



ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

កងរដ្ឋាភិបាល

ផែនការមេគ្រប់គ្រងប្រយោយស្តីពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន
អន្តរាគមន៍ប្រយោយ និងកសាងកម្មកម្ពុជា ២០២៣ - ២០៣៣



ខែសីហា ឆ្នាំ២០២៣

ការប្តូរថា

នយោបាយ «**ឈ្នះ-ឈ្នះ**» បាននាំមកនូវសន្តិភាព បុរណភាពទឹកដី សាមគ្គីភាពជាតិ និងស្ថិរភាពនយោបាយ។ ការខិតខំថែរក្សាសន្តិភាពបានបង្កបរិយាកាសចាំបាច់ និងគ្រប់គ្រាន់ដល់រាជរដ្ឋាភិបាលក្នុងការកសាងមូលដ្ឋានសេដ្ឋកិច្ច និងអភិវឌ្ឍសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចឱ្យមានសម្បូររីកចម្រើនខ្លាំងឡើង។ ចាប់តាំងពីការដាក់ចេញនូវយុទ្ធសាស្ត្រត្រីកោណ និងយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណទាំងបួនដំណាក់កាលមក កម្រិតនៃការអភិវឌ្ឍមានភាពប្រែប្រួលគួរឱ្យកត់សម្គាល់ ពោលគឺប្រែក្លាយពីប្រទេសស្ថិតក្នុងស្ថានភាពក្រីក្រលំបាកខ្លាំងទៅជាប្រទេសចំណូលមធ្យមកម្រិតទាប។ ការសម្រេចបាននេះកំពុងស្ថិតនៅក្នុងភាពរឹងមាំ និងស្មាហាប់ ដោយជម្នះបានជាបន្តបន្ទាប់នូវវិបត្តិទាំងកម្រិតតំបន់ កម្រិតសកល ជាពិសេសវិបត្តិផ្ទុះឧបទ្វីបបញ្ចូលការរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ-១៩ សង្គ្រាមរុស្ស៊ី-អ៊ុយក្រែន និងវិបត្តិស្បៀងអាហារ ដូចក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ននេះ។ អាស្រ័យហេតុនេះ យើងចាំបាច់ត្រូវប្រើទុន “**សន្តិភាព**” ដែលបានខិតខំកសាង និងថែរក្សាដោយលំបាកនេះ ដើម្បីស្តារកំណើនសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាទៅកាន់គន្លងកំណើនសេដ្ឋកិច្ចរយៈពេលវែង ឱ្យបានដូចមុនពេលមានវិបត្តិជំងឺកូវីដ-១៩។

ក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ខ្ញុំតែងតែលើកឡើងម្តងហើយម្តងទៀតនូវពាក្យស្លោកថា “**មានផ្លូវ មានសង្ឃឹម**”។ ស្របតាមអត្ថន័យនេះ ទាំងផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក ផ្លូវទឹក និងផ្លូវអាកាស សុទ្ធតែបានរួមចំណែកទាំងដោយផ្ទាល់ និងប្រយោលក្នុងដំណើរការនៃការអភិវឌ្ឍ និងការសម្រេចបាននូវសមិទ្ធផលសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចសំខាន់ៗសម្រាប់កម្ពុជា ហើយបានពូនផ្គុំក្តីសង្ឃឹមរបស់កម្ពុជាក្នុងសតវត្សរ៍ទី២១ ឱ្យខ្ពស់ត្រដែតឡើង។ ខណៈដែលសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាស្ថិតក្នុងដំណាក់កាលលូតលាស់ និងកំពុងបោះជំហានទៅមុខប្រកបដោយជវភាព រាជរដ្ឋាភិបាលបានសម្លឹងឃើញពីភាពកាន់តែចាំបាច់ក្នុងការកែលម្អ និងពង្រឹងវិស័យដឹកជញ្ជូន សំដៅបំពេញតម្រូវការដាក់ស្តែងបច្ចុប្បន្នផង និងជាចលនាការរុញច្រានការវិវត្តនៃស្ថានភាពសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចនាពេលអនាគតផង។ ជាក់ស្តែងកន្លងមក ការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធត្រូវបានធ្វើឡើងតាមលទ្ធភាព និងភាពសមស្របនៃទំហំសេដ្ឋកិច្ច ជាពិសេសសមស្របទៅតាមកំណើនប្រជាសាស្ត្រ ស្ថានភាពការងារ នគរូបនីយកម្ម ពាណិជ្ជកម្ម និងការធ្វើពិពិធកម្ម នៅក្នុងវិស័យឧស្សាហកម្ម កសិកម្ម និងទេសចរណ៍។ ជាមួយគ្នានេះ រាជរដ្ឋាភិបាលបន្តខិតខំដោះស្រាយនូវអតុល្យភាពនៃការថែទាំ និងជួសជុល និងការវិនិយោគថ្មីលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដើម្បីធានាបាននូវការរក្សា និងបង្កើនសមត្ថភាពដឹកជញ្ជូន ព្រោះថាការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធកាន់តែច្រើននាំឱ្យចំណាយលើការថែទាំ និងជួសជុលក៏ដូចជាការគ្រប់គ្រងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទាំងនោះកាន់តែកើនឡើងផងដែរ។ ដោយឡែក នៅក្នុងដំណាក់កាលនៃការអភិវឌ្ឍឌីជីថលបច្ចុប្បន្ននេះ ប្រព័ន្ធនៃការដឹកជញ្ជូន ទាមទារបន្ថែមនូវភាពឆាប់រហ័សចំណាយតិច អាចព្យាករបាន និងការផ្តល់សេវាដល់ទ្វារផ្ទះតែម្តង។

ក្នុងស្មារតី និងការគិតគូរខាងលើ រាជរដ្ឋាភិបាលបានផ្តួចផ្តើមរៀបចំផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយស្តីពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ និងកសាងកម្មកម្ពុជា ២០២៣-២០៣៣ ដោយបានដាក់ចេញនូវចក្ខុវិស័យ

“បន្តកែលម្អ និងអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទិក ដោយផ្ដោតលើការជំរុញការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ រូបវន្ត និងអរូបវន្ត ឆ្ពោះទៅរកការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ មានការតភ្ជាប់ខ្ពស់ និងភាពប្រទាក់ ក្រឡា ទាំងផ្ទៃក្នុងប្រទេស និងជាមួយតំបន់ ដែលនឹងបន្តរួមចំណែកជំរុញ និងទ្រទ្រង់កំណើនសេដ្ឋកិច្ចជាតិ ព្រមទាំងបំពេញសេចក្តីត្រូវការសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចប្រកបដោយចីរភាព និងបរិយាប័ន្ន។

គួរកត់សម្គាល់ថា ការកំណត់យកនូវក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រក្នុងការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ក្នុងទម្រង់ “៣-៣-៤-២” ឬហៅថា “របៀងដឹកជញ្ជូនមេ៣ របៀងដឹកជញ្ជូនរង៣ ប៉ូលកំណើន៤ និងប៉ូល ភ្ជាប់កំណើន២” និងការរៀបចំប្រព័ន្ធឡូជីស្ទិកក្នុងទម្រង់ “២-២-N” ឬហៅថា “មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទិក២ សួនឡូជីស្ទិក២ និងមណ្ឌលឡូជីស្ទិកគ្រប់ទីកន្លែង” គឺជាក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រត្រឹមត្រូវ និងគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ បំពេញឱ្យគ្នាទៅវិញទៅមក ដែលអាចបង្រួមគម្លាតអតុល្យភាពក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន បម្រើឱ្យគោលដៅ បរិវត្តកម្មសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាក្នុងរយៈពេលវែង។

ផែនការមេនេះនឹងក្លាយជាផែនទីចង្អុលផ្លូវ និងជាមូលដ្ឋានរឹងមាំក្នុងការរៀបចំ និងដាក់ចេញនូវ វិធានការគោលនយោបាយ និងផែនការសកម្មភាពជាក់លាក់ក្នុងការជំរុញការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដឹកជញ្ជូន ជារួម និងតាមវិស័យ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ផែនការមេនេះនឹងជួយលើកកម្ពស់ប្រសិទ្ធភាពនៃការ វិនិយោគ និងការវិភាជថវិកា តាមរយៈការកំណត់អាទិភាពគម្រោង ការឆ្លើយតបនឹងតម្រូវការជាក់ស្តែង ការកំណត់ស្តង់ដារ ប្រកបដោយគុណភាព និងការប្រមូលផ្តុំធនធាន ព្រមទាំងការប្រើប្រាស់ឱ្យអស់សក្តានុពល នៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទាំងនោះ។ ជាមួយគ្នានេះ ឯកសារផែនការមេនេះ នឹងដើរតួនាទីជាឧបករណ៍ជំរុញកិច្ច សន្ទនា និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងរាជរដ្ឋាភិបាល និងដៃគូអភិវឌ្ឍន៍ ក្នុងការកៀរគរធនធាន និងការគាំទ្រ នានាសំដៅជំរុញការអភិវឌ្ឍផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តដឹកជញ្ជូន។

ឆ្លៀតក្នុងឱកាសនេះ តាងនាមរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ខ្ញុំសូមថ្លែងអំណរគុណយ៉ាងជ្រាលជ្រៅ ចំពោះ រដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន ដែលបានផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានឥតសំណង គាំទ្រការសិក្សាលម្អិត និងស៊ីជម្រៅ ស្តីពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយនៅកម្ពុជា និងសូមថ្លែងអំណរគុណផងដែរ ដល់បណ្តា ដៃគូអភិវឌ្ឍន៍ផ្សេងទៀត រួមមាន ធនាគារពិភពលោក ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី សហភាពអឺរ៉ុប ទីភ្នាក់ងារ សហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុន និងទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសកូរ៉េ ដែល តែងផ្តល់ការគាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូននៅកម្ពុជា ជាពិសេស តាមរយៈការសិក្សាស្រាវជ្រាវ និង ការរៀបចំគោលនយោបាយ។ ជាមួយគ្នានេះ ខ្ញុំសូមវាយតម្លៃខ្ពស់ និងកោតសរសើរដោយស្មោះស្ម័គ្រ ចំពោះ ឯកឧត្តមអគ្គបណ្ឌិតសភាចារ្យ អូន ព័ន្ធមុនីរ័ត្ន ឧបនាយករដ្ឋមន្ត្រី រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និង ហិរញ្ញវត្ថុ ប្រធានឧត្តមក្រុមប្រឹក្សាសេដ្ឋកិច្ចជាតិ និងជាប្រធានក្រុមប្រឹក្សាជាតិកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ ស៊ុន ចាន់ថុល ទេសរដ្ឋមន្ត្រី រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងជាប្រធានគណៈកម្មាធិការ ជាតិកសិកម្ម ដែលបានដឹកនាំក្រុមការងារអន្តរក្រសួងរៀបចំផែនការមេនេះឡើងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងគុណភាពខ្ពស់ ដោយបានធ្វើការពិគ្រោះយោបល់យ៉ាងជិតស្និទ្ធ និងអន្តរសកម្ម ជាមួយតួអង្គពាក់ព័ន្ធ សំខាន់ៗ ទាំងក្នុងវិស័យសាធារណៈ វិស័យឯកជន និងដៃគូអភិវឌ្ឍន៍។

ជាចុងក្រោយ ខ្ញុំសូមក្រើនរំលឹកថា ការអនុម័តដាក់ឱ្យអនុវត្តជាផ្លូវការនូវផែនការមេនេះ គឺជាការចាប់ផ្តើមនៃកិច្ចការដ៏ធំមួយក្នុងការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ និងភស្តុភារកម្មនៅកម្ពុជាដែលនេះមានន័យថា មានកិច្ចការជាច្រើនទៀតត្រូវបន្តធ្វើក្នុងស្មារតីទទួលខុសត្រូវខ្ពស់ និងចូលរួមយ៉ាងសកម្មពីគ្រប់ក្រសួងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធនានា។ ក្នុងន័យនេះ ខ្ញុំសូមណែនាំ និងប្រគល់ភារកិច្ចជូនក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម ទទួលបន្ទុកដឹកនាំ និងតាមដាន និងត្រួតពិនិត្យការអនុវត្តផែនការមេនេះ ខណៈគណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុភារកម្មផ្តល់ការគាំទ្រតាមរយៈតួនាទីសម្របសម្រួល និងជំរុញការអនុវត្តផែនការមេនេះ។ ជាមួយគ្នានេះ ខ្ញុំសូមលើកទឹកចិត្តដល់ក្រសួងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ដោយមានការសហការពីគ្រប់តួអង្គពាក់ព័ន្ធចូលរួមអនុវត្តផែនការមេនេះ ប្រកបដោយស្មារតីទទួលខុសត្រូវខ្ពស់ បុរេសកម្ម និងអន្តរសកម្ម និងដោយប្រកាន់ខ្ជាប់នូវអភិក្រម និងអនុសាសន៍ ដែលខ្ញុំបានដាក់ចេញកន្លងមក «**ឆ្លុះកញ្ចក់ ងូតទឹក ដុសក្អែល ព្យាបាល និង វះកាត់**» ដើម្បីរួមចំណែកបង្កើនសមត្ថភាពប្រកួតប្រជែង និងជំរុញការធ្វើពិពិធកម្មមូលដ្ឋានសេដ្ឋកិច្ចជាតិ និងពង្រឹងការឆ្លើយតបទៅនឹងការរំពឹងទុក ក៏ដូចជាតម្រូវការរបស់ប្រជាជនកម្ពុជា សំដៅឆ្ពោះទៅសម្រេចឱ្យបាននូវបង្គោលចរាចរណ៍២០៣០ និងចក្ខុវិស័យកម្ពុជាឆ្នាំ២០៥០។

ថ្ងៃ ពុធ ១៣២ ខែ ឧសភា ឆ្នាំថោះ បញ្ចស័ក ព.ស.២៥៦៧
រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ២ ខែ ឧសភា ឆ្នាំ២០២៣

នាយករដ្ឋមន្ត្រី



សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន

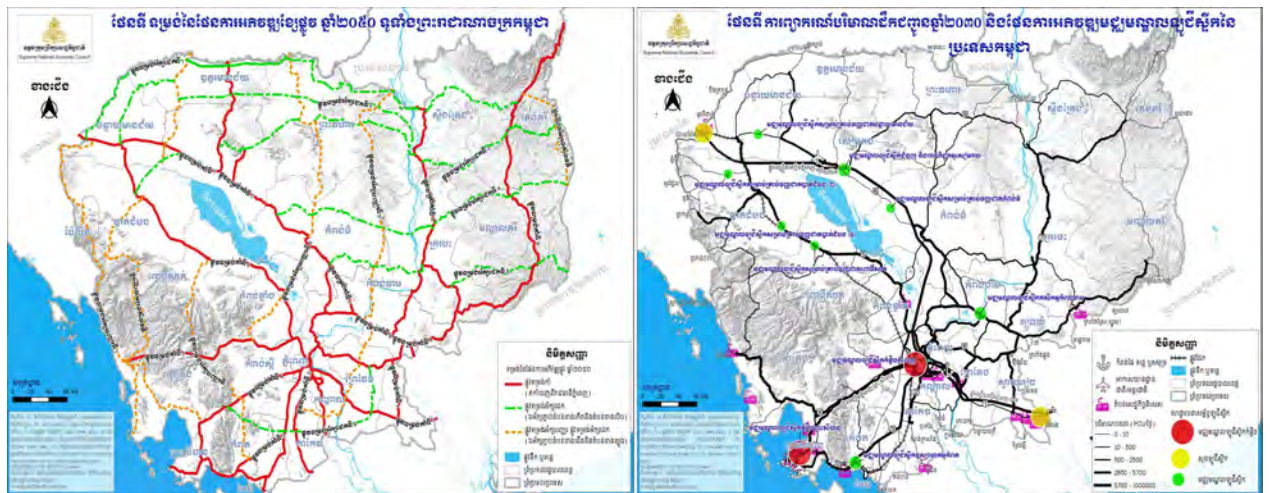
ខ្លឹមសារសង្ខេប

ចាប់តាំងពីដើមទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៩០ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនត្រូវបានទទួលការយកចិត្តទុកដាក់ និងផ្តល់អាទិភាពខ្ពស់ ដោយផ្ដោតសំខាន់លើការស្ដារ ការកសាង និងការថែទាំតាមលទ្ធភាពធនធាន និងតម្រូវការសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចនិងចែកចេញជា ៣ដំណាក់កាលសំខាន់ៗ គឺដំណាក់កាលស្ដារឡើងវិញ និងសមាហរណកម្មក្នុងផ្ទៃប្រទេស ដំណាក់កាលតភ្ជាប់ជាមួយតំបន់ និងបន្តសមាហរណកម្មផ្ទៃក្នុង និងដំណាក់កាលពង្រឹងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសំដៅទ្រទ្រង់កំណើនរយៈពេលវែង។

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

ទោះបីយ៉ាងនេះក្តី ការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទិកនៅកម្ពុជានៅពុំទាន់អាចឆ្លើយតបបានពេញលេញ និងគ្រប់គ្រាន់ទៅតាមតម្រូវការ ព្រមទាំងជាចលនាករុញច្រានការវិវឌ្ឍផ្នែកសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចជាពិសេសនៅដំណាក់កាលនៃការប្រែក្លាយទៅជាប្រទេសមានចំណូលមធ្យមកម្រិតខ្ពស់ និងប្រទេសចំណូលខ្ពស់។ ក្នុងន័យនេះ ផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយស្តីពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ និងកសាងការកម្មកម្ពុជា ២០២៣-២០៣៣ ដាក់ចេញនូវចក្ខុវិស័យដោយ “បន្តកែលម្អ និងអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទិកដោយផ្ដោតលើការជំរុញការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត និងអរូបវន្តឆ្ពោះទៅរកការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយមានការតភ្ជាប់ខ្ពស់ និងភាពប្រទាក់ក្រឡាទាំងផ្ទៃក្នុងប្រទេស និងជាមួយតំបន់ដែលនឹងបន្តរួមចំណែកជំរុញ និងទ្រទ្រង់កំណើនសេដ្ឋកិច្ចជាតិ ព្រមទាំងបំពេញសេចក្តីត្រូវការសង្គម-សេដ្ឋកិច្ច ប្រកបដោយចីរភាព និងបរិយាប័ន្ន”។

ចក្ខុវិស័យនៃផែនការមេឈានទៅសម្រេចគោលបំណងធំ៤ រួមមាន៖ (១) ពង្រីក និងធ្វើឱ្យកាន់តែប្រសើរឡើងនូវវិសាលភាពគ្របដណ្តប់ និងសមត្ថភាពនៃប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន, (២) ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវប្រសិទ្ធភាព និងស័ក្តិសិទ្ធភាពនៃសេវានិងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន, (៣) ជំរុញ និងលើកកម្ពស់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសំដៅគាំទ្រគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ និង (៤) ពង្រឹងប្រសិទ្ធភាពសេវា និងចំណាយឡូជីស្ទិក។ ផែនការមេបានកំណត់នូវក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រក្នុងការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនគ្រប់ជ្រុងជ្រោយក្នុងទម្រង់ “៣-៣-៤-២” សំដៅដល់ “របៀងដឹកជញ្ជូនមេ៣ របៀងដឹកជញ្ជូនរង៣ ប៉ូលកំណើន៤ និងប៉ូលភ្ជាប់កំណើន២”។ ក្នុងការរៀបចំប្រព័ន្ធឡូជីស្ទិក ផែនការមេបានកំណត់យកយុទ្ធសាស្ត្រ “២-២-N” ដែលសំដៅដល់ “មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទិក២ សួនឡូជីស្ទិក២ និងមណ្ឌលឡូជីស្ទិកគ្រប់ទីកន្លែង” ផ្អែកតាមតម្រូវការឡូជីស្ទិកជាក់ស្តែង។ ក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងប្រព័ន្ធឡូជីស្ទិករយៈពេលវែងចង្អុលទិសការអភិវឌ្ឍ ដូចខាងក្រោម៖



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

ការកំណត់ទំហំហិរញ្ញប្បទានជាក់ស្តែងពីប្រភពនីមួយៗ នឹងត្រូវសម្រេចក្នុងដំណាក់កាលនៃការអនុវត្ត ស្របតាមផែនការសកម្មភាពជាក់ស្តែង។

លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យនៃការកំណត់គម្រោងអាទិភាព និងវដ្តនៃការអនុវត្តគម្រោង នឹងត្រូវកំណត់ដោយ ផ្អែកលើបញ្ជីគម្រោងបឋមជាមូលដ្ឋាន ទន្ទឹមនឹងការកំណត់ផែនការសកម្មភាពគម្រោងអាទិភាពពេញលេញ និងគ្រប់ជ្រុងជ្រោយក្នុងដំណាក់កាលនៃការអនុវត្ត។ ការកំណត់ទាំងនោះត្រូវឈរលើ៖ (ក) គោលការណ៍ សនិទានកម្ម, (ខ) គោលការណ៍ផលសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ, (គ) គោលការណ៍ជម្រើសប្រសើរបំផុត, (ឃ) គោលការណ៍ភាពអាចទ្រទ្រង់បាននៃថវិកា, (ង) គោលការណ៍ភាពអាចអនុវត្តបាន, (ច) គោលការណ៍ អភិវឌ្ឍន៍បែតង និង (ឆ) គោលការណ៍ភាពរួចរាល់សម្រាប់ចាប់ផ្តើមការអនុវត្តគម្រោង។ ជាមួយគ្នានេះ ដំណើរការអនុវត្តគម្រោងស្របតាមនីតិវិធីរួម និងវដ្តនៃគម្រោងវិនិយោគសាធារណៈរួមមាន៖ (១) ការ ធ្វើអត្តសញ្ញាណគម្រោង និងការរៀបចំសំណើគម្រោងបឋម, (២) ការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាព និងការវាយ តម្លៃសំណើគម្រោង, (៣) ការពិនិត្យ និងវាយតម្លៃសំណើគម្រោង, (៤) ការជ្រើសរើសសំណើគម្រោង និងថវិកានីយកម្ម, (៥) ការគ្រប់គ្រង និងអនុវត្តគម្រោង, (៦) ការកែសម្រួលគម្រោង, (៧) ការប្រើប្រាស់ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាងសង់ក្រោមគម្រោង និង (៨) ការវាយតម្លៃបញ្ចប់ការអនុវត្តគម្រោង។

ការសម្របសម្រួលការអនុវត្ត និងតាមដាននិងត្រួតពិនិត្យស្ថិតក្រោមយន្តការស្ថាប័នសាមញ្ញ ប៉ុន្តែ ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពដោយយកជម្រើសយន្តការមានស្រាប់ជាមូលដ្ឋានបូកផ្សំនឹងការពង្រឹង និងការកែ លម្អបន្ថែម ក្នុងនោះមានសមាសភាព៖ (១) ក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម, (២) គណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុ- ភារកម្ម, (៣) ក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់វិស័យដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារកម្ម និង (៤) លេខាធិការដ្ឋាន។ យន្តការ តាមដាន និងត្រួតពិនិត្យ នឹងត្រូវបានរៀបចំក្នុងដំណាក់កាលនៃការអនុវត្តដោយផ្អែកលើទ្រឹស្តីបរិវត្តកម្ម (theory of change) ដែលផ្តើមពីការកំណត់ធាតុចូល (inputs) ផ្អែកលើសកម្មភាព (actions) រួច ត្រូវប្រែក្លាយទៅជាលទ្ធផលសម្រេច (final outcomes) ឬប៉ះពាល់ (impacts) ហើយដែលដំណើរការនេះ មានទម្រង់ជាច្រវាក់លទ្ធផលតាមកម្រិតនៃសូចនាករនីមួយៗ។ យន្តការតាមដាន និងត្រួតពិនិត្យ ត្រូវបាន ធ្វើឡើងផ្សារភ្ជាប់នឹងរបបប្រជុំប្រចាំឆមាស ប្រចាំឆ្នាំ និងរៀងរាល់២ឆ្នាំម្តង បន្ថែមលើការវាយតម្លៃពាក់ កណ្តាលអាណត្តិ (អំឡុងឆ្នាំ២០២៨) និងការរៀបចំរបាយការណ៍វឌ្ឍនភាព និងរបាយការណ៍សមិទ្ធកម្ម។

ដោយសារផែនការមេនេះមានលក្ខណៈស្មុគស្មាញ និងប្រើពេលវេលាយូរ ការអនុវត្តផែនការមេនេះ ត្រូវគ្រប់គ្រងហានិភ័យចម្បងៗដូចជា៖ (១) ការកៀរគរហិរញ្ញប្បទានដើម្បីទ្រទ្រង់ការវិនិយោគអាចនឹងសម្រេច បានតាមការរំពឹងទុកដោយសារការប្រែប្រួលនូវលក្ខខណ្ឌហិរញ្ញវត្ថុ, (២) ការប៉ាន់ស្មានចំណាយអាចនឹង ទាបជាងចំណាយវិនិយោគជាក់ស្តែង, (៣) បញ្ហាគ្រោះធម្មជាតិ និងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុអាចនឹង បង្កាក់ជំហាននៃការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ, (៤) ការផ្តល់អាទិភាពលើការថែទាំ និងជួសជុលនឹងកម្រិត ដល់លទ្ធផលនៃការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ, (៥) វិបត្តិហិរញ្ញវត្ថុ សុខភាព និងសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក នាំឱ្យស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចប្រែប្រួល និងផ្លាស់ប្តូរនូវលក្ខខណ្ឌហិរញ្ញវត្ថុ និង (៦) ការសម្របសម្រួលស្ថាប័ន និងធនធានមនុស្សមិនទាន់មានប្រសិទ្ធភាព ដែលអាចនាំទៅរកហានិភ័យសម្រាប់ការអនុវត្តផែនការទាំងមូល។

ការឆ្លើយតបទៅនឹងហានិភ័យទាំងនោះត្រូវបានគិតគូរជាមួយគ្នា ប៉ុន្តែវិធានការកាត់បន្ថយ និងបញ្ចៀស
ហានិភ័យលម្អិតនឹងត្រូវបានគិតគូរ ក្នុងក្របខណ្ឌត្រួតពិនិត្យ និងតាមដាន តាមការសម្រេច និងការចង្អុល
បង្ហាញរបស់ក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម។

មាតិកា

អារម្ភកថា.....	i
ខ្លឹមសារសង្ខេប.....	iv
មាតិកា.....	viii
១. សេចក្តីផ្តើម.....	១
២. ការអភិវឌ្ឍវិស័យដឹកជញ្ជូន និងតម្រូវការដឹកជញ្ជូននៅកម្ពុជា.....	៤
២.១. កត្តាកំណត់តម្រូវការហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទិកនៅកម្ពុជា.....	៤
២.១.១. បម្រែបម្រួលប្រជាសាស្ត្រ និងកំណើននគរូបនីយកម្ម.....	៤
២.១.២. ពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ និងសមាហរណកម្មតំបន់.....	៧
២.១.៣. សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ច.....	១០
២.២. ស្ថានភាពប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទិកនៅកម្ពុជា.....	២២
២.២.១. បណ្តាញផ្លូវថ្នល់.....	២២
២.២.២. បណ្តាញផ្លូវដែក.....	២៤
២.២.៣. ការដឹកជញ្ជូនតាមដងទន្លេ.....	២៦
២.២.៤. ការដឹកជញ្ជូនតាមសមុទ្រ.....	២៨
២.២.៥. ការដឹកជញ្ជូនផ្លូវអាកាស.....	៣០
២.២.៦. ប្រព័ន្ធឡូជីស្ទិក.....	៣៣
២.២.៧. បញ្ហាប្រឈមរួម.....	៣៤
២.៣. ការព្យាករណ៍បរិមាណចរាចរណ៍ឆ្នាំ២០៣០ នៅតាមបណ្តាប៉ូលសេដ្ឋកិច្ច និងច្រករបៀងសំខាន់ៗ.....	៣៦
២.៣.១. ផ្លូវថ្នល់.....	៣៧
២.៣.២. ផ្លូវដែក.....	៣៨
២.៣.៣. ផ្លូវទឹកទន្លេ.....	៤០
២.៣.៤. ផ្លូវសមុទ្រ.....	៤១

២.៣.៥. អាកាសចរស៊ីវិល.....	៤២
២.៣.៦. សរុបបរិមាណចរាចរណ៍ឆ្នាំ២០៣០ នៅតាមបណ្តាប៉ូលសេដ្ឋកិច្ច និងច្រករបៀងសំខាន់ៗ	៤៣
៣. ក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រនៃការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមេធាវី	៤៤
៣.១. ចក្ខុវិស័យ	៤៤
៣.២. គោលបំណង.....	៤៥
៣.៣. ក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រ	៤៦
៣.៣.១. យុទ្ធសាស្ត្រ ៣-៣-៤-២	៤៦
៣.៣.១.១. របៀងដឹកជញ្ជូនមេ៣.....	៤៧
៣.៣.១.២. របៀងដឹកជញ្ជូនរង៣.....	៤៨
៣.៣.១.៣. ប៉ូលកំណើនទាំង៤	៤៩
៣.៣.១.៤. ប៉ូលភ្ជាប់កំណើនចំនួន២	៥១
៣.៣.២. ប្រព័ន្ធឡូជីស្ទិក ២-២-N.....	៥១
៣.៣.៣. ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ចរាចរណ៍ និងប្រព័ន្ធឡូជីស្ទិកក្នុងរយៈពេលវែង	៥៤
៣.៣.៣.១. ផ្លូវលឿនលឿន	៥៥
៣.៣.៣.២. ផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្ត	៥៧
៣.៣.៣.៣. ផ្លូវក្រវាត់ក្រុង និងផ្លូវវាងទីប្រជុំជន	៥៨
៣.៣.៣.៤. បណ្តាញផ្លូវដែក.....	៥៩
៣.៤. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទិក.....	៦០
៣.៤.១. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន	៦៣
៣.៤.១.១. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍បណ្តាញផ្លូវថ្នល់ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធពាក់ព័ន្ធ.....	៦៣
៣.៤.១.២. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍បណ្តាញផ្លូវដែក	៦៤
៣.៤.១.៣. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវទឹកទន្លេ	៦៦

៣.៤.១.៤. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ	៦៨
៣.៤.១.៥. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍អាកាសចរស៊ីវិល	៦៩
៣.៤.១.៦. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍មជ្ឈមណ្ឌលដឹកជញ្ជូន.....	៧០
៣.៤.២. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឡូជីស្ទិក.....	៧២
៣.៤.២.១. ទីក្រុងស្ងួល/មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទិកចំនួន២	៧២
៣.៤.២.២. សួនឡូជីស្ទិកចំនួន២	៧៣
៣.៤.២.៣. មណ្ឌលឡូជីស្ទិក (N Centers)	៧៤
៣.៤.២.៤. ការលើកកម្ពស់សេវាឡូជីស្ទិក.....	៧៥
៤. ការអនុវត្តផែនការមេ	៨១
៤.១. លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យកំណត់គម្រោងអាទិភាព និងវដ្តនៃការអនុវត្តគម្រោង	៨២
៤.២. ក្របខណ្ឌហិរញ្ញប្បទាន	៨៣
៤.៣. យន្តការសម្របសម្រួលការអនុវត្ត និងការតាមដាននិងត្រួតពិនិត្យ	៨៧
៤.៣.១. យន្តការស្ថាប័ន.....	៨៧
៤.៣.២. ការតាមដាន និងត្រួតពិនិត្យការអនុវត្ត	៩០
ក. ការរៀបចំផែនការ	៩០
ខ. របបប្រជុំតាមដាន និងត្រួតពិនិត្យ	៩១
គ. ការរៀបចំរបាយការណ៍វឌ្ឍនភាព និងរបាយការណ៍សមិទ្ធកម្ម.....	៩២
៥. ការគ្រប់គ្រងហានិភ័យ	៩២
៥.១. ហិរញ្ញប្បទានដោយថវិកាជាតិ និងយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន	៩២
៥.២. ចំណាយប៉ាន់ស្មានធៀបនឹងចំណាយជាក់ស្តែង	៩៣
៥.៣. និន្នាការនៃការបង្កើនភាពធន់នឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ និងគ្រោះធម្មជាតិ.....	៩៤
៥.៤. តម្រូវការចំណាយថែទាំ និងជួសជុល	៩៤
៥.៥. វិបត្តិតំបន់ និងសកល.....	៩៥

៥.៦. ការសម្របសម្រួលអន្តរស្ថាប័ន និងធនធានមនុស្ស	៩៥
៦. សេចក្តីសន្និដ្ឋាន	៩៦
បរិសិទ្ឋ	៩៨
បរិសិទ្ឋ១. ការប៉ាន់ស្មានបរិមាណចរាចរណ៍សម្រាប់ឆ្នាំគោល២០១៧	៩៨
បរិសិទ្ឋ២. របាយការណ៍សង្ខេបផែនការមេសម្រាប់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ នៅកម្ពុជា	១០៥
២.១. ផែនការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់	១០៥
២.២. ផែនការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែក	១០៦
២.៣. ផែនការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកទន្លេ	១០៦
២.៤. ផែនការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ	១០៧
២.៥. ផែនការអភិវឌ្ឍន៍អាកាសចរស៊ីវិល	១០៧
២.៦. ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធឡូជីស្ទិក	១០៧
បរិសិទ្ឋ៣. សន្ទានុក្រម	១០៩
បរិសិទ្ឋ៤. បញ្ជីគម្រោងដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ	១១៤
ក. បញ្ជីគម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿន	១១៥
ខ. បញ្ជីគម្រោងផ្លូវជាតិ ផ្លូវខេត្តនិងផ្លូវសំខាន់ៗផ្សេងទៀត	១១៧
គ. បញ្ជីគម្រោងផ្លូវដែក	១៣០
ឃ. បញ្ជីគម្រោងដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេ	១៣៤
ង. បញ្ជីគម្រោងដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ	១៤២
ច. បញ្ជីគម្រោងផ្លូវអាកាស	១៤៧
ឆ. បញ្ជីគម្រោងឡូជីស្ទិក	១៥០
ជ. គម្រោងបន្ថែម	១៥៣

១. សេចក្តីផ្តើម

ប្រទេសកម្ពុជាមានប្រវត្តិសាស្ត្រដ៏យូរលង់ក្នុងការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ជាពិសេស បណ្តាញផ្លូវបូរាណធំៗ ដោយតភ្ជាប់ពីរាជធានីអង្គរទៅតំបន់សំខាន់ៗចំនួនបួន^១ ដែលមានសារៈសំខាន់ ផ្នែកពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ សាសនា និងការគ្រប់គ្រងប្រទេស ក្នុងសម័យអង្គរ។ ដោយឡែក ក្នុងសម័យ ទំនើបវិញ ការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនបានចាប់ផ្តើមលេចធ្លោនាសម័យអាណានិគមបារាំង ក្នុងនោះមានការកសាងកំពង់ផែ និងបណ្តាញផ្លូវសំខាន់ៗតភ្ជាប់រាជធានីភ្នំពេញ និងទីក្រុងសៀមរាប (ព្រៃនគរ) ជាដើម។ ជាមួយគ្នានេះ ក្នុងទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩២០ មានការកសាងផ្លូវដែកតភ្ជាប់ទីក្រុងភ្នំពេញ ទៅប្រទេសថៃ ដោយឆ្លងកាត់ខេត្តបាត់ដំបង។ បន្ទាប់មកទៀតក៏មានការសាងសង់កំពង់ផែភ្នំពេញដោយតភ្ជាប់ទៅស្ថានីយ រថភ្លើង ដើម្បីសម្រួលដល់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ។ រាប់ចាប់ពីពេលនោះហើយដែលហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន នៅកម្ពុជា និងជាពិសេសក្នុងរាជធានីភ្នំពេញត្រូវបានអភិវឌ្ឍជាបន្តបន្ទាប់ឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការសង្គម- សេដ្ឋកិច្ច។

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

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

^១ តំបន់ទាំងបួនមាន បាកាន ស្កកកក់ធំ ពិម័យ និងវត្តភ្នំ។

សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចនៅតំបន់ជនបទឱ្យមានសកម្មភាពឡើងវិញ ទន្ទឹមនឹងការបើកឱ្យដំណើរការកំពង់ផែ ដែលជាច្រកពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ។ ក្នុងដំណាក់កាលនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលមានបំណងដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមតាមលំដាប់អាទិភាព និងទិញឧបករណ៍ និងបរិក្ខារឱ្យបានគ្រប់គ្រាន់ដើម្បីដាក់ឱ្យប្រតិបត្តិការសេវាដឹកជញ្ជូនឡើងវិញស្របតាមលទ្ធភាពនៃធនធានដែលមាន។ ទោះយ៉ាងនេះក្តី កង្វះកម្មករជំនាញ និងទុនវិនិយោគបន្តជាឧបសគ្គដ៏ធំបំផុតក្នុងដំណើរការស្តារឡើងវិញនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូននាពេលនោះ។ ជាមួយគ្នានេះ ក្នុងអំឡុងឆ្នាំ១៩៩៦ និង១៩៩៨ ផែនការស្តារឡើងវិញបន្ទាន់នូវបណ្តាញផ្លូវសំខាន់ៗត្រូវបានបង្អាក់ជាបណ្តោះអាសន្ន។ ការណ៍នេះបានផ្តល់នូវមេរៀនដ៏មានសារៈសំខាន់ដល់កម្ពុជា ដើម្បីសម្លឹងឃើញពីផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអចិន្ត្រៃយ៍ និងយូរអង្វែង ដោយផ្ដោតលើផែនការជួសជុលផ្លូវសំខាន់ៗទាំងអស់ ស្របគ្នានឹងការរ៉ាប់រងលើបញ្ហាប្រឈមមួយចំនួនរួមមាន៖ ភាពមានកម្រិតនៃសមត្ថភាពស្ថាប័ន និងធនធាន និងកង្វះផែនការលម្អិត ដែលជាកត្តាធ្វើឱ្យគម្រោងកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនមួយចំនួនធំ ត្រូវចំណាយពេលយូរជាងការរំពឹងទុក។

- **ដំណាក់កាលតភ្ជាប់ជាមួយតំបន់ និងសមាហរណកម្មផ្ទៃក្នុង (១៩៩៩-២០១០)៖** ក្នុងដំណាក់កាលនេះ ការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនត្រូវបានធ្វើឡើងក្រោមទិសស្លោក “មានផ្លូវ មានការអភិវឌ្ឍ” ដោយផ្ដោតលើគោលដៅតភ្ជាប់ជាមួយប្រទេសជិតខាង តំបន់អាស៊ាន និងសកលលោក ស្របពេលនឹងការពង្រីកសមាហរណកម្មផ្ទៃក្នុងប្រទេសកាន់តែស៊ីជម្រៅសំដៅជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ច ជាពិសេសក្រោយពេលដែលកម្ពុជាសម្រេចបាននូវសុខសន្តិភាពពេញលេញ។ សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចបានផ្លាស់ប្តូរជាបណ្តើរៗ ដោយចាកចេញពីកសិកម្មទៅរកសេវាកម្ម និងវិស័យកម្មន្តសាល។ នៅក្នុងអំឡុងពេលនេះ ការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនមានសម្ភារៈខ្លាំង ប៉ុន្តែមានលក្ខណៈបន្ទាន់ និងគ្រប់ទីកន្លែងឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការអភិវឌ្ឍ និងការរីកចម្រើនសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចយ៉ាងឆាប់រហ័ស។ នេះមានន័យថា ការអភិវឌ្ឍមានលក្ខណៈមិនប្រមូលផ្តុំនិងមិនមានផែនការគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ ដែលនាំដល់ការបែងចែកធនធានមិនទាន់មានប្រសិទ្ធភាព និងការឆ្លើយតបខ្ពស់ទៅនឹងតម្រូវការទាំងបរិមាណនិងគុណភាព។ ជាការឆ្លើយតបក្នុងដំណាក់កាលខាងលើ រាជរដ្ឋាភិបាលបានរៀបចំផែនការយុទ្ធសាស្ត្រកសាងបណ្តាញផ្លូវក្នុងប្រទេស ដែលមានលក្ខណៈជាយុទ្ធសាស្ត្រ និងប្រមូលផ្តុំជាងមុន។ បន្ថែមលើនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលបានកំណត់នូវគោលនយោបាយវិនិយោគច្បាស់លាស់ឆ្លើយតបនឹងតម្រូវការនៃការអភិវឌ្ឍសំដៅធានាបាននូវការជឿទុកចិត្តពីអ្នកវិនិយោគ។
- **ដំណាក់កាលពង្រឹងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទ្រទ្រង់កំណើនរយៈពេលវែង (២០១១-បច្ចុប្បន្ន)៖** ស្ថិតក្រោមទិសស្លោក “មានផ្លូវ មានអនាគត” ឬ “មានពហុមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន មានសក្តានុពលអនាគតកាន់តែខ្ពស់”។ ស្ថិតក្នុងបរិការណ៍នៃការប្រកួតប្រជែងកាន់តែស្រួចស្រាល បូកផ្សំនឹងការប្រែប្រួលនៃបរិបទនានាជាមួយនឹងភាពមិនប្រាកដប្រជាជាន់តែខ្ពស់ ការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនរបស់កម្ពុជាសម្លឹងទៅរករបត់ថ្មីមួយកម្រិតទៀត ពោលគឺផ្ដោតលើភាពប្រទាក់ក្រឡានៃមធ្យោបាយ

ដឹកជញ្ជូន ឬការបង្កើតឱ្យមានជាអន្តរមធ្យោបាយដែលកាន់តែមានប្រសិទ្ធភាព ព្រមទាំងផ្ដោតលើ គុណភាព និងភាពធននៃសំណង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធស្របនឹងលទ្ធភាពកាន់តែប្រសើរឡើងនៃកម្រិត ធនធានដែលអាចកៀរគរបាន។ ម្យ៉ាងវិញទៀត នេះក៏អាចសម្គាល់ថា ជាដំណាក់កាលនៃការលើក កម្ពស់ប្រសិទ្ធភាពនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ដែលនឹងជួយបង្កើនភាពប្រកួតប្រជែងនៃប្រព័ន្ធដឹក ជញ្ជូននិងឡូជីស្ទិករបស់កម្ពុជា ដើម្បីគាំទ្រដល់កំណើនសេដ្ឋកិច្ចនិងទស្សនវិស័យរយៈពេលវែង។

ស្របតាមស្មារតីនិងការគិតគូរនេះ ការរៀបចំ “ផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយស្តីពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន អន្តរមធ្យោបាយ និងកសាងកម្មកម្ពុជា ២០២៣-២០៣៣” ឆ្លុះបញ្ចាំងពីតម្រូវការជាក់ស្តែងនៃការ អភិវឌ្ឍន៍វិស័យដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទិក ព្រមទាំងឆ្លើយតបនឹងដំណាក់កាលនៃការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ សំដៅរួមចំណែកទ្រទ្រង់កំណើនរយៈពេលវែង ស្របតាមការចង្អុលបង្ហាញនៃឯកសារគោលនយោបាយ សំខាន់ៗមានជាអាទិ៍ យុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណដំណាក់កាលទី៤ និងគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យ ឧស្សាហកម្ម ២០១៥-២០២៥។ ជារួម ផែនការមេនេះមានគោលដៅតម្រង់ទិសការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹក ជញ្ជូន និងឡូជីស្ទិកសំដៅលើកកម្ពស់ការតភ្ជាប់របស់កម្ពុជាទាំងក្នុងផ្ទៃប្រទេស និងខាងក្រៅ ដែលឈាន ដល់ការកាត់បន្ថយថ្លៃដឹកជញ្ជូននិងឡូជីស្ទិក លើកកម្ពស់សមាហរណកម្មកម្ពុជាក្នុងតំបន់ និងសកលលោក ព្រមទាំងលើកកម្ពស់ភាពប្រកួតប្រជែង និងពិពិធកម្មសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា។

បន្ថែមលើនេះ ផែនការមេនេះនឹងក្លាយជាផែនទីចង្អុលផ្លូវ (blueprint) និងជាមូលដ្ឋានដ៏រឹងមាំសម្រាប់ ដាក់ចេញនូវគោលនយោបាយ វិធានការគោលនយោបាយ និងផែនការសកម្មភាពជាក់លាក់ក្នុងការជំរុញ ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនរួម និងតាមវិស័យនីមួយៗ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ផែនការមេនេះនឹងជួយ លើកកម្ពស់ប្រសិទ្ធភាពការវិនិយោគ និងការវិភាគជីវិតតាមរយៈការកំណត់អាទិភាពគម្រោង ការឆ្លើយតប នឹងតម្រូវការជាក់ស្តែង និងការប្រមូលផ្តុំធនធានសម្រាប់ការវិនិយោគ ព្រមទាំងការប្រើប្រាស់ឱ្យអស់សក្តា- នុពលនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទាំងនោះ។ ក្រៅពីនេះ ឯកសារផែនការមេនេះនឹងដើរតួនាទីដ៏សំខាន់ជាឧបករណ៍ ជំរុញកិច្ចសន្ទនា និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងរាជរដ្ឋាភិបាល និងដៃគូអភិវឌ្ឍន៍ក្នុងការកៀរគរធនធាន និង ការគាំទ្រនានាសំដៅជំរុញការអភិវឌ្ឍផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តដឹកជញ្ជូន។ ផែនការមេនេះគឺជា ឯកសាររស់ ដែលមានន័យថាដំណាលគ្នានឹងការអនុវត្ត រាជរដ្ឋាភិបាលនឹងបន្តពិនិត្យតាមដានយ៉ាងយកចិត្តទុកដាក់លើ ការវិវត្តជាក់ស្តែង និងនិន្នាការពាក់ព័ន្ធនានា ទាំងក្នុងស្រុក តំបន់និងសកល ដែលអាចមានឥទ្ធិពលដោយ ផ្ទាល់ និងប្រយោលចំពោះភាពពាក់ព័ន្ធ និងភាពអនុវត្តបាននៃផែនការមេនេះ។ ដូច្នេះ ក្នុងករណីចាំបាច់រាជ- រដ្ឋាភិបាលនឹងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាព ឬពន្យារក្របខណ្ឌពេលវេលានៃការអនុវត្តផែនការមេនេះ ជាពិសេសផ្អែកលើ លទ្ធផលនៃការវាយតម្លៃពាក់កណ្តាលអាណត្តិ ដែលនឹងត្រូវបានរៀបចំនាពេលអនាគត។

ផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយនេះចែកចេញជា ៦ផ្នែក ក្នុងនោះ ផ្នែកទី១.សេចក្តីផ្តើម រៀបរាប់ ដោយសង្ខេបពីសារៈសំខាន់នៃការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូននៅកម្ពុជា និងទស្សនាទាននៃការ រៀបចំផែនការមេ ផ្នែកទី២.ការអភិវឌ្ឍវិស័យដឹកជញ្ជូននៅកម្ពុជា រៀបរាប់ពីកត្តាទំនាក់ទំនងនៃការ

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

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

២. ការអភិវឌ្ឍន៍វិស័យដឹកជញ្ជូន និងតម្រូវការដឹកជញ្ជូននៅកម្ពុជា

២.១. កត្តាកំណត់តម្រូវការហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទិកនៅកម្ពុជា

វិស័យដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទិកនៅកម្ពុជាបានបង្ហាញនូវទំនាក់ទំនងយ៉ាងជិតស្និទ្ធ និងប្រទាក់ក្រឡាជាមួយនឹងកត្តាសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចដែលរួមមាន បម្រែបម្រួលប្រជាសាស្ត្រ និងកំណើននគរូបនីយកម្ម ការវិវត្តនៃពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ និងសមាហរណកម្មតំបន់ ការតភ្ជាប់ក្នុងតំបន់ និងការអភិវឌ្ឍឧស្សាហូបនីយកម្មកម្ពុជា និងសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចផ្ទៃក្នុងជាដើម។ នេះមានន័យថា ការអភិវឌ្ឍន៍វិស័យដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទិក ជាពិសេសការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តបាន និងកំពុងព្យាយាមបំពេញប្រសិទ្ធភាពនឹងតម្រូវការនៃសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចទន្ទឹមគ្នានេះ បម្រែបម្រួលផ្នែកសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចក៏បានផ្តល់ការគាំទ្រដល់ការរីកចម្រើនផ្នែកការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនផងដែរ (ទំនាក់ទំនងទ្វេទិស ឬ ទៅវិញទៅមក) ។

២.១.១. បម្រែបម្រួលប្រជាសាស្ត្រ និងកំណើននគរូបនីយកម្ម

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

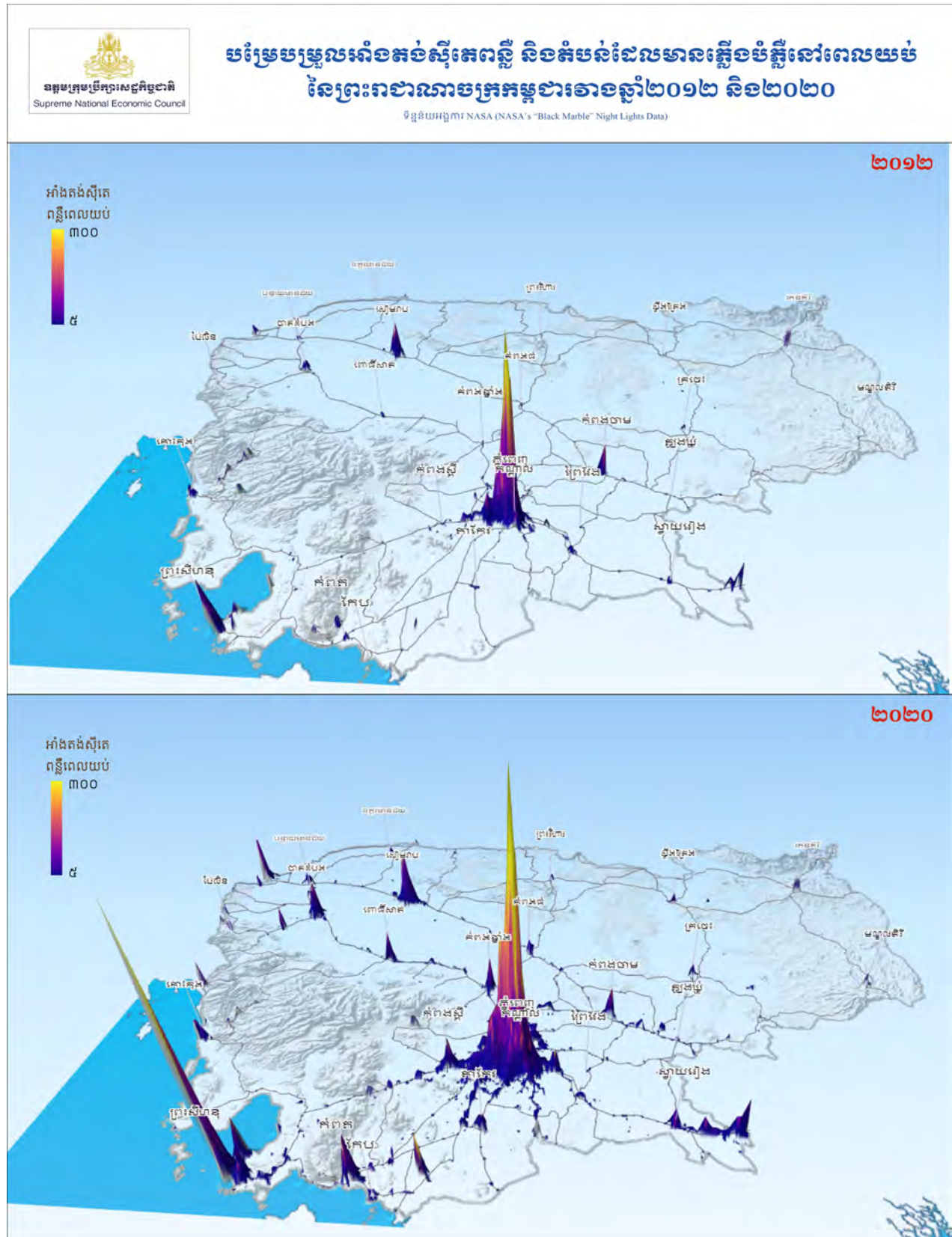
៦៤ឆ្នាំ) រៀងគ្នា។ ជាមួយគ្នានេះប្រជាជនប្រហែល ២ភាគ៥ ឬស្មើនឹង ៣៩,៤% រស់នៅក្នុងទីក្រុង និង ទីប្រជុំជន ក្នុងនោះរាជធានីភ្នំពេញ ដែលជាទីក្រុងធំជាងគេមានប្រជាជនប្រហែល ២,២៨លាននាក់ ត្រូវជា ១៤,៧% នៃប្រជាជនសរុប។ ដូច្នេះកត្តាប្រជាសាស្ត្របានជំរុញកំណើនចរាចរណ៍ និងការដឹកជញ្ជូន ប្រចាំថ្ងៃសម្រាប់ការផ្គត់ផ្គង់ទំនិញប្រើប្រាស់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

ជាមួយគ្នានេះក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានទសវត្សរ៍ចុងក្រោយនេះ នគរូបនីយកម្មនៅកម្ពុជាមានកំណើន គួរឱ្យកត់សម្គាល់ស្របតាមនិន្នាការនៃការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គម ប្រជាសាស្ត្រ និងការវិនិយោគដោយ ផ្ទាល់ពីបរទេស។ ការរីកលូតលាស់នៃវិស័យឧស្សាហកម្មដែលភាគច្រើនលើសលប់ស្ថិតនៅជុំវិញរាជធានី ភ្នំពេញ ទីក្រុងសំខាន់ៗ និងច្រកទ្វារព្រំដែនអន្តរជាតិ រួមមានក្រុងព្រះសីហនុ ក្រុងសៀមរាប ក្រុងប៉ោយប៉ែត និងក្រុងបាវិតបានជំរុញឱ្យមានបំណាច់ និងចំណាកស្រុករបស់ប្រជាពលរដ្ឋពីតំបន់ជនបទមកកាន់ទីក្រុង និងទីប្រជុំជន ដើម្បីស្វែងរកឱកាសការងារ ការប្រកបអាជីវកម្មផ្សេងៗ និងការអប់រំជាដើម។ រាជធានី ភ្នំពេញ និងទីក្រុងសំខាន់ៗទាំងនោះបានរីកធំ នឹងក្លាយជាមជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្មដ៏ទាក់ទាញ រស់រវើក និង ប្រកបដោយសក្តានុពលសម្រាប់សកម្មភាពអាជីវកម្ម និងការវិនិយោគ។ ជាលទ្ធផល និន្នាការនេះជំរុញឱ្យ មានកំណើនគួរឱ្យកត់សម្គាល់នៃវិស័យសំណង់នគរូបនីយកម្មដូចជា បុរីលំនៅឋាន អគារពាណិជ្ជកម្ម ហាងលក់ទំនិញ ផ្សារទំនើប មេឃឹមដ្ឋាន សណ្ឋាគារ ភោជនីយដ្ឋាន និងសំណង់អគារខ្ពស់ៗ នាប៉ុន្មាន ឆ្នាំចុងក្រោយនេះ ដែលឆ្លើយតបនឹងកំណើនសេដ្ឋកិច្ចដ៏ឆាប់រហ័ស និងឆ្លុះបញ្ចាំងនូវភាពប្រសើរឡើងនៃ កត្តាជីវភាព និងចំណូលរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ។ ជាមួយនឹងការកើនឡើងយ៉ាងគំហុកនៃនគរូបនីយកម្ម ហេដ្ឋា- រចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត រាប់ទាំងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ដូចជាផ្លូវថ្នល់ ស្ពានអាកាស ផ្លូវក្រោមដី ប្រព័ន្ធ ចម្រោះទឹកកខ្វក់ និងប្រព័ន្ធលូបង្ហូរទឹកភ្លៀង និងទឹកកខ្វក់ត្រូវតែតាមល្បឿននៃការអភិវឌ្ឍ។

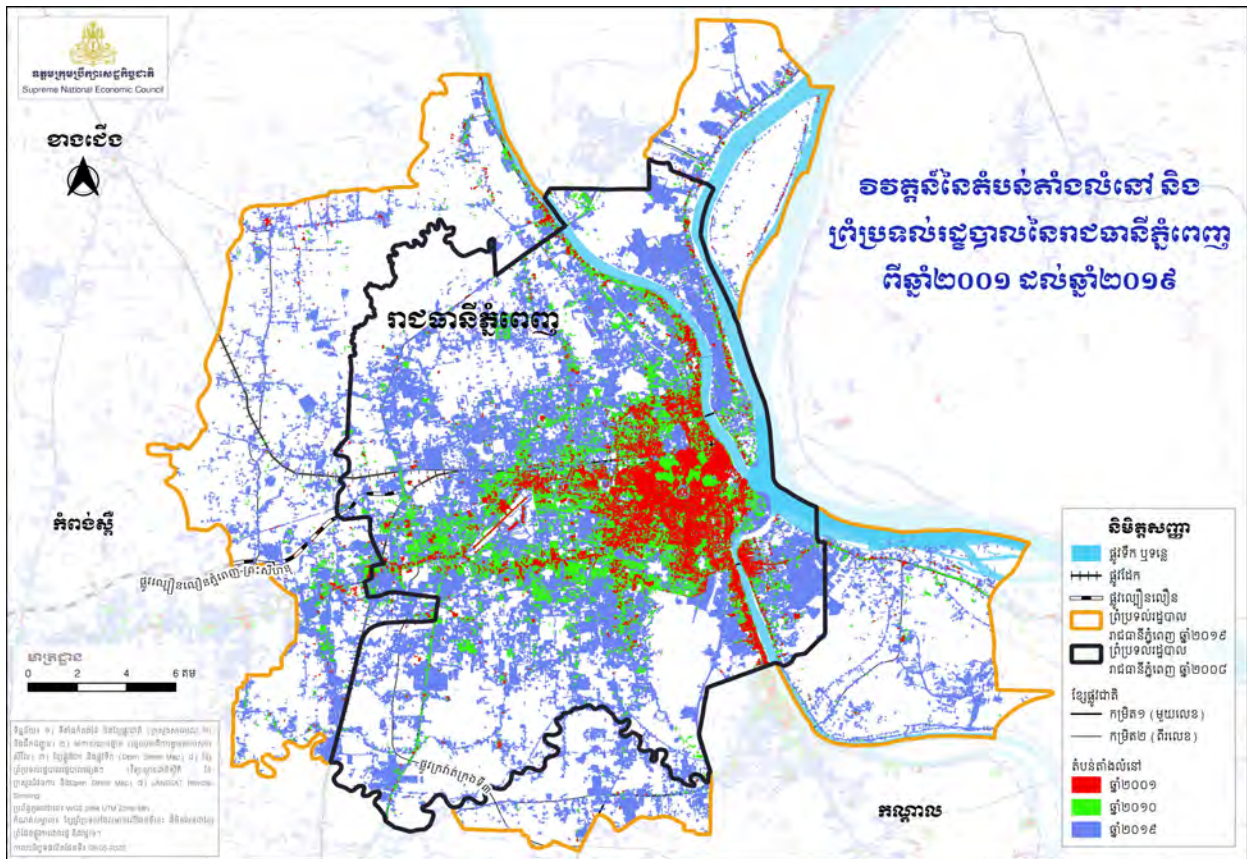
ផែនទី២.១.១.ក. តំបន់ដែលមានអគ្គិសនីបំភ្លឺពេលយប់ឆ្នាំ២០១២ និងឆ្នាំ២០២០



ផែនទី២.១.១.ខ. បង្ហាញពីបម្រែបម្រួលអាំងតង់ស៊ីតេពន្លឺ និងតំបន់មានភ្លើងបំភ្លឺនៅពេលយប់នៃ
ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា រវាងឆ្នាំ២០១២ និងឆ្នាំ២០២០ (ទិន្នន័យពីរូបភាពផ្កាយណេប)



ផែនទី២.១.១.គ. បង្ហាញពីការវិវត្តនៃតំបន់តាំងលំនៅ និងព្រំប្រទល់រដ្ឋបាលនៃរាជធានីភ្នំពេញពី ឆ្នាំ២០០១ ដល់ឆ្នាំ២០១៩



២.១.២. ពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ និងសមាហរណកម្មតំបន់

ទំហំពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិរាប់ទាំងការនាំចូល និងការនាំចេញរបស់កម្ពុជាមានកំណើនប្រសើរឡើង ពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំ។ ជាក់ស្តែង ការនាំចេញរបស់កម្ពុជានៅឆ្នាំ២០១៩ ធៀបនឹងឆ្នាំ២០១៦ មានកំណើន ៤៨,៥៧% ពោលគឺកើនក្នុងទំហំទឹកប្រាក់ពី ៩ ៩២៦លានដុល្លារអាមេរិក ដល់ ១៤ ៧៤៨លានដុល្លារ អាមេរិក។ ដោយឡែក ការនាំចូលរបស់កម្ពុជាក៏មានការកើនឡើងប្រមាណ ៦៤,៧៤% ដោយកើនពី ១២ ២៤៣លានដុល្លារអាមេរិក ដល់ ២០ ១៧១លានដុល្លារអាមេរិក ក្នុងរយៈពេលដូចគ្នា។ ជាទូទៅ ការនាំចូល និងនាំចេញទំនិញឆ្លងកាត់ច្រក ៤សំខាន់ៗ រួមមានកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ កំពង់ផែ ស្វយ័តភ្នំពេញ (ក្រុមសំណរ) ច្រកព្រំដែនប៉ោយប៉ែត និងច្រកព្រំដែនបារិត។ ទំនិញនាំចូលមានច្រើន ប្រភេទ និងចម្រុះជាប្រភេទផលិតផលរ៉ែ (អំបិល ឬ ស៊ីម៉ង់ត៍ ធុន្ទ្រ ឬ ប្រេងឥន្ធនៈ។ល។) និងទំនិញកុងតឺន័រ ដែលភាគច្រើនឆ្លងកាត់តាមកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ។ ជាមួយគ្នានេះ មានទំនិញតិចតួចចូលតាមច្រក អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ។ ផ្លូវជាតិលេខ១ លេខ៥ និងលេខ៦ ជាច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចភាគខាងត្បូង នៃមហាអនុតំបន់មេគង្គ ដែលជាបណ្តាញគមនាគមន៍ដ៏សំខាន់សម្រាប់កម្ពុជា។ ក្នុងន័យនេះ ច្រកព្រំដែន ក្រុងបារិត និងប៉ោយប៉ែតបានដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់បំផុតសម្រាប់វិស័យដឹកជញ្ជូន ជាពិសេសទំនិញ។

ទំនិញកាតប្រើនដែលឆ្លងកាត់ច្រកព្រំដែនអន្តរជាតិទាំងពីរនេះ បែងចែកទៅជាពីរប្រភេទគឺប្រភេទទី១ ជាគ្រឿងបន្លាស់/សម្ភារផ្សេងៗ (វត្ថុធាតុដើមឬពាក់កណ្តាលសម្រេច) ដែលនាំចូលពីក្រុមហ៊ុនមេក្នុងប្រទេសថៃ/វៀតណាម ឬការនាំចេញផលិតផលទៅប្រទេសទាំងនោះវិញជាផលិតផលសម្រេច ឬពាក់កណ្តាលសម្រេច ក្រោមយុទ្ធសាស្ត្រ “ថៃ+១” និង “វៀតណាម+១” និងប្រភេទទី២ ជាទំនិញដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ពីប្រទេសថៃ/វៀតណាមទៅកាន់គោលដៅចុងក្រោយ ជាពិសេសចេញពីរាជធានីភ្នំពេញ។ រីឯច្រករបៀងឆ្លងកាត់ពីភ្នំពេញទៅខេត្តព្រះសីហនុ ជារបៀងសេដ្ឋកិច្ចដ៏សំខាន់តភ្ជាប់រាជធានីភ្នំពេញ ទៅកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ដែលជាច្រកដង្ហើមសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាចេញទៅកាន់ទីផ្សារអន្តរជាតិ។

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

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



កិច្ចព្រមព្រៀងភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយតំបន់ កិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីកម្ពុជានិងចិន និងកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីកម្ពុជានិងកូរ៉េ ជាគោលនយោបាយពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិអាទិភាពចម្បង មួយរបស់កម្ពុជាក្នុងការពង្រឹង និងពង្រីកទីផ្សារនាំចេញរបស់កម្ពុជាបន្ថែមលើកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្ម សេរីមួយចំនួនដែលកម្ពុជាមានស្រាប់ក្រោមក្របខណ្ឌអាស៊ាន និងអាស៊ានបូកដៃគូ។ ក្នុងន័យនេះ កិច្ចព្រមព្រៀង ពាណិជ្ជកម្មសេរីទាំងនេះនឹងបន្ថែមសក្តានុពលដល់កំណើនពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិរបស់កម្ពុជា ជាពិសេស ជំរុញការនាំចេញដែលតម្រូវឱ្យមានការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទិកកាន់តែមានប្រសិទ្ធភាព។

២.១.៣. សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ច

ការអភិវឌ្ឍវិស័យដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទិកមានទំនាក់ទំនងយ៉ាងជិតស្និទ្ធជាមួយសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ច ជារួម និងតាមវិស័យអាទិភាព ពោលគឺតម្រូវការដឹកជញ្ជូនតាមទីតាំងផលិតកម្ម និងការចែកចាយតម្រូវការ កម្លាំងពលកម្ម និងវត្ថុធាតុដើម។ ការណ៍នេះបានបង្ហាញនូវទំនាក់ទំនងទ្វេទិស (ទៅវិញទៅមក) ដែលរុញ ច្រានកំណើនឱ្យគ្នាទៅវិញទៅមក និងប្រកបដោយភាពប្រទាក់ក្រឡា។

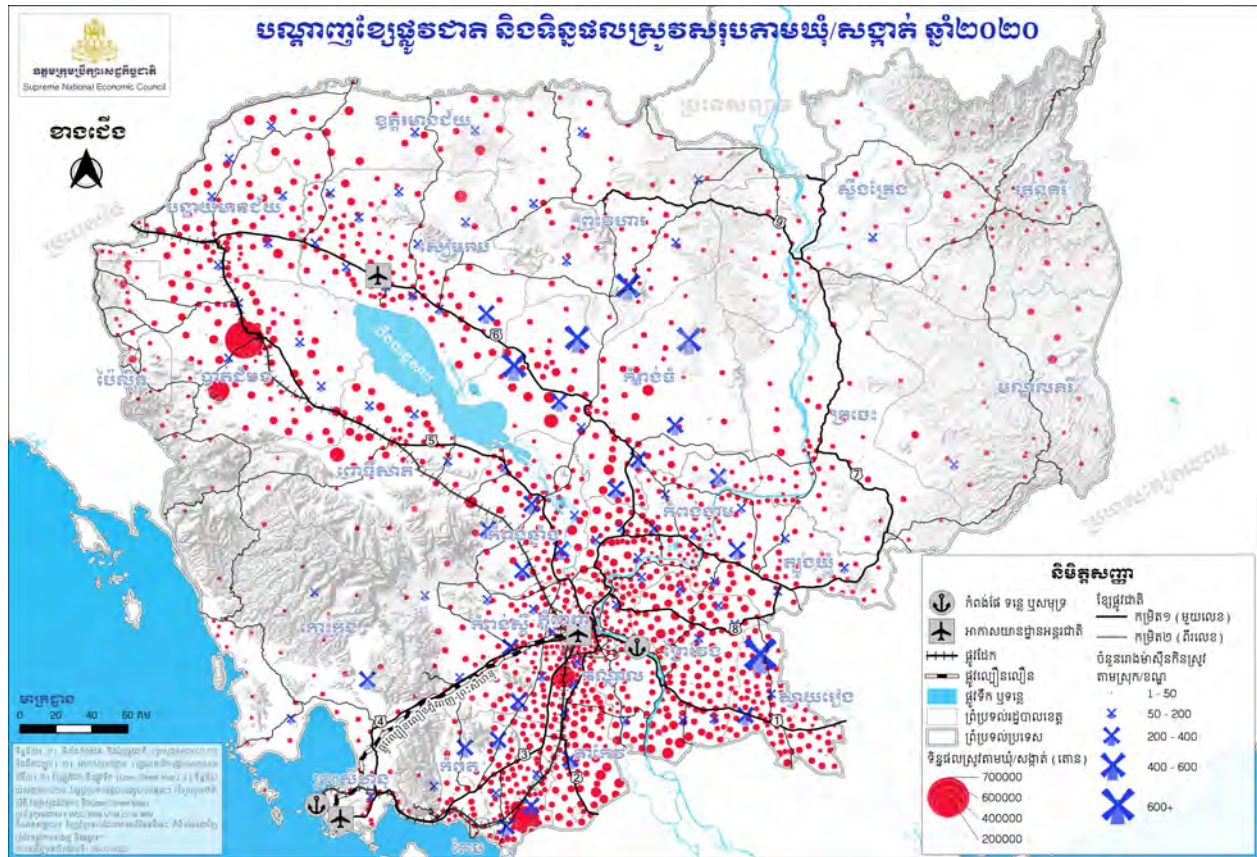
ក. វិស័យកសិកម្ម

វិស័យកសិកម្មនៅកម្ពុជាក្រោយបានកំណើនគួរឱ្យកត់សម្គាល់ចាប់ពីឆ្នាំ២០១៥ ដល់ឆ្នាំ២០១៩ ដោយ សម្រេចបានកំណើនជាមធ្យមប្រមាណ ០,៧៦% ក្នុងមួយឆ្នាំ និងរួមចំណែកប្រមាណ ២០,៨% (គិតតាមថ្លៃ បច្ចុប្បន្ន) នៃផលិតផលសរុបក្នុងស្រុកក្នុងឆ្នាំ២០១៩។ តម្លៃបន្ថែមសរុប (គិតតាមថ្លៃបច្ចុប្បន្ន) នៃវិស័យ កសិកម្មមានការកើនឡើងជាលំដាប់ពី ៤,៨ប៊ីលានដុល្លារអាមេរិក ក្នុងឆ្នាំ២០១៥ រហូតដល់ប្រមាណ ៥,៦ប៊ីលានដុល្លារអាមេរិក ក្នុងឆ្នាំ២០១៩។ ក្នុងឆ្នាំ២០១៩ ការនាំចេញផលិតផលកសិកម្មសរុបសម្រេចបាន ចំនួន ៦,៩លានតោន ស្មើនឹងទឹកប្រាក់ប្រមាណជាង ១,៩៥ប៊ីលានដុល្លារអាមេរិក ដែលក្នុងនោះអង្ករ មានចំនួន ៦២០ ១០៦តោន ចំណិតដំឡូងមីក្រៀមចំនួន ១ ៦២៦ ១៦៥តោន ដំឡូងមីស្រស់ចំនួន ១ ៦០៨ ៤៥០តោន គ្រាប់ស្វាយចន្ទីចំនួន ២០២ ៣១៨តោន និងគ្រាប់ពោតចំនួន ១១៩ ៩៩៣តោន។

វឌ្ឍនភាពខាងលើបានបង្ហាញឱ្យឃើញថា វិស័យកសិកម្មបានបង្កើតឱ្យមាននូវតម្រូវការដឹកជញ្ជូនក្នុង ចំណែកមួយដ៏ធំដែលក្នុងនោះមានទាំងការដឹកជញ្ជូនចែកចាយធាតុចូលកសិកម្ម ការបែងចែកផលិតផល កសិកម្មក្នុងស្រុក និងការនាំចេញផលិតផលកសិកម្មទៅទីផ្សារអន្តរជាតិ។ បច្ចុប្បន្ននេះ តម្រូវការការដឹក- ជញ្ជូនសម្រាប់វិស័យកសិកម្មនៅកម្ពុជាផ្ដោតលើអនុវិស័យដំណាំសំខាន់ៗ រួមមានស្រូវនិងអង្ករ ដំឡូងមី ពោតក្រហម អំពៅ ស្វាយចន្ទី កៅស៊ូ និងដំណាំរួមផ្សំផ្សេងទៀត។

សម្រាប់ដំណាំស្រូវ ផ្ទៃដីដាំដុះសរុបសម្រេចបាន ៣,៣២លានហិកតា និងទទួលបានបរិមាណផល សរុបចំនួន ១០,៨៨លានតោន ក្នុងឆ្នាំ២០១៩។ ផលិតកម្មស្រូវដែលសម្រេចបាននេះបានជំរុញឱ្យកម្ពុជា អាចនាំចេញអង្ករបានចំនួន ៦២០ ១០៦តោន និងស្រូវចំនួន ២ ១៥៥ ១០២តោន ក្នុងឆ្នាំ២០១៩។ ជាទូទៅ ផលិតកម្មស្រូវភាគច្រើនមាននៅខេត្តជុំវិញដីសណ្តទន្លេមេគង្គ ជាពិសេសប្រមូលផ្តុំនៅក្នុងខេត្ត ព្រៃវែង តាកែវ កំពង់ធំ កណ្តាល បាត់ដំបង និងបន្ទាយមានជ័យជាដើម។ (ផែនទី២.១.៣.ក.១)

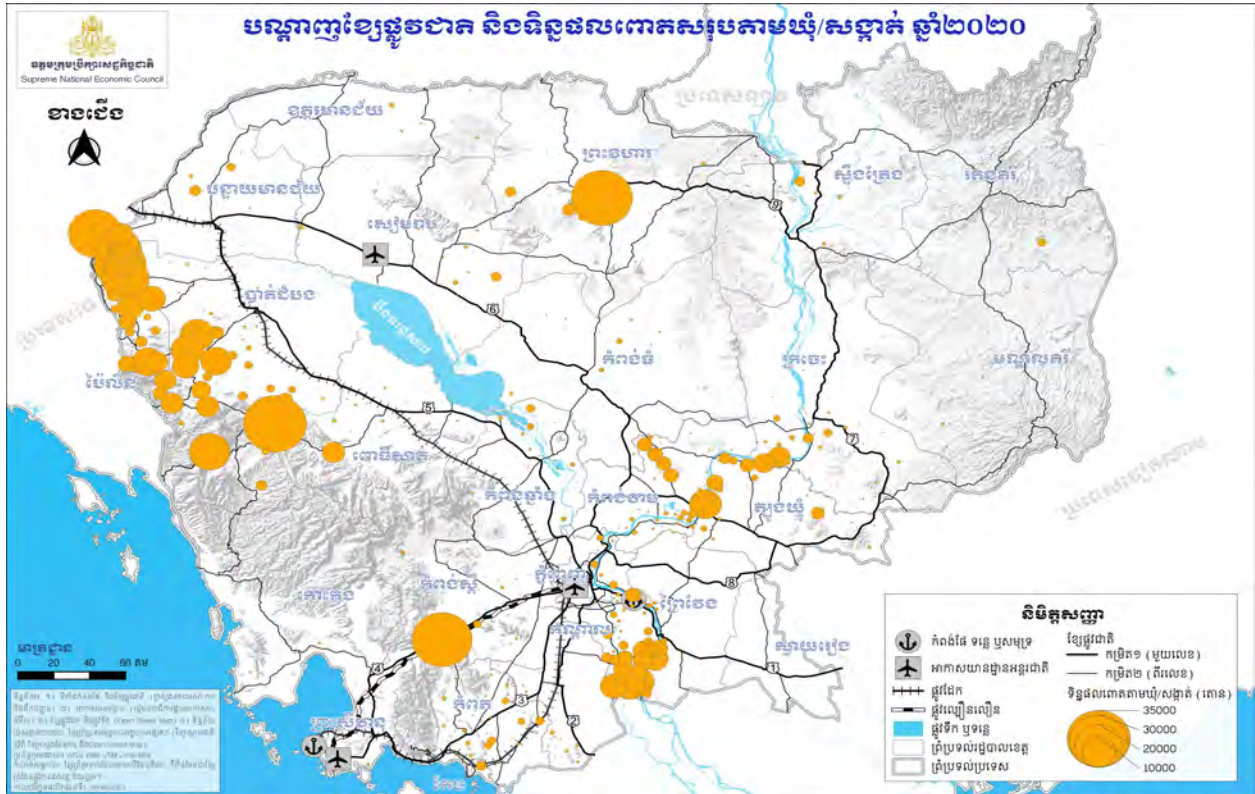
ផែនទី ២.១.៣.ក.១. បណ្តាញខ្សែផ្លូវជាតិ និងទិន្នផលស្រូវសរុបតាមឃុំ/សង្កាត់ឆ្នាំ២០២០



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

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

ផែនទី ២.១.៣.ក.២ បណ្តាញខ្សែផ្លូវជាតិ និងទិន្នផលពោតសរុបតាមឃុំ/សង្កាត់ឆ្នាំ២០២០



ផែនទី ២.១.៣.ក.៣ បណ្តាញខ្សែផ្លូវជាតិ និងទិន្នផលអំពៅសរុបតាមឃុំ/សង្កាត់ឆ្នាំ២០២០

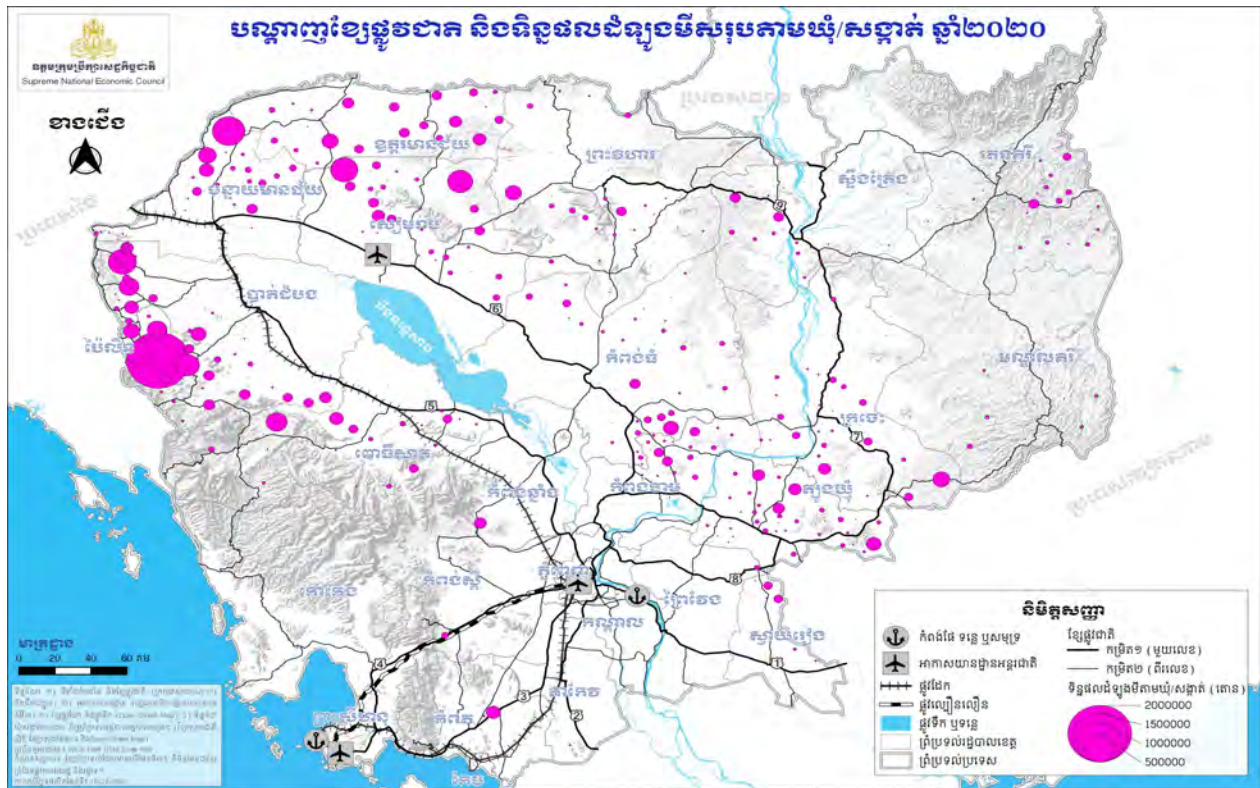


សម្រាប់ដំឡូងមីផ្ទៃដីដាំដុះសរុបសម្រេចបាន ៦៥៦ ៨៦៨ហិកតា និងទទួលបានបរិមាណផលសរុបចំនួន ១៣,៥១លានតោន ក្នុងឆ្នាំ២០១៩។ ការនាំចេញផលិតផលដំឡូងមីសម្រេចបានគួរឱ្យកត់សម្គាល់រួមមាន៖ ដំឡូងមីស្រស់ចំនួន ១ ៦០៨ ៤៥០តោន ចំណិតដំឡូងមីក្រៀមចំនួន ១ ៦២៦ ១៦៥តោន និងម្សៅដំឡូងមីចំនួន ៥៦ ៨៧៤តោន ក្នុងឆ្នាំ២០១៩។ ជាទូទៅ ដំណាំដំឡូងមីត្រូវបានដាំដុះច្រើននៅតាមបណ្តាខេត្តភាគពាយព្យជាប់ព្រំប្រទល់ជាមួយប្រទេស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

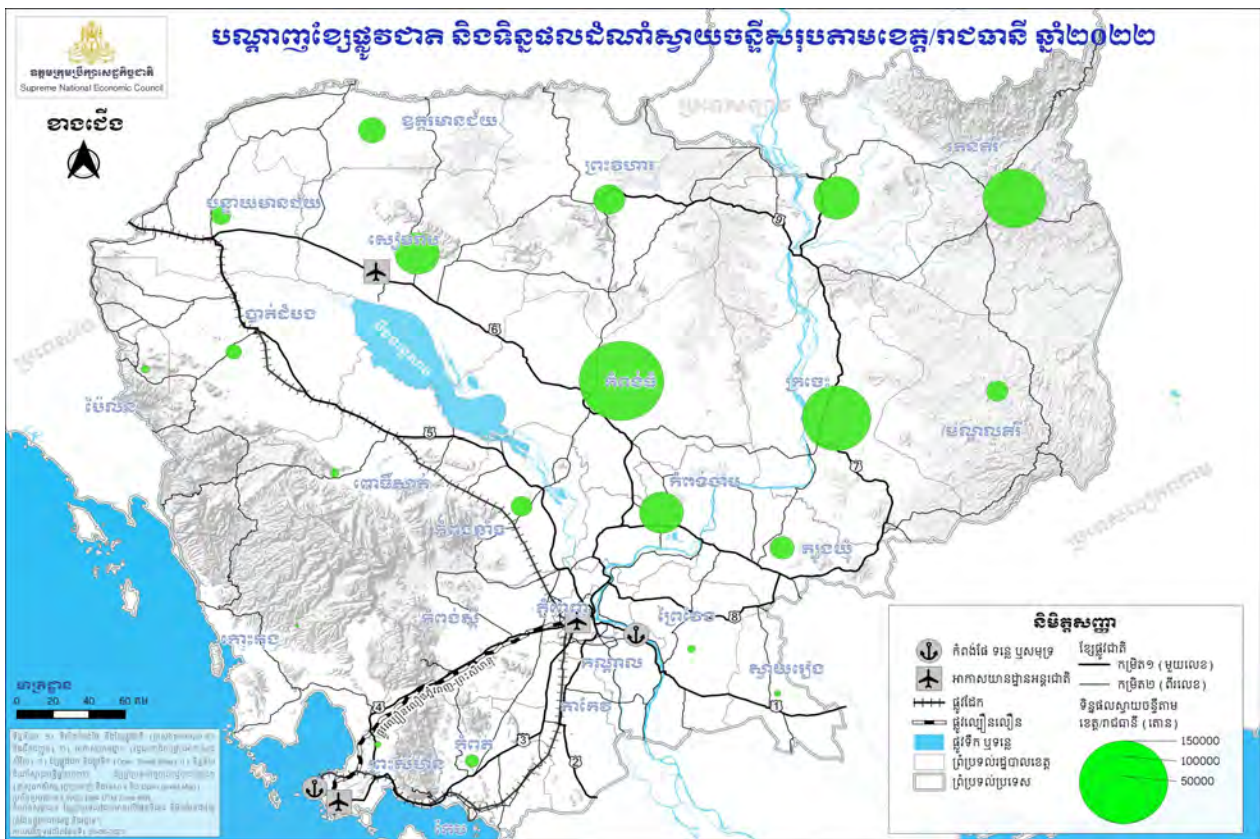
មកទល់នឹងឆ្នាំ ២០២២ កំណើនផ្ទៃដីដាំដុះស្វាយចន្ទីមាន ៤០៥ ៩៩១ហិកតា និងផ្ទៃដីប្រមូលផលមាន ២៧៥ ៦៧៩ហិកតា ដែលទិន្នផលជាមធ្យមទទួលបាន ១,៧៤តោន ក្នុងមួយហិកតា និងទទួលបានបរិមាណផលសរុបប្រមាណ ៤៧២ ៦៣៦តោន ក្នុងមួយឆ្នាំ។ ខេត្តចំនួន ១០ ដែលមានផ្ទៃដីដាំដំណាំស្វាយចន្ទីច្រើនជាងគេ មានខេត្តកំពង់ធំ រតនគិរី ក្រចេះ កំពង់ចាម ព្រះវិហារ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

សម្រាប់ដំណាំកៅស៊ូផ្ទៃដីដាំដុះសរុបសម្រេចបាន ៤០៥ ៦៧១ហិកតា និងទទួលបានផលិតផលកៅស៊ូសរុបចំនួន ២៨៧ ៦២៨តោន ដែលជំរុញឱ្យការនាំចេញកៅស៊ូសម្រេចបានដល់ ២៨២ ០៧១តោន ក្នុងឆ្នាំ២០១៩។ ដំណាំកៅស៊ូភាគច្រើនត្រូវបានដាំដុះក្នុងខេត្តកំពង់ចាម ក្រចេះ កំពង់ធំ និងរតនគិរី ក្រៅពីនេះក៏ត្រូវបានដាំដុះនៅតាមបណ្តាខេត្តផ្សេងទៀតផងដែរ ដូចជាខេត្តកំពត ព្រះសីហនុ មណ្ឌលគិរី សៀមរាប ប៉ៃលិន និងព្រះវិហារ។ ផលិតផលកៅស៊ូភាគច្រើនត្រូវបានលក់ក្នុងទម្រង់ជ័ររោត (latex) និងកៅស៊ូបង្កក (coagulum) ពីកសិករទៅរោងចក្រកែច្នៃក្នុងស្រុកដោយផ្ទាល់ ឬពីកសិករដោយឆ្លងកាត់អ្នកប្រមូលទិញទើបបន្តលក់ឱ្យរោងចក្រកែច្នៃក្នុងស្រុក ឬពីអ្នកប្រមូលទិញទៅប្រទេសរៀតណាម (ក្រៅផ្លូវការ) តាមច្រកព្រំដែនខេត្តដែលនៅជាប់ប្រទេសរៀតណាម។ រោងចក្រកែច្នៃក្នុងស្រុកធ្វើការផលិតជ័រកៅស៊ូដុំនិងបន្ទះដែលហៅថា TSR (technical specified rubber) និង RSS (ribbed smoked sheet) ដោយប្រើប្រាស់ជ័ររោត និងកៅស៊ូបង្កក ដែលបានទិញនៅក្នុងស្រុកឬក្នុងមធ្យមកៅស៊ូដែលទទួលបានពីចម្ការកៅស៊ូផ្ទាល់ខ្លួន ដើម្បីធ្វើការនាំចេញទៅប្រទេសចិន រៀតណាម ម៉ាឡេស៊ី និងសិង្ហបុរី ក៏ប៉ុន្តែដោយសារទីតាំងរោងចក្រកែច្នៃនៅឆ្ងាយពីកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ដូច្នេះការនាំចេញកៅស៊ូមួយភាគធំត្រូវពឹងផ្អែកលើច្រកនៃប្រទេសរៀតណាមនិងថៃ។ (ផែនទី២.១.៣.ក.៦)

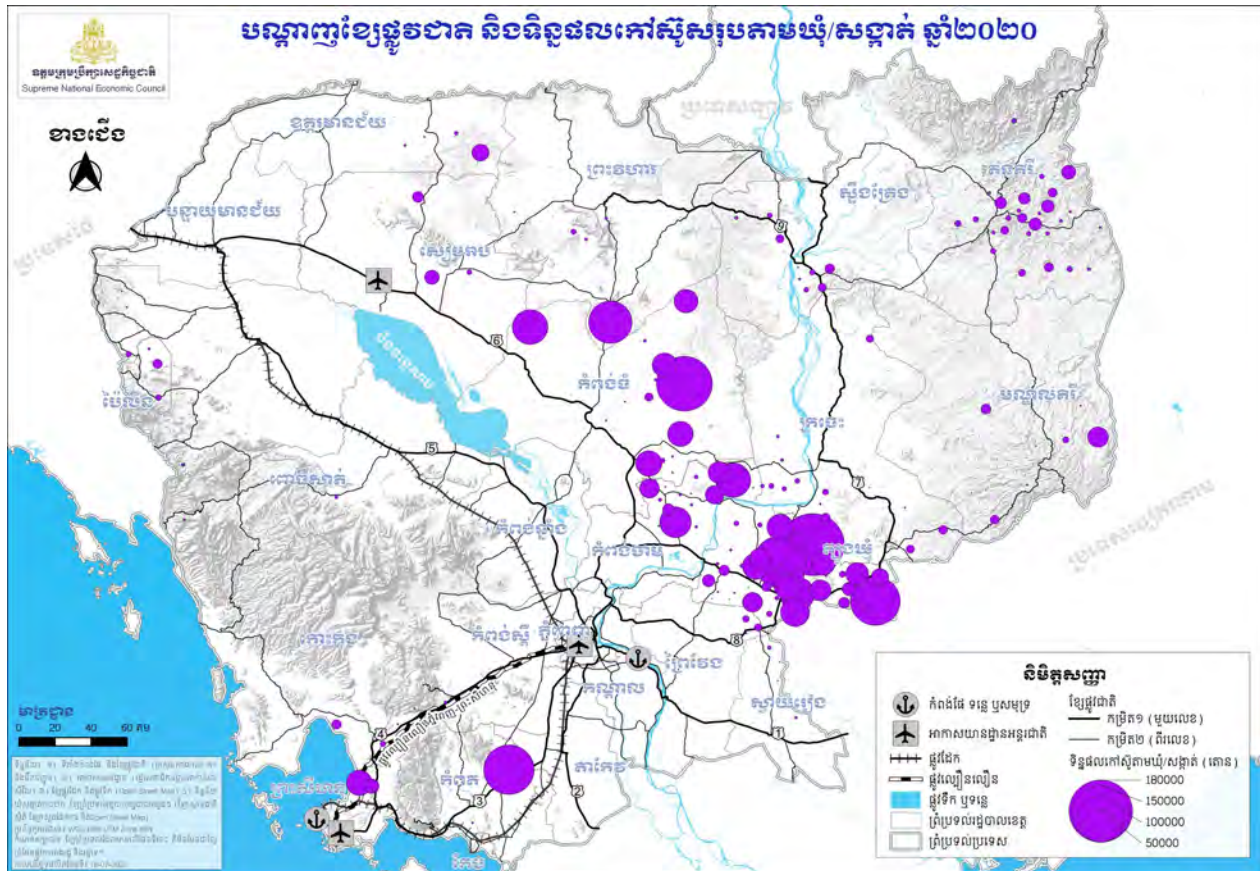
ផែនទី ២.១.៣.ក.៤. បណ្តាញខ្សែផ្លូវជាតិ និងទិន្នផលដំឡូងមីសរុបតាមឃុំ/សង្កាត់ឆ្នាំ២០២០



ផែនទី ២.១.៣.ក.៥. បណ្តាញខ្សែផ្លូវជាតិ និងទិន្នផលដំណាំស្វាយចន្ទីសរុបតាមខេត្ត ឆ្នាំ២០២២



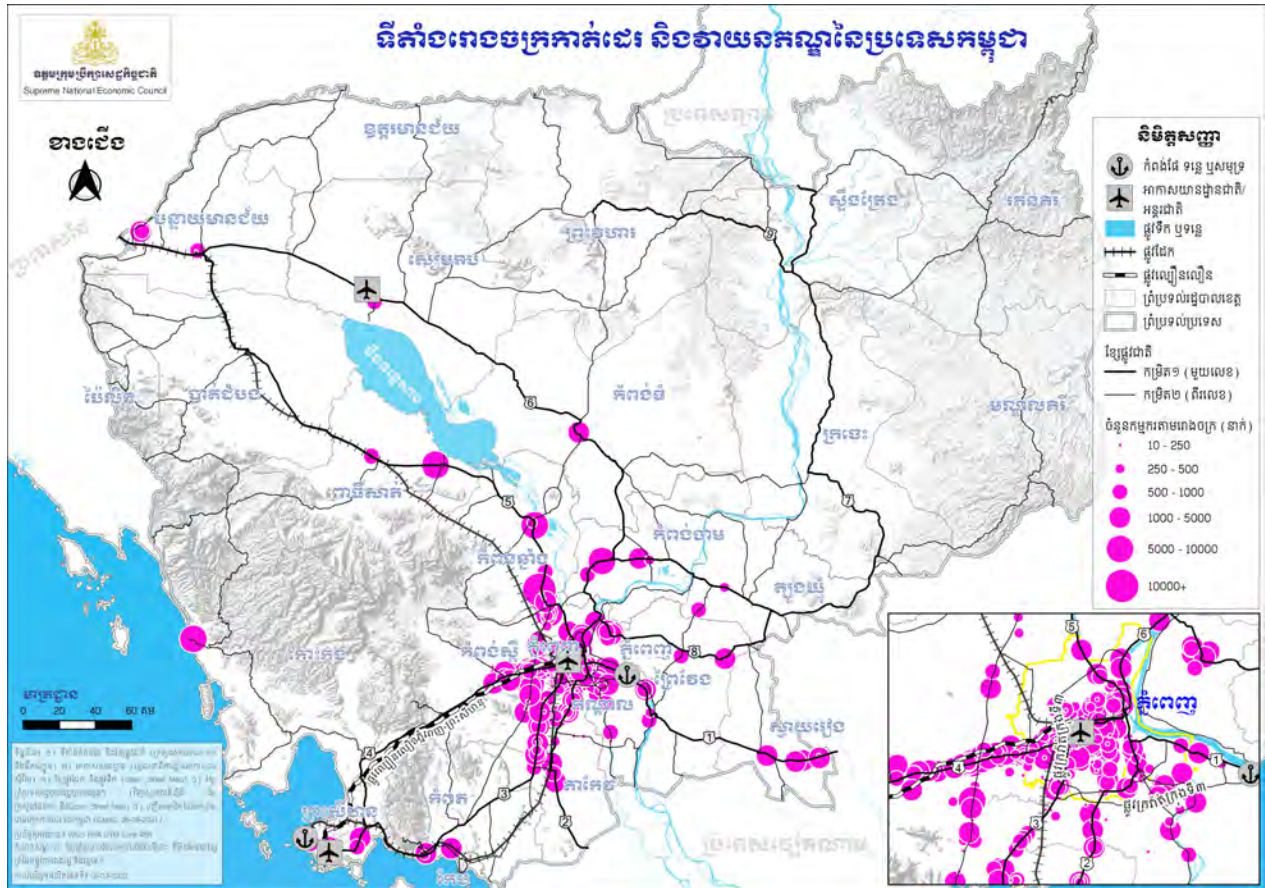
ផែនទី ២.១.៣.ក.៦. បណ្តាញខ្សែផ្លូវជាតិ និងទិន្នផលកៅស៊ូសរុបតាមឃុំ/សង្កាត់ឆ្នាំ២០២០



ខ. វិស័យឧស្សាហកម្ម

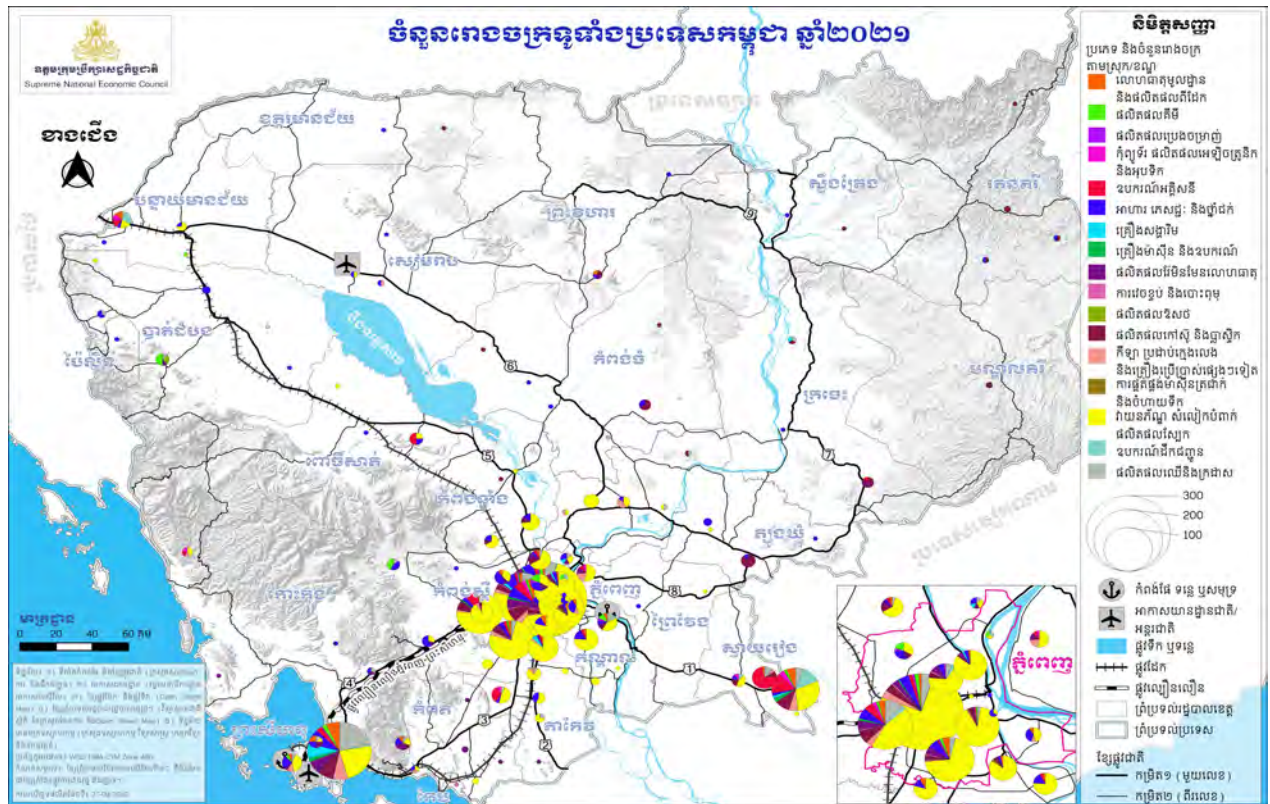
វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា នៅតែបន្តពឹងផ្អែកជាចម្បងលើវិស័យកាត់ដេរដែលមានចំណែកប្រមាណ ៧៥% នៃការនាំចេញសរុបរបស់កម្ពុជា។ ក្នុងឆ្នាំ២០១៩ ការនាំចេញផលិតផលកាត់ដេរសរុបមានអត្រាកំណើន ១៣% ត្រូវនឹងទឹកប្រាក់ប្រមាណ ១០,៨៤ប៊ីលានដុល្លារអាមេរិក។ ទន្ទឹមនេះ តួរតផលិតផលស្បែកជើងនៅមានទំហំតូច ចំណែករបស់ផលិតផលស្បែកជើងបានកើនឡើងជាលំដាប់ជាមធ្យមប្រមាណ ជិត ៣០% ក្នុងមួយឆ្នាំចន្លោះឆ្នាំ២០០៩ និងឆ្នាំ២០១៩។ ដោយឡែក ការនាំចេញផលិតផលធ្វើដំណើរ (ឬផលិតផលកាបូប) ដូចជា វ៉ាលីស កាបូបស្ពាយ កាបូបយួរដៃ និងកាបូបលុយទៅកាន់ទីផ្សារសហរដ្ឋអាមេរិកក្រោមប្រព័ន្ធអនុគ្រោះពន្ធទូទៅ (GSP) ដែលកម្ពុជាទទួលបានក្នុងឆ្នាំ២០១៦ ក៏បានរួមចំណែកដល់ឧស្សាហកម្មនេះផងដែរ។ ជាការកត់សម្គាល់ បច្ចុប្បន្ននេះរោងចក្រកាត់ដេរសម្លៀកបំពាក់ ស្បែកជើង និងផលិតផលធ្វើដំណើរនៅកម្ពុជា ភាគច្រើនមានទីតាំងស្ថិតនៅរាជធានីភ្នំពេញ ខេត្តស្វាយរៀង ក្រុងព្រះសីហនុ ខេត្តកណ្តាល និងខេត្តកំពង់ស្ពឺ។

ផែនទី ២.១.៣.១. ទីតាំងរោងចក្រកាត់ដេរ និងវាយនភណ្ឌនៃប្រទេសកម្ពុជា

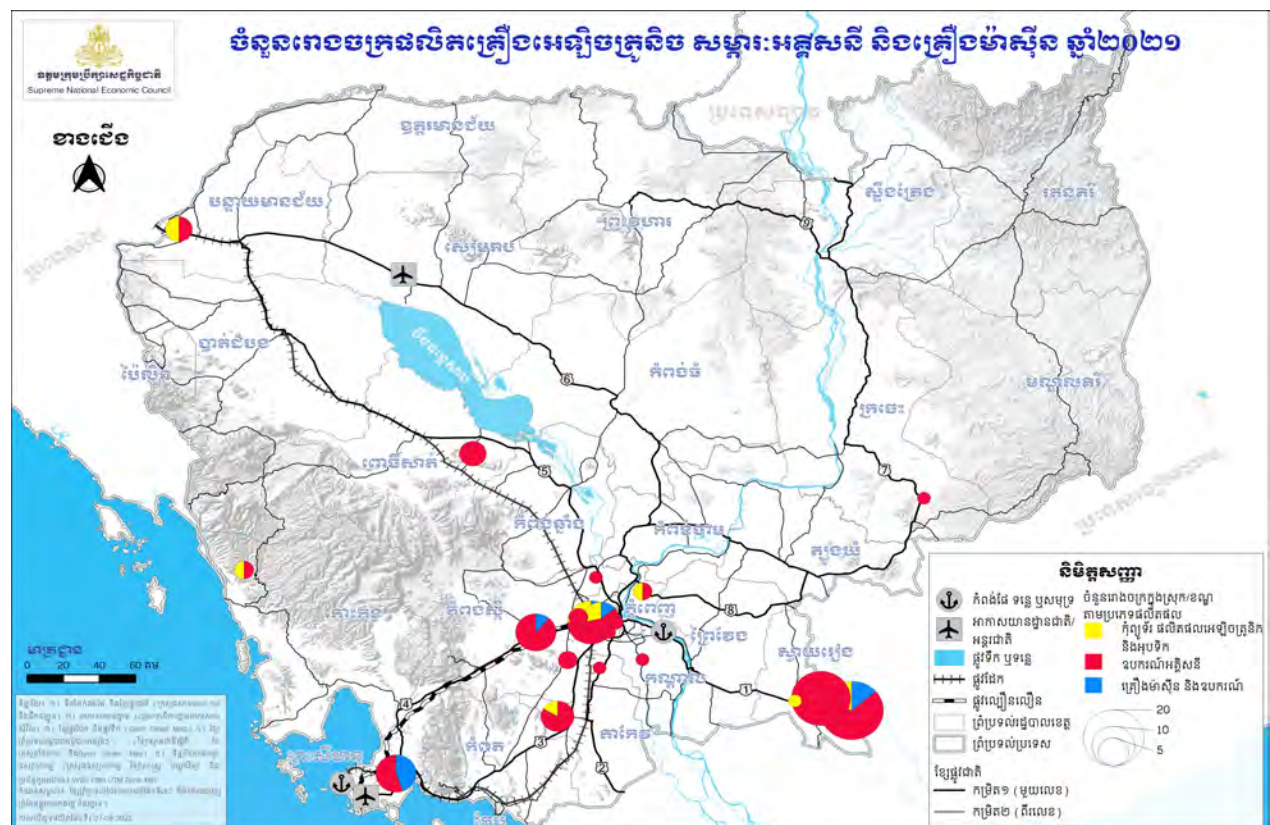


ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី រាជរដ្ឋាភិបាលបាន និងកំពុងផ្ដោតលើការជំរុញការវិនិយោគក្នុងវិស័យកម្មន្តសាល ជាពិសេសការបង្កើនសមត្ថភាពជ្រៀតចូលទីផ្សារថ្មីៗជាមួយនឹងផលិតផលដែលមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ មានភាព ច្នៃប្រឌិត និងមានភាពប្រកួតប្រជែងខ្ពស់ដែលរាប់ទាំងផលិតផលមិនមែនកាត់ដេរមានជាអាទិ៍៖ បង្ក គ្រឿងចក្រ បង្កគ្រឿងម៉ាស៊ីន/ឧបករណ៍អគ្គិសនី/គ្រឿងអេឡិចត្រូនិក បង្កមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន និងការកែច្នៃ ធនធានធម្មជាតិជាដើម។ រោងចក្រជាង ៧០% ប្រមូលផ្តុំក្នុងទីក្រុងធំៗដូចជា៖ រាជធានីភ្នំពេញ ក្រុងព្រះសីហនុ ខេត្តកណ្តាល ខេត្តពោធិ៍សាត់ ខេត្តកំពង់ស្ពឺ ខេត្តតាកែវ ក្រុងបាវិត និងក្រុងប៉ោយប៉ែត ដោយសារតែភាព ងាយស្រួលក្នុងការស្វែងរកម្លាំងពលកម្ម ការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនី និងទឹកស្អាត។ ជាទូទៅ ស្ថានភាពវិស័យ ឧស្សាហកម្មបែបនេះ បានបង្កើនតម្រូវការដឹកជញ្ជូនប្រមូលផ្តុំតាមរបៀងសេដ្ឋកិច្ចចម្បងៗ បម្រើឱ្យការនាំ ចូលវត្ថុធាតុដើមសម្រាប់ផលិតកម្ម និងការនាំចេញផលិតផលសម្រេចទៅកាន់ទីផ្សារអន្តរជាតិ។

ផែនទី២.១.៣.២. ចំនួនរោងចក្រទូទាំងប្រទេសកម្ពុជា ឆ្នាំ២០២១



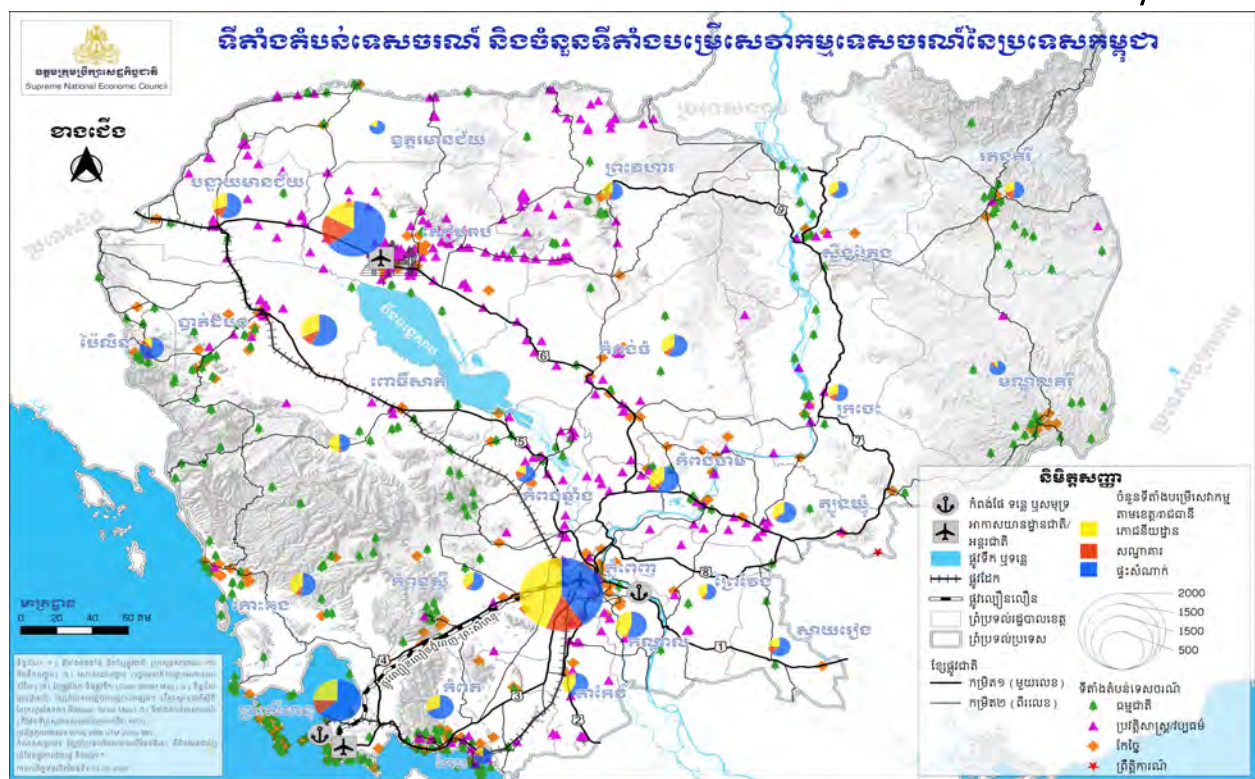
ផែនទី២.១.៣.៣. ចំនួនរោងចក្រផលិតគ្រឿងអេឡិចត្រូនិក សម្ភារអគ្គិសនី និងគ្រឿងម៉ាស៊ីនឆ្នាំ២០២១



គ. វិស័យទេសចរណ៍

តំបន់ទេសចរណ៍ដ៏មានសក្តានុពលក្នុងប្រទេសកម្ពុជា គឺតំបន់មេណាយដ្ឋានអង្គរក្នុងខេត្តសៀមរាប តំបន់អេកូទេសចរណ៍នៅភាគឦសាន និងតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រនៅក្រុងព្រះសីហនុ និងខេត្តកំពត។ ជារួម តំបន់ទេសចរណ៍នៅកម្ពុជាត្រូវបានចែងចែកជា៤ គឺរាជធានីភ្នំពេញ ខេត្តសៀមរាប តំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ និងតំបន់ភាគឦសាន។ ក្នុងឆ្នាំ២០១៩ កម្ពុជាទទួលបានភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិសរុបប្រមាណ ៦,៦លាននាក់ ក្នុងនោះភ្ញៀវទេសចរជាជនជាតិចិន វៀតណាម និងថៃគឺជាប្រភពទេសចរណ៍លំដាប់ខ្ពស់ទាំង៣ ដែលមានចំណែកប្រមាណ ៣៦%, ១៤% និង ៧% នៃភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិសរុបមកកម្ពុជារៀងគ្នា។ ជារួម ការដឹកជញ្ជូនក្នុងវិស័យទេសចរណ៍ ជាពិសេសទេសចរបរទេសភាគច្រើនតាមផ្លូវអាកាស និងប្រមូលផ្តុំនៅរាជធានីភ្នំពេញ ក្រុងសៀមរាប និងក្រុងព្រះសីហនុ។ ក្នុងឆ្នាំ២០១៩ ភ្ញៀវទេសចរដែលធ្វើដំណើរតាមផ្លូវអាកាសមានប្រមាណ ៤,៤លាននាក់ ឬប្រមាណ ៦៦,៦% នៃភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិសរុប និងប្រមាណ ២,២លាននាក់ទៀត ឬប្រមាណ ៣៣,៤% បានធ្វើដំណើរតាមផ្លូវគោក និងផ្លូវទឹក។ ជាបន្តបន្ទាប់ រាជរដ្ឋាភិបាលបានដាក់ចេញនូវគោលនយោបាយ និងយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍វិស័យទេសចរណ៍ ដោយផ្ដោតលើការលើកកម្ពស់សេវាទេសចរណ៍ និងការធ្វើពិពិធកម្មគោលដៅទេសចរណ៍។ ក្នុងន័យនេះ វិស័យដឹកជញ្ជូននឹងរួមចំណែកក្នុងការសម្រេចបាននូវយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍វិស័យទេសចរណ៍ តាមរយៈការតភ្ជាប់បណ្តាញដឹកជញ្ជូនកាន់តែសម្បូរបែប និងមានប្រសិទ្ធភាព ព្រមទាំងការអភិវឌ្ឍមជ្ឈមណ្ឌលចែកចាយ ដើម្បីផ្គត់ផ្គង់នូវចំណីអាហារ ភេសជ្ជៈ វត្ថុអនុស្សាវរីយ៍ និងទំនិញប្រើប្រាស់ឱ្យបានគ្រប់គ្រាន់តាមតម្រូវការ។

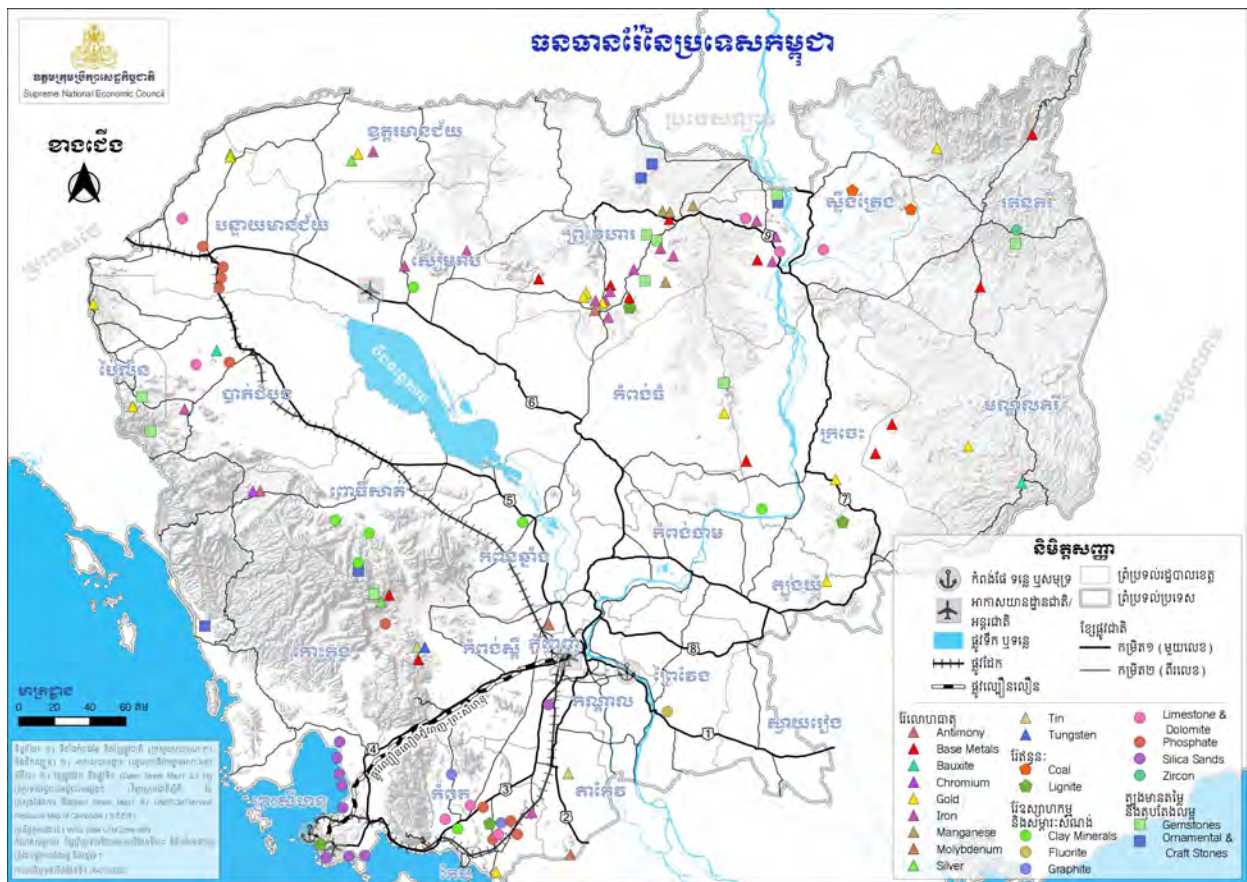
ផែនទី ២.១.៣.គ. ទីតាំងតំបន់ទេសចរណ៍ និងចំនួនទីតាំងបម្រើសេវាកម្មទេសចរណ៍នៃប្រទេសកម្ពុជា



យ. វិស័យធនធានរ៉ែ

កម្ពុជាមានសក្តានុពលសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍធនធានរ៉ែ ជាពិសេសនៅតំបន់ភាគឦសាន រួមមាន៖ ខេត្តព្រះវិហារ ស្ទឹងត្រែង រតនគិរី និងក្រចេះដែលសម្បូរដោយរ៉ែបុកស៊ីត មាស ធ្យូងថ្ម និងអង្គទីម៉ូន (លោហៈកម្រ)។ រីឯតំបន់មាត់សមុទ្រមានខេត្តកោះកុង និងកំពតសម្បូរដោយរ៉ែស៊ីលីកា និងថ្មកំបោរ។ ក្រៅពីនេះ ខេត្តបាត់ដំបងដែលស្ថិតនៅតំបន់បឹងទន្លេសាប ក៏មានសក្តានុពលទាញយករ៉ែថ្មកំបោរ ផងដែរ។ បច្ចុប្បន្ននេះ ប្រតិបត្តិការដែលសកម្មបំផុតនៃអាជីវកម្មរ៉ែរួមមាន៖ ដី ខ្សាច់ និងផលិតកម្មស៊ីម៉ង់ត៍សម្រាប់បម្រើឱ្យតម្រូវការក្នុងស្រុក។ ខ្សាច់ និងដីត្រូវបានដឹកជញ្ជូនភាគច្រើនពីខេត្តកំពង់ឆ្នាំងចូលមករាជធានីភ្នំពេញ និងតំបន់ទីប្រជុំជនផ្សេងៗទៀតតាមរយៈរថយន្តធុនធ្ងន់។ រោងចក្រស៊ីម៉ង់ត៍មាននៅខេត្តកំពត និងខេត្តបាត់ដំបង និងប្រើប្រាស់ថ្មកំបោរពីតំបន់ជិតៗរោងចក្រជាវត្ថុធាតុដើម។ ស៊ីម៉ង់ត៍ផលិតក្នុងខេត្តកំពតត្រូវបានដឹកជញ្ជូនតាមរយៈរថភ្លើង និងរថយន្តធុនធ្ងន់ ចំណែកស៊ីម៉ង់ត៍ផលិតក្នុងខេត្តបាត់ដំបងត្រូវបានដឹកជញ្ជូនតាមរយៈរថយន្តធុនធ្ងន់ដើម្បីចែកចាយបន្តក្នុងស្រុក។ ជាទូទៅ ធនធានរ៉ែនៅកម្ពុជាមានលក្ខណៈប្រមូលផ្តុំខ្ពស់តាមតំបន់ ខណៈតម្រូវការដឹកជញ្ជូនមានលក្ខណៈផ្សេងគ្នាតាមស្ថានភាពភូមិសាស្ត្រ និងសក្តានុពលនៃធនធាន។ ជាលទ្ធផល កង្វះខាតនៃការតភ្ជាប់បណ្តាញដឹកជញ្ជូនប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងសម្បូរបែបបាន និងកំពុងរារាំងដល់សក្តានុពលនៃការធ្វើអាជីវកម្មរ៉ែទាំងនោះ។

ផែនទី ២.១.៣.យ. ធនធានរ៉ែនៅប្រទេសកម្ពុជា



ង. សហគ្រាសធុនតូច និងមធ្យម និងសិប្បកម្ម

សហគ្រាសធុនតូច និងមធ្យម និងសិប្បកម្មភាគច្រើនប្រមូលផ្តុំក្នុងទីក្រុងធំៗ ជាពិសេសរាជធានី ភ្នំពេញ ខេត្តកណ្តាល ខេត្តបាត់ដំបង ខេត្តព្រះសីហនុ និងនៅតាមទីប្រជុំជនតាមណ្ឌោយផ្លូវជាតិសំខាន់ៗ រួមមាន៖ ផ្លូវជាតិលេខ២ លេខ៣ លេខ៥ និងលេខ៦ ជាដើម។ ជាងពាក់កណ្តាលនៃសហគ្រាសទាំងនោះ ជាប្រភេទសហគ្រាសផលិតចំណីអាហារ និងភេសជ្ជៈ។ ជាមួយគ្នានេះ ជិត ១/៣ ជាប្រភេទសហគ្រាសផលិតវ៉ែមិនមែនលោហៈ ដូចជាសម្ភារសំណង់ ថ្ម ឈាបបេតុង បាក់លូ ថ្មម៉ាប កញ្ចក់ ឥដ្ឋ និងក្បឿង។ ល។ សហគ្រាសធុនតូច និងមធ្យមភាគច្រើនបម្រើឱ្យការប្រើប្រាស់នៅក្នុងស្រុកដែលតម្រូវការដឹកជញ្ជូនមានគ្រប់ទីកន្លែងការដឹកជញ្ជូនវត្ថុធាតុដើម ផលិតផលពាក់កណ្តាលសម្រេច និងការបែងចែកផលិតផលប្រើប្រាស់។ សម្រាប់សហគ្រាសចំណីអាហារក៏មានតម្រូវការនូវសេវាដឹកជញ្ជូន ដែលមានការរក្សាសីតុណ្ហភាព ឬការដឹកជញ្ជូនសីតុណ្ហភាពត្រជាក់ (cold chain) ដើម្បីធានាគុណភាពទាំងធាតុចូល និងផលិតផលសម្រេច និងការដឹកជញ្ជូនចុងក្រោយ (last mile delivery) ។

ផែនទី ២.១.៣.ង.១. ចំនួនសហគ្រាសធុនតូច និងមធ្យមទូទាំងប្រទេសកម្ពុជាឆ្នាំ២០២១



[illegible]

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

ផែនទី ២.១.៣.ច. ទីតាំងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនៃប្រទេសកម្ពុជា



២.២. ស្ថានភាពប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឧស្ស័ស្តិកនៅកម្ពុជា

២.២.១. បណ្តាញផ្លូវថ្នល់

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

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

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

ផែនទី ២.២.១. បណ្តាញផ្លូវជាតិក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា



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

មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងទៀតនៅពុំទាន់គ្រប់គ្រាន់នោះទេ ដូចជា៖ ការតភ្ជាប់ផ្លូវទៅកាន់អាកាសយានដ្ឋាន ស្ថានីយថតភ្លើង និងកំពង់ផែ។ល។ ដោយឡែក ស្តង់ដារបច្ចេកទេសនៃបណ្តាញផ្លូវថ្នល់នៅមានកម្រិត ដោយសារគុណភាព សម្ភារបរិក្ខារ និងកង្វះការគ្រប់គ្រង និងថែទាំផ្លូវថ្នល់ទាន់ពេលវេលា និងប្រកបដោយ ប្រសិទ្ធភាព។

ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី និន្នាការនៃការស្ថាបនាផ្លូវថ្នល់នាពេលបច្ចុប្បន្នបាន និងកំពុងយកចិត្តទុកដាក់ ខ្ពស់លើផ្នែកគុណភាព សុវត្ថិភាព និងសោភ័ណភាព។ រាជរដ្ឋាភិបាលបាន និងកំពុងខិតខំប្រឹងប្រែងក្នុង ការលើកកម្រិតផ្លូវជាតិសំខាន់ៗពី ២គន្លង ទៅ៤គន្លង និងកែលម្អគុណភាពកម្រាលផ្លូវពីប្រភេទកៅស៊ូ ពីរស្រទាប់ (DBST) ទៅជាបេតុងកៅស៊ូ (AC) ព្រមទាំងបំពាក់បន្ថែមនូវប្រព័ន្ធលូបង្ហូរទឹក សំណង់សិល្បកាបូ ទ្រទ្រង់ផ្លូវ គំនូសសញ្ញា និងស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ជាមួយការគ្រប់គ្រងដីចំណីផ្លូវប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់។

២.២.២. បណ្តាញផ្លូវដែក

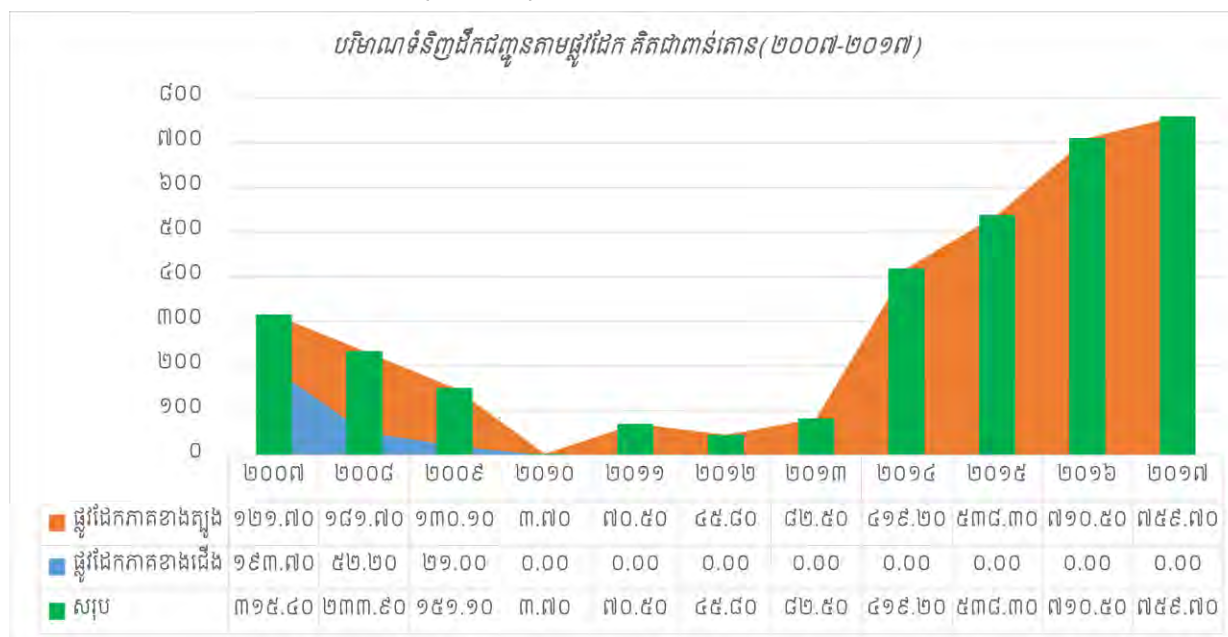
ផ្លូវដែកដែលមានស្រាប់នៅកម្ពុជាមានចំនួន ២ខ្សែ គឺខ្សែភាគខាងត្បូង និងខ្សែភាគខាងជើង ដែលមានប្រវែងសរុបប្រហែល ៦៥២គីឡូម៉ែត្រ ជាប្រភេទខ្សែផ្លូវទោល និងទទឹងខ្លី (មួយម៉ែត្រ)។ ខ្សែផ្លូវ ដែកភាគខាងជើងដែលតភ្ជាប់រាជធានីភ្នំពេញទៅក្រុងប៉ោយប៉ែត (ព្រំដែនកម្ពុជា-ថៃ) មានប្រវែងសរុប ៣៨៦គីឡូម៉ែត្រ ត្រូវបានសាងសង់ពីឆ្នាំ១៩២៩ ដល់ឆ្នាំ១៩៤២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

ចន្លោះឆ្នាំ២០០៨ ដល់ឆ្នាំ២០១៥ រាជរដ្ឋាភិបាលបានស្តារផ្លូវដែកទាំងពីរខ្សែដោយចំណាយថវិកា សរុបប្រហែល ១៤០លានដុល្លារអាមេរិក។ ជាបន្តបន្ទាប់ចាប់តាំងពីឆ្នាំ២០១៥ មករាជរដ្ឋាភិបាលបានផ្តល់ ថវិកា ២០លានដុល្លារអាមេរិក/ឆ្នាំ ដើម្បីបន្តការងារស្តារផ្លូវដែកឡើងវិញ។ ការស្តារឡើងវិញនូវផ្លូវដែកខ្សែ ភាគខាងត្បូងត្រូវបានបញ្ចប់នៅឆ្នាំ២០១៣។ ចំណែកផ្លូវដែកភាគខាងជើង ត្រូវបានតភ្ជាប់នៅខែមេសាឆ្នាំ ២០១៨ រួមបញ្ចូលទាំងការសាងសង់កំណាត់ថ្មីតភ្ជាប់ពីក្រុងសិរីសោភ័ណទៅកាន់ក្រុងប៉ោយប៉ែត មាន ប្រវែង ៤៨គីឡូម៉ែត្រ។ ទោះបីយ៉ាងនេះ ផ្លូវដែកខ្សែភាគខាងជើងមិនទាន់ត្រូវបានដាក់ឱ្យដំណើរការពេញលេញ និងជាផ្លូវការនៅឡើយទេ។ ផ្លូវដែកខ្សែភាគខាងជើងត្រូវបានតភ្ជាប់ជាមួយផ្លូវដែករបស់ប្រទេសថៃនៅចំណុច ច្រកព្រំដែនប៉ោយប៉ែត ប៉ុន្តែដោយសារកិច្ចព្រមព្រៀងដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនកម្ពុជា-ថៃកំពុង ស្ថិតក្នុង ការចរចា ដូច្នេះការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនដោយមធ្យោបាយផ្លូវដែកមិនទាន់បានចាប់ផ្តើមនៅឡើយទេ។

ផែនទី២.២.២. បណ្តាញខ្សែផ្លូវដែកនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា



រូប ២.២.២. បរិមាណទំនិញដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែក (២០០៧-២០១៧)



បច្ចុប្បន្នចំនួនជើងថ្មភ្លើងដែលធ្វើប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងទំនិញតាមខ្សែរត់កាត់ខាងត្បូងមានបរិមាណតិចតួច ដោយថេរវេលាប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ៥ម៉ោង/ជើង ដោយមានល្បឿនធ្វើដំណើរជាមធ្យមត្រឹម ៥៥គីឡូម៉ែត្រ/ម៉ោង និងមានថ្មភ្លើងចំនួន ៤គូ កំពុងដំណើរការសម្រាប់ការដឹកអ្នកដំណើររៀងរាល់សប្តាហ៍ និងមានអ្នកដំណើរប្រមាណ ៣៩ ១០០នាក់ ក្នុងឆ្នាំ២០១៧។ ដោយឡែកការដឹកជញ្ជូនទំនិញប្រើរយៈពេល ៦ម៉ោង និងល្បឿន ៤៥គ.ម/ម៉ោង ដឹកទំនិញសំខាន់ៗរួមមាន៖ ប្រេងឥន្ធនៈ ស៊ីម៉ង់ត៍ ធុង វ៉ែនីងទូរកុងតឺន័រ និងមានទំនិញប្រមាណ ៧៥៩ ៧០០តោន ត្រូវបានដឹកក្នុងឆ្នាំ២០១៧។ ចំណែកឯផ្លូវរត់កាត់ខាងជើងត្រូវបានរំពឹងថា ការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរនឹងចំណាយថេរវេលាប្រមាណ ១០ម៉ោង/ជើង ដោយមានល្បឿនធ្វើដំណើរជាមធ្យមប្រហែល ៤០គីឡូម៉ែត្រ/ម៉ោង ហើយការដឹកជញ្ជូនទំនិញប្រើប្រាស់រយៈពេល ១៣ម៉ោង និងល្បឿន ៣០គ.ម/ម៉ោង ប៉ុន្តែខ្សែកាត់ខាងជើងនេះមិនទាន់ត្រូវបានដាក់ឱ្យដំណើរការជាផ្លូវការនៅឡើយ។

ដង់ស៊ីតេបណ្តាញផ្លូវដែកនៅកម្ពុជាគឺ ៣៥,៩គ.ម/១០ ០០០គ.ម^២ ស្មើនឹង ០,៤១គ.ម/ប្រជាជន ១០ ០០០នាក់។ ធៀបជាមួយប្រទេសជិតខាងដូចជាវៀតណាម ថៃ ឡាវ មីយ៉ាន់ម៉ា និងម៉ាឡេស៊ីដង់ស៊ីតេនៃបណ្តាញផ្លូវដែកនៅកម្ពុជាមានកម្រិតខ្ពស់តែជាងប្រទេសឡាវប៉ុណ្ណោះ។ ជារួម ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវដែកកម្ពុជានៅមានកម្រិត ដោយសារមានស្តង់ដារបច្ចេកទេសទាប និងមិនទាន់មានភាពប្រកួតប្រជែង (ទាំងថ្លៃចំណាយ និងពេលវេលា)។

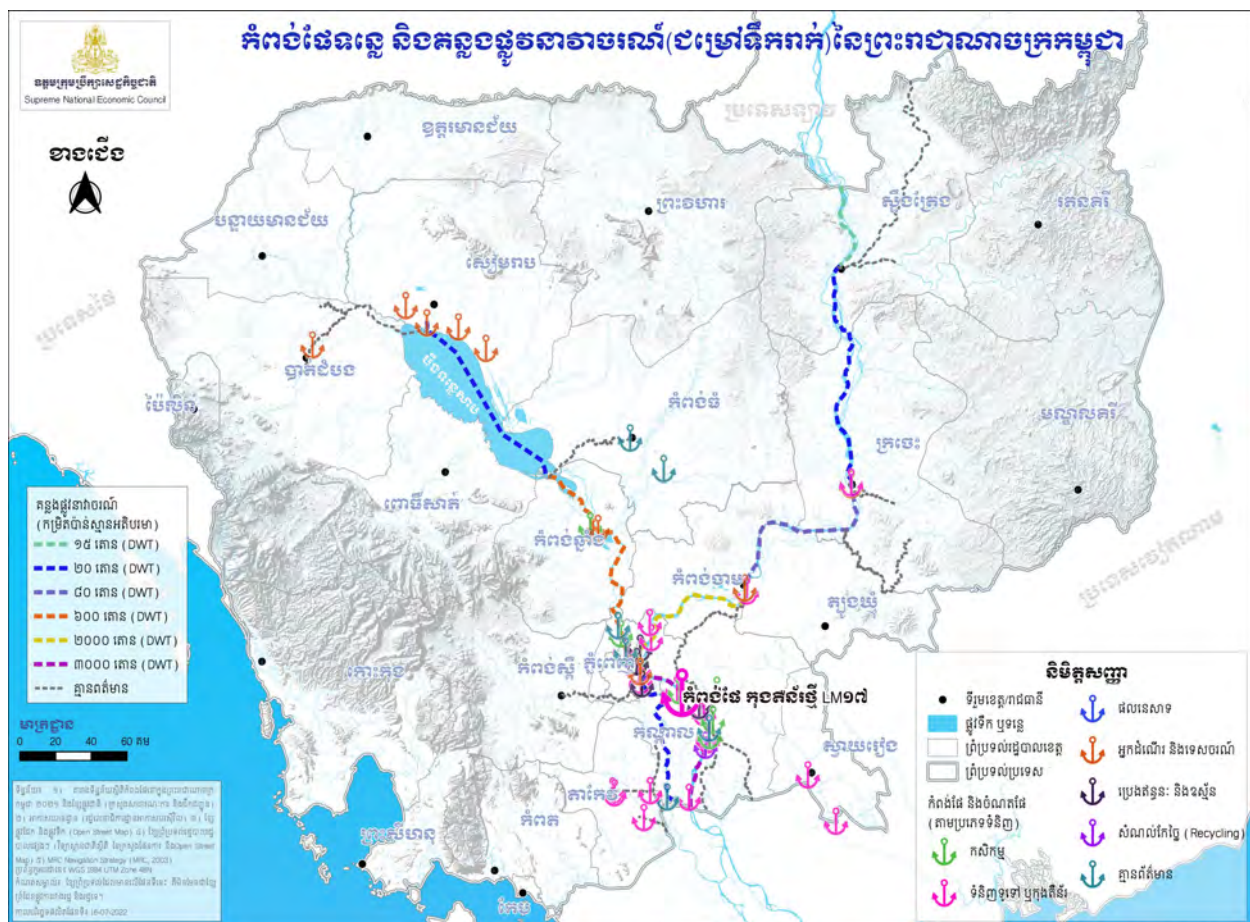
២.២.៣. ការដឹកជញ្ជូនតាមដងទន្លេ

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

ទន្ទឹមនេះ សមត្ថភាពដឹកជញ្ជូនទំនិញឆ្លងកាត់ចំណតផែកុងតឺន័របាន និងកំពុងប្រឈមកាន់តែខ្លាំងខណៈការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចមានល្បឿនកាន់តែលឿន។ ដោយសារការប្រែប្រួលនៃកម្ពស់ទឹកតាមរដូវ និងគន្លងផ្លូវខ្លះមិនអាចឱ្យនាវាចរណ៍បានដោយរលូន ផ្លូវនាវាចរណ៍មួយកាត់ចំណុះ ១ ០០០តោន

ឆ្លងកាត់ពេញមួយឆ្នាំបានឡើយ។ ជាក់ស្តែង គន្លងផ្លូវខ្លះនៃតំបន់បឹងទន្លេសាប និងទីតាំងភ្ជាប់ជាមួយ ទន្លេសាប (ចំណុចប្រសព្វរវាងខេត្តក្រចេះ និងស្ទឹងត្រែង) ព្រមទាំងគន្លងនៃទន្លេមេគង្គភ្ជាប់ទៅប្រទេស វៀតណាម ដែលជម្រៅទឹកមិនជ្រៅគ្រប់គ្រាន់ និងបង្កផលលំបាកដល់នាវាចំណុះធ្ងន់ឆ្លងកាត់។ បន្ថែមលើសពី នេះទៀត លក្ខខណ្ឌនាវាចរតាមព្រំដែនកម្ពុជា-ឡាវ មិនអំណោយផលដោយសារកម្ពស់ទឹកមានភាពខុសគ្នាខ្លាំង ដែលរារាំងដល់ការអភិវឌ្ឍការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹករវាងប្រទេសទាំងពីរ។ ប្រឈមនឹងកត្តាធម្មជាតិ បូករួមទាំង ថ្លៃដឹកជញ្ជូនខ្ពស់ និងសកម្មភាពដឹកជញ្ជូននៅតិចការទាញយកអត្ថប្រយោជន៍ពីការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកទន្លេ របស់កម្ពុជាឱ្យអស់សក្តានុពលតម្រូវឱ្យមានការវិវាយគប្បន្នមឱ្យបានច្រើន និងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់។

ផែនទី២.២.៣.ក. កំពង់ផែទន្លេ និងគន្លងផ្លូវនាវាចរណ៍នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា (ជម្រៅទឹកកក់)



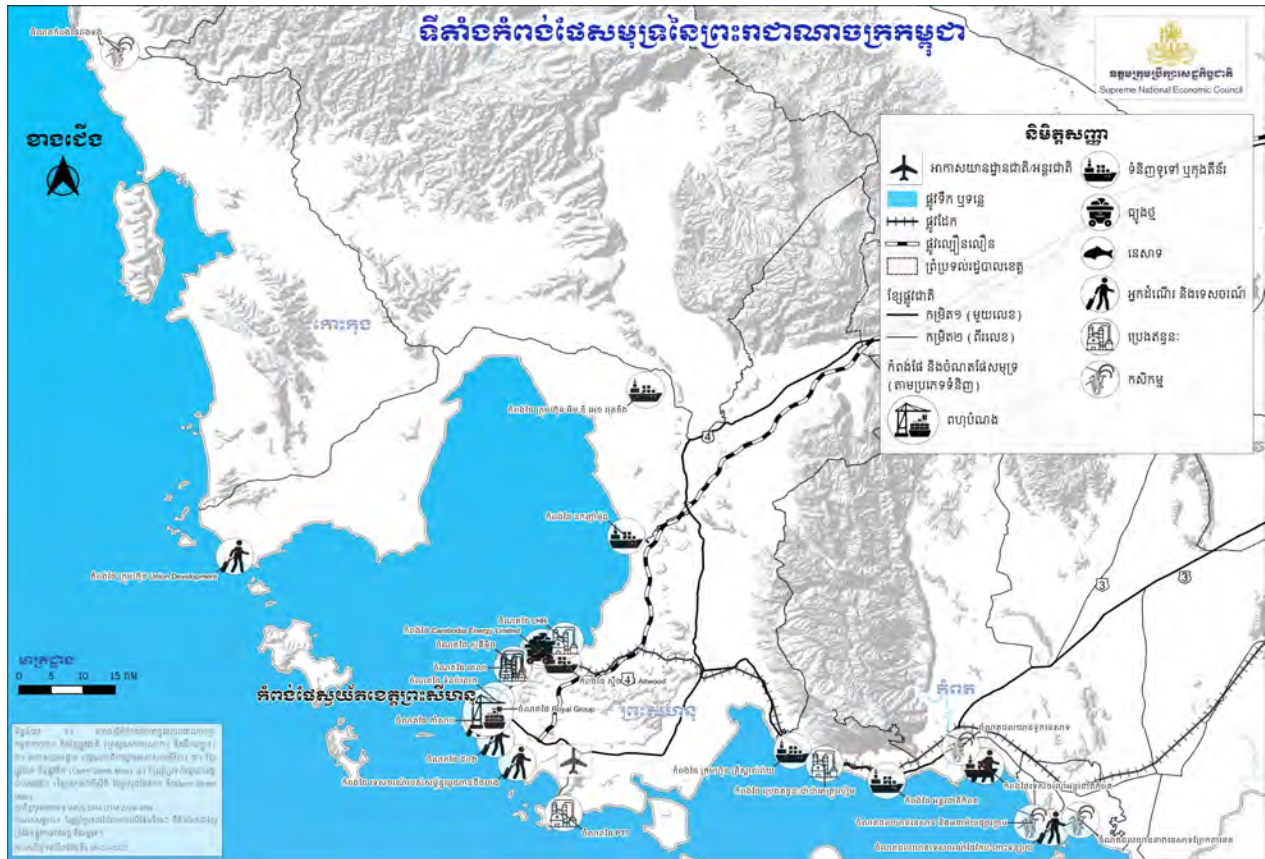
ផែនទី២.២.៣.ខ. ផែនទីគន្លងផ្លូវនាវាចរណ៍ និងកំពង់ផែនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា (ជម្រៅទឹកមធ្យម-ជ្រៅ)



២.២.៤. ការដឹកជញ្ជូនតាមសមុទ្រ

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

ផែនទី២.២.៤. ទីតាំងកំពង់ផែសមុទ្រនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា



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

កំពង់ផែកោះកុងដែលមានបណ្តោយប្រវែង ៥០ម៉ែត្រ និងចំណុះ ៣០០តោន ជាប្រភេទផែនសាទ និងមានស្ថានភាពទ្រុឌទ្រោម។ ចំណតផែពហុបំណង Union Development ក្នុងខេត្តកោះកុងដែលមាន ចំណុះ ១០ ០០០តោន និងប្រវែង ២០៨ម៉ែត្រ កំពុងដំណើរការសាងសង់ក្នុងគោលបំណងបម្រើសេវាកម្ម ដឹកជញ្ជូនដល់តំបន់ឧស្សាហកម្មស្ថិតនៅកណ្តាលកំពង់ផែ ឬស្ថានឧស្សាហកម្មនៅខាងក្រោយកំពង់ផែ។ ជាមួយគ្នានេះ ចំណតផែពហុមុខងារដែលមានចំណុះ ២ ០០០តោន ក្នុងកំពង់ផែអន្តរជាតិកំពតកំពង់ ដំណើរការបម្រើសេវាកម្មដល់ស្ថានឧស្សាហកម្ម និងការដឹកជញ្ជូនផ្សេងៗ និងសម្ភារសំណង់។ កំពង់ផែក្រុមហ៊ុន គ្រីស្តាល់រ៉ាយស៍ (Crystal Rice) មានចំណតផែដឹកទំនិញចំណុះ ៣ ០០០តោន ចំនួន៨ មានបណ្តោយប្រវែង ២៥០ម៉ែត្រ និងទទួលទំនិញឆ្លងកាត់ប្រចាំឆ្នាំប្រមាណ ១លានតោន។ កំពង់ផែអន្តរជាតិកំពត កំពង់ផែប្រេង ឥន្ធនៈប៉ាប៉ាភេត្រូលៀម និងចំណតផែទេសចរណ៍អន្តរជាតិកំពតដែលមានមូលដ្ឋានក្នុងខេត្តកំពតសុទ្ធតែ កំពុងត្រូវបានសាងសង់។ ចំណតផែទេសចរណ៍កែប្រែខ្នាតតូចបាន និងកំពុងបម្រើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូន និង ទេសចរណ៍ទៅកាន់កោះដែលស្ថិតនៅទល់មុខឆ្នេរ។ ជាទូទៅ ការដឹកជញ្ជូនតាមសមុទ្រនៅកម្ពុជាកាត់ច្រើន ប្រមូលផ្តុំនៅកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ដែលជាចំណតផែកុងតឺន័រសមុទ្រទឹកជ្រៅចម្បងសម្រាប់ការធ្វើ ពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិដ៏សំខាន់នៅកម្ពុជា និងមានសមត្ថភាពទទួលនាវាផ្ទុកកុងតឺន័រចំណុះរហូតដល់ ២០ ០០០ តោន នាពេលបច្ចុប្បន្ន។ កំពង់ផែនេះនឹងមានសមត្ថភាពអាចនឹងទទួលនាវាចំណុះរហូតដល់ ៥០ ០០០តោន បន្ទាប់ពីការបូមស្ថានគន្លងរួច។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី សមត្ថភាពផែអន្តរជាតិកម្ពុជានៅមានកម្រិតធៀបជាមួយ កំពង់ផែសមុទ្រក្នុងតំបន់ដូចជា៖ ប្រទេសថៃ និងប្រទេសវៀតណាមជាដើម។

២.២.៥. ការដឹកជញ្ជូនផ្លូវអាកាស

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

ទីតាំងអាកាសយានដ្ឋានជាតិ និងអន្តរជាតិនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

និមិត្តសញ្ញា

- ទីរួមខេត្តកណ្តាល
- ផ្លូវជាតិ
- ផ្លូវប្រទល់រដ្ឋបាលខេត្ត
- ផ្លូវប្រទល់ប្រទេស
- ្រូ ខ្សែផ្លូវជាតិ
- កម្រិត១ (មួយលេខ)
- កម្រិត២ (ពីរលេខ)
- ✈ អាកាសយានដ្ឋានជាតិ/អន្តរជាតិ (កំពុងដំណើរការ)
- ✈ អាកាសយានដ្ឋាន (កំពុងដំណើរការ)
- ✈ អាកាសយានដ្ឋាន (ដំណាក់កាលសាងសង់)
- ✈ អាកាសយានដ្ឋានជាតិ/អន្តរជាតិ (ដំណាក់កាលសិក្សា)

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

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

ថ្មីៗនេះ ក្រុមហ៊ុន OCIC បានទទួលគោលការណ៍ឯកភាពពីរាជរដ្ឋាភិបាលក្នុងការវិនិយោគសាងសង់អាកាសយានដ្ឋានភ្នំពេញថ្មីក្នុងរូបភាពនៃភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន (OCIC ៩០% និងរដ្ឋាភិបាល ១០%) តាមទម្រង់ “ចរនាប្លង់ សាងសង់ ហិរញ្ញប្បទាន ធ្វើជាម្ចាស់កម្មសិទ្ធិ និងធ្វើប្រតិបត្តិការ/design build finance own and operate (DBFOO)”។ គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍នេះចែកចេញជា ០៣ដំណាក់កាល ដោយដំណាក់កាលទី១ ពីឆ្នាំ២០១៩ ដល់ឆ្នាំ២០៣០ ដំណាក់កាលទី២ ពីឆ្នាំ២០៣០ ដល់ឆ្នាំ២០៥០ និងដំណាក់កាលទី៣ បន្តពីឆ្នាំ២០៥០តទៅ។ ក្នុងដំណាក់កាលទី១ ផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍អាកាសយានដ្ឋានភ្នំពេញថ្មីនឹងពង្រីកសមត្ថភាពទទួលភ្ញៀវចំនួន ១៣លាននាក់/ឆ្នាំ ជាមួយសមត្ថភាពឆ្លងកាត់ទំនិញប្រមាណ ១៧៥ ០០០តោន ព្រមទាំងមានសមត្ថភាពទទួលយន្តហោះរហូតកម្រិត E (Code E:A-340-300, A350-900 and B777-200/300ER, B747-300/400) និងមានចំណតយន្តហោះចំនួន ២២។ បន្ទាប់ពីបញ្ចប់ដំណាក់កាលទី១ ក្រុមហ៊ុនអភិវឌ្ឍន៍គ្រោងសាងសង់ផ្លូវរត់ (2nd runway) ទី២ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្សេងៗពាក់ព័ន្ធបម្រើឱ្យយន្តហោះប្រើប្រាស់ (taxiway)។ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍នេះគ្រោងពង្រីកសមត្ថភាពទទួលភ្ញៀវរហូតដល់ ៣០លាននាក់/ឆ្នាំ នៅឆ្នាំ២០៥០ ជាមួយសមត្ថភាពឆ្លងកាត់ទំនិញប្រមាណ ៥២៧ ០០០តោន។ ជាមួយគ្នានេះការអនុវត្តនៃផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍ គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាបអង្គរ មានពីរដំណាក់កាល ក្នុងនោះពីឆ្នាំ២០២០ ដល់២០២៣ មានផែនការបង្កើនសមត្ថភាពទទួលភ្ញៀវប្រមាណ ៧លាននាក់/ឆ្នាំ និងទំនិញឆ្លងកាត់ប្រមាណ ១០ ០០០តោន/ឆ្នាំ ខណៈដំណាក់កាលបន្ទាប់ពីឆ្នាំ២០២៣ គ្រោងបង្កើនសមត្ថភាពទទួលភ្ញៀវ ២០លាននាក់/ឆ្នាំ និងទំនិញឆ្លងកាត់ប្រមាណ ៦០ ០០០តោន/ឆ្នាំ។

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

កម្ពុជាមិនទាន់មានមធ្យោបាយពេញលេញ និងភាពងាយស្រួលគ្រប់គ្រាន់លើផ្នែកអាកាសចរណ៍ក៏ដូចជា ខ្វះការគាំទ្រគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ការផ្លាស់ប្តូរជើងយន្តហោះអន្តរជាតិ និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការសេដ្ឋកិច្ច និង ពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនផ្លូវអាកាសជាដើម។

២.២.៦. ប្រព័ន្ធឡូជីស្ទិក

ក្រុមហ៊ុនផ្តល់សេវាកម្មឡូជីស្ទិកនៅកម្ពុជា ភាគច្រើនជាក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមរថយន្ត និង អាចបែងចែកជា ៣កម្រិត តាមទំហំនិងប្រភេទសេវាកម្ម។ កម្រិតទី១ ជាក្រុមហ៊ុនខ្នាតធំផ្តល់សេវាកម្មដឹក ជញ្ជូនទំនិញអន្តរជាតិដែលរថយន្តជួនជូនដឹកទំនិញសរុបទូទាំងប្រទេសចន្លោះពី ៨០០ ទៅ ១ ០០០គ្រឿង ក្នុងនោះក្រុមហ៊ុននីមួយៗមានរថយន្តលើសពី ១០គ្រឿង កម្រិតទី២ ជាក្រុមហ៊ុនជួនតូចនិងមធ្យមដែលបាន ចុះបញ្ជី និងភាគច្រើនផ្តល់សេវាកម្មឡូជីស្ទិកសម្រាប់វិស័យកសិកម្ម និងឧស្សាហកម្មសំណង់ ដោយមាន រថយន្តដឹកទំនិញសរុបទូទាំងប្រទេសប្រហែលពី ១ ១០០ ទៅ ១ ៤០០គ្រឿង និងកម្រិតទី៣ ជាប្រភេទក្រុមហ៊ុន ដឹកជញ្ជូនតូចៗដែលមិនបានចុះបញ្ជី និងភាគច្រើនផ្តល់សេវាសម្រាប់ពាណិជ្ជកម្មក្នុងស្រុក និងមានរថយន្ត ដឹកទំនិញសរុបទូទាំងប្រទេសពី ២ ៣០០ ទៅ ៣ ០០០គ្រឿង។ វត្តមានរបស់ក្រុមហ៊ុនខ្នាតអន្តរជាតិមួយ ចំនួនដូចជា៖ APL Logistics, DSV, Panalpina, Yusen Logistics, Evergreen Marine Corporation (EMC), Sinotrans Limited, និង China COSCO SHIPPING Corporation Limited ជាដើមបានរួម ចំណែកលើកកម្ពស់សេវាឡូជីស្ទិកនៅកម្ពុជាទាំងកម្រិត និងទំហំ និងជំរុញឱ្យមានលក្ខណៈជាប្រព័ន្ធសម្រាប់ ប្រទេសកម្ពុជា។

មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទិកនៅកម្ពុជា ភាគច្រើនជាប្រភេទផែស្តុត ឬឃ្លាំងចែកចាយទំនិញខ្នាតតូច និងមិន មានលក្ខណៈប្រមូលផ្តុំ និងមានកម្រិតផ្នែកសមត្ថភាពសេវាកម្ម។ ជាមួយគ្នានេះ បឋមនីយកណ្តនៃមជ្ឈមណ្ឌល ឡូជីស្ទិកមិនគ្រប់គ្រាន់ ជាពិសេសកង្វះនូវមជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទិកប្រមូលផ្តុំ និងកម្រិតស្តង់ដារសមស្រប ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពដែលជះឥទ្ធិពលដល់ការផ្ទុក ការចែកចាយ ចរាចរណ៍ និងការគ្រប់គ្រងនៃដំណើរ ការចែកចាយប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពព្រមទាំងបង្កលក្ខខណ្ឌមិនអំណោយផលដល់ការប្រមូល ការចែកចាយ និងការសម្របសម្រួលការដឹកជញ្ជូនទំនិញជាលក្ខណៈទ្រង់ទ្រាយធំជាហេតុធ្វើឱ្យថ្លៃឡូជីស្ទិកមានកម្រិតខ្ពស់។

ច្រកព្រំដែនអន្តរជាតិកម្ពុជាដែលតភ្ជាប់ជាមួយប្រទេសជិតខាងមាន ៥ចម្បងៗរួមមាន៖ ច្រកព្រំដែន កម្ពុជា និងវៀតណាម មាន ៣ច្រក, ព្រំដែនកម្ពុជា និងថៃ មាន ១ច្រក, និងច្រកព្រំដែនកម្ពុជា និងឡាវ មាន ១ច្រក។ ច្រកទាំងនោះភាគច្រើនតភ្ជាប់មករាជធានីភ្នំពេញ និងទីប្រជុំជនផ្សេងទៀតដោយបណ្តាញ ផ្លូវថ្នល់ (បច្ចុប្បន្នមាន ១៦ខ្សែ) និងជាប្រភេទផ្លូវជាតិកម្រិត១ និងកម្រិត២ មានពីរគន្លង (មួយទៅមួយមក) ដែលមិនទាន់អាចបំពេញតម្រូវការនៃការដឹកជញ្ជូនបានប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពនោះទេ។ ជាមួយគ្នានេះ កម្ពុជា មិនទាន់មានការភ្ជាប់ផ្លូវដែកជាមួយប្រទេសជិតខាងពេញលេញនៅឡើយ។ ក្នុងចំណោមនោះ ការតភ្ជាប់ផ្លូវ ដែកកម្ពុជា និងថៃមានភាពប្រសើរជាងគេ ប៉ុន្តែប្រឈមនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយអន្តរ ជាតិខ្សែរត់នេះមិនទាន់ត្រូវបានដាក់ឱ្យដំណើរការនោះទេ។ ផ្លូវដែកកម្ពុជា និងវៀតណាមជាគម្រោងបន្ទាន់

មួយនៃផែនការអភិវឌ្ឍន៍បណ្តាញផ្លូវដែក ប៉ុន្តែចំណុចតភ្ជាប់រវាងប្រទេសទាំងពីរ និងប្រភពហិរញ្ញប្បទាន មិនទាន់ត្រូវបានកំណត់។ ដោយឡែក កម្ពុជាមិនទាន់មានកិច្ចព្រមព្រៀងនៃការតភ្ជាប់ផ្លូវដែកកម្ពុជា និងឡៅ នៅឡើយ។

យោងតាមការសិក្សាដោយធនាគារពិភពលោកក្នុងឆ្នាំ២០២២ ការប៉ាន់ស្មានថ្លៃឡូជីស្ទិកសរុបនៅ កម្ពុជាបានកើនដល់ប្រហែល ៦,៧ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក ស្មើនឹងប្រហែល ២៦,៤៣% នៃផលិតផល សរុបក្នុងស្រុក (ផ.ស.ស) ដែលរួមបញ្ចូលថ្លៃដឹកជញ្ជូន សេវាយ៉ូងស្តុក សារពើភ័ណ្ឌ និងថ្លៃរដ្ឋបាលដែល ក្នុងនោះថ្លៃសារពើភ័ណ្ឌមានតម្លៃខ្ពស់បំផុត ស្មើនឹងប្រមាណ ១៣,០៧% នៃ ផ.ស.ស (ស្មើនឹង ៤៩,៤៧% នៃថ្លៃឡូជីស្ទិកសរុប) តាមពីក្រោយដោយថ្លៃដឹកជញ្ជូន និងសេវាយ៉ូងស្តុកប្រមាណជា ១០,៩៥% នៃ ផ.ស.ស (៤១,៤៤% នៃថ្លៃឡូជីស្ទិកសរុប) និងថ្លៃចំណាយរដ្ឋបាលប្រមាណ ២,៤០% នៃ ផ.ស.ស (៩,០៩% នៃថ្លៃឡូជីស្ទិកសរុប)^២។ ការប្រៀបធៀបថ្លៃឡូជីស្ទិករវាងប្រទេសកម្ពុជា និងប្រទេសជិតខាងបង្ហាញ ថាថ្លៃសារពើភ័ណ្ឌ ដឹកជញ្ជូន យ៉ូងស្តុក និងការគ្រប់គ្រងនៅកម្ពុជាខ្ពស់ជាងនៅវៀតណាម និងថៃ ហើយថ្លៃ ឡូជីស្ទិកសរុបក៏ខ្ពស់ជាងនៅប្រទេសជិតខាងទាំងពីរនេះដែរ។ មូលហេតុចម្បងនៃថ្លៃខ្ពស់នេះ ដោយសារ ស្ថានភាពចរាចរណ៍មិនអំណោយផលការប្រើប្រាស់រថយន្តដឹកទំនិញចាស់ៗ បច្ចេកវិទ្យានៃការសាងសង់ និងការគ្រប់គ្រងយ៉ូងស្តុកនៅមានកម្រិត កង្វះប្រព័ន្ធព័ត៌មានសម្រាប់ការធ្វើសមាហរណកម្មធនធាន ឱ្យមាន ប្រសិទ្ធភាព ចំណាយពេលវេលាយូរ និងចំណាយខ្ពស់សម្រាប់ការបញ្ចេញទំនិញ ជាដើម។

២.២.៧. បញ្ហាប្រឈមរួម

បន្ថែមលើបញ្ហាប្រឈមជាក់លាក់ដូចបានកត់សម្គាល់ខាងលើ ការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និង ឡូជីស្ទិកនៅកម្ពុជាបន្តជួបប្រទះបញ្ហាប្រឈមរួម ដែលមានលក្ខណៈជាប្រព័ន្ធមួយចំនួនទៀតដូចខាងក្រោម៖

កង្វះគោលនយោបាយរួម ឬផែនការប្រកបដោយភាពប្រទាក់ក្រឡា៖ គោលនយោបាយឬផែនការ អភិវឌ្ឍន៍វិស័យដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទិកនៅកម្ពុជាកន្លងមកត្រូវបានរៀបចំតាមវិស័យដឹកជញ្ជូនរៀងៗខ្លួន និង មានក្របខណ្ឌពេលវេលាផ្សេងៗគ្នា។ ជាក់ស្តែង ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវថ្នល់ត្រូវបានរៀបចំក្នុងឆ្នាំ២០០៦ និង ត្រូវបានកែសម្រួលនៅឆ្នាំ២០០៩ ដោយមានការគាំទ្រពីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន (JICA) និងចុងក្រោយត្រូវធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពនៅឆ្នាំ២០១៧ ដោយមានការគាំទ្រពីសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន (PRC)។ ទន្ទឹមនេះ ច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់ដែលត្រូវបានប្រកាសឱ្យប្រើនាខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៤ គ្របដណ្តប់លើគោល នយោបាយ យុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនការអភិវឌ្ឍន៍សម្រាប់សាងសង់ ជួសជុល និងថែទាំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ការរៀបចំផែនការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវថ្នល់ ការប្រើប្រាស់ដីសម្រាប់អភិវឌ្ឍផ្លូវថ្នល់ ការថែទាំផ្លូវថ្នល់ ការរៀបចំ ស្ថានីយ ចំណតយានយន្ត និងស្ថានីយផ្សេងៗតាមដងផ្លូវថ្នល់ ប្រភពធនធានថវិកា ការប្រើប្រាស់ផ្លូវ ការ ការពារហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ការផ្ទុកទម្ងន់របស់យានយន្តដឹកជញ្ជូន និងការកំណត់វិធាននិងបទប្បញ្ញត្តិ

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

បច្ចេកទេស ព្រមទាំងការដាក់ទណ្ឌកម្ម និងពិន័យលើសន្លឹកប្រាក់ជាដើម។ ជាមួយគ្នានេះ ភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិកូរ៉េ (KOICA) បានគាំទ្ររាជរដ្ឋាភិបាលក្នុងការរៀបចំផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍វិស័យផ្លូវដែកក្នុងឆ្នាំ២០១៤។ ផែនការការដឹកជញ្ជូនទីក្រុងត្រូវបានជួយរៀបចំដោយ JICA ក្នុងឆ្នាំ២០១៤ ខណៈប្រព័ន្ធចម្លងក្រុងថ្មីក្នុងទីក្រុងកំពង់ស្ពឺក្នុងដំណាក់កាលសាកល្បង។ រីឯផ្នែកឡូជីស្ទិក យុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍វិស័យនេះចំនួន៥ ត្រូវបានរៀបចំឡើងក្នុងឆ្នាំ២០១៨ ក្រោមជំនួយឧបត្ថម្ភពី JICA និងធនាគារពិភពលោកជាមួយកម្មវិធីអាទិភាពចំនួន២៥។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី ក្របខណ្ឌគោលនយោបាយនិងយុទ្ធសាស្ត្រពុំទាន់គ្រប់ជ្រុងជ្រោយ ជាពិសេសពុំទាន់មានលក្ខណៈប្រមូលផ្តុំ ស្របពេលដែលបទដ្ឋានគតិយុត្ត និងបទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនក៏នៅខ្វះខាតផងដែរ។ ការណ៍នេះនាំដល់ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តដឹកជញ្ជូនប្រឈមនឹងបញ្ហាមួយចំនួន ដែលពិបាកនឹងសម្រេចបាននូវកម្រិតនៃឧត្តមានុពលនៃការវិនិយោគ។

ភាពមានកម្រិតនៃធនធានហិរញ្ញប្បទានសម្រាប់វិនិយោគសាធារណៈ៖ វិនិយោគសាធារណៈជារួមផ្ដោតលើការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត ជាពិសេសហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី ក្នុងបរិបទថ្មីរាជរដ្ឋាភិបាលចាំបាច់ត្រូវរ៉ាប់រងលើអាទិភាពផ្សេងទៀត ជាពិសេសតម្រូវការផ្នែកសង្គម និងបរិស្ថានដែលមានតម្រូវការហិរញ្ញប្បទានកាន់តែធំ និងយូរអង្វែង។ ក្នុងន័យនេះ ការវិភាជថវិកា និងការបែងចែកហិរញ្ញប្បទានត្រូវមានការថ្លឹងថ្លែងច្រើនជាងមុន ដើម្បីឆ្លើយតបតាមគោលដៅនៃគោលនយោបាយជាតិសំខាន់ៗ។ ជាក់ស្ដែង ចុងក្រោយនេះរាជរដ្ឋាភិបាលត្រូវការផ្ដោតលើការគាំទ្រផ្នែកជំនួយសង្គម ដែលជាផលវិបាកនៃជំងឺកូវីដ-១៩ តាមរយៈការអនុវត្តកម្មវិធីស្ដារ និងជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា ក្នុងការរស់នៅជាមួយកូវីដ-១៩ តាមគន្លងប្រក្រតីភាពថ្មី សម្រាប់ឆ្នាំ២០២១-២០២៣ ព្រមទាំងអាទិភាពលើវិស័យផ្សេងទៀត ជាពិសេស វិស័យឌីជីថលតាមរយៈការអនុវត្តក្របខណ្ឌគោលនយោបាយសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមឌីជីថលកម្ពុជា ២០២១-២០៣៥ ជាដើម។

ភាពមានកម្រិតនៃការអនុវត្តប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពនៃគម្រោង៖ ជារួម ប្រសិទ្ធភាពនៃការអនុវត្តគម្រោងសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូននៅមានកម្រិត។ បញ្ហាប្រឈមនេះកើតចេញពីកត្តាជាច្រើនក្នុងនោះរួមមាន៖ កម្រោយនៃការរៀបចំផែនការច្បាស់លាស់ និងអាចអនុវត្តបានពីដើមទី (Project readiness) ការពន្យារពេលនេះការចាប់ផ្ដើមការសាងសង់ និងការបើកប្រាក់កិច្ចសហការក្នុងចំណោមតួអង្គពាក់ព័ន្ធភាពមានកម្រិតនៃជំនាញបច្ចេកទេស និងធនធានមនុស្សក៏ដូចជាភាពខ្វះចន្លោះនៃការត្រួតពិនិត្យ និងតាមដានការអនុវត្តគម្រោងជាដើម។ ការណ៍នេះបានបណ្ដាលឱ្យការអនុវត្តគម្រោងសាងសង់ ជួសជុល និងថែទាំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូននៅកម្ពុជា ពុំទាន់អាចសម្រេចបាននូវប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់នៅឡើយ ជាពិសេសកត្តាគុណភាព។

ភាពមានកម្រិតនៃភាពធន់នឹងកត្តាបម្រែបម្រួលអាកាសធាតុ និងគ្រោះធម្មជាតិ៖ ការគិតគូរលើកត្តាភាពធន់នឹងបម្រែបម្រួលអាកាសធាតុ និងគ្រោះធម្មជាតិសម្រាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនបាន និងកំពុង

ក្លាយជានិន្នាការប្រកបដោយសម្បត្តិ ដែលត្រូវបានទទួលការយកចិត្តទុកដាក់ខ្ពស់ពីគ្រប់ភាគីពាក់ព័ន្ធ ជាពិសេស ដៃគូអភិវឌ្ឍន៍។ នេះមានន័យថា ការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូននាពេលអនាគត ចាំបាច់ត្រូវបញ្ចូល កត្តានៃការសម្របទៅនឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ និងភាពធន់នៃគ្រោះធម្មជាតិ។ កន្លងមក ដោយសារមិនទាន់ ត្រូវបានគិតគូរគ្រប់ជ្រុងជ្រោយលើកត្តានេះសំណង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនក្នុងទីតាំងភូមិសាស្ត្រមួយ ចំនួនក្នុងប្រទេសកម្ពុជាទទួលបានការខូចខាតល្បឿន និងក្នុងទ្រង់ទ្រាយធំជាងការរំពឹងទុកដែលបណ្តាលឱ្យការ ចំណាយលើការថែទាំនិងជួសជុលកាន់តែមានទំហំធំ និងក្លាយជាបន្ទុកបន្ថែមដល់ថវិកាជាតិពីមួយឆ្នាំទៅ មួយឆ្នាំ។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី ការបញ្ចូលកត្តាភាពធន់នឹងបម្រែបម្រួលអាកាសធាតុ និងគ្រោះធម្មជាតិនឹងធ្វើ ឱ្យមានការកើនឡើងចំណាយវិនិយោគ សម្រាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនដោយជៀសមិនរួចនោះទេ។

កង្វះធនធានមនុស្ស និងការប្រកួតប្រជែង៖ ធនធានមនុស្ស ជាពិសេសជំនាញ និងបច្ចេកទេស ផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ការដឹកជញ្ជូននិងឡូជីស្ទិកនៅបន្តជាបញ្ហាប្រឈមទាំងសម្រាប់ស្ថាប័ន សាធារណៈ និងឯកជន។ ការណ៍នេះ បណ្តាលឱ្យកម្ពុជានៅបន្តពឹងផ្អែកខ្លាំងលើជំនាញពីក្រៅប្រទេស ខណៈប្រព័ន្ធអប់រំនៅកម្ពុជាពុំទាន់មានលទ្ធភាពផ្គត់ផ្គង់ជំនាញតាមតម្រូវការនៅឡើយ។ ជាមួយគ្នានេះ ការប្រកួតប្រជែងក្នុងចំណោមក្រុមហ៊ុនផ្តល់សេវាដឹកជញ្ជូននិងឡូជីស្ទិកនៅមិនទាន់មានភាពទូលំទូលាយ ដោយសារកង្វះក្របខណ្ឌច្បាប់ និងគតិយុត្តដែលធ្វើឱ្យឡូជីស្ទិកនៅមិនទាន់មានភាពប្រកួតប្រជែងរៀបរយនឹង ប្រទេសផ្សេងទៀតក្នុងតំបន់។

២.៣. ការព្យាករណ៍បរិមាណចរាចរណ៍ឆ្នាំ២០៣០ នៅតាមបណ្តាម៉ូលសេដ្ឋកិច្ច និងច្រក រមៀងសំខាន់ៗ

បរិមាណនៃការដឹកជញ្ជូន និងតម្រូវការសេវាឡូជីស្ទិកជានិច្ចជាកាល អាស្រ័យទៅដោយលក្ខខណ្ឌ ម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ច ប្រជាសាស្ត្រ និងបម្រែបម្រួលនៃរចនាសម្ព័ន្ធខុណ្ឌកម្មក្នុងប្រទេស។ ដើម្បីជាមូលដ្ឋាន ក្នុងការកំណត់ទិសដៅប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនទូទាំងប្រទេស ក៏ដូចជាការរៀបចំផែនការមេសម្រាប់វិស័យដឹកជញ្ជូន អន្តរមធ្យោបាយ និងឡូជីស្ទិកពិតជាមានភាពចាំបាច់ក្នុងការសិក្សាបែបវិទ្យាសាស្ត្រ ដោយប្រើប្រាស់វិធី សាស្ត្រព្យាករណ៍ និងការកំណត់ម៉ូដែលវិភាគពីទំហំចរាចរណ៍ ដោយឈរលើទិន្នន័យដែលធានាបាននូវសុក្រឹត ភាពនៃសេចក្តីសន្និដ្ឋាន ក្នុងការដាក់ចេញនូវផែនការអនុវត្តប្រកបដោយភាពប្រាកដនិយម។

ជាទូទៅ នៅពេលដែលកំណើនសេដ្ឋកិច្ចនិងចំនួនប្រជាជនបន្តកើនឡើង ចលនាបន្លាស់ទីនៃប្រជា- ជននិងបរិមាណរំហូរទំនិញក៏ត្រូវបានរំពឹងថានឹងកើនឡើងស្របគ្នាដែរ។ ស្ថិតក្នុងស្ថានភាពបែបនេះ វិស័យ ដឹកជញ្ជូននិងឡូជីស្ទិកត្រូវបន្តអភិវឌ្ឍ និងពង្រីកសមត្ថភាពរបស់ខ្លួនដើម្បីឆ្លើយតបកាន់តែប្រសើរ និង ឆាប់រហ័សទៅនឹងតម្រូវការបច្ចុប្បន្ន និងអនាគត។ ស្របតាមហេតុផលនេះ ដើម្បីធ្វើការព្យាករណ៍បរិមាណ ចរាចរណ៍ ប៉ារ៉ាម៉ែត្រចម្បងរួមមាន៖ អត្រាកំណើនផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប ចំនួនប្រជាជន និងអត្រា កំណើនកម្មសិទ្ធិយានយន្តត្រូវបានគិតជាធាតុចូលដ៏សំខាន់សម្រាប់ការវិភាគនិងព្យាករណ៍។

២.៣.១. ផ្លូវថ្នល់

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

ផែនទី២.៣.១.ក. ការព្យាករណ៍បរិមាណចរាចរណ៍តាមបណ្តាញផ្លូវបច្ចុប្បន្នក្នុងឆ្នាំ២០៣០ (PCU/ថ្ងៃ)



តារាង ២.៣.១.ក. លទ្ធផលនៃការព្យាករបរិមាណចរាចរណ៍ឆ្នាំ២០៣០ ផ្អែកលើបណ្តាញផ្លូវបច្ចុប្បន្ន

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

តាមរយៈលទ្ធផលព្យាករណ៍ចរាចរណ៍សម្រាប់ឆ្នាំ២០៣០ កំណើនចរាចរណ៍បង្កើតជាបន្ទុកយ៉ាងខ្លាំងដល់បណ្តាញផ្លូវជាតិនានា។ ស្ថានភាពនេះឆ្លុះបញ្ចាំងអំពីតម្រូវការក្នុងការពង្រីកបន្ថែមផ្លូវជាតិទាំងនោះទាំងសមត្ថភាព និងគុណភាពដើម្បីសម្រួលដល់ការដឹកជញ្ជូនឱ្យមានភាពរលូនក្នុងផ្ទៃប្រទេស ក៏ដូចជាតម្រូវការសាងសង់នូវផ្លូវក្រាត់ក្រុងដើម្បីបញ្ចៀសការកកស្ទះក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ និងការសម្រួលដល់ការតភ្ជាប់រវាងផ្លូវជាតិនានា ដោយមិនចាំបាច់ឆ្លងកាត់រាជធានីភ្នំពេញ។ គម្រោងសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿនក៏ត្រូវបានរំពឹងជាដំណោះស្រាយដ៏ប្រសើរមួយ ក្នុងការបង្កើននូវប្រសិទ្ធភាពដឹកជញ្ជូនឱ្យដំណើរការរលូន និងឆាប់រហ័ស។

២.៣.២. ផ្លូវដែក

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

[illegible]

ផ្សារក្រាមនៃការព្យាករណ៍បរិមាណទំនិញដឹកជញ្ជូនតាមបណ្តាញផ្លូវដែកក្រុងភ្នំពេញ ២០៣០
(តាងតោន/ឆ្នាំ)

ខាងលើ

លិខិតសញ្ញា

- កំណត់ទីកន្លែង ឬស្រុក ឬស្រុក (តាងតោន)
- អាកាសយានដ្ឋានជាតិ/អន្តរជាតិ
- ផ្លូវទឹក ឬទន្លេ
- ផ្លូវដែក (មានស្រាប់)
- ផ្លូវដែក (គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍)
- ផ្លូវលឿនលឿន
- ព្រំប្រទល់ប្រទេស
- ព្រំប្រទល់ប្រទេស
- ផ្ទៃផ្ទៃជាតិ
- កម្រិតទំនិញ (មួយឆ្នាំ)
- កម្រិតទំនិញ (ពីរឆ្នាំ)

បរិមាណទំនិញត្រូវផ្គត់ផ្គង់កាត់ស្ថានីយ៍សំខាន់ៗ (តាងតោន)

6000
4000
2000
1000

0 20 40 80 ២០០

២០២០ ២០២១ ២០២២ ២០២៣ ២០២៤ ២០២៥ ២០២៦ ២០២៧ ២០២៨ ២០២៩ ២០៣០

២.៣.៣. ផ្លូវទឹកទន្លេ

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

តារាង២.៣.៣.ក. លទ្ធផលនៃការព្យាករបរិមាណអ្នកដំណើរតាមកំពង់ផែទន្លេឆ្នាំ២០៣០ (១០ពាន់នាក់)

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

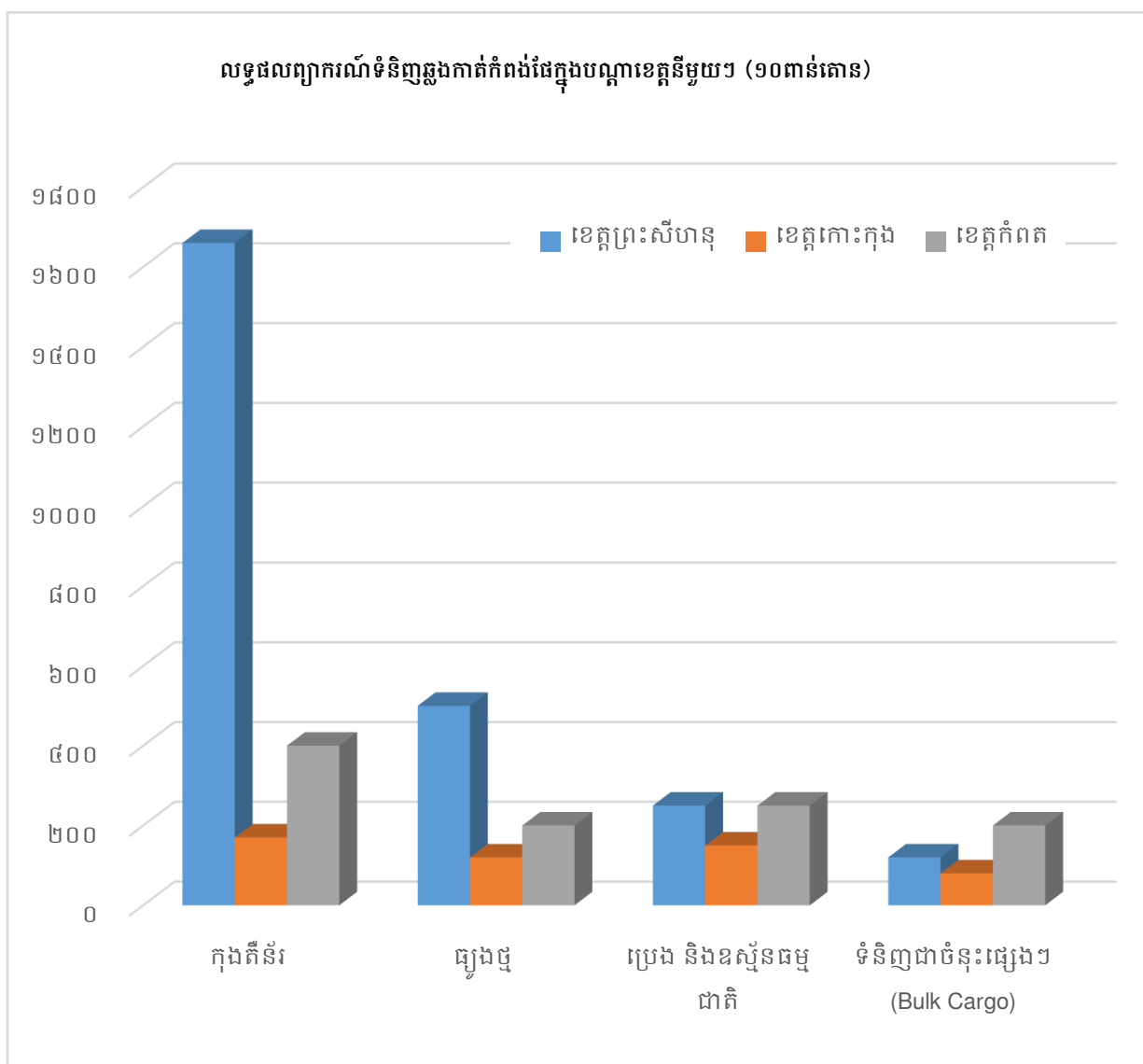
តារាង២.៣.៣.ខ. លទ្ធផលនៃការព្យាករបរិមាណទំនិញតាមកំពង់ផែទន្លេឆ្នាំ២០៣០ (១០ពាន់តោន)

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

២.៣.៤. ផ្លូវសមុទ្រ

ចំនួនអ្នកដំណើរសរុបដែលឆ្លងកាត់កំពង់ផែសមុទ្រដែលបានព្យាករក្នុងឆ្នាំ២០៣០ មានប្រមាណ ១,២លាននាក់ (កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ១២០ពាន់នាក់, កំពង់ផែ Union Development ៨០ ពាន់នាក់, និងកំពង់ផែទេសចរណ៍កំពត ១លាននាក់)។ ដោយឡែកទំនិញសរុបដឹកជញ្ជូនតាមកំពង់ផែ សមុទ្រក្នុងខេត្តព្រះសីហនុ កោះកុង និងកំពតមានចំនួន ៤១លានតោន។ ក្នុងនោះខេត្តព្រះសីហនុ រាប់ បញ្ចូលកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ កំពង់ផែក្រុមហ៊ុនរោងចក្រថាមពលជ្យង្គ្គ CIIDG កំពង់ផែក្រុមហ៊ុន រោងចក្រថាមពលជ្យង្គ្គ Cambodia Energy Limited កំពង់ផែទំនប់លេក និងកំពង់ផែស្ទឹងហាវ រីឯ ខេត្តកោះកុងរាប់បញ្ចូលកំពង់ផែឆ្នាតវៃកោះកុង និងកំពង់ផែ Union Development និងខេត្តកំពត រាប់បញ្ចូលកំពង់ផែអន្តរជាតិកំពត និងកំពង់ផែប្រេងឥន្ធនៈប៉ាប៉ាកាត្រូលៀម។

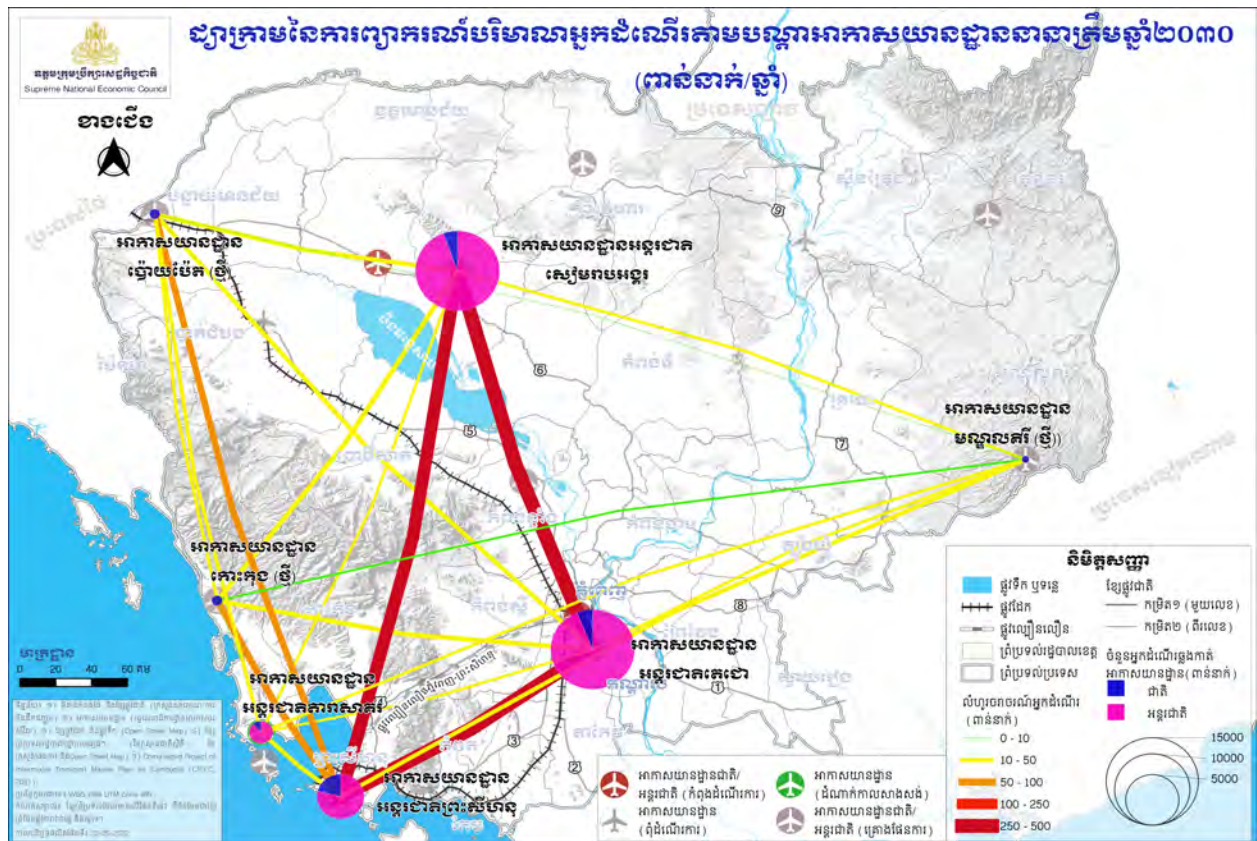
រូប២.៣.៤. ការព្យាករបរិមាណទំនិញឆ្លងកាត់កំពង់ផែសមុទ្រក្នុងបណ្តាខេត្តនីមួយៗ (១០ពាន់តោន)



២.៣.៥. អាកាសចរស៊ីវិល

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

ផែនទី២.៣.៥. ការព្យាករអ្នកដំណើរតាមបណ្តាអាកាសយានដ្ឋាននានាត្រឹមឆ្នាំ២០៣០ (ពាន់នាក់/ឆ្នាំ)



តារាង២.៣.៥. លទ្ធផលនៃការព្យាករបរិមាណទំនិញឆ្លងកាត់អាកាសយានដ្ឋាននានាក្នុងឆ្នាំ២០៣០

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

២.៣.៦. សរុបបរិមាណចរាចរណ៍ឆ្នាំ២០៣០ នៅតាមបណ្តាប៉ូលសេដ្ឋកិច្ច និងច្រករបៀងសំខាន់ៗ

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

រូប២.៣.៦.ក. បរិមាណចរាចរណ៍ដែលព្យាករតាមច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនសំខាន់ៗ



ជាមួយគ្នានេះ បរិមាណចរាចរណ៍ត្រូវបានព្យាករសម្រាប់ឆ្នាំ២០៣០ តាមបណ្តុំដឹកជញ្ជូនសំខាន់ៗ រួមមាន៖ ភ្នំពេញ ព្រះសីហនុ សៀមរាប បាត់ដំបង បារិត និងប៉ោយប៉ែត។ បរិមាណចរាចរណ៍នៃបណ្តុំដឹកជញ្ជូនព្យាករនូវចំនួនចរាចរណ៍ដែលជាវហូរចេញ និងចូលនៅត្រង់ទីតាំងបណ្តុំដឹកជញ្ជូននោះដោយគ្របដណ្តប់លើគ្រប់ប្រភេទមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនរួមមាន៖ ផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក ផ្លូវទឹកទន្លេ ផ្លូវសមុទ្រ និងផ្លូវអាកាស។ ការកំណត់បាននូវទីតាំងបណ្តុំដឹកជញ្ជូនទាំង៦ កំណត់បាននូវទម្រង់ជាបណ្តុំ (បណ្តុំដឹកជញ្ជូនមេចំនួន៤ មាត់ច្រកព្រំដែនតភ្ជាប់ការដឹកជញ្ជូនចំនួន២) ដែលជាផ្នែកមួយនៃរចនាសម្ព័ន្ធប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទិក គ្រប់ជ្រុងជ្រោយនៃប្រទេសកម្ពុជា (បណ្តុំ និងបណ្តាញ)។

រូប២.៣.៦.ខ. បរិមាណចរាចរណ៍ដែលព្យាករតាមបណ្តាជីកជញ្ជូនសំខាន់ៗ



៣. ក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រនៃការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ

៣.១. ចក្ខុវិស័យ

ផ្អែកលើការវាយតម្លៃ និងស្ថានភាពពាក់ព័ន្ធនឹងកត្តាតម្រូវការហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទិកនៅកម្ពុជាក៏ដូចជាការព្យាករទំហំចរាចរណ៍ឆ្នាំ២០៣០ខាងលើ ចក្ខុវិស័យនៃផែនការមេនេះគឺ “បន្តកែលម្អ និងអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទិក ដោយផ្ដោតលើការជំរុញការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត និងអរូបវន្ត ឆ្ពោះទៅរកការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ មានការតភ្ជាប់ខ្ពស់ និងភាពប្រទាក់ក្រឡាទាំងក្នុងផ្ទៃប្រទេស និងជាមួយតំបន់ដែលនឹងបន្តរួមចំណែកជំរុញ និងទ្រទ្រង់កំណើនសេដ្ឋកិច្ចជាតិ ព្រមទាំងបំពេញសេចក្តីត្រូវការសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចប្រកបដោយចីរភាព និងបរិយាប័ន្ន។”

ប្រសិទ្ធភាពនៃការដឹកជញ្ជូនជារួម ស្តែងឡើងតាមរយៈ៖

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

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

ក្នុងចក្ខុវិស័យខាងលើ វិស័យដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទិកចាំបាច់ត្រូវឆ្លើយតបទៅនឹងស្ថានភាពសង្គម និងតម្រូវការនៃកំណើនសេដ្ឋកិច្ចនាពេលបច្ចុប្បន្ន និងអនាគតដែលមានសមត្ថភាពគ្រប់គ្រាន់ឆ្លើយតបនឹងតម្រូវការនៃការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងទំនិញដែលមានបរិមាណកាន់តែកើនឡើង និងផ្តល់ការគាំទ្រប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពដល់វិស័យឧស្សាហកម្ម ពាណិជ្ជកម្ម ទេសចរណ៍ និងកសិកម្មក៏ដូចជាតម្រូវការអភិវឌ្ឍន៍ដែលឆ្លើយតបនឹងកំណើនប្រជាសាស្ត្រ ការងារ និងនគរូបនីយកម្មជាដើម។

៣.២. គោលបំណង

ផ្សារភ្ជាប់នឹងចក្ខុវិស័យខាងលើ ផែនការនេះកំណត់នូវគោលបំណងសំខាន់ៗដែលរួមមាន៖

- **ពង្រីក និងធ្វើឱ្យកាន់តែប្រសើរឡើងនូវវិសាលភាពគ្របដណ្តប់ និងសមត្ថភាពនៃប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន៖** ពង្រីក និងកែលម្អហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តដឹកជញ្ជូនចាំបាច់គ្រប់ប្រភេទតាមបណ្តាញរាជធានី ទីក្រុងខេត្ត ទីប្រជុំជន តំបន់ជនបទ និងច្រកព្រំដែនសំដៅលើកកម្ពស់ការតភ្ជាប់ផ្ទៃក្នុងឱ្យកាន់តែមានភាពប្រទាក់ក្រឡា។
- **ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវប្រសិទ្ធភាព និងស័ក្តិសិទ្ធភាពនៃសេវា និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន៖** លើកកម្ពស់ប្រសិទ្ធភាព និងស័ក្តិសិទ្ធភាពក្នុងការប្រើប្រាស់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ដែលរួមមានផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក ផ្លូវទឹក និងផ្លូវអាកាស ដោយផ្ដោតលើការកាត់បន្ថយពេលវេលា និងចំណាយក្នុងការធ្វើដំណើរនិងការដឹកជញ្ជូនទំនិញ។
- **ពង្រឹងប្រសិទ្ធភាពសេវា និងចំណាយឡូជីស្ទិក៖** កែលម្អប្រព័ន្ធឡូជីស្ទិក និងរចនាសម្ព័ន្ធឡូជីស្ទិកតាមរយៈការបន្តវិធានការកែទម្រង់ស៊ីជម្រៅ លើកកម្ពស់តម្លាភាព និងការប្រកួតប្រជែង និងធនធានមនុស្ស។
- **ជំរុញ និងលើកកម្ពស់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសំដៅគាំទ្រគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ៖** គាំទ្រនិងរួមចំណែកនៃគំនិតផ្តួចផ្តើមខ្សែក្រវាត់ និងផ្លូវ (the Belt and Road Initiative) បណ្តាញផ្លូវហាយវេអាស៊ី (Asian Highway Network) ប្រកបរបៀងសេដ្ឋកិច្ចអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ និងការតភ្ជាប់អាស៊ាន (Mekong Subregional Economic Corridor and ASEAN Connectivity) ព្រមទាំងក្នុងក្របខណ្ឌនៃកិច្ចសហប្រតិបត្តិការអាងទន្លេមេគង្គ។

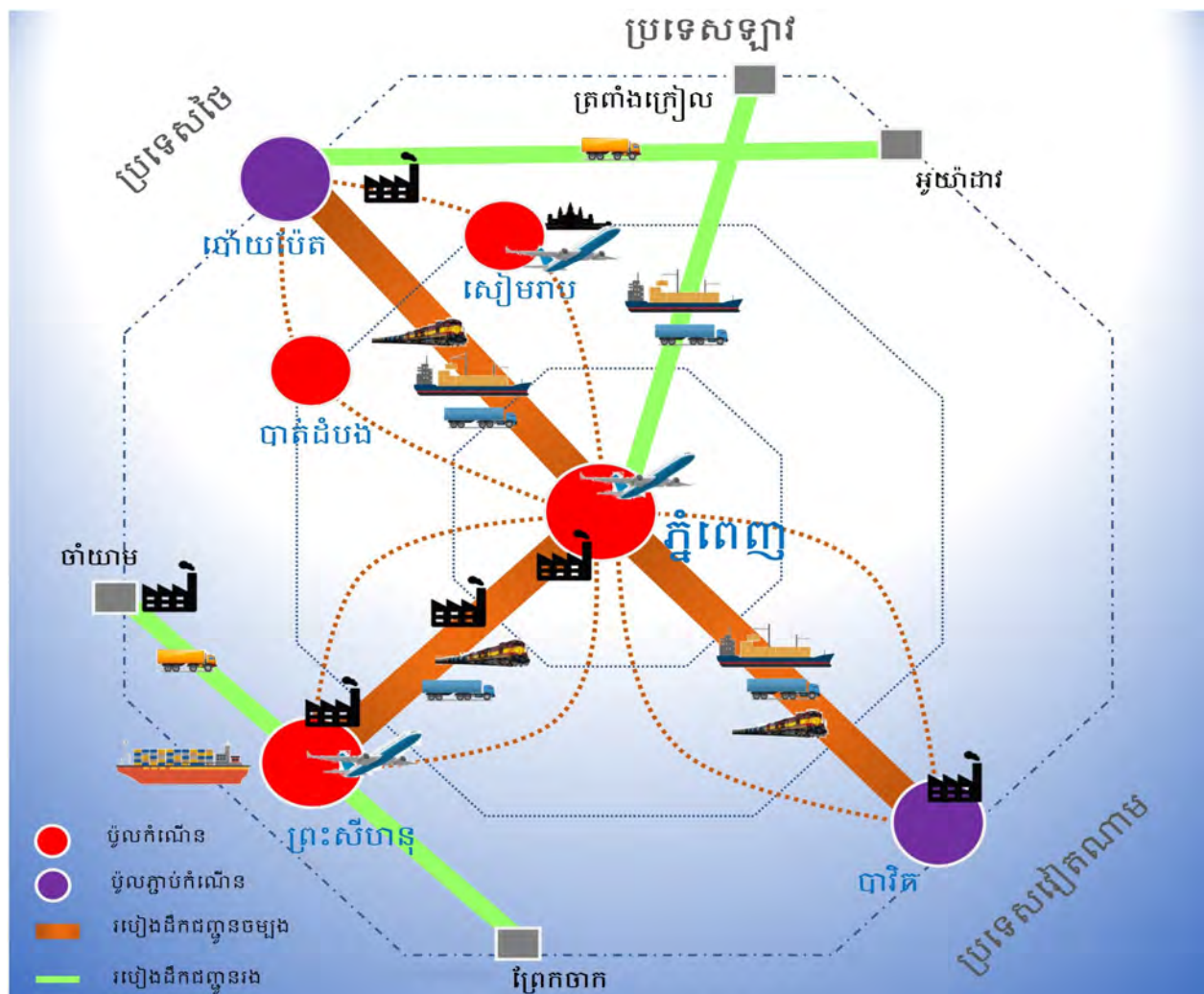
៣.៣. ក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រ

ដើម្បីសម្រេចបាននូវចក្ខុវិស័យ និងគោលបំណងខាងលើ ផែនការមេបានកំណត់នូវយុទ្ធសាស្ត្រសម្រាប់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ “៣-៣-៤-២” និងប្រព័ន្ធឡូជីស្ទិក “២-២-N” ដែលគិតគូរ និងគ្របដណ្តប់ផែនការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច សង្គម ឧស្សាហកម្ម និងការរួមបញ្ចូលគ្នានៃកត្តាច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ច និងលក្ខខណ្ឌឧស្សាហកម្ម របាយប្រជាជន និងភូមិសាស្ត្រព្រមទាំងវប្បធម៌ និងទិសដៅដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងទំនិញ។

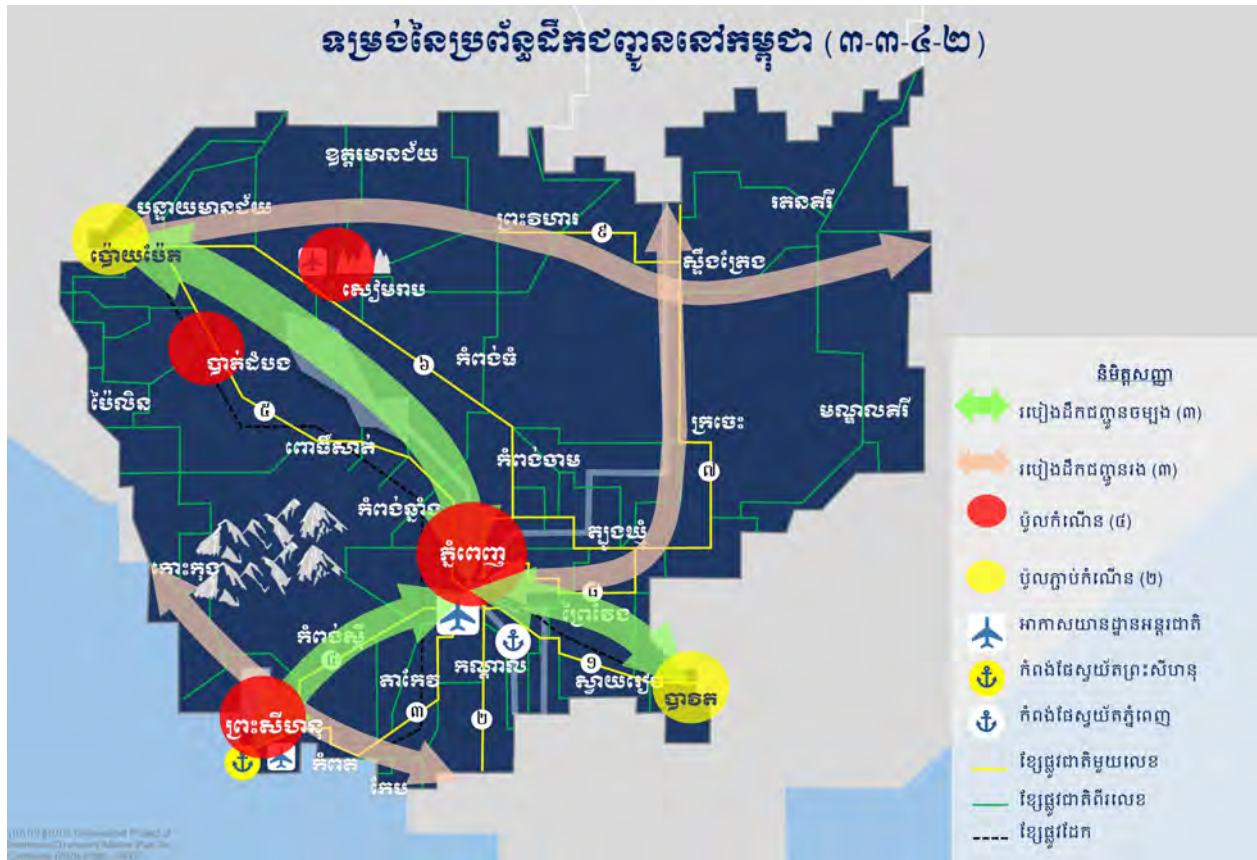
៣.៣.១. យុទ្ធសាស្ត្រ ៣-៣-៤-២

ទម្រង់បណ្តាញដឹកជញ្ជូនគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ “៣-៣-៤-២” សំដៅដល់ច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនមេចំនួន៣ (major transport corridors) ច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនទី២ចំនួន៣ (secondary transport corridors) បណ្តុំដឹកជញ្ជូនមេ ឬប៉ូលកំណើនចំនួន៤ (major transport hubs) និងមាត់ច្រកព្រំដែនតភ្ជាប់ការដឹកជញ្ជូន ឬប៉ូលភ្ជាប់កំណើនចំនួន២ (external transport nodes)។

ផែនទី៣.៣.១.ក. ទម្រង់នៃផែនការមេដឹកនាំ



ផែនទី៣.៣.១.ខ. ទម្រង់នៃប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូននៅកម្ពុជា (៣-៣-៤-២)



៣.៣.១.១. របៀងដឹកជញ្ជូនមេ៣

ក)-របៀងដឹកជញ្ជូនមេនិរតី (ភ្នំពេញ និងព្រះសីហនុ)៖ ប្រកបរបៀងដឹកជញ្ជូននិរតីតភ្ជាប់កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ និងកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុដែលតភ្ជាប់ផ្លូវទឹកទន្លេ និងប្រកបផ្លូវសមុទ្រនៅកម្ពុជា និងជាប្រកបរបៀងដឹកជញ្ជូនដ៏មហាញ្ចក់បំផុតសម្រាប់ការនាំចូល និងនាំចេញ។ ប្រកបរបៀងនេះគ្របដណ្តប់លើផ្នែកសំខាន់នៃប្រកបរបៀងសេដ្ឋកិច្ចទី៤ ខេត្តព្រះសីហនុ និងភ្នំពេញ និងស្ទឹងត្រែង និងប៉ាក់សេ (Pakse) និងសុវណ្ណកេតិ (Sovannakhet) (SEC4) នៃយុទ្ធសាស្ត្រដឹកជញ្ជូននៅក្នុងមហាអនុតំបន់មេគង្គព្រមទាំងគ្របដណ្តប់ដោយបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក ផ្លូវទឹកទន្លេ ផ្លូវសមុទ្រ និងផ្លូវអាកាស។

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

ខ)-របៀងដឹកជញ្ជូនមេពាយព្យ (ភ្នំពេញ និងប៉ោយប៉ែត)៖ ប្រកបរបៀងដឹកជញ្ជូនពាយព្យ (គ្របដណ្តប់ដោយផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក ផ្លូវទឹកទន្លេ និងផ្លូវអាកាស) តភ្ជាប់រាជធានីភ្នំពេញទៅក្រុងសៀមរាប ក្រុងបាត់ដំបង

ក្រុងសិរីសោភ័ណ និងក្រុងប៉ោយប៉ែត។ ច្រកនេះគ្របដណ្តប់លើផ្នែកមួយនៃច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចទី១ ជាវ៉េ-បាងកក-ភ្នំពេញ-ទីក្រុងហូជីមិញ-វង់តាវ (SEC1) នៃយុទ្ធសាស្ត្រដឹកជញ្ជូននៅក្នុងមហាអនុតំបន់មេគង្គ។ នេះក៏ជាច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនចម្បងពីប្រទេសកម្ពុជាទៅកាន់ប្រទេសថៃ និងជាផ្នែកមួយដ៏សំខាន់សម្រាប់ការតភ្ជាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអាស៊ានផងដែរ។

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

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

របៀងមេទី៣ បង្កើតរបៀងដឹកជញ្ជូនអាគ្នេយ៍ (ភ្នំពេញ និងបាវិត) តភ្ជាប់ទីក្រុងសំខាន់ៗ ភ្នំពេញ កណ្តាល ព្រៃវែង ស្វាយរៀង បាវិត។ ដោយផ្លូវដឹកជញ្ជូនផ្លូវជាតិលេខ១១ និងលេខ១២ ផ្លូវល្បឿនលឿន ភ្នំពេញ-បាវិត និងផ្លូវដែកភ្នំពេញ-ព្រៃវែងវៀតណាម ផ្លូវទឹកកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ និងព្រៃវែងកម្ពុជា ផ្លូវទឹកទន្លេបាសាក់ កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ និងចំណតផែខេត្ត និងអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិតេជោ (ថ្មី)។

៣.៣.១.២. របៀងដឹកជញ្ជូនរង្វង់

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

របៀងដឹកជញ្ជូនរង្វង់ទី១ តភ្ជាប់ខេត្តកោះកុង ព្រះសីហនុ កំពត កែប និងទីក្រុងដទៃទៀត។ ផ្លូវដឹកជញ្ជូនមានផ្លូវជាតិលេខ៥៥ លេខ៤៨ លេខ៣៣ លេខ១០ (តភ្ជាប់ខេត្តបាត់ដំបង-កោះកុង) និងផ្លូវល្បឿនលឿន កោះកុង-កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ-កំពត-ព្រៃវែងវៀតណាម។ ការតភ្ជាប់ផ្លូវសមុទ្រ

មានកំពង់ផែកំពត កំពង់ផែកោះកុង និងកំពង់ផែកែប។ ចំណែកផ្លូវអាកាសមានអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ ក្រុងព្រះសីហនុ អាកាសយានដ្ឋានតារាសាគរ និងអាកាសយានដ្ឋានខេត្តកោះកុង (ថ្មី)។

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

របៀងដឹកជញ្ជូនទី២ តភ្ជាប់រាជធានីភ្នំពេញ-កំពង់ចាម-ក្រចេះ-ស្ទឹងត្រែង និងទីក្រុងដទៃទៀត។ ផ្លូវដឹកជញ្ជូនមានផ្លូវជាតិលេខ៧ លេខ៨ និងផ្លូវឈ្លៀសលឿនស្ទឹងត្រែង និងភ្នំពេញ។ ការភ្ជាប់ផ្លូវទឹកទន្លេរួមមាន៖ ផ្លូវទឹកស្ទឹងត្រែង និងកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ចំណតផែនទីបិទ ចំណតផែនទីក្រចេះ និងចំណតផែនទីស្ទឹងត្រែង។ ចំណែកផ្លូវអាកាសធ្វើឡើងតាមរយៈអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិតេជោ (ថ្មី)។

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

របៀងដឹកជញ្ជូនទី៣ តភ្ជាប់ក្រុងប៉ោយប៉ែត-សិរីសោភ័ណ-សៀមរាប-ស្ទឹងត្រែង-អូរយ៉ាដាវ និងទីក្រុងដទៃទៀត ដោយផ្លូវជាតិលេខ៩ លេខ១០ លេខ១៤ លេខ៧៨ និងផ្លូវឈ្លៀសលឿន ប៉ោយប៉ែត-សៀមរាប-ភ្នំពេញ។ ផ្លូវអាកាសរួមមានអាកាសយានដ្ឋានប៉ោយប៉ែត (ថ្មី) និងអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាបអង្គរ (ថ្មី)។

៣.៣.១.៣. ប៉ូលកំណើនទាំង៤

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

ការតភ្ជាប់ប៉ូលរាជធានីភ្នំពេញរួមមាន៖ ផ្លូវឈ្លៀសលឿន ភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ, ផ្លូវឈ្លៀសលឿន ភ្នំពេញ-បាវិត, ផ្លូវឈ្លៀសលឿន ភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត, ផ្លូវជាតិចំនួន ១០ខ្សែ ដូចជា៖ ផ្លូវជាតិលេខ១ ដល់លេខ៦ លេខ២០ លេខ២០A លេខ២១B និងលេខ៤២ ផ្លូវខេត្តចំនួន ២ខ្សែ ផ្លូវខេត្តលេខ១១៤ និងលេខ ១៣០ និងផ្លូវក្រវាត់ក្រុងភ្នំពេញទី១ ទី២ និងទី៣។ ផ្លូវដែកមាន ផ្លូវដែកភាគខាងត្បូង (ភ្នំពេញ និងព្រះសីហនុ)

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

ខ)-ប៉ូលខេត្តព្រះសីហនុ៖ ក្រុងព្រះសីហនុ គឺជាទីក្រុងមាត់សមុទ្រដែលត្រូវបានសាងសង់ជាប់នឹង កំពង់ផែ ជាបណ្តុំដឹកជញ្ជូនគ្រប់ជ្រុងជ្រោយដ៏សំខាន់របស់កម្ពុជា និងតំណភ្ជាប់ដ៏សំខាន់សម្រាប់អាស៊ាន។ ទីក្រុងនេះជាចំណុចប្រសព្វនៃមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនរួមមាន៖ ផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក ផ្លូវអាកាស និងការដឹកជញ្ជូន តាមសមុទ្រ។ កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ គឺជាកំពង់ផែទឹកជ្រៅចម្បងនៅកម្ពុជា និងជាមាត់ច្រកសម្រាប់ ពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិផងដែរ។ កំពង់ផែនេះ ក៏ជាទីតាំងដ៏សំខាន់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គម និង ការដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយផងដែរ។

ការតភ្ជាប់ប៉ូលខេត្តព្រះសីហនុសម្រាប់សេដ្ឋកិច្ច ពាណិជ្ជកម្ម ទេសចរណ៍រួមមាន ផ្លូវជាតិលេខ៣ លេខ៤ លេខ៤៥ ផ្លូវលឿនលឿន ភ្នំពេញ-កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ, ផ្លូវលឿនលឿន កោះកុង- កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ-កំពត, ផ្លូវតភ្ជាប់ជាមួយកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ និងផ្លូវតភ្ជាប់ទៅ កំពង់ផែស្ទឹងហាវព្រមទាំងផ្លូវដែកភាគខាងត្បូង ភ្នំពេញនិងព្រះសីហនុ។ កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុនិង កំពង់ផែស្ទឹងហាវគឺជាច្រកនាំចេញតាមផ្លូវសមុទ្រសំខាន់បំផុត ចំណែកផ្លូវអាកាសមានអាកាសយានដ្ឋាន អន្តរជាតិក្រុងព្រះសីហនុ និងមជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទិក (Complex) ព្រះសីហនុ បម្រើមុខងារដ៏សំខាន់ដល់ ការនាំចេញនិងនាំចូល។

គ)-ប៉ូលខេត្តសៀមរាប៖ សៀមរាបដែលជាទីក្រុងគោលដៅទេសចរណ៍នៅអាស៊ីអាគ្នេយ៍ និងជាទីក្រុង ដ៏សំខាន់មួយនៅភាគខាងជើងប្រទេសគឺជាចំណុចតភ្ជាប់នៃមធ្យោបាយធ្វើដំណើរចំនួន៣ មានផ្លូវថ្នល់ (ផ្លូវជាតិចំនួន ៥ខ្សែ៖ ផ្លូវជាតិលេខ៦ លេខ៦៤ លេខ៦៦ លេខ៦៧ និងលេខ៦៨ និងផ្លូវខេត្តចំនួន ២ខ្សែ ផ្លូវខេត្តលេខ២០១ និងលេខ២០២) ផ្លូវអាកាស (អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាបអង្គរ) និងផ្លូវទឹកទន្លេ (ចំណតផែសៀមរាប)។ គម្រោងអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាបអង្គរ (ថ្មី) និងមជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម និងឡូជីស្ទិក (center) សៀមរាប នឹងដើរតួនាទីសំខាន់គាំទ្រសកម្មភាពទេសចរណ៍ និងសេដ្ឋកិច្ច។

ឃ)-ប៉ូលខេត្តបាត់ដំបង៖ ខេត្តបាត់ដំបង គឺជាជង្រុកស្រូវដ៏ធំដែលជាប្រភពនៃការផលិតអង្ករនាំចេញ ដ៏សំខាន់។ ក្រុងបាត់ដំបងជាទីក្រុងធំទី២ និងតំណភ្ជាប់ដ៏សំខាន់នៃច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនភាគពាយព្យ និង ជាចំណុចតភ្ជាប់ដឹកជញ្ជូនពីប្រទេសកម្ពុជាទៅប្រទេសថៃ។ គម្រោងដឹកជញ្ជូនដែលត្រូវលើកកម្ពស់រួមមាន៖ ផ្លូវសៀមរាប និងបាត់ដំបង ផ្លូវជាតិលេខ១០ (បាត់ដំបង-កោះកុង) ចំណតផែបាត់ដំបង និងមជ្ឈមណ្ឌល ឡូជីស្ទិកគ្រាប់ធញ្ញជាតិ (center) បាត់ដំបង។

៣.៣.១.៤. ប៉ូលភ្ជាប់កំណើនចំនួន២

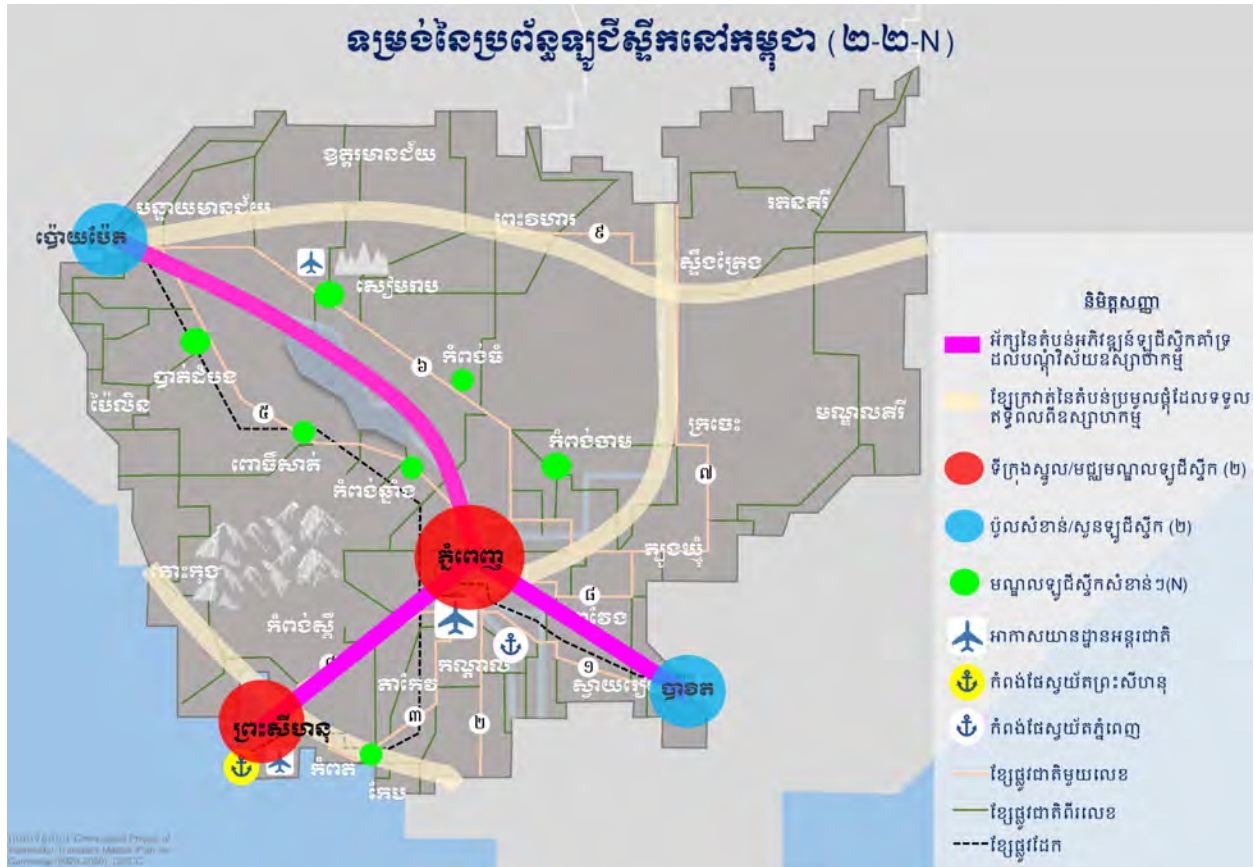
ក)-ប៉ូលស្វាយរៀង និងបារិត៖ មាត់ច្រកព្រំដែនតភ្ជាប់ការដឹកជញ្ជូនស្វាយរៀង បារិតគឺជាមាត់ច្រកដ៏សំខាន់ស្ថិតនៅព្រំដែនរវាងប្រទេសកម្ពុជា និងប្រទេសវៀតណាម និងជាប៉ូលភ្ជាប់កំណើនសេដ្ឋកិច្ចដ៏សំខាន់មួយដែលត្រូវបានលើកឡើងនៅក្នុងផែនការអភិវឌ្ឍជាតិ។ តំបន់មាត់ច្រកនេះជាមជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស និងតំបន់ពាណិជ្ជកម្មសេរី។ ក្នុងន័យនេះ គម្រោងផ្លូវថ្នល់ជំរុញមាន៖ ផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញនិងស្វាយរៀងនិងបារិត និងការសាងសង់ឡើងវិញកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ១ អ្នកលឿងនិងបារិត និងគម្រោងកសាងផ្លូវភ្នំពេញ និងបារិតព្រំដែនវៀតណាម និងគម្រោងសួនឡឌីស្ទ្រីក (Park) បារិត។

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

៣.៣.២. ប្រព័ន្ធឡូជីស្ទ្រីក ២-២-N

ភាពជោគជ័យនៃការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយចីរភាព ប្រសិទ្ធភាព និងនវានុវត្តន៍សម្រាប់វិស័យសេដ្ឋកិច្ចនិងឧស្សាហកម្មនៅកម្ពុជា ទាមទារឱ្យមានការគិតគូរលើទិដ្ឋភាពសំខាន់ៗរួមមាន៖ ការធ្វើសមាហរណកម្មឧស្សាហកម្មឡឌីស្ទ្រីក និងសេដ្ឋកិច្ចឧស្សាហកម្មការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវការតភ្ជាប់បណ្តាញដឹកជញ្ជូននៅក្នុងតំបន់ ការពង្រឹងប្រព័ន្ធឡូជីស្ទ្រីកដែលមានលក្ខណៈឆ្លាតវៃ (SMART) ការពង្រឹងទម្រង់ស្ថាប័នគ្រប់គ្រងឡឌីស្ទ្រីក ការកែលម្អសមត្ថភាពទ្រទ្រង់ និងចែកចាយឡឌីស្ទ្រីក និងជាពិសេសការសាងសង់នូវទម្រង់ប្រព័ន្ធឡូជីស្ទ្រីកតាមអភិក្រម “អ័ក្ស៣ ខ្សែក្រវាត់៣ និងពហុមណ្ឌលឡឌីស្ទ្រីក” ដោយផ្អែកលើប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ។

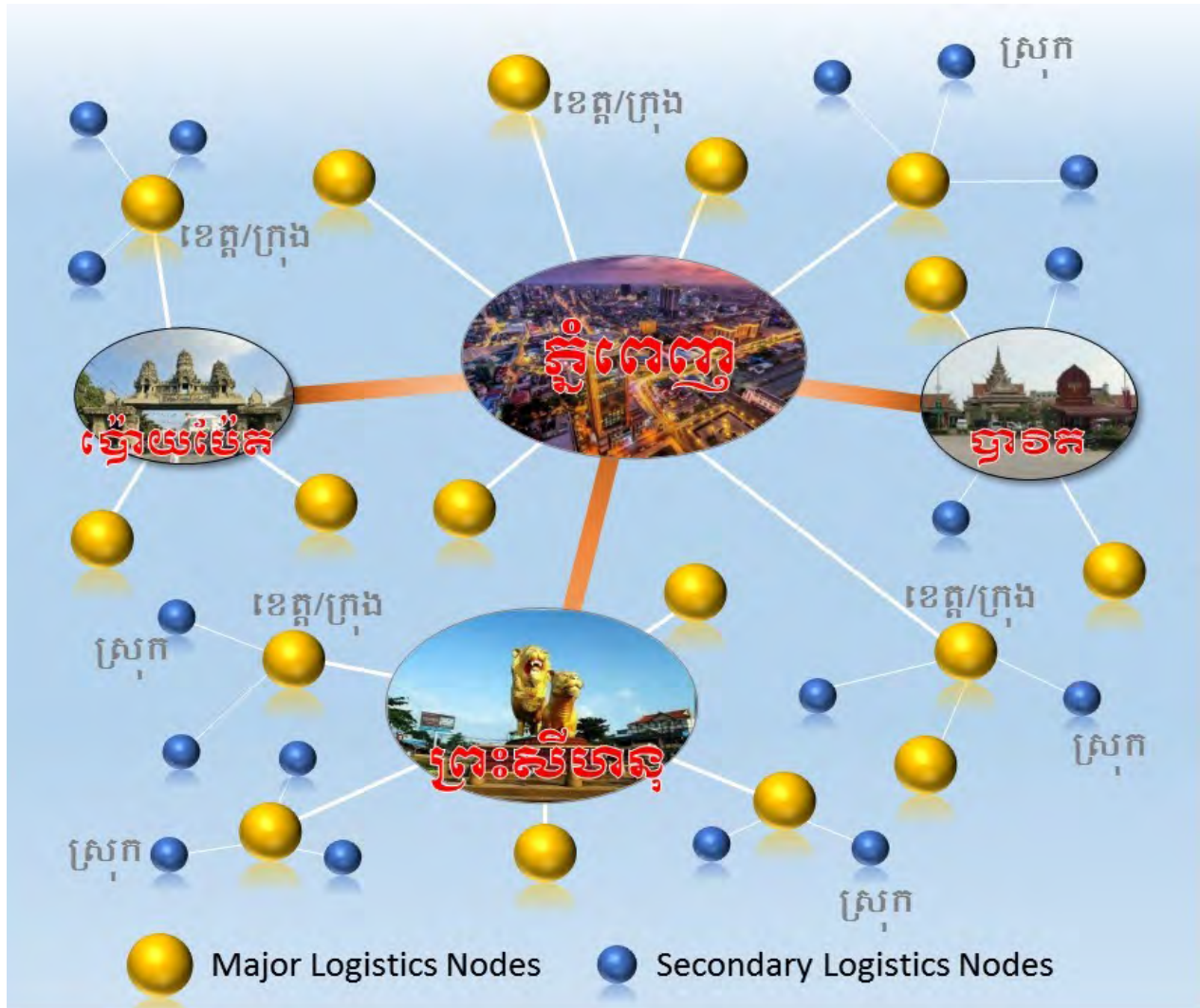
ផែនទី ៣.៣.២.ក. ទម្រង់ប្លង់មេឡូជីស្ទិក



“អ័ក្ស៣ និងខ្សែក្រវាត់៣” សំដៅការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធឡូជីស្ទិកដោយផ្អែកលើអភិក្រម “របៀងដឹកជញ្ជូនមេ៣ និងរបៀងដឹកជញ្ជូនរង៣”។ ក្នុងនោះអ័ក្ស ភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ, ភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត, និងភ្នំពេញ-បាវិត, សុទ្ធសឹងជាច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនមេ នឹងដើរតួសំខាន់ក្នុងការប្រមូលផ្តុំឧស្សាហកម្មសេវាឡូជីស្ទិកដោយបង្កើតបានជាអ័ក្ស៣។ ចំណែកខ្សែក្រវាត់កោះកុងនិងកែប ភ្នំពេញនិងស្ទឹងត្រែង និងប៉ោយប៉ែតនិងអូរយ៉ាដាវ ជាប្រភេទដឹកជញ្ជូនរងដែលបង្កើតបានជាខ្សែក្រវាត់ចំនួន៣ និងតភ្ជាប់បន្ថែមលើបណ្តាឧស្សាហកម្មឡូជីស្ទិក។

“ពហុមណ្ឌលឡូជីស្ទិក” សំដៅលើទីតាំងភូមិសាស្ត្រ ដែលប្រមូលផ្តុំដោយហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឡូជីស្ទិក និងក្រុមហ៊ុនឡូជីស្ទិកគ្រប់ប្រភេទផ្អែកលើកត្តាសេដ្ឋកិច្ច និងតម្រូវការឧស្សាហកម្មនូវសេវាឡូជីស្ទិករួមមាន៖ ឃ្លាំងស្តុក សេវាចែកចាយ ការផ្ទេរទំនិញ ដំណើរការសេវាកម្ម និងសេវាកំពង់ផែ។ ជាមួយនឹងតម្រូវការនៃឧស្សាហកម្មឡូជីស្ទិក និងនិន្នាការនៃការអភិវឌ្ឍនាពេលអនាគតចាំបាច់ត្រូវជំរុញ និងលើកកម្ពស់ប្រព័ន្ធឡូជីស្ទិក និងកសាងនូវប្រព័ន្ធប៉ូលភ្ជាប់កំណើនតាមទម្រង់ “ទីក្រុងស្នូល២ (core cities) ប៉ូលសំខាន់២ (poles) និងមណ្ឌលឡូជីស្ទិកសំខាន់ៗចំនួន N (centers)” ឬ “មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទិក២ ស្ថានឡូជីស្ទិក២ និងមណ្ឌលឡូជីស្ទិក” ឬ ២-២-N ។

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



ទីក្រុងសួល/មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទិក២ សំដៅលើរាជធានីភ្នំពេញ និងក្រុងព្រះសីហនុ ដែលជាច្រកដឹកទំនិញអន្តរជាតិដ៏សំខាន់ និងជាទីតាំងភូមិសាស្ត្រ ប្រមូលផ្តុំដោយឧស្សាហកម្ម និងប្រជាជន និងសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចរស់រវើកនិងកំណើនសេដ្ឋកិច្ចខ្ពស់ និងតម្រូវការសេវាឡូជីស្ទិក។

ប៉ូលសំខាន់/សួនឡូជីស្ទិក២ សំដៅលើក្រុងប៉ោយប៉ែត និងក្រុងបាវិត ជាច្រកទ្វារអន្តរជាតិតាមព្រំដែនកម្ពុជា-ថៃ និងកម្ពុជា-វៀតណាម ហើយក៏ជាទីតាំងដែលមានកំណើនសេដ្ឋកិច្ចផងដែរ។ ទីក្រុងទាំងពីរនេះបាននិងកំពុងដើរតួនាទីជាមាត់ច្រកយ៉ាងសំខាន់ប្រមូលផ្តុំនូវសេវាកម្មនានារួមមាន៖ ផែស្តុត ភណ្ឌាគារគយមានដែនកំណត់ ឃ្លាំងស្តុកទំនិញ កន្លែងប្រមូលផ្តុំ ចែកចាយ និងវេចខ្ចប់ទំនិញជាដើម។

មណ្ឌលឡូជីស្ទិកសំខាន់ៗ (N) សំដៅលើទីតាំងក្នុងខេត្តសៀមរាប កំពត កំពង់ចាម បាត់ដំបង បន្ទាយមានជ័យ ពោធិ៍សាត់ និងកំពង់ធំ។ ខេត្តសៀមរាបមានការអភិវឌ្ឍលឿនលើវិស័យទេសចរណ៍ដោយមានប្រជាជនរស់នៅកុះករ និងមានតម្រូវការសេវាឡូជីស្ទិកច្រើនគាំទ្រសកម្មភាពអាជីវកម្មដូចជា ម្ហូបអាហារ

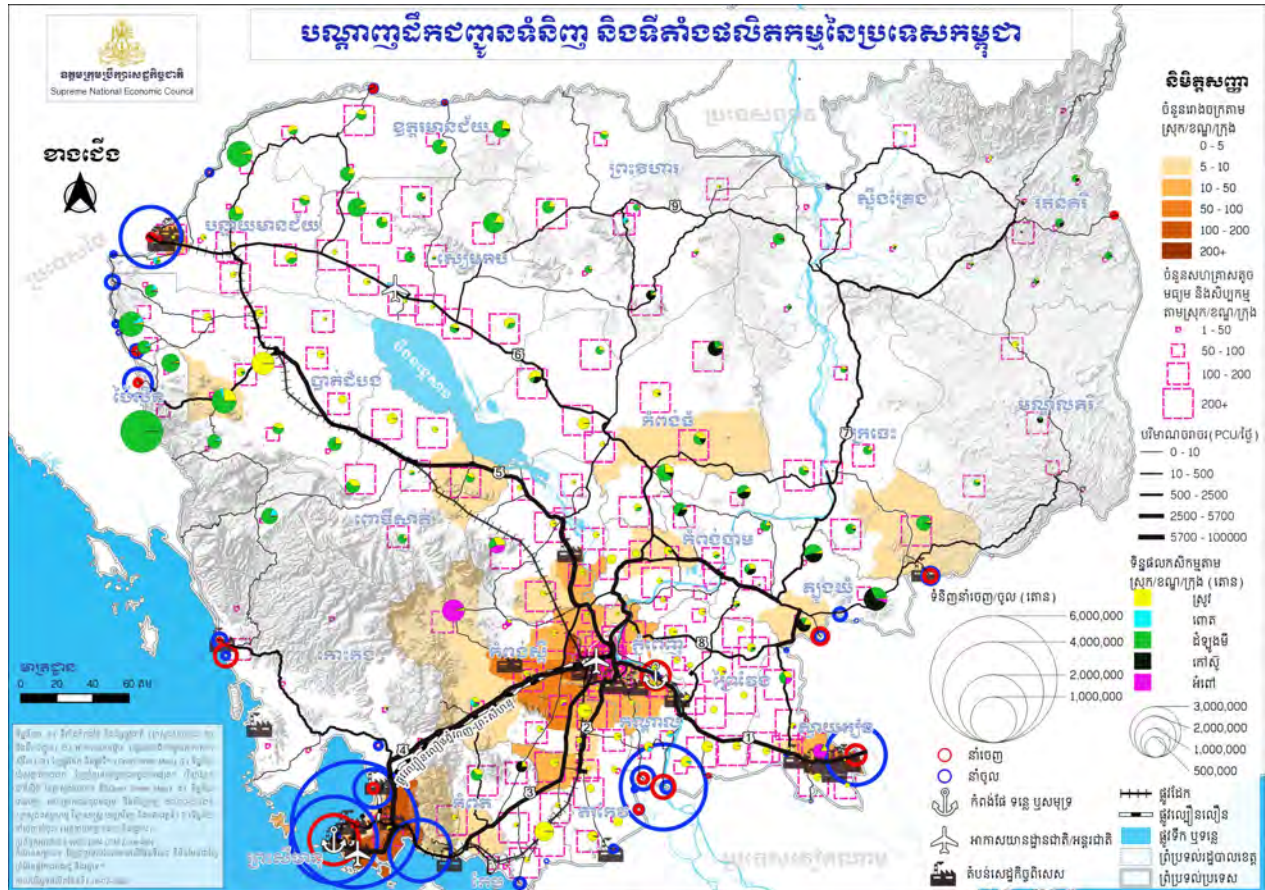
និងគ្រឿងបរិក្ខារប្រើប្រាស់ប្រចាំថ្ងៃ។ ខេត្តកំពតមានកំពង់ផែព្រមជាមួយការអភិវឌ្ឍផ្នែកឧស្សាហកម្មល្បឿនរហ័ស និងមានតម្រូវការសេវាឡូជីស្ទិកច្រើនសម្រាប់ផលិតផលដូចជា៖ ថ្នាំកំបោរ និងស៊ីម៉ង់ត៍ជាដើម។ ខេត្តកំពង់ចាមដែលមានសក្តានុពលលើវិស័យកសិកម្ម និងមានតម្រូវការសេវាឡូជីស្ទិកខ្ពស់សម្រាប់ផលិតផលកៅស៊ូ និងដំណាំរួមផ្សំផ្សេងទៀត។ ខេត្តបាត់ដំបង បន្ទាយមានជ័យ ពោធិ៍សាត់ និងកំពង់ធំមានសក្តានុពលលើវិស័យកសិកម្មរួមមាន៖ ដំណាំស្រូវ និងអង្ករ និងមានតម្រូវការនៃសេវាឡូជីស្ទិកសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនផលិតផលកសិកម្មផ្សេងៗទៀតផងដែរ។

ដោយសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាកំពុងមានការរីកចម្រើនជាមួយនឹងការភ្ជាប់យកនូវកាលានុវត្តភាពនានា ដូចជាការតភ្ជាប់ជាមួយអាស៊ាន និងគំនិតផ្តួចផ្តើមខ្សែក្រវាត់ និងផ្លូវ (BRI) វិស័យឧស្សាហកម្មនឹងត្រូវបានអភិវឌ្ឍជាបន្តបន្ទាប់ប្រែក្លាយជាតំបន់ដែលមានពិពិធកម្មឧស្សាហកម្ម និងតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ ជាពិសេសតាមបណ្តាតំបន់ថ្មីៗ ដែលពុំទាន់មានការអភិវឌ្ឍផ្នែកឧស្សាហកម្ម ដែលជាហេតុជំរុញឱ្យមានការបង្កើតនូវមណ្ឌលឡូជីស្ទិកកាន់តែច្រើន។

៣.៣.៣. ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ចរាចរណ៍ និងប្រព័ន្ធឡូជីស្ទិកក្នុងរយៈពេលវែង

ការពង្រឹងវិសាលភាពគ្របដណ្តប់ និងសមត្ថភាពនៃប្រព័ន្ធអន្តរាគ្មានមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនកើតឡើងពីការតភ្ជាប់តំបន់សក្តានុពលសេដ្ឋកិច្ចសំខាន់ៗ ដោយបណ្តាញអន្តរាគ្មានមធ្យោបាយប្រកបដោយភាពប្រទាក់ក្រឡា និងបំពេញគ្នាទៅវិញទៅមកដែលធានាបាននូវប្រសិទ្ធភាពនៃការដឹកជញ្ជូន។ ដើម្បីសម្រេចការតភ្ជាប់នេះ បណ្តាញផ្លូវថ្នល់ជាយុទ្ធសាស្ត្រចម្បង ដែលត្រូវបន្តការយកចិត្តទុកដាក់តាមរយៈការអភិវឌ្ឍបណ្តាញផ្លូវថ្នល់រួមមាន៖ ផ្លូវល្បឿនលឿន ផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្ត ផ្លូវក្រវាត់ក្រុងនិងផ្លូវវាងក្រុងឬទីប្រជុំជន។ ការអភិវឌ្ឍផ្លូវល្បឿនលឿនមានទម្រង់ជា “ផ្លូវក្រវាត់១ ផ្លូវមានទម្រង់ជាកាំ៧ ផ្លូវទម្រង់ខ្សែផ្តេក១ខ្សែ និងផ្លូវទម្រង់ខ្សែបញ្ឈរ១ខ្សែ” និងផ្លូវជាតិមានទម្រង់ជា “ផ្លូវមានទម្រង់ជាកាំ៩ ផ្លូវខ្សែផ្តេក៦ និងផ្លូវខ្សែបញ្ឈរ៦” ត្រឹមឆ្នាំ២០៥០។

ផែនទី៣.៣.៣. បណ្តាញដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងទីតាំងផលិតកម្មនៃប្រទេសកម្ពុជា



៣.៣.៣.១. ផ្លូវលឿនលឿន

គម្រោងផ្លូវលឿនលឿនចំនួន ១៧ខ្សែក្នុងនោះ ១២ខ្សែត្រូវសាងសង់ថ្មី ដែលមានប្រវែងសរុប ២ ៧២០ គីឡូម៉ែត្រ ត្រឹមឆ្នាំ២០៣០។ ផ្លូវចំនួន ៥ខ្សែបន្ថែមទៀត មានប្រវែងសរុប ១ ២១៨គីឡូម៉ែត្រ ជាការគ្រោង បន្ទាប់ពីឆ្នាំ២០៥០។ បណ្តាញផ្លូវលឿនលឿនកម្ពុជានឹងមានទម្រង់ជា “ផ្លូវក្រវាត់១ ផ្លូវមានទម្រង់ជាកាំ៧ ផ្លូវទម្រង់ខ្សែផ្អែក ១ខ្សែ និងផ្លូវទម្រង់ខ្សែបញ្ជ្រក ១ខ្សែ”។ ក្នុងនោះត្រឹមឆ្នាំ២០៣៣ បណ្តាញផ្លូវលឿនលឿន ដំណាក់កាលដំបូងប្រវែងសរុបប្រហែល ៨០០គីឡូម៉ែត្រ នឹងត្រូវបានសាងសង់ក្នុងទម្រង់ “ផ្លូវក្រវាត់ ១ខ្សែ និងផ្លូវទម្រង់កាំ ៣ខ្សែ” (ផ្លូវក្រវាត់ក្រុងទី៣ និងផ្លូវលឿនលឿន ៣ខ្សែ ភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ ភ្នំពេញ-បាវិត និង ភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត)។

គម្រោងផែនការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវល្បឿននាពេលអនាគតកម្ពុជា
ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ខាងលើ

មាត្រដ្ឋាន
0 20 40 60 80 km

និមិត្តសញ្ញា

- គម្រោងផ្លូវល្បឿនអន្តរជាតិ
- - - ផ្លូវសាធារណៈ
- អាកាសយានដ្ឋាន
- កំពង់ផែ
- ព្រំប្រទល់ប្រទេស

ខ)-ផ្លូវទម្រង់វិទ្យុផ្គត់ផ្គង់ប៉ាកខាងកើត-ខាងលិច ១វិទ្យុ៖ ផ្លូវលេខ១៩ (EX9) ច្រកព្រំដែន
ប៉ោយប៉ែត-បន្ទាយមានជ័យ-សៀមរាប-ព្រះវិហារ-ស្ទឹងត្រែង-រតនគិរី-ច្រកព្រំដែនអូរយ៉ាងរា។

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

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

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

៣.៣.៣.២. ផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្ត

ត្រឹមឆ្នាំ២០៥០ បណ្តាញផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្តនឹងស្ថិតនៅក្នុងទម្រង់ “ផ្លូវទម្រង់កាំខ្សែ ផ្លូវទម្រង់ផ្នែក ៦ខ្សែ និងផ្លូវទម្រង់បញ្ជ្រាប ៦ខ្សែ” និងមានប្រវែងសរុបប្រហែល ២៥ ៤១២គីឡូម៉ែត្រ ខណៈត្រឹមឆ្នាំ២០៣៣ ផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្តនឹងមានប្រវែងដល់ ២១ ០០០គីឡូម៉ែត្រ។

ផែនទី៣.៣.៣.២. ទម្រង់នៃផែនការអភិវឌ្ឍន៍ខ្សែផ្លូវជាតិឆ្នាំ២០៥០ ទូទាំងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា



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

ខ)-ផ្លូវទម្រង់ផ្នែក ៦ខ្សែ៖ ផ្លូវផ្នែកលេខ១៖ បន្ទាយមានជ័យ-ឧត្តរមានជ័យ-ព្រះវិហារ-ស្ទឹងត្រែង- រតនគិរី។ ផ្លូវផ្នែកលេខ២៖ បន្ទាយមានជ័យ-ឧត្តរមានជ័យ-ព្រះវិហារ-ស្ទឹងត្រែង។ ផ្លូវផ្នែកលេខ៣៖ បាត់ដំបង- សៀមរាប-ព្រះវិហារ-ស្ទឹងត្រែង-រតនគិរី-មាត់ច្រកព្រំដែនអូរយ៉ាង។ ផ្លូវផ្នែកលេខ៤៖ កំពង់ធំ-ក្រចេះ-មណ្ឌលគិរី។ ផ្លូវផ្នែកលេខ៥៖ កំពង់ធំ-ក្រចេះ-មណ្ឌលគិរី។ ផ្លូវផ្នែកលេខ៦៖ កំពង់ស្ពឺ-តាកែវ-ព្រៃវែង។

គ)-ផ្លូវទម្រង់បញ្ជីរ ៦ខ្សែ៖ ផ្លូវបញ្ជីរលេខ១៖ បន្ទាយមានជ័យ-បាត់ដំបង-ប៉ៃលិន-ពោធិ៍សាត់- អាកាសយានដ្ឋាន កោះកុង-តារាសាគរ។ ផ្លូវបញ្ជីរលេខ២៖ ឧត្តរមានជ័យ-សៀមរាប-បាត់ដំបង- ពោធិ៍សាត់-កោះកុង។ ផ្លូវបញ្ជីរលេខ៣៖ ពោធិ៍សាត់-កំពង់ស្ពឺ-កំពត។ ផ្លូវបញ្ជីរលេខ៤៖ ព្រះវិហារ-កំពង់ធំ- កំពង់ឆ្នាំង-កំពង់ស្ពឺ។ ផ្លូវបញ្ជីរលេខ៥៖ ព្រះវិហារ-ស្ទឹងត្រែង-កំពង់ធំ-ព្រៃវែង-កណ្តាល-តាកែវ។ ផ្លូវបញ្ជីរ លេខ៦៖ រតនគិរី-មណ្ឌលគិរី។

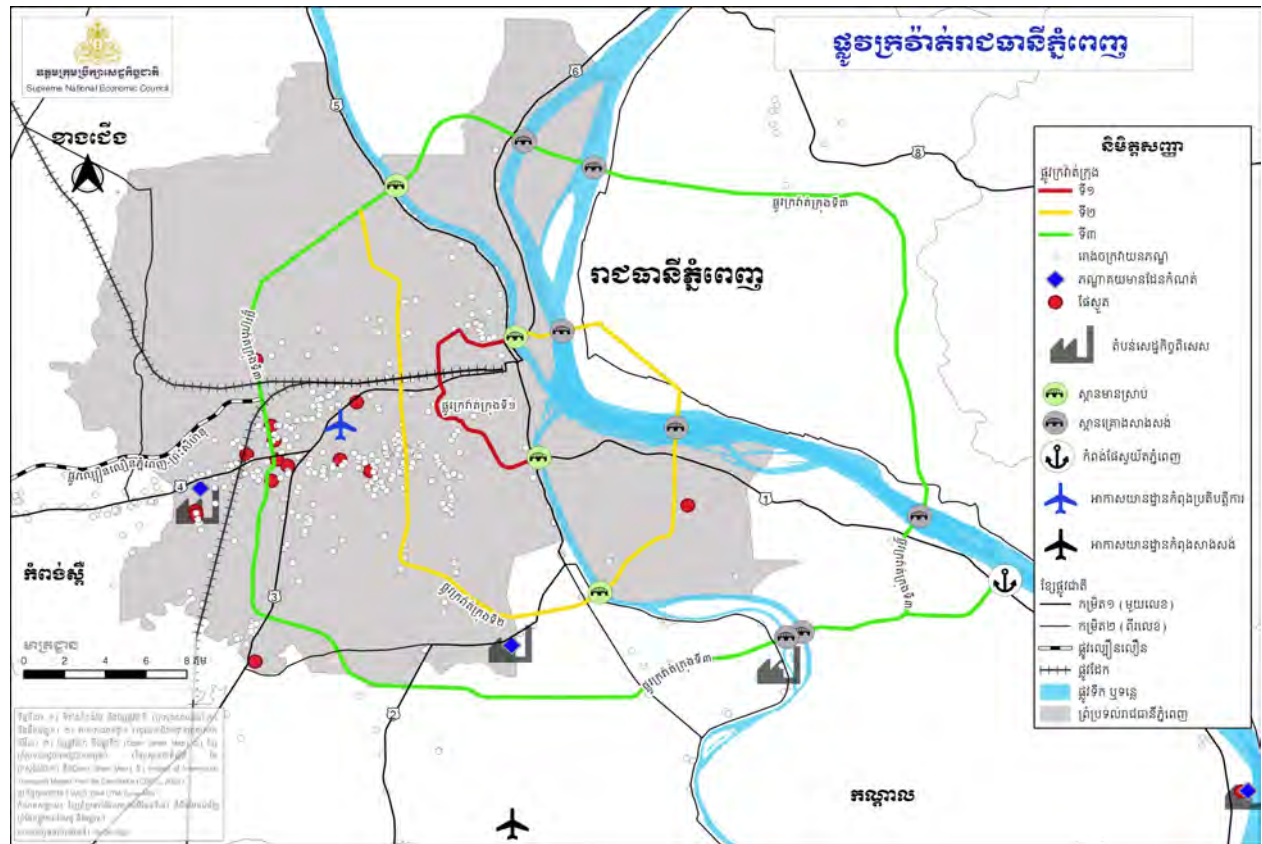
៣.៣.៣.៣. ផ្លូវក្រវាត់ក្រុង និងផ្លូវវាងទីប្រជុំជន

ផ្លូវក្រវាត់ក្រុង និងផ្លូវវាងទីប្រជុំជនមួយចំនួន ត្រូវរៀបចំផែនការ និងសាងសង់ក្នុងភូមិសាស្ត្ររាជធានី ភ្នំពេញ និងទីរួមខេត្តមួយចំនួន ដើម្បីតភ្ជាប់ទៅតំបន់ឬបណ្តុំទីក្រុង ដែលមានមុខងារផ្សេងៗគ្នា និង សម្រាប់បំពេញតម្រូវការដឹកជញ្ជូនរយៈចម្ងាយឆ្ងាយ ញែកដាច់ពីគ្នារវាងការដឹកជញ្ជូនលឿននិងយឺត និង ការធ្វើដំណើររយៈចម្ងាយឆ្ងាយនិងខ្លី (ជិត) បញ្ចៀសការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ និងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងសុវត្ថិភាព នៃការដឹកជញ្ជូន។ ផ្លូវទាំងអស់នេះក៏ដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការអភិវឌ្ឍទីក្រុង និងនគរូបនីយកម្ម។

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

កំណត់ផ្លូវប្រវែង ១៨គីឡូម៉ែត្រ ត្រូវបានសាងសង់រួចរាល់ ហើយកំណត់ដែលនៅសេសសល់នឹងត្រូវសាងសង់ ជាពីរដំណាក់កាល។ បច្ចុប្បន្ននេះដំណាក់កាលទី១ មានប្រវែង ៥២គីឡូម៉ែត្រ កំពុងសាងសង់។

ផែនទី៣.៣.៣. ទីតាំងផ្លូវក្រវាត់រាជធានីភ្នំពេញ



ខ)-ផ្លូវក្រវាត់ក្រុង និងផ្លូវរាងទីប្រជុំជនផ្សេងទៀត៖ ផ្លូវរាងទីប្រជុំជនត្រូវបានគ្រោងនៅតំបន់ទីប្រជុំជន ផ្កាវ ស្ពាន់ កំពង់ថ្ម កំពង់ធំ ស្ទឹង សៀមរាប បាត់ដំបង ពោធិ៍សាត់ កំពង់ឆ្នាំង ឧដុង្គ និងទីប្រជុំជនផ្សេងទៀត និងផ្លូវក្រវាត់ក្រុងខាងក្រៅភាគខាងជើងត្រូវបានគ្រោងសាងសង់ក្នុងខេត្តព្រះសីហនុ ដែលមានប្រវែងសរុប ប្រហែល ៦៥គីឡូម៉ែត្រ និងផ្លូវក្រវាត់ក្រុងចំនួន៥ ផ្សេងទៀត រួមមាន៖ ផ្កាវ ស្ពាន់ កំពង់ថ្ម កំពង់ធំ និង ស្ទឹង បានសាងសង់រួច និងបើកឱ្យចរាចរឆ្លងកាត់។

៣.៣.៣.៤. បណ្តាញផ្លូវដែក

បណ្តាញផ្លូវដែកនៅកម្ពុជា នឹងត្រូវអភិវឌ្ឍជាពីរដំណាក់កាល។ ដំណាក់កាលទីមួយត្រឹមឆ្នាំ ២០២៧ ជាដំណាក់កាលដំបូង ត្រូវលើកកម្រិតបណ្តាញផ្លូវដែកភាគខាងជើងភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត ដែល មានស្រាប់ទៅជាផ្លូវដែកដែលមានសមត្ថភាព ដូចផ្លូវដែកភាគខាងត្បូង គឺមានល្បឿនដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ៨០គីឡូម៉ែត្រ/ម៉ោង រីឯល្បឿនដឹកជញ្ជូនទំនិញ ៤០គីឡូម៉ែត្រ/ម៉ោង។ ដំណាក់កាលទីពីរគិតត្រឹមឆ្នាំ ២០៣៣ បណ្តាញផ្លូវដែកមានទម្រង់ជា “កាំ៣ខ្សែ” នឹងត្រូវបានសាងសង់រួមមាន៖ (១) ផ្លូវដែកល្បឿន លឿនភាគខាងជើងតភ្ជាប់ទៅកាន់ព្រំដែនកម្ពុជា-ថៃ, (២) ផ្លូវដែកល្បឿនលឿនភាគឦសានតភ្ជាប់ទៅ

ផែនទី៣.៣.៣.៤. ទម្រង់ផែនការអភិវឌ្ឍបណ្តាញផ្លូវដែកនាពេលអនាគត



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

ដោយរួមបញ្ចូលការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច សង្គមនាពេលអនាគត និងតម្រូវការសម្រាប់ការតភ្ជាប់ជាមួយ
តំបន់ជុំវិញក៏ដូចជាតម្រូវការសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍឡើងវិញ ការសាងសង់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ
នៅត្រឹមឆ្នាំ២០៣៣ មានផែនការដូចខាងក្រោម។ (ផែនទី៣.៤.ខ. និង៣.៤.គ.)

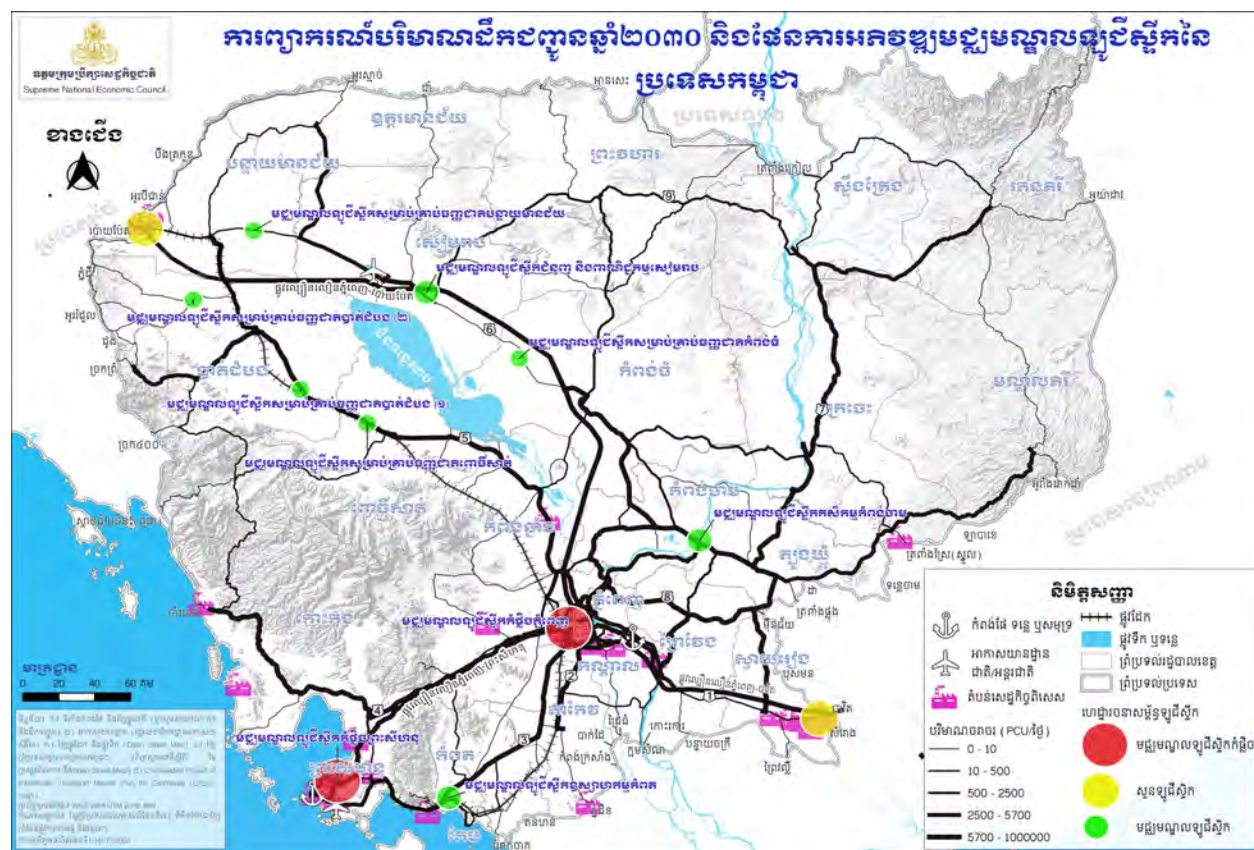
ផែនទី៣.៤.ក. ការព្យាករណ៍បរិមាណចរាចរណ៍តាមបណ្តាញផ្លូវដែលគ្រោងអភិវឌ្ឍត្រឹមឆ្នាំ២០៣០ (PCU/ថ្ងៃ)។



ផែនទី៣.៤.ខ. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍មធ្យោបាយជីកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយតាមទម្រង់៣-៣-៤-២



ផែនទី៣.៤.គ. ការព្យាករបរិមាណជីកជញ្ជូនឆ្នាំ២០៣០ និងផែនការអភិវឌ្ឍន៍បណ្ណាល្ញឡើងស្ទីកកម្ពុជា



៣.៤.១. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន

៣.៤.១.១. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍បណ្តាញផ្លូវថ្នល់ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធពាក់ព័ន្ធ

ត្រឹមឆ្នាំ២០៣៣ ដើម្បីបង្កើនភាពប្រទាក់ក្រឡាបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ បណ្តាញផ្លូវលឿនលឿន ផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្ត ផ្លូវតភ្ជាប់ជាមួយបណ្តាជីកជញ្ជូន មាត់ច្រករបៀងសំខាន់ៗ និងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងទៀត ផ្លូវក្រវាត់ក្រុង និងផ្លូវវាងក្រុង ឬទីប្រជុំជនត្រូវបានគិតគូរ៖

(ក). ខ្សែផ្លូវលឿនលឿនសំខាន់ៗ

- សាងសង់ផ្លូវលឿនលឿន ៤ខ្សែ (ភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ, ភ្នំពេញ-សៀមរាប-ប៉ោយប៉ែត, ភ្នំពេញ-ស្វាយរៀង-បាត់ដំបង និងផ្លូវក្រវាត់ក្រុងភ្នំពេញទី៣)។

(ខ). ផ្លូវតភ្ជាប់បណ្តា និងចំណុចតភ្ជាប់ដឹកជញ្ជូនសំខាន់ៗ

- បញ្ចប់ការសាងសង់ លើកកម្ពស់ និងស្ថាបនាឡើងវិញនូវខ្សែផ្លូវដែលមានអតុល្យភាពនៃសមត្ថភាព និងតម្រូវការដឹកជញ្ជូន។ ផ្ដោតលើការស្ថាបនាឡើងវិញផ្លូវជាតិលេខ១ លេខ៣ លេខ៤ លេខ៥ និងលេខ៧ និងផ្លូវថ្មី ខេត្តបាត់ដំបង-សៀមរាប, បាត់ដំបង-កោះកុង (ផ្លូវជាតិលេខ១០) កំពង់ធំ-កំពង់ឆ្នាំង (ផ្លូវជាតិលេខ៥០C)។
- កែលម្អផ្លូវក្រវាត់ក្រុង និងផ្លូវវាងបណ្តា និងចំណុចតភ្ជាប់ដឹកជញ្ជូន ដោយបន្តការសាងសង់ផ្លូវក្រវាត់ក្រុងភ្នំពេញទី២ និងទី៣ ផ្លូវវាងក្រុងព្រះសីហនុ និងផ្លូវវាងទីប្រជុំជនឧត្តុង្គ ក្រុងកំពង់ឆ្នាំង ក្រុងបាត់ដំបង ក្រុងពោធិ៍សាត់ និងក្រុងសៀមរាប។

(គ). ការតភ្ជាប់វាងផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្ត

- លើកកម្ពស់ខ្សែផ្លូវតភ្ជាប់ជាមួយច្រកព្រំដែនសំខាន់ៗពង្រឹងការតភ្ជាប់វាងផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្ត និងក្នុងចំណោមផ្លូវខេត្ត។
- ពង្រឹងតំណភ្ជាប់វាងផ្លូវខេត្ត និងផ្លូវជាតិនៅសងខាងដងទន្លេមេគង្គ ជាមួយការសាងសង់ស្ពានឆ្លងកាត់ទន្លេមេគង្គទន្លេនៅខេត្តក្រចេះ និងស្រុកស្ទឹងត្រង់។

(ឃ). របៀងសម្រាប់ប្រមូល និងចែកចាយទំនិញតាមមាត់ច្រក កំពង់ផែ អាកាសយានដ្ឋាន និងស្ថានីយរថភ្លើង

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

(ង). ផ្លូវជនបទ

- ពង្រឹងគុណភាព និងស្ថានភាពផ្លូវជនបទតាមរយៈការលើកកម្ពស់ ការពង្រីក ការជួសជុល និងការតភ្ជាប់បណ្តាញផ្លូវជនបទតំបន់ភាគឦសាន និងតំបន់ព្រៃភ្នំដែលមានជីវភាពក្រីក្រ ដូចជា ខេត្តស្ទឹងត្រែង ព្រះវិហារ ពោធិ៍សាត់ និងរតនគិរី និងកែលម្អស្ថានភាពផ្លូវតភ្ជាប់ទៅកាន់សួនឧស្សាហកម្មតំបន់ទេសចរណ៍ និងតំបន់ផលិតកម្មកសិកម្មនានា។

ដើម្បីបង្កើនប្រសិទ្ធភាព និរន្តរភាព និងសុវត្ថិភាពនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់សកម្មភាពគាំទ្រមាន៖

(១). ការពង្រឹងការគ្រប់គ្រង ថែទាំផ្លូវ និងកែលម្អបរិក្ខារសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍នៅតាមផ្លូវថ្នល់ឱ្យបានសមស្របតាមនិយាមបច្ចេកទេសដែលបានកំណត់ និងតម្រូវ

- ផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្តចាំបាច់ត្រូវមានការថែទាំ និងជួសជុលឱ្យបានទាន់ពេលវេលា និងមានប្រសិទ្ធភាព។
- រៀបចំធ្វើគំនូស និងកែលម្អផ្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ឡើងវិញឱ្យបានគ្រប់គ្រាន់ និងត្រឹមត្រូវដើម្បីងាយស្រួលដល់ការប្រើប្រាស់ផ្លូវ។

(២). ការកែលម្អ និងការផ្សព្វផ្សាយច្បាប់ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តពាក់ព័ន្ធនឹងចរាចរណ៍ ដើម្បីលើកកម្ពស់ការយល់ដឹងរបស់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ និងការពង្រឹងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក

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

៣.៤.១.២. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍បណ្តាញផ្លូវដែក

ត្រឹមឆ្នាំ២០៣៣ ខ្សែផ្លូវដែកលឿនលឿនមេដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងទំនិញ នឹងមានទម្រង់កំណត់តភ្ជាប់ទៅកាន់ទីក្រុង និងកំពង់ផែធំៗនៃតំបន់ពាយ័ព្យ ភាគអាគ្នេយ៍ និងនិរតីនៃប្រទេសកម្ពុជា។ ខ្សែផ្លូវដែកលឿនលឿនទាំងនេះរួមមាន៖ ផ្លូវដែកលឿនលឿនភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុ (ភាគខាងត្បូងត្រូវបានស្តារពីផ្លូវដែកមានស្រាប់ ទៅជាផ្លូវដែកលឿនលឿន) ភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត (ភាគខាងជើងត្រូវបានស្តារពីផ្លូវ

ដែកមានស្រាប់ ទៅជាផ្លូវដែកលឿនលឿន) ផ្លូវដែកលឿនលឿនថ្មីភ្នំពេញ-កំពង់ធំ-សៀមរាប-ប៉ោយប៉ែត និងផ្លូវដែកលឿនលឿនថ្មីភ្នំពេញ-បាវិត (ផ្លូវដែកតភ្ជាប់ជាមួយប្រទេសវៀតណាម) ។

៣.៤.១.២.១. ការស្តារឡើងវិញកំណាត់ខ្សែផ្លូវដែកភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត (ផ្លូវដែកភាគខាងជើងមានស្រាប់)

ផ្លូវដែកភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត ជាខ្សែរត់ភាគខាងជើងដែលមានស្រាប់រត់ឆ្លងកាត់តំបន់ប្រមូលផ្តុំដោយ ប្រជាជនរស់នៅកុះករ និងជាតំបន់សំខាន់បំផុតមួយនៃភាគខាងត្បូងបឹងទន្លេសាប។ ខ្សែរត់នេះមិនត្រឹមតែ ជាសរសៃឈាមដឹកជញ្ជូនតភ្ជាប់មណ្ឌលសេដ្ឋកិច្ចរាជធានីភ្នំពេញទៅតំបន់បឹងទន្លេសាបប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែ ជាច្រករបៀងសំខាន់សម្រាប់ការធ្វើដំណើរ និងការដឹកជញ្ជូនទំនិញរវាងកម្ពុជា និងថៃ។ កំណាត់ខ្សែផ្លូវដែកនេះ ជាផ្នែកមួយដ៏សំខាន់នៃខ្សែផ្លូវដែកភាគខាងកើតនៃបណ្តាញផ្លូវដែកអាស៊ី។ ផ្លូវដែកខ្សែភាគខាងជើង ដែល មានស្រាប់ចាប់ផ្តើមពីរាជធានីភ្នំពេញនៅភាគខាងកើតឆ្លងកាត់ខេត្តកណ្តាល កំពង់ស្ពឺ កំពង់ឆ្នាំង ពោធិ៍សាត់ បាត់ដំបង និងបន្ទាយមានជ័យបន្តទៅភាគខាងលិច ដោយតភ្ជាប់ជាមួយផ្លូវដែកថៃនៅច្រកព្រំដែន ប៉ោយប៉ែតដែលមានប្រវែងសរុប ៣៨៦គីឡូម៉ែត្រ។ ខ្សែរត់នេះត្រូវបានគ្រោងស្តារឡើងវិញនូវផ្លាកសញ្ញា ឧបករណ៍ផ្តល់ព័ត៌មាន និងសម្ភារបន្ទាប់បន្សំ ការដោះស្រាយបញ្ហានៅក្នុងស្ថានីយរថភ្លើង រថភ្លើង ស្រទាប់គ្រឹះ ក្រោមផ្លូវដែក ស្ពាននិងខ្សែផ្លូវ ការជួសជុលស្ថានីយចំណត ការកែលម្អកន្លែងអ្នកដំណើររង់ចាំ និងផ្លូវអ្នកដំណើរ ចេញ/ចូលស្ថានីយ ក៏ដូចជាការតភ្ជាប់ជាមួយមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងទៀត និងការរៀបចំដឹកជញ្ជូន អ្នកដំណើរ និងទំនិញប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព។ លើសពីនេះទៀត ការកែសម្រួលកាំកំណោងផ្លូវដែក ដែល មានស្រាប់នឹងជួយធានាឱ្យរថភ្លើងប្រតិបត្តិការប្រកបដោយសុវត្ថិភាព និងអាចបង្កើនល្បឿនរថភ្លើងបាន។

៣.៤.១.២.២. ការស្តារឡើងវិញខ្សែផ្លូវដែកភាគខាងត្បូងភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុដែលមានស្រាប់

ផ្លូវដែកភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ ជាផ្លូវដែកភាគខាងត្បូងដែលមានស្រាប់ជាខ្សែតភ្ជាប់ដ៏សំខាន់រវាងរាជធានី ភ្នំពេញ និងកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ដែលជាកំពង់ផែទឹកជ្រៅដ៏សំខាន់បំផុតនៅកម្ពុជា និងជា ច្រកទទួលអ្នកដំណើរ និងការដឹកជញ្ជូនទំនិញ។ លើសពីនេះ កំណាត់ផ្លូវដែកនេះបានភ្ជាប់គម្រោងផ្លូវដែក អាស៊ីភាគខាងកើតជាមួយនឹងផ្លូវដែក ភ្នំពេញ-វៀតណាម។ ផ្លូវដែកភាគខាងត្បូងដែលមានស្រាប់នេះ ចាប់ផ្តើម ពីរាជធានីភ្នំពេញភាគខាងជើងឆ្ពោះទៅភាគខាងត្បូងតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ៣ ឆ្លងកាត់ខេត្តកណ្តាល តាកែវ និងកំពត និងបញ្ចប់នៅកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ដែលមានប្រវែងសរុប ២៦៦គីឡូម៉ែត្រ។ កំណាត់ផ្លូវដែកនេះ ផ្តោតជាចម្បងលើការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងអ្នកដំណើរក្នុងពេលដំណាលគ្នា។ ខ្សែរត់នេះ ត្រូវបានគ្រោងស្តារឡើងវិញនូវផ្លាកសញ្ញា ឧបករណ៍ផ្តល់ព័ត៌មាន និងសម្ភារបន្ទាប់បន្សំ ការដោះស្រាយ បញ្ហានៅក្នុងស្ថានីយរថភ្លើង រថភ្លើង ស្រទាប់គ្រឹះក្រោមផ្លូវដែក ស្ពាននិងខ្សែផ្លូវ ការជួសជុលស្ថានីយ ចំណត ការកែលម្អកន្លែងអ្នកដំណើររង់ចាំ និងផ្លូវអ្នកដំណើរចេញ/ចូលស្ថានីយ ក៏ដូចជាតភ្ជាប់ជាមួយ មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងទៀត និងការរៀបចំដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងទំនិញប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព។ លើសពីនេះទៀត ការកែសម្រួលកាំកំណោងផ្លូវដែកដែលមានស្រាប់នឹងជួយធានាឱ្យរថភ្លើងប្រតិបត្តិការ ប្រកបដោយសុវត្ថិភាព និងអាចបង្កើនល្បឿនរថភ្លើង។

៣.៤.១.២.៣. ការស្ថាបនាខ្សែផ្លូវដែកភ្នំពេញ-បារិត (ព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាម)

ខ្សែរត់ភ្នំពេញ-បារិត (ព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាម) ជាប្រកបរបៀងមេតភ្ជាប់រវាងកម្ពុជានិងប្រទេស វៀតណាម ដែលជាតំណភ្ជាប់រាជធានីភ្នំពេញជាមួយទីក្រុងហូជីមិញ។ ខ្សែរត់នេះជារបៀងដឹកជញ្ជូនសម្រាប់ មជ្ឈមណ្ឌលសេដ្ឋកិច្ចរាជធានីភ្នំពេញទៅទិសខាងកើត។ ជាមួយគ្នានេះ កំណាត់ផ្លូវដែកនេះ ជាផ្នែកមួយដ៏ សំខាន់នៃខ្សែផ្លូវដែកភាគខាងកើតនៃបណ្តាញផ្លូវដែកអាស៊ីតភ្ជាប់រួមគ្នា ជាមួយកំណាត់ផ្លូវដែកភាគខាងជើង ដែលមានស្រាប់ និងកំណាត់ផ្លូវដែកទីក្រុងហូជីមិញ-ប្រកបព្រំដែនម៉ុកបៃ ក្នុងប្រទេសវៀតណាម។ ខ្សែរត់នេះ ចាប់ផ្តើមពីរាជធានីភ្នំពេញតម្រង់ទៅទិសអាគ្នេយ៍ឆ្លងកាត់ ទន្លេបាសាក់ ចំណាត់ផ្ទៃប្រហែលកំពង់ផែស្វយ័ត ភ្នំពេញ បន្ទាប់មកលាតសន្ធឹងទៅទិសខាងកើតតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ១ ឆ្លងកាត់ខេត្តកណ្តាល ព្រៃវែង និងស្វាយរៀង និងបញ្ចប់នៅត្រឹមមាត់ច្រកបារិត (ព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាម) ដោយមានប្រវែងសរុប ១៥០ គីឡូម៉ែត្រ។ ផ្លូវដែកនេះផ្តល់សារៈសំខាន់ជាចម្បងសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងអ្នកដំណើរក្នុងពេល ដំណាលគ្នា។ បន្ទាប់ពីស្ថាបនាផ្លូវដែកនេះរួចភ្លើងដឹកអ្នកដំណើរអាចចរាចរបានទៅមកមួយជើងថ្ងៃ និង អាចបើកបរបានក្នុងល្បឿន ១៦០គីឡូម៉ែត្រ/ម៉ោង។ ដង់ស៊ីតេហូរទំនិញនៃកំណាត់ផ្លូវដែកជញ្ជូនទំនិញ ច្រើនជាងគេនឹងមានបរិមាណដល់ ១,២៦លានតោន/ឆ្នាំ ជាមួយនឹងល្បឿននៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញលើស ពី ៨០គីឡូម៉ែត្រ/ម៉ោង។

៣.៤.១.៣. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវទឹកទន្លេ

ប្រព័ន្ធផ្លូវទឹកដែលគ្រោងសាងសង់មានប្រវែងសរុប ៩៣០គីឡូម៉ែត្រ ក្នុងនោះដងទន្លេមេគង្គមាន ប្រវែង ៥០០គីឡូម៉ែត្រ បឹងទន្លេសាបនិងទន្លេសាប ២៦០គីឡូម៉ែត្រ ទន្លេបាសាក់ ៩៦គីឡូម៉ែត្រ និងស្ទឹងសង្កែ ៧៤គីឡូម៉ែត្រ។ នាប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ តាមរយៈការដាក់ចេញនូវបទប្បញ្ញត្តិ និងការស្តារផ្លូវទឹកដែល មានស្រាប់ដូចជា៖ ទន្លេសាបចាប់ពីកំពង់ឆ្នាំងមកភ្នំពេញ និងការកែលម្អផ្លូវទឹកទន្លេមេគង្គពីចំណាត់ផែនទីបិទ ទៅព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាម បង្កើតបាននូវបណ្តាញផ្លូវទឹកមួយដែលមានភាពងាយស្រួលក្នុងការធ្វើចរាចរណ៍។ បន្ថែមលើសពីបណ្តាញផ្លូវទឹកកម្រិតថ្នាក់ជាតិកម្ពុជាក៏មានដងទន្លេ ព្រែក ស្ទឹងផ្សេងៗទៀត សម្រាប់ធ្វើ នាវាចរណ៍នៅពេលបច្ចុប្បន្នផងដែរ ដែលមានប្រវែងសរុបប្រហែល ៨២០គីឡូម៉ែត្រ។ ខ្សែផ្លូវទឹកទាំងអស់ នោះត្រូវបានចាត់ចំណាត់ថ្នាក់ជាបណ្តាញផ្លូវទឹកកម្រិតខេត្ត ដោយសារតែមានចំណាត់ថ្នាក់ទាប និងលក្ខខណ្ឌ នាវាចរណ៍មិនអំណោយផល។ គួរបញ្ជាក់ផងដែរថា ការសាងសង់បណ្តាញផ្លូវទឹកថ្នាក់ខេត្តនេះ មិនត្រូវបាន គិតគូរក្នុងផែនការមេនេះទេ។ ដើម្បីធានាការតភ្ជាប់បណ្តាញផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេសរួមមាន ផ្លូវទន្លេ ព្រែក និង ស្ទឹង ទៅផ្លូវសមុទ្រឱ្យមានប្រសិទ្ធភាព និងអាចកាត់បន្ថយថ្លៃដឹមនៃការដឹកជញ្ជូនជាអតិបរិមា និងធានា ឯករាជ្យភាពនៃវិស័យដឹកជញ្ជូនរបស់កម្ពុជា ដែលអាចប្រកួតប្រជែងជាមួយបណ្តាប្រទេសជិតខាងបាន ការសាង និងអភិវឌ្ឍគម្រោងផ្លូវនាវាចរណ៍ «ព្រែកដឹកហូណានតេជោ» ដែលមានប្រវែង ១៨០គ.ម តភ្ជាប់ ពីចំណុចព្រែកតាកែវនៃទន្លេមេគង្គ ទៅខេត្តកែប គឺជាការចាំបាច់ ដែលគម្រោងផ្លូវទឹកនេះមានទទឹងប្រវែង ១០០ម និងជម្រៅទឹក ៤.៧ម ដែលត្រូវឆ្លងកាត់ខេត្តចំនួនបួន ដូចជា កណ្តាល តាកែវ កំពត និងកែប

គឺជាគម្រោងប្រវត្តិសាស្ត្រ និងជាគម្រោងដែលមានលក្ខខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រ និងផលប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ចគ្រប់ ជ្រុងជ្រោយរបស់ប្រទេសកម្ពុជា។

ត្រឹមឆ្នាំ២០៣៣ កម្រិតផ្លូវទឹកទន្លេសាប កំពង់ឆ្នាំង-ភ្នំពេញនឹងត្រូវកែលម្អ ជាពិសេសសម្រាប់ទទួល នាវាដែលមានចំណុះ ២ ០០០តោន ផ្លូវទឹកទន្លេមេគង្គ ចំណតផែនទន្លេបិទ-ភ្នំពេញអាចទទួលនាវាចំណុះ ៣ ០០០តោន និងផ្លូវទឹកទន្លេមេគង្គ ភ្នំពេញ-ព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាម អាចទទួលនាវាចំណុះ ៥ ០០០តោន និងបើកផ្លូវទឹកទន្លេសាបកំពង់ឆ្នាំង-ពោធិ៍សាត់ ដើម្បីអាចទទួលនាវាចំណុះ ៥០០តោន នៅពេលវេលាមួយ សមស្រប។ ការដាក់ឱ្យធ្វើនាវាចរណ៍ឡើងវិញកំណត់ផ្លូវទឹកទន្លេមេគង្គ ស្ទឹងត្រែង-ចំណតផែនទន្លេបិទ និង ទន្លេបាសាក់ដោយផ្អែកលើខ្សែទឹកធម្មជាតិ បង្កើតនូវច្រករបៀងផ្លូវទន្លេដោយយកកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ជាស្នូល និងកំពង់ផែសំខាន់ៗតាមដងទន្លេសាប និងទន្លេមេគង្គដើម្បីសម្រួលដល់ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវ សមុទ្រដោយផ្ទាល់ ការដឹកជញ្ជូនផលិតផលកសិកម្មនៅជុំវិញបឹងទន្លេសាប និងទំនិញពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ នៅរាជធានីភ្នំពេញ ក៏ដូចជាការដឹកជញ្ជូនប្រេង និងឧស្ម័នធម្មជាតិតាមដងទន្លេ។ ផែនការមេនេះ ផ្ដោតលើ៖ (១) ការស្ថាបនាកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ រួមមាន៖ ចំណតផែពហុបំណង (TSM), ចំណតផែអ្នកដំណើរ និងទេសចរណ៍ (TS១), ចំណតផែកុងតឺន័រ LM១៧, ចំណតផែរណបពហុបំណងទន្លេបិទ (UM២), ចំណតផែរណបពហុបំណងព្រែកអញ្ចាញ (UM១), ចំណតផែរណបពហុបំណង (TS១១), ចំណតផែមេគង្គ (LM៥), ចំណតផែរណបពហុបំណងកោះរកា (LM២៦), ចំណតផែព្រែកក្តាម, ចំណតផែកំពង់ឆ្នាំង, ចំណតផែកំពង់លែង, ចំណតផែចុងឃ្លៀស, ចំណតផែសុវណ្ណកូម, ចំណតផែបឹងកេត, ចំណតផែឆ្លូង និង ចំណតផែអូរស្មាច់, (២) ការសាងសង់ចំណតផែពោធិ៍សាត់ និងចំណតផែសៀមរាបនៅពេលសមស្រប ណាមួយ, និង (៣) ដាក់ឱ្យដំណើរការឡើងវិញនូវមុខងារដឹកជញ្ជូនរបស់ចំណតផែស្ទឹងត្រែង ចំណតផែ ក្រចេះ និងចំណតផែបាត់ដំបងក្នុងគោលដៅ ដើម្បីកែលម្អជាបណ្តើរៗនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវទឹកទន្លេ ក្នុងផ្ទៃប្រទេស បង្កើនសមត្ថភាពចំណតផែទន្លេទទួលទំនិញ ពង្រីកវិសាលភាពសេវាគ្របដណ្តប់របស់ផែ និងលើកកម្រិតកម្ពស់សេវាផែ, (៤) ការស្ដារ និងដឹកផ្លូវទឹកទន្លេបាសាក់តភ្ជាប់ទៅសមុទ្រខេត្តកែប មាន ចម្ងាយប្រមាណ ១៨០គ.ម ដែលក្នុងនោះតម្រូវឱ្យដឹកផ្លូវថ្មីដើម្បីតភ្ជាប់ ពីព្រែកតាកែវនៃទន្លេមេគង្គតភ្ជាប់ ទៅព្រែកតាហ៊ឺង ទន្លេបាសាក់ទៅសមុទ្រខេត្តកែប គម្រោងនេះត្រូវសាងសង់សន្ទះប្រឡាយនាវាចរណ៍ ចំនួន៣ ដែលស្ថិតនៅលើព្រែកតាកែវនៃស្រុកកៀនស្វាយ ខេត្តកណ្តាល ក្រុងស្វាយដូនកែវ ខេត្តតាកែវ និង ស្រុកដំណាក់ចង្កើរ ខេត្តកែប, គម្រោងនេះមានគម្រោងសាងសង់កំពង់ផែយុទ្ធសាស្ត្រចំនួន២ ទីរួមខេត្ត តាកែវ និងស្រុកដំណាក់ចង្កើរ ខេត្តកែប ដែលជាតំបន់មជ្ឈមណ្ឌលកសិកម្ម និងតំបន់ផ្លាស់ប្តូរពហុ មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន និងកំពង់ផែរណបចំនួន៤៖ កំពង់ត្រាច អង្គរជ័យ អង្គរបូរី និងស្រុកស្អាង ដែលមាន តួនាទីជាផែជំនួយ និងជាឃ្លាំងផ្ទុកនិងចែកចាយទំនិញសម្រាប់តំបន់ដែលនៅជុំវិញកំពង់ផែនេះ, គម្រោង នេះក៏មានផែនការកសាងផ្លូវមេ ចំនួន២ នៅអមសងខាងផ្លូវទឹកនេះ និងត្រូវសាងសង់ស្ថានមួយចំនួនតាម បណ្តោយផ្លូវទឹកនេះពីស្រុកកៀនស្វាយរហូតដល់សមុទ្រខេត្តកែប។

៣.៤.១.៤. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ

ឆ្នេរកំពង់ផែឆ្នេរសមុទ្រកម្ពុជាត្រូវបានបែងចែកជាបីក្រុម៖ ក្រុមកំពង់ផែភាគខាងលិច ក្រុមកំពង់ផែផ្នែកកណ្តាល និងក្រុមកំពង់ផែភាគខាងកើត។ ក្នុងចំណោមក្រុមកំពង់ផែទាំងនោះ ក្រុមកំពង់ផែផ្នែកកណ្តាល ដែលមានកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុជាស្នូល មានសក្តានុពលជាងគេដោយសារជាច្រកដ៏សំខាន់ភ្ជាប់ កម្ពុជាទៅពិភពលោក និងជាមាត់ច្រកនៃច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចភ្នំពេញ-កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ។ ក្រុម កំពង់ផែភាគខាងលិច និងក្រុមកំពង់ផែភាគខាងកើតភាគច្រើនបម្រើដល់ឧស្សាហកម្មស្ថិតនៅក្បែរកំពង់ផែ និងលើកកម្ពស់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចក្នុងស្រុក។

ក). ក្រុមកំពង់ផែភាគខាងលិច

ក្រុមនេះមានកំពង់ផែកោះកុងជាស្នូល នឹងដើរតួនាទីជំរុញការអភិវឌ្ឍនៃតំបន់ជិតឆ្នេរ និងតំបន់ នៅជុំវិញ។ ផែនការនេះគ្រោងសាងសង់ថ្មីនូវចំណតផែនាវាពហុបំណងចំនួន២ ដែលមានចំណុះ ២០ ០០០តោន នៅក្នុងកំពង់ផែកោះកុង។

ខ). ក្រុមកំពង់ផែផ្នែកកណ្តាល

ក្រុមនេះមានកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុជាស្នូល និងបន្ថែមដោយកំពង់ផែយូរ៉ាញ៉ុង (Union) នៅខេត្តកោះកុង កំពង់ផែស្ទឹងហាវ និងកំពង់ផែឆ្នាតវៃក្នុងខេត្តកោះកុង។ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍រួមមាន៖

- **កំពង់ផែ កោះកុង ផត មេនេចមិន ឯ.ក៖** សាងសង់ចំណតផែនាវាពហុបំណងដែលមានចំណុះ ៥០ ០០០តោន ចំណតផែកុងតឺន័រ១ ដែលមានចំណុះ ៥០ ០០០តោន សម្រាប់ផែនការរយៈពេលខ្លី និងចំណតនាវាកម្សាន្ត ដែលមានសមត្ថភាពផ្ទុកបាន ១០០ ០០០តោន សម្រាប់ផែនការរយៈពេលវែង។
- **កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ៖** សាងសង់ចំណតផែកុងតឺន័រជំហានទី១ ប្រវែង ៣៥០ម៉ែត្រ ជម្រៅ ទឹក ១៤,៥០ម៉ែត្រ អាចឱ្យទទួលបាននាវាផ្ទុកកុងតឺន័រចំណុះ ៤ ០០០TEUs ឬនាវាដែលមានចំណុះ ផ្ទុក ៦០ ០០០DWT។ សាងសង់ចំណតផែកុងតឺន័រជំហានទី២ ប្រវែង ៤០០ម៉ែត្រ ជម្រៅទឹក ១៦,៥០ ម៉ែត្រ អាចឱ្យនាវាផ្ទុកកុងតឺន័រ ១០ ០០០TEUs ឬនាវាដែលមានចំណុះផ្ទុក ១២០ ០០០DWT ចូលចតបាន និងចំណតផែកុងតឺន័រជំហានទី៣ ប្រវែង ៤៣០ម៉ែត្រ ជម្រៅទឹក ១៧,៥០ម៉ែត្រ អាច ឱ្យនាវាផ្ទុកកុងតឺន័រ ១៥ ០០០TEUs ឬនាវាដែលមានចំណុះផ្ទុក ១៦០ ០០០DWT ចូលចតបាន។
- **កំពង់ផែស្ទឹងហាវ៖** (កំពង់ផែ អ៊ែតវូត អ៊ិនវេសមេន គ្រុប, កំពង់ផែ ខេមបូឌាន អេនីជី លីមីតធីត, កំពង់ផែ ស៊ី.អា.អា.ឌី.ជី អេដូស ហុងជុន អេឡិកទ្រិក ផៅវ៉ៃ, ចំណតផែ សុខ គង់ អាហារណ នីហារណ, ចំណតផែកម្ពុជាតេលា, ចំណតផែ អិល.អេច.អ អាស៊ាន អ៊ិនវេសមេន, និងកំពង់ផែ ឧកញ៉ាម៉ុង)។ សាងសង់ចំណតកុងតឺន័រ២ ដែលមានសមត្ថភាពផ្ទុក ៥០ ០០០តោន និងការងារ ស្ដារយូងនាវាសម្រាប់ទទួលបាននាវាដែលមានទម្ងន់ផ្ទុក ៥០ ០០០តោន សម្រាប់ផែនការរយៈពេលខ្លី

សាងសង់ចំណតនាវាតហុប្បិណ្ឌដែលអាចផ្ទុកចំណុះ ៥០ ០០០តោន និងចំណតនាវា១ ដែល អាចផ្ទុកចំណុះ ៥០ ០០០តោន សម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនធុនធ្ងន់ សម្រាប់ផែនការរយៈពេលវែង។

- **កំពង់ផែឆ្នេរខ្សាច់កោះកុង៖** សាងសង់ចំណតផែ និងស្ថានីយស្តុក និងស្តារយួងនាវាសម្រាប់ ផែនការរយៈពេលខ្លី សាងសង់ចំណតផែនាវាតហុប្បិណ្ឌ ដែលអាចផ្ទុកចំណុះ ៥០ ០០០តោន ចំនួន២ និងសាងសង់ចំណតផែនាវាសម្រាប់ការប្រើប្រាស់ទូទៅដែលមានចំណុះ ៥០ ០០០តោន ចំនួន២ ព្រមទាំងសាងសង់មូលដ្ឋាននេសាទ១ សម្រាប់ផែនការរយៈពេលវែង។
- កំពង់ផែមួយចំនួនទៀត ដូចជា៖ កំពង់ផែទំនប់លេក, កំពង់ផែប្រេងឥន្ធនៈ LHR, និងកំពង់ផែ ប្រេងឥន្ធនៈ PTT ជាដើម។

គ). ក្រុមកំពង់ផែភាគខាងកើត

ក្រុមកំពង់ផែនេះគ្របដណ្តប់ដោយកំពង់ផែអន្តរជាតិកំពត, ផែដៅវ័យ្យិន អេនីជី ឯ.ក, កំពង់ផែ ទេសចរណ៍អន្តរជាតិកំពត, និងកំពង់ផែទេសចរណ៍កែប, ដឹងគីរ អ៊ុយផត អិចផត, កំពង់ផែ កំពត ផត, និង មានផែនការអភិវឌ្ឍន៍៖

- **កំពង់ផែអន្តរជាតិកំពត៖** សាងសង់ចំណតផែនាវាតហុប្បិណ្ឌដែលមានចំណុះ ១០ ០០០តោន។
- **កំពង់ផែដៅវ័យ្យិន អេនីជី ឯ.ក៖** សាងសង់ចំណតផែកុងតឺន័រ២ ដែលមានសមត្ថភាពផ្ទុក ៥០ ០០០តោន សាងសង់ចំណតផែនាវាសម្រាប់ទំនិញចាក់ធារ២ ដែលអាចផ្ទុកចំណុះ ២០ ០០០តោន និងការងារស្តារយួងនាវាសម្រាប់ទទួលនាវាដែលមានទម្ងន់ផ្ទុក ៥០ ០០០តោន។

៣.៤.១.៥. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍អាកាសចរស៊ីវិល

គ្រោងសាងសង់អាកាសយានដ្ឋានចំនួន៤ រួមមាន៖ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិតាពសាគរ, អាកាស- យានដ្ឋានកោះកុង, អាកាសយានដ្ឋានប៉ោយប៉ែត និងអាកាសយានដ្ឋានខេត្តមណ្ឌលគីរី ត្រឹមឆ្នាំ២០៣៣។ ទម្រង់ និងបណ្តាញដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសនឹងត្រូវកែលម្អបន្ថែមទៀតរួមមាន៖ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ ភ្នំពេញ, អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិខេត្តសៀមរាប និងអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិក្រុងព្រះសីហនុ ដោយ បន្ថែមសមត្ថភាពគាំទ្រ ពង្រីកវិសាលភាពសេវាដឹកជញ្ជូន និងកម្រិតសេវាកម្ម ដើម្បីជំរុញភាពប្រកួតប្រជែង។ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាប និងអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ ដែលមានស្រាប់នឹងឈប់ប្រើប្រាស់ បន្ទាប់ពីអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាបអង្គរ (ថ្មី) និងអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិតេជោ (ថ្មី) ត្រូវបាន ដាក់ឱ្យដំណើរការ។ ដូច្នេះ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍រួមមាន៖ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិតេជោ (ថ្មី) ក្លាយជា អាកាសយានដ្ឋានកម្រិត ៤F អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាបអង្គរ (ថ្មី) អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ ក្រុងព្រះសីហនុ និងអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិតាពសាគរ នឹងក្លាយជាអាកាសយានដ្ឋានកម្រិត ៤E ខណៈ អាកាសយានដ្ឋានកោះកុង (ថ្មី) អាកាសយានដ្ឋានប៉ោយប៉ែត (ថ្មី) និងអាកាសយានដ្ឋានមណ្ឌលគីរី (ថ្មី) ក្លាយជាអាកាសយានដ្ឋានកម្រិត ៤C។

៣.៤.១.៦. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍មជ្ឈមណ្ឌលដឹកជញ្ជូន

(១). រាជធានីភ្នំពេញ

គម្រោងបណ្តុំដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញរួមបញ្ចូល៖ (១) ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនទំនើប និងរៀបចំឡើងនូវបណ្តុំដឹកជញ្ជូនអន្តរជាតិដ៏សម្បូរបែបជាមួយនឹងសមត្ថភាពប្រកួតប្រជែងកម្រិតតំបន់, (២) ជំរុញការសាងសង់បណ្តុំដឹកជញ្ជូនដ៏សម្បូរបែប ពង្រឹងការតភ្ជាប់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនគ្រប់ប្រភេទ កែលម្អប្រព័ន្ធប្រមូលនិងចែកចាយទំនិញ និងបំពេញតួនាទីឱ្យកាន់តែប្រសើរក្នុងការគាំទ្រ និងនាំមុខការដឹកជញ្ជូនក្នុងមណ្ឌលសេដ្ឋកិច្ចភ្នំពេញ និង (៣) ពង្រឹងការស្ថាបនាកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញថ្មី ផ្លូវល្បឿនលឿន ផ្លូវក្រវាត់ក្រុង ផ្លូវដែកនិងមជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទិក។ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍មានដូចខាងក្រោម៖

(ក)-កែលម្អមុខងារមជ្ឈមណ្ឌលច្រកចេញ និងចូលអាកាសចរអន្តរជាតិសម្រាប់អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ តាមរយៈការបង្កើត “បណ្តាញជើងហោះហើរដែលគ្របដណ្តប់ប្រទេសកម្ពុជាដោយតភ្ជាប់ជាមួយអាស៊ាននិងអាស៊ីបូព៌ា តំបន់មជ្ឈិមបូព៌ា អាស៊ីខាងលិច និងអឺរ៉ុប” សម្រាប់អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញដែលមានអ្នកដំណើរឆ្លងកាត់ចន្លោះពី ១១ ទៅ ១២,៥លាននាក់ និងទំនិញ ២៨០ ០០០ ទៅ ៣១០ ០០០តោន និងធ្វើសមាហរណកម្មអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញថ្មី ជាមួយការដឹកជញ្ជូនក្រុង និងផែនការគម្រោងត្រៀមអភិវឌ្ឍផ្លូវថ្នល់ភ្លើងក្រុង។

(ខ)-សាងសង់មជ្ឈមណ្ឌលផ្លូវដែកជាតិ៖ (១) បង្កើតប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែកដោយមានរាជធានីភ្នំពេញជាចំណុចស្តុល និងភ្ជាប់ឆ្ពោះទៅកាត់ក្រុងប៉ោយប៉ែត បាវិត និងព្រះសីហនុ, (២) សាងសង់ផ្លូវដែកភ្នំពេញ-ព្រំដែនកម្ពុជាវៀតណាម ព្រមទាំងជួសជុល និងលើកកម្រិតកម្ពស់ផ្លូវដែកដែលមានស្រាប់ដើម្បីធ្វើសមាហរណកម្មជាមួយអាស៊ាន និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការសេដ្ឋកិច្ចក្នុងតំបន់, និង (៣) ផ្តល់តួនាទីពេញលេញ និងទាញយកគុណប្រយោជន៍ពីការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវដែក តាមរយៈការកែលម្អប្រព័ន្ធប្រមូលនិងចែកចាយនៃការដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ ផ្លូវថ្នល់-ផ្លូវដែក និងផ្លូវដែក-ផ្លូវទឹក និងការបង្កើនប្រសិទ្ធភាពនិងកម្រិតសេវាដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែក។ គម្រោងសាងសង់សំខាន់ៗរួមមាន៖ ការស្ថាបនាឡើងវិញ និងការពង្រីកស្ថានីយថ្នល់ភ្នំពេញ រួមបញ្ចូលទាំងគម្រោងសាងសង់ផ្លូវដែកថ្មី ភ្នំពេញ-បាវិត (ព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាម) និងកំណត់ផ្លូវដែកតភ្ជាប់រាជធានីភ្នំពេញ-កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ដែលស្ថិតនៅក្នុងគម្រោងសាងសង់ផ្លូវដែកថ្មីភ្នំពេញ-បាវិត។

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

(ឃ)-សាងសង់បណ្តុំដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹក៖ ផ្ដោតលើការដោះស្រាយការលំបាកក្នុងការសាងសង់ការដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ ផ្លូវដែក-ផ្លូវទឹកទន្លេ និងផ្លូវទឹក-ផ្លូវទឹក និងការស្ដារពង្រីកផ្លូវទឹក ការជួសជុលឡើងវិញផ្លូវទឹកពីរាជធានីភ្នំពេញទៅកាន់ព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាម ពីរាជធានីភ្នំពេញទៅចំណតផែនទីនេបិទ និងពីរាជធានីភ្នំពេញទៅកំពង់ឆ្នាំង និងចាប់ផ្ដើមគម្រោងសាងសង់ចំណតទំនិញចាក់ធារ និងគម្រោងពង្រីកទីលានកុងតឺន័រជំហានទី៤ និងទី៥ របស់កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ។ គម្រោងសាងសង់សំខាន់ៗមានជាអាទិ៍៖ ការជួសជុលស្ដារផ្លូវទឹកពីភ្នំពេញទៅព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាម ពីភ្នំពេញទៅចំណតផែនទីនេបិទ និងពីភ្នំពេញទៅកំពង់ឆ្នាំង គម្រោងពង្រីកទីលានកុងតឺន័រជំហានទី៣ និងទី៤ នៃចំណតផែនទីនេបិទ LM១៧ និងគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែនទីនេបិទដូចជា៖ ចំណតផែនទីហុបបំណង (TSM) និង (TS១) ចំណតផែនទីរណបតហុបបំណងទន្លេបិទ (UM២) ចំណតផែនទីរណបតហុបបំណងព្រែកអញ្ចាញ (UM១) ចំណតផែនទីរណបតហុបបំណង (TS១១) ចំណតផែនទីរណបតហុបបំណងកោះរកា (LM២៦) និងចំណតផែនទីនេបិទផ្សេងៗទៀត។

(ង)-សាងសង់មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទិក (complex)៖ ការសាងសង់មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទិករាជធានីភ្នំពេញ ការកែលម្អមុខងារជាច្រើនដូចជា៖ ការបំពេញបែបបទបញ្ជាទំនិញពីគយសម្រាប់ទំនិញនាំចូល និងនាំចេញ ការប្រមូល និងការចែកចាយទំនិញ ដំណើររំហូរទំនិញ ការត្រួតពិនិត្យទំនិញនិងសេវាព័ត៌មានឡូជីស្ទិក។ល។ គម្រោងសាងសង់សំខាន់ៗរួមមាន៖ ផ្លូវដែកតភ្ជាប់ទៅដល់ស្ថានីយចំណតផែនទីនេបិទរបស់កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ផ្លូវថ្នល់តភ្ជាប់អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិតេជោ (ប៊ី) ជាមួយនឹងស្ថានីយចំណតផែនទីនេបិទនៅកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ និងគម្រោងសាងសង់មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទិកភ្នំពេញ។

(២). ខេត្តព្រះសីហនុ

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

- សាងសង់ចំណតផែនទីនេបិទជំហានទី១ ប្រវែង ៣៥០ម៉ែត្រ ជម្រៅទឹក ១៤,៥០ម៉ែត្រ ដែលអាចទទួលនាវាផ្ទុកកុងតឺន័រចំណុះ ៤ ០០០TEUs ឬនាវាដែលមានចំណុះផ្ទុក ៦០ ០០០DWT (២០២២-២០២៦) និងសាងសង់ចំណតផែនទីនេបិទជំហានទី២ ប្រវែង ៤០០ម៉ែត្រ ជម្រៅទឹក ១៦,៥០ម៉ែត្រ ដែលអាចទទួលនាវាផ្ទុកកុងតឺន័រចំណុះ ១០ ០០០TEUs ឬនាវាដែលមានចំណុះផ្ទុក ១២០ ០០០DWT។ សាងសង់ចំណតផែនទីនេបិទជំហានទី៣ ប្រវែង ៤៣០ម៉ែត្រ ជម្រៅទឹក

១៧,៥០ម៉ែត្រ អាចឱ្យនាវាផ្ទុកកុងតឺន័រ ១៥ ០០០TEUs ឬនាវាដែលមានចំណុះផ្ទុក ១៦០ ០០០DWT ចូលចតបាន (២០២៦-២០៣០)។

- សាងសង់ផ្លូវលឿនលឿន ២ខ្សែ រួមមាន៖ ផ្លូវលឿនលឿន ភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ និងផ្លូវលឿនលឿន កោះកុង-ព្រះសីហនុ-កំពត សាងសង់ផ្លូវវាងហាយវេក្រុងព្រះសីហនុ ដើម្បីបង្កើតជាផ្លូវក្រវាត់ក្រុង ព្រះសីហនុ កែលម្អផ្លូវជាតិលេខ៣ លេខ៤និងលេខ៤៥ និងសាងសង់ផ្លូវតភ្ជាប់ចំណតផែស្ទឹងហាវ។
- ស្ថាបនាឡើងវិញនូវផ្លូវដែកកាតខាងត្បូងដែលមានស្រាប់ ដើម្បីបង្កើនបរិមាណទំនិញឆ្លងកាត់បាន ២លានតោន/ឆ្នាំ នៅត្រឹមឆ្នាំ២០៣០ និងសាងសង់ផ្លូវដែកតភ្ជាប់ចំណតផែស្ទឹងហាវ។
- ពង្រីកនិងលើកកម្រិតអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិក្រុងព្រះសីហនុ។ បន្ទាប់ពីលើកកម្ពស់អាកាសយានដ្ឋានទៅជាកម្រិត ៤E រួច ផ្លូវរត់ ចំណតអាកាសយានដ្ឋាន និងសំបុកយន្តហោះនឹងត្រូវបាន ពង្រីកហើយបរិក្ខារដឹកជញ្ជូនទំនិញនឹងត្រូវបានកែលម្អ។ ចំនួនអ្នកដំណើរប្រចាំឆ្នាំនឹងកើនឡើង ពី ៣លាន ទៅ ៤លាននាក់។
- សាងសង់គម្រោងមជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទិកក្រុងព្រះសីហនុ ដែលអាចដំណើរការបំពេញបែបបទបញ្ចេញ ទំនិញពីគយលើទំនិញនាំចូល និងនាំចេញ កណ្តាគារគយមានដែនកំណត់ និងការតភ្ជាប់ការដឹក- ជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ។ល។

៣.៤.២. គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឡូជីស្ទិក

របៀងឡូជីស្ទិកនឹងត្រូវកែលម្អរួមមាន៖ (១) ផ្សារភ្ជាប់យ៉ាងជិតស្និទ្ធរវាងសេដ្ឋកិច្ចដឹកជញ្ជូន និង តម្រូវការចែកចាយឡូជីស្ទិក, (២) ជំរុញការសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូននិងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវ ស្ថានភាពច្រករបៀងឡូជីស្ទិក, (៣) ផ្ដោតការយកចិត្តទុកដាក់បន្ថែមលើការតភ្ជាប់ និងការដឹកជញ្ជូនអន្តរ មធ្យោបាយ, (៤) ពង្រឹងមុខងារនៃការប្រមូលផ្តុំ ការចែកចាយ និងសេវាដឹកជញ្ជូន និង (៥) ធ្វើឱ្យប្រសើរ ឡើងនូវស្ថានភាពសេវាដឹកជញ្ជូនទំនិញបានឆាប់រហ័ស និងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់។ មណ្ឌលឡូជីស្ទិក គាំទ្រដល់ប៉ូលភ្ជាប់កំណើននឹងត្រូវបានអភិវឌ្ឍតាមអភិក្រម “ទីក្រុងស្នូល២ ប៉ូលសំខាន់២ និងបណ្តុំ ឡូជីស្ទិកសំខាន់ៗ (២-២-N)” នៅតាមទីតាំងភូមិសាស្ត្រដែលសម្បូរដោយបណ្តុំឧស្សាហកម្ម និងតម្រូវការ ឡូជីស្ទិកខ្ពស់ដូចជា ភ្នំពេញ ព្រះសីហនុ ប៉ោយប៉ែត បាវិត សៀមរាប កំពត កំពង់ចាម បាត់ដំបង ពោធិ៍សាត់ បន្ទាយមានជ័យ និងកំពង់ធំ។

៣.៤.២.១. ទីក្រុងស្នូល/មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទិកចំនួន២

ទីតាំងមូលដ្ឋានឡូជីស្ទិក ជាចំណុចស្នូលរួមនៃបណ្តាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឡូជីស្ទិកតាមតំបន់ និង ផ្ដោតលើប្រតិបត្តិការឡូជីស្ទិកដែលមានទំហំធំៗ សេវាគ្រប់ដណ្តប់ជំទូលាយ និងមានភាពមមាញឹក។ យុទ្ធសាស្ត្រជ្រើសរើសទីតាំង គឺចំណុចប្រសព្វរវាងច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនទំនិញមេ និងបណ្តុំដឹកជញ្ជូនដែល

ភាគច្រើនស្ថិតនៅក្បែរចំណុចប្រសព្វនៃផ្លូវល្បឿនលឿន អាកាសយានដ្ឋាន ស្ថានីយថតភ្លើងជាដើម ហើយ គួរជ្រើសរើសទីតាំងដែលស្ថិតនៅចំណុចតភ្ជាប់នៃបណ្តុំដឹកជញ្ជូនឆ្ងាយពីទីប្រជុំជន ដើម្បីអាចមានផ្ទៃដី គ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍ។

ក)-មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទិកភ្នំពេញ (Complex) កែលម្អមុខងារសំខាន់ៗដូចជា៖ ការបំពេញបែប- បទបញ្ជាទំនិញគយ សម្រាប់ការនាំចូលនិងនាំចេញ ការដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ ការប្រមូលផ្តុំនិង ចែកចាយទំនិញ ការត្រួតពិនិត្យទំនិញ និងសេវាព័ត៌មានឡូជីស្ទិក ដោយពឹងផ្អែកលើបណ្តុំដឹកជញ្ជូនគ្រប់ ជ្រុងជ្រោយភ្នំពេញ និងផ្សារភ្ជាប់ជាមួយនឹងការអភិវឌ្ឍឧស្សាហកម្ម និងតម្រូវការនៃការនាំចេញនិងនាំចូល នៅរាជធានីភ្នំពេញដើម្បីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវកម្រិត និងប្រសិទ្ធភាពនៃសេវា។ ការជ្រើសរើសទីតាំងគួរជា ចំណុចប្រសព្វគ្នារវាងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន។ នៅភាគពាយព្យនៃរាជធានីភ្នំពេញក្បែរអាកាសយានដ្ឋាន និងឃ្លាំងស្តុកទំនិញស្ថានីយថតភ្លើងជាទីតាំងល្អសមស្រប សម្រាប់សាងសង់សាខាមជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទិក ភ្នំពេញភាគពាយព្យពោលគឺតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ៣ និងលេខ៤។ នៅភាគអាគ្នេយ៍នៃរាជធានីភ្នំពេញ ក្បែរកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញជាទីតាំងល្អ សម្រាប់សាងសង់សាខាមជ្ឈមណ្ឌលកស្មុការកម្មភ្នំពេញភាគអាគ្នេយ៍ មួយទៀត (បណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ១ និងលេខ២)។ មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទិកភ្នំពេញសាងសង់លើផ្ទៃដីទំហំ ១៥០ហិកតា ដែលអាចធ្វើជាដំណាក់កាល និងតាមគោលដៅដោយផ្អែកលើតម្រូវការជាក់ស្តែង។

ខ)-មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទិកព្រះសីហនុ (Complex) កែលម្អមុខងារសំខាន់ៗដូចជា៖ ការបំពេញបែប- បទបញ្ជាទំនិញគយសម្រាប់ការនាំចូលនិងនាំចេញ ការស្តុកទំនិញមិនទាន់បង់ពន្ធ ការដឹកជញ្ជូនអន្តរ មធ្យោបាយ ការប្រមូលផ្តុំនិងចែកចាយទំនិញ ការត្រួតពិនិត្យទំនិញ និងសេវាព័ត៌មានឡូជីស្ទិក និងដោយ ពឹងផ្អែកលើកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ព្រមទាំងផ្សារភ្ជាប់ជាមួយតម្រូវការនៃការអភិវឌ្ឍផ្នែកឧស្សាហកម្ម។ ការជ្រើសរើសទីតាំងគួរធ្វើការសាងសង់ភ្ជាប់ទីតាំងរួមគ្នាជាមួយនឹងគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ Inland Container Depot របស់កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ។ មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទិកព្រះសីហនុសាងសង់លើផ្ទៃដីទំហំ ១០០ហិកតា។

៣.៤.២.២. សួនឡូជីស្ទិកចំនួន២

សួនឡូជីស្ទិកជាចំណុចតភ្ជាប់រួមនៃបណ្តាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឡូជីស្ទិក និងជាទីតាំងឬសហគ្រាស មួយ ដែលផ្តល់នូវសកម្មភាពឡូជីស្ទិកផ្សេងៗ រួមជាមួយនឹងបណ្តាញផ្តល់ព័ត៌មានគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ។ គោលការណ៍ជ្រើសរើសទីតាំង គួរសាងសង់នៅទីតាំងរួមគ្នាជាមួយនឹងច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនទំនិញ និង បណ្តុំដឹកជញ្ជូនសំខាន់ៗ ដែលជាធម្មតាស្ថិតនៅទីតាំងចំណុចប្រសព្វនៃផ្លូវល្បឿនលឿន ឬចំណុចប្រមូល ផ្តុំនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ជាច្រើន។ ទីតាំងគួរស្ថិតនៅឆ្ងាយពីទីប្រជុំជន ដើម្បីអាចមានផ្ទៃដីគ្រប់គ្រាន់ សម្រាប់ការសាងសង់។

ក)-សួនឡូជីស្ទិកហើយប៉ៃត មានមុខងារជួយជំរុញការអភិវឌ្ឍពាណិជ្ជកម្ម ការផ្ទេរផលិតកម្ម ឧស្សាហកម្មនៅព្រំដែនកម្ពុជា-ថៃ សេវានាំចេញនិងនាំចូល តាមបណ្តោយព្រំដែនកម្ពុជា-ថៃ និងជួយធ្វើឱ្យ

ប្រសើរឡើងនូវគុណភាពសេវាឡូជីស្ទិកតាមព្រំដែន ក៏ដូចជាជួយជំរុញភាពប្រកួតប្រជែងនៅក្នុងតំបន់។ ទីតាំងសួនគួរស្ថិតក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចនៃច្រកព្រំដែនប៉ោយប៉ែត និងនៅតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ៥ (ភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត) ក្បែរឃ្លាំងស្តុកទំនិញនៃស្ថានីយរថភ្លើងក្រុងប៉ោយប៉ែត និងគួរសាងសង់លើផ្ទៃដីទំហំ ៨០ហិកតា។

ខ)-សួនឡូជីស្ទិកបារីត មានមុខងារជួយជំរុញការអភិវឌ្ឍពាណិជ្ជកម្ម ការផ្ទេរផលិតកម្មឧស្សាហកម្មនៅព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាម សេវានាំចេញនិងនាំចូលតាមបណ្តោយព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាម និងជួយធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវសមត្ថភាពដំណើរការនាំចេញ និងកម្រិតគុណភាពសេវាឡូជីស្ទិកតាមព្រំដែននៅកម្ពុជា ក៏ដូចជាជួយជំរុញភាពប្រកួតប្រជែងនៅក្នុងតំបន់។ គួរជ្រើសរើសទីតាំងសម្រាប់សាងសង់នៅតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ១ (ភ្នំពេញ-បារីត) និងនៅក្បែរឃ្លាំងស្តុកទំនិញនៃស្ថានីយរថភ្លើងក្រុងបារីតក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចនៃមាត់ច្រកព្រំដែនបារីតនៅជាប់តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសម៉ាហាតាន់ (Mahattan SEZ) និងសាងសង់លើផ្ទៃដីទំហំ ៧០ហិកតា។

៣.៤.២.៣. មណ្ឌលឡូជីស្ទិក (N Centers)

មណ្ឌលឡូជីស្ទិក ជាចំណុចភ្ជាប់ឡូជីស្ទិកនៃបណ្តាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឡូជីស្ទិកប្រកបដោយវិជ្ជាជីវៈខ្ពស់ ដោយផ្តល់នូវសេវាគាំទ្រដល់វិស័យឡូជីស្ទិក ដែលត្រូវការសម្រាប់ការធ្វើពាណិជ្ជកម្ម កសិកម្ម និងឧស្សាហកម្មនៅទីតាំងជាក់លាក់ណាមួយ។ ការជ្រើសរើសទីតាំងផ្អែកលើលក្ខណៈ និងប្រតិបត្តិការនៃប្រភេទឧស្សាហកម្ម មណ្ឌលឡូជីស្ទិកគួរត្រូវបានរៀបចំឡើងនៅតាមបណ្តោយផ្លូវល្បឿនលឿន ក្រុង និងតំបន់ ដែលមានមុខងារផ្សេងគ្នា។

ក)-មណ្ឌលឡូជីស្ទិកជំនួញ និងពាណិជ្ជកម្មសៀមរាប មានមុខងារផ្តល់នូវសេវាឡូជីស្ទិកគាំទ្រសម្រាប់តម្រូវការវិស័យទេសចរណ៍និងពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ ក៏ដូចជាបង្កើននូវគុណភាពសេវាកម្មឡូជីស្ទិក និងជំរុញការអភិវឌ្ឍវិស័យទេសចរណ៍ និងពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ។ ទីតាំងសួនអាចនៅក្នុងសួនសេដ្ឋកិច្ចនៃអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាបអង្គរ (ថ្មី) និងលើផ្ទៃដីទំហំ ៥០ហិកតា។

ខ)-មណ្ឌលឡូជីស្ទិកឧស្សាហកម្មកំពត មានមុខងារផ្តល់សេវាគាំទ្រសម្រាប់តម្រូវការឡូជីស្ទិកនៃវិស័យឧស្សាហកម្មក្នុងខេត្តកំពត ដោយផ្តោតលើមុខទំនិញសំខាន់ៗមាន៖ ដែក និងស៊ីម៉ង់ត៍ជាដើម។ លើសពីនេះ ក៏ជួយធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវគុណភាពសេវាកម្មឡូជីស្ទិក សម្រាប់វិស័យឧស្សាហកម្ម ក៏ដូចជាជំរុញការធ្វើទំនើបកម្មឧស្សាហកម្មរបស់កម្ពុជាផងដែរ។ ទីតាំងសួនគួរស្ថិតក្នុងទីតាំងកំពង់ផែកំពត តាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ៣ ក្បែរឃ្លាំងស្តុកទំនិញរបស់ស្ថានីយរថភ្លើងខេត្តកំពត និងសាងសង់លើផ្ទៃដីទំហំ ៥០ហិកតា។

គ)-មណ្ឌលឡូជីស្ទិកកសិកម្មកំពង់ចាម មានមុខងារផ្តល់សេវាឡូជីស្ទិកគាំទ្រដល់ការដឹកជញ្ជូនផលិតផលកសិកម្មដូចជា៖ អង្ករ និងកៅស៊ូក្នុងខេត្តកំពង់ចាម និងតំបន់ជុំវិញខេត្ត ជាពិសេសធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវគុណភាពសេវាឡូជីស្ទិក សម្រាប់វិស័យកសិកម្ម ដែលនឹងអាចជួយជំរុញ ឧស្សាហូបនីយកម្មកសិកម្មនៅ

កម្ពុជា។ ទីតាំងគួរនៅតំបន់ជាយក្រុងកំពង់ចាមក្បែរទន្លេមេគង្គតាមបណ្តោយផ្លូវពីភ្នំពេញទៅស្ទឹងត្រែង និង លើផ្ទៃដីទំហំ ៥០ហិកតា។

ឃ)-មណ្ឌលឡូជីស្ទិកសម្រាប់គ្រាប់ធញ្ញជាតិក្នុងខេត្តបាត់ដំបង ពោធិ៍សាត់ បន្ទាយមានជ័យ និង កំពង់ធំ មានមុខងារផ្តល់នូវទីតាំងស្តុក ការវេចខ្ចប់ ដឹកជញ្ជូន ការចែកចាយនិងសេវាគាំទ្រផ្សេងៗ សម្រាប់ ការដឹកជញ្ជូនអង្ករ និងការនាំចេញទៅកាន់ខេត្តផ្សេងៗនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ដើម្បីលើកកម្ពស់គុណភាព សេវាឡូជីស្ទិកនិងជួយជំរុញការនាំចេញផលិតផលកសិកម្មកម្ពុជា។ សម្រាប់ទីតាំងស្តុកជ្រើសរើសទីតាំង ដោយប្រើប្រាស់គំរូពហុមណ្ឌល (multi-center model) ដែលផ្តោតលើទីតាំងចំនួន៥ រួមមាន៖ ស្រុក មោងឫស្សី និងស្រុកបវេលក្នុងខេត្តបាត់ដំបង ស្រុកបាកានក្នុងខេត្តពោធិ៍សាត់ ស្រុកព្រះនេត្រព្រះក្នុង ខេត្តបន្ទាយមានជ័យ និងស្រុកស្ទឹងក្នុងខេត្តកំពង់ធំ។ ទីតាំងនីមួយៗគួរសាងសង់លើផ្ទៃដីទំហំ ៣០ហិកតា។ ដោយផ្អែកលើតម្រូវការនៃការអភិវឌ្ឍឧស្សាហកម្មថ្មីៗ និងតំបន់សម្រាប់ការកសាងមណ្ឌលឡូជីស្ទិក នាពេលអនាគតរួមមាន៖ ខេត្តកំពង់ឆ្នាំង តាកែវ កោះកុង និងក្រចេះជាដើម ដូច្នេះទីតាំងដ៏សម្រាប់ការ អភិវឌ្ឍមណ្ឌលឡូជីស្ទិកគួរត្រូវបានត្រៀមទុក និងជ្រើសរើសពេលវេលាសមស្រប សម្រាប់ការសាងសង់ មណ្ឌលឡូជីស្ទិក ដើម្បីបង្កើតបាននូវប្រព័ន្ធបណ្តាញភ្ជាប់ឡូជីស្ទិកដែលមានភាពប្រទាក់ក្រឡា។

៣.៤.២.៤. ការលើកកម្ពស់សេវាឡូជីស្ទិក

(១). ការដាក់ឱ្យអនុវត្តនូវបច្ចេកវិទ្យា និងអាជីវកម្មឡូជីស្ទិកទំនើបថ្មីៗ

វិស័យសាធារណៈផ្តល់នូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត និងសេវាសាធារណៈ ដើម្បីបង្កលក្ខណៈឱ្យវិស័យ ឯកជនធ្វើអាជីវកម្ម និងបម្រើសេវាប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព។ ក្នុងន័យនេះ មានភាពចាំបាច់ក្នុងការលើកកម្ពស់ គុណភាព និងការធ្វើពិពិធកម្មនៃសេវាឡូជីស្ទិកដោយបង្កើននូវសមត្ថភាពរបស់អ្នកផ្តល់សេវាឯកជន។ ការផ្តល់ នូវមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនប្រកបដោយភាពសម្បូរបែប សេវាឡូជីស្ទិកចម្រុះនិងទំនើប ដោយជំរុញឱ្យមាន ការប្រកួតប្រជែងក្នុងវិស័យនឹងជួយឱ្យសម្រេចបាននូវស្តង់ដារអន្តរជាតិ និងបង្កើនការប្រកួតប្រជែងនៅ ក្នុងទីផ្សារក្នុងតំបន់។

នៅក្នុងឧស្សាហកម្មឡូជីស្ទិកសកល បច្ចេកវិទ្យាទំនើប និងអាជីវកម្មថ្មីៗត្រូវបានបង្កើតឡើង ដើម្បី ឆ្លើយតបទៅនឹងការធ្វើពិពិធកម្ម និងការធ្វើទំនើបកម្មលើការនាំចេញ។ ប៉ុន្តែ បច្ចេកវិទ្យា និងអាជីវកម្មថ្មីជាច្រើន ទាំងនេះពុំទាន់បានអភិវឌ្ឍនៅកម្ពុជានៅឡើយទេ។ ក្នុងអំឡុងពេលអនុវត្ត ផែនការមេនេះមានតម្រូវការ បច្ចេកទេសឡូជីស្ទិកនៅក្នុងបរិបទបច្ចេកវិទ្យា និងប្រភេទអាជីវកម្មទំនើបថ្មីៗ ដែលត្រូវបានគេរំពឹងថានឹង កើនឡើងយ៉ាងខ្លាំងរួមមាន៖

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

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

គម្រោងទាំងនេះ លើកទឹកចិត្តជាចម្បងនូវការប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យា និងសេវាកម្មថ្មីៗ ដែលភាគច្រើន ជាគំនិតផ្តួចផ្តើមរបស់វិស័យឯកជន ហើយរំពឹងថាការវិនិយោគនឹងមានប្រភពពីវិស័យឯកជនផងដែរ។

(២). ការរៀបចំថ្នាលព័ត៌មានឡូជីស្ទិកឆ្លាតវៃ

ការធ្វើទំនើបកម្មព័ត៌មានវិទ្យា និងភាពឆ្លាតវៃរបស់វិស័យឡូជីស្ទិក ជាសញ្ញា និងការធានាបានយ៉ាង មុតមាំក្នុងការផ្លាស់ប្តូរឆ្ពោះទៅរកវិស័យឡូជីស្ទិកមួយដែលមានលក្ខណៈទំនើប។ គោលបំណងនេះ អាច សម្រេចទៅបានតាមរយៈការកសាងនូវប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងទិន្នន័យជាតិមួយ សម្រាប់វិស័យឡូជីស្ទិកដែលមានភាព ប្រទាក់ក្រឡា ក៏ដូចជាការបង្កើតឱ្យមាននូវថ្នាលប្រព័ន្ធព័ត៌មានអំពីសេវាឡូជីស្ទិកសាធារណៈផ្ដោតលើ ៣កម្រិត គឺរាជរដ្ឋាភិបាល សួរឡូជីស្ទិក និងសមាគមនិងសហគ្រាស ដែលនឹងជួយបង្កើតឱ្យមាននូវប្រព័ន្ធព័ត៌មាន ឡូជីស្ទិកឆ្លាតវៃ (smart logistics) ដើម្បីលើកកម្ពស់កម្រិតចំណេះដឹងផ្នែកកម្មវិធី (software) ឡូជីស្ទិក នៅកម្ពុជា។ ការអភិវឌ្ឍថ្នាលព័ត៌មានឡូជីស្ទិកប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងឆ្លាតវៃមានដូចជា៖

(ក). មណ្ឌលផ្ទុកទិន្នន័យជំរុញសម្រាប់វិស័យឡូជីស្ទិក ដោយឈរលើមូលដ្ឋាននៃអ៊ីនធឺណិតផ្លូវស (internet+) វិស័យឡូជីស្ទិកត្រូវការចាំបាច់នូវការអភិវឌ្ឍមួយចំនួនរួមមាន៖ ការកសាងមណ្ឌលទិន្នន័យជំរុញ សម្រាប់ឡូជីស្ទិកនៅថ្នាក់ជាតិ និងថ្នាក់ក្រោមជាតិដែលមានភាពប្រទាក់ក្រឡា ដោយរួមបញ្ចូលគ្នាជាមួយ ទិន្នន័យពីវិស័យឯកជនប្រើប្រាស់នូវបច្ចេកវិទ្យាទំនើប (បច្ចេកវិទ្យាក្លោង និងទិន្នន័យធំ) រៀបចំនូវប្រព័ន្ធ គ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ និងប្រព័ន្ធតាមដានរំហូរយានយន្ត និងទំនិញតាមរយៈការប្រមូលទិន្នន័យ បច្ចេកវិទ្យាចែក រំលែកនិងវិភាគឆ្លាតវៃ សម្របសម្រួលការអនុវត្តនូវស្តង់ដារឡូជីស្ទិក និងជំរុញការផ្លាស់ប្តូរ និងការចែក រំលែកព័ត៌មានទៅវិញទៅមកនៅក្នុងខ្សែច្រវាក់ឧស្សាហកម្មឡូជីស្ទិកទាំងមូល។ មុខងារសំខាន់៣ ដែល ចាំបាច់ក្នុងការប្រើប្រាស់ទិន្នន័យរួមមាន៖ ការបង្ហាញទិន្នន័យ ការព្យាករ និងការគាំទ្រដល់ការសម្រេចចិត្ត។

(ខ). ថ្នាលសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលលើសេវាឡូជីស្ទិក ការរៀបចំថ្នាលសម្រាប់ការ គ្រប់គ្រងត្រូវរៀបចំឡើងដោយផ្អែកលើមូលដ្ឋាននៃ “ប្រព័ន្ធផ្តល់អាជ្ញាបណ្ណ ប្រព័ន្ធព័ត៌មាន ប្រព័ន្ធផ្លាស់ប្តូរ

ទិន្នន័យ និងប្រព័ន្ធសេវាកម្ម។ ក្នុងនោះការរៀបចំត្រូវផ្ដោតសំខាន់លើកិច្ចការចាំបាច់មួយចំនួនរួមមាន៖ ការបង្កើតឱ្យមាននូវប្រព័ន្ធឡូជីស្ទិកបែបវិទ្យាសាស្ត្រឆ្លាតវៃមានស្តង់ដារ និងងាយស្រួលក្នុងការប្រើប្រាស់ ការរៀបចំប្រកបដោយការចំណាយទាប ជំរុញការអភិវឌ្ឍ និងបរិយាកាសសម្រាប់វិស័យឡូជីស្ទិក តាមរយៈការប្រមូលបញ្ជូន និងគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ ការត្រួតពិនិត្យលើសុវត្ថិភាពប្រតិបត្តិការ និងការវាយតម្លៃឥណទានសហគ្រាស។

(គ). ថ្នាលប្រព័ន្ធព័ត៌មានសម្រាប់សួនឡូជីស្ទិកឆ្លាតវៃ ប្រព័ន្ធថ្នាលព័ត៌មានសម្រាប់សួនឡូជីស្ទិកឆ្លាតវៃ ត្រូវដឹកនាំនិងធ្វើការរៀបចំឡើងដោយក្រុមហ៊ុនដែលគ្រប់គ្រងសួននោះ ដើម្បីធានាការផ្ទុក ការបញ្ជូន និងដំណើរការព័ត៌មាននានា ត្រូវបានធ្វើឡើងទាន់ពេលវេលាមានភាពប្រទាក់ក្រឡា និងប្រកបដោយអន្តរកម្ម។ មុខងារសំខាន់នៃថ្នាលប្រព័ន្ធព័ត៌មានមានដូចជា៖ ការចែករំលែកព័ត៌មាន (ការបញ្ចេញព័ត៌មាន) ការប្រមូលផ្តុំទិន្នន័យគម្រោងនានា (ក្រុមហ៊ុនសាជីវកម្ម) ហិរញ្ញប្បទាន និងសេវាគាំទ្រសម្រាប់សហគ្រាសនៅក្នុងសួនឡូជីស្ទិក។ ការគ្រប់គ្រងព័ត៌មានរបស់សួនឡូជីស្ទិក ត្រូវរៀបចំដោយប្រព័ន្ធដែលមានភាពប្រទាក់ក្រឡា ថ្នាលដែលមានភាពប្រទាក់ក្រឡា និងបច្ចេកវិទ្យាទំនើបដូចជាការបញ្ជូនវីដេអូដោយមិនប្រើខ្សែ និងសេវាកម្មដោយប្រើកាតជាដើម។

(៣). ពង្រឹងសមត្ថភាពគ្រប់គ្រង និងធនធានមនុស្សលើវិស័យឡូជីស្ទិក

វិស័យឡូជីស្ទិកនៅកម្ពុជាទាមទារឱ្យមានការពង្រឹង និងពង្រីកការបណ្តុះបណ្តាលលើផ្នែកឡូជីស្ទិកដើម្បីធានាបាននូវកម្រិតសេវាកម្មរបស់សហគ្រាស និងធនធានមនុស្សប្រកបដោយវិជ្ជាជីវៈខ្ពស់និងកសាងនូវប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសេវាឡូជីស្ទិកមួយប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព។ ដូច្នេះ មានសារៈសំខាន់ក្នុងការបង្កើតអង្គភាពឬស្ថាប័នទទួលបន្ទុកលើការជំរុញការអភិវឌ្ឍធនធានមនុស្សនិងលើកកម្ពស់កម្រិតសេវាកម្ម ដោយផ្ដោតលើ៣កម្រិត គឺសមាគមឡូជីស្ទិក ក្រុមហ៊ុនឡូជីស្ទិក និងការបណ្តុះបណ្តាលសម្រាប់បុគ្គលិកក្រុមហ៊ុន។

ការពង្រឹងសមត្ថភាពគ្រប់គ្រង និងធនធានមនុស្សលើវិស័យឡូជីស្ទិកផ្ដោតលើ៖

(ក). រៀបចំបង្កើតលេខាធិការដ្ឋាននៃក្រុមប្រឹក្សាជាតិកសិកម្ម និងគណៈកម្មាធិការជាតិកសិកម្មកម្ពុជា ការបង្កើតលេខាធិការដ្ឋានរបស់ក្រុមប្រឹក្សាជាតិកសិកម្ម និងគណៈកម្មាធិការជាតិកសិកម្មកម្ពុជា ដើម្បីធ្វើការតាមដាន និងត្រួតពិនិត្យរបាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំនៃការអនុវត្តផែនការមេ ក្នុងកម្រិតថ្នាក់ជាតិ ពង្រឹងការគ្រប់គ្រងសេវាកម្ម បែងចែកធនធាន និងការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវបច្ចេកវិទ្យារបស់ក្រុមហ៊ុនឡូជីស្ទិក ជំរុញការអភិវឌ្ឍ និងបង្កើតប្រព័ន្ធព័ត៌មានដូចជា៖ មណ្ឌលទិន្នន័យជំនួសសម្រាប់វិស័យឡូជីស្ទិក និងដឹកនាំការអនុវត្តផែនការមេឡូជីស្ទិកដែលបានដាក់ចេញ។ អង្គភាពទទួលបន្ទុកជាលេខាធិការដ្ឋានមានតួនាទីក្នុងការអនុវត្តកិច្ចការងារប្រចាំថ្ងៃ និងរាយការណ៍ដោយផ្ទាល់ជូនក្រុមប្រឹក្សាជាតិកសិកម្ម និងគណៈកម្មាធិការជាតិកសិកម្ម។

(ខ). ការបង្កើតសមាគមឡូជីស្ទិកថ្នាក់ខេត្ត និងថ្នាក់ជាតិ ផ្តល់ការគាំទ្រដល់សមាគមឡូជីស្ទិកកម្ពុជា (Cambodia Logistics Association) ដើម្បីបំពេញដើរតួនាទីសម្របសម្រួលជាមួយបណ្តាក្រុមហ៊ុនឡូជីស្ទិក គ្រប់ប្រភេទដោយធ្វើការរួមបញ្ចូលគ្នាជាមួយសមាគមនានា។ អគ្គនាយកដ្ឋានភស្តុភារកម្មនៃក្រសួង សាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន គួរដឹកនាំក្នុងការធ្វើសមាហរណកម្ម និងបង្កើតឱ្យមាននូវសមាគមឡូជីស្ទិកជាតិ និងការបង្កើតនូវសាខាតាមខេត្ត ដើម្បីពង្រឹងទំនាក់ទំនងជាមួយក្រុមហ៊ុនឡូជីស្ទិក ជាពិសេសក្រុមហ៊ុនធំៗ សំដៅជំរុញការអភិវឌ្ឍ និងភាពរីកចម្រើននៃក្រុមហ៊ុនឡូជីស្ទិក តាមរយៈយន្តការសមាហរណកម្ម និង ការបែងចែកធនធាន។

(គ). រៀបចំបង្កើតស្ថាប័នអប់រំ និងអភិវឌ្ឍសម្រាប់ក្រុមហ៊ុនឡូជីស្ទិក បង្កើតស្ថាប័នអប់រំ និងអភិវឌ្ឍ សម្រាប់ក្រុមហ៊ុនឡូជីស្ទិកដោយផ្សារភ្ជាប់ជាមួយគោលនយោបាយនានាដូចជា៖ ការជំរុញការវិនិយោគ និង ការគាំទ្រដើមទុនអាជីវកម្ម ផ្តល់ការគាំទ្រទាំងសេវាកម្ម និងគោលនយោបាយ និងការលើកទឹកចិត្តដើម្បី ទាក់ទាញវិនិយោគដោយផ្ទាល់ពីបរទេស។ ស្ថាប័ននេះនឹងដើរតួនាទីយ៉ាងសកម្មក្នុងការផ្សព្វផ្សាយ និង លើកទឹកចិត្តដល់ក្រុមហ៊ុនឯកជនក្នុងការធ្វើសមាហរណកម្ម និងការរៀបចំរចនាសម្ព័ន្ធឡើងវិញ ជំរុញ កំណើនសម្រាប់ក្រុមហ៊ុនតូចនិងមធ្យម និងពង្រឹងសមត្ថភាពស្ថាប័ន ដោយយកចិត្តទុកដាក់លើការអប់រំ និងអភិវឌ្ឍន៍។

(ឃ). ការបង្កើតមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលជំនាញវិជ្ជាជីវៈឡូជីស្ទិក បង្កើតមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាល វិជ្ជាជីវៈឡូជីស្ទិក ដើម្បីធ្វើការបណ្តុះបណ្តាលមន្ត្រីរាជការ បុគ្គលិកក្រុមហ៊ុនឯកជន និងសិស្សនិស្សិត។ មណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលអាចសាងសង់ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ និងធ្វើការពង្រីកបន្ថែមជាដំហានបន្តបន្ទាប់តាម បណ្តាខេត្តគោលដៅដូចជា៖ ខេត្តព្រះសីហនុ ក្រុងបាវិត និងក្រុងប៉ោយប៉ែតជាដើម។ ការបង្កើនសមត្ថភាព សេវាករឡូជីស្ទិកឯកជន ជាពិសេសអ្នកបើកបរយានយន្តរួមទាំងរថយន្តដឹកទំនិញធុនធ្ងន់ យានយន្តសណ្តោង និងរថយន្តឯកទេសក៏ជាកត្តាចាំបាច់ ដើម្បីកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងការបំពានច្បាប់ចរាចរណ៍ ដែលបញ្ហាទាំងនេះបណ្តាលឱ្យមានការពន្យារពេលដែលមិនបានរំពឹងទុក និងការដឹកជញ្ជូនទំនិញគ្មាន សុវត្ថិភាព។ ការបង្កើនសមត្ថភាពបើកបរ គឺជាតម្រូវការនៃបុរេលក្ខខណ្ឌសម្រាប់ការកែលម្អសេវាឡូជីស្ទិក។

(៤). ការសន្ទនារវាងរដ្ឋនិងឯកជន និងការលើកកម្ពស់យន្តការទីផ្សារ

ស្របតាមកំណើនសេដ្ឋកិច្ចយ៉ាងឆាប់រហ័ស និងកំណើនប្រជាជននៅកម្ពុជាសេវាឡូជីស្ទិករំពឹងថា នឹងមានប្រសិទ្ធភាពកាន់តែខ្លាំងនាពេលអនាគត។ កិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងវិស័យសាធារណៈ និងវិស័យ ឯកជនត្រូវបានចាត់ទុកថាមានសារៈសំខាន់បំផុតសម្រាប់បង្កើតបរិយាកាសធុរកិច្ចប្រសើរជាងមុន ប៉ុន្តែ ការគិតគូរ និងកិច្ចសហការនានានៅមានកម្រិតនៅឡើយ។ គួរបង្កើតឱកាសនៃសន្ទនារវាងរដ្ឋនិងឯកជន

ជាពិសេសការពិភាក្សាអំពីឧស្សាហកម្មដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទិករវាងរដ្ឋនិងវិស័យឯកជន ឱ្យបានទៀងទាត់ ដើម្បីធ្វើទំនើបកម្មសេវាឡូជីស្ទិក និងបំពេញតម្រូវការឡូជីស្ទិកដែលនឹងកើនឡើងនាពេលអនាគត។ ការពង្រឹង យន្តការទីផ្សារត្រូវធ្វើឡើងតាមរយៈការបង្កើនការប្រកួតប្រជែង ដែលមានលក្ខណៈផ្តាច់មុខ និងបង្កើន ប្រសិទ្ធភាព និងកម្រិតសេវាឡូជីស្ទិក ដោយការបង្កើនអាជីវករឯកជនរួមមាន៖ ការចូលរួមពីវិស័យឯកជន (PSP) និងការប្រកួតប្រជែងដោយស្មើភាព។

(៥). ការកែលម្អនីតិវិធីពាណិជ្ជកម្ម និងការពង្រីកការតភ្ជាប់ក្នុងតំបន់

ផែនការមេនឹងផ្តោតលើការជួយសម្រួលសកម្មភាព និងធ្វើពាណិជ្ជកម្មឆ្លងកាត់ព្រំដែន តាមរយៈការ លើកកម្ពស់ប្រតិបត្តិការឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងនីតិវិធីនាំចេញនិងនាំចូល និងការធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់ព្រំដែន។ ការឆ្លងកាត់ព្រំដែនដោយរហ័ស ចំណាយតិច និងមានតម្លាភាព ត្រូវការវិធានការមានភាពសាមញ្ញ និង ការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិកប្រកបដោយអនុលោមភាពខ្ពស់។ ដូច្នេះ វិធានការនេះត្រូវធ្វើឡើងតាមការ អនុវត្តប្រព័ន្ធផ្លាស់ប្តូរទិន្នន័យអេឡិចត្រូនិកកំពង់ផែ (Port EDI) ប្រព័ន្ធគ្រង់គ្រងកំពង់ផែនិងប្រព័ន្ធបញ្ជូន តែមួយជាតិ (CNSW) ។ល។ វិធានការនេះក៏រួមបញ្ចូលផងដែរ នូវការបង្កើនចំនួនពាណិជ្ជករដែលគោរព តាមវិធានបានល្អតាមរយៈការលើកកម្ពស់យន្តការលើកទឹកចិត្តដល់ធុរជនល្អបំផុត ការកសាងសមត្ថភាព ស្ថាប័នក្នុងវិស័យគយ ជើងសារគយ និងអ្នកផ្តល់សេវាឡូជីស្ទិក។

ការធ្វើពាណិជ្ជកម្មឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងកំពង់ផែប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព ជាមួយការសម្រួលលិខិត អនុញ្ញាតការនាំចេញនិងនាំចូល និងការប្រើប្រាស់នូវបច្ចេកវិទ្យាគ្រប់គ្រាន់ដូចជា៖ បញ្ជីតែមួយជាតិ (CNSW) និងបញ្ជីតែមួយអាស៊ាន (ASW) នឹងធ្វើឱ្យដំណើរការឆ្លងកាត់ព្រំដែនមានភាពរលូន ងាយស្រួល ឆាប់រហ័ស ថ្លៃសមរម្យ តម្លាភាពនិងភាពបត់បែនសម្រាប់ធុរជន និងអ្នកដំណើរដែលអនុលោមតាមតម្រូវការនៃ អភិបាលកិច្ចល្អ។ ស្របតាមការអនុវត្តប្រព័ន្ធ ICT នីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញគយនឹងត្រូវបាន ត្រួតពិនិត្យតាមរយៈការបង្កើនចំនួនធុរជនល្អបំផុត ការដាក់បញ្ចូលផ្តល់សេវានៅចន្លោះការិយាល័យ និង កន្លែងរង់ចាំ ការអនុវត្តនូវគោលនយោបាយទទួល "ច្បាប់ដើមតាមក្រោយ" សម្រាប់ការភ្ជាប់ឯកសារ ប្រតិវេទន៍គយ។ វិធានការទាំងនេះរំពឹងថានឹងជួយលើកកម្ពស់ការគ្រប់គ្រងអាជីវកម្ម និងនីតិវិធីពាណិជ្ជកម្ម ឆ្លងកាត់ព្រំដែនកាន់តែប្រសើរ។

ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងកំពង់ផែនៃប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងចំណតកុងតឺន័រ (CTMS) និងប្រព័ន្ធបញ្ជូនតែមួយ (SWS) ត្រូវបានតភ្ជាប់ទៅភ្នាក់ងារដឹកជញ្ជូននិងក្រុមហ៊ុនផ្លូវដែករួចជាស្រេច ដើម្បីផ្លាស់ប្តូរព័ត៌មានចាំបាច់។ ទោះបី ជាយ៉ាងណាក៏ដោយ មិនមានទំនាក់ទំនងរវាងក្រុមហ៊ុនរថយន្តដឹកជញ្ជូនធុនធំ និងប្រតិបត្តិករផែស្លូត នោះទេ។ តាមរយៈការតភ្ជាប់ប្រព័ន្ធជាមួយក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូន កំពង់ផែស្វ័យវ័ត្តក្រុងព្រះសីហនុ អាចកាត់ បន្ថយការកកស្ទះនៅខាងមុខនិងក្នុងបរិវេណកំពង់ផែបាន។ ប្រព័ន្ធបញ្ជូនតែមួយ (SWS) ទទួលព័ត៌មាន វិក័យបត្រនៃការប្រើប្រាស់កំពង់ផែនិងបង្កើតវិក័យបត្រសម្រាប់កម្រៃ និងថ្លៃសេវាកម្ម។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ ដោយការទូទាត់នៅតែបន្តធ្វើឡើងដោយដៃ (មិនទាន់ប្រើប្រព័ន្ធកំព្យូទ័រពេញលេញ)។

ប្រព័ន្ធបញ្ជាតែមួយជាតិកម្ពុជា (CNSW) ជាប្រព័ន្ធដែលត្រូវបានបង្កើត និងដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់សម្រាប់ ក្រសួង-ស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធក្នុងការចេញអាជ្ញាបណ្ណ វិញ្ញាបនបត្រ លិខិតអនុញ្ញាត និងឯកសារ ផ្សេងៗទៀត (LPCO) ក្នុងទម្រង់អេឡិចត្រូនិកសម្រាប់ទំនិញនាំចេញ-នាំចូល ជំនួសឱ្យការប្រើប្រាស់ឯកសារ ក្នុងទម្រង់ក្រដាស។ បច្ចុប្បន្ន ប្រព័ន្ធនេះត្រូវបានតភ្ជាប់ទៅកាន់ប្រព័ន្ធស្វ័យប្រវត្តិកម្មទិន្នន័យគយ (ASYCUDA) ដោយស្វ័យប្រវត្តិក្នុងការផ្លាស់ប្តូរទិន្នន័យអេឡិចត្រូនិក សម្រាប់បម្រើឱ្យការបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញ ពីគយ (customs clearance)។ ប្រព័ន្ធអាស៊ីគូជាមាននូវមុខងារពិសេសមួយដែលកម្រមាននៅក្នុង ប្រព័ន្ធនានារបស់រាជរដ្ឋាភិបាល គឺមុខងារគ្រប់គ្រងហានិភ័យ (risk management module) ដែល មុខងារនេះមានលទ្ធភាពអាចវាយតម្លៃកម្រិតហានិភ័យនៃទំនិញនាំចេញ-នាំចូល ដែលអនុញ្ញាតឱ្យមន្ត្រីគយ ផ្ដោតការយកចិត្តទុកដាក់ទៅលើទំនិញមានហានិភ័យខ្ពស់ និងផ្តល់ការសម្រួលជាអតិបរមាដល់ទំនិញ ដែលមិនមានហានិភ័យ ដែលជាផ្នែកមួយដ៏សំខាន់ក្នុងការអនុវត្តគោលនយោបាយនៃកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម តាមរយៈការគ្រប់គ្រងហានិភ័យ របស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា។

សមត្ថភាពនៃនីតិវិធីការចេញនិងចូលរបស់នាវា និងការគ្រប់គ្រងកំពង់ផែនឹងត្រូវបានបង្កើនតាមរយៈ ការអនុវត្តប្រព័ន្ធ Port EDI និងប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ។ ប្រព័ន្ធផ្លាស់ប្តូរទិន្នន័យអេឡិចត្រូនិកកំពង់ផែ (Port EDI) គឺជាការធ្វើទំនើបកម្មទ្រង់ទ្រាយធំលើការត្រួតពិនិត្យនាវាចរណ៍ចេញនិងចូលនៅកម្ពុជា ដោយ ប្តូរការធ្វើការដោយដៃមកធ្វើការលើប្រព័ន្ធអនឡាញវិញ។ បច្ចុប្បន្នរាល់ការធ្វើបែបបទនាវាចរណ៍ចេញចូលគឺ ត្រូវចំណាយពេលវេលាវែងយូរ និងនីតិវិធីស្មុគស្មាញ។ ប៉ុន្តែនៅពេលប្រព័ន្ធ Port EDI នេះដំណើរការនឹងជួយ សម្រួលដល់ការធ្វើបែបបទឱ្យមានភាពងាយស្រួលជាងមុន ចំណេញពេលវេលា មានប្រសិទ្ធភាពនិងតម្លាភាព ផងដែរ។ ការផ្តល់ព័ត៌មានជាមុនតាមរយៈប្រព័ន្ធ Port EDI នឹងជួយឱ្យការគ្រប់គ្រងកំពង់ផែមានប្រសិទ្ធភាព ក្នុងការកាត់បន្ថយការកកស្ទះដោយប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ (CTMS និង SWS) នឹងត្រូវបានតភ្ជាប់ផ្ទាល់ទៅ នឹងក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូន និងប្រតិបត្តិការផែស្លូត។

ការតភ្ជាប់គ្នាទៅវិញទៅមករវាងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន ជាកាតាលីករនៃចរាចរណ៍ទំនិញ ដែលមាន ប្រសិទ្ធភាព និងមានភាពល្អនៅក្នុងទីផ្សារអន្តរជាតិនិងទីផ្សារក្នុងស្រុក។ ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ និងឡឌីជីថលក្របបដោយប្រសិទ្ធភាពនឹងចូលរួមចំណែកដល់ប្រតិបត្តិការ តាមរយៈការកាត់បន្ថយពេលវេលា និងការកាត់បន្ថយថ្លៃចំណាយក្នុងការប្រគល់ទំនិញឱ្យបានដល់ដៃអ្នកប្រើប្រាស់ និងការបង្កើនភាពប្រកួត ប្រជែងសម្រាប់ឧស្សាហកម្មក្នុងស្រុក។ ម្យ៉ាងទៀតជាឧបករណ៍ដ៏មានអានុភាពសម្រាប់ពន្លឿនការតភ្ជាប់ ទៅនឹងខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់ជាសកល និងជួយដល់ឧស្សាហកម្មនាំចេញសំខាន់ៗតភ្ជាប់ទៅនឹងទីផ្សារអន្តរជាតិ ផងដែរ។ ការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនទាំងនេះមានសារៈសំខាន់ មិនត្រឹមតែក្នុងទិដ្ឋភាព សេដ្ឋកិច្ចប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែថែមទាំងជួយជំរុញដល់ការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ការតភ្ជាប់ពីតំបន់មួយទៅតំបន់ មួយដើម្បីផ្គត់ផ្គង់និងចែកចាយទំនិញកាន់តែប្រសើរ។ ដូច្នេះ ការចូលរួមរបស់កម្ពុជាជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀង សម្របសម្រួលការដឹកជញ្ជូនឆ្លងព្រំដែន (CBTA) ពិតជាមានសារៈសំខាន់ដើម្បីធានាឱ្យមានរំហូរដោយល្អនៃ

នៃទំនិញ សេវាកម្ម និងអ្នកដំណើរឆ្លងកាត់ព្រំដែន ជួយសម្រួលដល់ពាណិជ្ជកម្ម និងលើកកម្ពស់សមត្ថភាព ប្រកួតប្រជែងរបស់ប្រទេស។

(៦). វិធានការ គោលនយោបាយ និងបទប្បញ្ញត្តិគាំទ្រក្របខណ្ឌ (យុទ្ធសាស្ត្រ) នៃ ការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ

ឈរលើមូលដ្ឋានច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិ និងគោលនយោបាយមានស្រាប់ទាក់ទងនឹងវិស័យឡូជីស្ទិកនៅ កម្ពុជា និងផ្អែកលើបទពិសោធន៍ពីគោលនយោបាយឡូជីស្ទិករបស់ប្រទេសនានាលើពិភពលោក កម្ពុជាអាច ធ្វើការរៀបចំ ផ្សព្វផ្សាយ និងពង្រឹងការអនុវត្តក្របខណ្ឌគោលនយោបាយគាំទ្រដល់វិស័យឡូជីស្ទិក ដោយ ផ្ដោតលើការរៀបចំច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិនានា ការស្រាវជ្រាវ ការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាព ការវាយតម្លៃផល ប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងការវិភាគលើចំណាយនិងផលចំណេញ។

ការពង្រឹងក្របខណ្ឌច្បាប់ស្តីពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូននិងឡូជីស្ទិក និងការបង្កើតនូវយន្តការស្វ័យទ្រទ្រង់ គួរត្រូវបានធ្វើឡើងសម្រាប់ការអនុវត្តផែនការមេ និងការកែលម្អសេវាឡូជីស្ទិកនាពេលអនាគតដើម្បីឆ្លើយតប ទៅនឹងទំហំពាណិជ្ជកម្ម និងការដឹកជញ្ជូនជាអន្តរជាតិ កិច្ចព្រមព្រៀងសកល ព្រមទាំងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ក្នុងស្រុក។ ការពន្លឿនកិច្ចព្រមព្រៀងស្តីពីពាណិជ្ជកម្មឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងការពង្រឹងក្របខណ្ឌគតិយុត្ត ពាក់ព័ន្ធដូចជា៖ ច្បាប់ស្តីពីការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកនិងកំពង់ផែ ច្បាប់ស្តីពីផ្លូវដែក និងច្បាប់ស្តីពីការ ដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោករួមទាំងបទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេស និងស្តង់ដារបច្ចេកទេស មានភាពចាំបាច់ដើម្បីពង្រឹង ភាពប្រកួតប្រជែងរបស់កម្ពុជានៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន និងមហាអនុតំបន់មេគង្គ។

ការចរចាបន្ថែមអំពីកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មឆ្លងកាត់ព្រំដែនក្នុងមហាអនុតំបន់មេគង្គ (CBTA) កិច្ច ព្រមព្រៀងទ្វេភាគី និងកិច្ចព្រមព្រៀងក្របខណ្ឌអាស៊ានស្តីពីការសម្របសម្រួលទំនិញឆ្លងកាត់ (AFAFGIT) មានភាពចាំបាច់ខ្ពស់។ របាំងពន្ធគយ និងរបាំងមិនមែនពន្ធនៅតាមព្រំដែនកម្ពុជានៅតែជាបញ្ហាចម្បង និង ជាគុណវិបត្តិចំពោះឧស្សាហកម្មនាំចេញ និងបង្កើនថ្លៃនាំចូល។ លើសពីនេះដោយសារកម្ពុជាជាសមាជិក នៃអង្គការពាណិជ្ជកម្មពិភពលោក មហាអនុតំបន់មេគង្គ និងអាស៊ានកម្ពុជាមានកាតព្វកិច្ចក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀង ទាំងនេះ។ ការសម្របសម្រួលក្នុងក្របខណ្ឌគតិយុត្តដូចជា៖ ការឯកភាពលើសុខដុមនីយកម្មស្តង់ដារ ត្រូវបន្ត ពិភាក្សា និងចរចាជាមួយប្រទេសជិតខាង ដើម្បីពន្លឿនការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់នេះឱ្យបានឆាប់ និងគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ។

៤. ការអនុវត្តផែនការមេ

ផែនការមេនេះនឹងត្រូវសម្របសម្រួលការអនុវត្តតាមរយៈការកំណត់អាទិភាពបញ្ជីគម្រោងអាទិភាព ក្របខណ្ឌហិរញ្ញប្បទានជារួម និងយន្តការសម្របសម្រួល និងការតាមដានការអនុវត្តរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល។

៤.១. លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យកំណត់គម្រោងអាទិភាព និងវដ្តនៃការអនុវត្តគម្រោង

ផែនការមេនេះកំណត់បាននូវបញ្ជីគម្រោងអាទិភាពបឋម ដែលនឹងក្លាយជាមូលដ្ឋានដ៏រឹងមាំ ក្នុង ដំណាក់កាលនៃការអនុវត្ត ដោយកែលម្អ និងបំពេញបន្ថែមនូវចំណុចខ្វះខាត តាមរយៈការរៀបចំក្របខណ្ឌ វិនិយោគ និងបញ្ជីគម្រោងច្បាស់លាស់ ផ្អែកលើគោលការណ៍ និងវិធានស្របតាមយន្តការនៃការគ្រប់គ្រង ការវិនិយោគសាធារណៈ៖

- **គោលការណ៍សនិទានកម្ម៖** ជាគម្រោងដែលមានភាពចាំបាច់ ឬសារៈសំខាន់ក្នុងទិដ្ឋភាពសេដ្ឋកិច្ច សង្គម និងបរិស្ថាន ព្រមទាំងឆ្លើយតបនឹងតម្រូវការអាទិភាពនៃផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ យុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍តាមវិស័យ និងគោលនយោបាយ និងយុទ្ធសាស្ត្រពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀត។
- **គោលការណ៍ផលសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ៖** មានផលចំណេញផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុស្រប តាមលក្ខខណ្ឌកំណត់។
- **គោលការណ៍ជម្រើសប្រសើរបំផុត៖** មានឧត្តមភាពប្រៀបធៀប និងផលសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមខ្ពស់ ជាងគេធៀប និងជម្រើសគម្រោងដទៃផ្សេងទៀត។
- **គោលការណ៍ភាពអាចទ្រទ្រង់បាននៃថវិកា៖** តម្រូវការថវិកាសម្រាប់វិនិយោគ ប្រតិបត្តិការ និង ថែទាំត្រូវស្ថិតក្នុងភាពអាចទ្រទ្រង់បាននៃថវិកា និងត្រូវបានធ្វើសមាហរណកម្មចូលក្នុងក្របខណ្ឌ ហិរញ្ញវត្ថុសាធារណៈរយៈពេលមធ្យម ក្របខណ្ឌថវិការយៈពេលមធ្យម ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រថវិកា និងថវិកាប្រចាំឆ្នាំ។
- **គោលការណ៍ភាពអាចអនុវត្តបាន៖** សមាសភាគគម្រោង អភិក្រម យន្តការ និងរចនាសម្ព័ន្ធព្រមទាំង សមត្ថភាពស្ថាប័នសម្រាប់គ្រប់គ្រង និងការអនុវត្តគម្រោងត្រូវឆ្លើយតបនឹងតម្រូវការ និងបរិការណ៍ ជាក់ស្តែងរបស់កម្ពុជា។
- **គោលការណ៍អភិវឌ្ឍន៍បែកចែក៖** មានតុល្យភាពរវាងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចជាមួយនឹងបរិស្ថាន សង្គម និង វប្បធម៌ ដើម្បីសម្រេចគោលដៅអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចជាតិ។
- **គោលការណ៍ភាពរួចរាល់សម្រាប់ចាប់ផ្តើមការអនុវត្តគម្រោង៖** មានការគិតគូរ និងរៀបចំនូវគោល ការណ៍ណែនាំស្តីពីការគ្រប់គ្រងគម្រោង ការអនុវត្តគម្រោង ផែនការដោះស្រាយផលប៉ះពាល់ ដោយសារគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ ផែនការគ្រប់គ្រងបរិស្ថាន ផែនការលទ្ធកម្មគម្រោង ព្រមទាំងផែនការ សកម្មភាព និងថវិកាប្រចាំឆ្នាំ។

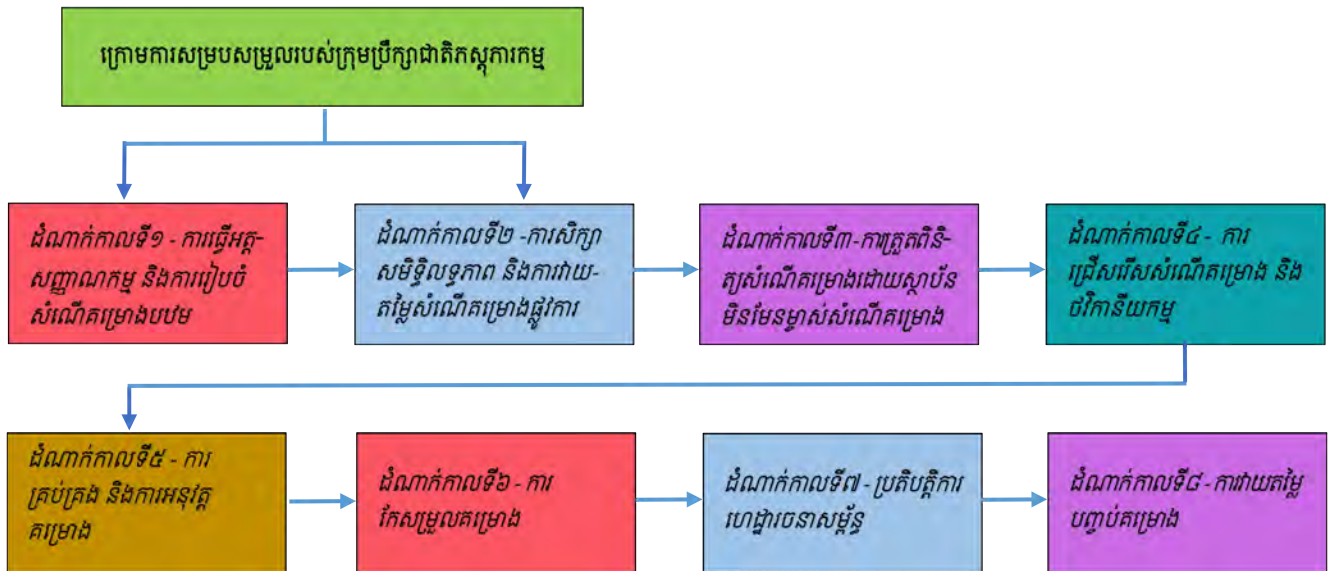
ជាមួយគ្នានេះ ដំណើរការអនុវត្តគម្រោងត្រូវស្របតាមនីតិវិធីរួម និងវដ្តនៃគម្រោងវិនិយោគសាធារណៈ ក្នុងនោះរួមមាន៖

- ការធ្វើអត្តសញ្ញាណគម្រោង និងការរៀបចំសំណើគម្រោងបឋម

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

វដ្តនៃការរៀបចំ និងការអនុវត្តគម្រោងក្រោមផែនការមេនេះ នឹងគោរពតាមយន្តការនៃការគ្រប់គ្រងវិនិយោគសាធារណៈដែលមាន ៨ដំណាក់កាល ដូចបានរៀបរាប់ខាងលើ។ ជាមួយគ្នានេះ ដំណាក់កាលទី១ និងទី២ ដែលជាដំណាក់កាលនៃការធ្វើអត្តសញ្ញាណកម្ម និងការរៀបចំគម្រោងបឋមនិងការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាព និងការវាយតម្លៃសំណើគម្រោងផ្លូវការ ស្ថិតក្រោមផែនការសមត្ថកិច្ចរបស់ក្រុមប្រឹក្សាជាតិកសិកម្ម ក្នុងការសម្រេចនិងអនុម័ត និងមានគណៈកម្មាធិការជាតិកសិកម្ម ទទួលបន្ទុកសម្របសម្រួលដោយឈរលើគោលការណ៍បច្ចេកទេសជាមូលដ្ឋាន និងមានការចូលរួមពីក្រសួងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ តាមមុខសញ្ញា និងការទទួលខុសត្រូវរៀងខ្លួនក្នុងនាមជាស្ថាប័នជំនាញ។

រូប ៤.១. វិហារដំណាក់កាលនៃវដ្តគម្រោងក្រោមផែនការមេគ្រប់គ្រងជ្រោយស្ទីពី ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ និងកសិកម្មកម្ពុជា ២០២៣-២០៣៣



៤.២. ក្របខណ្ឌហិរញ្ញប្បទាន

ក្របខណ្ឌផែនការមេនេះ គ្រោងគម្រោងអាទិភាពចំនួន ១៧៤ និងចែកតាមប្រភេទនៃមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន ប៉ុន្តែភាគច្រើនជាគម្រោងសាងសង់ផ្លូវថ្នល់។ ការគ្រោងនេះមានទំហំវិនិយោគប្រមាណ

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

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

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

- **យន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន៖** ផ្ដោតលើគម្រោងមានតម្រូវការទំហំហិរញ្ញប្បទានក្នុងទំហំធំ ដែលលទ្ធភាពហិរញ្ញប្បទានរបស់រដ្ឋពិបាកនឹងឆ្លើយតប ឬដើម្បីសម្រាលបន្ទុកសារពើពន្ធរបស់រដ្ឋ។ ម្យ៉ាងវិញទៀតក៏ស្ថិតក្នុងប្រភេទគម្រោង ដែលរដ្ឋត្រូវពឹងអាស្រ័យលើជំនាញ ឬបច្ចេកទេសពីវិស័យឯកជនដើម្បីធ្វើប្រតិបត្តិការ ឬគ្រប់គ្រងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តទាំងនោះ មុននឹងផ្ទេរចំណេះជំនាញមកមន្ត្រីរដ្ឋាភិបាលដើម្បីគ្រប់គ្រងបន្ត។ ជាការកត់សម្គាល់យន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជនកន្លងមក មានទាំងគម្រោងផ្តួចផ្តើមដោយរដ្ឋ (solicited) និងគម្រោងផ្តួចផ្តើមដោយឯកជន (unsolicited) និងផ្ដោតលើវិស័យអាទិភាពមួយចំនួនរួមមាន៖ វារីអគ្គិសនី ផ្លូវល្បឿនលឿន អាកាសយានដ្ឋាន និងផ្លូវដែកជាដើម។ ជាមួយគ្នានេះ ការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាពពឹងផ្អែកខ្លាំងលើការគាំទ្រនៃវិស័យឯកជន ជាពិសេសក្រុមហ៊ុនដែលមានចំណាប់អារម្មណ៍វិនិយោគលើគម្រោងនោះ ឬការស្នើសុំការគាំទ្រពីដៃគូអភិវឌ្ឍន៍ ខណៈរាជរដ្ឋាភិបាលកំពុងសិក្សាលទ្ធភាពក្នុងការបង្កើតយន្តការហិរញ្ញប្បទានដើម្បីគាំទ្រការសិក្សានេះ។

ជាទូទៅ យន្តការហិរញ្ញប្បទានគាំទ្រវិនិយោគសាធារណៈទាំងនេះសុទ្ធសឹងមានកម្រិត ឬពិការកំហិតរៀងៗខ្លួនដើម្បីធានាបាននូវនិរន្តរភាព និងចីរភាពសារពើពន្ធ និងបំណុលសាធារណៈ។ តាមរយៈ

ក្របខណ្ឌហិរញ្ញវត្ថុសាធារណៈប្រចាំឆ្នាំ វិនិយោគដោយហិរញ្ញប្បទានក្នុងប្រទេសមានកំណើនជាលំដាប់ ដោយ កើនពី ៥៩៣លានដុល្លារអាមេរិក (២,៩៦% នៃផ.ស.ស) ក្នុងឆ្នាំ២០១៦ ដល់ ១ ២០៣លានដុល្លារអាមេរិក (៤,៤៤% នៃផ.ស.ស) ក្នុងឆ្នាំ២០១៩^៣។ ក្នុងទំហំនេះប្រហែល ៨៥% ត្រូវបានចំណាយលើគម្រោង ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តដែលក្នុងនោះផ្ដោតលើការថែទាំ និងជួសជុល និងគម្រោងវិនិយោគខ្នាតតូច ជាពិសេស ផ្លូវជនបទ និងធារាសាស្ត្រខ្នាតតូចជាដើម។ ជាមួយគ្នានេះ ភាគច្រើនផ្ដោតលើការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដឹកជញ្ជូនពេលគឺប្រហែល ៦០% នៃហិរញ្ញប្បទានក្នុងប្រទេស។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី លទ្ធភាពនៃវិនិយោគ ទាំងពីរប្រភេទនេះពឹងផ្អែកទាំងស្រុង លើការប្រមូលចំណូលក្នុងស្រុកដែលជាទូទៅមានទំនាក់ទំនងយ៉ាង ជិតស្និទ្ធ និងកំណើន និងសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ច។ នេះមានន័យថា ប្រសិន ផ.ស.ស ត្រូវបានរំពឹងថាមាន កំណើនល្អសម្រាប់ឆ្នាំបន្ទាប់ នោះលទ្ធភាពប្រមូលចំណូលក្នុងស្រុកនឹងបានកាន់តែច្រើនដែលនាំដល់ការ គ្រោងចំណាយសម្រាប់វិនិយោគដោយហិរញ្ញប្បទានក្នុងប្រទេសកាន់តែមានទំហំធំ។

វិនិយោគដោយហិរញ្ញប្បទានក្រៅប្រទេសមាននិន្នាការកំណើនដូចគ្នាដែរពេលគឺកើនពី ៩៤៥លាន ដុល្លារអាមេរិក (៤,៧២% នៃផ.ស.ស) ក្នុងឆ្នាំ២០១៦ ទៅ ១ ២៤០លានដុល្លារអាមេរិក (៤,៥៧% នៃផ.ស.ស) ក្នុងឆ្នាំ២០១៩។ ជាទូទៅ ប្រមាណ ៨០% នៃទំហំនេះត្រូវបានប្រើប្រាស់សម្រាប់គាំទ្រការវិនិយោគលើ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត ដែលភាគច្រើនជាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ឬអាចនិយាយបានថាការវិនិយោគ លើវិស័យដឹកជញ្ជូនស្របយកប្រហែលចន្លោះពី ៤៥% ទៅ ៥០% នៃវិនិយោគដោយហិរញ្ញប្បទានក្រៅប្រទេស។ យ៉ាងណាមិញ កំហិតពិតនៃវិនិយោគដោយហិរញ្ញប្បទានក្រៅប្រទេស អាស្រ័យលើលទ្ធភាពនៃការខ្ចី បំណុលសាធារណៈពីក្រៅប្រទេសរបស់កម្ពុជា។ តាមរយៈយុទ្ធសាស្ត្រស្តីពីការគ្រប់គ្រងបំណុលសាធារណៈ ២០១៩-២០២៣ រាជរដ្ឋាភិបាលកំណត់ទំហំនៃការខ្ចីបន្ថែមពីក្រៅប្រទេសសម្រាប់ឆ្នាំ២០១៩-២០២៣ ក្នុងរង្វង់ ១,៥ប៊ីលានដុល្លារអាមេរិក ទៅ ២ប៊ីលានដុល្លារអាមេរិក/ឆ្នាំ ហើយក្នុងកាលៈទេសៈចាំបាច់នឹង បង្កើនដល់រង្វង់ ៣ប៊ីលានដុល្លារអាមេរិក/ឆ្នាំ ប៉ុន្តែទំហំនៃការខ្ចីបន្ថែមពីក្រៅប្រទេសសរុបក្នុងរយៈពេល ៥ឆ្នាំនេះ មិនត្រូវលើសពី ១១ប៊ីលានដុល្លារអាមេរិក (សមមូលនឹងប្រមាណ ១៥ប៊ីលានដុល្លារអាមេរិក)។ ក្នុងន័យនេះ ទំហំនៃការខ្ចីបំណុលប្រកបដោយចីរភាពអាចឈានទៅដល់ប្រមាណជា ៣ប៊ីលានដុល្លារ អាមេរិកជាមធ្យម/ឆ្នាំ។

ដោយឡែក ការវិនិយោគក្រោមទម្រង់ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជនដែលគិតចាប់ពីឆ្នាំ១៩៩៥ ដល់ ឆ្នាំ២០២១ មានទំហំសរុប ៦ ៣៦៥^៤លានដុល្លារអាមេរិក ក្នុងនោះវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន មានចំណែកប្រមាណ ៣ ២៨៥លានដុល្លារអាមេរិក ក្នុងនោះ ៥១% ជាគម្រោងអាកាសយានដ្ឋាន និងផ្លូវ

^៣ វិនិយោគដោយហិរញ្ញប្បទានក្នុងប្រទេសមានកំណើនយ៉ាងគំហុកពីឆ្នាំ២០០០ (១ ៥៨៣លានដុល្លារអាមេរិក) និង២០២១ (១ ៦៨៤លានដុល្លារអាមេរិក) និងបន្តដល់ឆ្នាំ២០២២ និង២០២៣ ដោយសារគោលនយោបាយបានប្រយុទ្ធប្រឆាំងនឹងជំងឺ កូវីដ-១៩។

^៤ ទំហំនៃការវិនិយោគនេះអាចធំជាងនេះដោយសារភាពខ្វះចន្លោះនៃការកត់ត្រាទិន្នន័យ។

ល្បឿនលឿន។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី យន្តការនេះត្រូវក្នុងដំណាក់កាល “ធ្វើបណ្តើរ រៀនបណ្តើរ” ដែល ចាំបាច់ត្រូវកសាងទំនុកចិត្តឱ្យកាន់តែខ្ពស់រវាងរដ្ឋនិងឯកជន តាមរយៈការកសាងក្របខណ្ឌច្បាប់ និងបទដ្ឋាន គតិយុត្តិឱ្យបានគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ និងជំរុញការអនុវត្តឱ្យមានតម្លាភាព។ នេះមានន័យថា យន្តការនេះមិនទាន់ ក្លាយជាយន្តការហិរញ្ញប្បទាននាំមុខសម្រាប់កម្ពុជាក្នុងរយៈពេលឆាប់ៗខាងមុខនេះទេ។

ក្របខណ្ឌហិរញ្ញប្បទានទ្រទ្រង់ការអនុវត្តផែនការមេនេះ ត្រូវបានគិតគូរជាពីរដំណាក់កាល ស្របតាម ក្របខណ្ឌពេលវេលានៃការរៀបចំបញ្ជីគម្រោងអាទិភាព ប៉ុន្តែផ្ដោតសំខាន់លើក្របខណ្ឌរយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧) ខណៈរយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣) នឹងត្រូវបានគិតគូរក្នុងដំណាក់កាលបន្ទាប់ (អំឡុងពេលនៃការវាយតម្លៃពាក់កណ្តាលអាណត្តិ)។ ជាមួយ តម្រូវការហិរញ្ញប្បទានសរុបសម្រាប់រយៈ ពេលខ្លីនិងមធ្យម (៥ឆ្នាំ) ត្រូវជាប្រមាណ ១៩ ៩២៦លានដុល្លារអាមេរិក ស្មើនឹង ១០,២% នៃ ផ.ស.ស ចន្លោះឆ្នាំ២០២៣-២០២៧។ តាមរយៈតម្រូវការហិរញ្ញប្បទានសរុបនេះ ហិរញ្ញប្បទានជាមធ្យមប្រចាំឆ្នាំ ស្ថិតក្នុងរង្វង់ ៣ ៩៨៥លានដុល្លារអាមេរិក ដែលចាំបាច់ត្រូវបែងចែកតាមប្រភពហិរញ្ញប្បទាន ៣សំខាន់ៗ៖

- **ហិរញ្ញប្បទានដោយថវិកាជាតិ៖** ត្រូវបានរំពឹងថានឹងដើរតួនាទីកាន់តែសំខាន់ក្នុងការទ្រទ្រង់គាំទ្រ តម្រូវការវិនិយោគសាធារណៈ ជាពិសេសហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន។ ជាមធ្យមហិរញ្ញប្បទាន ដោយថវិកាជាតិមានលទ្ធភាពទ្រទ្រង់តម្រូវការវិនិយោគសាធារណៈ លើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ក្នុងរង្វង់ ២,៩% នៃផ.ស.ស ជាមួយនឹងនិន្នាការកើនឡើងជាបន្តបន្ទាប់ ក្នុងរយៈពេលមធ្យមនិងវែង។ ប្រភពនេះត្រូវបានប្រមើលឃើញថា មានភាពមិនប្រាកដប្រជា ដោយអាស្រ័យលើកម្រិតចំណូលក្នុង ស្រុក និងកត្តាមួយចំនួនផ្សេងទៀត។
- **ហិរញ្ញប្បទានពីក្រៅប្រទេស៖** លទ្ធភាពទ្រទ្រង់សរុបស្ថិតក្នុងរង្វង់ ២,១% នៃផ.ស.ស ជាមធ្យមក្នុង មួយឆ្នាំ ជាមួយនឹងនិន្នាការថេរសម្រាប់រយៈពេលមធ្យម និងវែង។ ប្រភពនេះមានស្ថិរភាពខ្ពស់ធៀបនឹង ប្រភពផ្សេងទៀត ប៉ុន្តែប្រឈមនឹងការបែងចែកជាមួយនឹងអាទិភាពផ្សេងទៀត ដែលក៏ជាបន្ទុករបស់ រាជរដ្ឋាភិបាលដែរ ជាពិសេសផ្នែកសង្គម។
- **យន្តការភាពជាដៃគូវាងរដ្ឋនិងឯកជន៖** ផ្អែកលើមូលដ្ឋាននៃការប៉ាន់ស្មានខាងលើយន្តការភាពជា ដៃគូវាងរដ្ឋនិងឯកជនចាំបាច់ត្រូវបង្កប់រហូតដល់ ៥,៣% នៃផ.ស.ស ជាមធ្យម ដែលជាទំហំ មួយដ៏ធំ។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី តម្រូវការហិរញ្ញប្បទានពីប្រភពនេះ នឹងនិន្នាការថយចុះ សម្រាប់រយៈ ពេលមធ្យមនិងវែង ស្របពេលដែល លទ្ធភាពហិរញ្ញប្បទានដោយថវិកាជាតិកាន់តែប្រសើរ។

តារាងខាងក្រោមនេះលម្អិតពីប្រភពហិរញ្ញប្បទានគាំទ្រការអនុវត្តផែនការមេ តាមឆ្នាំដែលមានកម្រិត លម្អៀងតាមលទ្ធភាពនៃប្រភពថវិកា។ ជាមួយគ្នានេះ ការគិតគូរនេះធ្វើឡើងក្នុងសេណារីយ៉ូនៃកំណើនសេដ្ឋកិច្ច ត្រឡប់ទៅរកនិន្នាការកំណើនខ្ពស់ឡើងវិញ (ក្នុងរង្វង់ ៧%/ឆ្នាំ) ស្របពេលដែលចំណូលក្នុងស្រុកសរុប អាចរក្សាបានកំណើនក្នុងរង្វង់ ១០% សម្រាប់រយៈពេលវែង ខណៈវិស័យសារពើពន្ធត្រូវរក្សាក្នុងកម្រិតនូវ

តុល្យភាពថវិកា ដោយឱនភាពថវិកាត្រូវគ្រោងមិនឱ្យលើស ៧,០% នៃផ.ស.ស។ ក្នុងន័យនេះ ហានិភ័យ នៃហិរញ្ញប្បទានសម្រាប់ការគាំទ្រគម្រោងក្នុងក្របខណ្ឌផែនការមេនេះ ស្ថិតក្នុងកម្រិតខ្ពស់ ជាពិសេស ហិរញ្ញប្បទានដោយថវិកាជាតិ និងយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន។ ដូច្នេះ ការកំណត់ទំហំហិរញ្ញប្បទាន ជាក់ស្តែង តាមប្រភពនីមួយៗនឹងត្រូវសម្រេចក្នុងដំណាក់កាលនៃការអនុវត្ត ស្របតាមផែនការសកម្មភាព ជាក់ស្តែងដែលមានមូលដ្ឋានពីបញ្ជីគម្រោងអាទិភាពបឋម។

ហិរញ្ញប្បទានតាមប្រភពសំខាន់ៗ សម្រាប់រយៈពេលខ្លី និងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)

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

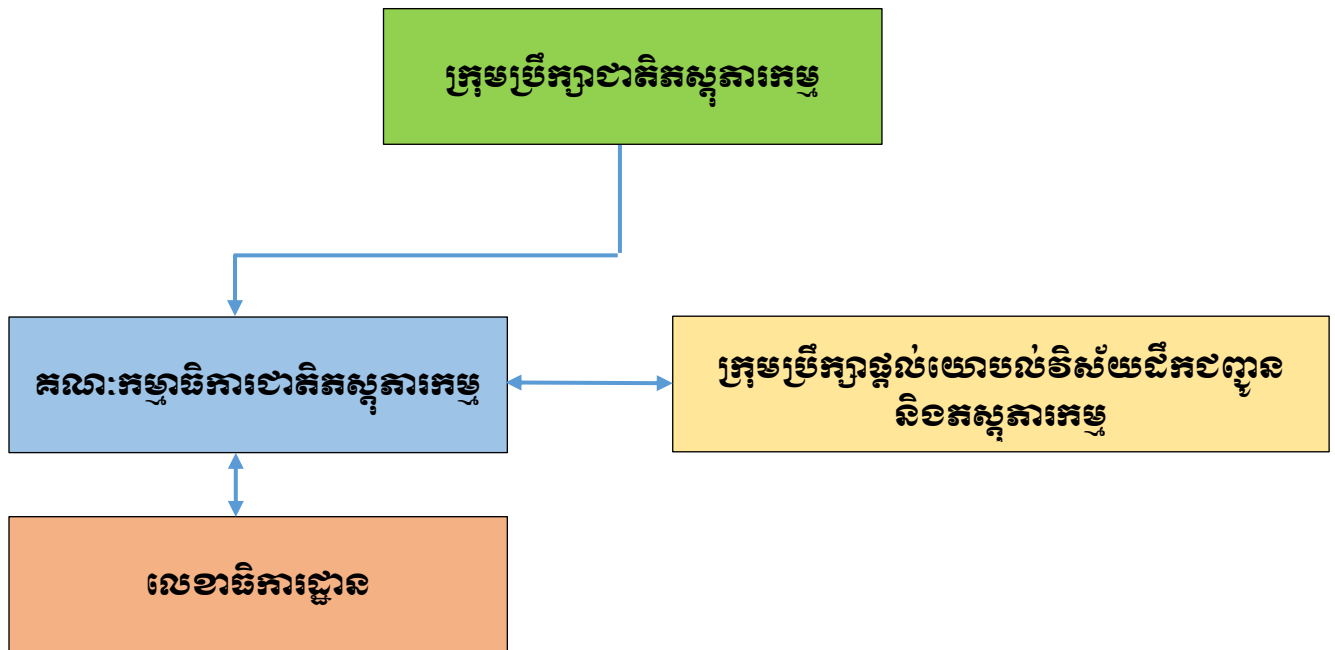
(ធៀបនឹង ផ.ស.ស %)	២០២៣	២០២៤	២០២៥	២០២៦	២០២៧	មធ្យម
ហិរញ្ញប្បទានដោយថវិកាជាតិ	៤,៦	២,១	២,៥	២,៧	២,៨	២,៩
ហិរញ្ញប្បទានពីក្រៅប្រទេស	២,៤	២,២	២,០	២,០	២,២	២,១
យន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជន	៥,៤	៧,១	៥,៨	៤,៨	៣,៦	៥,៣

៤.៣. យន្តការសម្របសម្រួលការអនុវត្ត និងការតាមដាននិងត្រួតពិនិត្យ

៤.៣.១. យន្តការស្ថាប័ន

ដើម្បីធានាបាននូវការអនុវត្តផែនការមេនេះទទួលបានជោគជ័យ យន្តការស្ថាប័នសាមញ្ញប៉ុន្តែ ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពមួយ ត្រូវបានគិតគូរដោយយកជម្រើសយន្តការមានស្រាប់ជាមូលដ្ឋានបូកផ្សំនឹងការ ពង្រឹង និងការកែលម្អបន្ថែម។ យន្តការស្ថាប័នជំរុញការអនុវត្តផែនការមេនេះមានសមាសភាព៖ (១) ក្រុម ប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម, (២) គណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុភារកម្ម, (៣) ក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់វិស័យដឹក ជញ្ជូន និងភស្តុភារកម្ម និង (៤) លេខាធិការដ្ឋាន។ ក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម គណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុ- ភារកម្ម និងលេខាធិការដ្ឋានដែលជាយន្តការមានស្រាប់នឹងត្រូវបានបន្ថែមនូវតួនាទី និងភារកិច្ចពាក់ព័ន្ធនឹង ការសម្របសម្រួល និងការជំរុញការអនុវត្តផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយស្តីពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមេធានាបាយ និងភស្តុភារកម្មកម្ពុជា ២០២៣-២០៣៣។ ស្របពេលគ្នានេះ ក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់វិស័យដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារកម្ម ដែលជាយន្តការស្ថាប័នបន្ថែម និងថ្មីនឹងត្រូវបានរៀបចំតាមរយៈការចាត់ចែង និងសម្រេច របស់ក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្ម។

រូប៤.៣.១. យន្តការស្ថាប័ន



ក្រុមប្រឹក្សាជាតិសក្តានុពល^៥

ក្រុមប្រឹក្សាជាតិសក្តានុពល ជាសេនាធិការកំពូលរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលក្នុងការដឹកនាំ គ្រប់គ្រង និង ជំរុញការអភិវឌ្ឍវិស័យឡូជីស្ទិកនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។ បន្ថែមលើតួនាទីស្នូល និងទូទៅពាក់ព័ន្ធ នឹងវិស័យឡូជីស្ទិក ក្រុមប្រឹក្សាជាតិសក្តានុពលនឹងត្រូវបានបំពាក់បន្ថែមនូវតួនាទីជាក់លាក់មួយទៀត ក្នុងគោលដៅជំរុញការអនុវត្តផែនការមេស្តីពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ និងសក្តានុពលកម្ពុជា ២០២៣-២០៣៣ ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពមានជាអាទិ៍៖

- ផ្តល់អនុសាសន៍កម្រិតគោលនយោបាយដើម្បីតម្រង់ទិសការអនុវត្តផែនការមេនេះប្រកបដោយ ប្រសិទ្ធភាព និងឆ្លើយតបតាមគោលដៅ និងក្របខណ្ឌពេលវេលាដែលបានកំណត់
- លើកអនុសាសន៍ជូនរាជរដ្ឋាភិបាលលើផែនការសកម្មភាព (គម្រោងអាទិភាព) និងផែនការវិនិយោគ លើគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយសម្រាប់រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម និងវែង
- ផ្តល់អនុសាសន៍ និងការសម្របសម្រួលការ លើកកម្ពស់កិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងក្រសួងស្ថាប័ន ទទួលបន្ទុកអនុវត្តផែនការសកម្មភាពនៃក្របខណ្ឌផែនការមេនេះ
- ផ្តល់អនុសាសន៍លើការងារតាមដាន ត្រួតពិនិត្យ និងវាយតម្លៃការអនុវត្តផែនការមេ និងយន្តការអនុវត្ត ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និង
- បំពេញភារកិច្ចដទៃទៀតតាមការចាំបាច់។

^៥ ព្រះរាជក្រឹត្យស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់ក្រុមប្រឹក្សាជាតិសក្តានុពល ចុះថ្ងៃទី២៤ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៧

គណៈកម្មាធិការជាតិកសិកម្ម

គណៈកម្មាធិការជាតិកសិកម្ម ដែលជាយន្តការស្ថាប័នមានស្រាប់នឹងបំពេញមុខងារជាសេនាធិការ ផ្ទាល់បន្ថែមមុខងារទូទៅគាំទ្រដល់ក្រុមប្រឹក្សាកសិកម្មក្នុងការអនុវត្តផែនការមេនេះ តាមរយៈតួនាទីសំខាន់ៗ ដូចខាងក្រោម៖

- រៀបចំ និងជំរុញការអនុវត្តផែនការសកម្មភាពរយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម និងវែង ឆ្លើយតបនឹងបញ្ជី គម្រោងបឋមនៃផែនការមេនេះ
- រៀបចំផែនការវិនិយោគសាធារណៈរយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម និងវែង ឆ្លើយតបនឹងផែនការ សកម្មភាពដែលបានកំណត់អត្តសញ្ញាណ និងអាទិភាពនៃសំណើគម្រោងវិនិយោគសាធារណៈ ស្របតាមការចង្អុលបង្ហាញនៃផែនការមេ ដើម្បីស្នើសុំការគាំទ្រពីរាជរដ្ឋាភិបាលតាមរយៈក្រុមប្រឹក្សា ជាតិកសិកម្ម
- ចូលរួមលើកកម្ពស់ការកសាងភាពជាដៃគូ និងសហប្រតិបត្តិការក្នុងប្រទេស និងអន្តរជាតិសម្រាប់ការ កសាង និងការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ
- ចូលរួមកៀរគរធនធានហិរញ្ញវត្ថុ ធនធានបច្ចេកទេស និងធនធានមនុស្សក្នុងគោលបំណងកសាង និងអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ
- ចូលរួមជំរុញលើកទឹកចិត្ត និងគាំទ្រការចូលរួមលើកស្ទួយការកសាង និងការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹក ជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយពីគ្រប់មជ្ឈដ្ឋាន
- ជំរុញការកសាង និងចែករំលែកទិន្នន័យដើម្បីបង្កើនសហថាមពល និងសហនវានុវត្តន៍រវាងវិស័យ សាធារណៈ និងវិស័យឯកជនសំដៅជំរុញល្បឿននៃការកសាងប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ និង
- បំពេញតួនាទី និងភារកិច្ចផ្សេងទៀតតាមការប្រគល់ជូនពីក្រុមប្រឹក្សាជាតិកសិកម្ម។

លេខាធិការដ្ឋាន

លេខាធិការដ្ឋាន បំពេញមុខងារជាសេនាធិការបច្ចេកទេសជូន “គណៈកម្មាធិការជាតិកសិកម្ម”។ ដូច្នេះ ដើម្បីបំពេញតួនាទី និងភារកិច្ចនេះទទួលបានជោគជ័យ សមត្ថភាពរបស់លេខាធិការដ្ឋាននឹងត្រូវ បានពង្រឹងតាមរយៈការផ្តល់ការគាំទ្រផ្នែកធនធានគ្រប់គ្រាន់ តាមតម្រូវការជាក់ស្តែងរាប់ទាំងធនធានមនុស្ស និងធនធានហិរញ្ញវត្ថុ។ លេខាធិការដ្ឋានត្រូវមានតួនាទី និងភារកិច្ចដូចខាងក្រោម៖

- ផ្តល់ការគាំទ្រផ្នែកបច្ចេកទេសដល់ការបំពេញភារកិច្ចរបស់គណៈកម្មាធិការជាតិកសិកម្ម ដូច បានកំណត់ខាងលើ
- សម្របសម្រួលកិច្ចការផ្ទៃក្នុងសម្រាប់ក្រុមការងារអន្តរស្ថាប័ន
- បូកសរុបរបាយការណ៍ និងរាយការណ៍ជូនគណៈកម្មាធិការជាតិកសិកម្ម
- រៀបចំ និងសម្របសម្រួលកិច្ចប្រជុំនានារបស់គណៈកម្មាធិការជាតិកសិកម្ម និង
- បំពេញភារកិច្ចដទៃទៀតតាមការចាំបាច់។

ក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់វិស័យដឹកជញ្ជូន និងកសិកម្ម

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

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

៤.៣.២. ការតាមដាន និងត្រួតពិនិត្យការអនុវត្ត

យន្តការតាមដាន និងត្រួតពិនិត្យការអនុវត្តមានភាពចាំបាច់សម្រាប់ក្របខណ្ឌផែនការមេនេះ ដែលត្រូវមានការគិតគូរឱ្យបានគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ និងមានភាពប្រាកដនិយមខ្ពស់។ ក្នុងន័យនេះ ការរៀបចំក្របខណ្ឌនិងយន្តការសម្រាប់ការត្រួតពិនិត្យ និងតាមដានការអនុវត្តនឹងត្រូវគិតគូរពេលចាប់ផ្តើមការអនុវត្តផែនការមេដែលមានមូលដ្ឋានបញ្ជីគម្រោងអាទិភាព និងផែនការសកម្មភាព រៀបចំដោយក្រសួងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ។ ដ្យាក្រាមខាងក្រោមបង្ហាញពីដំណាក់កាលនៃការរៀបចំការតាមដាន និងការត្រួតពិនិត្យ ដោយផ្តោតលើសមាសធាតុសំខាន់ៗ ដូចខាងក្រោម៖



ក. ការរៀបចំផែនការ

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

ក្នុងន័យនេះ យន្តការតាមដាន និងត្រួតពិនិត្យចែកស្តូចនាករជា ៥កម្រិត ដែលចងក្រងជាច្រវាក់ រួមមាន៖ (១) ក្រុមស្តូចនាករលទ្ធផលចុងក្រោយ ឬបង្ខំ (impact), (២) ក្រុមស្តូចនាករលទ្ធផល បន្ទាប់ (outcome), (៣) ក្រុមស្តូចនាករលទ្ធផលបឋម (output), (៤) ក្រុមស្តូចនាករសកម្មភាព (action/operation), និង (៥) ក្រុមស្តូចនាករធាតុចូល (input)។ ស្តូចនាករសមិទ្ធកម្មគន្លឹះត្រូវបាន រៀបចំដោយផ្អែកលើភាពចាំបាច់ ភាពដែលអាចវាស់វែងបាន និងតាមបែបជាគុណភាព (qualitative) ឬ ជាបរិមាណ (quantitative) ដោយគិតគូរលើលទ្ធភាពទិន្នន័យ ក្នុងហេតុផលថាករណីខ្លះការវាស់វែងបែប បរិមាណមិនអាចធ្វើបាន ឬមិនមានទិន្នន័យគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ការវាស់វែងគ្រប់គ្រាន់។ ស្តូចនាករគន្លឹះ សម្រាប់វាស់វែងនឹងភ្ជាប់ដោយការពន្យល់លម្អិត និងបន្ទាត់មូលដ្ឋាន (baseline) និងគោលដៅ (target) សម្រាប់ជាគោលក្នុងការវាស់វែង ព្រមទាំងវិធីសាស្ត្រវាស់វែង និងប្រភពទិន្នន័យដែលអាចផ្ទៀងផ្ទាត់ ស្តូចនាករបាន។

ការរៀបចំ និងការសម្របសម្រួលការអនុវត្តក្របខណ្ឌត្រួតពិនិត្យ និងតាមដានការអនុវត្តផែនការមេ នេះត្រូវប្រគល់ជូនគណៈកម្មាធិការជាតិកសិកម្មកម្ពុជា។ ដូច្នេះ គណៈកម្មាធិការជាតិកសិកម្មកម្ពុជានឹងរៀបចំ ក្របខណ្ឌត្រួតពិនិត្យ និងតាមដានមានលក្ខណៈពេញលេញ និងអាចអនុវត្តបានដោយមានការចូលរួម ផ្ទាល់ពីក្រសួងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ និងប្រើប្រាស់ធាតុចូលនៃផែនការសកម្មភាព និងផែនការវិនិយោគប្រចាំឆ្នាំ របស់ក្រសួងស្ថាប័នអនុវត្ត និងចុងក្រោយស្នើសុំការអនុម័តពីក្រុមប្រឹក្សាជាតិកសិកម្មកម្ពុជា។ ជាមួយគ្នានេះ ការគិតគូរលើវិធានការកាត់បន្ថយ និងបញ្ចៀសហានិភ័យនឹងជាផ្នែកសំខាន់មួយក្នុងក្របខណ្ឌត្រួតពិនិត្យ និងតាមដាននេះ តាមការសម្រេច និងការចង្អុលបង្ហាញរបស់ក្រុមប្រឹក្សាជាតិកសិកម្មកម្ពុជា។

ខ. របបប្រជុំតាមដាន និងត្រួតពិនិត្យ

បន្ទាប់ពីផែនការតាមដាន និងត្រួតពិនិត្យត្រូវបានអនុម័តដោយក្រុមប្រឹក្សាជាតិកសិកម្មកម្ពុជា, គណៈ- កម្មាធិការជាតិកសិកម្មកម្ពុជា ត្រូវរៀបចំកិច្ចប្រជុំតាមដានផ្ទៃក្នុង រៀងរាល់ឆមាស (៦ ខែម្តង) ដើម្បីតាមដាន វឌ្ឍនភាព និងសមិទ្ធកម្ម និងរៀបចំយន្តការសម្របសម្រួល ក្នុងករណីវឌ្ឍនភាពមិនអាចសម្រេចតាម ផែនការគ្រោងទុក ឬមានភាពលម្អៀងខ្លាំង ជៀបនឹងស្តូចនាករលទ្ធផល ព្រមទាំងរៀបចំជាវិធានការបន្ត។

ជាមួយគ្នានេះ ក្រុមប្រឹក្សាជាតិកសិកម្មកម្ពុជា នឹងរៀបចំកិច្ចប្រជុំ ប្រចាំឆ្នាំ (១ដង/ឆ្នាំ) និងកិច្ចប្រជុំ វិសាមញ្ញដទៃទៀតទៅតាមតម្រូវការចាំបាច់ ដើម្បីពិនិត្យវឌ្ឍនភាពគន្លឹះ និងដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមនានា ព្រមទាំងកែសម្រួលផែនការសកម្មភាព សមិទ្ធកម្ម និងក្របខណ្ឌពេលវេលា ទៅតាមភាពចាំបាច់។

ទន្ទឹមនេះ ក្រុមប្រឹក្សាជាតិកសិកម្មកម្ពុជា នឹងរៀបចំកិច្ចប្រជុំពិនិត្យឡើងវិញលើវិធានការយុទ្ធសាស្ត្រ ផែនការសកម្មភាពរួម និងក្របខណ្ឌហិរញ្ញប្បទាន រៀងរាល់ ២ឆ្នាំម្តង បន្ថែមលើ ការវាយតម្លៃពាក់កណ្តាល អាណត្តិ (អំឡុងឆ្នាំ២០២៨) ដើម្បីលើកកម្ពស់ប្រសិទ្ធភាពនៃការអនុវត្តផែនការមេនេះ ឱ្យសម្រេចបាននូវ គោលដៅ ព្រមទាំងដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងបច្ចុប្បន្នភាពនៃគោលនយោបាយ និងយុទ្ធសាស្ត្រជាតិសំខាន់ៗ

ការប្រែប្រួល និងការវិវឌ្ឍនៃស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចនិងសង្គម និងវិស័យដឹកជញ្ជូននិងឡូជីស្ទិក នៅក្នុងប្រទេស តំបន់ និងសកល។

គ. ការរៀបចំរបាយការណ៍វឌ្ឍនភាព និងរបាយការណ៍សមិទ្ធកម្ម

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

គ.១. របាយការណ៍វឌ្ឍនភាព

ដោយផ្អែកតាមផែនការសកម្មភាព គណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុភារកម្មត្រូវរៀបចំ របាយការណ៍វឌ្ឍនភាព នៃការអនុវត្តការងារ, បញ្ហាប្រឈម ឬសំណើដំណោះស្រាយ **រៀងរាល់ឆមាស** និងផ្ញើមកក្រុមប្រឹក្សាជាតិ ភស្តុភារកម្ម ដើម្បីពិនិត្យផ្តល់យោបល់ និងអាចជាកម្មវត្ថុសម្រាប់កិច្ចប្រជុំប្រចាំឆ្នាំរបស់ក្រុមប្រឹក្សាជាតិ ភស្តុភារកម្ម ដោយមានលេខាធិការដ្ឋានគណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុភារកម្ម ជាតួអង្គសម្របសម្រួលលើ កិច្ចការនេះ ។

គ.២. របាយការណ៍សមិទ្ធកម្ម

ទន្ទឹមនេះ គណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុភារកម្មត្រូវរៀបចំនូវ **របាយការណ៍សមិទ្ធកម្ម** ដែលបរិយាយ អំពីវឌ្ឍនភាពនៃការអនុវត្តផែនការសកម្មភាព ផ្អែកលើសូចនាករគន្លឹះ **ប្រចាំឆ្នាំ** និងផ្ញើមកក្រុមប្រឹក្សាជាតិ ភស្តុភារកម្ម ដើម្បីពិនិត្យនិងផ្តល់យោបល់ និងដាក់ចេញទិសដៅបន្ត។ របាយការណ៍នេះ អាចជាមូលដ្ឋាននៃ ការវាយតម្លៃពាក់កណ្តាលអាណត្តិ និងរបបរាយការណ៍ជូនរាជរដ្ឋាភិបាល ផងដែរ។

៥. ការគ្រប់គ្រងហានិភ័យ

ដំណើរការនៃការអនុវត្តផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយស្តីពី ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ និង ភស្តុភារកម្មកម្ពុជា ២០២៣-២០៣៣ ត្រូវបានព្យាករថា ប្រឈមនឹងហានិភ័យមួយចំនួនដែលកើតចេញទាំង ពីបរិយាកាសខាងក្នុង និងខាងក្រៅ។ ការណ៍នេះតម្រូវឱ្យរាជរដ្ឋាភិបាលត្រៀមលក្ខណៈសម្បត្តិប្រកបដោយ ភាពបុរេសកម្ម ការប្រុងប្រយ័ត្ន និងការយកចិត្តទុកដាក់ខ្ពស់ក្នុងការគ្រប់គ្រង និងបញ្ចៀសហានិភ័យដែល អាចជះឥទ្ធិពល ដោយផ្ទាល់ និងប្រយោលដល់ដំណើរការនៃការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទិក នៅកម្ពុជា ក្នុងក្របខណ្ឌផែនការមេនេះ។ ហានិភ័យចម្បងៗទាំងនោះរួមមាន៖

៥.១. ហិរញ្ញប្បទានដោយថវិកាជាតិ និងយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន

លទ្ធភាពហិរញ្ញប្បទានដើម្បីគាំទ្រ ឬឆ្លើយតបនឹងតម្រូវការនៃផែនការប្រចាំឆ្នាំ និងសម្រាប់រយៈ ពេលមធ្យម ដែលមានមូលដ្ឋានពីបញ្ជីគម្រោងអាទិភាពអាចជាហានិភ័យធំបំផុតមួយក្នុងការអនុវត្តផែនការ មេនេះដោយជោគជ័យ ជាពិសេសប្រកបហិរញ្ញប្បទានដោយថវិកាជាតិ និងយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិង ឯកជន។ ដូចបានគូសរំលេចក្នុងផ្នែកខាងលើ លទ្ធភាពទ្រទ្រង់នៃប្រកបហិរញ្ញប្បទានសក្តានុពលទាំងបីមាន កម្រិតកំហិតដោយសារតែផ្អែកលើកត្តាជាច្រើនជាមួយនឹងភាពមិនប្រាកដប្រជាខ្ពស់។ ជាក់ស្តែង លទ្ធភាព នៃហិរញ្ញប្បទានដោយថវិកាជាតិ ដែលត្រូវរំពឹងជាមួយនឹងទំហំកាន់តែធំពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំមានទំនាក់

ទំនងយ៉ាងជិតស្និទ្ធជាមួយស្ថានភាពម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ចជាមួយ ប៉ុន្តែស្ថានភាពម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាមែងប្រែប្រួល ដោយពឹងអាស្រ័យខ្លាំងលើកត្តាខាងក្រៅទាំងតំបន់ និងសកល។ ជាមួយគ្នានេះ លទ្ធភាពកៀរគរហិរញ្ញ- ប្បទានតាមរយៈយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជនពុំទាន់ទទួលបាននូវទំនុកចិត្ត ឬភាពទាក់ទាញខ្ពស់ ពីវិស័យឯកជននៅឡើយ ដោយសារយន្តការនេះហាក់នៅថ្មីសម្រាប់វិស័យដឹកជញ្ជូន ជាមួយនឹងសក្តានុពល នៃផលចំណេញនៅមានកម្រិតហើយការគិតគូរក្នុងក្របខណ្ឌហិរញ្ញប្បទានរយៈពេលមធ្យម យន្តការនេះត្រូវ បានរំពឹងថានឹងប៉ះប៉ូវឱនភាពនៃលទ្ធភាពហិរញ្ញប្បទានដោយថវិកាជាតិ និងកម្ចីពីបរទេស ជាពិសេសក្នុង ពាក់កណ្តាលដំបូងនៃក្របខណ្ឌពេលវេលានៃផែនការមេនេះ។ ដោយឡែក យន្តការកម្ចីពីបរទេសមានភាព ប្រាកដនិយមជាងគេនាពេលបច្ចុប្បន្ន និងរយៈពេលមធ្យម ប៉ុន្តែបញ្ហាប្រឈមចំពោះមុខ គឺការប្រែប្រួល លក្ខខណ្ឌខ្លី ជាពិសេសការកើនឡើងនៃអត្រាការប្រាក់ពីកម្រិតអនុគ្រោះ (concession) ទៅធម្មតា (ordinary) ដោយសារការប្រែប្រួលនៃឋានៈចំណូលរបស់កម្ពុជា។

ក្នុងន័យនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលនឹងជ្រើសយកដំហែនៃភាពទន់ភ្លន់ ឬបត់បែនក្នុងចំណោមប្រភពហិរញ្ញប្ប- ទានចម្បងទាំង៣ ពោលគឺកំហិត ឬពិការនៃប្រភពនីមួយៗអាចប្រែប្រួលតាមភាពជាក់ស្តែងដោយចៀស វាងការកំណត់ពិការដែលមានលក្ខណៈរឹងក្អឹង (hard ceiling) មិនអាចកែប្រែបាន។ ជាមួយគ្នានេះ រាជរដ្ឋាភិបាល នឹងបន្តខិតខំពិនិត្យលទ្ធភាពបង្កើនប្រភពហិរញ្ញប្បទានថ្មីៗ ដែលក្នុងនោះរួមមាន ការពង្រីកការបោះផ្សាយ មូលបត្ររដ្ឋដែលកំពុងស្ថិតក្នុងដំណាក់កាលនៃការបោះផ្សាយសាកល្បង និងការផ្តួចផ្តើមបង្កើតមូលនិធិ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនជាដើម។

៥.២. ចំណាយប៉ាន់ស្មានផ្សេងៗនិងចំណាយជាក់ស្តែង

ការប៉ាន់ស្មានចំណាយសម្រាប់គម្រោងអាទិភាពដែលមានទំហំទឹកប្រាក់ជាង ៣៦ ៦៧៩លាន ដុល្លារអាមេរិក សម្រាប់ក្របខណ្ឌផែនការមេនេះ ត្រូវបានរៀបចំឡើងដោយមិនទាន់មានការសិក្សាស៊ីជម្រៅ ឬការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាពពេញលេញនោះទេ ប៉ុន្តែជាការគិតគូរ និងប៉ាន់ស្មានបឋមផ្អែកលើព័ត៌មាន និង ទិន្នន័យមានស្រាប់ និងម្យ៉ាងវិញទៀតត្រូវបានប៉ាន់ស្មានក្នុងអំឡុងពេលដែលអត្រាអតិផរណាមាន កម្រិតទាបមុនវិបត្តិជំងឺកូវីដ-១៩។ ដូច្នេះ ចំណាយជាក់ស្តែងអាចនឹងមានគម្លាតពីការប៉ាន់ស្មានដោយ សារលទ្ធភាពនៃការប្រែប្រួលនៃខ្សែរត់ ឬទីតាំងគម្រោងជាក់ស្តែងព្រមទាំងបញ្ហាប្រឈមក្នុងដំណាក់កាល សង់ជាពិសេសការពន្យារពេល។ ជាលទ្ធផលចំណាយជាក់ស្តែង ដែលខ្ពស់ជាងចំណាយប៉ាន់ស្មាន (cost overrun) នឹងនាំដល់ការខ្វះខាតហិរញ្ញប្បទាន ដើម្បីអនុវត្តគម្រោងតាមការគ្រោងទុក ឬចាំបាច់ត្រូវ បោះបង់គម្រោងខ្លះ ឬពន្យារពេលដើម្បីសន្សំថវិកាសម្រាប់គម្រោងផ្សេង ឬគម្រោងដែលមានភាពចាំបាច់ជាង។

ទោះបីជាចំណាយជាក់ស្តែងច្រើនជាងចំណាយប៉ាន់ស្មានជាករណីធម្មតាក្នុងកាលៈទេសៈខ្លះ ដូច្នេះ រាជរដ្ឋាភិបាលបានគិតគូរវិធានការឆ្លើយតបនឹងហានិភ័យនេះ តាមរយៈការរៀបចំឡើងវិញនូវផែនការសកម្មភាព លម្អិត (គម្រោងអាទិភាព) ប្រចាំឆ្នាំដែលមានលក្ខណៈប្រាកដនិយមខ្ពស់ ជាពិសេសផ្សារភ្ជាប់នឹងក្របខណ្ឌ ហិរញ្ញប្បទានប្រចាំឆ្នាំដើម្បីធានាថាលទ្ធភាពហិរញ្ញប្បទានប្រចាំឆ្នាំអាចទ្រទ្រង់បានប្រកបដោយនិរន្តរភាព។

៥.៣. និន្នាការនៃការបង្កើនភាពធន់នឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ និងគ្រោះធម្មជាតិ

និន្នាការនៃការលើកកម្ពស់ភាពធន់ នៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូននឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ និងគ្រោះធម្មជាតិកំពុងមានការកើនឡើង និងយកចិត្តទុកដាក់ខ្ពស់ពីគ្រប់ភាគីពាក់ព័ន្ធតាមរយៈការផ្ដោតលើគុណភាព និងការគ្រោងផែនការពីដើមទីឱ្យកាន់តែប្រសើរ និងជាក់លាក់។ ជាទូទៅការបូកបញ្ចូលនូវការគិតគូរនៃការបង្កើនភាពធន់នេះជំរុញឱ្យខ្វែងចំណាយកាន់តែខ្ពស់ ដែលនេះជាការបង្កើនបន្ទុកហិរញ្ញប្បទានសម្រាប់រាជរដ្ឋាភិបាលមួយកម្រិតទៀត។ នេះមានន័យថា រាជរដ្ឋាភិបាលចាំបាច់ត្រូវធ្វើការជ្រើសរើសរវាងបរិមាណ និងគុណភាពសម្រាប់ការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី ស្ថិតក្នុងបរិការណ៍នៃការអភិវឌ្ឍបច្ចុប្បន្នរបស់កម្ពុជា និងការគំរាមកំហែងនៃការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ គ្រោះធម្មជាតិជាសកល កម្ពុជាកំពុងស្ថិតក្នុងរបត់ថ្មីមួយ ដែលចាំបាច់ត្រូវពង្រឹងគុណភាពនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដើម្បីបង្កើនភាពធន់។

ក្នុងន័យនេះ ការវិភាជថវិកា ឬហិរញ្ញប្បទានសម្រាប់ការវិនិយោគសាធារណៈរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលសម្រាប់គម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទិកចាំបាច់ត្រូវបង្កើនប្រសិទ្ធភាពតាមរយៈការពង្រឹងយន្តការ និងដំណើរការនៃការជ្រើសរើសគម្រោងអាទិភាព ដែលមានភាពឆ្លើយតបនឹងតម្រូវការជាក់ស្តែង ព្រមទាំងផ្តល់នូវតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ក្នុងសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គម។ ជាមួយគ្នានេះ ការអនុវត្តគម្រោងក៏ត្រូវបង្កើនប្រសិទ្ធភាព និងសុវត្ថិភាព ដើម្បីធានាបាននូវគុណភាពតាមការរំពឹងទុក។

៥.៤. តម្រូវការចំណាយថែទាំ និងជួសជុល

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

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

៥.៥. វិបត្តិតំបន់ និងសកល

ស្ថិតក្នុងបរិយាកាស និងស្ថានភាពដែលមិនមានភាពប្រាកដប្រជាខ្ពស់ ឬមានភាពផុយស្រួយ កើតចេញពីវិបត្តិនានាមានជាអាទិ៍ សេដ្ឋកិច្ច ហិរញ្ញវត្ថុ សង្គម សន្តិសុខ និងសុខភាពសាធារណៈបាន និងកំពុងក្លាយជាហានិភ័យដ៏ស្រួចស្រាល់សម្រាប់ដំណើរការអភិវឌ្ឍនិយាយជាមួយ និងលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និយាយដោយឡែក។ បទពិសោធន៍នៃវិបត្តិជំងឺកូវីដ-១៩ និងសង្គ្រាមរវាងរុស្ស៊ី និងអ៊ុយក្រែនបានផ្តល់ជាមេរៀនជាក់ស្តែងពីឥទ្ធិពលអវិជ្ជមានដ៏ធំធេងនៃហានិភ័យទាំងនោះ។ ជាក់ស្តែងក្រៅពីការបន្ទុចបង្ហាត់ដំណើរការផ្តួចផ្តើមគម្រោង ការអនុម័ត និងការអនុវត្តនៃគម្រោង ជាទូទៅវិបត្តិទាំងនោះនាំដល់ការកើនឡើងនៃអតិផរណា ដែលនាំដល់ការបង្កើនចំណាយវិនិយោគលើវិនិយោគសាធារណៈ សម្រាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងនាំដល់ការខ្វះថវិកាសម្រាប់ទ្រទ្រង់គម្រោង ដែលបានអនុម័តហើយ និងកំពុងដំណើរការ ក៏ដូចជាបណ្តាលឱ្យគម្រោងដែលបានគ្រោងត្រូវបានថយចុះ។ ជាមួយគ្នានេះក្នុងដំណាក់កាលនៃវិបត្តិ រាជរដ្ឋាភិបាលមានតែបង្វែរថវិកាខ្លះសម្រាប់គាំទ្រតម្រូវការបន្ទាន់ និងចំពោះមុខដើម្បីទប់ទល់នឹងផលប៉ះពាល់នៃវិបត្តិដោយទុកផែនការវិនិយោគមូលធនលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡើងស្ទឹងមួយអង្វើ។

ជាមួយនឹងហានិភ័យដែលអាចឈានដល់ផលប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងររាជរដ្ឋាភិបាល នឹងព្យាយាមគ្រប់គ្រងស្ថានភាព តាមរយៈការបង្កើនទំហំថវិកាត្រៀមបម្រុងកាន់តែច្រើនតាមលទ្ធភាព ជាពិសេសតាមរយៈប្រភពនៃប្រាក់សន្សំរបស់រដ្ឋ ដែលងាយស្រួលយកមកប្រើប្រាស់ពេលមានតម្រូវការ ក៏ដូចជាការស្វែងរកប្រភពនៃហិរញ្ញប្បទានថ្មីៗមាន៖ ការបោះផ្សាយមូលបត្ររដ្ឋ និងការបង្កើតមូលនិធិផ្សេងទៀត ដើម្បីពង្រីកមូលដ្ឋានហិរញ្ញប្បទានក៏ដូចជាបន្ថយការពឹងផ្អែកលើកម្ចីពីក្រៅប្រទេស និងបង្កើនភាពជាម្ចាស់របស់កម្ពុជា។

៥.៦. ការសម្របសម្រួលអន្តរស្ថាប័ន និងធនធានមនុស្ស

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

ការធានាបាននូវការសម្របសម្រួលស្ថាប័នប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព អាចជាបញ្ហាប្រឈមមួយក្នុង ដំណាក់កាលនៃការអនុវត្តផែនការមេនេះ។ ដូច្នេះ ដើម្បីបញ្ចៀសហានិភ័យនៃបញ្ហាដែលកើតចេញពីកង្វះ ការសម្របសម្រួលស្ថាប័នប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព តួនាទីរបស់ក្រុមប្រឹក្សាជាតិកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងកាត់តែមាន សារសំខាន់ក្នុងការសម្របសម្រួលទំនាក់ទំនង និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ជាពិសេស ក្នុងចំណោមក្រសួងស្ថាប័នរាជរដ្ឋាភិបាល តាមរយៈការកំណត់ការទទួលខុសត្រូវឱ្យបានច្បាស់លាស់រវាង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក ការលើកកម្ពស់តម្លាភាពនៃការអនុវត្តការងារ និងបង្កើនភាពជាម្ចាស់ព្រមទាំងការជំរុញ និងលើកកម្ពស់សមត្ថភាពស្ថាប័ន។ ជាមួយគ្នានេះ ការពង្រឹងសមត្ថភាពធនធានមនុស្ស តាមរយៈការ បណ្តុះបណ្តាលជំនាញ ដល់សមាជិកជន ពាក់ព័ន្ធនឹង ការរៀបចំផែនការ ការគ្រប់គ្រងគម្រោង និងការ សហការជាមួយវិស័យឯកជន និងដៃគូអភិវឌ្ឍន៍ នឹងរួមចំណែកបង្កើនសមត្ថភាពស្ថាប័នសាធារណៈក្នុង វិស័យដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទិក។

៦. សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

កំណើនសេដ្ឋកិច្ចដ៏រឹងមាំ និងប្រកបដោយចីរភាពរបស់កម្ពុជាក្នុងរយៈពេលបួនទសវត្សរ៍កន្លងមក នេះបង្ហាញយ៉ាងច្បាស់ពីការរួមចំណែកដ៏សំខាន់នៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទិកតាមរយៈតួនាទី គាំទ្រមិនអាចខ្វះបានដល់រាល់សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គម។ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទិក នៅតែបន្តដើរតួនាទីសំខាន់ក្នុងការជំរុញ និងអភិវឌ្ឍន៍វិស័យនានាដោយផ្អែកលើភាពអំណោយផលនៃទីតាំង ភូមិសាស្ត្រ និងនយោបាយក៏ដូចជាគាំទ្រដល់ដំណើរការតភ្ជាប់កម្ពុជាក្នុងតំបន់ និងសកលក្រោមក្របខណ្ឌ កិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីទ្វេភាគី និងតំបន់សំដៅរួមចំណែកប្រែក្លាយកម្ពុជាទៅជាប្រទេសចំណូលមធ្យម កម្រិតខ្ពស់នៅឆ្នាំ២០៣០ និងទៅជាប្រទេសចំណូលខ្ពស់នៅឆ្នាំ២០៥០។ ការណ៍នេះកាន់តែសបញ្ជាក់ឱ្យ ឃើញពីភាពត្រឹមត្រូវ និងចក្ខុវិស័យវែងឆ្ងាយរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលដែលបានដាក់ចេញ និងបន្តនូវគោល នយោបាយអាទិភាពទាំង៤ របស់កម្ពុជារួមមាន៖ មនុស្ស ទឹក ផ្លូវ និងភ្លើង ចាប់តាំងពីឆ្នាំ១៩៩៧មកម្ល៉េះ។

ផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយស្តីពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ និងកសិកម្មកម្ពុជា ២០២៣- ២០៣៣ ជាផែនទីចង្អុលផ្លូវក្នុងការតម្រង់ទិសការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនរួម និងតាមវិស័យ ស្របតាមភាពចាំបាច់ និងបន្ទាន់របស់កម្ពុជា ដែលត្រូវបានចង្អុលបង្ហាញក្នុងឯកសារយុទ្ធសាស្ត្រជាតិសំខាន់ៗ រួមមាន៖ យុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណ ដំណាក់កាលទី៤ និងគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្ម ២០១៥-២០២៥។ ការគិតគូរនេះឆ្លើយតបនឹងតម្រូវការមិនអាចខ្វះបាននៃក្របខណ្ឌផែនការរួម ប្រកបដោយ ភាពប្រទាក់ក្រឡា និងផ្សារភ្ជាប់ ដោយក្របខណ្ឌហិរញ្ញប្បទានក្នុងការគាំទ្រការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទិកនៅកម្ពុជា។ ក្នុងទិដ្ឋភាព និងក្របខណ្ឌរួមផែនការមេនេះ បានដាក់ចេញនូវយុទ្ធសាស្ត្រ ៣-៣-៤-២ សម្រាប់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និង ២-២-N សម្រាប់ប្រព័ន្ធឡូជីស្ទិក និងបានកំណត់យកផ្លូវគោក ជាអនុវិស័យអាទិភាព ដោយត្រូវផ្ដោតទៅលើគុណភាពជាជាងបរិមាណ។ យុទ្ធសាស្ត្រនេះមានភាពប្រទាក់

ក្រឡា និងភាពបំពេញឱ្យគ្នាទៅវិញទៅមកដែលនឹងជួយឱ្យកម្ពុជាត្រៀមខ្លួន ក៏ដូចជាចូលរួមជាបណ្តើរៗ ក្នុងការធ្វើសមាហរណកម្មតំបន់ និងពិភពលោក។

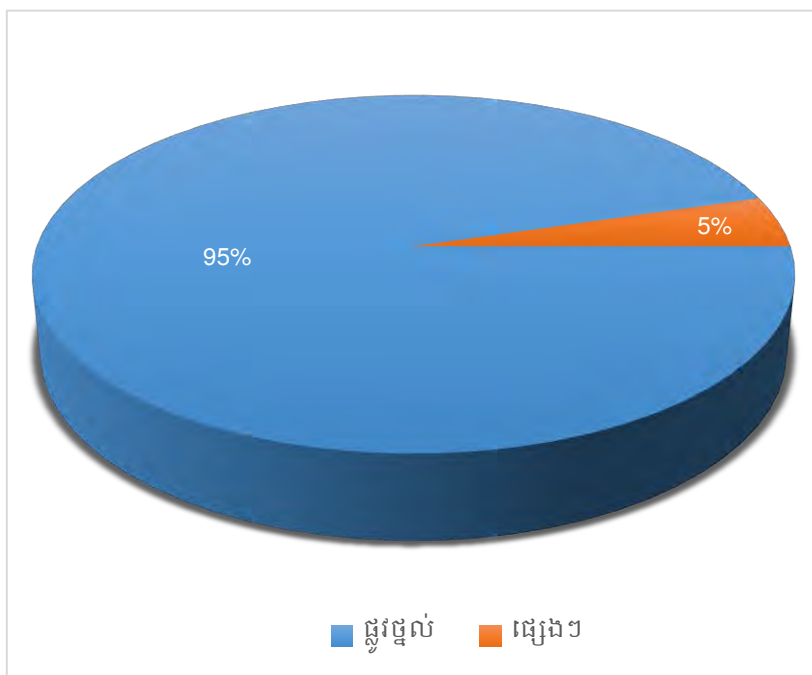
ការអនុវត្តផែនការមេនេះទាមទារឱ្យមាននូវការសម្របសម្រួល តាមដាន និងវាយតម្លៃប្រកបដោយ ប្រសិទ្ធភាព និងតម្លាភាព។ ដូច្នេះ ក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារកម្មដែលជាយន្តការស្ថាប័នមានស្រាប់នឹងទទួលនូវ តួនាទីបន្ថែមក្នុងការដឹកនាំ និងជំរុញការអនុវត្តផែនការមេ ដោយមានការគាំទ្រពីស្ថាប័នក្រោមឱវាទ ជាពិសេសគណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុភារកម្ម ដែលមានតួនាទីជំរុញ និងរៀបចំការអនុវត្តផែនការសកម្មភាព ដែលត្រូវបានកំណត់ស្របតាមគោលការណ៍កំណត់គម្រោងអាទិភាព និងនីតិវិធីអនុវត្តគម្រោងវិនិយោគ សាធារណៈ និងកាតព្វកិច្ចក្នុងការកៀរគរធនធានហិរញ្ញវត្ថុ និងបច្ចេកទេសដើម្បីធានាប្រសិទ្ធភាពនៃការ អនុវត្តផែនការ។ ជាមួយគ្នានេះ ក្រសួងស្ថាប័នជំនាញចាំបាច់ផ្តល់នូវកិច្ចសហការល្អក្នុងកិច្ចដំណើរការអនុវត្ត ផែនការ ការតាមដាន និងវាយតម្លៃលើសមិទ្ធផលការងារដែលសម្រេចបានក្នុងស្មារតីទទួលខុសត្រូវខ្ពស់។

បរិសិទ្ធ

បរិសិទ្ធទ. ការប៉ាន់ស្មានបរិមាណចរាចរណ៍សម្រាប់ឆ្នាំគោល២០១៧^៦

ការប៉ាន់ស្មានបរិមាណចរាចរណ៍នៃការដឹកជញ្ជូនសម្រាប់ឆ្នាំគោល២០១៧ ដែលជាឆ្នាំមូលដ្ឋានសម្រាប់ការរៀបចំផែនការមេនេះ ធ្វើឡើងដោយផ្អែកលើការអង្កេតសន្ទស្សន៍ចរាចរណ៍ និងទិន្នន័យអ្នកដំណើរ និងការដឹកទំនិញឆ្លងកាត់ទូទាំងប្រទេស។ បរិមាណចរាចរណ៍អ្នកដំណើរសរុបទូទាំងប្រទេសកម្ពុជា ក្នុងឆ្នាំ២០១៧ មានប្រមាណ ១៨៤លាននាក់/ឆ្នាំ ដែលភាគច្រើនលើសលប់ (៩៥%) ប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ជាមធ្យោបាយចម្បង។ បរិមាណអ្នកដំណើរតាមអាកាសចរស៊ីវិលឈរលើលំដាប់ទី២ (ប្រហែល៤%) តែភាគច្រើនដែលលើសពី ៩០% នៃអ្នកដំណើរនេះសុទ្ធសឹងតែជាអ្នកដំណើរមកពីក្រៅប្រទេស។ ចំណែកឯមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងទៀតរួមមាន៖ ផ្លូវដែក ផ្លូវទឹកទន្លេ ផ្លូវសមុទ្របានត្រឹមរួមចំណែកបន្ទាប់បន្សំតិចតួចសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរឆ្លងកាត់ផ្ទៃប្រទេស។

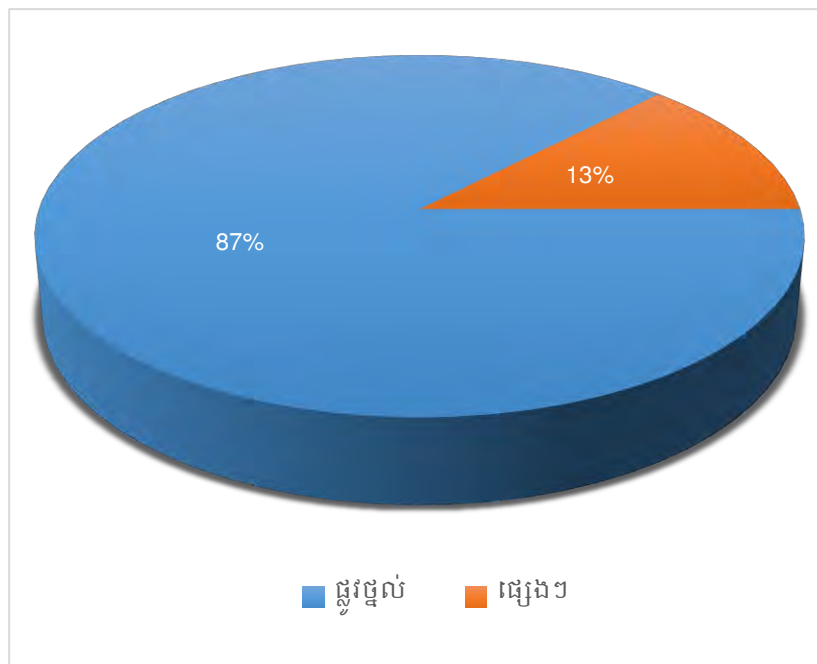
រូប១.ក. ចំណែកនៃបរិមាណចរាចរណ៍អ្នកដំណើរដែលប្រើប្រាស់មធ្យោបាយផ្សេងៗក្នុងឆ្នាំ២០១៧



ស្រដៀងគ្នានេះដែរ បរិមាណទំនិញដឹកជញ្ជូនប្រចាំឆ្នាំ២០១៧ មានប្រមាណ ៨២,៥១លានតោន/ឆ្នាំ ដែលភាគច្រើនលើសលប់ប្រមាណ ៨៧% ប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ជាមធ្យោបាយ។ ចំណែកឯមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងៗទៀតបានរួមចំណែកបន្ទាប់បន្សំសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញបន្តទៅកាន់គោលដៅឆ្លងកាត់ផ្ទៃប្រទេស។ ដើម្បីសម្រួលដល់ការព្យាករណ៍ចរាចរណ៍នៅឆ្នាំ២០៣០ ជម្រើសនៃការវិភាគម៉ូដែលចរាចរណ៍ត្រូវបានប្រើប្រាស់ដើម្បីសិក្សាលម្អិតពីវិបល្លាសអ្នកដំណើរ និងទំនិញរវាងតំបន់ ឬខេត្តនីមួយៗ។

^៦ របាយការណ៍សិក្សាផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយស្តីពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ ២០២១

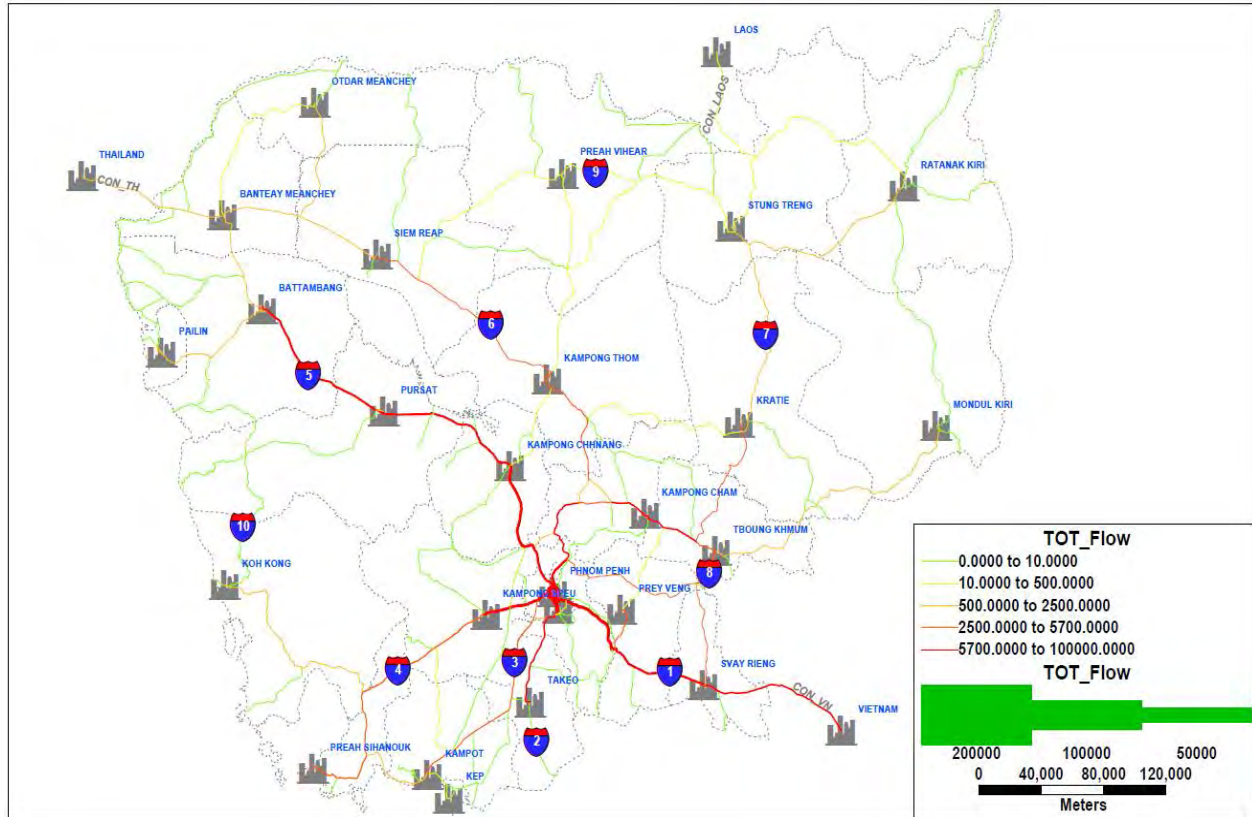
រូប១.ខ. ចំណែកនៃបរិមាណចរាចរណ៍ទំនិញប្រើប្រាស់មធ្យោបាយផ្សេងៗក្នុងឆ្នាំ២០១៧



១.១. ផ្លូវថ្នល់

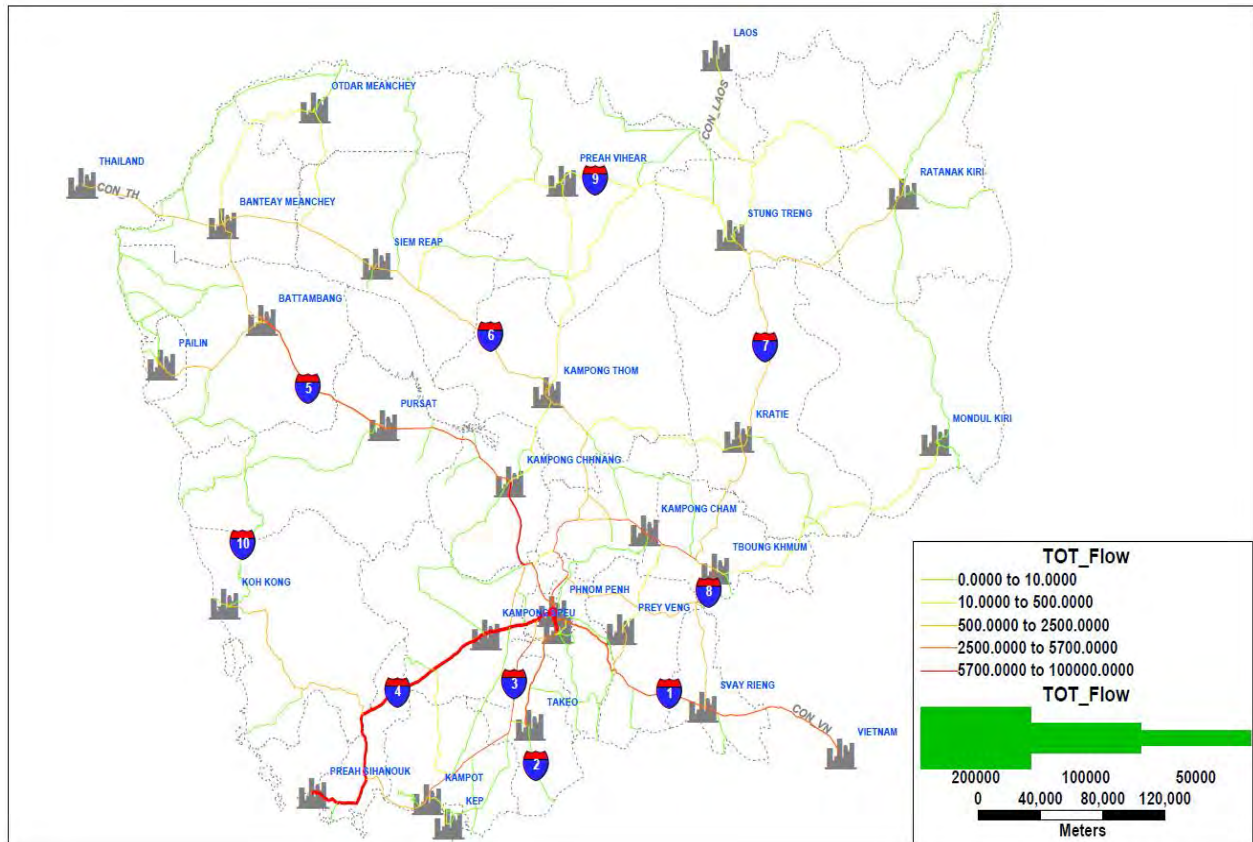
ដោយផ្អែកលើការវិភាគម៉ូឌែលការបែងចែកចរាចរណ៍ លទ្ធផលនៃការប៉ាន់ស្មានអំពីការដឹកជញ្ជូនទាំងអ្នកដំណើរ និងទំនិញបង្ហាញនូវលំនាំរំហូរចរាចរណ៍ស្រដៀងគ្នាដោយមានការប្រមូលផ្តុំចរាចរណ៍កកកុញនៅរាជធានីភ្នំពេញ។ រំហូរនៃការដឹកជញ្ជូន មានសកម្មភាពមាញឹកខ្លាំងនៅតាមបណ្តាផ្លូវជាតិសំខាន់ៗដែលតភ្ជាប់រាជធានីភ្នំពេញឆ្ពោះទៅកាន់បណ្តាខេត្តនៃតំបន់ភូមិភាគពាយព្យ (ឆ្លងកាត់ខេត្តកំពង់ឆ្នាំង ពោធិ៍សាត់ បាត់ដំបង កំពង់ចាម កំពង់ធំ សៀមរាប និងបន្ទាយមានជ័យ) តំបន់ភូមិភាគនិរតី (ឆ្លងកាត់ខេត្តកំពង់ស្ពឺ កណ្តាល តាកែវ កំពត និងព្រះសីហនុ) និងតំបន់ភូមិភាគបូព៌ា (ឆ្លងកាត់ខេត្តកណ្តាល ព្រៃវែង ស្វាយរៀង កំពង់ចាម និងត្បូងឃ្មុំ)។

ផែនទី១.១.ក. ការប៉ាន់ស្មានចរាចរណ៍អ្នកដំណើរតាមបណ្តាញផ្លូវជាតិក្នុងឆ្នាំ២០១៧ (PCU/ថ្ងៃ)



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

ផែនទី១.១.ខ. ការប៉ាន់ស្មានចរាចរណ៍ការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមបណ្តាញផ្លូវជាតិក្នុងឆ្នាំ២០១៧(PCU/ថ្ងៃ)



កម្រិតចរាចរណ៍នៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញឆ្លងកាត់ផ្លូវជាតិលេខ៤ មានបរិមាណច្រើនចន្លោះពី ១០ ០០០ PCU/ថ្ងៃ ទៅ ១៣ ០០០PCU/ថ្ងៃ។ សកម្មភាពដឹកជញ្ជូនទំនិញឆ្លងកាត់បណ្តាញផ្លូវជាតិសំខាន់ៗមួយចំនួនក៏មានបរិមាណបង្អួចជាផ្លូវជាតិលេខ១ (ចន្លោះពី ៤ ០០០PCU/ថ្ងៃ ទៅ ៦ ០០០PCU/ថ្ងៃ) ផ្លូវជាតិលេខ៥ (ចន្លោះពី ២ ០០០PCU/ថ្ងៃ ទៅ ៦ ០០០PCU/ថ្ងៃ) ផ្លូវជាតិលេខ៦ (ចន្លោះពី ២ ០០០PCU/ថ្ងៃ ទៅ ៤ ០០០PCU/ថ្ងៃ) ផ្លូវជាតិលេខ២ (ចន្លោះពី ៤ ០០០PCU/ថ្ងៃ ទៅ ៥ ០០០PCU/ថ្ងៃ) ផ្លូវជាតិលេខ៦ (ចន្លោះពី ១ ០០០PCU/ថ្ងៃ ទៅ ៤ ០០០PCU/ថ្ងៃ) ផ្លូវជាតិលេខ២ (ចន្លោះពី ១ ០០០PCU/ថ្ងៃ ទៅ ៣ ៥០០PCU/ថ្ងៃ) ផ្លូវជាតិលេខ៧ (ចន្លោះពី ១ ០០០PCU/ថ្ងៃ ទៅ ៣ ០០០PCU/ថ្ងៃ) ផ្លូវជាតិលេខ៨ (ចន្លោះពី ១ ០០០PCU/ថ្ងៃ ទៅ ១ ៥០០PCU/ថ្ងៃ)។

១.២. ផ្លូវដែក

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

លទ្ធផលនៃការអង្កេតទីតាំងស្ថានីយចម្បងៗស្ថិតនៅរាជធានីភ្នំពេញ តាកែវ កែប និងព្រះសីហនុ បង្ហាញនូវការបែងចែកនូវវិហារចរាចរណ៍ពីតំបន់រាជធានី-ខេត្ត តាមរយៈផ្លូវដែកដូចខាងក្រោម៖

ចំនួនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវដែកឆ្នាំ២០១៧ (១០ពាន់នាក់/ឆ្នាំ)

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

បរិមាណទំនិញតាមផ្លូវដែកឆ្នាំ២០១៧ (១០ពាន់តោន/ឆ្នាំ)

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

១.៣. ផ្លូវទឹកទន្លេ

បរិមាណចរាចរណ៍អ្នកដំណើរតាមមធ្យោបាយផ្លូវទឹកទន្លេប្រមូលផ្តុំ និងឆ្លងកាត់កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ និងកំពង់ផែសៀមរាបដែលកាត់ច្រើនជាអ្នកទេសចរវៀតណាម-ភ្នំពេញ-បឹងទន្លេសាប និងមានការបែងចែកនូវវិហារចរាចរណ៍អ្នកដំណើរពីតំបន់ ឬខេត្តនីមួយៗ ដូចខាងក្រោម៖

ចំនួនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវទឹកទន្លេឆ្នាំ២០១៧ (១០ពាន់នាក់/ឆ្នាំ)

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

កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ជាកំពង់ផែទន្លេទំហំធំតែមួយគត់ ដែលបានបំពាក់ជាមួយសម្ភារបរិក្ខារទំនើប សម្រាប់បម្រើសេវាលើកដាក់ទំនិញ ដោយឡែកចំណតផែនទន្លេផ្សេងៗទៀត បម្រើសេវាដឹកជញ្ជូនទំនិញបន្ទាប់ បន្សំ។ ចរាចរណ៍នៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញ ដែលពឹងផ្អែកសំខាន់លើកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ និងចំណតផែ សៀមរាបភាគច្រើនឆ្ពោះទៅកាន់ ឬមកពីប្រទេសវៀតណាម និងប្រទេសក្នុងតំបន់ផ្សេងៗទៀត។

បរិមាណទំនិញតាមផ្លូវទឹកទន្លេឆ្នាំ២០១៧ (១០ពាន់តោន/ឆ្នាំ)

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

១.៤. ផ្លូវសមុទ្រ

បច្ចុប្បន្នកំពង់ផែសមុទ្រសំខាន់ៗរួមមាន៖ កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ កំពង់ផែស្ទឹងហាវ ចំណត ផែប្រេងឥន្ធនៈក្នុងខេត្តព្រះសីហនុ កំពង់ផែកោះកុង កំពង់ផែស្រែអំបិល កំពង់ផែឧកញ៉ាម៉ុងក្នុងខេត្ត ព្រះសីហនុ កំពង់ផែកំពតក្នុងខេត្តកំពត និងចំណតផែទេសចរណ៍កែបក្នុងខេត្តកែប។ បរិមាណចរាចរណ៍ អ្នកដំណើរ និងទំនិញដែលឆ្លងកាត់កំពង់ផែសមុទ្រឆ្នាំ២០១៧ ត្រូវបានប៉ាន់ស្មានដូចខាងក្រោម៖

ចំនួនអ្នកដំណើរឆ្លងកាត់កំពង់ផែសមុទ្រឆ្នាំ២០១៧ (១០ពាន់នាក់/ឆ្នាំ)

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

បរិមាណទំនិញឆ្លងកាត់កំពង់ផែសមុទ្រឆ្នាំ២០១៧(១០ពាន់តោន/ឆ្នាំ)

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

១.៥. ផ្លូវអាកាស

អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិដែលកំពុងប្រតិបត្តិការរួមមាន៖ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាប និងអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិព្រះសីហនុ។ ទំនិញដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសមានបរិមាណតិចតួចធៀបទៅនឹងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងទៀត។ ដូច្នេះ ការប៉ាន់ស្មានពីបំណែងចែកចរាចរណ៍ធ្វើឡើងចំពោះតែអ្នកដំណើរ និងមានលទ្ធផលដូចខាងក្រោម៖

ចំនួនអ្នកដំណើរតាមរយៈអាកាសយានដ្ឋានឆ្នាំ២០១៧ (១០ពាន់នាក់/ឆ្នាំ)

តំបន់/ខេត្ត	ភ្នំពេញ	ព្រះសីហនុ	សៀមរាប	ប្រទេសផ្សេងៗ	សរុប
ភ្នំពេញ	-	០,៧៥	១៦,៤៩	១៩៤,៧៦	២១២,០០
ព្រះសីហនុ	០,៧៥	-	០,៦៣	១៥,៦២	១៧,០០
សៀមរាប	១៦,៤៩	០,៦៣	-	១៩៣,៣៨	២១០,៥០
ប្រទេសផ្សេងៗ	១៩៤,៧៦	១៥,៦២	១៩៣,៣៨	-	៤០៣,៧៥
សរុប	២១២,០០	១៧,០០	២១០,៥០	៤០៣,៧៥	៨៤៣,២៥

**បរិសិទ្ធិ២. របាយការណ៍សង្ខេបផែនការមេសម្រាប់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ
នៅកម្ពុជា**

របាយការណ៍សិក្សាផែនការមេសម្រាប់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនពហុមធ្យោបាយត្រូវបានរៀបចំឡើង ក្រោម
ហិរញ្ញប្បទានឥតសំណងរបស់សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន និងមានការចូលរួមផ្ទាល់ពីក្រសួង ស្ថាប័ននៃ
រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ជាភាសាអង់គ្លេស និងមាន ៧ឯកសារ៖

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

របាយការណ៍សិក្សាផែនការមេស្តីពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ និងកស្ថភាពកម្មកម្ពុជា ២០២៣-
២០៣៣ ជាឯកសារគោលដែលចង្អុលបង្ហាញពីទិសដៅ និងក្របខណ្ឌរួមនៃការធ្វើផែនការសម្រាប់ហេដ្ឋា-
រចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនតាមគ្រប់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន បូករួមទាំងវិស័យឡូជីស្ទិកផង។ របាយការណ៍
ផែនការមេនេះត្រូវបានប្រើជាមូលដ្ឋាន សម្រាប់រៀបចំនូវផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយស្តីពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន
អន្តរមធ្យោបាយ និងកស្ថភាពកម្មកម្ពុជា ២០២៣-២០៣៣ ជាខេមរភាសា។

ចំណែករបាយការណ៍ផែនការមេតាមអនុវិស័យដឹកជញ្ជូនទាំង ៦ផ្សេងទៀត លម្អិតពីផែនការ
អភិវឌ្ឍន៍តាមវិស័យដឹកជញ្ជូននីមួយៗ ក៏ជាធាតុចូលដ៏សំខាន់ក្នុងការរៀបចំផែនការសកម្មភាពក្នុងដំណាក់កាល
នៃការអនុវត្តផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ។ របាយការណ៍ការសិក្សាទាំងនោះមានខ្លឹមសារសង្ខេបដូចខាងក្រោម៖

២.១. ផែនការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់

ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវថ្នល់ត្រូវបានរៀបចំឡើង ដោយផ្អែកលើការវាយតម្លៃស្ថានភាពនៃការអភិវឌ្ឍ
របស់ប្រទេសកម្ពុជា និងតម្រូវការនៃវិស័យសេដ្ឋកិច្ច សង្គម និងការដឹកជញ្ជូនទាំងផ្នែកគុណភាព និង
បរិមាណនៃអ្នកដំណើរ និងទំនិញព្រមទាំងបទពិសោធន៍ជោគជ័យក្នុងតំបន់។ ការអភិវឌ្ឍផ្លូវថ្នល់ផ្ដោតលើផ្លូវ
ល្បឿនលឿន ផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្ត។ បញ្ជីគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវថ្នល់សរុបមានចំនួន ៩៤គម្រោង ដែលគ្រោងទឹក
ប្រាក់វិនិយោគសរុបចំនួន ១៣ ៦០២,៤៣លានដុល្លារអាមេរិក ក្នុងនោះផ្លូវល្បឿនលឿន ចំនួន ៩គម្រោង
ស្មើនឹងទំហំវិនិយោគ ៧ ១៧៣,៦៩លានដុល្លារអាមេរិក និងផ្លូវជាតិ/ផ្លូវខេត្តចំនួន ៨៥គម្រោង ស្មើនឹង
៦ ៤២៨,៧៤លានដុល្លារអាមេរិក។

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

២.២. ផែនការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែក

ផែនការដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែកត្រូវបានរៀបចំឡើងដោយផ្អែកលើការវិភាគស្ថានភាពនៃការអភិវឌ្ឍរបស់ ប្រទេសកម្ពុជាផ្សារភ្ជាប់នឹងវិស័យសេដ្ឋកិច្ច សង្គម និងការដឹកជញ្ជូនព្រមទាំងបទពិសោធន៍ និងការអនុវត្ត ប្រកបដោយជោគជ័យក្នុងតំបន់។ ការអភិវឌ្ឍផ្លូវដែកផ្ដោតលើការស្ដារ និងលើកកម្ពស់ផ្លូវដែកបច្ចុប្បន្ន (ភាគខាងជើង និងភាគខាងត្បូង) ទៅជាផ្លូវដែកល្បឿនលឿន ព្រមទាំងគិតគូរផ្លូវថ្មី (គន្លង និងខ្សែថ្មី)។ គម្រោងដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែកសរុបមានចំនួន ៨គម្រោង ដែលគ្រោងនឹងចំណាយថវិកាសរុបចំនួន ១០ ០១០លាន ដុល្លារអាមេរិក ដែលក្នុងនោះមានគម្រោងរយៈពេលខ្លីនិងមធ្យមចំនួន ៤គម្រោង (២០២៣-២០២៧) ស្មើនឹងទឹកប្រាក់ ៣ ៨០០លានដុល្លារអាមេរិក និងគម្រោងរយៈពេលវែងចំនួន ៤គម្រោង (២០២៨-២០៣៣) ស្មើនឹងទឹកប្រាក់ ៦ ២១០លានដុល្លារអាមេរិក។

២.៣. ផែនការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកទន្លេ

ផែនការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកទន្លេនេះ ត្រូវបានរៀបចំឡើងដោយផ្អែកលើការវិភាគ និងសិក្សាពី ស្ថានភាពភូមិសាស្ត្រ លក្ខខណ្ឌធម្មជាតិ ស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមរបស់កម្ពុជា ស្ថានភាពការដឹកជញ្ជូន តាមផ្លូវទឹក របាយការណ៍សិក្សាផែនការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវទឹកពាក់ព័ន្ធផ្សេងៗ ផែនការទម្រង់បណ្តាញដឹកជញ្ជូន ផ្លូវទឹក ការកំណត់គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍សំខាន់ៗ ផែនការវិនិយោគ និងប្រភពហិរញ្ញប្បទាន វិធានការគាំទ្រចំពោះ ការអនុវត្តផែនការ ព្រមទាំងបទពិសោធន៍នៃប្រទេសក្នុងតំបន់។ ផែនការនេះរៀបចំឡើងសម្រាប់ការអនុវត្ត ចាប់ពីឆ្នាំ២០២៣ ដល់ ២០៣៣។

គម្រោងដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកទន្លេមានចំនួន ២៣គម្រោង ដែលគ្រោងទឹកប្រាក់វិនិយោគសរុបចំនួន ៣ ២៥១លានដុល្លារអាមេរិក ក្នុងនោះគម្រោងរយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧) មានចំនួន ១៦គម្រោង ស្មើនឹងទឹកប្រាក់ ២ ៥៦១លានដុល្លារអាមេរិក និងគម្រោងរយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣) មានចំនួន៩គម្រោង ស្មើនឹងទំហំទឹកប្រាក់ ៦៩០លានដុល្លារអាមេរិក (គម្រោងរយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម ចំនួន២ នឹងបន្តដល់ឆ្នាំ២០៣៣)។

២.៤. ផែនការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ

ផែនការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រនេះត្រូវបានរៀបចំឡើងដោយផ្អែកលើការវិភាគ និងសិក្សាពីស្ថានភាព នៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ និងបញ្ហាប្រឈមនានា តាមការចុះអង្កេតដោយផ្ទាល់នៅតាមកំពង់ផែ សមុទ្រក្នុងខេត្តកាតនីរីតីទាំងបួន (កោះកុង, ព្រះសីហនុ, កំពត, និងកែប)។ ការព្យាករណ៍បរិមាណចរាចរណ៍ ត្រូវបានធ្វើឡើងដើម្បីកំណត់យុទ្ធសាស្ត្រនៃបណ្តាញកំពង់ផែសមុទ្រតាមតំបន់នីមួយៗ។

គម្រោងដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រមានចំនួន ២០គម្រោង ដែលគ្រោងទឹកប្រាក់វិនិយោគសរុបចំនួន ៥៤៦១លានដុល្លារអាមេរិក ក្នុងនោះគម្រោងរយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧) មានចំនួន ១៤គម្រោង ស្មើនឹងទឹកប្រាក់ ២ ៤៩៤លានដុល្លារអាមេរិក និងគម្រោងរយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣) មានចំនួន ៩គម្រោង ស្មើនឹងទឹកប្រាក់ ២ ៩៦៧លានដុល្លារអាមេរិក (គម្រោងរយៈពេលខ្លីនិងមធ្យមចំនួន៣ នឹងបន្ត ដល់ឆ្នាំ២០៣៣)។

២.៥. ផែនការអភិវឌ្ឍន៍អាកាសចរស៊ីវិល

ផែនការអភិវឌ្ឍន៍អាកាសចរស៊ីវិលនេះត្រូវបានរៀបចំឡើងផ្អែកលើការវិភាគ និងសិក្សាពីស្ថានភាព សង្គម-សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស និងបញ្ហាប្រឈមនានា ទម្រង់នៃការតភ្ជាប់បណ្តាញ អាកាសយានដ្ឋាន ស្ថានភាពប្រតិបត្តិការ និងការគ្រប់គ្រងដោយរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។ ផ្អែកលើទិដ្ឋភាពសេដ្ឋកិច្ច ប្រជាសាស្ត្រ ទេសចរណ៍ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ និងគោល នយោបាយអភិវឌ្ឍន៍អាកាសចរស៊ីវិល ការសិក្សានេះវិភាគលើកត្តាសំខាន់ៗដែលជះឥទ្ធិពលលើតម្រូវការ ដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសនៅកម្ពុជា។

គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍អាកាសចរស៊ីវិលមានចំនួន ១០គម្រោង ដែលគ្រោងទឹកប្រាក់វិនិយោគសរុបចំនួន ៣ ២៩៧,៩០លានដុល្លារអាមេរិក ដែលសុទ្ធតែជាគម្រោងរយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧) មាន ចំនួន ១០គម្រោង ស្មើនឹងទឹកប្រាក់ ៣ ២៩៧,៩០លានដុល្លារអាមេរិក។

២.៦. ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធឡូជីស្ទិក

ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធឡូជីស្ទិក ត្រូវបានរៀបចំដោយផ្អែកលើការវាយតម្លៃស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និង បញ្ហានៃវិស័យឡូជីស្ទិកក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ កាលានុវត្តភាព និងបញ្ហាប្រឈមនៃការអភិវឌ្ឍឡូជីស្ទិក ការព្យាករ និងការវិភាគពីតម្រូវការឡូជីស្ទិក និងបទពិសោធន៍នៃការអនុវត្តរបស់ប្រទេសចិនត្រូវបានយកមកសិក្សាក្នុង ការបង្កើតផែនការអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធឡូជីស្ទិកដែលមានភាពគ្រប់ជ្រុងជ្រោយសម្រាប់កម្ពុជា។ ផែនការនេះមាន រួមបញ្ចូលនូវទស្សនាទាន អភិក្រមលើទម្រង់ប្រព័ន្ធឡូជីស្ទិក គោលបំណង គោលនយោបាយ សំណើ គម្រោងវិនិយោគ និងការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទាន ព្រមទាំងវិធានការធានាចំពោះការអនុវត្តផែនការ។

គម្រោងឡូជីស្ទិកមានចំនួន ១៥គម្រោង ដែលគ្រោងទឹកប្រាក់វិនិយោគសរុបចំនួន ៩៥៧,៥០លាន ដុល្លារអាមេរិកក្នុងនោះគម្រោងរយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧) មានចំនួន ៩គម្រោង ស្មើនឹង ទឹកប្រាក់ ៦៣០លានដុល្លារអាមេរិក និងគម្រោងរយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣) មានចំនួន ៨គម្រោង

ស្មើនឹងទឹកប្រាក់ ៣២៧,៥០លានដុល្លារអាមេរិក (គម្រោងរយៈពេលខ្លីនិងមធ្យមចំនួន២ នឹងបន្តដល់ឆ្នាំ ២០៣៣)។

បរិសិទ្ធិ៣. សទ្ទានុក្រម

ល.រ	ភាសាខ្មែរ	ភាសាអង់គ្លេស	និយមន័យ
១	កម្មន្តសាល	Manufacturing	ការផលិតទំនិញក្នុងទ្រង់ទ្រាយធំ ដោយប្រើប្រាស់ម៉ាស៊ីន ឬផលិតកម្មឧស្សាហកម្ម។
២	ការដឹកជញ្ជូនគោលដៅ ចុងក្រោយ	Last mile delivery	ការដឹកជញ្ជូនទំនិញពីមជ្ឈមណ្ឌលចែកចាយពីទីតាំងជិត បំផុតទៅកាន់គោលដៅចុងក្រោយរួមមាន៖ លំនៅឋាន ឬ ទីតាំងអាជីវកម្មជាដើម។
៣	ការដឹកជញ្ជូនត្រជាក់	Cold chain	ប្រាក់ការផ្គត់ផ្គង់ឬចែកចាយទំនិញ គ្រប់គ្រងដោយ សីតុណ្ហភាពត្រជាក់ដែលប្រើប្រាស់ទូទឹកកក ឬបន្ទប់ ត្រជាក់សម្រាប់ការផលិត ស្តុក និងចែកចាយ ដើម្បី ថែរក្សាគុណភាពផលិតផល។
៤	ការបញ្ចេញទំនិញពីគយ	Custom clearance	ដំណើរការនៃនីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញនាំ ចេញ ឬនាំចូលពីគយ។
៥	ការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាព	Feasibility study	ការសិក្សាលើសំណើគម្រោងរួមមាន៖ ការវិភាគ បច្ចេកទេស តម្លៃ ហានិភ័យ សេដ្ឋកិច្ច ហិរញ្ញវត្ថុ ច្បាប់ ហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គម ភាពអាចទ្រទ្រង់បាននៃ ថវិកា ព្រមទាំងយន្តការ និងសមត្ថភាពនៃស្ថាប័នសម្រាប់ គ្រប់គ្រង និងអនុវត្តគម្រោង។
៦	កំពង់ផែឆ្លាតវៃ	Smart port	កំពង់ផែបំពាក់ដោយបច្ចេកវិទ្យា និងដំណោះស្រាយឆ្លាតវៃ ដែលធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវប្រតិបត្តិការ សុវត្ថិភាព ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងការគ្រប់គ្រង។
៧	ខ្សែច្រវាក់តម្លៃសកល	Global value chain (GVC)	ការបែងចែកច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់ផលិតកម្មទៅតាមបណ្តា ប្រទេស ឬតំបន់ផ្សេងគ្នាតាមផ្នែក និងមុខងារផលិតកម្ម
៨	ច្រករបៀង	Corridor	ច្រកតភ្ជាប់រវាងប្រទេស ឬតំបន់ក្បែរខាង។
៩	សន្និធិ	Inventory	ទំនិញក្នុងឃ្លាំង ទ្រព្យសម្បត្តិឬទំនិញ ដែលមានចុះក្នុង បញ្ជីសារពើភ័ណ្ឌ។
១០	បំណងកណ្តាលផែ	Port facility	ទីតាំង ឧបករណ៍ សម្ភារ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធពាក់ព័ន្ធ ដែលបម្រើដល់ប្រតិបត្តិការនាវា និងកំពង់ផែ រួមមាន៖ ទំនប់ការពាររលក ឃ្លាំងនាវាចរណ៍ ទីតាំងបោះយុថ្នា

			តំបន់រង់ចាំ ចំណាត់នាវាព្រមទាំងសំណង់ និងឧបករណ៍សម្ភារៈ។ល។
១១	ថ្លៃសន្និធិ	Inventory cost	ចំណាយលើការស្តុកទំនិញ។
១២	ទស្សនាទាន	Concept note	គំនិត ឬគោលការណ៍។
១៣	ទីក្រុងឆ្លាត	Smart city	ទីក្រុងដែលប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាជាជំនួយសម្រាប់ការដោះស្រាយបញ្ហានានាដែលកើតមាននៅក្នុងទីក្រុងដើម្បីពង្រឹងប្រសិទ្ធភាពនៃប្រតិបត្តិការ លើកកម្ពស់គុណភាពសេវាសាធារណៈធ្វើឱ្យគុណភាពជីវិត និងសុខុមាលភាពប្រជាពលរដ្ឋកាន់តែល្អប្រសើរ និងធានានិរន្តរភាពនៃការអភិវឌ្ឍ។
១៤	បណ្តុំ និងបណ្តាញ	Hub and spoke	ជាបណ្តាញដឹកជញ្ជូន ដែលមានមជ្ឈមណ្ឌលកណ្តាល (បណ្តុំ) និងតភ្ជាប់តាមទម្រង់ជាផ្កាយ (បណ្តាញ ឬកាំ)។
១៥	បរិយាប័ន្ន	Inclusiveness	ការអនុវត្ត ឬគោលនយោបាយដែលផ្តល់សិទ្ធិទទួលបានឱកាស និងធនធានស្មើគ្នា។
១៦	បមាណីយកម្ម	Standardization	ធ្វើឱ្យមានស្តង់ដារ។
១៧	ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ “៣-៣-៤-២”	Comprehensive transport system 3-3-4-2	ច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនមេចំនួន៣ (ហៅថា“របៀងដឹកជញ្ជូនចម្បង៣”ឬ“របៀងមេ៣”) ច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនបន្ទាប់បន្សំចំនួន៣ (ហៅថា“របៀងដឹកជញ្ជូនរង៣”ឬ“របៀងរង៣”) មជ្ឈមណ្ឌលដឹកជញ្ជូនចម្បង ឬប៉ូលកំណើនចំនួន៤ “ប៉ូលមេ៤” និងមាត់ច្រកព្រំដែនតភ្ជាប់ការដឹកជញ្ជូន ឬប៉ូលភ្ជាប់កំណើនចំនួន២ “ប៉ូលភ្ជាប់២”
១៨	ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនពហុមធ្យោបាយ	Multi-modal transportation system	ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ដែលធ្វើប្រតិបត្តិការក្រោម ភ្នាក់ងារដឹកជញ្ជូនតែមួយដោយប្រើប្រាស់ច្រើនមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនចម្រុះ (ជម្រើសមធ្យោបាយ) ក្រោមការត្រួតពិនិត្យ ឬកម្មសិទ្ធិនៃអ្នកធ្វើប្រតិបត្តិការតែមួយ។
១៩	ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ	Inter-modal transportation system	ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ដែលការបញ្ជូនទំនិញដោយប្រើប្រាស់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនពីរ ឬច្រើន (បំពេញគ្នា និងបន្តគ្នា) ដើម្បីផ្លាស់ទីទំនិញពីទីតាំងដើមទៅកាន់ទិសដៅចុងក្រោយ ដោយបញ្ចៀសការលើកដាក់ទំនិញនៅពេលផ្លាស់ប្តូរពីមធ្យោបាយមួយទៅមួយផ្សេងទៀត។

២០	ប្រព័ន្ធឡូជីស្ទិក ២-២-N	Logistics system 2-2-N	“ទីក្រុងស្ងួល២ ប៉ូលសំខាន់២ និងមណ្ឌលឡូជីស្ទិកសំខាន់ៗ ចំនួន N” ឬ “មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទិក២ សួនឡូជីស្ទិក២ និង មណ្ឌលឡូជីស្ទិកគ្រប់ទីកន្លែង” ។
២១	ផ្លូវជាតិ	National road	សំដៅដល់ផ្លូវ ដែលមានចរាចរណ៍ច្រើន៖ ក. ផ្លូវភ្ជាប់ចេញពីរាជធានីភ្នំពេញឆ្ពោះទៅកាន់ក្រុងនៃ ខេត្តនីមួយៗនៅទូទាំងប្រទេស។ ខ. ផ្លូវភ្ជាប់ចេញពីក្រុងនៃខេត្តមួយឆ្ពោះចេញទៅកាន់ ក្រុងនៃខេត្តមួយទៀត។ គ. ផ្លូវភ្ជាប់ចេញពីផ្លូវជាតិឆ្ពោះទៅកាន់ផ្លូវជាតិ។ ឃ. ផ្លូវបែកចេញពីផ្លូវជាតិឆ្ពោះទៅកាន់ក្រុងនៃខេត្តមួយ។ ង. ផ្លូវបែកចេញពីផ្លូវជាតិ ឬផ្លូវភ្ជាប់ចេញពីក្រុងនៃខេត្ត មួយឆ្ពោះទៅកាន់តំបន់សំខាន់ៗ ដូចជា កំពង់ផែ ស្ថានីយចរាចរណ៍ អាកាសយានដ្ឋាន តំបន់សេដ្ឋកិច្ច ពិសេស មណ្ឌលវិនិយោគទេសចរណ៍ ច្រកទ្វារព្រំដែន តំបន់មានសក្តានុពល សេដ្ឋកិច្ចសំខាន់ៗផ្សេងទៀត ច. ផ្លូវសំខាន់ៗរបស់ជាតិមានចរាចរណ៍ច្រើន ដែល កំណត់ដោយរាជរដ្ឋាភិបាលតាមសំណើរបស់ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។
២២	ផ្លូវជាតិកម្រិត១	National road one-digit	ផ្លូវជាតិដែលតាងដោយលេខ១ (មួយ) ខ្ទង់។
២៣	ផ្លូវជាតិកម្រិត២	National road two-digit	ផ្លូវជាតិដែលតាងដោយលេខ២ (ពីរ) ខ្ទង់។
២៤	ផ្លូវទឹក	Inland Waterway	រួមមានទន្លេ បឹង ស្ទឹង ព្រែក អូរ និងប្រឡាយ ដែលអាច បម្រើដល់នាវាចរណ៍។
២៥	ផ្លូវនាវាចរណ៍	Navigation route	ផ្នែកស្ថិតនៅក្នុងផ្លូវទឹកសម្រាប់ធ្វើនាវាចរតាមគោល- បំណងផ្សេងៗគ្រប់រដូវកាល។
២៦	ផ្លូវលឿនលឿន	Expressway	ផ្លូវសម្រាប់យានយន្តធ្វើចរាចរណ៍មានបរិក្ខារចែកទ្រូងផ្លូវ ជាពីរចំណែកខុសទិសគ្នា ឬចែកជាគន្លងផ្លូវគ្មានកន្លែងផ្លូវ ប្រសព្វលើផ្ទៃរាបមួយ ឬត្រូវមានផ្លូវប្រសព្វតិចបំផុតក្នុង ករណីចាំបាច់ និងបំពាក់គ្រប់គ្រាន់នូវបរិក្ខារផ្លូវថ្នល់ ដើម្បី

			ធានារំហូរចរាចរណ៍ឥតឈប់ សុវត្ថិភាព និងដើម្បីបន្ថយពេលវេលាធ្វើដំណើរ និងមានកន្លែងកំណត់សម្រាប់ឱ្យយានយន្តចេញ និងចូលផ្លូវលឿនលឿន។
២៧	ផ្លូវសមុទ្រ	Maritime	រួមមានតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ ឈូងសមុទ្រ ឆកសមុទ្រ ព្រែកជាប់សមុទ្រ និងសមុទ្រទឹកជ្រៅ ដែលអាចបម្រើដល់នាវាចរណ៍។
២៨	ពិពិធកម្ម	Diversification	ផ្សេងៗគ្នា ច្រើនបែប ច្រើនយ៉ាង។
២៩	ភណ្ឌាគារគយមានដែនកំណត់	(Customs Bonded Warehouse)	អគារ ឬទីកន្លែងដែលទទួលបានការអនុញ្ញាតឱ្យធ្វើសន្និធិទំនិញក្រោមការត្រួតពិនិត្យរបស់គយ សម្រាប់រយៈពេលជាក់លាក់ណាមួយ និងដោយមានបញ្ជាក់ពីពេលវេលាច្បាស់លាស់។
៣០	ភាគលាភប្រជាសាស្ត្រ	Demographic dividend	កំណើននៃសេដ្ឋកិច្ច ដែលជាលទ្ធផលនៃការផ្លាស់ប្តូរទម្រង់អាយុនៃប្រជាសាស្ត្រក្នុងប្រទេសមួយ។
៣១	មជ្ឈមណ្ឌលដឹកជញ្ជូន	Transportation hub	ជាទីតាំងកណ្តាលសម្រាប់ការប្រមូលផ្តុំ ការរៀបចំ ការផ្លាស់ប្តូរមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន និងចែកចាយទំនិញ ឬអ្នកដំណើរ
៣២	មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទិក	Logistics complex	មជ្ឈមណ្ឌលមេនៃបណ្តាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឡូជីស្ទិកក្នុងតំបន់ និងជាកន្លែងដែលបរិក្ខារបម្រើសេវាឡូជីស្ទិកនិងសហគ្រាសឡូជីស្ទិកគ្រប់ប្រភេទប្រមូលផ្តុំ។ ទីតាំងនេះផ្តល់សេវាខ្នាតធំគ្របដណ្តប់ទូលំទូលាយ និងមានសកម្មភាពមមាញឹកជាមួយ និងមុខងារសេវាកម្មសម្បូរបែប។
៣៣	មណ្ឌលឡូជីស្ទិក	Logistics center	មជ្ឈមណ្ឌលនៃបណ្តាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឡូជីស្ទិកដែលផ្តល់សេវាកម្មឡូជីស្ទិកសម្រាប់បម្រើឱ្យតម្រូវការរំហូរពាណិជ្ជកម្ម កសិកម្ម និងឧស្សាហកម្មកម្មន្តសាល។
៣៤	របៀងដឹកជញ្ជូនមេ	Main transport corridor	ច្រករបៀងចម្បងតភ្ជាប់ពីតំបន់មួយទៅតំបន់មួយទៀតដោយមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនមួយ ឬច្រើន ដូចជាផ្លូវលឿនលឿន ផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក និងផ្លូវទឹកជាដើម។
៣៥	របៀងដឹកជញ្ជូនរង	Sub transport corridor	ច្រករបៀងរងតភ្ជាប់ពីតំបន់មួយទៅតំបន់មួយទៀតដោយមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនមួយ ឬច្រើន ដូចជា ផ្លូវលឿនលឿន ផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក និងផ្លូវទឹកជាដើម។

៣៦	សួនឡូជីស្ទិក	Logistics park	មជ្ឈមណ្ឌលរងនៃបណ្តាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឡូជីស្ទិកក្នុងតំបន់ និងជាកន្លែងដែលបរិក្ខារបម្រើសេវាឡូជីស្ទិកនិងសហគ្រាសឡូជីស្ទិកគ្រប់ប្រភេទប្រមូលផ្តុំ។ ទីតាំងនេះផ្តល់សេវាខ្នាតមធ្យមជាមួយ និងមុខងារសេវាកម្មមានកម្រិត។
៣៧	សំណង់សិល្បការ្យ	Drainage infrastructure	សំដៅដល់ស្ពាន លូ ប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹក អាងស្តុកទឹកបម្រើឱ្យផ្លូវជាតិ ផ្លូវថ្នល់ និងសំណង់រូបវន្តផ្សេងទៀតដែលផ្តល់នូវសុវត្ថិភាព និងប្រសិទ្ធភាព ស្ថិរភាពនៃផ្លូវជាតិ និងផ្លូវថ្នល់
៣៨	ហិរញ្ញប្បទាន	Financing	ការផ្តល់ហិរញ្ញវត្ថុ ឬការឱ្យខ្ចី។
៣៩	ឡូជីស្ទិកឆ្លាតវៃ	Smart logistics	ការរួមបញ្ចូលគ្នានៃការរៀបចំរចនាសម្ព័ន្ធគ្រប់គ្រង និងវិភាគចរាចរណ៍បម្រើដល់ការដឹកជញ្ជូន និងការគ្រប់គ្រងឡូជីស្ទិក (រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិហូរទំនិញ) តាមរយៈការប្រើប្រាស់ទិន្នន័យប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព។
៤០	អាកាសយានដ្ឋានកម្រិត ៤F, ៤E, ៤C	4F, 4E, 4C Airport	កម្រិតស្តង់ដារនៃអាកាសយានដ្ឋានដែលអាចទទួលប្រភេទយន្តហោះទៅតាមទំហំនីមួយៗ (៤F, ៤E, ៤C)។

បរិសិទ្ធផ្នាំ. បញ្ជីគម្រោងដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ

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

សម្គាល់៖ ការគណនាសម្រាប់គម្រោងវិនិយោគនីមួយៗ ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយផ្អែកលើការប៉ាន់ស្មាននូវការចំណាយពាក់ព័ន្ធតាមរយៈការពិភាក្សា និងការបញ្ជាក់ពីនាយកដ្ឋានពាក់ព័ន្ធ។

- គម្រោងមួយចំនួនជាគម្រោងដែលត្រូវអនុវត្តក្នុងដំណាក់កាល (ពីរយៈពេលខ្លីដល់រយៈពេលវែង) ក្នុងនោះរួមមាន គម្រោងដឹកជញ្ជូនផ្លូវទន្លេចំនួន២ បញ្ជីគម្រោងដឹកជញ្ជូនផ្លូវសមុទ្រចំនួន៣ និងបញ្ជីគម្រោងឡូជីស្ទិកចំនួន២។

ក. បញ្ជីគម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿន

ល.រ.	ប្រភេទគម្រោង ប៉ូលកំណើន និងប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ប្រវែងផ្លូវត្រូវសាងសង់	ចំនួន គន្លងផ្លូវ	ការប៉ាន់ស្មាន ការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
១	ប្រភេទគម្រោងភាគអាគ្នេយ៍	ផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-បាវិត (EX1)	ចាប់ពីផ្លូវក្រវាត់ក្រុងទី៣-ខាងល្វាងម (ភ្នំពេញ-បាវិត) ១៣៥,១គ.ម.	៤	១ ៣៧៦	១	
២			ស្ថានឆ្លងទន្លេចាប់ពីផ្លូវក្រវាត់ក្រុងទី៣ និងផ្លូវក្បាលស្ពាន ៣,៧គ.ម.	៤	២៣៣,៥៦	១	
៣	ប្រភេទគម្រោងភាគពាយព្យ	ផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-សៀមរាប-ប៉ោយប៉ែត (EX6 និង EX5)	ចាប់ពីផ្លូវក្រវាត់ក្រុងលេខ ៣ (ភ្នំពេញ-សៀមរាប) ២៥០គ.ម.	៤	២ ៥០០	១	
៤			សៀមរាប-ប៉ោយប៉ែត ១៥០គ.ម.	៤	១ ៥០០		១
៥		គម្រោងសាងសង់ ផ្លូវខ្សែក្រវាត់ក្រុងខ្សែទី៣ ត្រើយខាងកើតទន្លេមេគង្គ ដំណាក់កាលទី១	៣៦,១៧គ.ម.	៤&២	២១០		១

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

សម្គាល់៖ ការគណនាសម្រាប់គម្រោងវិនិយោគនីមួយៗ ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយផ្អែកលើការប៉ាន់ស្មាននូវការចំណាយពាក់ព័ន្ធតាមរយៈការពិភាក្សា និងការបញ្ជាក់ពីនាយកដ្ឋានពាក់ព័ន្ធ។

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

ខ. បញ្ជីគម្រោងផ្លូវជាតិ ផ្លូវខេត្តនិងផ្លូវសំខាន់ៗផ្សេងទៀត

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ប៉ូលកំណើន និងប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ប្រវែងផ្លូវត្រូវសាងសង់	ចំនួនគន្លងផ្លូវ	ការប៉ាន់ស្មានការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេលខ្ចីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
១	ប៉ូលកំណើនបាត់ដំបង និងសៀមរាប	ផ្លូវថ្មីបាត់ដំបង - សៀមរាប (NR5 PK302+325 - សសរស្តម្ភ NR6 PK343+100)	៧២,១៥គ.ម.	២	២៨៨,៨០	១	
២	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគអាគ្នេយ៍	ការសាងសង់ឡើងវិញសម្រាប់ផ្លូវជាតិលេខ១	គ.ម. ១០+៥០០- កំពង់ផែភ្នំពេញ ១៩,៦៤គ.ម.	៦	៧៨,៥៦	១	
៣	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគអាគ្នេយ៍		កំពង់ផែភ្នំពេញ- ស្ពានអ្នកលឿង ២៩,៨៥ គ.ម	៤	៧៤,៦២		១
៤	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគអាគ្នេយ៍	ការថែទាំផ្លូវជាតិលេខ២ និង២២	តាខ្មៅ (ខេត្តកណ្តាល)- អូរចំបក់-អង្គតាសោម ៧២,១៧គ.ម.	៤	៧២		១
៥	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគនិរតី	ការសាងសង់ឡើងវិញសម្រាប់ផ្លូវជាតិលេខ៣	បែកគូស-កំពត ៦៣គ.ម.	៤	៩៤,៥		១
៦	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគពាយព្យ	គម្រោងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងវិញកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ៥ ភាគខាងត្បូង	ព្រែកក្តាម-ធ្លាម្លូម ១៣៥,២៥គ.ម.	៤	២៤៦,៣៥	១	

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ប៉ូល កំណើន និងប៉ូលភ្ជាប់ កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ប្រវែងផ្លូវត្រូវសាងសង់	ចំនួន គន្លងផ្លូវ	ការប៉ាន់ស្មាន ការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣- ២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨- ២០៣៣)
៧	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគពាយព្យ	គម្រោងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង វិញកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ៥ ភាគកណ្តាល	ធ្លាម្អម-បាត់ដំបង និង សិរីសោភ័ណ-ប៉ោយប៉ែត ១៤៦,០៤គ.ម.	៤	១៦១,៩០	១	
៨	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគពាយព្យ	ការសាងសង់ផ្លូវក្រវាត់ក្រុង សៀមរាប	៤៥,៧៧គ.ម.	២	១០០	១	
៩	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគពាយព្យ	ខ្សែផ្លូវថ្មីភ្ជាប់រវាងផ្លូវជាតិ លេខ៥ និងលេខ៦	ភូមសំរោង-ផ្កាវ ២១គ.ម	៤	៨០		១
១០	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគឦសាន	ការសាងសង់ឡើងវិញ សម្រាប់ផ្លូវជាតិលេខ៧ (ឃុំរមៀត ព្រំប្រទល់ឡាវ)	ឃុំរមៀត-ត្រពាំងក្រៀល ៩៦,៦៣គ.ម.	២	៥៥,៥	១	
១១	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគឦសាន	ការជួសជុលផ្លូវជាតិលេខ៧ (ស្ពាន់-ក្រុងកំពង់ចាម)	៤៥,៤៩គ.ម.	៤	១១៤,៨៩	១	
១២	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគឦសាន	ការជួសជុលផ្លូវជាតិលេខ៧ (ក្រុងកំពង់ចាម-ប្រធាតុ NR73)	៣៦គ.ម.	៤	៣៦		១
១៣		ការសាងសង់ឡើងវិញ សម្រាប់ផ្លូវជាតិលេខ៨	ព្រែកតាមាក់-កែវក ១២៣,៤គ.ម.	៤	១២០	១	
១៤	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគខាង ជើង	ការសាងសង់ឡើងវិញ សម្រាប់ផ្លូវជាតិលេខ៩	ព្រះវិហារ-ស្ទឹងត្រែង ១៤៣គ.ម.	៤	៦៤		១

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ប៉ូល កំណើន និងប៉ូលភ្ជាប់ កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ប្រវែងផ្លូវត្រូវសាងសង់	ចំនួន គន្លងផ្លូវ	ការប៉ាន់ស្មាន ការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣- ២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨- ២០៣៣)
១៥	របៀងដឹកជញ្ជូនតំបន់ ឆ្នេរសមុទ្រ	ការសាងសង់ឡើងវិញ សម្រាប់ផ្លូវជាតិលេខ១០	បាត់ដំបង-កោះកុង ១៩៧,៣៦គ.ម.	២	១៨៨,៣៨	១	
១៦		ការសាងសង់ឡើងវិញ សម្រាប់ផ្លូវជាតិលេខ១១ (ដោយរួមបញ្ចូល ផ្លូវឆ្លង កាត់ព្រំប្រទល់ស្វាយរៀង និងចំការកៅស៊ូពាមជ័រ)	អ្នកលឿង-ថ្នល់ទទឹង ១០១គ.ម.	៤	១១៨		១
១៧		ផ្លូវជាតិលេខ២៣ថ្មី (ផ្លូវជាតិ លេខ២១-ផ្លូវជាតិ លេខ១៤)	ផ្លូវជាតិលេខ២១- ពាមរាំង២០គ.ម.	២	២១,៦៩	១	
១៨		ការសាងសង់ឡើងវិញ សម្រាប់ផ្លូវជាតិលេខ៣១	ថ្នល់បែកគុស- កំពង់ត្រាច ៥៣,៥៣គ.ម.	២	៥៨,៧៨	១	
១៩	របៀងដឹកជញ្ជូនតំបន់ឆ្នេរ សមុទ្រ	ការសាងសង់ឡើងវិញ សម្រាប់ផ្លូវជាតិលេខ៣៣ (កំពត-កំពង់ត្រាច)	កំពត-កំពង់ត្រាច ៥២,៥៧គ.ម.	២	៥៩,៩៨	១	
២០		ការសាងសង់ឡើងវិញ សម្រាប់ផ្លូវជាតិលេខ៤១	ថ្នល់ទទឹង-ល្អាង ៩៥,២៦គ.ម.	២	៦៥,៨៩	១	

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ប៉ូល កំណើន និងប៉ូលភ្ជាប់ កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ប្រវែងផ្លូវត្រូវសាងសង់	ចំនួន គន្លងផ្លូវ	ការប៉ាន់ស្មាន ការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣- ២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨- ២០៣៣)
២១		ការសាងសង់ឡើងវិញ សម្រាប់ផ្លូវជាតិលេខ៤២	បែកបាន-ទឹកផុស ៦៩គ.ម.	៤	១១២		១
២២		ការសាងសង់ឡើងវិញ សម្រាប់ផ្លូវជាតិលេខ៤៣	ត្រែងត្រយឹង-ទ្វារថ្មី ៧៩ គ.ម.	២	៧៣		១
២៣		ការសាងសង់ឡើងវិញ សម្រាប់ផ្លូវជាតិលេខ៤៥	កងកេង-ព្រៃនប់ ៦៩គ.ម.	២	៦០		១
២៤	របៀងដឹកជញ្ជូនតំបន់ឆ្នេរ សមុទ្រ	ការសាងសង់ឡើងវិញ សម្រាប់ផ្លូវជាតិលេខ៤៨ បូករួមទាំងស្ពាន	ចំការល្អង-ចាំយាម ១៣៦គ.ម.	៤	២៥០		១
២៥		ផ្លូវជាតិលេខ ៥០សេ និង ស្ពានឆ្លងទន្លេសាប ខេត្ត កំពង់ឆ្នាំង-កំពង់ធំ (ស្ពាន ប្រវែង ៣.៩គ.ម)	កំពង់ឆ្នាំង-កំពង់ធំ ៥៨គ.ម.	២	២៤៨	១	
២៦		ការសាងសង់ឡើងវិញ សម្រាប់ផ្លូវជាតិលេខ៥៣	កំពង់ឆ្នាំង-អមឡាំង ៦២គ.ម.	២	៥០		១
២៧		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ជាតិលេខ ៥៣A	ភូមិផ្សារ-ក្តុល ២៩គ.ម.	២	២០		១
២៨		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ជាតិលេខ ៥៤	ក្រគរ-កំពង់ល្អង ៥គ.ម.	២	៥		១

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ប៉ូល កំណើន និងប៉ូលភ្ជាប់ កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ប្រវែងផ្លូវត្រូវសាងសង់	ចំនួន គន្លងផ្លូវ	ការប៉ាន់ស្មាន ការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣- ២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨- ២០៣៣)
២៩		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ជាតិលេខ៥៥	ស្វាយអាត-ថ្មដា ១៨២គ.ម.	២	១០០		១
៣០		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ជាតិលេខ៥៦	សិរីសោភណ្ឌ-សំរោង ១១៤គ.ម.	២	៤៥		១
៣១		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ជាតិលេខ៥៧	បាត់ដំបង-អូរព្រះ ១០៣គ.ម.	២	៤០		១
៣២		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ជាតិលេខ៥៩	កូនជ័រ-ប៉ៃលិន ១៤០គ.ម.	២	៥០		១
៣៣		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ជាតិលេខ៦០B (ក្រុង ក្រចេះ-កំពង់ថ្ម/កំពង់ធំ)	១២០គ.ម.	២	១០០		១
៣៤	របៀងដឹកជញ្ជូនភាគខាង ជើង	ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ជាតិលេខ៦២	ថ្នល់បែក-ទីរួមខេត្ត ព្រះវិហារ ១២៥គ.ម.	២	៣៧,៥		១
៣៥			ទីរួមខេត្តព្រះវិហារ- ប្រាសាទព្រះវិហារ ១១៨គ.ម.	២	៣៥,៥		១
៣៦		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ជាតិលេខ៦២-៣	ផ្លូវជាតិលេខ៦២-ផ្លូវជាតិ លេខ៦៤ ៩០ គ.ម.	២	១១៥		១

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ប៉ូល កំណើន និងប៉ូលភ្ជាប់ កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ប្រវែងផ្លូវត្រូវសាងសង់	ចំនួន គន្លងផ្លូវ	ការប៉ាន់ស្មាន ការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣- ២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨- ២០៣៣)
៣៧		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ជាតិលេខ៦៤	ប្រាសាទបាគង-ត្បែងមាន ជ័យ ១១២គ.ម.	២	៦០		១
៣៨		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ជាតិលេខ៦៨	ក្រឡាញ់-អូរស្មាប់ ១១៧គ.ម.	២	៦០	១	
៣៩		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ជាតិលេខ៧០	ព្រៃទទឹង-ពាមដីកង ១៣គ.ម.	២	៧		១
៤០		គម្រោងសាងសង់ផ្លូវជាតិ លេខ ៧០បេ ទន្លេបិទ (NR7)-ស្រីសន្ធរ-ព្រែកតា ម៉ាក់-ល្វាងម-ពាមរក៍ (RN11)	១៤៥ គ.ម	២	១៣៩		១
៤១		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ជាតិលេខ៧១	ត្រើង-កំពង់ថ្ម ៥៨គ.ម.	២	៦១,៨៨		១
៤២		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ជាតិផ្លូវជាតិលេខ ៧១C (ស្រឡប់-ស្ទឹងត្រង់- ចំការលើ)	១១៤,៦២គ.ម	២	១២៩,៩៨	១	
៤៣		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ជាតិលេខ៧២	ក្រែក-ត្រពាំងផ្លុង ១៤គ.ម.	២	១០	១	

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ប៉ូល កំណើន និងប៉ូលភ្ជាប់ កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ប្រវែងផ្លូវត្រូវសាងសង់	ចំនួន គន្លងផ្លូវ	ការប៉ាន់ស្មាន ការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣- ២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨- ២០៣៣)
៤៤		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ជាតិលេខ៧៣	ប្រធាតុ-ក្រចេះ ៩២គ.ម.	២	៨០	១	
៤៥		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ជាតិលេខ៧៤	ស្រែចារ-ត្រពាំងស្រែ ២១គ.ម.	២	១៥	១	
៤៦		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ជាតិលេខ៧៦	ស្នួល-បានលុង ៣០៦គ.ម.	២	១៤៤		១
៤៧		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ជាតិលេខ៧៨	អូរពងមាន់-អូរយ៉ាដាវ ១៩២គ.ម.	២	៧៣		១
៤៨		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ជាតិលេខ៧៨សេ ដុងក្រឡា (ខេត្តស្ទឹងត្រែង)-សៀមប៉ាង- រីនសែ-អូរជុំ-បានលុង (ខេត្តរតនគិរី)	១៣២គ.ម.	២	១២៣		១
៤៩		ផ្លូវជាតិលេខ៧៨-៥ (រតនគិរី បានលុង-កន្ទុយនាគ ព្រំប្រទល់កម្ពុជា-វៀតណាម)	១៧០គ.ម.	២	២៥០		១
៥០		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ជាតិលេខ៩២	សំអាង-កំពង់ស្រឡៅ ១៣៧គ.ម.	២	១២០		១

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ប៉ូល កំណើន និងប៉ូលភ្ជាប់ កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ប្រវែងផ្លូវត្រូវសាងសង់	ចំនួន គន្លងផ្លូវ	ការប៉ាន់ស្មាន ការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣- ២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨- ២០៣៣)
៥១		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ខេត្តលេខ៩៤ និង ៩៥	ភ្នំដែក-កំពង់ស្រឡៅ ១៤៧គ.ម.	២	១២០		១
៥២		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ខេត្តលេខ១៤៧	យោធិនពិការ-តាកែន កោះស្លា ២២គ.ម.	២	១០		១
៥៣		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ខេត្តលេខ១៥៩C, ១៥៩D និង១៥៩E	បរវេល-ភូមិសាមសិប- ភ្នំព្រឹក ៤៧គ.ម.	២	២៥		១
៥៤		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ខេត្តលេខ៣១០	ភូមិ២-កោះរកា ៤៥គ.ម.	២	៣០	១	
៥៥		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ខេត្តលេខ៣១២	ល្វា-ប្រស្វា ២៩គ.ម.	២	២៤,៩០	១	
៥៦		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ខេត្តលេខ៣១២B	ឃុំប្រាសាទ-រុង ២២គម. .	២	១៥		១
៥៧		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ខេត្តលេខ៣១២C	ក្រាលគោ-ក្រាំងល្វា ២១គ.ម.	២	១០		១
៥៨		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ខេត្តលេខ៣១៦A	ដីកូ-ចន្រ្ទា ១៦គ.ម.	២	៨		១
៥៩		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ខេត្តលេខ៣៧១	ឃុំប៉ែន-ឆ្នុង ៩០គ.ម.	២	១៥០	១	

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ប៉ូល កំណើន និងប៉ូលភ្ជាប់ កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ប្រវែងផ្លូវត្រូវសាងសង់	ចំនួន គន្លងផ្លូវ	ការប៉ាន់ស្មាន ការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣- ២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨- ២០៣៣)
៦០		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ខេត្តលេខ៣៧៧ និង ៣៧៧អា	៤៨,៥៩គ.ម.	២	២៥,៧២	១	
៦១		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ខេត្តលេខ១៥៧៧	រតនមណ្ឌល-បាត់ដំបង ៥២គ.ម.	២	២០		១
៦២		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ខេត្តលេខ១៥៧៨	ស្ទឹងកាប់-ការបោះ ១៧ គ.ម.	២	៧		១
៦៣		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ខេត្តលេខ២៥៦១	តាប៉ែន-បឹងស្នោ ២៦គ.ម.	២	១០		១
៦៤		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ខេត្តលេខ២៦២៤	ភ្នំដែក-ស្ពាន់ ៧៩គ.ម.	២	៥០		១
៦៥	ប៉ូលកំណើនសៀមរាប	ផ្លូវខេត្តថ្មីលេខ២៦៦២	សៀមរាប-សៀមរាប ១៨គ.ម.	៤	២០	១	
៦៦		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ខេត្តលេខ ២៦២៥, ២៦៤៨ និង ២៦៨៦	គិរីវ័ន្ត-ជាំក្បាន ១៤៨គ.ម.	២	១០០		១
៦៧		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវ ខេត្តលេខ៣៧៦២	ក្រញូងសែនជ័យជើង- ជ័យខ្លាំង ២៧គ.ម.	២	១០	១	

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ប៉ូលកំណើន និងប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ប្រវែងផ្លូវត្រូវសាងសង់	ចំនួនគន្លងផ្លូវ	ការប៉ាន់ស្មានការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
៦៨		ការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវខេត្តលេខ៣៧៦៤	ផ្លូវជាតិលេខ៧៦-ព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាម ៥២គ.ម.	២	២៥		១
៦៩	ប៉ូលកំណើនសៀមរាប	ផ្លូវតភ្ជាប់អាកាសយានដ្ឋានថ្មីខេត្តសៀមរាប	អាកាសយានដ្ឋាន-ផ្លូវក្រវាត់ក្រុងសៀមរាប ១៩,៥៩គ.ម.	៤	៥៨,៤០	១	
៧០	ប៉ូលកំណើនព្រះសីហនុ	ផ្លូវតភ្ជាប់ទៅក្រុងព្រះសីហនុ	ព្រែនប៉ុ-ក្រុងព្រះសីហនុ ៤៥គ.ម.	៤	១០០	១	
៧១	ប៉ូលកំណើនភ្នំពេញ	ផ្លូវតភ្ជាប់ទៅកាន់អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញថ្មី (ការពង្រីកមហាវិថីសម្តេចតេជោទៅទិសខាងត្បូង)	ផ្លូវក្រវាត់ក្រុងទី៣-អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញថ្មី ៧គ.ម.	៤	៥០		១
៧២	ប៉ូលកំណើនភ្នំពេញ	ផ្លូវតភ្ជាប់ទៅកាន់កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ	១០គ.ម.	២	៥០		១
៧៣	របៀងដឹកជញ្ជូនតំបន់ឆ្នេរ	ផ្លូវតភ្ជាប់ទៅកាន់កំពង់ផែកោះកុង	ផ្លូវជាតិលេខ៤៤៨-កំពង់ផែកោះកុង ៨គ.ម.	២	២០	១	

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ប៉ូល កំណើន និងប៉ូលភ្ជាប់ កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ប្រវែងផ្លូវត្រូវសាងសង់	ចំនួន គន្លងផ្លូវ	ការប៉ាន់ស្មាន ការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣- ២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨- ២០៣៣)
៧៤		គម្រោងសាងសង់ស្ពានទន្លេ បាសាក់ (ចាក់អង្រែក្រោម- ព្រែកប្រា)	០,៨៤៥គ.ម.	៤	៥៨,២៥	១	
៧៥		គម្រោងសាងសង់ស្ពានឆ្លង ទន្លេមេគង្គក្តីតាកុយ	២,៥៩គ.ម.	២	១៣៨		១
៧៦		គម្រោងផ្លូវ (មេសាង- មោសហែក)	២៨គ.ម.	២	១៩,៦		១
៧៧		គម្រោងផ្លូវ (ជុំគីរី RN41- ឈូក-កំពង់ត្រាច RN33)	៤២,៣០គ.ម.	២	២៤,២៧		១
៧៨		គម្រោងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង វិញ្ញាណជាតិលេខ៦៧	១៣៤គ.ម.	២	២៦,០៥	១	
៧៩		គម្រោងផ្លូវ២៥៦៥អា, ផ្លូវ ២៥៦៥បេ, ផ្លូវ២៥៦១	២៣,២០គ.ម.	២	១៥,៨០		១
៨០		គម្រោងផ្លូវ៥៩, ផ្លូវ៥៧បេ២, ផ្លូវ៥៧បេ១, ផ្លូវ១៥៩សេ, ផ្លូវ១៥៦ដេ	១២០គ.ម.	២	២៦,៣១		១
៨១		គម្រោងផ្លូវ២៦៦អី, ផ្លូវ ១៦៦អេស	៨០គ.ម.	២	១៨,៤២		១

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ប៉ូល កំណើន និងប៉ូលភ្ជាប់ កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ប្រវែងផ្លូវត្រូវសាងសង់	ចំនួន គន្លងផ្លូវ	ការប៉ាន់ស្មាន ការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣- ២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨- ២០៣៣)
៨២		គម្រោងសាងសង់ស្ពាន មិត្តភាពកម្ពុជា-ភូម៉េ (ផ្សារពាត្រី-អរិយក្សត្រ)	៣,៥០គ.ម.	២	៣៣០	១	
៨៣		ផ្លូវសម្តេចហ៊ុនសែនថ្មីរៀង (បំបែកចេញពីផ្លូវខេត្តលេខ ១៤៦A ក្នុងឃុំកែវផុស ស្រុកព្រៃនប់ ខេត្តព្រះសីហនុ ដល់ គ.ម.២៣+៥១០ ផ្លូវជាតិលេខ៤៨ ក្នុងឃុំបឹង ព្រា ស្រុកស្រែអំបិល ខេត្តកោះកុង)	២៣,៥១គ.ម.	២	១៥		១
៨៤		ផ្លូវខេត្តលេខ១៤៩ (ផ្លូវជាតិ លេខ៤ ត្រង់ គ.ម.១៣៣+ ៦០០ ក្នុងស្រុកកំពង់សិលា ដល់ គ.ម.៥៥+៥០ ផ្លូវជាតិ លេខ៣ ត្រង់ គ.ម.១៩៥+ ៤៨០ ស្ថិតក្នុងស្រុកព្រៃនប់ ខេត្តព្រះសីហនុ)	៥៥,៥៩គ.ម.	២	៤០		១
៨៥		ផ្លូវខេត្តលេខ១៤៤០	៤៤,៣០គ.ម.	២	៦៤,៣២		១

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ប៉ូល កំណើន និងប៉ូលភ្ជាប់ កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ប្រវែងផ្លូវត្រូវសាងសង់	ចំនួន គន្លងផ្លូវ	ការប៉ាន់ស្មាន ការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣- ២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨- ២០៣៣)
	សរុប		៦ ២៤៥,៧៤៥គ.ម.		៦ ៤២៨,៧៤	៣១	៥៤

សម្គាល់៖ ការគណនាសម្រាប់គម្រោងវិនិយោគនីមួយៗ ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយផ្អែកលើការប៉ាន់ស្មាននូវការចំណាយពាក់ព័ន្ធតាមរយៈការពិភាក្សា និងការបញ្ជាក់ពីនាយកដ្ឋានពាក់ព័ន្ធ។

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

គ. បញ្ជីគម្រោងផ្លូវដែក

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ប៉ូលកំណើន និង ប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	មាតិកាសំណង់សំខាន់ៗ	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣- ២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨- ២០៣៣)
១		ការលើកកម្រិតឡើងវិញ ផ្លូវដែកភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត ទៅជាផ្លូវដែកដែលមាន សមត្ថភាពផ្ទុក និងល្បឿន ដូចខ្សែផ្លូវដែកទិសខាង ត្បូង (ល្បឿនខ្សែរថអ្នក ដំណើរ ៨០គ.ម/ម៉ោង និងល្បឿនខ្សែរថទំនិញ ៥០គ.ម/ម៉ោង។	ដំណាក់កាលដំបូង៖ ការលើកកម្រិតឡើងវិញផ្លូវដែកភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត ទៅជា ផ្លូវដែកដែលមានសមត្ថភាពផ្ទុក និងល្បឿនដូចខ្សែផ្លូវដែក ភាគខាងត្បូង។ ការងារនេះរួមមាន ការផ្លាស់ប្តូរកំណល់ ពីដែកទៅបេតុង, ការផ្លាស់ប្តូរដែករ៉ៃ ពីប្រភេទតូចទៅធំ, ការរៀបចំនូវគ្រឹះផ្លូវដែក, ស្ពាននិងអគារ, ឧបករណ៍ផ្តល់ សញ្ញានិងព័ត៌មាន, ព្រមទាំងបឋមនីយកណ្តាផ្លូវដែក, ដោះស្រាយបញ្ហាក្នុងស្ថានីយរថភ្លើង, ខ្សែរថភ្លើង, ការជួស ជុលស្ថានីយចំណាត, កែលម្អចំណាតរង់ចាំអ្នកដំណើរ និង ផ្លូវអ្នកដំណើរចេញចូលស្ថានីយ, ប្រព័ន្ធព័ត៌មានទំនាក់ទំនង ជាមួយមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងទៀត, និងរៀបចំការ ដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងទំនិញប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព។ បន្ថែមពីនេះ ពង្រីកការងារកសាងខ្សែរថភ្លើង ដែលមាន ស្រាប់ដើម្បីបង្កើនល្បឿនរថភ្លើងប្រកបដោយសុវត្ថិភាព (ល្បឿនខ្សែរថអ្នកដំណើរ ៨០គ.ម/ម៉ោង និងល្បឿន ខ្សែរថទំនិញ ៥០គ.ម/ម៉ោង។	៣០០	១	

២	របៀងដឹកជញ្ជូន ភាគនិរតី	ការកសាងឡើងវិញផ្លូវ ដែកភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ ទៅជាផ្លូវដែកល្បឿនលឿន	ដំណាក់កាលជាបន្ទាប់៖ គម្រោងកសាងឡើងវិញផ្លូវដែក ភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ ទៅជាផ្លូវដែកល្បឿនលឿន។ ចំពោះការងារនេះ មានការកសាងផ្លូវដែកថ្មី ដែលមាន ទំហំទទឹងផ្លូវ ១,៤៣៥មម ល្បឿនខ្សែរថអ្នកដំណើរ ១៦០គ.ម/ម៉ោង និងល្បឿនខ្សែរថទំនិញ ៨០គ.ម/ម៉ោង ទម្ងន់ផ្ទុកលើសពី ២០តោន/អ័ក្សកង់។ ការបំពាក់ ឧបករណ៍ផ្តល់សញ្ញានិងព័ត៌មាន, ព្រមទាំងបឋមភណ្ឌ ផ្លូវដែក, ដោះស្រាយបញ្ហាក្នុងស្ថានីយរថភ្លើង, ខ្សែរថភ្លើង, គ្រឹះផ្លូវដែក, ស្ពាននិងផ្លូវដែក, ការជួសជុលស្ថានីយចំណត, កែលម្អចំណតរង់ចាំអ្នកដំណើរ និងផ្លូវអ្នកដំណើរចេញ ចូលស្ថានីយ, ប្រព័ន្ធព័ត៌មានទំនាក់ទំនងជាមួយ មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងទៀត, និងរៀបចំការដឹកជញ្ជូន អ្នកដំណើរនិងទំនិញប្រកបដោយសុវត្ថិភាពនិងប្រសិទ្ធភាព។ បន្ថែមពីនេះ ពង្រីកកំរងឆ្នងខ្សែរថភ្លើងដែលមាន ស្រាប់ ដើម្បីបង្កើនល្បឿនរថភ្លើងប្រកបដោយសុវត្ថិភាព។	១ ៣៣០		១
៣	របៀងដឹកជញ្ជូន ភាគពាយព្យ	ការកសាងឡើងវិញផ្លូវ ដែក ភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត ទៅជាផ្លូវដែកល្បឿនលឿន	ដំណាក់កាលជាបន្ទាប់៖ គម្រោងកសាងឡើងវិញផ្លូវដែក ភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត ទៅជាផ្លូវដែកល្បឿនលឿន។ ចំពោះការងារនេះ មានការកសាងផ្លូវដែកថ្មី ដែលមាន ទំហំទទឹងផ្លូវ ១,៤៣៥មម ល្បឿនខ្សែរថអ្នកដំណើរ ១៦០គ.ម/ម៉ោង និងល្បឿនខ្សែរថទំនិញ ៨០គ.ម/ម៉ោង ទម្ងន់ផ្ទុកលើសពី ២០តោន/អ័ក្សកង់។ ការបំពាក់ ឧបករណ៍ផ្តល់សញ្ញានិងព័ត៌មាន, ព្រមទាំងបឋមភណ្ឌ ផ្លូវដែក, ដោះស្រាយបញ្ហាក្នុងស្ថានីយរថភ្លើង, ខ្សែរថភ្លើង,	១ ៩៣០		១

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

៦	ប៉ូលកំណើន ទេសចរណ៍ និងអ្នក ដំណើរ	ការកសាងផ្លូវដែក (១) ភ្នំពេញ-ព្រលានយន្ត ហោះថ្មី (តាខ្មៅ ខេត្តកណ្តាល) (ថ្មី) (២) សៀមរាប-ព្រលាន យន្តហោះថ្មី (សូទ្រនិគម ខេត្ត សៀមរាប) (ថ្មី) (៣) ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ សម្រាប់ដឹកដំណើរ (Mono Rail, AGT, Subway) (ថ្មី)	(១) ផ្លូវដែកថ្មីនេះសម្រាប់ប្រភេទរថភ្លើងស្រាលដឹក អ្នកទេសចរណ៍ អ្នកដំណើរចេញពីព្រលានយន្តថ្មី (តាខ្មៅ ខេត្តកណ្តាល) មកភ្នំពេញ និងពីភ្នំពេញ ទៅអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិតេជោ (តាខ្មៅ) (ថ្មី) គម្រោងប៉ាន់ស្មាន មានប្រវែង ២០គីឡូម៉ែត្រ (២) ផ្លូវដែកថ្មីនេះសម្រាប់ប្រភេទរថភ្លើងស្រាលដឹក អ្នកទេសចរណ៍ អ្នកដំណើរចេញពីអាកាសយានដ្ឋាន សៀមរាបអង្គរថ្មី (សូទ្រនិគម ខេត្តសៀមរាប) មក ទីរួមខេត្តសៀមរាប និងពីទីរួមខេត្តសៀមរាប ទៅ អាកាសយានដ្ឋាន សៀមរាបអង្គរថ្មី។ គម្រោងប៉ាន់ ស្មានមាន ប្រវែង ៣០គីឡូម៉ែត្រ (៣) ជាប្រភេទផ្លូវដែកលើដី ក្រោមដី ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ សម្រាប់ប្រភេទរថភ្លើងស្រាលដឹកអ្នកដំណើរ មាន សុវត្ថិភាពខ្ពស់ មិនមានសម្លេងខ្លាំង បញ្ចៀសការកក ស្ទះចរាចរណ៍ កាត់បន្ថយការបំពុលបរិស្ថាន និង អនាម័យ។ គម្រោងប៉ាន់ស្មានមានប្រវែង ២០គីឡូម៉ែត្រ។	៣ ៥០០	៣		
សរុប					១០ ០១០	៤	៤

សម្គាល់៖ ការគណនាសម្រាប់គម្រោងវិនិយោគនីមួយៗ ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយផ្អែកលើការប៉ាន់ស្មាននូវការចំណាយពាក់ព័ន្ធតាមរយៈការពិភាក្សា និងការបញ្ជាក់ពីនាយកដ្ឋានពាក់ព័ន្ធ។

ឃ. បញ្ជីគម្រោងដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេ

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬ ប៉ូលកំណើន ប៉ូល ភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	មាតិកាសំណង់សំខាន់ៗ	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
១	ប៉ូលកំណើនភ្នំពេញ	ការពង្រីកទីលានចំណតផែ កុងតឺន័រ LM១៧ ជំហានទី៤	សង់ចំណតផែកុងតឺន័រចំនុះ ៥ ០០០តោន ចំនួន៣ ដែលមានប្រវែងផ្នែកខាងមុខ ១៥០ម៉ែត្រ (មិនគិតបញ្ចូលគ្រឿងចក្រ) ទីលានស្តុកកុងតឺន័រ ៥,៥ហិកតា។	១៦	១	
២	ប៉ូលកំណើនភ្នំពេញ	ការអភិវឌ្ឍចំណតផែ ទំនិញចាក់ធារ នៅចំណត ផែកុងតឺន័រ LM១៧	សាងសង់ផែទំនិញចំនុះ ៣ ០០០តោន ចំនួន២ ដែលមានប្រវែងផ្នែកខាងមុខ ១៥០ម៉ែត្រ សម្រាប់ ដំណាក់កាលទី១។	៧០	១	
៣	របៀងដឹកជញ្ជូន ភាគពាយព្យ	ការសិក្សា និងការអភិវឌ្ឍ ចំណតផែទំនិញចាក់ធារ ពហុបំណង និង ទេសចរណ៍នៅកំពង់ផែនៅ បឹងទន្លេសាប (ចុងបឹងធំ)	ការសិក្សា និងការងារគូសប្លង់ស្ថាបត្យកម្ម និងវិស្វកម្ម កសាងផែពហុបំណងចំនុះ ២ ០០០តោន ចំនួន២ ដែលមានប្រវែងផ្នែកខាងមុខ ១៣០ម៉ែត្រ។	៥០	១	
៤	របៀងដឹកជញ្ជូន ភាគពាយព្យ	ការសិក្សា និងការសាងសង់ ចំណតផែពហុបំណង ខេត្តពោធិ៍សាត់	ការសិក្សា និងការងារគូសប្លង់ស្ថាបត្យកម្ម និងវិស្វកម្ម កសាងផែពហុបំណងចំនុះ ៥០០តោន ចំនួន១ ដែលប្រវែងផ្នែកខាងមុខ ៧០ម៉ែត្រ និងសមត្ថភាព ទទួលទំនិញប្រចាំឆ្នាំប្រមាណ ៨០ ០០០តោន។	២០		១

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬ ប៉ូលកំណើន ប៉ូល ភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	មាតិកាសំណង់សំខាន់ៗ	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
៥	របៀងដឹកជញ្ជូន ភាគពាយព្យ	ការសិក្សា និងការសាងសង់ចំណតផែនទេសចរណ៍ ខេត្តពោធិ៍សាត់	ការសិក្សា និងការងារគូសប្លង់ស្ថាបត្យកម្ម និងវិស្វកម្ម កសាងផែនាវាទេសចរណ៍ ១០០GT ចំនួន០២ ដែលមានប្រវែងផ្នែកខាងមុខ ៩០ម៉ែត្រ និង សមត្ថភាពទទួលទេសចរប្រចាំឆ្នាំបានចំនួនប្រហែល ១០០ ០០០នាក់។	៥		១
៦	របៀងដឹកជញ្ជូន ភាគពាយព្យ	ការសិក្សា និងការសាងសង់ ចំណតផែនាវាបំណងខេត្ត សៀមរាប	ការសិក្សា និងការងារគូសប្លង់ស្ថាបត្យកម្ម និងវិស្វកម្ម កសាងផែនាវាបំណងចំណុះ ៥០០តោន ចំនួន០១ ដែលមានប្រវែងផ្នែកខាងមុខ ៧០ម៉ែត្រ និង សមត្ថភាពទទួលទំនិញប្រចាំឆ្នាំប្រមាណ ៨០ ០០០ តោន។	២០		១
៧	របៀងដឹកជញ្ជូន ភាគពាយព្យ	ការសិក្សា និងការសាងសង់ចំណតផែនទេសចរណ៍ ខេត្តសៀមរាប	ការសិក្សា និងការងារគូសប្លង់ស្ថាបត្យកម្ម និងវិស្វកម្ម កសាងផែនាវាទេសចរណ៍ ១០០GT ចំនួន០២ ដែលមានប្រវែងផ្នែកខាងមុខ ៩០ម៉ែត្រ និង សមត្ថភាពទទួលទេសចរប្រចាំឆ្នាំបានចំនួនប្រហែល ១០០ ០០០នាក់។	៥		១
៨	របៀងដឹកជញ្ជូន ភាគពាយព្យ	ការសិក្សា និងស្តារផ្លូវទឹក ទន្លេសាបពីភ្នំពេញទៅ កំពង់ឆ្នាំង	ការសិក្សា និងការងារគូសប្លង់ស្ថាបត្យកម្ម និងវិស្វកម្ម ការស្តារ និងកែលម្អផ្លូវទឹកសម្រាប់សម្រួលការធ្វើ នាវាចរដែលមានចំណុះ ២ ០០០តោន ពីមាត់ច្រក	១០	១	

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬ ប៉ូលកំណើន ប៉ូល ភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	មាតិកាសំណង់សំខាន់ៗ	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣- ២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨- ២០៣៣)
			ទន្លេសាបនៅភ្នំពេញទៅខេត្តកំពង់ឆ្នាំង។ ប្រវែងផ្លូវ ទឹកសរុប ១២០គីឡូម៉ែត្រ និងមានជម្រៅ ៣,៥ម៉ែត្រ។			
៩	របៀងដឹកជញ្ជូន ភាគពាយព្យ	ការសិក្សា និងស្តារផ្លូវទឹក ទន្លេសាបពីខេត្តកំពង់ឆ្នាំង ទៅខេត្តពោធិ៍សាត់	ការសិក្សា និងការងារគូសប្លង់ ការស្តារ និងកែលម្អផ្លូវ ទឹកសម្រាប់សម្រួលការធ្វើនាវា-ចរដែលមានចំណុះ ៥០០តោន ពីខេត្តកំពង់ឆ្នាំងទៅខេត្តពោធិ៍សាត់។ ប្រវែងផ្លូវទឹកសរុប ៥០គីឡូម៉ែត្រ និងមានជម្រៅ ២,៧ម៉ែត្រ។	១០០		១
១០	របៀងដឹកជញ្ជូន ភាគពាយព្យ	ការសិក្សា និងស្តារផ្លូវទឹក ទន្លេសាបពីខេត្តពោធិ៍សាត់ ទៅខេត្តសៀមរាប	ការសិក្សា និងការងារគូសប្លង់ស្ថាបត្យកម្ម និងវិស្វកម្ម ការស្តារ និងកែលម្អផ្លូវទឹកសម្រាប់សម្រួលការធ្វើ នាវាចរដែលមានចំណុះ ៥០០តោន ពីខេត្តពោធិ៍សាត់ទៅខេត្តសៀមរាប។ ប្រវែងផ្លូវទឹក សរុប ៩០គីឡូម៉ែត្រនិងមានជម្រៅ ២,៧ម៉ែត្រ។	១៣០		១
១១	របៀងដឹកជញ្ជូន ភាគពាយព្យ	ការសិក្សា និងសាងសង់ ចំណតផែនព្រែកក្តាម តាមដងទន្លេសាប	ការសិក្សា និងការងារគូសប្លង់វិស្វកម្ម សាងសង់ផែនព្រែកបំណងសម្រាប់នាវាចំណុះ ៣ ០០០តោន ចំនួន០២ ដែលមានប្រវែងផ្នែកខាង មុខ ១៥០ម៉ែត្រ និងសមត្ថភាពផ្ទុកប្រចាំឆ្នាំ ៨០ ០០០តោន។	២០	១	

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬ ប៉ូលកំណើន ប៉ូល ភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	មាតិកាសំណង់សំខាន់ៗ	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣-២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨-២០៣៣)
១២	របៀងដឹកជញ្ជូន ភាគពាយព្យ	ការសាងសង់ចំណតផែ រណបពហុបំណង TS១១ តាមដងទន្លេសាប	សាងសង់ផែពហុបំណងសម្រាប់នាវាចំណុះ ៣ ០០០ តោន ចំនួន០២ ដែលមានប្រវែងផ្នែកខាងមុខ ១៥០ ម៉ែត្រ និងសមត្ថភាពផ្ទុកប្រចាំឆ្នាំ ៨០ ០០០តោន។	២០	១	
១៣	របៀងដឹកជញ្ជូន ភាគពាយព្យ	ការសាងសង់ចំណតផែ រណបពហុបំណង (UM២)	សាងសង់ផែពហុបំណងសម្រាប់នាវាចំណុះ ៣ ០០០តោន ចំនួន០២ ដែលមានប្រវែងផ្នែកខាង មុខ ១៥០ម៉ែត្រ សម្រាប់ជំហានទី២ ដំណាក់កាលទី ២ និងជំហានបន្តបន្ទាប់។	៣០	១	
១៤	របៀងដឹកជញ្ជូន ភាគភ្លៀស	ការសិក្សា ស្ដារនិងកែលម្អ ផ្លូវទឹកពីភ្នំពេញទៅចំណត ផែទន្លេបិទ តាមដងទន្លេ មេគង្គ	បន្ទាប់ពីស្ដារ និងកែលម្អផ្លូវទឹកសមត្ថភាពផ្លូវទឹក ដែលអាចទទួលនាវាត្រឹមចំណុះ ១ ៥០០តោន នឹង ត្រូវបានពង្រីកដល់ ៣ ០០០តោន ដែលជាប្រភេទ នាវាសមុទ្រ។ ផ្លូវទឹកដែលត្រូវកែលម្អ និងស្ដារមាន ប្រវែងសរុបប្រហែល ១១០គីឡូម៉ែត្រ និងមានទទឹង យ៉ាងតិច ១០០ម៉ែត្រ និងជម្រៅទឹក ៥ម៉ែត្រ។ បរិមាណដីដែលត្រូវស្ដារមានប្រមាណ ១២ ៣៣៣លានម ^៣ ។	២៦០	១	
១៥	របៀងដឹកជញ្ជូន ភាគភ្លៀស	ការសាងសង់ចំណតផែ រណបពហុបំណង UM១ ស្ថិតនៅតាមដងទន្លេ មេគង្គខាងលើ	សាងសង់ចំណតផែពហុបំណងចំណុះ ៣ ០០០ តោន ចំនួន០២ ដែលមានប្រវែងផ្នែកខាងមុខ ១៥០ម៉ែត្រ និងសមត្ថភាពទទួលទំនិញប្រចាំឆ្នាំ ៨០ ០០០ តោន។	២០	១	

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬ ប៉ូលកំណើន ប៉ូល ភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	មាតិកាសំណង់សំខាន់ៗ	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣- ២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨- ២០៣៣)
១៦	របៀងដឹកជញ្ជូន ភាគអាគ្នេយ៍	ការសាងសង់ចំណតផែ រណបតហុបំណង LM២៦ ក្នុងខេត្តព្រៃវែង	សាងសង់ចំណតផែតហុបំណងចំណុះ ៣ ០០០តោន ចំនួន០២ នៅក្នុងជំហានទី១ នៅត្រង់ចំណុចព្រំដែន កម្ពុជា-វៀតណាម ដែលមានប្រវែងផ្នែកខាងមុខ ១៥០ម៉ែត្រ និងមានសមត្ថភាពទទួលទំនិញប្រចាំឆ្នាំ ៨០ ០០០តោន។	៧០	១	
១៧	របៀងដឹកជញ្ជូន ភាគអាគ្នេយ៍	ការសិក្សា និងស្តារផ្លូវទឹក ទន្លេមេគង្គពីកំពង់ផែ ស្វយ័តភ្នំពេញ ដល់ព្រំដែន កម្ពុជា-វៀតណាម	បន្ទាប់ពីស្តារ និងកែលម្អផ្លូវទឹកទន្លេមេគង្គទាំង ០៤ ទីតាំង ចាប់ពីកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញភ្ជាប់មកកាន់ ព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាម សមត្ថភាពការដឹកជញ្ជូន តាមផ្លូវទឹកដែលមានស្រាប់នឹងត្រូវបានបង្កើនពី ៣ ០០០តោន (នៅរដូវប្រាំង) រហូតដល់ចំណុះ ៥ ០០០តោន ដែលជាប្រភេទនាវាសមុទ្រ។ ផ្លូវទឹក ដែលត្រូវស្តារមានប្រវែង ១០២គីឡូម៉ែត្រ និងមាន ជម្រៅទឹក ៧,៥ម៉ែត្រ។	១៦០		១
១៨	របៀងដឹកជញ្ជូន ភាគអាគ្នេយ៍ និង និរតី	ការដំឡើងសញ្ញាជំនួយ នាវាចរតាមដងទន្លេមេគង្គ ពីចំណតផែទន្លេបិទ ដល់ កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ	ការសិក្សា និងការងារគូសប្លង់វិស្វកម្ម ដំឡើងសញ្ញាជំនួយនាវាចរចំនួន ១៨០កន្លែង។	១៣	១	
១៩		គម្រោងផ្លូវនាវាចរណ៍ «ព្រែកដឹកហ្វូណនតេជោ»	ការស្តារ និងដឹកផ្លូវទឹកទន្លេបាសាក់តភ្ជាប់ទៅ	១ ៧០០	១	

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬ ប៉ូលកំណើន ប៉ូល ភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	មាតិកាសំណង់សំខាន់ៗ	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣- ២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨- ២០៣៣)
			សមុទ្រខេត្តកែប មានចម្ងាយប្រមាណ ១៨០គ.ម. ដែលក្នុងនោះតម្រូវឱ្យដឹកផ្លូវថ្មី ដើម្បីភ្ជាប់ពីព្រែកតាកែវ ទន្លេមេគង្គ តភ្ជាប់ទៅព្រែកតាហ៊ឹង ទន្លេបាសាក់ ទៅសមុទ្រខេត្តកែប • គម្រោងនេះត្រូវសាងសង់សន្ទះប្រឡាយនាវាចរណ៍ចំនួន៣ ដែលស្ថិតនៅលើព្រែកតាកែវ នៃស្រុកកៀនស្វាយ ខេត្តកណ្តាល, ក្រុងស្វាយដូនកែវ ខេត្តតាកែវ និងស្រុកដំណាក់ចង្កើរ ខេត្តកែប • គម្រោងនេះមានគម្រោងសាងសង់កំពង់ផែយុទ្ធសាស្ត្រចំនួន២៖ ទីរួមខេត្តតាកែវ និងស្រុកដំណាក់ចង្កើរ ខេត្តកែប ដែលជាតំបន់មជ្ឈមណ្ឌលកសិកម្ម និងតំបន់ផ្លាស់ប្តូរពហុមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន និងកំពង់ផែរណបចំនួន៤៖ កំពង់ត្រាច, អង្គរជ័យ, អង្គរបូរី, និងស្រុកស្អាង ដែលមានតួនាទីជាផែនដ្ឋាន និងជាឃ្លាំងផ្ទុកនិងចែកចាយទំនិញ សម្រាប់តំបន់ដែលនៅជុំវិញកំពង់ផែនេះ។ គម្រោងនេះក៏មានផែនការកសាងផ្លូវមេ ចំនួន២ នៅអមសងខាងផ្លូវទឹកនេះ និងត្រូវសាងសង់ស្ពានមួយ			

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬ ប៉ូលកំណើន ប៉ូល ភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	មាតិកាសំណង់សំខាន់ៗ	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣- ២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨- ២០៣៣)
			ចំនួនតាមបណ្តោយផ្លូវទឹកនេះពី ស្រុកកៀនស្វាយ រហូតដល់សមុទ្រខេត្តកែប។			
២០	របៀងដឹកជញ្ជូន ភាគពាយព្យ	ការសិក្សា និងដំឡើង សញ្ញាជំនួយនាវាចរតាម ដងទន្លេមេគង្គពីភ្នំពេញ ដល់ចំណុចព្រំដែនកម្ពុជា- វៀតណាម	ការសិក្សា និងការងារគូសប្លង់វិស្វកម្ម ដំឡើងសញ្ញាជំនួយនាវាចរណ៍ចំនួន ២២០កន្លែង ។	១៧	១	
២១	របៀងដឹកជញ្ជូន ភាគពាយព្យ	ការសិក្សា និងការដំឡើង សញ្ញាជំនួយនាវាចរណ៍ តាមដងទន្លេសាប ពីកំពង់ ផែកំពង់ឆ្នាំងដល់ភ្នំពេញ	ការសិក្សា និងការងារគូសប្លង់វិស្វកម្ម ដំឡើងសញ្ញាជំនួយនាវាចរណ៍ចំនួន ២០០កន្លែង។	១៥	១	
២២	ផ្សេងៗ	ការបង្កើតថ្នាលផ្លាស់ប្តូរ ទិន្នន័យអេឡិចត្រូនិក សម្រាប់ការដឹកជញ្ជូននាវា តាមដងទន្លេ	ការសិក្សា និងអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធព័ត៌មានដូចជាការបង្កើត ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ និងថ្នាលផ្លាស់ប្តូរទិន្នន័យ អេឡិចត្រូនិក និងប្រព័ន្ធ VTS និង AIS ព្រមទាំង ស្ថានីយរក្សាទុកទិន្នន័យ។	២៥០	១	១
២៣		កសាងសមត្ថភាពក្រសួង សាធារណការ និងដឹក ជញ្ជូន ក្នុងការប្រមូល	ទិញឧបករណ៍ និងកម្មវិធី សម្រាប់ការវាស់ស្ទង់និង ប្រមូលទិន្នន័យ សម្រាប់ការធ្វើនាវាចរណ៍ និងការ ដឹកជញ្ជូនប្រកបដោយសុវត្ថិភាពរួមទាំងការរុករក និងជួយសង្គ្រោះ។	២៥០	១	១

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬ ប៉ូលកំណើន ប៉ូល ភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	មាតិកាសំណង់សំខាន់ៗ	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣- ២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨- ២០៣៣)
		ទិន្នន័យ ប្រព័ន្ធគ្រួតពិនិត្យ និងការវាស់ស្ទង់				
សរុប				៣ ២៥១	១៦	៩

សម្គាល់៖ ការគណនាសម្រាប់គម្រោងវិនិយោគនីមួយៗ ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយផ្អែកលើការប៉ាន់ស្មាននូវការចំណាយពាក់ព័ន្ធតាមរយៈការពិភាក្សា និងការបញ្ជាក់ពីនាយកដ្ឋានពាក់ព័ន្ធ។

ខ. បញ្ជីគម្រោងដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬប៉ូលកំណើន ប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ទំហំនៃសំណង់	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣- ២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨- ២០៣៣)
១	របៀងដឹកជញ្ជូន សមុទ្រ	ចាប់ផ្តើមគម្រោងកំពង់ផែ កោះកុងថ្មី	ចំណាត់ពហុបំណងចំណុះ ២០ ០០០តោន ចំនួន២	៨០	១	
២	របៀងដឹកជញ្ជូន សមុទ្រ	ចំណាត់ផែទូទៅថ្មីនៅខេត្ត កោះកុង (កំពង់ផែក្រុមហ៊ុន Union Development)	ចំណាត់ពហុបំណងចំណុះ ៥០ ០០០តោន ចំនួន១ និងចំណាត់ផែកុងតឺន័រចំណុះ ៥០ ០០០តោន ចំនួន១	៥០០		១
៣	របៀងដឹកជញ្ជូន សមុទ្រ	ចំណាត់ផែនាវាទេសចរណ៍ថ្មី នៅខេត្តកោះកុង (កំពង់ផែ ក្រុមហ៊ុន Union Development)	ចំណុះសម្រាប់នាវាទេសចរណ៍ចំណុះ ១០០ ០០០ តោន	៣០០		១
៤	របៀងដឹកជញ្ជូន សមុទ្រ	ចំណាត់ផែពហុបំណងថ្មីនៅ ខេត្តកំពត (កំពង់ផែអន្តរជាតិ កំពត)	ចំណាត់ផែពហុបំណងចំណុះ ១០ ០០០តោន	៥០	១	
៥	របៀងដឹកជញ្ជូន សមុទ្រ	ចំណាត់ផែថ្មីនៅខេត្តកំពត (កំពង់ផែប្រេងឥន្ធនៈ ប៉ាប៉ា កេត្រូលៀម)	ចំណាត់ផែកុងតឺន័រចំណុះ ៥០ ០០០តោន ចំនួន២ ចំណាត់ផែពហុបំណងចំណុះ ២០ ០០០តោន ចំនួន២	៤០០	១	
៦	របៀងដឹកជញ្ជូន សមុទ្រ	ការសាងសង់ផ្លូវទឹកជ្រៅ សម្រាប់ចំណុះ ៥០ ០០០	ផ្លូវទឹកនេះមានបណ្តោយប្រវែង ៣០គីឡូម៉ែត្រ ប្រវែងផ្លូវទឹកដែលត្រូវស្តារមានប្រវែង ១៣គីឡូម៉ែត្រ សម្រាប់នាវាដឹកជញ្ជូនប្រេងឆៅនិងទំនិញដែលមាន	៥០		១

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬប៉ូលកំណើន ប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ទំហំនៃសំណង់	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣- ២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨- ២០៣៣)
		គោន សម្រាប់កំពង់ផែនៅខេត្ត កំពត	ចំណុះ ៥០ ០០០តោន ជាមួយទទឹង ២០០ម និង ជម្រៅ ១៥ម៉ែត្រ			
៧	ប៉ូលកំណើន ព្រះសីហនុ	គម្រោងកែសម្រួលចំណត ទំនិញទូទៅជាចំណតផែ កុងតឺន័រ (ការងារបន្ថែម)	- ចំណតផែកុងតឺន័រ ប្រវែង ២៥៣ម៉ែត្រ និងជម្រៅ ទឹក ១០.៥០ម៉ែត្រ ដែលអនុញ្ញាតអោយនាវាដែល មានទម្ងន់ផ្ទុក ២០ ០០០តោន (១ ៥០០ជីអិល) ចូលចតបាន។ - បំពាក់គ្រឿងចក្រលើកដាក់កុងតឺន័រ ប្រភេទ QC ២គ្រឿង និង RTG ៦គ្រឿង	៣១	១	
៨	ប៉ូលកំណើន ព្រះសីហនុ	ចំណតផែកុងតឺន័រថ្មីនៅកំពង់ ផែក្រុងព្រះសីហនុ ជំហានទី១	ចំណតផែកុងតឺន័រ ថ្មីជំហានទី១ មានប្រវែង ៣៥០ ម៉ែត្រ និងមានជម្រៅទឹក ១៤.៥០ម៉ែត្រ ដែល អនុញ្ញាតឱ្យនាវាដែលមានទំហំចំណុះ ៦០ ០០០ តោន សមត្ថភាព ៤ ០០០ជីអិល - ផ្លូវទឹកមានចម្ងាយ ៤.៥គីឡូម៉ែត្រសម្រាប់កុងតឺន័រ សម្រាប់ឱ្យនាវាដែលមានទម្ងន់ផ្ទុក ៦០ ០០០តោន មានទទឹងផ្លូវទឹក ១៥០ម៉ែត្រ និងជម្រៅនាវា ១៣.៥០ម៉ែត្រ	២០៣	១	
៩	ប៉ូលកំណើន ព្រះសីហនុ	ចំណតផែកុងតឺន័រថ្មីនៅកំពង់ ផែក្រុងព្រះសីហនុ	- ចំណតផែកុងតឺន័រថ្មី-ជំហានទី២ ដែលមានប្រវែង ៤០០ម៉ែត្រ និងជម្រៅទឹក ១៦.៥០ម៉ែត្រ ដែល	៥៤៧		១

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬប៉ូលកំណើន ប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ទំហំនៃសំណង់	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣- ២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨- ២០៣៣)
		ជំហានទី២ និងទី៣	អនុញ្ញាតឱ្យនាវាដែលមានទម្ងន់ផ្ទុក ១២០ ០០០ តោន (១០ ០០០ជីអ៊ីយូ) ចូលចតបាន ។ ចំណតផែកុងតឺន័រថ្មី-ជំហានទី៣ មានប្រវែង ៤០០ ម៉ែត្រ និងជម្រៅទឹក ១៧.៥០ម៉ែត្រ ដែលអនុញ្ញាត ឱ្យនាវាដែលមានទម្ងន់ផ្ទុក ១៦០ ០០០តោន (១៥ ០០០ ជីអ៊ីយូ) ចូលចតបាន ផ្លូវទឹកមានចម្ងាយ ៤.៥០គីឡូម៉ែត្រ សម្រាប់នាវា ដែលមានទម្ងន់ផ្ទុក ១៦០ ០០០តោន, មានទទឹងផ្លូវ នាវា ២០០ម៉ែត្រ និងមានជម្រៅនាវា ១៤.៥០ម៉ែត្រ			
១០	ប៉ូលកំណើន ព្រះសីហនុ	ចំណតផែស្ទឹងហាវថ្មី នៅខេត្តព្រះសីហនុ	ចំណតផែកុងតឺន័រចំណុះ ៥០ ០០០តោន ចំនួន២	៥០០	១	
១១			ចំណតផែពហុបំណងចំណុះ ៥០ ០០០តោន ចំណតផែជួញដូរថ្មីចំណុះ ៥០ ០០០តោន និងបរិក្ខារ គាំទ្រដល់ស្ថានឧស្សាហកម្ម	៦៥០		១
១២	ប៉ូលកំណើន ព្រះសីហនុ	ការសងសង់ផ្លូវទឹកជ្រៅថ្មី សម្រាប់ចំណុះ ៥០ ០០០ តោននៅកំពង់ផែស្ទឹងហាវ ខេត្តព្រះសីហនុ	ផ្លូវទឹកប្រវែង ២២,៨គីឡូម៉ែត្រ ទទឹង ១៤០ម៉ែត្រ និងជម្រៅ ១៥ម៉ែត្រ	៥០	១	

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬប៉ូលកំណើន ប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ទំហំនៃសំណង់	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣- ២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨- ២០៣៣)
១៣	ប៉ូលកំណើន ព្រះសីហនុ	រោងចក្រថាមពល (Combined-cycle Power Plant) ថ្មីស្ថិតនៅក្នុងតំបន់ សេដ្ឋកិច្ចពិសេស និងតំបន់ ថាមពលនៃកំពង់ផែឆ្នាតវ៉ៃ ខេត្តកោះកុង	ចំណាត់ផែ LNG ចំនួន១ (ស្ថានីយ LNG ចំនួន១, រោងចក្រឧស្ម័ន LNG ចំនួន១)	៥០០	១	
១៤	ប៉ូលកំណើន ព្រះសីហនុ	ចំណាត់ផែថ្មី នៅកំពង់ផែ ឆ្នាតវ៉ៃ ខេត្តកោះកុង	ចំណាត់ផែពហុបំណងចំណុះ ៥០ ០០០តោន ចំនួន២ ចំណាត់ផែទូទៅចំណុះ ៥០ ០០០តោន ចំនួន២ និង ផែនសាទង្គិជំទូលាយ ១	៥០០		១
១៥	ប៉ូលកំណើន ព្រះសីហនុ	ផ្លូវទឹកជ្រៅថ្មី នៅកំពង់ផែ ឆ្នាតវ៉ៃ ខេត្តកោះកុង	ផ្លូវទឹកនេះមានប្រវែង ៤០គីឡូម៉ែត្រ គ្រោងឡើង សម្រាប់នាវាដឹកឧស្ម័ន LNG ដែលមានចំណុះ ១៨០ ០០០ម៉ែត្រ ^៣ ទទឹងផ្លូវទឹក ២៦០ម៉ែត្រ និង ជម្រៅទឹក ១៤ម៉ែត្រ	២០០	១	
១៦	ប៉ូលកំណើន ព្រះសីហនុ	ផ្លូវដែកតភ្ជាប់ទៅកំពង់ផែ ស្ទឹងហាវ ក្នុងខេត្តព្រះសីហនុ	ប្រវែង ៥គីឡូម៉ែត្រ	៣០	១	
១៧	ប៉ូលកំណើន ព្រះសីហនុ	ផ្លូវថ្នល់តភ្ជាប់ទៅកំពង់ផែ ស្ទឹងហាវ ខេត្តព្រះសីហនុ	ប្រវែង ៥គីឡូម៉ែត្រ	៣០	១	

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬប៉ូលកំណើន ប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ទំហំនៃសំណង់	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣- ២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨- ២០៣៣)
១៨	ផ្សេងៗ	បង្កើតថ្នាលផ្លាស់ប្តូរទិន្នន័យ អេឡិចត្រូនិកសម្រាប់ការដឹក ជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ	អភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធព័ត៌មានដូចជាការបង្កើតប្រព័ន្ធ គ្រប់គ្រងកំពង់ផែ និងថ្នាលផ្លាស់ប្តូរទិន្នន័យអេឡិក- ត្រូនិក និងប្រព័ន្ធ VTS, AIS DNSS ព្រមទាំង ស្ថានីយរក្សាទុកទិន្នន័យ	៤០០	១	១
១៩		កសាងសមត្ថភាពក្រសួង សាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ក្នុងការប្រមូលទិន្នន័យ ប្រព័ន្ធ ត្រួតពិនិត្យនិងការវាស់ស្ទង់	ទិញឧបករណ៍វាស់ស្ទង់ និងប្រមូលទិន្នន័យ សម្រាប់ ការធ្វើនាវាចរណ៍និងការដឹកជញ្ជូនប្រកបដោយ សុវត្ថិភាព	៤០០	១	១
២០		សិក្សាលើការធ្វើទំនើបកម្ម គ្រឿងបរិក្ខារកំពង់ផែ ការកសាង សមត្ថភាពបរិក្ខារសុវត្ថិភាព កំពង់ផែ	- សិក្សាលើការធ្វើទំនើបកម្មបរិក្ខារកំពង់ផែសំខាន់ៗ - វគ្គបណ្តុះបណ្តាលនិងការចុះត្រួតពិនិត្យបច្ចេកទេស លើសុវត្ថិភាពបរិក្ខារកំពង់ផែ	៤០	១	១
សរុប				៥ ៤៦១	១៤	៩

សម្គាល់៖ ការគណនាសម្រាប់គម្រោងវិនិយោគនីមួយៗ ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយផ្អែកលើការប៉ាន់ស្មាននូវការចំណាយពាក់ព័ន្ធតាមរយៈការពិភាក្សា និងការបញ្ជាក់ពីនាយកដ្ឋានពាក់ព័ន្ធ។

ច. បញ្ជីគម្រោងផ្លូវអាកាស

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬប៉ូលកំណើន ប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	មាតិកាសំណង់សំខាន់ៗ	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣- ២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨- ២០៣៣)
១	ប៉ូលកំណើនភ្នំពេញ	អាកាសយានដ្ឋានថ្មីភ្នំពេញ អន្តរជាតិ (តេជោ)	រចនាឡើងជាលំដាប់ថ្នាក់ ៤F សាងសង់ផ្លូវរត់ ប្រវែង ៣ ៨០០ម៉ែត្រ ទទឹង ៦០ម៉ែត្រ និងអគារ ស្ថានីយមួយទំហំ ១២០ ០០០ម ^២ ដែលមានសមត្ថ ភាពទទួលអ្នកដំណើរប្រចាំឆ្នាំ ១០លាននាក់។	១ ៥០០	១	
២	ប៉ូលកំណើនភ្នំពេញ	គម្រោងកែលម្អកម្រាល ចំណតភាគខាងកើត នៃ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ ភ្នំពេញ (បច្ចុប្បន្ន)	កែលម្អចំណតភាគខាងកើត ៨ ៨៣១ម ^២ ដោយ សង់ចំណតថ្នាក់ C ចំនួន០៣។	១,២	១	
៣	ប៉ូលកំណើនភ្នំពេញ	គម្រោងកែលម្អផ្លូវរត់ A&C នៃអាកាសយានដ្ឋានភ្នំពេញ (បច្ចុប្បន្ន)	ការកែលម្អផ្លូវរត់ A&C គ្របដណ្តប់ជាមួយបេតុង AC ក្នុងនោះកម្រាល ២៧ ៣២០ម ^២ និងចិញ្ចើមផ្លូវ ១៩ ៣៩០ម ^២ ។	៥	១	
៤	ប៉ូលកំណើនសៀមរាប	ការសាងសង់ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ សៀមរាបអង្គរ (ថ្មី)	រចនាឡើងជាលំដាប់ថ្នាក់ ៤E សាងសង់ផ្លូវរត់ ប្រវែង ៣ ៨០០ម៉ែត្រ ទទឹង ៤៥ម៉ែត្រ និងអគារ ស្ថានីយមួយទំហំ ៨០ ០០០ម ^២ ដែលមាន សមត្ថភាពទទួលអ្នកដំណើរប្រចាំឆ្នាំ ១០លាននាក់។	១ ១០០	១	
៥	ប៉ូលកំណើនសៀមរាប	ការពង្រីកដំណាក់កាលទី៦ នៃអាកាសយានដ្ឋាន អន្តរជាតិខេត្តសៀមរាប	ពង្រីកចំណតភាគខាងកើត ១០ ៩៨១ម ^២ និងសង់ ចំណតថ្នាក់ C ចំនួន៣ ជាមួយគ្រឿងបរិក្ខារគាំទ្រ រួមមានប្រឡាយបង្ហូរទឹកស្អុយ និងលូប្រអប់	៣,៧	១	

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬប៉ូលកំណើន ប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	មាតិកាសំណង់សំខាន់ៗ	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣- ២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨- ២០៣៣)
៦	ប៉ូលកំណើន ព្រះសីហនុ	ការពង្រីក និងលើកកម្រិត អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ ខេត្តព្រះសីហនុ	លើកកម្រិតកម្ពស់ទៅជាលំដាប់ថ្នាក់ ៤E ពង្រីកផ្លូវ រត់ទៅដល់ប្រវែង ៣ ៣០០ម៉ែត្រ សាងសង់ ស្ថានីយអាកាសយានដ្ឋាន, ចំណតយន្តហោះ, ផ្លូវ រត់ស្របគ្នា, ក៏ដូចជាបរិក្ខារគាំទ្រមួយចំនួន រួមមាន៖ ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ, ការពន្លត់អគ្គិភ័យ, ការ គ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ផ្លូវអាកាស, ការជួសជុលយន្ត ហោះ, ឥន្ធនៈសម្រាប់អាកាសចរណ៍, សេវាកម្ម មូលដ្ឋាន, ការធ្វើប្រព្រឹត្តិកម្មទឹកកខ្វក់, និង មូលដ្ឋានប្រតិបត្តិការ ដែលបានកំណត់ទុកជាមួយ និងសមត្ថភាពរចនាសំណើរហូរអ្នកដំណើរប្រចាំឆ្នាំ រហូតដល់ ៤លាននាក់។	៣០០	១	
៧	របៀងដឹកជញ្ជូន តំបន់ឆ្នេរ	ការសាងសង់អាកាសយាន- ដ្ឋានអន្តរជាតិតារាសាគរ (ថ្មី)	រចនាជាលំដាប់ថ្នាក់ ៤E សាងសង់ផ្លូវរត់ដែលមាន បណ្តោយប្រវែង ៣ ២០០ម៉ែត្រ និងទទឹង ៤៥ម៉ែត្រ សាងសង់ស្ថានីយអាកាសយានដ្ឋានមួយដែលមាន ផ្ទៃក្រឡា ៥ ៧០០ម ^២ ព្រមទាំងបំពាក់សម្ភារបរិក្ខារ ពាក់ព័ន្ធ។	១៥០	១	
៨	របៀងដឹកជញ្ជូន តំបន់ឆ្នេរ	កែលម្អអាកាសយានដ្ឋាន ខេត្តកោះកុង	រចនាជាលំដាប់ថ្នាក់ ៤C ពង្រឹងកម្រាលផ្លូវរត់យន្ត- ហោះដែលមានស្រាប់ ពង្រីកផ្លូវរត់ឱ្យបានប្រវែង	៤៣	១	

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬប៉ូលកំណើន ប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	មាតិកាសំណង់សំខាន់ៗ	ការប៉ាន់ស្មានវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣- ២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨- ២០៣៣)
			១ ៨០០ម៉ែត្រ និងពង្រីកអគារស្ថានីយព្រមទាំង បំពាក់សម្ភារបរិក្ខារបន្ថែម។			
៩	របៀងដឹកជញ្ជូន មេភាគពាយព្យ	ការសាងសង់អាកាសយាន- ដ្ឋានរបាយប៉ែតថ្មី	រចនាជាប្រភេទលំដាប់ថ្នាក់ ៤C ពង្រឹងកម្រាលផ្លូវ រត់យន្តហោះ ពង្រីកផ្លូវរត់ឱ្យបានប្រវែង ២ ៥០០ ម៉ែត្រ និងសាងសង់អគារស្ថានីយដែលមានផ្ទៃ ក្រឡា ៦០០ម ^២ ព្រមទាំងបំពាក់សម្ភារបរិក្ខារបន្ថែម	៤៥	១	
១០	របៀងដឹកជញ្ជូនរង ភាគភ្លៀស	ការផ្លាស់ប្តូរទីតាំងអាកាស- យានដ្ឋានមណ្ឌលគិរី	អាកាសយានដ្ឋានមណ្ឌលគិរីថ្មី នឹងត្រូវសាងសង់ ជាមួយលំដាប់ថ្នាក់ ៤C។	១៥០	១	
សរុប				៣ ២៩៧,៩	១០	០

សម្គាល់៖ ការគណនាសម្រាប់គម្រោងវិនិយោគនីមួយៗ ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយផ្អែកលើការប៉ាន់ស្មាននូវការចំណាយពាក់ព័ន្ធតាមរយៈការពិភាក្សា និងការបញ្ជាក់ពីនាយកដ្ឋានពាក់ព័ន្ធ។

គ. បញ្ជីគម្រោងឡូជីស្ទិក

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬប៉ូលកំណើន ប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ទំហំនៃការសាងសង់	ការប៉ាន់ស្មានការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣- ២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨- ២០៣៣)
១	ការអភិវឌ្ឍមជ្ឈមណ្ឌល និង ប៉ូលឡូជីស្ទិកសំខាន់ៗ	ការសាងសង់មជ្ឈមណ្ឌល ឡូជីស្ទិកភ្នំពេញ	មានប៉ូលភ្ជាប់កំណើនភាគពាយព្យ និង ភាគអាគ្នេយ៍នៃមជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទិកភ្នំពេញ និងមជ្ឈមណ្ឌលទំនិញអាកាសយានដ្ឋាន ដែលមានទំហំផ្ទៃដី ១៥០ហិកតា	២២០	១	
២		ការសាងសង់មជ្ឈមណ្ឌល ឡូជីស្ទិកខេត្តព្រះសីហនុ	១០០ហិកតា	១២០	១	
៣		ការសាងសង់សួនឡូជីស្ទិក ក្រុងបាវិត	៧០ហិកតា	៨០		១
៤		ការសាងសង់សួនឡូជីស្ទិក ក្រុងប៉ោយប៉ែត	៨០ហិកតា	៩០		១
៥		ការសាងសង់មណ្ឌល ឡូជីស្ទិក និងពាណិជ្ជកម្ម ខេត្តសៀមរាប	៥០ហិកតា	៦០		១
៦		ការសាងសង់មណ្ឌល ឡូជីស្ទិកឧស្សាហកម្ម ខេត្តកំពត	៥០ហិកតា	៦០		១

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬប៉ូលកំណើន ប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ទំហំនៃការសាងសង់	ការប៉ាន់ស្មានការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣- ២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨- ២០៣៣)
៧		ការសាងសង់មណ្ឌល ឡូជីស្ទិកកសិកម្ម ខេត្តកំពង់ចាម	៥០ហិកតា	៦០	១	
៨		ការសាងសង់មណ្ឌល ឡូជីស្ទិកគ្រាប់ធញ្ញជាតិ	មណ្ឌលឡូជីស្ទិកនីមួយៗ គ្របដណ្តប់លើផ្ទៃដី ៣០ហិកតា មានមណ្ឌលឡូជីស្ទិកសរុប ចំនួន៥	២០០	១	
៩	ថ្នាលព័ត៌មាននៃគម្រោង សាងសង់កសិកម្មកម្មវិធី និងមានប្រសិទ្ធភាព	មណ្ឌលទិន្នន័យឡូជីស្ទិក (Logistics Big Data Center)		៨	១	
១០		ថ្នាលត្រួតពិនិត្យ និងសេវា- កម្មរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល		១០		១
១១		ការបង្កើតប្រព័ន្ធព័ត៌មាន ធនធានសហគ្រាសនិង សមាគមឡូជីស្ទិក		១៥		១
១២		ការបង្កើតប្រព័ន្ធថ្នាល ព័ត៌មានសួនឡូជីស្ទិក ឆ្នាតវៃ	គ្របដណ្តប់មជ្ឈមណ្ឌលឡូជីស្ទិកភ្នំពេញ និង ខេត្តព្រះសីហនុ និងសួនឡូជីស្ទិកក្រុងប៉ោយប៉ែត និងក្រុងបាវិត	២០	១	១
១៣	ការសម្រាប់ធ្វើឱ្យប្រសើរ ឡើងនូវស្ថាប័នគ្រប់គ្រង វិស័យឡូជីស្ទិក	លេខាធិការដ្ឋាននៃក្រុម ប្រឹក្សាជាតិកសិកម្មកម្ពុជា និងគណៈកម្មាធិការជាតិ កសិកម្មកម្ពុជា		៤	១	

ល.រ.	របៀងដឹកជញ្ជូន ឬប៉ូលកំណើន ប៉ូលភ្ជាប់កំណើន	ឈ្មោះគម្រោង	ទំហំនៃការសាងសង់	ការប៉ាន់ស្មានការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣- ២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨- ២០៣៣)
១៤		ការសាងសង់មណ្ឌល បណ្តុះបណ្តាលជំនាញ វិជ្ជាជីវៈផ្នែកឡឌីស្ទ្រីក	២ ០០០ម ^២ សម្រាប់ដំណាក់កាលទី១	៦	១	
១៥	ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវ ប្រព័ន្ធក្របខណ្ឌគោល- នយោបាយគាំទ្រវិស័យ ឡឌីស្ទ្រីក			៤,៥	១	១
សរុប				៩៥៧,៥	៩	៨

សម្គាល់៖ ការគណនាសម្រាប់គម្រោងវិនិយោគនីមួយៗ ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយផ្អែកលើការប៉ាន់ស្មាននូវការចំណាយពាក់ព័ន្ធតាមរយៈការពិភាក្សា និងការបញ្ជាក់ពីនាយកដ្ឋានពាក់ព័ន្ធ។

៥. គម្រោងបន្ថែម

ល.រ.	ឈ្មោះគម្រោង	បរិយាយដោយសង្ខេបនូវកម្មវត្ថុគម្រោង	ការប៉ាន់ស្មានការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣- ២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨- ២០៣៣)
១	ការអភិវឌ្ឍក្របខ័ណ្ឌគតិយុត្តស្តីពីផ្លូវដែក	របៀងដឹកជញ្ជូនមេ, ប៉ូលកំណើន និងប៉ូលតភ្ជាប់កំណើន- របៀងដឹកជញ្ជូនមេនិរតី និងពាយ័ព្យ ការពង្រឹងក្របខ័ណ្ឌគតិយុត្តផ្លូវដែកនៅកម្ពុជា ដើម្បីបង្កើន សុវត្ថិភាព និងប្រសិទ្ធភាព នៃប្រតិបត្តិការផ្លូវដែក	១	១	
២	គម្រោងដំណើរការមជ្ឈមណ្ឌលច្រក ចេញចូលតែមួយក្នុងសំណ	របៀងដឹកជញ្ជូនមេ, ប៉ូលកំណើន និងប៉ូលតភ្ជាប់កំណើន- របៀងដឹកជញ្ជូនមេអាគ្នេយ៍ ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងរចនាសម្ព័ន្ធ និងសមត្ថភាពដឹកជញ្ជូន ឆ្លងកាត់ព្រំដែនក្នុងសំណ ទន្លេមេគង្គ ដើម្បីសម្រេចបាននូវ ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនដោយរលូន។	៦៨		១
៣	ការអភិវឌ្ឍក្របខ័ណ្ឌគតិយុត្តស្តីពី កំពង់ផែ និងផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស	របៀងដឹកជញ្ជូនមេ, ប៉ូលកំណើន និងប៉ូលតភ្ជាប់កំណើន- របៀងដឹកជញ្ជូនមេអាគ្នេយ៍ និងនិរតី ការអនុម័តច្បាប់ស្តីពីកំពង់ផែ និងច្បាប់ស្តីពីការដឹកជញ្ជូនតាម សមុទ្រ, ការអនុម័តច្បាប់ស្តីពីផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស និងការ ពង្រឹងក្របខ័ណ្ឌគតិយុត្ត	០,៣	១	
៤	គម្រោងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង ច្រកទ្វារព្រំ ដែនអន្តរជាតិបារ៉ាត	របៀងដឹកជញ្ជូនមេ, ប៉ូលកំណើន និងប៉ូលតភ្ជាប់កំណើន- របៀងដឹកជញ្ជូនមេអាគ្នេយ៍	៣០		១

ល.រ.	ឈ្មោះគម្រោង	បរិយាយដោយសង្ខេបនូវកម្មវត្ថុគម្រោង	ការប៉ាន់ស្មានការវិនិយោគ (លានដុល្លារអាមេរិក)	រយៈពេល ខ្លីនិងមធ្យម (២០២៣- ២០២៧)	រយៈពេលវែង (២០២៨- ២០៣៣)
		ការបង្កើនសមត្ថភាពដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ដែនបារិត ដើម្បី សម្រេចបាននូវការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនដោយរលូន			
	សរុប		៩៩,៣	២	២

ផែនការមេគ្រប់គ្រងប្រយោជន៍ស្តីពីប្រព័ន្ធដីកជញ្ជូន
អន្តរមធ្យោបាយ និងកស្ថានភាពកម្ពុជា ២០២៣ - ២០៣៣

ខែសីហា ឆ្នាំ២០២៣



KINGDOM OF CAMBODIA

Nation Religion King



Royal Government

**Comprehensive Master Plan on Cambodia
Intermodal Transport and Logistics System
2023-2033**

(Unofficial & Transitional Translation)

August 2023

PREFACE

The **"Win-Win"** policy has brought peace, territorial integrity, national unity, and political stability. Peacekeeping efforts have created the necessary and sufficient environment for the Royal Government to build a strong economic basis and socio-economic development. Since the introduction of Triangular and Rectangular Strategies in the past four phases, the level of development has remarkably noticeable, which has transformed Cambodia from least developed country to lower-middle-income country. This achievement is based on a strong and dynamic foundation, overcoming a series of regional and global crises, including the spread of COVID-19, the Russia-Ukraine war, and the current food crisis. Therefore, we need to protect the **"peace"** that we have achieved with the utmost difficulty to restore Cambodia's economic growth to the path of long-term economic growth as before the Covid-19 crisis.

For the development of the infrastructure sector, I occasionally used the slogan **"Where there is a road, there is hope"**. In this sense, roads, railways, waterways, and air transports have directly and indirectly contributed to the development process and the important socio-economic achievements for Cambodia and have raised Cambodia's hope in the 21st century. As the Cambodian economy is growing and advancing, the Royal Government sees the needs to improve and strengthen transport sector to meet current demands as driven forces to push the evolution of the socio-economic situation in the future. So far, investment in infrastructure has been based on the feasibility and appropriateness of economic size, especially referring to population growth, employment conditions, urbanization, trade, and diversification in industry, agriculture, and tourism. At the same time, the Royal Government continues working to address the imbalance of maintenance and repair, and new investment in infrastructure to ensure and increase transport capacity as more investments in infrastructure leads to increase in costs for managing and maintaining those infrastructures. On the other hand, in the stage of current digital development, the transportation system requires timeliness, lower cost, reliability, and door-to-door delivery.

With this consideration, the Royal Government has initiated the Comprehensive Master Plan on Cambodia Intermodal Transport and Logistics System 2023-2033, setting out the vision **"Continue to improve and develop the transport and logistics system, focusing on promoting the construction of physical and non-physical infrastructures towards the development of intermodal transport systems with high connectivity and intertwining within the country and the regions that will continue to contribute, promote and sustain national economic growth, as well as meeting the needs of sustainable and inclusive socio-economy"**.

It is to be noted that the establishment of a strategic framework for building transport infrastructure in the form of "3-3-4-2" also known as **"the three major transport corridors, three secondary transport corridors, four transport hubs and two external transport nodes"**, and construct the logistics nodes system structure of "2-2-N " or "2 logistics complexes, 2 logistics parks and N centres in all places", are proper strategic and comprehensive frameworks to mutually complement that can narrow the gap of the imbalances in the transport sector to serve Cambodia's long-term goal of socio-economic development.

The master plan will serve as a roadmap and a solid foundation for the preparation and introduction of policies and specific action plans to promote the development of transport infrastructure as a whole and by sector. In addition, the master plan will improve the efficiency of investment and budget allocation by determining project priorities, responding to specific needs, setting quality standards, and mobilizing resources, as well as utilizing the potential of all infrastructures. At the same time, this master plan will serve as a tool to promote dialogue and cooperation between the Royal Government and development partners in mobilizing resources and supports to promote the development of physical transport infrastructures.

Taking this opportunity, on behalf of the Royal Government of Cambodia, I would like to express my deep gratitude to the Government of the People's Republic of China for the grant aid to support a detailed and in-depth study on the intermodal transport system in Cambodia, and also thank to development partners, including the World Bank, Asian Development Bank, the European Union, the Japan International Cooperation Agency and the Korea International Cooperation Agency that have always supported the development of the transport system in Cambodia, particularly through research studies and policy development. I highly praise and appreciate the efforts of His Excellency **Dr. AUN Pornmoniroth**, Deputy Prime Minister, Minister of Economy and Finance, Chairman of the Supreme National Economic Council and Chairman of the National Logistics Council, as well as His Excellency **SUN Chanthol**, Senior Minister, Minister of Public Works and Transport and Chairman of National Logistics Steering Committee, who led the inter-ministerial working groups on the preparation of this master plan in high quality and efficiency through close and interactive consultations with relevant stakeholders from the public sector, private sector, and development partners.

Finally, I would like to remind that the official implementation of this master plan is the beginning of great work in the development of the Intermodal Transport and Logistics system in Cambodia, meaning that many other tasks must continue to be done in a spirit of high responsibility and the active participation of all relevant ministries and institutions. In this sense, I would like to delegate the National Logistics Council to lead and monitor the implementation of this master plan while the National Logistics Steering Committee provides supports via facilitation role and promote the implementation of this Master Plan. At the same time, I would like to encourage all relevant ministries and institutions with full cooperation from stakeholders to implement this Master Plan with proactive and interactive spirit of high responsibility, and to adhere to my analogical approach related to good governance namely, **“self-reflection, showering, scrubbing, treatment and surgery”** to strengthen competitive capacity and to promote the diversification of the national economy base, in order to response to the expectations as well as the needs of the Cambodian people towards achieving the milestone 2030 and Cambodia's vision 2050.

Phnom Penh, August 2, 2023

Prime Minister

(Signed)

Samdech Akka Moha Sena Padei Techo HUN Sen

EXECUTIVE SUMMARY

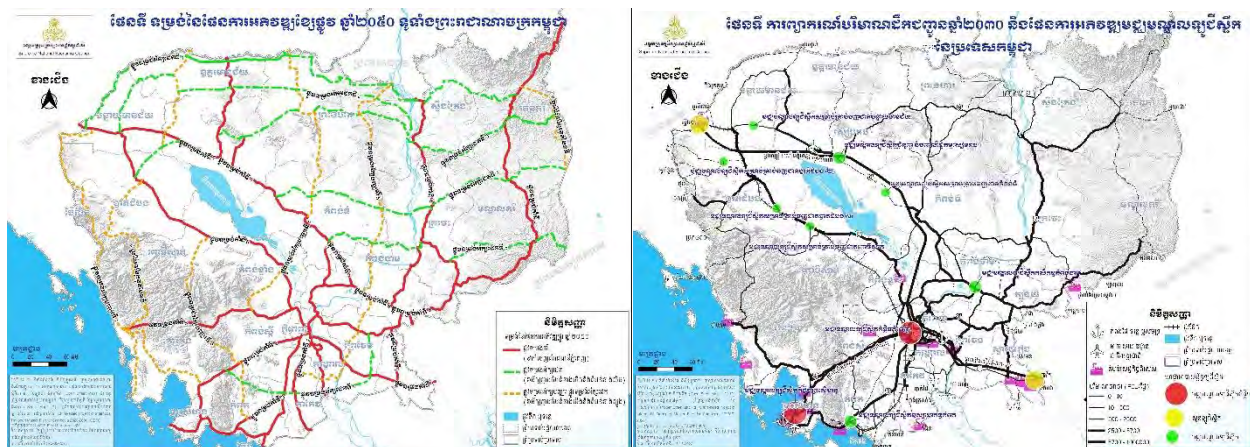
Since the early 1990s, transport infrastructure has been given high priority and focused on rehabilitation, construction, and maintenance based on available resources and socio-economic needs, which can be divided into three distinct phases namely rehabilitation and country integration, regional connectivity and sustain internal integration and infrastructure strengthening for long-term growth.

In the efforts to develop transport infrastructure in the above stages, Cambodia has achieved remarkable progress. In fact, by the beginning of 2022, Cambodia has built a total of 66,723 km of road, of which national roads are 7,432 km, equivalent to 11%, while rural roads are 47,920 km long, equivalent to 72% of the total roads network. At the same time, Cambodia has just completed the construction of the first expressway connecting Phnom Penh and Sihanoukville. Currently, Cambodia has two railway lines, the southern line and the northern line, with a total length of 652 km in the type of single line and a short width (one meter). For inland waterway transport, the total length of waterways is 1,750 km, of which the Mekong River covers about 30%, the Tonle Sap River and Tonle Sap Lake about 15%, the Bassac River 5%, and other waterways about 50%. In addition, for Maritime Transport, Cambodia's coastline has a total length of about 443 km, with several major ports operating, including Sihanoukville Autonomous Port, Koh Kong Port, Sre Ambel Port, Oknha Mong Port, Kampot Port in Kampot Province and Kep tourism port and so on. For Air transport in Cambodia, there are three airports in operation, including Phnom Penh, Siem Reap, and Sihanoukville International Airports, while the other five airports are not yet operational.

However, the development of the transport and logistics system in Cambodia has not yet fully responded to meet the demand as well as the driven force for socio-economic development, especially in the transition stage to become a middle-income and high-income country. In this regard, the Comprehensive Master Plan on Cambodia Intermodal Transport and Logistics system 2023-2033 sets out the vision **"Continue to improve and develop the transport and logistics system, focusing on promoting the construction of physical and non-physical infrastructures towards the development of intermodal transport systems with high connectivity and intertwining within the country and the regions that will continue to contribute, promote and sustain national economic growth, as well as meeting the needs of sustainable and inclusive socio-economy"**

The vision of the Master Plan leads to the achievement of four major objectives including (1) expanding and improving the scope and capacity of transport infrastructure system, (2) improving the efficiency and effectiveness of service and transport infrastructure, (3) enhancing and improving transport infrastructure aiming at supporting national development policies, and (4) Strengthening efficiency of service and logistics costs. The Master Plan sets out the strategic framework for constructing a comprehensive transport infrastructure in the form of **"3-3-4-2"**

referring to “three major transport corridors, three secondary transport corridors, four transport hubs and two external transport nodes”. In the arrangement of Logistic node system, the master plan has set out the strategy of “2-2-N” referring to “two logistics complexes, two logistics parks and N centres in all places” based on the actual demand for logistics. The strategic framework for long-term transportation infrastructure and logistics system development is defined as follows:



The Master Plan sets out 174 priority projects, including 94 road projects, 8 railway projects, 23 inland waterway transport projects, 20 maritime transport projects, 10 airway transport projects, 15 logistics system projects, and 4 additional projects. Those projects include linking one mode of transport to another mode of transport and logistics centres as well as divided into 90 short-and medium-term projects, and 91 long-term projects. Financing estimation is 36,679 million USD in total, including the short- term and medium-term needs from 2023-2027 are 19,926 million USD, equivalent to 3,985 million USD in annual average which shall be mobilized in a financial framework from a source of (1) Financial support mechanisms for public investment projects financed by the national budget, (2) Financial support mechanisms for public investment projects financed by foreign countries, and (3) Financial support mechanisms for public investment projects through a public-private partnership mechanism. Determining the amount of funding from each source will be determined in stages of implementation by the actual action plan.

Criteria for defining project priorities and the cycle of project implementation will be determined based on a list of basic projects along with setting out a complete and comprehensive action plan of priority projects for the implementation phases. These definitions are based on (a) the principle of rationality (b), the principle of economic and financial performance (c), and the principle of optimal choice (d) principles of sustainability of the Budget (e) principles of implementation (f) principles of green development and (g) principles of readiness for project implementation. At the same time, the project implementation process by the common procedures

and cycles of public investment projects include (1) project identification and preparation of preliminary project proposals, (2) feasibility study and assessment of project proposals, (3) review and evaluation of project proposals, (4) selection of project proposals and budgeting, (5) project management and implementation, (6) project revision, (7) the use of infrastructure under the project, and (8) evaluation of project completion.

Facilitating the implementation and monitoring and evaluation are under a simple institutional mechanism, yet it is effective through utilization of strengthened and improved existing mechanisms which include the followings: (1) National Logistics Council, (2) National Logistics Steering Committee, (3) Transport and Logistics Advisory Board, and (4) Secretariat. The monitoring and evaluation mechanism will be based on the implementation phase of the theory of change, starting with identifying inputs based on actions, then turning them into final outcomes or impacts, and this process takes the form of result chains according to the level of each indicator. The monitoring and evaluation mechanism is to be conducted on the basis of semester, annual and biennial review in addition to the mid-term review assessment (during 2028) and preparation of progress and achievement reports.

Because of the complexity and time-consuming, the implementation of this master plan shall have major risks management such as (1) the mobilization of financing to support investment may be achieved as expected due to the changes in financial conditions, (2) estimation cost may be lower than the actual investment cost, (3) natural disasters and climate change may hinder the construction of infrastructure, (4) prioritizing maintenance will limit the results of investment in infrastructure, (5) the financial, health, and economic crisis has caused the changes in the economic and financial conditions, and (6) inefficient institutional coordination, which has led the risks for the implementation of the overall plan. The responses to those risks are being considered together, but risk reduction and mitigation will be considered within a monitoring and evaluation, decision making and instruction framework of the National Logistics Council.

Contents

PREFACE.....	i
EXECUTIVE SUMMARY	iii
1. INTRODUCTION.....	1
2. DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT SECTOR AND DEMANDS IN CAMBODIA	4
2.1 Factors identifying demands of Transport and logistics infrastructures in Cambodia 4	
2.1.1. Demographic Change and Urbanization growth.....	4
2.1.2. International Trade and Regional Integration	7
2.1.3. Economic activity.....	10
2.2. STATUS OF TRANSPORTATION AND LOGISTICS SYSTEM IN CAMBODIA 22	
2.2.1. Road Network	22
2.2.2. Railway Network	24
2.2.3. Waterway Transport.....	25
2.2.4. Maritime Transport	27
2.2.5. Air Transport.....	29
2.2.6. Logistics System.....	31
2.2.7. Common Challenges.....	32
2.3. TRAFFIC FORECAST FOR 2030 AT THE ECONOMIC POLES AND MAIN CORRIDORS	33
2.3.1. Road	34
2.3.2. Railway	35
2.3.3. Waterway	36
2.3.4. Maritime	37
2.3.5. Civil Aviation	38
2.3.6. Total Traffic Volume By 2030 at Economic Poles and Main Corridors	39
3. STRATERGIC FRAMEWORK OF DEVELOPING THE INTERMODAL TRANSPORT INFRASTRUCTURE.....	41
3.1. Vision	41
3.2. Objective	42
3.3. Strategic Framework	42
3.3.1. Strategy 3-3-4-2.....	42
3.3.2. 2-2-N Logistics System	48
3.3.3. Long-term Transport, Traffic and Logistics System	51

3.4. TRANSPORT AND LOGISTICS INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT PROJECTS	57
3.4.1. Transport Infrastructure Development Projects.....	59
3.4.2. Logistics Infrastructure Development Projects	67
4. THE MASTER PLAN IMPLEMENTATION	75
4.1. Criteria for Project Priorities and Project Implementation Cycle.....	75
4.2. Financing Framework.....	77
4.3. Implementation Facilitation, Monitoring and Evaluation Mechanisms	80
4.3.1. Institutional Mechanisms.....	80
4.3.2. Implementation Monitoring and Evaluation	82
5. RISK MANAGEMENT.....	84
5.1. The National Budget Financing and Public-Private Partnership Mechanism	84
5.2. Cost Estimation Versus Actual Cost	85
5.3. Trends of Increasing Climate Changes and Natural Disasters Resilience.....	85
5.4. Maintenance and Repair Needs	85
5.5. Regional and Global Crises	86
5.6. Inter-institutional Coordination and Human Resources.....	86
6. CONCLUSION	87
APPENDIX.....	89
APPENDIX 1. BASE YEAR 2017 VOLUME ESTIMATION	89
1.1. Roads	90
1.2. Railways	92
1.3. Waterways.....	93
1.4. Maritime transport	94
1.5. Air Transport.....	94
APPENDIX 2. THE SUMMARY REPORT ON THE MASTER PLAN ON CAMBODIA INTERMODAL TRANSPORT AND LOGISITCS SYSTEM.....	96
2.1. Road Transport Plan	96
2.2. Railway Transport Plan.....	97
2.3. Waterway transport plan	97
2.4. Maritime transport plan.....	97
2.5. Civil Aviation Development Plan.....	97
2.6. Logistics Development Plan	98

APPENDIX 3. GLOSSARY	99
APPENDIX 4. List of Intermodal Transport Projects	104
A. List of Expressway Project	105
B. List of National Road (NR), Provincial Road (PR), and other Main Road Projects .	107
C. List of Railway Project.....	116
D. List of Waterway Project.....	120
E. List of Maritime Transport Project	126
F. List of Air Transport Project.....	131
G. List of Logistics Project	134
H. Additional projects.....	137

1. INTRODUCTION

Cambodia has a long history of building transport infrastructure, especially the major ancient road networks, connecting Angkor to four key areas¹ which are significant for international trade, religion, and country governance during the Angkorian era. In separation, the construction of transport infrastructure in sophisticated era began to emerge during the French colonial period, including the construction of ports and main road networks connecting Phnom Penh and Saigon (Prey Nokor). At the same time, in the 1920s, a railway was built connecting Phnom Penh to Thailand via Battambang province. Then there was the construction of the port of Phnom Penh, connecting to the railway station to facilitate the transportation of goods. Since then, infrastructure in Cambodia and especially in Phnom Penh has been continuously developed to meet the socio-economic needs.

After gaining independence from the French colony till 1970, Cambodia continued to make great efforts to build more transport infrastructures, including road networks connecting Phnom Penh to Sihanoukville, a new railway connecting Phnom Penh to Sihanoukville, Sihanoukville Port, and Phnom Penh International Airport. Unfortunately, civil war during the 1970s and 1980s severely damaged those infrastructures, leaving about two-thirds of the roads damaged, most of the bridges in rural areas were also damaged while railways were running erratically, and ports lacked resources for regular operations. Although the civil war continued since the early 1990s, the development of the transport system began to gain momentum through the rehabilitation, construction, and maintenance efforts and stages of socio-economic development under the wise leadership of **SAMDECH AKKA MOHA SENA PADEI TECHO HUN SEN**. Overall, the development of Cambodia's transport infrastructure can be divided into three main phases as follow:

- **National Rehabilitation and Integration Phase (1989-1998):** This phase focuses on rehabilitation under the slogan "**Where there is a road, there is hope**". The construction of transport infrastructure focuses on the goal of connecting the regions within the country, namely to facilitate and serve social goals and the restoration of post-war economic recovery (mainly in agriculture). The road network rehabilitation needs to be done as soon as possible for goods and human movement, along with a target to promote the economic activities in rural areas to reactivate, as well as reoperate ports which are international trade gateways. At this phase, the Royal Government intends to address the challenges based on priority and purchase sufficient equipment and facilities to reoperate transport services

¹ The four key areas: Bakan, Stokkokthom, Phimai, and Wat Phou

through the availability of existing resources. However, the shortage of skilled workers and investment capital continues to be the biggest obstacles in the process of transport infrastructure rehabilitation at that time. At the same time, during 1996 and 1998, an emergency plan for major road network rehabilitation was temporarily suspended. This provides an important lesson learnt for Cambodia to look at a permanent and long-term strategic plan, focusing on all major road repair plans, as well as cover on a number of challenges, including limitation of resources and capacity of institution and the shortage of a detailed plan which are factors causing a large number of transport infrastructure projects to take longer than expected.

- **Regional Connectivity and Internal Integration Phase (1999-2010):** In this phase, the construction of transport infrastructure is carried out under the slogan **"Where there is a road, there is development."** focusing on the goal of connecting with neighbouring countries, ASEAN and the world coincided with the expansion of internal integration to deepen economic growth, especially after Cambodia achieved full peace. Economic activity has gradually shifted from agriculture to services and manufacturing industries. At this time, the construction of transport infrastructure gained momentum, but it was urgent and ubiquitous in response to the needs of development and rapid socio-economic growth. This means that the development is not concentrated and has no comprehensive plans, leading to inefficient resource allocation and high responsiveness to the demand both quantity and quality. In response, the Royal Government has developed a strategic plan to build a more strategic and centralized road network in the country. In addition, the Royal Government has set clear investment policies in response to the needs for development to ensure trust from investors.
- **Strengthening the infrastructure to support long-term growth Phase (2011-present):** under the slogan of **"Where there is a road, there is a future."** or **"Where there is an intermodal transport, there is higher future potential."** In an increasingly competitive environment, combined with changing contexts with a high amount of uncertainty, Cambodia's transport infrastructure is looking at a new turning point, focusing on intertwining of means of transport or constructing efficient intermodal transport as well as focusing on quality and resilience of construction infrastructures in line with the improved feasibility of mobilizing resource levels. On the other hand, this can also mark as the phase of improving the efficiency of transport infrastructure, which will help increase the competitiveness of Cambodia's transport and logistics system to support economic growth and long-term outlook.

Along with this consideration, the preparation of the Comprehensive Master Plan on Cambodia Intermodal Transport and Logistics System 2023-2033 reflects the real needs of the development of the transport and logistics sector, as well as responds to the phases of infrastructure development to contribute to long-term growth based on the directions of the main policies, including the Rectangular Strategy Phase 4 and the Industrial Development Policy 2015-2025.

Overall, it aims to orient the development of transport and logistics system to improve Cambodia's connectivity both domestically and externally, leading to reduce transport and logistics costs, promote Cambodia's regional and global integration, as well as enhancing Cambodia's competitiveness and economic diversification.

In addition, the Master Plan will serve as a blueprint and a concrete basis for the development of specific policies, policy measures and action plans to promote the development of transport infrastructures and other sectors. On the other hand, it will promote efficient investment and budget allocation by prioritizing projects, meeting specific needs, and mobilizing resources for investment, as well as utilizing the full potential of those infrastructures. Moreover, it will play an important role as a tool to promote dialogues and cooperation between the Royal Government and development partners in mobilizing resources and support to promote the development of physical transport infrastructures. It is a living document, which means simultaneous implementation, and the Royal Government will continue to closely monitor the actual development and local, regional and global related trends, which can have direct and indirect impacts on the relevance and feasibility of this master plan. Therefore, if necessary, the Royal Government will update or extend the time frame for the implementation of this master plan, especially based on the results of the mid-term review that will be prepared in the future.

This Comprehensive Master Plan is divided into six sections, including **Section 1: Introduction** briefs on the background of the development of transport infrastructures in Cambodia and the concept of the master plan preparation, **Section 2: Development of the transport sector in Cambodia** describes the related factors of the development of the transport and logistics sector, the current situations and challenges, as well as the needs of transport infrastructure in the medium and long term. **Section 3: Strategic Framework of the Construction of Intermodal Transport Infrastructure** describes the vision, objectives, strategic framework, and infrastructure development projects. **Section 4: The implementation of the master plan** describes the criteria of prioritized projects and cycle of project implementation, financing framework, mechanism of coordination, and monitoring and evaluation mechanism, and **Section 5: Risk Management** describes the key risks and **Section 6: Conclusion**. In addition, this master plan has additional parts including (1) Estimated traffic volume for the base year 2017, (2) Summary of studies by transport sector, (3) Glossary explaining key terms and (4) List of intermodal transport projects.

In addition, to make this document more concise and comprehensive, the scope of the master plan focuses primarily and in detail on the aspects of physical infrastructures, while briefly covering non-physical infrastructure aspects. In separation, in term of statistical data, it uses practical and appropriate feasibility. In fact, there is a use of statistical data in 2019 in the reason that the economy was not affected by Covid-19, but some sections of the study use pre and post 2019 data such as the data and achievements related to transport infrastructure and logistics.

2. DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT SECTOR AND DEMANDS IN CAMBODIA

2.1 Factors identifying demands of Transport and logistics infrastructures in Cambodia

The transport and logistics sector in Cambodia has been interconnected with socio-economic factors including demographic change and urbanization growth, the development of international trade and regional integration, regional connectivity, and the development of Cambodia's industrialization, and internal economic activities. This means that the development of the transport and logistics sector, especially the construction of physical infrastructure, has been responding to the demands of simultaneous socio-economy, while socio-economic changes have also provided support for the development of transport infrastructure (bilateral or reciprocal communication).

2.1.1. Demographic Change and Urbanization growth

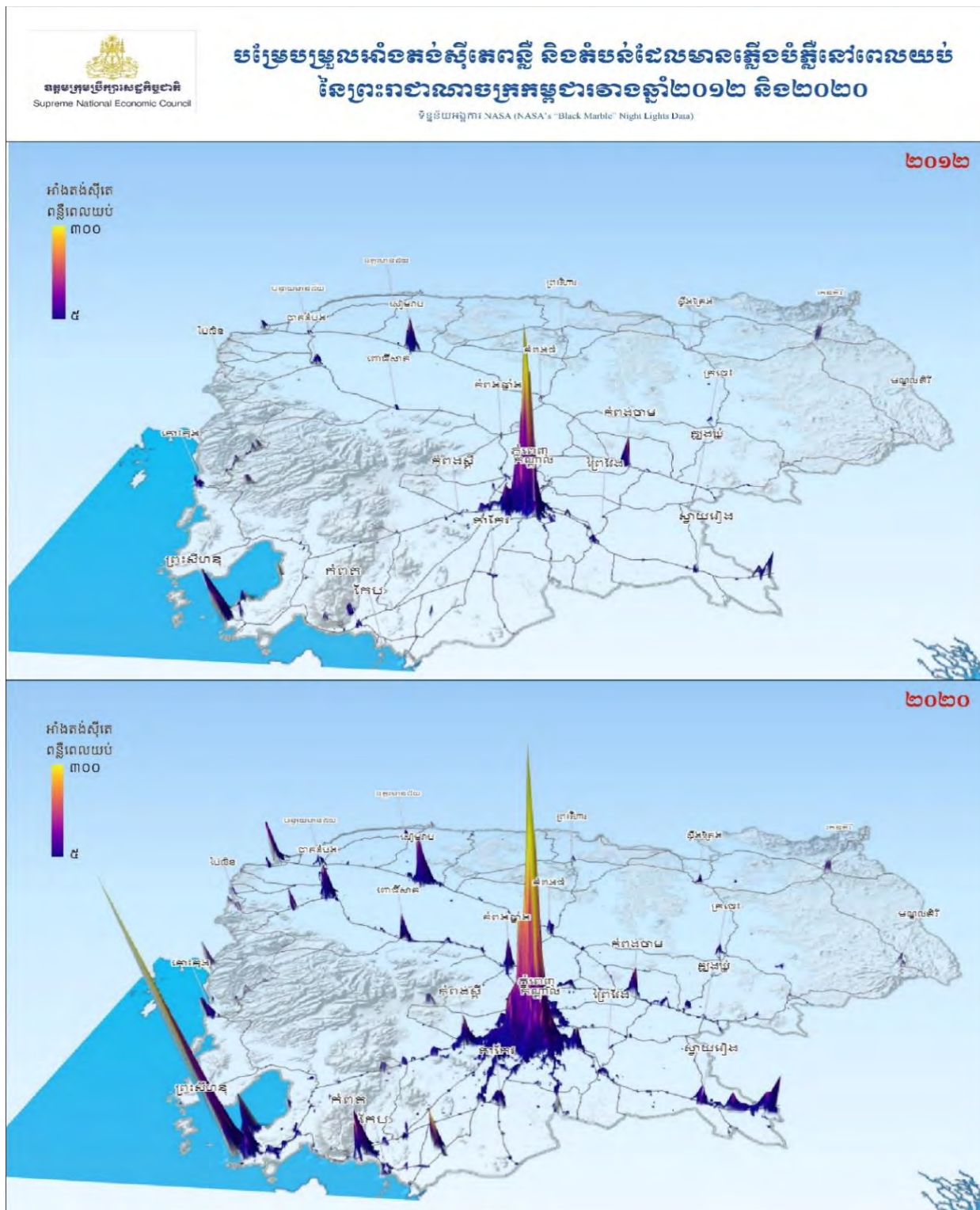
According to the 2019 census, Cambodia has a total population of 15.6 million, an increase of more than 2 million between 2008-2019 or equivalent to an increasing of 16.1%. In which the youth (15 to 35 years old) is about 5.69 million, while 2.88 million are women, equivalent to 36.59% of the total population and 55.97% of working-age people (15 to 64 years old). At the same time, about two-fifths of the population, or 39.4%, live in cities and towns, of which Phnom Penh is the largest city with a population of 2.28 million, equivalent to 14.7% of the total population. Thus, the demographic factor has driven the growth of daily traffic and transportation for the supply of consumer goods and services.

At the same time, in recent decades, urbanization in Cambodia has grown significantly in line with the trend of economic and social development, demographics, and foreign direct investment. The growth of the industrial sector mostly covers in Phnom Penh, major cities, and international border gates, including Sihanoukville, Siem Reap, Poipet, and Bavet, which allow the movement and migration of people from rural areas to cities and towns in search of employment opportunities, business, and education. Phnom Penh and other major cities are larger, more attractive, and become active and potential business centres for business and investment activities. As a result, this trend has led to significant growth in the construction and urbanization sectors, such as housing estates, commercial buildings, shops, supermarkets, resorts, hotels, restaurants, and high-rise buildings in recent years, which respond to the rapid economic growth and reflect the improvement of living standards and people's income. With the rapid growth of urbanization, physical infrastructures, including transport infrastructures such as roads, bridges, subways, wastewater treatment plants, and sewage systems shall be accelerated to keep up with the speed of development.

Map 2.1.1.A. Areas with night lighting in 2012 and 2020



Map 2.1.1.B. Representing the changing of light density and the area with electricity at night in the Kingdom of Cambodia between 2012 and 2020 (data from satellite images)



[illegible]

The size of international trade including imports, and exports is growing every year. In fact, Cambodia's exports in 2019 compared to the year 2016 have increased by 48.57% from the amount of 9,926 million US dollars to 14,748 million US dollars. In separation, Cambodia's imports also increased by about 64.74% from 12,243 million US dollars to 20,171 million US dollars in the same period. In general, the import and export of goods have to go through four main gates, including Sihanoukville Autonomous Port, Phnom Penh Autonomous Port (K'am Samnar), Poipet, and Bavet international border gate. There are many types of imported and diversified goods such as mineral products (salt, stone, cement, coal, oil, etc.), and container cargo frequently imported through Sihanoukville Autonomous Port. At the same time, few goods are imported to Phnom Penh International Airport. National Road No. 1, No. 5, and No. 6 are the southern economic corridor of the Greater Mekong Subregion that is an important transportation network for Cambodia. In addition, the Bavet and Poipet international border gate has played an essential role in the transportation sector, especially goods. Most of the goods imported through these two international border gates are divided into two categories: the first category is spare parts materials (raw materials or semi-finished goods) imported from core companies in Thailand, and Vietnam

or exported products to those countries in final goods or semi-final goods under “Thailand + 1 strategy” and “Vietnam + 1 strategy”, and the second category is goods transported through Thailand, Vietnam to the final destination, especially leaving from Phnom Penh. The corridor passing from Phnom Penh to Sihanoukville is an important economic corridor connecting Phnom Penh to the Sihanoukville Autonomous Port, and it is also the major economic corridor for exporting to the international market.

Cambodia is seen as a potential location for connectivity in the Greater Mekong Subregion (GMS) helping promote free trade in Cambodia, Laos, Myanmar, and Vietnam (CLMV) and help these countries be ready for integration in ASEAN Economic Community. In fact, it has been using beneficial factors of geographical economy to gain beneficiaries from the linkage between China and the GMS as well as China and ASEAN. Major cities in Cambodia including Phnom Penh, Siem Reap, Battambang, Bavet, Poipet, and Sihanoukville are the focal points of southern coastal corridor of the Greater Mekong Subregion (GMS). Meanwhile, with the Belt and Road initiatives (BRI) and ASEAN Economic Community (AEC) which have been promoting and accelerating the regional integration, Cambodia has the potential to become one of the economic centres in ASEAN region while Phnom Penh and Sihanoukville are seen as the potential cities for business centres and deep-sea ports in the middle of “the Belt and Road Initiatives”.

As of 2021, Cambodia is affiliated with the Free Trade Agreement under the framework of ASEAN and ASEAN Plus 7 that have been signed and entered into force, including the ASEAN Free Trade Agreement, ASEAN and Japan, ASEAN and China, ASEAN and Korea, ASEAN with Australia and New Zealand, ASEAN and India, and ASEAN and Hong Kong. In addition, Cambodia participated in the negotiation and signing of the Regional Comprehensive Economic Partnership Agreement (RCEP) and Cambodia-China Free Trade Agreement, both of which entered into force on January 1, 2022. At the same time, Cambodia also signed with Korea, the Free Trade Agreement between Cambodia and Korea on October 26, 2021, and entered into force on December 1, 2022. At the same time, Cambodia also signed a trade partnership agreement with the United Arab Emirates on June 8, 2023.

Map 2.1.2. Map of Mekong Subregion Economic Corridor



The Regional Comprehensive Economic Partnership Agreement, the Cambodia-China Free Trade Agreement, and the Cambodia-Korea Free Trade Agreement are some of the top international trade policies in Cambodia for strengthening and expanding Cambodia's export markets, and other existing free trade agreements that Cambodia already has under the framework of ASEAN and ASEAN Plus. It means that these free trade agreements will potentially refer to the growth of Cambodia's international trade, mainly to boost exports, which requires the development efficiency of a transport and logistics system.

2.1.3. Economic activity

The development of the transport and logistics sector is closely related to the overall economic activity and the priority sectors, namely the demand for transportation by production and distribution location, manpower and raw materials. This shows a two-way (reciprocal) relationship that pushes the mutual and intertwining growth.

A. Agriculture

The agricultural sector in Cambodia maintained significant growth from 2015 to 2019, achieving an average growth rate of 0.76% per year and contributing about 20.8% (at current prices) of Gross Domestic Products (GDP) in 2019. The total value added (at current prices) of the agricultural sector increased steadily from 4.8 billion US dollars in 2015 to about 5.6 billion US dollars in 2019. In 2019, the total export of agricultural products reached 6.9 million tons, equivalent to more than 1.95 billion US dollars, including 620,106 tons of rice, 1,626,165 tons of dried cassava slices, 1,608 450 tons of fresh cassava, 202 318 tons of cashew nuts and 119,993 tons of corn.

The above progress shows that the agricultural sector has created a large demand for transportation, including the distribution of agricultural inputs, the distribution of domestic agricultural products, and the export of agricultural products to international markets. Currently, the demand for transportation for the agricultural sector in Cambodia focuses on major crop subsector, including rice, cassava, red corn, sugarcane, rubber, and other mixed crops.

For rice, the total cultivated area reached 3.32 million hectares and the total yield was 10.88 million tons in 2019. This achieved rice production has enabled Cambodia to export 620,106 tons of rice and 2,155,102 tons of paddy in 2019. In general, rice production mostly surrounded the Mekong River's delta especially located in Prey Veng, Takeo, Kandal, Battambang, and Banteay Meanchey provinces. (Map 2.3.A.1)

បណ្តាញខ្សែផ្លូវជាតិ និងទីតាំងប្រសូតសរុបតាមឃុំ/សង្កាត់ ឆ្នាំ២០២០

ចក្ខុវិស័យ
Supreme National Economic Council

ខាងលើ

ស្ថិតិសង្គម

កំណត់សម្គាល់	ខ្សែផ្លូវជាតិ
កំណត់សម្គាល់ ទន្លេ ឬសមុទ្រ	កម្រិតទី ១ (មួយលេខ)
អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ	កម្រិតទី ២ (ពីរលេខ)
ផ្លូវដែក	ចំនួនរោងចក្រស្រូវ
ក្រុង/ក្រុងរៀន	តាមស្រុក/ខណ្ឌ
ផ្លូវទឹក ឬទន្លេ	1 - 50
ប្រទេស/រដ្ឋបាលខេត្ត	50 - 200
ប្រទេស/រដ្ឋបាលខេត្ត	200 - 400
ប្រទេស/រដ្ឋបាលខេត្ត	400 - 600
ចំនួនប្រជាជន/សង្កាត់ (ពាន់)	600+
700000	
600000	
400000	
200000	

០ ២០ ៤០ ៦០ ៨០ គីឡូម៉ែត្រ

ទិន្នន័យ ២០២០ ២០២១ ២០២២ ២០២៣ ២០២៤ ២០២៥ ២០២៦ ២០២៧ ២០២៨ ២០២៩ ២០៣០

For sugarcane production, the total cultivated area reached 17,016 hectares and received a total yield of 618,313 tons in 2019. Based on the yield in 2019, Cambodia has been able to export 281,404 tons of refined sugar products. Most of sugarcane production are in Kampong Chhnang, Svay Rieng, and Kampong Speu provinces, and a large refined sugar factory in the Oral district in Kampong Speu province. (Map 2.1.3.A.3)

[illegible]

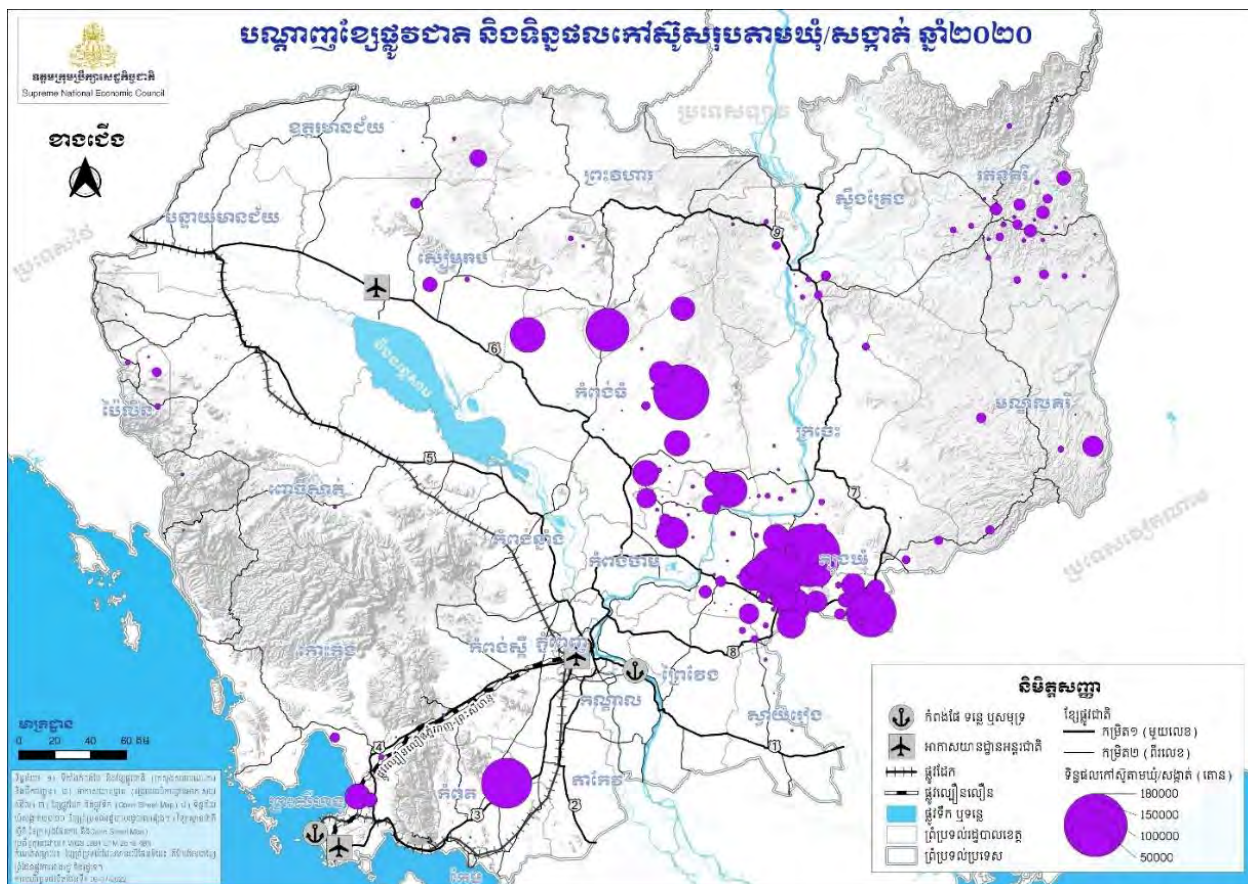
For cassava, the total cultivated area reached 656,868 hectares, and the total yield was 13.51 million tons in 2019. The export of cassava products was remarkable, including 1,608,450 tons of fresh cassava, 1,626,165 tons of dried cassava slices, and 56,874 tons of cassava flour in 2019. In general, Cassava is widely grown in the northwestern provinces bordering with Thailand, including Battambang, Pailin, Banteay Meanchey, Siem Reap, and Oddar Meanchey, and mostly exported through Thailand. The northeastern and eastern region including Kratie, Kampong Thom, Tbong Khmum, Kampong Cham, Ratanakiri, and Preah Vihear also has cassava plantations which will become main export products, especially to China. (Map 2.1.3. A.4)

By 2022, the increasing area of cashew cultivation is 405,991 hectares, and the harvested area is 275,679 hectares, with an average yield of 1.74 tons per hectare and a total yield of 472,636 tons per year. Ten provinces with the largest area of cashew cultivation are Kampong Thom, Ratanakiri, Kratie, Kampong Cham, Preah Vihear, Steung Treng, Oddar Meanchey, Tbong Khmum, Monduliri and Siem Reap. In 2021, Cambodia exported 937,974.26 tons of cashew nuts (an increase of 328.34% compared to 2020). Although Cambodia produces a lot of cashew nuts, Cambodia now produces only about 5% of cashew nuts, and most of the fresh cashew nuts are exported to neighbouring countries resulting to the loss of its value added. (Map 2.1.3.A.5)

For rubber, the total cultivated area reached 405,671 hectares and received the total of 287,628 tons of rubber products, which boosted rubber exports to 282,071 tons in 2019. Most rubber is grown in Kampong Cham, Kratie, Kampong Thom, and Ratanakiri provinces, but also in other provinces such as Kampot, Sihanoukville, Monduliri, Siem Reap, Pailin and Preah Vihear. Most rubber products are sold in the form of latex and coagulum that was sold from farmers to collectors and then resold to local factories or Vietnam (unofficially) through the bordering provinces along the Vietnam border. The local processing factory produces Technical Specified Rubber (TSR) and Ribbed Smoked Sheet (RSS), using latex and coagulum locally bought and rubber taken from its rubber plantations to export to China, Vietnam, Malaysia, and Singapore, but due to the processing factory location is far from the Sihanoukville Autonomous Port, most of the rubber exports depend on Vietnam and Thailand border gates. (Map 2.1.3.A.6)

[illegible]

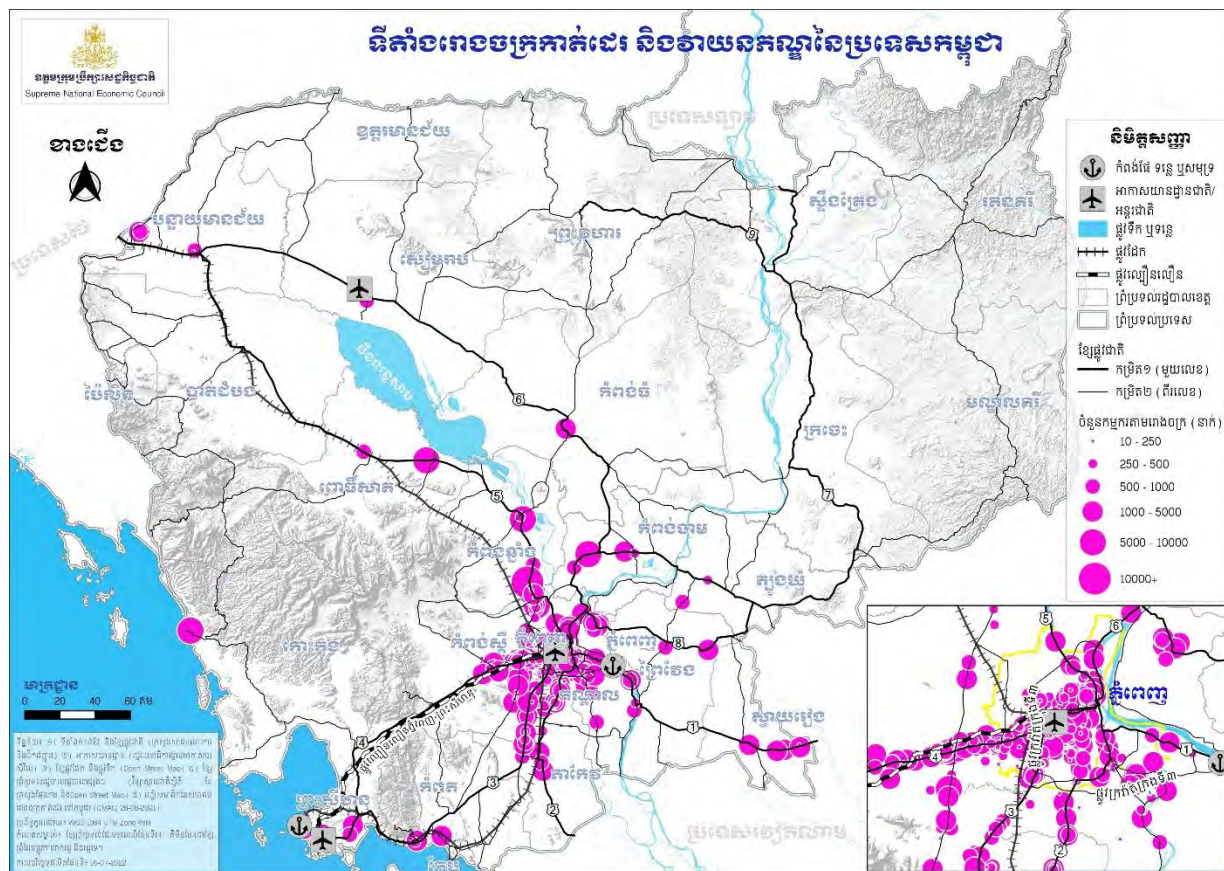
Map 2.1.3.A.6. National road network and total rubber by commune/district in 2020



B. Industry

The Cambodian industry continues to rely mainly on the garment sector, accounting for 75% of Cambodia's total exports. In 2019, total garment exports had a growth rate of 13%, equivalent to 10.84 billion US dollars. Meanwhile, footwear products are still small compared to garments, but the share of footwear products has increased steadily by an average of nearly 30% between 2009 and 2019. In separation, exports of travel products (or bag products) such as suitcases, backpacks, handbags, and wallets to the US market under the General Preferential System (GPS) that Cambodia received in 2016, and it also helped support the industry. Notably, most garment, footwear, and travel products factories in Cambodia are currently located in Phnom Penh, Svay Rieng, Sihanoukville, Kandal, and Kampong Speu province.

Map 2.1.3.B.1. Location of Garment and Textile Factory in Cambodia



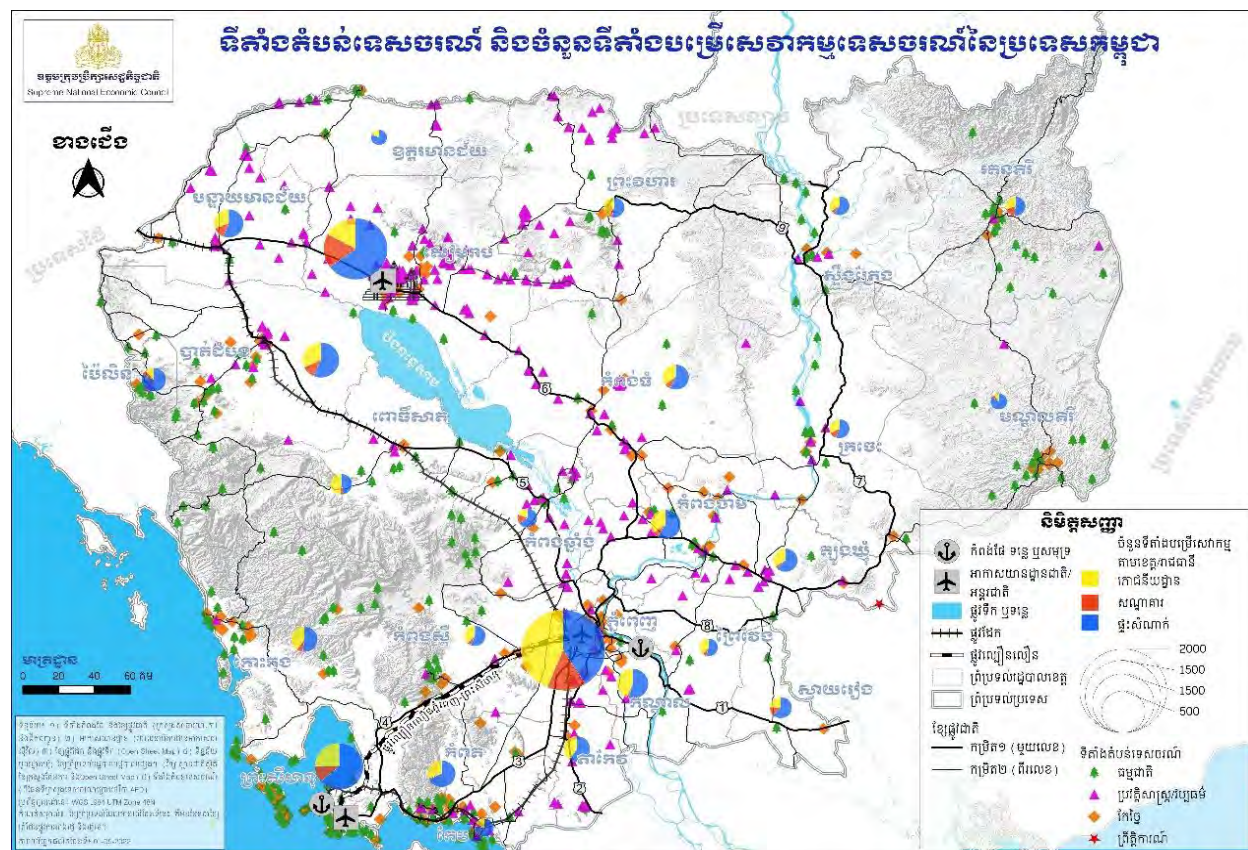
However, the Royal Government has been focusing on promoting investment in the manufacturing sector, especially on the ability to enter new markets with high value-added products, innovative and highly competitive products, including non-garment products, machinery, electrical, electronic equipment, and transportation and processed natural products. More than 70% of factories are concentrated in major cities such as Phnom Penh, Sihanoukville, Kandal, Pursat, Kampong Speu, Takeo, Bavet, and Poipet since they have labour force, electricity, and clean water supply. In general, the situation of the industrial sector has increased the demand for transportation concentrated in the main economic corridors, including the import of raw materials for production and exporting the final goods to international markets.

[illegible]

C. Tourism

Potential tourist destinations in Cambodia are Angkor Wat temple in Siem Reap, Northeast Ecotourism, and Coastal Areas in Sihanoukville and Kampot Province. Commonly, tourist area in Cambodia is divided into four destinations, including Phnom Penh City, Siem Reap Province, the coastal sea, and the Northeast. In 2019, Cambodia received 6.6 million international tourists in total, of which Chinese, Vietnamese, and Thai tourists were the top three, accounting for 36%, 14%, and 7% of international tourists. In general, transportation in the tourism sector, especially foreign tourists, is mostly by air and concentrated in Phnom Penh, Siem Reap, and Sihanoukville. In 2019, the number of tourists traveling by air was about 4.4 million, or about 66.6% of the total international tourists, and another 2.2 million, or about 33.4%, travelled by land and waterway. Subsequently, the Royal Government has set out policies and strategies for the development of the tourism sector, focusing on promoting tourism services and the diversification of tourism destinations. In this regard, the transport sector will contribute to the achievement of tourism development strategies through the efficiency of transportation network connectivity, as well as the development of distribution centres to supply food, beverages, souvenirs, and the demand for consumer goods.

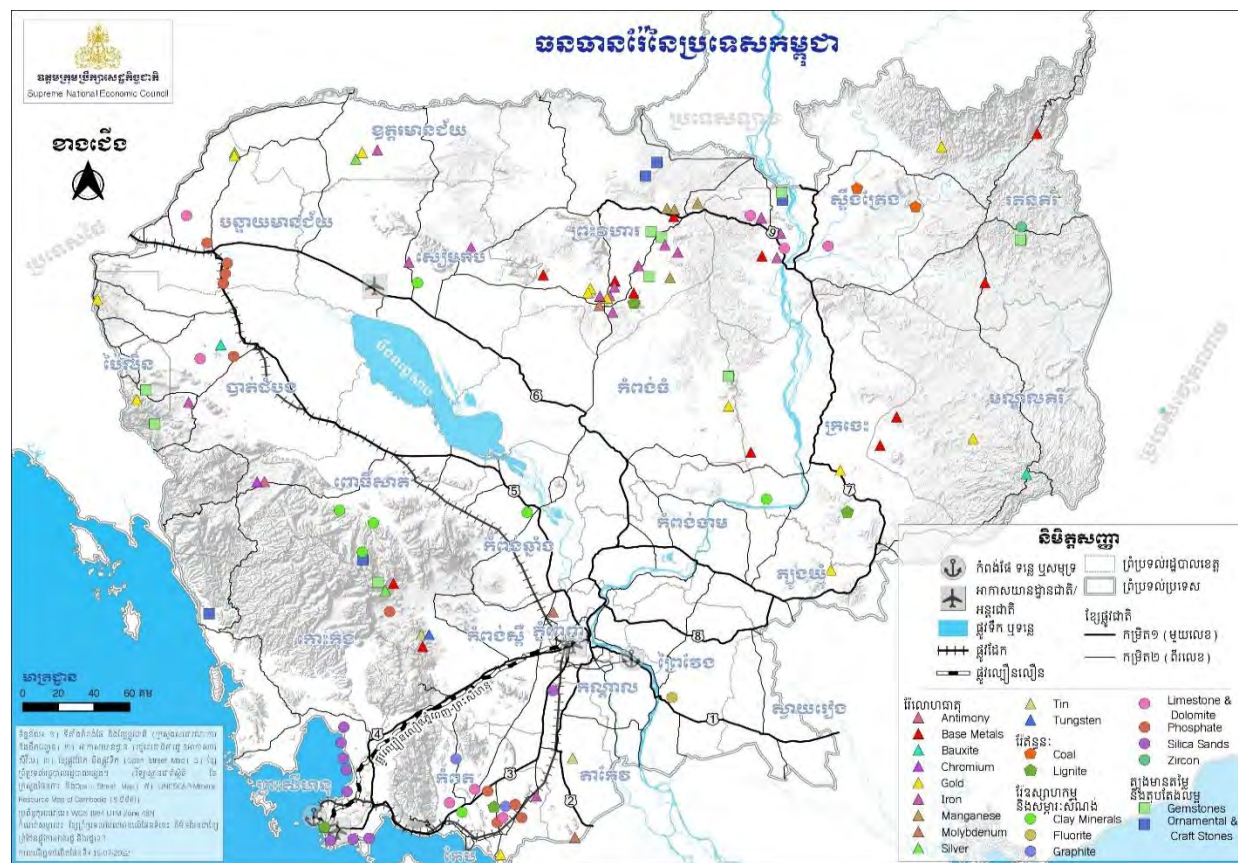
Map 2.1.3.C. Location of tourism sites and number of tourism service locations in Cambodia



D. Mineral Resources

Cambodia has the potential for the development of mineral resources, especially in the northeast, including Preah Vihear, Steung Treng, Ratanakiri, and Kratie provinces, which are rich in bauxite, gold, coal, and antimony (rare metals). The coastal areas are Koh Kong and Kampot provinces which are rich in silica minerals and limestone. In addition, Battambang province, located in the Tonle Sap Lake area, also has the potential to extract new limestone. Currently, the most active operations in the business sector include sand and cement production, which are used locally in the form of construction materials. Sand and soil are transported from Kampong Chhnang province, mostly to Phnom Penh and other areas such as Sihanoukville by trucks. Cement factories are located in Kampot and Battambang provinces, and they use limestone from areas near the factory. Cement produced in Kampot is transported by train and trucks, while cement produced in Battambang is transported by trucks. In general, Cambodia's mineral resources are highly concentrated in specific areas. As the demand of transportation is different based on geography and potential of resources. As a result, the lack of effective and rich transport connectivity is the constraint to the potential of the mining businesses.

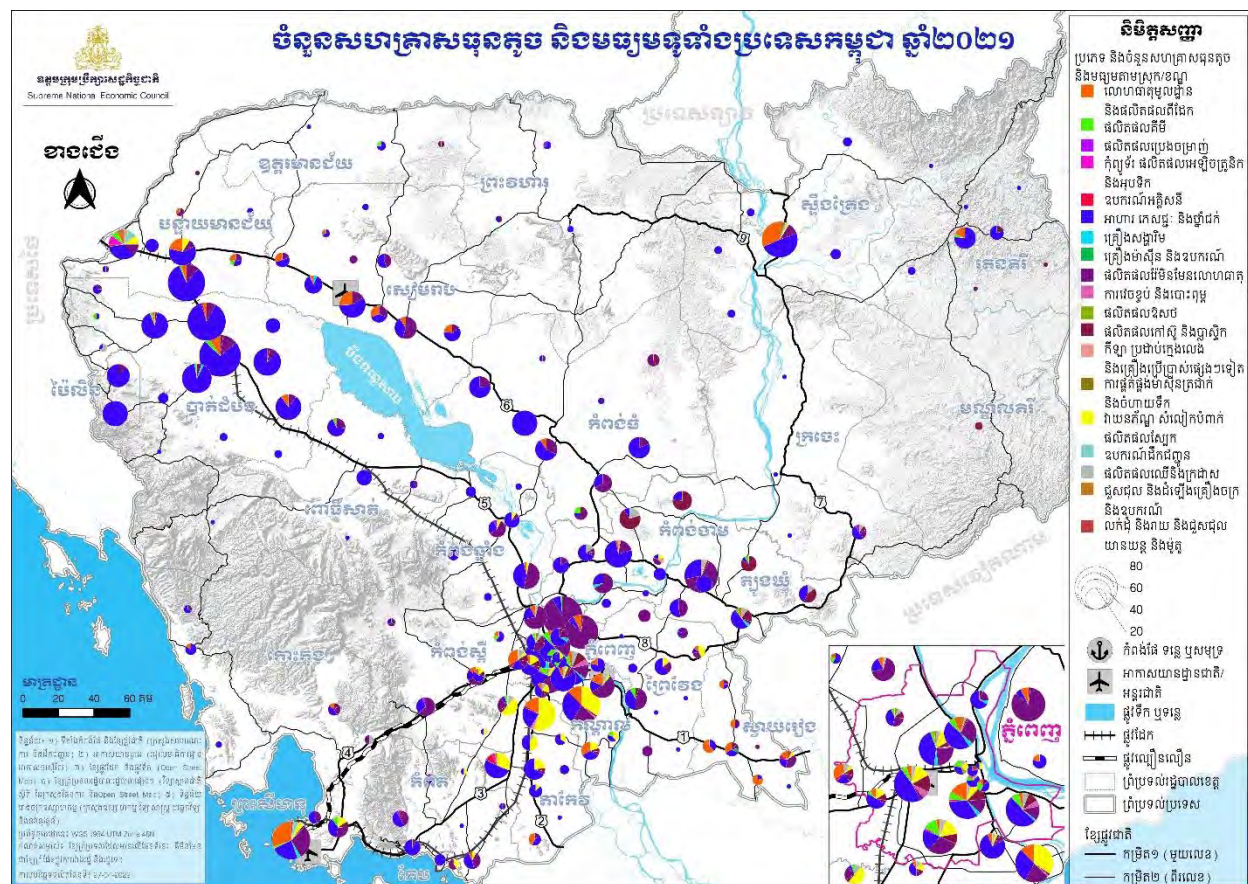
Map 2.1.3.D. Mineral resources of Cambodia



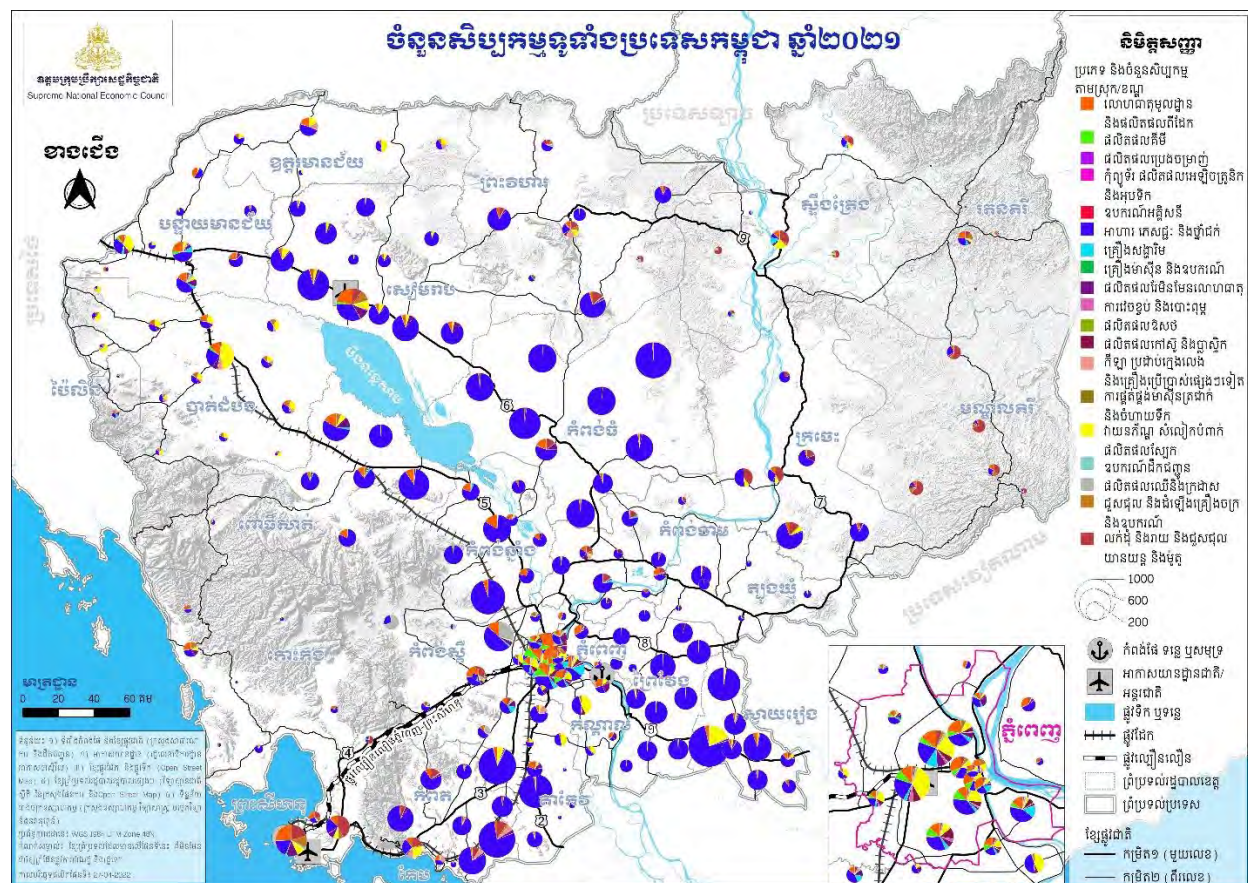
E. Small, medium enterprises and handicrafts

Most small, and medium enterprises and handicrafts are concentrated in major cities, especially Phnom Penh, Kandal, Battambang, Sihanoukville, and in the towns along the main national roads, including National Roads 2, 3, 5, and 6, and so on. More than half of those enterprises are in the food and beverage industry. At the same time, almost one-third are non-metallic mining enterprises, such as construction materials, stone, concrete, drainage, marble, glass, brick and roof tile, etc. Most small and medium enterprises serve domestic consumption, where transportation needs are ubiquitous, transportation of raw materials, semi-finished products, and distribution of consumables. For food enterprises, there is also a need for transport services that maintain temperature or Cold chain delivery to ensure the quality of both inputs finished products, and last-mile delivery.

Map 2.1.3.E.1. Number of small and medium enterprises throughout Cambodia in 2021



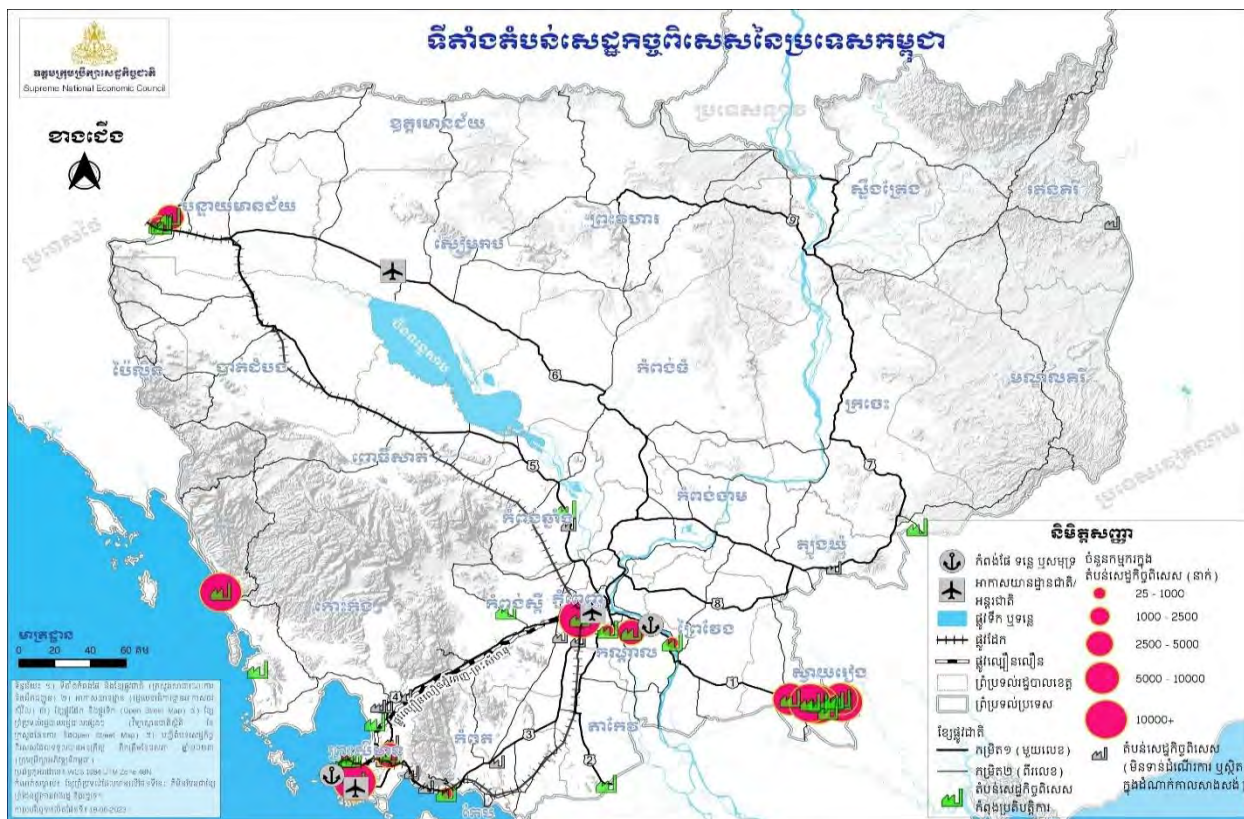
Map 2.1.3.E.2. Number of handicrafts throughout Cambodia in 2021



F. Special Economic Zone (SEZ)

Recently, Cambodia has 42 SEZs, of which 24 are operating and concentrated in Phnom Penh and other bordering provinces and international gates, including Banteay Meanchey, Koh Kong, Svay Rieng, and Sihanoukville. Special economic zones contribute about 168,151 jobs and account for about 1% of total employment and 3.7% of total secondary industrial employment in Cambodia. At the same time, the SEZs have played an important role in attracting foreign investment and especially new high-value-added industries. With special features, most of them are at the direct gates, especially for border areas, while areas in Phnom Penh require the use of transport corridors to exporting gates including international ports and crossing borders which use roads and railways.

Map 2.1.3. F. Location of Special Economic Zones of Cambodia



2.2. STATUS OF TRANSPORTATION AND LOGISTICS SYSTEM IN CAMBODIA

2.2.1. Road Network

As of the beginning of 2022, the total road length in Cambodia is about 66,723 kilometres including the length of national roads (one and two-digit) is 7,432 kilometres, equivalent to 11% of the total road networks. National road one-digit has nine lines as the main national roads connecting cities and towns in different directions and has Phnom Penh as the centre. National road two-digit has 71 lines connecting National Road one-digit to all provinces in Cambodia. There are 667 provincial roads (three and four-digit) that connect cities and provinces with a length of 11,371 km, equivalent to 17% of the total road length in Cambodia. Besides, the total length of rural roads in communes and villages is about 47,920 kilometres long, equivalent to 72% of all road networks in the country. Cambodia currently has an expressway, which is just officially launched, connecting Phnom Penh to Sihanoukville.

Road density throughout Cambodia is about 0.37 km/square kilometres, which is lower than neighbouring countries in the region such as Vietnam, Thailand, the Philippines, etc. More than 90% of the National Road one-digit consists of two lanes (2-lane), and the National Road one-digit consists of four-lane roads (4-lane) is less than 10%. Most National Road and Provincial Road networks have 2% concrete pavement, 11% of AC pavement, 43% of DBST, and 45% of gravel pavement.

However, the trend of road construction nowadays highly focuses on quality and safety and aesthetics. The government tries to upgrade the main National Roads from 2 lanes to 4 lanes and improve pavement from DBST to AC while installing drainage systems, and traffic signs along with the efficiency of roadside management.

2.2.2. Railway Network

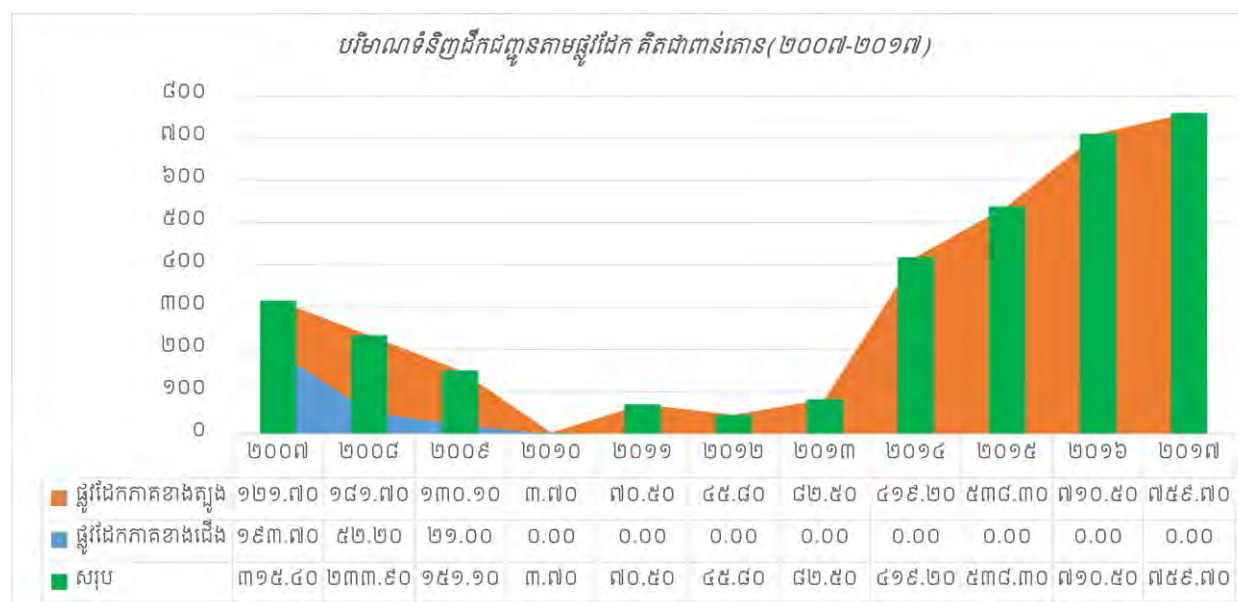
There are two existing railway networks in Cambodia, including the Southern Line and the Northern Line, with a total length of 652 km in type of single line and a short width (one meter). The northern railway connecting Phnom Penh to Poipet (Cambodia-Thailand border), 386-kilometer, was built from 1929 to 1942, and the Southern railway line from Phnom Penh to Sihanoukville Port, 266 km, was built between 1960 and 1969.

Between 2008 and 2015, the Royal Government of Cambodia rehabilitated both railways at a total cost of 140 million USD. Since 2015, the Royal Government provided 20 million USD/year to rehabilitate the railway. The southern line was rehabilitated and completed in 2013. The northern railway line was connected in April 2018, including the construction of a new section linking Serey Sophorn and Poipet with a length of 48 km. However, the Northern Line has not yet officially launched its operation. The Northern Railway has been connected with Thai Railway at the Poipet border gate, but cross-border transportation by railway has not yet been begun due to the Cambodia-Thailand cross-border transport agreement is being under negotiation.

Map 2.2.2. Railway network in the Kingdom of Cambodia



Figure 2.2.2. Volume of goods transported by railway (2007-2017)



Currently, the number of operating passenger trains and Cargo trains along the southern route is a small amount, of which the operation time is 5 hours/trip with an average speed of 55 km /hour, and four-car trains are operated for daily transit and had about 39,100 passengers in 2017. In separation, the operating time of cargo transport is 6 hours with a speed of 45km/hour that transports major cargo, including oil, cement, coal, and containers; plus, the cargo with 759,700 tons was transported in 2017. As the northern line is expected to take about 10 hours/trip with an average speed of 30 km / hour and the operating time of cargo transport is 10 hours with a speed of 30 km/hour, but the Northern line has not yet officially launched.

The density of the railway network in Cambodia is 35.9 km / 10,000 km², equivalent to 0.41 km/10,000 population. Compared to neighbouring countries such as Vietnam, Thailand, Laos, Myanmar, and Malaysia, the density of the railway network in Cambodia is only higher than in Laos. Overall, the development of Cambodia's railway infrastructure is still limited due to low technical standards and lack of competitiveness (both cost and time).

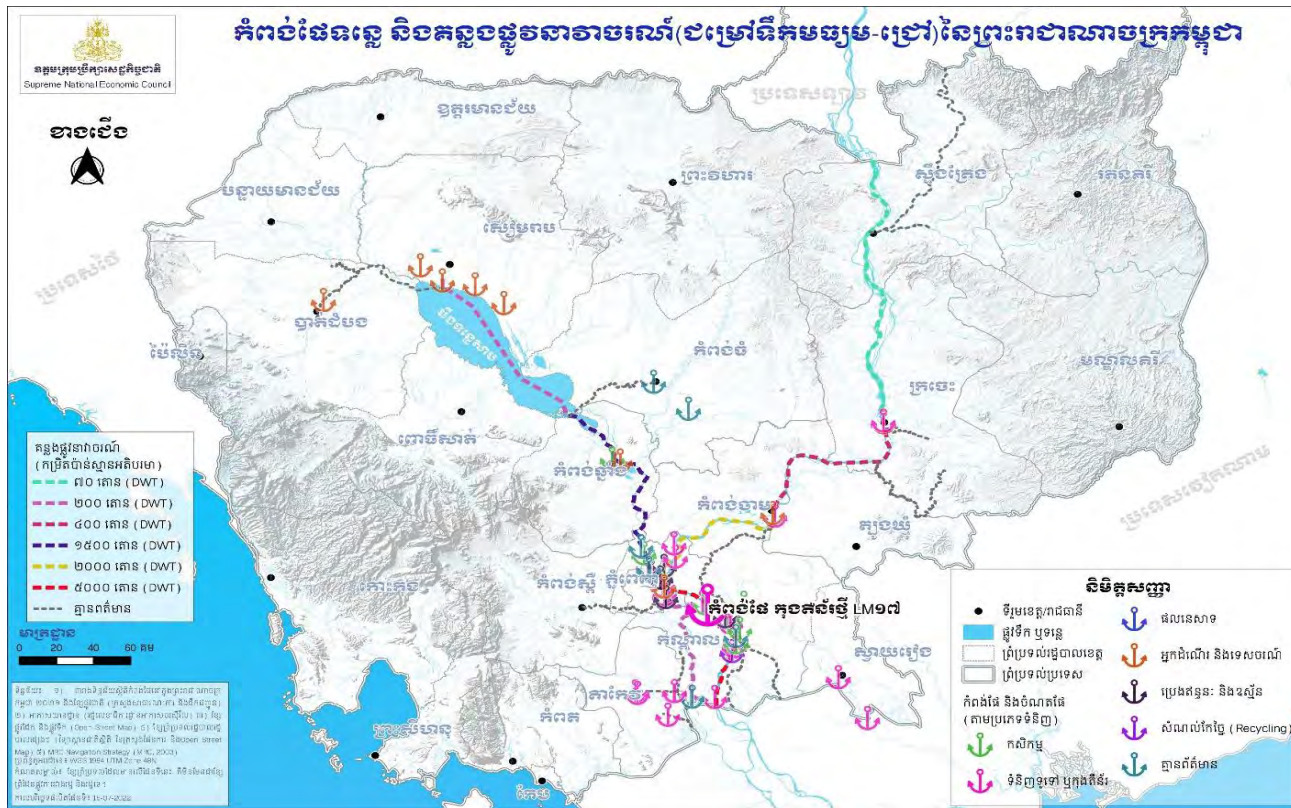
2.2.3. Waterway Transport

Cambodia has canals, streams, and rivers that are important sources of waterway transport. Currently, the navigable waterways are 1,750 km long, of which the Mekong River accounts for 30%, the Tonle Sap and Tonle Sap lakes about 15%, the Tonle Bassac 5%, and other waterways about 50%. However, in the dry season, the total length of the navigable route is only 580 km, which shows significant variability. Cambodia has 19 major river ports including (1) UM2, (2) Kratie Port, (3) Steung Treng Port, (4) Siem Reap Port, (5) Battambang Port, (6) Pursat Port, (7) Kampong Chhnang Port, (8) TS3, (9) TS1, (10), TS11, (11) New container LM17, (12) Prek Anchanh Port, (UM1) at Kandal Province, (13) Koh Roka Port (LM26) in Prey Veng Province, (14) Prek Kdam Port, (15) Boeung Ket Port,(16) O'smach Port, (17) Kampong Leng Port, (18)

Meanwhile, the capacity of cargo transportation crossing the container terminal has been highly challenging as the economic development has been fast accelerated. Since the change of water level by season, some routes cannot allow ships to navigate smoothly, and a large part of routes cannot allow 1,000-ton vessels to navigate for the whole year. In fact, some of the routes of the Tonle Sap Lake area and the locations connected to the Tonle Sap (junction between Kratie and Steung Treng provinces) as well as the route of the Mekong River to Vietnam are not deep enough and make it difficult for heavy vessels to cross. In addition, navigation conditions along the Cambodia-Laos border are unfavourable due to very different water levels, which hindered the development of water transport between the two countries. Facing natural factors as well as high shipping costs and fewer shipping activities, Cambodia's inland waterway transport requires more and more efficient investment.

[illegible]

Map 2.2.3 B. Map of Navigation Routes and Ports of the Kingdom of Cambodia (Deep, Medium Water Level)



2.2.4. Maritime Transport

Cambodia's coastline has a total length of 443 km with favourable conditions (deep water level) for deep sea and large-size port construction. Currently, the seaports in Cambodia include Sihanoukville Autonomous Port in Sihanoukville, Koh Kong Port, Sre Ambel Port, Oknha Mong Port in Koh Kong Province, Kampot Port in Kampot Province, and Kep Tourist Port in Kep Province.

[illegible]

Koh Kong Port, 50 meters long with a capacity of 300 tons, is a type of fishing port with poor condition. Union Development, multi-purpose port, in Koh Kong Province has a capacity of 10,000 tons with a length of 208 meters, and it is under the construction to provide transportation services to the industrial area in the centre of the port or the industrial park behind the port. At the same time, the multi-functional port with a capacity of 2,000 tons in the Kampot International Port serves the industrial park as well as the transportation of coal

and construction materials. Crystal Rice Port has eight cargo terminals that can accommodate 3,000 tons with a length of 250 meters and receive about one million tons of goods annually. Kampot International Port, Papa Petroleum Port, and Kampot International Tourism Port based in Kampot province are all under the construction. Kep Tourism Port has provided transportation and tourism services to the island opposite the beach. In general, most of Cambodia's maritime transport is concentrated in the Sihanoukville Autonomous Port, which is the main deep-sea container port for major international trade in Cambodia and can accommodate container vessels of up to 20,000 tons currently. This port will be able to accommodate ships up to 50,000 tons after dredging. However, the capacity of Cambodia's international ports is still limited compared to regional seaports those of Thailand and Vietnam.

2.2.5. Air Transport

There are currently 8 registered airports in Cambodia, 3 of which are fully operational, including Phnom Penh, Siem Reap, and Sihanoukville International Airports, which are international airports operated by SCA (the Société Concessionnaire de l'Aéroport) with exclusive rights until 2040. In separation, five domestic airports are not operated, including Battambang, Steung Treng, Koh Kong, and Mondulkiri airports. Meanwhile, Kampong Chhnang airport is being used and jointly managed by the State Secretariat of Civil Aviation and the Ministry of National Defence.

Map 2.2.5 Location of Domestic and International Airports



Currently, these airports operate primarily for C and D aircraft category. Due to the need for long-haul flights and high-traffic routes, some runways operate E aircraft category,

such as the A333 and B777 are excessively using technical standards that do not comply with airport safety and operational guarantees. Siem Reap International Airport and Sihanoukville International Airport are currently 4C with a runway of 2,550 meters and 2,500 meters, but allowing limited long-distance international flights.

In 2017, Phnom Penh International Airport received 4.24 million passengers and 41,000 flights, an increase of 25% and 23% compared to the previous year. Siem Reap International Airport handled 4.21 million passengers and 44,000 flights with an increase of 21% and 16% compared to last year. Sihanoukville International Airport received 340,000 passengers and 5,600 flights. Most international flights from Cambodia focus on flights in Southeast Asia and Northeast Asia, with the longest flights to Tokyo in the east and to Dubai in the west. The destination country with the most direct flights is China, with flights to 31 cities. Currently, Cambodia does not have direct flights to Europe, the United States, Africa and South Asia. Cambodia's Air transport is operated by 8 airlines providing domestic and international aviation services. These include Cambodia Bayon Airlines, Cambodia Angkor Air, Bassaka Air, JC (Cambodia) International Airlines, Lanmei Airlines, and Cambodia Airways. The six companies that are providing domestic aviation services include Cambodia Bayon Airlines, Cambodia Angkor Air, Bassaka Air, JC (Cambodia) International Airlines, Lanmei Airlines, and Cambodia Airways. Notably, China has the largest number of airlines operating flights to Cambodia, consisting of up to 12.

Recently, OCIC received approval from the Royal Government to invest in the construction of the new Phnom Penh Airport as a public-private partnership (OCIC 90% and the government 10%) in the form of "Design, Build, Finance, Own, and Operate (DBFOO)". This development project is divided into three phases, the first phase from 2019 to 2030, the second phase from 2030 to 2050, and the third phase from 2050 onwards. In the first phase, the new Phnom Penh Airport Development Master Plan will expand to 13 million passengers/year with throughput cargos 175,000 and the capacity to receive airplane E category (Code E: A340-300, A350-900 and B777-200 / 300ER, B747-300 / 400) and has 22 spots. After completing the first phase, the company plans to build the 2nd runway and other infrastructures for taxiway. This plan aims to expand the reception capacity to 30 million passengers/year by 2050 with a capacity of throughput cargos of about 527,000 tons. At the same time, the implementation of the master plan for the development of Siem Reap Angkor International Airport has two phases, including from 2020 to 2023 with an aim to increase the capacity of 7 million passengers/year with throughput cargos 10,000 tons/year while the next phase after 2023 aims to enlarge the capacity of 20 million passengers/year with throughput cargos 60,000 tons/year.

Overall, the development of the aviation industry in Cambodia is still limited compared to other ASEAN countries, mainly due to the lack of physical infrastructure. In reality, there are now only three airports in Cambodia that can receive international flights with a small number of flights and throughput cargos, and the airline network is incomplete, causing the barrier to connecting flights with countries and regions. At the same time, Cambodia does not

have sufficient transit modes and facilities for aviation as well as a lack of sufficient support international transit and economic and trade cooperation in the field of air transport.

2.2.6. Logistics System

Most logistics service providers in Cambodia are trucking companies and can be divided into three levels depending on the size and types of service. Level 1 is a large international freight company with a total of between 800 and 1,000 heavy vehicles nationwide, of which each company has more than 10 trucks; and Level 2 is a small and medium registered company and mostly provides logistics services for agriculture and the construction industry, with a total of about 1,100 to 1,400 trucks nationwide, and the Level 3 is an unregistered small transport company and mostly provides services for commercial local production and trucking with a total of 2,300 to 3,000 trucks nationwide. The presence of some international companies such as APL Logistics, DSV, Panalpina, Yusen Logistics, Evergreen Marine Corporation (EMC), Sinotrans Limited, and China COSCO SHIPPING Corporation Limited, etc. have contributed to the promotion of logistics services in Cambodia in both level and size and to promote a system for Cambodia.

The logistics centres in Cambodia are mostly dry ports or small distribution warehouses and are not concentrated and have limited-service capacity. At the same time, the equipment of logistics complexes is insufficient, especially the lack of centralized logistics centers and the appropriate level of efficiency, which affects the storage, distribution, traffic, and management of distribution processes effectively, as well as creates unfavourable conditions for collecting, distributing and facilitating the transportation of goods on a large scale, resulting in higher logistics costs.

Cambodia has 5 main international border gates with neighbouring countries, including three Cambodia-Vietnam border gates, one Cambodia -Thailand border gate, and one Cambodia-Laos border gate. Most of these border gates are connected to Phnom Penh and other towns by road networks (currently 16 lines) and National Road with one and two digits with two lanes (one direction per lane) which does not meet the need for efficient transportation. At the same time, Cambodia does not yet have a complete railway connection with neighbouring countries. Among those, the railway connection between Cambodia and Thailand is better than others, but due to the international transit agreement, this line has not yet been activated. The Cambodia-Vietnam railway is an urgent project of the railway network development plan, but the connection between the two countries and the source of funding has not been determined. Besides, Cambodia does not yet have an agreement on a railway connection between Cambodia and Laos PDR.

According to a 2022 study by the World Bank, the estimated total logistics cost in Cambodia has reached about \$ 6.7 billion, equivalent to about 26.43% of gross domestic product (GDP), including transportation costs, warehousing costs, inventory costs, and administrative costs, of which the highest cost is inventory costs accounted for 13.07% of GDP (equivalent to 49.47% of total logistics costs), followed by transportation and warehousing cost 10.95% of GDP (41.44% of total logistics) and administrative costs account for 2.40% of GDP (9.09% of total logistics).

costs)². A comparison of logistics costs between Cambodia and neighbouring countries shows that the cost of inventory, transportation, warehousing, and management in Cambodia is higher than in Vietnam and Thailand, and the total logistics costs are also higher in the two neighbouring countries. The main reason for this high price is due to unfavourable traffic conditions, the use of old trucks, limited construction technology, and warehouse management, lack of information systems for effective resource integration, time consumption and high cost of cargo clearance, etc.

2.2.7. Common Challenges

In addition to the specific challenges noted above, the development of transport and logistics in Cambodia continues to face several other systemic challenges, as follows:

Lack of common policies or interconnected plans: The policy or plan for the development of the transport and logistics sector in Cambodia in the past was prepared according to the respective transport sector and different timeframes. In fact, the road development plan was prepared in 2006 and revised in 2009 with the support of the Japan International Cooperation Agency (JICA) and finally updated in 2017 with the support of the People's Republic of China (PRC). Meanwhile, the Law on Road, promulgated in May 2014, covers policies, strategies, and development plans for the construction, repair, and maintenance of road infrastructure, preparation of road master plan, land use for road development, road maintenance, arrangement of parking lots and other stations along the road, resources, budget, official use, protection of road infrastructure, loading weight of the vehicles and setting rules and technical regulations, as well as penalties or violating the law and so on. At the same time, the Korea International Cooperation Agency (KOICA) supported the Royal Government in developing a master plan for railway development in 2014. The city transport plan was developed by JICA in 2014, while the city's new bus system is in the testing phase. While logistics sector with five development strategies was organized in 2018 under the support of JICA and the World Bank with 25 priority programs. However, the policy and strategic framework are not comprehensive and fully integrated, especially while the legal standards and regulations for the management of transport infrastructure are still lacking. This leads to the development of physical transport infrastructure facing several challenges that make it difficult to achieve the level of potential investment.

Limitations of financing resources for public investment: Public investment as a whole focus on the development of physical infrastructure, especially transport infrastructure. However, in the new context, the Royal Government needs to have more responsibilities on other priorities, especially the social and environmental needs, which require greater and longer-term financing. In this sense, budget allocation and financing division need to be more balanced to meet key national policy goals. In fact, the Royal Government needs to focus on social assistance as a consequence of COVID-19 through the implementation of the program to restore and promote Cambodia's economic growth during the COVID-19 situation to the new normal path for 2021-2023, as well

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

as priorities in other areas, especially the digital sector through the implementation of economic policy framework and the Digital Society of Cambodia 2021-2035 and so on.

Limitations of effective implementation of the projects: Overall, the effectiveness of the implementation of the transport infrastructure project is still limited. This challenge arises from many factors including weakness of concrete action plan preparation, project readiness, delays of construction and cooperation among relevant parties, limited technical skills and human resources as well as the lack of monitoring and evaluation of project implementation. This has caused the implementation of construction, repair and maintenance of transport infrastructure in Cambodia to be unable to achieve high efficiency, especially for quality.

Limitation of resilience to climate change and natural disasters: The consideration of resilience to climate change and natural disasters for transport infrastructure has become a trend that has received significant attention from all relevant parties, especially the development partners. This means that future transport infrastructure construction needs to integrate the climate change adaption and natural disasters resilience. So far, without considering all the factors, the construction of transport infrastructure in some geographical locations in Cambodia suffered damage faster and on a larger scale than expected, which caused the cost of maintenance and repair to be larger and became an additional burden on the national budget from year to year. However, the inclusion of resilience to climate change and natural disasters will inevitably increase investment costs for transport infrastructure.

Lack of human resources and competition: Human resources, especially skills and techniques for transport infrastructure, transport, and logistics continue to be the challenges for both public and private institutions. This causes Cambodia to continue relying heavily on outsourcing skills, while the Cambodian education system is not yet able to supply the skills needed. At the same time, the competition among transport and logistics providers is not yet widespread due to the lack of legal frameworks which make logistics fees less competitive compared to other countries in the region.

2.3. TRAFFIC FORECAST FOR 2030 AT THE ECONOMIC POLES AND MAIN CORRIDORS

The transport volume and demands for logistics services always depends on macroeconomic conditions, demographics, and changes in the industrial structure of the country. As a basis for determining the direction of transport systems across the country, as well as the preparation of intermodal transport and logistics Master Plan, it is essential to conduct scientific studies using predictive methods and modelling of traffic volume analysis based on the data that ensures the accuracy of the conclusions in the realistic implementation plan.

In general, as economic growth and population continue to increase, population movements and volume of goods are expected to increase in parallel. In such a situation, the transport and logistics sector must continue to develop and expand its capabilities to

respond better and faster to current and future needs. For this reason, to forecast traffic volume, the main parameters, including GDP, population, and vehicle ownership growth rate are considered as key inputs for analysis and forecasting.

2.3.1. Road

Traffic volume by 2030 will be concentrated in Phnom Penh and will be in the shape of a radius, showing the flow of traffic towards the northwestern provinces (along National Road 5 and National Road No. 6), Southwest Area (National Road No. 2, No. 3 and No. 4), Eastern Area (National Road No. 1, No. 6 and No. 8) and Northern Area (National Road No. 6 and No. 7).

Map 2.3.1.A Current Traffic Volume Forecast for 2030 (PCU/Day)

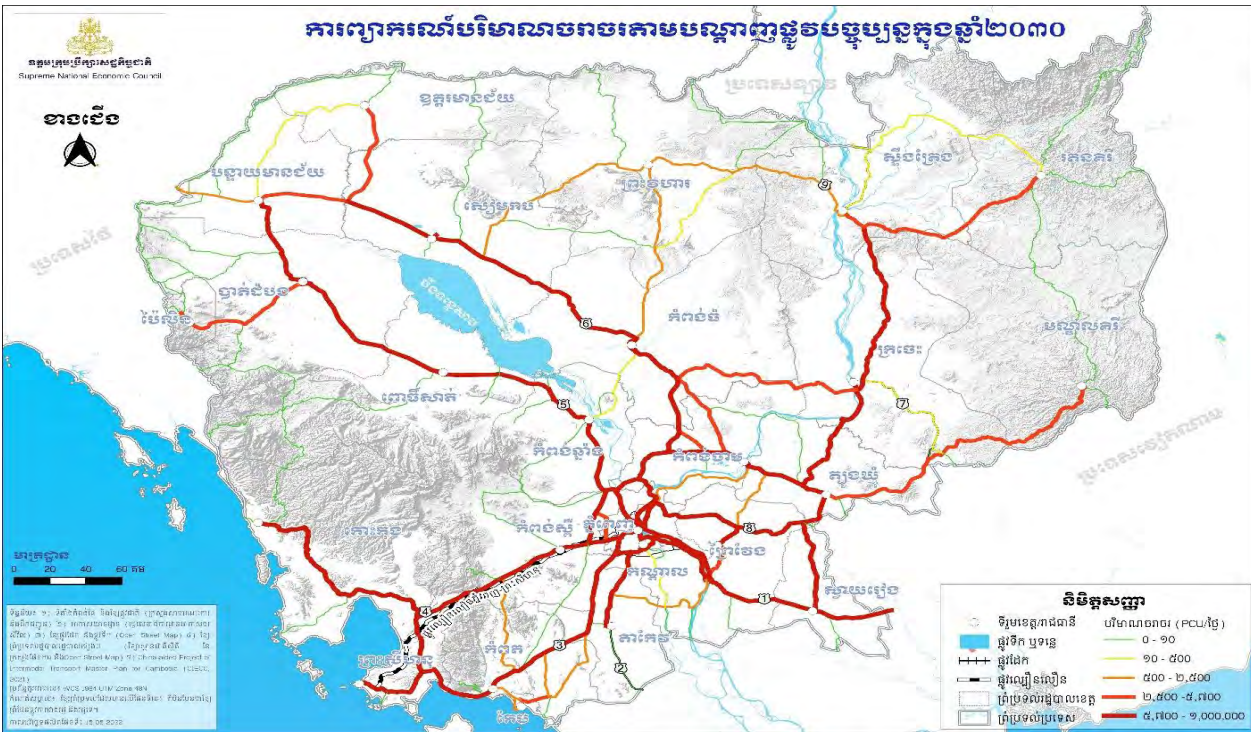
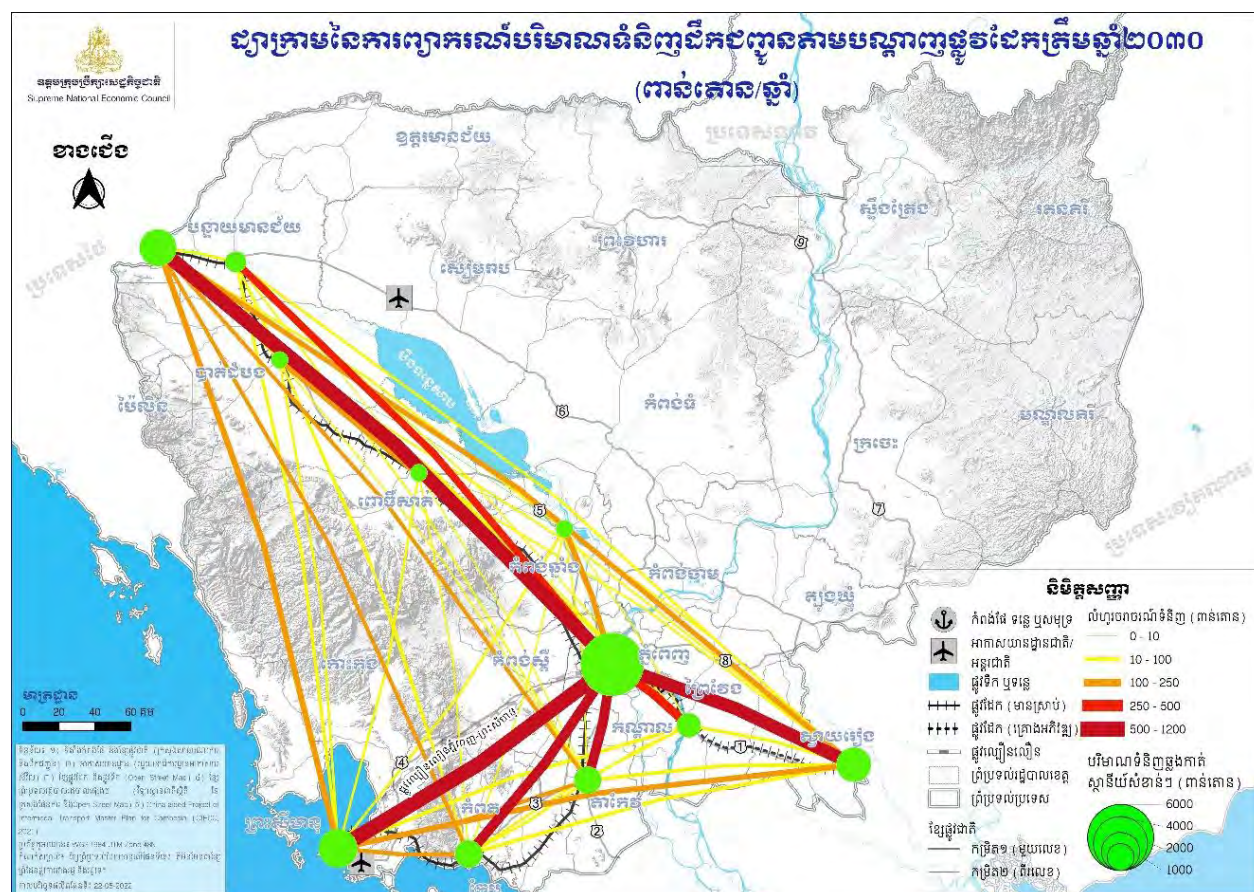


Table 2.3.1.A Results of 2030 traffic volume forecast based on current road network

National Road 1 digit	Current traffic network forecast annually (PCU / day)
NR 1	16,000 to 27,000
NR 2	25,000 to 26,000
NR 3	17,000 to 28,000
NR 4	20,000 to 40,000
NR 5	27,000 to 36,000
NR 6	12,000 to 25,000
NR 7	8,000 to 20,000

Map 2.3.2.B. Estimation of the volume of cargo transported by rail network by 2030 (thousand tons /year)



2.3.3. Waterway

By 2030, passenger volume will be 550,000 persons/year, and cargo will reach about 10 million tons/year (of which 81% is international trade) through waterway transport, while Phnom Penh Autonomous Port is still a major port with 8 million tons of cargo/ year.

Table 2.3.3.A. Results of the estimated number of passengers by river ports in 2030 (10 thousand)

Port	Tourist	Passenger	Total
Phnom Penh Autonomous Port	12.5	2.5	15.0
Tonle Bet Port	3.0	0.7	3.7
Kratie Port	-	0.2	0.2
Steung Treng Port	-	0.3	0.3
Siem Reap Port	11.0	1.0	12.0
Kampong Chhnang Port	11.5	3.3	14.8

Kandal Port	-	0.2	0.2
Battambang Port	-	0.2	0.2
Pursat Port	7.0	1.6	8.6

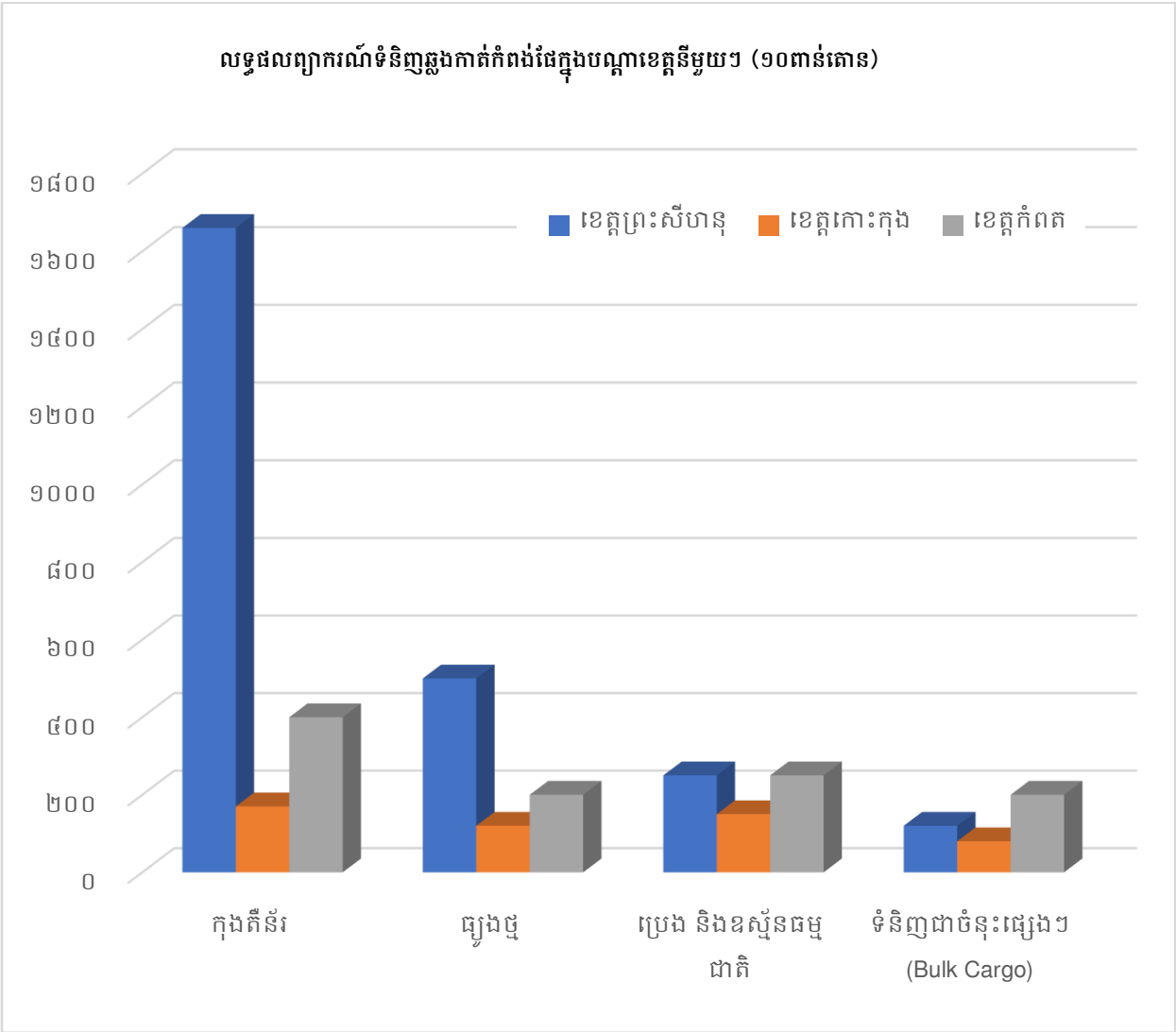
Table 2.3.3.B. Results of the estimated volume of goods by river port in 2030 (10,000 tons)

Port	Container	Bulk Cargo	Oils	Total
Phnom Penh Autonomous Port	846	135	80	800
Tonle Bet Port	-	25	-	25
Kratie Port	-	8	-	8
Steung Treng Port	-	6	-	6
Siem Reap Port	-	10	-	10
Kampong Chhnag Port	27	31	-	58
Kandal Port	45	34	-	79
Battambang Port	-	7	-	7
Pursat Port	-	7	-	7

2.3.4. Maritime

The total number of passengers passing through seaports projected in 2030 is approximately 1.2 million (Sihanoukville Autonomous Port with 120,000 passengers, Union Development Port with 80,000 passengers, and Kampot Tourism Port with 1 million passengers). In separation, the total cargo transported through seaports in Sihanoukville, Koh Kong, and Kampot is 41 million tons. Sihanoukville includes Sihanoukville Autonomous Port, CIIDG Coal Power Company, Cambodia Energy Limited, Tumnob Rolok Port and Steung Hav Port. Meanwhile, Koh Kong Province includes Koh Kong Smart Port and Union Development Port, and Kampot Province, including Kampot International Port and Papa Petroleum Port.

Figure 2.3.4. Estimation of the volume of cargo passing through seaports in each province (10 thousand tons)



2.3.5. Civil Aviation

The number of passengers passing through the airport in Cambodia will be around 26.5 to 30.5 million passengers/year, of which 2.9 million are domestic travellers. The forecast includes new airports under construction and construction plans. The cargo and packages by air will increase between 350,000 and 400,000 tons, which is about 180,000 tons of domestic cargo flow.

Map 2.3.5. Estimation of air passengers at other airports by 2030 (thousand passengers/year)

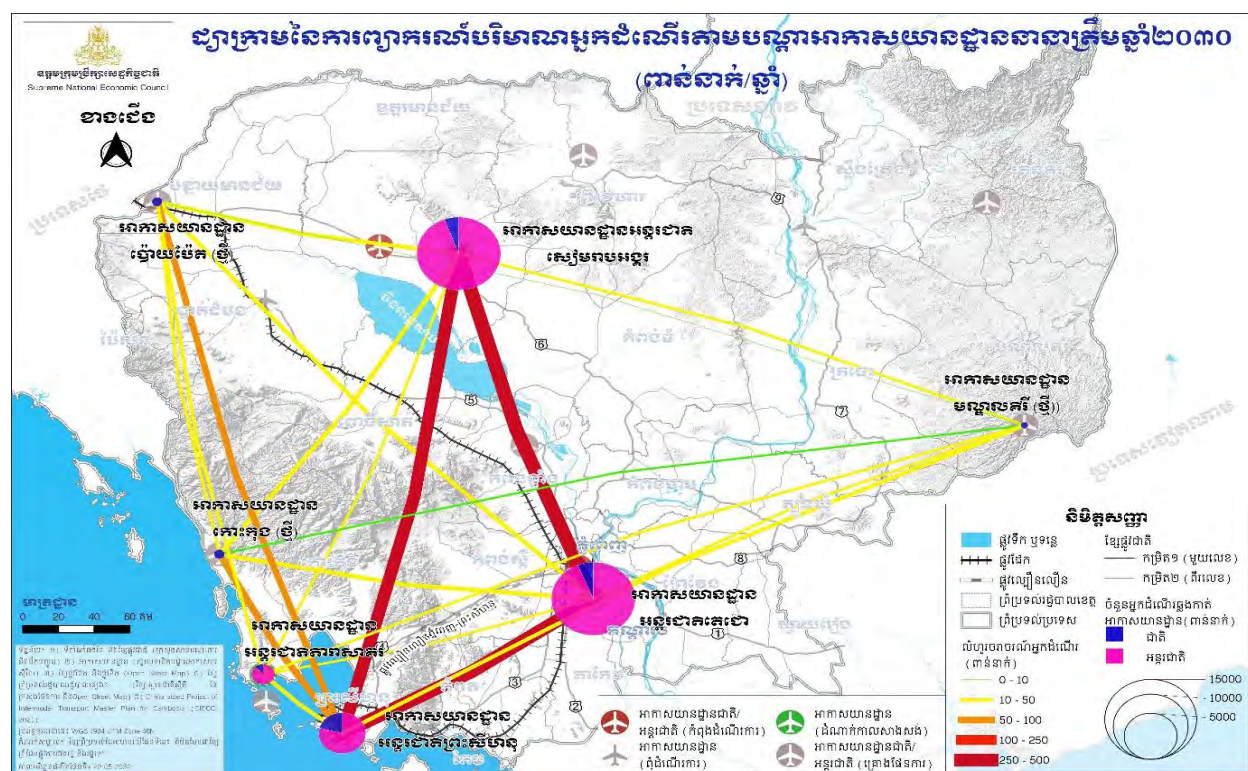


Table 2.3.5. Result of estimation of throughput cargos at the airport by 2030

Airport	Amount of cargos (10,000 tons)
Techo International Airport	28 to 31
Siem Reap Angkor International Airport	3 to 4
Sihanoukville International Airport	3 to 4
Koh Kong International Airport	-
Darasakor International Airport	1
Poi Pet International Airport (New)	-
Mondolkiri International Airport (New)	-

2.3.6. Total Traffic Volume By 2030 at Economic Poles and Main Corridors

The volume of traffic (passenger and cargo) by 2030 is forecasted by main corridors, including Phnom Penh-Sihanoukville, Phnom Penh-Poipet, Phnom Penh-Bavet, Koh Kong and Kep, Phnom Penh and Steung Treng, Poipet and O' Yadav. This result leads to determine the transport network strategy (3 major transport corridors and 3 sub-transport corridors) which is a part of the comprehensive transport and logistics infrastructure in Cambodia (Hubs and Spokes).

Figure: 2.3.6.A. Forecasting Traffic Volume by Key Transport Corridors



At the same time, the volume of traffic is forecasted for 2030 by the key transport nodes, including Phnom Penh, Sihanoukville, Siem Reap, Battambang, Bavet, and Poipet. Traffic volume of transport is forecasted based on the number of traffic flowing in and out at the area of the transport hub that covers all types of transportation, including roads, railways, waterways, maritime, and air transport. Determining the location of the six transport nodes is defined as a cluster format (4 major transport hubs connecting to 2 external transport nodes) as part of the comprehensive transport infrastructure and logistics system of Cambodia (Hubs and Spokes).

Figure 2.3.6.B. Forecasting Traffic Volume by main nodes



3. STRATERGIC FRAMEWORK OF DEVELOPING THE INTERMODAL TRANSPORT INFRASTRUCTURE

3.1. Vision

Based on the assessment and the situations related to the requirements of transport infrastructure and logistics in Cambodia as well as the above 2030 traffic volume forecast, the vision of this master plan is **“Continue to improve and develop the transport and logistics system, focusing on promoting the construction of physical and non-physical infrastructures towards the development of intermodal transport systems with high connectivity and intertwining within the country and the regions that will continue to contribute, promote and sustain national economic growth, as well as meeting the needs of sustainable and inclusive socio-economy”**

The overall efficiency of transportation is reflected by:

- Reducing time and cost of transportation and logistics services in business activities of both domestic and international businesses.
- Support the cluster or agglomeration and additional investment in potential sectors.
- Optimization of travel and communication that brings flexibility to the labour market and the search for new jobs and business activities that respond to changes in socio-economic activities, including the effects of globalization, the opportunities of new technologies, and the increase of the female workforce etc.

- Promoting competition by opening up opportunities, approaching new markets and expanding markets, which allows businesses to expand wider and more competitive operations.
- Increasing customer convenience as the market or supply gets closer and more competitive in terms of cost and quality.

In the above vision, the transport and logistics sector need to respond to the social situation and the need for current and future economic growth, which has sufficient capacity to meet the growing demand for passenger and freight transport and provides effective support for industry, trade, tourism, and agriculture, as well as the need for development in response to population growth, employment, and urbanization.

3.2. Objective

Regarding the above vision, this master plan identifies key objectives as follows:

- Expand and improve the scope and capacity of transport infrastructure: Expand and improve all types of physical transport infrastructure by capital, cities, provinces, towns, rural areas, and border gates aiming to promote better interconnection.
- Improve the efficiency and effectiveness of transport services and infrastructure: Improve the efficiency and effectiveness of the use of transport infrastructure, including roads, railways, waterways, and air transport, focusing on reducing travel time and transportation costs.
- Improve service efficiency and logistics costs: Improve logistics systems and logistics structures by pursuing in-depth reform measures to promote transparency and competitiveness and human resources.
- Promote and improve transport infrastructure to support national development policies: Support and contribute to the Belt and Road Initiative, the Asian Highway Network, Mekong Sub-regional Economic Corridors and ASEAN Connectivity as well as the framework of the Mekong Basin Cooperation.

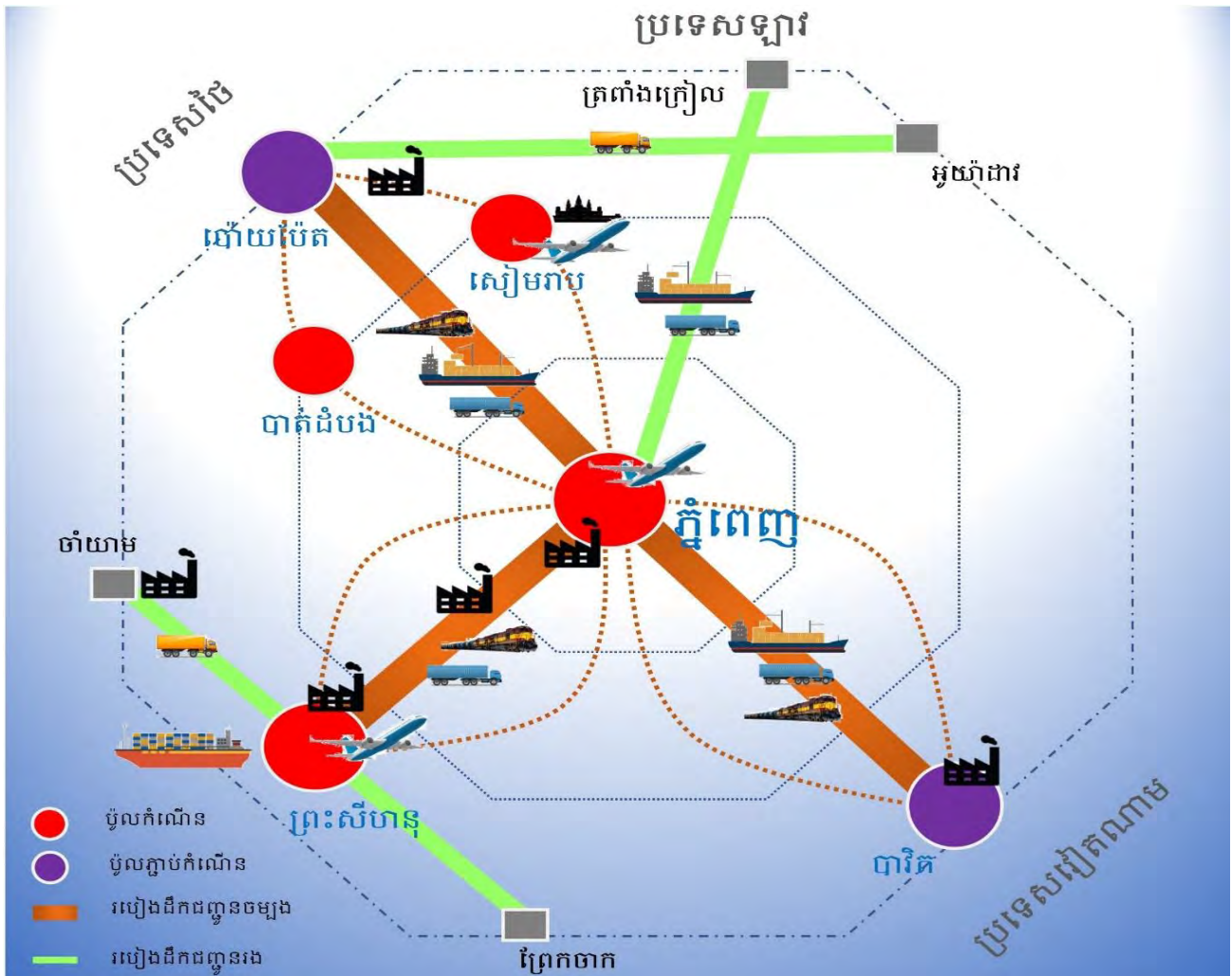
3.3. Strategic Framework

To achieve the above vision and objectives, the Master Plan sets out the strategies for the comprehensive transportation system “3-3-4-2” and logistics system “2-2-N” considering and covering the economic, social, and industrial development plan and a combination of economic corridor factors and industrial conditions, population and geographical distribution, as well as the destination of transporting passengers and goods.

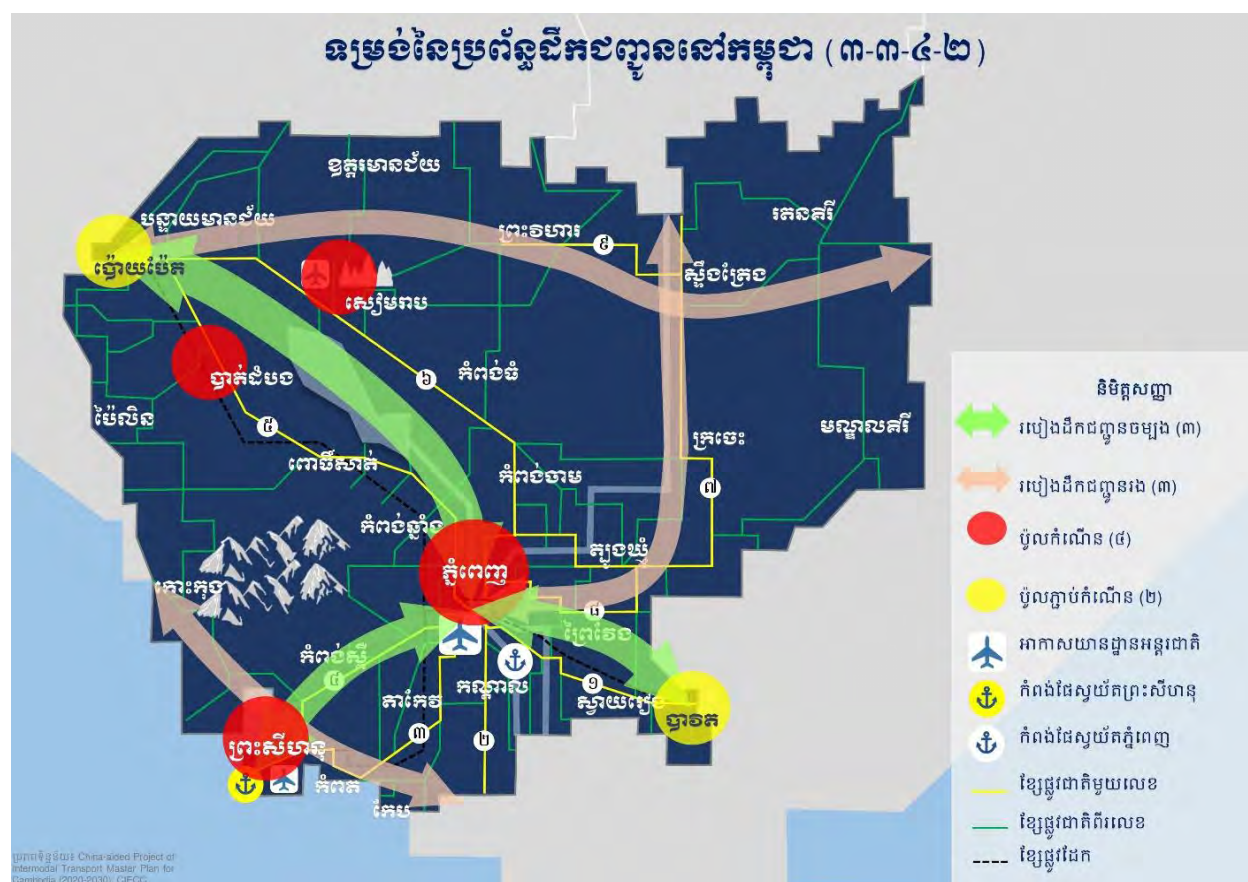
3.3.1. Strategy 3-3-4-2

The comprehensive transport network format “3-3-4-2” refers to three major transport corridors, three secondary transport corridors, four major transport hubs, and two external transport nodes.

Map 3.3.1 A. Structure of Transport Master Plan



Map 3.3.1.B. Cambodia's Transport network pattern (3-3-4-2)



3.3.1.1. Three Major Transport Corridors

A) Southwest Transport Corridor (Phnom Penh and Sihanoukville): The Southwest Transport Corridor connects the Phnom Penh Autonomous Port and Sihanoukville Autonomous Port, linking waterways and seaports in Cambodia and is the busiest transport corridor for import and export. This corridor covers part of the 4th Economic Corridor of Sihanoukville and Phnom Penh and Steung Treng and Pakse and Sovannakheth Province (SEC4) of the transport strategy in the Greater Mekong Sub-region and is covered by the transport network: road, railway, waterway, maritime and air.

The first major corridor forming the Southwest Transport Corridor (Phnom Penh and Sihanoukville) connects major cities such as Phnom Penh, Kampong Speu, Kampot, Takeo, Kep, and Sihanoukville. The major transport infrastructure includes National Roads 4, 3, and 41, Phnom Penh - Sihanoukville Expressway, Southern Railway (Phnom Penh and Sihanoukville), Phnom Penh Autonomous Port, Sihanoukville Autonomous Port, Techo International Airport (new) and Sihanoukville International Airport.

B) Northwest Transport Corridor (Phnom Penh and Poipet): Northwest Transport Corridor (covered by road, railway, waterway, and air) connects Phnom Penh to Siem Reap, Battambang, Serey Sophorn and Poipet. This corridor covers a part of the first economic corridor: Dawei-Bangkok-Phnom Penh-Ho Chi Minh-Vung Tau (SEC1) of the Greater Mekong Sub-region.

This is also the main transport corridor from Cambodia to Thailand and is an important part for connecting ASEAN transport infrastructure as well.

The Second major corridor forming a comprehensive transport corridor of the northwest (Phnom Penh and Poipet) connects the main cities such as Phnom Penh, Kampong Chhnang, Pursat, Battambang, Kampong Cham, Kampong Thom, Siem Reap, Serey Sophorn, Poipet, etc. Major transport infrastructure projects include National Roads 5 and 6, Phnom Penh - Siem Reap - Poipet Expressway, Northern Railway (Phnom Penh and Poipet), navigation channel and port terminal at Siem Reap and Phnom Penh Autonomous Port, Phnom Penh Autonomous Port, Kampong Chhnang Port Terminal, Siem Reap Port Terminal, Battambang Port Terminal, Pursat Port Terminal, Techo International Airport (new), Siem Reap Angkor International Airport (new) and Poipet Airport (new).

C) Southeast Transport Corridor (Phnom Penh and Bavet): The Southeast Transport Corridor (covered by roads, railways, waterways, and air) connects Phnom Penh to Svay Rieng, Bavet, and it is an important transport corridor for Cambodia connecting to Vietnam. This corridor also covers part of the first economic corridor, which is Dawei-Bangkok-Phnom Penh-Ho Chi Minh City- Vung Tau (SEC1), of transport strategies within the Greater Mekong Subregion. This is the main transport corridor from Cambodia to Vietnam and is also an important part for connecting ASEAN transport infrastructure.

Third Main Corridor forming Southeast Transport Corridor (Phnom Penh and Bavet) connects major cities, including Phnom Penh, Kandal, Prey Veng, Svay Rieng, Bavet, etc. The transportation routes are National Road No. 1 and No. 2, Phnom Penh-Bavet Expressway, Phnom Penh-Vietnam border Railway, Inland Waterway of Phnom Penh Autonomous Port and Cambodia border, Bassac Waterway, Phnom Penh Autonomous Port and Provincial Port, and Techo International Airport (New).

3.3.1.2. Three Secondary Transport Corridors

A) Coastal secondary transport corridor (Koh Kong and Kep): coastal transport corridor (road, sea, and air) connects Sihanoukville Autonomous Port, Southern Koh Kong Coastal Economic Corridor, and the main economic coastal areas. This corridor covers some important parts of the third economic corridor -Bangkok-Trat-Kampot-Hatien-Namkan (SEC3) of transport strategies in the Greater Mekong Sub-region.

The first secondary transport corridor connects Koh Kong, Sihanoukville, Kampot, Kep, and other cities. The transport routes are National Road 55, 48, 33, and 10 (connecting Battambang-Koh Kong) and Koh Kong - Sihanoukville Autonomous Port – Kampot – Vietnam

border Expressway. The connection of the maritime routes consists of Kampot Port, Koh Kong Port, and Kep Port. The airways are Sihanoukville International Airport, Darasakor Airport, and Koh Kong Airport (New).

B) Northeast secondary transport corridor (Phnom Penh and Steung Treng): The Northeast Corridor (consisting of roads, waterway, and air) connects the main economic zones of the Northeast of Cambodia with the main transport corridor between Cambodia and Laos. This corridor covers the main part of the 4th economic corridor, Sihanoukville-Phnom Penh-Steung Treng-Pakse-Savannaketh (SEC4) of the Transport Strategy in the Greater Mekong Subregion.

The second secondary transport corridor connects Phnom Penh-Kampong Cham-Kratie-Steung Treng and other cities. The transport routes are National Road No. 7, No. 8, and the Steung Treng-Phnom Penh Expressways. The connection of the waterway consists of Steung Treng Waterway and Phnom Penh Autonomous Port, Tonle Bet Port Terminal, Kratie Port Terminal, and Steung Treng Port Terminal. The airway routes will be operated through Techo International Airport (new).

C) Northern secondary transport corridor (Poipet and O' Yadao): The Northern Transport Corridor (road and air) connects the main economic zones in the northern part of Cambodia and refers to the other transport corridors connecting Cambodia with Vietnam and Thailand. This corridor covers an important part of the second economic corridor- Bangkok-Siem Reap-Steung Treng-Pleiku-Quy Nhon (SEC2) of the transport strategy in the Greater Mekong Subregion.

The third transport corridor connects Poipet-Serey Sophorn-Siem Reap-Steung Treng-O' Yadao and other cities by National Roads 9, 10, 64, 78 and Poipet-Siem Reap-Phnom Penh Expressways. The airways include Poipet Airport (New) and Siem Reap Angkor International Airport (new).

3.3.1.3. Four Transport Hubs

A) Phnom Penh Pole: Phnom Penh is the centre of politics, economy, culture, transportation, trade, religion, and tourist attractions. Phnom Penh is the intersection of the First Economic Corridor (SEC1) and the Fourth Economic Corridor (SEC4) of the Greater Mekong Sub-region, which is a main comprehensive transportation route for Cambodia, and it is also an important link for ASEAN. Phnom Penh is also the intersection of four modes of transport, including roads, railways, air and waterways.

Phnom Penh Pole Connections include Phnom Penh-Sihanoukville Expressway, Phnom Penh - Bavet Expressway, Phnom Penh - Poipet Expressway, ten national road lines, such as

National Roads No. 1 to 6, 20, 20A, 21B and No. 42. Two provincial roads such as provincial roads 114 and 130, and the first, second and third ring roads of Phnom Penh. Railways include the Southern Railway (Phnom Penh and Sihanoukville), the Northern Railway (Phnom Penh and Poipet), and the Phnom Penh – Bavet railway to Vietnam border. Waterway routes include the Phnom Penh Autonomous Port, while the air has the (new) Techo International Airport. The Logistics Complex in Phnom Penh will become the core of the supply chain for both production and consumption.

B) Sihanoukville Pole: Sihanoukville is a seaside city built next to the port and is the most important all-round transport hub of Cambodia and an important link for ASEAN. The city is an intersection of transportation, including roads, railways, air, and maritime transport. Sihanoukville Autonomous Port is the main deep-sea port in Cambodia and also a gateway for international trade. This port is also an important location for economic and social development and intermodal transport.

The connectivity of the Sihanoukville pole for economy, trade, and tourism includes National Roads 3, 4, 45, Expressway Phnom Penh - Sihanoukville Autonomous Port, Expressway Koh Kong - Sihanoukville Autonomous Port - Kampot, roads connecting to Sihanoukville Autonomous Port and the roads connecting Steung Hav port as well as the Phnom Penh and Sihanoukville southern railway. Sihanoukville Autonomous Port and Steung Hav Port are the most important export ports by maritime transport, while the air transport has Sihanoukville International Airport and Sihanoukville Logistics Complex serve an important role in export and import.

C) Siem Reap Pole: Siem Reap, a tourist destination in Southeast Asia and a major city in the north of the country, is a junction of three modes of transportation consisting roads (five national roads: National Road No. 6, No. 64, No. 66, No. 67 and No. 68, and two provincial roads: Provincial Road No. 201 and No. 202), air (Siem Reap Angkor International Airport), and waterway (Siem Reap port terminal). The Siem Reap Angkor International Airport (new) project and the Siem Reap Business and Logistics Centre will play a key role in supporting tourism and economic activities.

D) Battambang Pole: Battambang Province is a large rice barn that is a main source of rice production for export. Battambang is the second largest city and the main link of the Northwest Transport Corridor and is a transport connection point from Cambodia to Thailand. Transportation projects being promoted include Siem Reap and Battambang Road, National Road No.10 (Battambang-Koh Kong), Battambang port terminal, and Battambang Grain Logistics Centre.

3.3.1.4. Two External Transport Nodes

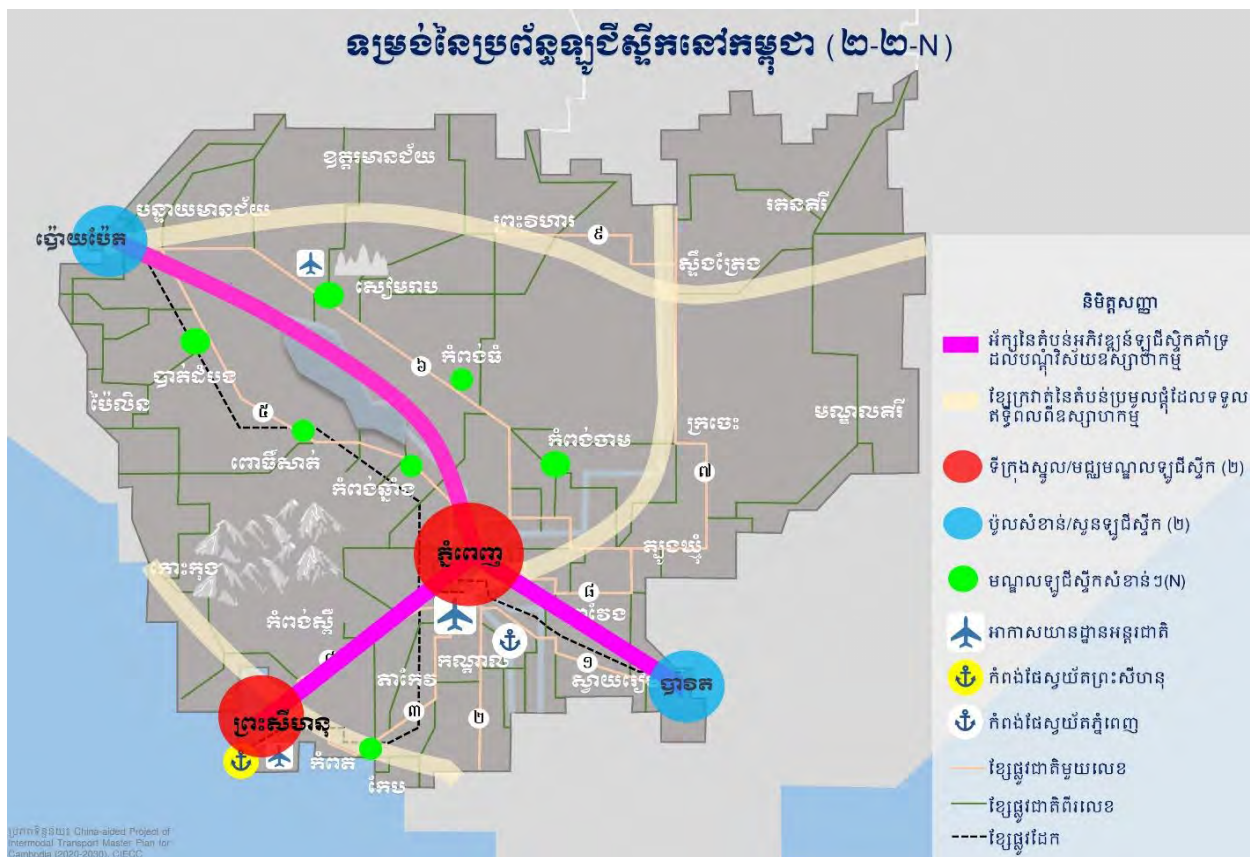
A) Svay Rieng and Bavet Pole: the border gate connecting Svay Rieng-Bavet transport is the main gateway at the border between Cambodia and Vietnam, and the main economic transport node raised in the national development plan. It is the centre of international trade, special economic zones, and free trade zones. In this regard, major road projects include the Phnom Penh-Svay Rieng - Bavet Expressway, the reconstruction section of National Road No. 1, Neak Leung and Bavet, and road construction project at Phnom Penh and Bavet Vietnam border gate and the Bavet Logistics Park Project.

B) Serey Sophorn and Poipet Pole: the border gate connecting Serey Sophorn and Poipet is an essential border gate between Cambodia and Thailand, and also a major economic transport node raised in the National Development Plan. It is an international trade centre, special economic zones, free trade zones, and towns. Transportation projects include the rehabilitation and expansion of National Road 5 (Serey Sophorn and Poipet), the northern Phnom Penh-Poipet railway and Poipet Airport (New), as well as Poipet Logistics Park also needs preparing.

3.3.2. 2-2-N Logistics System

The success of sustainable development, efficiency, and innovation for the economy and industry sector in Cambodia requires consideration of key aspects, including the integration of the logistics industry and industrial economy to improve regional transport network connectivity and the strengthening of smart logistics system (SMART), strengthening the logistics management structure, improving the capacity to support and distribute logistics, and especially the construction of logistics system model according to the "**3 Axis, 3 Belts, and Multiple logistics center**" approach, based on a comprehensive transportation system.

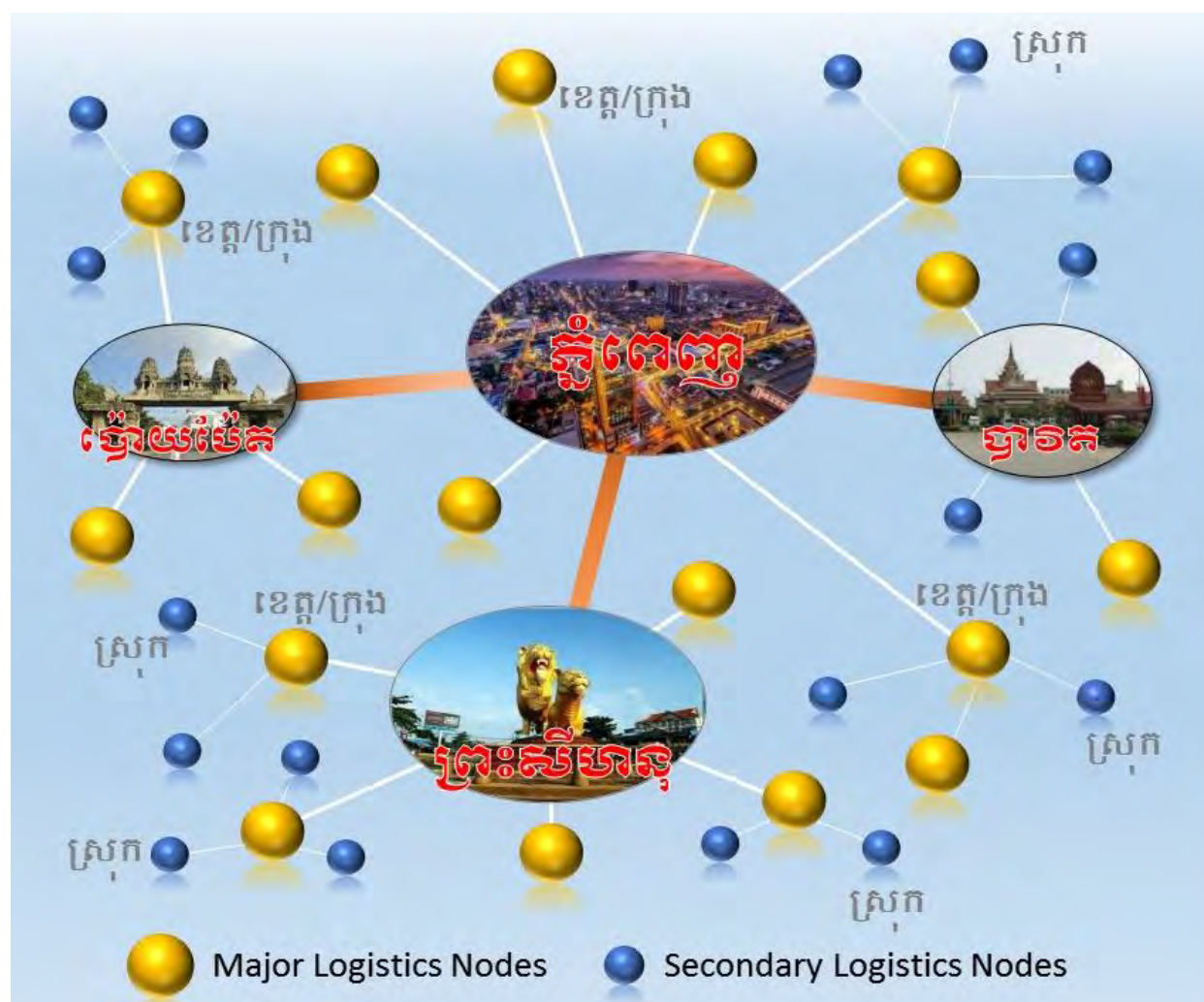
Map 3.3.2.A. Main layout of logistics



"3 Axis and 3 Belts " refers to the development of logistics system based on the approach of "three major transport corridors and three secondary transport corridors". Axis - Phnom Penh-Sihanoukville, Phnom Penh-Poipet, and Phnom Penh-Bavet, is a major transport corridor and plays a crucial role in the concentrated logistics service industry forming 3 Axis. Belt in Koh Kong and Kep, Phnom Penh and Steung Treng, and Poipet and O'Yadao are the secondary transport corridors forming the Belt 3 and additional connections to the cluster of logistics industry.

"Multiple logistics center" refers to a geographical location concentrated by logistics infrastructure and all kinds of logistics companies based on economic factors and the demand of industry for logistics services including warehouses, distribution services, transfer of goods operation of services, and port services. With the demand of the logistics industry and future development trends, it is necessary to push, to promote its logistics system and build transport nodes in the pattern of "2 core cities, 2 major poles and N logistics centers" or "2 logistics complexes, 2 logistics parks and N logistics centers" or 2-2-N.

Map 3.3.2 B. Layout of logistics system infrastructure (2 - 2 - N)



2 Core Cities / Logistics Complexes refer to Phnom Penh and Sihanoukville which are international freight gateways and geographical location concentrated by industry, population, dynamic economic activities, highest economic growth, and demand of logistics services.

2 Major Poles / Logistics Parks refer to Poipet and Bavet, which are international border gates, Cambodia-Thailand and Cambodia-Vietnam border, and also locations with high economic growth. These two cities have been playing an important role in collecting the services, including dry port, customs bonded warehouses, inventory, warehouse for distribution, and packaging etc.

Main Logistics Centers (N) refer to locations in Siem Reap, Kampot, Kampong Cham, Battambang, Banteay Meanchey, Pursat, and Kampong Thom province. Siem Reap province is rapidly developing in the tourism sector having a large population and high demands for logistics services to support business activities such as food and other daily commodities. Kampot province has a port as well as rapid growth in industrial development and high demand for logistics services

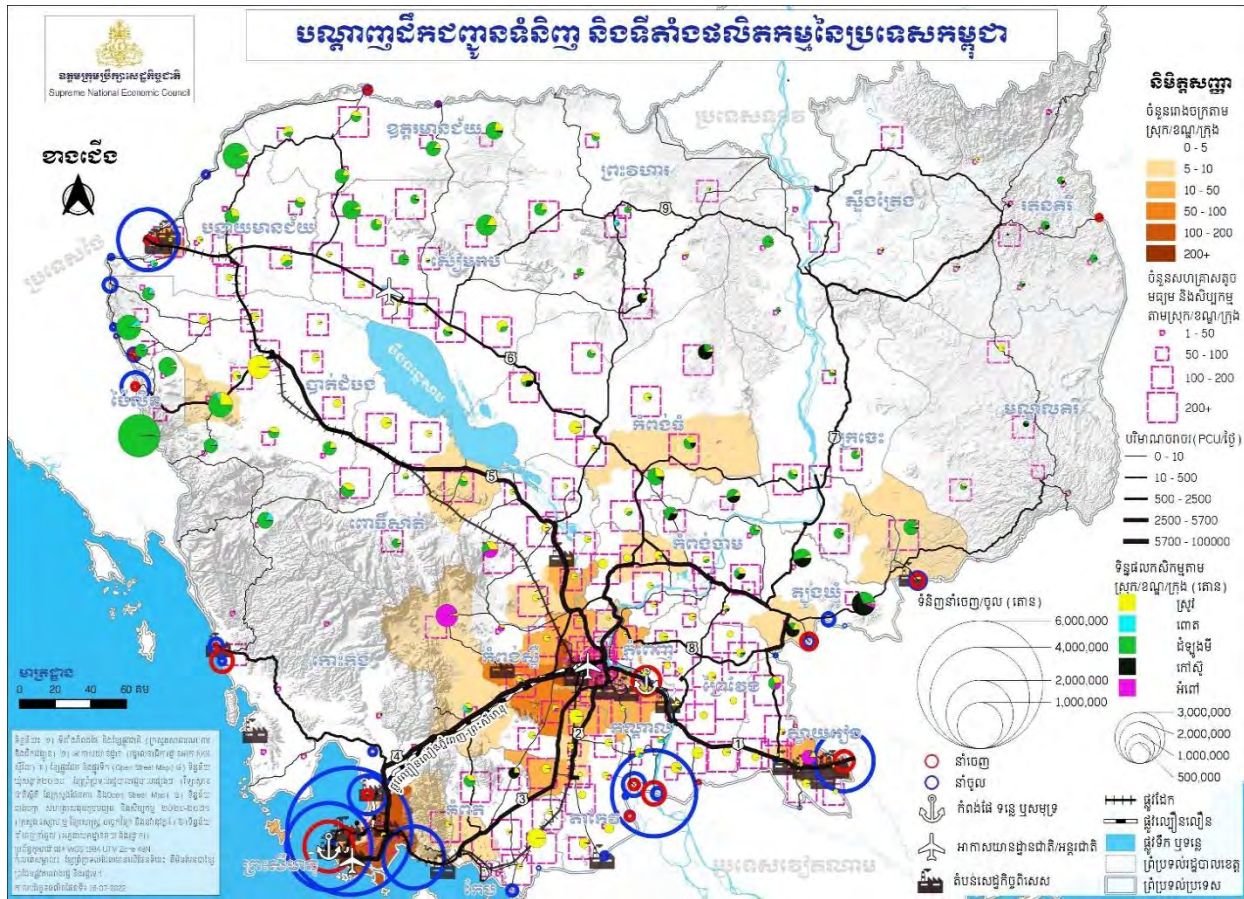
for products such as limestone and cement. Kampong Cham province has potential in the agricultural sector and a high demand for logistics services for rubber and rice products. Battambang, Banteay Meanchey, Pursat, and Kampong Thom provinces have potential for agriculture, such as paddy rice and rice exports, and high demand for logistics services for other agricultural products.

As Cambodia's economy has been growing rapidly with opportunities to connect with ASEAN and the Belt and Road Initiative (BRI), the industrial sector will be consecutively developed to become a region that has industrial diversification and high value-added, especially in new various areas where there is no industrial development, which is a reason to set up more and more logistics centers.

3.3.3. Long-term Transport, Traffic and Logistics System

The strengthening of the scope and capacity of the intermodal transport system is made by connecting key economic potential areas and regions through the interconnected networks into intermodal that complement each other to ensure the efficiency, effectiveness, and sustainability of transport. The road network is the main strategy that needs to continue to develop for achieving this connectivity through road network development, including expressways, national roads, provincial roads, ring roads and city or town center bypasses. The development of the expressway has the form of “1 Ring Road, roads with 7-radial pattern, roads with 1 horizontal line, and roads with 1 vertical line” and national roads with the pattern of “9 radius roads, 6 horizontal lines, 6 vertical lines” by 2050

Map: 3.3.3 Freight network and location of Production in Cambodia



3.3.3.1. Expressway

Seventeen expressway projects of which twelve expressways will be newly built with a total length of 2,720 km by 2030. Five more lines with a total length of 1,218 km are planned after 2050. Cambodia's Expressway network will be in the pattern of "1 ring road, roads with 7-radial pattern, 1 horizontal line, 1 vertical line". By 2033, the first phase of the expressway network with a total length of about 800 km will be constructed in the pattern of **"1 ring road and 3 radial-pattern roads"** (the 3rd ring road and 3 expressways Phnom Penh - Sihanoukville, Phnom Penh - Bavet, and Phnom Penh - Poipet).

Map 3.3.3.1. Patterns of future Expressway Development Plan in Cambodia



A)- 7 radial-pattern roads from Phnom Penh include: Radial-pattern Road No. 1: Expressway No.1 (EX1) Phnom Penh - Kandal - PreyVeng - Svay Rieng - Bavet, Radial-pattern Road No. 2, Expressway (EX2) Phnom Penh - Kandal (Cambodia - Vietnam border) along the Mekong River. Radial-pattern Road No.3: Expressway No.3 (EX3) Phnom Penh-Kandal - Takeo - Kampot - Sihanoukville. Radial-pattern Road No.4: Expressway No.4 (EX4) Phnom Penh - Kandal - Kampong Speu - Sihanoukville. Radial-pattern Road No.5: Expressway No.5 (EX5) Phnom Penh - Kandal - Kampong Chhnang - Pursat - Battambang - Banteay Meanchey - Poipet border gate. Radial-pattern Road No.6: Expressway No.6 (EX6) Phnom Penh - Kandal - Kampong Cham - Kampong Chhnang - Kampong Thom - Siem Reap. Radial-pattern Road No.7: Highway No.7 (EX7) Phnom Penh - Kandal - Kampong Cham - Kratie - Steung Treng - Trapeang Kriel border gate.

B)- 1 East - West Horizontal Road: Expressway No. 9 (EX9) Poipet - Banteay Meanchey - Siem Reap - Preah Vihear - Steung Treng - Ratanakiri - O'Yadao border gate.

C)- 1 South - North Vertical Road: This road has three sections which are expressway No.9 (EX9A), Siem Reap – Battambang – Pursat - Koh Kong, Expressway No.48 (EX48), Koh Kong - Sihanoukville, and Expressway No.33 (EX33) Preah Sihanouk - Kampot - Kep.

D)- 1 Ring Road: Phnom Penh ring road No. 3 (EXU1).

E)- Future Expressway Network planned for future development: Expressway N.8 (EX8) Phnom Penh - Kampong Cham - Kratie - Monduliri - Ratanakkiri, Expressway N.62 (EX62) Kampong Thom - Preah Vihear - Cambodia - Thailand Border, Expressway N.66 (EX66), Siem Reap - Oddar Meanchey - Cambodia - Thailand border, Expressway No. (EX44), Phnom Penh - Kampong Speu-, Koh Kong port, and Expressway N.76 (EX76) Kampong Thom - Kratie - Monduliri - Cambodia - Vietnam border.

3.3.3.2. National and Provincial roads

By 2050, the national and provincial road network will be constructed in the pattern of 9 radial-pattern roads, 6-line horizontal road, and 6-line vertical road, with a total length of 25,412 km, while national and provincial roads will be 21,000 kilometers long by 2033.

Map 3.3.3.2. Form of Cambodia's National Road Development Plan in 2050



A) 9 radial-pattern road: Radial-Pattern Road No.1: Phnom Penh - Kandal - Prey Veng - Svay Rieng - Bavet border gate. Radial-Pattern Road No.2: Phnom Penh - Takeo. Radial-Pattern Road No.3: Phnom Penh - Kandal - Takeo - Kampot - Sihanoukville. Radial-Pattern Road No.4: Phnom Penh - Kandal - Kampong Speu - Sihanoukville. Radial-Pattern Road No.5: Phnom Penh - Kampong Chhnang - Kampong Speu - Koh Kong. Radial-Pattern Road No. 6: Phnom Penh - Kandal - Kampong Chhnang - Pursat - Battambang - Banteay Meanchey - Poipet border gate. Radial-Pattern Road No. 7: Phnom Penh - Kandal - Kampong Cham - Kampong

Thom - Siem Reap - Banteay Meanchey. Radial-Pattern Road No.8: Phnom Penh - Kandal - Kampong Cham - Tboung Khmum - Kratie - Steung Treng - Trapeang Kreal border gate. Radial-Pattern Road No. 9: Phnom Penh - Kandal - Prey Veng - Kampong Cham - Tboung Khum - Kratie - Monduliri - Rattanakiri.

B) 6-line Horizontal Roads: Horizontal Road No. 1: Banteay Meanchey - Oddar Meanchey - Preah Vihear - Steung Treng - Ratanakiri. Horizontal Road No.2: Banteay Meanchey - Oddar Meanchey - Preah Vihear - Steung Treng. Horizontal Road No.3: Battambang - Siem Reap - Preah Vihear - Steung Treng - Ratanakiri – O’Yadao border gate. Horizontal Road No.4: Kampong Thom - Kratie - Monduliri. Horizontal Road No.5: Kampong Thom - Kratie - Monduliri. Horizontal Road No.6: Kampong Speu - Takeo - Prey Veng.

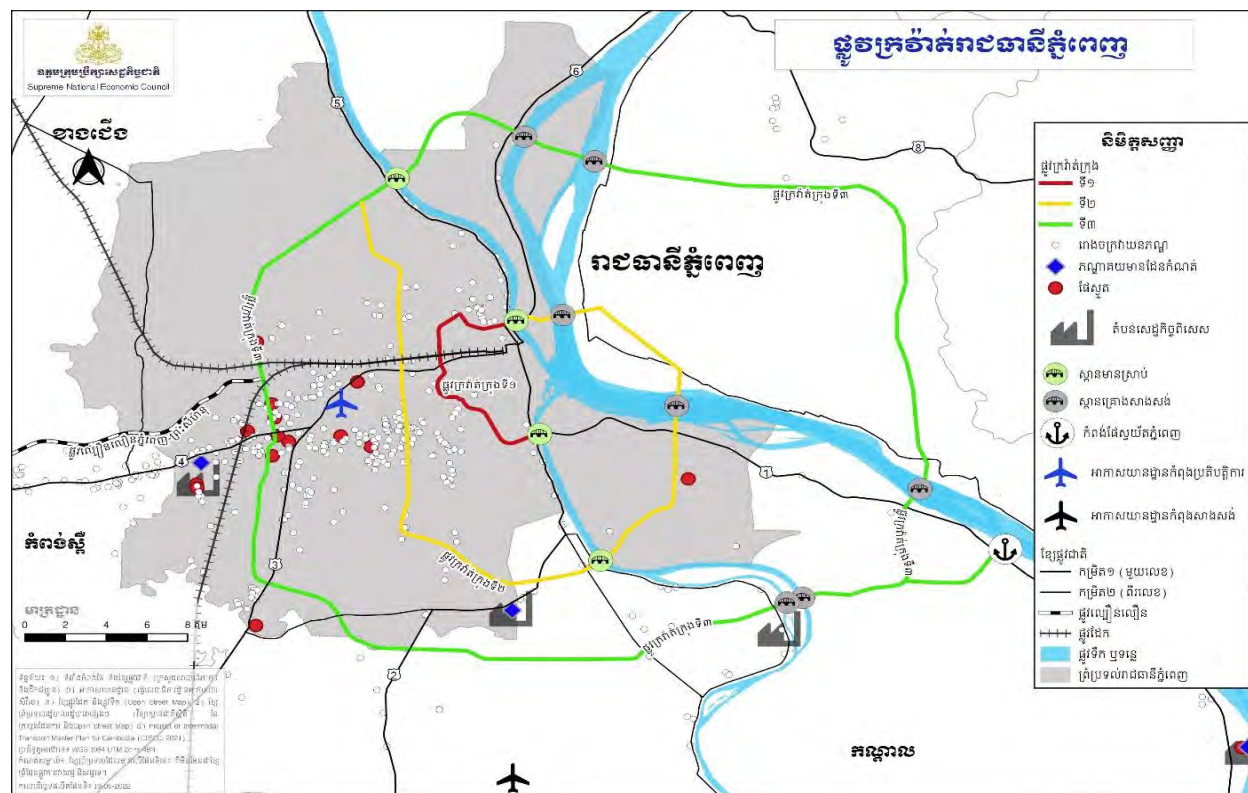
C) 6-line Vertical Roads: Vertical Road No. 1: Banteay Meanchey - Battambang - Pailin-Pursat - Koh Kong - Darasakor airport. Vertical Road No.2: Oddar Meanchey - Siem Reap - Battambang - Pursat - Koh Kong. Vertical Road No.3: Pursat - Kampong Speu - Kampot. Vertical Road No.4: Preah Vihear - Kampong Thom - Kampong Chhnang - Kampong Speu. Vertical Road No.5: Preah Vihear - Steung Treng - Kampong Thom - Prey Veng - Kandal - Takeo. Vertical Road No.6: Rattanakiri - Monduliri.

3.3.3.3. Ring Roads and Bypasses

Some ring roads and bypasses need to be planned and built for Phnom Penh and some provincial town centers to connect to different functional areas or cities and to meet the demand for long-distance transport, which distinguishes between fast and slow transport and long and short-distance transport to avoid transit and improve transport safety. All transit routes also play an important role in city and urban development.

A) Phnom Penh Ring Road: three ring roads have been planned for Phnom Penh with a total length of 161 km (as shown in map 3.3.3.3 below). The first ring road, with a length of 18 km, is the main road in Phnom Penh, which was completed and officially opened to use. The second ring road has a total length of 50 km, in which the road section on the west bank of the Mekong River was built and open to use. The third ring road has a total length of 93 km, in which 18 kilometers of road was completed, and the remaining section will be built in two phases. Currently, the first phase of 52 km is under construction.

Map 3.3.3.3 Locations of Phnom Penh Ring Roads



B) Ring roads and other bypasses: Bypasses are planned in the area of Ph'av, Skun, Kampong Thmor, Kampong Thom, Stoung, Siem Reap, Battambang, Pursat, Kampong Chhnang, Odong town centers and others, and the outer ring roads in the north side are planned in Sihanoukville, with a total length of 65 km and other five ring roads, including Ph'av, Skun, Kampong Thmor, Kampong Thom and Stoung, have completely been built and will open to traffic.

3.3.3.4. Railway Network

The railway network in Cambodia will be developed in two phases. The first phase will be by 2027, with the existing railway network, and it will be upgraded in the northern line Phnom Penh - Poi Pet to have the same capacity as the southern line with a speed of 80km/hour for passenger transport and 40km/hour for cargo transport. In the second phase, by 2033, three radial railway lines will be built, including (1) the Northern high - speed railway connecting the Cambodia - Thailand border, (2) Northeast high - speed railway connecting the Cambodia - Lao border, (3) High - speed railway connecting Cambodia - Vietnam, and there is also a Southwest high - speed railway connecting to deep sea port in Sihanoukville and the Northwest high - speed railway connecting from PP - Kampong Thom - Siem Reap - Serey Sophorn.

[illegible]

The result of the traffic forecast recalculation for 2030 based on the road network planned for development by 2030. (**Map 3.4.A.**)

With the combination of future socio-economic development and the need for connectivity with the surrounding area as well as the need for logistics development, the construction of a comprehensive transport system by 2033 has plans as follow. **(Map 3.4.B and 3.4.C)**

Map 3.4.A. Traffic volume forecast by road network plan for development by 2030 (PCU/day)



Map.3.4. B. Inter-modal transportation development projects in form 3-3-4-2



[illegible]

3.4.1.1. Road Network and Related Infrastructure Development Projects

(A) Major expressways

- ### (B) Hub and spoke and major transport links

- Page | 59

(C) National and provincial road connectivity

- Improving the road connectivity with major border gates, strengthening the link between national and provincial roads and among provincial roads.
- Strengthening the link between provincial roads and national roads on both sides of the Mekong River, and the construction of bridges across the Mekong River in the Kratie and Steung Trang district.

(D) Corridors for good consolidation and distribution at the border gates, ports, airports, and railway stations

- Improving the corridors for consolidation and distribution of goods by combining the construction plan of major transport links of airports, railway stations, border gates, ports, and logistics parks, such as Siem Reap Angkor International Airport (New), Techo International Airport (New), Phnom Penh Autonomous Port, Steung Hav Port, Union Port and other Special Economic Zones.

(E) Rural roads

- Strengthening the quality of rural roads through upgrading, expanding, maintaining, and connecting rural road networks in the northeast and mountainous areas with poor conditions of living in Steung Treng, Preah Vihear, Pursat, and Ratanakiri provinces, and also improving roads connecting to industrial parks, tourist sites and agricultural production area.

To enhance the efficiency, sustainability, and safety of road transport, supporting activities include:

(1) Strengthening the management of road maintenance and improving road safety based on the set and required technical standards

- National roads and provincial roads required timely and efficient maintenance.
- The preparation of road marking and the improvement of sufficient and proper traffic signs for conveniences of road utilization.

(2) Improving and disseminating traffic laws and legal regulations to raise awareness among road users and enhancing road safety

- Improving the dissemination and raising public awareness of relevant traffic laws and legal regulations on road safety to the road users and citizens living along the road and in communities to improve their awareness and obey the law as well as updating and revising road traffic laws and relevant regulations related to traffic.
- Strengthening monitoring, evaluation, and investigating the violations of transport, including improving the inspection of cargo trucks, passenger vehicles with installing global positioning system (GPS) devices and enhancing the inspection on overweight cargo trucks and the violation of traffic laws, laws on roads and related legal regulations.

- Strengthen the mechanism of technical inspection to prevent trucks and vehicles from processing and installing with no response to relevant safety standards and from traveling and ban illegal vehicle processing garages, aiming at eliminating the causes that endanger traffic safety by vehicles.

3.4.1.2. Railway Network Development Projects

By 2033, the major railways carrying passengers and cargos will be in radial pattern, connecting cities and major ports of the northwest, southeast, and southwest of Cambodia. These high-speed railways include Phnom Penh-Sihanoukville high-speed railway (the existing Southern railway has been upgraded to high-speed railway), Phnom Penh-Poipet (the existing Northern railway has been upgraded to high-speed railway), a new high-speed railway -Phnom Penh-Kampong-Thom-Siem Reap-Poi Pet, and a new high-speed railway Phnom Penh-Bavet (Railway connecting to Vietnam).

3.4.1.2.1. Rehabilitation of Phnom Penh-Poipet Railway Line (Existing Northern Railway)

Phnom Penh-Poipet Railway is an existing northern railway line that runs through one of the most densely populated areas on the southern side of the Tonle Sap Lake. It is not only a blood vessel of transport connecting Phnom Penh economic centres to Tonle Sap areas, but also an important corridor for travel and goods transportation between Cambodia and Thailand.

This section of the railway line is an important part of the eastern line of the Asia railway network. The existing Northern Railway is from Phnom Penh on the eastern side passing Kandal, Kampong Speu, Kampong Chhnang, Pursat, Battambang, and Banteay Meanchey province, continuing to the western side connecting with the Thailand railway at Poipet border gateway with a total length of 386 km. This line is planned to rehabilitate signs, information tools, and accessory equipment, problem solving at the railway station, railway, substrate under the railway, bridge, and railway line, the maintenance of the railway depot, the improvement of the waiting area and passenger exit-enter in terminal as well as connect with other modes of transportation, and the efficient transportation arrangements for passengers and goods. In addition, adjusting the radius of curvature of the existing railway line will ensure the safety of the train's operation and can accelerate the speed of the train.

3.4.1.2.2. Rehabilitation of the existing Phnom Penh-Sihanoukville southern railway line

Phnom Penh - Sihanoukville railway is an existing southern line mainly connecting Phnom Penh city to Sihanoukville Autonomous Port which is a significant deep-sea port in Cambodia and also a main gate for passenger and goods transport. In addition, it connects Eastern Asia railway to Phnom Penh - Vietnam railway. This existing Southern railway start from the North of Phnom Penh to the South along the national road 3 crossing Kandal, Takeo, and Kampot province and ends at Sihanoukville Autonomous Port with a total length of 266 km. It mainly focuses on simultaneous goods and passengers' transport. For this line, there are plans for rehabilitating signs, signalling and other equipment; tackling related issues at stations, railway, substrate under the railway, bridge, and railway track; repairing railway stations; improving the waiting area and

boarding gates; linking with other modes of transport; and arranging efficient passengers and goods transport. In addition, adjusting the radius of curvature of the existing railway line will ensure the safety of the train operation and can accelerate the speed of the train.

3.4.1.2.3. Construction of Phnom Penh-Bavet Railway (Cambodia - Vietnam Border)

Phnom Penh - Bavet Railway (Cambodia - Vietnam Border) is a main corridor connecting Cambodia and Vietnam, which connects Phnom Penh city to Ho Chi Minh city. It is also a transport corridor for Phnom Penh economic centre towards the East. In parallel, it is an important part of the eastern railway line of the Asia railway network, jointly connecting with the existing northern railway and Ho Chi Minh city-Moc Bai border railway in Vietnam. The railway line starts from Phnom Penh to the Southeast crossing Bassac River, the new terminal of Phnom Penh Autonomous Port, then extending to the eastern side along National Road No. 1 through Kandal, Prey Veng, and Svay Rieng provinces and ends at Bavet border (Cambodia-Vietnam border) with a total length of about 150 km. It provides main importance for simultaneous good and passenger transport.

After the construction of this railway, passenger trains can run once per day and with a speed of 160 km /hour. The most density of movement of cargos will reach 1.26 million tons/year with the speed of more than 80 km /hour.

3.4.1.3. Waterway Transport Development Project

The waterway system, planned to be built, has a total length of 930 km, including 500 km of Mekong River, 260 km of Tonle Sap Lake and Tonle Sap River, 96 km of Bassac River, and 74 km of Steung Sangke. In recent years, according to the rolling out of regulations and rehabilitation of the existing waterways, such as Tonle Sap River from Kampong Chhnang to Phnom Penh, and the improvement of the Mekong River waterway from Tonle Bet River port to Cambodia -Vietnam border formed a waterway network that is more accessible to navigate. Aside from the national waterway network, Cambodia currently also has rivers, canals, and streams with a total length of 820 km for navigation. Those waterways are classified as provincial waterway network levels due to low grade and unfavourable shipping conditions. To be noted, the construction of the provincial waterway network is not included in this master plan. To ensure the connection of domestic waterways in the country, including rivers, canals, and rivers to the sea is more effective and able to reduce the maximum cost of transportation and to ensure the independence of Cambodia's transport sector that can compete with neighbouring countries, the construction and navigation development project “Funan Techo Canal” with a length of 180 km long, connecting Prek Takeo of the Mekong River to Kep province, with 100 meters wide and 4.7meters depth, crossing four provinces such as Kandal, Takeo, Kampot, and Kep are necessary and historical and comprehensive projects with strategic conditions and economic benefits of Cambodia.

By 2033, the Tonle Sap, Kampong Chhnang - Phnom Penh waterway level will be improved, especially for accommodating 2,000-ton ships, the Mekong River waterway, Tonle Bet-Phnom Penh River port can accommodate 3,000-ton ships and the waterway of Mekong River Phnom Penh - Cambodia - Vietnam border can receive 5,000-ton ships, and Tonle Sap River - Kampong Chhnang - Pursat waterway will be able to receive 500-ton ships at appropriate time.

Re-navigation of the section of waterways in Mekong River, Steung Treng - Tonle Bet River and Tonle Bassac river, relying on natural waterways, forms river corridors by using Phnom Penh Autonomous Port as its core, and other major ports alongside Tonle Sap and Mekong River to facilitate transportation directly and to transport agricultural products around the Tonle Sap Lake and international business goods in Phnom Penh, as well as oil and gas along the river. This master plan focuses on (1) the construction of Phnom Penh Autonomous Port includes: multi-purpose port (TS3), passenger and tourist terminal (TS1), container terminal LM17, Tonle Bet multi-purpose terminal (UM2), Prek Anchanh terminal (UM1), multi-purpose terminal (TS11), Mekong port (LM5), Koh Roka multi-purpose terminal (LM26), Prek Kdam port, Kampong Chhnang port,

Kampong Leng terminal port, Chong K'neas port, Sovannaphum port, Boeung Ket port, Chhlong port and O' Smach port, (2) the construction of Pursat port and Siem Reap port at any convenient time, and (3) Reopening transport functions of Steung Treng, Kratie and Battambang port in order to gradually improve the waterway infrastructures, increase the capacity of river ports to receive goods, expand the coverage of the port and improve the services of the port, (4) Rehabilitation and excavation of the Tonle Bassac waterway to connect to the sea in Kep province with a length of 180 km, of which requires the digging of a new waterway to connect from Prek Takeo of the Mekong River linking to Prek Ta Hing of Tonle Bassac to the Kep sea. This project will build three canal locks located on Prek Takeo in Kien Svay district of Kandal Province, Svay Daun Keo city of Takeo Province, and Damnak Chang' aeur district in Kep Province. This project will construct two strategic ports in Takeo province and Damnak Chang' aeur in Kep province which are logistics complex areas, intermodal transport hubs, and other four feeder ports, including Kampong Trach, Angkor Chey, Angkor Borei, and Sa'ang district, which serve as sub ports and stock and distribution warehouses for the surrounding ports. It shall also build two main roads on either side of this waterway and build some bridges along this waterway from Kien Svay district to the sea in Kep province.

3.4.1.4. Maritime Transport Development Projects

Cambodia's coastal ports are divided into three groups: the western port group, the central port group, and the eastern port group. Among them, the central port group, which has the Sihanoukville Autonomous Port as its core has more potential due to the important gates connecting Cambodia to the world, and is an economic corridor of Phnom Penh - Sihanoukville Autonomous Port. The western port group and eastern port group mostly serve the industry near the ports and promotes local economic development.

A) Western Port Group

This group has Koh Kong port as its core and plays a key role to drive the development of coastal and surrounding areas. The master plan includes the construction of two new multi-purpose ports with a capacity of 20,000 tons in Koh Kong port.

B) Central Port Group

This group has Sihanoukville Autonomous Port as its core, Union port in Koh Kong province, Steung Hav port, and Smart port in Koh Kong Province. The development plan includes:

- **Union Port in Koh Kong Province:** construct a multi-purpose port with a capacity of 50,000 tons and a container terminal with a capacity of 50,000 tons for a short-term plan and a cruise terminal with a capacity of 100,000 tons for a long-term plan.
- **Sihanoukville Autonomous Port:** construct a container terminal phase 1 with a length of 350m, 14.50-meter depth that can accommodate containers with 4,000 TEUs or vessels with 60,000 DWT. Construct container terminal phase 2 with a length of 400m, 16.50-meter depth that can accommodate containers with 10,000 TEUs or vessels with 120,000 DWT are able to dock and construct a container terminal phase 3 with a length of 430m, 17.50-meter depth that can accommodate containers with 15,000 TEUs or vessels with 160,000 DWT are able to dock.
- **Steung Hav Port:** (Atwood investment group port, Cambodian Energy Limited Port, CIIDG Erdos Hongjun Electric Power Port, Sok Kong Co., Ltd. terminal port, Cambodia-Tela terminal port, L.X.R ASEAN Investment terminal port, and Oknha Mong Port). Construct a container port 2 with a capacity of 50,000 tons and dredging work for access channel for ship with a capacity of 50,000 tons for a short-term plan, construct multi-purpose ports with a capacity of 50,000 tons, and one terminal with a capacity of 50,000 tons for coal transportation for a long-term plan.
- **Smart port of Koh Kong province:** construct a terminal port, storage station, and dredging work for access channel for a short-term plan, two multi-purpose ports with a capacity of 50,000 tons, two maritime ports for general uses with a capacity of 50,000 tons as well as constructing one fishing base for long-term plan.
- Other ports such as Tomnab Rolork port, LHR port and PTT port etc.

C) Eastern Port Group

The Eastern Port Group is dominated by Kampot International Port, Power Clean Energy Port Co., Ltd, Kampot International Tourism Port, Kep Tourist Port, Jing Kor Import Export Port Co., Ltd, Kampot Port and other development plans:

- **Kampot Port:** construct a multi-purpose port with a capacity of 10,000 tons.
- **Power Clean Energy Port Co., Ltd:** construct two container ports with a capacity of 50,000 tons, construct two bulk cargo terminals, with a capacity of 20,000 tons and dredging work for access channel for ships with weight of 50,000 tons.

3.4.1.5. Civil Aviation Development Projects

By 2033, four airports, including Darasakor International Airport, Koh Kong Airport, Poipet Airport, and Mondulhiri Provincial Airport will be built and operated. The layout and

aviation network will be further renovated, namely Phnom Penh International Airport, Siem Reap International Airport, and Sihanoukville International Airport by further adding support capacity and extending the scope of transport services and level of services to boost competitiveness. The existing Phnom Penh and Siem Reap International Airports will no longer operate after the opening of Siem Reap Angkor International Airport (new) and Techo International Airport (new). Thus, development Plan, including Techo International Airport (New) will become a 4F category airport, and Siem Reap Angkor International Airport (new), Sihanoukville International Airport, and Darasakor International Airport will become a 4E category airport, while Koh Kong Airport (new), Poipet Airport (new) and Mondulkiri Airport (new) will become a 4C category airport.

3.4.1.6. Transport Hub Development Projects

(1). Phnom Penh

Phnom Penh Transport Hub Project includes: (1) to improve and modernize the transportation system, and set up a diversified international transport hub with regional competition, (2) to promote the construction of a diversified transport hub to strengthen connectivity of all means of transportation, to improve the consolidation and distribution system, and to fulfil a better role in supporting and a leading transportation system in the Phnom Penh Economic Centre and (3) to strengthen the construction of the Phnom Penh Autonomous Port, new Phnom Penh International Airports, expressways, ring roads, railways, and the logistics complexes. The development plans are as follows:

(A) to improve the functions of the International Aviation Gateway for Phnom Penh International Airport through establishing “flight networks nationwide in Cambodia, connecting with ASEAN and East Asia, the Middle East, West Asia, and Europe” for Phnom Penh International Airport with the amount of 11 to 12.5 million passengers and 280,000-310,000 tons of goods and integration of a new Phnom Penh International Airport with urban transport and railway development plan.

(B) to construct a National Railway Centre: (1) to establish a railway transportation system with Phnom Penh as its core and connect to Poipet, Bavet, and Sihanoukville, (2) to construct a Phnom Penh - Cambodia - Vietnam border as well as repair and upgrade the existing railways for integration with ASEAN and regional economic cooperation, (3) to give a full role and take advantages of rail freight through improving consolidation and distribution systems of intermodal transport, road-railways and railway-waterways and increase the efficiency and level of rail transport services. Major construction projects are the reconstruction and expansion of Phnom Penh Railway Station, including the construction of the new Phnom Penh - Bavet railway (Cambodia-Vietnam border) and railway section connecting Phnom Penh - Phnom Penh Autonomous Port, which is under a new railway construction plan of Phnom Penh - Bavet.

(C) to construct a road network in the pattern of “3 ring roads + 7 radial-pattern roads”, construct a new Phnom Penh International Airport and a corridor for consolidation and distribution of goods in Phnom Penh Autonomous Port. Major construction plans include Phnom Penh expressway - Sihanoukville Autonomous Port, expressway Phnom Penh - Bavet, expressway Phnom Penh-Poipet, Phnom Penh Ring Road II (Phase 2), Phnom Penh Ring Road III, National Roads 20, 21 and 42.

(D) to construct waterway transport hub: to focus on tackling difficulties in the construction of inter-modal transportation, railways-waterway and waterways-waterway, and dredging for expansion of waterways, rehabilitation of waterways from Phnom Penh to the Cambodia-Vietnam border, from Phnom Penh to Tonle Bet Port and from Phnom Penh to Kampong Chhnang, and start the construction of bulk cargo terminal and expansion of container port terminal phase 4 and 5 of container port terminal, LM17 and development project of river terminal port along the rivers, including multi-purpose terminal TS3 and TS1, multi-purpose Tonle Bet Port (UM2), Prek Ang Chanh multi-purpose port (UM1), multi-purpose port (TS11), Koh Roka multi-purpose port (LM26) and other port terminals.

(E) to construct Logistics Complex: to construct Phnom Penh Logistics Complex, to improve some functions such as filling out customs clearance procedures for import and export goods, consolidation and distribution of goods, goods flow, inspection of goods and logistics information services, etc. Major construction projects include a railway connecting to the container terminal of Phnom Penh Autonomous Port, roads connecting a new Techo International Airport with the terminal port of Phnom Penh Autonomous Port, and the construction of Phnom Penh Logistics Complex project.

(2) Preah Sihanoukville

Sihanoukville transportation hub project includes : (1) to improve a comprehensive and modern transportation system through constructing a competitive international coastal port centres in the region, promoting the integration of a diversified transport hub, strengthening inter-modal transport connectivity to improve the consolidation and distribution system, and developing the economy with ports as its core and (2) to construct Sihanoukville Transport hub and major airports, to strengthen the construction of expressways and ring roads along the coastal areas and southern transport corridors, and the construction of Sihanoukville Logistics Complex. Specific development plans are as follows:

- To construct a container terminal phase 1 with 350m long, 14.50m depth that can accommodate containers with 4,000 TEUs or vessels with 60,000 DWT (2022-2026), and to construct a container terminal phase 2 with 400m long, 16.50m depth that can accommodate containers with 10,000 TEUs or vessels with 120,000 DWT. To construct a

container terminal phase 3 with a length of 430m, 17.50m depth that can accommodate containers with 15,000 TEUs or vessels with 160,000 DWT (2026-2030).

- To construct two new expressways, including Phnom Penh-Sihanoukville Expressway and Koh Kong-Sihanoukville-Kampot Expressway, to construct Sihanoukville highway to be a Sihanouk ring road, to renovate National Roads No. 4 and No. 45, and to construct a railway connecting to Steung Hav Port.
- To rebuild the existing southern railway to extend volume of transit cargo with the amount of two million tons/year by 2030 and build a railway connecting to Steung Hav port.
- To expand and promote Sihanoukville International Airport. After upgrading the airport to category 4E, the runway, airport terminals and landing areas will expand and freight facilities will be improved. The annual number of passengers will increase from 3 million to 4 million.
- To construct Sihanoukville Logistics Complex which can operate the customs clearance procedures for import and export goods, customs bonded warehouse and intermodal transport connectivity, etc.

3.4.2. Logistics Infrastructure Development Projects

The logistics corridors, which will be improved, include: (1) to closely link between economic transport and the demand of logistics distribution, (2) to promote the construction of transport infrastructure to improve the logistics corridor situation, (3) to further concentrate on connecting and intermodal transport, (4) to strengthen the functions of collection, distribution and transportation services and (5) to improve the status of fast and efficient freight services. The logistics centres support the external transport nodes and shall be developed in the form of "2 core cities, 2 major poles, and N-centres (2-2-N)" by geographical locations, enriching with industrial hubs and high logistics demand such as Phnom Penh, Preah Sihanoukville, Poipet, Bavet, Siem Reap, Kampot, Kampong Cham, Battambang, Pursat, Banteay Meanchey and Kampong Thom.

3.4.2.1. 2 Core Cities / Logistics Complexes

The foundation location of logistics is a common core of the logistics infrastructure network in the region and focuses on large-scale logistics operations and broaden and busy services. The strategy of location selection is an intersection of the main freight corridor and transport hubs, which are mostly near the intersection of expressways, airports, train stations, etc., and shall select the locations, being at the linkage of the transport hubs that are far from town centres to access adequate land areas for development;

A) - Phnom Penh Logistics Complex (Complex) improves main functions such as customs clearance for import and export, intermodal transport, consolidation and distribution of goods, inspection of goods and logistics information services depending on the Phnom Penh

comprehensive transport-hub and linking with industrial development and the demand of import and export in Phnom Penh to improve the level and efficiency of logistics services. The selected location should be an intersection between means of transportation. In the northwest of Phnom Penh near the airport and warehouses, the train station is a good location for building branches of the Phnom Penh Logistics Complex at the northwest, which is along National Roads 3 and 4. In the southeast of Phnom Penh near Phnom Penh Autonomous Port, it is the ideal location for building another branch of Phnom Penh Logistics Complex at the southeast (along the national road 1 and 2). Phnom Penh Logistics Complex will be built on an area of 150 hectares which can be constructed by phases and targets based on the actual requirements.

B) - Sihanoukville Logistics Complex (Complex) improves main functions such as completing the customs clearance for import and export, customs bonded warehouses, intermodal transport, consolidation and distribution of goods, inspection of goods and logistics information services and depending on the Sihanoukville Autonomous Port as well as connecting with the needs for industrial development. The selected locations shall link together with the development projects of the Inland Container Depot of PAS. Sihanoukville logistics complex has been constructed on an area of 100 hectares.

3.4.2.2. 2 Logistics Parks

The logical park is a joint connected area of logistic infrastructure networks and a location or enterprise that provides a variety of logistic activities and a comprehensive information network. The principles of location selection should be built in conjunction with freight corridors and main transport hubs which normally located in the intersection of expressways or a large concentration of road transportations. The location should be far away from the town centres to have enough land for the construction.

A)- Poi Pet Logistics Park functions to promote trade development, industrial production transfer on the Cambodian-Thai border, export-import services along the Cambodian-Thai border and helps improve the quality of logistics services along the border and boosts the competition in the region. It should be in the economic zone of Poipet border and along National Road 5 (Phnom Penh - Poipet) near the warehouse of Poipet Railway station and it should be built on an area of 80 hectares.

B) Bavet Logistics Park functions to promote trade development, industrial production transfer on the Cambodia-Vietnam border, export and import services along the Cambodia-Vietnam border and helps improve the capacity of export process and the quality of logistics services along Cambodia border and boost the competition in the region. The location of the park should be selected along National Road 1 (Phnom Penh - Bavet) near the warehouse of Bavet Railway station in the economic zone of the Bavet border next to the Manhattan SEZ and it should be built on an area of 70 hectares.

3.4.2.3. N Centres

The N Centre is a logistics linkage point of a highly professional logistics infrastructure network which provides supporting services to logistics sector needed for trading, agriculture, and industry at certain locations. The selected location based on the status and operation of the types of industry, N Centres shall be developed along expressways, cities, and regions with various functions.

A) - Siem Reap business and trade logistics Centre functions to provide logistics supporting services for the needs of tourism and international trade, as well as improve the quality of logistics services and boost the development of tourism and international trade. It can be in the economic park of Siem Reap Angkor International Airport (new) and on an area of 50 hectares.

B) - Kampot industrial Logistics Centre functions to provide supporting services for the needs of logistics of the industrial sector in Kampot province, focusing on the main products such as steel, cement, etc. In addition, it also helps to improve the quality of logistics services for the industry and promote the modernization of Cambodia's industry as well. It shall be in the location of Kampot Port along National Road 3 near the warehouse of train station in Kampot Province and it shall be built on an area of 50 hectares.

C) Kampong Cham Agricultural Logistics Centre functions to provide logistics services to support the transportation of agricultural products such as rice and rubber in Kampong Cham and surrounding areas, particularly to improve the quality of logistics services for agriculture, which will be able to promote the agricultural industrialization in Cambodia. It should be in the outskirts of Kampong Cham near the Mekong River along the road from Phnom Penh to Steung Treng and on an area of 50 hectares.

D) - Logistics centres for grain in Battambang, Pursat, Banteay Meanchey, and Kampong Thom province functions to provide the location for storage, packaging, distribution and other supporting services for rice transportation and export to other provinces in Cambodia to improve the quality of logistics services and help boost the export of Cambodian agricultural products. The location of the park shall be selected by using a multi-centre model focusing on five locations, including Maung Russey and Bavel districts in Battambang province, Bakan district in Pursat province, Preah Net Preah district in Banteay Meanchey province and Stoung district in Kampong Thom province. Each location shall be on an area of 30 hectares. Based on the needs of new industrial development and areas for the construction of future logistics complexes, namely Kampong Chhnang, Takeo, Koh Kong, and Kratie. Thus, the location for logistics complex development shall be reserved and in an appropriate scheduling for logistics complex construction to establish an intertwining logistics connection hub system.

3.4.2.4. Logistics Services Promotion

(1) Launching advanced technologies and new logistics businesses

The public sector provides physical infrastructure and public services to make private sector to run business and provide services effectively. In this sense, there is necessary to promote the quality and diversification of logistics services by enhancing the capacity of private service providers. The provision of rich transportation, and diversified and modern logistics services with boosting competitiveness in the sector will help achieve international standards and increase competitiveness in the local market.

In the global logistics industry, modern technologies and new businesses have developed in response to the diversification and modernization of the export, but many of these new technologies and businesses have not yet been developed in Cambodia. During the implementation, the master plan requires logistics expertise in the context of technologies and modern business types which are expected to significantly increase as follows:

- Less-Container Load (LCL)
- E-Commerce
- Last-mile Delivery for the needs of domestic and international distribution of goods and online shopping which are on the increasing trends
- Tracking and Tracing using GPS
- Cold Chain responding to the need of fresh and frozen food and development of agro-industry
- Vendor Management Inventory (VMI)
- Green logistics and transport, etc.

These projects mainly encourage to utilize new technologies and services which are mostly the initiatives of private sector and expected the investments will be made by the private sector as well.

(2) Establishment of Smart logistics information platform

The modernization of information technology and smart logistics sector is a strong sign and guarantee in the transition toward a modern field of logistics. These goals can be achieved through building a national data management system for the interconnected logistics sector, as well as establishing a public logistics information platform, focusing on three levels: government, logistics parks, and association and enterprises that will help establish Smart Logistics Information System to promote logistics software knowledge in Cambodia. The development of effective and smart logistics platform includes:

(A) Big data centre for logistics sector based on the internet plus (Internet+), the logistics sector necessarily needs some development, including building a big data centre for intertwining national and sub-national logistics level combining with data from private sector using modern

technology (Cloud and big data technology), setting up road management system and tracking systems for movement of vehicles and cargoes via data collection, smart sharing and analysis technology, facilitating the implementation of logistics standards and promoting information sharing and exchange within the entire logistics industry chain. The three functions, which are necessary for utilising data, includes data display, forecasting, and decision support.

(B) Logistics Services Management Platform of the Government the management platform preparation is based on the foundation of licensing, information, data exchange, and service system". It has to focus on some necessary tasks, including establishment of smart and standard logistics systems and user-friendly, low cost, promote the development and environment for logistics sector through collecting, transferring and managing data, inspecting safety operation and assessing the credit of enterprises.

(C) Information System Platform for Smart Logistics Park the system has been directed and developed by a company that manages the park to ensure the storage, transfer, and process of information are made in an intertwining, timely and interactive manner. The key functions of the system include information sharing (disclosure of information), project data collection (corporations), financing and supporting services for enterprises in the logistics park. The information management of the logistics park is organized by an interconnected system, interconnected and advanced technology platform such as transferring wireless video and card utilizing services.

(3) Strengthening management and human resources capacity in logistics sector

The logistics sector in Cambodia requires strengthening and expansion of logistics training to ensure the level of enterprises services and highly professional human resources and construct an effective logistics management system. Thus, there is an importance to establish an entity or institution which is responsible for promoting human resources development and services focusing on three levels namely logistics associations, logistics companies, and providing trainings to employees of companies

The strengthening the capacity of management and human resources in logistics sector are as follows:

(A). Establishing the Secretariat of National Logistics Council and National Logistics Steering Committee of Cambodia the establishment of the Secretariat of National Logistics Council and National Logistics Steering Committee to monitor and evaluate the annual reports on the implementation of the master plan at the national level, to strengthen services management, to allocate resources, and to upgrade the technology of logistics companies, to promote the development and the establishment of information systems include big data centres for the logistics

sector and the implementation of the logistics master plan. The responsible entity, secretariat, has the responsibility for carrying out daily tasks and reporting directly to the National Logistics Council and the National Logistics Steering Committee.

(B) Establishment of logistics associations at national and provincial level provides support to Cambodia Logistics Association for facilitating with various logistics companies through working together with other associations. The General Department of Logistics of the Ministry of Public Works and Transport should take lead in the integration and establishment of the national logistics association and the establishment of branches in the provinces to strengthen relations with logistics companies, especially large companies aiming at promoting the development and progress of logistics companies through integration and resource allocation mechanisms.

(C) Preparation to establish the educational and development institutions for logistics companies establishing educational and development institutions for logistics companies in conjunction with policies includes promoting investment and supporting business capital, providing support both services and policies, and encouragement to attract foreign direct investments. They will play an active role in disseminating and stimulating private companies to have integrations and restructuring, promoting growth of small and medium companies, and strengthening the institutional capacity by focusing on education and development.

(D) Establishment of logistics vocational training centres sets up logistics vocational training centres to provide trainings to the government officials, employees of private companies and students. The centres can be built in Phnom Penh and gradually expanded to target provinces such as Sihanoukville, Bavet and Poipet. To enhance the capacity of private logistics services, especially for drivers as well as heavy trucks, trucks with trailers, and specialized vehicles is also essential to reduce traffic accidents and traffic law violations, which lead to unreasonable and unexpected delays and unsafe cargo transportation. Improving driving skill is a prerequisite for improving logistics services.

(4) Public-private dialogue and marketing promotion mechanisms

In line with the rapid growth of the economy and population in Cambodia, logistics services are expected to be more effective in the future. The public-private cooperation is considered as the most importance for creating a better business environment, but the consideration and cooperation are still limited. The opportunities for public-private dialogue should be established, especially the regular discussions on transport and logistics industry to modernize the logistics services and meet the demand of logistics which will increase in the future. Strengthening a marketing mechanism should be held through establishing exclusive competitiveness and promoting the efficiency and logistic services via starting up private businesses, including public sector participation (PSP) and fair competition.

(5) Trade procedure improvement and regional connectivity enhancement

The master plan will focus on facilitating cross-border activities and trade through promoting cross-border operations and export-import procedures and cross border transport. Fast border crossing, low cost, and transparency needs simple measures and high compliance electronic systems. Thus, this measure is form based on Port Electronic Data Interchange (Port EDI), Port Management System, and Cambodia National Single Window (CNSW) implementation etc. It also includes increasing the number of traders who well apply the measures through improving incentive mechanisms for the best traders and building institutional capacity for customs, customs brokers, and logistics service providers.

The efficiency of cross-border trading and ports with the facilitation of import-export licenses and adequate technology utilization such as the Cambodia National Single Window (CNSW) and the ASEAN Single Window (ASW) will enable seamlessness, convenience, fast, fair price, transparency, and flexibility for traders and passengers who comply with the requirements of good governance. In parallel with the implementation of the ICT system, customs clearance procedures will be inspected based on increasing the number of best traders, installing service counters between the office and waiting areas and the implementation of accepting "original copy" for the attachment of customs declaration documents. They are expected to promote better cross-border business management and trade procedures.

The Container Terminal Management System (CTMS) and Single Window System (SWS) are already connected to the shipping agencies and railway companies to exchange the necessary information. However, there is no relationship between trucking companies and dry port operators. Within the connection with the transport companies, Sihanoukville Autonomous Port (PAS) is able to reduce congestions in front of and in the compound of the port. Single Window System (SWS) receives invoicing information on port utilisation and creates invoices for fees and service charges. However, payments are made manually (not fully use a computer system).

The Cambodia National Single Window System (CNSW) is a system developed and launched for relevant competent ministries and institutions in issuing licenses, certificates, and other documents (LPCO) in electronic form for export and import goods, replacing paperwork document utilisations. Currently, the system is connected to Automation System Customs Data (ASYCUDA) in exchanging electronic data for customs clearance. ASYCUDA has a special function which is rarely available in the systems of the government. It is risk management module which functions to assess the level of risk of exported and imported goods and allows customs officials to focus on high-risk goods and provide maximum facilitations for non-risk goods, which is an important part of implementing the policy of trade facilitation through risk management of the Royal Government of Cambodia.

The capacity of ship inbound-outbound procedures and port management will be enhanced through the implementation of Port EDI and port management systems. The Port Electronic Data Interchange system (Port EDI) is a large-scale modernization of vessel traffic controls in Cambodia via transforming from manual to online work. Nowadays, all ship inbound-outbound procedures are taking long times and complicated. However, when the Port EDI system is operated, it will make an easier process, time saving, efficiency and transparency as well. Providing the information in advance through Port EDI will facilitate effective port managements to reduce congestions since port management systems (CTMS and SWS) will be directly connected to shipping companies and dry port operators.

The reciprocal connectivity of means of transportation is a catalyst for efficient and seamless freight traffic in international and domestic markets. The effective intermodal transport and logistics systems will contribute to the operations through reducing time and cost of delivering goods to consumers and increasing competitiveness for local industries. In other words, it is a powerful tool for accelerating connectivity to global supply chains and helping connect key export industries to international markets as well. The transport infrastructure investments are important not only for the economic point of view, but also important for promoting public transport, and region to region connectivity to better improve the supply and distribution of goods. Therefore, Cambodia's participation in Cross Border Transport Agreement (CBTA) is significant to ensure the smooth flow of goods, services, and passengers at the border crossing, trade facilitation and promote the competitiveness of the country.

(6) Measures, Policies, and Regulations supporting frameworks (strategy) of Intermodal Transport Development

Based on existing laws, regulations, and policies related to the logistics sector in Cambodia and the experience of logistics policies of other countries around the world, Cambodia is able to organize, disseminate, and strengthen the implementation of policy frameworks to support logistics sector through focusing on the development of laws and regulations, research, feasibility studies, environmental impact assessment, and cost and benefit analysis.

Strengthening the legal framework for transport and logistics systems, and the establishment of self-sustaining mechanisms should be conducted for the implementation of the master plans and improvement of future logistics services in response to the trade and international transport volume, global agreements as well as relevant local institutions. Accelerating cross-border trade agreements and strengthening relevant legal frameworks such as law on inland water and port transportation, law on railways, law on land transport, and technical and regulation standards are essential to strengthen Cambodia's competitiveness in ASEAN and the Greater Mekong Subregion.

Further negotiations on Cross Border Trade Agreement in the Greater Mekong Subregion (CBTA), Bilateral Agreements and ASEAN Framework Agreement on Facilitation of Goods in Transit (AFAFGIT) are highly compulsory. Tariff and non-tariff barriers along the Cambodian border remain the main problems and disadvantages for the export industry and increasing import prices. In addition, as a member of World Trade Organisation, the Greater Mekong Subregion and ASEAN, Cambodia has obligations under these agreements. Legal framework coordination such as consensus of Harmonisation of Standards needs continue discussing and negotiating with neighbouring countries to expedite fast and comprehensive implementation of these agreements.

4. THE MASTER PLAN IMPLEMENTATION

The master plan will implement based on the determination of priority project list, common financing and facilitating framework mechanisms and monitoring the implementation of the Royal Government.

4.1. Criteria for Project Priorities and Project Implementation Cycle

This master plan identifies a list of preliminary priority projects that will be a solid foundation during the implementation phase for improving and reinforcing through the arrangement of investment framework and specific project lists based on principles and rules aligning with the mechanism of public investment management:

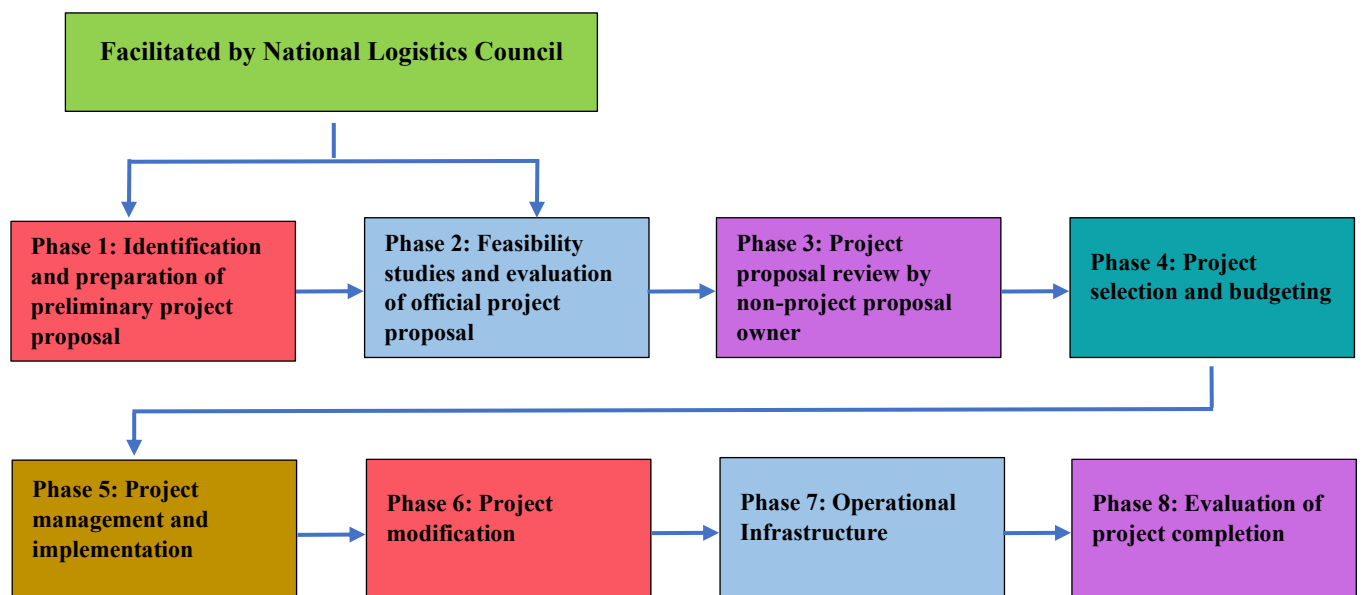
- **Rationalization principles:** are necessary or important projects to socio-economic and environmental aspects as well as responding to the priority needs of the National Strategic Development Plan, and policy and other related strategies.
- **Economic and financial principles:** have economic and financial benefits by the set conditions.
- **Best option principles:** have comparative advantage and higher economic and social benefits compared to other project options.
- **Budget affordability principles:** budget requirements for investment, operations, and maintenance shall be within budget sustainability and integrated into the medium-term public financial framework, medium-term budget framework, budget strategic plan, and annual budget.
- **Applicable principles:** project components, approaches, mechanisms, structures, and the institutional capacity for project management and implementation shall meet the actual needs and context of Cambodia.
- **Green development principles:** there shall be a balance between economic and environmental, social and cultural development to achieve national economic development goals.
- **Project implementation readiness principles:** there shall be consideration and guideline preparation on project management, project implementation and resettlement plan resulting from development projects, environmental management plan, project procurement plan, and as well as annual activities and budget plan.

In parallel, the project implementation process shall be aligning with common procedures and cycles of public investment projects, including:

- Project identification and preparation of preliminary project proposals
- Feasibility study and evaluation of project proposals
- Review and evaluation of project proposals
- Selection of project proposals and budgeting
- Project management and implementation
- Project revision
- Utilisation of construction infrastructure under the projects, and
- Evaluation of project completion.

The cycle of the project preparation and implementation in this master plan will abide by the public investment projects with eight phases as described above. In more detail, the first and second phases, which are the stages of identification and preparation of preliminary projects and feasibility studies and evaluation of official project proposals are under the jurisdiction of the National Logistics Council to decide and approve, while the National Logistics Steering Committee is in charge of coordinating based on basic technical principles and the participation of relevant ministries and institutions according to their respective functions and responsibilities as technical institutions.

Figure 4.1. Flow or stages of the project cycle under the Comprehensive Master Plan on Intermodal Transport and Logistics in Cambodia 2023-2033



4.2. Financing Framework

This master plan framework has 174 priority projects and are divided into modes of transportation, but mostly are road construction projects. These projects have the investment cost of around 36,679 million dollars, conducted before the COVID-19 outbreak and with a low inflation rate. Responding to the demand of investment, supporting financing will abide by the principles of public investment with three major sources, including (1) national budget financing, (2) oversea financing, and (3) public-private partnership mechanism:

- **National Budget Financing:** focuses on public investment projects (both national and sub-national) aiming at responding to urgent and low hanging fruit priority demands from the Royal Government and with a small amount of money and less complexity that attract domestic companies and enterprises to engage. In general, this type of project does not have the feasibility study and preparation of comprehensive project proposals, as there is no financial mechanism to support the study. However, in the context of new development, public investment projects financed by national budget are becoming more complex, requiring larger amount of budget and longer time for implementation.
- **Overseas Financing:** contraries to public investment projects financed by the national budget, oversea financing is used to support large and complex investment projects and requires foreign expertise and experience through the participation of construction companies and international consultants. With a large amount of money, the project takes a long time (over a year or more than one year), especially needs to go through comprehensive feasibility studies before a decision made by the government and generally supported by grants, technical assistance, or development funds from development partners.
- **Public-Private Partnership Mechanism:** focuses on projects with huge amounts of financing which are hard for national financing to meet or to alleviate the national fiscal burden. On the other hand, it is also in the category of projects the country has to rely on skills or techniques of the private sector to operate or manage physical infrastructures before transferring skills to government officials to carry on. To be noted, the previous public-private partnership mechanisms of both solicited and unsolicited projects focus on several priority sectors include hydropower, expressways, airports, railways, etc. At the same time, the feasibility study relies heavily on the support of the private sector, especially companies being interested in those investment projects or request for support from development partners, while the government is studying the possibility of establishing a financing mechanism to support the study.

In general, these public investment financing mechanisms are limited or respective limited threshold to ensure sustainability, fiscal sustainability and public debt. Through the annual public financial framework, domestic financing investment has steadily increased from US \$ 593 million

(2.96% of GDP) in 2016 to US \$ 1,203 million (4.44% of GDP) in 2019³. Of this amount, about 85% is spent on physical infrastructure projects, which focus on maintenance and repair and small-scale investment projects, especially rural roads and small-scale irrigation project. At the same time, most projects focus on transport infrastructure, accounting for about 60% of the country's financing. However, the possibility of investment from both sources entirely depends on domestic revenue collection which generally has a close connection with economic growth and activities. It means, if GDP is expected to grow well for the next year, the potential for domestic revenue collection will increase and lead to more well-planned investment expenditures in the country.

Foreign financing investment has the same growth trend, rising from US \$ 945 million (4.72% of GDP) in 2016 to US \$ 1,240 million (4.57% of GDP) in 2019. Generally, about 80% of this size is used to support physical infrastructure investment, mostly transport infrastructure, or in other words, the transport sector investment absorbs between 45% and 50% of foreign investment. In addition, the limited threshold of foreign financing investment depends on the ability of Cambodia to borrow overseas public debt. Through the Public Debt Management Strategy 2019-2023, the Royal Government sets the size of new overseas loans for 2019-2023 in the range of US \$ 1.5 billion to US \$ 2 billion / year and will increase in necessary circumstances to around US \$ 3 billion / year, but the size of new overseas loans in the next five years should not exceed 11 billion US dollars (equivalent to about 15 billion US dollars). In this sense, the size of sustainable debt can reach an average of about 3 billion US dollars per year.

In separation, public-private partnership investments from 1995 to 2021 have amounted to 6,365⁴ million US dollars, of which transport infrastructure investment accounted for about \$3,285 million, of which 51% were on airport and expressway projects. However, this mechanism is in the process of “**Learning by doing**”, which needs to build trust between the public and private sector through the development of comprehensive legal and standard frameworks in all aspects and promote transparent implementation. This means that the mechanism has not become a leading financing mechanism for Cambodia in the near future.

The financing framework to support the implementation of this master plan has been considered in stages, aligning with a time frame of the prioritized project list preparation, but focusing on a short and medium-term framework (2023-2027) while the long-term framework (2028-2033) will be considered in the next phase (during the mid-term evaluation). Generally, the total financing requirement for a short and medium term (5 years) is approximately 19,926 million US dollars, equivalent to 10.2% of GDP between 2023-2027. Through this total financing requirement, the average annual financing is around US \$ 3,985 million, which needs to be divided into three major sources of financing:

³ Investment financing in Cambodia has risen rapidly from the year 2000 (1,583 million USD) and 2021 (1,684 million USD) and extended to 2022 and 2023 because of the Covid-19 prevention policy.

⁴ The size of investment may be even larger if the data entry is much more accurate.

- **National Budget Financing:** is expected to play a significant role in supporting the demand of public investment, especially transport infrastructure. On average, national budget financing can afford the demands of public investment on transport infrastructure for around 2.9% of GDP and with a steady growth trend for a medium and long term. It is expected to be uncertain due to local income levels and other factors.
- **Overseas Financing:** total sustainability is in 2.1% of GDP on average per year and with a steady trend for a medium and long term. This is highly stable compared to other sources but challenges with the division of another priority, which is also a burden of the Royal Government, especially a social aspect.
- **Public-Private Partnership Mechanism:** based on the above estimates, the public-private partnership mechanism necessarily needs to be supplemented at 5.3% of GDP on average, which is a large scale. However, the financing demand from this source will decrease for a medium- and long-term trend, while the availability of the national budget financing is getting better.

The following table details the sources of financing to support the annual implementation of the master plan, which is variable depending on the availability of funding sources. At the same time, this consideration is made in the scenario of economic growth returning to a high growth trend (around 7% / year) as the Gross Domestic Product is able to maintain growth around 10% for a long term, while the fiscal tax sector should be kept within the budget balance and the projected budget deficit does not exceed 7.0% of GDP. In this regard, the risk of financing for supporting projects within the master plan framework is high, especially the national budget financing and public-private partnership mechanisms. Therefore, setting an actual financing amount by respective source will be decided at the implementation stage in parallel with the actual action plan, based on the list of preliminary priority projects.

Financing by main sources for short and medium term (2023-2027)

Million USD	2023	2024	2025	2026	2027	Average
National Budget Financing	1,491	741	955	1,135	1,286	1,122
Overseas Financing	759	764	783	833	1,020	832
Public-Private Partnership Mechanism	1,734	2,481	2,246	2,017	1,679	2,031

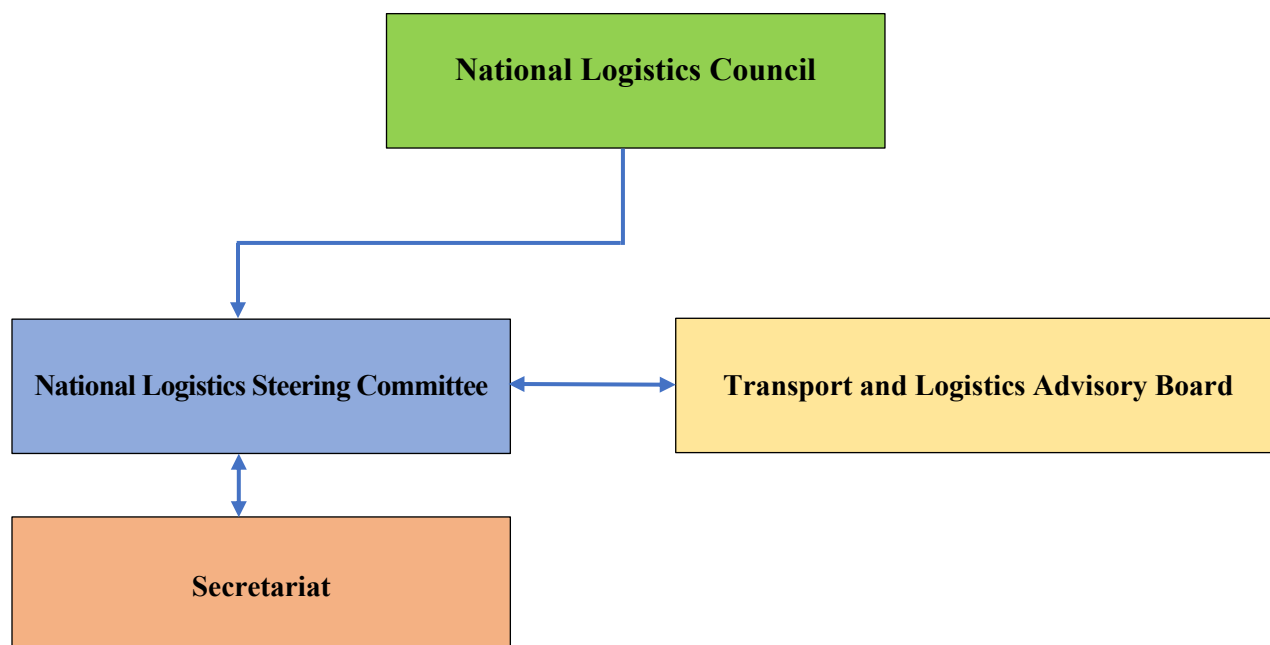
(Compared to GDP %)	2023	2024	2025	2026	2027	Average
National Budget Financing	4.6	2.1	2.5	2.7	2.8	2.9
Overseas Financing	2.4	2.2	2.0	2.0	2.2	2.1
Public-Private Partnership Mechanism	5.4	7.1	5.8	4.8	3.6	5.3

4.3. Implementation Facilitation, Monitoring and Evaluation Mechanisms

4.3.1. Institutional Mechanisms

A simple and effective mechanism is considered to use the basic existing mechanisms linking with strengthening and improvement to ensure the successful implementation of this master plan. The institutional mechanism to promote the implementation of this master plan consists of: (1). National Logistics Council (NLC), (2) National Logistics Steering Committee (NLSC), (3) Transport and Logistics Advisory Board, and (4) Secretariat. The NLC, NLSC, and the Secretariat, which are the existing mechanisms, will have more roles and responsibilities in facilitation and boosting the implementation of the Comprehensive Master Plan on Cambodia Intermodal Transport and Logistics System 2023-2033. At the same time, the Transport and Logistics Advisory Board, an additional and new institutional mechanism, will be organized through the management and decision of the National Logistics Council.

Figure 4.3.1. Institutional mechanisms



The National Logistics Council³

The National Logistics Council is a top executing agency of the Royal Government in leading, managing and promoting the development of the logistics sector of the Kingdom of Cambodia. In addition to the core and general roles in term of logistics sector, the National Logistics Council will have an additional and specific role with an aim to promote the effective implementation of the Comprehensive Master Plan on Cambodia Intermodal transport and Logistic System 2023-2033 as follows:

³ Royal Decree on Roles and Responsibilities of the National Logistics Council dated 24 November 2017

- Provide policy recommendations to guide the effective implementation of this master plan and respond to the set goals and timeframe
- Make recommendations to the Royal Government on action plans (priority projects) and investment plans on intermodal transport infrastructure development projects for a short, medium and long term
- Provide recommendations and coordination on promoting cooperation among the ministries and institutions in charge of implementing the action plans of this master plan framework.
- Provide recommendations on monitoring and evaluation the implementation of the master plan and effective implementation mechanisms and
- Perform other duties as necessary.

The National Logistics Steering Committee

NLSC, an existing institutional mechanism, will act as a direct executing agency, adding to its general roles, to support the National Logistics Council in implementing this master plan through the following significant roles:

- Prepare and promote the implementation of short-medium and long-term action plans in accordance with the list of preliminary projects of this master plan
- Prepare short-medium and long-term public investment plans in accordance with action plans identified and prioritized in public investment project proposals, based on the direction of the master plan to request supports from the Royal Government through the National Logistics Council
- Engage in promoting domestic and international partnerships and cooperation for the construction and development of intermodal transport system
- Engage in mobilizing financial resources, technical resources and human resources in an intention to construct and develop intermodal transport system
- Encourage engagement and support the participation in promoting the construction and development of the intermodal transport system from all stakeholders
- Promote the constructing and sharing data to increase synergy and innovation among the public and private sector to accelerate the development of intermodal transport system
- Perform other roles and responsibilities assigned by the National Logistics Council.

The Secretariat

The Secretariat serves as a technical executing agency for the National Logistics Steering Committee. Therefore, to fulfil this role and responsibilities successfully, the capacity of the secretariat will be strengthened by providing adequate resources according to specific needs, including human and financial resources. The Secretariat has the following roles and responsibilities:

- Provide technical assistances to the National Logistics Steering Committee as mentioned above

- Coordinate the internal tasks for the inter-institutional working groups
- Wrap up the reports and report to the National Logistics Steering Committee
- Organize and coordinate meetings of the National Logistics Steering Committee
- Perform other duties as necessary.

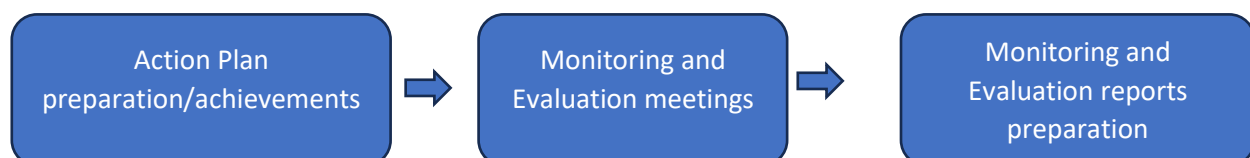
The Transport and Logistics Advisory Board

The Advisory Board is an adhoc working group set up to provide policy advice to the National Logistics Steering Committee to support and promote the implementation of this master plan effectively. The Advisory Board composes of various components namely development partners, research institutions, educational institutions, private sector and other key stakeholders. The Advisory Board has the following roles and responsibilities:

- Provide advice and recommendations in term of transport and logistics sector to the NLSC, based on actual practice and experiences
- Provide inputs to develop specific action plans and investment plans
- Participate in mobilizing financial, technical and human resources to promote the implementation of the master plan
- Attend the meetings to monitor the progress of the master plan implementation and provide recommendations and inputs for improving and promoting the master plan and
- Perform other duties as necessary.

4.3.2. Implementation Monitoring and Evaluation

The mechanism of monitoring and evaluation on the implementation is essential for this master plan framework requiring a comprehensive and highly realistic consideration. In this regard, the development of a framework and mechanism for monitoring and evaluation on the implementation will be considered at the start of the master plan implementation based on the list of priority projects and action plans prepared by the relevant ministries and institutions. The diagram below shows the stages of setting up the monitoring and evaluation, focusing on the main components as follows:



A. Action Plan preparation

Monitoring and evaluation framework will be developed based on the theory of change, starting with the process of identifying inputs through actions and then turns them into final outcome or impacts, and it takes the form of a chain of outcomes at the level of indicators from the master plan, including the priority project lists and the annual action plan level.

In this sense, the monitoring and evaluation mechanism divides the indicators into five levels, including (1) Impact, (2) Outcome, (3) output, (4) Action/Operation, and (5) Input. The key performance indicators are designed based on necessity, measurement, and qualitative or quantitative manner, based on data availability in which the quantitative data may not be possible or insufficient data for measurement. The key indicators for measurement will be attached by detailed explanation, baseline and target for measurement, as well as measurement methods and data sources that can verify indicators.

The preparation and coordination on the implementation of the monitoring and evaluation framework in the master plan shall be submitted to the National Logistics Steering Committee. Therefore, NLSC will prepare a complete and feasible monitoring and evaluation framework with the direct participation of the relevant ministries and institutions and use the inputs of the annual action plan and investment plan of the implementing ministries/institutions and finally request for approval from the National Logistics Council. At the same time, consideration of risk reduction and mitigation measures will be an important part of this monitoring and evaluation framework as decided and indicated by the National Logistics Council.

B. Monitoring and Evaluating Meetings

After the monitoring and evaluation plan has been approved by the National Logistics Council, the National Logistics Steering Committee has to hold internal monitoring meetings every semester (every six months) to monitor progress and achievements and establish a coordination mechanism in case of no progress as planned or have a strong variation comparing to the outcome indicators as well as prepare for follow-up measures.

At the same time, the National Logistics Council will hold annual meetings (once a year) and other extraordinary meetings as needed to review key progresses and address challenges, as well as revise action plans, achievements and timelines as necessary.

Meanwhile, the National Logistics Council will hold meetings to review the strategic measures, common action plans and financing framework every two years in addition to the mid-term review (during 2028) to improve the effectiveness of the implementation of the master plan to achieve the goals as well as to respond to an update of the key policies and strategies, changes and evolution of the economic and social situation and the transport and logistics sector in the country, the region and the world.

C. Progress and Achievement Report Preparation

In general, the report on the process of monitoring and evaluating to implement this master plan has been prepared in two levels, including (1) progress report and (2) achievement report.

C.1. Progress Report

Based on the action plan, the NLSC shall prepare a progress report on work performances, challenges or solution proposals every semester and submit it to the NLC for review and may be the subject of the annual meeting of the NLC with the Secretariat of the NLSC as the facilitator.

C.2. Achievement Report

At the same time, the NLSC has to prepare an achievement report describing the progress of the implementation of the action plan based on the annual key indicators and submit it to the NLC for review and comments and set the direction for further action. It can also be used as a basis for mid-term review and report to the Royal Government.

5. RISK MANAGEMENT

Based on the forecast, the process of implementing the Comprehensive Master Plan on Cambodia Intermodal Transport and Logistics System 2023-2033 will face a number of risks arising from both internal and external environment. This requires the Royal Government to be ready with proactiveness, caution and high attention to the management to avoid the risks that could impact directly and indirectly to the process of development of transport and logistics systems within the master plan framework in Cambodia. The main risks include:

5.1. The National Budget Financing and Public-Private Partnership Mechanism

The financial capacity to support or respond to the needs of annual and medium-term plans based on the priority project list, which may be one of the biggest risks to implement this master plan successfully, especially the source of national budget financing and public-private partnership mechanisms. As highlighted in the section above, the sustainability of the three potential sources of financing is limited due to many factors with high uncertainty. Obviously, the financial capacity of the national budget, which is expected to grow annually, is closely related to the overall macroeconomic situation, but the macroeconomic situation in Cambodia is highly dependent on both regional and global factors. At the same time, the possibility of financial mobilizing through public-private partnership mechanisms has not gained the trust or interest from private sector yet, as it seems relatively new to the transport sector as well as the potential for profitability, and the consideration of medium-term financing framework, it is expected to offset the deficit in the national budget financing and overseas loan, especially in the first half of the timeframe of the master plan. In separation, the mechanism of foreign loan is recently the most realistic and in the medium term, but the challenges are the changes of the loan conditions, especially the increments in interest rates from concession to ordinary due to the changes of income status in Cambodia.

In this sense, the Royal Government will choose a flexible approach in handling the three main financing such as restriction or thresholding of each source that can vary based on the reality

by avoiding the hard ceiling that cannot be modified. At the same time, the Royal Government will continue to consider the possibility to increase new financial sources, including the expansion of the issuance of government securities, which is in the piloting phase, and the initiatives of the establishment of transport infrastructure funds etc.

5.2. Cost Estimation Versus Actual Cost

The cost estimation for the priority projects with more than \$ 36,679 million for the master plan framework has been developed without in-depth study or complete feasibility study, but it is a consideration and preliminary estimate based on the existing information and data; moreover, it was estimated amid low inflation rate before Covid-19. Therefore, actual cost may deviate from estimates due to the possibility of changes in the actual alignment or project location, as well as challenges during the construction phase, especially the delay of the project. As a result, the actual cost overrun will lead to a lack of financing to implement the project as planned or to necessarily cancel some projects or delay to save money for other projects or for the priority projects.

Although the actual cost is higher than the estimated cost in some cases, the Royal Government has considered measures to respond to the risks through redesigning the annual action plan (priority projects), which is highly realistic, especially connecting with the annual financing framework to ensure the annual financing feasibility is sustainably supported.

5.3. Trends of Increasing Climate Changes and Natural Disasters Resilience

The trend of improving the resilience of transport infrastructure to climate change and natural disasters is rising and with much attention from all stakeholders through focusing on better quality and specific planning from the outset. In general, the additional consideration for increasing resilience will increase the total cost, leading to bigger financing burden for the government. It means the government necessarily needs to choose between quantity and quality for investment in transport infrastructure. However, due to Cambodia's current development context, the threat of global climate change and natural disasters, Cambodia is at a turning point that needs to strengthen the quality of its infrastructure to increase resilience.

In this regard, the allocation of budgets or financing for the Royal Government's public investment for transport and logistics infrastructure projects needs to be streamlined by strengthening the mechanism and process of selecting priority projects that meet specific needs and provide high value added to economy and society. At the same time, project implementation also needs to increase efficiency and effectiveness to ensure the expected quality.

5.4. Maintenance and Repair Needs

Along with the quality and the climate change and natural disasters resilience, the cost of maintenance and repair is also expected to continue increasing as the scope of infrastructure becomes huge and modern, which excludes the current maintenance and repair costs for most of dilapidated transport infrastructure. This means that the maintenance and repair action plans need to be carefully planned and linked to a sustainable budget plan, mainly focusing on preventive maintenance as a priority.

In this regard, the Royal Government will strengthen the mechanism of planning, maintenance and repair with high efficiency in accordance with technical standards, including periodic maintenance, routine maintenance and emergency repair. At the same time, the government will examine the possibility of sharing the burden or responsibility for maintenance costs to private partners, especially for projects under the public-private partnership mechanism. The relevant ministries and institutions of the Royal Government will strengthen mechanisms to prevent the overweight transport, as well as disseminate and encourage the public and users to pay more attention on preserving those infrastructures.

5.5. Regional and Global Crises

In the aspect of high uncertainty or fragility resulting from crises such as the economy, finance, society, security and public health, is becoming a major risk for the development process as a whole and for transport infrastructure. The experience of the Covid-19 crisis and the war between Russia and Ukraine provided practical lessons from the enormous effects of those risks. Besides the general disruptions of project initiation, project approval and implementation, those risks generally cause the rising of inflation leading to increase the public investment costs on transport infrastructure and leading to a lack of funding to support the approval and ongoing projects as well as causing the planned projects to be reduced. At the same time, the government has, in times of crisis, diverted some of its budget to support urgent needs to cope with the effects of the crisis, leaving capital investment plans on transport and logistics infrastructure aside.

With the risk leading the major impacts, the Royal Government will try to manage the situation by increasing the size of the reserved budget as much as possible, mostly through the sources of government savings that are easy to use when needed, as well as finding new sources of financing, including issuance of government securities and the creation of other funds to expand the financing base, as well as reduce dependences on overseas loans and increase Cambodia's ownership.

5.6. Inter-institutional Coordination and Human Resources

The successful implementation of this master plan largely depends on the participation of relevant ministries and institutions in their respective disciplines and responsibilities under the guidance and coordination of the National Logistics Council. The ministries and institutions of the Royal Government, especially the Ministry of Public Works and Transport and the State Secretariat of Civil Aviation, play a significant role in the implementation of this master plan, especially in the process of setting action plans and preparing annual investment plans that are realistic and highly effective. In this spirit, the capacity of institutions necessarily needs strengthening through specific roles and responsibilities, especially enhancing knowledges and skills of the government officials. At the same time, the private sector is an indispensable actor for the process of developing transport infrastructure, especially the provision of financial support and technical skills to fill the government's shortcomings. In addition, bilateral and multilateral development partners continue to play significant role through the provision of both credit and grant funding, technical assistance and research, which has become an essential basis for the Royal Government to formulate policies and strategies to develop this sector.

Ensuring the effective institutional coordination can be a challenge during the implementation phase of this master plan. Therefore, to avoid the risk of problems arising from the lack of functional institutional coordination, the role of the National Logistics Council will be more important in facilitating relations and cooperation between relevant institutions, especially among ministries and government through defining responsibilities between institutions, promoting transparency of work performance and increasing ownership as well as fostering and enhancing institutional capacity. At the same time, the strengthening capacity building for human resources by providing trainings to relevant officials, planning, project management and coordination with private sector and development partners will contribute to the capacity building of government institution on transport and logistics.

6. CONCLUSION

Cambodia's strong and sustainable economic growth over the past four decades clearly shows the contribution of transport infrastructure and logistics through the indispensable supporting role to all economic and social activities. Transport and logistics infrastructure continue to play a significant role in promoting and developing sectors based on favourable conditions of geographical and political location, as well as supporting the process of connecting Cambodia to the region and the world under the framework of the bilateral and regional free trade agreement, aiming to contribute to transforming Cambodia into an upper-middle-income country by 2030 and a high-income country by 2050. This further showcases the correct and long-term vision of the Royal Government, having launched and continued Cambodia's four priority policies, including People, Water, Road and Electricity since 1997.

The Comprehensive Master Plan on Cambodia Intermodal transport and Logistics System 2023-2033 is a road map for guiding the development of joint transport infrastructure and by sector in accordance with the necessity and urgency of Cambodia, indicated in the significant national strategic documents, including Rectangular Strategy Phase 4 and Industrial Development Policy 2015-2025. This responds to the indispensable requirements of planning framework which is intertwining and connecting with financing framework in supporting the development of transport and logistics infrastructure in Cambodia. In the overall perspective and framework, the master plan sets out the Transport network pattern of “3-4-4-2” and the logistics node system pattern of “2-2-N” and identifies land transport as a priority sub-sector, focusing on the quality rather than quantity. These strategies are well linked and complementary, which will help Cambodia prepare and gradually participate in regional and global integration.

The implementation of this master plan requires effective and efficient coordination, monitoring and evaluation. Thus, the National Logistics Council, which is an existing institutional mechanism, will take additional roles in leading and promoting the implementation of the master plan with the support of relevant institutions, especially the National Logistics Steering Committee, which play the roles to promote and organize the implementation of action plans set in accordance with priority project principles and implementation procedures of public investment projects as

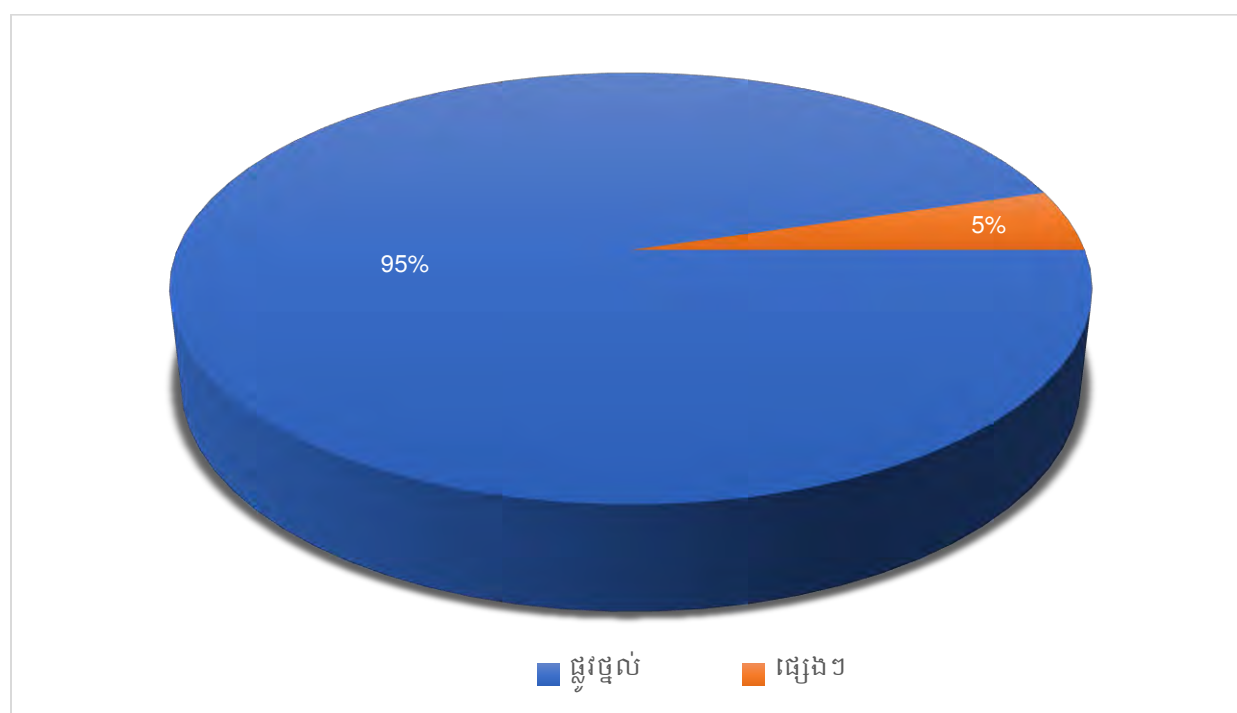
well as crucial duties in mobilizing the financial and technical resources to ensure the effectiveness of implementing the master plan. At the same time, relevant ministries and institutions necessarily provide good cooperation during the implementation of the projects and monitoring and evaluation of work achievement in a highly responsible spirit.

APPENDIX

APPENDIX 1. BASE YEAR 2017⁶ VOLUME ESTIMATION

The estimation of traffic volume for the base year 2017, the foundation year for developing this master plan, has been conducted based on surveys of traffic indices and passenger and transit data across the country. Total passenger traffic volume across the country in 2017 is about 184 million people / year, and the majority of passengers (95%) used roads as the main mode of transport. The number of civil aviation passengers ranked second (about 4%), but more than 90% of these passengers were from overseas. Other modes of transport, including railways, inland waterway, and seas, contribute less to passenger transport across the country.

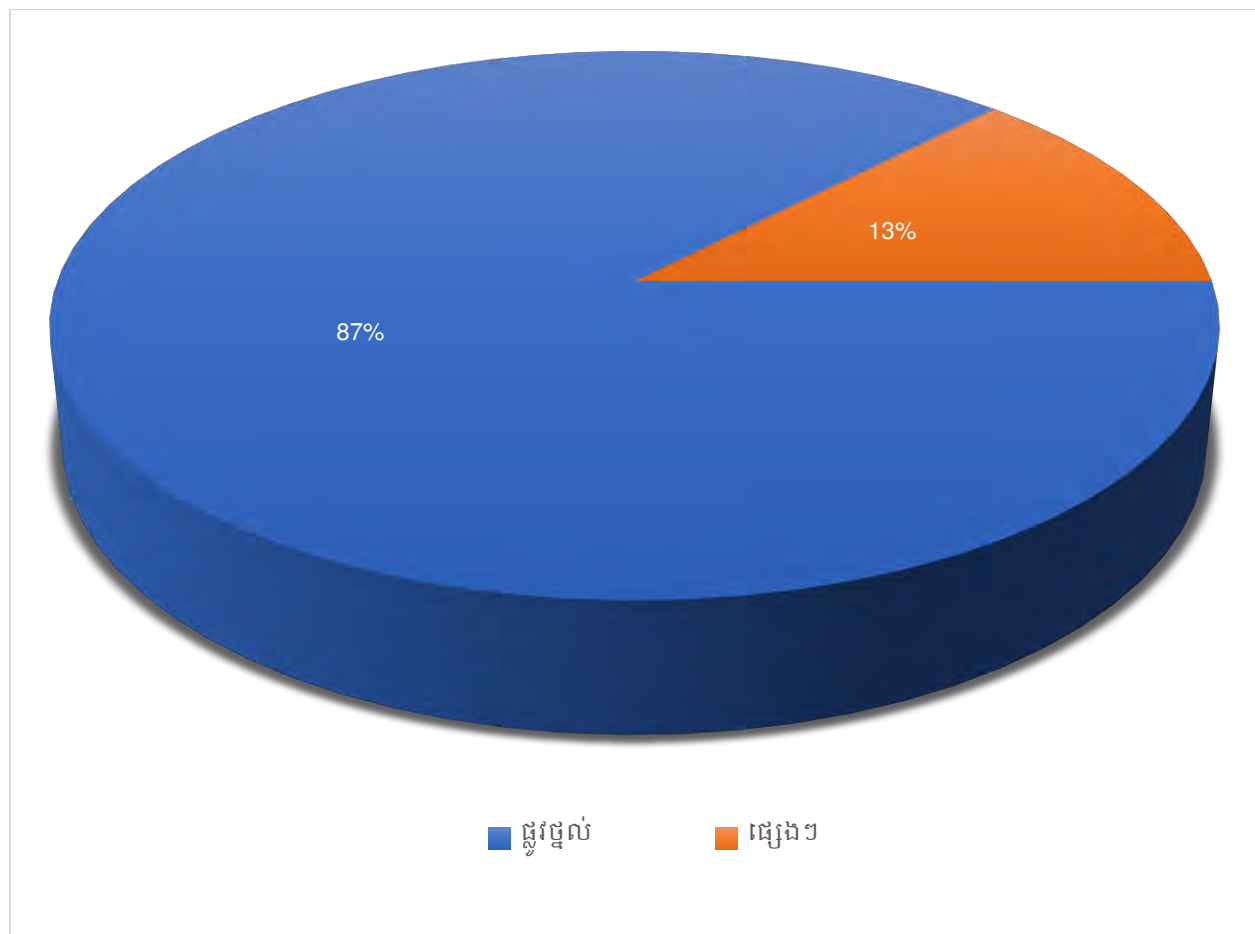
Figure 1. A. Proportion of passenger traffic volume using other means in 2017



Similarly, the volume of freight in 2017 was about 82.51 million tons / year, which the majority of about 87% mainly used road transport. Other modes of transport partially contributed for the transit of goods to the destinations across the country. The option for traffic model analysis is used to study in detail the flow of passengers and cargos between each area or province in order to facilitate traffic volume forecasted by 2030.

⁶ Study Report on Comprehensive Master Plan on Intermodal Transport System 2021

Figure 1. B. Proportion of traffic volume of consumer goods in 2017



1.1. Roads

Based on the traffic flow model analysis, the results of the estimation of both passengers and cargos transport show a similar traffic flow pattern with the accumulation of congested traffic in Phnom Penh. Transport flow is congested on the main national roads connecting Phnom Penh to the provinces of the Northwest zone (through Kampong Chhnang, Pursat, Battambang, Kampong Cham, Kampong Thom, Siem Reap and Banteay Meanchey), Southwest zone (through Kampong Speu, Kandal, Takeo, Kampot province and Sihanoukville) and the Eastern zone (passing through Kandal, Prey Veng, Svay Rieng, Kampong Cham and Tbong Khmum province).

TOT_Flow

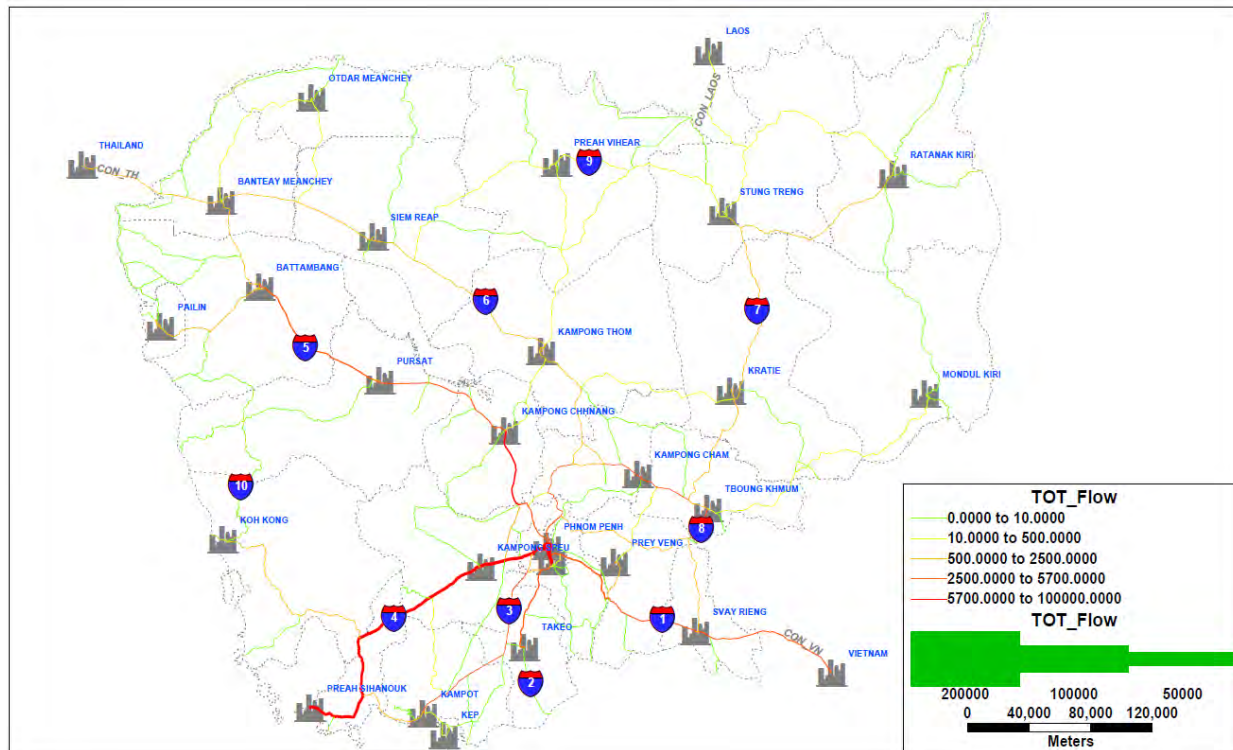
- 0.0000 to 10.0000
- 10.0000 to 500.0000
- 500.0000 to 2500.0000
- 2500.0000 to 5700.0000
- 5700.0000 to 100000.0000

TOT_Flow

200000 100000 50000
0 40,000 80,000 120,000
Meters

Comprehensive Master Plan on Cambodia Intermodal Transport and Logistics System 2023 – 2033

Map 1.1. B. The estimation of cargo traffic on the national road network in 2017 (PCU/day)



Traffic volume of cargo transport across National Road 4 ranges from 10,000 PCU/day to 13,000 PCU/day. Freight activities across major national roads are also moderate such as National Road No. 1 (between 4,000 PCU/day to 6,000 PCU/day), National Road No. 5 (between 2,000 PCU/day to 6,000 PCU/day), National Road No. 6 (between 2,000 PCU/day to 4,000 PCU/day), National Road No. 2 (between 4,000 PCU/day to 5,000 PCU/day), National Road No. 6 (between 1,000 PCU/day to 4,000 PCU/day), National Road No. 2 (between 1,000 PCU/day to 3,500 PCU/day), National Road No. 7 (between 1,000 PCU/day to 3,000 PCU/day) and National Road No. 8 (between from 1000 PCU/day to 1,500 PCU/day).

1.2. Railways

The existing railway system has a total length of 652 km and is divided into southern and northern lines. Based on the data collected in 2017, there were 391,100 passengers using the railway, and the freight transport was about 759,700 tons.

The results of the survey of the main stations in Phnom Penh, Takeo, Kep and Sihanoukville show the distribution of traffic flow from the capitals to the provinces through the following railways:

The Number of rail passengers in 2017 (10,000 passengers/year)

Area/Province	Phnom Penh	Takeo	Kep	Sihanoukville	Total
Phnom Penh	-	0.85	0.04	0.49	1.38
Takeo	1.46	-	-	0.03	1.49
Kep	0.08	-	-	-	0.09
Sihanoukville	0.90	0.02	0.03	-	0.96
Total	2.44	0.88	0.07	0.52	3.91

The Volume of goods in 2017 (10,000 tons/year)

Area/Province	Phnom Penh	Takeo	Kep	Sihanoukville	Total
Phnom Penh	-	14.32	1.10	23.96	39.38
Takeo	7.71	-	-	0.35	8.06
Kep	0.02	0.06	-	-	0.08
Sihanoukville	25.25	2.74	0.45	-	28.45
Total	32.98	17.13	1.55	24.31	75.97

1.3. Waterways

The volume of passenger traffic by inland waterway concentrates and passes through the Phnom Penh Autonomous Port and Siem Reap Port, which are mostly tourists traveling from Vietnamese-Phnom Penh-Tonle Sap and divides the flow of passenger traffic from each region or province as follows:

The Number of inland waterway passengers in 2017 (10,000 passenger/year)

Area/Province	Phnom Penh	Siem Reap	Vietnam	Other countries	Total
Phnom Penh	-	0.69	0.32	1.34	2.35
Siem Reap	0.69	-	-	-	0.69
Vietnam	0.32	-	-	-	0.32
Other countries	1.34	-	-	-	1.34
Total	2.35	0.69	0.32	1.34	4.70

Phnom Penh Autonomous Port is the only large river port equipped with modern facilities for loading and unloading services, while other river ports provide the secondary cargo transport service. The flow of freight transport mainly depends on Phnom Penh Autonomous Port and Siem Reap Port, which is mostly transported to or from Vietnam and other countries in the region.

The Volume of goods along the rivers in 2017 (10,000 tons/year)

Area/Province	Phnom Penh	Siem Reap	Vietnam	Other countries	Total
Phnom Penh	-	-	137.89	-	137.89
Siem Reap	-	-	-	-	-
Vietnam	137.89	-	-	-	137.89
Other countries	-	-	-	-	-
Total	137.89	-	137.89	-	275.77

1.4. Maritime transport

Currently, the main seaports include Sihanoukville Autonomous Port, Steung Hav Port, Petrol Station in Sihanoukville, Koh Kong Port, Sre Ambel Port, Oknha Mong Port in Sihanoukville Province, Kampot Port in Kampot Province and Kep Tourism Port in Kep Province. The traffic volume of passengers and goods passing through major seaports in 2017 is estimated as follows:

The Number of passengers passing through seaports in 2017 (10,000 passenger/year)

Area/Province	Kep	Sihanoukville	Koh Kong	Other countries	Total
Kep	-	-	-	-	-
Sihanoukville	-	-	-	12.8	12.8
Koh Kong	-	-	-	-	-
Other countries	-	12.8	-	-	12.8
Total	-	12.8	-	12.8	25.6

The Volume of goods crossing seaports in 2017 (10,000 tons/year)

Area/Province	Kep	Sihanoukville	Koh Kong	Other countries	Total
Kep	-	-	-	13.00	13.00
Sihanoukville	-	-	-	325.65	325.65
Koh Kong	-	-	-	11.40	11.40
Other countries	13.00	325.65	11.40	-	350.05
Total	13.00	325.65	11.40	350.05	700.10

1.5. Air Transport

The international airports which are in operation include Phnom Penh International Airport, Siem Reap International Airport, and Sihanoukville International Airport. The volume of goods transported by air is less than the other means of transport. Therefore, the estimation of traffic distribution for passengers has the following results:

The volume of passengers through the airports in 2017 (10,000 passenger/year)

Area/Province	Phnom Penh	Sihanoukville	Siem Reap	Other countries	Total
Phnom Penh	-	0.75	16.49	194.76	212.00
Sihanoukville	0.75	-	0.63	15.62	17.00
Siem Reap	16.49	0.63	-	193.38	210.50
Other countries	194.76	15.62	193.38	-	403.75
Total	212.00	17.00	210.50	403.75	843.24

APPENDIX 2. THE SUMMARY REPORT ON THE MASTER PLAN ON CAMBODIA INTERMODAL TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM

The Master Plan Study Report on intermodal transport system has been developed under the grant financing of the People's Republic of China and direct participations of the ministries and institutions of the Royal Government of Cambodia in English language and consists of seven documents:

1. Comprehensive Master Plan on Cambodia Intermodal transport and Logistics System 2023-2033 (Whole Master Plan)
2. Road Transport Plan
3. Railway Transport Plan
4. Inland Waterway Transport Plan
5. Maritime Transport Plan
6. Civil Aviation Development Plan and
7. Logistics System Development Plan

The study report of the whole master plan on Cambodia Intermodal Transport and Logistics System 2023-2033 is a blueprint document indicating the direction and overall framework of planning for the transport infrastructure by all modes, including the logistics sector. The study report is used as a basis for preparing the Comprehensive Master Plan on Cambodia Intermodal Transport and Logistic System 2023-2033 in Khmer language.

Moreover, the master plan report on 6 sub-sectors details the development plans by each transport sector, which is the key component for action plan preparation for the implementation phases of the comprehensive master plan. The study reports are summarized as follows:

2.1. Road Transport Plan

The road development plan is developed based on an assessment of Cambodia's development situation and the needs of the socio-economic and transportation sector, both quality and quantity of passengers and goods, as well as regional successful experiences. Road development focuses on expressways, national roads, and provincial roads. The list of road development projects includes a total of 94 projects with a total investment of 13,602.43 million USD, including 9 expressways with a total investment of 7,173.69 million USD and 85 projects of national/provincial roads equivalent to 6,428.74 million USD.

There are 35 short-term and medium-term projects (2023-2027) worth USD 7,141.83 million, including 4 expressway projects worth USD 4,184.81 million and 31 projects of national/provincial roads equivalent to an investment of 2,957.02 million USD. There are 59 long-term projects (2028-2033) worth USD 6,460.60 million, 5 expressway projects, worth USD 2,988.88 million, and 54 projects of national/provincial roads worth USD 3,471.72 million.

2.2. Railway Transport Plan

The railway transport plan is developed based on an analysis of Cambodia's development situation, linking with the socio-economic and transport sectors, as well as experiences and successful practices in the region. The development of the railway focuses on the rehabilitation and upgrading of existing lines (south and north) as well as the consideration of new routes (new rails and lines) connecting neighboring countries. There are 8 railway transport projects with a total budget of 10,010 million USD, of which has 4 short and medium-term projects in (2023-2027) that cost 3,800 million USD, and also have 4 long-term projects (2028-2033) that cost 6,210 million USD.

2.3. Waterway transport plan

This waterway transport plan is developed based on the analysis and study of the geographical situation, natural conditions, economic and social situation of Cambodia, the situation of waterway transport, study report on the development of related waterway, waterway transport network plan, identification of key development projects, investment plans and sources of funding, measures to support the implementation of the plan and the experience of countries in the region. This is designed for implementation from 2023-2033.

There are 23 waterway transport projects with a total investment of 3,251 million USD, of which 16 short and medium-term projects (2023-2027) cost 2,561 million USD, and there are 9 long-term projects (2028-2033) worth 690 million USD (2 short and medium-term projects will continue until 2033).

2.4. Maritime transport plan

The maritime transportation plan is developed based on the analysis and study of the status of maritime transport and challenges through direct surveys at seaports in four southwestern provinces (Koh Kong, Sihanoukville, Kampot, and Kep). Traffic volume estimations have been conducted to determine the strategy of a seaport network by region.

There are 20 maritime transport projects with a total investment of USD 5,461 million, of which 14 short and medium-term projects (2023-2027) accounted for 2,494 million USD and 9 long-term projects (2028-2033) accounted for 2,967 million USD (3 short-term will continue until 2033).

2.5. Civil Aviation Development Plan

This civil aviation development plan is developed based on an analysis and study of the socio-economic situation in Cambodia, air transport, and challenges in the forms of airport network connectivity, operational status, and management by the State Secretariat of Civil Aviation. Based on the economic aspect, demography, tourism, infrastructure, airline, and civil aviation development policy, the study analyzes key factors influencing the demand of air freight and passengers in Cambodia.

There are 10 civil aviation development projects with a total investment budget of 3,297.90 million USD, including short and medium-term projects (2023-2027).

2.6. Logistics Development Plan

The logistics system development plan is developed based on an assessment of the current situation and problems in the logistics sector in Cambodia. Opportunities and challenges of logistics development, forecasting and analysis of the needs of logistics, and practical experience from China are used in the creation of the development of a comprehensive logistics system development plan for Cambodia. It includes a conceptual approach to the logistics system, objectives, policies, plans, investments, and financing, as well as measures to ensure the implementation.

There are 15 logistics projects with a total investment of 957.50 million USD, including 9 short and medium-term projects (2023-2027) accounted for 630 million USD and 8 long-term projects (2028-2033) accounted for 327.50 million USD (2 short and medium-term projects will continue until 2033).

APPENDIX 3. GLOSSARY

No.	In Khmer	In English	Definition
1	កម្មន្តសាល	Manufacturing	Producing large amount of goods by using machine or industrial production.
2	ការដឹកជញ្ជូន គោលដៅចុង ក្រោយ	Last Mile Delivery	Delivery of goods from the nearest distribution centre to the final destination, such as home or business location.
3	ការដឹកជញ្ជូន ត្រជាក់	Cold Chain	Supply Chain or distribution of goods controlled by cold temperature using refrigerators, cold rooms for producing, storing and distributing to maintain quality of the products
4	ការបញ្ចេញទំនិញពី គយ	Customs Clearance	Procedures for processing the release of goods exported or imported from customs.
5	ការសិក្សាសមិទ្ធិ លទ្ធភាព	Feasibility study	The study on the proposal of project including technical analysis, cost, risk, economy, finance, law, environmental and social impacts, budget sustainability, as well as institution's mechanism and capacity to manage and implement the projects
6	កំពង់ផែឆ្លាតវៃ	Smart Port	The port is equipped with smart technologies and solutions that improve operations, security, infrastructure, and management.
7	ខ្សែប្រវាក់តម្លៃ សកល	Global Value Chain (GVC)	Distributing supply chain for production to other countries or regions by section and functions of productions.
8	ច្រករបៀង	Corridor	Gateways connecting countries or neighbouring regions.
9	សន្និធិ	Inventory	Goods in the warehouse, property or goods registered in the inventory.

10	បំប៉នីយកណ្តុរែផែ	Port Facility	Location, Equipment, facility and other related infrastructures used for the operation of ship and port, including wave protection dam, basin/channel, anchorage, waiting area, dock and other equipment.
11	ថ្លៃសន្តិធិ	Inventory cost	Cost of storing the goods
12	ទស្សនាទាន	Concept Note	Ideas or principles
13	ទីក្រុងឆ្លាត	Smart City	Cities that use technology as an aid for solving problems that occur in the city in order to strengthen the effectiveness of operations, promote the quality of public services, and improve the quality of life and well-beings of the people as well as to ensure the sustainability of development.
14	បណ្តុំ និង បណ្តាញ	Hub and spoke	A transport network with a central complex (hub) and connecting in starry pattern (spoke or radius).
15	បរិយាប័ន្ន	Inclusiveness	Practices or policies providing rights to access equal opportunity and resources.
16	បមាណីយកម្ម	Standardization	The process of making something conform to a standard
17	ប្រព័ន្ធដីកជញ្ជូន គ្រប់ជ្រុងជ្រោយ ៣-៣-៤-២	Comprehensive Transport System 3-3-4-2	3 major transport corridors, 3 secondary transport corridors; 4 major transport hubs; 2 external transport nodes
18	ប្រព័ន្ធដីកជញ្ជូន ពហុមធ្យោបាយ	Multi-modal Transportation System	Transportation system operating under a single transportation agency using multi-modal transportation (multiple means) under the control or ownership of single operators.

19	ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន អន្តរមធ្យោបាយ	Inter-modal Transportation System	Intermodal transport is the transport of goods in a single unit or vehicle using two or more means of transport to move the load from its origin to its destination where it is not handled when moved from one vehicle to another.
20	ប្រព័ន្ធឡូជីស្ទិក ២-២-N	Logistics System 2-2-N	Two cores, two poles, multiple N centres, or 2 Logistics Complex, 2 Logistics Parks and Logistics Centres in everywhere.
21	ផ្លូវជាតិ	National Road	Refers to the road with a lot of traffic: A. Road connecting Phnom Penh to each provincial town across the country B. Road connecting from one city to another C. Road connecting from the national road to the national road D. Road from a national road to a provincial town E. Road junction from national road or connecting road from provincial town to major areas such as port, train stations, airports, special economic zones, tourist resorts, border gates, areas with other important economic potentials F. Main roads of the country with lots of traffic and determined by the government as requested by MPWT
22	ផ្លូវជាតិកម្រិត១	National Road one-digit	National road with 1 (one) digit
23	ផ្លូវជាតិកម្រិត២	National Road two-digit	National road with 2 (two) digits
24	ផ្លូវទឹក	Inland Waterway	Including river, lake, canal and stream that can be used for navigation.
25	ផ្លូវនាវាចរណ៍	Navigation route	Section that located in waterway for navigating based on purposes in any season.
26	ផ្លូវលឿនលឿន	Expressway	A road with median strips separating roadways for the two opposite directions of traffic, without at-grade crossing with any road, with adequate equipment and facilities to ensure non-stop and safe traffic flow, reduce travelling time and there are toll gates at the exit.

27	ផ្លូវសមុទ្រ	Maritime	Including costal area, gulf, bay, stream along the sea and deep sea that can be used for navigation
28	ពិពិធកម្ម	Diversification	Many different kinds and varieties
29	ភណ្ឌាគារគយ មានដែនកំណត់	Customs Bonded Warehouse	A building, place or an area that is authorized to store goods for a specified period of time under the customs control.
30	ភាគលាភប្រជា សាស្ត្រ	Demographic dividend	Economic growth as result of the shift in the population's age structure in one country
31	មជ្ឈមណ្ឌលដឹក ជញ្ជូន	Transportation Hub	Central location for gathering, arranging, exchanging means of transport and distribution of goods or passengers.
32	មជ្ឈមណ្ឌល ឡូជីស្ទិក	Logistics Complex	It is the primary node of regional logistics infrastructure network, and the place where all kinds of logistics facilities and logistics enterprises are centralized in space. It mainly undertakes large-scale, wide-range, high-frequency and high-intensity logistics exchange activities, with certain scale and comprehensive service functions.
33	មណ្ឌល ឡូជីស្ទិក	Logistics Centre	It is the tertiary node of logistics infrastructure network, and mainly undertakes the professional supporting logistics services required for trade circulation, agriculture and manufacturing industry in respective areas.
34	របៀងដឹកជញ្ជូន មេ	Main Transport Corridor	Major corridor connecting from one region to another region by one or more modes of transport such as expressway, roads, railways, and waterway.
35	របៀងដឹកជញ្ជូន រង	Sub-Transport Corridor	Sub corridor connecting from one region to another region by one or more modes of transport such as expressway, roads, railways, and waterway.

36	ស្ថានទូរដ្ឋស្តីក	Logistics Park	It is the secondary node of regional logistics infrastructure network, the place where all kinds of logistics facilities and logistics enterprises are centralized in space, and the rally point of logistics enterprises with a certain scale and multiple service functions.
37	សំណង់សិល្បកាប្យ	Drainage Infrastructure	Bridge, drain, drainage system, water storage for national road, railway and other physical infrastructure that provide safety efficiency and stability of national road and railway.
38	ហិរញ្ញប្បទាន	Financing	Providing finance or loan
39	ទូរដ្ឋស្តីកត្រួតវៃ	Smart Logistics	Combination of management structure preparation and traffic analysis for transport and logistics management (develop the cargo flow management and operation plan) through using the data effectively.
40	អាកាសយានដ្ឋានកម្រិត 4F, 4E, 4C	4F, 4E, 4C Airport	Standard levels of airports that can accommodate different categories of aircraft (4F, 4E, 4C).

APPENDIX 4. List of Intermodal Transport Projects

No.	Type of Project	Investment Cost Estimate (USD Million)	Number of Projects	Short & Medium term (2023-2027)		Long term (2028-2033)	
				Number of Projects	Investment Cost Estimate (USD Million)	Number of Projects	Investment Cost Estimate (USD Million)
1	Road Projects	13,602.43	94	35	7,141.83	59	6,460.60
1.1	Expressway Projects	7,173.69	9	4	4,184.81	5	2,988.88
1.2	National Road, Provincial Road, and other main roads	6,428.74	85	31	2,957.02	54	3,471.72
2	Railway Projects	10,010	8	4	3,800	4	6,210
3	Inland Waterway Projects	3,251	23	16	2,561	9	690
4	Maritime Projects	5,461	20	14	2,494	9	2,967
5	Air Transport Projects	3,297.90	10	10	3,297.90	0	0
6	Logistics Projects	957.50	15	9	630	8	327.50
7	Additional Projects	99.30	4	2	1.30	2	98
Total		36,679.13	174	90	19,926.03	91	16,753.10

Note: - The calculation of each investment project is made based on the related cost estimation through the discussion and clarification from the relevant departments.
- Some projects are implemented across different period of times (from short term to long term) including 2 Inland Waterway projects, 3 Maritime Transport projects and 2 Logistic projects.

A. List of Expressway Project

No.	Transport Corridor, growth pole, and poles connecting the growth	Name of Project	Length of roads to be constructed	Number of lanes	Investment Cost Estimate (USD Million)	Short & Medium term (2023-2027)	Long term (2028-2033)
1	Southeast Transport Corridor	Phnom Penh-Bavet Expressway (EX1)	From Ring Road 3- Lvea Em (Phnom Penh-Bavet) 135.1km	4	1,376	1	
2			Bridge crossing the river from Ring Road 3 and its connecting road 3.7km	4	233.56	1	
3	Northwest Transport Corridor	Phnom Penh-Siem Reap-Poi Pet Expressway (EX6 & EX5)	From Ring Road 3 (Phnom Penh-Siem Reap) 250km	4	2,500	1	
4			Siem Reap-Poi Pet 150km	4	1,500		1
5		Ring Road 3 Construction project at Eastern Section of Mekong River phase 1 (2 bridges crossing Koh Dach and 30km of road	36.17km	4&2	210		1

6		Ring Road 3 Construction project at Eastern Section of Mekong River phase 2 (Bridge crossing Mekong River and 3km of road)	2.425km	4	130		1
7		Ring Road 4	46.59km	4	298.88		1
8		Second Ring Road construction project connecting from Cambodia-Korea friendship bridge (Night Market-Arey Ksat) to Phnom Penh-Bavet Expressway	21.5km	4	75.25	1	
9		Tunnel from Samdach Songe Choun Nath – Arey Ksat	3.5km	4	850		1
Total			647.985km		7,173.69	4	5

Note: Calculation of each investment project is made based on the related cost estimation through the discussion and clarification from the relevant departments.

- Medium and long term (2023-2027): roads to be constructed are 409.30Km and estimated investment budget accounted for 4,184.81 million USD
- Long term (2028-2033): roads to be constructed are 238.685Km and estimated investment budget accounted for 2,988.88 million USD

B. List of National Road (NR), Provincial Road (PR), and other Main Road Projects

No.	Transport Corridor, growth pole, and poles connecting the growth	Name of Project	Length of roads to be constructed	Number of lanes	Investment Cost Estimate (USD Million)	Short & Medium Term (2023-2027)	Long term (2028-2033)
1	Battambang and Siem Reap Growth Pole	New road of Battambang-Siem Reap (NR5 PK302+325 – Sorsor Sdom NR6 PK343+100)	72.15km	2	288.80	1	
2	Southeast transport corridor	Reconstruction of National Road 1 (NR1)	Km 10+500 – Phnom Penh Port 19.64km	6	78.56	1	+
3	Southeast transport corridor		Phnom Penh Port – Nak Loung Bridge 29.85km	4	74.62		1
4	Southeast transport corridor	Maintenance of NR2&22	Ta Khmao (Kandal Province)-O' Chambok-Ang Tasom 72.17km	4	72		1
5	Southwest transport corridor	Reconstruction of NR3	Bek Kous – Kampot 63km	4	94.5		1
6	Northwest transport corridor	Rehabilitation of southern NR5 Project	(Prek Kdam -Thlea ma'am) 135.25km	4	246.35	1	
7	Northwest transport corridor	Rehabilitation of central NR5 project	Thlea ma'am-Battambang and Serey Sophorn-Poi Pet 146.04km	4	161.90	1	

8	Northwest transport corridor	Construction of Siem Reap Ring Road	45.77 km	2	100	1	
9	Northwest transport corridor	New roads connecting NR5 and NR6	Samroang Village-Ph'av 21km	4	80		1
10	Northeast transport corridor	Rehabilitation of NR7 (Ro Meat commune-Laos Border)	Ro Meat commune - Trapaing Kreal 96.63km	2	55.5	1	
11	Northeast transport corridor	Rehabilitation of NR 7 (Skun-Kampong Cham City)	45.49 km	4	114.89	1	
12	Northeast transport corridor	Rehabilitation of NR7 (Kampong Cham city-Preah Theat NR73)	36km	4	36		1
13		Rehabilitation of NR8	Prek Ta meak-Kreak 123.4km	4	120	1	
14	Northern transport corridor	Rehabilitation of NR9	Preah Vihea-Steung Treng 143km	4	64		1
15	Coastal transport corridor	Rehabilitation of NR10	Battambang-Koh Kong 197.36km	2	188.36	1	
16		Rehabilitation of NR11 (including road crossing Svay Rieng Boundaries and Peam Chor Rubber Farm)	Nak Loeung-Thnol ToToeng 101km	4	118		1

17		New National Road No.23 (NR21-NR14)	NR21-Peam Raing 20km	2	21.69	1	
18		Rehabilitation of NR31	Thnol Bek Kous-Kampong Trach 53.53km	2	58.78	1	
19	Coastal transport corridor	Rehabilitation of NR33 (Kampot-Kampong Trach)	Kampot-Kampong Trach 52.57km	2	59.98	1	
20		Rehabilitation of NR41	Thnol Totoeng-L'ang 95.26km	2	65.89	1	
21		Rehabilitation of NR42	Bek Chan-Tek Phos 69km	4	112		1
22		Rehabilitation of NR43	Treng Trayoeng-Tvea Thmey 79km	2	73		1
23		Rehabilitation of NR45	Kang Keng-Prei Nob 69km	2	60		1
24	Coastal transport corridor	Rehabilitation of NR48 including bridge	Chamkar Luong-Cham Yeam 136km	4	250		1
25		New NR50C and bridge crossing Tonle Sap Kampong Chhnang-Kampong Thom province (Bridge length of 3.9km)	Kampong Chhnang-Kampong Thom 58km	2	248	1	
26		Rehabilitation of NR53	Kampong Chhnang-Am Laing 62km	2	50		1

27		Reconstruction of NR53A	Phsar Village-Kdol 29km	2	20		1
28		Reconstruction of NR54	Kror Kor-Kampong Luong 5km	2	5		1
29		Reconstruction of NR55	Svay At-Thmor Da 182km	2	100		1
30		Reconstruction of NR56	Serey Sophorn-Samroang 114km	2	45		1
31		Reconstruction of NR57	Battambang-O' Preah 103km	2	40		1
32		Reconstruction of NR59	Kon Damrei-Pailin 140km	2	50		1
33		Reconstruction of NR60B (Kratie City-Kampong Tmor/Kampong Thom)	120km	2	100		1
34	Northern transport corridor	Reconstruction of NR62	Tnol Bek-Preah Vihea city 125km	2	37.5		1
35			Preah Vihea city-Preah Vihea Temple 118km	2	35.5		1
36		Reconstruction of NR62-3	NR62-NR64 90km	2	115		1

37		Reconstruction of NR64	Bakong Temple-Tbeng Meanchey 112km	2	60		1
38		Reconstruction of NR68	Kralanh-O' Smach 117km	2	60	1	
39		Reconstruction of NR70	Prey Totoeng-Peam Chi Korng 13km	2	7		1
40		Reconstruction of NR70B Tonle Bet (NR7) Srey Santhor-Prek Ta Meak-Lvea Am-Peam Ro (RN11)	145km	2	139		1
41		Reconstruction of NR71	Treung-Kampong Thmor 58km	2	61.88		1
42		Reconstruction of NR71C (Sror Lop-Steung Treng-Cham Ka Leu)	114.62km	2	129.98	1	
43		Reconstruction of NR72	Krek-Trapaing Phlong 14km	2	10	1	
44		Reconstruction of NR73	Pratheath-Kratie 92km	2	80	1	
45		Reconstruction of NR74	Sre Cha-Trapaing Sre 21km	2	15	1	
46		Reconstruction of NR76	Snuol-Ban Lung 306km	2	144		1
47		Reconstruction of NR78	O' Pong Morn-O' Ya Dav 192km	2	73		1

48		Reconstruction of NR78C Doung Kralor (Steung Treng Province)- Siem Pang-Vin Sai- O' Chum- Ban Loung (Rattanakiri province)	132km	2	123		1
49		NR78-5 (Rattanakiri Ban Loung- Kan Touy Neak Cambodia-Vietnam border)	170km	2	250		1
50		Reconstruction NR92	Som Ang-Kampong Sro Lav 137km	2	120		1
51		Reconstruction of Provincial Road 94 and 95 (PR94 & PR95)	Phnom Dek-Kampong Sra Lav 147km	2	120		1
52		Reconstruction of PR147	Yor Thin Pika-Taken Koh Sla 22km	2	10		1
53		Reconstruction of PR159C, 159D, and 159E	Borvil-Village 30-Phnom Proek 47km	2	25		1
54		Reconstruction of PR310	Village 2-Koh Roka 45km	2	30	1	
55		Reconstruction of PR312	Lvea-Pro Sva 29km	2	24.90	1	
56		Reconstruction of PR312B	Prasat Commune-Roung 22km	2	15		1

57		Reconstruction of PR312C	Kroal Kor-Kraing Lvea 21km	2	10		1
58		Reconstruction of PR316A	Chi Phou-Chantrea 16km	2	8		1
59		Reconstruction of PR371	Pen Commune-Chhloung 90km	2	150	1	
60		Reconstruction of PR377 & 377A	48.59km	2	25.72	1	
61		Reconstruction of PR1577	Ratanak Mondol-Battambang 52km	2	20		1
62		Reconstruction of PR1578	Steung Kach-Roka Bos 17km	2	7		1
63		Reconstruction of PR2561	Ta Pen-Boeng Snor 26km	2	10		1
64		Reconstruction of PR2624	Phnom Dek-Skun 79km	2	50		1
65	Siem Reap Growth Pole	New PR 2662	Siem Reap-Siem Reap 18km	4	20	1	
66		Reconstruction of PR2625, 2648, and 2686	Kirivorn-Cham Ksan 148km	2	100		1
67		Reconstruction of PR3762	Kronhoung Senchey Cherng-Chey Khlaing 27km	2	10	1	
68		Reconstruction of PR3764	NR76-Cambodia-VN Border 52km	2	25		1

69	Siem Reap Growth Pole	Access road to New Siem Reap Airport	Airport-Siem Reap Ring Road 19.59km	4	58.40	1	
70	SHV Growth Pole	Access road to SHV	Prey Nob-SHV 45km	4	100	1	
71	Phnom Penh Growth Pole	Access to New PP Airport (Widening Hun Sen Blvd to the South)	Ring Road 3- New Phnom Penh Airport 7km	4	50		1
72	Phnom Penh Growth Pole	Access road to PPAP	10km	2	50		1
73	Coastal transport corridor	Access road to Koh Kong Port	NR48-Koh Kong Port 8km	2	20	1	
74		Tonle Bassac Bridge project (Chak Ang Re Krom-Prek Pra)	0.845km	4	58.25	1	
75		Bridge crossing Mekong River Kdei Ta Koy project	2.59km	2	138		1
76		Road Project (Mae Sang-Ro Meas Heak)	28km	2	19.6		1
77		Road project (Chum Kiri RN41-Chhouk-Kampong Trach RN33)	42.30km	2	24.27		1
78		Rehabilitation NR67	134km	2	26.05	1	
79		Road project 2565A, 2565B, 2561	23.20km	2	15.80		1
80		Road project No59, 57B2, 57B1, 159C, 156D	120km	2	26.31		1

81		Road project 266E, 166F	80km	2	18.42		1
82		Cambodia-Korea friendship bridge project (Night market-Arey Ksat)	3.50km	2	330	1	
83		Samdech Hun Sen Tmor Rieng road (from PR146A in Keo Pus commune, Prey Nob district, Sihanoukville province to Km 23+510 NR48 in Boeung Preav commune, Srea Am Bel district, Koh Kong Province	23.51km	2	15		1
84		PR149 (NR4 at Km 133+600 in Kampong Sei La district to Km 55+50 NR3 at Km 195+480 st Prei Nob district, Sihanoukville Province)	55.59km	2	40		1
85		PR1440	44.30km	2	64.32		1
Total			6,245.745km		6,428.74	31	54

Note: Calculation of each investment project is made based on the related cost estimation through the discussion and clarification from the relevant departments.

- Short-term and medium (2023-2027): 1,988.235km construction length of road and 2,957.02 million USD of investment budget
- Long-term (2028-2033): 4,257.51km construction length of road and 3,471.72 million USD of investment budget.

C. List of Railway Project

No.	Transport Corridor, growth pole, and poles connecting the growth	Name of Project	Description of Key Construction	Investment Cost Estimate (USD Million)	Short & Medium term (2023-2027)	Long term (2028-2033)
1		Upgrading of Phnom Penh-Poi Pet railway to a railway with the same load capacity and speed as the southern railway line (passenger line speed of 80 km/h and freight line speed of 50 km/h).	The first phase: Upgrade Phnom Penh-Poi Pet railway to a railway with load capacity and speed as the southern railway line. It includes changing existing sleepers to concrete sleepers, changing fastening from small to large, preparation railway foundations, bridges and buildings, signal and information equipment, railway facilities, solving problems in railway stations, railway line, repair railway depot, the improvement of waiting areas and passenger enter-exit terminal, connect with other modes of transportation, and the efficient arrangement for passenger and cargo transport. In addition, adjusting the radius of curvature of the existing railway line will ensure the safety of train operation and can accelerate the speed of train. (Passenger line speed of 80 km/h and freight line speed of 50 km/h).	300	1	
2	Southwest transport corridor	Reconstruction of Phnom Penh-SHV to high-speed railway	Next phase: Reconstruction of Phnom Penh - Sihanoukville Railway to a high-speed Railway. It is a new construction of railway with a width of 1,435 mm, a passenger line speed of 160 km/h and a freight line speed of 80 km/h, and load capacity of more than 20 tons/axle. Installation of	1,330		1

			signal and information equipment, railway facilities, solving problems at railway stations, railway lines, railway foundations, bridges and railways, maintenance of railway depot, the improvement of waiting areas and passenger enter-exit terminal, connecting with other modes of transportation, and efficient transportation arrangement for passengers and goods. In addition, adjusting the radius of curvature of the existing railway line will ensure the safety of train operation and can accelerate the speed of train safely			
3	Northwest transport corridor	Reconstruction of Phnom Penh-Poi Pet to high-speed rail	Next phase: Reconstruction project of Phnom Penh-Poi Pet railway to high-speed railway. It is a new railway construction with a width of 1.435 mm, a passenger line speed of 160 km/h and a freight line speed of 80 km/h, a load capacity of more than 20 tons/axle. Installation of signal and information equipment, railway facilities, problem solving at railway stations, railway lines, railway foundations, bridges and railways, repair railway depot, the improvement of waiting areas and passenger enter-exit at station, connecting with other modes of transportation, and efficient transportation arrangement for passengers and goods. In addition, adjusting the radius of curvature of the existing railway line will ensure the safety of train operation and can accelerate the speed of train safely	1,930		1

4	Southeast transport corridor	Construction of high-speed railway Phnom Penh-Bavet Vietnam border (New)	The railway from Phnom Penh to southeast passes through the new Phnom Penh Autonomous Port to the east along National Road 1 through Kandal, Prey Veng and Svay Rieng provinces, and ends at the Bavet border gate (Cambodia-Vietnam border) that has a total length of 150km. It is mainly focused on both passenger and cargo transport. After the construction, the passenger speed will be 160 km/h and the freight speed will be up to 80 km/h.	800		1
5	Northwest transport corridor	Construction of high-speed railway Phnom Penh-Kampong Thom-Siem Reap-Poi Pet (New)	The new railway from northwest Poipet passes through Siem Reap, Kampong Thom, Cheung Prey (Kampong Cham), Phnom Penh. It focuses on the transportation of goods and passengers. After the construction, the passenger speed will be 160 km/h and the freight speed will be up to 80 km/h. Load weight over 20 tons/axle.	2,150		1
6	Tourist and passenger growth pole	Railway construction (1) Phnom Penh-New Airport (Takhmao, Kandal province) (New) (2) Siem Reap-New Airport (Sot Nikum, Siem Reap province) (New)	(1) This new railway is for light train carrying tourist leaving the new airport (Takhmao, Kandal province) to Phnom Penh, and from Phnom Penh to Techo International Airport (Takhmao). It is estimated to be 20 km long. (2) This new railway is for light trains carrying tourists leaving New Siem Reap Angkor Airport (Sot Nikum, Siem Reap Province) to Siem Reap city, and from Siem Reap city to New Siem Reap Angkor Airport. The project is estimated to be 30 km long. (3) It is a kind of Mono rail, AGT and subway railway in Phnom Penh for the type of light train with high safety, low noise, avoid traffic jams,	3,500	3	

		(3) Transportation in Phnom Penh city (Mono rail, AGT, Subway) (New)	reduce pollution and sanitation. It is estimated to be 20 km long.			
Total				10,010	4	4

Note: Calculation of each investment project is made based on the related cost estimation through the discussion and clarification from the relevant departments.

D. List of Waterway Project

No.	Transport Corridor or growth pole, poles connecting the growth	Name of Project	Description of Key Construction	Investment Cost Estimate (USD Million)	Short & Medium term (2023-2027)	Long term (2028-2033)
1	Phnom Penh Growth Pole	Expansion of LM17 Phase 4	The construction of 3 container terminals with a capacity of 5,000 tons each and with a width of 150m (excluding the equipment), and a container yard of 5.5 hectares	16	1	
2	Phnom Penh Growth Pole	Development of Container Yard at LM17	Develop two cargo terminals with a capacity of 3,000 tons each and a width of 150m for phase 1	70	1	
3	Northwest transport corridor	Study and development of breakbulk, multipurpose port terminal and tourist port at Tonle Sap Lake (Chong Beoung Thom)	The study, architectural design and engineering work for the development of 2 multipurpose ports with a capacity of 2,000 tons each and a width of 130m	50	1	
4	Northwest transport corridor	The study and construction of Pursat multipurpose port terminal	The study, architectural design and engineering work for the development of one multipurpose port with a width of 70m with cargo handling capacity of 80,000 tons annually	20		1

5	Northwest transport corridor	The study and construction of Pursat Tourist Port Terminal	The study, architectural design and engineering work for the development of 2 tourist ports, a capacity of 100GT with a width of 90m and capacity to accommodate 100,000 tourists annually	5		1
6	Northwest transport corridor	The study and construction of multipurpose port terminal in Siem Reap province	The study, architectural design and engineering work for the development of one multipurpose port with a capacity of 500 tons, a width of 70m, and cargos handling capacity of 80,000 tons annually	20		1
7	Northwest transport corridor	The study and construction of tourist port in Siem Reap province	The study, architectural design and engineering work for the development of two tourist ports, a capacity of 100GT with a width of 90m and capacity to accommodate 100,000 tourists annually	5		1
8	Northwest transport corridor	The study and rehabilitation of waterway from Tonle Sap lake-Phnom Penh-Kampong Chhnang province	The study, architectural design and engineering work for the rehabilitation and improvement of waterway to facilitate the navigation for vessel with a capacity of 2,000 tons from Tonle Sap in Phnom Penh to Kampong Chhnang. The total length is 120km with the depth of 3.5m.	10	1	

9	Northwest transport corridor	The study and rehabilitation of the Tonle Sap waterway from Kampong Chhnang to Pursat	The study, design, rehabilitation and improvement of waterway for the navigation for vessels with the capacity of 500 tons from Kampong Chhnang to Pursat. The total length of the waterway is 50km with the depth of 2.7m	100		1
10	Northwest transport corridor	The study and rehabilitation of Tonle Sap waterway from Pursat to Siem Reap	The study, architectural design and engineering work for the rehabilitation and improvement of waterway to facilitate the navigation for vessels with capacity of 500 tons from Pursat to Siem Reap. The total length of waterway is 90km with the depth of 2.7m	130		1
11	Northwest transport corridor	Study and construct Preak Kdam port terminal along Tonle Sap River	The study and engineering design for the development of two multipurpose ports for vessels with capacity of 3,000 tons width of 150m, and cargos handling capacity of 80,000 tons annually	20	1	
12	Northwest transport corridor	Construction of Sub-feeder Multipurpose Port Terminal (TS11) along Tonle Sap River	Construction of two multipurpose ports able to accommodate vessels with capacity of 3,000 tons, width of 150m, and cargos handling capacity of 80,000 tons annually	20	1	
13	Northwest transport corridor	Construction of Sub-feeder Multipurpose Port Terminal (UM2)	Construction of two multipurpose ports able to accommodate vessel with capacity of 3,000 tons, width of 150m for phase 2, stage 2 and next phase.	30	1	

14	Northeast transport corridor	Study rehabilitation and improvement of waterway from Phnom Penh to Tonle Bet terminal along Mekong River	After rehabilitation and improvement, waterway, that accommodate only vessels of 1,500 tons, is expanded to 3,000 tons for sea-going vessel. The waterway to be rehabilitated and improved has a total length of 110km with a width of at least 100m and a depth of 5m. The Soil for rehabilitation is approximately 12,333 million cubic meters.	260	1	
15	Northeast transport corridor	Develop Sub-feeder Multipurpose Port Terminal (UM1) along upper Mekong River	Construction of two multi-purpose port with a capacity of 3,000 tons each and a width of 150m, which can accommodate cargos of 80,000 tons annually	20	1	
16	Southeast transport corridor	Develop Sub-feeder Multipurpose Terminal LM26 in Prey Veng province	Construction of two multi-purpose port terminals with a capacity of 3,000 tons each and a width of 150m during the phase 1 at Cambodia-Viet Nam which can accommodate cargos of 80,000 tons annually	70	1	
17	Southeast transport corridor	Study and rehabilitation of Mekong waterway from PPAP to Cambodia-Viet Nam border	After rehabilitation and improvement of Mekong waterway at 4 locations from PPAP to Cambodia-Viet Nam Border, the capacity of the existing waterway transport shall be increased from 3,000 tons (during the dry season) to 5,000 tons for sea-going vessel. The waterway to be rehabilitated is 102km long with a depth of 7.5m.	160		1

18	Southeast and Northwest transport corridor	Installation of aids to navigation along the Mekong River, from Tonle Bet Port terminal to PPAP	The study and engineering work for installation of aids to navigation for 180 locations	13	1	
19		Navigation project “Funan Techo Canal”	The rehabilitation and dredging of Bassac river connecting to the sea in Kep province with a length of 180km, including dredging a new route connecting Prek Takeo, Mekong River to Prek Ta Hing Bassac river and extending to the sea of Kep province. • 3 canal locks is to be constructed in Prek Takeo (Kean Svay district, Kandal province), Svay Daun Keo city (Takeo province), and Damnak Chang Er (Kep province) • 2 strategic ports are to be constructed in Takeo city and Damnak Chang Er district (Kep province) which are a logistic center area, the exchange of multimodal transport, and 4 feeder ports located in Kampong Trach, Angkor Chey, Angkor Borey, and S' ang district which play the roles as support and warehouse to stock and distribute goods for the surrounding area. 2 main roads are planned for construction along this waterway	1,700	1	

			and some bridges along the waterway from Kean Svay district to the sea in Kep province.			
20	Northwest transport corridor	Study and installation of aids to navigation along Mekong River from Phnom Penh to Cambodia-Viet Nam Border	The study and engineering work for installation of aids to navigation at 220 locations	17	1	
21	Northwest transport corridor	Study and installation of aids to navigation along Tonle Sap River from Kampong Chhnang Port to Phnom Penh	The study and engineering work for installation of vessel traffic signals at 200 locations	15	1	
22	Others	Develop electronic data interchange platform for waterway transport along the river	The study and development of information system such as port management system and Electronic Data Interchange platform, VTS and AIS as well as data center	250	1	1
23		Build the capacity of MPWT in data collection, inspection and measurement system	Purchase essential equipment and programs for measuring and collecting data for safe navigation and transport as well as to Search and Rescue (SAR)	250	1	1
Total				3,251	16	9

Note: Calculation of each investment project is made based on the related cost estimation through the discussion and clarification from the relevant departments.

E. List of Maritime Transport Project

No.	Transport Corridor or growth pole, poles connecting the growth	Name of Project	Size of Construction	Investment Cost Estimate (USD Million)	Short & Medium term (2023-2027)	Long term (2028-2033)
1	Maritime transport corridor	Starting new Koh Kong Port Project	2 multi-purpose terminals with capacity of 20,000 tons each	80	1	
2	Maritime transport corridor	New general port terminal at Koh Kong (Union Development)	1 multi-purpose terminal with capacity of 50,000 tons and 1 container terminal with a capacity of 50,000 tons	500		1
3	Maritime transport corridor	New tourist port terminal at Koh Kong (Union Development)	The capacity to accommodate cruise ships of 100,000 tons	300		1
4	Maritime transport corridor	New multipurpose port terminal at Kampot, (Kampot International port)	Multi-purpose port terminal with a capacity of 10,000 tons	50	1	
5	Maritime transport corridor	New port in Kampot (PAPA Petroleum Port)	Two container terminals with capacity of 50,000 tons each and two multipurpose terminals with a capacity of 20,000 tons each	400	1	
6	Maritime transport corridor	Development of deep water navigation channel for sea-going vessel	This navigation channel has length of 30km, and the length to be rehabilitated is 13km for oil tanker and cargos vessel of	50		1

		with capacity of 50,000 tons for Kampot Port	50,000 tons, with a width of 200m and a depth of 15m			
7	SHV growth pole	Project on Modification of General cargo terminal to container port terminal (additional work)	Container port with a length of 253m and a depth of 10.50m which can accommodate vessel with a capacity of 20,000 tons (1,500 TEUs). Installation of container lifting equipment, 2 QC and 6 RTG.	31	1	
8	SHV Growth Pole	New container terminal at SHV Port phase 1	New Container terminal phase 1 with a length of 350m and a depth of 14.50m that can accommodate vessel of 60,000 tons and capacity of 4,000 TEUs. - navigation channel length of 4.5km for vessel container with the capacity of 60,000 tons, width of 150m and depth of 13.50m	203	1	

9	SHV Growth Pole	New container terminal at SHV Port phase 2&3	- New container terminal phase 2 with a length of 400m and a depth of 16.50m that can accommodate vessel with a capacity of 120,000 tons (10,000 TEUs). New Container terminal phase3 with a length of 400m, and a depth of 17.50 m that can accommodate vessel with the capacity of 160,000tons (TEUs 15,000). - Navigation channel length of 4.5km for vessels with the capacity of 160,000 tons, width of 150m and depth of 14.50m	547		1
10	SHV Growth Pole	New Steung Hav Port Terminal at SHV	Two container terminals with a capacity of 50,000 tons each	500	1	
11			Multi-purpose port terminal with a capacity of 50,000 tons, coal port terminal with a capacity of 50,000 tons and equipment supporting to an industrial park	650		1

12	SHV Growth Pole	Development of new deep water navigation channel for vessel with capacity of 50,000 tons at Steung Hav Port in SHV	navigation channel with a length of 22.8km, a width of 140m and a depth of 15m	50	1	
13	SHV Growth Pole	New combined-cycle Power Plant located in SEZ and Power Area of Koh Kong Smart Port	1 LNG port (1 LNG Storage facility, 1 LNG plant)	500	1	
14	SHV Growth Pole	New port terminal at Koh Kong Smart Port	Two multipurpose port terminals with a capacity of 50,000 tons each, two general port terminals with a capacity of 50,000 tons each, and one big fishing port	500		1
15	SHV Growth Pole	New deep water navigation channel at Koh Kong Smart Port	It has a length of 40km, which is planned for LNG Carrier with a capacity of 180,000 cubic meters, navigation channel width of 260m, and depth of 14m	200	1	
16	SHV Growth Pole	Railway connecting to Steung Hav Port of SHV	Length of 5km	30	1	

17	SHV Growth Pole	Road connecting to Steung Hav Port of SHV	Length of 5km	30	1	
18	Others	Establishment electronic data interchange platform for waterway transport	Develop information system such as establishing port management system and Electronic Data Interchange Platform, VTS and AIS, DNSS as well as data center	400	1	1
19		Build capacity of MPWT in data collection, inspection and measurement system	Purchase measuring equipment and data collection for safe navigation and transport	400	1	1
20		Study on the modernization of port equipment, upgrade the safety equipment at port	- Study on modernization of essential port equipment - Training course and technical inspection of port safety equipment	40	1	1
Total				5461	14	9

Note: Calculation of each investment project is made based on the related cost estimation through the discussion and clarification from the relevant departments.

F. List of Air Transport Project

No.	Transport Corridor or growth pole, poles connecting the growth	Name of Project	Description of Key Construction	Investment Cost Estimate (USD Million)	Short & Medium term (2023-2027)	Long term (2028-2033)
1	Phnom Penh Growth Pole	New Phnom Penh International Airport (Techo)	Design Category 4F airport, construct the runway of 3800m, 60m width, build a station of 120,000 square meters which can accommodate 10 million passengers annually	1500	1	
2	Phnom Penh Growth Pole	Project for improvement of the eastern terminal ground of Phnom Penh International Airport (current airport)	Improve the eastern terminal of 8,831 square meters by constructing 3 terminals with category C	1.2	1	
3	Phnom Penh Growth Pole	Project for improving runway A&C of Phnom Penh Airport	Improve runway A&C with AC concrete, in which laid 27,320 square meters and pavement with 19,390 square meters	5	1	
4	Siem Reap Growth Pole	Development of Siem Reap Angkor	Design Category 4E airport, construct runway of 3,800m, 45m width, building station of 80,000 square meters which can	1100	1	

		International Airport (New)	accommodate 10 million passengers annually			
5	Siem Reap Growth Pole	Expansion of Phase 6 of Siem Reap International Airport	Expand the eastern terminal of 10,981 square meters and construct 3 terminals of Category C with supporting equipment including sewerage system	3.7	1	
6	SHV Growth Pole	Expansion of SHV International Airport	Upgrade into Category 4E, widen the runway to 3,300m, construct airport station, airplane terminal, aligned runway as well as supporting equipment such as: transport of cargos, fire extinguishing, air traffic control, airplanes maintenance, fuel for airplane, basic services, wastewater treatment, and defined operation bases which can accommodate flow of passengers of 4 million per annum	300	1	
7	Coastal transport corridor	Construction of Dara Sakor International Airport (New)	Design Category 4E airport, construct runway of 3,200m, 45m width, building station of 5,700 square meters as well as with relevant equipment	150	1	

8	Coastal transport corridor	Improvement of Airport in Koh Kong province	Design Category 4C airport, strengthen the existing runway, and develop longer runway into 1800m, and expanding the station as well as installing the additional equipment	43	1	
9	Northwest main transport corridor	Construction of New Poi Pet Airport	Design Category 4C airport, strengthen the ground of runway, develop longer runway into 2,500m, and construct the station of 600 square meters as well as install the additional equipment	45	1	
10	Northeast sub transport corridor	Change the location of Mondulkiri Airport	New Mondulkiri Airport shall be constructed as Category 4C airport	150	1	
Total				3,297.9	10	0

Note: Calculation of each investment project is made based on the related cost estimation through the discussion and clarification from the relevant departments.

G. List of Logistics Project

No.	Transport Corridor or growth pole, poles connecting the growth	Name of Project	Size of Construction	Investment Cost Estimate (USD Million)	Short-medium term (2023-2027)	Long term (2028-2033)
1	Development of key Logistics Complexes and Poles	Development of Phnom Penh Logistics Complex (PPLC)	There is a northwest and southeast external transport node of PPLC and Air Cargo Hub on areas of 150 hectares	220	1	
2		Development of Sihanoukville Logistics Complex (SHV-LC)	100 hectares	120	1	
3		Development of Bavet Logistics Park	70 hectares	80		1
4		Development of Poi Pet Logistics Park	80 hectares	90		1
5		Development of Siem Reap Logistics and Commercial Centre	50 hectares	60		1
6		Development of Kampot Industrial Logistics Center	50 hectares	60		1

7		Development of Kampong Cham Agricultural Logistics Center	50 hectares	60	1	
8		Development of Grain Logistics Center	Each logistics center covers areas of 30 hectares and there are 5 logistics center in total	200	1	
9	Information platform of Project for SMART and Effective Logistics development	Logistics Big Data Centre		8	1	
10		Government's monitoring and services platform		10		1
11		Logistics Association and Enterprise Resources Information System development		15		1
12		SMART Logistics Park Information System platform development	Covering the PPLC and SHV-LC and Bavet and Poi Pet Logistics Parks	20	1	1
13	Enhancement of Logistics Management Institution	Secretariate of NLC (National Logistics Council) and NLSC (National Logistics Steering Committee)		4	1	

14		Logistics Professional Training Centre development	2,000 square meters for Phase 1	6	1	
15	Improvement of Logistics Policy Framework			4.5	1	1
Total				957.5	9	8

Note: Calculation of each investment project is made based on the related cost estimation through the discussion and clarification from the relevant departments.

H. Additional projects

No.	Project's name	Summary of the objective of the project	Investment Cost Estimate (USD Million)	Short & Medium term (2023-2027)	Long term (2028-2033)
1	Development of railway strategic framework	Main transport corridor, transport hub and external transport nodes - main transport corridor of Southwest and Northwest. Strengthening the railway regulatory framework in Cambodia for increased safety and efficient railway operation.	1	1	
2	Kaam Samnor One Stop Processing Center Project	Main transport corridor, transport hub and external transport nodes - main transport corridor at Southeast. Improvement of facility and capacity of cross-border transport at Kaam Samnor Mekong River border toward realizing seamless border crossing.	68		1

3	Development of Port and Inland Waterway Regulatory Framework	Main transport corridor, transport hub, external transport nodes - main transport corridor at Southeast and Southwest. Enactment of the port law and maritime transport law, enactment of the inland waterway law and strengthening of the regulatory framework.	0.3	1	
4	Bavet Border Improvement Project	Main transport corridor, transport hub, external transport nodes - main transport corridor at Southeast. Enhancement of the capacity of cross-border transport in Bavet Area to achieve seamless border crossing.	30		1
Total			99.3	2	2