សន្និសីទចក្ខុវិស័យប្រទេសកម្ពុជា

ជំរុញការងារទៅមុខ៖ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៅក្នុងប្រទេស និងក្នុងតំបន់ និង ឡូជីស្ទីកសម្រាប់ការតភ្ជាប់ កំណើន និងអភិវឌ្ឍន៍

យើងត្រូវធ្វើការងាររួមគ្នា ជំរុញឲ្យវិនិយោគសាធារណៈ និងឯកជនមានគុណភាពកាន់តែខ្ពស់ថែមទៀត ដើម្បីអភិវឌ្ឍ និងបំពេញចន្លោះខ្វះខាតនៅក្នុង ប្រព័ន្ធឡូជីស្ទីក និងការដឹកជញ្ជូនច្រើនទម្រង់ឆ្លងកាត់ព្រំដែន។ ក្នុងនេះមានជាអាទិ ការថែទាំផ្លូវជាតិឲ្យបានកាន់តែប្រសើរ ជាពិសេស ច្រកសំខាន់ៗសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញឧស្សាហកម្ម ពាណិជ្ជកម្ម និងទេសចរណ៍, ការបង្កើយការងារស្តារ និងពង្រីកផ្លូវដែក និង ការធ្វើឲ្យប្រសើរឡើងនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ អាកាសយានដ្ឋាន និងផែសមុទ្រ។

សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន
នាយករដ្ឋមន្ត្រី នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ការរីកចម្រើនមានច្រើនគួរឲ្យកត់សម្គាល់ ប៉ុន្តែមិនទាន់គ្រប់តាមបំណងប្រាថ្នា

កម្ពុជា សម្រេចបានការរីកចម្រើនច្រើនគួរឲ្យកត់សម្គាល់ ក្នុងការអភិវឌ្ឍទាំងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទន់ និងរឹង ប្រព័ន្ធឡូជីស្ទីក និងការតភ្ជាប់កាន់តែធំទូលាយ ក្នុងពីរទសវត្សរ៍កន្លងទៅនេះ។ ជោគជ័យសំខាន់ៗ រួមមាន ការស្តារជួសជុល ការថែទាំ និងការកសាងផ្លូវជាតិ ស្ពាន ផ្លូវដែក ផែសមុទ្រ ផែទន្លេ ផ្លូវទឹក ទូរគមនាគមន៍និងបណ្តាញអ៊ិនធឺណែត និង ការសម្រួលលំហូរទំនិញនិងមនុស្សឆ្លងកាត់ព្រំដែន។ ច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនថ្មីៗ បានតភ្ជាប់ទីផ្សារក្នុងស្រុកទៅនឹងទីផ្សារពាណិជ្ជកម្មក្នុងតំបន់ និងអន្តរជាតិ។ ច្រករបៀងតភ្ជាប់ពីភ្នំពេញ ទៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ជាច្រកពាណិជ្ជកម្មជាតិចម្បងគេ ហើយច្រកតភ្ជាប់ពី ក្រុងបាងកក-ភ្នំពេញ-ហូជីមិញ ជាច្រករបៀងអន្តរជាតិ។ កិច្ចប្រឹងប្រែងទាំងនេះ ជួយឲ្យកម្ពុជាសម្រេចបានការរីកចម្រើនគួរឲ្យស្ញប់ស្ញែង ពីឆ្នាំ២០១០ ដល់ ២០១៤ ដោយឡើងបាន ៤៦លំដាប់ថ្នាក់ នៅក្នុងចំណាត់ថ្នាក់តាមសន្ទស្សន៍លទ្ធផលឡូជីស្ទីករបស់ ធនាគារពិភពលោក។

ទោះបីការជឿនលឿនមកទល់បច្ចុប្បន្ន មានច្រើនគួរឲ្យកត់សំគាល់ក្តី ក៏បណ្តាញដឹកជញ្ជូន និងសេវាឡូជីស្ទីក នៅមិនទាន់គ្រប់គ្រាន់សម្រាប់បំពេញតាមតម្រូវការ ក្នុងដំហានបន្ទាប់នៃ ការអភិវឌ្ឍប្រទេសកម្ពុជានៅឡើយ។ គោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍ឧស្សាហកម្មឆ្នាំ២០១៥-២៥ បានគូសបញ្ជាក់ពីឧបសគ្គធំៗ ៥ ដែលរារាំងការអភិវឌ្ឍវិស័យឧស្សាហកម្ម ហើយឧបសគ្គមួយនៅក្នុងនោះ គឺកង្វះសមត្ថភាពដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីក។ ការសិក្សាផ្សេងៗរបស់វិទ្យាស្ថាន CDRI ក៏ផ្តល់សេចក្តីសន្និដ្ឋានស្រដៀងគ្នាដែរ គឺការអភិវឌ្ឍវិស័យដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកនៅកម្ពុជា វាយឺតយ៉ាវជាងសន្ទុះកំណើនតាមបំណងចង់បាន។

ឥឡូវនេះ ដល់ពេលត្រូវជំរុញពន្លឿនដំណោះស្រាយផ្នែកដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកប្រកបដោយចីរភាព និងគំនិតបែបថ្មីហើយ។ កម្ពុជាត្រូវឈានយ៉ាងលឿនក្នុង ការអភិវឌ្ឍវិស័យដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីក ដើម្បីធានាឲ្យមានការតភ្ជាប់ទៅនឹងកន្លែងពាណិជ្ជកម្ម និងច្រកចូលទីផ្សារក្នុងតំបន់ និងក្នុងពិភពលោក។ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមានគុណភាពល្អ សំខាន់បំផុតសម្រាប់កំណើនសេដ្ឋកិច្ច និងសមត្ថភាពប្រកួតប្រជែង៖ កំណើន ១% ក្នុងផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ រួមចំណែក

អត្ថបទនេះ សង្ខេបចំណុចសំខាន់ៗនៃការពិភាក្សានៅក្នុង សន្និសីទចក្ខុវិស័យប្រទេសកម្ពុជាឆ្នាំ២០១៦ ដែលសហការរៀបចំឡើងដោយ វិទ្យាស្ថាន CDRI និង ធនាគារ ANZ Royal នៅថ្ងៃទី៧ មីនា ២០១៦ ដោយមាន គូសបញ្ជាក់ពីដំណើរការ និងបញ្ហាចោទធំៗនៅក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកនៅកម្ពុជា ជួយផ្តល់ជាមតិយោបល់ខាងគោលនយោបាយ និងបង្ហាញពីកត្តាសំខាន់ៗអាចនាំឲ្យការអភិវឌ្ឍវិស័យនេះទទួលបានជោគជ័យ។

ដោយផ្ទាល់ធ្វើឲ្យ ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប កើនបាន ០,០៨%។ គុណភាព និងភាពទូលំទូលាយនៃ បណ្តាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធក្នុងតំបន់ វាកាត់បន្ថយឥទ្ធិពលនៃចម្ងាយរវាងតំបន់នានា ហើយជួយបន្សីចូលគ្នា និងតភ្ជាប់កម្ពុជា ជាមួយនឹង បណ្តាញផលិតកម្មក្នុងតំបន់ដែលកំពុងផុសឡើង។ ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកមានគុណភាពល្អ ដើរតួនាទីចម្បង ក្នុងការទាក់ទាញប្រមែប្រមូលវិនិយោគ និងជំរុញឧស្សាហូបនីយកម្ម និងការនាំចេញ។ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធកាន់តែល្អប្រសើរ ក៏ជះឥទ្ធិពលវិជ្ជមាន ទៅលើលទ្ធផលអភិវឌ្ឍន៍សង្គមផងដែរ ដូចជា ការអប់រំ សុខភាពសាធារណៈ និងសមត្ថភាពសហគមន៍ ជាដើម។

មតិយោបល់សំខាន់ៗខាងគោលនយោបាយ

ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាដែល វិស័យដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកនៅកម្ពុជាកំពុងប្រឈមមុខ និងរុញច្រានវាឲ្យរីកលូតលាស់ដល់ដំណាក់កាលបន្ទាប់ទៀតនៃការអភិវឌ្ឍ ដោយជួយបំពេញបានកាន់តែល្អនូវ កម្រិតកំណើនស្របតាមបំណងប្រាថ្នារបស់កម្ពុជានោះ មានការផ្តល់ជាមតិយោបល់មួយចំនួនដូចតទៅ៖

១ រៀបចំឲ្យស្រេចបាច់ និងដាក់អនុវត្តផែនការមេសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីក

តម្រូវការ ផែនការមេសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកនៅកម្ពុជា មានចែងច្បាស់នៅក្នុង ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ (NSDP) ឆ្នាំ២០១៤-១៦ និង គោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍ឧស្សាហកម្ម ឆ្នាំ២០១៥-២៥។ ការពិភាក្សានៅក្នុងសន្និសីទចក្ខុវិស័យឆ្នាំ២០១៦ បានបញ្ជាក់ពី តម្រូវការកាន់តែខ្លាំងឲ្យពន្លឿនការរចនារៀបចំផែនការមេ។ ការអភិវឌ្ឍការដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព ទាមទារឲ្យរដ្ឋាភិបាលបង្កើតនូវ ចក្ខុវិស័យច្បាស់លាស់មួយសម្រាប់ ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីក ដែលជួយបំពេញបានល្អបំផុតនូវ ផែនការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចសង្គមកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ។ ផែនការមេ បង្ហាញត្រួសៗពី រូបភាពទៅអនាគតនៃប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកនៅកម្ពុជា និងកំណត់ទិសដៅសម្រាប់គោលនយោបាយដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីក។ វាក៏គួរមានការតភ្ជាប់ផងដែរទៅនឹង ផែនការមេស្តីពី ការតភ្ជាប់ក្នុងអាស៊ាន និងក្របខ័ណ្ឌថ្នាក់តំបន់ និងអនុតំបន់ផ្សេងទៀត។

ទាក់ទងនឹងរបៀបរៀបចំស្ថាប័ន ក្រសួងសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន គួរទទួលបន្ទុកក្នុងការរចនារៀបចំ និងអនុវត្តផែនការមេ ប៉ុន្តែគួរធ្វើការដោយមានការពិគ្រោះយោបល់យ៉ាងជិតស្និទ្ធ ជាមួយក្រសួងពាក់ព័ន្ធផ្សេងៗ និងដៃគូវិស័យឯកជន។ ផែនការមេ រំពឹងថានឹងជួយលើកកម្ពស់គុណភាព និងប្រសិទ្ធភាពនៃវិស័យដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីក ឆ្លងតាមការតភ្ជាប់គ្រប់កន្លែងក្នុងប្រទេសជាមួយគ្នា នឹងជាមួយប្រទេសជិតខាង។ តាមនេះ វានឹងជួយបង្កើនសមត្ថភាពប្រកួតប្រជែងរបស់កម្ពុជា និងសុខុមាលភាពរបស់ប្រជាជន ជាពិសេសនៅតាមតំបន់ធ្លាប់តែខ្សត់ខ្សោយជាងគេ។

២ បង្កើតក្រុមការងារដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកថ្នាក់ជាតិ

កម្ពុជាមិនមានអង្គភាពកណ្តាលណាមួយ សម្រាប់ធ្វើ ផែនការ និងអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកច្រើនទម្រង់នោះទេ។ ដោយសារកិច្ចសហការ និងសហប្រតិបត្តិការរវាងក្រសួងមន្ទីរនានាអនុវត្តមិនបានស្មើដៃគ្នា ដូច្នេះ ត្រូវមានក្រុមការងាររឹងមាំមួយសម្រាប់សម្របសម្រួលការធ្វើផែនការ និងអនុវត្តប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីក។ បទពិសោធន៍នៅអន្តរជាតិ បង្ហាញថា ប្រទេសដែលមានផែនការមេ និងក្រុមការងារដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីក តែងសម្រេចបានលទ្ធផលផ្នែកឡូជីស្ទីកល្អប្រសើរជាងប្រទេសឯទៀត។ កម្ពុជាត្រូវបង្កើតយន្តការសម្របសម្រួលដ៏មានប្រសិទ្ធភាពមួយ ដើម្បីជំរុញកិច្ចសហការ និងសហប្រតិបត្តិការអន្តរក្រសួង លើចំណុចសំខាន់ៗនៃ យុទ្ធសាស្ត្រខាងផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីក និងដើម្បីពិនិត្យតាមដានការអនុវត្តគោលនយោបាយ។

ក្រុមការងារ គួរស្ថិតក្រោមការត្រួតពិនិត្យរបស់ ក្រសួងសាធារណៈការនិងដឹកជញ្ជូន ដោយមានការចូលរួមយ៉ាងខ្លាំងក្លាពីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា និងដៃគូនានាក្នុងវិស័យឯកជន។ ក្រុមការងារ គួរទទួលខុសត្រូវលើ ការរចនារៀបចំ ការអនុវត្ត និងការពិនិត្យតាមដានផែនការសកម្មភាពនានា ដូចមានចែងនៅក្នុងផែនការមេសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីក។ ក្រុមការងារ ទំនងត្រូវជួយដោះស្រាយបញ្ហារាំងស្ទះផ្សេងៗក្នុងការសម្របសម្រួល ដើម្បីញ៉ាំងឲ្យមានការអនុវត្តគោលនយោបាយកាន់តែមានប្រសិទ្ធភាព និងការពង្រឹងគុណភាព និងប្រសិទ្ធភាពនៃ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីក។

៣ ផ្តោតការប្រឹងប្រែងលើការតភ្ជាប់ក្នុងស្រុក

ទោះបីមាន កិច្ចប្រឹងប្រែងធំធេងក្នុងការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តក្តី ក៏បណ្តាញដឹកជញ្ជូនតភ្ជាប់តំបន់ទីក្រុងទៅនឹងជនបទ និងការតភ្ជាប់រវាងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនានា (SEZs) នៅមិនទាន់គ្រប់គ្រាន់ទេ។ បញ្ហានេះផុសឡើងជាសំខាន់ចេញពី កង្វះវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត គួបផ្សំនឹងអប្រសិទ្ធភាពផ្នែកឡូជីស្ទីកដោយសារភាពទន់ខ្សោយ ក្នុងការបន្សីចូលគ្នានូវប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនច្រើនទម្រង់ មានជាអាទិ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក (ផ្លូវថ្នល់ និងផ្លូវដែក) និងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក (ផ្លូវសមុទ្រ និងផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស)។ កន្លងមកគេមិនសូវមើលឃើញពី សារៈសំខាន់នៃការតភ្ជាប់ក្នុងស្រុកទេ។

កម្ពុជាត្រូវការវិនិយោគយ៉ាងច្រើន និងជាប់លាប់ក្នុងផ្នែក ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ជាពិសេស ត្រូវកែលំអ និងថែទាំបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ខេត្ត និងផ្លូវជនបទ ឲ្យមានការតភ្ជាប់កាន់តែប្រសើររវាងទីក្រុង និងជនបទ។ ត្រូវមានផងដែរនូវ ការបង្កើនគុណភាពផ្លូវជាតិ ការសាងសង់យន្តបថ និងការកែលំអការតភ្ជាប់រវាង SEZs ដូចជា តាមការជំរុញឲ្យប្រើប្រាស់កាន់តែមានប្រសិទ្ធភាពនូវ ផ្លូវទឹកក្នុង

ប្រទេស សម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងសម្រាប់បម្រើពាណិជ្ជកម្ម, ការអភិវឌ្ឍគ្រឿងសម្រួលការនៅតាមកំពង់ផែទន្លេបន្ថែមទៀត, និងការបង្កើត "ច្រករបៀងឡូជីស្ទីក" ជាដើម។ ម្យ៉ាងទៀត កម្ពុជាត្រូវពន្លឿនបង្កើយការស្តារជួសជុលនិងពង្រីកផ្លូវដែកក្នុងប្រទេស និងឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដើម្បីជំរុញការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងទំនិញដោយអស់ចំណាយតិច និងការតភ្ជាប់ក្នុងប្រទេសនិងក្នុងតំបន់។ ក្រៅពីហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរឹងនោះ សេវាដឹកជញ្ជូនសំខាន់ៗ និងសេវាចាំបាច់ផ្សេងទៀត សម្រាប់ដំណើរការរលូនល្អនៃ SEZs និងតំបន់ឧស្សាហកម្មដទៃទៀត ក៏គួរជំរុញឡើងដែរ។

៤ ពន្លឿនការបង្កើតក្របខ័ណ្ឌច្បាប់សម្រាប់ភាពជាដៃគូរវាងវិស័យឯកជន-សាធារណៈ

ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៅកម្រិតសកល ត្រូវរាំងស្ទះដោយសារកង្វះទុនបានពីថវិកាជាតិ និងពីដៃគូអភិវឌ្ឍន៍។ ប៉ុន្តែវិនិយោគឯកជន តាមរយៈភាពជាដៃគូរវាងវិស័យ ឯកជន-សាធារណៈ (PPPs) បានផុសឡើង ក្លាយជាប្រភពមួយអាចរស់រានបានសម្រាប់ការផ្តល់ទុនដល់គម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ។ PPPs ជួយឲ្យរដ្ឋាភិបាលអាចពង្រីក ការផ្តល់សេវាតាមការប្រើប្រាស់ឧបករណ៍ទីផ្សារ ជាជាង គ្រឿងសម្រួលការដែលរដ្ឋជាអ្នកផ្គត់ផ្គង់ និងគ្រប់គ្រង។ ដោយសារ ថវិកាមានកំហិត ការត្រួតពិនិត្យគ្មានប្រសិទ្ធភាពលើចំណាយសាធារណៈ និងការគ្រប់គ្រងគ្មានប្រសិទ្ធភាពលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនោះ រដ្ឋាភិបាលក៏បានពិចារណាឃើញពី តម្រូវការផ្ទេរកិច្ចប្រឹងប្រែងវិនិយោគ ទៅឲ្យខាងវិស័យឯកជន។ នាបច្ចុប្បន្នរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា កំពុងប្រើប្រាស់ PPP ដើម្បីផ្តល់ទុនដល់គម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមួយចំនួន ដូចជា អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ ជាដើម ក្នុងទម្រង់ជាកិច្ចសន្យា "កសាង-ដំណើរការ-ផ្ទេរ (BOT)"។

ជោគជ័យនៃ PPPs ត្រូវមានទាំងបរិយាកាសស្ថាប័នប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងការជួយទ្រទ្រង់ ព្រមទាំងក្របខ័ណ្ឌច្បាប់រឹងមាំ និងរបបលទ្ធកម្មសាធារណៈមានតម្លាភាព និងគណនេយ្យភាពកម្រិតខ្ពស់។ ដូច្នេះ កម្ពុជាត្រូវតែបង្កើតឲ្យបានឆាប់នូវ ក្របខ័ណ្ឌច្បាប់និងគោលនយោបាយ រចនាសម្ព័ន្ធស្ថាប័ន និងរបៀបរបបផ្សេងៗទៀតសម្រាប់គ្រប់គ្រង PPPs។ នៅក្នុងសុន្ទរកថាគន្លឹះបើកសន្និសីទចក្ខុវិស័យ សម្តេចនាយករដ្ឋមន្ត្រី ហ៊ុន សែន បានបញ្ជាក់ឲ្យ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ ដឹកនាំការរៀបចំគោលនយោបាយដើម្បីបង្កើតយន្តការ PPP។

៥ ធ្វើឲ្យកាន់តែសាមញ្ញ និងទំនើបឡើងនូវ ប្រតិបត្តិការនាំចូល នាំចេញ និងដឹកទំនិញឆ្លងកាត់

បែបបទគយដ៏ស្មុគស្មាញ រួមមាន ការបំពេញក្រដាសស្នាម ការពិនិត្យទំនិញ បទបញ្ញត្តិ និងថ្លៃសេវា នៅតែជាឧបសគ្គធំមួយដល់ការនាំចេញនាំចូល។ ដូច្នេះ ត្រូវយកចិត្តទុកដាក់ច្រើនថែមទៀតដល់ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទន់សម្រាប់ជួយទ្រទ្រង់ និងបង្កើនប្រសិទ្ធភាពឡូជីស្ទីក។ ភាពរីកចម្រើន អាចសម្រេចបានតាមការលុបបំបាត់ការយកប្រាក់កម្រៃក្រៅផ្លូវការគ្រប់បែបយ៉ាង ការធ្វើកំណែទម្រង់និងទំនើបកម្មផ្នែកគយ ការចែករំលែកព័ត៌មានឲ្យបានកាន់តែទូលំទូលាយ និងសមាហរណកម្មចូលទៅក្នុងទីផ្សារដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោកក្នុងតំបន់។ កម្ពុជាគួរបង្កើត ច្រកចេញចូលតែមួយថ្នាក់ជាតិ ឲ្យបានលឿន សម្រាប់ជួយសម្រួលប្រតិបត្តិការលក់ដូរទំនិញឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងការតភ្ជាប់ជាមួយនឹង ច្រកចេញចូលតែមួយអាស៊ាន។

៦ ជំរុញការប្រកួតប្រជែងគ្នាយ៉ាងល្អក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីក

វិស័យដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទិក បានរីកចម្រើនយ៉ាងលឿនក៏ពិតមែន ប៉ុន្តែនៅខ្វះការប្រកួតប្រជែងគ្នាយ៉ាងល្អ រវាងអ្នកផ្តល់សេវាឡូជីស្ទីក ដូចជា ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនតាមរថយន្ត និងប្រតិបត្តិករដឹកទំនិញតាមផ្លូវសមុទ្រ និងផ្លូវអាកាស ជាដើម ដែលនាំឲ្យខូចខាតដល់កិច្ចប្រឹងប្រែងរបស់កម្ពុជា ក្នុងការបង្កើតប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកបន្សុំចូលគ្នាយ៉ាងល្អមួយ។ បទពិសោធន៍នៅអន្តរជាតិ បង្ហាញថា ការប្រកួតប្រជែងគ្នាយ៉ាងល្អ វាជួយបង្កើនគុណភាព ភាពចម្រុះបែប និងប្រសិទ្ធភាពនៃការផ្តល់សេវា។ តួយ៉ាងយោងតាមការវាយតម្លៃកម្រិតអន្តរជាតិជាច្រើន (ឧ. សន្ទស្សន៍លទ្ធផលឡូជីស្ទីក សន្ទស្សន៍ភាពប្រកួតប្រជែងសកល) សិង្ហបុរីបានជាប់ជាប្រទេសសម្រេចបានលទ្ធផលល្អបំផុត ក្នុងផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងឡូជីស្ទីក ដោយមាន ជាង ៧០០០ ក្រុមហ៊ុនឡូជីស្ទីក (ប្រើបុគ្គលិកជាង ១៨០.០០០នាក់) និង អ្នកមានវិជ្ជាជីវៈផ្នែកឡូជីស្ទីក ប្រកបដោយគុណសម្បត្តិជាច្រើនរូប។ លទ្ធផលនេះបង្ហាញពីសារៈសំខាន់នៃការលើកទឹកចិត្ត ដល់ការប្រកួតប្រជែងគ្នាយ៉ាងល្អ និងតុល្យភាពកាន់តែប្រសើររវាង អ្នកផ្តល់សេវាទ្រង់ទ្រាយធំ និងមធ្យម នៅក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកនៅកម្ពុជា។

៧ អភិវឌ្ឍមូលធនមនុស្សជាពិសេស សម្រាប់វិស័យដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីក

កង្វះអ្នកមានជំនាញវិជ្ជាជីវៈខាងឡូជីស្ទីក ជាបញ្ហាចម្បងមួយទៀតសម្រាប់វិស័យដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកកម្ពុជា។ ដូច្នេះ កម្ពុជាត្រូវបង្កើត និងអនុវត្តកម្មវិធីសិក្សាអប់រំថ្នាក់ឧត្តមផ្នែកដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីក ផ្តល់អាហារូបករណ៍ និងមានកម្មវិធីដោះដូរនិស្សិតជាមួយបណ្តាគ្រឹះស្ថានអប់រំឈានមុខក្នុងតំបន់ ដើម្បីកសាងក្រុមអ្នកមានវិជ្ជាជីវៈវ័យក្មេងកម្ពុជា ប្រកបដោយគុណសម្បត្តិផ្នែកបច្ចេកទេស។ ជម្រើសអាចអនុវត្តបានមួយទៀត សម្រាប់ការកសាងធនធានមនុស្សមានវិជ្ជាជីវៈខាងឡូជីស្ទីក គឺ សមាគមភ្នាក់ងារបញ្ជូនទំនិញកម្ពុជា (សភបទក-CAMFFA) ឆ្លងតាមសហប្រតិបត្តិការយ៉ាងជិតស្និទ្ធជាមួយក្រុមការងារដឹកជញ្ជូន និងឡូជីស្ទីកជាតិ អាចបង្កើតឡើងនូវបណ្ឌិតសភាឡូជីស្ទីកកម្ពុជា ដើម្បីជំរុញការបណ្តុះបណ្តាលលើកកម្ពស់កម្រិតវិជ្ជាជីវៈ និងគុណភាពល្អវិសេសក្នុងវិស័យឡូជីស្ទីក។

៨ ប្រើប្រាស់ធនាគារវិនិយោគហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអាស៊ី និង មូលនិធិផ្លូវសូត្រ

ធនាគារវិនិយោគហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអាស៊ី (AIIB) ដែលផ្ដួចផ្ដើមឡើងដោយប្រទេសចិន មានមូលធនដើម ចំនួន ១០០ប៊ីលានដុល្លារ ហើយមកទល់បច្ចុប្បន្ន មានការចូលរួមជាដៃគូយ៉ាងធំទូលាយពីអន្តរជាតិ។ ធនាគារនេះ ដែលប្រទេសកម្ពុជាជាសមាជិកស្ថាបនិកមួយដែរនោះ គឺជាចម្លើយតបចម្បងថ្មីមួយក្នុងតំបន់ ទៅនឹងតម្រូវការដ៏ធំធេងនូវហិរញ្ញវត្ថុ និងការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធក្នុងតំបន់។ ដើម្បីបំពេញបន្ថែមលើ ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍ពហុភាគីនេះ ប្រទេសចិនបានបង្កើត មូលនិធិផ្លូវសូត្រ ដែលមានមូលធន ៤០ប៊ីលានដុល្លារ សម្រាប់ដោះស្រាយឧបសគ្គរាំងស្ទះផ្សេងៗ ដល់ការតភ្ជាប់ក្នុងតំបន់អាស៊ី។ ដោយឡែក មូលនិធិនេះ ផ្ដល់ទុនវិនិយោគ និងជំនួយគាំទ្រផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុសម្រាប់កិច្ចសហប្រតិបត្តិការសេដ្ឋកិច្ច និងពាណិជ្ជកម្ម និងការតភ្ជាប់ ក្នុងក្របខ័ណ្ឌនៃខ្សែក្រវាត់សេដ្ឋកិច្ចផ្លូវសូត្រ និងគំនិតផ្ដួចផ្ដើមផ្លូវសូត្រសមុទ្រសតវត្សរ៍ទី២១ ដែលគេហៅដែរថា ខ្សែក្រវាត់១ ផ្លូវ១។

ប្រទេសកម្ពុជា ត្រូវកំណត់ជាសំខាន់ពីបែបបទដែល AIIB និង មូលនិធិផ្លូវសូត្រ អាចជួយទ្រទ្រង់ដល់គម្រោងការតភ្ជាប់ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធចម្បងៗ ជាបន្ថែមលើ គម្រោងក្រោមភាពជាដៃគូពហុភាគី និងទ្វេភាគីដែលមានស្រាប់។ លទ្ធភាពនេះសំខាន់ជាពិសេស សម្រាប់កែលំអ និងពង្រីកការតភ្ជាប់រវាងប្រទេសចិន នឹងបណ្ដាប្រទេសសមាជិកអាស៊ាន។

កត្តាសំខាន់ៗសម្រាប់ជោគជ័យនៃការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងឡជីស្ទីកនៅកម្ពុជា

ការរៀនសូត្រពី បទពិសោធន៍មានជោគជ័យនៅអន្តរជាតិក្នុងការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ បានបង្ហាញនូវ កត្តាចម្បងៗមួយចំនួនដែលកម្ពុជាគួរពិចារណា សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបស់ខ្លួនទៅអនាគត៖

ចក្ខុវិស័យរឹងមាំ និងការប្ដេជ្ញាចិត្ត៖ ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព តម្រូវឲ្យរដ្ឋាភិបាលមានចក្ខុវិស័យច្បាស់លាស់សម្រាប់ ប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដែលអាចជួយបានច្រើនបំផុតដល់ ការធ្វើផែនការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចសង្គមកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ។ ក្រៅពីផែនការមេរយៈពេលវែង ក៏ត្រូវមានផងដែរនូវស្ថាប័នដឹកនាំដ៏រឹងមាំមួយ សម្រាប់សម្របសម្រួលការធ្វើផែនការ និងការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងត្រូវមាន វប្បធម៌សហការ និងសហប្រតិបត្តិការរវាងក្រសួង និងស្ថាប័នរដ្ឋនានា ដោយមានការចូលពាក់ព័ន្ធយ៉ាងជិតស្និទ្ធជាមួយវិស័យឯកជន។

តម្លាភាព និងការត្រួតពិនិត្យគុណភាព៖ ដំណើរការ សម្រេចចិត្តធ្វើវិនិយោគទៅលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ តែងត្រូវប្រឈមនឹងសម្ពាធខ្លាំងផ្នែកនយោបាយ។ តម្លាភាព និងជំនាញវិជ្ជាជីវៈ ក្នុងការធ្វើសេចក្ដីសម្រេចចិត្តលើបទបញ្ញត្តិផ្សេងៗ ត្រូវមានជាចាំបាច់ដើម្បីកាត់បន្ថយសម្ពាធទាំងនោះ។ ចំណុចនេះសំខាន់ណាស់ នៅក្នុងដំណើរការដាក់ដេញថ្លៃ និងសម្រេចជ្រើសរើស សម្រាប់គម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធធំៗ ព្រោះមានភស្តុតាងជាច្រើនក្នុងពិភពលោកបង្ហាញថា កង្វះនីតិវិធីលទ្ធកម្មមានការប្រកួតប្រជែងពិតប្រាកដជាកត្តាចម្បងនាំឲ្យ PPPs ទទួលបរាជ័យ។

ការចូលរួមរបស់វិស័យឯកជន ក្នុងការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ៖ គន្លឹះនៃជោគជ័យក្នុងការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ នៅតាមប្រទេសជាច្រើន គឺ សមត្ថភាពទាក់ទាញវិនិយោគឯកជន ឲ្យចូលរួមក្នុងគម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធចម្បងៗ។ ចំណុចនេះ ទាមទារទាំងក្របខ័ណ្ឌស្ថាប័នមានប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់និងការជួយគាំទ្រ ក្របខ័ណ្ឌបទបញ្ញត្តិរឹងមាំ និងរបៀបរបបលទ្ធកម្មសាធារណៈមានស្តង់ដាខ្ពស់ផ្នែកតម្លាភាព និងគណនេយ្យភាព៕

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