ការពង្រឹងវិស័យសំខាន់ៗ ដើម្បីសំរេចបានកំណើនសេដ្ឋកិច្ចខ្ពស់ឡើងវិញ ការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយចីរភាព និងការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រនៅកម្ពុជា៖ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងថាមពល

ប្រទេសកម្ពុជាមួយផ្នែកដោយសារហេតុការណ៍ក្នុងប្រវត្តិសាស្រ្ត ដែលគេអាចយល់បាននោះផង បានទទួលរងគ្រោះយ៉ាងខ្លាំងពីកង្វះការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដូចជា ផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក ផ្លូវទឹក និងថាមពល ។ ដើម្បីអាចឈានដល់កំណើនខ្ពស់ប្រកបដោយចីរភាព គេត្រូវដោះស្រាយឲ្យបានសក្តិសិទ្ធិ នូវកង្វះខាត និងកត្តារាំងស្ទះផ្សេងៗ ដែលកម្ពុជាកំពុងជួបប្រទះក្នុងវិស័យនេះ ។ ទោះបីជាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគ្រប់ប្រភេទ ត្រូវបានកែលំអបានច្រើនហើយក្នុងប៉ុន្មានឆ្នាំថ្មីៗនេះក្តី ប៉ុន្តែវិស័យនេះ នៅមានកំហិតច្រើនសន្ធឹកទៀត ដែលធ្វើឱ្យផលិតករនៅកម្ពុជា ត្រូវចាញ់ប្រៀបគេក្នុងការប្រកួតប្រជែង ហើយការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច-សង្គមកិច្ចជាទូទៅនៅកម្ពុជា ក៏ជួបឧបសគ្គធំធេង ។ អត្ថបទនៅខាងក្រោមនេះ ជាសេចក្តីសង្ខេបលើបទបង្ហាញរបស់ឯកឧត្តម បណ្ឌិត ហង់ ជួន ណារ៉ុន[១] ឯកឧត្តម ហាវ រតនៈ[២] និងលោក David Kerr[៣] ដែលបានពិភាក្សាវែកញែកពីស្ថានភាពសារៈសំខាន់ និងការរំពឹងទុក ក្នុងវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ។

បណ្ឌិត ណារ៉ុន បានពិនិត្យពីតួនាទីហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធក្នុងន័យទូលំទូលាយនៃការចូលរួមចំណែកក្នុងវិបុលភាព និងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចនៅកម្ពុជា ដោយបានញែកចេញពីគ្នានូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធប្រភេទខុសៗគ្នា និងធ្វើការថ្លឹងថ្លែងពិចារណាក្នុងបរិបទនៃគោលការណ៍ខាងភូមិសាស្រ្តនយោបាយដ៏ចាំបាច់ សំរាប់កំណើនរយៈពេលវែង ។

លោកបណ្ឌិត បានលើកពីហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធពីរប្រភេទធំៗគឺ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត និង ក្របខ័ណ្ឌច្បាប់ (hard and soft infrastructure) ដោយចង្អុលបង្ហាញថា ជាលក្ខណៈប្រវត្តិសាស្រ្ត ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគ្រប់ប្រភេទ បានល្អប្រសើរឡើងពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំ ។ ឧទាហរណ៍ ក្នុងការស្តារជួសជុលផ្លូវថ្នល់ មានផ្លូវថ្នល់ប្រវែង ៥៥០គីឡូម៉ែត្រ ត្រូវបានស្តារឡើងនៅអំឡុងឆ្នាំ១៩៩៣-១៩៩៧ ផ្លូវថ្នល់ប្រវែង ២៣៥០គីឡូម៉ែត្រ នៅអំឡុងឆ្នាំ១៩៩៨-២០០៣ នឹង ៦០០គីឡូម៉ែត្រ នៅអំឡុងឆ្នាំ២០០៤-២០០៧ ។ ក្នុងពេលថ្មីៗនេះ ទូរគមនាគមន៍ ជាពិសេសទូរស័ព្ទចល័ត និងការប្រើប្រាស់អ៊ីនថឺណិត បានកើនឡើងប្រមាណ ៥០%ក្នុងមួយឆ្នាំ ។ លោកបានវែកញែកទៀតថា កម្ពុជាបានស្តារ និងកសាងឡើងវិញយ៉ាងច្រើននូវបណ្តាញដឹកជញ្ជូន ដូចជា ផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវទឹក ផ្លូវដែក និងអាកាសយានដ្ឋាន ។

ផ្លូវដែកនៅកម្ពុជា រំពឹងថា នឹងមានការកែលំអគួរឲ្យកត់សម្គាល់ ។ នៅខែមីនា ២០០៧ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានចុះហត្ថលេខាជាមួយធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី លើគំរោងស្តារផ្លូវដែកនៅកម្ពុជា ដែលមានទឹកប្រាក់ចំនួន ៧៣លានដុល្លារអាមេរិក ដោយក្នុងនោះ ភាគីកម្ពុជាត្រូវចូលរួមវិភាគទាន ១៥លានដុល្លារអាមេរិក ។ គំរោងនេះ រួមមានការសាងសង់ផ្លូវដែកប្រវែង ២៥៧គីឡូម៉ែត្រ ពីភ្នំពេញទៅ Loc Ninh ។ រាជរដ្ឋាភិបាល ក៏បានចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចព្រមព្រៀងសម្បទានមានរយៈពេល ៣០ឆ្នាំ ជាមួយក្រុមហ៊ុនអូស្រ្តាលី Toll Holdings លើការធ្វើប្រតិបត្តិការផ្លូវដែក ក្នុងទម្រង់ជាក្រុមហ៊ុនសហកម្មសិទ្ធិរវាងរដ្ឋ និងឯកជន និងចុះហត្ថលេខាជាមួយក្រុមហ៊ុនបារាំង TSO លើការស្តារផ្លូវដែកឡើងវិញ ។

ទាក់ទិននឹងក្របខ័ណ្ឌច្បាប់ បណ្ឌិត ណារ៉ុន បានវិភាគគាំទ្រដល់កិច្ចការពារកម្មសិទ្ធិបញ្ញា ការចុះបញ្ជីដីធ្លីជាលក្ខណៈប្រព័ន្ធការិយាល័យច្រកចេញចូលតែមួយ សំរាប់ជួយសំរួលកាត់បន្ថយរយៈពេលផ្តល់ការអនុម័តយល់ព្រម និងចំណាយប្រតិបត្តិការ ព្រមទាំងការកែលំអបរិយាកាសពាណិជ្ជកម្ម តាមរយៈកំណែទម្រង់អភិបាលកិច្ចផ្សេងៗ ។ ការសំរបសំរួលពាណិជ្ជកម្ម ក៏ដូចជាការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងធានារ៉ាប់រង ក៏ត្រូវមានអាទិភាពខ្ពស់ដែរ ។

ក្នុងការប្រមើលមើលពី វិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ បណ្ឌិត ណារ៉ុន បានពិភាក្សាលើប្រធានបទទាក់ទងនឹងគោលនយោបាយរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ស្តីពីហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងតួនាទីរបស់វាក្នុងការសំរេចបានគោលដៅអភិវឌ្ឍន៍របស់កម្ពុជា ។ គោលនយោបាយនេះ មានសមាសធាតុសំខាន់ៗដូចតទៅ៖

- ការស្តារជួសជុល និងសាងសង់ ផ្លូវជាតិនិងផ្លូវខេត្ត ផ្លូវដែក អាកាសយានដ្ឋាន កំពង់ផែ និងប្រព័ន្ធធារាសាស្រ្ត
- ទូរគមនាគមន៍អេឡិចត្រូនិក ផលិតកម្មនិងបណ្តាញចែកចាយអគ្គិសនី
- ការទាក់ទាញវិស័យឯកជនឲ្យធ្វើវិនិយោគ លើការងារសាធារណៈ (BOT-សាងសង់-អាជីវកម្ម-ផ្ទេរ) ក្នុងក្របខ័ណ្ឌជាសម្បទាន ។

---

១ រដ្ឋលេខាធិការ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ អនុប្រធានអចិន្ត្រៃយ៍ឧត្តមក្រុមប្រឹក្សាសេដ្ឋកិច្ចជាតិ និង ប្រធានក្រុមប្រឹក្សាភិបាលនៃវិទ្យាស្ថាន CDRI ។

២ អនុប្រធាននាយកដ្ឋានថវិកា មន្ត្រីត្រួតពិនិត្យរដ្ឋអមអគ្គិសនីកម្ពុជា នៃក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ និង អគ្គលេខាធិការរងនៃឧត្តមក្រុមប្រឹក្សាសេដ្ឋកិច្ចជាតិ ។

៣ អគ្គនាយកក្រុមហ៊ុន Toll កម្ពុជា ។

ការស្ដារជួសជុល និងកែលំអហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ មានគោលដៅចំបង ជួយសំរួលដល់របៀងកំណើននៅកម្ពុជា និងមានជាអាទិ៍ តភ្ជាប់ប៉ូលកំណើននានានៅកម្ពុជា ហើយក្នុងពេលជាមួយគ្នា ធ្វើការកែលម្អ និងដំណើរការឲ្យបានជាក់ស្ដែង នូវរបៀងសេដ្ឋកិច្ចមេគង្គ-តណ្ហ ដើម្បីជួយសំរួលដល់ពាណិជ្ជកម្មក្នុងតំបន់ ។

ទាក់ទងនឹងកំណើន គោលដៅចំបងគឺ ត្រូវជំរុញកំណើនតំបន់ភ្នំពេញ សៀមរាប និងក្រុងព្រះសីហនុ ។ ក្រុងភ្នំពេញ ដើរតួនាទីសំខាន់ក្នុងផលិតកម្មកាត់ដេរ និងការនាំចេញ ខេត្តសៀមរាបក្នុងវិស័យទេសចរណ៍វប្បធម៌ និងក្រុងព្រះសីហនុក្នុងវិស័យទេសចរណ៍តំបន់ឆ្នេរ និងផលិតកម្មប្រេងកាត ។ ខេត្តបាត់ដំបង ជាប៉ូលកំណើនមួយទៀត ដែលមានសារៈសំខាន់សំរាប់ផលិតកម្មកសិកម្ម និងពាណិជ្ជកម្ម ។

នៅក្នុងបរិបទនៃរបៀងសេដ្ឋកិច្ចមេគង្គ-តណ្ហ គោលដៅធំមួយគឺ ការតភ្ជាប់ប្រទេស កម្ពុជា មីយ៉ាន់ម៉ា ថៃ និងវៀតណាម ជាមួយប្រទេសតណ្ហ ដោយឆ្លងកាត់តាមតំបន់ឆ្នេរប៉ែកខាងកើតរបស់កម្ពុជា ក្នុងនេះមានទាំង ក្រុងព្រះសីហនុ ដែលជាកំពង់ផែសមុទ្រជ្រៅនៅកម្ពុជា ។ នាបច្ចុប្បន្ន ផ្លូវដែកតភ្ជាប់ក្រុងព្រះសីហនុ និងក្រុងភ្នំពេញ កំពុងតែកែលំអថែមទៀត ។ នៅក្រុងព្រះសីហនុ មានផែនការបង្កើតតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស (SEZs) ច្រើនណាស់ និងគំរោងវិនិយោគខាងឧស្សាហកម្មមួយចំនួន ។ ទីនេះជាតំបន់គោលដៅទេសចរណ៍កំពុងឈានឡើង និងស្ថិតនៅជិតតំបន់ផលិតប្រេងកាត និងឧស្ម័ន ។ ខេត្តសំខាន់មួយទៀត គឺបាត់ដំបង ដែលជាចំណុចស្នូលនៃតំបន់កសិកម្មរបស់កម្ពុជា ដោយមានផលិតកម្មខ្នាតធំនូវស្រូវ ដំឡូងឈើ និងពោត ។ លក្ខណៈសំគាល់ផ្សេងៗទៀតនៃខេត្តនេះ គឺការប្រមូលផ្ដុំប្រជាជនច្រើនៗ តួនាទីជាមជ្ឈមណ្ឌលសេវាកសិកម្ម និងពាណិជ្ជកម្មដ៏សំខាន់ និងជាច្រកតភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងយ៉ាងល្អរវាងក្រុងភ្នំពេញ និងប្រទេសថៃ ។ ស្វាយរៀង-បាវិត ជាតំបន់សំខាន់មួយទៀត ដោយសារនៅជិតកញ្ចុំឧស្សាហកម្មនៃទីក្រុងហូជីមីញ ទីក្រុងដុងណៃ ជាដើម ។ តំបន់នេះ ក៏មានសក្ដានុពលក្លាយទៅជាមជ្ឈមណ្ឌលសេវាកម្មដ៏សំខាន់ ដោយសារការរំពឹងទុកពីពាណិជ្ជកម្មឆ្លងកាត់ព្រំដែន ជាមួយកញ្ចុំឧស្សាហកម្មនៅក្នុង និងនៅជុំវិញទីក្រុងហូជីមីញ ។ វិនិយោគឧស្សាហកម្ម និង SEZs មួយចំនួន ត្រូវបានគ្រោងឡើងសំរាប់តំបន់នេះ ដែលមានក្បាលដីធំៗសមស្របសំរាប់ការពង្រីកឧស្សាហកម្ម ។ សេរីសោភ័ណ-ប៉ោយប៉ែត ក៏ជាតំបន់សំខាន់មួយផ្នែកដែរ ដោយសារនៅជិតកញ្ចុំឧស្សាហកម្មក្រុងបាងកក តំបន់ឆ្នេរខាងកើត និង Chachoengsao-Prachinburi ដែលកំពុងផុសឡើង (២៥០គីឡូម៉ែត្រ) ។ តំបន់នេះមានសក្ដានុពលក្លាយទៅជាមជ្ឈមណ្ឌលសេវាកម្មដ៏សំខាន់ ដោយសារការរំពឹងទុកពីពាណិជ្ជកម្មឆ្លងកាត់ព្រំដែន ជាមួយកញ្ចុំឧស្សាហកម្មនៅក្នុង និងនៅជុំវិញក្រុងបាងកក និងតំបន់ឆ្នេរខាងកើត ។ ប្រជាជនដ៏ច្រើននៅខេត្តជិតខាង គឺជាប្រភពពលកម្មមួយយ៉ាងធំ ។ ការអភិវឌ្ឍផ្លូវថ្នល់ និងផ្លូវដែកតភ្ជាប់សេរីសោភ័ណ-ប៉ោយប៉ែត និងក្រុងភ្នំពេញ ក៏ដូចជាក្រុងបាងកក ក៏មានក្នុងគំរោងដែរ ។

លោក រតនៈ បានធ្វើបទបង្ហាញ ដែលផ្ដោតលើការវិភាគពីវិស័យថាមពលនៅកម្ពុជា និងជាពិសេសអគ្គិសនីកម្ពុជា (EDC) ។ ចំពោះផលិតកម្ម និងថាមពលដែលមានសំរាប់ផ្គត់ផ្គង់នៅក្នុងប្រទេស ការកែលំអគួរកត់សម្គាល់ក្នុងប៉ុន្មានឆ្នាំថ្មីៗ ដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង ១ អាចអនុវត្តទៅបាន ដោយសារការបង្កើនផលិតកម្មក្នុងប្រទេសគួបផ្សំនឹងការនាំចូលអគ្គិសនីពីប្រទេសជិតខាង ។ ទិន្នន័យ (មិនបានបង្ហាញក្នុងអត្ថបទនេះទេ) បានបញ្ជាក់ដែរថា ប្រសិទ្ធភាព EDC បានកើនឡើង ពោលគឺ កំហាតប្រតិបត្តិការបានថយចុះបន្តិចក្នុងប៉ុន្មានឆ្នាំថ្មីៗនេះ ។

តារាង ១: ផលិតកម្ម EDC

ផលិតកម្ម	ឯកតា	2007	2008	2009
សមត្ថភាពដាក់ដំឡើង	MW	386	408	516
សមត្ថភាពប្រើការបាន	MW	356	373	473
ផលិតកម្មសរុប	GWh	1,423	1,622	1,818
ផលិតកម្មរបស់ EDC	GWh	294	163	100
ផលិតកម្មរបស់ IPP	GWh	1060	1190	1,013
ការនាំចូល	GWh	69	269	705
ផលិតកម្មដោយ DO	GWh	105	93	30
ផលិតកម្មដោយ HFO	GWh	1,200	1,190	1,001
ផលិតកម្មដោយវារី	GWh	49	47	47
ផលិតកម្មដោយធ្យូងថ្ម	GWh	-	23	34

តារាង ២: មូលដ្ឋានអតិថិជនរបស់ EDC

	2000	2005	2006	2007	2008	2009
និវាសជន		199,478	242,835	262,361	287,266	306,898
ជនបរទេស		1,802	1,903	2,078	2,178	2,184
ពាណិជ្ជកម្ម		14,292	17,576	19,698	23,355	26,543
ឧស្សាហកម្ម		860	959	1,048	1,050	1,094
ការិយាល័យរដ្ឋាភិបាល		1,208	1,526	1,573	1,684	1,848
សរុប	124,269	217,640	264,799	286,758	315,533	338,567

ក្នុងប៉ុន្មានឆ្នាំកន្លងទៅនេះ EDC អាចពង្រីកមូលដ្ឋានអតិថិជនរបស់ខ្លួនបានច្រើនប្រភេទ ។

បន្ទាប់មកទៀត លោក រតនៈ បានពិភាក្សាពីគោលដៅអភិវឌ្ឍន៍របស់ EDC/ក្រសួងឧស្សាហកម្មរ៉ែ និងថាមពល សំរាប់ឆ្នាំ ២០០៩-២០១៣ ដែលរួមមាន៖

- កាត់បន្ថយចំណាយផលិតកម្ម និងបង្កើនវិសាលភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់
- ជំរុញការនាំចូលថាមពលពីប្រទេសជិតខាង
- កសាង និងធ្វើប្រតិបត្តិការលើប្រភពថាមពលសំខាន់ៗ
- តភ្ជាប់បណ្ដាញអគ្គិសនីទូទាំងប្រទេស ពីប្រភពផលិតកម្មទៅនឹងតំបន់ទីក្រុងធំៗ
- កសាងខ្សែបញ្ជូន និងចែកចាយថាមពលនៅទូទាំងប្រទេស

សកម្មភាពអាទិភាពសំរាប់វិស័យនេះ ត្រូវបានគូសរំលេច ។ សំរាប់ប្រព័ន្ធបញ្ជូនថាមពល សកម្មភាពអាទិភាព រួមមាន៖ ការលើកកម្ពស់ស្ថិរភាព គុណភាព និងទំនុកចិត្តនៅភ្នំពេញ កណ្ដាល និងកំពង់ស្ពឺ តាមរយៈការបង្កើតគំរោងខ្សែបញ្ជូនជារង្វង់ ដោយការសាងសង់ខ្សែបញ្ជូនចំនួន ៣ គឺ (១) តាកែវ-កំពត-ក្រុងព្រះសីហនុ (២) ភ្នំពេញ-កំពង់ឆ្នាំង-ពោធិ៍សាត់(អូរសោម)-បាត់ដំបង និង (៣) ភ្នំពេញ-កំពង់ចាម និងការសាងសង់មជ្ឈមណ្ឌលបញ្ជូនអគ្គិសនីទូទាំងប្រទេស ។ សំរាប់អនុប្រព័ន្ធបញ្ជូន បច្ចុប្បន្នមានគំរោងរៀបចំសិក្ខាសាលាមួយ និងការសាងសង់អនុខ្សែបញ្ជូន ដើម្បីបង្កើនការផ្គត់ផ្គង់ថាមពលទៅតំបន់ជនបទ ។

បណ្ដាញចែកចាយ មានគោលដៅមួយចំនួន រួមមាន៖ ទទួលគ្រប់គ្រង ចាត់ចែង និងអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធនៅមណ្ឌលគីរី ទទួលគ្រប់គ្រង និងវិនិយោគទៅលើប្រព័ន្ធចែកចាយនៅតំបន់អប្សរា ១ និង ២ ក៏ដូចជាខេត្តសៀមរាប លុបបំបាត់ការជាវដុំ (R71) នៅ ១១៦កន្លែង ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ សិក្សា និងវិនិយោគទៅលើប្រព័ន្ធចែកចាយនៅរាជធានីភ្នំពេញ ដើម្បីបង្កើនស្ថិរភាព និងគុណភាពការផ្គត់ផ្គង់ និងបន្តកិច្ចប្រឹងប្រែងកាត់បន្ថយការខាតបង់ក្នុងប្រព័ន្ធចែកចាយ ព្រមទាំងចាត់វិធានការតឹងតែង ទប់ទល់នឹងការតភ្ជាប់អគ្គិសនីដោយខុសច្បាប់ ។

ផលិតកម្មថាមពល មានគោលដៅ៖ បន្តផ្ដល់អាទិភាពដល់វិនិយោគមានចំណាយទាប សំរាប់ជំនួសឲ្យផលិតកម្មមានចំណាយខ្ពស់សព្វថ្ងៃ បន្តដំណើរការសាងសង់រោងចក្រវារីអគ្គិសនី និងរោងចក្រអគ្គិសនីដុតធ្យូងថ្ម និងបង្កើនផលិតភាព ។ ការបង្កើនផលិតភាពរំពឹងថាអាចសំរេចបាន តាមរយៈការបង្កើនប្រសិទ្ធភាពការងារនៃសាខានានារបស់ EDC ដោយការសើរើរៀបចំមុខងារ កាត់បន្ថយការិយាធិបតេយ្យ និងផ្ដល់អាទិភាពដល់ការកែលំអសេវាអតិថិជន ក៏ដូចជាចូលរួមវិភាគទានខាងសង្គម ។

លោក រតនៈ បានបន្តដោយពិភាក្សាពីបញ្ហាមួយចំនួន ដែលកម្ពុជាកំពុងប្រឈម ដើម្បីសំរេចទិសដៅដូចខាងលើ ។ បញ្ហាប្រឈមទី១ គឺការអនុវត្តឱ្យបានទាន់ពេលវេលា នូវផែនការអភិវឌ្ឍន៍ឆ្នាំ២០១០-២០១៣ ។ បន្ទាប់មក គឺការស្វែងរកមូលនិធិមានលក្ខខណ្ឌសម្បទានបន្ថែមទៀត សំរាប់ពង្រីកខ្សែបញ្ជូន និងចែកចាយ ដើម្បីស្រូបយកអគ្គិសនីផលិតបាន ដូចមានចុះក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងទិញថាមពល (Power Purchase Agreements: PPAs) ដែលមានស្រាប់ ។ បញ្ហាប្រឈមផ្សេងទៀត រួមមាន ការកសាងសមត្ថភាពបណ្ដាញអគ្គិសនីទូទាំងប្រទេស ដើម្បីស្រូបយកអគ្គិសនីផលិតបាន និងការដាក់អនុវត្តប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងហានិភ័យ ដើម្បីធានាឲ្យផែនការអភិវឌ្ឍន៍អនុវត្តបានទាន់ពេល ។

លោក Kerr បានធ្វើបទបង្ហាញជាបន្ត ដោយធ្វើការពិភាក្សាពីប្រព័ន្ធផ្លូវដែកនៅប្រទេសកម្ពុជា និងបានលើកថា រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា បានចុះកិច្ចសន្យាម៉ៅការឱ្យក្រុមហ៊ុនអយស្ម័យយាន Toll Royal Railway ធ្វើប្រតិបត្តិការអាជីវកម្មលើបណ្ដាញផ្លូវដែកកម្ពុជា ដោយផ្ដល់សម្បទាន ផ្ដាច់មុខរយៈពេល ៣០ឆ្នាំ ។ របៀបរបបអនុវត្តគឺធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី (ADB) និង AusAID ផ្ដល់មូលនិធិសំរាប់ការស្ដារផ្លូវដែកឡើងវិញ រីឯសម្បទានិកផ្លូវដែក (Toll) ត្រូវថែទាំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងបើកដំណើរការរថភ្លើង ហើយតាមនេះជួយរំដោះ

មូលនិធិសំរាប់អនុវត្តគំរោងឯទៀត ខាងសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមកិច្ច ។ គំរោងពាក់ព័ន្ធ រួមមាន៖

- ខ្សែខាងត្បូង (២៥៤គីឡូម៉ែត្រ)-ភ្នំពេញទៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ (ការស្តារជួសជុលខ្សែផ្លូវដែកឡើងវិញ)
- ខ្សែខាងជើង (៣៨០គីឡូម៉ែត្រ) - ភ្នំពេញទៅ សិរីសោភ័ណ្ឌ (ការស្តារជួសជុលខ្សែផ្លូវដែកឡើងវិញ)
- កំណាត់បាត់ខ្សែ (៤៨គីឡូម៉ែត្រ) - សិរីសោភ័ណ្ឌទៅប៉ោយប៉ែត (ការដាក់ខ្សែផ្លូវដែកឡើងវិញ)
- ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ (ឧ. ការសាងសង់ចំណតថ្មី សំរាប់ផ្ទុកទំនិញ ដឹកតាមមធ្យោបាយច្រើនបែប នៅជាយក្រុងភ្នំពេញ (សំរោង))

លោកបានបន្តធ្វើការពិចារណាពីគំនិតយល់ច្រឡំ ក្នុងការប្រៀបធៀបផ្លូវដែក ជាមួយនឹងផ្លូវថ្នល់ ព្រមទាំងផលចំណេញមួយចំនួននៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែក ។ លោកបានវែកញែកថា ចំណាយប្រៀបធៀបផ្លូវថ្នល់/ផ្លូវដែក ជាទូទៅមិនបានឆ្លុះបញ្ចាំងឱ្យសព្វគ្រប់ពីបន្ទុកចំណាយនៃកត្តាខាងក្រៅ ដូចជា ការកកស្ទះ ការបំពុលបរិស្ថាន គ្រោះថ្នាក់ ការបំភាយឧស្ម័ន និងផលប៉ះពាល់ដល់សង្គម និងបរិស្ថាន នោះទេ ។ ជាផលចំណេញ លោកលើកថា ការតភ្ជាប់ផ្លូវដែក កំពង់ផែ និងចំណតផ្ទុកទំនិញដឹកតាមមធ្យោបាយច្រើនបែប បានផ្តល់នូវខ្សែរយៈផ្គត់ផ្គង់ឡូហ្ស៊ីស្ទិកដ៏រលូនមួយ ជួយកាត់បន្ថយចំណាយរបស់រដ្ឋាភិបាលលើការសាងសង់ និងថែទាំផ្លូវថ្នល់ ព្រមទាំងបង្កើតបានច្រករបៀងមួយមានសុវត្ថិភាពល្អ សំរាប់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ដទៃទៀត ។ ក្រៅពីនេះ ប្រព័ន្ធផ្លូវដែកជំរុញឱ្យមានតំបន់ពាណិជ្ជកម្មឆ្លងកាត់ព្រំដែនសេរី ដោយជួយឱ្យកុងតឺនឺរអាចដឹកបានលឿន ប្រកបដោយសុវត្ថិភាព ប៉ះពាល់បរិស្ថានតិច និងសន្សំសំចៃ រវាងប្រទេសជាច្រើននៅអាស៊ី ។

លោក Kerr ជាអគ្គនាយកក្រុមហ៊ុន Toll ដែលបានទទួលសម្បទានរយៈពេល ៣០ឆ្នាំ ដើម្បីថែទាំប្រព័ន្ធផ្លូវដែក បានវែកញែកពីមូលហេតុដែលក្រុមហ៊ុនលោកចាប់អារម្មណ៍ លើឡូហ្ស៊ីស្ទិកដឹកជញ្ជូននៅកម្ពុជា ដូចតទៅ៖

- កម្ពុជា ស្ថិតក្នុងចំណោមប្រទេសមានកំណើនលឿនបំផុតនៅអាស៊ី និងកំពុងអនុវត្តកំណែទម្រង់សេដ្ឋកិច្ចសំខាន់ៗ ដើម្បីជំរុញ ការអភិវឌ្ឍ
- វិស័យឡូហ្ស៊ីស្ទិកនៅកម្ពុជា មានលក្ខណៈក្មេងខ្ចី ជាប់ដោយជំនិងទាមទារការស្តាររៀបចំយ៉ាងច្រើន ដើម្បីផ្តល់ការគាំទ្រដល់កំណើន និងការអភិវឌ្ឍនៅក្នុងប្រទេស
- Toll នឹងបង្កើតជាវិធីដឹកជញ្ជូនមួយឆ្លងកាត់មហាតំបន់មេគង្គ ហើយដឹងច្បាស់ថា កម្ពុជា និងបណ្តាញផ្លូវដែកនៅកម្ពុជាមានសារៈសំខាន់បំផុត សំរាប់គំរោងផ្លូវដែកសិង្ហបុរី-គុនមីង
- Toll នឹងរចនារៀបចំ និងដំណើរការអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវដែកមួយដែលសមស្រប មានសុវត្ថិភាពល្អ ជួយសន្សំសំចៃ និងអាចបត់បែនបាន ដែលមានសមត្ថភាពអាចផ្តល់ទុនដោយខ្លួនឯង ក្នុងរយៈពេលមធ្យមទៅរយៈពេលវែង

ដើម្បីអាចសំរេចគោលដៅកែលម្អប្រព័ន្ធផ្លូវដែកនៅកម្ពុជាបាន រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ត្រូវបំពេញលក្ខខណ្ឌជាច្រើន មានជាអាទិ៍៖

(ក) ផ្លូវដែកចូលដល់កំពង់ផែផ្ទាល់ - លក្ខខណ្ឌនេះត្រូវបំពេញឲ្យបាន នៅចំណតដាក់កុងតឺនឺរ នៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ដោយរដ្ឋាភិបាល ត្រូវគាំទ្រតាមការយល់ព្រមឲ្យមានផ្លូវដែកចូលដល់ផ្ទាល់

(ខ) ការទូទាត់ពន្ធគយ - កុងតឺនឺរត្រូវអាចដឹកជញ្ជូនតាម ផ្លូវដែកក្រោមត្រាបញ្ជាក់ពីគយបាន (under-bond)

(គ) ឧបត្ថម្ភធនលើប្រេងឥន្ធនៈ - លក្ខខណ្ឌនេះត្រូវដាក់អនុវត្តចំពោះសម្បទានិកផ្លូវដែក ពីព្រោះរថភ្លើងរត់មួយជើងៗ អាចជំនួសការដឹកជញ្ជូនលើផ្លូវថ្នល់ តាមរថយន្តកាមីញ៉ុងធំៗ ចំនួន ១០០ជើង

(ឃ) ត្រូវកសាងកំណាត់ផ្លូវដែលបាត់នៅក្នុងប្រទេសថៃ

(ង) បែបបទគយ និងការយកពន្ធលើការឆ្លងកាត់ព្រំដែន - កិច្ចព្រមព្រៀងសំរាប់ទំនិញដឹកតាមផ្លូវដែក ត្រូវចរចាគ្នាតាំងពីពេលនេះទៅ

(ច) ប្រព័ន្ធច្បាប់រឹងមាំ - លក្ខខណ្ឌនេះ រួមមាន ការចុះបញ្ជីរថយន្តដឹកជញ្ជូន ការសាយភាយប្រេងឥន្ធនៈ បញ្ហាខាងបរិស្ថាននិងសង្គម និង

(ឆ) ស្តង់ដារសុវត្ថិភាពផ្លូវតឹងរ៉ឹង - លក្ខខណ្ឌទាំងនេះ ត្រូវដាក់អនុវត្តធ្វើការត្រួតពិនិត្យ និងពង្រឹង ហើយរាល់ប្រតិបត្តិការខុសច្បាប់ត្រូវតែបញ្ឈប់ ។

ជាចំណែកមួយនៃវិភាគទានរបស់ខ្លួន Toll នឹងកសាងកម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍ធនធានមនុស្សមួយ ដែលមានខ្លឹមសារដូចតទៅ៖

- ហានិភ័យ និងសុវត្ថិភាព - គោលដៅ គឺការខាតបង់ពេលវេលាដោយរបួសកម្រិតសូន្យ
- សម្ភារៈការពារបុគ្គល - ណែនាំបង្ហាញ ដាក់អនុវត្ត និងពង្រឹងអនុវត្ត
- ការបណ្តុះបណ្តាលផ្អែកលើសមត្ថភាព - អភិវឌ្ឍ និងផ្តល់ជូនសំរាប់វិស័យនីមួយៗ
- ការអនុវត្តល្អខាងបរិស្ថាន - អភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធ និងធានាការប្រតិបត្តិតាម
- ការពិនិត្យសុខភាព - មុនពេលឲ្យចូលធ្វើការ និងតាមពេលកំណត់
- ការយល់ដឹងរបស់សហគមន៍ - ត្រូវបង្កើតកម្មវិធីផ្សេងៗ និងធ្វើការបង្ហាញជូននៅតាមបណ្តាញផ្លូវដែក

លោក Kerr បានបញ្ចប់បទបង្ហាញ ដោយវែកញែកថា រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាត្រូវចាត់វិធានការជាបន្ទាន់ ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាខាងគោលនយោបាយនៅពេលនេះតែម្តង បើពុំនោះទេ ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី AusAID និងវិស័យឯកជន នឹងត្រូវចំណាយអស់ជាង ២០០លានដុល្លារ ដើម្បីស្តារកសាងឡើងវិញនូវបណ្តាញផ្លូវដែកមួយ ដែលមិនអាចធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញឲ្យរស់រាន និងមានចីរភាព ជាលក្ខណៈពាណិជ្ជកម្មបាន ។ ដូច្នេះ ត្រូវចាត់វិធានការជាបន្ទាន់ ។