សាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និង វិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច

Universite Royale de Droit et des Sciences Economiques

Royal University of Low and Economic

សារណាបញ្ចប់ការសិក្សា

ឧបសគ្គនៃការនាំចេញនាំចូល
ករណីសិក្សាប្រទេសកម្ពុជា

ស្រាវជ្រាវពីថ្ងៃទី០៨ ខែមេសា ឆ្នាំ២០២៤ ដល់ថ្ងៃទី១០ ខែសីហា ឆ្នាំ២០២៤

ស្រាវជ្រាវដោយនិស្សិតឈ្មោះ

កញ្ញា **លី ម៉ារីនី** និងកញ្ញា **អ៊ិន ម៉ូលិកា**

សាស្ត្រាចារ្យណែនាំ

សាស្ត្រាចារ្យរងបណ្ឌិត **ស្រ៊ុន សុភ័ក្ត្រ**

ថ្នាក់បរិញ្ញាប័ត្រ៖ **សេដ្ឋកិច្ចអភិវឌ្ឍន៍**

ជំនាន់ទី៨ (សិក្សាបង់ថ្លៃ)

ឆ្នាំចូលសិក្សា ២០២០

ឆ្នាំសរសេរសារណា ២០២៤

សេចក្តីថ្លែងអំណរគុណ

យើងខ្ញុំទាំងពីររូបឈ្មោះ **លី ម៉ារីនី** និង **អ៊ិន ម៉ូលិកា** ជានិស្សិតឆ្នាំទី៤ ថ្នាក់ D4A01 ផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចអភិវឌ្ឍន៍ នៃសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្រ្ត និងវិទ្យាសាស្រ្តសេដ្ឋកិច្ច ក្នុងឆ្នាំ ២០២០-២០២៤។

ខ្ញុំបាទទាំងពីររូបសូមសម្តែងគារវកិច្ច និងកតញ្ញូតាធម៌ជូនចំពោះ៖

លោកឪពុក **លី ច័ន្ទរិទ្ធី** លោកឪពុក **អ៊ិន ទិបុល**

អ្នកម្តាយ **អ៊ុល ចន្ធី** អ្នកម្តាយ **ទេព សាត**

ដែលជាអ្នកមានគុណយ៉ាងធំធេងចំពោះកូន ដែលបានផ្តល់កំណើត និងចិញ្ចឹមបីបាច់ថែរក្សា ទំនុកបម្រុងដល់រូបកូនទាំងកម្លាំងកាយ កម្លាំងចិត្ត និងថវិកា តាំងពីតូចរហូតដល់ធំដឹងក្តីប្រកបដោយព្រហ្មវិហារធម៌ទាំងបួនគឺ មេត្តា ករុណា មុទិតា និងឧបេក្ខា ក៏ដូចជាបានផ្តល់ឱកាសឱ្យកូនបានសិក្សាចូលរៀនពីតាំងថ្នាក់មត្តេយ្យរហូតបានបន្តការសិក្សាដល់ថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រដូចបច្ចុប្បន្ននេះ។ បើសិនជាគ្មានការលើកទឹកចិត្ត និងការយកចិត្តទុកដាក់ ពីសំណាក់អ្នកមានគុណទេ ម្ល៉េះសមពេលនេះ រូបកូនមិនអាចក្លាយខ្លួនជា កូនល្អ សិស្សល្អ មិត្តល្អ និងពលរដ្ឋល្អនៅក្នុងសង្គមបានឡើយ។ ទាំងអស់នេះហើយជាគុណូបការៈដ៏វិសេសវិសាល និងមិនអាចកាត់ថ្លៃបានចំពោះកូន។ ទន្ទឹមនឹងនេះ យើងខ្ញុំសូមថ្លៃអំណរគុណចំពោះ ឯកឧត្តមបណ្ឌិត សាកលវិទ្យាធិការ សាកលវិទ្យាធិការរង ព្រឹទ្ធបុរស ព្រឹទ្ធបុរសរង និង លោក លោកស្រីសាស្រ្តាចារ្យ ទាំងអស់នៃ **សាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្រ្ត និងវិទ្យាសាស្រ្តសេដ្ឋកិច្ច** ដែលខិតខិតបំពេញភារកិច្ចក្នុងការគ្រប់គ្រង ដឹកនាំ និងជួយតម្រង់ទិសដល់រូបយើងខ្ញុំដើម្បីចូលរួមចំណែកក្នុងការបណ្តុះបណ្តាលធនធានមនុស្សសម្រាប់ប្រទេសជាតិ ប្រកបដោយគុណភាព និងសមត្ថភាពពិតប្រាកដ។

ជាពិសេស យើងខ្ញុំសូមថ្លែងអំណរគុណយ៉ាងជ្រាលជ្រៅចំពោះ សាស្ត្រាចារ្យរងបណ្ឌិត **ស្រ៊ុន សុភ័ក្រ្ត** ជាសាស្រ្តាចារ្យណែនាំ ដែលបានលះបង់កម្លាំងកាយ កម្លាំងចិត្ត និងពេលវេលាដ៏មានតម្លៃក្នុងការផ្តល់យោបល់ កែ តម្រូវនូវកិច្ចការសរសេរសារណារហូតទទួលបានជោគជ័យ។

ជាចុងបញ្ចប់នេះ យើងខ្ញុំទាំងពីររូប សូមសម្តែងនូវការដឹងគុណអស់ពីដួងចិត្ត និងសូមគោរពជូនពរ អ្នកមានគុណ ឯកឧត្តមសាកលវិទ្យាធិការ សាកលវិទ្យាធិការរង ព្រឹទ្ធបុរស លោក លោកស្រីសាស្រ្តាចារ្យនៃសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្រ្ត និងវិទ្យាសាស្រ្តសេដ្ឋកិច្ច និងមិត្តអ្នកអានទាំងអស់ឱ្យជួបតែនឹងសេចក្តីសុខសេចក្តីចម្រើននៅក្នុងជីវិត ព្រមទាំងជួបប្រទះតែនឹងពុទ្ធពរទាំងបួនប្រការគឺ អាយុ វណ្ណៈ សុខៈ ពលៈ កុំបីឃ្លៀងឃ្លាតឡើយ។

អារម្ភកថា

សារណាដែលយើងខ្ញុំបានតាក់តែងឡើងមកនេះ គឺជាអ្វីដែលយើងខ្ញុំមានការចាប់អារម្មណ៍យ៉ាងខ្លាំងជាទីបំផុតនៅពេលសិក្សាក្នុងថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចអភិវឌ្ឍន៍រយៈពេលបួនឆ្នាំកន្លងមកនេះ។ ការសិក្សាពីរបាំងពាណិជ្ជកម្មជាក់លាក់ដែលប៉ះពាល់ដល់ការនាំចេញ និងការនាំចូលនៅកម្ពុជា។ នេះអាចរួមបញ្ចូលការស្រាវជ្រាវ ពន្ធគយ កូតា បទប្បញ្ញត្តិគយ តម្រូវការអាជ្ញាប័ណ្ណ និងរបាំងនយោបាយដែលជះឥទ្ធិពលដល់ពាណិជ្ជកម្មក្នុង និងក្រៅប្រទេសកម្ពុជា។ ការយល់ដឹងពីរបៀបដែលរបាំងទាំងនោះត្រូវបានអនុវត្តន៍ និងឥទ្ធិពលរបស់វាទៅលើទំនាក់ទំនងពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិដែលពាក់ព័ន្ធនឹងប្រទេសកម្ពុជា អាចផ្តល់នូវការយល់ដឹងដ៏មានតម្លៃចំពោះសក្តានុពលពាណិជ្ជកម្មរបស់ប្រទេស។ លើសពីនេះទៀតយើងអាចស្វែងយល់ពីករណីសិក្សា ឬឧទាហរណ៍ ដែលឧបសគ្គទាំងនោះបានជះឥទ្ធិពលលើសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា ឬក៏វិស័យជាក់លាក់ណាមួយនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា អាចផ្តល់នូវការយល់ដឹងជាក់ស្តែងអំពីបញ្ហាប្រឈម និងឱកាសសម្រាប់អាជីវកម្មដែលកំពុងប្រតិបត្តិការនៅក្នុងតំបន់។ គោលបំណងចម្បងនៃការស្រាវជ្រាវចំពោះប្រធានបទ "**ឧបសគ្គនៃការនាំចេញនាំចូល**" គឺដើម្បីចង់សិក្សាស្វែងយល់អំពីបរិបទសង្គមនីមួយៗដែលកំពុងអភិវឌ្ឍន៍តាម ប្រធាបបទខាងលើ យ៉ាងណាមិញបើទោះបីជាការស្រាវជ្រាវលើប្រធានបទនេះ យើងខ្ញុំបានសរសេរឡើងយ៉ាងសម្រិតសម្រាំង និងយកចិត្តទុកដាក់យ៉ាងណាក្តី ក៏គង់តែនៅមានចំណុចខ្វះខាតលើខ្លឹមសារ និងពាក្យពេចន៍ដែលកើតមានឡើងដោយអចេតនា ដោយហេតុសមត្ថភាពនៃការចងក្រង និងការប្រមូលផ្តុំនូវឯកសាររបស់យើងខ្ញុំនៅមានកម្រិតនៅឡើយ។

អាស្រ័យហេតុនេះ យើងខ្ញុំសូមការអធ្យាស្រ័យទុកជាមុនពីសំណាក់លោកគ្រូ អ្នកគ្រូ សាស្ត្រាចារ្យ សិស្ស និស្សិត និងមិត្តអ្នកអានទាំងឡាយ ប្រសិនបើមានកំហុសឆ្គងកើតមានត្រង់កន្លែងណាមួយក្នុងខ្លឹមសារទាំងស្រុងនៃស្នាដៃសារណានេះ។

យើងខ្ញុំពិតជាមានសេចក្តីសោមនស្សរីករាយយ៉ាងក្រៃលែង ក្នុងការទទួល យកនូវមតិរិះគន់ក្នុងន័យកែលម្អ ដើម្បីជាប្រយោជន៍ដល់រូបយើងខ្ញុំក្នុងការអភិវឌ្ឍន៏សមត្ថភាពលើការស្រាវជ្រាវ និងតាក់តែងអត្ថបទអោយកាន់តែមាននូវគុណភាពស្នាដៃទៅលើការចងក្រងអត្ថបទបន្ថែមទៀត និងដើម្បីអោយមិត្តអ្នកអានទាំងអស់ទទួលបាននូវចំណេះដឹងអោយកាន់តែទូលំទូលាយ ដើម្បីជាប្រយោជន៏យកទៅអភិវឌ្ឍន៏ខ្លួនឯងព្រមទាំងសង្គមជាតិទាំងមូលផងដែរ។

មាតិកា

បញ្ជីអក្សរកាត់ iv
បញ្ជីក្រាហ្វិក និង បញ្ជីតារាង vi
បញ្ជីរូបភាព vii

សេចក្តីផ្តើម

១. ចំណោទបញ្ហា ២
២. កម្មវត្ថុនៃការស្រាវជ្រាវ ២
៣. ដែនកំណត់នៃការស្រាវជ្រាវ ២
៤. វិធីសាស្ត្រនៃការស្រាវជ្រាវ ២
៥. សារៈសំខាន់នៃការស្រាវជ្រាវ ៣
៦. រចនាសម្ព័ន្ធនៃការស្រាវជ្រាវ ៣

ជំពូក១
ការរំលឹកទ្រឹស្តី

១. ទ្រឹស្តីសេដ្ឋកិច្ចអន្តរជាតិ (International Economic) ៥
១.១ និយមន័យសេដ្ឋកិច្ចអន្តរជាតិ ៥
១.២ អត្ថប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ចអន្តរជាតិ ៥
១.៣ កានាំចូល (Import) ៦
១.៤ ការនាំចេញ (Export) ៦
២. ទ្រឹស្តីផលប្រយោជន៍ប្រៀបធៀប(Comparative Advantage) ៧
២.១ លោក DAVID RICARDO ៧
២.២ លោក PORTER ៨
៣. ការវិភាគ SWOT ៩

៤. និយមន័យ GDP ៩
៥. កត្តាជះឥទ្ធិមានទៅលើ GDP (ផសស) ១០
៦. កំណើនសេដ្ឋកិច្ចទទួលរងឥទ្ធិពលពីការនាំចេញនាំចូល ១១

ជំពូក២

បញ្ហា និង ដំណោះស្រាយនៃការនាំចូល

១. បញ្ហានាំចូល ១៣
១.១ របាំងពន្ធគយ និងរបាំងមិនមែនពន្ធគយ ១៣
១.២ ខូចខាតទំនិញ ១៤
១.៣ បញ្ហាផលិតផលកសិម្មក្នុងស្រុក ពេលមានការនាំចូល ១៥
១.៤ ការកសាងសំណុំឯកសារ ១៦
១.៥ បញ្ហាគម្លាតចំងាយក្នុងការដឹកជញ្ជូន ១៨
១.៦ ថ្លៃចំណាយលើសេវាភស្តុភារកម្ម ១៨
២. ដំណោះស្រាយនៃការនាំចូល ១៩
២.១ គោលនយោបាយយុទ្ធសាស្ត្រពាណិជ្ជកម្ម ១៩
២.២ ធ្វើការពង្រីកសាខា ២១
២.៣ គោរពតាមល័ក្ខខ័ណ្ឌអភិបាលកិច្ច ២១
២.៤ កម្មវិធីភស្តុភាកម្មឆ្លាតវៃ២៥ (SL 25) ២៣
២.៥ យុទ្ធសាស្ត្រ និង កម្មវិធី ២៤

ជំពូកទី៣

បញ្ហា និង ដំណោះស្រាយនៃការនាំចេញ

១. បញ្ហាជួបប្រទេះនៃការនាំចេញទៅក្រៅប្រទេស ៣២
១.១ មិនសូវមានអ្នកស្គាល់ផលិតផល ៣២
១.២ បញ្ហាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន ៣២

១.៣ មានការបិទខ្ទប់ប្រទេស ៣៣

១.៤ បញ្ហាវិបត្តសេដ្ឋកិច្ច និង ប្រទេសមានផ្ទុះសង្គ្រាម ៣៣

១.៥ ធ្លាក់ចុះតម្រូវការទីផ្សារអន្តរជាតិ ៣៥

១.៦ កង្វះជំនាញ រឺ បច្ចេកវិទ្យានៅមានកម្រិត ៣៥

២.ដំណោះស្រាយនៃការនាំចេញទំនិញទៅក្រៅប្រទេស ៣៦

២.១ តម្រូវការផ្សព្វផ្សាយ ៣៦

២.២ ការអភិវឌ្ឍន៍ច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ច ៣៧

២.៣ ការពង្រឹងភាពជាដៃគូក្នុងការអភិវឌ្ឍ (ស្វែងរកទំនាក់ រឺ ដៃគូរសហការ) ៤៣

២.៤ ផ្តល់ទំនុកចិត្ត ៤៥

២.៥ រៀបចំផែនការទីផ្សារសម្រាប់ការនាំចេញ ៤៥

២.៦ បង្កើនគំនិតច្នៃប្រឌិត និង បង្កើនភាពទាក់ទាញ ៤៧

ជំពូកទី៤

សេចក្តីសន្និដ្ឋាន និង អនុសាសន៍

១. សេចក្តីសន្និដ្ឋាន ៥១

២. អនុសាសន៍ ៥២

ឯកសារយោង

ឧបសម្ព័ន្ធ

បញ្ជីអក្សរកាត់

GDP	Gross Domestic Product.
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats.
GMS	Global Maritime Security.
TWB	Transportation Working Group.
FDI	Foreign Direct Investment.
SL (25)	Smart Logistics (25)
WTO	World Trade Organization.
CCFC	Coalition of Cambodian Farmers Community.
CRF	Cambodia Rice Federation
CNSW	Cambodia National Single Window.
ASW	Anti-Submarine Warfare.
SEO	Search Engine Optimization.
GDCE	General Departmental Competitive Examination.
SEZ	Special Economic Zone
EDI	Electronic Data Interchange
CMIS	Content Management Interoperability Services
AEO	Authority Economic Operator
JICA	Japan International Cooperation Agency
ICD	Inland Container Depots
CFS	Container Freight Station
LCL	LCL

BOT	Build-Operate-Transfer
CO	Certificate of Origin
VMI	Vendor managed inventory

បញ្ជីក្រាហ្វិក និង បញ្ជីតារាង

ក្រាហ្វិកទី១	ទិន្នផលដំណាំបន្លែ
ក្រាហ្វិកទី២	ការនាំចេញកង់របស់កម្ពុជា ទៅកាន់ទីផ្សារអន្តរជាតិ
ក្រាហ្វិកទី៣	ចរាចរណ៍ទំនិញ
តារាងទី១	សេណារីយ៉ូនៃការអភិវឌ្ឍវិស័យកសិកម្ម
តារាងទី២	ផែនការមេអំពីផ្លូវថ្នល់

បញ្ជីរូបភាព

រូបភាពទី១	ច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចនិងច្រកទ្វាសេដ្ឋកិច្ច (ឆ្នាំ២០២៥)
រូបភាពទី២	មជ្ឈមណ្ឌលភស្តុភារកម្ម (២០២៥)
រូបភាពទី៣	កិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្មផ្អែកតាមបញ្ជរតែមួយជាតិ
រូបភាពទី៤	សេវាភស្តុភារកម្មគាំទ្រអភិវឌ្ឍឧស្សាហកម្ម និង នគរូបនីយកម្ម
រូបភាពទី៥	ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធវិស័យដឹកជញ្ជូនបច្ចុប្បន្ន
រូបភាពទី៦	គម្រោងព្រែកជីកហ្វូណនតេជោ
រូបភាពទី៧	ផែនការទីផ្សារនាំចេញ
រូបភាពទី៨	ការបង្កើតនូវអ្វីថ្មីដើម្បីបង្កើនការទាក់ទាញ

សេចក្តីផ្តើម

១. ចំណោទបញ្ហា

នៅក្នុងបរិបទកំណើនសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក សតវត្សទី២១នេះមានអត្ថបទមួយចំនួនស្តីពីការនាំចេញនាំចូលផលិតផលទៅក្រៅប្រទេស។ ករណីសិក្សាប្រទេសកម្ពុជាភាគច្រើនផ្តោតលើការនាំចូលច្រើនជាងការនាំចេញដោយសារតែតម្រូវការក្នុងស្រុកមានកម្រិតខ្ពស់ ដោយសារការនាំចេញនាំចូលទំនិញមានតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការរីកចម្រើននៃសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា។ ទទឹមនិងនេះយើងត្រូវជួបប្រទះជាមួយនិងឧបសគ្គមួយចំនួនដែលរារាំងក្នុងការនាំចេញនាំចូលនេះ។

តើការនាំចេញនាំចូលមានឥទ្ធិពលអ្វីខ្លះទៅលើសេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសកម្ពុជា?តើអ្វីជាឧបសគ្គរាំងស្ទះនៃការនាំចេញ និងនាំចូល?

២. គម្ពវត្ថុនៃការស្រាវជ្រាវ

ការនាំចេញនាំចូលគឺជាកត្តាមួយសំខាន់ក្នុងការជម្រុញសេដ្ឋកិច្ចអោយរីកចម្រើន តែយើងក៏ត្រូវប្រឈមនិងផលវិបាកមួយចំនួននៅពេលដែលមានការនាំចេញនាំចូល។ដូច្នេះក្រុមយើងខ្ញុំបានសម្រេចចិត្តជ្រើសរើសប្រធានបទ (ឧបសគ្គនៃការនាំចេញនាំចូល) មកធ្វើការសិក្សាស្វែងយល់អោយស៊ីជម្រៅដោយមានមូលហេតុមួយចំនួនដូចជា

- ដោយសង្កេតឃើញថាការនាំចេញនាំចូលនៅមានឧបសគ្គជាច្រើនដែលត្រូវសិក្សាបន្ថែម
- ស្វែងយល់ពីមូលហេតុនៃឧបសគ្គការនាំចេញនាំចូលរបស់កម្ពុជាមកលើសេដ្ឋកិច្ច
- ស្វែករកដំណោះស្រាយពេលជួបប្រទះនិងឧបសគ្គពេលមានការនាំចេញនាំចូល
- ធ្វើអោយការនាំចេញនាំចូលនៅកម្ពុជាមានការកើនឡើងជាងមុន

៣. ដែនកំណត់នៃការស្រាវជ្រាវ

ក្នុងប្រធានបទនេះយើងធ្វើការសិក្សាជាលំអិតអំពីឧសគ្គក្នុងការនាំចេញនាំចូលនិងកត្តាជះឥទ្ធិពលលើសេដ្ឋកិច្ចពេលមានការនាំចេញនាំចូលពីក្រៅប្រទេស(ទិន្នន័យវិភាគជាទិន្នន័យសេរីក្នុងរយះពេល៥ឆ្នាំ ចុងក្រោយពីឆ្នាំ២០១៨ ដល់ ២០២៣)។

៤. វិធីសាស្ត្រនៃការស្រាវជ្រាវ

ដើម្បីសិក្សាពីប្រធានបទឧបសគ្គនៃការនាំចេញនាំចូល" ករណី សិក្សា ប្រទេសកម្ពុជា បានប្រើវិធីសាស្ត្របរិមាវិស័យ ក្នុងការស្រាវជ្រាវជា និន្នន័យទី២ ដើម្បីផ្ទៀងផ្ទាត់ សិក្សាពីទំនាក់ទំនងក្នុងការនាំចេញនាំចូលមួយចំនួនះ

- តម្រូវទិន្នន័យ ៖ ប្រើទិន្នន័យបរិមាណវិស័យ Secondary Date មកធ្វើការវិភាគ
- ទីកន្លែងដែលអាចប្រមូលទិន្នន័យមានដូចជា Website មួយចំនួនដែលព័ត៌មានមួយចំនួនដែលនៅក្នុងអ៊ីធឺណែត
- ស្ថាប័នដូចជា ក្រសួងសារធារណៈការណ៍និងដឹកជញ្ជូនក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ
- ឯកសារនិក្ខេបបទថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចអភិវឌ្ឍន៍

៥. សារៈសំខាន់នៃការស្រាវជ្រាវ

ចំពោះការនាំចេញនាំចូលទំនិញពីក្នុងទៅក្រៅប្រទេសនិង ពីក្រៅមកក្នុងប្រទេសយើងបានធ្វើការសិក្សាស្រាវជ្រាវថានូវពេលនាំចេញនាំចូលបានជួបនិងផលវិបាកអ្វីខ្លះ?

- ស្វែងយល់ថាតើមានតំបន់ណាដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធ ទទួលរងឥទ្ធិពលពីទីតាំនោះ ដូចជាតំបន់ព្រំប្រទល់ជាយដែន តំបន់កំពង់ផែ ប្រលានយន្តហោះ និងតំបន់សេដ្ឋកិច្ច។
- ដើម្បីងាយស្រួលសិក្សាផ្តល់ដំណោះស្រាយក៏ដូចជាកាត់បន្ថយនូវបញ្ហាមួយចំនួនទៀត
- ទទួលបានអ្វីដែលថ្មី ព័ត៌មានថ្មី បទពិសោធន៍ថ្មី ដែលក្រសួងរាជរដ្ឋាភិបាលបានរៀបចំដើម្បីគ្រោងនិងអនុម័តនាពេលខាងមុខ និងទិន្នន័យដែលកើតឡើងថ្មីៗជារៀងរាល់ឆ្នាំ។
- រាល់ឯកសារថ្មីៗត្រូវបានចងក្រងទុកដើម្បីជាការសិក្សាដល់អ្នកជំនាន់ក្រោយៗទៀត។

៦. រចនាសម្ព័ន្ធនៃការស្រាវជ្រាវ

នៅក្នុងការសិក្សាស្រាវជ្រាវនេះក្រុមយើងខ្ញុំបានបែងចែកចំណុចសំខាន់ៗដូចខាងក្រោម៖

- ជំពូក១៖ សិក្សាឥទ្ធិពលទៅលើ GDP រឺផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបដែលយើងយកទ្រឹស្តី រូបមន្តGDP មកគណនា។
- ជំពូក២៖ សិក្សាលើបញ្ហាដែលកើតមាននៅពេលមានការនាំចូលនិងលើកជាដំណោះស្រាយចំពោះបញ្ហាដែលកើតមាន។
- ជំពូក៣៖ស្វែងយល់លើបញ្ហាដែលកើតមាននៅពេលមានការនាំចេញនិងលើកជាដំណោះស្រាយចំពោះបញ្ហាដែលកើតមាន។
- សេចក្តីសន្និដ្ឋាន និងការផ្តល់អនុសាសន៍៖ នៅក្នុងជំពូកនេះ យើងបានធ្វើការសន្និដ្ឋានរួមជាមួយការពាក់ព័ន្ធទៅនឹងចំណោទបញ្ហានៃការស្រាវជ្រាវ ក៏ដូចជាការផ្តល់នូវអនុសាសន៍មួយចំនួនដែលទទួលបានក្រោយពីការសិក្សា ស្រាវជ្រាវទៅលើប្រធានបទនេះ។

ជំពូក១
ការរំលឹកទ្រឹស្តី

១. ទ្រឹស្តីសេដ្ឋកិច្ចអន្តរជាតិ (International Economic)

១.១ និយមន័យសេដ្ឋកិច្ចអន្តរជាតិ

តើអ្វីទៅជាសេដ្ឋកិច្ចអន្តរជាតិពិតប្រាកដ ហើយអ្វីដែលវាគ្របដណ្តប់គឺពឹងផ្អែកទៅលើទស្សនរបស់បុគ្គលដែលប្រើនិយមន័យ។ វាគ្របដណ្តប់អន្តរកម្មសេដ្ឋកិច្ចរវាងប្រទេសដូចជាពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ។

សេដ្ឋកិច្ចអន្តរជាតិទាក់ទងនិងអន្តរកម្មសេដ្ឋកិច្ចដែលកើតឡើងរវាងប្រទេសឯករាជ្យ។ ប្រធានបទខាងក្រោមនេះគឺជាគំរូដែលត្រូវបានពិចារណាក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចអន្តរជាតិ៖

- អត្រាប្តូរប្រាក់និងលំហូរលុយរវាងប្រទេស
- ជម្លោះពាណិជ្ជកម្មនិងពាណិជ្ជកម្មសេរី
- បទប្បញ្ញត្តិនិងការចំណាយលើការដឹកជញ្ជូនដើរតួនៅលើលំហូរពាណិជ្ជកម្ម
- របៀបដែលភាពខុសគ្នានៅក្នុងរបបពន្ធមានឥទ្ធិពលលើការសម្រេចចិត្តរបស់ក្រុមហ៊ុនដែលប្រទេសទាំងឡាយត្រូវប្រតិបត្តិ។[1]

១.២ អត្ថប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ចអន្តរជាតិ

សេដ្ឋកិច្ចអន្តរជាតិមានប្រយោជន៍ជាច្រើនដូចជា ការបើកទ្វារពាណិជ្ជកម្មដោយផ្តល់ឱកាសដល់សហគ្រិននៅក្នុង ពិភពលោក និងផ្តល់នូវជម្រើសដ៏សម្បូរបែបដល់ប្រជាជនក្នុងការទិញទំនិញ និងសេវាទាំងឡាយ។ មិនត្រឹមតែប៉ុណ្ណោះ វាធ្វើឲ្យទំនិញមានគុណភាពល្អជាងមុន ដោយសារតែមានការប្រកួតប្រជែងនៅ ក្នុងទីផ្សារ ជាពិសេសផលិតករក្នុងស្រុកខិតខំពង្រឹងគុណភាពទំនិញរបស់ខ្លួនឱ្យកាន់តែមានភាព ល្អប្រសើរ ដើម្បីអាចលក់នៅលើទីផ្សារបាន ជាពិសេសបានបង្កើននូវជម្រើសយ៉ាងសម្បូរបែប សម្រាប់អ្នកប្រើប្រាស់។ សេដ្ឋកិច្ចអន្តរជាតិអនុញ្ញាតឲ្យអ្នកផលិត និងចែកចាយ ធ្វើការស្វែងរក ផលិតផល សេវាកម្ម និងសមាសភាពផលិតនៅប្រទេសក្រៅ។ ការធ្វើបែបនេះ ក្រុមហ៊ុនទទួលផល ប្រយោជន៍ខាងថ្លៃដើម ឬដើម្បីសិក្សាអំពីបច្ចេកវិទ្យាជឿនលឿន ដែលប្រើប្រាស់នូវបរទេស។ ក្រៅពីនេះ វាបានផ្តល់ឲ្យអ្នកប្រើប្រាស់នូវទំនិញ និងសេវាកម្មផ្សេងៗគ្នា ហើយបង្កើននូវចំណូល និងចំនួន ការងារធ្វើ។បន្ថែមលើសពីនេះទៅទៀត សេដ្ឋកិច្ចអន្តរជាតិអាចធ្វើឱ្យ ចំណងមិត្តភាពរវាងប្រទេសជាដៃគូកាន់តែមានភាពល្អប្រសើរឡើងក្នុការវិនិយោគទុន ការធ្វើពាណិជ្ជកម្មព្រមទាំង ការនាំចេញនាំចូលនូវផលិតផល និងសេវាឲ្យកាន់តែមានភាពស៊ីចង្វាក់គ្នាថែមទៀត។[2]

---

[1] www.kmefferrit.com
[2] Harri Daniel, Benefit of International Trade

១.៣ **ការនាំចូល** (Import)

- ការនាំចូល គឺជាការទិញ ឬទទួលទំនិញ ឬសេវាកម្មផ្សេងៗពីបរទេស ដើម្បីលក់ ឬក្នុងគោល បំណង ផ្សេងទៀតចូលមកក្នុងប្រទេសមួយទៀត។
- ឬការនាំចូលរបស់ប្រទេសមួយ គឺជាការនាំចេញរបស់ប្រទេសមួយផ្សេងទៀតដោយ ផលិតផលដែល ធ្វើការនាំចូល និងចែកចាយនៅក្នុងទីផ្សារក្នុងស្រុកដោយអ្នកផលិត បរទេសដោយឆ្លងកាត់របាំងព្រំដែន។[3] គេនាំចូលប្រភេទទំនិញទាំងឡាយដែលមាន ប្រភពពីបរទេស ដោយមានកំណើតមកពីប្រទេសសផលិត ឬប្រទេសអន្តរការី(Intermediary)។ វាត្រូវបានទុកសម្រាប់ធ្វើការប្រើប្រាស់ឯកជន ដូចជាក្នុងឧស្សាហកម្មកសិកម្ម។ល។ ឬក៏គេអាចធ្វើការបំលែងដើម្បីប្រើប្រាស់ក្នុងប្រទេសអ្នកនាំចូល ឬសម្រាប់ធ្វើ ការនាំចេញទៅប្រទេសទី៣។

ការនាំចេញ គឺជាការកាត់បន្ថយទិន្នន័យដែលត្រូវការ ហើយការនាំចូលគឺជាការ បង្កើនផលិតផលត្រូវការ។ ដូចនេះឥទ្ធិពលនៃពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិទៅលើផលិតផលដែរ ត្រូវការ អាចត្រូវបាវាស់វែងដោយភាពខុសប្លែកគ្នា រវាងការទូទាត់សោហ៊ុយក្នុងការនាំចេញពោលគឺពេលកើនឡើង គឺវាមានឥទ្ធិពលដល់កំណើនផលិតផលដែលត្រូវការ ហើយនៅ ពេលដែលមានការថយចុះ តំបាយនៃផលិត ផលដែលត្រូវការក៏មានការថយចុះផងដែរ។

១.៤ **ការនាំចេញ** (Export)

ការនាំចេញគឺជាលក់ទំនិញ ឬសេវាចេញពីប្រទេសមួយ ទៅប្រទេសមួយ ទៀតដោយឆ្លងកាត់ព្រំដែនប្រទេស ពោលគឺជាការធ្វើពាណិជ្ជកម្មចេញទៅក្រៅប្រទេស។[4] ការនាំចេញត្រូវបានទទួលរ៉ាប់រងដោយក្រុមហ៊ុននានា ឬដោយរដ្ឋាភិបាល ហើយវាមិនធ្វើឡើងតាមបែប បទជាច្រើន ដោយបានបែងចែកទំនិញនាំចេញជាពីរដាច់ដោយឡែកពីគ្នា រួមមានដូចជា៖

- ទំនិញ
- សេវា

ការនាំចេញគឺជាការផ្ញើ ឬ ការដឹកជញ្ជូនទំនិញពីប្រទេសមួយដើម្បីទៅលក់នៅប្រទេសមួយ ទៀត។ ក្នុងការដោះដូរនៅតាមទីផ្សារអន្តរជាតិ អ្នកនាំចេញតែងតែជាអ្នកលក់ ឬជាភ្នាក់ងាររបស់ អ្នកលក់។ ការនាំ

---

[3] www.businessdictionary.com
[4] www.businessdictionary.com

ចេញគឺជាការលក់ទំនិញដោយភ្នាក់ងារសេដ្ឋកិច្ចដែលមានទីតាំងនៅក្នុងប្រទេស មួយទៅឲ្យភ្នាក់ងារជាច្រើនដែលមានទីតាំងនៅក្នុងប្រទេសមួយផ្សេងទៀត។

២. ទ្រឹស្តីផលប្រយោជន៍ប្រៀបធៀប (Comparative Advantage)

២.១ លោក DAVID RICARDO

ទ្រឹស្តីរបស់លោក David Ricardo គឺនិយាយអំពីឧត្តមភាពប្រៀបធៀប ដែលបានចែងក្នុងសៀវភៅរបស់លោកមានឈ្មោះថា «Principles of Political Economy and Taxation»។ យោងតាមសៀវភៅ "International Business (ឆ្នាំ២០០២) បានលើកឡើងពីទ្រឹស្តីរបស់លោក David Ricardo អំពីផលប្រយោជន៍ប្រៀបធៀប នៅពេលដែលប្រទេសមួយមានឧត្តមភាពដាច់ខាតលើមុខទំនិញ។ គាត់បាននិយាយថា "វាពិតជាត្រឹមត្រូវសម្រាប់ប្រទេសមួយ ដែលបានឯកទេសកម្មក្នុងការផលិត ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់ការធ្វើការទិញទំនិញ ដែលខ្លួនមិនសូវមានប្រសិទ្ធភាពក្នុងការផលិត។ ដូច្នេះហើយ នៅក្នុងសៀវភៅរបស់លោកបាននិយាយថា ហេតុអ្វីបានជាប្រទេសមួយត្រូវ ការទិញទំនិញពីប្រទេសមួយទៀត ទោះបីទំនិញនោះខ្លួនអាចផលិតបានក៏ដោយ។ លោកបានអះអាងថា ការចំបាច់មិនមែនជាហេតុផល ដែលធ្វើឲ្យមានពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិទេ ប៉ុន្តែឧត្តមភាព (Advantage) នោះទេ ទើបជាមូលហេតុសំខាន់ដែលនាំឲ្យមានការធ្វើពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ។ ជាមួយគ្នានេះដែរលោកបានបញ្ជាក់ថា ទ្រឹស្តីភាពកម្រនៃធនធានសេដ្ឋកិច្ច (Scarcity Of Economic Resources) ដែលក្នុងនោះមានកត្តាសំខាន់បីគឺ ធនធានមនុស្ស ធនធានធម្មជាតិ និង ទំនិញវិនិយោគ ដែលនាំឲ្យប្រទេសមានឯកទេសកម្ម។ ដោយសារតែធនធានមានកំណត់នេះ ហើយដែលជាកត្តាធ្វើឲ្យប្រទេសមានឯកទេសកម្មក្នុងទំនិញច្រើននោះ ត្រូវបានប្រៀបធៀបរវាង ទំនិញទាំងពីរជាត្រូវផលិតមួយណា និងទាមទារឲ្យមានទំនាក់ទំនងពាណិជ្ជកម្មជាមួយប្រទេសផ្សេងៗទៀត ដែលមានឯកទេសកម្មជាង និងមានតម្លៃឱកាសទាបជាង។ ការបោះបង់ផលិតផលមួយដោយគិតថាទំនិញនោះទទួលបានផលប្រយោជន៍ច្រើនជាងហៅថា តម្លៃឱកាស។ តាមរយៈការ ស្រាវជ្រាវរបស់លោក David Ricardo ស្តីអំពីបាតុភូតសេដ្ឋកិច្ច គាត់បានបង្ហាញពីច្បាប់នៃផល ប្រយោជន៍ប្រៀបធៀប (Comparative Advantage) គឺជាមូលដ្ឋានសំខាន់នៃពាណិជ្ជកម្មជាតិពីព្រោះថា ប្រទេសនីមួយៗធ្វើឯកទេសកម្មលើមុខទំនិញ ឬសេវាកម្មរបស់ខ្លួនមានឧត្តមភាពប្រៀបធៀប ហើយធ្វើពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ ដើម្បីដោះដូរយកមុខទំនិញ ឬសេវា ដែលខ្លួនត្រូវការ និងគ្មានប្រយោជន៍ប្រៀបធៀបពីប្រទេសដទៃវិញនោះ គេទាំងអស់គ្នានឹងទទួលបានអត្ថប្រយោជន៍ និង ចំណេញពីគ្នាទៅវិញទៅមកយ៉ាងច្រើន។ ឧទាហរណ៍ ប្រទេសចិនអាចផលិតសំលៀកបំពាក់បាន ៤យ៉ាតក្នុងមួយម៉ោង

ប៉ុន្តែសហរដ្ឋអាមេរិកផលិតបានតែ ២យ៉ាតដោយប្រើពេលមួយម៉ោងដូចគ្នា។ តែចំពោះការផលិតស្រូវសំឡីវិញអាមេរិកអាចផលិតបាន ៦តៅ ក្នុងមួយម៉ោង តែប្រទេសចិនផលិតបានស្រូវតែ ៤តៅ ក្នុងមួយម៉ោង។ ដូចនេះយើងឃើញថាប្រទេសចិនមានផលប្រយោជន៍ប្រៀបធៀប ក្នុងការផលិតសម្លៀកបំពាក់ ហើយសហរដ្ឋអាមេរិកវិញមានផលប្រយោជន៍ប្រៀបធៀបក្នុងការផលិត ស្រូវសំឡី។

ជាទូទៅ ទ្រឹស្តីប្រយោជន៍ប្រៀបធៀប មានសក្តានុពលនៅក្នុងពិភពនៃផលិតកម្ម ដោយសារតែវាមិនដាក់កម្រិតទៅលើការពាណិជ្ជកម្មសេរី ប៉ុន្តែដាក់កម្រិតលើការផ្លាស់ប្តូរទំនិញ។ ទ្រឹស្តីនេះ បានបង្ហាញថាអ្នកប្រើប្រាស់គ្រប់ជាតិសាសន៍អាចប្រើប្រាស់នូវផលិតផលច្រើនជាងនេះ ប្រសិនបើ មិនមានការដាក់កម្រិតផ្លាស់ប្តូរទំនិញ។ កត្តាទាំងនេះភាគច្រើនកើតមានឡើងនៅក្នុងប្រទេស ដែលខ្វះនូវផលប្រយោជន៍ដាច់ខាតក្នុងការផលិតទំនិញផ្សេងៗ។[5]

២.២ លោក PORTER

ទ្រឹស្តីរបស់លោក Michael Porter អំពីផលប្រយោជន៍ប្រៀបធៀបនៃជាតិមួយបានបញ្ជាក់ថា គំរូពាណិជ្ជកម្មនៃជាតិមួយកំណត់ដោយឥទ្ធិពល៤យ៉ាងគឺ ៖

- កត្តាធម្មជាតិ (Factor Endowment)
- លក្ខខ័ណ្ឌតំរូវការក្នុងស្រុក
- ឧស្សាហកម្មទំនាក់ទំនង និងលើកទឹកចិត្ត (Relating and Supporting Industry)
- យុទ្ធសាស្ត្ររចនាសម្ព័ន្ធ និងការប្រកួតប្រជែងរបស់ក្រុមហ៊ុន។

លោក Porter បានកំណត់សម្គាល់ថាកត្តាមួយចំនួនក្នុងចំណោមកត្តាសំខាន់ៗជាច្រើនដែលផ្តល់ ជាលទ្ធផលក្នុងការបង្កើតផលប្រយោជន៍ប្រៀធៀបរបស់ជាតិក្នុងឧស្សាហកម្មនោះ គឺវត្តមាននៃកត្តាអត្ថប្រយោជន៍នៃផលិតកម្មនាំមុខអ្នកទិញក្នុងស្រុកដែលមានការវិនិច្ឆ័យល្អនឹងការជឿនលឿន ឧស្សាហកម្មដែលទំនាក់ទំនងនឹងការលើកទឹកចិត្តល្អ ហើយនិងការប្រកួតប្រជែងក្នុងស្រុក ដ៏ខ្លាំងក្លា។ លោក Porter បានបញ្ជាក់ថានយោបាយរបស់រដ្ឋាភិបាល និងក្រុមហ៊ុនពាណិជ្ជកម្មអាចធ្វើឲ្យការ សន្ទត់ទាំងបួនដែលសំរេចដោយផលប្រៀបធៀបរបស់ប្រទេសមួយប្រសើរឡើង ឬអន់ថយ។[6]

---

[5] Charles W.L Hill, International Business. New York MaGraw, 2002, Page130

[6] John J. Wild, Kenneth L. Wild and Jerry C. Y. Han, International Business, 2003

៣. ការវិភាគ SWOT

ការវិភាគ SWOT ជាទ្រឹស្តីវិភាគទៅលើធាតុបួនសំខាន់ៗគឺ៖

- S: ចំណុចខ្លាំង
- W: ចំណុចខ្សោយ
- O: ឱកាស
- T: ការគំរាមកំហែង។ [7]

ចំណុចទាំងបួននេះ គឺជាចំណុចដ៏សំខាន់សម្រាប់អាជីវកម្មនីមួយៗ។

ប្រទេសកម្ពុជា មានចំណុចខ្លាំង និងឱកាសមួយចំនួនធំដូចជា៖ កំណើនសេដ្ឋកិច្ចខ្ពស់ ការអភិវឌ្ឍ យ៉ាងឆាប់រហ័សនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ការរីកចម្រើនដ៏រលូនផ្នែកពាណិជ្ជកម្ម គំនិតផ្តួចផ្តើមឆ្លងកាត់ ព្រំដែនរបស់ប្រទេសក្នុងតំបន់ទន្លេមេគង្គ និងអាស៊ាន កិច្ចប្រឹងប្រែងសាកលភាវូបនីយកម្មនូវខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ និងឧត្តមភាពប្រកួតប្រជែងក្នុងថ្លៃចំណាយផលិតកម្មក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ ក្នុងពេលជាមួយគ្នានេះ កម្ពុជាក៏មានចំណុចខ្សោយ និងការគំរាមកំហែងជាច្រើនដែរដូចជា៖ ថ្លៃចំណាយខ្ពស់លើភស្តុភារកម្ម នីតិវិធីឆ្លង កាត់ព្រំដែន និងនីតិវិធីនាំចូល-ចេញដែលគ្មានប្រសិទ្ធភាព (បើប្រៀបធៀបទៅនឹងនីតិវិធីបែបនេះក្នុងប្រទេស ជិតខាង) និងអ្នកផ្តល់សេវាភស្តុភារកម្ម ដែលមិនទាន់មានការអភិវឌ្ឍនៅឡើយ។ កម្ពុជា អាចជំនះលើបញ្ហា ទាំងនេះបានដោយរាជរដ្ឋាភិបាល ត្រូវតែរក្សាការប្តេជ្ញាចិត្តរបស់ខ្លួនឱ្យបានខ្ពស់និងទទួលបានសមត្ថភាព លទ្ធភាពបន្ថែម ដើម្បីអនុវត្តគម្រោងដែលកំណត់ក្នុងផែនការមេ។ ឧទាហរណ៍៖ ការទាញយកអត្ថប្រយោជន៍ពី ចំណុចខ្លាំង និងឱកាសនានា ព្រមទាំងទាក់ទាញការគាំទ្រគ្រប់រូបភាពពីដៃគូអភិវឌ្ឍន៍។

៤. និយមន័យ GDP

- តើអ្វីទៅជាGDP?

ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប ផ.ស.ស (GDP) គឺជាការវាស់ស្ទង់តម្លៃរូបិយវត្ថុរាល់ទំនិញនិងសេវាកម្មដែលផលិតក្នុងរយៈពេលកំណត់ណាមួយនៅក្នុងប្រទេសដែលបានផលិតក្នុងពេលកំណត់ណាមួយជាក់លាក់។[8]

[7] សៀវភៅ ការសិក្សាផែនការមេស្តីពីការកែលម្អប្រព័ន្ធភស្តុភារកម្មនៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ២០១៨-២០២៥ ទំព័រទី២១

[8] https://www.kampucheathmey.com/kpt-plus/499151

ផ.ស.ស ជាទូទៅត្រូវបានគេគណនាជាប្រចាំឆ្នាំ វាក៏អាចគណនាប្រចាំត្រីមាសផងដែរ។ GDP កើនឡើងនៅពេលដែលការនាំចេញផលិតផលក្នុងស្រុកមានចំនួនច្រើនជាងការនាំចូល។[9]

❖រូបមន្តក្នុងការគណនា GDP ៖ Y = C + I + G + X - M

សមីការនេះបង្ហាញថា GDP របស់កម្ពុជាត្រូវបានកំណត់ដោយផលបូកនៃការប្រើប្រាស់ (C) ការវិនិយោគ (I) ការចំណាយរបស់រដ្ឋាភិបាល (G) ការនាំចេញ (X) ការនាំចូលដក (M)។

- ➢ប្រសិនបើការនាំចេញ (X) ធំជាងការនាំចូល (M) [(X - M) > 0] នោះការនាំចេញសុទ្ធរួមចំណែកជាវិជ្ជមានដល់ GDP របស់កម្ពុជា។
- ➢ប្រសិនបើការនាំចូល (M) ធំជាងការនាំចេញ (X) [(M - X) > 0] នោះការនាំចូលសុទ្ធនឹងមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដល់ GDP របស់កម្ពុជា។

៥. កត្តាជះឥទ្ធិមានទៅលើ GDP (ផ.ស.ស)

ការនាំចូលនាំចេញ ទំនិញ សេវាកម្ម អាចជះឥទ្ធិពលយ៉ាងសំខាន់ដល់ GDP របស់កម្ពុជាដូចជា៖

- ❖ ពាណិជ្ជកម្ម៖ ការនាំចូល-ចេញទំនិញតាមរយៈពាណិជ្ជកម្មអាចជះឥទ្ធិពលដោយផ្ទាល់ដល់ GDP របស់កម្ពុជា។ ការនាំចូលកើនឡើងអាចនាំឱ្យមានការប្រើប្រាស់និងផលិតកម្មកាន់តែខ្ពស់ដែលអាចរួមចំណែកដល់កំណើនសេដ្ឋកិច្ច។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ការនាំចេញអាចបង្កើតប្រាក់ចំណូល និងជំរុញសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ច ដែលនាំឱ្យ GDP កើនឡើង។
- ❖ ទេសចរណ៍៖ ការចូល និងចេញរបស់ភ្ញៀវទេសចរណ៍ក៏អាចប៉ះពាល់ដល់ GDP របស់កម្ពុជាផងដែរ។ វិស័យទេសចរណ៍គឺជាការរួមចំណែកយ៉ាងសំខាន់ដល់សេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេស ហើយការកើនឡើងនៃការមកដល់របស់ភ្ញៀវទេសចរណ៍អាចនាំឱ្យមានការចំណាយខ្ពស់លើការស្នាក់នៅ អាហារ ការដឹកជញ្ជូន និងសេវាកម្មផ្សេងៗទៀត ដែលជំរុញផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប។ ផ្ទុយទៅវិញ ការថយចុះនៃវិស័យទេសចរណ៍ដោយសារកត្តាដូចជាអស្ថិរភាពនយោបាយ ឬគ្រោះមហន្តរាយធម្មជាតិអាចជះឥទ្ធិពលអវិជ្ជមានដល់ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប។
- ❖ ការផ្ទេរប្រាក់៖ ការនាំចូល-ចេញនៃការផ្ញើប្រាក់ពីប្រជាជនកម្ពុជាដែលធ្វើការនៅក្រៅប្រទេសក៏អាចជះឥទ្ធិពលដល់ GDP របស់ប្រទេសផងដែរ។ ការផ្ទេរប្រាក់គឺជាប្រភពចំណូលដ៏សំខាន់សម្រាប់

[9] https://search.app/?link=https%3A%2F%2Fwww.kakcent.com%2Fgdp-gnp-country-economics%2F&utm_source=igadl%2Cigatpdl%2Csh%2Fx%2Fgs%2Fm2%2F5

គ្រួសារកម្ពុជាជាច្រើន ហើយការកើនឡើងនៃការផ្ញើប្រាក់អាចនាំឱ្យការប្រើប្រាស់ និងការវិនិយោគកាន់តែខ្ពស់ ដែលរួមចំណែកដល់កំណើន GDP ។

- ការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស (FDI)៖ ការបញ្ចូល FDI ចូលមកក្នុងប្រទេសកម្ពុជា អាចមានឥទ្ធិពលវិជ្ជមានលើ GDP របស់ប្រទេសតាមរយៈការជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ច ការបង្កើតការងារ និងការកែលម្អហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ។ FDI អាចនាំឱ្យមានការបង្កើនផលិតកម្ម ការនាំចេញ និងសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចរួមជំរុញ GDP ។

សរុបមក ការនាំចូល-ចេញនៃទំនិញ សេវាកម្ម ភ្ញៀវទេសចរណ៍ ការផ្ទេរប្រាក់ និង FDI ទាំងអស់អាចមានឥទ្ធិពលយ៉ាងសំខាន់លើ GDP របស់កម្ពុជា ដោយឥទ្ធិពលលើការប្រើប្រាស់ ការផលិត ការវិនិយោគ និងសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចទាំងមូល។

ដូច្នេះដើម្បីជះឥទ្ធិពលជាវិជ្ជមានដល់សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា ប្រទេសគួរមានគោលបំណងបង្កើនការនាំចេញទាក់ទងទៅនឹងការនាំចូលរបស់ខ្លួន ដើម្បីឱ្យមានការរួមចំណែកជាវិជ្ជមានពីការនាំចេញសុទ្ធទៅកាន់ GDP របស់ខ្លួន។

៦. កំណើនសេដ្ឋកិច្ចទទួលរងឥទ្ធិពលពីការនាំចេញនាំចូល

ការនាំចេញនាំចូលមានឥទ្ធិពលអ្វីខ្លះមកលើកំណើនសេដ្ឋកិច្ចប្រទេសកម្ពុជា? ហើយមានផលប៉ះពាល់ដល់កំណើនអ្វីខ្លះ?

កំណើនសេដ្ឋកិច្ចនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាបានទទួលរងនូវឥទ្ធិពលយ៉ាងច្រើនពីការនាំចេញនាំចូលនៃទំនិញ ជាមួយប្រទេសជិតខាង និងបណ្ដាប្រទេសមួយចំនួនទៀត។ ហើយវាក៏បានផ្ដល់ផលប៉ះពាល់ដល់កំណើនមួយចំនួននៅក្នុងប្រទេសផងដែរ។ ដូចនេះដើម្បីលម្អិតនូវទិន្នន័យ ឥទ្ធិពល និងផលប៉ះពាល់ទៀតនោះនឹងសូមធ្វើការបកស្រាយនៅក្នុងជំពូកខាងក្រោមនេះ។

ជំពូក២

បញ្ហា និង ដំណោះស្រាយនៃការនាំចូល

១. បញ្ហានាំចូល

នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាយើងមានការនាំចូលនូវផលិតផល ទំនិញ ជាច្រើនពីបណ្តាលប្រទេសជិតខាង ក៏ដូចជាប្រទេសមួយចំនួនទៀតរួមមាន ការនាំចូលបន្លែផ្លែឈើពីប្រទេសវៀតណាម អាហារកែច្នៃពីប្រទេសថៃ គ្រឿងបន្លាស់រថយន្តពីប្រទេសជប៉ុន ប្រភេទផលិតផលថែរក្សាមុខពីប្រទេសកូរ៉េ ប្រភេទទឹកដោះគោ ឈីស នាំចូលពីប៉ែកអឺរ៉ុប។ ហើយទន្ទឹមនឹងការនាំចូលនោះ ក៏បានជួបប្រទេះនូវបញ្ហាមួយចំនួនផងដែរ ដែលបញ្ហាទាំងនោះមានដូចដែលបានជម្រាបជូនខាងក្រោមនេះ។

១.១ របាំងពន្ធគយ និងរបាំងមិនមែនពន្ធគយ

របាំងពន្ធគយនិងរបាំងមិនមែនពន្ធគយជាកត្តាសំខាន់សម្រាប់ពាណិជ្ជកម្មសេរីអាស៊ាន។ គោលនយោបាយពាណិជ្ជកម្មដ៏សាមញ្ញបំផុតគឺ ការយកពន្ធលើទំនិញនាំចូល រឺហៅថារបាំងពន្ធគយ។

- ពន្ធគយ(tariffs)៖ ជាគោលនយោបាយដ៏យូរលង់បំផុតមួយ ដែលបានប្រើប្រាស់តាំងពីដើមរៀងមកសំរាប់ធ្វើជាប្រភពចំណូលរដ្ឋ និងជាមធ្យោបាយ បង្កើនតម្លៃទំនិញនាំចូល ដើម្បីការពារថ្លៃផលិតផលនៅក្នុងស្រុក ។ជាក់ស្តែងនៅក្នុងបណ្តាប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍ ដូចជា ជប៉ុន អឺរ៉ុប និងសហរដ្ឋអាមេរិក នៅតែយកពន្ធគយ ខ្ពស់លើផលិតផលកសិកម្ម ។

នៅពេលដែលរាជរដ្ឋាភិបាលដាក់អោយអនុវត្តន៍របាំងពន្ធគយនៅប្រទេសកម្ពុជាវាមានទាំងផលវិជ្ជមាន និងអវិជ្ជមាន។ ក្នុងការនាំចូលទំនិញមកក្នុងប្រទេសកម្ពុជា គឺត្រូវធ្វើការបង់ពន្ធទៅលើគ្រប់ទំនិញដែលត្រូវនាំចូលនេះហើយវាគឺជាបញ្ហា បើសិនជាមានការដាក់របាំងពន្ធគយ។

- របាំងមិនមែនពន្ធ៖ មានន័យថា បណ្តាវិធានការមិនមែនពន្ធដែលជាក់ស្តែង ហាមឃាត់ ឬ រឹតត្បិតការនាំចូលឬការនាំចេញទំនិញនៅក្នុងបណ្តាប្រទេសសមាជិក។ [10]

ជាបន្ថែមលើឧបត្ថម្ភធនដែលរដ្ឋាភិបាល ប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍ផ្តល់ឱ្យកសិកររបស់ខ្លួន រដ្ឋក៏បានប្រើប្រាស់របាំងមិនមែនពន្ធគយ និងវិធានការការពារផ្សេងៗ ដើម្បីកាត់បន្ថយការនាំចូលកសិផល មានតំលៃថោកពីប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ដែរ ។ ដូច្នេះការប្រឹងប្រែងជំរុញ ទីផ្សារកសិកម្មក្នុងតំបន់ (បណ្តាប្រទេស GMS) គឺជាយុទ្ធសាស្ត្រដ៏ល្អមួយដើម្បីអភិវឌ្ឍន៍កសិកម្មក្នុងប្រទេសទាំងនេះ ។ តំរូវការពីក្រៅប្រទេសមានកម្រិត និងអស្ថិរភាពទីផ្សារ ជាទូទៅ ថ្លៃ ទំនិញមូលដ្ឋាន មិនកើនថែមទេ នៅពេលចំណូលក្នុងមនុស្សម្នាក់កើនឡើង ។ ការនាំ

[10] របាំងពន្ធគយនិងមិនមែនពន្ធគយជាកត្តាសំខាន់សម្រាប់ពាណិជ្ជកម្មសេរីអាស៊ាន Radio Free Asia

ចេញបន្ថែម អាចធ្វើអោយថ្លៃនៅទីផ្សារពិភពលោកធ្លាក់ចុះ សំរាប់ ផលិតផលដែលមានតំរូវការ មិនសូវកើនឡើង ។ ដូច្នេះប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ក៏ព្រួយបារម្ភណ៍ថា ផលិតផលមូលដ្ឋានដែលខ្លួនខំផលិត វាមានតំរូវការនៅប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍ ។ ម្យ៉ាងទៀត តាមការពិនិត្យឃើញជាក់ស្តែង ប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍តែងខំការពារផលិតផលមូលដ្ឋានរបស់ខ្លួន ជាងផលិតផល ឧស្សាហកម្មទៅទៀត ។ ពួកគេតែងជួយទ្រទ្រង់ថ្លៃនៅកសិដ្ឋានឱ្យវានៅខ្ពស់ ជាងកំរិតថ្លៃលំនឹងនៅទីផ្សារ ដើម្បីជួយទ្រទ្រង់ដល់ ចំណូលកសិដ្ឋាន ហើយ ជាទូទៅវានាំឱ្យមានការដាក់កំហិតតឹងរឹងលើទំនិញនាំចូល ។ រីឯប្រទេស កំពុងអភិវឌ្ឍន៍វិញ ពួកគេច្រើនតែរើសអើងចំពោះកសិកម្ម ដែលធ្វើឱ្យថ្លៃនៅកសិដ្ឋានឡើងចុះជាខ្លាំង និងនាំឱ្យការផ្គត់ផ្គង់ផលិតផលគ្មានស្ថិរភាព។ដោយសារកំហិតនានាខាងលើ ហើយការចរចានៅអង្គការពាណិជ្ជកម្ម ពិភពលោក (WTO) ស្តីពីសាកលភាវូបនីយកម្មពាណិជ្ជកម្មកសិកម្ម ក៏មិនទាន់បានទទួលជោគជ័យ បណ្តាប្រទេសមហាអនុតំបន់មេគង្គ (GMS) គួរពិចារណាជំរុញពាណិជ្ជកម្មក្នុងតំបន់ ជាជាងផ្តោតលើទីផ្សារក្នុងប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍ ។ នៅពេលហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវ័ន្តនៅ GMS កំពុងត្រូវបានកែលម្អប្រទេសនីមួយៗគួរយកចិត្តទុកដាក់ និងស្វែងរកជំនាញឯកទេសក្នុងការផលិតដំណាំណាដែលពួកគេមានឧត្តមភាពខ្ពស់បំផុតខាងថ្លៃដើម ហើយធ្វើការនាំចូលផលិតផលឯទៀតដែលពួកគេមិនអាចផលិតវាក្នុងតំលៃថោកបាន ។ ក្នុងពេលជាមួយគ្នា ប្រទេសនៅ GMS ទាំងអស់គួរធ្វើការរួមគ្នាក្នុងលក្ខណៈជាអង្គភាពតំបន់មួយ ដើម្បីធ្វើឱ្យកសិកម្មកាន់តែមានសមត្ថភាពប្រកួតប្រជែង និងអាចនាំចេញទៅតំបន់ផ្សេងៗទៀត ។[11]

១.២ ខូចខាតទំនិញ

នៅក្នុងការនាំចូលទំនិញពីក្រៅប្រទេស ជាទូទៅតែងតែប្រឈមទៅនឹងបញ្ហាខូចខាតទំនិញជាច្រើនរួមមាន បែក បាក់ កំពិត ខូចទ្រង់ទ្រាយ ឬខូចរូបរាងដើម ដែលជាហេតុធ្វើអោយពេលយកមកដល់មិនអាចលក់ចេញ ប្រើប្រាស់មិនកើតក៏មាននៅមានទំនិញខ្លះអ្នកលក់ត្រូវបង្ខំចិត្តលក់ក្នុងតម្លៃថោកអាចមិនចំណេញទៀតក៏មាន ជាពិសេសប្រភេទឥវ៉ាន់ កែវ ថូ ជ័រស្រួយ ជ័រទន់ៗល។ ដែលប្រភេទឥវ៉ាន់ទាំងនេះសុទ្ធតែងាយនឹងបែកបាក់បើសិនមិនចេះប្រយ័ត្នរៀបចំអោយស្រួលបួល ឬវេចខ្ចប់វាអោយបានត្រឹមត្រូវទេនោះ។ ដែលធ្វើអោយការនាំចូលទំនិញផ្តល់ផលវិបាកមួយទៅកាន់អ្នកធ្វើពាណិជ្ជកម្ម ក៏ដូចជាអាជីវករដែលត្រូវនាំយកទំនិញមកប្រកបអាជីវកម្មពួកគេត្រូវខាតថ្លៃចំណាយ ណាមួយត្រូវចាយថ្លៃដឹកជញ្ជូន ណាមួយត្រូវចំណាយពេលវេលារង់ចាំ

[11] ទស្សនាវដ្តីអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា ទំព័រទី១១

ទំនិញ តែពេលទំនិញមកដល់ដៃទំនិញត្រូវខូចទៀត នេះសុទ្ធតែជាបញ្ហាដែលតែងតែជួបប្រទេះចំពោះអ្នកទិញទំនិញពីក្រៅប្រទេស។

១.៣ បញ្ហាផលិតផលកសិកម្មក្នុងស្រុក ពេលមានការនាំចូល

ការនាំបន្លែពីក្រៅប្រទេស គឺដោយសារប្រទេសកម្ពុជា មានបញ្ហានឹងបច្ចេកទេសដាំដុះ សម្ភារកសិកម្មមានតម្លៃថ្លៃ និងបញ្ហាគ្រោះធម្មជាតិ ដែលជាហេតុផលិតកម្មដំណាំបន្លែក្នុងស្រុក មិនគ្រប់គ្រាន់ក្នុងការផ្គត់ផ្គង់តម្រូវការខ្លួនឯងបានឡើយ ទើបវិស័យឯកជនបាននាំចូលបន្លែពីក្រៅស្រុកបន្ថែម ដើម្បីមកបំពេញតម្រូវការ។

លោក ថេង សារឿន ប្រធានសមាគមសម្ព័ន្ធកសិករកម្ពុជា (CCFC) បានប្រាប់ថា «កត្តាដែលបណ្តាលឲ្យមិនមានបន្លែគ្រប់គ្រាន់ អាចផ្គត់ផ្គង់តម្រូវការលើទីផ្សារបានគឺ៖

- ទី១ កត្តាផលិត និងការវេចខ្ចប់របស់ប្រជាពលរដ្ឋ ពីព្រោះស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននេះ ការដាំដុះ និងការធ្វើកសិកម្មរបស់ប្រជាពលរដ្ឋមានការធ្លាក់ចុះ ដោយសារក្នុងទីផ្សារបន្លែកម្ពុជា ស្ថិតក្នុងកម្រិតមួយដែលទាប មិនអាចធ្វើឲ្យកសិករមានចំណូលរួចនឹងតម្លៃដើម។
- ទី២ គឺយុទ្ធសាស្ត្រនៃការផលិត ដែលការចែកចាយបន្លែមានលក្ខណៈមិនសមភាព ឬមិនមានយុទ្ធសាស្ត្រល្អ សម្រាប់កសិករ ដែលពេលខ្លះពួកគាត់មានបន្លែច្រើនមិនអាចរកទីផ្សារលក់បន្លែចេញបាន»។[12]

ចំពោះដំណោះស្រាយលោកបានលើកឡើងថា ការគាំពាររបស់អាជ្ញាធរគឺនៅមានកម្រិតនៅឡើយទេ គិតទៅលើយុទ្ធសាស្ត្រនៃការចែកចាយទៅតាមទីផ្សារ ហើយក៏គិតទៅលើបច្ចេកទេសនៃការដាំដុះ ពីព្រោះទាំងពូជបន្លែ គឺសុទ្ធតែទិញពីក្រៅស្រុកទាំងអស់។

បើមើលអំពីវិធី និងយន្តការយុទ្ធសាស្ត្រនៃការផលិត និងដាំបន្លែរបស់បងប្អូនប្រជាពលរដ្ឋ គឺគាត់ធ្វើតាមអ្វីដែលគាត់ចេះ គាត់ដឹង មិនមានលក្ខណៈបច្ចេកទេស និងការគាំពារពីរដ្ឋ និងពីអ្នកជំនាញកសិកម្មឡើយ។ រឿងទាំងអស់នេះហើយ ដែលធ្វើឲ្យប្រជាពលរដ្ឋបោះបង់ការផលិតដំណាំបន្លែ ទើបមិនអាចផ្គត់ផ្គង់តម្រូវការបាន ដូច្នេះត្រូវពឹងទៅលើបន្លែ ផ្លែឈើ និងទំនិញផ្សេងៗទៀតពីប្រទេសជិតខាង ហើយវាជាការធ្វើឲ្យខាតចំណូលសេដ្ឋកិច្ច និងខាតឱកាសការងារសម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋ។

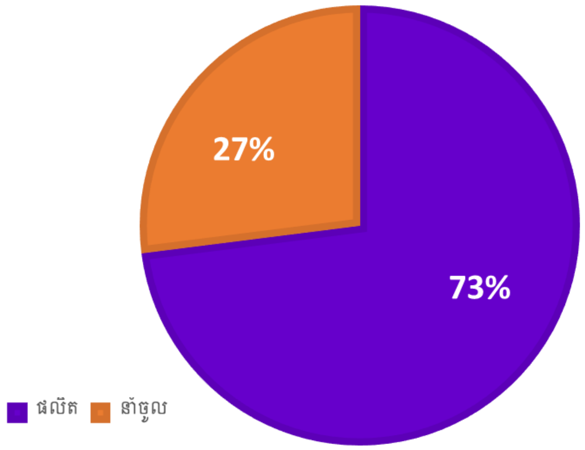
បច្ចុប្បន្ននេះប្រទេសកម្ពុជាបានផលិតដំណាំបន្លែមានចំនួន ២៤៨៩តោន ក្នុង១ថ្ងៃ ស្មើនឹង៧៣% ចំណែកតម្រូវការបន្លែសរុបក្នុងស្រុកមានចំនួន ៣៣៨៩តោន ក្នុង១ថ្ងៃ ដែលធ្វើឲ្យប្រទេសកម្ពុជាត្រូវនាំចូលបន្លែពីក្រៅប្រទេសចំនួន ៩០០តោន ក្នុង១ថ្ងៃ ស្មើនឹង២៧% ហើយភាគច្រើនបន្លែដែលប្រទេសកម្ពុជានាំចូល

---

[12] សម្រង់សម្តីលោក ថេង សារឿន ប្រធានសមាគមសម្ព័ន្ធកសិករកម្ពុជា (CCFC)

គឺបន្លែដែលដាំដុះខែត្រជាក់ដូចជា ការ៉ុត ដំឡូងបារាំង ស្ពៃបូកគោ និងខ្ទឹមបារាំង និងបន្លែគ្រប់មុខជាច្រើនទៀត។[13]

ក្រាហ្វិកទី១ ទិន្នផលដំណាំបន្លែ



ប្រភព៖ https://m.postkhmer.com/national/2022-10-26-1734-242771.html

១.៤ ការគោរពសំណុំឯកសារ

ពេលទំនិញចូលមកដល់ដែនគយនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា គ្មានជនណាម្នាក់ អាចរើទំនិញចេញពីមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន មុនពេលបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយឡើយ លើកលែងតែក្នុងករណីមានហានិភ័យផ្នែកសុវត្ថិភាពមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនទំនិញ លើមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន ឬតតិយជនផ្សេងទៀតត្រូវបានគំរាមកំហែងក្នុងលក្ខខ័ណ្ឌមានអាសន្ន។

ទំនិញនាំចូលទាំងឡាយ អាចត្រូវបានអនុញ្ញាតដោយរដ្ឋបាលគយឱ្យយកចេញ បន្ទាប់ពីបានបំពេញបែបបទគយរួច ដោយរាប់ទាំងការបង់ពន្ធអាករ ឬ កម្រៃផ្សេងៗ និងការតម្កល់និមុត្តិធានាចំពោះទំនិញដើម្បី៖

- នាំចូលសម្រាប់ការប្រើប្រាស់ក្នុងប្រទេស
- នាំចូលបណ្ដោះអាសន្ន
- ប្រើប្រាស់ក្រោមល័ក្ខខ័ណ្ឌព្យួរពន្ធ ។

[13] https://m.postkhmer.com/national/2022-10-26-1734-242771.html

រដ្ឋបាលគយអាចអនុញ្ញាតឱ្យយកទំនិញនាំចូលទាំងឡាយ យកចេញពីកន្លែងបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយ មុនពេលបង់ពន្ធ អាករនិងកម្រៃនានា បន្ទាប់ពីបានបំពេញបែបបទការគយរួច និងនៅក្រោមការត្រួតពិនិត្យគយក្នុងគោលបំណង៖

- ធ្វើសន្និធិគយបណ្តោះអាសន្ន
- ធ្វើសន្និធិគយមានដែនកំណត់
- ដឹកជញ្ជូនបន្តក្នុងរង្វង់ ឬ កាត់តាមដែនគយ ឆ្ពោះទៅគម្យដ្ឋានគយតាមតម្រាយផ្លូវស្របច្បាប់និងក្នុងរយៈពេលកំណត់ដោយគយ រួមមាន ការឆ្លងកាត់ ការផ្ទេរមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន ឬ ការដឹកជញ្ជូនឆ្ពោះទៅកាន់ មកពី ឬ រវាងការិយាល័យគយ និង ភណ្ឌាគារគយនានា។

រដ្ឋបាលគយអាចអនុញ្ញាតឱ្យទំនិញនាំចូលបណ្តោះអាសន្ន តាមរបបប្រវេសន៍ការលិកបាន ប្រសិនបើក្នុងពេលនាំចូលអាចត្រូវបានបង្ហាញថា ទំនិញទាំងនោះនឹងត្រូវនាំចេញទៅវិញ។ ទំនិញនាំចូលបណ្តោះអាសន្ន ត្រូវស្ថិតនៅក្រោមការត្រួតពិនិត្យគយ រហូតដល់ពេលដែលល័ក្ខខ័ណ្ឌ ផ្សេងៗតាមរបបប្រវេសន៍ការលិកត្រូវបានបំពេញរួចរាល់។

ខាងក្រោមនេះនិយាយពីការនាំចូលតាមរបបប្រវេសន៍កាលិក

❖ ការនាំចូលតាមផ្លូវទឹក (ផ្លូវសមុទ្រ/ ផ្លូវទន្លេ)៖

- ការរាយការណ៍អំពីទំនិញនាពេលចូលក្នុងដែនគយ
- ការរៀបចំកត់ត្រាទំនិញនៅលើនិវេទនប័ណ្ណមករដ្ឋបាលគយ
- ការផ្តល់ឯកសារដឹកជញ្ជូនពាក់ព័ន្ធមករដ្ឋបាលគយ
- ការរើទំនិញចេញពីនាវា
- ការដាក់ទំនិញចូលក្នុងសន្និធិគយបណ្តោះអាសន្ន
- ឯកសារតម្រូវសម្រាប់ភ្ជាប់ជាមួយប្រតិវេទន៍គយសម្រាប់បំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយ។

❖ ការនាំចូលតាមផ្លូវអាកាស៖

- ការរាយការណ៍អំពីទំនិញនាំចូលក្នុងដែនគយតាមផ្លូវអាកាស
- ការដាក់ទំនិញចូលក្នុងសន្និធិគយបណ្តោះអាសន្ន
- ឯកសារតម្រូវភ្ជាប់ជាមួយប្រតិវេទន៍គយសម្រាប់បំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយ។

❖ ការនាំចូលតាមផ្លូវគោក ៖

- ការប្រកាសរាយការណ៍ជូនសមត្ថកិច្ចគយ
- ឯកសារតម្រូវភ្ជាប់ជាមួយប្រតិវេទន៍គយសម្រាប់បំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយ។[14]

១.៥ បញ្ហាគម្លាតចំងាយក្នុងការដឹកជញ្ជូន

ផ្នែកនេះយើងនិយាយពី បញ្ហានៃគម្លាតចំងាយក្នុងការដឹកជញ្ជូន ។ ពាណិជ្ជកម្មនឹងមិនកើតមានឡើងទេ បើសិនថ្លៃដឹកជញ្ជូនវាខ្ពស់ជាងគំលាតរវាងតំលៃឯកតារបស់ប្រទេសនីមួយៗ ។ បញ្ហាគម្លាតចំងាយ វាក៏ជាឧបសគ្គមួយបង្កអោយតំលៃដឹកជញ្ជូនកាន់តែខ្ពស់ចំពោះពាណិជ្ជកម្ម វាច្រើនជះឥទ្ធិពលទៅលើពាណិជ្ជករ ក្រុមហ៊ុន អតិថិជន ក៏ដូចជាអ្នកដែលប្រើប្រាស់ផងដែរ ។ នៅក្នុងគំរូតំបន់កណ្ដាល-ជាយ (Centre-periphery model) លោក Krugman (1991) បានសន្និដ្ឋានថា តំលៃដឹកជញ្ជូនខ្ពស់នឹងបង្ខំឱ្យផលិតករជ្រើសរើស ទីតាំងផលិតកម្មនៅជិតទីផ្សារ ដែលនាំឱ្យកើតមានមជ្ឈមណ្ឌលផលិតកម្ម ប្រមូលផ្ដុំធំៗនៅតែមួយកន្លែង ។[15] តំលៃដឹកជញ្ជូនខ្ពស់ អាចនឹងធ្វើឱ្យពាណិជ្ជកម្មឈានទៅដល់ការឈប់ដំណើរការពីព្រោះតែ វត្ថុធាតុដើមមួយចំនួនត្រូវបាននាំចូលពីក្រៅប្រទេស ដែលខាងសហគ្រាសត្រូវចំណាយលើការដឹកជញ្ជូនខ្ពស់ ធ្វើអោយថ្លៃដើមលើសថ្លៃចំណេញ។ គម្លាតចំងាយពីទីតាំងមួយទៅទីតាំងមួយ តំបន់មួយទៅតំបន់មួយ និងចំពោះទំនិញមួយចំនួយពិបាកក្នុងការដឹក ពិបាកក្នុងការទុកដាក់ ចំណាយលើទំហំលើការទុកដាក់វាធំជាងទំនិញផ្សេងទៀត កត្តាទាំងនេះហើយវាជាហេតុធ្វើអោយទំនិញមួយចំនួនកាន់តែមានតំលៃថ្លៃជាងធម្មតា ឬពេលដែលនាំចូលមកហើយទំនិញមានតំលៃខុសគ្នាខ្លាំងទៅតាមទីតាំង តំបន់ ខេត្ត ក្រុង។

១.៦ ថ្លៃចំណាយលើសេវាភស្តុភារកម្ម

នៅកម្ពុជា ថ្លៃចំណាយលើសេវាភស្តុភារកម្ម រាប់បញ្ចូលទាំងថ្លៃដឹកជញ្ជូន ថ្លៃបញ្ជូនបន្ត និងថ្លៃសេវាកំពង់ផែ គឺនៅមានកម្រិតខ្ពស់ បើប្រៀបធៀបទៅនឹងប្រទេសថៃ និងវៀតណាម។ ថ្លៃដឹកជញ្ជូនតាមរថយន្តដឹកទំនិញធុនធ្ងន់ ក្នុងឯកត្តា ចម្ងាយផ្លូវក្នុងប្រទេសកម្ពុជា គឺប្រហាក់ប្រហែលគ្នា ទៅនឹងថ្លៃចំណាយក្នុងប្រទេសថៃ និងវៀតណាម ប៉ុន្តែថ្លៃចំណាយដឹកជញ្ជូនទំនិញធុនធ្ងន់សរុបក្នុងប្រទេសកម្ពុជាទំនងជាខ្ពស់ជាងគេ ដោយសារតែគ្មានទំនិញសម្រាប់ដឹកត្រឡប់មកវិញ។ លើសពីនេះទៅទៀត ថ្លៃបញ្ជូនទំនិញបន្តក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ជាពិសេសទាក់ទងនឹងលិខិតអនុញ្ញាតឱ្យនាំចេញ-ចូល និងអធិការកិច្ច ដែលរាប់បញ្ចូលទាំងការចំណាយផ្លូវ ការ និងក្រៅផ្លូវការ គឺលើសពីពីរដង នៃការចំណាយក្នុងប្រទេសថៃ និងវៀតណាម។ ថ្លៃចំណាយក្រៅផ្លូវការ តែង

---

[14] ផបផ្សាយអគ្គនាយកដ្ឋានគយនិងរដ្ឋាករកម្ពុជា នីតិវិធីគយ ការនាំចូល

[15] Centre-Periphery Model Mr. Krugman (1991)

តែត្រូវបានបង្កប់ទៅក្នុងទឹកប្រាក់នៃកិច្ចសន្យាផ្តល់សេវារវាងឧស្សាហកម្ម និងអ្នកផ្តល់សេវា ដែលតាម កិច្ចសន្យានោះ អ្នកផ្តល់សេវា ជាអ្នកស្រូបយកថ្លៃចំណាយក្រៅផ្លូវការទាំងអស់ នៅក្នុងតម្លៃចុងក្រោយ។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក្តី ការគោរពតាមលក្ខខណ្ឌអភិបាលកិច្ច គឺជាកត្តាចាំបាច់ ដើម្បីកាត់បន្ថយថ្លៃចំណាយលើ ភស្តុភារកម្ម និងគាំទ្រដល់ការពង្រីកការនាំចេញផងដែរ។ នៅមានថ្លៃចំណាយមួយចំនួនទៀត ដូចជាការ ចំណាយទៅលើការផ្ទេរ-ផ្ទុកទំនិញនៅព្រំដែន ដែលគេអាចកាត់បន្ថយបានតាមរយៈការកែលម្អការគ្រប់គ្រង ទំនិញ។ ដោយសារមានការពន្យារពេលដ៏យូរ ក្នុងវិធានការកំណែទម្រង់នានា ក្រុមហ៊ុនឯកជនក្នុងប្រទេស កម្ពុជា នៅតែបន្តប្រឈមមុខនឹងឧបសគ្គធំៗ ក្នុងការធ្វើអាជីវកម្មរបស់ខ្លួនដដែល។[16]

២. ដំណោះស្រាយនៃការនាំចូល

២.១ គោលនយោបាយយុទ្ធសាស្ត្រពាណិជ្ជកម្ម

ផែនការរបស់សមាគមអាស៊ាន គឺចង់ឲ្យប្រទេសជាសមាជិក បង្កើតបានជាតំបន់មួយដែលមានលំហូរដោយសេរីជាពិសេសការបង្កើតតំបន់ពាណិជ្ជកម្មសេរី។

ដើម្បីសម្រេចបានផែនការនេះ ប្រទេសអាស៊ានត្រូវដោះស្រាយឲ្យបាន ឬលុបបំបាត់នូវរបាំងពន្ធគយ និងរបាំងមិនមែនពន្ធគយ។ ប៉ុន្តែសម្រាប់អ្នកវិភាគមួយចំនួនយល់ឃើញថា ប្រទេសទាំងអស់មានភាពងាយស្រួលធ្វើការកាត់បន្ថយរបាំងទាក់ទងនឹងពន្ធ ហើយបញ្ហាប្រឈមរបស់សមាគមអាស៊ាន ក្នុងការបង្កើតតំបន់ពាណិជ្ជកម្មសេរី នៅត្រឹមឆ្នាំ២០១៥ គឺពាក់ព័ន្ធនឹងយន្តការកាត់បន្ថយរបាំងមិនមែនពន្ធគយ។

យន្តការដែលបានអនុវត្តដើម្បីសម្រេចគោលបំណង នៃការបង្កើតតំបន់ពាណិជ្ជកម្មសេរីអាស៊ាន គឺកិច្ចព្រមព្រៀងស្តីពីការអនុគ្រោះពន្ធគយរួម ដែលបានចុះហត្ថលេខាដោយរដ្ឋមន្ត្រីសេដ្ឋកិច្ចអាស៊ាន នាខែមករា ឆ្នាំ១៩៩២ នៅប្រទេសសិង្ហបុរី។ កិច្ចព្រមព្រៀងស្តីពីការអនុគ្រោះពន្ធគយរួមនេះ គ្របដណ្តប់លើបណ្តាមុខទំនិញកម្មន្តសាល (Manufactured Goods) ដោយរាប់បញ្ចូលទាំងទំនិញ មូលធន ផលិតផលកសិកម្មកែច្នៃ និងទំនិញមិនមែនកសិកម្មផ្សេងទៀត។

ប្រទេសសមាជិកអាស៊ានទាំងអស់ គ្រោងនឹងបញ្ចុះរបាំងពន្ធគយ នៃការនាំចេញ និងនាំចូលក្នុងតំបន់អាស៊ាន ដល់កម្រិតសូន្យ នៅឆ្នាំ២០១៥ ដើម្បីឆ្ពោះទៅសម្រេចឲ្យបាននូវការបង្កើតតំបន់ពាណិជ្ជកម្មសេរីអាស៊ាន។ ក្រៅពីបញ្ចុះរបាំងពន្ធគយ តំបន់ពាណិជ្ជកម្មសេរីអាស៊ាន ទាមទារឲ្យប្រទេសសមាជិក បញ្ចុះនូវរបាំងមិន

[16] សៀវភៅ ការសិក្សាផែនការមេស្តីពីការកែលម្អប្រព័ន្ធភស្តុភារកម្មនៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ២០១៨–-២០២៥ ទំព័រទី២១

មែនជាសារពើពន្ធជាបណ្ដើរៗផងដែរ។ មានន័យថា ប្រទេសជាសមាជិក ត្រូវលុបបំបាត់ឲ្យអស់នូវការកម្រិតបរិមាណ ដូចជាការកំណត់បរិមាណផលិតផល អាជ្ញាប័ណ្ណ វិធានការរដ្ឋបាល និងការទាមទារនានា។

ម៉្យាងវិញទៀតប្រទេសជាសមាជិកទាំងអស់ មិនត្រូវអនុវត្តន៍ការរឹតត្បិតរូបិយប័ណ្ណបរទេស ក្នុងការទូទាត់ទំនិញ ដែលបានបញ្ចូលនៅក្នុងតារាងអនុគ្រោះពន្ធគយរួម។ ដើម្បីដោះស្រាយកត្តារាំងទាំងឡាយដល់ដំណើរការបង្កើតតំបន់ពាណិជ្ជកម្មសេរីអាស៊ាននេះ គឺជាការទទួលខុសត្រូវរបស់រដ្ឋមន្ត្រីសេដ្ឋកិច្ចអាស៊ានត្រូវចូលរួមសហប្រតិបត្តិការគ្នាទៅវិញទៅមកជាមួយប្រទេសជាសមាជិកអាស៊ាន ក្នុងការពន្លឿនកិច្ចការនេះ។

កត្តានេះគឺទាមទារឲ្យប្រទេសដែលជាសមាជិកទាំងអស់មានកិច្ចព្រមព្រៀងទទួលស្គាល់គ្នាទៅវិញទៅមក គឺជាកត្តាសំខាន់។ អ្នកវិភាគសេដ្ឋកិច្ចយល់ឃើញថា មូលដ្ឋានគ្រឹះនៃការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ច គឺការលុបបំបាត់គម្លាតភូមិសាស្ត្រ និងពេលវេលា រវាងសេវាកម្ម ដំណើរការផលិតកម្ម និងទីផ្សារ។ មានន័យថា បណ្ដាញដឹកជញ្ជូនប្រសើរឡើង វាជួយកាត់បន្ថយពេលវេលា ចម្ងាយ និងថ្លៃដឹកជញ្ជូនពីកសិដ្ឋានទៅកាន់ទីផ្សារនានានៅក្នុងប្រទេស។ ហើយការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងនៅក្នុងតំបន់ គឺមានគោលបំណងសំខាន់ក្នុងការកាត់បន្ថយចម្ងាយ និងពេលវេលាផ្ទៃក្នុងអាស៊ាន និងរវាងប្រទេសសមាជិកអាស៊ាន និងទីផ្សារពិភពលោក តាមរយៈការកែលម្អហេដ្ឋារចនាសម្ពន្ធ័ដឹកជញ្ជូន ព្រមទាំងការលុបបំបាត់កត្តារាំងទាំងឡាយទាក់ទងនឹងផ្នែកគោលនយោបាយ និងស្ថាប័ន។

យ៉ាងណាក៏ដោយ ប្រទេសសមាជិកអាស៊ានទាំងអស់ បានផ្ដោតយកចិត្តទុកដាក់ខ្លាំងលើការលុបបំបាត់របាំងខាងស្ថាប័ន និងគោលនយោបាយ ចំពោះពាណិជ្ជកម្មរវាងបណ្ដាប្រទេសជាសមាជិក។ ជាក់ស្ដែង ការលុបបំបាត់របាំងពន្ធគយនៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន របស់ប្រទេសសមាជិកអាស៊ាន ជាទិដ្ឋភាពដ៏សំខាន់សម្រាប់កំណែទម្រង់ទាំងនេះ។

ចាប់តាំងពីដើមឆ្នាំ២០១០ ប្រទេសសមាជិកអាស៊ានចំនួន៦ រួមមានប្រទេសប្រ៊ុយណេ ឥណ្ឌូណេស៊ី ហ្វីលីពីន ថៃ សិង្ហបុរី និងម៉ាឡេស៊ី បានលុបពន្ធនាំចូលលើផលិតផលមានប្រភពនៅក្នុងអាស៊ាន អស់ជាង៩៩% នៃផលិតផលជាប់ពន្ធ។ប្រទេសកម្ពុជា ឡាវ វៀតណាម ភូមា (មីយ៉ាន់ម៉ា) បានបន្ថយពន្ធគយមកត្រឹម០ទៅ៥% លើប្រភេទផលិតផលជាង៩៨%ដែលជាប់ពន្ធ៕[17]

[17] https://www.rfa.org/khmer/indepth/non_tariff_barrier_is_major_constraints_to_asean_free_trade-08272012083944.html

២.២ ធ្វើការពង្រីកសាខា

ចំពោះបញ្ហាដូចដែលបានលើកឡើងនៅក្នុងចំណុច **១.៥ បញ្ហាគម្លាតចង្ងាយដឹកជញ្ជូន** ព្រោះតែគម្លាតចង្ងាយរវាងទីតាំងមួយទៅទីតាំងមួយទៀតបណ្តាលអោយតម្លៃដឹកជញ្ជូនខ្ពស់ទំនិញមានតម្លៃថ្លៃនោះវាធ្វើអោយអ្នកធ្វើអាជីវកម្ម អាជីវករ ពិបាកក្នុងការលក់ដូរ ក៏ដូចជាការធ្វើពាណិជ្ជកម្មផ្សេងៗ។ ប៉ុន្តែប្រសិនជាអាចកាត់បន្ថយរយៈគម្លាតចង្ងាយរវាងទីតាំងមួយទៅទីតាំងមួយវិញ នោះតំលៃដឹកជញ្ជូនក៏អាចកាត់បន្ថយទៅតាមនឹងដែល វាជួយសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម និងផ្តល់ផលប្រយោជន៍ដល់ប្រទេសអ្នកធ្វើពាណិជ្ជកម្ម មិនត្រឹមតែប៉ុណ្ណឹងទេវានូវជួយកាត់បន្ថយហានិភ័យ គ្រោះថ្នាក់ជាយក្សថាហេតុ ក៏ដូចជាបញ្ហាមួយចំនួនផងដែរ។ នៅក្នុងការកាត់បន្ថយគម្លាតចំងាយមានវិធីមួយចំនួនក៏ប៉ុន្តែមិនមែនមានន័យថាវិធីទាំងនោះសុទ្ធសឹងតែមានប្រសិទ្ធភាពទាំងអស់នោះទេ។

ជួញជិត រឺ ជួញឆ្ងាយ?

ដំណោះស្រាយដែលលើកយកមកនិយាយ និង បកស្រាយរួមមានដូចខាងក្រោម៖

- ❖ បង្កើតតំណាងចែកចាយ៖ ការនាំចូលផលិតផលមកក្នុងប្រទេសបើយើងត្រូវការតំណាងមួយ ក្នុងការនាំចូលផលិតមួយចូលមកផ្គត់ផ្គង់ក្នុងប្រទេស ពីព្រោះថាត្រូវនាំចូលក្នុងចំនួនច្រើនជាលក្ខណៈបោះដុំដែលវាក៏អាចទទួលតម្លៃធូរថ្លៃជាងនាំចូលជាលក្ខណៈលក់រាយ។
- ❖ ពង្រីកសាខា៖ ចំពោះទីតាំងដែលត្រូវផ្ញើទំនិញ ឬត្រូវទទួលទំនិញ ដែលនៅជិតកន្លែងរស់នៅ កន្លែងប្រកបអាជីវកម្ម យើងនឹងកាត់បន្ថយការចំណាយច្រើនលើសលប់ទៅថ្លៃសេវានោះទេ ជាពិសេសនោះចំណេញទាំងពេលវេលា និងកាត់បន្ថយហានិភ័យ។

ម្យ៉ាងទៀតវិញទៀតហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអន់ខ្សោយ និងបទប្បញ្ញត្តិគ្មានប្រសិទ្ធភាព ក៏អាចបង្កើនចំណាយដឹកជញ្ជូនដែរ ។ ក្នុងស្ថានភាពបែបនេះ ការជួញជិតៗវាផ្តល់ផលប្រយោជន៍ច្រើនជាងការជួញទៅឆ្ងាយៗ ។ ដូច្នេះ វិបុលភាពនឹងកើនឡើងតាមការកាត់បន្ថយតំលៃដឹកជញ្ជូន ។

២.៣ គោរពតាមល័ក្ខខ័ណ្ឌអភិបាលកិច្ច

ដើម្បីអោយការនាំចូលទំនិញប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពយើងគួរគប្បី គោរពតាមល័ក្ខខ័ណ្ឌអភិបាលកិច្ចអោយបានត្រឹមត្រូវទៅតាមការណែនាំរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលដែលបានដាក់ដូចដែលបានជម្រាបឡើងនូវចំណុច **១.៤ ការកសាងសំណុំឯកសារ** បើយើងគ្រប់គ្នាបានអាន យល់ដឹងពីការណែនាំ មិនបំពាន នោះការនាំចូល

ទំនិញក៏ត្រូវបានកាត់បន្ថយនូវបញ្ហាមួយចំនួនផងដែល។ វាជារឿងចម្បងដែលយើងយើងត្រូវគិតគូ សិក្សាស្វែងយល់ មុនគេបំផុតនៅពេលចាប់ផ្តើមធ្វើ រឺបើកដំណើរការអាជីវកម្មអ្វីមួយ។

ដើម្បីបង្កភាពងាយស្រួលបន្ថែមទៀតដល់អ្នកនាំចូល និងអ្នកពាក់ព័ន្ធទាំងឡាយ រដ្ឋាភិបាលបាន បង្កើតនីតិវិធីមួយចំនួនទៀតដើម្បីឲ្យមន្ត្រីគយអនុវត្តមានដូចតទៅ៖

- ជម្រុញការធ្វើការឲ្យបានកាន់តែឆាប់រហ័ស ដោយក្នុងការបញ្ជាក់ការបំពេញបែបបទ បញ្ចេញទំនិញពីគយគឺមិនឲ្យលើសពីមួយថ្ងៃនោះទេ។ ប្រសិនបើឯកសារដាក់ជូនមន្ត្រីគយ មានសមត្ថកិច្ចមុនម៉ោងប្រាំបួនព្រឹក ត្រូវធ្វើការបញ្ចប់នៅក្នុងថ្ងៃដដែល។ ហើយប្រសិនបើ ឯកសារដាក់ក្រោយម៉ោងប្រាំបួនព្រឹក បែបបទនេះត្រូវបញ្ចប់យ៉ាងយូរនៅថ្ងៃធ្វើការបន្ទាប់។
- ត្រូវធ្វើការផ្សព្វផ្សាយជាសាធារណៈ និងឲ្យបានទូលំទូលាយដល់វិស័យឯកជនដែលមាន ការពាក់ព័ន្ធឲ្យបានដឹង និងយល់អំពីករណីនេះ។
- ការឃាត់ និងត្រួតពិនិត្យឆែកឆេរទំនិញនៅតាមដងផ្លូវត្រូវធ្វើឡើងក្នុងករណីមានការ សង្ស័យតែប៉ុណ្ណោះ ដោយព្យាយាមកុំឲ្យមានភាពយឺតយ៉ាវដល់ម្ចាស់ ឬការដឹកជញ្ជូនទំនិញ។ ក្នុងនោះដែរ ការត្រួតពិនិត្យ មិនគួរធ្វើឲ្យលើស ២% នៃចំនួនមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងមិនត្រូវបង្កការលំបាក និងយឺតយ៉ាវដល់ធុរជនត្រឹមត្រូវនោះទេ។ ក្នុងករណីមានការសង្ស័យទើបត្រូវធ្វើការត្រួតពិនិត្យជាបន្តបន្ទាប់។
- រាល់ឯកសារដែលចារបានបញ្ជាក់ ឬផ្ទៀងផ្ទាត់ពី GDCE រួច សម្រាប់ការអនុវត្តការបំពេញ បែបបទគយនៅអង្គភាពនានាតាមមាត់ច្រកព្រំដែន ឬការិយាល័យផ្សេងទៀតតាមការ កំណត់ ពុំតម្រូវឲ្យធ្វើការស្នើសុំចារ ឬបញ្ជាក់នៅតាមសាខាគយ និងរដ្ឋាករពាក់ព័ន្ធទៀត នោះទេ។
- សម្រាប់ការនាំចូល ធាតុចូលផ្សេងៗរបស់ខាងវិនិយោគកាត់ដេរ និងវិនិយោគិនក្នុង SEZ ក្រោមប្រព័ន្ធមេ ដែលមានការអនុញ្ញាតិពីស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ចនានា តម្លៃទំនិញនាពេល បំពេញបែបបទសុំនាំចូល ឬបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយ ត្រូវឯកភាពជាបណ្តោះ អាសន្នទៅតាម invoice ដែលបានប្រកាស និងទុកជាកម្មវត្ថុនៃការធ្វើសវនកម្មក្រោយពេល បញ្ចេញទំនិញពីគយតាមច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិជាធរមាន។[18]

---

[18] ផបផ្សាយអគ្គនាយកដ្ឋានគយនិងរដ្ឋាករកម្ពុជា នីតិវិធីគយ

២.៤ កម្មវិធីភស្តុភារកម្មឆ្លាតវៃ២៥ (SL 25)

កម្មវិធីភស្តុភារកម្មឆ្លាតវៃ ២៥ (SMART Logistics 25) ដែលមានន័យថា សមត្ថភាព និងជម្រើស គ្រប់គ្រាន់, ពហុគំរូ, បច្ចេកវិទ្យាទំនើប, និងការដឹកជញ្ជូន ដែលអាចទុកចិត្តបាន ត្រូវបានស្នើឡើង ដើម្បីបង្កើត ជាមូលដ្ឋានគ្រឹះដ៏រឹងមាំ សម្រាប់គាំទ្រកំណើនសេដ្ឋកិច្ច និងនគរូបនីយកម្មនៅកម្ពុជា ដែលសង្កត់ធ្ងន់ទៅលើទិសដៅចម្បងៗ ដូចខាងក្រោម៖

- ការឆ្លើយតបគ្រប់គ្រាន់ ទៅនឹងកំណើនបរិមាណទំនិញ
- ការឆ្លើយតបគ្រប់គ្រាន់ ទៅនឹងប្រភេទចម្រុះនៃទំនិញ
- ភស្តុភារកម្ម ដែលមានប្រសិទ្ធភាព (តម្លៃទាប, ភាពអាចទុកចិត្តបាន, និងគ្មានភាពស្មុគស្មាញ) ដើម្បីពង្រឹងយុទ្ធសាស្ត្រ "ថៃ+១", "វៀតណាម+១", និង "ចិន+១"
- ភស្តុភារកម្មទំនើប ដែលប្រើបច្ចេកវិទ្យាព័ត៌មាន

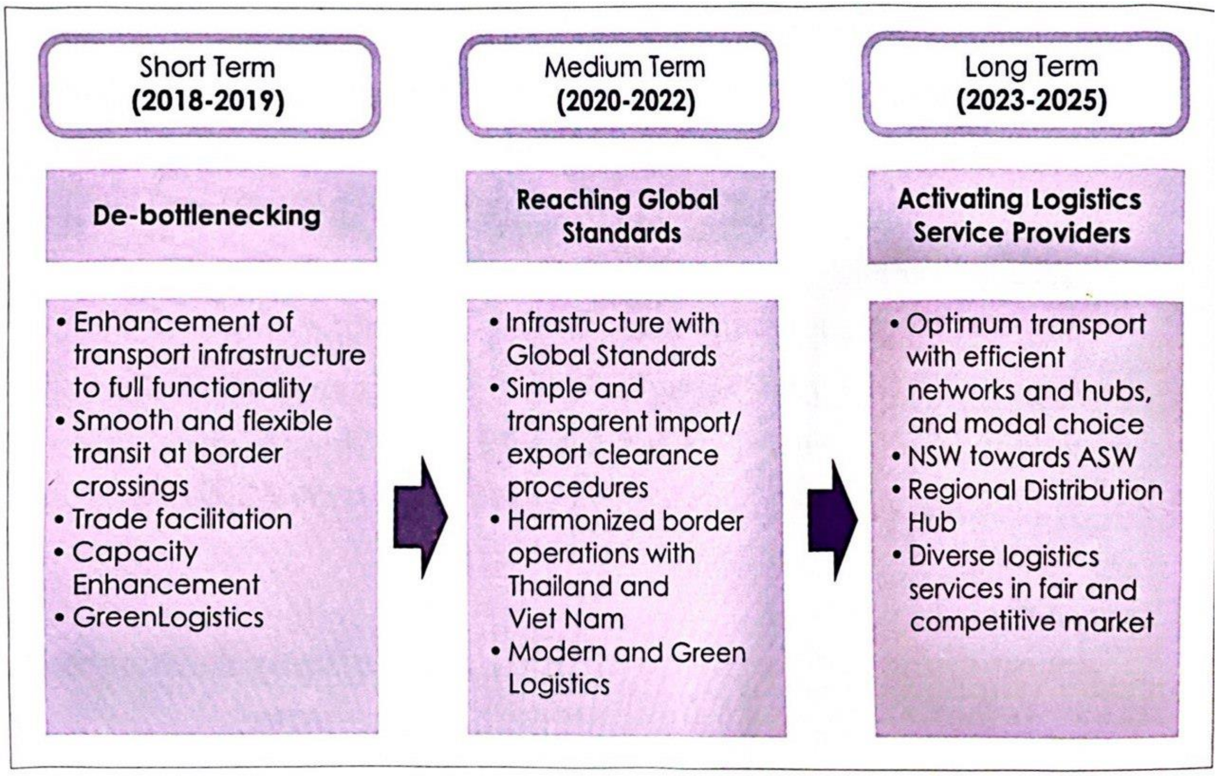
តាមរយៈការពិចារណាលើទិសដៅចម្បងៗទាំង ៤ នេះ ដើម្បីកែលម្អវិស័យភស្តុភារកម្ម នៅកម្ពុជា គប្បីមានការសង្កត់ធ្ងន់ លើយុទ្ធសាស្ត្រចំនួន ៥ ដូចខាងក្រោម៖

- យុទ្ធសាស្ត្រទី ១៖ ការអភិវឌ្ឍច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ច និងច្រកទ្វារអន្តរជាតិ
- យុទ្ធសាស្ត្រទី ២៖ ការអភិវឌ្ឍមជ្ឈមណ្ឌលភស្តុភារកម្ម សម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនពហុគំរូ
- យុទ្ធសាស្ត្រទី៣៖ ការកែលម្អ ការគ្រប់គ្រងច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងនីតិវិធីពាណិជ្ជកម្ម
- យុទ្ធសាស្ត្រទី ៤៖ ការពង្រឹងសេវាភស្តុភារកម្មឯកជន
- យុទ្ធសាស្ត្រទី ៥៖ ការពង្រឹងក្របខណ្ឌច្បាប់ និងស្ថាប័ន។[19]

---

[19] សៀវភៅ ការសិក្សាផែនការមេស្តីពីការកែលម្អប្រព័ន្ធភស្តុភារកម្មនៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ២០១៨-២០២៥ ទំព័រទី២៣

តារាងទី១ សេណារីយ៉ូនៃការអភិវឌ្ឍវិស័យភស្តុភារកម្ម



ប្រភព៖សៀវភៅការសិក្សាផែនការមេស្តីពីការកែលម្អប្រព័ន្ធភស្តុភារកម្មនៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ២០១៨-២០២៥

២.៥ យុទ្ធសាស្ត្រ និង កម្មវិធី

❖ យុទ្ធសាស្ត្រទី១៖ ការអភិវឌ្ឍន៍ច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ច និងច្រកទ្វារអន្តរជាតិ មានគោលបំណងបង្កើនការតភ្ជាប់ជារូបវ័ន្ត ជាមួយប្រទេសជិតខាងក្នុងតំបន់ទន្លេមេគង្គ និងទីផ្សារសាកលលោកដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងកំណើននៃតម្រូវការភស្តុភារកម្មដែលបានព្យាករណ៍ ព្រមទាំងការ ដឹកជញ្ជូន ដែលមាននិរន្តភាព និងលឿនជាងមុនតាមច្រករបៀងសំខាន់ៗ។

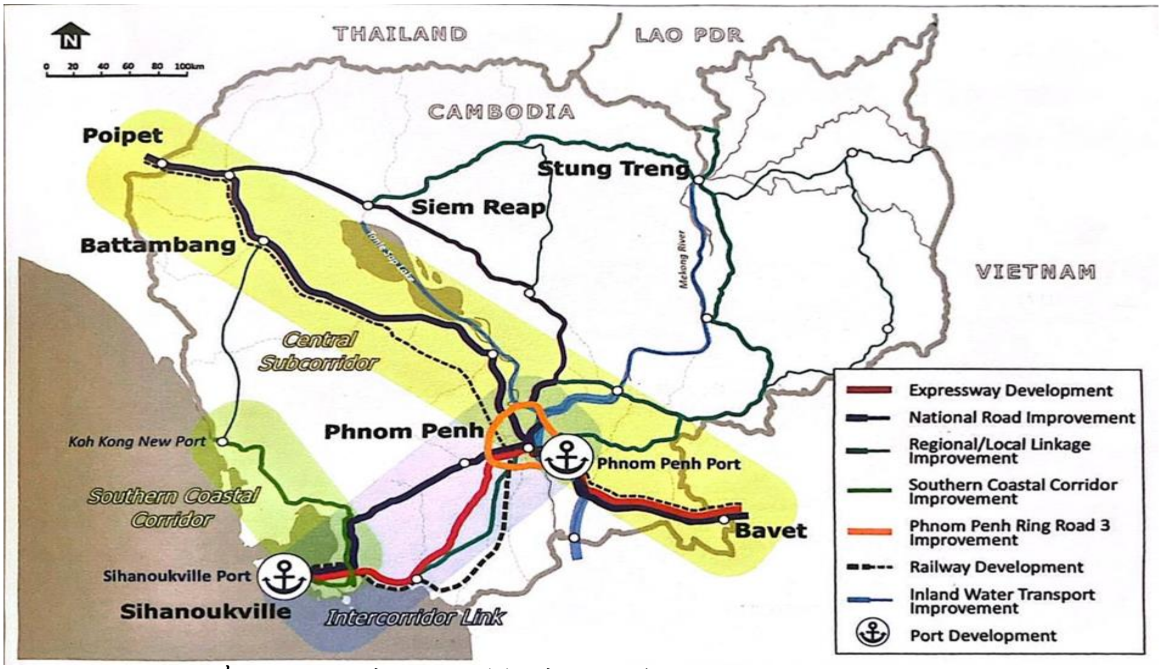
កម្មវិធីសកម្មភាពចំនួន ៥ ត្រូវបានបង្កើតឡើងតាមរយៈយុទ្ធសាស្ត្រនេះគឺ៖

- កម្មវិធីពង្រឹងសមត្ថភាពដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោក
- ការជម្រុញការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែក
- ការកែលម្អការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស
- ការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

- ការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែភ្នំពេញ។

តាមកម្មវិធីសកម្មភាពទាំង ៥ នេះ គម្រោងចំនួន ២០ ត្រូវបានបង្កើតឡើង សម្រាប់រយៈពេលខ្លី រយៈពេលមធ្យម, និងរយៈពេលវែង។

រូបភាពទី១ ច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចនិងច្រកទ្វាសេដ្ឋកិច្ច (ឆ្នាំ២០២៥)



ប្រភពៈសៀវភៅការសិក្សាផែនការមេស្តីពីការកែលម្អប្រព័ន្ធភស្តុភារកម្មនៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ២០១៨-២០២៥

- យុទ្ធសាស្ត្រទី២៖ ការអភិវឌ្ឍមជ្ឈមណ្ឌលភស្តុភារកម្មសម្រាប់ ការដឹកជញ្ជូនពហុគំរូមានគោលបំណង បង្កើនមុខងារ និងប្រសិទ្ធភាព នៃការដឹកជញ្ជូន តាមរយៈការកែ លម្អការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន តាមច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចភាគខាងត្បូង នៃមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ និង ការបង្កើតមជ្ឈមណ្ឌលភស្តុភារកម្ម ដើម្បីបង្កើនសមត្ថភាព និងប្រសិទ្ធភាព វិស័យភស្តុភារកម្ម ក្នុងតំបន់ទីក្រុង និងទីតាំងអភិវឌ្ឍន៍ ប្រចាំតំបន់ ដែលមានសក្តានុពល។

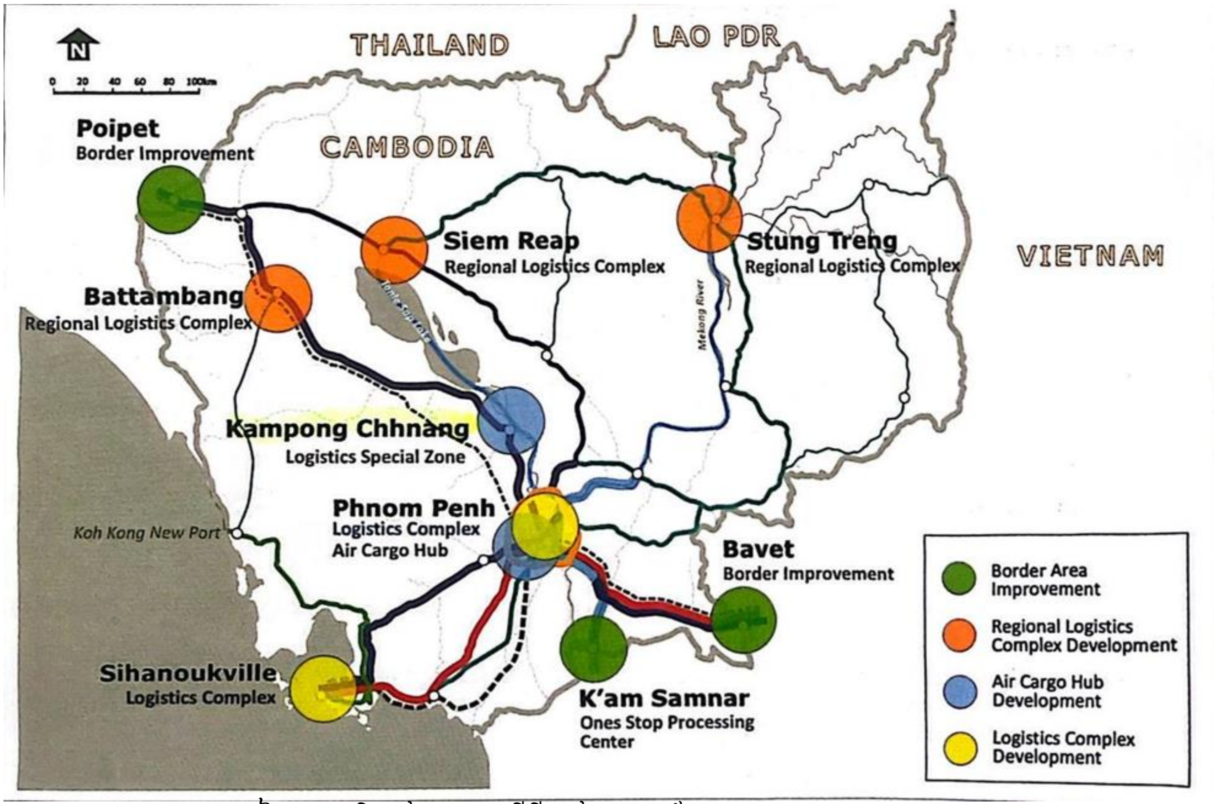
កម្មវិធីសកម្មភាពចំនួន ៦ ត្រូវបានបង្កើតឡើងតាមរយៈយុទ្ធសាស្ត្រនេះគឺ៖

- ការកែលម្អ តំបន់ព្រំដែនបាវិត
- ការកែលម្អ តំបន់ព្រំដែនប៉ោយប៉ែត

- ការអភិវឌ្ឍ មជ្ឈមណ្ឌលភស្តុភារកម្ម
- ការអភិវឌ្ឍ មជ្ឈមណ្ឌលដឹកជញ្ជូនផ្លូវអាកាស
- ការសម្របសម្រួល ការដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង
- ការគាំទ្រ ការអភិវឌ្ឍប្រចាំតំបន់។

តាមកម្មវិធីសកម្មភាពទាំង ៦ នេះ គម្រោងចំនួន ១៤ ត្រូវបានបង្កើតឡើង សម្រាប់ រយៈពេលខ្លី, រយៈពេលមធ្យម, និងរយៈពេលវែង។

រូបភាពទី២ មជ្ឈមណ្ឌលភស្តុភារកម្ម (២០២៥)



ប្រភពៈសៀវភៅការសិក្សាផែនការមេស្តីពីការកែលម្អប្រព័ន្ធភស្តុភារកម្មនៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ២០១៨-២០២៥

❖ យុទ្ធសាស្ត្រទី៣៖ ការកែលម្អការគ្រប់គ្រង និងនីតិវិធីពាណិជ្ជកម្ម ឆ្លងកាត់ព្រំដែនមានគោលបំណង បង្កើនកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្មឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដោយបង្កើនពាណិជ្ជករល្អបំផុតប្រសិទ្ធភាព នៃប្រតិបត្តិការឆ្លងកាត់ព្រំដែន លិខិតអនុញ្ញាតទាក់ទងទៅនឹងការនាំចេញ-ចូល និងនីតិវិធីស្តីពី អធិការកិច្ចឈាន

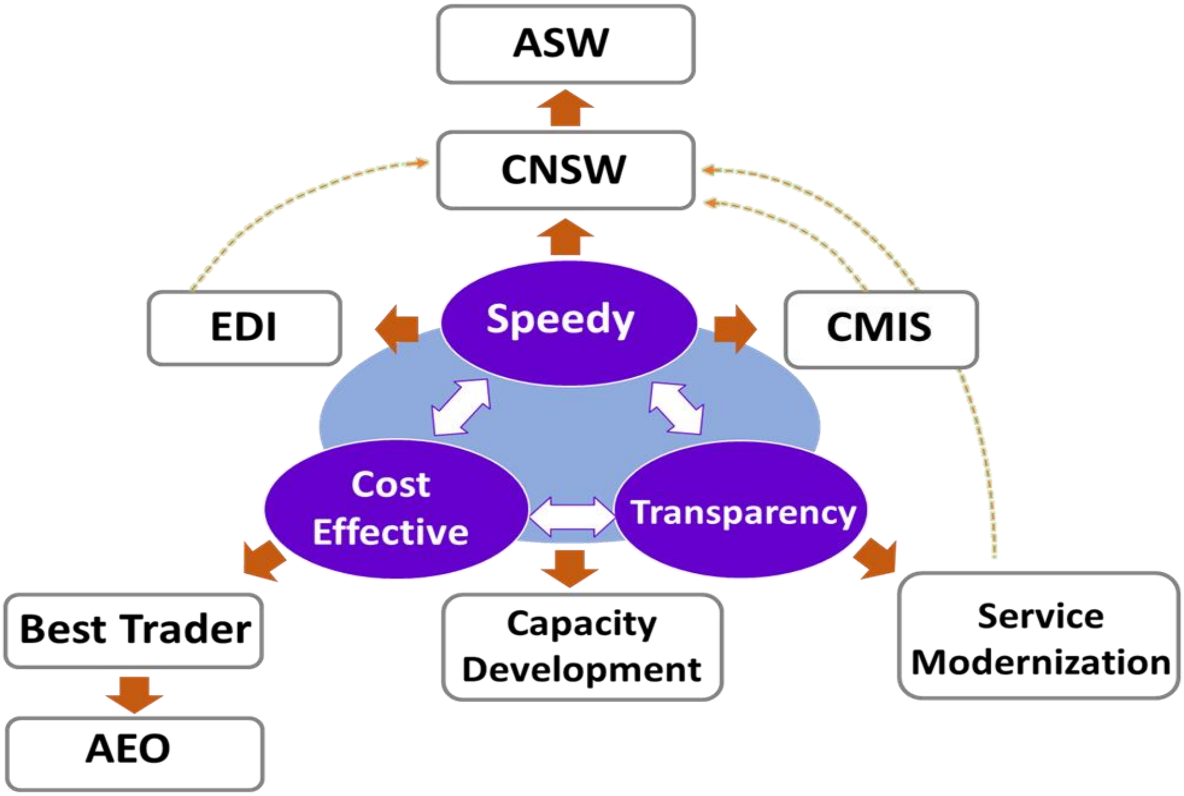
ទៅរកការបង្កើតបញ្ជរតែមួយជាតិ(CNSW) និងបញ្ជរអាស៊ានតែមួយ(ASW) សំដៅធ្វើឱ្យ ដំណើរការឆ្លងកាត់ព្រំដែនមានភាពរលូន និងអាចបត់បែនបានសម្រាប់អ្នកប្រើប្រាស់។

ក្នុងគោលបំណងនេះ កម្មវិធីសកម្មភាពចំនួន ៥ ត្រូវបានបង្កើតឡើងតាមរយៈ យុទ្ធសាស្ត្រនេះគឺ៖

- កម្មវិធីលើកកម្ពស់ ការគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ
- ការដាក់ឱ្យអនុវត្តន៍នូវបញ្ជរតែមួយជាតិនៃកម្ពុជា (CNSW)
- ការពង្រឹង យន្តការធុរជនល្អបំផុត
- កម្មវិធីកែលម្អ អនុលោមភាពពាណិជ្ជកម្ម
- ការបង្កើនប្រសិទ្ធភាពមុខងារ និងនីតិវិធីនៃកាំកុងត្រូល។

តាមកម្មវិធីសកម្មភាពទាំង ៥ នេះ គម្រោងចំនួន ១៣ ត្រូវបានបង្កើតឡើង សម្រាប់ រយៈពេលខ្លី, រយៈពេលមធ្យម, និងរយៈពេលវែង។

រូបភាពទី៣ កិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្មផ្អែកតាមបញ្ជរតែមួយជាតិ



ប្រភព៖សៀវភៅការសិក្សាផែនការមេស្តីពីការកែលម្អប្រព័ន្ធភស្តុភារកម្មនៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ២០១៨-២០២៥

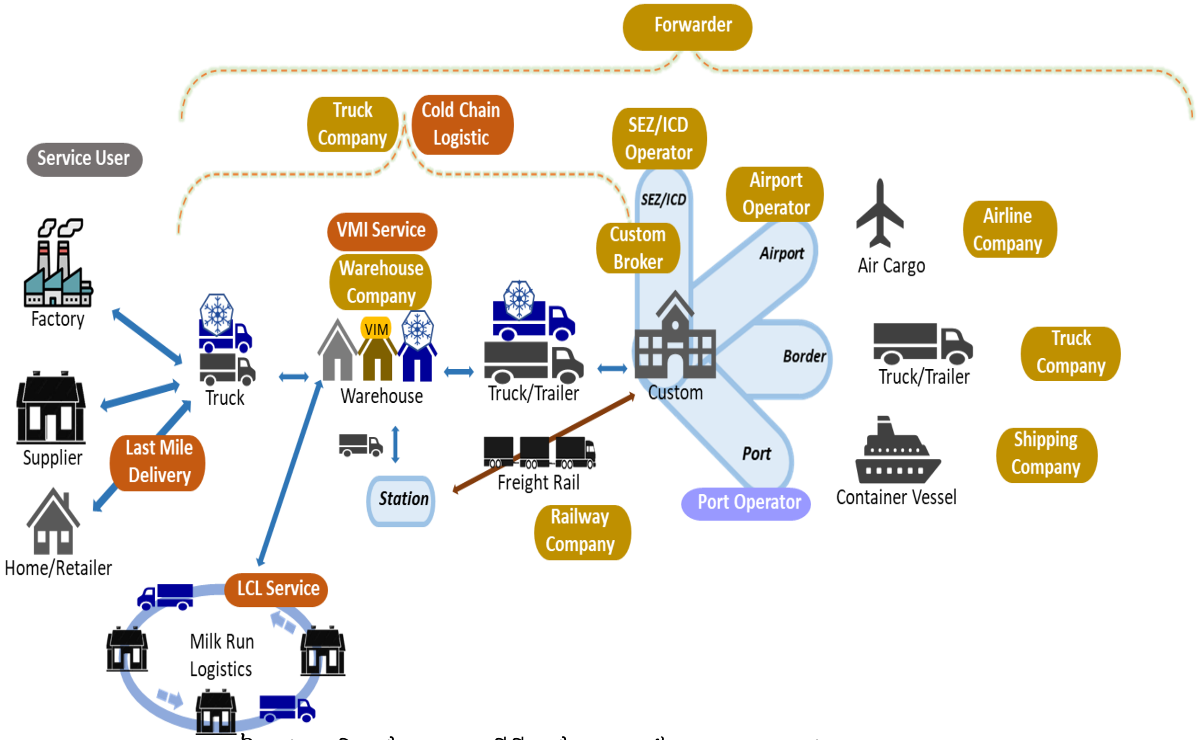
❖ យុទ្ធសាស្ត្រទី៤៖ ការពង្រឹងសេវាភស្តុភារកម្មឯកជន មានគោលបំណង កែលម្អគុណភាព និងការធ្វើពិពិធកម្មនៃសេវាភស្តុភារកម្មតាមរយៈ ការបង្កើនសមត្ថភាព របស់អ្នកផ្តល់សេវាភស្តុភារកម្មឯកជន ដើម្បីឱ្យពួកគេមានសមត្ថភាពផ្តល់សេវាភស្តុភារកម្មសម្បូរបែបជូនអតិថិជនរបស់ខ្លួន ដែលឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការផ្សេងៗរបស់អតិថិជន ព្រមទាំងអាចចូលរួមចំណែកក្នុងសកម្មភាព "ភស្តុភារម្មបៃតង" បានផងដែរ។

ដើម្បីសម្រេចគោលបំណងនេះកម្មវិធីសកម្មភាពចំនួន ៥ ត្រូវបានបង្កើតឡើងតាមរយៈយុទ្ធសាស្ត្រនេះគឺ៖

- ការបង្កើតមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលបច្ចេកទេសភស្តុភារកម្ម (P41)
- ការសន្ទនា រវាងរដ្ឋនិងឯកជន
- ការធ្វើទំនើបកម្ម អាជីវកម្មភស្តុភារកម្ម និងការជម្រុញភស្តុភារកម្មបៃតង
- ការដាក់ឱ្យអនុវត្តន៍នូវគំរូអាជីវកម្មភស្តុភារកម្មទំនើប
- ការលើកកម្ពស់យន្តការទីផ្សារ។

តាមកម្មវិធីសកម្មភាពទាំង ៥ នេះ គម្រោងចំនួន ១៣ ត្រូវបានបង្កើតឡើងសម្រាប់រយៈពេលខ្លី, រយៈពេលមធ្យម, និងរយៈពេលវែង។

រូបភាពទី៤ សេវាភស្តុភារកម្មគាំទ្រអភិវឌ្ឍឧស្សាហកម្ម និង នគរូបនីយកម្ម



ប្រភពៈសៀវភៅការសិក្សាផែនការមេស្តីពីការកែលម្អប្រព័ន្ធភស្តុភារកម្មនៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ២០១៨-២០២៥

❖ យុទ្ធសាស្ត្រទី៥ៈ ការពង្រឹងក្របខណ្ឌច្បាប់ និងក្របខណ្ឌស្ថាប័ន មានគោលបំណង ធានាការអនុវត្តគម្រោងទាំងអស់ខាងលើ តាមរយៈការពង្រឹងក្រប ខណ្ឌច្បាប់ស្តីពីប្រព័ន្ធភស្តុភារកម្ម និងបង្កើតយន្តការស្វ័យទ្រទ្រង់ ដើម្បីអនុវត្តផែនការមេភស្តុភារកម្មនិងការ កែលម្អវិស័យភស្តុភារកម្មនាពេលអនាគត។

ដើម្បីសម្រេចគោលបំណងនេះ កម្មវិធីសកម្មភាពចំនួន ៤ ត្រូវបានបង្កើតឡើងតាមរយៈយុទ្ធសាស្ត្រនេះគឺៈ

- ការអភិវឌ្ឍ សមត្ថភាព នៃអគ្គនាយកភស្តុភារកម្ម
- ការអភិវឌ្ឍក្របខណ្ឌច្បាប់ស្តីពីភស្តុភារកម្ម
- កិច្ចសម្រួល កិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្ម និងការដឹកជញ្ជូនគ្មានព្រំដែន
- ការបង្កើនប្រសិទ្ធភាព នៃថ្លៃចំណាយភស្តុភារកម្ម។

តាមកម្មវិធីសកម្មភាពទាំង ៤ នេះ គម្រោងចំនួន ១០ ត្រូវបានបង្កើតឡើង សម្រាប់រយៈពេលខ្លី, រយៈពេលមធ្យម, និងរយៈពេលវែង។[20]

[20] សៀវភៅ ការសិក្សាផែនការមេស្តីពីការកែលម្អប្រព័ន្ធភស្តុភារកម្មនៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ២០១៨-២០២៥ ទំព័រទី២៤-២៩

ជំពូកទី៣
បញ្ហា និង ដំណោះស្រាយនៃការនាំចេញ

១. បញ្ហាជួបប្រទះនៃការនាំចេញទៅក្រៅប្រទេស

បញ្ហាដែលត្រូវជួបប្រទះ វាមិនមែនមានតែនៅក្នុងការនាំចូលឥវ៉ាន់ មកក្នុងប្រទេសកម្ពុជានោះទេ តែវាក៏ត្រូវជួបប្រទះបញ្ហានៅក្នុងការនាំចេញឥវ៉ាន់ ចេញទៅក្រៅប្រទេសផងដែល។ ដែលសូមធ្វើការលើកយកបញ្ហាទាំងនោះមួយចំនួនយកមកនិយាយដូចខាងក្រោមនេះ។

១.១ មិនសូវមានអ្នកស្គាល់ផលិតផល

បើមិនមានការលក់ចេញ មិនមានតម្រូវការប្រើប្រាស់ពីប្រជាពលរដ្ឋ មិនមានអ្នកស្គាល់ មិនមានអ្នកដឹងពីរអត្ថប្រយោជន៍ និងរបៀបប្រើប្រាស់របស់ទំនិញទេ នោះមិនអាចមានការនាំចេញទំនិញទៅក្រៅប្រទេសបានទេ តែបើសិនជាមានការនាំចេញ ទោះបីជានៅលើទំនិញមបានដាក់បញ្ជាក់ប្រាប់អំពីសេចក្តីណែនាំនៃទំនិញផលិតផលក៏ដោយ។ ជាធម្មតាទាំងអតិថិជនប្រើប្រាស់ អតិថិជនចែកចាយយកទៅលក់បន្ត គេមិនមែនចេះតែប្រើប្រាស់ ចេះតែយកទៅលក់នោះទេប្រសិនជាទំនិញ ផលិតផលមិនមានប្រភពច្បាស់ មិនមានភាពល្បីល្បាញ ជាពិសេសទៅទៀតនោះក៏ត្រូវមានការទទួលស្គាល់ពីក្រសួងអោយបានច្បាស់លាស់ផងដែល ពិព្រោះថាអតិថិជននាសម័យឥឡូវពួកគេមានការយល់ដឹងបានខ្ពង់ខ្ពស់ខ្លាំងណាស់ ហើយពួកគេព្យាយាមសម្រិតសម្រាំងជ្រើសរើសនូវផលិតផល ទំនិញដែលពួកគេត្រូវប្រើប្រាស់ប្រចាំជារៀងរាល់ថ្ងៃ។ ខាងលើសុទ្ធសឹងតែជាមូលហេតុដែលធ្វើអោយពិបាកក្នុងការ នាំចេញទំនិញទៅគ្មានអតិជនប្រើប្រាស់ អតិថិជនចែកចាយ និងមិនអាចសូម្បីតែឈរជើងលើទីផ្សារ មិនថារយៈពេលខ្លីឬរយៈពេលវែងទេ។

១.២ បញ្ហាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន

មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនវាមិនត្រឹមតែជាបញ្ហាចំពោះតែការនាំចូលនោះទេ។ តែវាក៏ចោទជាបញ្ហាចំពោះការនាំចេញដូចគ្នាដែល ហើយចំពោះបញ្ហាដែលត្រូវជួបប្រទះនោះមានមួយចំនួនវាអាចស្រដៀងគ្នាទៅនឹងបញ្ហាមធ្យាបាយដឹកជញ្ជូននៃការនាំចូលដែរ និងមានបញ្ហាមួយទៀតខុសគ្នាអាចនឹងពិបាករកដំណោះស្រាយដែលប្រសើរជាងមុនទៀតក៏មាន។ ពីព្រោះថា ដូចដែលបានដឹងមកហើយថានាពេលបច្ចុប្បន្ននេះប្រទេសកម្ពុជាយើងមានភាគរយនៃការនាំចូលទំនិញ ផលិតផល ក៏ដូចជារបស់របរប្រើប្រាស់ខ្ពស់ជាងភាគរយនៃការនាំចេញ ដោយសារតែហេតុផលមួយចំនួនដូចខាងក្រោម៖

- មិនសូវមានការផលិតនៅក្នុងប្រទេស៖ ទោះបីជាសព្វថ្ងៃនេះនៅក្នុងប្រទេសយើងមានរោងចក្រ មានការផលិតនៅក្នុងប្រទេសក៏នៅមានកម្រិតដែល ក៏មិនទាន់មានច្រើនណាស់ណាដែរ ដូច្នេះមានទំនិញខ្លះយើងផលិតមករាងមានតម្លៃថ្លៃបន្តិច។

- ការចែកចាយមិនទូលំទូលាយ៖ នៅក្នុងការនាំចេញទំនិញរបស់ទៅក្រៅប្រទេសគឺយើងមិនអាចនិយាយបានទេថាទំនិញរបស់បាននាំទៅចែកចាយជុំវិញពិភពលោកនោះ គឺយើងទើបតែវាយលុកលើទីផ្សារក្នុងស្រុក និងបណ្តាប្រទេសដែលនៅជិតយើងមួយចំនួនតែប៉ុណ្ណោះ។
- ផលិតផល ឬទំនិញមួយចំនួន មិនទាន់ទូលំទូលាយនៅក្រៅប្រទេស៖ ទោះបីជាមានទំនិញមួយចំនួនបានធ្វើការចែកចាយទៅក្រៅប្រទេសហើយក្តី ក៏មិនទាន់រីកសុះសាយនៅឡើយទេ។

១.៣ មានការបិទខ្ទប់ប្រទេស

កម្ពុជាបានជួបបញ្ហាប្រឈមការនាំចេញកសិផលក្នុងរយៈពេលខ្លីនិងមធ្យមកាលពី អំឡុងឆ្នាំ២០២២ ដោយអ្នកជំនាញនៅក្នុងវិស័យនាំចេញស្រូវអង្ករ និងនាំចេញផលិតផលកសិផលផ្សេងទៀតនៅកម្ពុជាបានឲ្យដឹងថា ក្នុងរយៈពេលខ្លីនិងមធ្យមនេះការនាំចេញផលិតផលកសិកម្មទៅទីផ្សារក្រៅប្រទេស ពិសេសទៅទីផ្សារចិន និងវៀតណាមកំពុងជួបបញ្ហាប្រឈមយ៉ាងខ្លាំង ដោយសារតែវិធានការបិទខ្ទប់នៅក្នុងប្រទេសរបស់ចិន និងប្រទេសវៀតណាម និងការឡើងថ្លៃតម្លៃដឹកជញ្ជូន បន្ទាប់ពីផ្ទុះសង្គ្រាមរវាងរុស្ស៊ី-អ៊ុយក្រែនមក។

លោកឧកញ៉ា ហ៊ុន ឡាក់ ប្រធានក្រុមប្រឹក្សាភិបាលសហព័ន្ធស្រូវអង្ករកម្ពុជា (CRF) និងជាអ្នកវិនិយោគនាំចេញកសិផលស្រស់ៗមួយចំនួនទៅបរទេសបានបញ្ជាក់ថា «វិធានការបិទខ្ទប់នៅប្រទេសចិន និងវៀតណាមបានធ្វើឱ្យផ្សារ និងកំពង់ផែមួយចំនួនបានបិទ នាំឱ្យតម្រូវការកសិផលពីកម្ពុជាដែលនឹងត្រូវនាំចេញទៅក្រៅប្រទេសពិសេសគឺនាំចេញទៅប្រទេសចិន និងវៀតណាមធ្លាក់យ៉ាងខ្លាំងតែម្តងនៅត្រីមាសទី១ ក្នុងឆ្នាំ២០២២»។[21]

មិនមែនតែកម្ពុជាទេដែលជួបបញ្ហានេះ ប្រទេសវៀតណាមខ្លួនឯងក៏ពិបាកក្នុងការនាំចេញទៅប្រទេសចិនផងដែរ។ ហេតុនេះហើយទើបឆ្នាំនៅក្នុងឆ្នាំ២០២២នេះ តម្លៃផលិតផលផ្លែស្វាយនៅកម្ពុជាបានធ្លាក់ចុះ និងគ្មានទីផ្សារដោយសារតែគ្មានឈ្មួញពីប្រទេសវៀតណាមមកទិញដូចរាល់ឆ្នាំ។

១.៤ បញ្ហាវិបត្តសេដ្ឋកិច្ច និង ប្រទេសមានផ្ទុះសង្គ្រាម

រយៈពេល៩ខែឆ្នាំ២០២៣ ការនាំចេញកង់របស់កម្ពុជា ទៅកាន់ទីផ្សារអន្តរជាតិ សម្រេចបានប្រមាណ ៤២៤លានដុល្លារអាមេរិក ។ ប៉ុន្តែការនាំចេញនេះបានធ្លាក់ចុះដល់ ៤២.៨៥ ភាគរយបើធៀបនឹងរយៈពេលដូចគ្នា ឆ្នាំ២០២២។

---

[21] សម្រង់សម្តីលោកឧកញ៉ា ហ៊ុន ឡាក់ ប្រធានក្រុមប្រឹក្សាភិបាលសហព័ន្ធស្រូវអង្ករកម្ពុជា (CRF)

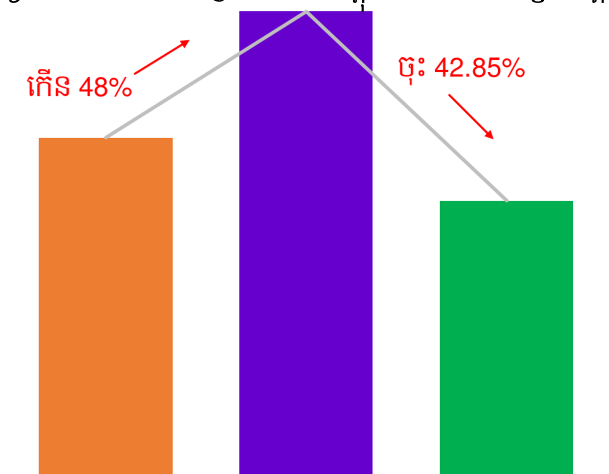
លោករដ្ឋលេខាធិការបានបញ្ជាក់ថា ការនាំចេញកង់របស់កម្ពុជាធ្លាក់ចុះបែបនេះដោយសារតែកម្លាំងបញ្ហាទិញពីបណ្តាប្រទេសនានាបានរងផលប៉ះពាល់ពីវិបត្តិសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គ្រាមរវាងរុស្ស៊ី-អ៊ុយក្រែន។ ទោះយ៉ាងណាក៏ដោយ ការនាំចេញនេះនឹងល្អប្រសើរឡើងវិញនៅដំណាច់ឆ្នាំ២០២៣ ព្រោះរៀងរាល់ឆ្នាំចាប់ពីខែតុលា ដល់ខែ ធ្នូ ជារដូវកាលប្រទេសនៅតំបន់អឺរ៉ុប ប្រារព្ធបុណ្យណូអែល និងពិធីបុណ្យប្រពៃណីផ្សេងៗដែលមានការបញ្ជាទិញកង់ច្រើនពីកម្ពុជា ក៏ដូចជាបណ្តាប្រទេសនានាសម្រាប់ ធ្វើអំណោយជូនគ្នាទៅវិញទៅមក។

បច្ចុប្បន្ននេះកម្ពុជា បាននាំចេញកង់ទៅជាង៥០ប្រទេសជុំវិញពិភពលោក ។ ប្រទេសដែលនាំចូលកង់ពីកម្ពុជាច្រើនជាងគេរួមមានសហរដ្ឋអាមេរិក អាល្លឺម៉ង់ អង់គ្លេស ជប៉ុន ចិន ប្រទេសក្នុងតំបន់អាស៊ាន បែលហ្សិក ហូឡង់ អូទ្រីស ស៊ុយអែត ដាណឺម៉ាក អូស្ត្រាលី និងកាណាដាជាដើម។ ខណៈដែលកង់ក្លាយជាផលិតផលនាំចេញសំខាន់មួយរបស់កម្ពុជាក្រៅពី សម្លៀក បំពាក់ ស្បែកជើង និង កាបូប ។

គួរកត់សម្គាល់ថាកាលពីឆ្នាំ២០២២ ការនាំចេញកង់ពីកម្ពុជាទៅទីផ្សារអន្តរជាតិមាន ទឹកប្រាក់ ៩៦៦,៧៥លានដុល្លារ កើនជាង៤៨% បើធៀបទៅនឹងឆ្នាំ២០២១ ។[22]

គួរបញ្ជាក់ថាគិតត្រឹមឆ្នាំ២០២២កម្ពុជាមាន រោងចក្រកង់ចំនួន៥ កំពុងដំណើរការដោយមាន ទីតាំងក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនៅឯក្រុងបាវិត ខេត្តស្វាយរៀង ។

ក្រាហ្វិកទី២ ការនាំចេញកង់របស់កម្ពុជា ទៅកាន់ទីផ្សារអន្តរជាតិ



ប្រភព៖ https://economy.ams.com.kh/economic/news/bicycle-exports-from-cambodia

[22] https://economy.ams.com.kh/economic/news/bicycle-exports-from-cambodia

១.៥ ធ្លាក់ចុះតម្រូវការទីផ្សារអន្តរជាតិ

ក្រោយពីមានការរីករាលដាលនៃជំងឺ Covid-19 រួចមកមិនទាន់បានប៉ុន្មានផង ក៏កើតមាន សង្គ្រាមរវាងរុស្ស៊ី-អ៊ុយក្រែន។ បន្ទាប់ពីការរីករាលដាល និងវិបត្តិសង្គ្រាមមកបណ្តាលអោយមានការធ្លាក់ចុះនូវតម្រូវការទីផ្សារជាច្រើនដោយសារតែៈ

- ទី១ មានការបិទខ្ទប់ប្រទេសមិនអោយមានការនាំចេញនាំចូល ទំនិញដែលយើងធ្លាប់ប្រើប្រាស់ នៅពេលដែលសុខៗបញ្ឈប់ការនាំចូល តើយើងនៅបន្តប្រើវាទៀតទេ ប្រាកដជាអត់ហើយ យើងនឹងងាកទៅរកទំនិញជំនួសដែលវាងាយស្រួលរកជាង និងមានតម្លៃទាបជាង វាធ្វើអោយតម្រូវការទីផ្សារមានការធ្លាក់ចុះ។
- ទី២ បន្ទាប់ពីសង្គ្រាម Covid-19 រួចមកធ្វើអោយមនុស្សខ្លាចមនុស្ស មនុស្សរក្សាគម្លាតរវាងគ្នានិងគ្នា ដូច្នោះកិច្ចចរចារទំនាក់ទំនងអាជីវកម្មផ្ទាល់មិនសូវកើតមានឡើងនោះទេ ។
- ទី៣ សង្គ្រាមរវាងរុស្ស៊ី-អ៊ុនក្រែន ធ្វើអោយប្រទេសនោះត្រូវផ្អាកការនាំចូលទំនិញជាបណ្តោះអាសន្ន ដែលធ្វើអោយប្រទេសកម្ពុជាធ្លាក់ការនាំចេញ កាលណាការនាំចេញធ្លាក់ចុះការនាំចេញនោះស្មើរនឹងតម្រូវការទីផ្សារធ្លាក់ចុះ។

មូលហេតុទាំងនេះហើយនៅពេលបន្ទាប់ពីបញ្ហាទាំងពីរខាងលើនេះកន្លងផុតទៅ នាំអោយធ្លាក់ចុះនូវតម្រូវការទីផ្សារអន្តរជាតិ។

១.៦ ភខ្វះជំនាញ រឺ បច្ចេកវិទ្យានៅមានកម្រិត

ព្រោះតែមានការដឹកនាំពីអតីតនាយករដ្ឋមន្ត្រីសម្តេចតេជោ ហ៊ុនសែន បានមើលឃើញថាសព្វថ្ងៃនេះនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាយើងមានការរីកចម្រើនយ៉ាងខ្លាំងបើធៀបទៅនឹងពីមុន។ ដោយសារតែប្រទេសកម្ពុជាធ្លាប់មានសង្គ្រាមផ្ទៃក្នុងទើបបណ្តាលអោយ កម្ពុជាបាត់បង់នូវនាក់ដែលមានចំណេះដឹងជាច្រើន។ ដូច្នេះកម្ពុជាត្រូវចាប់ផ្តើមពីចំណុចសូន្យមកវិញបន្ទាប់ពីក្រោយបញ្ចប់សង្គ្រាម ដោយនូវក្រោមការដឹកនាំរបស់អតីតនាយករដ្ឋមន្ត្រីសម្តេចតេជោ ហ៊ុនសែន ទើបកម្ពុជាយើងបានរុងរឿងដូចសព្វថ្ងៃ។ ក៏ប៉ុន្តែក៏មានកន្លែងមួយចំនួនដែលយើងមិនទាន់បានឈានដល់ចំណុចដែលចង់បាន និងបច្ចេកវិទ្យាមួយចំនួននៅមានកម្រិត។

២. ដំណោះស្រាយនៃការនាំចេញទំនិញទៅក្រៅប្រទេស

ដើម្បីអោយការនាំចេញកាន់តែប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពទៀតនោះ ក្រោយពីបានធ្វើការស្វែងយល់នូវបញ្ហាមួយចំនួនដែលតែងតែជួបប្រទេះជុំវិញនៃការនាំចេញផលិតផល ទំនិញទៅក្រៅប្រទេសរួចមកហើយ។ បន្ទាប់មកទៀតសូមធ្វើការលើកយកពីដំណោះស្រាយមួយចំនួនដែលអាចជួយកាត់បន្ថយបញ្ហាខាងលើ ក៏ដូចជាការយល់ឃើញនៃមតិមួយចំនួនដូចខាងក្រោម។

២.១ តម្រូវការផ្សព្វផ្សាយ

បញ្ហាមិនសូវមានអ្នកដែលនៅក្រៅប្រទេសបានស្គាល់នូវ ផលិតផល ទំនិញ ដូចដែលបានជម្រាបខាងលើវាគឺបានជះឥទ្ធិពលមកលើការនាំចេញរបស់យើង។ ដូច្នេះដើម្បីបង្កើននាំចេញនោះគឺត្រូវតែស្វែងរក តម្រូវការផ្សព្វផ្សាយ។

តើត្រូវស្វែងរកតម្រូវការផ្សព្វផ្សាយយ៉ាងដូចម្ដេច?

ដូចដែលយើងគ្រប់គ្នាបានដឹងរួចមកហើយថា សព្វថ្ងៃនេះជាសម័យបណ្ដាញសង្គម (Social Medial) ដូច្នេះមនុស្សឥឡូវមិនសូវប្រើប្រាស់ទូរទស្សន៍ រឺ ទស្សនាវដ្ដីទេ គឺពួកគេភាគច្រើនចូលចិត្តប្រើប្រាស់នូវទូរស័ព្ទដៃ (Smart Phone) ក្នុងការតាមដាននូវព័ត៌មាន ក៏ដូចជាការប្រាស្រ័យទាក់ទងគ្នាជាដើម។ ហេតុដូចនេះយើងអាចធ្វើការផ្សព្វផ្សាយបានទៅតាមរយៈ៖

- ផេកផ្លូវការរបស់ផលិតផល រឺ ទំនិញ៖ ចំពោះទំនិញរឺផលិតផលត្រូវមានផេកផ្ទាល់ខ្លួន រឺផេកផ្លូវការដើម្បីផ្សព្វផ្សាយដំណឹង និងប្រាប់ពីព័ត៌មានផ្សេងដែលអតិថិជនចង់សួរ ចង់ដឹងពីផលិត រឺទំនិញនោះ។
- បុគ្គលមានឥទ្ធិពល៖ នៅពេលខ្លះយើងមិនមានលទ្ធភាពដើម្បីអោយតារាល្បីៗជួយផ្សព្វផ្សាយ (Promote) នោះទេ ក៏ប៉ុន្តែយើងក៏អាចអោយមនុស្សដែលមានឥទ្ធិពលមួយចំនួនដែលពួកគេអាចធ្វើទៅបានក្នុងតម្លៃសមរម្យដែលអាចទទួលយកបានដូចជា អ្នកបង្កើតមាតិការនៅលើបណ្ដាញសង្គម (Content Creator) ជាដើម។
- ផ្ទាំងពាណិជ្ជកម្ម (Poster)៖ ក្រៅពីការផ្សព្វផ្សាយទៅតាមវិធីខាងលើហើយនោះ ការធ្វើការផ្សព្វផ្សាយតាមរយៈ ផ្ទាំងពាណិជ្ជកម្ម (Poster) ក៏ជាកត្តាជំរុញមួយផងដែលនៅក្នុងការផ្សព្វផ្សាយផលិតផល រឺទំនិញ។

២.២ ការអភិវឌ្ឍន៍ច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ច

❖ ប្រព័ន្ធផ្លូវថ្នល់

បណ្តាញផ្លូវថ្នល់របស់កម្ពុជា ត្រូវបាននឹងកំពុងអភិវឌ្ឍជាបន្តបន្ទាប់ ដោយបានចំណាយថវិកាជាច្រើន។ បណ្តាញផ្លូវថ្នល់ ដែលជាសរសៃឈាមសំខាន់ៗរួមមាន៖ ច្រករបៀងមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ ភាគខាងត្បូង, អនុច្រករបៀងតភ្ជាប់មហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ (រាប់បញ្ចូលទាំងរាជធានីភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុ), និងអនុច្រករបៀងមាត់សមុទ្រនៃមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គភាគខាងត្បូងដែលផ្នែកខ្លះកំពុងដំណើរការល្អនាពេលបច្ចុប្បន្ន និងផ្នែកដទៃទៀត កំពុងត្រូវបានកែលម្អ។ ផែនការមេអំពីផ្លូវថ្នល់ ត្រូវបានរៀបចំឡើង (ក្នុងឆ្នាំ២០០៩ ដោយមានការគាំទ្រពី JICA និងក្នុងឆ្នាំ២០១៧ ដោយមានការគាំទ្រពីរដ្ឋាភិបាលចិន) និងមានផែនការមេអំពីផ្លូវល្បឿនលឿន (ក្នុងឆ្នាំ២០១៣ ដោយមានការគាំទ្រពី JICA និងក្នុងឆ្នាំ ២០១៤ ដោយមានការគាំទ្រពីរដ្ឋាភិបាលចិន) ប៉ុន្តែគម្រោងនេះ ត្រូវមានការវាយតម្លៃយ៉ាងប្រុងប្រយ័ត្នលើឧបសគ្គខាងថវិកា មុននឹងអនុវត្តន៍។ [23]

តារាងទី២ ផែនការមេអំពីផ្លូវថ្នល់

ផែនការមេអំពីផ្លូវថ្នល់ ត្រូវបានរៀបចំឡើង	
ក្នុងឆ្នាំ២០០៩	ដោយមានការគាំទ្រពី JICA
ក្នុងឆ្នាំ២០១៧	ដោយមានការគាំទ្រពីរដ្ឋាភិបាលចិន
ផែនការមេអំពីផ្លូវល្បឿនលឿន	
ក្នុងឆ្នាំ២០១៣	ដោយមានការគាំទ្រពី JICA
ក្នុងឆ្នាំ ២០១៤	ដោយមានការគាំទ្រពីរដ្ឋាភិបាលចិន

ប្រភព៖សៀវភៅការសិក្សាផែនការមេស្តីពីការកែលម្អប្រព័ន្ធភស្តុភារកម្មនៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ២០១៨-២០២៥

[23] សៀវភៅ ការសិក្សាផែនការមេស្តីពីការកែលម្អប្រព័ន្ធភស្តុភារកម្មនៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ២០១៨-២០២៥ ទំព័រទី៩-១០

❖ ផ្លូវដែក

បណ្តាញផ្លូវដែកកម្ពុជា រួមមានខ្សែផ្លូវដែកភាគខាងត្បូង និងខ្សែផ្លូវដែកភាគខាងជើង។ ការស្តារ សម្បទា ជាមូលដ្ឋាននូវខ្សែផ្លូវដែកភាគខាងត្បូងត្រូវបានបញ្ចប់ ហើយខ្សែផ្លូវដែកនេះកំពុងដំណើរការ ប៉ុន្តែ មិនទាន់មានប្រសិទ្ធភាពទេ ឧទាហរណ៍ ដោយសារមិនទាន់មានប្រព័ន្ធប្រាប់សញ្ញាដោយស្វ័យប្រវត្តិ, ប្រព័ន្ធផ្លូវឆ្លងកាត់ដើរដោយចរន្តអគ្គិសនី, និងស្ថានីយ៍/ផ្លូវខ្វែងបន្ថែម។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ខ្សែផ្លូវដែកភាគខាងជើងកំពុងត្រូវបានស្តារសម្បទាជាមូលដ្ឋានឡើងវិញ។

▪ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនពហុគំរូ

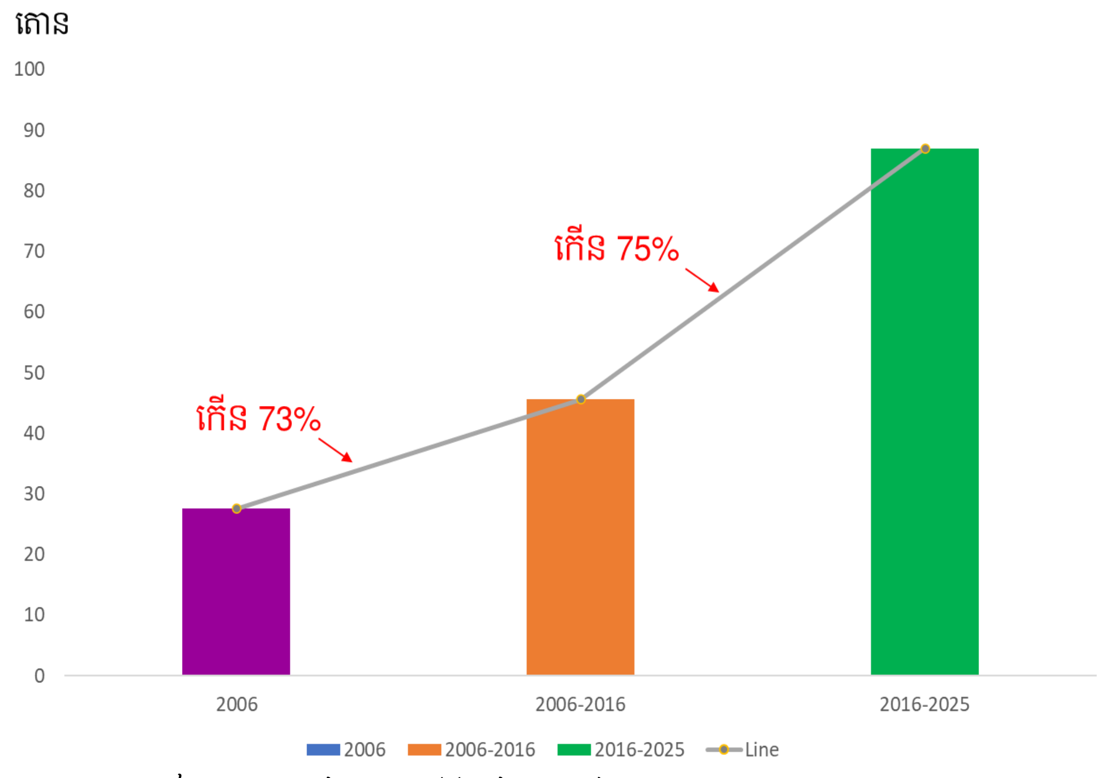
ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនពហុគំរូ (ឬអន្តរគំរូ) នៅកម្ពុជាស្ថិតក្នុងដំណាក់កាលក្មេងខ្ចី ការសិក្សាប្រមូលទិន្នន័យភស្តុភារកម្មឆ្នាំ២០១៦ នៅឡើយ។ ពាក់ព័ន្ធនឹងការតភ្ជាប់រវាងមធ្យោបាយនានា ការសិក្សា ដែលគាំទ្រដោយ JICA បានសង្កេតឃើញថា ទោះបីជាមានផៃស្ងួតតាមផ្លូវដែក ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញក្តី ក៏ដំណើរ ការរបស់វា នៅមិនទាន់មានប្រសិទ្ធភាពនៅឡើយទេ។ អាស្រ័យហេតុនេះ ពីមុនបាន

ការសិក្សារបស់ JICA ស្នើឱ្យមានគម្រោងដេប៉ូកុងតឺន័រ (ICD) តាមផ្លូវដែកក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ដែលស្របទៅនឹងប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីរាជធានី ភ្នំពេញឆ្នាំ២០៣៥។កម្មសិទ្ធិករដី សម្រាប់គម្រោង ICD ផ្លូវដែក គឺអាជ្ញាធរកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ចំណែកប្រតិបត្តិករហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ គឺក្រុមហ៊ុនរ៉ូយាល់រ៉េលវេ ដែលជាសម្បទានិកផ្លូវដែក។ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ស្ថិតនៅតាមបណ្តោយខ្សែផ្លូវដែកភាគខាងត្បូង នៅចន្លោះបង្គោលគីឡូម៉ែត្រ ១៣ និង ១៥ គិតចេញពីស្ថានីយ៍កណ្តាលរាជធានីភ្នំពេញ នៅស្របនឹងចំណុចជ្រុងភាគឦសាន្ត នៃចំណុចប្រសព្វជាមួយផ្លូវជាតិលេខ ៤ ព្រះសីហនុ។ ប្រសិនបើមានដីគ្រប់គ្រាន់ គម្រោងនេះគប្បីពង្រីកទំហំឱ្យបានធំ ទៅកាន់ក្រុង ឧទាហរណ៍ ដាក់បន្ថែមមុខងារស្ថានីយ៍បញ្ជូនកុងតឺន័រទំនិញ (ចេញទៅកាន់ក្រុងព្រះសីហនុ ឬប្រទេស វៀតណាម, និងបន្ថែមឃ្លាំងក្លាសេទំនិញ/ឃ្លាំងបង្គុក CFS) សម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញរាយតិចជាងមួយ កុងតឺន័រ(LCL) ដោយ បង្កើតចំណុចកណ្តាលមួយ ដើម្បីប្រមូលផ្តុំស្រូវ-អង្ករមកពីគ្រប់ទិសទី ការកិបសៀល កុងតឺន័រមុនពេលដឹកបើមិនអាចធ្វើទៅបានមុនឆ្នាំនេះទេ ការដំណើរការទាំងស្រុងនៃ ICD ផ្លូវដែកអាចត្រូវបានរំពឹងថាធ្វើ បាននៅឆ្នាំ២០២៥។ ការអភិវឌ្ឍគម្រោង ដែលបានស្នើឡើងនេះ និង ICD ផ្សេងទៀតនៅកម្ពុជា នឹងតម្រូវឱ្យ មានការអភិវឌ្ឍក្របខណ្ឌស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ។

❖ ផ្លូវអាកាស

កម្ពុជា មានអាកាសយានដ្ឋានចំនួនបី គឺអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ សៀមរាប និងកំពង់ឆ្នាំង ដែលក្នុងចំណោមនេះ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញគ្របដណ្ដប់លើតម្រូវការចរាចរណ៍ទំនិញតាមផ្លូវ អាកាស។ ចរាចរណ៍ទំនិញបានកើនឡើង ៧៣% គឺពី ២៧,៥៦៨តោន ក្នុងឆ្នាំ២០០៦ ទៅដល់ ៤៥,៥៤៥ តោន ក្នុងឆ្នាំ២០១៦ ហើយគេបានព្យាករណ៍ថា ទំនិញនឹងបន្តកើនឡើងរហូតដល់ ៨៧,០០០តោន នាឆ្នាំ ២០២៥។ មានការរំពឹងថា ទិសដៅសំខាន់ៗ នឹងស្ថិតក្នុងស្ថានភាពដដែល (ឧទាហរណ៍ សហរដ្ឋអាមេរិក និង អឺរ៉ុប) ប៉ុន្តែចំណែកនៃចលនាទំនិញទៅកាន់ប្រទេសចិន ត្រូវបានរំពឹងថានឹងមានការកើនឡើង។ និយាយជាទូទៅកត្តាផ្ទុកមានកម្រិតខ្ពស់ (រវាង៧០-១០០%) ហើយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍មួយចំនួន មានផែនការបង្កើនសមត្ថភាពដឹកទំនិញក្នុងពេលអនាគតដ៏ខ្លីខាងមុខ។ ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងកំណើនទំនិញផ្លូវអាកាសដ៏ឆាប់រហ័សនេះ បច្ចុប្បន្ននេះ អាកាសយានដ្ឋាន ភ្នំពេញ កំពុងពង្រីកស្ថានីយ៍ទំនិញរបស់ខ្លួន និងកសាងផែនការអភិវឌ្ឍមជ្ឈមណ្ឌលភស្តុភារកម្មទំនិញថ្មីៗ។

ក្រាហ្វិកទី៣ ចរាចរណ៍ទំនិញ

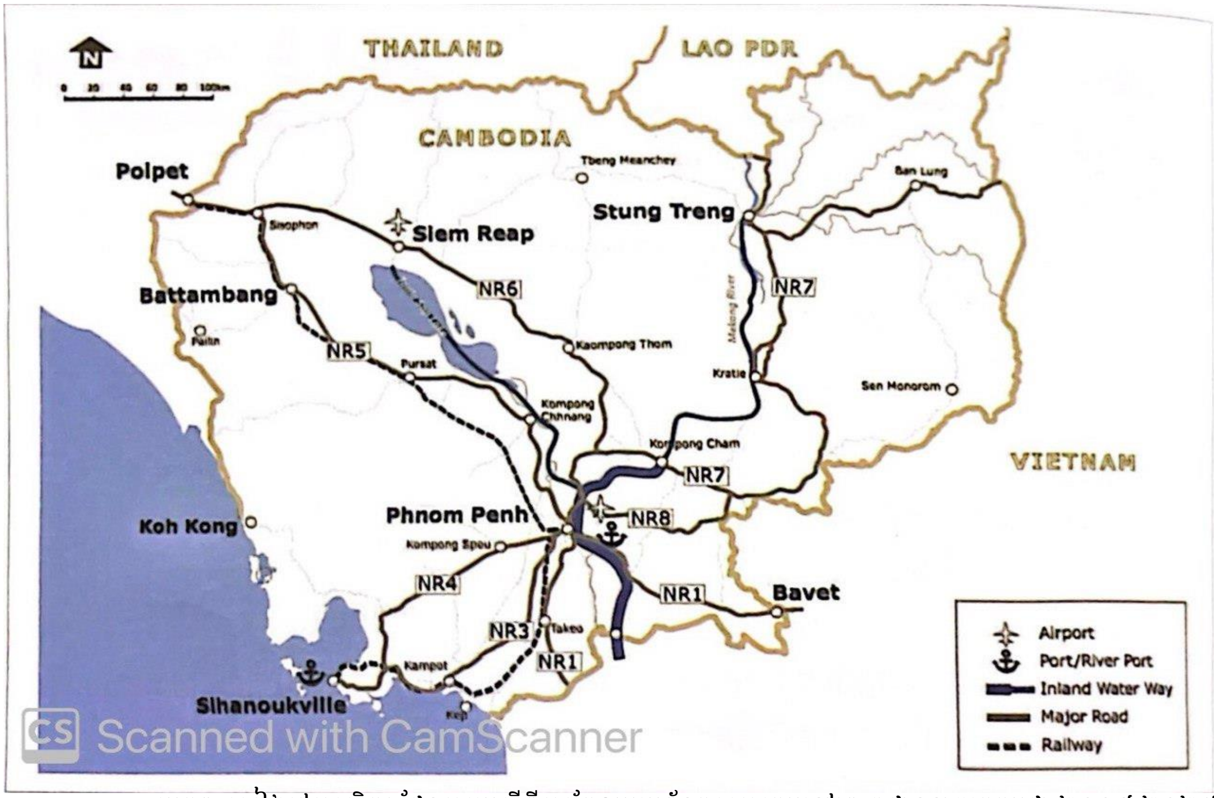


ប្រភព៖សៀវភៅការសិក្សាផែនការមេស្តីពីការកែលម្អប្រព័ន្ធភស្តុភារកម្មនៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ២០១៨-២០២៥

❖ ផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស

ទន្លេមេគង្គ ត្រូវបានប្រើប្រាស់សម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក រវាងខេត្តកំពង់ចាម និងកំពង់ផែក្រុងហូជីមិញក្នុងប្រទេសវៀតណាម ប៉ុន្តែមានភាពចាំបាច់ក្នុងការបន្ថែមម៉ោងធ្វើការនៅច្រកព្រំដែនដើម្បីឱ្យ ដំណើរការកាន់តែមានប្រសិទ្ធភាព និងមានភាពបត់បែនបានកាន់តែច្រើន។[24]

រូបភាពទី៥ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធវិស័យដឹកជញ្ជូនបច្ចុប្បន្ន



ប្រភព៖ សៀវភៅការសិក្សាផែនការមេស្តីពីការកែលម្អប្រព័ន្ធភស្តុភារកម្មនៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ២០១៨-២០២៥

ដូចដែលយើងបានដឹងហើយថាចម្ងាយក៏ជាឧបសគ្គមួយក្នុងការនាំចេញនិងនាំចូលដូចនេះដើម្បីកាត់បន្ថយចម្ងាយវិធីល្អបំផុតគឺធ្វើការជីកព្រែកហ្វូណន គឺដើម្បីបង្កើតបណ្តាញផ្លូវទឹកបន្ថែម ពីលើផ្លូវទឹកដែលមានស្រាប់ តាមទន្លេឬសមុទ្រ ហើយមានគោលបំណងធំបំផុត សម្រាប់ បម្រើលើវិស័យពាណិជ្ជកម្ម ការដឹកជញ្ជូន

[24] សៀវភៅ ការសិក្សាផែនការមេស្តីពីការកែលម្អប្រព័ន្ធភស្តុភារកម្មនៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ២០១៨-២០២៥ ទំព័រទី១០-១២

ងាយស្រួលជាងផ្លូវគោក និងចេញទៅកាន់ ច្រកសមុទ្រអន្តរជាតិបានរហ័ស។ ការបង្កើត បណ្តាញផ្លូវទឹក ឬព្រែកជីក មិនមែនជារឿងថ្មីនោះទេ នៅតំបន់ ឥណ្ឌូចិននេះ ព្រែកជីក មានតាំងពីសម័យអាណាចក្រហ្វូណន ឬនគរភ្នំ (ចាប់ពីសតវត្សទី១ ដល់ទី៧) មកម្ល៉េះដូចជា កំពង់ផែអូរកែវ ត្រូវបានតភ្ជាប់ព្រែកជីកអូរកែវ ទៅកាន់ច្រកសមុទ្រ ដើម្បីធ្វើពាណិជ្ជកម្ម រវាងអាណាចក្រហ្វូណន ជាមួយអាណាចក្រផ្សេងៗទៀត។ ចំណែកព្រែកជីក ហ្វូណនតេជោ ដែលគ្រោងនឹងស្ថាបនានៅចុងឆ្នាំ ២០២៤ ត្រូវបានប៉ាន់ស្មានថា មានប្រជាជនសរុបប្រមាណ ១,៦ លាននាក់ រស់នៅអមសងខាងព្រែកជីកនេះ ពោលគឺជិត ១០% នៃចំនួនប្រជាជនកម្ពុជាសរុប ដូចនេះ តើព្រែកជីកហ្វូណនតេជោ មានអត្ថប្រយោជន៍យ៉ាងណាខ្លះ?

❖ ប្រយោជន៍ពាណិជ្ជកម្ម

ព្រែកជីកហ្វូណនតេជោ មានគោលបំណងធំតែមួយគត់ គឺផ្តោតទៅលើការធ្វើពាណិជ្ជកម្ម ដោយព្រែកជីកនេះនឹងកាត់បន្ថយ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក កាត់បន្ថយរយៈពេល ចម្ងាយ និងតម្លៃនៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញ ដែលនឹងរួមចំណែកលើកកម្ពស់ កំណើនសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា ធ្វើអោយទំនិញចុះថោក និងមានទីផ្សារទូលំទូលាយជាង មុន។ ព្រែកជីកប្រវែងប្រមាណ ១៨០ គីឡូម៉ែត្រនេះ នឹងតភ្ជាប់ បណ្តាញផ្លូវទឹកនៃទន្លេមេគង្គ និងទន្លេបាសាក់ ទៅកាន់ផ្លូវសមុទ្រ អន្តរជាតិ ដោយចាប់ផ្តើមពីព្រែកតាកែវ ឆ្លងកាត់តាមព្រែកតាឯក ព្រែកតាហ៊ីង រហូតដល់សមុទ្រខេត្តកែប។ ព្រែកជីកនេះ នឹងបម្រើដល់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញក្នុងប្រទេស និងអន្តរជាតិ មកកាន់រាជធានី ភ្នំពេញបានយ៉ាងឆាប់រហ័ស ជាពិសេសកំពង់ផែស្វ័យតភ្នំពេញ ដែលជាកំពង់ផែធំទី២ របស់កម្ពុជា នឹងអាចដឹកជញ្ជូនតាមព្រែកជីក នេះ ដោយមិនពឹងផ្អែកតាមផ្លូវទឹកទន្លេមេគង្គ តាមច្រកសមុទ្រ ប្រទេសជិតខាងទៀតឡើយ។

❖ ប្រយោជន៍កសិកម្ម

ក្រៅពីការដឹកជញ្ជូនទំនិញពាណិជ្ជកម្ម ព្រែកជីកហ្វូណនតេជោ នឹង ក្លាយទៅជាបណ្តាញ ផ្លូវទឹកមួយខ្សែ ឆ្លងកាត់ចំនួន ៤ ខេត្តរួមមាន ខេត្តកណ្តាល ខេត្តតាកែវ ខេត្តកំពត និងខេត្តកែប សម្រាប់ផ្តល់ ប្រភពទឹកមួយផ្នែក ដល់ការអភិវឌ្ឍន៍វិស័យកសិម្ម ធារាសាស្ត្រ វារី វប្បកម្ម និងចិញ្ចឹមសត្វ ជាផលប្រយោជន៍ជូនដល់ប្រជាពលរដ្ឋ ប្រមាណ ១,៦ លាននាក់ ដែលរស់នៅតាម ដងព្រែកជីកប្រវែង ១៨០ គីឡូម៉ែត្រនេះ។

❖ ប្រយោជន៍ទេសចរណ៍

នៅតាមបណ្តោយ ព្រែកជីកហ្វូណនតេជោ នឹងមាន ការសាងសង់ មជ្ឈមណ្ឌលភស្តុភារកម្ម និងការអភិវឌ្ឍន៍ផែរណបថ្មីៗ ជាច្រើនទៀត បន្ថែមពីនោះក៏នឹងមានសន្ទះផ្លូវនាវាចរណ៍ចំនួន ៣ កន្លែង ស្ពាន ១១ កន្លែង និងការស្ថាបនាផ្លូវអមសងខាង ព្រែកជីក ប្រវែងសរុប ២០៨ គីឡូម៉ែត្រ។ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទាំងអស់នេះ នឹងរួមចំណែកទាក់ទាញ ការវិនិយោគវិស័យទេសចរណ៍ តាមបណ្តោយ ព្រែកជីក និងអាចអោយនាវាទេសចរណ៍ ឆ្លងកាត់តាមច្រកសមុទ្រ មកកាន់រាជធានីភ្នំពេញ បានផងដែរ។

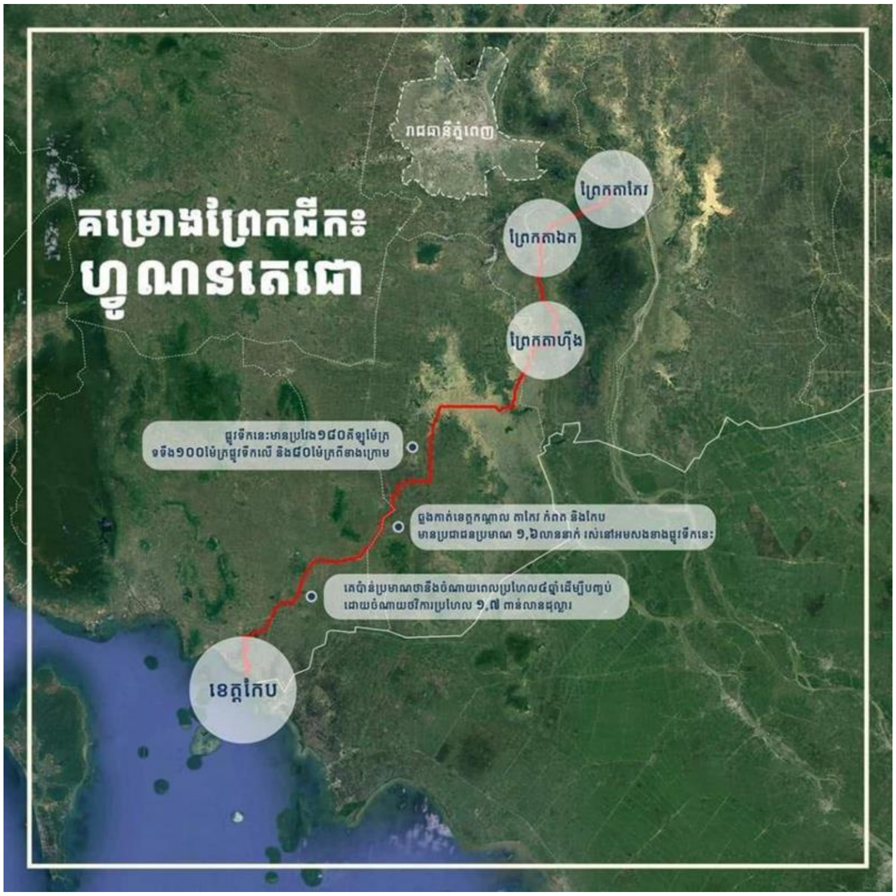
❖ ប្រយោជន៍ការអភិវឌ្ឍន៍

គម្រោងសាងសង់ ព្រែកជីកហ្វូណនតេជោ រំពឹងទាក់ទាញការ វិនិយោគបន្ថែម លើវិស័យអចលនទ្រព្យ ជំរុញការអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុង នគរូបនីយកម្ម នៅប៉ូលសេដ្ឋកិច្ចទី៤ របស់កម្ពុជា ក្រោយពីការ តភ្ជាប់ បណ្តាញផ្លូវគោក ផ្លូវដែក និងផ្លូវទឹកទាំងនេះ ជាសសៃ ឈាមសេដ្ឋកិច្ចសំខាន់ ក្នុងការជួយបង្កើនគុណភាព នៃការរស់នៅ ពាណិជ្ជកម្ម និងកម្សាន្ត -ល-។

ព្រែកជីកហ្វូណនតេជោ គ្រោងនឹងចាប់ ផ្តើមសាងសង់ នៅចុងឆ្នាំ២០២៤ ដោយមានប្រវែងសរុប ១៨០ គីឡូម៉ែត្រ ពីទន្លេបាសាក់ទៅកាន់សមុទ្រកែប ដោយមានប្រវែងទទឹង ១០០ ម៉ែត្រសម្រាប់ផ្នែកខាងលើ និង ៨០ ម៉ែត្រសម្រាប់ផ្នែកខាង ក្រោម ជាមួយជម្រៅទឹក ៥.៤ ម៉ែត្រ អាចបើកបរនាវាជម្រៅ ៤.៧ ម៉ែត្រ។ គម្រោងនេះ អាចនឹងចំណាយថវិកាសរុប ១.៧ ពាន់លាន ដុល្លារ ជាថវិកាវិនិយោគ BOT (Build-Operate-Transfer)។[25]

[25] www.cambodiapropertyreport.com

រូបភាពទី៦ គម្រោងព្រែកជីកហ្វូណនតេជោ



ប្រភព៖ https://cambodiapropertyreport.com/storage/posts/April2024/27.jpg

២.៣ ការពង្រឹងភាពជាដៃគូក្នុងការអភិវឌ្ឍ (ស្វែងរកទំនាក់ទំនងដៃគូរសហការ)

បន្ទាប់ពីការផ្សព្វផ្សាយអោយមនុស្សជាច្រើនបានដឹងបានស្គាល់រួចមកហើយ ការស្វែងរកទំនាក់ទំនងដៃគូរសហការក៏ជាការចាំបាច់ផងដែរ។ ចំពោះការស្វែងរកដៃគូរក្នុងការធ្វើពាណិជ្ជកម្ម ក៏ដូចជាធ្វើការចែកចាយនៅក្នុងស្រុកអាចជាការងាយស្រួល ក៏ប៉ុន្តែអ្វីដែលចាំបាច់បំផុតនោះគឺដៃគូរសហការ ក៏ដូចជាអ្នកចែកចាយនៅក្រៅប្រទេសវីអាចជាតំណាងផ្ទាល់មុខ ដែលពួកគេគឺជាទិសដៅដែលយើងត្រូវនាំចេញទៅទីនោះដើម្បីធ្វើការចែកចាយបន្តបន្ទាប់ទៀតទៅកាន់អ្នកលក់បន្តពីពួកគេ ពីព្រោះថាយើងមិនអាចនាំចេញដោយគ្មានគោលដៅ ដើម្បីអោយអ្នកដែលមានតម្រូវការនៅក្រៅប្រទេសងាយស្រួលក្នុងការរកទិញទំនិញយកមកប្រើប្រាស់ ។

❖ បន្តពង្រឹងភាពជាដៃគូជាមួយបណ្តាតួអង្គអភិវឌ្ឍ ដើម្បីកៀរគរធនធានហិរញ្ញប្បទានពីគ្រប់ប្រភព យកមកបម្រើឱ្យកិច្ចការអភិវឌ្ឍសង្គម-សេដ្ឋកិច្ច ដោយឈរលើគោលការណ៍ភាពជាម្ចាស់ និង ភាពជាអ្នកដឹកនាំរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ។

❖ បន្តជំរុញដំណើរការសមាហរណកម្ម និង ទំនាក់ទំនងក្នុងតំបន់ និង ពិភពលោក តាមរយៈ យន្តការ, វិធានការ, កម្មវិធី និង គំនិតផ្តួចផ្តើមនានា ដើម្បីលើកកម្ពស់កិត្យានុភាពរបស់កម្ពុជា, បង្កើនកាលានុវត្តភាពសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍប្រទេស និង ទាក់ទាញទំនុកចិត្តមកលើសុខសន្តិភាព សុវត្ថិភាព និង បរិស្ថាននៃការវិនិយោគ និង ពាណិជ្ជកម្មនៅកម្ពុជា ដោយឈរលើគោលការណ៍ "ស្មើសិទ្ធិ និង ស្មើភាព" ។

❖ បន្តជំរុញកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ តាមរយៈ ការចុះកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរី ទ្វេ- ពហុភាគី ការសម្រួលលើនីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយ, ការកាត់បន្ថយថ្លៃស្តេន និង ការផ្លាស់ប្តូរគោលការណ៍ និង នីតិវិធីនៃការកំណត់មុខសញ្ញាទំនិញដែលត្រូវស្តេន, ការលុបចោលការចេញវិញ្ញាបនប័ត្របញ្ជាក់ប្រភពដើមទំនិញ (Certificate of Origin-CO) សម្រាប់ប្រទេសមិនមានតម្រូវការ និង ការបញ្ចុះថ្លៃសេវាផែ ជាដើម ។

❖ បន្តលើកកម្ពស់ប្រសិទ្ធភាពប្រើប្រាស់ហិរញ្ញប្បទានសហប្រតិបត្តិការសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍ ដោយ រក្សាហានិភ័យ និង បន្ទុកសេវាបំណុល ឱ្យនៅក្នុងកម្រិតអប្បបរមា ដោយប្រុងប្រយ័ត្នខ្ពស់ និង អាចគ្រប់គ្រងបាន ។

❖ បន្តការអនុវត្តយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និង ឯកជន តាមរយៈ ការពង្រឹងការអនុវត្តច្បាប់ស្តីពី ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និង ឯកជន ។

❖ បន្តពង្រឹងភាពជាដៃគូ ជាមួយសង្គមស៊ីវិល សមាគម និង អង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាល ក្នុងក្របខ័ណ្ឌច្បាប់ស្តីពីសមាគម និង អង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាល ដើម្បីលើកកម្ពស់នីតិរដ្ឋ ពង្រឹងលទ្ធិប្រជាធិបតេយ្យ និង ចូលរួមអភិវឌ្ឍសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា ។[26]

ដូចដែលបានរៀបរាប់ខាងលើការស្វែងរកទំនាក់ទំនងវាក៏បានជួយបង្កើនលទ្ធភាពមួយផ្នែកទៅលើការនាំចេញទៅក្រៅប្រទេស។

[26] «កម្មវិធីនយោបាយ»របស់រាជរដ្ឋាភិបាល នីតិកាលទី៧ នៃរដ្ឋសភា សម្រាប់ការកសាង និង ការការពារមាតុភូមិ ឆ្នាំ២០២៣-២០២៨ ទំព័រទី១១

២.៤ ផ្តល់ទំនុកចិត្ត

ភាពជឿជាក់របស់អ្នកប្រើប្រាស់ រឺអតិថិជនមកលើឥវ៉ាន់របស់យើងអាចកើតឡើងបានលុះត្រាតែយើងអាចផ្តល់នូវទំនុកចិត្តទៅអោយអ្នកប្រើប្រាស់តាមរយៈគុណភាពឥវ៉ាន់បើសិនជា ឥវ៉ាន់មិនល្អមិចនឹងមិនអាចអោយអ្នកទិញចង់ទិញជាលើកទីពីរបានទេ ដែលធ្វើអោយអីវ៉ាន់មិនអាចបន្តលក់ដាច់ លក់មិនដាច់មិចនឹងមិនអាចមានការចែកចាយបន្ត បើគ្មានការចែកចាយបន្តនោះក៏គ្មានការនាំចេញមកទៀតដែល។ ដូច្នោះការផ្តល់ទំនុកតាមរយៈគុណភាពផលិតផល ការបញ្ជាក់ស្តង់ដារផលិតផលពិតជាសំខាន់ចំពោះការនាំចេញទៅក្រៅប្រទេស មិនថាជាប្រទេសប៉ែកខាងអាស៊ាន ប៉ែកអឺរ៉ុបនោះទេ។

- ❖ គុណភាពផលិតផល៖ ផលិតមានផ្តល់ផលប្រយោជន៍ដល់អ្នកប្រើប្រាស់ មានប្រសិទ្ធភាព គ្មានផលប៉ះពាល់ចំពោះអ្នកប្រើប្រាស់ និងមានការបញ្ជាក់អោយបានឃើញទៅកាន់អតិថិជនជាច្រើនផ្សេងទៀត។
- ❖ ការវិចខ្ចប់៖ គុណភាពគឺសំខាន់ហើយ ប៉ុន្តែការវិចខ្ចប់ទំនិញវាក៏ជាការទាក់ទាញទំនុកចិត្តមួយផ្នែកដែល បើសិនរូបរាងមិនគួរអោយចាប់អារម្មណ៍ក៏មិនអាចទាក់ចិត្តអ្នកប្រើប្រាស់បានដែរ។
- ❖ ការទទួលស្គាល់នៃផលិតផល៖ ជាចុងក្រោយដែលចាំបាច់បំផុតនោះទំនិញត្រូវបានទទួលពីស្ថាប័នមានចុះបញ្ជីការតាមស្តង់ដារបានត្រឹមត្រូវ វាជាចំណុចសំខាន់ដែលអ្នកប្រើប្រាស់សម័យថ្មីតែងតែគិតគូពីសុវត្ថិភាពរបស់ខ្លួន។

២.៥ រៀបចំផែនការទីផ្សារសម្រាប់ការនាំចេញ

នៅពេលបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រទីផ្សារសម្រាប់ទស្សនិកជនអន្តរជាតិ មានកត្តាបន្ថែមមួយចំនួនដែលត្រូវពិចារណា។ នេះគឺជាជំហានសំខាន់ៗមួយចំនួនដើម្បីបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រទីផ្សារអន្តរជាតិប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព៖

- ❖ ធ្វើការស្រាវជ្រាវទីផ្សារ៖ ស្វែងយល់ពីភាពខុសគ្នានៃវប្បធម៌ សេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមនៅក្នុងទីផ្សារគោលដៅរបស់អ្នក។ ស្រាវជ្រាវទំនៀមទម្លាប់ ភាសា ចំណូលចិត្ត និងអាកប្បកិរិយាក្នុងការទិញ ដើម្បីកែសម្រួលសារទីផ្សាររបស់អ្នកឱ្យមានប្រសិទ្ធភាព។
- ❖ សម្របការផ្ញើសាររបស់អ្នក៖ ធ្វើមូលដ្ឋានីយកម្មខ្លឹមសារ និងការផ្ញើសាររបស់អ្នកដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងទស្សនិកជនគោលដៅនៅក្នុងប្រទេស ឬតំបន់នីមួយៗ។ ពិចារណាការបកប្រែគេហទំព័រ សម្ភារៈទីផ្សារ និងការបង្ហោះប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយសង្គមរបស់អ្នកទៅជាភាសាក្នុងស្រុក។

- ពិចារណាលើតម្រូវការផ្នែកច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិ៖ ត្រូវដឹងពីច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិក្នុងតំបន់ដែលអាចប៉ះពាល់ដល់សកម្មភាពទីផ្សាររបស់អ្នក ដូចជាច្បាប់ការពារទិន្នន័យ ស្តង់ដារផ្សាយពាណិជ្ជកម្ម និងតម្រូវការដាក់ស្លាកផលិតផល។
- ជ្រើសរើសឆានែលត្រឹមត្រូវ៖ ជ្រើសរើសបណ្តាញទីផ្សារដែលពេញនិយម និងមានប្រសិទ្ធភាពក្នុងទីផ្សារគោលដៅនីមួយៗ។ ជាឧទាហរណ៍ ប្រទេសមួយចំនួនអាចចូលចិត្តវេទិកាប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយសង្គមជាក់លាក់ ឬបណ្តាញទំនាក់ទំនងជាងប្រទេសផ្សេងទៀត។
- បង្កើតភាពជាដៃគូយុទ្ធសាស្ត្រ៖ សហការជាមួយដៃគូក្នុងស្រុក អ្នកមានឥទ្ធិពល ឬភ្នាក់ងារដើម្បីជួយអ្នកក្នុងការរុករកវប្បធម៌ និងឈានដល់ទស្សនិកជនគោលដៅរបស់អ្នកកាន់តែមានប្រសិទ្ធភាព។
- បង្កើនប្រសិទ្ធភាពសម្រាប់ម៉ាស៊ីនស្វែងរក៖ អនុវត្តយុទ្ធសាស្ត្របង្កើនប្រសិទ្ធភាពម៉ាស៊ីនស្វែងរក (SEO) ដែលសមស្របទៅនឹងទីផ្សារនីមួយៗ ដើម្បីបង្កើនភាពមើលឃើញគេហទំព័ររបស់អ្នកនៅក្នុងលទ្ធផលស្វែងរកក្នុងស្រុក។
- ត្រួតពិនិត្យការអនុវត្ត និងកែតម្រូវ៖ តាមដានការអនុវត្តយុទ្ធនាការទីផ្សារអន្តរជាតិរបស់អ្នកដោយប្រើឧបករណ៍វិភាគ និងកែសម្រួលយុទ្ធសាស្ត្ររបស់អ្នកដោយផ្អែកលើទិន្នន័យដើម្បីបង្កើនប្រសិទ្ធភាពលទ្ធិផល។
- ធានាបាននូវម៉ាកយីហោដែលជាប់លាប់៖ រក្សាអត្តសញ្ញាណម៉ាកយីហោដែលជាប់លាប់នៅទូទាំងទីផ្សារទាំងអស់ ខណៈពេលដែលសម្របការផ្ញើសាររបស់អ្នកដើម្បីឆ្លើយតបនឹងទស្សនិកជនក្នុងតំបន់។

រូបភាពទី៧ ផែនការទីផ្សារនាំចេញ

ប្រភព៖ https://www.google.com/imgres?q=shipping%20import%20and%20export

ដោយធ្វើតាមជំហានទាំងនេះ និងការកំណត់យុទ្ធសាស្ត្រទីផ្សាររបស់អ្នកតាមបំណងសម្រាប់ទីផ្សារអន្តរជាតិនីមួយៗ អ្នកអាចបង្កើនឱកាសជោគជ័យរបស់អ្នក និងឈានដល់ ទស្សនិកជនទូទាំងពិភពលោកប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព។ ប្រាប់ខ្ញុំប្រសិនបើអ្នកត្រូវការការណែនាំបន្ថែម ឬមានសំណួរជាក់លាក់អំពីយុទ្ធសាស្ត្រទីផ្សារអន្តរជាតិ។

២.៦ បង្កើនគំនិតច្នៃប្រឌិត និង បង្កើនភាពទាក់ទាញ

ការអភិវឌ្ឍឧស្សាហកម្ម សិប្បកម្ម និងសហគ្រាសធុនតូច និងមធ្យមដោយ៖

- ❖ បន្តជំរុញវិស័យឧស្សាហកម្ម សិប្បកម្ម និងសហគ្រាសធុនតូច និងមធ្យម ព្រមទាំងគាំទ្រការងារ វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍ ក្នុងការលើកកម្ពស់ផលិតកម្ម ក្នុងនោះយកចិត្តទុកដាក់លើការសិក្សាផ្ទេរ បច្ចេកវិទ្យា ដើម្បីចូលរួមជាបណ្តើរៗក្នុងចរន្តសកលនៃបដិវត្តន៍ឧស្សាហកម្មជំនាន់ទី ៤ ។

- ជំរុញការបង្កើតតំបន់ឧស្សាហកម្មថ្មីៗថែមទៀត ជាពិសេស បង្កើតបណ្តុំសហគ្រាសធុនតូច និងមធ្យម ព្រមទាំងសួនវិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍ ដែលជាកន្លែងផលិតកម្មគាំទ្រគ្នាទៅវិញទៅមករវាងឧស្សាហកម្មសហគ្រាសធុនតូច មធ្យម និងធំ ក្នុងការអភិវឌ្ឍសង្គម-សេដ្ឋកិច្ច ។ ជំរុញការអភិវឌ្ឍតំបន់សេដ្ឋកិច្ច ពិសេសផ្នែកផលិតកម្ម ឱ្យមានបទដ្ឋានបច្ចេកទេសសមស្រប និងធានាលើការប្រកួតប្រជែង នៅក្នុងបរិការណ៍ សកលនាបច្ចុប្បន្ន ។
- ជំរុញភាពជាដៃគូក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យឧស្សាហកម្ម និង សហគ្រាសធុនតូច និង មធ្យម វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និង នវានុវត្តន៍ ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងវិស័យឯកជន ដើម្បីជាកាតាលីករ ក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យនេះ ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព ។
- បន្តជំរុញការអភិវឌ្ឍខេត្តព្រះសីហនុ ឱ្យក្លាយជាតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសពហុបំណង ។
- បន្តអភិវឌ្ឍតំបន់ឧស្សាហកម្មតាមខេត្ត ដែលជាមូលដ្ឋានប្រមូលផ្តុំនៃសហគ្រាសធុន មីក្រូ តូច និង មធ្យម សំដៅជំរុញ និង លើកកម្ពស់ភាពប្រកួតប្រជែងសហគ្រាស, គាំទ្រសាជីវកម្មដំបូង (Start-up) ព្រមទាំង រៀបចំផែនការរយៈពេលមធ្យម សម្រាប់អភិវឌ្ឍសហគ្រាសធុន តូច និង មធ្យម ដោយកំណត់យកមុខសញ្ញា សហគ្រាស ដែលមានសក្តានុពលក្នុងការនាំចេញ ការអភិវឌ្ឍផលិតផលថ្មី ការតភ្ជាប់ទៅនឹងសាជីវកម្មពហុជាតិ ការតភ្ជាប់ខ្សែច្រវាក់តម្លៃ និង ការតភ្ជាប់ទៅនឹងបណ្តាញផលិតកម្មតំបន់ ។
- ចូលរួមអភិវឌ្ឍតំបន់ជុំវិញរាជធានីភ្នំពេញ ឱ្យក្លាយជាតំបន់ឧស្សាហកម្មប្រមូលផ្តុំ ដោយមាន ផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីច្បាស់លាស់ និង បែងចែករវាងតំបន់ឧស្សាហកម្ម ធុរកិច្ច និង តំបន់និវេសនដ្ឋាន ឬ ទីប្រជុំជន រួមទាំងដាក់ចេញនូវផែនការរយៈពេលវែង សម្រាប់ប្រែក្លាយរាជធានីភ្នំពេញ ទៅជាមជ្ឈមណ្ឌលរដ្ឋបាល, ឧស្សាហកម្ម, វិទ្យាសាស្ត្រ, បច្ចេកវិទ្យា និង នវានុវត្តន៍ ។
- លើកកម្ពស់គុណភាព និង ផលិតភាពដល់សហគ្រាសធុនតូច មធ្យម និងសិប្បកម្ម ដោយផ្អែក លើគោលការណ៍ «ស៥» ពោលគឺ "សម្រិតសម្រាំង សណ្តាប់ធ្នាប់ សម្អាត ស្តង់ដា ស្ថិរភាព" និង ការស្រាវជ្រាវ និង ការអភិវឌ្ឍ ព្រមទាំងលើកកម្ពស់ការបង្កើតតក្កកម្ម និង ការបណ្តុះបណ្តាលកម្មសិទ្ធិឧស្សាហកម្ម ។
- ផ្តល់ការគាំទ្រដល់សហគ្រាសធុន តូច មធ្យម និងសិប្បកម្ម សម្រាប់ការបណ្តុះបណ្តាល និង ការវិនិយោគលើគ្រឿងម៉ាស៊ីន ឬ បរិក្ខារផលិតកម្ម ព្រមទាំងការលើកទឹកចិត្តផ្សេងៗទៀត ដោយផ្សារភ្ជាប់

លក្ខ ខណ្ឌនៃផលិតកម្មប្រើប្រាស់វត្ថុធាតុដើមក្នុងស្រុក ការលើកកម្ពស់គុណភាពផលិតផល និង ទំនើបកម្មខ្សែច្រវាក់ ផលិតកម្ម សំដៅផ្សារភ្ជាប់ទៅនឹងសាជីវកម្មពហុជាតិ ។[27]

រូបភាពទី៨ ការបង្កើតនូវអ្វីថ្មីដើម្បីបង្កើនការទាក់ទាញ

ប្រភព៖ https:// www.alamy.com%2Fstock-photo%2Ftry-something-new

[27]«កម្មវិធីនយោបាយ»របស់រាជរដ្ឋាភិបាល នីតិកាលទី៧ នៃរដ្ឋសភា សម្រាប់ការកសាង និង ការការពារមាតុភូមិ ឆ្នាំ២០២៣-២០២៨ ទំព័រទី១២

ជំពូកទី៤
សេចក្តីសន្និដ្ឋាន និង អនុសាសន៍

១. សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

បន្ទាប់ពីបានសិក្សាស្រាវជ្រាវទៅលើប្រធានបទ "ឧបសគ្គនៃការនាំចេញនាំចូល" រួចមកយើងពិតជាទទួលបាននូវចំណេះដឹងជាច្រើនបន្ថែមទៀតតាមរយៈ ការលើកឡើងនូវទ្រឹស្តីអន្តរជាតិដែលធ្លាប់បានសិក្សាផ្សារភ្ជាប់ទៅនឹងប្រធានបទពាក់ព័ន្ធនឹងការនាំចេញ ការនាំចូលនេះ។ លើសពីនេះទៀត អត្ថបទស្រាវជ្រាវនេះក៏បានបង្ហាញអំពីប្រភេទទំនិញ បែបបទ នីតិវិធី និងច្បាប់សម្រាប់អនុវត្តលើការនាំចេញចូលទំនិញ។ មិនត្រឹមតែប៉ុណ្ណោះអត្ថបទនេះក៏បានបង្ហាញអំពីភាព រីកចម្រើន និងការយកចិត្តទុកដាក់របស់រដ្ឋាភិបាល ក្នុងការបង្កើតអោយមានលំហូរនាំចេញនិងនាំចូលមកក្នុងនិងក្រៅប្រទេសផងដែរ។ ការស្រាវជ្រាវក៏បានធ្វើការសិក្សាវិភាគរិះរកចំណុចល្អដែលបាន អនុវត្តកន្លងមក និងចំណុចខ្វះខាតមួយចំនួនដែលគួរមានការកែលម្អផងដែរ។

ដោយយោងតាមរយៈការបង្ហាញនូវខ្លឹមសារនៃជំពូកនីមួយៗ យើងអាចធ្វើការសន្និដ្ឋានបានថា ពីមួយដំណាក់កាលទៅមួយដំណាក់កាលនៃការនាំចេញនាំចូលគឺត្រូវជួបប្រទះនិងបញ្ហាជាច្រើនតែទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយក៏នៅមានដំណោះស្រាយដើម្បីកាត់បន្ថយការលំបាកទាំងនោះ ដោយគោលនយោបាយយុទ្ធសាស្ត្រពាណិជ្ជកម្មនិងការប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាទំនើបតាមរយៈការផ្សព្វផ្សាយនិង បង្កើនគំនិតច្នៃប្រឌិត បង្កើនភាពទាក់ទាញ និងរៀបចំផែនការទីផ្សារសម្រាប់ការនាំចេញនិងនាំចូលជាដើម។

កត្តាដែលអាចធ្វើឲ្យ មានការអនុវត្តនីតិវិធីនៃការគ្រប់គ្រងនេះឲ្យប្រព្រឹត្តទៅដោយប្រសិទ្ធភាព គឺដោយសារមានការជួយគាំទ្រ ពីសំណាក់រាជរដ្ឋាភិបាល ដោយបង្កើតនូវកំណែទម្រង់ជាច្រើនក្នុងន័យសម្រួលដល់ដំណើរការពាណិជ្ជកម្មទាំងក្នុង និងក្រៅប្រទេសឲ្យមានភាពប្រសើរឡើងដើម្បីការ អភិវឌ្ឍន៍ ដូចជាដាក់ឲ្យមានកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្មតាមរយៈការគ្រប់គ្រងនូវហានិភ័យ ការកាត់ បន្ថយអត្រាពន្ធនាំចូល ការបង្កើតឲ្យមាននូវកិច្ចព្រមព្រៀងជាមួយបណ្តាប្រទេសក្នុង ព្រៀងជាមួយបណ្តាប្រទេសក្នុងអាស៊ាន និងប្រទេស ជាដៃគូ ព្រមទាំងការលើកលែងពន្ធ និងអាករក្រោមរបប កសិកម្ម ថ្នាំពេទ្យជាដើម។

ទន្ទឹមនឹងការរកឃើញនូវចំណុចល្អដែលជាគុណប្រយោជន៍សម្រាប់ប្រទេសជាតិទាំងមូល ភាពខ្វះចន្លោះ និងប្រសិទ្ធភាពនៃការអនុវត្តលើការនាំចេញនាំចូល នោះនៅមានកម្រិតនៅឡើយ ពោលគឺទាំងនោះនៅមានភាពស្មុគស្មាញ និងការសម្រួលពាណិជ្ជកម្មដល់ធុរជនមិនទាន់ដល់កម្រិតអតិបរមានៅឡើយ។

សរុបសេចក្តីមកថ្វីត្បិតតែចំណុចខ្វះខាតមួយចំនួននៅតែមាន ប៉ុន្តែវាមិនមែនជាឧបសគ្គ ធ្ងន់ធ្ងរដល់ការអនុវត្តដល់ដំណើរការនៃការគ្រប់គ្រងទំនិញនាំចេញនាំចូលអោយដំណើរការទៅមុខបាននោះឡើយ។ រដ្ឋាភិបាលបានព្យាយាមរិះរកមធ្យោបាយ និងធ្វើកំណែទម្រង់ជាបន្តបន្ទាប់ ដើម្បីដោះស្រាយនូវរាល់ បញ្ហាដែលមាន

ភាពមិនប្រក្រតីដែលអាចកើតមានឡើង និងស្វែងរកឱកាសផ្សេងៗដើម្បីជាផល ប្រយោជន៍ដល់ប្រទេសជាតិ តាមរយៈការចូលជាសមាជិកអាស៊ាន សមាជិកអង្គការពាណិជ្ជកម្ម ពិភពលោក និងការចុះកិច្ចព្រមព្រៀងជាមួយបណ្តាប្រទេសជាដៃគូ ដើម្បីចូលរួមចំណែកក្នុងការ អភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចប្រទេសជាតិទាំងមូល។

២. អនុសាសន៍

ក្នុងប៉ុន្មានទសវត្សរ៍ថ្មីៗនេះ កម្ពុជាបានទទួលកំណើនសេដ្ឋកិច្ចជាបន្តបន្ទាប់ ដែលនាំឱ្យទំហំការនាំ -ចូល មានការកើនឡើងច្រើនគួរឱ្យកត់សម្គាល់។ ទន្ទឹមគ្នានេះ ចំនួនប្រជាជនបានកើនឡើងផងដែរចេញជាពិសេស នៅក្នុងតំបន់ទីក្រុងធំៗ។

ប្រជាជនដែលរស់នៅទីក្រុង បានបង្កើនកម្រិតប្រាក់ចំណូលរបស់ខ្លួនយ៉ាងឆាប់រហ័ស ដោយសារឥទ្ធិពលនៃកំណើនសេដ្ឋកិច្ចដ៏ឆាប់រហ័ស ដែលនាំឱ្យមានកំណើននៃតម្រូវការទំនិញ ទាំងបរិមាណ និង ទាំងប្រភេទទំនិញ ជាច្រើនផងដែរ។ ដូច្នេះ ទំហំទំនិញដែលត្រូវបានដឹកជញ្ជូនបានកើនឡើងហើយប្រភេទទំនិញក៏ត្រូវបានធ្វើពិពិធកម្មផងដែរ។ ឧទាហរណ៍៖ មានទំនិញច្រើនមុខដែលមានតម្លៃទាប ទម្ងន់ស្រាល ប៉ុន្តែមានបរិមាណច្រើន ទំនិញទម្ងន់ធ្ងន់ និងទំនិញដែលមានតម្លៃខ្ពស់និងទម្ងន់ស្រាល និង បរិមាណតិច។

នាពេលបច្ចុប្បន្ន ឧស្សាហកម្មនៅកម្ពុជា គឺជាឧស្សាហកម្មធុន ស្រាល មានតម្លៃបន្ថែមទាប, នាំចូលសម្ភារៈ/វត្ថុធាតុដើម, ការផលិតដោយបង់ប្រាក់ខែទាប, និងការនាំចេញ ក្រោមកម្មវិធីនៃប្រព័ន្ធអនុគ្រោះពន្ធទូទៅផ្អែកលើអត្ថប្រយោជន៍ពីការចំណាយផលិតកម្ម និងអនុវត្តប្រព័ន្ធ អនុគ្រោះពន្ធទូទៅ។

ផ្អែកតាមការកើនឡើងនៃឧស្សាហកម្មទាំងនេះ អាជីវកម្មកម្មន្តសាល និងភស្តុភារកម្ម ដែល មានទីផ្សារគោលដៅក្នុងតំបន់ទន្លេមេគង្គ និងទីកន្លែងផ្សេងទៀតក្នុងអាស៊ាននឹងត្រូវបានទាក់ទាញឱ្យចូលមកកម្ពុជា តាមរយៈ VMI និងសេវាភស្តុភារកម្មទំនើប ដទៃទៀត។

បើទោះបីជាសេដ្ឋកិច្ចអន្តរជាតិ ផ្តល់អោយនូវអត្ថប្រយោជន៍ និងការអភិវឌ្ឍជាច្រើនដល់សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាក៏ដោយ ក៏នៅតែមានឧបសគ្គ និងចំណុចត្រូវបំពេញបន្ថែមដែរ។ ដើម្បីឲ្យសេដ្ឋកិច្ចនៅប្រទេសកម្ពុជាកាន់តែមានភាពរីកចម្រើន យើងខ្ញុំសូមផ្តល់នូវអនុសាសន៍មួយចំនួនដូចខាងក្រោម៖

- ❖ ការកែលម្អប្រព័ន្ធភស្តុភារកម្មឱ្យកាន់តែប្រសើរឡើង ពិព្រោះថានេះគឺជាកត្តាចាំបាច់ដើម្បីឱ្យមានការប្រែក្លាយរចនា សម្ព័ន្ធសេដ្ឋកិច្ចផងដែរ។ កំណើននៃសក្តានុពលអភិវឌ្ឍន៍របស់កម្ពុជា លើច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ច នៃមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ ការលើកកម្ពស់វិនិយោគក្នុងស្រុក និងការធ្វើឱ្យទីតាំងឧស្សាហកម្មនៅតាម ច្រករបៀង និង ច្រករបៀងតូចៗផ្សេងទៀត ដំណើរការឡើងវិញ គឺជាកត្តាចំបាច់នាំឱ្យស

ម្រេចបានកំណើន សេដ្ឋកិច្ចប្រកបដោយ ចីរភាព។ នៅក្នុងន័យនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានកំណត់អាទិភាព លើការដាក់ចេញ ផែនការមេភស្តុភារកម្ម ដូច្នេះដើម្បីធ្វើឱ្យកាន់តែប្រសើរឡើង និងដើម្បីអនុវត្តគម្រោងអាទិភាពដែលត្រូវបានកំណត់ នៅក្នុងផែនការមេនេះគួរគប្បីអនុវត្តទៅតាមយុទ្ធសាស្ត្រអោយបានត្រឹមត្រូវ។

- ក្នុងទសវត្សរ៍បន្ទាប់ កម្ពុជាត្រូវតែបង្កើនកម្រិតនៃទំនើបកម្មផលិតផល ដោយរក្សាទុកនូវភាព ប្រកួតប្រជែងក្នុងផ្នែកផលិតកម្មកាត់ដេរ ដែលមានតម្លៃទាប។ ក្នុងការប៉ុនប៉ងបង្កើនតម្លៃបន្ថែម កម្ពុជានឹងត្រូវប្រឈមនឹងការលំបាកច្រើន ក្នុងការប្រកួតប្រជែងជាមួយប្រទេស ដែលមានសេដ្ឋកិច្ចរីកចម្រើនជាង ដូចជា៖ ហុងកុង ហ្វីលីពីន និងតៃវ៉ាន់ ក្នុងវិស័យនៃការរចនាម៉ូដ។ កម្ពុជាអាចពិចារណាបង្កើនសកម្មភាព ដែលមានជំនាញខ្ពស់មួយចំនួនក្នុង ការផលិតទំនិញ (ឧទាហរណ៍ ការទិញគ្រឿងឧបសាធន និងវត្ថុធាតុដើម ពីខាងក្រៅ)។ ក្នុងគោលបំណងនេះ ការពង្រឹងសមត្ថភាពធនធានមនុស្ស ជាពិសេសជំនាញបច្ចេកទេស និង ការគ្រប់គ្រង គឺជាបញ្ហាសំខាន់បំផុត។

ឯកសារយោង

ឯកសារភាសាខ្មែរ

ស្វែងយល់ពីអត្ថប្រយោជន៍នៃគម្រោងព្រែកជីកហ្វូណនតេជោ, https://www.cambodiapropertyreport.com/article/9604

របាំងពន្ធគយនិងមិនមែនពន្ធគយជាកត្តាសំខាន់សម្រាប់ពាណិជ្ជកម្មសេរីអាស៊ាន, https://www.rfa.org/khmer/indepth/non-tariff-barrier-is-major-constraints-to-asean-free-trade-08272012083944.html

សៀវភៅ «*កម្មវិធីនយោបាយ*» របស់រាជរដ្ឋាភិបាល នីតិកាលទី៧ នៃរដ្ឋសភា សម្រាប់ការកសាង និងការការពារមាតុភូមិ ឆ្នាំ២០២៣-២០២៨

សៀវភៅ *ការសិក្សាផែនការមេស្តីពីការកែលម្អប្រព័ន្ធភស្តុភារកម្មនៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ២០១៨-២០២៥*

ក្រសួង សាធារណៈការ និង ដឹកជញ្ជូន, សេវាដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែក, សេវាដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹក, https://www.mpwt.gov.kh/kh/home

ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និង ហិរញ្ញវត្ថុ, សេវាត្រួតពិនិត្យបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយលើទំនិញនាំចេញ-នាំចូល https://ad-lb.mef.gov.kh

ទស្សនាវដ្ដីអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា ឆ្នាំទី១១ លេខ៣ ខែកក្កដា-កញ្ញា ឆ្នាំ២០០៧ https://st.deepthought.industries/UFnyA3

ការនាំចេញកង់ពីកម្ពុជា, https://economy.ams.com.kh/economic/news/bicycle-exports-from-cambodia

សម្រង់សម្ដីលោក ថេង សាវឿន ប្រធានសមាគមសម្ព័ន្ធកសិករកម្ពុជា (CCFC) https://m.postkhmer.com/national/2022-10-26-1734-242771.html

ការនាំចូល/អាហារណ Open Development Cambodia (ODC), https://opendevelopmentcambodia.net/km/topics/imports/

ឥទ្ធិពលរបាំងពន្ធមកលើផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប, https://www.khsearch.com/qna/28011

អគ្គនាយកដ្ឋានគយនិងរដ្ឋាករកម្ពុជា, នីតិវិធីគយ,ការនាំចូល,

https://customs.gov.kh/customs-procedures/693%E1%9E%80%E1%9E%B6%E1%9E%9A%E1%9E%93%E1%9E%B6%E1%9F%86%E1%9E%85%E1%9E%BC%E1%9E%9B?ref=11343

ការកាត់បន្ថយរបាំងមិនមែនពន្ធគយជាគន្លឹះសម្រេចបានសហគមន៍សេដ្ឋកិច្ចអាស៊ាន https://www.rfa.org/khmer/indepth/non_tariff_barrier_is_major_constraints_to_asean_free_trade-08272012083944.html

ទំព័រដើម - National Trade Repository, https://cambodiantr.gov.kh/?r=tradeInfo%2Findex

សារសំខាន់នៃ ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប (GDP) និង ផលិតផលជាតិសរុប (GNP) https://search.app/?link=https%3A%2F%2Fwww.kakcent.com%2Fgdp-gnp-countryeconomics%2F&utm_source=igadl%2Cigatpdl%2Csh%2Fx%2Fgs%2Fm2%2F5

ឯកសារជាភាសាអង់គ្លេស

Centre-Periphery Model Mr. Krugman (1991)

https://www.oxfordreference.com/abstract/10.1093/acref/9780199683581.001.0001/acref-9780199683581-e-239

Home - National Trade Repository

https://cambodiantr.gov.kh/en/

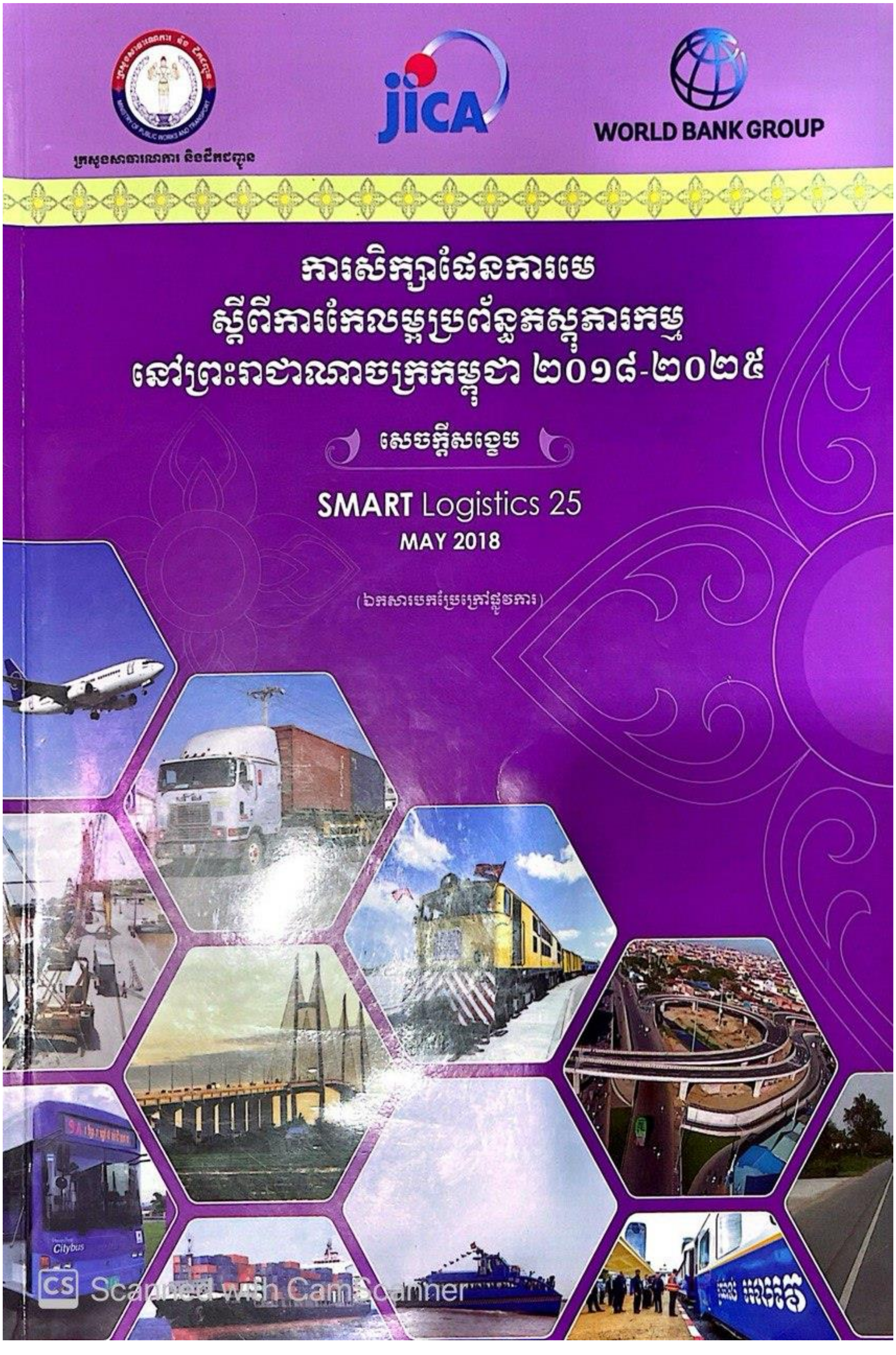
THE BOOK THE STUDY ON LOGISTICS SYSTEM IMPROVEMENT MASTER PLAN IN THE KINGDOM OF CAMBIDIA 2018-2025

Harri Daniel, Benefit of International Trade

Charles W.L Hill, International Business. New York MaGraw, 2002

John J. Wild, Kenneth L. Wild and Jerry C. Y. Han, International Business

ឧបសម្ព័ន្ធ


ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
JICA
WORLD BANK GROUP
ការសិក្សាផែនការមេ
ស្តីពីការកែលម្អប្រព័ន្ធភស្តុភារកម្ម
នៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ២០១៨-២០២៥
សេចក្តីសង្ខេប
SMART Logistics 25
MAY 2018
(ឯកសារបកប្រែក្រៅផ្លូវការ)
Citybus
Scanned with CamScanner

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

រដ្ឋសភា

សារលិខិតអបអរសាទរ
ការបើកការដ្ឋានសាងសង់ព្រែកជីកហ្វូណនតេជោ

ថ្នាក់ដឹកនាំ សមាជិក-សមាជិការដ្ឋសភានៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ថ្នាក់ដឹកនាំ និងមន្ត្រីនៃអគ្គលេខាធិការដ្ឋានរដ្ឋសភា សូមសម្តែងនូវក្តីរីករាយយ៉ាងក្រៃលែង និងសូមអបអរសាទរប្រកបដោយក្តីមោទនៈ និងគាំទ្រយ៉ាងពេញទំហឹង ចំពោះ**គម្រោងព្រែកជីកហ្វូណនតេជោ** ដែលសម្ពោធបើកការដ្ឋានសាងសង់នៅព្រឹកថ្ងៃទី៥ ខែសីហា ឆ្នាំ២០២៤ ក្រោមអធិបតីភាពដ៏ខ្ពង់ខ្ពស់ **សម្តេចមហាបវរធិបតី ហ៊ុន ម៉ាណែត** នាយករដ្ឋមន្ត្រី នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ក្រោមបរិយាកាសដ៏សែនរីករាយ អធិកអធមក្រៃលែង ដោយមានសំឡេងវាយគង ជួង គោះរគាំង ទូងស្គរ នៅគ្រប់ទីវត្តអារាម ភូមិ ឃុំ ស្រុក ខណ្ឌ ខេត្ត រាជធានី យ៉ាងកងរំពងទូទាំងប្រទេស។

គម្រោងព្រែកជីកហ្វូណនតេជោ បានផ្តួចផ្តើមឡើងក្នុងចក្ខុវិស័យវែងឆ្ងាយរបស់ **សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន** ប្រធានព្រឹទ្ធសភា និងជាប្រធានក្រុមឧត្តមប្រឹក្សាផ្ទាល់ព្រះមហាក្សត្រនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ហើយបាននិងកំពុងបន្តអនុវត្តការសាងសង់ដោយរាជរដ្ឋាភិបាល នីតិកាលទី៧ នៃរដ្ឋសភា ក្រោមការដឹកនាំរបស់ **សម្តេចមហាបវរធិបតី ហ៊ុន ម៉ាណែត** ឥស្សរជនបន្តវេនប្រកបដោយថាមពល មានឆន្ទៈមោះមុតនៅក្នុងការថែរក្សាការពារសុខសន្តិភាព ស្ថិរភាពសង្គម និងជាពិសេសជានានូវការអភិវឌ្ឍរបស់ប្រទេសជាតិ ឆ្ពោះទៅកាន់គោលដៅអភិវឌ្ឍន៍ ប្រែក្លាយកម្ពុជាជាប្រទេសមានចំណូលមធ្យមកម្រិតខ្ពស់ នៅឆ្នាំ២០៣០ និងជាប្រទេសមានចំណូលខ្ពស់ នៅឆ្នាំ២០៥០។

គម្រោងព្រែកជីកហ្វូណនតេជោ ដែលតភ្ជាប់ផ្លូវទឹកទៅកាន់សមុទ្រ ឆ្លងកាត់ខេត្តកណ្តាល តាកែវ កំពត និងកែប មានប្រវែងប្រមាណ ១៨០គីឡូម៉ែត្រ ជាសមិទ្ធផលប្រវត្តិសាស្ត្រ ផ្តល់ផលប្រយោជន៍ពហុវិស័យ មានជាអាទិ៍ **ទី១** កាត់បន្ថយរយៈចម្ងាយនិងតម្លៃនៃការដឹកជញ្ជូន **ទី២** បង្កើតតំបន់ពាណិជ្ជកម្ម និងមជ្ឈមណ្ឌលកស្តុភារកម្ម ការអភិវឌ្ឍផែរណបថ្មីៗជាច្រើន **ទី៣** ពង្រីកតំបន់អភិវឌ្ឍន៍កសិកម្ម ធារាសាស្ត្រ វារីវប្បកម្ម និងការចិញ្ចឹមសត្វ **ទី៤** ដោះស្រាយនិងកាត់បន្ថយបញ្ហាគ្រោះទឹកជំនន់ **ទី៥** ជួយគាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍប៉ូលសេដ្ឋកិច្ចទី៤របស់កម្ពុជា ការបង្កើតការងារបន្ថែមនៅកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ និងកំពង់ផែផ្សេងទៀត និងជំរុញការអភិវឌ្ឍទីក្រុង និងនគរូបនីយកម្ម និង **ទី៦** ជំរុញការរីកចម្រើនផ្នែកអចលនទ្រព្យ។ ជារួម គម្រោងព្រែកជីកហ្វូណនតេជោ គឺជាគម្រោងបម្រើផលប្រយោជន៍ដ៏សន្ធឹកសន្ធាប់ សម្រាប់ប្រទេសជាតិសុទ្ធសាធ ធ្វើឱ្យកម្ពុជាមានឯករាជ្យអធិបតេយ្យភាព លើប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹករបស់ខ្លួន។

គម្រោងព្រែកជីកហ្វូណនតេជោ បានអនុវត្តឡើងយ៉ាងត្រឹមត្រូវតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃរដ្ឋធម្មនុញ្ញ និងច្បាប់នានានៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជានិងច្បាប់អន្តរជាតិពាក់ព័ន្ធ ជាពិសេសកិច្ចព្រមព្រៀងមេគង្គឆ្នាំ១៩៩៥។ ថ្នាក់ដឹកនាំ សមាជិក-សមាជិការដ្ឋសភានៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ថ្នាក់ដឹកនាំ និងមន្ត្រីនៃអគ្គលេខាធិការដ្ឋានរដ្ឋសភា សូមថ្លែងអំណរគុណដល់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ដែលបានខិតខំអនុវត្តឱ្យលេចចេញជារូបរាងពិតប្រាកដឡើងនូវគម្រោងដ៏មានតម្លៃនេះ។

វិមានរដ្ឋសភា សង្កាត់ទន្លេបាសាក់ ខណ្ឌចំការមន រាជធានីភ្នំពេញ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ទូរស័ព្ទ: (៨៥៥-២៣) ២១៣ ៨៣៨, ២២០ ៦២៨
ទូរសារ: (៨៥៥-២៣) ២២០ ៦២៩ សារអេឡិចត្រូនិច:sg@nac.org.kh គេហទំព័រ: www.nac.org.kh

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

អគ្គនាយកដ្ឋានគយនិងរដ្ឋាករកម្ពុជា
លេខ.០៨១៥/២៤.....អគរ

ថ្ងៃ ចន្ទ ២រោច ខែ មាឃ ឆ្នាំថោះ បញ្ចស័ក ព.ស.២៥៦៧
រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី២៦ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២៤

សេចក្តីជូនដំណឹង
ស្តីពី
ការដាក់ឱ្យអនុវត្តជំហានដំបូងនីតិវិធីបំពេញបែបបទគយមុនពេលទំនិញមកដល់ នៅសាខាគយនិងរដ្ឋាករកំពង់ផែអន្តរជាតិក្រុងព្រះសីហនុ

អនុលោមតាមប្រកាសលេខ ១៤៤៧ សហវ.ប្រក ចុះថ្ងៃទី២៦ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០០៧ របស់ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ ស្តីពីបញ្ញត្តិនិងនីតិវិធីប្រតិវេទន៍គយ និងប្រកាសលេខ ៧៨៨ សហវ.ប្រក.អគរ ចុះថ្ងៃទី២៧ ខែតុលា ឆ្នាំ២០២៣ របស់ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ ស្តីពីនីតិវិធីបំពេញបែបបទគយមុនពេលទំនិញមកដល់ និងក្នុងគោលបំណងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងថែមទៀតនូវកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម អគ្គនាយកដ្ឋានគយនិងរដ្ឋាករកម្ពុជា សម្រេចដាក់ឱ្យអនុវត្តជំហានដំបូងមុខងារសម្រាប់ការរាយការណ៍អំពីទំនិញមុនពេលទំនិញមកដល់តាមមធ្យោបាយអេឡិចត្រូនិក តាមរយៈតំណភ្ជាប់ https://asyhub.customs.gov.kh និងអនុញ្ញាតឱ្យអនុវត្តនីតិវិធីដាក់ប្រតិវេទន៍គយមុនពេលទំនិញមកដល់ នៅសាខាគយនិងរដ្ឋាករកំពង់ផែអន្តរជាតិក្រុងព្រះសីហនុ ចាប់ពីថ្ងៃទី១ ខែមីនា ឆ្នាំ២០២៤ តទៅ។

អាស្រ័យហេតុនេះ សូមសាធារណជន ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនទំនិញ ប្រតិបត្តិករបញ្ជូនទំនិញ ប្រតិបត្តិករនាវាភារវេទកិច្ច អ្នកនាំចូល ដើងសាគយ និងអ្នកពាក់ព័ន្ធ ជ្រាបជាព័ត៌មាន និងចូលរួមអនុវត្តឱ្យមានប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់។

រដ្ឋមន្ត្រីប្រតិភូអមនាយករដ្ឋមន្ត្រី
អគ្គនាយកគយនិងរដ្ឋាករកម្ពុជា

បណ្ឌិត គុណ ញឹម

ចម្លងជូន៖

- ខុទ្ទកាល័យឯកឧត្តមអគ្គបណ្ឌិតសភាចារ្យ ឧបនាយករដ្ឋមន្ត្រី រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ "ដើម្បីគោរពជូនជ្រាប"
- សភាពាណិជ្ជកម្មកម្ពុជា
- សមាគមភស្តុភារកម្មកម្ពុជា "ដើម្បីជ្រាប និងសហការផ្សព្វផ្សាយ"
- គ្រប់អង្គភាពគយនិងរដ្ឋាករពាក់ព័ន្ធ "ដើម្បីជ្រាបនិងអនុវត្ត"
- ឯកសារ កាលប្បវត្តិ

អាសយដ្ឋាន : លេខ ៦-៨ មហាវិថីព្រះនរោត្តម រាជធានីភ្នំពេញ កម្ពុជា
Address: # 6-8, Preah Norodom Blvd., Phnom Penh, Cambodia
ទូរស័ព្ទ : (៨៥៥)២៣ ២១៤ ០៦៥

គេហទំព័រ : customs.gov.kh
អ៊ីមែល : info@customs.gov.kh
តេឡេក្រាម : t.me/gdcecambodia

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

លេខៈ ០៦១........សជណ.សក

សេចក្តីជូនដំណឹង
ស្តីពី
ការបើកឱ្យយានយន្តចាប់ផ្តើមធ្វើចរាចរណ៍ចេញ-ចូល
ផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុ

ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន មានកិត្តិយសសូមជម្រាបជូនសាធារណជនមេត្តាជ្រាបថា៖ ផ្លូវល្បឿនលឿនតភ្ជាប់ពីរាជធានីភ្នំពេញទៅក្រុងព្រះសីហនុដែលគ្រោងដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់សាកល្បងដោយឥតគិតថ្លៃរយៈពេល០១ខែពីថ្ងៃទី០១ ដល់ថ្ងៃទី៣១ ខែតុលា ឆ្នាំ២០២២ នឹងបើកឱ្យយានយន្តចាប់ផ្តើមធ្វើចរាចរណ៍ចេញ-ចូល នៅថ្ងៃទី០១ ខែតុលា ឆ្នាំ២០២២ ចាប់ផ្តើមពីម៉ោង ០៧៖០០នាទីព្រឹកតទៅ នៅគ្រប់ទីតាំងច្រកចេញ-ចូលទាំងអស់ ដែលរួមមានដូចជា៖

- ច្រកទី១ ភ្នំពេញ (ផ្លូវកប់ស្រូវ) គីឡូម៉ែត្រ ៣
- ច្រកទី២ កំពង់ស្ពឺកើត គីឡូម៉ែត្រ ២៦
- ច្រកទី៣ កំពង់ស្ពឺលិច គីឡូម៉ែត្រ ៤៣
- ច្រកទី៤ ត្រែងត្រយឹង គីឡូម៉ែត្រ ៧៦
- ច្រកទី៥ កំពង់សិលា គីឡូម៉ែត្រ ១១៤
- ច្រកទី៦ ស្រែអំបិល គីឡូម៉ែត្រ ១៣៥
- ច្រកទី៧ ស្ទឹងហាវ គីឡូម៉ែត្រ ១៧២
- ច្រកទី៨ ព្រះសីហនុ គីឡូម៉ែត្រ ១៨២

ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន សូមក្រើនរំលឹកដល់សាធារណជនជាថ្មីម្តងទៀត សូមមេត្តាចូលរួមគោរពច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក បទបញ្ជា និងសេចក្តីណែនាំនានាឱ្យបានខ្ជាប់ខ្ជួន ដើម្បីថែរក្សាសណ្តាប់ធ្នាប់សុវត្ថិភាព និងបង្ការគ្រោះថ្នាក់ជាយថាហេតុចំពោះការប្រើប្រាស់ផ្លូវល្បឿនលឿននេះ ដោយស្មារតីទទួលខុសត្រូវខ្ពស់។

អាស្រ័យហេតុដូចបានជម្រាបជូនខាងលើ សូមសាធារណជនមេត្តាជ្រាបជាព័ត៌មាន៕

ថ្ងៃព្រហស្បតិ៍ ៤កើត ខែអស្សុជ ឆ្នាំខាល ចត្វាស័ក ព.ស.២៥៦៦
រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី២៩ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០២២

ផ្លូវ៥៩៨ សង្កាត់ច្រាំងចំរេះ២ ខណ្ឌឫស្សីកែវ ភ្នំពេញ ទូរស័ព្ទ-ទូរសារៈ (៨៥៥) ២៣ ៤២៦ ៦៤០, (៨៥៥) ២៣ ៤២៧ ៨៦២

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ខេត្តកណ្តាល
លេខ: ០៦៩៧ សក.កណ

ថ្ងៃចន្ទ ២រោច ខែជេស្ឋ ឆ្នាំថោះ បញ្ចស័ក ព.ស.២៥៦៧
កណ្តាល ថ្ងៃទី០៥ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២៣

សេចក្តីជូនដំណឹង

ស្តីពីការបិទចរាចរណ៍រថយន្តដឹកទំនិញធុនធំ នៅលើកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ១ ចាប់ពីចំណុចផ្លូវបំបែក ផ្លូវលេខ២១បេ រាជធានីភ្នំពេញ ដល់ គ.ម៣០+១៤០ ឃុំបន្ទាយដែក ស្រុកកៀនស្វាយ ខេត្តកណ្តាល ចាប់ពីម៉ោង ១:០០រំលងអធ្រាត្រ រហូតដល់ម៉ោង ១២:០០ថ្ងៃត្រង់ ថ្ងៃទី០៧ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២៣

មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ខេត្តកណ្តាល មានកិត្តិយសសូមជម្រាបជូនដំណឹងដល់ សម្តេច ឯកឧត្តម លោកជំទាវ អ្នកឧកញ៉ា លោកឧកញ៉ា លោក លោកស្រី និងបងប្អូនប្រជាពលរដ្ឋទាំងអស់ មេត្តាជ្រាបដ៏ខ្ពង់ខ្ពស់ថា៖ មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ខេត្តកណ្តាល សូមធ្វើការបិទចរាចរណ៍រថយន្តដឹកទំនិញធុនធំ នៅលើកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ១ ចាប់ពីចំណុចផ្លូវបំបែក ផ្លូវលេខ២១បេ រាជធានីភ្នំពេញ ដល់ គ.ម៣០+១៤០ ឃុំបន្ទាយដែក ស្រុកកៀនស្វាយ ខេត្តកណ្តាល ចាប់ពីម៉ោង ១:០០រំលងអធ្រាត្រ រហូតដល់ម៉ោង ១២:០០ថ្ងៃត្រង់ ថ្ងៃទី០៧ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២៣ ដើម្បីរៀបចំពិធីបើកការដ្ឋានសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿន ភ្នំពេញ-ក្រុងបាវិត ប្រវែងសរុប ១៣៥,១០គ.ម និងស្ពាន-ផ្លូវតភ្ជាប់ក្បាលស្ពាន ប្រវែងសរុប ៣,៧០គ.ម។ សម្រាប់រថយន្តធុនធំមកពីអ្នកលឿងត្រូវវាងតាមផ្លូវក្រវាត់ក្រុងខ្សែទី៣ ត្រង់គ.ម៣០+១៤០ ផ្លូវជាតិលេខ១ ភូមិកណ្តាលលើ ឃុំបន្ទាយដែក ស្រុកកៀនស្វាយ។ ចំណែករថយន្តធុនធំចេញពីរាជធានីភ្នំពេញ ត្រូវវាងតាមផ្លូវលេខ២១បេ ទៅផ្លូវលេខ១១០ ឡើងទៅផ្លូវក្រវាត់ក្រុងខ្សែទី៣ កោះអន្លង់ចិន ក្រុងតាខ្មៅ ខេត្តកណ្តាល។ ចំពោះរថយន្តគ្រួសារអាចធ្វើចរាចរណ៍បានជាធម្មតា។

អាស្រ័យហេតុនេះសូម សម្តេច ឯកឧត្តម លោកជំទាវ អ្នកឧកញ៉ា លោកឧកញ៉ា លោក លោកស្រី និងបងប្អូនប្រជាពលរដ្ឋទាំងអស់ ព្រមទាំងស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធមេត្តាជ្រាប និងជួយចូលរួមសហការអនុវត្តតាមខ្លឹមសារសេចក្តីជូនដំណឹងនេះប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព៕

ប្រធានមន្ទីរ

ម៉ុង យូឡេង

ចម្លងជូន៖
- រដ្ឋបាលខេត្តកណ្តាល
- ស្នងការដ្ឋាននគរបាលខេត្តកណ្តាល
- បញ្ជាការដ្ឋានកងរាជអាវុធហត្ថខេត្តកណ្តាល
- រដ្ឋបាលស្រុកកៀនស្វាយ
- រដ្ឋបាលខណ្ឌច្បារអំពៅ
  «ដើម្បីជូនជ្រាប»
- មន្ទីរព័ត៌មាន ខេត្តកណ្តាល
- រដ្ឋបាលឃុំដីឥដ្ឋ/ឃុំបន្ទាយដែក
- គ្រប់បណ្តាញសារព័ត៌មាន
  «ដើម្បីជួយផ្សព្វផ្សាយ»
- ឯកសារ-កាលប្បវត្តិ

ផ្លូវ២០៦ ភូមិដើមមៀន សង្កាត់ដើមមៀន ក្រុងតាខ្មៅ ខេត្តកណ្តាល ទូរស័ព្ទ ០២៣ ៤២ ៥៥ ៥៦, Email: pwkandal@yahoo.com

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ
លេខៈ ០០៩ សជណ/កសស/អជក

ថ្ងៃចន្ទ ៣រោច ខែចេត្រ ឆ្នាំកុរ ឯកស័ក ពុទ្ធសករាជ ២៥៦២
ខេត្តព្រះសីហនុ, ថ្ងៃទី ២២ ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០១៩

សេចក្តីជូនដំណឹង

ស្តីពី

ការកែសម្រួលតម្លៃសេវាកម្មលើកដាក់កុងតេន័រនៅទីលាន (Lo-Lo Charge) នៅកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ

កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ (កសស) មានកិត្តិយសសូមជម្រាបជូនដំណឹងដល់អតិថិជនទាំងអស់មេត្តាជ្រាបថាៈ ដើម្បីចូលរួមចំណែកក្នុងការកាត់បន្ថយតម្លៃដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារកម្ម ក្នុងគោលដៅសម្រួលដល់ការធ្វើធុរៈកិច្ច និងការធ្វើពាណិជ្ជកម្ម **កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ** សូមធ្វើការកែសម្រួលបញ្ចុះតម្លៃលើកដាក់កុងតេន័រនៅទីលាន (Lo-Lo Charge) ដូចខាងក្រោម៖

<u>តម្លៃសេវាកម្មលើកដាក់កុងតេន័រនៅទីលាន (Lo-Lo Charge) កំពុងអនុវត្តៈ</u>

Container		20′ Laden	20′ Empty	40′/45′ Laden	40′/45′ Empty
Import		63$	63$	96$	96$
Export	Import Laden Via PAS	22$	0	17$	0
	Import Empty Via PAS	0	0	0	0
	Via other Gates	42$	0	57$	0

<u>តម្លៃសេវាកម្មលើកដាក់កុងតេន័រនៅទីលាន (Lo-Lo Charge) ដែលនឹងកែសម្រួលៈ</u>

Container		20′ Laden	20′ Empty	40′/45′ Laden	40′/45′ Empty
Import		57$	57$	87$	87$
Export	Import Laden Via PAS	15$	0	17$	0
	Import Empty Via PAS	0	0	0	0
	Via other Gates	38$	0	51$	0

<u>បញ្ជាក់</u>ៈ តម្លៃខាងលើនេះពុំគិតរួមបញ្ចូលអាករលើតម្លៃបន្ថែម (VAT) ១០%ទេ។

តារាងតម្លៃសេវាកម្មលើកដាក់កុងតេន័រនៅទីលាន (Lo-Lo Charge) ដែលកែសម្រួលថ្មីនេះ នឹងត្រូវអនុវត្តចាប់ពី **ថ្ងៃទី ០១ ខែ ឧសភា ឆ្នាំ ២០១៩** តទៅ ។

អាស្រ័យហេតុដូចបានជម្រាបជូនខាងលើ សូមអស់លោក-លោកស្រី ជាធុរៈជនទាំងអស់មេត្តាជ្រាបជាព័ត៌មាន និងសូមចូលរួមសហការអនុវត្តអោយមានប្រសិទ្ធភាព ។

ប្រតិភូរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
ទទួលបន្ទុកជាប្រធានអគ្គនាយក

លូ-គឹមឈន់

...ការសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន សង្កាត់លេខ៣ ក្រុងព្រះសីហនុ ខេត្តព្រះសីហនុ
...rak Vithei Samdech Akka Moha Sena Padei Techo HUN SEN
...angkat N°3, Preah Sihanouk City, Preah Sihanouk Province
Office : 034 933 416; 034 933 511 Pilot : 034 933 507; Fax : 034 933 693
E-mail : pasinfo@pas.gov.kh; spsez@pas.gov.kh
Website: www.pas.gov.kh