CDRI
វិទ្យាស្ថានបណ្តុះបណ្តាលនិងស្រាវជ្រាវដើម្បីអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា (វបសអ)

ANZ Royal

សន្និសីទចក្ខុវិស័យប្រទេសកម្ពុជា ឆ្នាំ២០១៦
កិច្ចសហការរវាង វិទ្យាស្ថាន CDRI និង ធនាគារ ANZ Royal

អត្ថបទសង្ខេបខ្លឹមសារសន្និសីទ

"ជំរុញការងារទៅមុខ៖ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៅក្នុងប្រទេស និងក្នុងតំបន់ និងឡូជីស្ទីកសម្រាប់ការតភ្ជាប់ កំណើន និងអភិវឌ្ឍន៍"

១. ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកនៅកម្ពុជា៖ តើការរីកចម្រើនគួរឲ្យកត់សំគាល់មកទល់បច្ចុប្បន្ន គ្រប់គ្រាន់ឬទេដើម្បីសម្រេចគោលដៅកំណើន និងការអភិវឌ្ឍ?

ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងសេវាឡូជីស្ទីកនៅកម្ពុជា បានរីកចម្រើនគួរឲ្យកត់សម្គាល់ បន្ទាប់ពីមានការស្តារជួសជុលក្រោយពេលបញ្ចប់ទំនាស់ និងកិច្ចប្រឹងប្រែងបន្ថែមថ្មីៗទៀតនាពេលបច្ចុប្បន្ន ក្នុងការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងប្រព័ន្ធឡូជីស្ទីក ឲ្យបានកាន់តែសព្វគ្រប់ និងមានប្រសិទ្ធភាព ដើម្បីជំរុញសេដ្ឋកិច្ច ឲ្យចូលដល់ដំណាក់កាលបន្ទាប់នៃការអភិវឌ្ឍ។ ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរឹង និងទន់ បានរីកចម្រើនគួរឲ្យកត់សម្គាល់ក្នុងពីរទសវត្សរ៍ចុងក្រោយនេះ[1]។ ច្រកដឹកជញ្ជូនថ្មីៗ តភ្ជាប់ទីផ្សារក្នុងស្រុក ទៅនឹងទីផ្សារពាណិជ្ជកម្មក្នុងតំបន់ និងក្នុងពិភពលោក។ ច្រកពាណិជ្ជកម្មក្នុងស្រុកចម្បង គឺផ្លូវជាតិតភ្ជាប់ រាជធានីភ្នំពេញទៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ហើយច្រកពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិចម្បង គឺផ្លូវតភ្ជាប់ក្រុងបាងកកឆ្លងតាមក្រុងភ្នំពេញទៅក្រុងហូជីមិញ។ ភាគច្រើននៃសូចនាករលទ្ធផលផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ នៅក្នុងសូចនាករអភិវឌ្ឍន៍ពិភពលោក (ឧទាហរណ៍ លទ្ធភាពទទួលបាននិងការប្រើប្រាស់អគ្គិសនី, ផ្លូវចាក់កៅស៊ូ, ទូរស័ព្ទដៃ និងប្រព័ន្ធអ៊ិនធឺណិត គុណភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសម្រាប់ដឹកជញ្ជូន និងពាណិជ្ជកម្ម) បានល្អប្រសើរឡើង។ គួរឲ្យរំភើបជាងនេះទៀត គឺចំណាត់ថ្នាក់ប្រទេសកម្ពុជានៅក្នុង សន្ទស្សន៍លទ្ធផលឡូជីស្ទីក របស់ ធនាគារពិភពលោក[2] បានឡើងដល់លំដាប់ទី៨៣ នៅឆ្នាំ២០១៤ គឺលោតឡើងបាន ៤៦លេខ បើធៀបនឹងឆ្នាំ២០១០។

បណ្តាញដឹកជញ្ជូន និងសេវាឡូជីស្ទីក មិនទាន់គ្រប់គ្រាន់ទេ សម្រាប់បំពេញតម្រូវការនៅក្នុងដំណាក់កាលបន្ទាប់នៃការអភិវឌ្ឍ។[3] គោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍ឧស្សាហកម្ម (IDP) ឆ្នាំ២០១៥-២៥ គូសបញ្ជាក់ពីឧបសគ្គសំខាន់ៗប្រាំ ដែលរារាំងការអភិវឌ្ឍវិស័យឧស្សាហកម្ម ក្នុងនោះក៏មាន សមត្ថភាពដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកមិនគ្រប់គ្រាន់ ផងដែរ។ ការសិក្សានានារបស់ វិទ្យាស្ថាន CDRI[4] បានសន្និដ្ឋានស្រដៀងគ្នាថា ការអភិវឌ្ឍវិស័យដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកនៅកម្ពុជា នៅយឺតយ៉ាងជាងបំណងជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចរបស់កម្ពុជា។ វិនិយោគសាធារណៈទៅលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ នៅមានកម្រិតទាប។ ផ្លូវជាតិ និងផ្លូវអន្តរជាតិធំៗ ដែលតភ្ជាប់ប្រទេសកម្ពុជា ទៅប្រទេសជិតខាង អាចល្អហើយ ប៉ុន្តែផ្លូវតភ្ជាប់ពីទីជនបទទៅទីក្រុងធំៗ និងប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង មិនទាន់អភិវឌ្ឍបានល្អទេ។ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស កន្លងមកមិនសូវទទួលបានការយកចិត្តទុកដាក់ទេ ទោះបីវាអាច

1 RGC. 2013. យុទ្ធសាស្រ្តចតុកោណសម្រាប់កំណើន ការងារ សមធម៌ និងប្រសិទ្ធភាព ដំណាក់កាលទី៣។
MOP. 2014. ផែនការយុទ្ធសាស្រ្តអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ ឆ្នាំ២០១៤-២០១៨។ ភ្នំពេញ ក្រសួងផែនការ

2 http://lpi.worldbank.org/

3 Infrastructure and Regional Integration Technical Working Group (IRITWG). 2015. Overview of the Transport Infrastructure Sector in the Kingdom of Cambodia. 5th Edition. Phnom Penh: RGC.

4 Cambodia Development Resource Institute. 2013. Cambodia's Development Dynamics: Past Performance and Emerging Priorities. Phnom Penh: CDRI; Hing Vutha. 2013. Leveraging Trade for Economic Growth in Cambodia. Working Paper Series No. 81. Phnom Penh: CDRI.

ជួយបញ្ចុះតម្លៃដឹកជញ្ជូន និងពង្រីកសមត្ថភាពដឹកជញ្ជូនក្តី។ ចំពោះប្រព័ន្ធផ្លូវដែកនៅកម្ពុជាវិញ ក្រៅពីតម្រូវការចរាចរណ៍មានតិចនោះ វាជាតំណភ្ជាប់អន់ខ្សោយមួយរវាងកម្ពុជា ជាមួយតំបន់ជុំវិញ។ កំពង់ផែបានកើនប្រសិទ្ធភាព ប៉ុន្តែតម្លៃដឹកជញ្ជូននៅតែខ្ពស់។

គុណភាពបណ្តាញដឹកជញ្ជូន និងការតភ្ជាប់ នៅទាបជាងកម្រិតមធ្យមក្នុងតំបន់។ របាយការណ៍ភាពប្រកួតប្រជែងសាកលឆ្នាំ២០១៤ បានធ្វើចំណាត់ថ្នាក់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទូទៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា នៅលំដាប់ទី១០៤ គឺទាបជាងប្រទេសវៀតណាម (លំដាប់៨១) និងប្រទេសថៃ (លំដាប់៤៨)។ ជាលទ្ធផល ចំណាយផ្នែកឡូជីស្ទីកនៅកម្ពុជា វាខ្ពស់ជាងនៅប្រទេសជិតខាង ជិតពីរដង។ អង្កេតពេល-តម្លៃ ដោយ ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី (ADB)[5] ស្តីពីការដឹកជញ្ជូនទំនិញ "ធម្មតា" ពីបាងកកមកភ្នំពេញ និងពីភ្នំពេញទៅក្រុងហូជីមិញ បង្ហាញថា តម្លៃឡូជីស្ទីកមធ្យមសម្រាប់ចំណែកផ្លូវនៅកម្ពុជាគឺ ០,២០ដុល្លារ/តោន/គ.ម សម្រាប់ផ្លូវពីបាងកកមកភ្នំពេញ (ធៀបនឹង ០,០៩ដុល្លារ/តោន/គ.ម សម្រាប់ចំណែកផ្លូវនៅថៃ) និង ០,១៩ដុល្លារ/តោន/គ.ម សម្រាប់ផ្លូវពីភ្នំពេញទៅក្រុងហូជីមិញ (ធៀបនឹង ០,១០ដុល្លារ/តោន/គ.ម សម្រាប់ចំណែកផ្លូវនៅវៀតណាម)។ លទ្ធផលផ្នែកឡូជីស្ទីកអន់ខ្សោយនេះផុសចេញជាសំខាន់ពី ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមិនគ្រប់គ្រាន់និងគុណភាពអន់ ដំណើរការបំពេញបែបបទគយមិនមានប្រសិទ្ធភាព (ល្បឿន ភាពសាមញ្ញ ភាពអាចទាយបាន) ហើយនិង កង្វះសមាហរណកម្មសេវាឡូជីស្ទីកជាមួយប្រទេសជិតខាង។[6] វិស័យឡូជីស្ទីកបានរីកលូតលាស់យ៉ាងលឿន ប៉ុន្តែមានសហគ្រាសក្នុងស្រុកតែមួយចំនួនតូចប៉ុណ្ណោះ ដែលអាចផ្តល់សេវាឡូជីស្ទីកបានសព្វគ្រប់ ហើយវិស័យនេះស្ថិតក្រោមឥទ្ធិពលនៃ អ្នកទិញសេវាមួយចំនួនតូច ដែលតំណាងឲ្យពួកក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនពហុជាតិ។ អង្កេត ADB ក៏រកឃើញបញ្ហាការប្រកួតប្រជែងមិនគ្រប់គ្រាន់ក្នុងការដឹកជញ្ជូនតាមរថយន្ត តាមកំពង់ផែ និងតាមអាកាសដែរ។ កង្វះអ្នកវិជ្ជាជីវៈខាងឡូជីស្ទីក ក៏ជាបញ្ហាចម្បងមួយដែរសម្រាប់វិស័យនេះ។

កម្ពុជា ប្តេជ្ញាកសាងបណ្តាញដឹកជញ្ជូនចម្រុះបែប និងប្រព័ន្ធឡូជីស្ទីកដ៏រស់រវើក។ ដោយទទួលស្គាល់ពីសារៈសំខាន់នៃការដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីក ដើម្បីជំរុញការអភិវឌ្ឍក្នុងដំណាក់កាលបន្ទាប់នោះ រាជរដ្ឋាភិបាលបានកំណត់ថា វិស័យនេះស្ថិតក្នុងចំណោមសរសរស្តម្ភទាំងបួននៃយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណទី៣។ រាជរដ្ឋាភិបាលបានប្តេជ្ញាចិត្តបន្តធ្វើវិនិយោគលើ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងកែលំអគ្រឿងសម្រួលការពាណិជ្ជកម្ម សំដៅកសាងប្រព័ន្ធឡូជីស្ទីកមួយដ៏រស់រវើក និងបណ្តាញដឹកជញ្ជូនចម្រុះបែប ដើម្បីធានាឲ្យមានការតភ្ជាប់នៅក្នុងប្រទេស ក្នុងតំបន់ និងក្នុងពិភពលោក។ រាជរដ្ឋាភិបាលក៏បន្តផ្តល់អាទិភាពខ្ពស់ ដល់ការពង្រីកផលិតកម្មថាមពលមានតម្លៃទាប និងបណ្តាញចែកចាយ ដើម្បីមានថាមពលគ្រប់គ្រាន់អាចយកមកប្រើបាន អាចទុកចិត្តបាន និងមានតម្លៃសមរម្យ សម្រាប់បំពេញតម្រូវការអភិវឌ្ឍន៍។ ក្នុងចំណោមអាទិភាពនានានៃ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍យុទ្ធសាស្ត្រជាតិឆ្នាំ២០១៤-១៨ ក៏មានការរៀបចំនិងអនុវត្តផែនការមេសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនដែរ ដែលសំដៅតភ្ជាប់គ្រប់តំបន់នៃប្រទេសកម្ពុជា ទៅនឹងប្រទេសជិតខាង តាមការកសាងតំណភ្ជាប់ការដឹកជញ្ជូនចម្រុះបែបឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងសេវាឡូជីស្ទីកប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព។ លទ្ធផលរំពឹងទទួលបានពីការបន្តធ្វើវិនិយោគនេះ រួមមាន ១) តម្លៃដឹកជញ្ជូនទាប ២) ភាពអាចទុកចិត្តបាន និងប្រសិទ្ធភាពកាន់តែប្រសើរឡើង ៣) សមត្ថភាពប្រកួតប្រជែងរឹងមាំឡើង និង ៤) កំណើនវិនិយោគ និងពាណិជ្ជកម្ម។

ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម សំខាន់បំផុតសម្រាប់តភ្ជាប់ប្រទេសកម្ពុជា ជាមួយនឹងបណ្តាញផលិតកម្មក្នុងតំបន់៖ ចំណុចស្នូលនៃ គោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍ឧស្សាហកម្ម (IDP) ឆ្នាំ២០១៥-២៥ គឺការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឧស្សាហកម្ម រីឯ យុទ្ធសាស្ត្រសមាហរណកម្មពាណិជ្ជកម្មកម្ពុជាឆ្នាំ២០១៤-១៨ ផ្តោតច្រើនជាងលើ ការកែលំអឡូជីស្ទីកពាណិជ្ជកម្មដែលសំខាន់បំផុតសម្រាប់ឲ្យកម្ពុជាចូលរួមបានពេញលេញ ក្នុងបណ្តាញផលិតកម្មកំពុងរីកលូតលាស់នៅអាស៊ីអាគ្នេយ៍។ វិធានការសំខាន់ៗ រួមមាន ការបង្កើតផែនការឡូជីស្ទិកជាតិ និងតភ្ជាប់វាទៅនឹង ក្របខ័ណ្ឌអាស៊ានដែលមានស្រាប់, ការពន្លឿនដំណើរអនុវត្ត កិច្ចព្រមព្រៀងដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងការកែលំអបទបញ្ញត្តិលើការដឹកជញ្ជូន។ ការបូកសរុបចុងក្រោយលើវិស័យដឹកជញ្ជូន[7] ក៏ផ្តល់សេចក្តីសន្និដ្ឋានស្រដៀងគ្នាថា កំណើនយ៉ាងលឿននៃរោងចក្រកាត់ដេរ និងឧស្សាហកម្មផ្សេងទៀត នៅខាងក្នុង និងខាង

5 ADB. 2012. Trade and Trade \Facilitation in the Greater Mekong Subregion. Manila: ADBI.

6 Julian Latimer Clark and Sok Vannara. 2013. Getting Things Moving! Improving Cambodia's Logistics to Benefit Fully from Regional Growth. Issue Sheet, Trade Development. Washington, DC: World Bank.

7 IRITWG (2015). Overview of the Transport Infrastructure Sector in the Kingdom of Cambodia (5th Edition). Phnom Penh, Infrastructure and Regional Integration Technical Working Group; RGC (2013)

ក្រៅតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសកម្ពុជា បង្ហាញពីតម្រូវការធ្វើវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដើម្បីធានាការបញ្ជូនទំនិញបានទាន់ពេល និងមានតម្លៃទាប។[8] កំណែទម្រង់រដ្ឋបាលគយ បានពង្រឹងដំណើរការបំពេញបែបបទ និងកាត់បន្ថយការល្មើសច្បាប់ ដូចជា ពាណិជ្ជកម្មខុសច្បាប់ និងការបង់ប្រាក់កម្រៃក្រៅផ្លូវការ ជាដើម។ ច្រកចេញចូលតែមួយថ្នាក់ជាតិ (NSW) ដែលត្រៀមដាក់អនុវត្តក្នុងពេលឆាប់ៗ នឹងផ្តល់ព័ត៌មាន និងឯកសារស្តង់ដា ដែលត្រូវដាក់ឡើងតែមួយលើកនៅច្រកចេញចូលតែមួយ ដើម្បីបំពេញតាមការតម្រូវផ្សេងៗ ក្នុងបទបញ្ញត្តិលើការនាំចូល នាំចេញ និងដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់។ច្រកចេញចូលតែមួយថ្នាក់ជាតិនេះនឹងត្រូវតភ្ជាប់ជាមួយ ច្រកចេញចូលតែមួយរបស់អាស៊ានដែលគេគ្រោងបង្កើតឡើងសម្រាប់ជួយទ្រទ្រង់ដល់សមាហរណកម្ម និងការតភ្ជាប់រវាងប្រទេសសមាជិកអាស៊ាននានា។

២. តើយើងត្រូវធ្វើអ្វី ហេតុអ្វី និងតាមរបៀបណា?

កម្ពុជាត្រូវការអភិវឌ្ឍវិស័យដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីករបស់ខ្លួន ដើម្បីធានានូវការតភ្ជាប់ជាលក្ខណៈតំបន់ និងសាកល ទៅនឹងតំបន់ពាណិជ្ជកម្ម និងច្រកទីផ្សារនានា។ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធប្រកបដោយគុណភាព សំខាន់ណាស់សម្រាប់កំណើនសេដ្ឋកិច្ច និងភាពប្រកួតប្រជែង។ជាមធ្យម កំណើន ១% ក្នុងធនធានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ រួមចំណែកផ្ទាល់ដល់កំណើន 0,00៨% នៅក្នុង ផសស។[9] គុណភាព និងទំហំនៃប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកក្នុងស្រុក ជួយកាត់បន្ថយឥទ្ធិពលនៃចម្ងាយរវាងតំបន់នានា និងជួយបន្សុីនិងតភ្ជាប់ដោយមានបន្ទុកចំណាយទាប នូវទីផ្សារនៅកម្ពុជា ជាមួយនឹងទីផ្សារនៅប្រទេសដទៃទៀត ។

ឡូជីស្ទីក និងការដឹកជញ្ជូនប្រកបដោយគុណភាព ក៏ដើរតួនាទីជួយទាក់ទាញវិនិយោគ និងជំរុញឧស្សាហូបនីយកម្ម និងការនាំចេញផងដែរ។ ការរីកចម្រើនក្នុងផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមានទៅលើការអភិវឌ្ឍសង្គម ដូចជា ការអប់រំ សុខភាពសាធារណៈ និងសមត្ថភាពសហគមន៍។ ដើម្បីឲ្យវិស័យដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីក ជួយសម្រេចបានកំណើនសេដ្ឋកិច្ចដែលកម្ពុជាចង់បាននោះ ត្រូវប្រឹងប្រែងកសាងថែមទៀតនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធស្ថាប័ន និងរូបវន្ត ក្របខ័ណ្ឌសហប្រតិបត្តិការ និងជំនាញឡូជីស្ទីក។ ចំណុចនេះអាចសម្រេចបានតាមរយៈ៖

- **ការធ្វើវិនិយោគខ្លាំងក្លា និងទៀងទាត់ទៅលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន។** វិនិយោគច្រើនៗត្រូវធ្វើឡើងសម្រាប់វិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដើម្បីដើរឲ្យទាន់កំណើនសេដ្ឋកិច្ច។ របាយការណ៍ ERIA មួយក្នុងពេលកន្លងមក បានលើកថា ពីឆ្នាំ២០១៣ ដល់ ២០២២ វិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធត្រូវការវិនិយោគពី ១២ប៊ីលានដុល្លារ ទៅ ១៦ប៊ីលានដុល្លារ។[10] វិនិយោគនេះ អាចជួយទ្រទ្រង់ដល់ ការអភិវឌ្ឍបណ្តាញដឹកជញ្ជូនចម្រុះឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងសេវាឡូជីស្ទីកមានលក្ខណៈប្រកួតប្រជែង និងមានប្រសិទ្ធភាពល្អ។ កិច្ចប្រឹងប្រែងគួរផ្តោតលើ ការអភិវឌ្ឍវិស័យផ្លូវដែក ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផែសមុទ្រ និងអាកាសយានដ្ឋាន ការវាយតម្លៃពីសក្តានុពលនៃ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស ការបំបាត់ការត្រួតត្រាផ្តាច់មុខលើសេវាដឹកជញ្ជូននិងការពង្រឹងការអនុវត្តពិធីការនិងកិច្ចព្រមព្រៀងឆ្លងកាត់ព្រំដែន។ ដោយឡែក កម្ពុជាត្រូវកែលំអ និងថែទាំបណ្តាញផ្លូវថ្នល់តាមជនបទ និងតាមខេត្ត ដើម្បីធានានូវការតភ្ជាប់ និងលទ្ធភាពកាន់តែប្រសើរដើម្បីចូលទៅកាន់តំបន់ឧស្សាហកម្ម។ ត្រូវបង្កើនគុណភាពផ្លូវជាតិផងដែរ ដូចជា ផ្លូវជាតិលេខ១ លេខ៤ លេខ៥ និង លេខ៦ ជាដើម និងកសាងយន្តបថដើម្បីតភ្ជាប់ ក្រុងហូជីមិញ ក្រុងភ្នំពេញ និងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។[11] ប្រព័ន្ធផ្លូវដែកដែលជា តំណភ្ជាប់ទន់ខ្សោយបំផុតរបស់កម្ពុជា ក្នុងបណ្តាញតភ្ជាប់ក្នុងតំបន់នេះ ត្រូវតែជួសជុលឡើងវិញ និងពង្រីកបន្ថែម ដើម្បីតភ្ជាប់កម្ពុជា ជាមួយប្រទេសថៃ និងវៀតណាម។ ប្រទេសថៃនិងវៀតណាមពឹងផ្អែកលើផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេសសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនមានតម្លៃទាបនូវ ផលដំណាំសំខាន់ៗ ប៉ុន្តែ កម្ពុជាកន្លងមកបានយកចិត្តទុកដាក់តិចតួចទៅលើ វិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក ក្នុងប្រទេសខ្លួន។ ទន្ទឹមគ្នានឹងការពង្រីកផែថ្មីនៅរាជធានីភ្នំពេញ គេអាចកាត់បន្ថយចំណាយឡូជីស្ទីក និងបង្កើនប្រសិទ្ធភាពដឹកជញ្ជូន តាមការកសាងផែនៅតាមដងទន្លេមេគង្គ ដែលអាចឲ្យនាវាចូលផ្ទុក និងដាក់ចុះទំនិញ។ សេវាដឹកជញ្ជូនដ៏ចាំបាច់នានា គួរតភ្ជាប់ទៅនឹងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស និងមជ្ឈមណ្ឌលឧស្សាហកម្មផ្សេងទៀត។[12]
- **ការបង្កើតក្រុមការងារ និងផែនការមេផ្នែកដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកថ្នាក់ជាតិ។** បទពិសោធន៍អន្តរជាតិបង្ហាញថា ប្រទេសដែលមានផែនការឡូជីស្ទីកកម្រិតជាតិ តែងមាន

8 IRITWG. 2015.

9 UNESCAP. 2014. Regional Connectivity for Shared Prosperity. Bangkok: United Nations.

10 http://www.cambodiadaily.com/archives/call-for-more-investment-in-infrastructure-33737/.

11 IRITWAG. 2015.

12 Ibid.

លទ្ធផលផ្នែកឡូជីស្ទីកប្រសើរច្រើន។ ប្រទេសកម្ពុជាមិនទាន់មានគោលនយោបាយដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ ឬអង្គភាពកណ្ដាលមួយសម្រាប់ធ្វើផែនការ អនុវត្ត និងត្រួតពិនិត្យលទ្ធផលក្នុងវិស័យនេះទេ។ ប្រទេសឥណ្ឌូនេស៊ី ម៉ាឡេស៊ី ថៃ និងមួយកម្រិតដែរនៅវៀតណាម បានដាក់ចេញនូវគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍ឡូជីស្ទីក ចំណែកឯកម្ពុជាអនុវត្តគោលនយោបាយបែបដាច់ដោយដុំ ដោយផ្ដោតខ្លាំងលើការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ។ តួយ៉ាងយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ឡូជីស្ទីករបស់ថៃ មានគោលដៅធំៗបី៖ បង្កើនភាពប្រកួតប្រជែងនៃ ខ្សែចង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់, ពង្រីកគ្រឿងសម្រួលការផ្នែកពាណិជ្ជកម្ម, និងអភិវឌ្ឍសមត្ថភាពឡូជីស្ទីក។ ក្រុមប្រឹក្សាឡូជីស្ទីកជាតិថៃ ត្រូវបានបង្កើតឡើង ដោយមាននាយករដ្ឋមន្ត្រីថៃជាប្រធាន និងមាន ក្រុមប្រឹក្សាសេដ្ឋកិច្ចជាតិ និងអភិវឌ្ឍន៍សង្គមជាលេខាធិការដ្ឋាន។ ក្រុមប្រឹក្សានេះ រួមមាន ទីភ្នាក់ងារនៃក្រសួងនានាដែលពាក់ព័ន្ធនឹង សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ច និងបណ្ដាញសមាគមអាជីវកម្ម។ បន្ទាប់ពីការចេញផ្សាយ របាយការណ៍វាយតម្លៃបរិយាកាសវិនិយោគឆ្នាំ២០១៤[13] មានការស្នើឲ្យកម្ពុជាបង្កើត ផែនការឡូជីស្ទីកពាណិជ្ជកម្មមួយ សម្រាប់បង្ហាញទិសដៅផ្នែកគោលនយោបាយ និងក្រុមការងារមួយដើរតួនាទីជាអង្គភាពសម្របសម្រួល។ ស្រដៀងគ្នាដែរ ក្រុមការងារបច្ចេកទេសផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងសមាហរណកម្មក្នុងតំបន់ (IRITWG) បានស្នើឲ្យមានការបង្កើតយន្តការសម្របសម្រួលមួយ សម្រាប់ការធ្វើផែនការ និងការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធឡូជីស្ទីក និងដឹកជញ្ជូនចម្រុះបែប ដែលតភ្ជាប់បានយ៉ាងល្អនូវបណ្ដាមជ្ឈមណ្ឌលឧស្សាហកម្មក្នុងស្រុក និងក្នុងតំបន់។[14]

- **ការលើកទឹកចិត្តឲ្យមាន អ្នកផ្ដល់សេវាឡូជីស្ទីកកាន់តែច្រើន និងគំនិតបែបថ្មី។** ទោះបីកម្ពុជាបានអភិវឌ្ឍឡើងយ៉ាងលឿនក្ដី ប៉ុន្តែមានសហគ្រាសផ្ដល់សេវាក្នុងស្រុកតិចតួចណាស់ ដែលអាចផ្ដល់សេវាឡូជីស្ទីកបានគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ។ ជាលទ្ធផល សព្វថ្ងៃនៅខ្វះការប្រកួតប្រជែងគ្នាយ៉ាងល្អ នៅក្នុងសេវាដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក ផ្លូវសមុទ្រ និងផ្លូវអាកាស។[15] កង្វះអ្នកមានវិជ្ជាជីវៈផ្នែកឡូជីស្ទីក ជាបញ្ហាចោទចម្បងមួយទៀតដល់វិស័យនេះ។ កង្វះខាតទាំងនេះ បានរារាំងដល់កិច្ចប្រឹងប្រែងរបស់កម្ពុជា ក្នុងការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកមួយដែលបន្សុីចូលគ្នាយ៉ាងល្អ។ ប្រទេសសិង្ហបុរីដែលឈរនៅលំដាប់លើគេខាងផ្នែកដឹកជញ្ជូននិងឡូជីស្ទីកដោយផ្អែកលើការវាយតម្លៃអន្តរជាតិជាច្រើន (ឧទាហរណ៍ សន្ទស្សន៍លទ្ធផលឡូជីស្ទីក និង សន្ទស្សន៍ភាពប្រកួតប្រជែងសាកល) មានជាង ៧០០០ក្រុមហ៊ុនឡូជីស្ទីកដែលមានបុគ្គលិកជាង ១៨០.០០០នាក់[16] និងមានអ្នកវិជ្ជាជីវៈផ្នែកឡូជីស្ទីកមានសមត្ថភាព ជាច្រើនរូប។ សិង្ហបុរី ក៏មាន មជ្ឈមណ្ឌលអភិវឌ្ឍន៍ និងស្រាវជ្រាវផ្នែកឡូជីស្ទីក ដើម្បីជំរុញគំនិតបែបថ្មី និងការច្នៃប្រឌិតទៀតផង។ កម្ពុជា គួរគិតគូរបង្កើតស្ថាប័នដែលមានជំនាញឯកទេសផ្នែកដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីក។
- **កំណែទម្រង់ និងទំនើបកម្មការនាំចូល នាំចេញ និងប្រតិបត្តិការដឹកទំនិញឆ្លងកាត់។** បែបបទគយស្មុគស្មាញមានដូចជា សំណុំឯកសារ ការត្រួតពិនិត្យ បទបញ្ញត្តិ និងកម្រៃផ្សេងៗ នៅតែជាឧបសគ្គដ៏សំខាន់មួយដល់ការនាំចេញ។[17] ដូច្នេះត្រូវយកចិត្តទុកដាក់កាន់តែខ្លាំងទៅលើ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទន់ និងប្រសិទ្ធភាពឡូជីស្ទីក។ ការរីកលូតលាស់ទៅមុខអាចសម្រេចបានតាមរយៈ ការលុបបំបាត់រាល់ទម្រង់នៃការយកកម្រៃក្រៅផ្លូវការ, កំណែទម្រង់ និងទំនើបកម្មរដ្ឋបាលគយ, ការចែករំលែកព័ត៌មានឲ្យបានកាន់តែទូលំទូលាយ, និងសមាហរណកម្មចូលទៅក្នុង ទីផ្សារដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោកក្នុងតំបន់។

៣. តើការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និង ឡូជីស្ទីក អាចទទួលបានហិរញ្ញប្បទានដោយរបៀបណា? ជម្រើសមួយចំនួនត្រូវពិចារណា

មានមធ្យោបាយជាច្រើន សម្រាប់ផ្ដល់ហិរញ្ញប្បទានដល់គម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ។ ថវិកាជាតិ កម្ចីក្នុងស្រុក និងពីបរទេស និងជំនួយអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវការ ជាប្រភពបែបប្រពៃណី។ ប៉ុន្តែប្រភេទហិរញ្ញប្បទានទាំងនេះ បានថយចុះក្នុងប៉ុន្មានទសវត្សរ៍កន្លងទៅ ហើយវិនិយោគមូលធនសាធារណៈក្នុងវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធជាមធ្យម បានធ្លាក់ចុះ នៅក្នុងបណ្ដាប្រទេសសមាជិកអង្គការសម្រាប់សហប្រតិបត្តិការសេដ្ឋកិច្ច និងអភិវឌ្ឍន៍ (OECD)។[18]

13 ADB; World Bank. 2015. Cambodia's Investment Climate Assessment 2014: Creating Opportunities for Firms in Cambodia. Phnom Penh: World Bank.

14 IRITWG. 2015.

15 ADB 2012.

16 2013. "Logistics Sector in Singapore." Accessed 5 Feb 2016. http://singapore.nlembassy.org/doing-business/priority-sectors/logistics/logistic-sector-in-singapore.html.

17 ADB. 2012. Trade and Trade Facilitation in the Greater Mekong Subregion. Manila: ADB; World Bank (2015)

18 R.D.Croce and S.Gatti.2014. "Financing Infrastructure–International Trends." Financial Market Trends 1:123-138.

និន្នាការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទាន គឺកាន់តែប្លែកគ្នាច្រើន និង កាន់តែផ្តោតខ្លាំងទៅលើ ភាពជាដៃគូរវាងវិស័យឯកជន នឹងសាធារណៈ (PPPs) និង វិនិយោគនិងកម្មសិទ្ធិឯកជន។[19] កម្ពុជា អាចគិតគូរពីប្រភពនៃការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដូចខាងក្រោម៖

- **ភាពជាដៃគូរវាងវិស័យសាធារណៈ និងឯកជន។** PPPs អាចជួយឲ្យរដ្ឋាភិបាលពង្រីកការផ្តល់សេវាតាមការប្រើឧបករណ៍ផ្អែកទីផ្សារ ជាជាង តាមគ្រឿងសម្រួលការផ្សេងៗដែលផ្តល់ឲ្យ និងគ្រប់គ្រងដោយវិស័យសាធារណៈ។[20] ថវិកាមានកំហិត ការត្រួតពិនិត្យចំណាយសាធារណៈមិនមានប្រសិទ្ធភាព និង ការគ្រប់គ្រងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ មិនមានប្រសិទ្ធផល នាំឲ្យរដ្ឋាភិបាល ពិចារណាពីតម្រូវការបង្វែរកិច្ចប្រឹងប្រែងវិនិយោគទៅឲ្យវិស័យឯកជនវិញ។[21] តួយ៉ាងដូចនៅប្រទេសកូរ៉េខាងត្បូង ក្នុងអំឡុងទសវត្សរ៍១៩៩០ រដ្ឋាភិបាលបានបើកឲ្យមាន ការចូលរួមពីវិស័យឯកជនក្នុងការធ្វើវិនិយោគលើ ផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ តាមរយៈគោលនយោបាយជួយទ្រទ្រង់មួយចំនួន។ ចាប់ពីពេលនោះមក ទីផ្សារ PPP នៅកូរ៉េខាងត្បូង បានរីកលូតលាស់ ក្លាយជាទីផ្សារហិរញ្ញវត្ថុមួយផ្តល់ផលចំណេញខ្ពស់។[22] រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាកំពុងប្រើប្រាស់លំនាំនេះ នៅក្នុងគម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមួយចំនួន។ ដោយសាររដ្ឋាភិបាល និងដៃគូអភិវឌ្ឍន៍មិនអាចរកបាន មូលធនវិនិយោគដ៏ធំដែលត្រូវមានសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនោះ ដូច្នេះ PPPs គឺជា ប្រភពហិរញ្ញប្បទានដែលអាចរស់រានបាន។ ប៉ុន្តែចំណុចសំខាន់សម្រាប់ជោគជ័យនៃ PPPs គឺ បរិយាកាសគោលនយោបាយ មានអំណោយផលល្អ និង នីតិវិធីមានតម្លាភាពសម្រាប់លទ្ធកម្មសាធារណៈ និងភាពជាដៃគូ។
- **យន្តការកម្រិតតំបន់ និងអនុតំបន់។** កម្ពុជា ជាភាគីមួយក្នុងការបង្កើត ផែនការមេស្តីពីការតភ្ជាប់នៅអាស៊ាន (MPAC) ដែលមានគោលដៅពង្រឹង ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តនិងស្ថាប័នក្នុងតំបន់ និងទំនាក់ទំនងរវាងប្រជាជនពីតំបន់មួយទៅតំបន់មួយទៀត។ MPAC បាន កំណត់នូវ គម្រោង និងប្រភពហិរញ្ញវត្ថុដែលអាចជួយទ្រទ្រង់ដល់គម្រោងទាំងនោះ ព្រមទាំងបង្កើតមូលនិធិហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអាស៊ាន។ ទោះបីមានការលំបាកក្នុងការកៀងគរប្រមូលមូលនិធិក្តី ក៏ MPAC នៅតែមានភាពពាក់ព័ន្ធល្អនិងអាចជួយទ្រទ្រង់ដល់ផែនការហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបស់កម្ពុជា ដើម្បីតភ្ជាប់ជាមួយប្រទេសជិតខាង។ នៅកម្រិតអនុតំបន់ កម្ពុជាទទួលបានអត្ថប្រយោជន៍ច្រើនពី កម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍ការដឹកជញ្ជូននៅមហាអនុតំបន់មេគង្គ (GMS)។ ឧទាហរណ៍ជាក់ស្តែងមានដូចជា ការកែលំអផ្លូវជាតិលេខ១ និងលេខ៥ និង ការសាងសង់ស្ពានអ្នកលឿង (Tsubasa Bridge) ដែលបច្ចុប្បន្នក្លាយជាផ្នែកមួយនៃ ច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចភាគខាងត្បូងតភ្ជាប់ក្រុងបាងកក ក្រុងភ្នំពេញ និង ក្រុងហូជីមិញ។ GMS នឹងនៅតែជាប្រភពផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានចម្បងមួយ សម្រាប់ការកែលំអហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៅកម្ពុជា។
- **ធនាគារវិនិយោគហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអាស៊ី** (AIIB)។ AIIB ដែលផ្តួចផ្តើមគំនិតដោយប្រទេសចិន ឥឡូវនេះមានដៃគូអន្តរជាតិទូលំទូលាយ ហើយប្រទេសកម្ពុជាគឺជាសមាជិកស្ថាបនិកមួយក្នុងនោះ។ AIIB ជាការឆ្លើយតបកម្រិតតំបន់ថ្មីនិងចម្បងមួយទៅនឹងតម្រូវការធំធេងនូវការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានក្នុងតំបន់ ដោយមានមូលធនដើម ១០០ប៊ីលានដុល្លារ។ សម្រាប់កម្ពុជា គឺត្រូវកំណត់ឲ្យច្បាស់ពី បែបបទដែល AIIB អាចជួយទ្រទ្រង់ដល់ការតភ្ជាប់ និងការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធកម្រិតជាតិ និងតំបន់ (GMS, អាស៊ាន និងលើសពីនោះ) ទាំងក្នុងលក្ខណៈជាប្រភពថ្មីមួយនៃមូលនិធិ និងជាអ្នកផ្តល់ចំណេះដឹងជំនាញដែលកំពុងមានតម្រូវការខ្លាំង។ លក្ខណៈនេះសំខាន់ណាស់សម្រាប់ការកែលំអ និងពង្រីកការតភ្ជាប់រវាងប្រទេសចិន នឹងបណ្តាប្រទេសសមាជិកអាស៊ាន។

៤. តើកត្តាសំខាន់ៗជំរុញឲ្យការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងឡូជីស្ទីកនៅកម្ពុជាសម្រេចជោគជ័យមានអ្វីខ្លះ?

ការរៀនសូត្រពីបទពិសោធន៍អភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមានជោគជ័យក្នុងពិភពលោកបង្ហាញថា មានកត្តាចម្បងៗមួយចំនួនដែលកម្ពុជាគួរពិចារណា ក្នុងការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបស់ខ្លួនទៅអនាគត៖

19 D.H. Brooks and F. Zhai. 2008. “Infrastructure Financing: Impacts on Macroeconomic Balances.” In Infrastructure and Trade in Asia, edited by D.H. Brooks and J. Menon. London: Edward Elgar.

20 ADBI, and ADB. 2012. Infrastructure for Asian Connectivity. Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited.

21 R.D.Croce and S.Gatti.2014. “Financing Infrastructure–International Trends.” Financial Market Trends 1:123-138.

22 Kim Jay-Hyung and Choi Seokjoon. 2011. Public-Private Partnership Infrastructure Projects: Case Studies from the Republic of Korea. Manilla: ADB.

- **ចក្ខុវិស័យរឹងមាំ និងការប្តេជ្ញាចិត្ត។** ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព តម្រូវឲ្យរដ្ឋាភិបាលមានចក្ខុវិស័យច្បាស់លាស់ សម្រាប់ប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដែលបម្រើផលប្រយោជន៍បានល្អបំផុតដល់ ការធ្វើផែនការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចសង្គមកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ។ ក្រៅពីផែនការមេរយៈពេលវែង ក៏ត្រូវមានផងដែរនូវ ស្ថាប័នដឹកនាំដ៏រឹងមាំមួយដើម្បីសម្របសម្រួល ការធ្វើផែនការហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ការអភិវឌ្ឍដ៏ចាំបាច់ៗ ព្រមទាំងការពង្រឹងវប្បធម៌សម្របសម្រួល និងសហប្រតិបត្តិការរវាងក្រសួង និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធនានា ដោយមានការចូលរួមនិងកិច្ចសហការយ៉ាងជិតស្និទ្ធជាមួយវិស័យឯកជន។
- **តម្លាភាព និងការត្រួតពិនិត្យគុណភាព។** ដំណើរការធ្វើសេចក្តីសម្រេចចិត្ត សម្រាប់ការធ្វើវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ តែងត្រូវប្រឈមនឹងសម្ពាធខ្លាំងផ្នែកឃោបាយ។ តម្លាភាព និងជំនាញវិជ្ជាជីវៈក្នុងការធ្វើសេចក្តីសម្រេចចិត្តលើបទបញ្ញត្តិផ្សេងៗ ត្រូវមានជាចាំបាច់ដើម្បីកាត់បន្ថយសម្ពាធទាំងនោះ។ ចំណុចនេះមានសារៈសំខាន់ជាពិសេស នៅក្នុងដំណើរការដាក់ដេញថ្លៃ និងជ្រើសរើស សម្រាប់គម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធធំៗ ព្រោះមានភស្តុតាងក្នុងពិភពលោកជាច្រើនបង្ហាញថា កង្វះនីតិវិធីលទ្ធកម្មមានភាពប្រកួតប្រជែងពិតប្រាកដ ជាកត្តាចម្បងដែលនាំឲ្យ PPPs ទទួលបរាជ័យ។[23]
- **ការចូលរួមរបស់វិស័យឯកជន ក្នុងការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ។** គន្លឹះនៃការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធប្រកបដោយជោគជ័យនៅក្នុងប្រទេសជាច្រើន គឺសមត្ថភាពទាក់ទាញវិនិយោគឯកជន ឲ្យចូលរួមក្នុងគម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធចម្បងៗ។ ចំណុចនេះទាមទារទាំង បរិយាកាសស្ថាប័នជួយទ្រទ្រង់ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និង ក្របខ័ណ្ឌបទបញ្ញត្តិរឹងមាំ និងរបៀបរបបលទ្ធកម្មសាធារណៈ មានស្តង់ដាខ្ពស់ផ្នែកតម្លាភាព និងគណនេយ្យភាព។

៥. សំណួរខាងគោលនយោបាយមួយចំនួនគួរលើកមកពិចារណា

ដើម្បីឆ្លើយតបនឹងតម្រូវការ និងបញ្ហាប្រឈម ក្នុងការអភិវឌ្ឍឡូជីស្ទីក និងការដឹកជញ្ជូននោះ កម្ពុជា គួរពិចារណាលើសំណួរធំៗមួយចំនួនខាងគោលនយោបាយដូចតទៅ៖

- តើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកប្រភេទណា ដែលផ្តល់ផលប្រយោជន៍បានល្អបំផុតដល់កម្ពុជា និងដំណាក់កាលបន្ទាប់នៃការអភិវឌ្ឍប្រទេសដើម្បីជំរុញកំណើន និងការតភ្ជាប់, កែលំអសមត្ថភាពប្រកួតប្រជែងក្នុងតំបន់ និងក្នុងពិភពលោក និងជួយទ្រទ្រង់ដល់គោលដៅសេដ្ឋកិច្ចសង្គមកិច្ចរបស់ជាតិ?
- តើការសម្របសម្រួល និងសហប្រតិបត្តិការឆ្លងកាត់ក្រសួង និងស្ថាប័នផ្សេងៗ នៅក្រោម គោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍ឧស្សាហកម្ម (IDP) របស់កម្ពុជា និងយន្តការគោលនយោបាយចម្បងៗផ្សេងទៀត អាចជួយកែលំអ និងពន្លឿនបានប៉ុណ្ណានូវ ការសម្រេចបានតាម IDP និងគោលដៅជាក់លាក់នានាផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងឡូជីស្ទីក?
- តើគំរូក្របខ័ណ្ឌស្ថាប័នជាតិណាខ្លះ ដែលបម្រើបានល្អបំផុតនូវតម្រូវការអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ការដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកនៅកម្ពុជា? តើក្រុមការងារជាតិផ្នែកដឹកជញ្ជូននិងឡូជីស្ទីក ដែលរួមមានរដ្ឋាភិបាល វិស័យឯកជន និងអ្នកមានចំណេះដឹងជំនាញ អាចក្លាយជាយន្តការមានប្រយោជន៍ និងអនុវត្តបានជាក់ស្តែងឬទេ សម្រាប់ការលើកកម្ពស់ភាពរលូនគ្នាផ្នែកគោលនយោបាយ និងការសម្របសម្រួលល្អដើម្បីសម្រេចតាមគោលដៅជាតិ?
- តើកម្ពុជាត្រូវធ្វើយ៉ាងណា ដើម្បីអាចប្រើប្រាស់បានប្រសើរបំផុតនូវ ឱកាសល្អបានពីការបង្កើតធនាគារវិនិយោគហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអាស៊ី និងបន្តទទួលបានអត្ថប្រយោជន៍ពីភាពជាដៃគូជាមួយទីភ្នាក់ងារអភិវឌ្ឍន៍ទ្វេភាគី និងពហុភាគីដែលមានស្រាប់ និងស្ថាប័នហិរញ្ញវត្ថុនានា?

23 V. Cuttaree. 2008. Successes and Failures of PPP Projects. Washington, DC: World Bank; J. Woetzel, O.Tonby,P.Burtt and G.Lee. 2014. Southeast Asia at the Crossroads: Three Paths to Prosperity. McKinsey Global Institute; RGC. 2013.

សហការឧបត្ថម្ភដោយ Manulife

វិទ្យាស្ថានបណ្តុះបណ្តាល និង ស្រាវជ្រាវដើម្បីអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា (វបសអ/CDRI)
☞ អគារលេខ ៥៦ ផ្លូវ ៣១៥ ទួលគោក ✉ ប្រអប់សំបុត្រលេខ ៦២២ ភ្នំពេញ កម្ពុជា
☎ (៨៥៥ ២៣) ៨៨១ ៣៨៤, ៨៨១ ៧០១, ៨៨១ ៩១៦, ៨៨៣ ៦០៣ 🖷 (៨៥៥ ២៣) ៨៨០ ៧៣៤
e-mail: cdri@cdri.org.kh, website: www.cdri.org.kh