វិទ្យាស្ថានបណ្តុះបណ្តាល និង ស្រាវជ្រាវដើម្បីអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា

ANZ Royal

សន្ទនចក្ខុវិស័យប្រទេសកម្ពុជា*

ឆ្នាំ២០១៣ លេខ ០៣

តម្រូវការចំណុចសំខាន់នៅកម្ពុជា៖ ការកែលំអហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងថាមពល[១]

“កម្ពុជា ត្រូវកែលំអនិងធ្វើពិពិធកម្មលើផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ បើសិនចង់កាត់បន្ថយចំណាយលើការនាំចេញ។ ការអភិវឌ្ឍលើមធ្យោបាយផ្លូវទឹក ជាគន្លឹះសម្រាប់បំពេញតម្រូវការដឹកជញ្ជូននាពេលអនាគត។”

លោក David Van អគ្គលេខាធិការរងនៃ
សម្ព័ន្ធអ្នកផលិតស្រូវ និងនាំចេញអង្ករកម្ពុជា (ARPEC)

ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមានសមត្ថភាពទាប និងចំណាយនាំចេញខ្ពស់

កម្ពុជាមានតម្លៃដឹកជញ្ជូន និងថាមពល ស្ថិតក្នុងកម្រិតដ៏ខ្ពស់ៗបំផុតក្នុងតំបន់។ ប្រការនេះបានបន្ថែមបន្ទុកចំណាយមិនចាំបាច់យ៉ាងច្រើនទៅលើការនាំចេញ ហើយប៉ះពាល់ដល់សមត្ថភាពប្រកួតប្រជែងរបស់កម្ពុជានៅក្នុងទីផ្សារតំបន់ និងទីផ្សារសាកល។

គុណភាពអន់ខ្សោយ និងកង្វះខាតហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ជាឫសគល់នៃបន្ទុកចំណាយកម្រិតខ្ពស់។ ទោះបី ក្នុងប៉ុន្មានឆ្នាំថ្មីៗ មានការកែលំអ ជាពិសេសសម្រាប់បណ្តាញផ្លូវជាតិក្តី ក៏ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធជាទូទៅនៅតែអន់ខ្សោយ បើប្រៀបធៀបទៅនឹងប្រទេសជាច្រើនទៀតក្នុងតំបន់។

ស្ថានភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនាបច្ចុប្បន្ន បានកាត់បន្ថយលទ្ធផលល្អដែលរដ្ឋាភិបាលសម្រេចបាន ក្នុងការកែលំអបរិយាកាសគោលនយោបាយនិងស្ថាប័នសម្រាប់ពាណិជ្ជកម្មនិងវិនិយោគ ព្រមទាំងឧត្តមភាពប្រៀបធៀបនានា ដូចជា កម្លាំងពលកម្មមានតម្លៃទាបជាដើម។

ប្រសិនបើការនាំចេញអាចរីកលូតលាស់ និងមានពិពិធកម្មឆាប់រហ័សដូចការប្រមើលឃើញ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលមានសមត្ថភាពទាប ត្រូវរងសម្ពាធកាន់តែខ្លាំង ហើយក្លាយជាឧបសគ្គកាន់តែធំ។ ដូច្នេះ រដ្ឋាភិបាលត្រូវតែដោះស្រាយជាបន្ទាន់នូវបញ្ហាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងថាមពល ដើម្បីញ៉ាំងឲ្យយុទ្ធសាស្ត្រកំណើនជំរុញដោយការនាំចេញរបស់ខ្លួនអាចមានចីរភាព។

ការសម្រេចបានប្រភពថាមពលមានតម្លៃទាប និងអាចទុកចិត្តបាន

ប្រទេសកម្ពុជាមានភ័ព្វល្អ ព្រោះសម្បូរធនធានថាមពលដែលអាចយកមកប្រើ ដើម្បីផលិតអគ្គិសនី។ ក្នុងទឹកដីកម្ពុជា មានស្រទាប់ហ្វូស៊ីលឥន្ធនៈជាច្រើន៖ ជាក់ស្តែង នាពេលថ្មីៗនេះ គេបានរកឃើញស្រទាប់ធ្យូងថ្មប្រមាណ ៧លានតោន ក្នុងខេត្តស្ទឹងត្រែង ហើយគេគិតថា មានប្រេងកាត និងឧស្ម័នធម្មជាតិយ៉ាងច្រើន នៅបាតសមុទ្រនៃតំបន់ឆ្នេរភាគខាងត្បូង។

កម្ពុជា ក៏មានច្រើនដែរនូវប្រភពថាមពលអាចកកើតឡើងវិញ។ តួយ៉ាង អាកាសធាតុត្រូពិចផ្តល់ពន្លឺព្រះអាទិត្យ ពី ៦-៩ម៉ោង/ថ្ងៃ ដែលធ្វើឲ្យ វិធីផលិតថាមពលអំពីពន្លឺព្រះអាទិត្យ អាចអនុវត្តទៅបាន ហើយសំខាន់បំផុតគឺ បណ្តាញស្ទឹងទន្លេដ៏ធំទូលាយដែលមានសក្តានុពលសម្រាប់ការផលិតវារីអគ្គិសនី។

ថ្វីបើមានអំណោយផលពីធម្មជាតិច្រើន ដែលអាចផលិតបាននូវអតិរេកថាមពលសម្រាប់ការនាំចេញក្តី ក៏ផលិតកម្មថាមពលនាបច្ចុប្បន្ននៅខ្វះខាតជាខ្លាំង បើធៀបនឹងតម្រូវការក្នុងស្រុក។ អគ្គិសនីមានតម្លៃខ្ពស់នាំចូលពីប្រទេសថៃ និងវៀតណាម អាចផ្គត់ផ្គង់តម្រូវការថាមពលនៅកម្ពុជាបានប្រមាណ ៤១% ដែលធ្វើឲ្យអ្នកប្រើប្រាស់ប្រឈមមុខនឹងការបង់ថ្លៃអគ្គិសនីកម្រិតខ្ពស់បំផុតក្នុងតំបន់។ បច្ចុប្បន្ន ទំនប់វារីអគ្គិសនីជាប្រភពអគ្គិសនីផលិតក្នុងស្រុកស្ទើរតែទាំងអស់ ហើយការពឹងផ្អែកលើប្រភពថាមពលតែមួយដូច្នេះ វាចោទបញ្ហាច្រើនក្នុងការផ្គត់ផ្គង់។ កម្រិតទឹកទាបនៅរដូវប្រាំង មិនអាចផលិតថាមពលបានគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ផ្គត់ផ្គង់ឲ្យបណ្តាញអគ្គិសនីទេ ហើយបញ្ហាដាច់ចរន្តអគ្គិសនីតែងកើតមានជាទូទៅ។

ផែនការពង្រីកកម្មវិធីវារីអគ្គិសនីបានជួបបញ្ហាជាច្រើន៖ ការព្រួយបារម្ភផ្នែកបរិស្ថាន បាននាំឲ្យមានការផ្អាកផែនការកសាងទំនប់វារីអគ្គិសនីចំនួន ១០គម្រោង។ របៀបវារៈខុសៗគ្នានៃក្រសួងសម្រប

---

១ អត្ថបទនេះ សង្ខេបចេញពីបទបង្ហាញក្នុងសន្និសីទចក្ខុវិស័យប្រទេសកម្ពុជាឆ្នាំ២០១២ បកស្រាយដោយ លោក Eric Sidgwick នាយកប្រចាំប្រទេស និវាសដ្ឋានបេសកកម្មប្រចាំកម្ពុជា នៃធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី, លោក David Van អគ្គលេខាធិការរង នៃសម្ព័ន្ធអ្នកផលិតស្រូវ និងនាំចេញអង្ករកម្ពុជា និង លោក Kamemoto Shinichi ប្រធានក្រុមហ៊ុន Sumi (Cambodia) Wiring Systems Co. Ltd.។

សម្រួលនានា ជាពិសេស ក្រសួងឧស្សាហកម្ម រ៉ែ និងថាមពលដែលផ្តោតលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងក្រសួងបរិស្ថានដែលផ្តោតលើដែនជម្រកធម្មជាតិ បានធ្វើឲ្យរាំងស្ទះដល់ដំណើរការពង្រីកទំនប់។

ប្រទេសកម្ពុជាខ្វះខាតហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ សម្រាប់បញ្ជូនថាមពលផលិតបានទៅឲ្យប្រជាជន ជាពិសេសអ្នកនៅតាមតំបន់ជនបទ។ នៅឆ្នាំ២០១០ បណ្តាញអគ្គិសនីផ្គត់ផ្គង់បានត្រឹមតែ ៧% នៃគ្រួសារនៅជនបទ និងប្រមាណ ១១% នៃតំរូវការថាមពលសរុបរបស់ភូមិនានាប៉ុណ្ណោះ។ ថ្លៃអគ្គិសនីក៏ប្រែប្រួលខុសគ្នាខ្លាំងដែរ ទៅតាមតំបន់នានាដែលបានតភ្ជាប់ទៅនឹងបណ្តាញអគ្គិសនី។

អង្កេតនៅឆ្នាំ២០១២ ទៅលើរោងម៉ាស៊ីនកិនស្រូវ បានរកឃើញថា ខេត្តពោធិ៍សាត់ដែលនៅឆ្ងាយពីព្រំដែន និងទំនប់វារីអគ្គិសនីជាងគេនោះ មានថ្លៃអគ្គិសនីខ្ពស់បំផុតរហូតដល់ ០,៤០ដុល្លារ/គីឡូវ៉ាត់ម៉ោង។ ដោយឡែកខេត្តស្វាយរៀងដែលស្ថិតនៅជិតព្រំដែនវៀតណាម មានថ្លៃអគ្គិសនីទាបបំផុត ត្រឹមប្រមាណ ០,១៦ដុល្លារ/គីឡូវ៉ាត់ម៉ោង (តារាង ១)។

តារាង ១៖ ថ្លៃអគ្គិសនីសម្រាប់រោងម៉ាស៊ីនកិនស្រូវ ក្នុងឆ្នាំ២០១២

ខេត្ត	ថ្លៃក្នុងមួយគីឡូវ៉ាត់ម៉ោង	
	ដុល្លារ	រៀល
បន្ទាយមានជ័យ	0.25	1000
សៀមរាប	0.21	820
បាត់ដំបង	0.25	1000
ពោធិ៍សាត់	0.40	1600
ស្វាយរៀង	0.16	650
កណ្តាល	0.28	1100
កំពង់ចាម	0.33	1300
ព្រៃវែង	0.26	1050
តាកែវ	0.24	950

ប្រភព៖ លោក David Van, សន្និសីទចក្ខុវិស័យប្រទេសកម្ពុជា

ភាពខុសគ្នាក្នុងថ្លៃអគ្គិសនី និងបញ្ហាផ្គត់ផ្គង់មិនអាចទុកចិត្តបាន ធ្វើឲ្យអាជីវកម្មជាច្រើនត្រូវប្រើប្រាស់ប្រភពថាមពលរបស់ខ្លួនផ្ទាល់។ អង្កេតលើ ៩៧ រោងម៉ាស៊ីនកិនស្រូវនៅខេត្តបន្ទាយមានជ័យ សៀមរាប កំពង់ចាម កំពង់ធំ ព្រៃវែង កណ្តាល និងកំពង់ស្ពឺ បង្ហាញថា រោងម៉ាស៊ីនភាគច្រើន (៨៣សហគ្រាស) ប្រើប្រាស់ម៉ាស៊ីនភ្លើងរបស់ខ្លួនផ្ទាល់ដើរដោយប្រេងម៉ាស៊ូត ។

ការប្រើប្រាស់ជាទូទៅនូវម៉ាស៊ីនភ្លើងចាក់ម៉ាស៊ូតរបស់រោងម៉ាស៊ីនកិនស្រូវ ដែលត្រូវចំណាយដល់ទៅ ០,២៣ដុល្លារ/គីឡូវ៉ាត់ម៉ោង វាគូសបញ្ជាក់ថា កង្វះខាតការផ្គត់ផ្គង់ចរន្តអគ្គិសនីដែលមានលក្ខណៈគួរឲ្យទុកចិត្ត ងាយស្រួលប្រើប្រាស់ និងមានថ្លៃសមរម្យ បានបន្ថែមបន្ទុកចំណាយយ៉ាងច្រើនទៅលើការផលិតអង្ករ។ ចំណុចនេះត្រូវកែតម្រូវឲ្យបាន ប្រសិនបើកម្ពុជាចង់សម្រេចគោលបំណងក្លាយជាប្រទេសនាំស្រូវចេញធំលំដាប់ទី៣ លើពិភពលោក នៅឆ្នាំ២០១៥។

រដ្ឋាភិបាល និងដៃគូអភិវឌ្ឍន៍នានារបស់ខ្លួន កំពុងព្យាយាមយ៉ាងសកម្មប្រឹងបំពេញកង្វះខាតលើ ការវិនិយោគផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអគ្គិសនី។ កម្មវិធីអភិវឌ្ឍបណ្តាញអគ្គិសនីជនបទរបស់រដ្ឋាភិបាលដែលសង្ឃឹមថា អាចតភ្ជាប់បណ្តាញអគ្គិសនីជាតិ ទៅដល់គ្រប់ភូមិនៅឆ្នាំ២០២០ និង ទៅដល់ ៧០% នៃគ្រួសារទាំងអស់នៅឆ្នាំ២០៣០ អាចជួយបង្កើនការចែកចាយ និងបន្ទាបថ្លៃអគ្គិសនី។ នៅក្រោមកម្មវិធីរួមនេះ មានគម្រោងជាច្រើនដែលទ្រទ្រង់ដោយដៃគូអភិវឌ្ឍន៍នានា ដើម្បីពង្រីកដែនគ្របដណ្តប់នៃបណ្តាញអគ្គិសនី (រូបភាព ២)។

បញ្ហាមួយដែលត្រូវយកចិត្តទុកដាក់ជាបន្ទាន់ គឺការអភិវឌ្ឍវារីអគ្គិសនីដែលកំពុងនៅស្ថិតទ្រឹង។ យន្តការអន្តរស្ថាប័នដើម្បីលើកកម្ពស់ការសម្របសម្រួលរវាងក្រសួងឧស្សាហកម្ម រ៉ែ និងថាមពល និងក្រសួងបរិស្ថាន ត្រូវតែបង្កើតឡើង ដើម្បីឲ្យកម្មវិធីថាមពលវារីអគ្គិសនីថ្នាក់ជាតិអាចរីកដុះដាលបាន។

ប្រភពថាមពលផ្សេងៗទៀត ក៏គួរពិចារណាដែរ។ តួយ៉ាង សមិទ្ធិលទ្ធភាពរោងចក្រអគ្គិសនីដើរដោយធ្យូងថ្ម គួរតែគិតគូរយោងតាមធនធានធ្យូងថ្មយ៉ាងច្រើនដែលទើបរកឃើញ។ នៅចំពោះមុខការពឹងផ្អែករបស់កម្ពុជា ទៅលើអគ្គិសនីតម្លៃខ្ពស់នាំចូលពីប្រទេសជិតខាង... នោះ សហគ្រាសនានាគួរស្វែងរកវិធីប្រើប្រាស់ធនធានអគ្គិសនីឲ្យកាន់តែមានប្រសិទ្ធភាពឡើង។ រដ្ឋាភិបាលត្រូវផ្តល់អាទិភាពលើការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទន់ និងរឹង ដើម្បីជួយសម្រួលដល់ពាណិជ្ជកម្មអគ្គិសនីឆ្លងកាត់ព្រំដែន។

ការកែលំអ និងពិពិធកម្មហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន

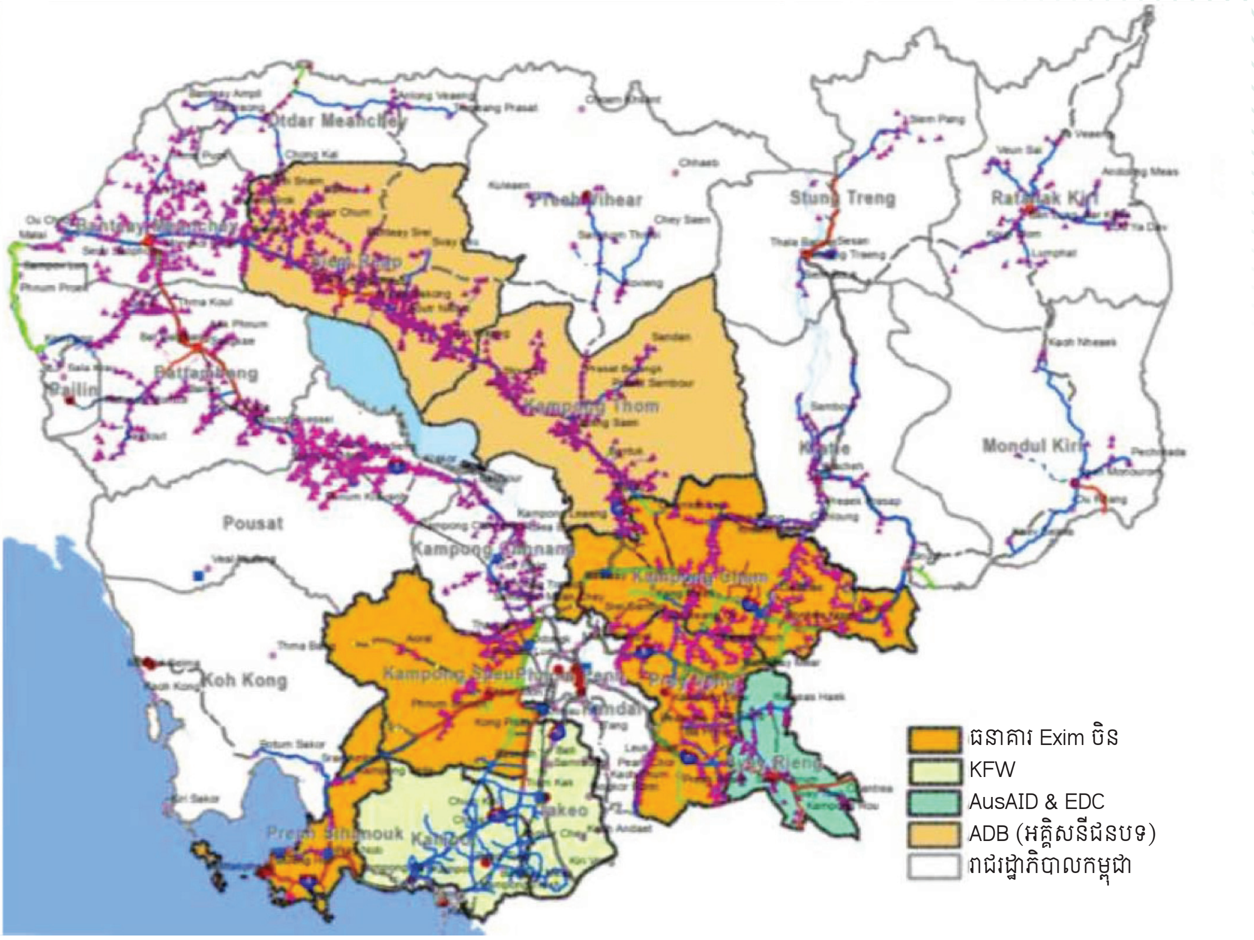
ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរឹងមានសមត្ថភាពទាប ធ្វើឲ្យតម្លៃដឹកជញ្ជូននៅកម្ពុជាស្ថិតក្នុងកម្រិតដ៏ខ្ពស់ៗជាងគេក្នុងតំបន់។ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក ជាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនចម្បង និងមានតម្លៃជាមធ្យមប្រហែល ១៥-១៧ដុល្លារ/តោន ដែលខ្ពស់ជាខ្លាំង បើធៀបនឹងប្រទេសថៃ និងវៀតណាម នៅជិតខាង។

ប្រាក់កម្រៃផ្លូវការ និងមិនផ្លូវការពាក់ព័ន្ធនឹងនីតិវិធីនាំចេញ (ឧទាហរណ៍ ឯកសារគយ, ការត្រួតពិនិត្យអនាម័យ) វាបន្ថែមចំណាយមួយចំនួនទៀតទៅលើបន្ទុកចំណាយនាំចេញ។ ក្នុងករណីការនាំចេញស្រូវ តម្លៃប៉ាន់ស្មានសរុបសម្រាប់រត់ការ វាស្មើនឹងពីរដងនៃកម្រៃផ្លូវការ គឺបូកបន្ថែមប្រហែល ១០ដុល្លារ/តោនទៀត ទៅលើចំណាយសរុប។ សេវាភស្តុភារ (Logistics) ត្រូវធ្វើឲ្យសាមញ្ញថែមទៀត និងត្រូវមានការសម្របសម្រួលនិងត្រួតពិនិត្យកាន់តែល្អ ហើយសេវាកម្មច្រកចេញចូលតែមួយ អាចជួយកាត់បន្ថយមួយកម្រិតនូវចំណាយលើបែបបទ និងការរត់ការនាំចេញ។

សមត្ថភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ជាឧបសគ្គធំមួយក្នុងការសម្រេចគោលដៅនាំចេញអង្ករឲ្យបាន ១លានតោន/ឆ្នាំ នៅឆ្នាំ២០១៥ របស់រដ្ឋាភិបាល។ ដើម្បីអាចនាំចេញបានច្រើនដូច្នេះ សមត្ថភាពដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោកត្រូវកើនឡើងមួយជាប្រាំ។ ម្យ៉ាងទៀត កំពង់ផែនានា ត្រូវអាចចាត់ចែងរហូតដល់ ៥០.០០០កុងតឺន័រ/ឆ្នាំ ឬ ១៥០កុងតឺន័រ/ថ្ងៃ ដែលធំលើសសមត្ថភាពដឹកជញ្ជូន និងលើកដាក់របស់កំពង់ផែនាពេលបច្ចុប្បន្នជាខ្លាំង។ ប្រសិនបើគ្មានការកែលំអជាដុំកំភួនទេ តម្លៃដឹកជញ្ជូននឹងកើនយ៉ាងច្រើន ហើយប៉ះពាល់ដល់សមត្ថភាពប្រកួតប្រជែងក្នុងការនាំចេញអង្ករ។

យុទ្ធសាស្ត្របច្ចុប្បន្នរបស់រដ្ឋាភិបាល ដើម្បីកែលំអហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ផ្តល់អាទិភាពលើការអភិវឌ្ឍផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក និងស្ពាន។ ប៉ុន្តែការដឹកជញ្ជូនតាមទន្លេស្ទឹង ក៏ជាវិធីដឹកជញ្ជូនអាចមានប្រសិទ្ធភាពល្អ និងតម្លៃថោកដែរ។ ឧទាហរណ៍ នៅប្រទេសវៀតណាម ការដឹកជញ្ជូនតាមទន្លេស្ទឹងមានតម្លៃត្រឹមតែ ៣ដុល្លារ/តោន ដែលថោកច្រើនជាងតម្លៃដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោកនៅកម្ពុជា។

រូបភាព ១៖ គម្រោងបណ្តាញអគ្គិសនីនៅកម្ពុជា



ប្រភព៖ លោក David Van, សន្និសីទចក្ខុវិស័យប្រទេសកម្ពុជា

ថ្វីបើការដឹកជញ្ជូនតាមទន្លេស្ទឹងមានសក្តានុពលខ្លាំងក្តី ក៏កន្លងមកមានការវិនិយោគ និងការចាប់អារម្មណ៍តិចតួចណាស់ពីអ្នកបង្កើតគោលនយោបាយ។

ដើម្បីឲ្យការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេស្ទឹងមានប្រសិទ្ធភាពល្អ គេត្រូវលុបបំបាត់ឧបសគ្គមួយចំនួន។ ទី១ ត្រូវលុបបំបាត់អាជីវកម្មផ្តាច់មុខក្នុងសកម្មភាពដឹកជញ្ជូនតាមទន្លេស្ទឹង ដែលធ្វើឲ្យការដឹកជញ្ជូនតាមនាវាមានតម្លៃកម្រិតខ្ពស់បំផុតក្នុងតំបន់ (ប្រហែល ១៤ដុល្លារ/តោន)។ ក្របខ័ណ្ឌផ្នែកស្ថាប័នក៏ត្រូវមានតម្លាភាពដើម្បីជំរុញការប្រកួតប្រជែងក្នុងចំណោមក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនតាមនាវា ហើយវានឹងលើកកម្ពស់ស្តង់ដាការដឹកជញ្ជូន បន្ទាបថ្លៃដឹកជញ្ជូន និងកាត់បន្ថយការយកកម្រៃក្រៅផ្លូវការ។

ទី២ តារាងថ្លៃត្រូវបង់ផ្សេងៗតាមផ្លូវទឹក ត្រូវធ្វើកំណែទម្រង់ឡើងវិញ។ ដោយឡែក ពន្ធដីធ្ងន់លើនាវាដឹកទំនិញចូល និងថ្លៃដីខ្ពស់យកលើការចូលចតនៅកំពង់ផែ ត្រូវតែកាត់បន្ថយ។

ទី៣ ផ្លូវទឹកដែលអាចធ្វើនាវាចរណ៍បាន និងតំណភ្ជាប់ផ្សេងៗរវាងផ្លូវទាំងនេះ ត្រូវតែបើកចំហ ហើយហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរឹងនានាត្រូវកែលំអឡើង ដោយផ្តោតលើការបង្កើតកន្លែងប្រមូលផ្តុំ និងផ្ទុកទំនិញនៅត្រង់ចំណុចផ្លូវទឹកសមស្របនានាដែលបានជ្រើសរើស ព្រមទាំងធ្វើការអង្កេតផ្សេងៗ ដើម្បីកំណត់ជម្រៅទឹកហើយធ្វើការបូមដីសម្រួលនាវាចរណ៍។

ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន សម្រាប់ជំរុញផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងថាមពល

រដ្ឋាភិបាល និងដៃគូអភិវឌ្ឍន៍នានា មើលឃើញថា ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន ដែលពាំនាំមកបញ្ចូលគ្នានូវធនធានពីភាគីទាំងពីរ វាមានសារៈសំខាន់ស្នូលក្នុងការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៅកម្ពុជាទៅអនាគត។

វិនិយោគរបស់រដ្ឋទៅលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ នៅមានកម្រិតទាបដោយសារចំណូលពន្ធដែលមានតិច និងការថយចុះលំហូរចូលជំនួយអភិវឌ្ឍន៍ពីបរទេស (ODA) បានកាត់បន្ថយលទ្ធភាពខាងហិរញ្ញវត្ថុ។ ថ្វីត្បិតបរិយាកាសអាជីវកម្មបានល្អប្រសើរឡើងក្នុងប៉ុន្មានឆ្នាំថ្មីៗ ប៉ុន្តែក្រុមហ៊ុនឯកជននានាហាក់នៅខ្វះលទ្ធភាពធ្វើការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធខ្នាតធំ ជាពិសេសក្នុងផ្នែកថាមពល។ ជាដំណោះស្រាយ ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជន អាចតភ្ជាប់នូវចំណុចបំពេញឲ្យគ្នាផ្សេងៗរវាងអង្គភាពរដ្ឋ និងឯកជន ដើម្បីធ្វើការកែលំអហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ។

ផ្អែកតាមនិយមន័យរបស់ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន គឺជា "របៀបរៀបចំតាមកិច្ចសន្យារវាងអង្គភាពរដ្ឋ (រួមមាន ថ្នាក់ជាតិ ខេត្ត ឬមូលដ្ឋាន) និងអង្គភាពឯកជន ដែលតាមនោះ ជំនាញ ទ្រព្យសម្ភារៈ និង/ឬ ធនធានហិរញ្ញវត្ថុរបស់រដ្ឋ និងឯកជន ត្រូវបានលៃចែកក្នុងលក្ខណៈបំពេញឲ្យគ្នាទៅវិញទៅមក និងចែករំលែកហានិភ័យ និងផលចំណេញ ដើម្បីព្យាយាមផ្តល់នូវសេវាកម្មដ៏ប្រសើរបំផុត និងមានតម្លៃសមរម្យ ទៅឲ្យប្រជាពលរដ្ឋ"។

ចំណុចស្នូលនៃ គំរូភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជន គឺជាការបែងចែកដ៏ប្រសើរបំផុតនូវហានិភ័យ រវាងអង្គភាពរដ្ឋ និងឯកជន នៅក្នុងគម្រោងជាក់លាក់ណាមួយ៖ អង្គភាពរដ្ឋគ្រប់គ្រងលើផ្នែកនានានៃគម្រោងដែលខ្លួនមានបទពិសោធន៍និងធនធានក្នុងការចាត់ចែង រីឯអង្គភាពឯកជនទទួលរ៉ាប់រងអនុវត្តកិច្ចការទាំងឡាយណាដែលសមស្របទៅតាមលក្ខណៈនៃអង្គភាពខ្លួន។

តាមសេចក្ដីដូចខាងលើ ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន មានសារៈសំខាន់ក្នុងការផ្ដល់នូវ ប្រភពកាន់តែធំសម្រាប់ការប្រមូលទុនហិរញ្ញវត្ថុ និងបំផុសគំនិតច្នៃប្រឌិតថ្មីក្នុងការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ។ ការរួមបញ្ចូលវិស័យឯកជន ក៏ជួយបង្កើនប្រសិទ្ធភាពនៃការប្រើប្រាស់ធនធាន និងកាត់បន្ថយចំណាយធ្វើលទ្ធកម្មរបស់រដ្ឋដែរ។ ក្នុងរយៈពេលវែង ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន អាចជួយកែលំអការរៀបចំ និងគ្រប់គ្រងគម្រោងរបស់រដ្ឋ តាមរយៈការដាក់បញ្ចូលនូវគោលការណ៍ប្រសិទ្ធផល និងប្រសិទ្ធភាពចំណាយ នៅក្នុងវិស័យសាធារណៈ។

ការដេញថ្លៃគម្រោងប្រកបដោយតម្លាភាព ជួយលើកកម្ពស់ការប្រកួតប្រជែង និងបង្កើនប្រសិទ្ធភាពក្នុងវិស័យឯកជន ដែលនាំឲ្យមានលទ្ធផលកាន់តែប្រសើរ និងការកាត់បន្ថយចំណាយ។ គម្រោងសម្រាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងថាមពលអគ្គិសនី ហុចលទ្ធផលជាការកែលំអច្រើនៗលើគុណភាព លទ្ធភាពរកបាន តម្លៃ និងភាពគួរឲ្យទុកចិត្តនៃសេវាផ្គត់ផ្គង់ ដែលសុទ្ធសឹងជាកត្តាដ៏សំខាន់សម្រាប់កាត់បន្ថយចំណាយ និងបង្កើនភាពប្រកួតប្រជែងក្នុងការនាំចេញ។

ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន បាននិងកំពុងដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការកែលំអហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងថាមពលនៅកម្ពុជា។ គម្រោងបណ្ដាញបញ្ជូនថាមពលអគ្គិសនី រួមមាន ខ្សែបញ្ជូនថាមពលអគ្គិសនីកម្លាំង ១១៥គីឡូវ៉ុល ក្នុងចម្ងាយ ២២១គីឡូម៉ែត្រ ចាប់ពីប៉ោយប៉ែត ទៅដល់ខេត្តសៀមរាប និង បាត់ដំបង ព្រមទាំងអនុស្ថានីយចែកចាយបន្ត ៣កន្លែង និងស្ថានីយបិទបើកចរន្ត ១កន្លែង។ ខ្សែបញ្ជូនថាមពលនេះ បញ្ជូនអគ្គិសនីពីប្រទេសថៃ ទៅកាន់ខេត្តសៀមរាប បន្ទាយមានជ័យ និង បាត់ដំបង។

ខាងផ្នែកដឹកជញ្ជូន រដ្ឋាភិបាលបានជួយសម្រួលដល់គម្រោងស្ដារជួសជុលផ្លូវដែកមានតម្លៃដល់ ១៤១,៦លានដុល្លារ តាមរយៈការចុះកិច្ចព្រមព្រៀងសម្បទានជាមួយប្រតិបត្តិករផ្លូវដែកឯកជន Toll Royal Railway កាលពីខែមិថុនា ២០០៩។ រដ្ឋាភិបាលនៅរក្សាកម្មសិទ្ធិលើផ្លូវដែកដែលមានស្រាប់ និងស្ដារជួសជុលឡើងវិញនោះ ហើយក្រុមហ៊ុនសម្បទានិក ត្រូវបង់ថ្លៃសម្បទានទៅឲ្យរដ្ឋាភិបាល។

នៅពេលធ្វើសមាហរណកម្មទៅក្នុង មហាអនុតំបន់មេគង្គ កម្ពុជាមានឱកាសកាន់តែច្រើនក្នុងការប្រើប្រាស់ភាពជាដៃគូ រវាងរដ្ឋនិងឯកជន ដើម្បីកែលំអបណ្ដាញដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងការបញ្ជូនថាមពលអគ្គិសនី។ ក្រោមគម្រោងអភិវឌ្ឍតំបន់ទីក្រុងតាមច្រករបៀង ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី កំពុងផ្ដល់ហិរញ្ញប្បទានដល់ការសិក្សាពីសមិទ្ធិលទ្ធភាពចំនួនបីគឺ៖ ការកែលំអគ្រឿងសម្រួលការនៅផែស្វួតបារិត (១១,៦លានដុល្លារ) មជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្មនិងដឹកជញ្ជូនអ្នកលឿង (៧,៦លានដុល្លារ) និងគ្រឿងសម្រួលការនៅផែស្ងួតប៉ោយប៉ែត (១៣,៩លានដុល្លារ)។

ដើម្បីឲ្យភាពជាដៃគូរវាង រដ្ឋនិងឯកជនអនុវត្តបានសក្ដិសិទ្ធិទៅថ្ងៃអនាគត ត្រូវមានក្របខ័ណ្ឌស្ថាប័នរឹងមាំកំណត់នូវ នីតិវិធីអនុវត្តការងារដ៏ល្អប្រសើរ ដែលរួមមាន ការកំណត់ច្បាស់នូវលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យនៃលទ្ធផល ការបង់ថ្លៃសេវាកម្ម ការគណនាតម្លៃពេញមួយអាយុកាលនៃគម្រោង ការបែងចែកហានិភ័យឲ្យបានប្រសើរបំផុតរវាងភាគីនីមួយៗ ការដេញថ្លៃមានលក្ខណៈប្រកួតប្រជែង ការប្រើកម្ចីបន្ថែមលើធនធានសាធារណៈ និងការគ្រប់គ្រងទំនាក់ទំនងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព។

ទិដ្ឋភាពមួយដែលមានការយកចិត្តទុកដាក់ខ្លាំងនាពេលថ្មីៗ គឺផលប៉ះពាល់ជាសក្ដានុពលទៅលើបរិស្ថាន និងសង្គម នៃគម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធក្រោម ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន ដែលមានដូចជា ការផ្លាស់ប្ដូរកន្លែងរស់នៅរបស់ សហគមន៍ដែលត្រូវរងការប៉ះពាល់ពីគម្រោងកែលំអគុណភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ។ ផលប៉ះពាល់អាចកើតមានឡើងពីគម្រោង ត្រូវមានដាក់បញ្ចូលនៅក្នុងប្លង់គម្រោង និងត្រូវមានការព្យាយាមកាត់បន្ថយវា ជាមួយនឹងការបែងចែកទំនួលខុសត្រូវឲ្យបានច្បាស់លាស់ ក្នុងចំណោមគូភាគីទាំងឡាយ។

នាបច្ចុប្បន្ន ដៃគូអភិវឌ្ឍន៍នានា និងរដ្ឋាភិបាល កំពុងផ្ដោតលើការកសាងសមត្ថភាពក្រសួងជំនាញ ដើម្បីអនុវត្តផែនការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន។ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ីបាននិងកំពុងពិនិត្យយ៉ាងសកម្មលើយុទ្ធសាស្ត្រ និងគោលនយោបាយមានស្រាប់ ច្បាប់ បទបញ្ញត្តិ និងស្ថាប័ននានា ដើម្បីកំណត់រកវិធីបញ្ច្រាប និងធ្វើឲ្យកាន់តែមានប្រសិទ្ធភាពទៅអនាគត។ ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី ក៏បានពិនិត្យផងដែរ លើការពង្រីកភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន ទៅកាន់វិស័យផ្សេងៗទៀត ដូចជាខាង អប់រំ និងថែទាំសុខភាពជាដើម ដើម្បីលើកកម្ពស់គុណភាពសេវាកម្ម។

ការសម្របសម្រួលកាន់តែប្រសើររវាងក្រសួងទាំងឡាយ អាចសម្រេចបានតាមការកសាងយន្តការអន្តរក្រសួងផ្សេងៗ ដូចជា ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន និងអង្គភាពគ្រប់គ្រងហានិភ័យ ជាដើម។ ក្របខ័ណ្ឌការងារទាំងនេះ អាចបង្កើនទំនាក់ទំនងរវាងក្រសួងជំនាញ ដែលអាចជួយឲ្យគម្រោងនានាអនុវត្តបានកាន់តែល្អ និងមានចីរភាពផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច សង្គមកិច្ច និងបរិស្ថាន។

តទៅអនាគត រដ្ឋាភិបាលគួរលើកទឹកចិត្ត និងពង្រឹងដល់ការអភិវឌ្ឍក្របខ័ណ្ឌការងារប្រកបដោយថាមពល ដែលជួយកសាង និងលើកស្ទួយភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន។ ឧទាហរណ៍ខ្លះៗនៃក្របខ័ណ្ឌការងារទាំងនោះ រួមមាន មូលនិធិភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន សម្រាប់ពង្រីកគម្រោងដែលទទួលបានជោគជ័យ ដូចជា ការសម្រួលដល់ការផ្ដល់ហិរញ្ញប្បទានលើផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងយន្តការទាំងឡាយដែលបំផុសឲ្យឃើញ និងបន្តកសាងលើគម្រោងមានលក្ខណៈ "ឈានមុខ" នានា។

វិទ្យាស្ថានបណ្ដុះបណ្ដាល 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: http://www.cdri.org.kh