វិទ្យាស្ថានបណ្តុះបណ្តាល និង ស្រាវជ្រាវដើម្បីអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា

ANZ Royal

សង្ខេបចក្ខុវិស័យប្រទេសកម្ពុជា*

ឆ្នាំ២០១១ លេខ ០៣

ការធ្វើទំនើបកម្មក្របខ័ណ្ឌរូបវ័ន្តនៅកម្ពុជា៖ ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងអគ្គិសនី

"យើងនឹងបន្តពង្រឹងនូវវឌ្ឍនភាពដែលយើងសម្រេចបានក្នុងការស្តារ និងកសាងផ្លូវ ស្ពាន ផ្លូវដែក កំពង់ផែ និងប្រព័ន្ធធារាសាស្ត្រនានា ដោយផ្តោតអាទិភាពទៅលើការធានាឲ្យបាននូវការផលិតថាមពលប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់ និងការគោរពនូវស្តង់ដារបរិស្ថាន។"

សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន
នាយករដ្ឋមន្ត្រីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ការកសាងក្របខ័ណ្ឌរូបវ័ន្តសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍនាពេលអនាគត[១]

សង្គ្រាម និងភាពគ្មានការអភិវឌ្ឍជាច្រើនទសវត្សរ៍ បណ្តាលឲ្យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តកម្ពុជា ចុះអន់ថយជាងនៅប្រទេសដទៃក្នុងតំបន់។ រហូតមកទល់ពេលថ្មីៗនេះ សមត្ថភាពក្របខ័ណ្ឌរូបវន្ត (ជាតុរឹង) របស់កម្ពុជា មានអនាគតមិនសូវល្អទេ ដោយសារមានផ្លូវតិច និងគុណភាពអន់ ការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនីមិនបានច្រើនកន្លែង និងដាច់លាប់ល្អ ហើយបណ្តាញផ្លូវរថភ្លើង ក៏ចាស់ទ្រុឌទ្រោម។

នាពេលថ្មីៗនេះ រាជរដ្ឋាភិបាល បានធ្វើវិនិយោគយ៉ាងសកម្មដើម្បីលើកកម្ពស់គុណភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ។ វិនិយោគមួយភាគធំធ្វើឡើងតាមរយៈគំនិតផ្តួចផ្តើមផ្តល់ជំនួយពីមហាអនុតំបន់មេគង្គ (GMS) និងមានជាច្រើនផ្តោតលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងអគ្គិសនី ក្នុងការអភិវឌ្ឍច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចភាគខាងត្បូង(SEC)។ នៅត្រឹមចុងឆ្នាំ២០០៨ SEC មានគម្រោងសរុបចំនួន ៩ ទ្រទ្រង់ដោយមូលនិធិរបស់ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី (ADB) ចំនួន ៤១៨លានដុល្លារ។

ការអភិវឌ្ឍដ៏ឆាប់រហ័សនេះ បានជម្រុញកម្ពុជាឲ្យដើរចំផ្លូវមានកំណើនខ្ពស់ប្រកបដោយពិពិធកម្ម និងនិរន្តរភាព។ ទោះយ៉ាងនេះក្តី នៅមានបញ្ហាប្រឈមជាច្រើនទៀតដែលត្រូវដោះស្រាយ។ ទាក់ទិននឹងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន បញ្ហាខាងភស្តុភារ (logistics) បានរារាំងការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ មិនឲ្យសម្រេចបានពេញលេញតាមសក្តានុពលរបស់ខ្លួន ជាពិសេសឧបសគ្គផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្នែកគយដែលចាស់ហួសសម័យ និងគ្មានប្រសិទ្ធភាព និងផ្នែកយានយន្តដឹកជញ្ជូនទំនិញដែលត្រូវតែធ្វើទំនើបកម្មជាចាំបាច់។

ក្នុងពេលជាមួយគ្នា កម្ពុជាក៏ត្រូវផ្តោតគោលនយោបាយទៅលើការកែលម្អដែនគ្របដណ្តប់ និងការធានាឲ្យបាននូវការផ្គត់ផ្គង់ថាមពលអគ្គិសនីក្នុងរយៈពេលវែង។ ក្នុងនេះ ត្រូវមានវិនិយោគយ៉ាងច្រើនទៅលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត ដូចជា បណ្តាញបញ្ជូនថាមពល និងសមត្ថភាពផលិតថាមពលវារីអគ្គិសនី ជាដើម ព្រមទាំងត្រូវមានបទបញ្ញត្តិសម្រាប់គ្រប់គ្រងផង ដើម្បីអាចទទួលបានលទ្ធផលច្រើនជាអតិបរមា។

ការធ្វើទំនើបកម្មហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន

ក្នុងការអភិវឌ្ឍច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចភាគខាងត្បូង ក្នុងក្របខ័ណ្ឌមហាអនុតំបន់មេគង្គ(GMSSEC)កម្ពុជាទទួលបានអត្ថប្រយោជន៍ពីការកែលម្អហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដែលបានបង្កើនបណ្តាញតភ្ជាប់កម្ពុជា ជាមួយនឹងមជ្ឈមណ្ឌលកម្មន្តសាល និងដឹកជញ្ជូនសំខាន់ៗនៅក្នុងតំបន់។

រូបភាព ១ បង្ហាញពីច្រករបៀងរងចំនួនបីរបស់ SEC ដែលតភ្ជាប់កម្ពុជា ទៅ ថៃ វៀតណាម និងឡាវ គឺមាន ច្រករបៀងរងកណ្តាល គឺបាងកក-ភ្នំពេញ-ក្រុងហូជីមិញ-Vung Tau (វៀតណាម) ច្រករបៀងរងតំបន់ឆ្នេរភាគខាងត្បូង គឺបាងកក-ត្រាត(ថៃ)-កោះកុង-កំពត(កម្ពុជា)- Ha Tien- Ca Mau- Nam Can(វៀតណាម) និង ច្រករបៀងរងភាគខាងជើង គឺបាងកក(ថៃ)-សៀមរាប-ស្ទឹងត្រែង-រតនគិរី-អូរយ៉ាដាវ (កម្ពុជា)-Play Ku-Quy Nhon(វៀតណាម)។ បណ្តាញតភ្ជាប់រវាងច្រករបៀងដ៏សំខាន់មួយ គឺច្រករបៀងរង ឡាវភាគខាងត្បូង-ខេត្តព្រះសីហនុ៖ Dong Kralor-ស្ទឹងត្រែង-ក្រចេះ-ភ្នំពេញ-ខេត្តព្រះសីហនុ (កម្ពុជា)។

កម្ពុជាបច្ចុប្បន្ន កំពុងស្តារឡើងវិញ នូវបណ្តាញផ្លូវរថភ្លើងអន់ថយរបស់ខ្លួន ដោយមានការគាំទ្រពី ADB និងវិនិយោគពីវិស័យឯកជន។ គម្រោងមានទឹកប្រាក់ចំនួន ១៤៨លានដុល្លារ នឹងតភ្ជាប់កម្ពុជា ទៅថៃ

---

១ អត្ថបទនេះ ជាសេចក្តីសង្ខេបនៃបទបង្ហាញនៅក្នុងសន្និសីទចក្ខុវិស័យប្រទេសកម្ពុជា ឆ្នាំ២០១១ ធ្វើឡើងដោយ លោក Paul Apthorp នាយកអភិវឌ្ឍន៍យុទ្ធសាស្ត្រ នៃក្រុមហ៊ុន TNT Express Worldwide Cambodia Ltd លោក វិកទ័រ ហ្យូនា អគ្គនាយករងនៃអគ្គនាយកដ្ឋានថាមពល នៃក្រសួងឧស្សាហកម្ម រ៉ែ និងថាមពល លោក Putu Kamayana នាយកធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី(ADB) ប្រចាំនៅកម្ពុជា ។

* ផ្អែកលើសន្និសីទចក្ខុវិស័យប្រទេសកម្ពុជា ឆ្នាំ២០១១:
ភាពជាដៃគូរវាងវិទ្យាស្ថាន CDRI និង ធនាគារ ANZ Royal

រូបភាព ១: ការកសាងផ្លូវនៅច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចភាគខាងត្បូង

ប្រភព៖ បទបង្ហាញរបស់ លោក Kamayana ក្នុងសន្និសីទចក្ខុវិស័យប្រទេសកម្ពុជា នៅថ្ងៃទី១៦ មីនា ២០១១

និងវៀតណាម។ នេះជាចំណែកមួយដ៏សំខាន់នៃ បណ្តាញផ្លូវរថភ្លើងសិង្ហបុរី-Kunming។

ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តដូចខាងលើ មានការគាំទ្រដោយកំណែទម្រង់បទបញ្ញត្តិច្បាប់ក្នុងទូទាំងតំបន់ ដើម្បីជួយសម្រួលដល់កំណើនកិច្ចសហប្រតិបត្តិការសេដ្ឋកិច្ចឆ្លងកាត់ព្រំដែន។ កិច្ចព្រមព្រៀងដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន(CBTA) ដែលជម្រុញឡើងដោយADB និងផ្តល់សច្ចាប័នដោយប្រទេសជាច្រើននៅក្នុង GMS មានទិសដៅធ្វើឲ្យបែបបទការិយាធិបតេយ្យនៃការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន កាន់តែសាមញ្ញ និងមានប្រសិទ្ធភាព។

ការកែលម្អហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៅក្នុង GMS បានផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍ជាច្រើនដល់ពាណិជ្ជកម្មឆ្លងកាត់ព្រំដែន។ ស្ថានភាពផ្លូវថ្នល់ និងចំនួនដងនៃការឆ្លងកាត់ច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ច កំពុងប្រែប្រួលប្រសើរឡើង។ ប៉ុន្តែដោយសារឧបសគ្គផ្ទៃក្នុង កម្ពុជាមិនទាន់បានទាញយកប្រយោជន៍ពីឱកាសល្អទាំងនេះ ដូចប្រទេសជិតខាងក្នុងGMS នោះទេ។ ឧទាហរណ៍ ការដឹកទំនិញពីក្រុងហូជីមិញ ទៅក្រុងបាងកក សព្វថ្ងៃឆ្លងកាត់តាមឡាវ គឺមិនមែនឆ្លងកាត់តាមកម្ពុជាទេ។ ការឆ្លងកាត់តាមឡាវ ជួយឲ្យក្រុមហ៊ុនអាចដឹងបានពីពេលម៉ោងដែលទំនិញត្រូវទៅដល់។ គេមិនអាចដឹងច្បាស់អញ្ចឹងទេ បើសិនដឹកតាមកម្ពុជា។

ការធ្វើឲ្យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្នែកគយ កាន់តែសាមញ្ញ និងមានប្រសិទ្ធភាព

ឧបសគ្គចំបងមួយនៃ ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែននៅកម្ពុជា គឺហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្នែកគយចាស់ហួសសម័យ និងមាននីតិវិធីច្រើនធ្វើឲ្យកើនបន្ទុកចំណាយរបស់ប្រតិបត្តិករ។រាល់ពេលដែលប្រតិបត្តិកររើទំនិញចុះដើម្បីពិនិត្យបង់ពន្ធ ឬស្តុកមួយរយៈ គេត្រូវចំណាយសោហ៊ុយ និងជួបហានិភ័យនៃការខូចខាត បាត់បង់ ឬលួចឆក់។ ប្រតិបត្តិករ ក៏ត្រូវបង់ថ្លៃលើគ្រឿងសម្រួលការផ្សេងៗ គឺមានទាំងចំណាយលើពលកម្ម និងលើម៉ាស៊ីន ហើយបន្ទុកចំណាយទាំងនេះអាចមានចំនួនច្រើន។ ឧទាហរណ៍ ដងយោងសម្រាប់លើកដាក់ទំនិញមួយ អាចមានតម្លៃដល់ជាង ២៥ម៉ឺនដុល្លារ។

ការយឺតយ៉ាវបង្កឡើង ដោយសារមាននីតិវិធីច្រើនហួសហេតុ គឺគ្មានប្រសិទ្ធភាពទេ ហើយមានចំណាយច្រើនផង។ ក្នុងការដឹកទំនិញទៅទីផ្សារ ពេលវេលាវាថ្លៃជាងចម្ងាយផ្លូវទៅទៀត។ ទ្រព្យសម្បត្តិរបស់ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូន គឺយានយន្តទាំងឡាយ (រថយន្ត យន្តហោះ និងកប៉ាល់) ដូច្នេះបើសិនទុកវានៅស្ងៀម គឺបានន័យថា មិនបានប្រើវាឲ្យមានផលិតភាពទេ។

បន្ទុកចំណាយនៃក្របខ័ណ្ឌឆ្លងកាត់ព្រំដែនគ្មានប្រសិទ្ធភាពបែបនេះ នឹងធ្លាក់ទាំងអស់ទៅលើអ្នកប្រើប្រាស់។ អត្រាដឹកជញ្ជូន គឺជម្រុញឡើងដោយសារកម្លាំងទីផ្សារ មិនមែនចម្ងាយផ្លូវនោះទេ។ ប្រសិនបើមាននីតិវិធីគយវែងអន្លាយសំពឹងសំពោង នោះថ្លៃដឹកជញ្ជូនទំនងកាន់តែកើនខ្ពស់ ទោះបីជាទីផ្សារនៅមិនឆ្ងាយក៏ដោយ។

កត្តាដូចខាងលើបានជះឥទ្ធិពលអវិជ្ជមានដល់ឧត្តមភាពប្រៀបធៀបផ្សេងទៀត ដូចជា ថ្លៃពលកម្មកម្រិតទាប និងទៅលើកម្លាំងរបស់កម្ពុជាក្នុងការប្រកួតប្រជែងជាមួយគេ និងទាក់ទាញវិនិយោគ។

ការតម្រូវផ្សេងៗខាងគយនាពេលបច្ចុប្បន្ន គឺជាឧបសគ្គចំបងមួយដល់ការអភិវឌ្ឍសហគ្រាសខ្នាតតូច និងមធ្យម(SMEs) ដែលជាកម្លាំងសំខាន់ជម្រុញកំណើននៅកម្ពុជានាពេលអនាគត។ ដើម្បីឲ្យ SMEs អាចរីកចម្រើនបាន ពាណិជ្ជកម្មឆ្លងកាត់ព្រំដែនត្រូវតែមានប្រសិទ្ធភាព និងអាចស្មានដឹងជាមុន។ ក្រុមហ៊ុនទាំងនាត្រូវការដឹងពីពេលពិតប្រាកដដែលទំនិញមកដល់ ដើម្បីធ្វើយ៉ាងណាអាចទៅដល់គោលដៅដោយប្រើរយៈពេលខ្លីបំផុតនិងអស់ចំណាយតិច។ ការតម្រឹមនីតិវិធីគយឲ្យមានវិធាន និងបទបញ្ញត្តិច្បាស់លាស់ ងាយយល់ គឺសំខាន់ខ្លាំងណាស់ក្នុងបញ្ហានេះ។

ទំនើបកម្មហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ អាចកាត់បន្ថយសម្ពាធលើគ្រឿងសម្រួលការផ្នែកគយនៅព្រំដែន និងធ្វើឲ្យដំណើរការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនសាមញ្ញងាយស្រួល និងមានប្រសិទ្ធភាព។ កន្លែងជម្រះបែបបទគយដីគោក (ICDs ឬផែស្ងួត) ដែលសង់នៅជិតទីប្រជុំជន ឬតំបន់ពាណិជ្ជកម្មសេរី អាចធ្វើការជម្រះបែបបទផ្សេងៗលើទំនិញមុនពេលដឹកដល់ព្រំដែន។ ស្រដៀងគ្នានេះដែរ គួរប្រឹងប្រែងពង្រីកឃ្លាំងស្តុកសម្រាប់គយពិនិត្យ (bonded warehouse) សម្រាប់ដាក់ទំនិញមិនទាន់ជម្រះបែបបទគយ ដោយមិនចាំបាច់ចំណាយលើការស្តុកក្នុងឃ្លាំងគយ។ ម្យ៉ាងទៀត គ្រឿងសម្រួលការនៅព្រំដែន គួរសម្រួលឲ្យមានការឆ្លងកាត់ពេញ ២៤ម៉ោង សម្រាប់យានយន្តដឹកទំនិញមានបញ្ជាក់គយ ឬដឹកទៅផែស្ងួត និងគួរមានការត្រួតពិនិត្យហ៊ើសនូវឯកសារ និងកញ្ចប់ផ្សេងៗ ហើយជាទូទៅការិយាល័យគយគួរបើកដំណើរការឲ្យបានច្រើនម៉ោងជាងមុន ។

ការធ្វើទំនើបកម្មវិស័យដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន

ក្រៅពីបែបបទគយ គុណភាពនៃវិស័យដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន (CBTs) នៅកម្ពុជា ជាទូទៅនៅអន់ខ្សោយនៅឡើយ។ ដោយឡែកស្តង់ដារយានយន្តនៅមានកម្រិតទាបជាខ្លាំង ដោយសារកង្វះវិនិយោគ។ រថយន្តដឹកទំនិញកំពុងប្រើការនៅកម្ពុជាសព្វថ្ងៃ ភាគច្រើនផលិតនៅទសវត្សរ៍១៩៦០ ហើយមានដំណើរការមិនអាចទុកចិត្តបាន គ្មាន

ប្រសិទ្ធភាព មិនសមស្របសម្រាប់ដឹកទំនិញមានតម្លៃខ្ពស់ និងនៅទាបជាខ្លាំងជាងស្តង់ដារសុវត្ថិភាពអន្តរជាតិ។ ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនចាស់ហួសសម័យនេះ បានហុចលទ្ធផលជា បន្ទុកចំណាយខ្ពស់ក្នុង១គីឡូក្រាមទំនិញដឹក ពេលវេលាឆ្លងកាត់មិនអាចស្មានដឹងមុន និងភាពមិនច្បាស់លាស់លើសុវត្ថិភាពទំនិញដឹកជញ្ជូន។

ចំណុចសំខាន់ក្នុងការធ្វើទំនើបកម្មវិស័យដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន គឺបរិយាកាសប្រកួតប្រជែងដែលក្នុងនោះអ្នកផ្តល់សេវាមានការលើកទឹកចិត្តឲ្យលើកកម្ពស់ស្តង់ដារសេវា។ ដូច្នេះជាការសំខាន់ណាស់ដែលរដ្ឋាភិបាលត្រូវដាក់ចេញនូវក្របខ័ណ្ឌបទបញ្ញត្តិ ដើម្បីជម្រុញការប្រកួតប្រជែង។ បទបញ្ញត្តិក៏មានប្រសិទ្ធភាពដែរក្នុងការជម្រុញឲ្យមានវិនិយោគកាន់តែច្រើនពីសំណាក់ប្រតិបត្តិករមានគុណភាពល្អ ដោយលើកទឹកចិត្តឲ្យមានស្តង់ដារអប្បបរមានៃសុវត្ថិភាពយានយន្ត។

ស្តង់ដារយានយន្តខ្ពស់ជាងមុន មានអត្ថប្រយោជន៍ច្រើនសម្រាប់គ្រឿងសម្រួលការពាណិជ្ជកម្ម ដោយធ្វើឲ្យការដឹកជញ្ជូនទំនិញកាន់តែអាចជឿទុកចិត្តបាន លឿន មានសុវត្ថិភាព និងមានតម្លៃថោក។ លក្ខណៈទាំងនេះ លើកទឹកចិត្តឲ្យមានឧស្សាហកម្មកាន់តែច្រើនចូលមកប្រើប្រាស់វិស័យនេះ ដែលធ្វើឲ្យវិនិយោគកើនឡើង និងជួយសម្រួលបង្កើនចំនួនមុខសេវាកម្មប្រកបដោយគុណភាព និងសន្ទុះខ្លាំង។ វាមានអត្ថប្រយោជន៍ច្រើនណាស់ ជាពិសេសសម្រាប់តម្រូវការចាំបាច់នានារបស់សហគ្រាសខ្នាតតូច និងមធ្យម (SMEs)។

ក្នុងរយៈពេលមធ្យម ការកែលម្អ និងការរៀបចំបទបញ្ញត្តិគ្រប់គ្រង CBTs នៅកម្ពុជា នឹងផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍ជាច្រើន។ ទី១៖ ការកំណត់ស្តង់ដារនេះ ជួយរួមចំណែកឲ្យមានកិច្ចសហប្រតិបត្តិការឆ្លងកាត់ព្រំដែនពេញលេញនៅក្នុង GMS។ ទី២៖ យានយន្តទំនើប និងផ្ទុកទំនិញបានកាន់តែច្រើន នឹងបង្កផលប៉ះពាល់តិចជាងមុនដល់បរិស្ថាន (បញ្ចេញឧស្ម័នមិនល្អតិចជាងមុន ជួយរួមចំណែកដល់មហិច្ឆតាគ្មានបញ្ចេញឧស្ម័នកាបូនិក (carbon neutral) សម្រាប់ប្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចនានា)។ ទី៣៖ យានយន្តទំនើប បង្កការសឹករេចតិចជាងដល់ផ្លូវថ្នល់ និងស្ពាន ហើយកាត់បន្ថយបន្ទុកចំណាយលើការថែទាំនាពេលអនាគត។

ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនតាមសមុទ្រ ក៏ត្រូវធ្វើទំនើបកម្មផងដែរ ព្រោះស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន កំពុងដាក់បន្ថែមបន្ទុកចំណាយទៅលើទំនិញនាំចេញនាំចូល។ ការដឹកជញ្ជូនពីប្រទេសកម្ពុជាមានភាពយឺតយ៉ាវបើធៀបនឹងមជ្ឈមណ្ឌលផ្សេងទៀតក្នុងតំបន់។ បញ្ហាចំបង គឺការមិនមានបណ្តាញដឹកជញ្ជូនផ្ទាល់ទៅដល់ទីផ្សារ ហើយត្រូវទៅផ្ទេរទំនិញជាចាំបាច់នៅក្រុងបាងកក ហុងកុង ឬសិង្ហបុរី។ វិធីនេះបង្កការយឺតយ៉ាវជាច្រើនដល់រយៈពេលដឹកជញ្ជូន។ ដូច្នេះត្រូវមានការដឹកជញ្ជូនស្របតាមគោលដៅ ដែលរៀបចំឡើងសម្រាប់ដំណើរផ្លូវឆ្ងាយ និងមានសមត្ថភាពដឹកទំនិញបានច្រើន។

បញ្ហាពិសេសមួយ គឺយន្តហោះចំណុះតូចៗពីភ្នំពេញទៅបាងកក។ ការហោះហើរចេញពីភ្នំពេញមានតម្លៃខ្ពស់ណាស់ ដោយសារក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបម្រើផ្លូវភ្នំពេញ មានសមត្ថភាពដឹកទំនិញបានតិច។ ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូន តាមធម្មតាបម្រើតែមជ្ឈមណ្ឌលធំៗប៉ុណ្ណោះ។ ដូច្នេះក្រុមហ៊ុនជាច្រើនត្រូវបង្ខំចិត្តដឹកតាមកប៉ាល់ពីកម្ពុជា ទៅសិង្ហបុរី បន្ទាប់មកទើបដឹកតាមអាកាសបន្តទៀត ពីព្រោះមិនអាចរកបានយន្តហោះអាចផ្ទុកបានធ្ងន់គ្រប់គ្រាន់ពីភ្នំពេញ។ បញ្ហានេះវាបន្ថែមបន្ទុកចំណាយយ៉ាងធំលើកិច្ចប្រឹងប្រែងធ្វើឲ្យ SMEs មានលទ្ធភាពឆាប់ហើសក្នុងការទទួលបាននូវខ្សែចង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់សាកលលោក។

ការឆាបានាលើការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនីនាពេលអនាគតនៅកម្ពុជា

ការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនី ជាឧបសគ្គចំបងមួយ ដល់ការអភិវឌ្ឍប្រទេសកម្ពុជាប្រកបដោយនិរន្តរភាព។ បន្ទុកចំណាយខ្ពស់ ដែនគ្របដណ្តប់អន់ខ្សោយ និងបញ្ហាទាក់ទងនឹងផ្នែកទំនុកចិត្ត បានរាំងដល់វិនិយោគនៅក្នុងប្រទេស។ នៅពេលកម្ពុជាកំពុងមានកំណើនខ្ពស់ និងប្រឹងប្រែងធ្វើពិពិធកម្មវិនិយោគទៅក្នុងវិស័យទើបផុសឡើងថ្មី ការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនី ត្រូវតែដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមថ្មីៗជាច្រើនទៀត។

ផលិតផលកម្មន្តសាលបានកើនឡើង រីឯលំនាំនៃចំណាយប្រើប្រាស់ក៏បានផ្លាស់ប្តូរទៅតាមកំណើនសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា ហើយទាំងអស់នេះវាបង្កើនតម្រូវការអគ្គិសនីយ៉ាងខ្លាំង។ នាបច្ចុប្បន្ន អត្រាកំណើនតម្រូវការអគ្គិសនីប្រចាំឆ្នាំនៅកម្ពុជា មានកម្រិតខ្ពស់ដល់ ១៩% ហើយអត្រាកំណើននៅក្រុងភ្នំពេញវាកាន់តែខ្ពស់ថែមទៀតរហូតដល់ ២៥%។ ពីឆ្នាំ២០០៩ ដល់ ២០១០ តម្រូវការអគ្គិសនីប្រចាំឆ្នាំក្នុងមនុស្សម្នាក់ កើនពី ១៣៨,៤គីឡូវ៉ាត់ម៉ោង(KWh) ដល់ ១៥៩,២KWh។ តួលេខនេះនៅទាបជាងស្តង់ដារអន្តរជាតិក៏ពិតមែន ប៉ុន្តែបើដើរតាមមាគ៌ាកំណើននេះ ត្រូវតែបង្កើនការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនីយ៉ាងខ្លាំងនាពេលអនាគត។

រាជរដ្ឋាភិបាល បានសម្រេចលទ្ធផលច្រើនណាស់ ក្នុងការលើកកម្ពស់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនីក្នុងប៉ុន្មានឆ្នាំថ្មីៗនេះ។ គ្រាន់តែក្នុងឆ្នាំមុននេះ មានការកែលម្អយ៉ាងខ្លាំង ដោយសមត្ថភាពផ្គត់ផ្គង់ខ្ពស់បំផុត កើនពី ៤៧២មេហ្គាវ៉ាត់(MW) ក្នុងឆ្នាំ២០០៩ ដល់ ៥៣៨MW ក្នុងឆ្នាំ២០១០។ សមត្ថភាពផ្គត់ផ្គង់ខ្ពស់បំផុតនៅភ្នំពេញ បច្ចុប្បន្នមានដល់ ៣០០MW។

ដើម្បីដោះស្រាយតម្រូវការអគ្គិសនីនាពេលអនាគតនៅកម្ពុជា រាជរដ្ឋាភិបាលបានកំណត់ឃើញបញ្ហាប្រឈមសំខាន់ៗ ៣ ដែលគោលនយោបាយត្រូវផ្តោតលើ។ ទី១៖ ត្រូវបន្តអនុវត្តក្របខ័ណ្ឌគោលនយោបាយ បទបញ្ញត្តិ និងស្ថាប័ន ព្រមទាំងកែលម្អហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត ដែលក្នុងរយៈពេលខ្លី ធានាឲ្យមានការនាំចូលថាមពលអគ្គិសនីមានតម្លៃថោក និងអាចទុកចិត្តបាន ។ ទី២៖ ត្រូវធ្វើវិនិយោគយ៉ាងសកម្មក្នុងវិស័យវារីអគ្គិសនី ដើម្បីប្រើប្រាស់សក្តានុពលធនធានអគ្គិសនីដ៏ធំធេងដែលមាននៅក្នុងផ្លូវទឹកនានារបស់កម្ពុជា។ ដោយសារប្រទេសកម្ពុជាមានឧត្តមភាពក្នុងវិស័យនេះ គេសង្ឃឹមថា កម្ពុជានឹងក្លាយជាប្រទេសនាំចេញអគ្គិសនី ក្នុងរយៈពេលមធ្យម ឬរយៈពេលវែង។ ទី៣៖ ការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនី ត្រូវតែពង្រីកចេញពីទីប្រជុំជនធំៗ ទៅដល់តំបន់ជនបទ ដើម្បីលើកកម្ពស់ជីវភាពរស់នៅ និងផលិតភាពកសិកម្ម នៅកម្ពុជា។

នាពេលបច្ចុប្បន្ន កម្ពុជាពឹងផ្អែកយ៉ាងខ្លាំងលើ ថាមពលនាំចូលពីប្រទេសជិតខាង។ អគ្គិសនីនាំចូល មានដល់ ៤២% នៃអគ្គិសនីផ្គត់ផ្គង់សរុបក្នុងឆ្នាំ២០១០។ ចំនួននេះ ស្មើនឹងសមត្ថភាពសរុបប្រមាណ ២២៥MW ក្នុងឆ្នាំ២០១០ ដែលកើនលើសឆ្នាំ២០០៩ ដល់ទៅ ៤៨%។ កម្ពុជា នាំចូលអគ្គិសនីពីប្រទេសវៀតណាម ៦៧% ពីថៃ ៣២% និងឡាវ ១%។

ដោយមានជំនួយគាំទ្រពី ADB កម្ពុជាបានកែលម្អបណ្តាញបញ្ជូនអគ្គិសនី ដើម្បីនាំចូលអគ្គិសនីកាន់តែមានប្រសិទ្ធភាព ពីបណ្តាប្រទេសជិតខាងខ្លួនក្នុង GMS។ នៅកម្ពុជាភាគខាងកើត ការកែលម្អនេះបានសម្រួលដល់កំណើនការនាំចូលអគ្គិសនីពីវៀតណាម។ កម្ពុជាក៏បានកៀងគរធនធានវិស័យឯកជន មកគាំទ្រដល់គម្រោងនាំចូលអគ្គិសនីពីថៃមកកាន់ខេត្តបាត់ដំបង និងសៀមរាប នៅភាគខាងលិចនៃប្រទេសដែរ។

កម្ពុជា បានពង្រឹងការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត ដោយធ្វើកំណែទម្រង់បទបញ្ញត្តិ និងស្ថាប័នឲ្យបានសមស្រប។ រាជរដ្ឋាភិបាលបានកសាងយ៉ាងសកម្មនូវ ក្របខ័ណ្ឌស្ថាប័ន សម្រាប់ដំណើរការពាណិជ្ជកម្មថាមពលអគ្គិសនីប្រកបដោយនិរន្តរភាព និងប្រសិទ្ធភាពនៅក្នុង GMS។ កំណែទម្រង់ទាំងនេះ បានតម្រឹមនីតិវិធីធ្វើពាណិជ្ជកម្មថាមពលកាន់តែសាមញ្ញ និងមានប្រសិទ្ធភាព ដោយកាត់បន្ថយចំណាយ និងធ្វើឲ្យការផ្គត់ផ្គង់ថាមពលក្នុងតំបន់មានប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់បំផុត។

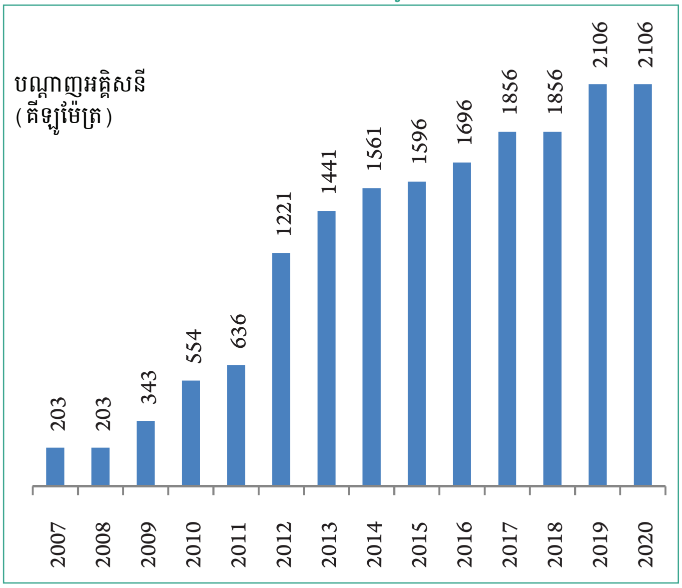
យុទ្ធសាស្ត្ររយៈពេលមធ្យម ដល់រយៈពេលវែងរបស់កម្ពុជា គឺការអភិវឌ្ឍវារីអគ្គិសនី ដែលជាវិស័យមួយមានអំណោយផលពីធម្មជាតិយ៉ាងខ្លាំង។ សក្តានុពលវារីអគ្គិសនីរបស់កម្ពុជា តាមការប៉ាន់ស្មានមានប្រមាណ ១០.០០០MW។ នាបច្ចុប្បន្ន មានតែ ៣% នៃថាមពលអគ្គិសនីនៅកម្ពុជាប៉ុណ្ណោះ ដែលបានមកពីប្រភពវារីអគ្គិសនីក្នុងស្រុក ប៉ុន្តែកម្ពុជា មានផែនការបង្កើនសមត្ថភាពវារីអគ្គិសនីច្រើនខ្លាំងណាស់នាពេលអនាគត។

គម្រោងសេសានក្រោម២ និងស្រែពក២ ដែលគ្រោងចប់សព្វគ្រប់ក្នុងឆ្នាំ២០១៦ រំពឹងថានឹងមានសមត្ថភាពផ្តល់អគ្គិសនី ៤០០MW គឺច្រើនជាខ្លាំងជាងតម្រូវការនៅភ្នំពេញ។ នាបច្ចុប្បន្ន មានសរុប ១៣ គម្រោងវារីអគ្គិសនីកំពុងស្ថិតក្នុងដំណាក់កាលរៀបចំផែនការ។ គេប៉ាន់ស្មានថា នៅឆ្នាំ២០២០ តម្រូវការថាមពលអគ្គិសនីកម្ពុជា ៥០% នឹងមានប្រភពមកពីវារីអគ្គិសនី ហើយកម្ពុជាទំនងអាចនាំចេញអគ្គិសនីដែលបានមកពីគម្រោងទាំងនេះផង។

វិស័យផ្សេងទៀតដែលអ្នករៀបចំគោលនយោបាយ កំពុងផ្តោតការប្រឹងប្រែង គឺការបង្កើនលទ្ធភាពទទួលបានការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនី។ ការងារនេះ ត្រូវមានវិនិយោគយ៉ាងច្រើនក្នុងបណ្តាញបញ្ជូនថាមពល និងបង្គោលខ្សែកាបអគ្គិសនី ពីព្រោះហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបែបនេះមិនទាន់មានទេក្នុងតំបន់ភាគច្រើននៅកម្ពុជា។ ក្នុងឆ្នាំ២០១០ មានគ្រួសារនៅកម្ពុជាប្រមាណ ២៩%ប៉ុណ្ណោះដែលអាចប្រើប្រាស់បណ្តាញចែកចាយអគ្គិសនីរបស់ជាតិ។ ម្យ៉ាងទៀតមានភាពមិនស្មើគ្នាខ្លាំងណាស់ រវាងតំបន់ទីប្រជុំជនដែលមានអត្រារាយបណ្តាញអគ្គិសនីជិតដល់ ១០០% ហើយនិងតំបន់ជនបទដែលមានត្រឹម ១២,៣%។

រាជរដ្ឋាភិបាល បានដាក់ចេញនូវគោលដៅប្រកបដោយមហិច្ឆតាមួយចំនួន ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាអគ្គិសនីនៅជនបទ។ នៅឆ្នាំ ២០៣០ គេសង្ឃឹមថា គ្រួសារជនបទ ៧០% អាចទទួលបានការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនីទៀងទាត់អាចទុកចិត្តបាន ហើយរាល់ភូមិទាំងអស់នឹងទទួលបានសេវាផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនីនៅត្រឹមឆ្នាំ២០២០។ ដើម្បីសម្រេចគោលដៅនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលត្រូវបង្កើនប្រវែងបណ្តាញបញ្ជូនអគ្គិសនីដល់ជាង ២១០០គីឡូម៉ែត្រនៅត្រឹមឆ្នាំ២០២០ និងគ្រោងចំណាយរហូតដល់ប្រមាណ ៥០០លានដុល្លារ គ្រាន់តែក្នុងរយៈពេល ៥ឆ្នាំខាងមុខ ដើម្បីសម្រេចគោលដៅនេះ។

រូបភាព ២៖ ការគ្រោងពង្រីកបណ្តាញបញ្ជូនអគ្គិសនី



ប្រភព៖ បទបង្ហាញរបស់ លោក ហ្សូនា ក្នុងសន្និសីទចក្ខុវិស័យប្រទេសកម្ពុជា នៅថ្ងៃទី ១៦ មីនា ២០១១

នៅក្នុងក្របខ័ណ្ឌគោលនយោបាយថាមពលទាំងមូល គឺមានបញ្ហាមួយចំនួនទាក់ទងនឹងច្រើនវិស័យ ដែលរាជរដ្ឋាភិបាលត្រូវដោះស្រាយ។ សំខាន់បំផុត ត្រូវចាត់វិធានការដើម្បីធានាថា ការផ្គត់ផ្គង់ និងប្រភពនៃថាមពលនាពេលអនាគត វាមាននិរន្តរភាពទាំងខាងសេដ្ឋកិច្ច ខាងបរិស្ថាន និងខាងសង្គមកិច្ច។ រាជរដ្ឋាភិបាល តាមរយៈយុទ្ធនាការអប់រំក៏ត្រូវប្រឹងប្រែងលើកទឹកចិត្ត ឲ្យមានការប្រើប្រាស់ថាមពលប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព ដើម្បីកាត់បន្ថយការប៉ះពាល់មិនល្អដល់បរិស្ថានដោយសារការផ្គត់ផ្គង់ និងការប្រើប្រាស់ថាមពល។ ក្នុងគោលដៅនេះ ត្រូវបង្កើនការស្រាវជ្រាវស្តីពីផលប៉ះពាល់សេដ្ឋកិច្ច-សង្គមកិច្ចនៃគោលនយោបាយថាមពល ហើយលទ្ធផលរកឃើញ គួរផ្តល់ជូនទៅរដ្ឋាភិបាល សម្រាប់ការពិចារណាដាក់បញ្ចូលទៅក្នុងគោលនយោបាយនាពេលអនាគត។

វិទ្យាស្ថានបណ្តុះបណ្តាល និង ស្រាវជ្រាវដើម្បីអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា (វបសអ/CDRI)

អគារលេខ ៥៦ ផ្លូវ ៣១៥ ទួលគោក ✉ ប្រអប់សំបុត្រលេខ ៦២២ ភ្នំពេញ កម្ពុជា

☎ (៨៥៥-២៣) ៨៨១-៣៨៤, ៨៨១-៧០១, ៨៨១-៩១៦, ៨៨៣-៦០៣, ០១២ ៨៦៧ ២៧៨ 🖷 (៨៥៥-២៣) ៨៨០-៧៣៤

e-mail: cdri@cdri.org.kh, website: http://www.cdri.org.kh