ណាហ្គាវើលដ៍, ច្បារអំពៅ និងតាខ្មៅ)។ ការសាងសង់ ស្ថានីយ៍ចំណតនាវា ដឹកអ្នកដំណើរបានចាប់ផ្តើមនៅខែមករា ឆ្នាំ២០១៨។ ចំណាយសរុបមានចំនួន ៤.៣៤៤លានរៀល (ឬ ១,១លាន ដុល្លារអាមេរិក) ក្រោមថវិការបស់រាជរដ្ឋាភិបាល។ មាននាវាបួនគ្រឿងដែលដាក់ឱ្យដំណើរការចាប់ពីម៉ោង ៦ព្រឹក ដល់ ម៉ោង ៦ល្ងាច។ នាវាត្រូវចូលចតនៅស្ថានីយ៍ទាំងប្រាំមួយតាមផ្លូវទឹក។ នាវានីមួយៗអាចផ្ទុកអ្នកដំណើរបាន ៦០នាក់ ក្នុងពេលតែមួយ។

នៅថ្ងៃទី៦ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១៨ សេវានាវាដឹកអ្នកដំណើរត្រូវបានដាក់ឱ្យដំណើរការ បើទោះបីជាគម្រោងនេះ មិនទាន់បានបញ្ចប់នៅឡើយ។ គម្រោងនេះបានបញ្ចប់ និងចាប់ផ្តើមប្រតិបត្តិការជាផ្លូវការនៅខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៨។អ្នកដំណើរអាចជិះសាកល្បងដោយឥតគិតថ្លៃរហូតដល់ចុងឆ្នាំ២០១៨។ ចាប់ពីខែមករា ឆ្នាំ២០១៩ តារាងតម្លៃត្រូវបានកំណត់ពី ០,២៥ ទៅ ២ដុល្លារអាមេរិក អាស្រ័យលើទិសដៅ/ចម្ងាយ។ ការប្រតិបត្តិការ ត្រូវបានផ្ទេរទៅឱ្យសាលារាជធានី ភ្នំពេញ នៅឆ្នាំ២០១៩។

មានអ្នកដំណើរជាង ៣០.០០០នាក់ បានប្រើប្រាស់សេវានាវាដឹកអ្នកដំណើរចាប់តាំងពីការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ នៅខែមេសា ឆ្នាំ២០១៨ រហូតដល់ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៨។ សេវានាវាដឹកអ្នកដំណើរបានជួយកាត់បន្ថយការកកស្ទះ ចរាចរណ៍ក៏ដូចជាគ្រោះថ្នាក់តាមដងផ្លូវផងដែរ។ ផ្លូវទឹកនេះក៏អាចផ្តល់កាលានុវត្តភាពទេសចរណ៍ថ្មីផងដែរ។ វានឹង ផ្តល់ឱកាសឱ្យភ្ញៀវទេសចរណ៍អាចមើលឃើញពីភាពស្រស់ស្អាតនៃទន្លេមេគង្គ, ទន្លេសាប និងទន្លេបាសាក់។

❖ គម្រោងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនបាវិត

GDL បានដាក់ចេញនូវគម្រោងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវច្រកព្រំដែនបាវិតជាមួយនឹង JICA។ សកម្មភាពភស្តុភារកម្ម ឆ្លងកាត់តាមព្រំដែន បាវិតបាននឹងកំពុងតែកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានទសវត្សរ៍កន្លងទៅនេះ ហើយ វាបង្កឱ្យមានការកកស្ទះខ្លាំងនៅតំបន់ព្រំដែននោះ។ គម្រោងថ្មីដែល GDL បានដាក់ចេញដោយមានជំនួយពី JICA មាន គោលបំណងពង្រឹងសមត្ថភាពនៃការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់តាមព្រំដែន និងដើម្បីសម្រេចឱ្យបាននូវការឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដោយរលូនគ្មានការរាំងស្ទះនៅតំបន់ព្រំដែនបាវិត ដោយមានសមាសភាពគម្រោងបីសំខាន់ៗដូចជា៖ (១) កាត់បន្ថយ ការកកស្ទះដោយបង្កើតឱ្យមានចំណតរថយន្តធុនធ្ងន់ និងការពង្រីកផ្លូវ, (២) ការកាត់បន្ថយពេលវេលាបញ្ចេញទំនិញ តាមរយៈការធ្វើឱ្យដំណើរការត្រួតពិនិត្យមានភាពល្អប្រសើរឡើង និងធ្វើឱ្យមានប្រសិទ្ធភាព, និង (៣) បង្កើនម៉ោងធ្វើ ការចំពោះភ្នាក់ងារត្រួតពិនិត្យតាមព្រំដែន និងកែសម្រួលម៉ោងធ្វើការរវាងប្រទេសទាំងពីរ។ កំណត់នីតិវិធី និងតារាង តម្លៃឱ្យបានច្បាស់លាស់សម្រាប់ "ប្រតិបត្តិការក្រៅម៉ោងធ្វើការ"។

GDL បានបង្កើតក្រុមការងារពិសេសដើម្បីរៀបចំផែនការ និងធ្វើការសម្របសម្រួលគោលនយោបាយក្នុងចំណោម ស្ថាប័នរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ដូចជា៖

- ពង្រីកផ្លូវតាមព្រំដែន
- បន្ថែមម៉ាស៊ីនស្កេន និងកែលម្អហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ
- បង្កើតចំណតរថយន្តធុនធ្ងន់ និងប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងនៅតាមព្រំដែន
- ធ្វើការជាមួយជើងសារគយរវាងប្រទេសកម្ពុជា និងវៀតណាម ដើម្បីធ្វើឱ្យនីតិវិធីឯកសារឆ្លងកាត់ព្រំដែន មានភាពលឿនជាងមុន
- បែងចែកគន្លងផ្លូវរថយន្តធុនធ្ងន់ ដែលផ្ទុកទំនិញមានហានិភ័យទាប។

ជារួមគម្រោងនេះនឹងផ្តល់ផលប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ចក្នុងការកាត់បន្ថយពេលវេលា និងចំណាយភស្តុភារកម្មនៅតាមច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចភាគខាងត្បូង ដែលជួយបង្កើនទំហំពាណិជ្ជកម្ម និងចំណូលរដ្ឋដោយប្រយោលផងដែរ។ លើសពី នេះទៀត គម្រោងនេះនឹងបង្កើនការប្រកួតប្រជែងក្នុងចំណោមវិស័យភស្តុភារកម្មនៅកម្ពុជា។

ការកែលម្អឆ្លងកាត់ព្រំដែនជាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងបញ្ហារបស់ប្រទេសទាំងពីរ និងផលប៉ះពាល់រវាងគ្នាទៅវិញទៅមក។ វាជារឿងចាំបាច់ណាស់ក្នុងការកែលម្អកិច្ចសហការឆ្លងកាត់ព្រំដែនរវាងប្រទេសកម្ពុជា និងវៀតណាម។

❖ គម្រោងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវច្រកព្រំដែនប៉ោយប៉ែត

តំបន់ព្រំដែនប៉ោយប៉ែតមានទីតាំងស្ថិតនៅទិសពាយព្យនៃប្រទេសកម្ពុជា ដែលជាប់ព្រំដែនប្រទេសថៃ (ខេត្តអារញ្ញ)។ វាគឺជាច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចភាគខាងត្បូង ហើយជាតំបន់ដ៏មានសក្តានុពលសំខាន់មួយសម្រាប់ការធ្វើ ទំនាក់ទំនងពាណិជ្ជកម្ម ទ្វេភាគីរវាងប្រទេសកម្ពុជា និងប្រទេសថៃ។ ជាធម្មតា ព្រំដែនបច្ចុប្បន្នត្រូវបានប្រើប្រាស់អស់ពី លទ្ធភាព និងមានពេលវេលារង់ចាំយូរ។ គម្រោងនេះមានគោលបំណងពង្រឹងសមត្ថភាពដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែននៅ តំបន់ប៉ោយប៉ែត ដើម្បីអភិវឌ្ឍមជ្ឈមណ្ឌលភស្តុភារកម្ម និងសម្រេចឱ្យបាននូវការឆ្លងព្រំដែនដោយរលូនគ្មានការរាំងស្ទះ នៅប៉ោយប៉ែត។ មានសមាសភាពគម្រោងបួនសំខាន់ៗដូចខាងក្រោម៖

- ការកាត់បន្ថយការកកស្ទះពេលឆ្លងកាត់ព្រំដែនប៉ោយប៉ែត ដោយការសាងសង់ផ្លូវឆ្លងកាត់ព្រំដែនថ្មីនៅចំណុចព្រំដែនស្ទឹងបត់
- ការអភិវឌ្ឍតំបន់ត្រួតពិនិត្យរួមគ្នា (CCA) ដើម្បីអនុវត្តប្រព័ន្ធត្រួតពិនិត្យតែមួយ (SSI)/ប្រព័ន្ធត្រួតពិនិត្យ បញ្ជារតែមួយ (SWI) ក្រោមក្របខណ្ឌ CBTA។ គេរំពឹងថា វានឹងមានប្រតិបត្តិការ ២៤ម៉ោង ក្នុងមួយថ្ងៃ និង ៧ថ្ងៃក្នុងមួយសប្តាហ៍នៅព្រំដែន និងការបន្ថែមម៉ោងធ្វើការនៅតាមព្រំដែនប៉ោយប៉ែតក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន
- ការអភិវឌ្ឍតំបន់មណ្ឌលភស្តុភារកម្ម (LCZ) ដើម្បីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវការលើកដាក់ទំនិញនៅព្រំដែន រវាងរថយន្តកុងតឺន័រពីប្រទេសថៃ និងប្រទេសកម្ពុជា និងមណ្ឌលសេវាភស្តុភារកម្មពហុមធ្យោបាយ ដែល តភ្ជាប់ទៅនឹងសេវារថភ្លើងដឹកទំនិញ
- ការតភ្ជាប់ផ្លូវដែករវាងប្រទេសកម្ពុជា និងប្រទេសថៃ។

ប្រទេសទាំងពីរបានព្រមព្រៀងគ្នាអនុវត្តប្រព័ន្ធ CCA និង SSI/SWI ចំពោះចនាសម្ព័ន្ធព្រំដែនថ្មីនៅព្រំដែនស្ទឹង បត់/បាណងអៀន (ថៃ) ដោយស្របតាម GMS, CBTA។ ការសាងសង់បានចាប់ផ្តើមឡើងជាផ្លូវការនៅឆ្នាំ ២០១៧ ហើយនឹង ត្រូវបញ្ចប់ទាំងស្រុង ១០០% ក្នុងរយៈពេលពីរឆ្នាំ ដោយផ្អែកលើរបាយការណ៍សិក្សាពីមន្ត្រីរដ្ឋាភិបាល។ នៅខែមេសា ឆ្នាំ ២០១៩ នាយករដ្ឋមន្ត្រីថៃ និងកម្ពុជាចូលរួមធ្វើជាសាក្សីក្នុងការចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចព្រមព្រៀងចរាចរណ៍ផ្លូវដែករួមរវាង ប្រទេសកម្ពុជា និងថៃ ហើយពិធីប្រគល់ក្បាលរថភ្លើងប្រភេទ DMU ចំនួន ៤គ្រឿង ដែលត្រូវបានជួសជុលដោយអាជ្ញាធរផ្លូវ ដែករបស់ប្រទេសថៃ និងមានគំរូដូចគ្នាដែលបានប្រើប្រាស់នៅប្រទេសថៃ។

គម្រោងនេះត្រូវបានសិក្សា ដើម្បីជួយពង្រឹងសមត្ថភាពនៃការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់តាមព្រំដែននៅតំបន់ប៉ោយប៉ែត, អភិវឌ្ឍមជ្ឈមណ្ឌលភស្តុភារកម្ម និងសម្រេចឱ្យបាននូវការឆ្លងកាត់ព្រំដែនដោយរលូនគ្មានការរាំងស្ទះ។ គម្រោងធ្វើឱ្យ ប្រសើរឡើងនេះនឹងជួយបង្កើនធ្វើឱ្យការតភ្ជាប់ជាមួយនឹងប្រទេសថៃមានភាពល្អប្រសើរឡើង ហើយនឹងធ្វើឱ្យក្រុងប៉ោយប៉ែតមានភាពទាក់ទាញអ្នកវិនិយោគបរទេស។ លើសពីនេះទៀត ការឆ្លងកាត់ព្រំដែននៅតំបន់ប៉ោយប៉ែតនឹងកាត់បន្ថយពេលវេលារង់ចាំ, ចំណាយប្រតិបត្តិការយានយន្ត, អនុញ្ញាតឱ្យមានការបញ្ចេញទំនិញលឿនជាងមុន និងទំហំ ពាណិជ្ជកម្មធំជាងមុន ព្រមទាំងជួយបង្កើនចំណូលជាតិផងដែរ។ បន្ថែមពីនេះទៀត គម្រោងនេះនឹងបង្កើនការប្រកួត ប្រជែងលើវិស័យភស្តុភារកម្មនៅកម្ពុជា។

❖ គម្រោងមជ្ឈមណ្ឌលភស្តុភារកម្មភ្នំពេញ

ភ្នំពេញគឺជារាជធានី និងជាមជ្ឈមណ្ឌលភស្តុភារកម្ម ដែលមានអំណោយផលពីធម្មជាតិនៅកម្ពុជា។ ភស្តុភារកម្មមានមុខងារជាច្រើន ដោយរួមបញ្ចូលអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ, ស្ថានីយ៍រថភ្លើងកណ្តាលក្រុង, ផែស្ងួត និងកំពង់ផែទន្លេសំខាន់ៗ។ នៅឆ្នាំ២០១៦ រដ្ឋាភិបាលកូរ៉េ តាមរយៈ KRIHS (Korea Research Institute for Human Settlement) បាន ផ្តល់អនុសាសន៍ ដល់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាឱ្យបង្កើតមជ្ឈមណ្ឌលភស្តុភារកម្មភ្នំពេញ (PPLC) និងមជ្ឈមណ្ឌលភស្តុភារកម្ម ៦កន្លែងផ្សេងទៀត នៅទូទាំងប្រទេស។ សេចក្តីព្រាងផែនការមេភស្តុភារកម្មក៏មានដាក់បញ្ចូលគម្រោងនេះផងដែរ។

ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន តាមរយៈអគ្គនាយកដ្ឋានភស្តុភារកម្ម គ្រោងនឹងបន្តការអភិវឌ្ឍមជ្ឈមណ្ឌល ភស្តុភារកម្មតាមទម្រង់ PPP ដ៏សមស្រប។ គំនិតចម្បង នោះគឺដើម្បីឱ្យវិស័យឯកជនជួយរៀបចំ, សាងសង់, ផ្តល់ហិរញ្ញប្បទាន និងប្រតិបត្តិការមជ្ឈមណ្ឌលភស្តុភារកម្មលើដីដែលផ្តល់ដោយរដ្ឋទំហំ ៩៨ហិកតា។ ដើម្បីសម្រេចគម្រោងនេះទៅបាន រាជរដ្ឋាភិបាលបានទទួលជំនួយពីមូលនិធិរៀបចំគម្រោងអាស៊ីប៉ាស៊ីហ្វិក (AP3F) - ជំនួយបច្ចេកទេស (TA) ដែលបានផ្តល់ ជំនួយដល់ MPWT ពាក់ព័ន្ធនឹងការរៀបចំការសិក្សាអំពីបុរេសមិទ្ធិលទ្ធភាព។ ថវិកាដែលប៉ាន់ស្មានសម្រាប់ការសិក្សាអំពីបុរេ សមិទ្ធិលទ្ធភាព លើគម្រោងនេះមានចំនួន ៤៩៥.០០០ដុល្លារអាមេរិក។

ចាប់តាំងពីឆ្នាំ២០១៧ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន តាមរយៈក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ បានស្នើ សុំទៅ - P3 - ឱ្យផ្តល់ជំនួយបច្ចេកទេសក្នុងការរៀបចំការសិក្សាអំពីបុរេសមិទ្ធិលទ្ធភាពលើគម្រោងមជ្ឈមណ្ឌលភស្តុភាកម្មកម្មភ្នំពេញ។ នៅចុងឆ្នាំ២០១៨ គណៈគ្រប់គ្រងរបស់ AP3F បានអនុម័តផ្តល់ជំនួយបច្ចេកទេសដើម្បីរៀបចំការសិក្សាអំពី បុរេសមិទ្ធិលទ្ធភាព លើគម្រោងនេះ ហើយបច្ចុប្បន្ន AP3F បានដាក់ចេញនូវលទ្ធកម្មសម្រាប់អ្នកប្រឹក្សាយោបល់លើ គម្រោង។ ការសិក្សាត្រូវបានរំពឹងថានឹងបញ្ចប់ក្នុងរយៈពេល ៦ខែ។

ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន មិនមានបំណងឱ្យមជ្ឈមណ្ឌលភស្តុភារកម្មភ្នំពេញ ប្រកួតប្រជែងជាមួយ ផែស្ងួតដែលមានស្រាប់នោះទេ។ គោលបំណងនៃ PPLC នោះរួមមាន៖

- ដោះស្រាយបញ្ហាសមត្ថភាពផ្ទុកទំនិញរបស់ផែស្ងួតនៅភ្នំពេញដែលអាចនឹងប្រឈម ក្រោយឆ្នាំ២០២០
- ផ្តល់ដំណោះស្រាយភស្តុភារកម្មរយៈពេលវែងក្នុងតំបន់ចំពោះទំនិញដែលត្រូវដឹកជញ្ជូនក្នុង និងក្រៅប្រទេសនិងសម្របសម្រួលពាណិជ្ជកម្មរបស់កម្ពុជានៅក្នុងតំបន់
- បង្កើនប្រសិទ្ធភាពតាមរយៈការតភ្ជាប់ការដឹកជញ្ជូនពហុមធ្យោបាយ, កាត់បន្ថយពេលវេលា និងថ្លៃចំណាយភស្តុភារកម្ម
- រួមចំណែកដល់ការកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍ពាក់ព័ន្ធនឹងរថយន្តធុនធ្ងន់នៅរាជធានីភ្នំពេញ និងអភិវឌ្ឍការធ្វើចរាចរណ៍ទំនិញដែលមិនប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាន
- ទទួលយកបទពិសោធន៍ល្អៗនៃការអនុវត្តសេវាភស្តុភារកម្មអន្តរជាតិ
- ដើរតួនាទីជាមជ្ឈមណ្ឌលមួយក្នុងតំបន់នៅអាស៊ាន។

❖ **គម្រោងមជ្ឈមណ្ឌលភស្តុភារកម្មក្រុងព្រះសីហនុ**

គម្រោងមជ្ឈមណ្ឌលភស្តុភារកម្មក្រុងព្រះសីហនុ គឺជាផ្នែកមួយនៃយុទ្ធសាស្ត្ររបស់រាជរដ្ឋាភិបាលដើម្បីអភិវឌ្ឍ បណ្តាញភស្តុភារកម្ម និងមជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្តុំ និងបែងចែកទំនិញដល់បណ្តាប្រទេសទាំងអស់ សំដៅកាត់បន្ថយ ចំណាយរួមលើវិស័យភស្តុភារកម្ម និងលើកកម្ពស់យុទ្ធសាស្ត្ររបស់ប្រទេសកម្ពុជាដើម្បីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវការប្រកួត ប្រជែងការនាំចេញ និងពិពិធកម្មសេដ្ឋកិច្ច។ គម្រោងនេះទទួលបានគាំទ្រដោយសាជីវកម្មហិរញ្ញវត្ថុអន្តរជាតិ (IFC) ក្នុង ការរៀបចំការសិក្សាអំពីបុរេសមិទ្ធិលទ្ធភាព ដើម្បីផ្ទៀងផ្ទាត់ទៅនឹងបម្រែបម្រួលបច្ចេកទេស, ហិរញ្ញវត្ថុ, គតិយុត្តិ, បរិស្ថាន និងសង្គមក្នុងការអនុវត្ត គម្រោងក្រោមក្របខ័ណ្ឌភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជន។

ទីតាំងនៃគម្រោងគឺមានចម្ងាយ ៣០គ.ម ពីកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ តាមបណ្តោយផ្លូវជាតិ៤ (NR4) និងស្ថិត នៅលើដីទំហំ ៥៤ហិកតា ដែលជាកម្មសិទ្ធិរបស់ PAS។ គម្រោងនេះត្រូវបានរំពឹងថា នឹងមានសមាសធាតុ ៣ ដូចតទៅ៖

១. រចនាសម្ព័ន្ធភស្តុភារកម្ម-ឃ្លាំងស្តុកទំនិញ, កន្លែងលើកដាក់ និងរក្សាទុកកុងតឺន័រ, មជ្ឈមណ្ឌលចែកចាយ, ស្ថានីយ៍ផ្ទេរការដឹកជញ្ជូន, ផែស្ងួត, ទីលានសម្រាប់ផ្ទុកទូរត្រជាក់, កន្លែងថែទាំ, ចំណត, ការិយាល័យសម្រាប់និយ័តករ រាជរដ្ឋាភិបាល និងវិស័យឯកជនពាក់ព័ន្ធ។ល។

២. ប្រព័ន្ធព័ត៌មានភស្តុភារកម្ម - ប្រព័ន្ធត្រួតពិនិត្យតាមដាន/គ្រប់គ្រងដំណើរការភស្តុភារកម្ម និងដឹកជញ្ជូនទំនិញ/ទំនិញឆ្លងកាត់តាមរយៈសេវាកម្មផ្សេងៗ និងដំណើរការប្រព័ន្ធនិយ័តកម្មរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល (គយ ចត្តាឡីស័ក)-ល-។

៣. ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទ្រទ្រង់-ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនពហុមធ្យោបាយមានផ្លូវថ្នល់ និងផ្លូវដែកចូល/ចេញ ពីកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ, ការពង្រីកសមត្ថភាពប្រព័ន្ធថាមពលថ្មី និងការផ្គត់ផ្គង់ទឹកស្អាត, សេវាអនាម័យ, ការ គ្រប់គ្រងសំណល់រឹង និងបច្ចេកវិទ្យាព័ត៌មាន និងទំនាក់ទំនង (ICT) ដើម្បីជួយដល់ប្រតិបត្តិការដ៏មានប្រសិទ្ធភាពនៃ មជ្ឈមណ្ឌល។

ចាប់តាំងពីដើមឆ្នាំ២០១៨ IFC បានកំពុងតែស្នើសុំផ្តល់ជំនួយដល់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និង ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ ដើម្បីសិក្សាពីផលចំណេញលើការអភិវឌ្ឍវិស័យធុរកិច្ច ដោយផ្ទៀងផ្ទាត់ជាមួយនឹងបម បម្រួល ផ្នែកបច្ចេកទេស, ហិរញ្ញវត្ថុ, គតិយុត្តិ, បរិស្ថាន និងសង្គម។ គម្រោងនេះអាចត្រូវបានរៀបចំឡើងក្នុងក្របខណ្ឌ ជាភាពជា ដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជន ខណៈដែលវានឹងផ្តល់ហិរញ្ញប្បទាន, សាងសង់, ប្រតិបត្តិការ, ការថែទាំ និងគ្រប់គ្រងគម្រោង។ នៅខែមេសា ឆ្នាំ២០១៩ ឯកឧត្តមអគ្គបណ្ឌិតសភាចារ្យ អូន ព័ន្ធមុន្នីរ័ត្ន ឧបនាយករដ្ឋមន្ត្រី រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ បានអនុម័តយល់ព្រមឱ្យ IFC រៀបចំការសិក្សាអំពីបុរេសមិទ្ធិលទ្ធភាពលើគម្រោង។

គម្រោងនេះរំពឹងថា នឹងផ្តល់សេវាភស្តុភារកម្មដែលមានប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់ក្នុងការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវគុណភាព នៃទំនិញឆ្លងកាត់កំពង់ផែ និងនៅក្នុងមជ្ឈមណ្ឌលភស្តុភារកម្ម។ លទ្ធផលដែលគេចង់បានគឺៈ (១) ការធ្វើឱ្យប្រសើរ ឡើងនូវជាសំខាន់ទៅលើប្រសិទ្ធភាពភស្តុភារកម្មនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និង(២) កាត់បន្ថយចំណាយភស្តុភារកម្មសម្រាប់ការនាំចេញ/នាំចូលដែលឆ្លងកាត់ កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ។

- **ស្ថានីយ៍ទំនិញតាមផ្លូវអាកាសថ្មី នៅរាជធានីភ្នំពេញ**

ក្រុមហ៊ុន Cambodia Airports បានចាប់ផ្តើមសាងសង់ចំណតទំនិញថ្មីនៅអាកាសយានដ្ឋានភ្នំពេញ។ ចំនួនអ្នកដំណើរដែលឆ្លងកាត់អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិរបស់កម្ពុជាមានចំនួន ១០.៥៥៣.៤៩៣នាក់ កាលពីឆ្នាំ២០១៨។ នេះគឺជាការកើនឡើងដ៏ខ្លាំងពីចំនួនអ្នកដំណើរ ៨.២៣៧.៤០៤នាក់ នៅឆ្នាំ២០១៧ ហើយជាកំណត់ត្រាដ៏ខ្ពស់ក្នុង ប្រវត្តិសាស្ត្រផងដែរ។ ខណៈអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញទទួលអ្នកដំណើរបាន ៥,៦ លាននាក់ ហើយអាកាស យានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាបទទួលអ្នកដំណើរបាន ៤,២លាននាក់។ ពាក់ព័ន្ធនឹងទំនិញ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ ភ្នំពេញ បានទទួល ៦៥.០០០តោន នៅឆ្នាំ២០១៨ ហើយទំហំនេះកំពុងតែកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សក្នុងរយៈពេល មួយទសវត្សរ៍មកនេះ។

ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ចំនួន ៧ កំពុងតែប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាសពី/ទៅភ្នំពេញ គិតត្រឹម ខែតុលា ឆ្នាំ២០១៧ ដែលបណ្តាលឱ្យកកស្ទះចំណតទំនិញតាមផ្លូវអាកាស។ ខណៈដែលតម្រូវការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវ អាកាសមានការកើនឡើងជាបន្តបន្ទាប់ក្នុងរយៈពេលមួយទសវត្សរ៍នេះ គេបានសម្រេចសាងសង់ចំណតទំនិញថ្មី នៅ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ។ ចំណតនេះនឹងត្រូវចំណាយអស់ប្រមាណជា ១០០ លានដុល្លារអាមេរិក ហើយក៏នឹង ក្លាយជាចំណតទំនិញតាមផ្លូវអាកាសដ៏ធំ បំផុតនៅកម្ពុជា។ ក្រុមហ៊ុន Cambodia Airports ក៏បានរក្សាទុកទីធ្លាសម្រាប់ ចំណតទំនិញតាមផ្លូវអាកាសថ្មីផងដែរ។ ខណៈពេលនេះ ក្រុមហ៊ុន Cambodia Airports ក៏បានបញ្ចប់ការជួសជុលផ្លូវរត់ ប្រវែង ៣.០០០ម៉ែត្រ នៅខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៨។

ខណៈដែលឧស្សាហកម្មសម្លៀកបំពាក់បន្តមានការប្រកួតប្រជែងជាអន្តរជាតិ មានភាពចាំបាច់ណាស់ក្នុងការ ប្រើប្រាស់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនច្រើនប្រភេទ ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការទីផ្សារ។ ក្រៅពីសម្លៀកបំពាក់ តម្រូវការ សម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ក៏កំពុងបន្តកើនឡើងផងដែរនៅក្នុងឧស្សាហកម្មផ្សេងទៀត (រួមមានអាហារដែល ត្រូវរក្សាទុកក្នុងសីតុណ្ហភាពត្រជាក់)។ ចំណតទំនិញថ្មីនឹងជួយដល់តម្រូវការធុរកិច្ច និងធ្វើឱ្យច្រកអន្តរជាតិបើកចំហ ស្វាគមន៍ដល់សហគមន៍ ធុរកិច្ច ដែលនឹងជួយដល់កំណើនសេដ្ឋកិច្ចជាតិដោយប្រយោល។

- **ការធ្វើឱ្យល្អប្រសើរឡើងលើថ្លៃចំណាយ**

ក្នុងអំឡុងឆ្នាំ២០១៨-២០១៩រាជរដ្ឋាភិបាលបានកាត់បន្ថយថ្លៃចំណាយពាក់ព័ន្ធនឹងសេវាភស្តុភាកម្ម កម្មកម្មកម្មកម្មកម្មរកម្មជាច្រើន។ដំបូង ក្រោយពីបានដកអង្គភាពកាំកុងត្រូលចេញពីព្រំដែនទាំងអស់ហើយ ថ្លៃចំណាយដោយផ្ទាល់ និងប្រយោលពាក់ព័ន្ធ ទៅនឹងកាំកុងត្រូលត្រូវបានកាត់បន្ថយ។ ថ្លៃចំណាយផ្ទាល់សម្រាប់ទូរកុងតឺន័រទំហំ ៤០ហ្វីត មានតម្លៃ ៦៣ដុល្លារអាមេរិក ហើយថ្លៃចំណាយដោយប្រយោលគឺសឹងតែជិតស្មើនឹងថ្លៃចំណាយផ្លូវការ។ ដូច្នេះ ការកាត់បន្ថយនេះហាក់ដូចជាមានភាពចាំបាច់ណាស់។

បន្ទាប់មក GDCE បានសម្រេចកាត់បន្ថយថ្លៃចំណាយមួយចំនួនពាក់ព័ន្ធនឹងគយ។ ជាឧទាហរណ៍ នៅខែមេសា, រាជរដ្ឋាភិបាលបានកាត់បន្ថយតម្លៃស្កែនលើទូរកុងតឺន័រសម្រាប់នាំចេញ និងនាំចូលមកត្រឹមតែពាក់កណ្តាលប៉ុណ្ណោះ។ ការសម្រេចចិត្តកាត់បន្ថយមកត្រឹមពាក់កណ្តាលនេះត្រូវបានប្រកាសឡើងនៅខែមករា។ គេបានប្រកាសថា តម្លៃនេះនឹង ធ្លាក់ចុះពី ៣២ដុល្លារ មក ១៦ដុល្លារអាមេរិកវិញសម្រាប់ទូរកុងតឺន័រទំហំ ៤០ ហ្វីត ហើយពី ២០ដុល្លារ មក ១០ដុល្លារ អាមេរិក សម្រាប់ទូរកុងតឺន័រទំហំ ២០ ហ្វីត។

២.៣.២.ការកែលម្អប្រសិទ្ធភាពនៃឥស្សាការកម្ម

❖ **ការស្តារ និងកែលម្អផ្លូវជាតិលេខ ១**

ផ្លូវជាតិលេខ១ គឺជាផ្នែកមួយនៃច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចភាគខាងត្បូង (SEC) នៃមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ (GMS)។ ក៏ប៉ុន្តែផ្នែកខ្លះនៃផ្លូវនេះមានលក្ខណៈចង្អៀត និងក្រោមលក្ខខណ្ឌស្តង់ដា។ ការកកស្ទះតែងតែកើតឡើងជារឿយៗនៅ តំបន់ខ្លះ។ គម្រោងថ្មីនេះ នឹងធ្វើការកែលម្អលក្ខខណ្ឌផ្លូវ ហើយនៅតាមផ្នែកខ្លះ មានការពង្រីកច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចផងដែរ។

ស្ពានត្សឹបាសា ដែលគេស្គាល់ថាជាស្ពានអ្នកលឿង ដែលតភ្ជាប់ខេត្តកណ្តាលជាមួយទីប្រជុំជនអ្នកលឿង ខេត្តព្រៃវែង ប្រទេសកម្ពុជា។ ផ្លូវជាតិលេខ១ ពីភ្នំពេញទៅក្រុងហូជីមិញ ប្រទេសវៀតណាមគឺជាផ្លូវដ៏មមាញឹកមួយ។ ស្ពាន នេះបានបើកឱ្យប្រើប្រាស់ជាផ្លូវការ កាលពីខែមេសា ឆ្នាំ២០១៥។ ស្ពាននេះត្រូវបានកសាងឡើងក្រោមជំនួយឥតសំណង របស់រាជរដ្ឋាភិបាលជប៉ុន។

ក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយ ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី (ADB) បានផ្តល់ប្រាក់កម្ចីចំនួន ៧0លានដុល្លារអាមេរិក ដល់ប្រទេសកម្ពុជាសម្រាប់ការកែលម្អ និងថែទាំផ្លូវជាតិលេខ១ និងលេខ៦។ ផ្លូវជាតិលេខ១ នឹងត្រូវលើកកម្រិតគុណ ភាពពីប្រភេទផ្លូវកៅស៊ូក្រាល DBST ទៅជាផ្លូវ AC វិញ ចាប់ពីគីឡូម៉ែត្រលេខ៦៣ ដល់គីឡូម៉ែត្រលេខ១៥៩ ពីអ្នកលឿង ទៅបាវិត។ គម្រោងនេះត្រូវបែងចែកចេញជាពីរកញ្ចប់៖ កញ្ចប់ទី១ ចាប់ពីគីឡូម៉ែត្រលេខ៦៣ ដល់គីឡូម៉ែត្រលេខ ១១១ ដែលត្រូវកែលម្អឡើងដោយក្រុមហ៊ុន Zhejiang Dacheng Construction Group Co,.Ltd និងកញ្ចប់ទី២ ចាប់ពី គីឡូម៉ែត្រលេខ១១១ ដល់គីឡូម៉ែត្រលេខ១៥៥ ដែលត្រូវកែលម្អឡើងដោយក្រុមហ៊ុន Sichuan Road & Bridge Group Co. LTD។ គម្រោងទាំងនេះ បានចាប់ផ្តើមការសាងសង់កាលពីខែមករា ឆ្នាំ២០១៩។ គម្រោងនេះត្រូវបានរំពឹងថា នឹងត្រូវបញ្ចប់នៅខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២៣។

ផលប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ចដោយផ្ទាល់ និងប្រយោល អាចនឹងកើតមាននាពេលអនាគត។ ផលប្រយោជន៍ដោយផ្ទាល់ គឺជួយកាត់បន្ថយពេលវេលាធ្វើដំណើរ, ការសន្សំសំចៃចំណាយប្រតិបត្តិការយានយន្ត, បង្កើនសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និង ផលប្រយោជន៍បរិស្ថាន។ ផលប្រយោជន៍ដោយប្រយោល ជាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងការប្រែក្លាយការដឹកជញ្ជូនតាម (អនុ) ច្រក របៀង ទៅក្នុងច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចដែលពោរពេញដោយសក្តានុពលផ្សេងទៀត ដូចជាតាមរយៈការពង្រីកទីផ្សារ សម្រាប់ផលិតផលកសិកម្ម និង/ឬឧស្សាហកម្ម និងការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវការទទួលបានសេវាសាធារណៈ។

❖ គម្រោងកែលម្អផ្លូវជាតិលេខ ៥

ផ្លូវជាតិលេខ៥ ត្រូវបានក្លាយជាផ្លូវដែលធំជាងមុន និងសុវត្ថិភាពជាងមុន។រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា បានទទួលប្រាក់កម្ចីពី JICA ក្នុងការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានដល់ការអនុវត្តគម្រោងកែលម្អ ផ្លូវ ជាតិលេខ៥។ ផ្លូវជាតិលេខ៥ គឺជាផ្លូវជាតិដ៏សំខាន់មួយសម្រាប់ទាំងការដឹកជញ្ជូនក្នុងស្រុក និងអន្តរជាតិនៅក្នុងតំបន់ GMS ដែលបានតភ្ជាប់ទីក្រុងធំៗ ចំនួនបីរួមមាន ទីក្រុងបាងកក (ប្រទេសថៃ), ភ្នំពេញ (ប្រទេសកម្ពុជា) និងហូជីមិញ (ប្រទេសវៀតណាម)។

ដំណាក់កាលសិក្សាលម្អិតបានចាប់ផ្តើមឡើងជាផ្លូវការកាលពីខែសីហា ឆ្នាំ២០១៧ ហើយការងារនេះត្រូវ សម្រេចបាន ១០០% តាមការកំណត់ក្នុងរយៈពេលមួយឆ្នាំ។ ការសិក្សាលម្អិត, របាយការណ៍សិក្សា និងឯកសារដេញថ្លៃ ត្រូវបានដាក់ជូន MPWT កាលពីខែសីហា ឆ្នាំ២០១៧។

ផ្លូវជាតិលេខ៥ ដែលគេចាត់ទុកថាជាផ្នែកមួយនៃផ្លូវហាយវេអាស៊ានលេខ១ មានតួនាទីសំខាន់ណាស់ចំពោះ ការដឹកជញ្ជូនក្នុងស្រុក និងរួមចំណែកដល់ការតភ្ជាប់វិស័យដឹកជញ្ជូនរវាងរដ្ឋជាសមាជិកអាស៊ាន និងមហាអនុតំបន់ទន្លេ មេគង្គ។ ការកែលម្អផ្លូវជាតិលេខ៥ ត្រូវបានរំពឹងថា នឹងជួយជំរុញសមត្ថភាពដឹកជញ្ជូន និងប្រសិទ្ធភាពទាំងក្នុងស្រុក និង តំបន់គោលដៅ សំដៅលើកកម្ពស់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចនៅកម្ពុជា។

- កំណាត់ផ្លូវភាគខាងជើង (បាត់ដំបង-សិរីសោភ័ណ) មានប្រវែងសរុប ៨៤,៧៤គ.ម កំពុងត្រូវបានអនុវត្តក្នុងកញ្ចប់កិច្ចសន្យាចំនួន ២
- កំណាត់ផ្លូវភាគខាងត្បូង (ព្រែកក្តាម-ថ្លាម្អម) មានប្រវែងសរុប ១៣៥,២៥គ.ម នឹងត្រូវអនុវត្តក្នុងកញ្ចប់កិច្ចសន្យា ចំនួន ៣
- កំណាត់ផ្លូវភាគកណ្តាល និងចុងក្រោយ (ថ្លាម្អម-បាត់ដំបង និងសិរីសោភ័ណ-ប៉ោយប៉ែត) មានប្រវែងសរុប ១៤៦,០៤គ.ម កំពុងត្រូវបានអនុវត្តក្នុងកញ្ចប់កិច្ចសន្យាចំនួន ៥ (កញ្ចប់កិច្ចសន្យា ១ សម្រាប់ស្ថានីយ៍ជញ្ជីង ថ្លឹងរថយន្ត)។

តាមការគ្រោងទុក ផ្លូវជាតិលេខ៥ នឹងត្រូវបញ្ចប់នៅឆ្នាំ២០២៣។ គម្រោងនេះមានគោលបំណងបង្កើនសមត្ថភាពដឹកជញ្ជូន និងកែលម្អប្រសិទ្ធភាពភស្តុភារកម្មក្នុងកំណាត់ផ្លូវពីរកន្លែង៖ (១) ថ្លាម្អម-បាត់ដំបង និង (២) សិរីសោភ័ណ-ប៉ោយប៉ែត តាមបណ្តោយ NR5។ ការកែលម្អលក្ខខណ្ឌ និងសមត្ថភាពផ្លូវ ស្ពាន ប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹក និងរចនា សម្ព័ន្ធផ្សេងៗដែលមានស្រាប់ ក៏ដូចជាការកសាង ផ្លូវវាងខេត្តពោធិ៍សាត់ថ្មី ត្រូវបានរំពឹងថា នឹងផ្តល់ឱ្យនូវមធ្យោបាយ ដែលគួរឱ្យទុកចិត្ត, សុវត្ថិភាព, ងាយស្រួល និងឆាប់រហ័សជាងមុនលើការដឹកជញ្ជូន និងបន្តរួមចំណែកដល់ការអភិវឌ្ឍ សេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសកម្ពុជា។

❖ ការស្តារផ្លូវជាតិលេខ ៤

គម្រោងនេះផ្តោតលើការស្តារ, ការវិនិយោគភាពធន់នឹងអាកាសធាតុ និងការថែទាំផ្លូវជាតិលេខ៤ (NR4)។ NR4 គឺជាផ្លូវចាប់ពីរាជធានីភ្នំពេញឆ្ពោះទៅកាន់កំពង់ផែសមុទ្រអន្តរជាតិតែមួយគត់ក្នុងខេត្តព្រះសីហនុ ច្រករបៀងដែលមានចរាចរណ៍មមាញឹកខ្លាំងដែលតភ្ជាប់ពីភ្នំពេញទៅកំពង់ផែសមុទ្រទឹកជ្រៅ។

-NR4 គឺជាធម្មតា NR4 ត្រូវបានកាត់ផ្តាច់ក្នុងអំឡុងខែវស្សា ខណៈដែលភ្លៀងធ្លាក់ខ្លាំងបង្កឱ្យមានទឹកជំនន់ដែលហូរ កាត់ NR4 ក្នុងរយៈពេលមួយចាប់ពី ២-៣ ម៉ោង រហូតដល់ ២-៣ថ្ងៃ។ NR4 ក៏ឧស្សាហ៍មានបញ្ហាប្រឈមនានាពាក់ព័ន្ធនឹង ការធ្វើចរាចរណ៍ផងដែរ (មានទាំងអ្នកថ្មើរជើងរហូតដល់ត្រាក់ទ័រ ម៉ូតូសណ្តោងរ៉ឺម៉ក និងរថយន្តភ្លៅ ៦) ព្រមទាំងបញ្ហា សុវត្ថិភាព ក៏ដូចជាឱកាសសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ និងនីតិវិធីថែទាំផ្លូវ។ ធនាគារពិភពលោកបានផ្តល់ហិរញ្ញប្បទាន ដល់ការស្តារ, ពង្រឹងភាពធន់នឹងអាកាសធាតុ និងការថែទាំ NR4 រួមបញ្ចូលទាំងការប្រែក្លាយផ្លូវថ្នល់ក្រាលថ្ម Bitumen ប្រវែង ២០៦គ.ម ដែលមានស្រាប់ឱ្យទៅជាបេតុងក្រាលកៅស៊ូ AC ការដាក់ជំនួសឡើងវិញពីផ្លូវលំដីក្រហមប្រវែង ១៩៨គ.ម ឱ្យទៅជាបេតុងក្រាលកៅស៊ូ AC និងការដាក់ជំនួសចិញ្ចើមផ្លូវបច្ចុប្បន្នឱ្យទៅជាចិញ្ចើមផ្លូវបេតុងនៅតំបន់ដែល ងាយរងគ្រោះដោយទឹកជំនន់។ ការដឹកជញ្ជូនតាមរថយន្តធុនធ្ងន់ក៏នឹងមានការកើនឡើងជាបន្តបន្ទាប់ផងដែរ។ ដូច្នេះ ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង NR4 នឹងផ្តល់នូវផលប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ច ដូចជា៖ (១) កាត់បន្ថយពេលវេលាដឹកជញ្ជូន, (២)កាត់បន្ថយចំណាយធ្វើដំណើរ និង (៣) កាត់បន្ថយចំណាយលើការថែទាំ/ស្តារផ្លូវឡើងវិញ និងធ្វើការកែលម្អស្តង់ដា សុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់។

❖ គម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ - ក្រុងព្រះសីហនុ

ផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុ គឺជាគម្រោងធំបំផុត និងដំបូងបង្អស់នៅកម្ពុជាដែលបានចាប់ផ្តើម តាំងពីឆ្នាំ២០១៤។ គម្រោងនេះបានឈានដល់ការចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចព្រមព្រៀងសម្បទានរវាងក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូននៃប្រទេសកម្ពុជា និងក្រុមហ៊ុនសាជីវកម្មស្ពាន-ថ្នល់ចិន (CRBC) របស់ប្រទេសចិន កាលពីខែមករា ឆ្នាំ ២០១៨។ ពិធីបើកការដ្ឋានសាងសង់ផ្លូវការ ត្រូវបានធ្វើឡើងកាលពីខែមេសា ឆ្នាំ២០១៩ ហើយបច្ចុប្បន្ន គម្រោងនេះកំពុង តែដំណើរការ ដោយគ្រោងនឹងបញ្ចប់ការសាងសង់ក្នុងរយៈពេល ៤៨ ខែ និងបើកឱ្យប្រតិបត្តិការ។

ផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុគឺជាផ្លូវល្បឿនលឿនថ្មីមួយដែលមានទទឹង ២៤,៥ម៉ែត្រ និងប្រវែង ១៩០ គ.ម។ ផ្លូវល្បឿនលឿនដែលមាន ៤គន្លងនេះ ចាប់ផ្តើមនៅរាជធានីភ្នំពេញ ហើយឆ្លងកាត់ខេត្តចំនួនបី៖ ខេត្ត កណ្តាល, ខេត្តកំពង់ស្ពឺ និងខេត្តកោះកុង រួចទើបទៅដល់ក្រុងព្រះសីហនុ។ ផ្លូវល្បឿនលឿននេះរួមមាន

រចនាសម្ព័ន្ធផ្សេងៗ ដូចជា ស្ពានប្រវែងមធ្យមចំនួន ៦៧ស្ពាន, ប្រវែងខ្លីចំនួន ៥ស្ពាន, ធំចំនួន ១៣ស្ពាន, ផ្លូវឆ្លងកាត់ចំនួន ២៨, ផ្លូវបំបែក ប្តូរទិសចំនួន ៩, ផ្លូវក្រោមដី ២៣៧កន្លែង និងផ្លូវអាកាសឆ្លងកាត់ ២០កន្លែង។ មានមជ្ឈមណ្ឌលប្រតិបត្តិការ និងថែទាំ ៤កន្លែង, កន្លែងឈប់សម្រាក ៣កន្លែង, ចំណត ១កន្លែង និងបញ្ជារបង់ប្រាក់ ៩កន្លែង។ ការវិនិយោគនេះផ្តោតលើភាព ជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជន (PPP) ស្ថិតនៅក្រោមគម្រោង BOT ដោយមានរយៈពេលសម្បទាន ៥០ឆ្នាំ។

កាលពីចុងឆ្នាំ២០១៨ និងដើមឆ្នាំ២០១៩ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ (MEF) ដោយសហការជាមួយ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន (MPWT) និងអាជ្ញាធរពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀត បានធ្វើការប្រឹក្សាយោបល់ជាសាធារណៈ និងអនុវត្ត នីតិវិធីសម្រាប់ការទិញដី និងការដោះស្រាយគ្រួសារដែលរងផលប៉ះពាល់។ នៅខែមីនា ឆ្នាំ២០១៩ ពិធីបើក ការដ្ឋានសាងសង់ ផ្លូវការត្រូវបានធ្វើឡើង ហើយបច្ចុប្បន្ននេះ ការសាងសង់កំពុងតែដំណើរការ។

ផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុ នឹងចូលរួមកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍ ពីកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ៤ ដែលជាផ្លូវមានចរាចរណ៍មមាញឹកជាងគេនៅក្នុងប្រទេស ហើយនឹងផ្តល់រំហូរចរាចរណ៍មួយដែលមានសុវត្ថិភាព និងល្អ ប្រសើរជាងមុន។ ផ្លូវល្បឿនលឿនតភ្ជាប់ពីរាជធានីភ្នំពេញទៅកំពង់ផែសមុទ្រទឹកជ្រៅក្រុងព្រះសីហនុ ដែលនឹងរួម ចំណែកដល់ការបង្កើនឱកាសវិនិយោគ និងកំណើនសេដ្ឋកិច្ចជាតិ។ ជារួម ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធថ្មីនេះនឹងជួយបង្កើន ប្រសិទ្ធភាពភស្តុភារកម្មនៅក្នុងប្រទេស ក៏ដូចជាក្នុងតំបន់។

- **ការស្តារផ្លូវជាតិ ៤៨**

គម្រោងនេះជាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងការកែលម្អ/ស្តារឡើងវិញនូវផ្លូវជាតិលេខ៤៨ ដោយមានការជួយគាំទ្រពីសាធារណរដ្ឋកូរ៉េ។ ផ្លូវជាតិលេខ៤៨ មានសារៈសំខាន់ណាស់សម្រាប់វិស័យទេសចរណ៍ និងការដឹកជញ្ជូនទំនិញ។ គម្រោងនេះផ្តោតលើការស្តារឡើងវិញនូវផ្លូវថ្នល់ដែលបានរងការខូចខាតពីគ្រោះធម្មជាតិនិងបញ្ហាផ្សេងទៀត និងលើក កម្រិតគុណភាពពីការក្រាលកៅស៊ូពីរស្រទាប់ទៅជាបេតុង AC។ ផ្លូវជាតិលេខ៤៨ មានប្រវែង ១៥០គ.ម ចាប់ពីស្រែអំបិល (NR4) ទៅកាន់ខេត្តកោះកុង។ យោងតាមការសិក្សា ការកែលម្អផ្លូវជាតិលេខ៤៨ នឹងត្រូវចំណាយអស់ប្រមាណ ៧៥លានដុល្លារអាមេរិក។ គម្រោងនេះនឹងត្រូវផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានជាប្រាក់កម្ចីពីសាធារណរដ្ឋកូរ៉េ (៦៧លានដុល្លារ អាមេរិក) និងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា (៨លានដុល្លារអាមេរិក)។

ការស្តារឡើងវិញនូវផ្លូវប្រវែង ៦៣គ.ម លើបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ៤៨ ដែលបានរងការខូចខាតដោយសារត គ្រោះធម្មជាតិ និងបញ្ហាផ្សេងទៀតបានបញ្ចប់កាលពីពាក់កណ្តាលខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៨ ដោយមានការ

គាំទ្រពីមូលនិធិសហ ប្រតិបត្តិការ អភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសកូរ៉េ (ថវិកាសរុបប្រមាណជា ១២លានដុល្លារអាមេរិក)។

- **គម្រោងកែលម្អខ្សែផ្លូវដែកភាគខាងជើង**

ខ្សែផ្លូវដែករវាងប្រទេសកម្ពុជា និងថៃត្រូវបានតភ្ជាប់គ្នាជាផ្លូវការកាលពីថ្ងៃទី២២ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១៩។ នាយករដ្ឋមន្ត្រី នៃប្រទេសទាំងពីរ បានចូលរួមក្នុងពិធីសម្ពោធជាផ្លូវការផងដែរ។ នាឱកាសនោះ កិច្ចព្រមព្រៀងឆ្លងកាត់ ព្រំដែនត្រូវបានចុះហត្ថលេខា ខណៈប្រទេសថៃបានផ្តល់រថភ្លើងដែលមាន ៤ទូរ និងអាចផ្ទុកអ្នកដំណើរបាន ៣២០នាក់ ដល់ប្រទេសកម្ពុជា។

ខ្សែផ្លូវដែកភាគខាងជើងមានប្រវែងជាង ៣៨៦គ.ម តភ្ជាប់ពីរាជធានីភ្នំពេញទៅស្ថានព្រំដែនប៉ោយប៉ែតដែលជាប់ព្រំដែនជាមួយស្រុក Sa Kaeo's ខេត្ត Aranyaprathet ប្រទេសថៃ។ ខ្សែផ្លូវដែកភាគខាងជើងត្រូវបានស្តារឡើង វិញដោយម្ចាស់ជំនួយជាច្រើនចាប់តាំងពីឆ្នាំ២០០៨ មក ហើយអាជ្ញាធរមានគោលបំណងស្តារកំណាត់ផ្លូវដែលនៅ សេសសល់។ បណ្តាញខ្សែដំបូងត្រូវបានសាងសង់ឡើងចន្លោះឆ្នាំ១៩២៩ ដល់ ១៩៤២។ កន្លងមក ខ្សែផ្លូវដែកភាគ ខាងជើងទទួលបានជំនួយគាំទ្រពី ADB, OFID, រដ្ឋាភិបាលអូស្ត្រាលី និងម៉ាឡេស៊ី ក៏ប៉ុន្តែមិនបានបញ្ចប់ជាស្ថាពរឡើយ។ រហូតដល់ឆ្នាំ២០១៥ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានធ្វើវិភាជន៍ថវិកាចំនួន ៨៥ លានដុល្លារអាមេរិក ដើម្បីបញ្ចប់គម្រោងខ្សែ ផ្លូវដែកនេះទាំងស្រុង។

ផ្លូវដែកថ្មីនេះនឹងជួយសម្រួលដល់សកម្មភាពធ្វើដំណើរ និងភស្តុភារកម្ម តាមច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចភាគខាងត្បូង។ គម្រោងនេះនឹងជួយជំរុញកិច្ចសហប្រតិបត្តិការសេដ្ឋកិច្ចរវាងប្រទេសទាំងពីរ ដោយនឹងបង្កើតឱ្យមានការប្រកួតប្រជែង គំរូនៅក្នុងទីផ្សារផងដែរ។ ដូច្នេះ ការប្រកួតប្រជែងដ៏ល្អប្រសើរនឹងកើតមានឡើង ដែលនឹងផ្តល់ផលប៉ះពាល់ជាវិជ្ជមាន លើការចំណាយភស្តុភារកម្ម។

- **គម្រោងកែលម្អខ្សែផ្លូវដែកភាគខាងត្បូង**

ខ្សែផ្លូវដែកថ្មីពីកណ្តាលរាជធានីភ្នំពេញទៅអាកាសដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញបានបញ្ចប់ការសាងសង់ និងចាប់ផ្តើមដំណើរការក្នុងឆ្នាំ២០១៨។ ដំបូងឡើយ ទូររថភ្លើងចំនួនបីត្រូវបាននាំចូលពីប្រទេសម៉ិកសិកសម្រាប់ប្រតិបត្តិការនេះ។ រថភ្លើង នីមួយៗអាចផ្ទុកអ្នកដំណើរបានប្រមាណ ៥៦នាក់ និងមានបំពាក់ដោយម៉ាស៊ីនត្រជាក់ ជាមួយនឹងរយៈពេលធ្វើ ដំណើរគឺពី ២២ ទៅ ២៥នាទី ពីអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញមកកាន់ស្ថានីយ៍រថភ្លើងកណ្តាលរាជធានីភ្នំពេញ។

ផ្លូវដែកថ្មីនេះបានបញ្ចប់ការសាងសង់កាលពីខែមេសា ឆ្នាំ២០១៨។ បច្ចុប្បន្ន រថភ្លើងមានសរុបចំនួន ១៣គ្រឿង ដែលប្រើប្រាស់លើផ្លូវនេះ។ សេវាដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែកទៅកាន់អាកាសយានដ្ឋានមិនត្រូវបានគិតថ្លៃទេ រហូតដល់ចុង ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៨ ហើយបច្ចុប្បន្ន សំបុត្រមួយមានតម្លៃ ២,៥ដុល្លារអាមេរិក។

សេវារថភ្លើងទៅអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ ត្រូវបានរំពឹងថានឹងជួយកាត់បន្ថយការកកស្ទះតាមដងផ្លូវពី កណ្តាលទីក្រុងទៅអាកាសយានដ្ឋាន។ សេវារថភ្លើង នឹងបង្កលក្ខណៈងាយស្រួលដល់អ្នកដំណើរដែលចង់បានមធ្យោបាយ ធ្វើដំណើរផ្សេងៗពីអាកាសយានដ្ឋានមកកាន់ស្ថានីយ៍រថភ្លើងកណ្តាលក្រុង។ គម្រោងនេះពិតជាផ្តល់សារសំខាន់ជាច្រើន ដល់ប្រជាជនកម្ពុជា និងភ្ញៀវទេសចរណ៍។

នៅឆ្នាំ២០១២ ខ្សែផ្លូវដែកភាគខាងត្បូងពីភ្នំពេញទៅក្រុងព្រះសីហនុ បានបើកដំណើរការសម្រាប់ការដឹក ជញ្ជូនទំនិញ (រថភ្លើងបីគ្រឿងក្នុងមួយសប្តាហ៍)។ កាលពីខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៦ សេវាដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរបានចាប់ផ្តើម ឡើង មួយដង/ថ្ងៃ ដោយចំណាយពេលធ្វើដំណើរប្រហែលជា ៧ម៉ោង។

ខ្សែភាគខាងត្បូងដែលមានប្រវែង ២៦៦គ.ម និងទទឹង ១ម៉ែត្រ ត្រូវបានសាងសង់ឡើងពីភ្នំពេញទៅកំពង់ផ ស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ កាលពីទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៦០។ នៅខែមិថុនា ឆ្នាំ២០០៩ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា និងក្រុមហ៊ុនបណ្តាក់ ទុនរួមគ្នាដែលដឹកនាំដោយក្រុមហ៊ុន Toll Group (Australia) បានចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចព្រមព្រៀងសម្បទានរយៈពេល ៣០ឆ្នាំ ស្តីពីការស្តារ និងប្រតិបត្តិការប្រព័ន្ធផ្លូវដែកនៅកម្ពុជា។ ការវិនិយោគនេះទទួលបានការគាំទ្រឧបត្ថម្ភពី ADB និងAusAID1។

ការសាងសង់លើកដំបូងបានបញ្ចប់នៅឆ្នាំ២០១៣។ ក្នុងប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ ការស្តារឡើងវិញ និងការក លម្អសុវត្ថិភាពត្រូវបានធ្វើឡើងនៅតាមផ្លូវនោះ។ ខ្សែផ្លូវដែកភាគខាងត្បូងនឹងមានប្រតិបត្តិការសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនទាំង ទំនិញ និងអ្នកដំណើរពីភ្នំពេញទៅក្រុងព្រះសីហនុ។

២.៣.៣. ការដឹកជញ្ជូនតាមព្រំដែនដោយគ្មានរបាំងពន្ធគយ

រាជរដ្ឋាភិបាលបានប្រកាសថា តួនាទីរបស់កាំកុងត្រូលនឹងត្រូវលុបចេញពីគ្រប់ប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យតាមព្រំដែន កំពង់ផែ សមុទ្រ, អាកាសយានដ្ឋាន, តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស និងផែស្ងួតនៅប្រទេសកម្ពុជា។

នៅខែមករា ឆ្នាំ២០១៩ សម្តេចតេជោនាយករដ្ឋមន្ត្រី បានណែនាំពីវិធានការសម្របសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម ជាច្រើន ហើយបានប្រកាសពីផែនការលុបសមត្ថកិច្ចកាំកុងត្រូលចេញពីការងារត្រួតពិនិត្យនៅប៉ុស្តិ៍ព្រំដែនដើម្បីកាត់ កាំកុងត្រូលគឺជាអគ្គនាយកដ្ឋានមួយក្រោមក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម ដែលត្រួតពិនិត្យលើបន្ថយបន្ទុកសម្រាប់អ្នកជំនួញ។

ការនាំចេញនាំចូល និងប្រយុទ្ធប្រឆាំងនឹងទំនិញក្លែងក្លាយ។ ទោះបីជាការត្រួតពិនិត្យគុណភាពត្រូវបានធ្វើឡើងក្នុង ប្រទេសផ្សេងទៀត ក៏ដោយ ក៏ការត្រួតពិនិត្យនៅតាមព្រំដែនគឺជារឿងកម្រណាស់នៅអន្តរជាតិ ហើយសហគមន៍ធុរកិច្ច តែងតែត្អូញត្អែរអំពីបន្ទុក និងចំណាយបន្ថែម។

ជាលទ្ធផលនៃនីតិវិធីទាំងនេះ ការនាំចូល និងនាំចេញទំនិញត្រូវបានធ្វើឱ្យមានលក្ខណៈសាមញ្ញ ហើយចំណាយភស្តុភារកម្មក៏ត្រូវបានកាត់បន្ថយផងដែរ។ តម្លៃត្រួតពិនិត្យរបស់កាំកុងត្រូលគឺខ្ពស់ជាងតម្លៃត្រួតពិនិត្យរបស់គយ ហើយត្រូវបានកំណត់ឱ្យស្ថិតនៅតម្លៃ ២៥០.០០០រៀល (ឬ ៦២,៥ដុល្លារអាមេរិក) សម្រាប់ទូរកុងតឺន័រដំបូង ដែលតម្លៃនេះនឹងបញ្ចុះទៀតសម្រាប់ទូរកុងតឺន័រទី២ និងទី៣ ខណៈដែលតម្លៃខាងគយមានចំនួន ៦០.០០០ រៀល ក្នុងមួយកុងតឺន័រ។ យោងតាមអនុក្រឹត្យ អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករ (GDCE) បានក្លាយជាស្ថាប័នតែមួយគត់ដែល ទទួលបានការអនុញ្ញាតឱ្យត្រួតពិនិត្យទំនិញនៅតាមព្រំដែនគោក, កំពង់ផែសមុទ្រ, អាកាសយានដ្ឋាន, តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស និងផែស្ងួត។

គម្រោងនេះ មានគោលបំណងបង្កើតប្រព័ន្ធផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាតដឹកជញ្ជូនឆ្លងដែនដ៏មានប្រសិទ្ធភាព យោងទៅ តាម កូតាដែលបានឯកភាពគ្នាតាមរយៈកិច្ចព្រមព្រៀងទ្វេភាគី ដើម្បីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង និងពន្លឿនការប្រើប្រាស់យានយន្ត ឆ្លងកាត់ ព្រំដែនតាមផ្លូវគោក។ សមាសធាតុសំខាន់ៗនៃគម្រោងរួមមាន៖ (១) ការវាយតម្លៃ និងការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធស្នើសុំ លិខិតអនុញ្ញាត ដឹកជញ្ជូនទំនិញឆ្លងកាត់ព្រំដែន និង(២) ការអនុវត្តប្រព័ន្ធស្នើសុំលិខិតអនុញ្ញាតដឹកជញ្ជូនទំនិញឆ្លងកាត់ ព្រំដែនតាមអនឡាញ។

ការបង្កើតក្របខ័ណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន តាមរយៈប្រព័ន្ធស្នើសុំដ៏មានតម្លាភាព និង ប្រសិទ្ធភាពដែលបានជួយកាត់បន្ថយថ្លៃចំណាយ ពេលវេលា និងភាពគ្មានប្រសិទ្ធភាព សម្រាប់ការផ្លាស់ប្តូររថយន្តដឹក ទំនិញ ធុនធ្ងន់ ឬការលើកដាក់ទំនិញនៅតាមព្រំដែន។

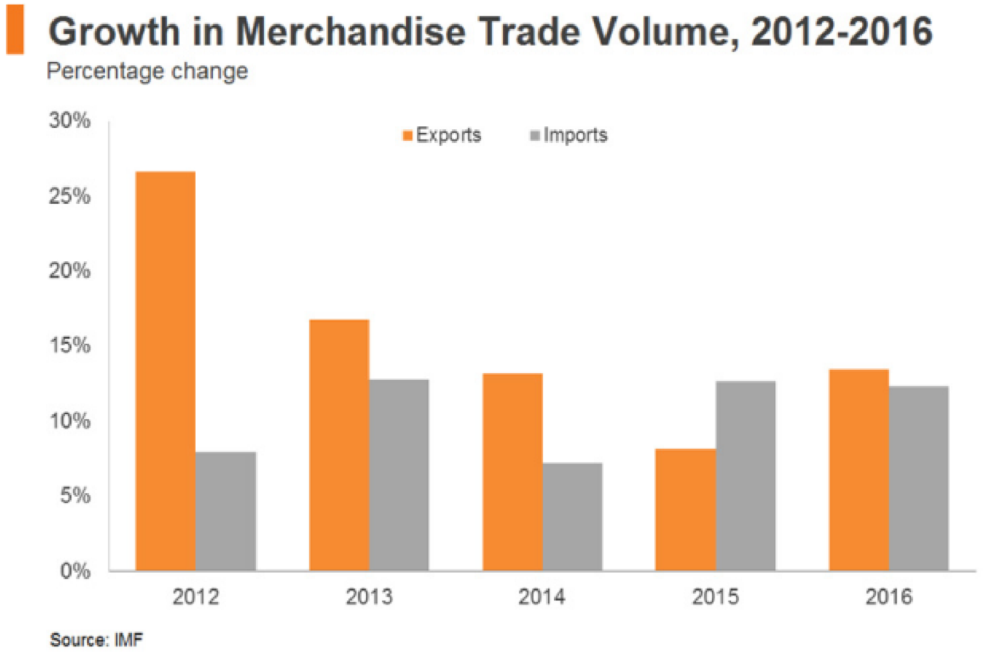
គម្រោងសម្របសម្រួលអនុញ្ញាតការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលរំពឹងថានឹងផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍ខាងសេដ្ឋកិច្ចដល់អត្ថាគាហករនីមួយៗដូចខាងក្រោម៖

- កាត់បន្ថយពេលវេលា និងថ្លៃចំណាយដែលមានភាពចាំបាច់ក្នុងការទទួលបានលិខិតអនុញ្ញាតដឹកជញ្ជូនទំនិញឆ្លងកាត់ព្រំដែន (ភ្នាក់ងារបញ្ជូនទំនិញ)
- ការប្រើប្រាស់កូតាឱ្យមានប្រសិទ្ធភាពជាងមុន (ភ្នាក់ងារបញ្ជូនទំនិញ)
- ជាមួយនឹងនីតិវិធី ស្នើសុំលិខិតអនុញ្ញាតដែលបានធ្វើឱ្យល្អប្រសើរឡើង និងប្រព័ន្ធសម្រាប់ការអនុញ្ញាត, ការ គ្រប់គ្រង ជាយុទ្ធសាស្ត្រ នូវការអនុញ្ញាតត្រូវធ្វើឡើងដោយរាជរដ្ឋាភិបាល ដែលនឹងក្លាយជាមូលដ្ឋានគ្រឹះនៃការចរចាកូតា ជាមួយនឹងប្រទេសជិតខាង (រាជរដ្ឋាភិបាល)

• ជាមួយនឹងការពង្រីកការប្រើប្រាស់លិខិតអនុញ្ញាត, តម្លៃដឹកជញ្ជូននឹងត្រូវបានកាត់បន្ថយដោយគ្មានការផ្លាស់ប្តូររថយន្តដឹកទំនិញ កាត់ព្រំដែន (ឧស្សាហកម្ម)ឬការលើកដាក់ទំនិញនៅតាមព្រំដែនសម្រាប់ឧស្សាហកម្មដែលមានពាណិជ្ជកម្មឆ្លងព្រំដែនឧស្សាហកម្ម។

២.៣.៤. ការលើកកម្ពស់ការប្រកួតប្រជែង និងសមត្ថភាពនៃឥស្សរភាកម្ម

ប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ កម្ពុជាទទួលបានអត្ថប្រយោជន៍យ៉ាងច្រើនពីការកើនឡើងថ្លៃដើមផលិតកម្មនៅក្នុងប្រទេសចិននិងការតម្រឹមលទ្ធផលនៅក្នុងខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់។ ជាលទ្ធផលវាបានលេចចេញជា មូលដ្ឋានផលិតកម្មសម្រាប់ជម្រើសនៃការប្រកួតប្រជែងសម្រាប់ការផ្លាស់ទីលំនៅផលិតកម្មពន្លឺនៅក្នុងអាស៊ីអាគ្នេយ៍។ ឧស្សាហកម្មកាត់ដេរ និងស្បែកជើងរបស់កម្ពុជាមានចំនួនជាង ៧០%នៃការនាំចេញរបស់ប្រទេសនេះគឺជាអ្នកប្រើប្រាស់ឬជាអ្នកជំរុញសំខាន់របស់ប្រទេសនៃសកម្មភាពភស្តុភារកម្ម ហើយវាមានឥទ្ធិពលយ៉ាងសំខាន់ទៅលើបរិមាណនៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញ នាំចេញ និងនាំចូល របស់ប្រទេសកម្ពុជា។ ជាងប្រាំឆ្នាំចុងក្រោយនេះ កំណើនពាណិជ្ជកម្មរបស់កម្ពុជាមានការរីកចម្រើនគួរឲ្យកត់សម្គាល់ ជាមួយនឹងការនាំចេញ និងការនាំចូលកើនឡើងជាមធ្យម 16% និង 11% រៀងគ្នាក្នុងមួយឆ្នាំ។



ក្នុងដំណើរឆ្ពោះទៅមុខរបស់កម្ពុជា គេរំពឹងថាកម្រិតពាណិជ្ជកម្មរបស់កម្ពុជានឹងកើនឡើងបន្ថែមទៀត។ មួយផ្នែកគឺដោយសារតែការកែតម្រូវដែលកំពុងបន្តដែលបានរៀបរាប់ខាងលើនៅក្នុងខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ក្នុងតំបន់។

បន្ថែមលើនេះ តំបន់អាស៊ានកំពុងមានការប្រកួតប្រជែងកាន់តែខ្លាំងឡើងដោយសារតែពាណិជ្ជកម្មប្លុកបន្តជំរុញឆ្ពោះទៅរកសមាហរណកម្មក្នុងតំបន់។ បន្ទាប់ពីការបង្កើត សហគមន៍សេដ្ឋកិច្ចអាស៊ាន (AEC) ក្នុងឆ្នាំ២០១៥ ប្រទេសអាស៊ានជាច្រើនបានធ្វើសកម្មភាពយ៉ាងសកម្មបានឆ្លើយតបទៅនឹងចក្ខុវិស័យ AEC Blueprint 2025 ហើយនេះគួរតែមានអត្ថប្រយោជន៍ពិសេសសម្រាប់ប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍តិចតួច ដូចជាកម្ពុជាអាស្រ័យហេតុនេះ វាត្រូវបានព្យាករណ៍ថា ពាណិជ្ជកម្មឆ្លងដែន រួមទាំងការជួញដូរក្នុងប្លុកសកម្មភាពនឹងបន្តកើនឡើង។ ជាឧទាហរណ៍ កម្ពុជា និងថៃមានបានសន្យាជំរុញពាណិជ្ជកម្មទ្វេភាគីពី ៥,៦ ពាន់លានដុល្លារក្នុងឆ្នាំ ២០១៦ ដល់ ១៥ ពាន់លានដុល្លារនៅឆ្នាំ ២០២០។ប្រទេសទាំងពីរបានព្រមព្រៀងគ្នាលើការបង្កើនកូតារថយន្តក្រុង និងរថយន្តដឹកទំនិញឆ្លងកាត់ព្រំដែនកម្ពុជា-ថៃ ពី៤០នាក់ក្នុងមួយថ្ងៃ មក៥០០នាក់ក្នុងមួយថ្ងៃនៅឆ្នាំ២០១៨។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយនាពេលបច្ចុប្បន្ននេះ មានការខ្វះខាតគួរឱ្យកត់សម្គាល់នៃគ្រឿងបរិក្ខារដឹកជញ្ជូន និងសេវាកម្មនៅក្នុងកម្ពុជាដែលអាចជួយដល់កំណើនពាណិជ្ជកម្មយ៉ាងឆាប់រហ័ស។ ការដឹកជញ្ជូនរបស់កម្ពុជា។

ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធចាំបាច់ត្រូវតែកែលម្អជាបន្ទាន់ ប៉ុន្តែវាក៏ចាំបាច់ក្នុងការសាងសង់ផងដែរ។បណ្តាញភស្តុភារដ៏ទូលំទូលាយ ដែលអាចគ្រប់គ្រងបរិមាណទំនិញកើនឡើង។ នៅទីនោះក៏ជាតម្រូវការពិសេសមួយផងដែរ ដើម្បីទាក់ទាញអ្នកជំនាញផ្នែកភស្តុភាកម្មនិងបុគ្គលិកដែលមានសមត្ថភាពដែលអាចធ្វើបានផ្គត់ផ្គង់សេវាភស្តុភារទំនើប និងទំនើប។ ក្នុងន័យនេះ ភស្តុភារហុងកុងក្រុមហ៊ុន ដែលអាចទាមទារបទពិសោធន៍ជាច្រើនឆ្នាំក្នុងការកែទម្រង់ទីផ្សារភស្តុភារចិនដីគោកអាចដើរតួនាទីស្ថាបនាក្នុងការគាំទ្រការអភិវឌ្ឍន៍ពាណិជ្ជកម្មរបស់កម្ពុជា។

ការវិនិយោគដ៏ច្រើនសន្ធឹកសន្ធាប់ត្រូវបានទាមទារដើម្បីលើកកម្ពស់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៃការដឹកជញ្ជូនរបស់កម្ពុជា។ ។ របាយការណ៍របស់វិទ្យាស្ថានស្រាវជ្រាវសេដ្ឋកិច្ចសម្រាប់អាស៊ាន និងអាស៊ីបូព៌ា(ERIA) បានប៉ាន់ប្រមាណថា ការវិនិយោគសរុបរហូតដល់ ១៦ ពាន់លានដុល្លារគឺត្រូវបាទាមទារនៅក្នុងវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបស់កម្ពុជានៅចន្លោះឆ្នាំ ២០១៣ និង ២០២២។ ការព្យាករណ៍ ERIA គឺភាគច្រើនស្របតាមនិន្នាការដែលបានលើកឡើងដោយក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា សរុបការប្តេជ្ញាចិត្តនៃការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលមានទឹកប្រាក់ប្រហែល ៧ ពាន់លានដុល្លារអាមេរិកនៅចន្លោះឆ្នាំ ២០១២ និង២០១៦ ឬប្រហែល ៤០% នៃចំនួនសរុបដែលបានធ្វើការវិនិយោគ។ គួរកត់សម្គាល់ថាការវិនិយោគដែលបានប្តេជ្ញាចិត្តនៅក្នុងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបានឡើងដល់កម្រិតខ្ពស់រយៈពេលប្រាំឆ្នាំដែលមានចំនួន ៣.១ ពាន់លានដុល្លាក្នុងឆ្នាំ ២០១៥ ដែលតំណាងឱ្យ ៦៧% នៃការបង្កើតការវិនិយោគនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាក្នុងឆ្នាំនោះ។

Investment by Sector, 2012-2016 (US$ million)

	Agriculture	Industries	Infrastructure	Tourism
2012	557	1,490	228	692
2013	1,129	1,107	2,621	106
2014	265	2,836	354	480
2015	483	919	3,130	112
2016	478	1,186	544	1,401
2012-2016	**2,912**	**7,538**	**6,877**	**2,791**

Source: Council for Development of Cambodia

- **សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអន្តរជាតិដោយគិតតាមតម្រូវការ**

ស្ថិតនៅចន្លោះប្រទេសថៃ និងវៀតណាម ដែលជាមជ្ឈមណ្ឌលផលិតកម្មសំខាន់ពីរនៅក្នុង GMS តំបន់ ប្រទេសកម្ពុជាមានសក្តានុពលដ៏ធំសម្បើមក្នុងការដើរតួនាទីសំខាន់ជាងនៅក្នុងតំបន់ខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ និងបណ្តាញភ័ស្តុភារកម្ម។ ទោះយ៉ាងណាក៏ដោយភាគច្រើននៃក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនក្នុងស្រុកដែលមានមូលដ្ឋាននៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាមានទំហំតូច ហើយមានការខ្វះខាតគួរឱ្យកត់សម្គាល់អ្នកជំនាញ និងបុគ្គលិកគ្រប់គ្រង ជាមួយនឹងបទពិសោធន៍អន្តរជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ។ នេះនៅក្នុងដំណាក់កាលនៃការកំណត់សមត្ថភាពរបស់ក្រុមហ៊ុនក្នុងស្រុកក្នុងការផ្តល់ជូននូវសេវាកម្ម តម្លៃខ្ពស់ដូចជា តាមដានដោយយកចិត្តទុកដាក់ និងការគ្រប់គ្រងសារពើភ័ណ្ឌ។

ដូចនេះក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនបរទេសមានភាពច្បាស់លាស់អត្ថប្រយោជន៍នៅពេលនិយាយអំពីការផ្តល់សេវាភស្តុភារអន្តរជាតិដែលកំណត់គោលដៅទាំងនោះក្រុមហ៊ុនផលិតបានចូលរួមក្នុងការនាំចេញឧស្សាហកម្ម។

ទោះយ៉ាងណាក៏ដោយ ពួកគេអាចរកឃើញវាច្រើនជាងនេះ។ការប្រកួតប្រជែងដោយផ្ទាល់ជាមួយមូលដ្ឋានរបស់ពួកគេ។សមភាគីដែលអាចផ្គត់ផ្គង់កម្រិតទាបសេវាកម្មបម្រើទីផ្សារក្នុងស្រុក។នៅក្នុងពន្លឺនៃស្ថានភាពនេះចំនួននៃអ្នកជំនួញដឹកជញ្ជូនអន្តរជាតិដូចជា APLភស្តុភារ, DSV, Panalpina និង Yusen Logisticsបានបង្កើតប្រតិបត្តិការនៅកម្ពុជាក្រុមហ៊ុនផលិតផ្តោតលើការនាំចេញ។ ពួកគេមានបំណងផ្តល់សេវាកម្មជាច្រើនដូចជា ការចតឆ្លងដែន ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក ការគ្រប់គ្រងឃ្លាំង និងការចែកចាយ និងការបោសសំអាតគយ។

ថ្មីៗនេះ នៅក្នុង ការបង្ហាញពីទំនុកចិត្តលើទីផ្សារដែលកំពុងរីកចម្រើននេះ អ្នកជំនួញផ្នែកដឹកជញ្ជូនថៃ SCG Logistics ក៏បានប្រកាសផងដែរពីគម្រោងពង្រីកអាជីវកម្មរបស់ខ្លួនមកកម្ពុជា។[11]

២.៣.៥.គម្រោងព្រែកជីកហ្វូណន

គម្រោងព្រែកជីកហ្វូណនតេជោ ដែលមានប្រវែង១៨០គីឡូម៉ែត្រ ត្រូវបានសិក្សាយ៉ាងល្អិតល្អន់ពីក្រុមអ្នកជំនាញបច្ចេកទេសជាតិ និងអន្តរជាតិចំនួន៤២រូប ទាំងនៅលើដីផ្ទាល់ និងប្រើឧបករណ៍សិក្សាពីលើអាកាស។ ជាលទ្ធផលនៃការសិក្សាបង្ហាញថា គម្រោងដែលមានតម្លៃវិនិយោគប្រមាណ១ពាន់៧រយលានដុល្លារអាម៉េរិកនេះ អាចដំណើរការទៅបានដោយគ្មានបង្កជាផលប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាន ឬលំហូរទឹករវាងទន្លេមេគង្គ និងសមុទ្រនោះទេ។

បើតាមការអះអាងរបស់ឯកឧត្តមឧបនាយករដ្ឋមន្ត្រី ស៊ុន ចាន់ថុល អនុប្រធានទី១ ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា បានឱ្យថា ក្រោយគម្រោងដែលអនុញ្ញាតឱ្យនាវាចំណុះ៣ពាន់តោន ធ្វើចរាចរបាននេះ នឹងអាចហុចផលដល់សេដ្ឋកិច្ចចន្លោះពី២១% ទៅ៣០% រួមទាំងអត្ថប្រយោជន៍ជាច្រើនទៀត។

ក្នុងបទសម្ភាសន៍ជាមួយសារព័ត៌មានដ៏ល្បីល្បាញរបស់អាម៉េរិក CNBC ឯកឧត្តមឧបនាយករដ្ឋមន្ត្រី ស៊ុន ចាន់ថុល បានអះអាងថា គម្រោងព្រែកជីកហ្វូណនតេជោ គឺជាគម្រោងមួយដែលមានការសិក្សារួមគ្នារវាងក្រុមអ្នកជំនាញបច្ចេកទេសជាតិ និងអន្តរជាតិចំនួន៤២នាក់ ហើយការសិក្សាត្រូវបានធ្វើឡើងទាំងនៅលើដីផ្ទាល់ និងប្រើឧបករណ៍សិក្សាពីលើអាកាស។ គម្រោងនេះ ដែលមានប្រវែងប្រមាណ១៨០គីឡូម៉ែត្រ មិនមែនអភិវឌ្ឍន៍លើដីថ្មីទាំងស្រុងនោះទេ ពោលគឺអភិវឌ្ឍន៍តាមគំរូព្រែកចាស់ដែលត្រូវបានប្រើប្រាស់តាំងពី២ពាន់ឆ្នាំមកម្ល៉េះ។ ដូច្នេះការអភិវឌ្ឍន៍គម្រោងនេះ គ្រាន់តែពង្រីកទំហំទទឹង និងជីកឱ្យជ្រៅជាងមុន ដែលអាចធ្វើឱ្យនាវាចំណុះ៣ពាន់តោនអាចធ្វើចរាចរបានតែប៉ុណ្ណោះ។ ទន្ទឹមនឹងនេះ ឯកឧត្តមឧបនាយករដ្ឋមន្ត្រី បានអះអាងផងដែរថា ការអភិវឌ្ឍគម្រោងនេះ មិនមានបច្ច័យប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាននៅកម្ពុជា ឬបរិស្ថានឆ្លងកាត់ព្រំដែនវៀតណាម ហើយវាក៏មិនបានធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់លំហូរទឹករបស់ទន្លេមេគង្គនោះដែរ ដ្បិតថា ការសាងសង់ព្រែកជីកនេះ កម្ពុជានឹងប្រើបច្ចេកទេស និងបច្ចេកវិទ្យាទំនើបមិនឱ្យទឹកសាបហូរចូលទឹកប្រៃ ឬទឹកប្រៃហូរចូលទឹកសាបនោះទេ៕

[11] ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន, "*របាយការណ៍វឌ្ឍនភាពលើកទី១ ស្តីពី ផែនការមេកស៊ុកាកម្ម (លេខពិសេស) ខែតុលា ឆ្នាំ ២០១៩,*" ២០១៩,ទំព័រ ២៩-៣៥, របាយការណ៍វឌ្ឍនភាពលើកទី១_2.pdf

គម្រោងព្រែកជីកហ្វូណនតេជោ គឺជាគម្រោងតភ្ជាប់ផ្លូវទឹករវាងទន្លេទៅកាន់ សមុទ្រ របស់កម្ពុជា ដោយឆ្លង កាត់ខេត្តកណ្តាល តាកែវ កំពត និងខេត្តកែប ប្រវែង ប្រមាណ១៨០គីឡូម៉ែត្រ។ គម្រោងនេះគ្រោងចាយ ទុនប្រមាណ១ ៧០០លាន ដុល្លារ អាមេរិក ហើយត្រូវបានកម្ពុជាសិក្សាគម្រោងល្អិតល្អន់រួចហើយដោយប្រើរយៈពេលប្រមាណ២៦ខែ។ គម្រោងនេះមានជម្រៅទឹកត្រឹមតែ៥.៤ម៉ែត្រប៉ុណ្ណោះ។
ព្រែកជីកហ្វូណនតេជោ ត្រូវបានសម្តេចតេជោ ហ៊ុន សែន អតីតនាយករដ្ឋមន្ត្រី បច្ចុប្បន្នប្រធានព្រឹទ្ធសភាកម្ពុជា បានគូសបញ្ជាក់ថាមានផលប្រយោជន៍យ៉ាងហោចណាស់ចំនួន៤ រួមមាន៖
ទី១៖ បង្កើតបណ្តាញដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកប្រទាក់ក្រឡាគ្នាពីទន្លេទៅសមុទ្រ ដោយមិនបាច់ឆ្លងកាត់វៀតណាម មិនបាច់បង់ថ្លៃបន្ថែម ឬមិនខកដំណើរពេលវៀតណាម មិនសប្បាយចិត្ត។ ទី២៖ បង្កើតប្រភពទឹកសម្រាប់ការស្រោចស្រពនៃទិសនិរតីនៃប្រទេសកម្ពុជា។ បង្កើនលទ្ធភាពបង្កបង្កើនផលច្រើនដង និងដោះស្រាយបញ្ហាគ្រោះរាំងស្ងួត។ ទី៣៖ ជួយរំដោះទឹកជំនន់នៅតាមខេត្តទិសនិរតីនៃប្រទេសកម្ពុជា។ ទី៤៖ បង្កើតប្រភពត្រីក្នុងព្រែក និងបម្រើដល់វារីវប្បកម្ម (ការចិញ្ចឹមសត្វក្នុងទឹកដូចជាចិញ្ចឹមត្រី...) ។ ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា សហការជាមួយអ្នកជំនាញអន្តរជាតិមកពីគ្រប់ភាគីពាក់ព័ន្ធជិត៥០នាក់ កម្ពុជាបានសិក្សាផលប៉ះពាល់ពីគម្រោងព្រែកជីកហ្វូណន-តេជោរួចអស់ហើយ គឺប៉ះផ្ទះពលរដ្ឋជាង១៥០០ខ្នង ដីស្រែជិត៣ម៉ឺនហិកតា និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធតិចណាស់ ។ ពោលគឺគម្រោងនេះមានផលប៉ះពាល់តិចតួចបំផុត។ ស្ពាន៣កន្លែង រោងចក្រ១ ដីលំនៅឋាន១៥៩.៥ហិកតា , ផ្លូវជាតិ១៨ខ្សែ ប្រវែង៤គីឡូម៉ែត្រ ,ផ្លូវលំ៧០ខ្សែប្រវែង៤៥គីឡូម៉ែត្រ ,ទំនប់ទឹក២ខ្សែ ប្រឡាយទឹក១៣ខ្សែ ដីស្រែ ២.៩ពាន់ហិកតា»។ លោកឧបនាយករដ្ឋមន្ត្រី ស៊ុន ចាន់ថុល បានបន្ថែមថា ដីស្រែ២.៩ពាន់ហិកតា បើមើលតាមហ្គូហ្គល(Google)សុទ្ធតែទឹកទាំងអស់ ។ ដូចនេះគម្រោងព្រែកជីកហ្វូណនតេជោនេះ មិនមានផលប៉ះពាល់អីធ្ងន់ធ្ងរនោះទេ ។ ពាក់ព័ន្ធនឹងផលប៉ះពាល់នេះ ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូនបានបញ្ជូនឯកសារទាំងអស់ទៅក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ និងផែនទីពាក់ព័ន្ធ ដែលមានតួនាទីដោះស្រាយផលប៉ះពាល់ទៅតាមច្បាប់។ លោកឧបនាយករដ្ឋមន្ត្រីបានសំណូមពរថា កុំតាំទៅទិញដីនៅតាមបណ្តោយព្រែកទាំងនោះឱ្យសោះ ព្រោះសម្តេចធិបតីនាយករដ្ឋមន្ត្រីបានចេញអនុក្រឹត្យបង្កកដីទាំងនោះអស់ហើយ ផ្ទុយទៅវិញសូមចូលរួមជាមួយរាជរដ្ឋាភិបាលធ្វើគម្រោងព្រែកជីកហ្វូណន-តេជោនេះឱ្យបាន។ បើយោងឧបនាយករដ្ឋមន្ត្រី ស៊ុន ចាន់ថុល គម្រោងព្រែកជីកហ្វូណន-តេជោនឹងបង្កើតការងារជូនប្រជាពលរដ្ឋកម្ពុជាយ៉ាងតិចមួយម៉ឺននាក់ ព្រមទាំងអ្នកបច្ចេកទេសនៃក្រសួង ស្ថាប័នរបស់កម្ពុជាខ្លះដែរ ហើយនេះជាឱកាសចូលរួមកសាងស្នាដៃធំធេងក្នុងប្រវត្តិសាស្ត្រជាតិ។

ទាំងការងារសាងសង់ ទាំងការងារផ្សេងៗ ព្រមទាំងអ្នកបច្ចេកទេសនៃក្រសួង ស្ថាប័នរបស់កម្ពុជាខ្លះដែរ ហើយនេះជាឱកាសចូលរួមកសាងស្នាដៃធំធេងក្នុងប្រវត្តិសាស្ត្រជាតិសម្រាប់ពួកគេ។ត្រូវចំណាយពេល៤ឆ្នាំ ចាប់ពីឆ្នាំ២០២៤ ឬឆ្នាំ២០២៥។ ទាក់ទិននឹងការសួរថា តើព្រែកនេះ អាចធ្វើឱ្យបាត់បង់ទឹកដីឬព្រែកនេះក្លាយជា

ខ្សែបន្ទាត់ព្រំដែនថ្មីរវាងកម្ពុជា វៀតណាមដូចក្រុមប្រឆាំងចោទមួយលបង្កាច់ដែរឬទេ? លោកឧបនាយករដ្ឋមន្ត្រី ស៊ុន ចាន់ថុល បានថ្លែងថា គម្រោងព្រែកជីកហ្វូណន-តេជោ មិនធ្វើឱ្យបាត់បង់ទឹកដី ដូចក្រុមប្រឆាំងលើកឡើងនោះទេ ហើយក្នុងនោះកម្ពុជាដាច់ខាតមិនយកដីអ្នកណាមួយចង្អាម ហើយកម្ពុជាក៏មិនអនុញ្ញាតឱ្យប្រទេសណាយកទឹកដីកម្ពុជាមួយចង្អាមដូចគ្នាដែរ។ លោកបានថ្លែងថា «សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន ក៏ដូចជាសម្តេចមហាបវរធិបតី និងប្រជាពលរដ្ឋខ្មែរទាំងមូល កម្ពុជាមិនយកដីអ្នកណាមួយចង្អាម ហើយកម្ពុជាក៏មិនអនុញ្ញាតឱ្យប្រទេសណាយកទឹកដីកម្ពុជាមួយចង្អាមដូចគ្នា»។ នេះជាការការពារបូរណៈភាពទឹកដីកម្ពុជា យើងជាកូនខ្មែរគឺមានភារកិច្ចការពារបូរណៈភាពទឹកដីរបស់កម្ពុជាយើង ។ ហើយលោកជឿជាក់ថា គ្មានបានបាត់ដីមួយចង្អាមណានោះទេ ហើយក៏គ្មានការតមកដូរដាក់ផែនទី មកដាក់នៅព្រែកជីកហ្វូណនតេជោជាព្រំប្រទល់ជាមួយនឹងវៀតណាមនោះទេ។

លោកបញ្ជាក់ថា «យើងខ្ញុំក៏ចេះស្នេហាជាតិ ស្រលាញ់ជាតិដូចអស់លោកដែរ កុំថាយើងល្ងង់មិនការពារប្រយោជន៍ជាតិនោះ ។ចឹងសូមកុំបារម្ភអត់បាត់មួយចង្អាមនោះទេ»។ លោកបន្តថា នៅពេលព្រែកជីកហ្វូណនតេជោចាប់ដំណើរការហើយនោះ ប្រជាពលរដ្ឋដែលអាស្រ័យនឹងទឹកព្រែកនេះអាចប្រកបរបរនេសាទ ប្រើប្រាស់ទឹកស្រោចស្រពដំណាំកសិកម្មនិងប្រើប្រាស់ជាប្រយោជន៍ផ្សេងៗបាន ខណៈតាមការប៉ាន់ស្មានរបស់ក្រសួងកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ បានបញ្ជាក់ថា ព្រែកជីកនេះនឹងផ្តល់ផលត្រីបានប្រមាណ៥៤០តោនក្នុងមួយឆ្នាំ។ នៅពេលចុះកិច្ចព្រមព្រៀងជាមួយក្រុមហ៊ុន គឺភាគីរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានហាមដាច់ខាតមិនឱ្យក្រុមហ៊ុនទារកម្រៃ ឬភាសីពីប្រជាពលរដ្ឋដែលចូលទៅនេសាទក្នុងព្រែកជីកនេះឡើយ ។ ឧបនាយករដ្ឋមន្ត្រី ស៊ុន ចាន់ថុល បានថ្លែងថា តាមរយៈការបញ្ជាក់របស់លោក ផាទ្រីក មូរហ្វី (Patrick Murphy) ឯកអគ្គរដ្ឋទូតសហរដ្ឋអាមេរិកប្រចាំកម្ពុជា ភាគីសហរដ្ឋអាមេរិកគ្មានជំទាស់នឹងគម្រោងព្រែកជីកហ្វ៊ូណនតេជោរបស់កម្ពុជានោះឡើយ ព្រោះគម្រោងនេះធ្វើនៅក្នុងអធិបតេយ្យកម្ពុជាសុទ្ធសាធ ។[12]

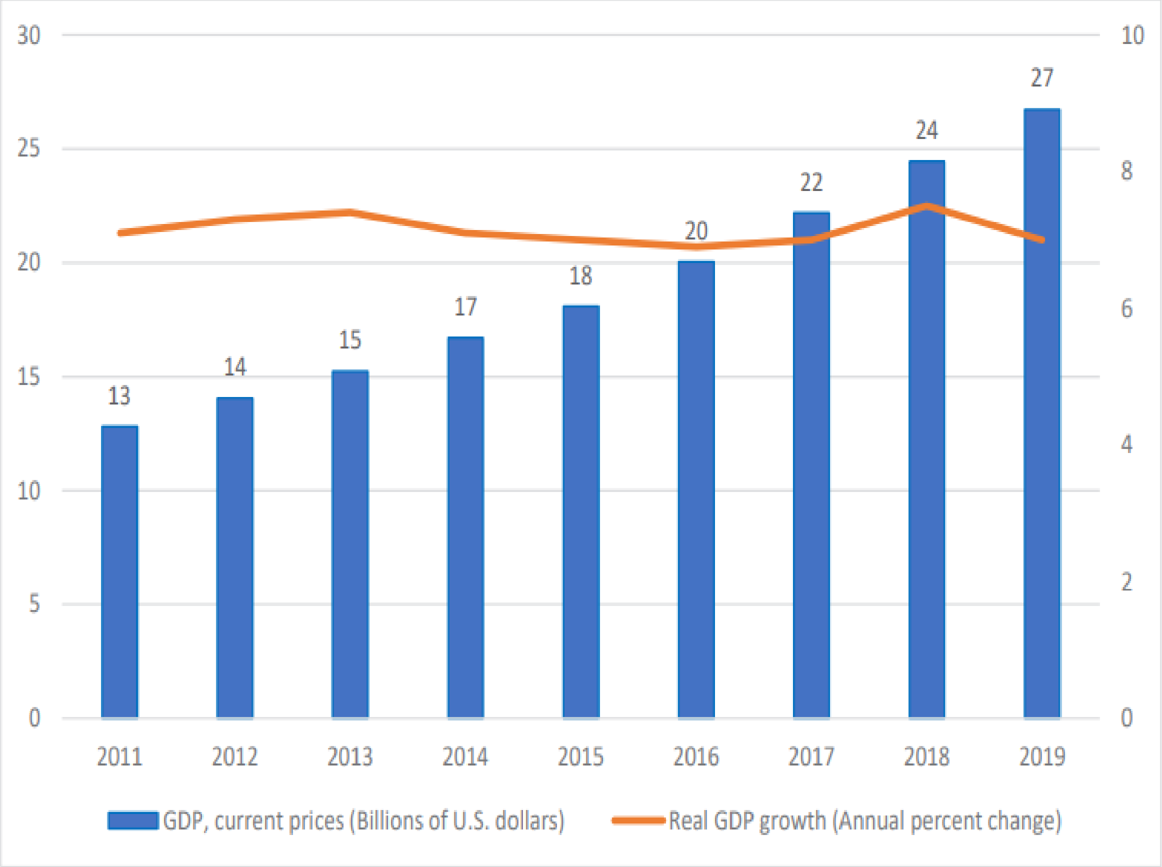
[12] អង្គភាពពត៌មាន និងប្រតិកម្មរហ័ស,″ អាជ្ញាធរកម្ពុជាបន្តពន្យល់ពីគម្រោងព្រែកជីកហ្វ៊ូណនតេជោ,″ *ទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី*, ២០២៤, https://pressocm.gov.kh/archives/96187

២.៤. ការអភិវឌ្ឍម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ច និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ

២.៤.១. ការអភិវឌ្ឍម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ច

ក្នុងឆ្នាំ២០១៩ ម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសកម្ពុជាមានកំណើនស្ថិតក្នុងរង្វង់ជាមធ្យម ៧ភាគរយ ក្នុងមួយឆ្នាំ។ តួលេខនេះធ្លាក់ចុះប្រមាណជា ០,៥ភាគរយ បើប្រៀបធៀបទៅនឹងឆ្នាំ២០១៨ ដែល ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប GDP (Gross Domestic Products) ក្នុងរង្វង់ ៧,៥ភាគរយ (រូបភាពទី១)។ ទោះបីជាមានការធ្លាក់ចុះភាគរយនៃផលិតផលក្នុងស្រុក ប៉ុន្តែទំហំទឹកប្រាក់មានការកើនឡើងប្រមាណ ជា ២៧ ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក នៅឆ្នាំ២០១៩ បើប្រៀបធៀបនឹងឆ្នាំ២០១៨ មានទំហំប្រាក់ប្រមាណ ជា ២៤ ពាន់លានដុល្លារអាមេរិកតែប៉ុណ្ណោះនៅឆ្នាំ២០១៨។ កំណើននៃលំហូរចូលនៃការវិនិយោគផ្ទាល់ ពីបរទេស (FDI) ទៅក្នុងវិស័យកម្មន្តសាល និងកសិកម្ម និងការតភ្ជាប់ខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់រវាងការវិនិយោគ ផ្ទាល់ពីបរទេស(FDI) និងក្រុមហ៊ុននានានៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា គឺជាកត្តាសំខាន់ក្នុងការជំរុញឱ្យម៉ាក្រូ សេដ្ឋកិច្ចប្រទេសកម្ពុជាមានការកើនឡើងជាបន្តបន្ទាប់។ ប្រទេសកម្ពុជាមានការកើនឡើងជាបន្តបន្ទាប់។

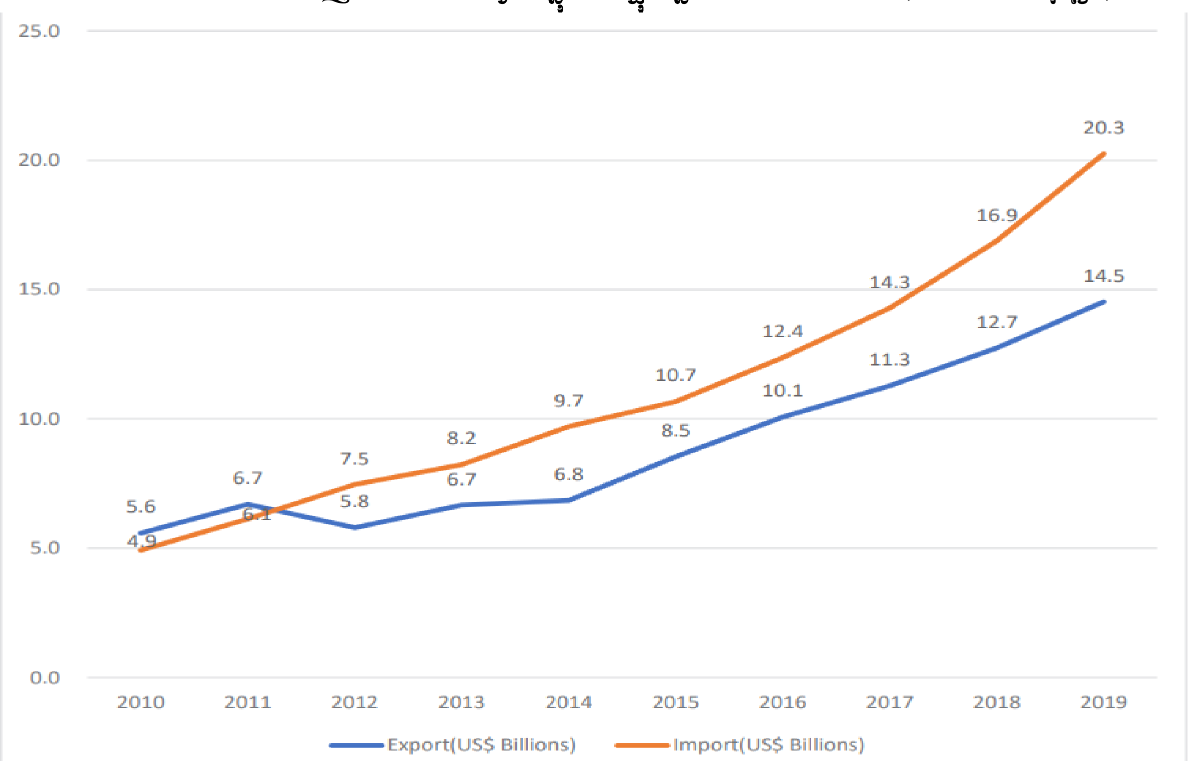
រូបភាព៦ ៖ ស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចប្រទេសកម្ពុជា



២.៤.២.សកម្មភាពតស្តុតារកម្ម និងពាណិជ្ជកម្ម

សកម្មភាពពាណិជ្ជកម្មនៅកម្ពុជា គឺជាកត្តាជំរុញដ៏សំខាន់មួយក្នុងការបង្កើនកំណើនសេដ្ឋកិច្ចជាតិ។ ប្រទេសកម្ពុជា ជាប្រទេសនាំចូលច្រើនជាងនាំចេញ ហើយគម្លាតរវាងការនាំចេញ និងនាំចូលមានភាពខុសប្លែកគ្នាច្រើនពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំ។ក្នុងរយៈពេលជិតមួយទសវត្សកន្លងចុងក្រោយនេះ(២០១០-២០១៩) តម្លៃនៃការនាំចេញរបស់ប្រទេសកម្ពុជាបានកើនឡើងពី ៥,៦ ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក នៅឆ្នាំ២០១០ ដល់ ១៤,៥ ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក នៅឆ្នាំ២០១៩ ខណៈការនាំចូលបានកើនឡើងពី ៤,៩ ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក ដល់ ២០,៣ ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក ក្នុងឆ្នាំតែមួយដូចគ្នា។ នៅក្នុងឆ្នាំ២០១៩ គម្លាតនៃតម្លៃការនាំចេញ និងតម្លៃការនាំចូលរបស់កម្ពុជាមានចំនួន ៥,៧ ពាន់លាន ដុល្លារអាមេរិក បើប្រៀបធៀបទៅនឹងឆ្នាំ២០១៨ មានចំនួន ៤,១ ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក។

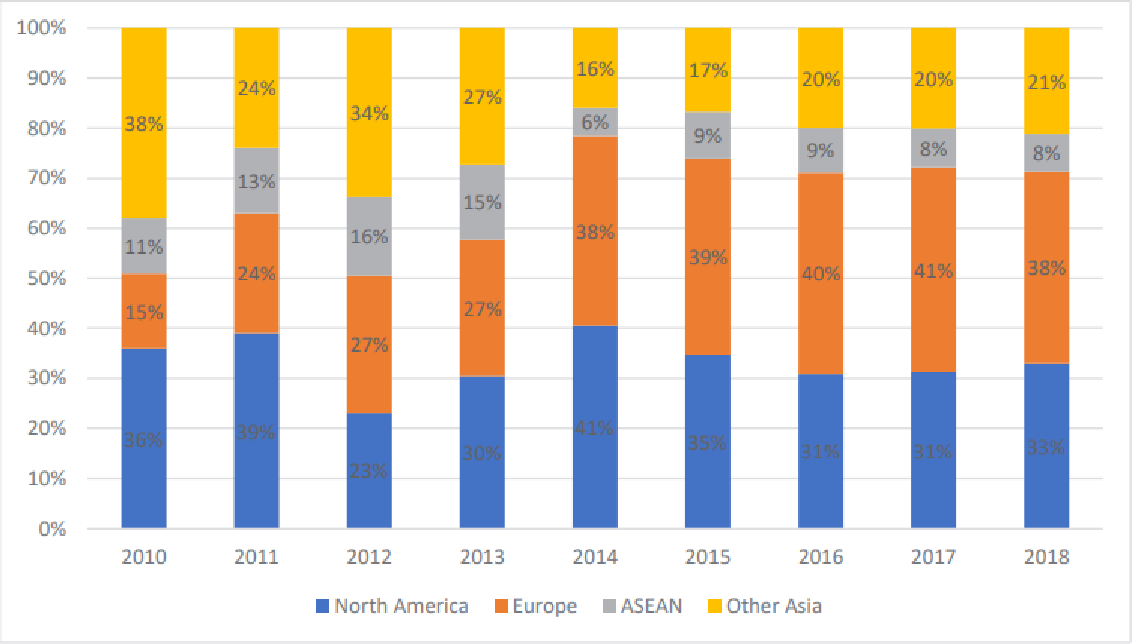
រូបភាពទី៧ ៖ ទំហំការនាំចេញ និងការនាំចូលក្នុងអំឡុងឆ្នាំ២០១០-២០១៩ (ពាន់លានដុល្លា)



ទិសដៅនៃការនាំចេញផលិតផលរបស់ប្រទេសកម្ពុជារួមមាន សហរដ្ឋអាមេរិក សហភាពអឺរ៉ុប ប្រទេសសមាជិកអាស៊ាន និងបណ្តាប្រទេសមួយចំនួនក្នុងទ្វីបអាស៊ី។ ក្នុងនោះការនាំចេញធំបំផុតរបស់ ប្រទេសកម្ពុជាគឺសហភាពអឺរ៉ុប (EU) ដែលមានតម្លៃជាទឹកប្រាក់សរុប ៤,៤៣ ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក (៣៨%) ក្នុងឆ្នាំ២០១៨។ សហរដ្ឋអាមេរិកឈរលើលេខរៀងទីពីរ នៃទិសដៅនាំចេញធំបំផុតរបស់កម្ពុជា ដែលមានតម្លៃជាទឹកប្រាក់សរុប ៣,៨២ ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក (៣៣%) តាមពីក្រោយដោយប្រទេសនៅអាស៊ីដែលមានតម្លៃ

២,៤៥ ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក (២១%) និងប្រទេសរដ្ឋសមាជិកអាស៊ាន(ASEAN) ផ្សេងទៀតដែលមានតម្លៃ ០,៨៨ ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក (៨%) ។

រូបភាពទី៨៖ ទិសដៅនាំចេញសំខាន់ៗរបស់កម្ពុជាក្នុងអំឡុងពេលឆ្នាំ២០១០-២០១៨(អត្រាភាគរយ)

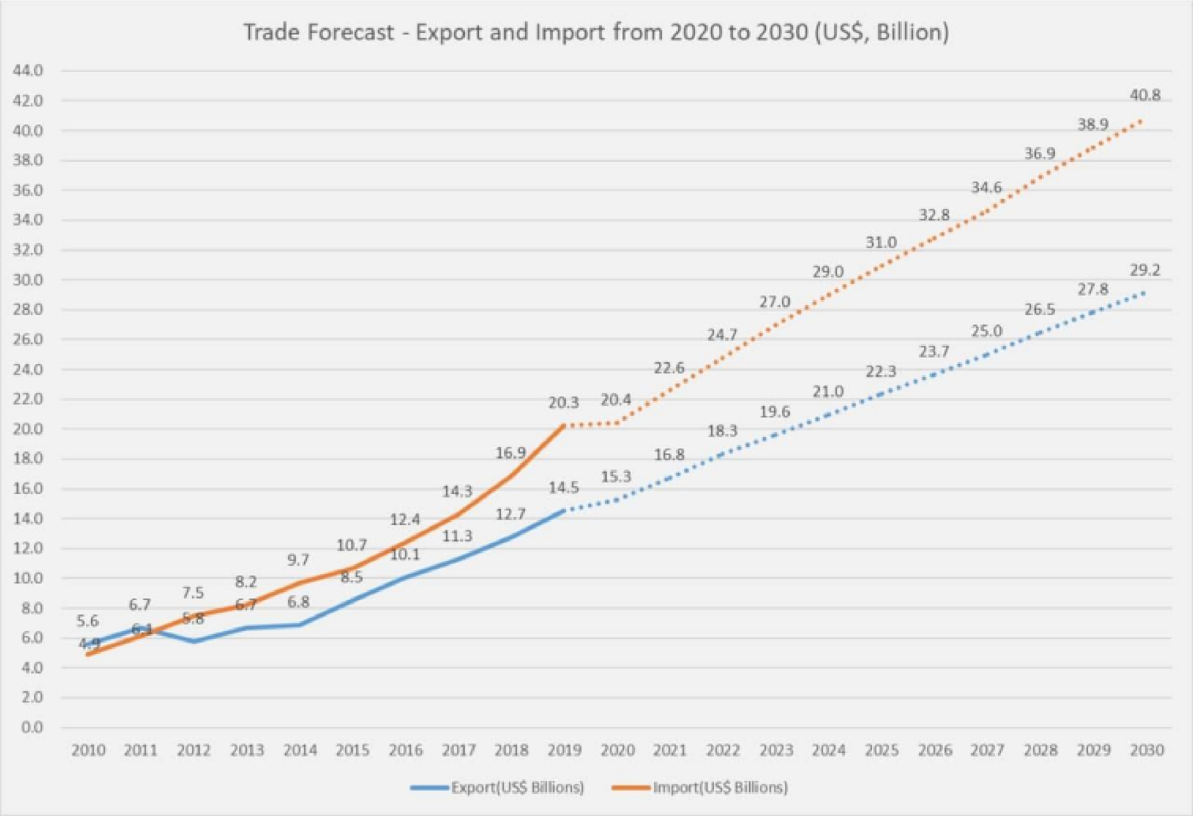


ប្រភព៖ មូលនិធិរូបិយវត្ថុអន្តរជាតិ (IMF)

តម្លៃនាំចេញនៃផលិតផលសម្លៀកបំពាក់ និងស្បែកជើងរបស់ប្រទេសកម្ពុជាមានចំនួនច្រើន ជាង ៧០% នៃការនាំចេញសរុប។ ផលិតផលទាំងនេះ បានជះឥទ្ធិពលដោយផ្ទាល់ មិនគ្រាន់តែទៅលើ ទំហំពាណិជ្ជកម្មរបស់ប្រទេសកម្ពុជាប៉ុណ្ណោះទេ ថែមទាំងជះឥទ្ធិពលទៅលើវិស័យដឹកជញ្ជូន និង ភ័ស្តុភារកម្ម និងសេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសកម្ពុជាទាំងមូល។

រូបភាពខាងក្រោមនេះ បង្ហាញអំពីការព្យាករណ៍អំពីទំហំពាណិជ្ជកម្មរបស់កម្ពុជា ពីឆ្នាំ២០២០ រហូតដល់ ឆ្នាំ ២០៣០ ដោយផ្អែកលើទិន្នន័យរបស់ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម និងក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ។ ដោយ ផ្អែកលើស្ថានភាពធម្មតា (BAU: Business As Usual) ការព្យាករណ៍ការនាំចេញនៅឆ្នាំ២០២០ មាន ចំនួន ១៥,៣ ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក ដែលនឹងបន្តកើនឡើងរហូតដល់ ២៩,២ ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក នៅឆ្នាំ២០៣០ និងការនាំចូលក្នុងឆ្នាំ២០២០ មានចំនួន ២០,៤ ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក ដែលនឹងបន្ត កើនឡើង ៤០,៨ ពាន់លានដុល្លារអាមេរិកក្នុងឆ្នាំ២០៣០។

រូបភាពទី១១ ៖ ការព្យាករណ៍ពាណិជ្ជកម្ម-ការនាំចេញ និងការនាំចូលពីឆ្នាំ ២០២០-២០៣០ (**ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក**)



ប្រភព៖ ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម និងក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ, ការព្យាករណ៍នេះត្រូវបានឡើងដោយផ្អែកលើស្ថានភាពធម្មតា (BAU) មិនរាប់បញ្ចូលអំពីរបាំងនយោបាយក្នុងប្រទេសនិងសកល និងបញ្ហាសង្គមជាដើម

នាពេលអនាគត គេរំពឹងទុកថា សកម្មភាពពាណិជ្ជកម្មរបស់កម្ពុជានឹងពង្រីកខ្លាំងជាងមុន។ វា ច្បាស់ណាស់ ដែលថាផលិតផលពាណិជ្ជកម្មត្រូវបានធ្វើពិពិធកម្ម ហើយភាគច្រើននិន្នាការនេះនឹងបន្តទៅ មុខទៀត។ នេះមានន័យថា តម្រូវការផ្នែកភ័ស្តុភារកម្មរួមមាន ប្រភេទនៃមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូននឹងមាន ពិពិធកម្មច្រើនជាងមុន។ វិស័យភ័ស្តុភារកម្ម គួរតែត្រៀមខ្លួនរួចជាស្រេចចំពោះនិន្នាការនេះ ហើយផែនការ មេភ័ស្តុភារកម្ម បានកំណត់នូវយុទ្ធសាស្ត្រច្បាស់លាស់ក្នុងការត្រៀមចំពោះ Scenario នេះផងដែរ។

ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ បច្ចុប្បន្ននេះ ហាក់ដូចជាមានភាពខ្វះខាតលើរចនាសម្ព័ន្ធ និងសេវា ភស្តុភារកម្មនៅប្រទេសកម្ពុជា ដែលអាចទ្រទ្រង់ដល់កំណើនយ៉ាងឆាប់រហ័សនៃសកម្មភាពពាណិជ្ជកម្ម។ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ដែលមានស្រាប់នៅប្រទេសកម្ពុជា ត្រូវតែកែលម្អឡើងជាបន្តបន្ទាប់ក៏ប៉ុន្តែវាក៏ជារឿងសំខាន់ផងដែរក្នុងការកសាងបណ្តាញភ័ស្តុភារកម្មគ្រប់ជ្រុងជ្រោយដែលអាចឆ្លើយតបទៅនឹងការកើនឡើងនៃទំហំពាណិជ្ជកម្ម។

មិនតែប៉ុណ្ណោះ ការទាក់ទាញអ្នកជំនាញផ្នែកភស្តុភារកម្ម និង បុគ្គលិកដែលមានលក្ខណសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ គឺអាចជួយដល់ការងារធ្វើទំនើបកម្មភស្តុភារកម្ម និងជំរុញ វិស័យនេះឱ្យឈានឡើងមួយកម្រិតទៀត។

២.៤.៣. ការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស

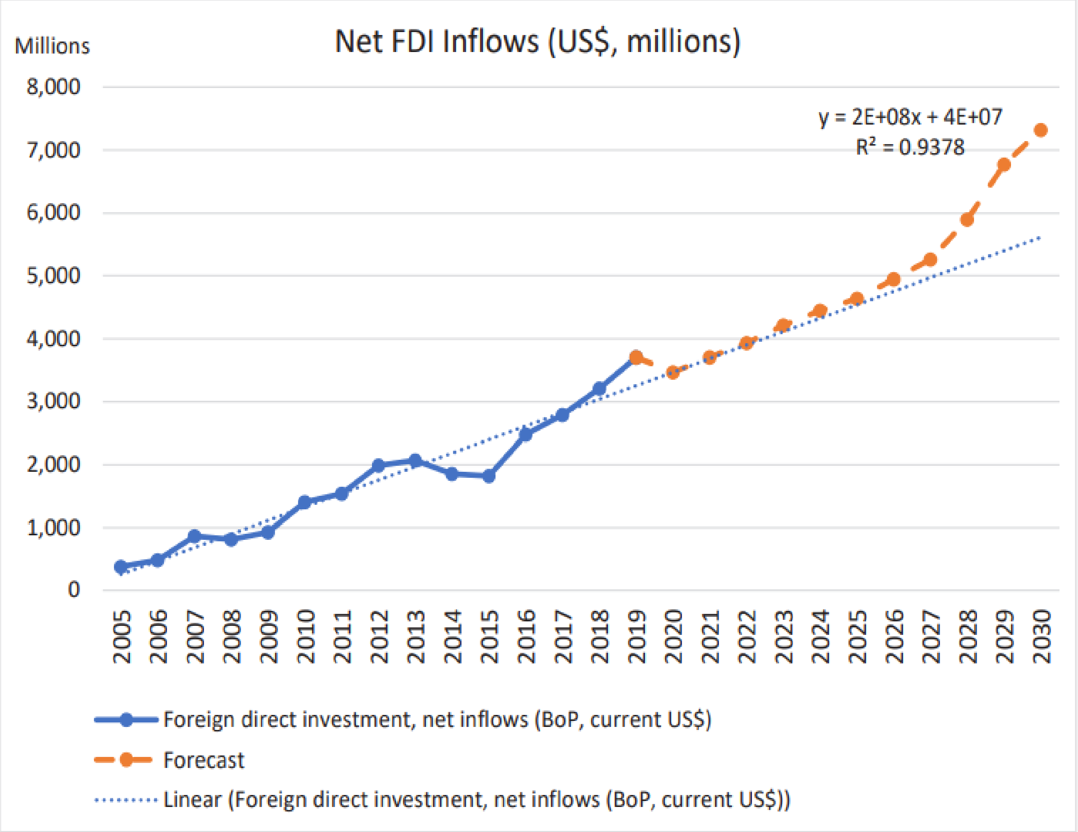
តួនាទីរបស់ប្រទេសកម្ពុជាចំពោះខ្សែច្រវាក់តម្លៃក្នុងតំបន់ គឺពាក់ព័ន្ធជាចម្បងទៅនឹងស្ថេរភាព ខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់នៃផលិតផល អតិពលកម្ម ដូចជា ផលិតផលសម្លៀកបំពាក់ និងស្បែកជើង ដែល ទទួលអត្ថប្រយោជន៍ពីតម្លៃពលកម្មទាប និងការចូលទៅក្នុងទីផ្សារអន្តរជាតិជាមួយនឹងប្រព័ន្ធ អនុគ្រោះពន្ធ។ លើសពីនេះទៀត អង្ករគឺជាផលិតផលនាំចេញដ៏សំខាន់ពាក់ព័ន្ធនឹងទំហំពាណិជ្ជកម្ម និងទិដ្ឋភាពនយោបាយ។ នៅទសវត្សរ៍ ឆ្នាំ ២០១០ វិស័យកម្មន្តសាល និងការនាំចេញផលិតផលគ្រឿងចក និងអគ្គិសនី បានកើនឡើងនៅប្រទេសកម្ពុជា ដែលទាំងនោះកើតចេញពីការបន្លាស់ទីនូវផ្នែកខ្លះ ដំណើរការផលិតកម្មរបស់ក្រុមហ៊ុនកម្មន្តសាលពហុជាតិចេញពីមូលដ្ឋានផលិតកម្មដែលមានស្រាប់ដូចជានៅប្រទេសចិន និងថៃ។ ករណីនេះត្រូវបានគេហៅថាជាបាតុភូត "បំបែកខ្សែសង្វាក់ផលិតផលអន្តរជាតិ" ដែលមានន័យថា ក្រុមហ៊ុនពហុជាតិ បានសម្រេចបែងចែកប្លុកនៃផលិតកម្មនៃដំណើរការផលិតកម្ម ទាំងស្រុង និងជ្រើសរើសទីតាំងដែលមានប្រសិទ្ធភាពបំផុតនៅលើពិភពលោកសម្រាប់ផ្នែកនីមួយៗន ប្លុកផលិតកម្ម។ ការ "បំបែកខ្សែសង្វាក់ផលិតផលអន្តរជាតិ" នេះ បានបង្កលក្ខណៈងាយស្រួលតាមរយៈ ការកាត់បន្ថយលើថ្លៃចំណាយបណ្តាញសេវាកម្ម (ដូចជាចំណាយភស្តុភារកម្ម ចំណាយលើពាណិជ្ជកម្ម និងប្រតិបត្តិការនៃលទ្ធកម្ម និងការបែងចែក) ដោយសារតែមានការកែលម្អវិស័យភស្តុភារកម្ម និងការកាត់បន្ថយតារាងរបាំងពន្ធគយ និងរបាំងមិនមែនពន្ធគយនៃពាណិជ្ជកម្មឆ្លងកាត់ព្រំដែន។

កាលពីទសវត្សរ៍មុន ផ្នែកអតិពលកម្មខ្លះនៃផលិតកម្មរថយន្ត និងគ្រឿងអេឡិចត្រូនិចបានផ្លាស់ប្តូរមកកាន់ប្រទេសកម្ពុជា។ ដើម្បីជួយសម្រួលដល់ការវិនិយោគបរទេស កម្ពុជាបានបង្កើតតំបន់សេដ្ឋកិច្ច ពិសេស (SEZ) នៅរាជធានីភ្នំពេញ, ខេត្តព្រះសីហនុ, កោះកុង, បាវិត និងប៉ោយប៉ែតដែលបានផ្តល់ឱ្យ ក្រុមហ៊ុនជាច្រើនអាចចូលទៅកាន់ទីតាំងភូមិសាស្ត្រ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងសេវាកម្មផ្សេងៗ ដើម្បីជួយ សម្រួលដល់ការបង្កើត និងប្រតិបត្តិការអាជីវកម្ម។

រូបភាពខាងក្រោមនេះ បង្ហាញពីកំណើនដ៏ឆាប់រហ័សនៃលំហូរចូលការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស (FDI) ចាប់ពី ឆ្នាំ២០១៥ ដល់ឆ្នាំ២០១៨។ ចាប់ពីឆ្នាំ២០១៨ និន្នាការនេះបានបន្តកើនឡើង។ យោងទៅតាមទិន្នន័យរបស់ធនាគារពិភពលោក ឆ្នាំ២០១៩ លំហូរចូល FDI មកកាន់ប្រទេសកម្ពុជា បានកើនឡើងពី ៣.២១២ លានដុល្លារអាមេរិកក្នុងឆ្នាំ២០១៨ ដល់ ៣.៧០៦ លានដុល្លារអាមេរិក នៅឆ្នាំ២០១៩។ ចិន ជាប្រទេសដែលមានទុនវិនិយោគច្រើនជាងគេបំផុតលើគម្រោងវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស (FDI) នៅកម្ពុជា។

បច្ចុប្បន្ននេះ ឧស្សាហកម្មសំណង់បានទាក់ទាញភាគហ៊ុនធំបំផុតពីវិនិយោគិនបរទេសតាមពីក្រោយដោយហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឧស្សាហកម្ម (វាយនភណ្ឌ សំខាន់ៗ) កសិកម្ម និងទេសចរណ៍។

រូបភាពទី១២៖ រំហូរនៃការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេសសុទ្ធ (លានដុល្លារអាមេរិក)



ប្រភព៖ ទិន្នន័យធនាគារពិភពលោក

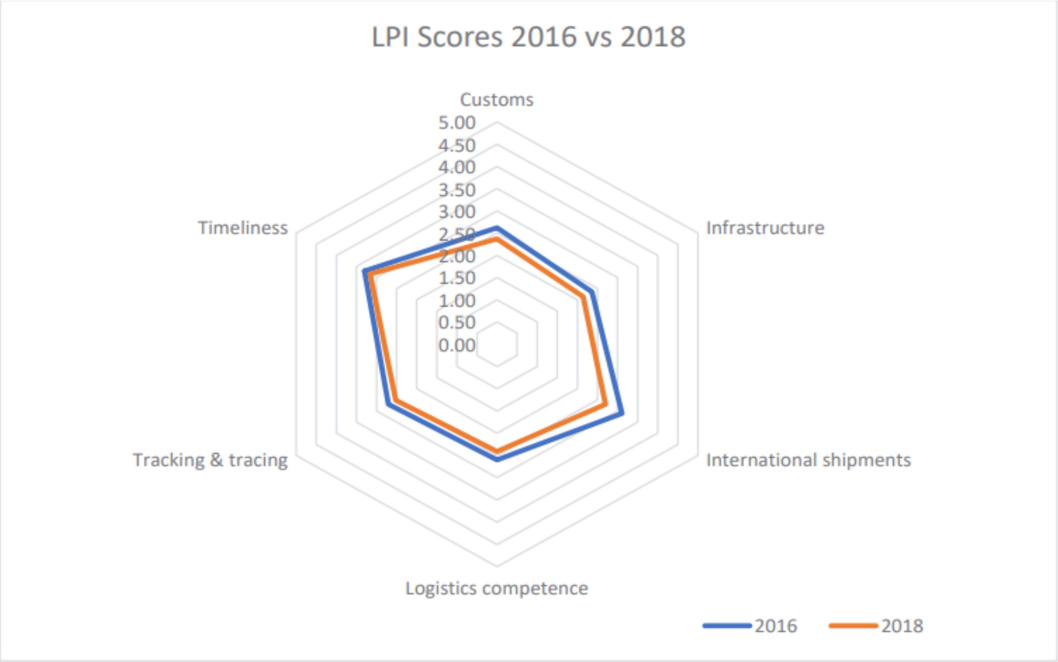
២.៤.៤. សន្ទស្សន៍លទ្ធផលអនុវត្តភស្តុភារកម្ម

សន្ទស្សន៍លទ្ធផលអនុវត្តភ័ស្តុភារកម្ម (LPI) គឺជាឧបករណ៍វិនិច្ឆ័យមួយ ដែលបានបង្កើតឡើង ដោយធនាគារពិភពលោក ដើម្បីជាខ្នាតសម្រាប់វាស់ប្រសិទ្ធភាពនៅក្នុងវិស័យភ័ស្តុភារកម្មនៅតាមប្រទេស នីមួយៗ ហើយ LPI ក៏បានជួយកំណត់បញ្ហាប្រឈម និងឱកាសនានាដែលប្រទេសនីមួយៗក្នុងការ អភិវឌ្ឍវិស័យពាណិជ្ជកម្ម និងភ័ស្តុភារកម្ម។ ពិន្ទុជាមធ្យមនៃប្រទេសនីមួយៗត្រូវផ្អែកលើចំណុចគោលទាំង ប្រាំមួយ៖ (១) ប្រសិទ្ធភាពនៃដំណើរការបញ្ចេញទំនិញ (រួមមានល្បឿន, ភាពសាមញ្ញ និងការព្យាករណ៍ ពីទម្រង់បែបបទ) ដោយទីភ្នាក់ងារត្រួតពិនិត្យតាមច្រកព្រំដែន, (២) គុណភាពនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ពាក់ព័ន្ធនឹងពាណិជ្ជកម្ម និងការដឹកជញ្ជូន (ឧទាហរណ៍៖ កំពង់ផែ, ផ្លូវដែក, ផ្លូវថ្នល់, ព័ត៌មានបច្ចេកវិទ្យា), (៣) បង្កលក្ខណៈងាយស្រួលដល់ការរៀបចំតម្លៃដឹកជញ្ជូនដែលមានលក្ខណៈប្រកួតប្រជែង, (៤) សមត្ថភាព និងគុណភាពនៃសេវាភស្តុភារកម្ម

(ដូចជាប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន និងជើងសារគយ), (៥) សមត្ថភាពក្នុង ការពិនិត្យ តាមដានទំនិញបញ្ញើ, និង (៦) ភាពទាន់ពេលនៃការដឹកជញ្ជូនក្នុងការទៅដល់គោលដៅ ក្នុងអំឡុងពេលដឹកជញ្ជូនកំណត់ឬដែលរំពឹងទុក។ LP ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយឈរលើមូលដ្ឋាន Perception-based calculation។ LPI ប្រើប្រាស់បច្ចេកទេសស្ថិតិស្តង់ដាក្នុងការដាក់បញ្ចូលទិន្នន័យទៅក្នុងសូចនាករតែមួយដែលអាចដាក់ចំណាត់ថ្នាក់ជាមួយនឹង ១៦០ប្រទេសផ្សេងទៀត សម្រាប់គោល បំណងប្រៀបធៀបឆ្លងប្រទេស។ LPI ត្រូវបានចងក្រងឡើង និងធ្វើការវិភាគដោយធនាគារពិភពលោក ជារៀងរាល់ ២ឆ្នាំម្តង ដើម្បីបង្ហាញអំពីចំណាត់ថ្នាក់ LPI នៃប្រទេសនីមួយៗក្នុងចំណោមប្រទេសទាំង ១៦០ប្រទេស។

រហូតដល់ឆ្នាំ២០១៦ ចំណាត់ថ្នាក់ពាក់ព័ន្ធរបស់ប្រទេសកម្ពុជាបានល្អប្រសើរឡើង។ ក៏ប៉ុន្តែក្នុងរបាយការណ៍ចុងក្រោយបំផុត ដែលបានចេញកាលពីខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៨ ចំណាត់ថ្នាក់របស់ប្រទេស កម្ពុជាបានថយចុះគួរឱ្យកត់សំគាល់។ ចំណាត់ថ្នាក់ប្រទេសកម្ពុជាបានធ្លាក់ចុះពីលេខរៀងទី ៧៣ នៅ ឆ្នាំ២០១៦ ដល់លេខរៀងទី ៩៨ (ក្នុងចំណោម ១៦០ប្រទេស)។ការធ្លាក់ចុះនេះជាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងសន្ទស្សន៍ ចំនួនបី រួមមានគយ, ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងការដឹកជញ្ជូនអន្តរជាតិ។ ក៏ប៉ុន្តែការធ្លាក់ចុះនេះបានកើត មានឡើងក្នុងសន្ទស្សន៍តូចៗទាំងអស់។ បើទោះបីជាប្រទេសកម្ពុជាទទួលបានការកែលម្អជាក់ស្តែងលើ ប្រព័ន្ធភ័ស្តុភារកម្មក្នុងអំឡុងឆ្នាំ២០១៦-២០១៨ ក៏ដោយ ក៏គេអាចនិយាយបានថា ប្រទេសផ្សេងទៀតបានធ្វើការកែលម្អលឿនជាងប្រទេសកម្ពុជា។ ទស្សនៈអន្តរជាតិ (អវិជ្ជមាន) ចំពោះប្រទេសកម្ពុជា មុនពេលការបោះឆ្នោតថ្នាក់ជាតិបានជះឥទ្ធិពលដល់លទ្ធផលនេះផងដែរ។

រូបភាព១៣ ៖ ពិន្ទុរបស់ LPI ឆ្នាំ២០១៦ និង២០១៨

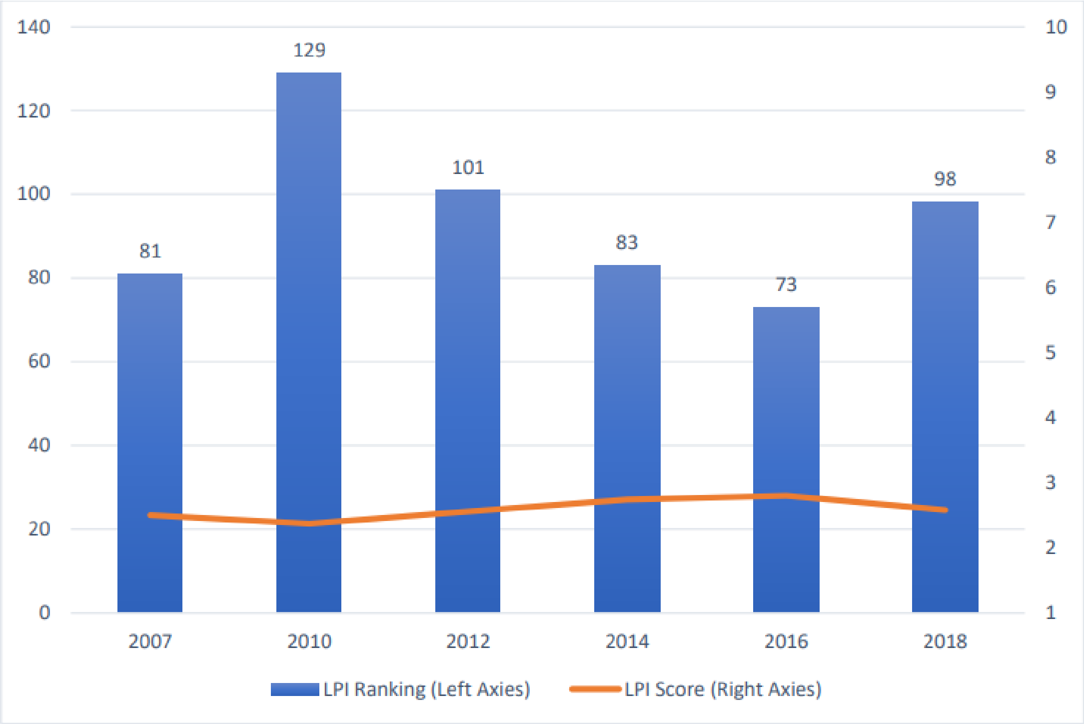


ប្រភព៖ ធនាគារពិភពលោក

ដូចបង្ហាញក្នុងរូបភាពខាងក្រោម ចំណុចខ្លាំងនៃប្រព័ន្ធភ័ស្តុភារកម្មនៅប្រទេសកម្ពុជា គឺ "ការដឹកជញ្ជូនអន្តរជាតិ (២,៧៩)" និង "ភាពទាន់ពេលវេលា (៣,១៦)"។ រាជរដ្ឋាភិបាលបានអនុម័តគោលនយោបាយបើកចំហលើការងារភស្តុភារកម្ម និងស្វាគមន៍ដល់ក្រុមហ៊ុនភ័ស្តុភារកម្មអន្តរជាតិ ដែលមានសមត្ថភាព ភាគច្រើនឱ្យប្រតិបត្តិការនៅកម្ពុជា។ ផ្ទុយទៅវិញ ចំណុចខ្សោយមាននៅក្នុងផ្នែក "គយ (២,៣៧)" និង "ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ (២,១៤)"។ អ្នកជំនាញភ័ស្តុភារកម្មអន្តរជាតិបានផ្តល់អនុសាសន៍ឱ្យពង្រឹង សមត្ថកិច្ចគយកម្ពុជា ដើម្បីឆ្លើយតបទៅតាមតម្រូវការបច្ចុប្បន្ន, បង្កើនប្រសិទ្ធភាព និងកាត់បន្ថយថ្លៃ ចំណាយ។ ស្ថានភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនកំពុងស្ថិតក្នុងដំណាក់កាលដំបូង ខណៈដែលធនធាន របស់រដ្ឋមានកម្រិត។

ពាក់ព័ន្ធនឹងការផ្លាស់ប្តូរចំណាត់ថ្នាក់កន្លងមក ចំណាត់ថ្នាក់ប្រទេសមានការផ្លាស់ប្តូរគួរឱ្យកត់ សម្គាល់។ គេអាចកត់សម្គាល់បានថា ចំនួននៃប្រទេសដែលចូលរួមមានភាពខុសប្លែកគ្នា។ ចំណាត់ថ្នាក់ ទាបបំផុតរបស់ប្រទេសកម្ពុជា គឺនៅឆ្នាំ២០១០ និងខ្ពស់បំផុតនៅឆ្នាំ២០១៦។ ចំណាត់ថ្នាក់ LPI គឺ មានស្ថានភាពអាក្រក់បំផុតក្នុងការស្ទង់មតិនៅឆ្នាំ២០១០ (១២៩)។ ចំណាត់ថ្នាក់ដែលល្អបំផុត នោះគឺនៅក្នុងការស្ទង់មតិឆ្នាំ២០១៦ (៧៣)។ ជាមធ្យមចំណាត់ថ្នាក់កម្ពុជាគឺស្ថិតនៅលេខរៀងទី (៩៨)។

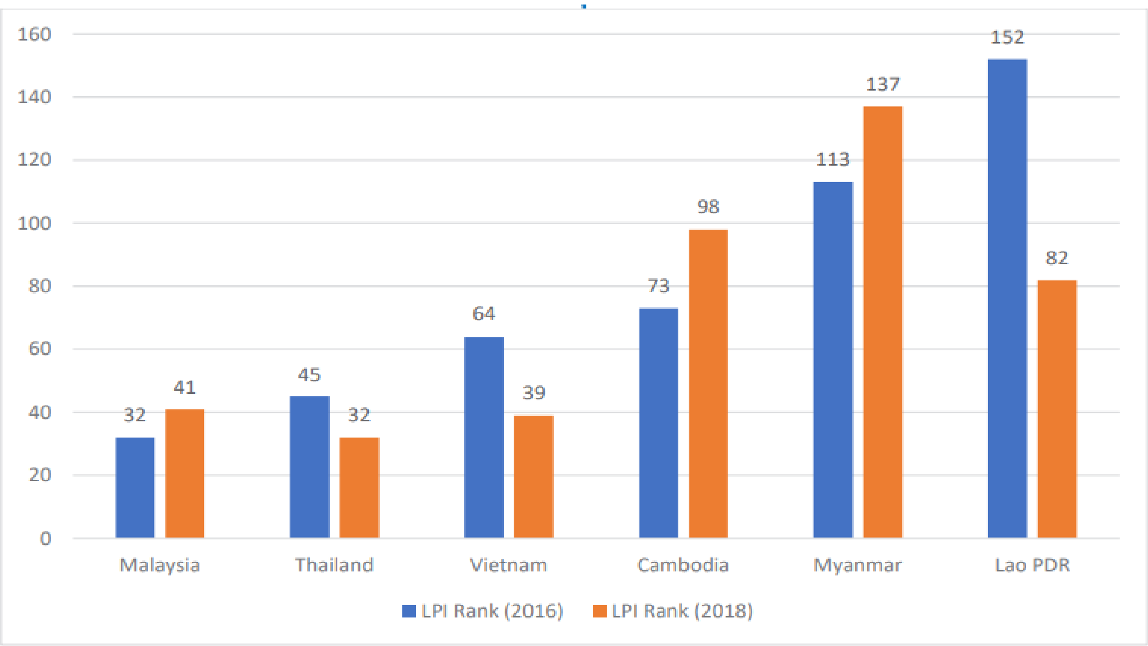
រូបភាព១៤ ៖ ការផ្លាស់ប្តូររយៈពេលនៃចំណាត់ថ្នាក់ LPI សម្រាប់កម្ពុជា



ប្រភព៖ ធនាគារពិភពលោក

ដូចបង្ហាញក្នុងរូបភាពខាងលើ លេខរៀងរបស់ប្រទេសកម្ពុជាបានធ្លាក់ចុះ ២៥ លេខ។ ផ្ទុយទៅវិញ ប្រទេសវៀតណាម បានកើនឡើង ២៥ លេខ ហើយមានចំណាត់ថ្នាក់ទី៣៩ នៅក្នុងពិភពលោក។ ជាងនេះទៅទៀត ប្រទេសឡាវបានកើនចំណាត់ថ្នាក់ចំនួន ៧០ និងស្ថិតនៅលេខរៀងទី ៨២។ នៅអាស៊ាន ក្រៅពីកម្ពុជា ប្រទេសម៉ាឡេស៊ី និងមីយ៉ាន់ម៉ាក៏បានធ្លាក់ចំណាត់ថ្នាក់ផងដែរ។ បន្ទាប់ពីការស្ទង់មតិ LPI ឆ្នាំ២០១៨ ប្រទេសថៃទទួលបានចំណាត់ថ្នាក់នៅពីលើប្រទេសម៉ាឡេស៊ីជាលើកដំបូង និងត្រូវបានចាត់ទុកថាជាប្រទេសឈានមុខក្នុងតំបន់លើការងារភស្តុភារកម្ម។

រូបភាព១៥ ៖ ការប្រៀបធៀបក្នុងតំបន់លើចំណាត់ថ្នាក់ LPI



ប្រភព៖ ធនាគារពិភពលោក

របាយការណ៍របស់ធនាគារពិភពលោកនៃការវាយតម្លៃចំណាត់ថ្នាក់សន្ទស្សន៍លទ្ធផលអនុវត្ត ភស្តុភារកម្មខាងលើនេះ គឺជាលទ្ធផលដែលបានធ្វើនៅក្នុងឆ្នាំ២០១៨ ដោយធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពរៀងរាល់ ២ឆ្នាំម្តង។ ដូចនេះ របាយការណ៍នៃសន្ទស្សន៍លទ្ធផលអនុវត្តភស្តុភារកម្មនេះ នឹងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពថ្មីម្តងទៀត ដោយធនាគារពិភពលោក នៅក្នុងឆ្នាំ២០២០ សម្រាប់ប្រទេសទាំងអស់នៅក្នុងពិភពលោក ក៏ដូចជា ប្រទេសកម្ពុជាផងដែរ។

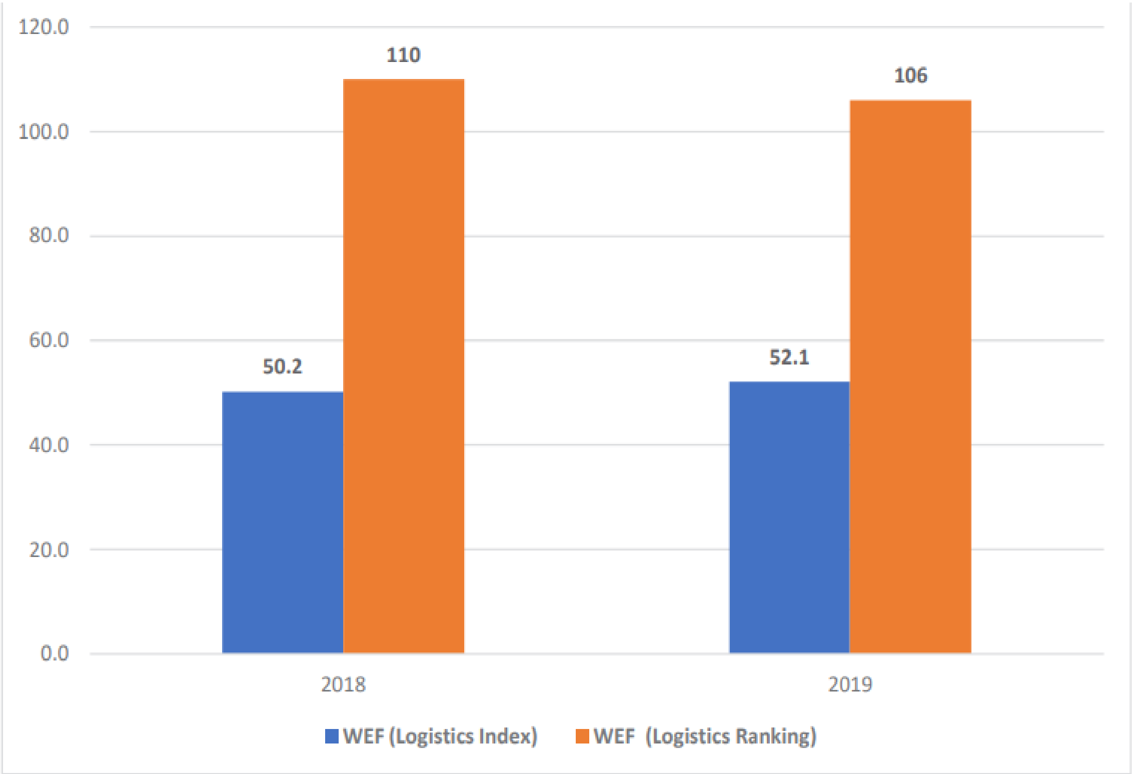
២.៤.៥. វេទិកាសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក

សន្ទស្សន៍ការប្រកួតប្រជែងសកលត្រូវបានកំណត់ និងគណនាឡើងជារៀងរាល់ឆ្នាំដោយវេទិកា សេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក (WEF)។ វាគឺជាបណ្តុំនៃស្ថាប័នគោលនយោបាយ និងកត្តាដែលកំណត់ពីកម្រិត នៃផលិតភាពរបស់ប្រទេសក្រោមលក្ខខណ្ឌនៃស្ថាប័នរដ្ឋ និងលក្ខខណ្ឌបច្ចេកទេស។ ចំពោះពិន្ទុគឺត្រូវផ្អែកលើស្ថិតិដែលអាចទទួលបានជាសាធារណៈ និងលទ្ធផលផ្សេងទៀតដែលបានធ្វើឡើងដោយវេទិកាសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក។ របាយការណ៍ប្រកួតប្រជែងសកលប្រចាំឆ្នាំ "វាយតម្លៃពីភាពប្រកួតប្រជែង តាមរយៈកត្តាដែលកំណត់ពីកម្រិតនៃផលិតភាពសេដ្ឋកិច្ច ដែលត្រូវបានពិចារណាជារួមថាជាកត្ត កំណត់ដ៏សំខាន់បំផុតនៃកំណើន និងចំណូលរយៈពេលវែង"។ WEF បានដាក់បញ្ចូលសូចនាករ ដែល បានបែងចែងជាក្រុម ចំនួន ១២ សសរស្តម្ភ ដែលលើកឡើងពីទស្សនៈដែលផ្តោតលើផលិតភាព និងភាព រុងរឿងរយៈពេលវែង។ របាយការណ៍នេះ លើកឡើងពីសេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសពី ១៣៥ ទៅ ១៥០ ផ្អែកលើ ទិន្នន័យដែលរកបាន។ ប្រទេសមួយចំនួនមិនត្រូវបានដាក់បញ្ចូលឡើយ ដោយសារតែគ្មាន

ទិន្នន័យ ជាក់លាក់សម្រាប់ឆ្នាំនីមួយៗ។ ការវិភាគរបស់ WEF បង្ហាញអំពីបញ្ហាប្រឈម និងមេរៀនចំនួនបីសំខាន់ៗ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងវឌ្ឍនភាពសេដ្ឋកិច្ច កិច្ចសហការរវាងរដ្ឋនិងឯកជន និងសកម្មភាពគោលនយោបាយ។

នៅឆ្នាំ២០១៩ ប្រទេសកម្ពុជាបានជាប់ចំណាត់ថ្នាក់ទី ១០៦ ក្នុងចំណោម ១៤១ ប្រទេសនៅក្នុងផ្នែកភស្តុភារកម្ម។ ពោលគឺបានកើនឡើងនូវចំណាត់ថ្នាក់ចំនួន ៤ លេខ បើប្រៀបធៀបទៅនឹង ឆ្នាំ ២០១៨ ដែលទទួលបានចំណាត់ថ្នាក់ទី ១១០ ក្នុងចំណោម ១៤០ ប្រទេស។ ក៏ប៉ុន្តែពិន្ទុ ដោយ WEF មានស្ថេរភាពល្អ ក្នុងរយៈពេល ២ ឆ្នាំចុងក្រោយ ពោចន្លោះ០-១០០ ដែលពិន្ទុជាមធ្យមគឺស្ថិត ក្នុងចន្លោះពី ៥០,២ ដល់ ៥២,១ ។

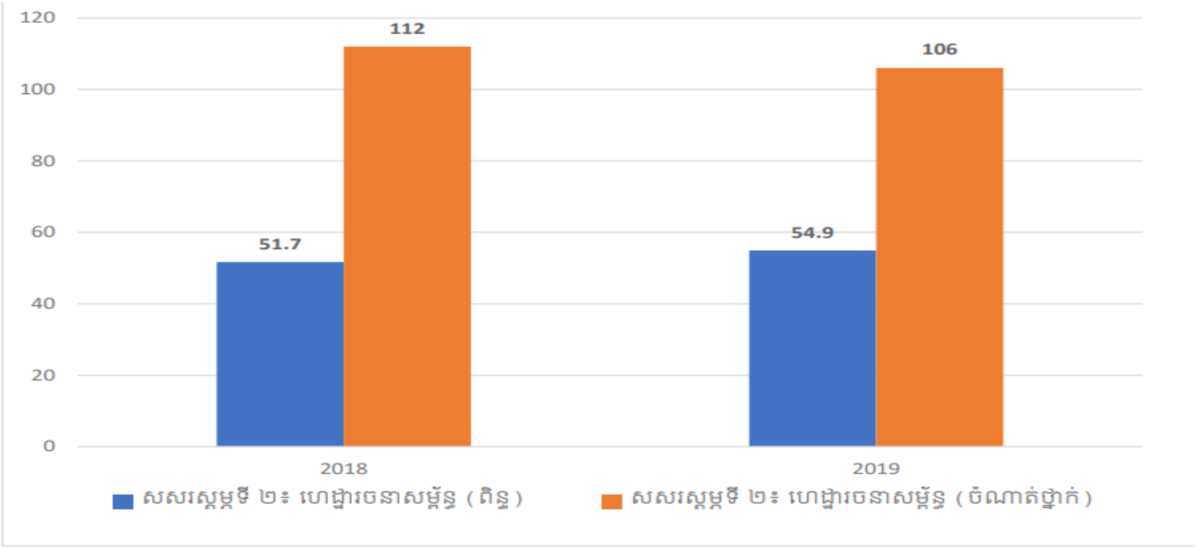
រូបភាព១៦ ៖ ចំណាត់ថ្នាក់ និងពិន្ទុរបស់ប្រទេសកម្ពុជា ដោយ WEF



ប្រភព៖ របាយការណ៍ស្តីពីការប្រកួតប្រជែងសកល, វេទិកាសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក

បើពិនិត្យទៅលើពិន្ទុ និងចំណាត់ថ្នាក់ជាមធ្យមសម្រាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគឺ មានចំណាត់ថ្នាក់ លេខ ១០៦ ដែលមានពិន្ទុ ៥៤,៩ ដែលចំណាត់ថ្នាក់មានការកើនឡើងចំនួន ៦ លេខ ៦ លេខ បើប្រៀបធៀប នឹងឆ្នាំ២០១៨ ដែលទទួលចំណាត់ថ្នាក់ ១១២ ដែលមានពិន្ទុ ៥១,៧ ។

រូបភាព១៧ ៖ ចំណាត់ថ្នាក់ និងពិន្ទុហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ(សសរស្តម្ភទី២) សម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា ដោយ WEF



ប្រភព៖ របាយការណ៍ស្តីពីការប្រកួតប្រជែងសកល វេទិកាសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក

ដូច្នេះ គេអាចធ្វើការសន្និដ្ឋានបានថា ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ (ផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក កំពង់ផែ និងផ្លូវអាកាស) នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាមានភាពល្អប្រសើរជាងមុន បើប្រៀបធៀបទៅនឹងឆ្នាំមុន ។

តារាងទី១ ៖ សន្ទស្សន៍ប្រកួតប្រជែងសកលរបស់ប្រទេសកម្ពុជាតាមរយៈសូចនាករនានា

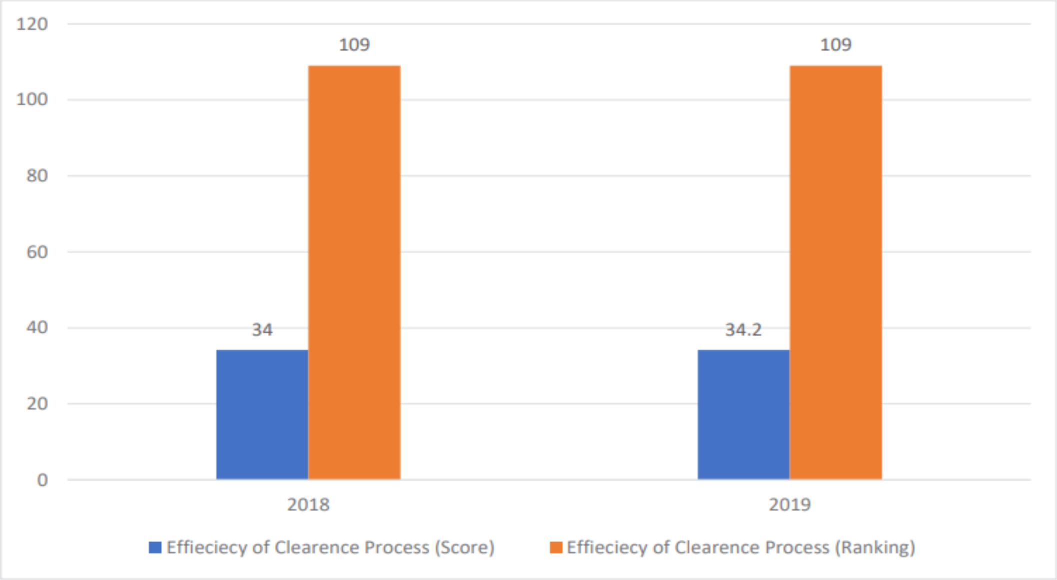
របាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំ	២០១៨	២០១៩
ពិន្ទុ		
សន្ទស្សន៍ប្រកួតប្រជែងសកល	៥០,២	៥២,១
សសរស្តម្ភទី ២៖ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ (ពិន្ទុ)	៥១,៧	៥៤,៩
គុណភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់	៤៧,២	៦១,៩
គុណភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវដែក	៨,៩	N/A
គុណភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធកំពង់ផែ	៨,០	៨,២
គុណភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអាកាសចរណ៍	៥៣,៩	៥៣,៩

ចំណាត់ថ្នាក់		
សន្ទស្សន៍ប្រកួតប្រជែងសកល	១១០	១០៦
សសរស្តម្ភទី ២៖ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ (ចំណាត់ថ្នាក់)	១១២	១០៦
គុណភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់	១០០	១០៧
គុណភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវដែក	៧៨	N/A
គុណភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធកំពង់ផែ	៩៣	៩៣
គុណភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអាកាសចរណ៍	៥៨	៥៨

ប្រភព៖ របាយការណ៍ស្តីពីការប្រកួតប្រជែងសកល, វេទិកាសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក

ការអនុវត្តនីតិវិធីគយ គឺមានភាពល្អប្រសើរជាងឆ្នាំមុន ដោយមានការកើនឡើងនូវពិន្ទុ ០,២ ដែល មានចំនួន ៣៤,២។ ទោះជាយ៉ាងណា កំណើននូវពិន្ទុមិនបានធ្វើឱ្យមានការប្រែប្រួលចំណាត់ថ្នាក់នោះទ ពោលគឺនៅរក្សាចំណាត់ថ្នាក់ទី១០៩ ដដែលបើប្រៀបធៀបនឹងឆ្នាំ២០១៨។

រូបភាព១៨ ៖ ចំណាត់ថ្នាក់ និងពិន្ទុនីតិវិធីគយសម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា ដោយ WEF/GCI



ប្រភព៖ របាយការណ៍ស្តីពីការប្រកួតប្រជែងសកល, វេទិកាសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក

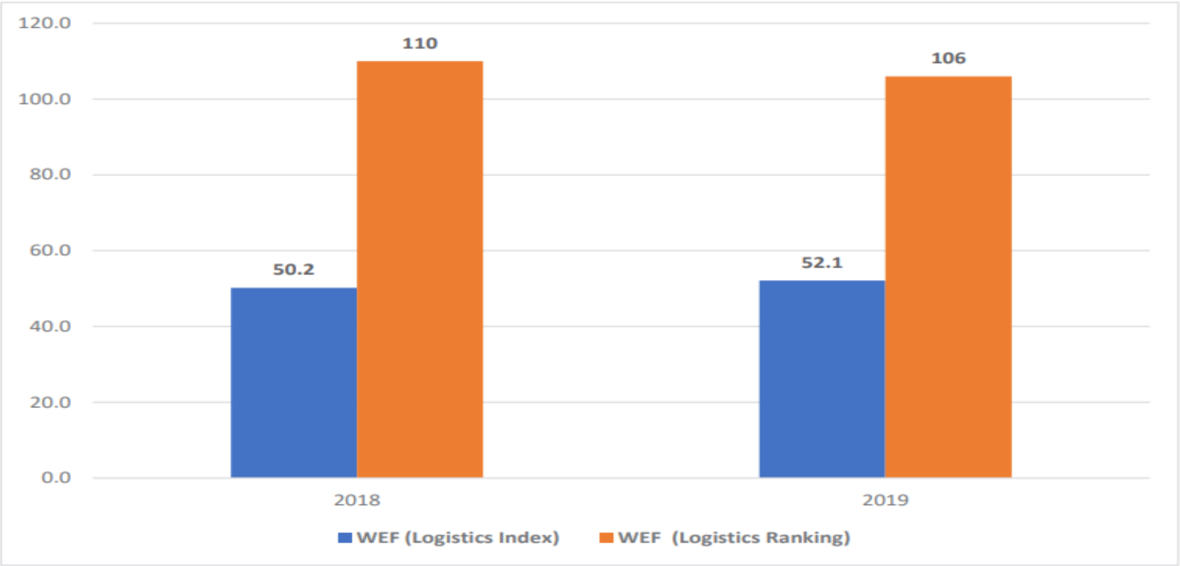
ចំណាត់ថ្នាក់ប្រទេសកម្ពុជាដែលបានធ្វើឡើងដោយ WEF/GCI នៅឆ្នាំ២០១៨ និងឆ្នាំ២០១៩ ស្ថិតនៅលើប្រទេសឡាវបន្តិច ប៉ុន្តែចំណាត់ថ្នាក់នេះនៅពីក្រោយប្រទេសថៃ និងវៀតណាម ដែលជា តំបន់អាស៊ីខាងកើត និងប៉ាស៊ីហ្វិច (EAP)។ ខណៈចំណាត់ថ្នាក់ប្រទេសថៃ និងវៀតណាមមានភាពប្រសើរឡើង។ ប្រទេសកម្ពុជាមិនទាន់បានបង្ហាញនូវចំណាត់ថ្នាក់ល្អប្រសើរឡើងជាងមុនទេក្នុងប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ។

តារាងទី២៖ WEF/GCI **តាមប្រទេសជិតខាងចន្លោះឆ្នាំ២០១៨ និង២០១៩**

របាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំ	២០១៨	២០១៩
ចំនួនប្រទេសដែលចូលរួមក្នុងការស្ទង់មតិ	១៤០	១៤១
កម្ពុជា សន្ទស្សន៍ប្រកួតប្រជែងសកល (ចំណាត់ថ្នាក់)	១១០	១០៦
វៀតណាម សន្ទស្សន៍ប្រកួតប្រជែងសកល (ចំណាត់ថ្នាក់)	៧៧	៦៧
ថៃ សន្ទស្សន៍ប្រកួតប្រជែងសកល (ចំណាត់ថ្នាក់)	៣៨	៤០
ឡាវ សន្ទស្សន៍ប្រកួតប្រជែងសកល (ចំណាត់ថ្នាក់)	១១២	១១៣

ប្រភព៖ របាយការណ៍ស្តីពីការប្រកួតប្រជែងសកល, វេទិកាសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក

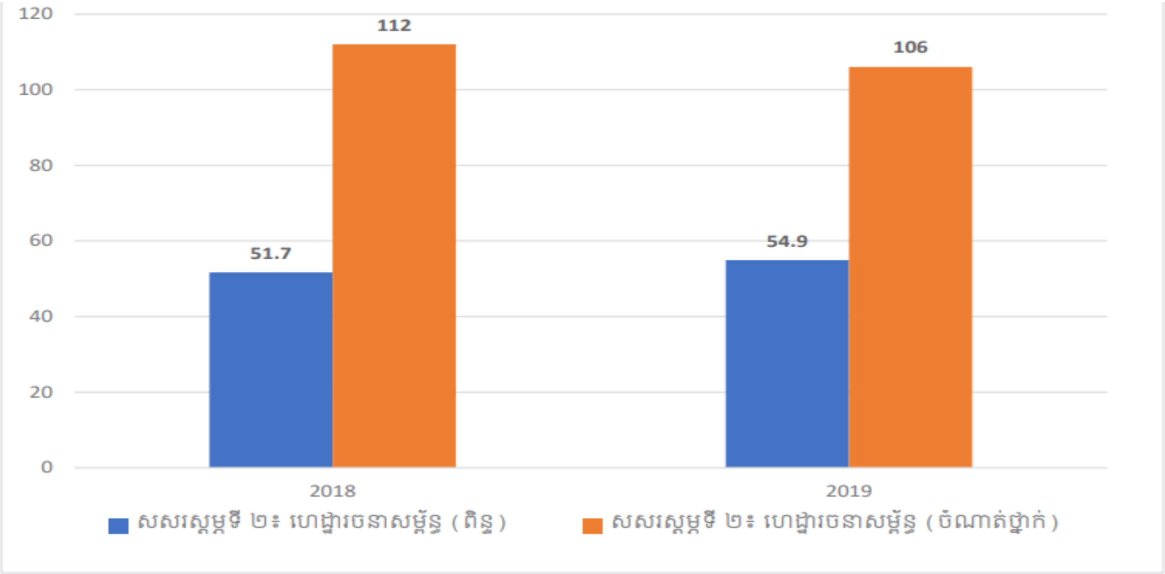
រូបភាព១៩ ៖ ចំណាត់ថ្នាក់ និងពិន្ទុរបស់ប្រទេសកម្ពុជា ដោយ WEF



ប្រភព៖ របាយការណ៍ស្ដីពីការប្រកួតប្រជែងសកល, វេទិកាសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក

បើពិនិត្យទៅលើពិន្ទុ និងចំណាត់ថ្នាក់ជាមធ្យមសម្រាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគឺ មានចំណាត់ថ្នាក់ លេខ ១០៦ ដែលមានពិន្ទុ ៥៤,៩ ដែលចំណាត់ថ្នាក់មានការកើនឡើងចំនួន ៦ លេខ ៦ លេខ បើប្រៀបធៀបនឹងឆ្នាំ ២០១៨ ដែលទទួលចំណាត់ថ្នាក់ ១១២ ដែលមានពិន្ទុ ៥១,៧។

រូបភាព២០ ៖ ចំណាត់ថ្នាក់ និងពិន្ទុហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ(សសរស្តម្ភទី២) សម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា ដោយ WEF



ប្រភព៖ របាយការណ៍ស្ដីពីការប្រកួតប្រជែងសកល វេទិកាសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក

ដូច្នេះ គេអាចធ្វើការសន្និដ្ឋានបានថា ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ (ផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក កំពង់ផែ និងផ្លូវអាកាស) នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាមានភាពល្អប្រសើរជាងមុន បើប្រៀបធៀបទៅនឹងឆ្នាំមុន ។

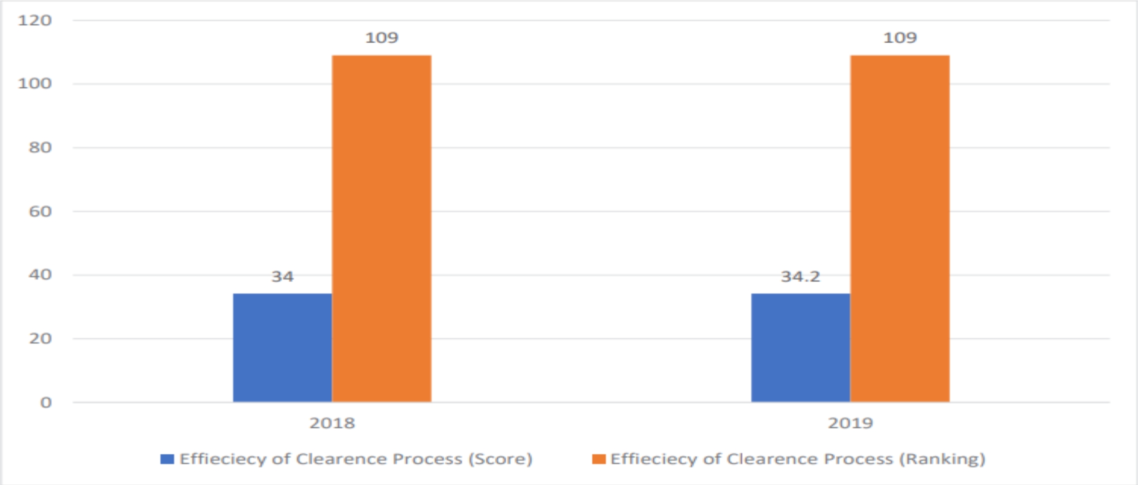
តារាងទី៣ ៖ សន្ទស្សន៍ប្រកួតប្រជែងសកលរបស់ប្រទេសកម្ពុជាតាមរយៈសូចនាករនានា

របាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំ	២០១៨	២០១៩
ពិន្ទុ		
សន្ទស្សន៍ប្រកួតប្រជែងសកល	៥០,២	៥២,១
សសរស្តម្ភទី ២៖ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ (ពិន្ទុ)	៥១,៧	៥៤,៩
គុណភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់	៤៧,២	៦១,៩
គុណភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវដែក	៨,៩	N/A
គុណភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធកំពង់ផែ	៨,០	៨,២
គុណភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអាកាសចរណ៍	៥៣,៩	៥៣,៩
ចំណាត់ថ្នាក់		
សន្ទស្សន៍ប្រកួតប្រជែងសកល	១១០	១០៦
សសរស្តម្ភទី ២៖ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ (ចំណាត់ថ្នាក់)	១១២	១០៦
គុណភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់	១០០	១០៧
គុណភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវដែក	៧៨	N/A
គុណភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធកំពង់ផែ	៩៣	៩៣
គុណភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអាកាសចរណ៍	៥៨	៥៨

ប្រភព៖ របាយការណ៍ស្តីពីការប្រកួតប្រជែងសកល, វេទិកាសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក

ការអនុវត្តនីតិវិធីគយ គឺមានភាពល្អប្រសើរជាងឆ្នាំមុន ដោយមានការកើនឡើងនូវពិន្ទុ ០,២ ដែល មានចំនួន ៣៤,២។ ទោះជាយ៉ាងណា កំណើននូវពិន្ទុមិនបានធ្វើឱ្យមានការប្រែប្រួលចំណាត់ថ្នាក់នោះទ ពោលគឺនៅរក្សាចំណាត់ថ្នាក់ទី១០៩ ដដែលបើប្រៀបធៀបនឹងឆ្នាំ២០១៨ ។

រូបភាពទី២១ ៖ ចំណាត់ថ្នាក់ និងពិន្ទុនីតិវិធីគយសម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា ដោយ WEF/GCI



ប្រភព៖ របាយការណ៍ស្តីពីការប្រកួតប្រជែងសកល, វេទិកាសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក

ចំណាត់ថ្នាក់ប្រទេសកម្ពុជាដែលបានធ្វើឡើងដោយ WEF/GCI នៅឆ្នាំ២០១៨ និងឆ្នាំ២០១៩ ស្ថិតនៅលើប្រទេសឡាវបន្តិច ប៉ុន្តែចំណាត់ថ្នាក់នេះនៅពីក្រោយប្រទេសថៃ និងវៀតណាម ដែលជា តំបន់អាស៊ីខាងកើត និងប៉ាស៊ីហ្វិច (EAP) (តារាងទី ២)។ ខណៈចំណាត់ថ្នាក់ប្រទេសថៃ និងវៀតណាមមានភាពប្រសើរឡើង។ ប្រទេសកម្ពុជាមិនទាន់បានបង្ហាញនូវចំណាត់ថ្នាក់ល្អប្រសើរឡើងជាងមុនទេក្នុងប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ។[13]

តារាងទី៤ ៖ WEF/GCI **តាមប្រទេសជិតខាងចន្លោះឆ្នាំ២០១៨ និង ២០**

របាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំ	២០១៨	២០១៩
ចំនួនប្រទេសដែលចូលរួមក្នុងការស្ទង់មតិ	១៤០	១៤១
កម្ពុជា សន្ទស្សន៍ប្រកួតប្រជែងសកល (ចំណាត់ថ្នាក់)	១១០	១០៦
វៀតណាម សន្ទស្សន៍ប្រកួតប្រជែងសកល (ចំណាត់ថ្នាក់)	៧៧	៦៧
ថៃ សន្ទស្សន៍ប្រកួតប្រជែងសកល (ចំណាត់ថ្នាក់)	៣៨	៤០
ឡាវ សន្ទស្សន៍ប្រកួតប្រជែងសកល (ចំណាត់ថ្នាក់)	១១២	១១៣

ប្រភព៖ របាយការណ៍ស្តីពីការប្រកួតប្រជែងសកល, វេទិកាសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក

[13] ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន, "*របាយការណ៍វឌ្ឍនភាពលើកទី២ ស្តីពី ការអនុវត្តផែនការមេអន្តរកាលស្តីពីការតភ្ជាប់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនពហុមធ្យោបាយ និងភស្តុភារកម្មកម្ពុជា ឆ្នាំ២០២០,*" ២០២០,ទំព័រ ០១~១០, 08_របាយការណ៍វឌ្ឍនភាពលើកទី២_Kh_Ed2_2.pdf

ជំពូកទី៣

វិភាគឱកាស និងបញ្ហាប្រឈម

ជំពូកទី៣
វិភាគឱកាស និងបញ្ហាប្រឈម

៣.១. ការវិភាគលើឱកាស

នៅពេលដែរភស្តុភារកម្មមានភាពរឹងមាំ និងដំណើរការមានភាពរលូននោះ សេដ្ឋកិច្ចនៅក្នុងប្រទេសមួយនឹងមានកំណើនយ៉ាងឆាប់រហ័ស ជាកត្តាជុំរុញឲ្យប្រសិទ្ធភាពនៃខ្សែចង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់មានស្ថេរភាព និងមានការកើនឡើងជាលំដាប់, ការបង្កើតឱកាសការងារកាន់តែមានភាពងាយស្រួល នៅពេលប្រទេសមួយមានបណ្តាញក្នុងការនាំចេញនាំចូលមានភាពឆាប់រហ័ស និងផ្តល់នៅទំនុកចិត្តដល់ដៃគូសហការក្នុងការធានានូវសុវត្ថិភាពនៃទំនិញ និងសុខមាលភាពដល់នាក់ប្រើប្រាស់ នោះហើយជាកត្តាមួយរួមចំណែកធ្វើឲ្យអាជីវកម្មមានភាពរីកចម្រើន និងត្រូវការកម្លាំងពលកម្មបន្ថែមដើម្បីបំពេញចន្លោះខ្វះខាតនៅក្នុងអាជីវកម្មរបស់ខ្លួន។ ដូចនេះការប្រកួតប្រជែងក៏កាន់តែខ្ពស់ព្រោះតម្រូវការនៃអ្នកប្រើប្រាស់ និងផ្គត់ផ្គង់មានការកើនឡើង ហើយក៏ជាផ្លូវមួយជួយឲ្យប្រទេសកម្ពុជាឈានជើងជ្រៀតចូលទីផ្សារអន្តរជាតិបានប្រកបដោយចីរភាព ដែលនេះគឺជាកត្តាដែលជម្រុញឲ្យមានកំណើនសេដ្ឋកិច្ចដល់ប្រទេសយើងឲ្យមានការកើនឡើង និងធ្វើឲ្យវិស័យផ្សេងៗក្នុងស្រុកមានភាពលូតលាស់រឹងមាំបានយ៉ាងឆាប់រហ័យ និងមិនមានភាពភ័យខ្លាចនូវវិបត្តិសេដ្ឋកិច្ចនោះទេ។

៣.១.១. ប្រសិទ្ធភាពខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់

ខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់វាជាប្រភពមួយយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការបញ្ចេញ ផលិតផលមួយឲ្យក្លាយជាផលិតផលសម្រេចក្នុងការបំពេញតម្រូវការដ៏មានប្រសិទ្ធភាព។ ពិតណាស់ការនាំចូល នឹងនាំចេញមួយចំនួនកម្ពុជាបានពឹងផ្អែកលើប្រទេសខាងជាមុនសិន មុននឹងទំនិញមកដល់ និងទៅដល់ ដែលវាបានធ្វើឲ្យយើងមិនសូវទទួលបាននូវប្រសិទ្ធភាពខ្លាំងក្នុងការការផលិត ដោយសារភាពយឺតយ៉ាវនៃការមកដល់ និងភាពស្មុកស្មាននៃការឆ្លងកាត់ព្រំដែនជាច្រើនមុនមកដល់។ ប៉ុន្តែក្រោយពីមាន ការបង្កើតថ្មី អភិវឌ្ឍន៍ និងស្តារឡើងវិញនៃ ភស្តុភាកម្មក្នុងប្រទេស យើងនឹងទទួលបាននូវប្រសិទ្ធភាពនៃខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់មួយយ៉ាងល្អប្រសើរដោយសារ យើងមានលទ្ធភាពក្នុងការគ្រប់គ្រងលើពេលវេលា និងការកាត់បន្ថយពេលវេលា ចំណាយ និងភាពស្មុកស្មាញនៃការឆ្លងកាត់ព្រំដែនផ្សេងៗ។ ប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ កម្ពុជាទទួលបានអត្ថប្រយោជន៍យ៉ាងច្រើនពីការកើនឡើងថ្លៃដើមផលិតកម្មនៅក្នុងប្រទេសចិន និងការបង្កើនលទ្ធផលកាន់តែខ្ពស់នៅក្នុងខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់។ ក្នុងនោះផងដែរ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

មានមហិច្ឆតាអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ក្នុងខេត្តព្រះសីហនុ មិនត្រឹមតែជាកំពង់ផែសមុទ្រជ្រៅនៅកម្ពុជាប៉ុណ្ណោះទេ ថែមទាំងជាកំពង់ផែក្នុងតំបន់ និងមជ្ឈមណ្ឌលដឹកជញ្ជូន នៅឆ្នាំ២០៥០ ។ មហិច្ឆតានេះ ត្រូវបាន **លោកនាយករដ្ឋមន្ត្រី ហ៊ុន ម៉ាណែត** លើកឡើងក្នុងពិធីជួបសំណេះសំណាលជាមួយមន្ត្រីរាជការ កម្មករ និយោជិត នៅកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ នាព្រឹកមិញនេះ ក្នុងឱកាសខួបលើកទី១៣៨ នៃទិវាពលកម្មអន្តរជាតិ (១ ឧសភា) ក្រោមប្រធានបទ "តែមួយ។ សហគ្រាសជាសហគមន៍សន្តិភាពតែមួយ" ។យោងតាមលោក ប៉ាន សូរស័ក្តិ រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុគ្រោងនឹងពង្រីកសមត្ថភាពបន្ថែមទៀត តាមរយៈគម្រោងសាងសង់ចំណតកុងតឺន័រថ្មី ដំណាក់កាលទី២ ប្រវែង ៤០០ម៉ែត្រ ជម្រៅ ១៦.៥ម៉ែត្រ និងដំណាក់កាលទី៣ ចំនួន ៤៣០។ បណ្តោយ 17.5 ម៉ែត្រ ជំរៅ 17.5 ម៉ែត្រ រួមជាមួយនឹងឧបករណ៍បច្ចេកទេសទំនើបៗ។

ដំណាក់កាលទី១ បានចាប់ផ្តើមនៅខែធ្នូ ឆ្នាំ២០២៣ ក្រោមអធិបតីភាពលោកនាយករដ្ឋមន្ត្រី ហ៊ុន ម៉ាណែត និងលោក Ishibashi Rintaro អនុរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងដែនដី ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដឹកជញ្ជូន និងទេសចរណ៍នៃប្រទេសជប៉ុន។ គម្រោងសាងសង់ស្ថានីយកុងតឺន័រប្រវែង ៣៥០ ម៉ែត្រ និងជម្រៅ ១៤,៥ ម៉ែត្រ ដំណាក់កាលទី ១ នឹងមានរយៈពេល ៣៦ ខែ និងចំណាយថវិកាប្រមាណ ២៤៣ លានដុល្លារ ជាកម្ចី ODA ពីរដ្ឋាភិបាលជប៉ុន។[14]

នៅពេលចាប់ផ្តើមដំណើរការ ស្ថានីយកុងតឺន័រថ្មីដំណាក់កាលទី 1 នឹងអាចគ្រប់គ្រងបាន 93 ភាគរយនៃនាវាក្នុងតំបន់ កើនឡើងពី 18 ភាគរយនាពេលបច្ចុប្បន្ន ខណៈដែលការចំណាយលើការដឹកជញ្ជូនតាមសមុទ្រនឹងត្រូវកាត់បន្ថយចំនួន 200 ដុល្លារអាមេរិកក្នុងមួយ TEU ដែលជាការចំណាយស្រដៀងគ្នាទៅនឹងតម្លៃនៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមសមុទ្រ។ ប្រទេសផ្សេងទៀតក្នុងតំបន់។ ជាលទ្ធផលក្នុងឆ្នាំ២០២៤នេះតាមទទិន្នន័យដែលបានចុះផ្សាយភ្នំពេញ៖ ចាប់ពីត្រីមាសទី២ឆ្នាំ២០២៣ រហូតមកដល់បច្ចុប្បន្ននេះ ស្ថានភាពនៃការដឹកជញ្ជូន ក៏ដូចជាការនាំចេញ នាំចូលទំនិញនៅកម្ពុជា មានការកើនឡើងជាបន្តបន្ទាប់ ក្នុងនោះការនាំចូលទំនិញនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនៅក្នុងខែមីនា ឆ្នាំ២០២៤នេះ មានការកើនឡើងរហូតដល់ជាង២២ភាគរយ ហើយការនាំចេញមានរហូតដល់ជិត២៥ភាគរយ ខណៈកំពង់ផែភ្នំពេញក៏មានភាពវិជ្ជមានគិតចាប់ពីចុងឆ្នាំ២០២៣ ដល់ត្រីមាសទី១ឆ្នាំ២០២៤នេះ។ នេះបើតាមការបញ្ជាក់របស់លោក ស៊ីន ចន្ធី ប្រធានសមាគមភស្តុភារកម្មកម្ពុជា មកកាន់ស៊ីស៊ីថាមស៍ នៅថ្ងៃទី២៦ ខែមេសា ឆ្នាំ២០២៤។

---

[14] KHMER TIMES,˝ Cambodian Logistics Drive Could Benefit All Sectors,˝ *KHMER TIMES*, May 03, 2023, https://www.khmertimeskh.com/501282431/cambodian-logistics-drive-could-benefit-all-sectors/

លោក ស៊ីន ចន្នី បានលើកឡើងថា នៅក្នុងការធ្វើពាណិជ្ជកម្មរបស់កម្ពុជា ក៏ដូចជាការនាំចេញ-នាំចូលរបស់កម្ពុជា គឺត្រូវការប្រើប្រាស់ឬពឹងផ្អែកលើកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុជិត៧០ភាគរយ ហើយសកម្មភាពនៃការនាំចេញ-នាំចូលផ្នែកខ្លះទៀត គឺត្រូវប្រើប្រាស់មធ្យោបាយមួយចំនួនទៀតដូចជា ការឆ្លងកាត់ព្រំដែន ផ្លូវអាកាស និងការប្រើប្រាស់កំពង់ផែនៅក្រុងភ្នំពេញ។ លោកសន្និដ្ឋានថា បើទោះបីជាមានផ្នែកផ្សេងៗ ឬទំនិញផ្សេងៗមានការធ្លាក់ចុះនូវការបញ្ជាទិញក៏ពិតមែន ប៉ុន្តែក៏មានទំនិញផ្សេងទៀតមានការកើនឡើងវិញដែរ។[15]

៣.១.២.ការបង្កើតឱកាសការងារ

នៅពេលកម្ពុជាមានការរៀបចំនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបានល្អភស្តុភាកម្ម វាជាការពិតនឹងមាននូវការកកើតនៅការវិនិយោគថ្មីដោយសារការកើនឡើងនៃគុណភាពភស្តុភាកម្មសម្រាប់ វិស័យដឹកជញ្ជូននានា សម្រាប់ការផ្គត់ផ្គង់សម្រាប់ចរន្តនៃតម្រូវការទាំងក្នុងស្រុក នឹងក្រៅស្រុកបានយ៉ាងល្អទាន់ពេលវេលា និងប្រកបជាមួយនឹងគុណភាពផងដែរ។ ការកើនឡើងនឹងការវិនិយោគផ្សេងៗ ជាសញ្ញាណដែលបានប្រាប់ថាឱកាស មួយដែលបានផ្តល់សម្រាប់ភាពសម្បូរការងារសម្រាប់ប្រជាជនកម្ពុជា។ ការផ្តល់ឱកាសការងារនេះផងដែរ ក៏បានធ្វើមាននៅកំណើនសេដ្ឋកិច្ចដែលបានមកពីការកើន GDP គឺជាការកើនឡើងនៃចំណូលក្នុងពលរដ្ឋម្នាក់ៗ ដែលអាចជួយឲ្យពួកគេមានកម្រិតជីវៈភាពមួយដែលល្អប្រសើរក្នុងការរស់នៅប្រចាំថ្ងៃ ថែមទាំងជួយកាត់បន្ថយភាពក្រីក្ររបស់ប្រជាពលរដ្ឋផងដែរ។ ការវិនិយោគមួយចំនួនធំត្រូវបានទាមទារដើម្បីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនរបស់ប្រទេសកម្ពុជា។របាយការណ៍ពីវិទ្យាស្ថានស្រាវជ្រាវសេដ្ឋកិច្ចសម្រាប់អាស៊ាន និងអាស៊ីបូព៌ា (ERIA) បានប៉ាន់ប្រមាណថា ការវិនិយោគសរុបរហូតដល់ 16 ពាន់លានដុល្លារគឺត្រូវបានទាមទារនៅក្នុងវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបស់ប្រទេសកម្ពុជាចន្លោះឆ្នាំ 2013 និង 2022។ ការព្យាករណ៍ ERIA ភាគច្រើនគឺស្របតាមនិន្នាការដែលបានគូសបញ្ជាក់ដោយក្រុមប្រឹក្សា។ សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រទេសកម្ពុជាជាមួយនឹងការវិនិយោគ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលមានការប្តេជ្ញាចិត្តសរុបមានចំនួនប្រហែល 7 ពាន់លានដុល្លារអាមេរិកចន្លោះឆ្នាំ 2012 និង 2016 ឬប្រហែល 40% នៃចំនួនសរុប។ គួរកត់សម្គាល់ថា ការវិនិយោគដែលបានប្តេជ្ញាចិត្តលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបានកើនឡើងដល់កម្រិតខ្ពស់ក្នុងរយៈពេលប្រាំឆ្នាំចំនួន 3.1 ពាន់លានដុល្លារក្នុងឆ្នាំ 2015 ដែលតំណាងឱ្យ 67% នៃការវិនិយោគដែលបានបោះពុម្ពផ្សាយនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាក្នុងឆ្នាំនោះ។ បច្ចុប្បន្ន

[15] KHMER TIMES,˝ Sihanoukville Autonomous Port to be transformed into regional port and logistics hub,˝ *KHMER TIMES*, May 01, 2024, https://www.khmertimeskh.com/501481387/sihanoukville-autonomous-port-to-be-transformed-into-regional-port-and-logistics-hub/

នេះ កម្ពុជាកំពុងមានពាណិជ្ជកម្មស្មើភាពគ្នាជាមួយប្រទេសដទៃទៀតក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារក្នុងតំបន់អាស៊ាន។មានមនុស្សប្រហែល 30,000 នាក់ដែលធ្វើការជាមួយការដឹកជញ្ជូន និងការដឹកជញ្ជូន។ ពួកគេភាគច្រើនធ្វើការជាអ្នកបើកបរ អ្នកដឹកជញ្ជូន កម្មករ និងបុគ្គលិកការិយាល័យ។ មុនពេលការផ្ទុះឡើងនៃ Covid-19 ក្នុងឆ្នាំ 2019 តម្រូវការការងារជាមួយនឹងវិស័យដឹកជញ្ជូន និងដឹកជញ្ជូនមានដល់ទៅ 2,000 នាក់ក្នុងមួយឆ្នាំ។វិស័យនេះនឹងបង្កើតការងារកាន់តែច្រើន បង្កើនប្រាក់ចំណូល និងកំណើនសេដ្ឋកិច្ចនៅកម្ពុជា (នៅពេលដែល Covid-19 ត្រូវបានបញ្ចប់)។

ទាំងនេះសុទ្ធសឹងជាផលចំនេញសម្រាប់កម្ពុជា ក្នុងការសង្កេតឃើញបន្ទាប់ពីការស្តារ និងអភិវឌ្ឍន៍ក្នុងវិស័យភស្តុភារកម្មក្នុងប្រទេសឡើងវិញ ដែលវាបានកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រដែលមាននៅក្នុងប្រទេស នឹងថែមទាំងអាចធ្វើឲ្យកម្ពុជាចាកចេញពីប្រទេសក្រីក្រ ព្រមទាំងជួយជម្រុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចបានយ៉ាងលឿនគួរឲ្យកត់សម្គាល់។[16]

៣.១.៣. ការបង្កើនភាពប្រកួតប្រជែងខ្ពស់

នៅពេលកម្ពុជាមានប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនមួយដែលមានភាពរឹងមាំ និងមានឯករាជ្យភាពក្នុងវិស័យភស្តុភាកម្មនោះវាពិតណាស់ កម្ពុជានឹងមានភាពខ្លាំងទៅលើការនាំចេញនឹងនាំចូលទំនិញ ទាំងក្នុង និងក្រៅស្រុកដោយមិនបាច់ពឹងផ្អែកទៅលើកំពង់ផែរ ឬអាកាសយានដ្ឋានប្រទេសជិតខាងក្នុងការនាំចេញ និងនាំចូលទំនិញរបស់កម្ពុជាទៀតបន្តទៅកាន់ទីទាំងគោលដៅរបស់យើងទៀតទេ។ ដែលមានន័យថាកម្ពុជានឹងមានការនាំចេញ និងនាំចូលដោយខ្លួនឯងផ្ទាល់តែម្តងដែល វាឲ្យអាចកាត់បន្ថយនូវចំណាយជាច្រើនសម្រាប់យើង។ ការគិតឡើងវិញនូវបទប្បញ្ញត្តិដែលគ្រប់គ្រង ការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេសក្នុងវិស័យភ័ស្តុភារកម្មនឹងជួយឱ្យរដ្ឋ បង្កើនសេដ្ឋកិច្ច វាត្រូវបានគេប៉ាន់ប្រមាណថា ការកាត់បន្ថយរបាំងពាណិជ្ជកម្ម និងការរឹតបន្តឹង FDI ចំពោះមធ្យមភាគសកលអាចផ្តល់ការជំរុញដល់ GDP ដល់ទៅ 17% ក្នុង

រយៈពេលមធ្យមទៅវែង។ មួយវិញទៀតប្រសិនបើការរឹតបន្តឹងការប្រកួតប្រជែងមួយចំនួនដែលកំណត់ដោយ OECD ក្នុងឧស្សាហកម្មភស្តុភាររបស់អាស៊ានត្រូវបានដកចេញនោះ សេដ្ឋកិច្ច អាចមានភាពល្អប្រសើរជាង 4.5 ពាន់លានដុល្លារជារៀងរាល់ឆ្នាំ។ នេះគឺជាការប៉ាន់ប្រមាណបែបអភិរក្ស ព្រោះថាវាមិនគិតពីផលប៉ះពាល់ដូចជាការបង្កើនការងារ ឧបសគ្គ ក្នុងការចូលទីផ្សារសម្រាប់សហគ្រាសធុនតូច និងមធ្យម និងការធ្វើឱ្យពាណិជ្ជកម្មឆ្លងកាត់ព្រំដែនមានភាពប្រសើរឡើង។កាលណាដែលយើងមានផលិតផលមួយដែលមានតម្លៃសមរម្យ និងមានគុណភាពនោះ វាជា

[16] KHMER TIMES,″ Logistics sector to receive boost in human resources,″ KHMER TIMES, Dec 28, 2021, https://www.khmertimeskh.com/50996048/logistics-sector-to-receive-boost-in-human-resources/

រឿងមួយដែលបានផ្តល់ឲ្យយើងមានភាពល្អប្រសើរ ក្នុងការទាក់ទាញចំណាប់អារម្មណ៍នៅតម្រូវការទាំងក្នុង និងក្រៅស្រុកផងដែរ ។ ការប្រកួតប្រជែងថ្មីនេះផងដែរ វាក៏ជាការបង្ហាញពីមុខមាត់ថ្មីរបស់កម្ពុជាក្នុងការបង្ហាញសក្តានុពលរបស់យើងក្នុងការឈានទៅរកភាពរីកចម្រើនដែលប្រកបដោយនិរន្តភាព ដែលនេះការរំពឹងយ៉ាងមុតមាំរបស់កម្ពុជាក្នុងវិស័យកសុកាកម្ម។

៣.១.៤. ការជ្រៀតចូលទីផ្សារអន្តរជាតិ

ការប្រកួតប្រជែងនៅក្នុងទីផ្សារអន្តរជាតិ វាមិនមែនជារឿងងាយស្រួលនោះសម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជាដែលកំពុងរៀបចំខ្លួនឡើងវិញបន្ទាប់ពីឆ្លងកាត់នូវស្រមោលអតីតកាលជាច្រើន ទាំងសង្គ្រាម និងបញ្ហាជម្លោះក្នុងស្រុកផ្សេងៗ តែយ៉ាងនាក៏ដោយមកដល់ពេលបច្ចុប្បន្ននេះយើងសង្កេតឃើញថារដ្ឋាភិបាលបាន នឹងកំពុង រៀបចំ និងពង្រឹងដែលដាក់ចេញជាគោលនយោបាយផ្សេងដើម្បីកសាងប្រទេសឡើងវិញ។ ថែមទាំង នឹងក៏កំពុងសំឡឹងទៅមើលការបោះជំហានចូលទៅក្នុងទីផ្សារអន្តរជាតិឲ្យកាន់តែបានជ្រៅជាងមុនដែលជាកត្តាជម្រុញយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការកសាងសេដ្ឋកិច្ចឲ្យមានការរីកចម្រើន។ កម្ពុជាបានមើលឃើញឱកាសតាមរយៈការអភិវឌ្ឍវិស័យកសុកាកម្ម សម្រាប់ជាតួរអង្គដឹកនាំទំនិញកម្ពុជាចូលទៅក្នុងទីផ្សារអន្តរជាតិព្រោះថាវិស័យដឹកជញ្ជូនជាអ្នកដឹកនាំទំនិញចេញទៅក្រៅបាន បើសិនជាយើងមានប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនមួយដែលច្បាស់លាស់នោះវាបង្កជាភាពងាយស្រួល ជាច្រើនដែលមាន ពេលវេលាក្នុងការដឹក ការចំណាយ សុវត្ថិភាព មានជម្រើសច្រើនក្នុងការនាំចេញ និងនាំចូល និងថែមទាំងជួយកាត់បន្ថយថ្លៃដើមទៀតផង។ តាមរយៈក្រសួងពាណិជ្ជកម្មបានឱ្យដឹងពី ភាពផុយស្រួយនៃការប្រកួតប្រជែងរបស់កម្ពុជាទាក់ទងនឹងប្រទេសជិតខាង ប៉ុន្តែបានអះអាងថាទិន្នន័យរបស់ GDCE បានបង្ហាញថាការនាំចេញរយៈពេលវែង ដូចជាទៅកាន់សហរដ្ឋអាមេរិក និងសហភាពអឺរ៉ុបកំពុងដំណើរការល្អ។ តម្លៃនៃការនាំចេញបានកើនឡើងជាង ៥ ភាគរយពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំដល់ 19.3 ពាន់លានដុល្លារក្នុងឆ្នាំ 2021។ យើងបានឈានដល់ទំហំពាណិជ្ជកម្មខ្ពស់បំផុត (48 ពាន់លានដុល្លារក្នុងឆ្នាំ 2021)ដោយសារការនាំចេញសម្លៀកបំពាក់ ស្បែកជើង និងទំនិញធ្វើដំណើរ។ ការនាំចេញកសិកម្មក៏បានស្ទុះងើបឡើងវិញបន្ទាប់ពីសហភាពអឺរ៉ុបបានដកការការពារនេះ។ ទិន្នន័យនេះជាភស្តុតាងដែលបង្ហាញថាការអនុវត្តរបស់យើងបានប្រសើរឡើង។ វាច្បាស់ណាស់យើងនឹងអាចបោះជំហានថ្មីមួយទៀតសម្រាប់ដំណើរថ្មីជាមួយនឹងទីផ្សារអន្តរជាតិ។

៣.១.៥. ការជម្រុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ច

នៅពេលដែលមានការរៀបចំនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធច្បាស់លាស់ក្នុងការអភិវឌ្ឍប្រទេសជាតិវាជារឿងមួយដ៏សំខាន់បំផុតក្នុងការធ្វើឲ្យមានការកើនឡើងនៃកំណើនសេដ្ឋកិច្ច។ជាពិសេសនៅក្នុងវិស័យ ភស្តុភាកម្មដែលជាវិស័យមួយសំខាន់សម្រាប់ធ្វើការជួយជម្រុញភាពរីកចម្រើននៃប្រទេសជាតិ តួយ៉ាងការបង្កើតភាពមានការងារធ្វើរបស់ប្រជាជន ដែលវាបានធ្វើឲ្យកម្រិតជីវ:ភាពនៃការរស់នៅឲ្យកាន់តែល្អប្រសើរប្រកបដោយសេរីភាព និងសេចក្ដីសុខសាន្ត ការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រនូវក្នុងសង្គម លែងមានអសន្តិសុខសង្គមផ្សេងៗដែលជាកត្តាមួយជួយជម្រុញសេដ្ឋកិច្ចរបស់កម្ពុជាឲ្យកាន់តែល្អប្រសើរផងដែរ។នៅក្នុង "វេទិកាដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារ 2023" របស់ EuroCham Cambodia ទេសរដ្ឋមន្ត្រី រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន លោកទេសរដ្ឋមន្ត្រី ស៊ុន ចាន់ថុល បានបង្ហាញសុទិដ្ឋិនិយមអំពីសក្តានុពលរបស់ប្រទេសជាតិ ដោយបញ្ជាក់ថា កម្ពុជា "ចង់ក្លាយជាមជ្ឈមណ្ឌលអនុតំបន់សម្រាប់ភស្តុភាកម្ម និងសម្រួលពាណិជ្ជកម្មឆ្លងព្រំដែន"។ ទិន្នន័យរបស់រដ្ឋាភិបាលបានព្យាករណ៍ពីចំនួនកំណើនដ៏គួរឱ្យចាប់អារម្មណ៍សម្រាប់វិស័យភស្តុភាកម្ម ដោយការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែករំពឹងថានឹងកើនឡើងដល់ប្រាំបីលានតោនក្នុងមួយឆ្នាំ និងអ្នកដំណើរ 1.5 លាននាក់ក្នុងមួយឆ្នាំនៅឆ្នាំ 2030។ អ្នកធ្វើដំណើរតាមយន្តហោះត្រូវបានព្យាករណ៍ថានឹងកើនឡើងចន្លោះពី 26.5 ទៅ 30.5 លាននាក់ក្នុងមួយឆ្នាំ ហើយការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសត្រូវបានគេរំពឹងថានឹង ទទួលបានប្រហែល 350,000 ទៅ 400,000 តោនក្នុងមួយឆ្នាំ។

ការវិនិយោគ 30 ពាន់លានដុល្លារ ដើម្បីអនុវត្តគម្រោងចំនួន 150 គម្រោងមួយដែលគួរឲ្យកត់សម្គាល់ក្រោមផែនការមេគឺប្រឡាយទន្លេបាសាក់ដែលនឹងតភ្ជាប់ទន្លេបាសាក់ទៅនឹងកំពង់ផែសមុទ្រនៃខេត្តកំពត។ លោក ចាន់ថុល ជឿជាក់ថា នេះនឹងក្លាយជា "អ្នកផ្លាស់ប្តូរហ្គេម" សម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា ព្រោះថាវានឹងធ្វើអោយប្រសើរឡើងនូវការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក កាត់បន្ថយការចំណាយលើការដឹកជញ្ជូន ចំណេញពេលវេលា និងរួមចំណែកដល់ពាណិជ្ជកម្មពិភពលោក។

ដើម្បីគាំទ្រដល់ផែនការដ៏មានមហិច្ឆតាទាំងនេះ កម្ពុជានឹងវិនិយោគប្រមាណ ៣០ពាន់លានដុល្លារ ដើម្បីអនុវត្តគម្រោងចំនួន ១៥០ ក្នុងគោលបំណងធ្វើទំនើបកម្មហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសំខាន់ៗ។ ការវិនិយោគទាំងនេះមានសារៈសំខាន់ណាស់ក្នុងការធានានូវភាពជោគជ័យនៃខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់សម្រាប់កសិករ និងអ្នកនាំចេញសម្លៀកបំពាក់។

កម្ពុជាត្រូវបានគេទាញយកដើម្បីមានកំណើន GDP ខ្លាំងបំផុត៖

- Yahoo Finance បានដាក់ចំណាត់ថ្នាក់ប្រទេសកម្ពុជាជាប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍លឿនបំផុតទី 14 ក្នុងឆ្នាំ 2023 ជាមួយនឹងកំណើន GDP ដែលរំពឹងទុក 5.8% ។

- កម្ពុជាជាប់ចំណាត់ថ្នាក់ទីពីរជាមួយនឹងប្រទេសវៀតណាមសម្រាប់កំណើនផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបក្នុងតំបន់ យោងតាមមូលនិធិរូបិយវត្ថុអន្តរជាតិដែលព្យាករណ៍ថានឹងមានកំណើន 5.8 ភាគរយនៅឆ្នាំ 2023។
- ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ីបានព្យាករថា កំណើនផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបរបស់កម្ពុជានឹងកើនឡើង ៥.៥ ភាគរយក្នុងឆ្នាំ ២០២៣ ប៉ុន្តែកើនឡើងដល់ ៦.0 ភាគរយនៅឆ្នាំ ២០២៤។
- ទេសាភិបាលធនាគារជាតិនៃកម្ពុជា លោក ជា ចាន់តូ បានដាក់ទិសដៅ ៦ ភាគរយសម្រាប់ឆ្នាំ ២០២៣។ របាយការណ៍រដ្ឋនៃភស្តុភារក៏បានលើកឡើងពីសក្តានុពលនៃទីផ្សារដែលកំពុងរីកចម្រើនដូចប្រទេសកម្ពុជាដែរ។ "ជាមួយនឹងបណ្តាញផ្គត់ផ្គង់ដែលកំពុងរីកចម្រើន អាស៊ីអាគ្នេយ៍ដែលកំពុងរីកចម្រើនត្រូវបានកំណត់ឱ្យក្លាយជាទីផ្សារវិនិយោគដ៏សំខាន់សម្រាប់អចលនទ្រព្យផ្នែកដឹកជញ្ជូន។ តំបន់នេះនៅតែមានសារៈសំខាន់ក្នុងការធ្វើពិពិធកម្មខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់... ក្នុងរយៈពេលវែងជាងនេះ សក្តានុពលនៃពាណិជ្ជកម្មអេឡិចត្រូនិចរបស់វាគឺមានទំហំធំដែលផ្តល់ចំណាត់ថ្នាក់អ្នកប្រើប្រាស់ដ៏សន្ទឹកសន្ធាប់ និងកំពុងកើនឡើង។
- យោងតាម TikTok និង Boston Consulting Group តម្លៃទីផ្សារសរុបនៃពាណិជ្ជកម្មអេឡិចត្រូនិក (GMV) នៅក្នុង APAC ត្រូវបានគេប៉ាន់ប្រមាណថានឹងឈានដល់ 3.5 ពាន់ពាន់លានដុល្លារនៅឆ្នាំ 2025 ។
- តុល្យភាពនៃខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ និងការបង្កើនភាពធន់ – ការកាត់ផ្តាច់ពីប្រទេសចិននឹងធ្វើឱ្យ SEA ក្លាយជាគោលដៅកំពូលសម្រាប់ការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេសក្នុងចំណោមតំបន់ដែលកំពុងរីកចម្រើន។[17]

៣.២. បញ្ហាប្រឈម

បន្ថែមលើបញ្ហាប្រឈមជាក់លាក់ដូចបានកត់សម្គាល់ខាងលើ ការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និង ភស្តុភារកម្មនៅកម្ពុជាបន្តជួបប្រទះបញ្ហាប្រឈមរួម ដែលមានលក្ខណៈជាប្រព័ន្ធមួយចំនួនទៀតដូចខាងក្រោម៖

[17] KHMER TIMES,˝ Cambodian Logistics Drive Could Benefit All Sectors,˝ KHMER TIMES, May 03, 2023, https://www.khmertimeskh.com/501282431/cambodian-logistics-drive-could-benefit-all-sectors/

៣.២.១. កង្វះគោលនយោបាយរួម ឬផែនការគ្របដណ្ដប់ទូទាំងប្រទេស

គោលនយោបាយឬផែនការ អភិវឌ្ឍន៍វិស័យដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារកម្មនៅកម្ពុជាកន្លងមកត្រូវបានរៀបចំតាមវិស័យដឹកជញ្ជូនរៀងៗខ្លួន និង មានក្របខណ្ឌពេលវេលាផ្សេងៗគ្នា។ ជាក់ស្តែង ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវថ្នល់ត្រូវបានរៀបចំក្នុងឆ្នាំ២០០៦ និង ត្រូវបានកែសម្រួលនៅឆ្នាំ២០០៩ ដោយមានការគាំទ្រពីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន (JICA) និងចុងក្រោយត្រូវធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពនៅឆ្នាំ២០១៧ ដោយមានការគាំទ្រពីសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន (PRC)។ ទន្ទឹមនេះ ច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់ដែលត្រូវបានប្រកាសឱ្យប្រើនាខែឧសភាឆ្នាំ២០១៤ គ្របដណ្តប់លើគោល នយោបាយ យុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនការអភិវឌ្ឍន៍សម្រាប់សាងសង់ ជួសជុល និងថែទាំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ការរៀបចំផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវថ្នល់ ការប្រើប្រាស់ដីសម្រាប់អភិវឌ្ឍផ្លូវថ្នល់ ការថែទាំផ្លូវថ្នល់ ការរៀបចំ ស្ថានីយ ចំណតយានយន្ត និងស្ថានីយផ្សេងៗតាមដងផ្លូវថ្នល់ ប្រភពធនធានថវិកា ការប្រើប្រាស់ផ្លូវការ ការពារហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ការផ្ទុកទម្ងន់របស់យានយន្តដឹកជញ្ជូន និងការកំណត់វិធាននិងបទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេស ព្រមទាំងការដាក់ទណ្ឌកម្ម និងពិន័យល្មើសនឹងច្បាប់ជាដើម។ ជាមួយគ្នានេះ ភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិកូរ៉េ (KOICA) បានគាំទ្ររាជរដ្ឋាភិបាលក្នុងការរៀបចំផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍វិស័យ ផ្លូវដែកក្នុងឆ្នាំ២០១៤។ ផែនការការដឹកជញ្ជូនទីក្រុងត្រូវបានជួយរៀបចំដោយ JICA ក្នុងឆ្នាំ២០១៤ ខណៈ ប្រព័ន្ធរថយន្តក្រុងថ្មីក្នុងទីក្រុងកំពុងស្ថិតក្នុងដំណាក់កាលសាកល្បង រីឯផ្នែកឡូជីស្ទីក យុទ្ធសាស្ត អភិវឌ្ឍន៍វិស័យនេះចំនួន ៥ ត្រូវបានរៀបចំឡើងក្នុងឆ្នាំ២០១៨ ក្រោមជំនួយឧបត្ថម្ភពី JICA និង ធនាគារពិភពលោកជាមួយកម្មវិធីអាទិភាពចំនួន២៥។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី ក្របខណ្ឌគោលនយោបាយ និងយុទ្ធសាស្ត្រពុំទាន់គ្រប់ជ្រុងជ្រោយ ជាពិសេសពុំទាន់មានលក្ខណៈប្រមូលផ្តុំ ស្របពេលដែលបទដ្ឋាន គតិយុត្ត និងបទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនក៏នៅខ្វះខាតផងដែរ។ ការណ៍នេះ នាំដល់ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តដឹកជញ្ជូនប្រឈមនឹងបញ្ហាមួយចំនួន ដែលពិបាកនឹងសម្រេចបាននូវកម្រិតនៃឧត្តមានុពលនៃការវិនិយោគ។

៣.២.២. កម្រិតនៃធនធានហិរញ្ញប្បទានសម្រាប់វិនិយោគសាធារណៈ

វិនិយោគសាធារណៈជារួម ផ្តោតលើការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត ជាពិសេសហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី ក្នុងបរិបទថ្មីរាជរដ្ឋាភិបាលចាំបាច់ត្រូវរ៉ាប់រងលើអាទិភាពផ្សេងទៀត ជាពិសេសតម្រូវការផ្នែកសង្គម និង បរិស្ថានដែលមានតម្រូវការហិរញ្ញប្បទានកាន់តែធំ និងយូរអង្វែង។ ក្នុងន័យនេះ ការវិភាជថវិកា និងការបែង ចែកហិរញ្ញប្បទានត្រូវមានការថ្លឹងថ្លែងច្រើនជាងមុន ដើម្បីឆ្លើយតបតាមគោលដៅនៃគោលនយោបាយជាតិ សំខាន់ៗ។ ជាក់ស្តែង ចុងក្រោយនេះរាជរដ្ឋាភិបាលត្រូវការផ្តោតលើការគាំទ្រផ្នែក

ជំនួយសង្គម ដែលជា ផលវិបាកនៃជំងឺកូវីដ-១៩ តាមរយៈការអនុវត្តកម្មវិធីស្តារ និងជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាក្នុងការរស់នៅ ជាមួយកូវីដ-១៩ តាមគន្លងប្រក្រតីភាពថ្មី សម្រាប់ឆ្នាំ២០២១-២០២៣ ព្រមទាំងអាទិភាពលើវិស័យផ្សេងទៀត ជាពិសេស វិស័យឌីជីថលតាមរយៈការអនុវត្តក្របខណ្ឌគោលនយោបាយសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមឌីជីថលកម្ពុជា ២០២១-២០៣៥ ជាដើម។

៣.២.៣. ភាពមានកម្រិតនៃការអនុវត្តប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពនៃគម្រោង

ជារួមប្រសិទ្ធភាពនៃការអនុវត្ត គម្រោងសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័នដឹកជញ្ជូននៅមានកម្រិត បញ្ហាប្រឈមនេះកើតចេញពីកត្តាជាច្រើន ក្នុងនោះរួមមាន៖ កម្សោយនៃការរៀបចំផែនការច្បាស់លាស់ និងអាចអនុវត្តបានពីដើមទី (Project readiness) ការពន្យារពេលនេះការចាប់ផ្តើមការសាងសង់ និងការបើកប្រាក់កិច្ចសហការក្នុងចំណោមតួអង្គពាក់ព័ន្ធ ភាពមានកម្រិតនៃជំនាញបច្ចេកទេស និងធនធានមនុស្សក៏ដូចជាភាពខ្វះចន្លោះនៃការត្រួតពិនិត្យ និងតាមដាន ការអនុវត្តគម្រោងជាដើម។ ការណ៍នេះបានបណ្តាលឱ្យការអនុវត្តគម្រោងសាងសង់ជួសជុល និងថែទាំ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូននៅកម្ពុជា ពុំទាន់អាចសម្រេចបាននូវប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់នៅឡើយជាពិសេសកត្តាគុណភាព។

៣.២.៤. កម្រិតនៃភាពធន់នឹងកត្តាបម្រែបម្រួលអាកាសធាតុ និងគ្រោះធម្មជាតិ

ការគិតគូរលើកត្តាភាពធន់នឹងបម្រែបម្រួលអាកាសធាតុ និងគ្រោះធម្មជាតិសម្រាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនបាន និងកំពុងក្លាយជានិន្នាការប្រកបដោយសន្ទុះ ដែលត្រូវបានទទួលការយកចិត្តទុកដាក់ខ្ពស់ពីគ្រប់ភាគីពាក់ព័ន្ធ ជាពិសេសដៃគូអភិវឌ្ឍន៍។ នេះមានន័យថា ការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូននាពេលអនាគត ចាំបាច់ត្រូវបញ្ចូល កត្តានៃការសម្របទៅនឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ និងភាពធន់នៃគ្រោះធម្មជាតិ។ កន្លងមក ដោយសារមិនទាន់ត្រូវបានគិតគូរគ្រប់ជ្រុងជ្រោយលើកត្តានេះសំណង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនក្នុងទីតាំងភូមិសាស្ត្រមួយចំនួន ក្នុងប្រទេសកម្ពុជាទទួលរងការខូចខាតលឿន និងក្នុងទ្រង់ទ្រាយធំជាងការរំពឹងទុកដែលបណ្តាលឱ្យការ ចំណាយលើការថែទាំនិងជួសជុលកាន់តែមានទំហំធំ និងក្លាយជាបន្ទុកបន្ថែមដល់ថវិកាជាតិពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំ។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី ការបញ្ចូលកត្តាភាពធន់នឹងបម្រែបម្រួលអាកាសធាតុ និងគ្រោះធម្មជាតិនឹងធ្វើឱ្យមានការកើនឡើងចំណាយវិនិយោគ សម្រាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័នដឹកជញ្ជូនដោយជៀសមិនរួចនោះទេ។

៣.២.៥. កង្វះធនធានមនុស្ស និងការប្រកួតប្រជែង

មនុស្ស ជាពិសេសជំនាញ និងបច្ចេកទេស ផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ការដឹកជញ្ជូននិងភស្តុភារកម្ម នៅបន្តជាបញ្ហាប្រឈមទាំងសម្រាប់ស្ថាប័ន សាធារណៈ និងឯកជន។ ការណ៍នេះ បណ្តាលឱ្យកម្ពុជានៅបន្តពឹងផ្អែកខ្លាំងលើជំនាញពីក្រៅប្រទេសខណៈប្រព័ន្ធអប់រំនៅកម្ពុជាពុំទាន់មានលទ្ធភាពផ្គត់ផ្គង់ជំនាញតាមតម្រូវការនៅឡើយ។ ជាមួយគ្នានេះ ការប្រកួតប្រជែងក្នុងចំណោមក្រុមហ៊ុនផ្តល់សេវាដឹកជញ្ជូននិង ឡូជីស្ទីកនៅមិនទាន់មានភាពទូលំទូលាយដោយសារកង្វះក្របខណ្ឌច្បាប់ និងគតិយុត្តដែលធ្វើឱ្យថ្លៃឡូជីស្ទីកនៅមិនទាន់មានភាពប្រកួតប្រជែងធៀបនឹង ប្រទេសផ្សេងទៀតក្នុងតំបន់។[18]

៣.៣. ដំណោះស្រាយជារួមនៃបញ្ហារារាំងក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាក្នុងវិស័យភស្តុភារកម្ម

បន្ទាប់ពីបានសិក្សាវិភាគអំពីបញ្ហាប្រឈមមួយចំនួនរបស់កម្ពុជា អំពីតួនាទីភស្តុភាកម្មក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច ដែលមានដូចជា កង្វះគោលនយោបាយរួម ឬផែនកាប្រកបដោយភាពប្រទាក់ក្រឡា កម្រិតនៃធនធានហិរញ្ញប្បទានសម្រាប់វិនិយោគសាធារណៈ ភាពមានកម្រិតនៃការអនុវត្តប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពនៃគម្រោង កម្រិតនៃភាពធន់នឹងកត្តាបម្រែបម្រួលអាកាសធាតុ និងគ្រោះធម្មជាតិ កង្វះធនធានមនុស្ស និងការប្រកួតប្រជែង។

- **ការបន្តស្ថារ និងកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ**

យើងដឹងថាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមានសារៈសំខាន់ណាស់សម្រាប់ជំរុញដល់ដំណើរការវិនិយោគ និងចាចរណ៍ទំនិញនាំចេញ និងនាំចូល។ ដូច្នេះហើយ រដ្ឋាភិបាលគួរតែផ្តោតយកចិត្តទុកដាក់លើ ការអភិវឌ្ឍន៍ក្នុងវិស័យនេះបន្ថែមទៀត។ បើយោងទៅតាមគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍ជាតិឆ្នាំ ២០១៤-២០១៨ រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានបន្តស្ថារ និងកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលក្នុងនោះរួមមាន ការអភិវឌ្ឍន៍វិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគមនាគមន៍ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុង, ការគ្រប់គ្រងធនធានទឹក និងប្រព័ន្ធធារាសាស្ត្រ, ការអភិវឌ្ឍន៍វិស័យថាមពលអគ្គិសនី, និងការអភិវឌ្ឍន៍បច្ចេកវិទ្យាពត៌មាន។

---

[18] ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា,” *ផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយស្តីពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ និងភស្តុកម្មកម្ពុជា ២០២៣~២០៣៣,* ”សីហា, ២០២៣, ទំព័រ ៣៤~៣៦, https://cdc.gov.kh/document-and-report/citls/

ដាក់ស្តែងរដ្ឋាភិបាលនីតិកាលទី៥ បានដាក់គោលដៅអភិវឌ្ឍន៍បណ្តាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដឹកជញ្ជូនដែលក្នុងនោះរដ្ឋាភិបាលនឹងផ្តល់អាទិភាពទៅលើ៖

ទី១៖ ការបន្តជម្រុញកសាងបណ្តាញផ្លូវជាតិ ផ្លូវខេត្ត និងផ្លូវជនបទ ពិសេសការខិតខំក្រាល កៅស៊ូ និងចាក់បេតុង ផ្លូវជនបទអោយបានលើសពី ៣០០ ទៅ ៤០០គ.មក្នុងមួយឆ្នាំ។

ទី២៖ ការបង្កើនការយកចិត្តទុកដាក់លើការជួសជុល និងការថែទាំប្រព័ន្ធគមនាគមន៍ដឹក ជញ្ជូនពិសេសផ្លូវថ្នល់តាមរយៈការពង្រឹងយន្តការ និងការកែលម្អប្រព័ន្ធជួសជុល និងថែទាំ រួមទាំង វិធានការដោយមានប្រសិទ្ធិភាព។

ទី៣៖ ការរៀបចំ និងការអនុវត្តន៍ផែនការមេ នៃការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគមនាគមន៍ដឹក ជញ្ជូន ដើម្បីតភ្ជាប់ផ្ទៃក្នុងប្រទេសផង និងជាមួយប្រទេសជិតខាងផង ដើម្បីភាពប្រកួតប្រជែង ទាំង ក្នុងទិដ្ឋភាពនៃការតភ្ជាប់ដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព និងការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ក្នុងគោលបំណងលើកកម្ពស់ការ វិនិយោគ និង ពាណិជ្ជកម្ម។

ទី៤៖ ការបន្តជម្រុញការចូលរួមរបស់វិស័យឯកជន ក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍វិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដឹកជញ្ជូន តាមរយៈការពង្រឹង និងការកែលម្អយន្តការភាពជាដៃគូរវាងវិស័យសាធារណៈ និងវិស័យឯកជន។

- **ការកសាងសមត្ថភាព និងអភិវឌ្ឍធនធានមនុស្ស**

ធនធានមនុស្ស ជាកត្តាមួយដ៏សំខាន់ ក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចជាតិ។ កំណែទម្រង់ប្រព័ន្ធ អប់រំនៅកម្ពុជាពិតជាមានសារៈសំខាន់ណាស់ សម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍ជំនាញរបស់ពលកម្ម តាមរយៈធ្វើ អោយប្រសើរឡើងនូវគុណភាពអប់រំដូចជា ជំនាញ សមត្ថភាពបង្រៀនរបស់លោកគ្រូអ្នកគ្រូ ការ ប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាក្នុងការសិក្សាជាដើម។ ជាងនេះទៅទៀត ការលើកទឹកចិត្តអោយវិស័យឯកជន ចូលរួមក្នុងការពង្រឹងធនធានមនុស្សតាមរយៈការបង្ហាត់បង្រៀន ការបណ្តុះបណ្តាលផ្សេងៗ ការផ្លាស់ប្តូរបុគ្គលិកតាមរយៈការធ្វើការផ្លាស់ប្តូរបទពិសោធន៍នៅក្រៅប្រទេសជាដើម។ បើយោងទៅតាមគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍ជាតិឆ្នាំ ២០១៤-២០១៨ រដ្ឋាភិបាលនឹងបន្តគោលនយោបាយ និងយុទ្ធសាស្ត្រអប់រំដូចជា៖

- កែលម្អយុទ្ធសាស្ត្រអប់រំ ឬកំណែទម្រង់វិស័យអប់រំ
- ការលើកកម្ពស់ការយល់ដឹង និងសមត្ថភាពធនធានមនុស្ស ក្នុងផ្នែកវិទ្យាសាស្ត និងបច្ចេកវិទ្យាពិសេសទៅតាមវិស័យនានាដូចជាវិស័យកសិកម្ម និងឧស្សាហកម្ម
  ជាដើម។

- ការទទួលបានសេវាអប់រំតាមរយៈការបន្តជម្រុញការកសាងសាលាបឋមសិក្សាអោយដល់ភូមិ ការកសាងអនុវិទ្យាល័យនៅតាមខេត្តនីមួយៗ ស្របតាមស្ថានភាព ជាក់ស្តែង ការពង្រាយគ្រូបង្រៀនអោយដល់គ្រប់ទីកន្លែង។
- ការបន្តអភិវឌ្ឍស្ថាប័ន នឹងសមត្ថភាពរបស់មន្ត្រីអប់រំ។
- បង្កើនគុណភាព និងប្រសិទ្ធិភាពនៃសេវាអប់រំនៅគ្រប់កម្រិតសិក្សា និងក្នុងការ បណ្តុះបណ្តាលបច្ចេកទេស និងគ្រប់មុខជំនាញក្នុងគ្រឹះស្ថានសិក្សារដ្ឋ និងឯកជន អោយស្របទៅតាមស្តង់ដារអន្តរជាតិ និងតម្រូវការក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ប្រទេស។ ការរៀបចំ និងអនុវត្តគោលនយោបាយជាតិស្តីពី ការអប់រំបណ្តុះបណ្តាលបច្ចេកទេស និងវិជ្ជាជីវៈ សំដៅទៅដល់ការលើកកម្ពស់សមត្ថភាពពលករ ដើម្បីដោះស្រាយភាព គ្មានការងារធ្វើ។
- សកម្មភាពយេនឌ័រ នៅក្នុងការអប់រំដែលក្នុងនោះរួមមាន៖ ការកាត់បន្ថយអត្រា បោះបង់ការសិក្សារបស់ក្មេងស្រីនៅកម្រិតបឋមសិក្សា និងមធ្យមសិក្សា ការបង្កើន អាហារូបត្ថម្ភដល់សិស្សស្រីនៅកម្រិតមធ្យមសិក្សា និងឧត្តមសិក្សា ព្រមទាំងលើក កម្ពស់ដល់ឪពុក ម្តាយ ដើម្បីបង្កើនការទទួលបានការអប់រំរបស់ក្មេងស្រី។

មិនត្រឹមតែការយកចិត្តទុកដាក់លើវិស័យអប់រំប៉ុណ្ណោះទេ រដ្ឋាភិបាលក៏បានផ្តោតលើវិស័យ សុខាភិបាលនៅទូទាំងប្រទេសផងដែរ។ តាមរយៈការបង្កើតជាមជ្ឈមណ្ឌលសុខភាព ដោយបំពាក់ ទៅដោយគ្រឿងបរិក្ខារ ថ្នាំសង្កូវ និងបច្ចេកទេសទំនើបៗ ជាពិសេសនោះសេវាសាធារណៈដោយ ព្យាបាលឥតបង់ថ្លៃដល់ប្រជាជនក្រីក្រ។ ជាងនេះទៅទៀត ក៏មានការផ្សព្វផ្សាយដល់ប្រជាជនទូទៅ លើចំណេះដឹងអំពីសុខភាពជាសាធារណៈ។ សរុបមកវិស័យអប់រំ ត្រូវដើរទន្ទឹមគ្នានឹងសុខាភិបាល ដែលវាជាវិស័យដែលចូលរួមក្នុងការអភិវឌ្ឍមូលធនមនុស្ស និងក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ច។

❖ **ការកាត់បន្ថយអំពើពុករលួយ**

ការប្រយុទ្ធប្រឆាំងអំពើពុករលួយ នៅតែជាបញ្ហាស្នូលដែលកើតឡើងនៅក្នុងកម្ពុជា ហើយ វាក៏ជារបៀបវារៈអាទិភាពមួយដ៏សំខាន់សម្រាប់គោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍ជាតិនីតិកាលទី ៤ តាម ការអនុវត្តន៍វិធានប្រទាក់ក្រឡា។ តាមរយៈការលើកម្ពស់ការយល់ដឹងទិដ្ឋភាពស្តីពី អំពើពុករលួយរួមមាន មូលហេតុ ឥទ្ធិពល និងផលលំបាកដ៏គ្រោះថ្នាក់ ដោយមានការលើកកម្ពស់ចូលរួមពីសាធារណៈ ជន និងការពង្រឹងសមត្ថភាពរបស់មន្ត្រីរាជការ និងបញ្ឈប់ទំនាស់ផ្សេងៗ។

រដ្ឋាភិបាលបានបង្កើតក្រុមប្រឹក្សាប្រឆាំងអំពើពុករលួយ និងអង្គភាពប្រឆាំងអំពើពុករលួយ និងប្រឆាំងអំពើពុករលួយផ្សេងៗទៀតដែលរួមមានបទបញ្ញាត្តិ និងបទដ្ឋានគតិយុត្តនានា។ រដ្ឋាភិបាល ក៏បានអនុម័តច្បាប់ស្តីពីការប្រឆាំងអំពើពុករលួយ ហើយច្បាប់នេះត្រូវបានផ្សព្វផ្សាយជាសាធារណៈ យ៉ាងទូលំទូលាយ ពិសេសនៅតាមក្រសួង និងស្ថាប័នរដ្ឋនានា។

កម្ពុជាយល់ព្រមទទួលយក ផែនការសកម្មភាពប្រឆាំងអំពើពុករលួយ (ADB/OECD Anti- Corruption : Action Plan) សម្រាប់អាស៊ីប៉ាស៊ីហ្វិក។ នៅក្នុងឆ្នាំ ២០០៧ រដ្ឋាភិបាលបានចុះ ហត្ថលេខាលើការប្រឆាំងអំពើពុករលួយក្នុងតំបន់ និងអនុសញ្ញាប្រឆាំងអំពើពុករលួយរបស់ UN ។ តាមរយៈការកាត់បន្ថយអំពើពុករលួយនេះ វាធ្វើឲ្យមានតម្លាភាពក្នុងសង្គម ជាពិសេសទៅលើទំនុកចិត្តនៃអ្នកវិនិយោគផងដែរ។

❖ **កំណែទម្រង់រដ្ឋបាល និងស្ថាប័ន**

រដ្ឋបាល និងដំណើរការគ្រប់គ្រងរបស់ស្ថាប័ននីមួយៗ គួរតែត្រូវបានយកចិត្តទុកដាក់ និងធ្វើកំណែទម្រង់ដែលក្នុងនោះរួមមាន៖

- ការធ្វើអោយប្រសើរឡើងនូវតម្លាភាពនិងការកាត់បន្ថយការិយាល័យធិបតេយ្យ ព្រមទាំងការធ្វើអោយប្រសើរឡើងនូវសេវាកម្មបែងចែក គឺផ្តោតទៅលើក្រសួងនានា។
- ការធ្វើអោយប្រសើរឡើងនូវការចំណាយ និងពង្រឹងប្រសិទ្ធិភាពការងារ ព្រមទាំងការប្រើ ប្រាស់កញ្ចប់ថវិកាអោយមានប្រសិទ្ធិភាពខ្ពស់ផងដែរ។
- ការកាត់បន្ថយពេលវេលាលើការអនុម័តគម្រោងវិនិយោគនៅក្នុងក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា។

ស្ថាប័នដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការវិនិយោគទាំងអស់ ត្រូវអភិវឌ្ឍបទបញ្ញាត្តិច្បាប់ និងឯកសារ ផ្សេងៗដែលត្រូវការសម្រាប់ទាក់ទាញអ្នកវិនិយោគ ដែលយោងទៅតាមជំនាញ និងតួនាទី។ ត្រូវបង្កើតសេវាកម្មឆាប់រហ័ស និងមានប្រសិទ្ធិភាពសម្រាប់ក្រុមហ៊ុនវិនិយោគដែលមាន និងក្រុមហ៊ុនបង្កើតថ្មី ដែលធ្វើការរៀបចំ និងចូលមកវិនិយោគនៅកម្ពុជាក្នុងវិស័យភស្តុភាកម្ម តែត្រូវជៀសវាង ការទាញយកផលប្រយោជន៍ផ្ទាល់ខ្លួននៃច្បាប់ និងបទបញ្ញាត្តិនោះ។

❖ **ពង្រីក និងអភិវឌ្ឍន៍តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស**

យើងដឹងហើយថា តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសគឺជាផ្នែកមួយដ៏សំខាន់ក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ច កម្ពុជាតាម

រយៈការទទួលវិនិយោគិនពីបរទេស ការបង្កើតការងារ ការផ្តល់ជំនាញ ការអភិវឌ្ឍន៍ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ការបង្កើនផលិតភាពផលិតកម្ម ជាពិសេសគឺការកាត់ន្ថយភាពក្រីក្ររបស់ប្រជាជន។តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសគឺជាតំបន់ដែលទាក់ទាញវិនិយោគិនបរទេសតាមរយៈការកាត់បន្ថយពន្ធ លើប្រាក់ចំណូល និងពន្ធបន្ថែម ការសាងសង់រោងចក្រ ការផ្គត់ផ្គង់ទឹកស្អាត សេវាកម្មធនាគារ និង ទូរគមនាគមន៍។

ដូចច្នេះហើយ រដ្ឋាភិបាលគួរតែបង្កើន និងពង្រីកតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ឲ្យបានគ្រប់តំបន់ ខេត្តក្រុងក្នុងប្រទេសកម្ពុជា រួមជាមួយការអភិវឌ្ឍន៍ និងការធ្វើឲ្យប្រសើរឡើងនូវប្រព័ន្ធសុវត្ថិភាព ផ្សេងៗ ទាំងការទុកចិត្ត និងតម្លាភាពផ្នែកច្បាប់វិនិយោគផ្សេងៗ ដើម្បីទាក់ទាញអ្នកវិនិយោគពី បរទេសបន្ថែមក្នុងការបង្កើតការងារទៅដល់ប្រជាជន និងការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្ររបស់ប្រជាជនកម្ពុជា។

ជំពូកទី៤

វិភាគ និងបកស្រាយទិន្នន័យ

ជំពូកទី៤
វិភាគ និងបកស្រាយទិន្នន័យ

ការវិភាគនេះគឺគ្របដណ្តប់ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារកម្មកម្ពុជា។ វាត្រូវបានបែងចែកដោយមុខងារ (ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ សេវាកម្មបន្ថែមតម្លៃ និងការដឹកជញ្ជូនខ្សែសង្វាក់ត្រជាក់) និងដោយអ្នកប្រើប្រាស់ចុងក្រោយ (ការផលិត និងរថយន្ត ប្រេង និងឧស្ម័ន និងការយកថ្ម កសិកម្ម សំណង់ ពាណិជ្ជកម្មចែកចាយ (លក់ដុំ និង ផ្នែកលក់រាយ រួមបញ្ចូល FMCG) និងអ្នកប្រើប្រាស់ចុងក្រោយផ្សេងទៀត (ឱសថ និងទូរគមនាគមន៍) ទំហំទីផ្សារ និងការព្យាករណ៍ត្រូវបានផ្តល់ជូនក្នុងលក្ខខណ្ឌនៃតម្លៃ ប្រាក់ដុល្លា។ ហើយការគណនានេះផងដែរគឺបានប្រើរូបមន្តៈ

ការវិភាគនេះដែរគឺពឹងផ្អែកលើរូបមន្តរបស់ CAGR (Compound Annual Growth Rate) ។ អត្រាកំណើនប្រចាំឆ្នាំ CAGR គឺជាអត្រានៃការត្រឡប់មកវិញពីការដែលវិនិយោគនឹងត្រូវមានជារៀងរាល់ឆ្នាំ ដើម្បីរីកចម្រើនពីសមតុល្យដើមរបស់វា រហូតដល់សមតុល្យបញ្ចប់របស់វា ក្នុងរយៈពេលដែលបានកំណត់។ CAGR សន្មត់ថាប្រាក់ចំណេញណាមួយត្រូវបានវិនិយោគឡើងវិញនៅចុងបញ្ចប់នៃរយៈពេលនីមួយៗនៃអាយុជីវិតរបស់ការវិនិយោគ។ដែលមានរូបមន្តដូចខាងក្រោមៈ

$$CAGR = \left(\left(\frac{EV}{BV}\right)^{\frac{1}{n}} - 1\right) \times 100$$

EV = Ending Value

BV = Beginning Value

n = Number of years

❖ **ការវិភាគទីផ្សារដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារកម្មកម្ពុជា**

នៅឆ្នាំ ២០២៣ ទំហំទីផ្សារដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារកម្ពុជាត្រូវបានប៉ាន់ប្រមាណថាមានចំនួន ១.៨៣ ពាន់លានដុល្លារ។ របាយការណ៍នេះគ្របដណ្តប់លើទំហំទីផ្សារប្រវត្តិសាស្ត្រនៃទីផ្សារដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារកម្ពុជាសម្រាប់ឆ្នាំ៖ ២០២០, ២០២១, ២០២២ និង ២០២៣។ របាយការណ៍នេះក៏បានព្យាករណ៍ពីទំហំទីផ្សារដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារកម្ពុជាសម្រាប់ឆ្នាំ៖ ២០២៤, ២០២៥, ២០២៦, ២០២៧, ២០២៨ និង ២០២៩។ ទំហំទីផ្សារដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារកម្ពុជាត្រូវបានប៉ាន់ប្រមាណថាមានចំនួន ១.៩១ ពាន់លានដុល្លារក្នុងឆ្នាំ ២០២៤ ហើយត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងកើនឡើងដល់ ២.៣២ ពាន់លានដុល្លារនៅឆ្នាំ ២០២៩ ដែលកើនឡើងនៅ CAGR ៣.៩៥% ក្នុងអំឡុងពេលព្យាករណ៍ (២០២៤-២០២៩)។

- ការផ្ទុះភ្លាមៗនៃជំងឺរាតត្បាត COVID-19 បានជះឥទ្ធិពលយ៉ាងសំខាន់ទៅលើខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់នៅអាស៊ី ដែលបានកើនឡើងដល់មជ្ឈមណ្ឌលផលិតកម្មពិភពលោក។ ដោយសារតែការថយចុះនៃតម្រូវការ សមត្ថភាពផ្គត់ផ្គង់ និងសមត្ថភាពដឹកជញ្ជូន ខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់បានក្លាយជាការលំបាកក្នុងការថែរក្សា។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ វិស័យដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភាររបស់កម្ពុជានៅតែរឹងមាំគួរឱ្យភ្ញាក់ផ្អើល ដោយបានវិលត្រឡប់មកជិតកម្រិតមុនការរាតត្បាត បន្ទាប់ពីការធ្លាក់ចុះជាបន្តបន្ទាប់នៃកូវីដ-១៩ បានធ្វើឱ្យសកម្មភាពទីផ្សារត្រូវផ្អាក។
- ស្ថិតនៅក្នុងតំបន់អាស៊ីអាគ្នេយ៍ ប្រទេសកម្ពុជាគឺជាប្រទេសមួយក្នុងចំនោមប្រទេសដែលមានការអភិវឌ្ឍន៍លឿនបំផុតនៅអាស៊ី ជាមួយនឹងអត្រាកំណើន GDP ជាមធ្យមប្រហែល ៧% ក្នុងរយៈពេលមួយទសវត្សរ៍កន្លងមកនេះ។ ការកើនឡើងនៃសេដ្ឋកិច្ច រួមជាមួយនឹងការកើនឡើងនៃចំនួនប្រជាជនបានបណ្តាលឱ្យមានសម្ពាធកើនឡើងលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនរបស់ប្រទេស។

- ដើម្បីជួយសម្រួលដល់ការអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា និងដៃគូអភិវឌ្ឍន៍ បានរៀបចំ "ផែនការមេកែលម្អប្រព័ន្ធភ័ស្តុភារ" ក្នុងឆ្នាំ ២០១៨ ដើម្បីកែលម្អប្រព័ន្ធភ័ស្តុភារ និងអនុវត្តគម្រោងអាទិភាពដែលបានកំណត់សម្រាប់ការសម្រេចបាននូវកំណើនសេដ្ឋកិច្ចប្រកបដោយចីរភាព។
- បច្ចុប្បន្ននេះ ប្រទេសកម្ពុជាមានកត្តាជំរុញកំណើនចំនួនបួនគឺ កសិកម្ម ទេសចរណ៍ ការផលិត (ជាចម្បងសម្លៀកបំពាក់សម្រាប់នាំចេញ) និងសំណង់ពាណិជ្ជកម្ម និងលំនៅដ្ឋាន។ ការពង្រីក និងការធ្វើពិពិធកម្មនៃកត្តាជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសកម្ពុជា ជាពិសេសវិស័យកសិកម្ម គឺជាគោលដៅអភិវឌ្ឍន៍ដ៏សំខាន់សម្រាប់រដ្ឋាភិបាល។
- ការដឹកជញ្ជូនប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពគឺមានសារៈសំខាន់សម្រាប់ការរីកចម្រើននៃវិស័យទាំងនោះ។ វិស័យកសិកម្មពឹងផ្អែកលើការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក និងផ្លូវសមុទ្រសម្រាប់ការនាំចេញ វិស័យទេសចរណ៍ពឹងផ្អែកលើក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍អន្តរជាតិ និងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក ការផលិតពឹងផ្អែកលើការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក និងដឹកជញ្ជូនសម្ភារៈដែលត្រូវការ និងនាំចេញផលិតផលសម្រេច ហើយវិស័យសំណង់ពឹងផ្អែកលើទឹក និង ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ដើម្បីចែកចាយសម្ភារៈ។ ដូច្នេះ ដើម្បីរក្សាបាននូវកំណើនសេដ្ឋកិច្ច វិស័យដឹកជញ្ជូនចាំបាច់ត្រូវមានការអភិវឌ្ឍន៍ និងថែរក្សា។
- ថ្លៃដឹកជញ្ជូន ជាពិសេសទៅកាន់ទីផ្សារដែលនៅឆ្ងាយដូចជា អឺរ៉ុប និងសហរដ្ឋអាមេរិក នៅតែខ្ពស់ ដែលត្រូវបានជំរុញដោយកង្វះខាតកុងតឺន័រជាបន្តបន្ទាប់ ដែលបានបង្ហាញឱ្យឃើញពីបញ្ហាជាពិសេសសម្រាប់កសិករ។
- យោងតាមសមាគមភស្តុភាកម្មកម្ពុជា តម្លៃដឹកជញ្ជូនពីកម្ពុជាទៅកាន់ទីផ្សារអន្តរជាតិមានចាប់ពី ១០% ទៅ ២០% នៃតម្លៃដែលបានកំណត់។ ការកកស្ទះនៅកំពង់ផែអន្តរជាតិមួយចំនួនបានកាត់បន្ថយការដឹកជញ្ជូនបន្ថែមទៀត។
- ថ្លៃដឹកជញ្ជូនទៅកាន់សហរដ្ឋអាមេរិក និងអឺរ៉ុបក្នុងមួយកុងតឺន័របានកើនឡើងពីប្រហែល ២,000 ដុល្លារ ទៅ 5,000 ដុល្លារ មុនពេលការកើនឡើង ពី ៨,000 ដុល្លារ ទៅ ១0,000 ដុល្លារ ក្នុងអំឡុងពេលវិបត្តិកូវីដ-១៩ និងតម្លៃប្រេងឥន្ធនៈកើនឡើង។ តម្លៃដឹកជញ្ជូនពិសេសអាចឡើងដល់ ១៥,000 ដុល្លារ សម្រាប់កុងតឺន័រតែមួយ។
- ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែក និងការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរត្រូវបានទទួលស្គាល់ថាជាកត្តាជំរុញសក្តានុពលនៃកំណើនសេដ្ឋកិច្ច និងឱកាសការងារ ក៏ដូចជាការទាក់ទាញការវិនិយោគពីបរទេសចូលមក។ ក្រុមហ៊ុនដែលផ្តោតលើការនាំចេញបានជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចដ៏រឹងមាំរបស់កម្ពុជា។

- វិស័យភស្តុភាកម្មតម្លៃក្នុងតំបន់ និងសកល គឺជាចំណុចកណ្តាលនៃយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍របស់ប្រទេស ដោយសារវាត្រូវបានដាក់បញ្ចូលទៅក្នុងខ្សែសង្វាក់កាន់តែខ្លាំង។ ធនាគារពិភពលោកបានប៉ាន់ប្រមាណថានៅឆ្នាំ ២០៣០ អាជីវកម្មកម្ពុជាត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងដឹកជញ្ជូនទំនិញច្រើនជាងបួនដងតាមរយៈផ្លូវហាយវេ កំពង់ផែ អាកាសយានដ្ឋាន និងឃ្លាំង។

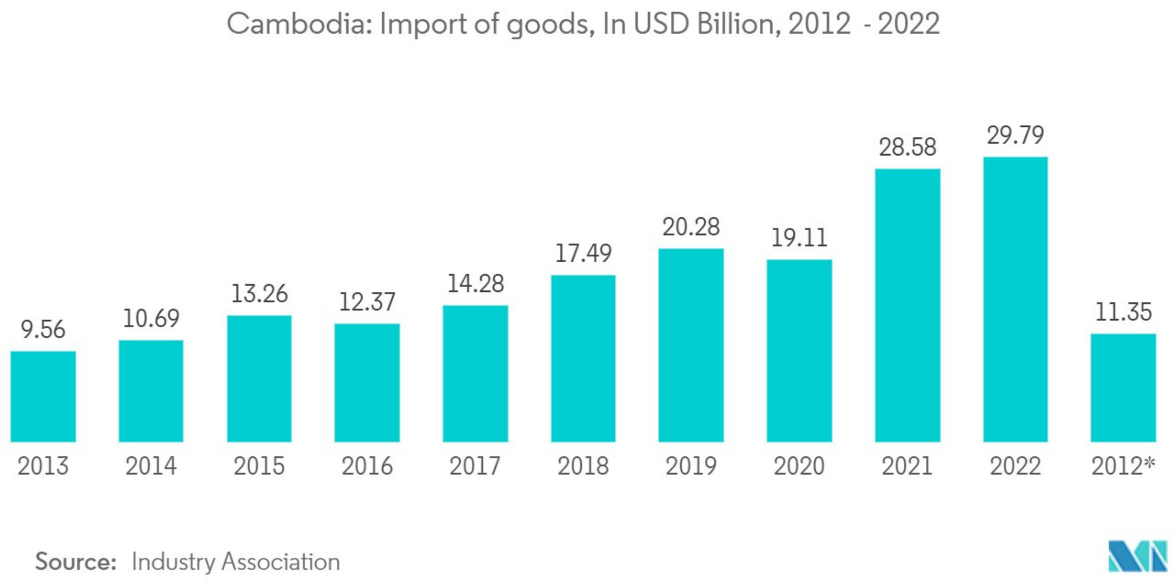
❖ **ការកើនឡើងនៃការនាំចូល និងការនាំចេញជុំវិញទីផ្សារភស្តុភារកម្ម**

នៅឆ្នាំ ២០២១ កម្ពុជាជាប់ចំណាត់ថ្នាក់លេខ ១០១ លើផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប (GDP) លេខ ៦៩ ក្នុងការនាំចេញសរុប លេខ ៦១ ការនាំចូលសរុប លេខ១៤៩ ក្នុងសេដ្ឋកិច្ចគិតជាផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបសម្រាប់មនុស្សម្នាក់ និង ៩២ នៅក្នុងបញ្ជីសេដ្ឋកិច្ចស្មុគស្មាញបំផុត ដោយយោងតាម សន្ទស្សន៍ភាពស្មុគស្មាញសេដ្ឋកិច្ច (ECI) ។

ឧស្សាហកម្មវាយនភណ្ឌដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ក្នុងកំណើនសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា។ វាមានភាពងាយស្រួលសម្រាប់កម្ពុជាក្នុងការផលិតវាយនភណ្ឌដែលមានគុណភាពល្អ និងថោកជាងបើធៀបនឹងប្រទេសមួយចំនួនទៀត ដោយសារមានកម្លាំងពលកម្មថោក ធនធានធម្មជាតិ និងការគាំទ្រពីរដ្ឋាភិបាលច្រើន។ កម្ពុជាភាគច្រើននាំចូលវត្ថុធាតុដើមសម្រាប់វាយនភណ្ឌសម្រេចពីប្រទេសចិន ហើយនាំចេញផលិតផលសម្រេចចុងក្រោយទៅកាន់ប្រទេសជាច្រើនទៀត។

ការនាំចេញកំពូលរបស់កម្ពុជារួមមាន អាវយឺតប៉ាក់ ២.៤៧ ពាន់លានដុល្លារ ខោ និងស្រោម ២.០៤ ពាន់លានដុល្លារ ឈុតស្ត្រីប៉ាក់ ១.៨៤ ពាន់លានដុល្លារ ឈុតនារីដែលមិនមានប៉ាក់ ១.៥២ ពាន់លានដុល្លារ និងស្បែកជើងស្បែក ៩៣៣ លានដុល្លារ ការនាំចេញភាគច្រើនទៅសហរដ្ឋអាមេរិកមានទំហំទឹកប្រាក់ ៩.៥៩ ពាន់លានដុល្លារ ចិន ១.៩៤ ពាន់លានដុល្លារ ប្រទេសអាល្លឺម៉ង់ ១.៨៩ ពាន់លានដុល្លារ វៀតណាម ១.៨៨ ពាន់លានដុល្លារ និងជប៉ុន ១.៧៤ ពាន់លានដុល្លារ ។ នៅឆ្នាំ ២០២១ កម្ពុជាគឺជាប្រទេសនាំចេញ Tanned Furskins ដ៏ធំបំផុតរបស់ពិភពលោកដែលមានទំហំទឹកប្រាក់ ៤៧១ លានដុល្លារ ។

ការនាំចូលកំពូលៗរបស់កម្ពុជាគឺមាស ១០.៩ ពាន់លានដុល្លារ ប្រេងចម្រាញ់ ២.៧១ ពាន់លានដុល្លារ ក្រណាត់ប៉ាក់កៅស៊ូស្រាល ២.៦៦ ពាន់លានដុល្លារ គ្រឿងបន្លាស់រថយន្ត Bi-Wheel ៦១១ លានដុល្លារ និងរថយន្ត ៥៧៨ ពាន់លានដុល្លារ ។ ការនាំចូលភាគច្រើនពីប្រទេសចិន ១១.៣ ពាន់លានដុល្លារ សិង្ហបុរី ១១.២ ពាន់លានដុល្លារ ប្រទេសថៃ ៦.៦៩ ពាន់លានដុល្លារ វៀតណាម ៤.៩១ ពាន់លានដុល្លារ និងហុងកុង ៩៥៥ លានដុល្លារ ។ នៅឆ្នាំ ២០២១ កម្ពុជាគឺជាប្រទេសនាំចូលដ៏ធំបំផុតរបស់ពិភពលោកនូវ Raw Furskins (៣៧៧ Mn) អាវុធយោធា (១៣៩ Mn) និង Leather Sheets (៨០.៤ Mn)។



តាមរយៈ រូបភាពខាងលើនេះបានបង្ហាញពីការនាំចេញរបស់កម្ពុជាទៅកាន់ទីផ្សារអន្តរជាតិដោយគិតចាប់ពីឆ្នាំ២០១២ រហូតមកដល់ ឆ្នាំ២០២២ ដែលមានរយៈពេល១០ឆ្នាំ គិតត្រឹមឆ្នាំ២០២២ដែលឆ្នាំចុងក្រោយ ។ ទិន្នន័យខាងលើបានរៀបរាប់ពីសន្ទុះនៃការកើនឡើងចុះពីការនាំចេញរបស់កម្ពុជា ដោយក្នុងឆ្នាំ ២០១២ ការនាំចេញរបស់ប្រទេសកម្ពុជាមានទំហំប្រាក់ចំនួន ១១.៣៥ ពាន់លានដុល្លារ ប៉ុន្តែបានធ្លាក់ចុះមកនៅត្រឹម ៩.៥៦ ពាន់លានដុល្លារ នៅក្នុងឆ្នាំ២០១៣ និងបានងើបឡើងបន្តិចវិញនៅឆ្នាំ ២០១៤ ដែលមានទំហំទឹកប្រាក់ 10.69 ពាន់លានដុល្លារ ។ នៅឆ្នាំបន្ទាប់ពោលគឺនៅក្នុងឆ្នាំ ២០១៥ ទំហំទឹកប្រាក់នៃការនាំចេញរបស់កម្ពុជាបានហកឡើងដល់ ១៣.២៦ ពាន់លានដុល្លារ និងបានបន្តហកឡើងទៀតក្នុងឆ្នាំ២០១៨ រហូតដល់ ១៧.៤៩ ពាន់លានដុល្លារ ។ ក្រោយមកនៅក្នុងឆ្នាំ២០១៩ ទំហំទឹកប្រាក់នៃការនាំចេញរបស់កម្ពុជាបានឈានទៅដល់ចំនួន ២០.២៨ ពាន់លានដុល្លារ តែក៏បានធ្លាក់ចុះបន្តិចវិញក្នុងឆ្នាំ ២០២០ ដោយសារការជួបវិបត្តជាសកលនៃការរីករាលដាលជំងឺកូវីដ-១៩ ដែលធ្វើឱ្យមានផលប៉ះពាល់យ៉ាងខ្លាំងចំពោះសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក។ បញ្ហាកូវីដ-១៩ ត្រូវបានបញ្ចប់ដោយសារមានការទប់ស្កាត់បានយ៉ាងជោគជ័យ ដែលបានធ្វើឱ្យការនាំចេញរបសកម្ពុជាមានការកើនឡើងយ៉ាងខ្ពស់គួរសម្រាប់ឆ្នាំ ២០២១ កត់សម្គាល់គឺក្នុងទំហំទឹកប្រាក់ ២៨.៥៨ ពាន់លានដុល្លារ ហើយក៏បន្តកើនឡើងបន្ថែមទៀតនៅឆ្នាំបន្ទាប់ គឺឆ្នាំ ២០២២ ដែលមានទំហំទឹកប្រាក់ចំនួន ២៩.៧៩ ពាន់លានដុល្លារ ។ ទំហំទឹកប្រាក់បានកើនយ៉ាងច្រើននេះបើសិនជាធ្វើការប្រៀបធៀបជាមួយនឹងឆ្នាំ២០១២ ពោលគឺមានការកើនប្រមាណជា ៣ដងនៃទំហំទឹកប្រាក់សរុបក្នុងឆ្នាំ ២០១២ ។ វិស័យកសិកម្មបានគឺជាតួអង្គយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចរបស់កម្ពុជាប្រកបដោយចីរភាព។

គួបញ្ជាក់ផងដែរថាតួអង្គសំខាន់នៅក្នុងទីផ្សារដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភាកម្មនៅកម្ពុជាមានដូចជា៖

- កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ
- កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ
- ក្រុមហ៊ុន Damco Ltd
- ក្រុមហ៊ុន CBG Logistics
- និង Nippon Express គឺជាក្រុមហ៊ុនធំៗដែលកំពុងប្រតិបត្តិការនៅក្នុងទីផ្សារដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារកម្មកម្ពុជា។[19]

[19] Cambodia Freight & Logistics Market Size, "Cambodia Logistics Market Size & Share Analysis - Growth Trends & Forecasts (2024 - 2029)," *Cambodia Logistics Market, Cambodia Logistics Market - Size & Analysis (mordorintelligence.com)*

សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

និង

អនុសាសន៍

សេចក្តីសន្និដ្ឋាន និងអនុសាសន៍

១. សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

លទ្ធផលនៃការស្រាវជ្រាវនេះ បានបង្ហាញឲ្យឃើញផងដែរថា តួនាទីរបស់វិស័យភស្តុភាកម្មក្នុងការជួយជម្រុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចឲ្យកាន់តែមានភាពរីកចម្រើនបានយ៉ាងច្រើន ជាពិសេសនៅក្នុងប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ដូចជាកម្ពុជាដើម្បីទទួលបានការប្រកួតប្រជែងក្នុងកម្រិតខ្ពស់ទាំងទីផ្សារក្នុង និងក្រៅស្រុក ជាមួយនឹងទីផ្សារអន្តរជាតិ។ វិស័យភស្តុភាកម្មបានធ្វើការផ្សារភ្ជាប់ ទំនាក់ទនងរវាងពាណិជ្ជកម្ម ជាមួយ ផលិតកម្ម ព្រមជានឹងឧស្សាហកម្ម ដែលជះឥទ្ធិពលវិជ្ជមានទៅកាន់ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប (GDP)។ តួនាទីភស្តុភាកម្មបានចូលរួមចំណែកយ៉ាងច្រើនក្នុងការ ការជួយពង្រឹង និងអភិវឌ្ឍន៍ទៅលើសេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសកម្ពុជា តួយ៉ាងដូចជាការតួនាទីក្នុងការទាក់ទាញការវិនិយោគពីក្រៅស្រុកជាច្រើនតាមរយៈការមាននូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធក្នុងប្រទេសដ៏ល្អប្រសើរ ដែលបង្កជាភាពងាយស្រួលដើម្បីការចរាចរណ៍នៃទំនិញ និងសេវាឲ្យមានប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់បំផុត។ កម្ពុជាទទួលបានបទពិសោធន៍កំណើនសេដ្ឋកិច្ចជាបន្តបន្ទាប់ក្នុងទស្សវត្សនេះ ដែលបង្កើនបរិមាណនាំចូល និងនាំចេញយ៉ាងគំហុក។ ម៉្យាងវិញទៀត ការកើនឡើងនៃចំនួនប្រជាជននៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ជាពិសេសប្រជាជននៅតាមទីក្រុងធំៗ។ ប្រជាជនក្នុងតំបន់ទីក្រុងមានភាពប្រសើរឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សនូវកម្រិតប្រាក់ចំណូល អាស្រ័យលើការបង្កើនឱកាសការងារកាន់តែប្រសើរឡើងក្រោមកំណើនសេដ្ឋកិច្ចអំណោយផល។ វាបង្កើនល្បឿនដើម្បីពង្រីកតម្រូវការទំនិញក្នុងបរិមាណ និងប្រភេទទំនិញដែលទាមទារ។អាស្រ័យហេតុនេះ បរិមាណនៃទំនិញដឹកជញ្ជូនកើនឡើង ហើយប្រភេទទំនិញក៏មានលក្ខណៈចម្រុះ ដូចជាទំនិញដែលមានតម្លៃទាប ទម្ងន់ស្រាល ប៉ុន្តែទំហំធំ ទំនិញមានតម្លៃទាប ទម្ងន់ធ្ងន់ ទំនិញមានតម្លៃខ្ពស់ ជាមួយនឹងទម្ងន់ទាប និងទំហំតូច។ផ្អែកលើការប្រមូលផ្តុំនៃឧស្សាហកម្មទាំងនេះ អាជីវកម្មផលិតកម្ម និងភស្តុភកម្មដែលកំណត់គោលដៅទីផ្សារក្នុងអាស៊ាននឹងត្រូវបានទាក់ទាញមកកម្ពុជាតាមរយៈការពង្រឹង សារពើភ័ណ្ឌគ្រប់គ្រងអ្នកលក់ និងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនើបផ្សេងទៀត(VMI)។ ក្នុងន័យនេះតម្លៃផលិតកម្មទាបគួររក្សាទុកជាប្រយោជន៍របស់កម្ពុជា។ ភស្តុភារគួរតែត្រូវបានកែលម្អ ដើម្បីរក្សាបាននូវអត្ថប្រយោជន៍របស់ប្រទេសកម្ពុជាប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព ដោយដឹងពីការចំណាយទាប ដែលអាចទុកចិត្តបាន និងមិនសូវមានភាពតានតឹងទាក់ទងនឹងឯកសារ នីតិវិធីអធិការកិច្ច និងការអនុវត្តជាក់ស្តែង។ ម្យ៉ាងវិញទៀត សង្គមបច្ចុប្បន្ន គឺជាសង្គមព័ត៌មានទូទៅ។ ប្រជាជនមិនត្រឹមតែប្រទេសជឿនលឿនប៉ុណ្ណោះទេ ថែមទាំងជាប្រទេសក្នុងតំបន់មេគង្គ និងប្រទេសកម្ពុជាក្នុងពេលដំណាលគ្នាចែករំលែកព័ត៌មានតាមរយៈអ៊ីនធឺណិត រួមទាំងព័ត៌មានទំនើបៗ ដូចជាតន្ត្រី ម៉ូដ សម្ភារៈថ្មីៗ និងអាហារ និងភេសជ្ជៈជាដើម។ ប្រជាជនដែលមានប្រាក់ចំណូលមធ្យមក្នុងទីក្រុងទាមទារយ៉ាងខ្លាំងនូវព័ត៌មាន និងទំនិញទំនើបៗទាំងនេះ

ដូច្នេះហើយចាំបាច់ត្រូវឆ្លើយតបទៅនឹងការដឹកជញ្ជូនទំនើបៗ ដូចជាការដឹកជញ្ជូនតាមសំបុត្រនៃការកម្មង និង ការទិញទំនិញតាមអ៊ីនធឺណិត។

អាស្រ័យហេតុនេះ SMART LOGISTICS 25 (សមត្ថភាព និងប្រភេទគ្រប់គ្រាន់ ពហុម៉ូត បច្ចេកវិទ្យាទំនើប និងការដឹកជញ្ជូនដែលអាចទុកចិត្តបាន) ត្រូវបានស្នើឡើងដើម្បីពង្រឹង សម្រាប់កំណើនសេដ្ឋកិច្ច និងនគរូបនីយកម្មបន្ថែមទៀតនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ ដូចនេះតួនាទីរបស់ភស្តុភាកម្មវាពិតជាបានចូលរួមចំណែកក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចរបស់កម្ពុជាយ៉ាងមានប្រសិទ្ធភាព និងប្រកបដោយចីរភាព ក្នុងការជម្រុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ច ការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ និងធ្វើឲ្យសង្គមជាតិមានសុខសន្តិភាព ការរស់នៅប្រកបដោយសុខមាលភាពសង្គម។

២.អនុសាសន៍

បានឃើញថា តួនាទីភស្តុភាកម្មក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា មានទំនាក់ទំនងរវាងជាមួយកត្តាពាណិជ្ជកម្ម (Trade) និងឧស្សាហកម្ម(Industry) ដែលមានទំនាក់ទំនងនឹងផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប(GDP) ការវិនិយោគ ផ្ទាល់ពីបរទេស(FDI) គួរផ្តែកលើសក្តានុពលច្បាប់វិនិយោគថ្មីដែលមានភាពទាក់ទាញ គោលនយោបាយលើកទឹក ចិត្តដែលរាជរដ្ឋាភិបាលបានផ្តល់ទីផ្សារសក្តានុពលដែលមានដើម្បីទាក់ទាញការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស (FDI) ឱ្យបានកាន់តែច្រើន។គួរខិតខំប្រើប្រាស់ឱ្យអស់លទ្ធភាពនូវសក្តានុពលធនធានធម្មជាតិ ភូមិសាស្ត្រ និងធនធាន មនុស្សដើម្បីទាក់ទាញការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស (FDI) បន្ថែមទៀត។ គួរប្រើប្រាស់ឱ្យអស់លទ្ធភាពនូវបណ្តាកាលានុវត្តភាពដែលទទួលបានពីភាពអនុគ្រោះពាណិជ្ជកម្ម កិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មនានា ដើម្បីទាក់ទាញការវិ និយោគផ្ទាល់ពីបរទេស (FDI) បន្ថែមទៀត។ពិតប្រាកដមែន។លទ្ធផលនៃការស្រាវជ្រាវនេះ ក៏បានរកឃើញផងដែរ ថា ស្ថានភាពសាកលូបនីយកម្មក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចនៅប្រទេសកម្ពុជាត្រូវបានរកឃើញថា សាកលូបនីយកម្ម ធ្វើឱ្យមានកំណើន កម្រិតបង្គួរ នូវកត្តាមួយចំនួនដូចជា កំណើនសេដ្ឋកិច្ច ផលិតផលក្នុងស្រុក ការវិនិយោគផ្ទាល់ ពីបរទេស ការនាំចេញ នាំចូល ឧស្សាហកម្ម ។

ករណីសិក្សាប្រទេសកម្ពុជា: ឧស្សាហកម្ម (Industry)គួរមានគោល នយោបាយលើកទឹកចិត្តបណ្តាសហគ្រាសរោងចក្រ ឧស្សាហកម្ម ដែលមានការប្រើប្រាស់ផ្ទេរបច្ចេកវិទ្យាថ្មីៗ និងន វានុវត្តខ្ពស់ទាំងការវិនិយោគដោយផ្ទាល់ពីបរទេស (FDI) និងការវិនិយោគក្នុងស្រុក។

- ពាណិជ្ជកម្ម(Trade)គួរបង្កើនការធ្វើពិពិធកម្មទីផ្សារអន្តរជាតិសក្តានុពលថ្មីៗ បន្ថែមទៀត។ គួរប្រើប្រាស់ឱ្យអស់លទ្ធភាពនូវបណ្តាកាលានុវត្តភាពដែលទទួលបានពីភាពអនុគ្រោះប្រព័ន្ធពាណិជ្ជកម្ម

និងកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មនានា។ពង្រឹងអភិបាលកិច្ចស្ថាប័នសាធារណៈលើកកម្ពស់គុណភាពសេវាសាធារណៈសម្រួលការធ្វើពាណិជ្ជកម្ម ជាពិសេសលើកទឹកចិត្តពាណិជ្ជកម្ម/សេវាកម្មនាំចេញ។ គួរប្រើប្រាស់ឱ្យអស់លទ្ធភាពចំពោះឧត្តមភាពប្រៀបធៀបដែលយើងមាន ដើម្បីបង្កើនឧត្តមភាពប្រកួតប្រជែងក្នុងការធ្វើពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ។

- ការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស(FDI)គួរតែផ្តោតយកចិត្តទុកដាក់ទៅលើកត្តាមួយចំនួនដូចជា ការកើនឡើង នៃការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស ការជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ច ការប្រកួតប្រជែង និងការអភិវឌ្ឍបច្ចេកវិទ្យា។ ការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស(FDI) គួរផ្អែកលើសក្តានុពលច្បាប់វិនិយោគថ្មី ដែលមានភាពទាក់ទាញ គោលនយោបាយលើកទឹកចិត្តដែលរាជរដ្ឋាភិបាលបានផ្តល់ទីផ្សារសក្តានុពល ដែលមានដើម្បីទាក់ទាញការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស (FDI) ឱ្យបានកាន់តែច្រើន។គួរខិតខំប្រើប្រាស់ឱ្យអស់លទ្ធភាពនូវសក្តានុពលធនធានធម្មជាតិ ភូមិសាស្ត្រ និងធនធានមនុស្សដើម្បីទាក់ទាញការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស (FDI) បន្ថែមទៀត។ គួរប្រើប្រាស់ឱ្យអស់លទ្ធភាពនូវបណ្តាកាលានុវត្តភាពដែលទទួល បានពីភាពអនុគ្រោះពាណិជ្ជកម្ម កិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មនានា ដើម្បីទាក់ទាញការវិនិយោគផ្ទាល់ពី បរទេស (FDI) បន្ថែមទៀត។
- ជំរុញការប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យា លើកកម្ពស់ផលិតភាព និងភាពប្រកួតប្រជែងខ្ពស់ក្នុងផលិតកម្ម(Smart Factories, Smart Industry,...)។ គួរតែចាប់យកនូវសក្តានុពលក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចដោយឈរលើថ្នាលបច្ចេកវិទ្យា(Technology Platform)។ ពង្រឹងសុខភាពនិងធ្វើទំនើបកម្មបណ្តាមូលដ្ឋានសេដ្ឋកិច្ចដែលមានស្រាប់ជាអាទិ៍វិស័យកសិកម្ម ឧស្សាហកម្ម សំណង់ ។ ធ្វើទំនើបកម្មប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារកម្ម(Logistic) ដែលធានាបានភាពទាន់ពេល ចំណាយទាប ងាយទទួលបាន និងប្រកបដោយគុណភាព។ ការកសាងធនធានមនុស្ស និងកម្លាំងពលកម្មជំនាញគួរត្រូវបានជំរុញឱ្យបានខ្លាំងក្លាដើម្បីបង្កើនផលិតភាព គុណភាពក្នុងឧស្សាហកម្មជាពិសេសការកសាងឯកទេសកម្មចំពោះវិស័យសក្តានុពលមួយចំនួន គួរមានការគាំ ទ្រឱ្យបានកាន់តែទូលំទូលាយខ្លាំងក្លាចំពោះគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍវិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍ ជាពិសេសការងារស្រាវជ្រាវ និងអភិវឌ្ឍ (R&D)។
- ការអនុវត្តផែនការមេនៃភស្តុភាកម្មវាមានសារៈសំខាន់ណាស់ ដែលត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយផ្អែកលើការសិក្សានេះ ដើម្បីពន្លឿនការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ច ជាពិសេសឧស្សាហូបនីយកម្ម និងសេដ្ឋកិច្ចទីក្រុង។ សម្រាប់រឿងនេះ គោលបំណង វាគឺជាការមិនអាចខ្វះបានក្នុងការរៀបចំផែនការមេដឹកជញ្ជូនជាផ្លូវការនៅក្នុងរដ្ឋាភិបាលនៃ ប្រទេសកម្ពុជា ទោះបីជា NSL និង NLSC ជាជំហានដំបូងក៏ដោយ។ បន្ទាប់មក

GDL នឹងត្រូវបានអនុញ្ញាត ជាលេខាធិការដ្ឋាន ដើម្បីសម្របសម្រួល និងត្រួតពិនិត្យការអនុវត្តផែនការមេ។ GDL ក៏ជាផ្នែកមួយផងដែរ នៃស្ថាប័នអនុវត្តសម្រាប់គម្រោងភស្តុភារមួយចំនួនផងដែរ។ ក្នុងន័យនេះ វាត្រូវបានផ្តល់អនុសាសន៍ឱ្យអនុវត្តការអភិវឌ្ឍន៍សមត្ថភាពរបស់ GDL ជាកម្រិតខ្ពស់បំផុត។ សកម្មភាពអាទិភាពបំផុត ដើម្បីសម្រេចផែនការមេនៃភស្តុភារ។ លើសពីនេះទៀតការកែលម្អ ការសន្ទនាសាធារណៈ និងឯកជនក៏ជាសកម្មភាពសំខាន់ផងដែរ ក្នុងការពង្រឹងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការ និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការលើផ្នែកដឹកជញ្ជូនការកែលម្អរវាងសាធារណៈ និងឯកជន។ ការឃោគយល់គ្នា និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការ រវាងសាធារណៈ និងឯកជន អាចដំណើរការប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងបត់បែនដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាបន្ថែមទៀត។

- ការកសាងសមត្ថភាពជាបន្ទាន់ដែល ផ្តោតលើការបណ្តុះបណ្តាលចំណេះដឹងជាមូលដ្ឋាននៃភស្តុភាកម្ម និងការបណ្តុះបណ្តាលលើការងារសម្រាប់ការចាប់ផ្តើម និងជំហានដំបូងការអនុវត្តផែនការមេភស្តុភារកម្ម។ នេះគឺដោយសារតែការបញ្ចប់និងការគ្រប់គ្រងរបស់ ផែនការមេភស្តុភារគឺជាការទទួលខុសត្រូវដ៏សំខាន់បំផុតរបស់ GDL ។ ដើម្បីគាំទ្រ GDL ដើម្បីបំពសមត្ថភាពដែលត្រូវការ JST អាចដំណើរការជាបន្តបន្ទាប់នៃសកម្មភាពកសាងសមត្ថភាពដូចជា វគ្គបណ្តុះបណ្តាល និងការបណ្តុះបណ្តាលលើការងារទាក់ទងនឹងបញ្ហាភស្តុភារ និងផែនការមេ។

ឯកសារយោង

ឯកសារយោង

ឯកសារជាភាសាខ្មែរ

ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន, "*របាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំស្តីពី ការអនុវត្តផែនការមេអន្តរកាល ស្តីពីការតភ្ជាប់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនពហុមធ្យោបាយ និងភស្តុភារកម្មនៅកម្ពុជា ឆ្នាំ២០២២~២០២៣,*" ២០២៣,ទំព័រ ០១~០៨, 2022_2023_របាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំស្តីពីការអនុវត្តផនការអន្តរកាលស្តី.pdf

ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន, "*របាយការណ៍វឌ្ឍនភាពលើកទី១ ស្តីពី ផែនការមេភស្តុភាកម្ម (លេខពិសេស) ខែតុលា ឆ្នាំ២០១៩,*" ២០១៩,ទំព័រ ២៩~៣៥, របាយការណ៍វឌ្ឍនភាពលើកទី១_2.pdf

អង្គភាពព័ត៌មាន និងប្រតិកម្មរហ័ស," *អាជ្ញាធរកម្ពុជាបន្តពន្យល់ពីគម្រោងព្រែកជីកហ្វូណនតេជោ,*" ទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី, ២០២៤, https://pressocm.gov.kh/archives/96187

ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន, "*របាយការណ៍វឌ្ឍនភាពលើកទី២ ស្តីពី ការអនុវត្តផែនការមេអន្តរកាលស្តីពីការតភ្ជាប់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនពហុមធ្យោបាយ និងភស្តុភាកម្មកម្ពុជា ឆ្នាំ២០២០,*" ២០២០, ទំព័រ ០១~១០, 08_របាយការណ៍វឌ្ឍនភាពលើកទី២_Kh_Ed2_2.pdf

ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា,"*ផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយស្តីពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ និងភស្តុកម្មកម្ពុជា ២០២៣~២០៣៣*" សីហា, ២០២៣, ទំព័រ ៣៤~៣៦, ផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយស្តីពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន_អន្តរមធ្យោបាយ_និ_2.pdf

វិគីភីឌា, " ភូមិសាស្រ្តកម្ពុជា,"*WIKIPEDIA*, Aug 13, 2013, https://km.wikipedia.org/wiki/%E1%9E%97%E1%9E%BC%E1%9E%98%E1%9E%B7%E1%9E%9F%E1%9E%B6%E1%9E%9F%E1%9F%92%E1%9E%8F%E1%9F%92%E1%9E%9A%E1%9E%80%E1%9E%98%E1%9F%92%E1%9E%96%E1%9E%BB%E1%9E%87%E1%9E%B6

ឯកសារជាភាសាបរទេស

World Bank, "*Cambodia's Trade Competitiveness: Investing Today in Logistics Development to Sustain Tomorrow's Growth*", 2018, 131518-v2-PUBLIC- Cambodia-Logistic-Master-Plan.pdf

Rijksdienst voor Ondernemend, "*LOGISTICS & INFRASTRUCTURE IN CAMBODIA*," 2018, https://www-unescap-org.webpkgcache.com/doc/-/s/www.unescap.org/sites/default/files/Cambodia%20-%20Ministry%20of%20Public%20Works%20%26%20Transport.pdf

The free encyclopedia," Development Theory," *WIKIPEDIA*, August 05, 2024, https://en.wikipedia.org/wiki/Development_theory

Abby Jenkins, "What is Logistics? Importance, Benefits, and Examples," *Oracle NetSuite*, April 04, 2024, What is Logistics? Importance, Benefits, and Examples | NetSuite

Leng Thearith," Cambodia benefits economically from Asean," *KHMER TIMES*, April 30, 2019, https://www.khmertimeskh.com/599089/cambodia-benefits-economically-from-asean/#google_vignette

Christina Wiederer, "Boosting trade and economic development through better logistics," *World Bank Blogs*, April 21, 2023, https://blogs.worldbank.org/en/trade/boosting-trade-and-economic-development-through-better-logistics

OECD, "*OECD Competition Assessment Reviews Cambodia Logistics Sector*," 2021, 21-23, 8b2c48d0-en.pdf

OECD, "*OECD Competition Assessment Reviews Cambodia Logistics Sector*," 2021, 21-24, 8b2c48d0-en.pdf

KHMER TIMES," Cambodian Logistics Drive Could Benefit All Sectors," *KHMER TIMES*, May 03, 2023, Cambodian Logistics Drive Could Benefit All Sectors - Khmer Times (khmertimeskh.com)

KHMER TIMES,˝ Sihanoukville Autonomous Port to be transformed into regional port and logistics hub,˝ KHMER TIMES, May 01, 2024, Sihanoukville Autonomous Port to be transformed into regional port and logistics hub - Khmer Times (khmertimeskh.com)

KHMER TIMES,˝ Logistics sector to receive boost in human resources,˝ KHMER TIMES, Dec 28, 2021, Logistics sector to receive boost in human resources - Khmer Times (khmertimeskh.com)

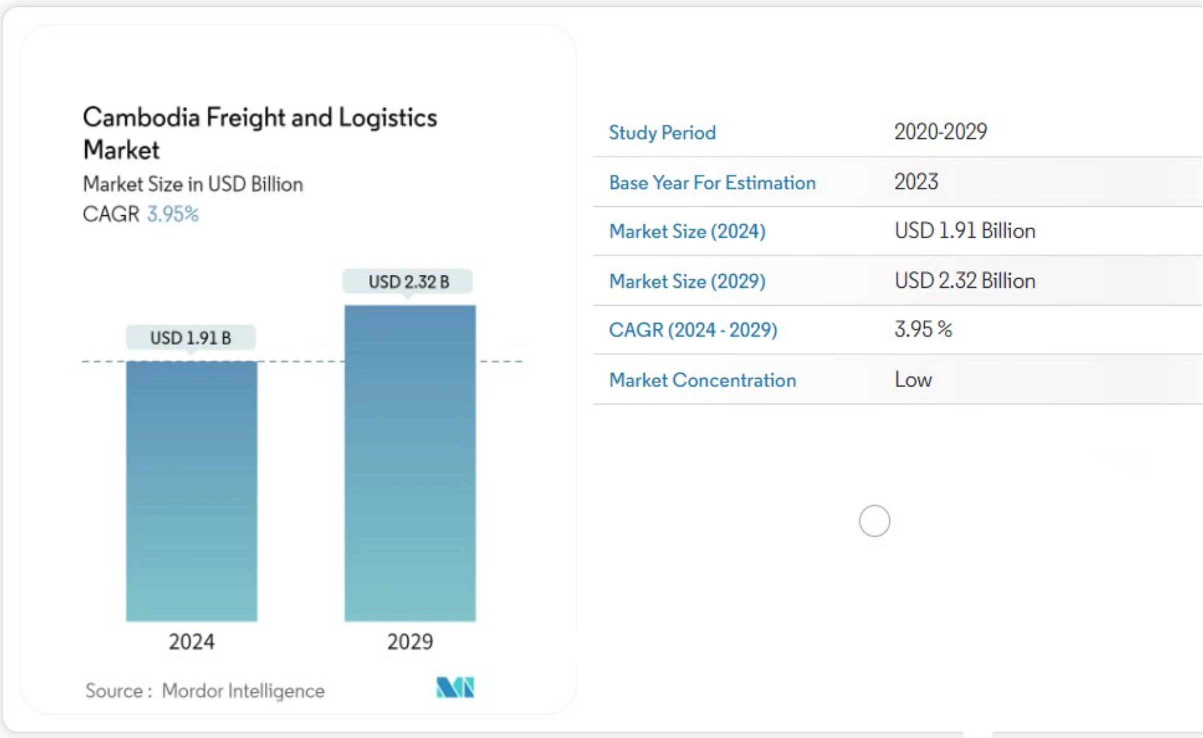
KHMER TIMES,˝ Cambodian Logistics Drive Could Benefit All Sectors,˝ KHMER TIMES, May 03, 2023, Cambodian Logistics Drive Could Benefit All Sectors - Khmer Times (khmertimeskh.com)

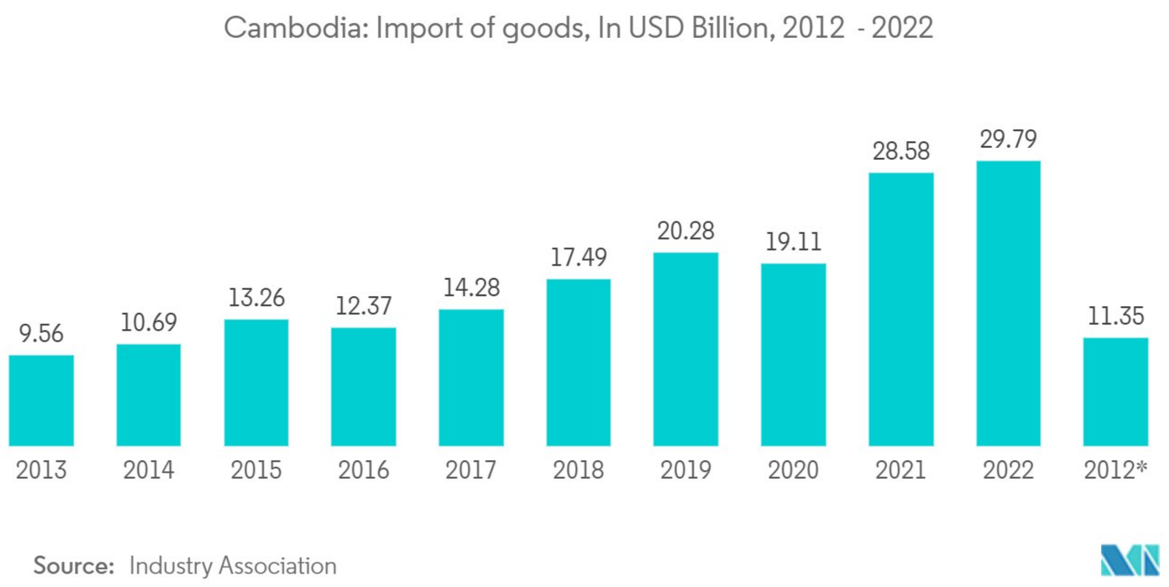
Cambodia Freight & Logistics Market Size, ˋCambodia Logistics Market Size & Share Analysis - Growth Trends & Forecasts (2024 - 2029),˝ Cambodia Logistics Market, https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/cambodia-freight-and-logistics-market

ឧបសម្ព័ន្ធ

ឧបសម្ព័ន្ធ

តារាងទិន្នន័យទី១ ៖



Study Period	2020-2029
Base Year For Estimation	2023
Market Size (2024)	USD 1.91 Billion
Market Size (2029)	USD 2.32 Billion
CAGR (2024 - 2029)	3.95 %
Market Concentration	Low

តារាងទិន្នន័យទី២ ៖