សាកលវិទ្យាល័យ ភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច

ROYAL UNIVERSITY OF LAW AND ECONOMICS

UNIVERSITÉ ROYALE DE DROIT ET DES SCIENCES ÉCONOMIQUES

ថ្នាក់ : បរិញ្ញបត្រ

ផ្នែក : គ្រប់គ្រង់ធុរៈកិច្ច (E1MA2)

មុខវិជ្ជា : ភូមិវិទ្យាសេដ្ឋកិច្ច និងមនុស្សនៃប្រទេសកម្ពុជា

ក្រុមទី : ០៩

កិច្ចការស្រាវជ្រាវ

ការអភិវឌ្ឍគមគមន៍កម្ពុជា ឆ្នាំ២០១០ - ២០១៥

សាស្ត្រាចារ្យណែនាំៈ **លោកគ្រូ ញ៉ៀវ ពេជ្រតារា**

ស្រាវជ្រាវដោយក្រុមនិស្សិត

១. និត កុសល

២. ខេន វណ្ណឌីណា

៣. អឿន ប៊ុនថង

៤. អ៊ឹង សុខសាធរ៉េមី

៥. យ៉ន សុវណ្ណៈ

ឆ្នាំសិក្សា ២០១៥ - ២០១៦

អារម្ភកថា

សូមជំរាបសួរដល់ លោកគ្រូ អ្នកគ្រូ សាស្ត្រាចារ្យ សិស្សានុសិស្ស និស្សិត និងមិត្តភក្តិ អ្នកសិក្សាស្រាវជ្រាវ ទាំងអស់ជាទីគោរពរាប់អាន! ។ ក្នុងនាមពួកយើងជាសិស្សនិស្សិតនៃសាកលវិទ្យាល័យ ភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច បានខិតខំសិក្សាស្រាវជ្រាវ សរសេររៀបចំ រាល់ខ្លឹមសារនៃឯកសារផ្សេងៗ ដែលឈរលើ ប្រធានបទ "**ការអភិវឌ្ឍគមនាគមន៍កម្ពុជាឆ្នាំ ២០១០-២០១៥**" ដែលជាផ្នែកមួយនៃមុខវិជ្ជា ភូមវិទ្យាសេដ្ឋកិច្ច និងមនុស្សនៃប្រទេសកម្ពុជា។ ពួកយើងបានខិតខំស្រាវជ្រាវនូវឯកសារណាដែលទាក់ទងមានស្រាប់ ពីក្រសួងនានា សៀវភៅឯកសារគោល រួមទាំងការស្វែងយល់របស់ពួកយើង មកកែសម្រួលចេញជាឯកសារដែលអ្នកកំពុងកាន់ក្នុងដៃនេះ សំរាប់បំពេញជាកិច្ចការ សាលាផង និងសម្រាប់ជាឯកសារជំនួយបន្ថែមទាក់ទងការអភិវឌ្ឍគមនាគមន៍កម្ពុជាសម្រាប់អ្នកសិក្សាយកទៅស្រាវជ្រាវបន្ថែមផង ។ ថ្វីត្បិតតែវាមិន ទាន់មានលក្ខណៈទូលំទូលាយ ពេញលេញក៏ដោយតែវាក៏អាចផ្តល់ជាគតិ ជាស្មារតីសម្រាប់ការសិក្សារបស់អ្នកបានមួយ កម្រិតដែរ ។ គនាគមន៍មានសារៈសំខាន់ណាស់ ចំពោះប្រជាពលរដ្ឋធ្វើដំណើរ ការដឹកជញ្ជូនទន្និផលកសិកម្ម ទន្និផលឧស្សាហាកម្ម ការដឹកជញ្ជូនភ្ញៀវទេសចរណ៍ វាជួយជំរុញឱ្យការធ្វើដំណើរបានរហ័ស លឿនទាន់ចិត្តទាន់ពេលវេលា ដែលជាហេតុជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ច។ ម៉្យាងទៀតនៅពេលដែលយើងបានយល់ដឹងពីបញ្ហាទាំងនេះច្បាស់ គឺនាំឱ្យយើងងាយស្រួល ខិតខំបង្កើនទេពកោសល្យ បំណិនជីវិតផ្ទាល់ដើម្បីបំពេញតម្រូវការសង្គម ដើម្បីអភិវឌ្ឍប្រទេសយើងឱ្យរីកចម្រើនដូចបណ្តាលប្រទេសសេដ្ឋកិច្ចជឿលឿន។ ការលូតលាស់ផ្នែក កសិកម្ម ឧស្សាហាកម្ម ពាណិជ្ជកម្ម និងទេសចរណ៍ ទាក់ទងយ៉ាងជិតស្និទ្ធទៅនឹងការរីកចម្រើនខាងផ្លូវគមនាគមន៍។ ប៉ុន្តែជាង២ទសវត្សរកន្លងមកនេះហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដូចជា ៖ ផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែកស្ពាន ដែលជាសរសៃឈាមសេដ្ឋកិច្ចជាតិ ត្រូវស្រុតចុះទ្រុឌទ្រោមយ៉ាងខ្លាំងដោយសារមូលហេតុផ្សេងៗ។ បណ្តាញគមនាគមន៍ជាវិស័យសំខាន់មួយក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចជាតិ ព្រោះវាជាមូលដ្ឋានសម្រាប់អភិវឌ្ឍកសិកម្ម ឧស្សាហាកម្ម ពាណិជ្ជកម្ម និងទេសចរណ៍។ ក្នុងប្រទេសកម្ពុជាយើងមាន ផ្លូវគោក ផ្លូវអាកាស និង ផ្លូវទឹក សម្រាប់ធ្វើដំណើរ និងដឹកជញ្ជូនទំនិញផ្សេងៗនៅក្នុងប្រទេស និងក្រៅប្រទេស។

ក្រុមយើងខ្ញុំ សូមអភ័យទោសទុកជាមុននូវរាល់កំហុសឆ្គងដោយមិនបានព្រាងទុក កើតឡើងដោយសារ ចំណេះដឹង និងបច្ចេកទេសស្រាវជ្រាវរបស់យើងនៅមានកម្រិត ដោយសេចក្តីអនុគ្រោះ។ ពួកយើងរងចាំមតិរិះ គន់ក្នុងន័យស្ថាបនាពីសំណាក់លោកគ្រូ អ្នកគ្រូ ក៏ដូចជាសិស្សនិស្សិតដើម្បីឱ្យស្នាដៃរបស់ពួកយើងកាន់តែល្អ ។

ជាចុងក្រោយ យើងសូមអរគុណយ៉ាងជ្រាលជ្រៅដល់លោកគ្រូ **ញៀរ ពេជ្រតារា** ដែលបានបង្រៀនពួកយើងយ៉ាងក្បោះក្បាយងាយយល់ងាយចាំរាល់ខ្លឹមសារនៃមេរៀន និង សិស្សនិស្សិតទាំងអស់ដែលបានសិក្សាលើឯកសាររបស់យើងនេះឱ្យទទួលបានសេចក្តីសុខ សុខភាពល្អ និងជោគជ័យគ្រប់ភារកិច្ច។

រាជធានីភ្នំពេញថ្ងៃទី ២០ ខែ កក្កដា ឆ្នាំ ២០១៦

ក្រុមអ្នកស្រាវជ្រាវ

១. និត កុសល **៣. អឿន ប៊ុនថន**

២. ខេន វណ្ណាឌីណា **៤. អ៊ឹង សុខសាធរ៉េមី**

៥. យ៉ន សុវណ្ណៈ

មាតិកា

សេចក្តីផ្តើម..៣

១. ប្រព័ន្ធគមនាគមន៍កម្ពុជាបច្ចុប្បន្ន...៤

១.១.ប្រព័ន្ធគមនាគមន៍..៤

១.១.១. គមនាគមន៍តាមផ្លូវគោក..៤

១.២.២. គមនាគមន៍តាមផ្លូវទឹក..៧

១.៣.៣. គមនាគមន៍តាមផ្លូវអាកាស...៨

១.២. ស្ថានភាពផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្ត...១២

១.២.១. ស្ថានភាពផ្លូវជាតិ...១២

១.២.២. ស្ថានភាពផ្លូវខេត្ត...១៣

១.៣. ការសាងសង់ និងស្តារឡើងវិញនូវប្រព័ន្ធគមនាគមន៍...១៣

១.៤. ការអភិវឌ្ឍផ្លូវដែក និងផ្លូវអាកាស...១៩

២. ការខារដឹកជញ្ជូន..២០

២.១. ការខារដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក និងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍..២០

២.២. ការខារដឹកជញ្ជូនតាមទឹក...២៤

២.៣. ការខារដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស..២៥

៣. ការខាររៀបចំ បទដ្ឋានគតិយុត្តិ...២៦

៤. សេចក្តីសន្និដ្ឋាន..៣០

៤.១. គុណសម្បត្តិប្រព័ន្ធគមនាគមន៍កម្ពុជា...៣០

៤.២. គុណវិបត្តិប្រព័ន្ធគមនាគមន៍កម្ពុជា...៣១

៤.៣. អនុសាសន៍..៣២

៥. ឯកសារយោង..៣៤

សេចក្តីផ្តើម

ក្នុងកំឡុងពេល១៥ឆ្នាំកន្លងទៅ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាសម្រេចបាននូវវឌ្ឍនភាពគួរអោយកត់សម្គាល់ក្នុង ការកែលម្អរហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនជាមូលដ្ឋានរបស់ប្រទេសកម្ពុជា ដែលត្រូវបំផ្លាញក្នុងពេលសង្គ្រាម ។ ដើម្បីសំរេចបាននូវឧត្តមភាពក្នុងការប្រកាប្រកួតប្រជែងការនាំចេញ លក្ខខណ្ឌចាំបាច់មិនអាចខ្វះបានរបស់ កម្ពុជា គឺការធានាសុវត្ថិភាព និងលទ្ធភាពដឹកជញ្ជូនទំនិញរយះចំងាយឆ្ងាយដែលមានការចំនេញសមរម្យ។

ការវិនិយោគសាធារណៈខាងផ្នែក ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមានការប៉ះពាល់លើ ការរីកចម្រើនក្នុងសង្គម និងបរិបទសំខាន់ៗជាច្រើនទៀត។ ប៉ុន្តែការពឹងផ្អែកតែលើហិរញ្ញវត្ថុរបស់វិស័យឯកជន ក្នុងការវិនិយោគផ្នែក ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធតែមួយនោះមិនមែនជាអភិក្រមដ៏មានប្រសិទ្ធភាពនោះទេ ហើយជាលទ្ធផលនិងបណ្តាលអោយការ វិនិយោគក្នុងអភិវឌ្ឍនវិស័យដឹកជញ្ជូនមិនគ្រប់គ្រាន់ទេ។ វិស័យឯជនគិតតែគោលការណ៍ផលប្រយោជន៍ឯកជន ដែលប្រហែលមិនសូវចាប់អារម្មណ៍ខ្លាំងលើវិសយ័ដឹកជញ្ជូនទេ បើប្រៀបធៀបជាមួយនឹងផលចំណេញពីការ វិនិយោគលើវិស័យផ្សេងៗនោះ។ ក្រៅពីនេះ ភាពមិនអាចចែកដាច់ពីគ្នាបានក្នុងប្រពន្ធ័ហេដ្ឋារចនាសម្ព័នដែល តម្រូវអោយមានការអភិវឌ្ឍជាទ្រង់ទ្រាយធំ ដែលវិស័យឯកជនប្រហែលមិនអាច ឬមិនមានឆន្ទៈក្នុងការគៀរគរ ធនធានបាន ។ តែទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ រាជរដ្ឋាភិបាលអាចបង្កើនបរិមាណនិងប្រសិទ្ធភាពនៃការវិនិយោគខាង សេវាកម្មមូលដ្ឋាន តាមរយៈការជំរុញវិស័យឯកជន ឯកជនីយកម្ម ឬការធ្វើកិច្ចសន្យាបន្ត។ ក្រៅពីនេះក្នុងការ ផ្តល់សេវាកម្មសារធារណៈដូចជា ការដឹកជញ្ជូនអគ្គីសនី រដ្ឋត្រូវដើរតួជានិយ័តករ ដើម្បីធានាថាអ្នកប្រើប្រាស់ត្រូវ បានការពារ។ ចាប់តាំងពីឆ្នាំ ១៩៩២ រដ្ឋាភិបាលបានចាប់ផ្តើមកម្មវិធីអភិវឌ្ឍវិស័យដឹកជញ្ជូនដោយរំពឹងថា មានការ វិនិយោគដើម្បីស្តារ និងពង្រីកសមត្ថភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដោយផ្តោតលើកម្មវត្ថុចម្បរៗដូចខាងក្រោម :

- កាត់បន្ថយចំណាយដឹកជញ្ជូន
- ពង្រឹងការគ្រប់គ្រងវិស័យដឹកជញ្ជូន
- ទាក់ទាញវិស័យឯកជនក្នុងការចូលរួមការអនុវត្តការស្ថានា និងការផ្តល់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូននានា
- រៀបចំរចនាសម្ព័ន្ធភ្នាក់ងារដឹកជញ្ជូនសាធារណះសារជាថ្មី (ដូចជារាជាយស្វ័យយានកម្ពុជា)

កម្ពុជាសម្រេចបាននូវវឌ្ឍនភាពក្នុងការអនុវត្តកម្មវិធីអភិវឌ្ឍវិស័យដឹកជញ្ជូនកន្លង មកដែលរួមចំណែក ក្នុងការសម្រេចបានកម្មវត្ថុខាងលើខ្លះៗ ប៉ុន្តែការសម្រេចកម្មវត្ថុខាងលើនេះអោយបានពេញលេញ គឺជាការពិបាកនឹងធ្វើ បានណាស់។ ទោះបីទទួលបានសមទ្ធផលសំខាន់ៗក្នុងវិស័យផ្លូវថ្នល់ហើយខ្លះក៏ដោយ ក៏កង្វះខាតត្រូវបានកត់ សម្គាល់ក្នុងកម្រិតនៃការធ្វើផែនការ កម្មវិធីសកម្មភាព ការបែងចែក និងការគៀរគរធនធានហិរញ្ញវត្ថុឱ្យបាន គ្រប់គ្រាន់។ គួរឱ្យកត់សម្គាល់នោះ គឺការថែទាំថ្នល់ ការគ្រប់គ្រងគុណភាពការសាងសង់ និងការកាត់បន្ថយ ចំណាយលើការដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោក។ គុណវិបត្តិទាំងនេះហើយ ដែលជាមូលដ្ឋានបណ្តាលមកពីកង្វះខាតនូវយន្តការសម្របសម្រួល រវាងក្រសួងពាក់ពន្ធ័ ដូចជាក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរិញ្ញវត្ថុ ក្រសួងសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍជនបទ។

ភាពរអាក់រអួលនៃកម្មវត្ថុទាំងនេះអាចបណ្តាលមកពីកត្តាសំខាន់ៗដូចខាងក្រោម ៖

- ❖ កង្វះទិន្នន័យដែលគួរអោយជឿជាក់បាន ឧទាហរណ៍ ក្នុងអនុវត្តវិស័យផ្លូវថ្នល់ កង្វះទិន្នន័យដែលគួរឱ្យជឿជាក់ គឺប្រភពនៃកំហុសឆ្គងជាច្រើនក្នុងការបង្កើត ឬធ្វើកម្មវិធីការងារ ដែលមិនអាចឆ្លើយតបទៅ និងតម្រូវការបន្ទាន់ភាគច្រើនទោះជាក្នុងការវិនិយោគផ្លូវថ្មីៗ ឬការពង្រីកផ្លូវថ្នល់។
- ❖ តម្រូវការធនធានជាច្រើនលើសពីតម្រូវដែលមាន ឧទាហរណ៍ ថវិកាធ្វើផ្លូវ ស្ពាន
- ❖ យុទ្ធសាស្ត្រដឹកជញ្ជូនរបស់រដ្ឋាភិបាលរំពឹងថានិងសម្រេចបានកម្មវត្ថុដូចខាងក្រោម :
  - ការធ្វើអោយប្រសើរឡើងលើបណ្តាញផ្លូវដែលមានស្រាប់
  - ការអភិវឌ្ឍបណ្តាញផ្លូវប្រទាក់ប្រទងគ្នា និងភាពសុខដុម ក្រោមផែនការមេតែមួយ
  - ទំនើបនីយកម្មរដ្ឋបាលដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោក។

សូចនាករសំខាន់

- មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនរាជធានី/ខេត្ត	ចំនួន	២៤
- ការិយាល័យសាធារណការខណ្ឌ	ចំនួន	៨
- ការិយាល័យសាធារណការស្រុក/ក្រុង	ចំនួន	១៥៩
- ផ្លូវសរុប	ប្រវែង	៤៤.៩១៩គ.ម (២០១០)
- ស្ពាន	ចំនួន	៤.០៦០ស្ពាន(២០១០)
- កំពង់ផែអន្តរជាតិ	ចំនួន	៣
- កំពង់ផែក្នុងស្រុក	ចំនួន	៥
- អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ	ចំនួន	៣
- អាកាសយានដ្ឋានក្នុងស្រុក	ចំនួន	៣២
- សហគ្រាសសាធារណៈ	ចំនួន	៤
- កំពង់ចម្លង	ចំនួន	៨៤ (រដ្ឋមាន៣ គឺស្ទឹងត្រែង១ ស្វាយជ្រុំ១ និងអ្នកលឿង១)

១. ប្រព័ន្ធគមនាគមន៍កម្ពុជាបច្ចុប្បន្ន

ការលូតលាស់ផ្នែក កសិកម្ម ឧស្សាហកម្ម ពាណិជ្ជកម្ម និងទេសចរណ៍ ទាក់ទងយ៉ាងជិតស្និទ្ធទៅនឹងការរីកចម្រើនខាងផ្លូវគមនាគមន៍។ ប៉ុន្តែជាង២ទសវត្សកន្លងមកនេះហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដូចជា ៖ ផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក ស្ពាន ដែលជាសរសៃឈាមសេដ្ឋកិច្ចជាតិ ត្រូវស្រុតចុះទ្រុឌទ្រោមយ៉ាងខ្លាំងដោយសារមូលហេតុផ្សេងៗ។ បណ្តាញគមនាគមន៍ជាវិស័យសំខាន់មួយក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចជាតិ ព្រោះវាជាមូលដ្ឋានសម្រាប់អភិវឌ្ឍ កសិកម្ម ឧស្សាហកម្ម ពាណិជ្ជកម្ម និងទេសចរណ៍។ ក្នុងប្រទេសកម្ពុជាយើងមាន ផ្លូវគោក ផ្លូវអាកាស និង ផ្លូវទឹក សម្រាប់ធ្វើដំណើរ និងដឹកជញ្ជូនទំនិញផ្សេងៗនៅក្នុងប្រទេស និងក្រៅប្រទេស។

១.១.ប្រព័ន្ធគមនាគមន៍

១.១.១. គមនាគមន៍តាមផ្លូវគោក

ផ្លូវគោក ជាទូទៅបណ្តាញផ្លូវគោកមានពីរប្រភេទគឺ ផ្លូវថ្នល់ និងផ្លូវដែក។ ផ្លូវថ្នល់ដើរតួនាទីដ៏សំខាន់ក្នុងការអភិវឌ្ឍសង្គម និងសេដ្ឋកិច្ចនៅកម្ពុជាទាំងប្រវែង និងសកម្មភាព។ ប៉ុន្តែកម្ពុជាពុំទាន់មានផ្លូវថ្នល់ និងផ្លូវដែក គ្រប់គ្រាន់នៅឡើយ។ ផ្លូវថ្នល់ត្រូវ បានគេចែកជា ផ្លូវជាតិ ផ្លូវខេត្ត ផ្លូវលំ និងផ្លូវរុក្ខបាល ។

គ. ផ្លូវថ្នល់

- ផ្លូវជាតិ ៖ គឺជាផ្លូវដែលធ្វើ និងថែរក្សាដោយថវិកាជាតិ ហើយជាផ្លូវដែលចេញពីរាជធានីភ្នំពេញទៅកាន់ខេត្តនានា។
- ផ្លូវខេត្ត ៖ ផ្លូវនេះថែរក្សាដោយថវិកាខេត្ត ជាផ្លូវកាត់ផ្លូវជាតិ ឬជាផ្លូវចេញពីទីប្រជុំជនមួយក្នុងខេត្តទៅទីប្រជុំជនមួយទៀត។
- ផ្លូវលំ ៖ ផ្លូវតូចៗគ្មានក្រាលថ្ម ដែលគេឃើញមាននៅតំបន់ជនបទ។ ផ្លូវនេះកសាងដោយរដ្ឋអំណាចមូលដ្ឋាន សហការជាមួយអង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាល និងប្រជាជនក្នុងតំបន់។ផ្លូវលំឆ្នាំ១៩៩៩មានប្រវែង ២៧.០០០ គ.ម ចរាចរបានធម្មតាដោយមានការជួសជុលជាប្រចាំ និងការកសាងបន្ថែម ៨.៦០០ គ.ម។
- ផ្លូវរុក្ខបាល ៖ គឺជាផ្លូវដែលធ្វើ និងថែរក្សាដោយក្រសួងកសិកម្មរុក្ខាប្រម៉ាញ់ និងនេសាទ សម្រាប់ដឹកនាំផលិតផលព្រៃឈើ សម្រួលតំហែទាំព្រៃឈើ និងធ្វើទេសចរណ៍ធម្មតាផងដែរ។

ផ្លូវថ្នល់ទាំងអស់មានប្រវែង ៦០00គ.ម ចែកជាផ្លូវជាតិ (២៨00គ.ម) ផ្លូវខេត្ត (១២00គ.ម)និងផ្លូវរុក្ខបាល (២000គ.ម)។ ផ្លូវក្រាលកៅស៊ូហើយមានប្រវែង ២000គ.ម ផ្លូវក្រាលថ្ម និងដីក្រហមមានប្រវែង ២000គ.ម សល់ពីនេះជាផ្លូវលំ។

ខ. ផ្លូវដែក

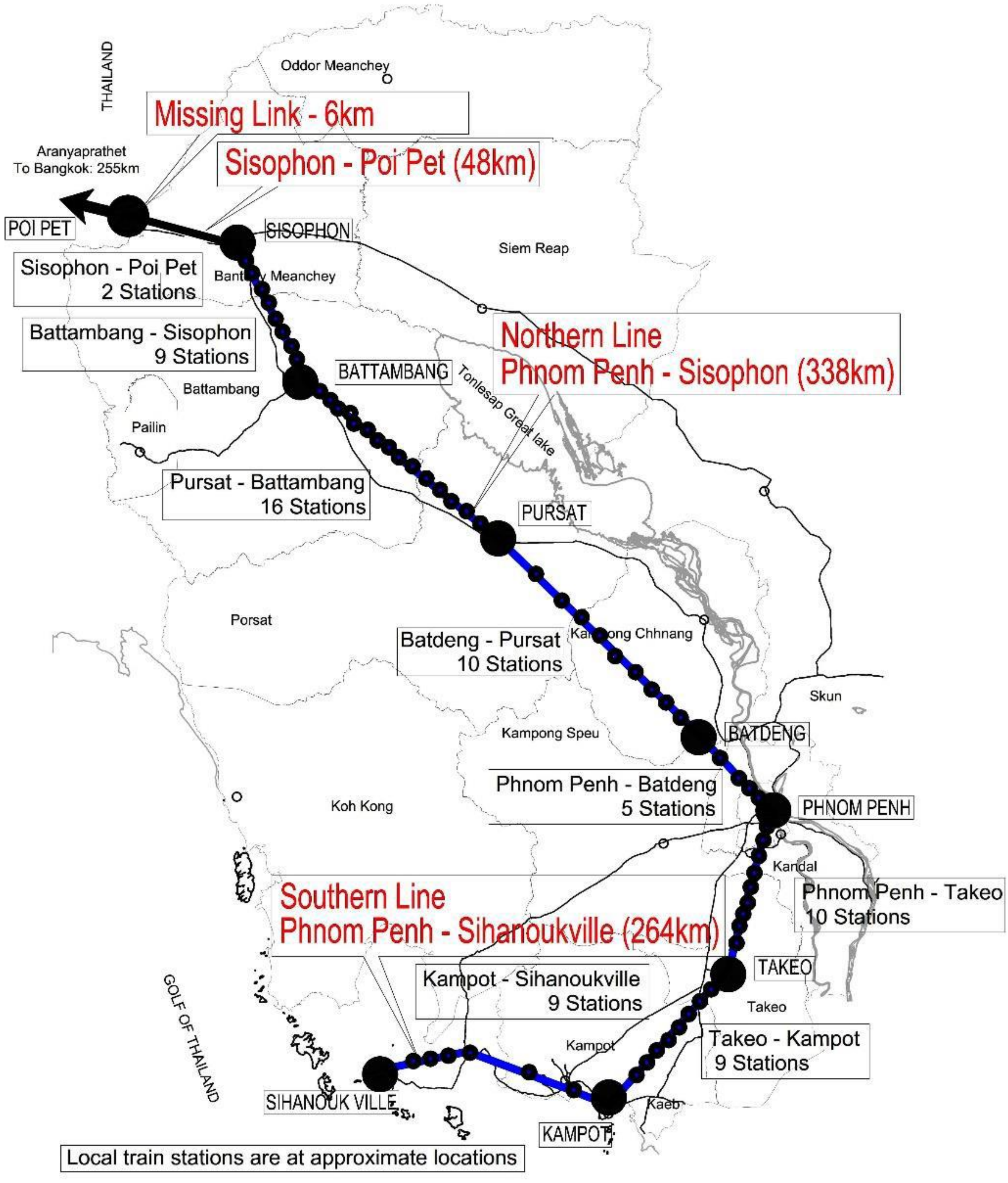
ប្រទេសកម្ពុជាយើងមានផ្លូវដែក ២ខ្សែ។ ខ្សែទី១ ចេញពីភ្នំពេញទៅអូរជ្រៅ មានប្រវែង ៣៨៥គ.ម។ ខ្សែទី២ចេញពីភ្នំពេញទៅក្រុងព្រះសីហនុ មានប្រវែង ២៦៦គ.ម។ ផ្លូវដែកនៅប្រទេសយើងទាំងពីរខ្សែនេះមិនទាន់មានលក្ខណៈទំនើបនៅឡើយទេ។

រដ្ឋាភិបាលអាណានិគមបារាំងនៅ កម្ពុជាបានកសាង ផ្លូវដែកមួយខ្សែដំបូងគេ តភ្ជាប់ពីភ្នំពេញទៅប៉ោយប៉ែតភាគខាងជើងនៃប្រទេស (តាមរយៈ ខេត្ត កំពង់ឆ្នាំង ពោធិសាត់ បាត់ដំបង និងស្រុក ស៊ីសុផុន នៅព្រំដែនថៃ) ក្នុងចំន្លោះឆ្នាំ ១៩២៩-១៩៤២ ។ ខ្សែនេះរត់នៅទូទាំងខេត្តដែលផលិតស្រូវធំបំផុតរបស់កម្ពុជា គឺ ខេត្តបាត់ដំបង។ ស្ថានីយ៍រថភ្លើងរាជធានីភ្នំពេញត្រូវបានសម្ពោធក្នុងឆ្នាំ 1932 ចំណែកឯការតភ្ជាប់ជាមួយនឹងប្រទេសថៃផ្លូវដែកនេះត្រូវបានធ្វើឡើងនៅក្នុងឆ្នាំ 1942 ដែលក្រោយមកត្រូវបានរំខានសេវានៅចុងឆ្នាំ 1940 ដោយសារតែហេតុផលនយោបាយ និងសន្តិសុខ។ នៅក្នុងឆ្នាំ 1960 ក្នុងគោលបំណងដើម្បីកាត់បន្ថយការពឹងផ្អែកលើកំពង់ផែ សៃហ្គន (អតីតវៀតណាមខាងត្បូង) និងប្រទេសថៃ (Khlong Toei) ។ ប្រទេសកម្ពុជា ដោយមានការគាំទ្រដោយប្រទេសបារាំង អាល្លឺម៉ង់ខាងលិច និងសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិនបានចាប់ផ្តើមការសាងសង់ ផ្លូវដែកមួយខ្សែទៀត ភ្ជាប់ផ្លូវរថភ្លើង ជាលើកទីពីរ ពីរាជធានីភ្នំពេញទៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុដែលក្រោយមកបាន គេស្គាល់ថាជាខ្សែរថភ្លើងភាគខាងត្បូងនៃប្រទេស។

ប្រពន្ធ័ផ្លូវដែករបស់យើងមានពីរខ្សែរដែលមានគន្លងប្រវែង ១ម៉ែត្រៈ ខ្សែទី១ ភ្ជាប់ពីភ្នំពេញទៅសីសុផុន និងខ្សែទី២ ភ្ជាប់ពីភ្នំពញទៅខេត្តព្រះសីហនុ។ ផ្លូវដែកទាំងពីរនេះត្រវកសាងឡើងនៅឆ្នាំ ១៩២៩។ មុននិងធ្វើការជួសជុលផ្លូវនេះមានសភាពចាស់ទ្រុឌទ្រោមណាស់ទៅហើយ គេអាចធ្វើដំណើរ បានត្រឹមល្បឿនអតិបរិមា ៣០-៣៥ គ.ម/ម។ តួររថភ្លើងរួមមានក្បាលម៉ាសីនរថភ្លើង១០ ទូរអ្នកដំណើ ចំនួន៥សីទែនទូប្រេង ៣៥ទូដឹកទំនិញ៨០។ ទោះជាវាមានប្រវត្តិចាស់ហើយក្តី(៧៥ឆ្នាំ) ក៏ខ្សែរថភ្លើង នេះមិនបានតភ្ជាប់និងខ្សែរថភ្លើងសំខាន់ៗរបស់អាស៊ាន ពីសង្ហបុរិ ទៅគុយមីងទេ។

តារាងទី១: រចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវរថភ្លើង

ប្រភេទ	ខ្សែរថភ្លើងខាងជើង	ខ្សែរថភ្លើងខាងត្បូង
ប្រវែង	385 (រួមបញ្ចូល 48km ដែលមិនបានតភ្ជាប់)	264km
ផ្នែក	ភ្នំពេញ ពោធិ៍សាត់ បាត់ដំបង មង្គលបុរី	ភ្នំពេញ តាកែវ កំពត ព្រះសីហនុ
ស្ថានីយ៍(ចំនួន)	49 (7 កំពុងប្រតិបត្តិការ)	27 (5 កំពុងប្រតិបត្តិការ)
ឆ្នាំសាងសង់	1929	1960-1969



រូបភាពទី១: ស្ថានីយ៍រថភ្លើងក្នុងប្រទេសកម្ពុជា

តារាងទី២: ស្ថានភាពនៃផ្លូវរថភ្លើង

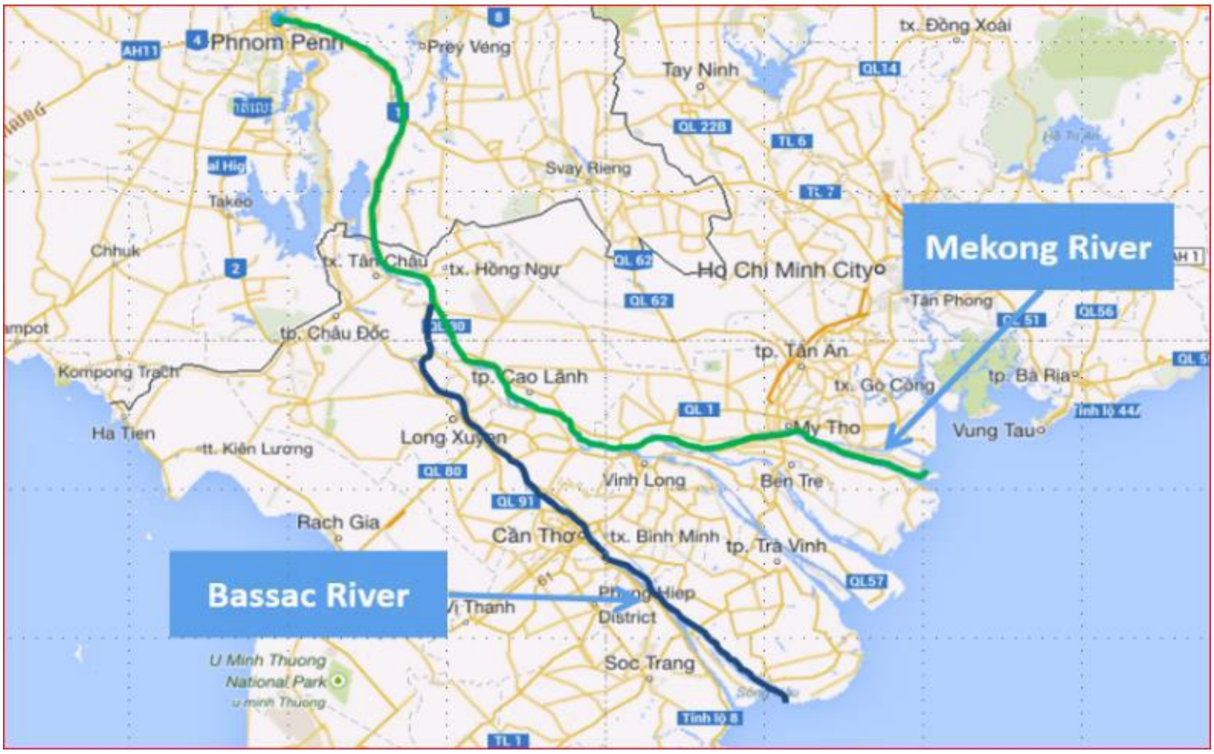
	ភាគខាងជើង	ភាគខាងត្បូង
ទៅមកពី	រាជធានីភ្នំពេញ - ប៉ោយប៉ែត (ព្រំដែនថៃ)	រាជធានីភ្នំពេញ - ខេត្តព្រះសីហនុ
តំបន់ឆ្លងកាត់	ភ្នំពេញ - ខេត្តពោធិសាត់ - បាត់ដំបង - សិរីសោភ័ណ - ប៉ោយប៉ែត	ភ្នំពេញ - តាកែវ - កំពត - ខេត្តព្រះសីហនុ
ប្រវែងផ្លូវដែក	386 km	264km
ស្ថានីយ៍	50 (ប្រតិបត្តិការបច្ចុប្បន្ន 0)	28 (ប្រតិបត្តិការបច្ចុប្បន្ន 5)
ឆ្នាំសាងសង់	1929 - 1942	1960 - 1969
ផ្ទុកទម្ងន់	15t	20t

១.២.២. គមនាគមន៍តាមផ្លូវទឹក

ផ្លូវទឹកដែលសំខាន់គឺទន្លេមេគង្គ (ពីក្រចេះដល់សមុទ្រ) ទន្លេសាប បឹងទន្លេសាប ទន្លេបាសាក់ និងដៃនានា។ ប្រទេសកម្ពុជាយើងមានកំពង់ផែភ្នំពេញដែលអាចឱ្យនាវាសមុទ្រចតបានសឹងគ្រប់រដូវ។ ក្រៅពីកំពង់ផែភ្នំពេញ កំពង់ផែកំពង់ចាម ក្រចេះ កំពង់ឆ្នាំង សៀមរាប។ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ជាកំពង់ផែអន្តរជាតិអាចទទួលបាននាវាសមុទ្រធំៗចូលចតបានគ្រប់រដូវ។ ក្រៅពីនេះមានកំពង់ផែរាម ដែលប្រើប្រាស់សម្រាប់ជាមូលដ្ឋាននាវាចរណ៍កងទ័ពខេមរភូមិន្ទ។ កំពង់ផែកោះកុង សម្រាប់ទូកយន្ត និងនាវាតូចៗចត។

ក. កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងភ្នំពេញ

កំពង់ផែភ្នំពេញគឺស្ថិតនៅក្រោមការគ្រប់គ្រងរបស់សហគ្រាសរដ្ឋបានត្រួតពិនិត្យដោយ MPWT និង ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ (MEF) ។ សហគ្រាសស្វយ័តនេះត្រូវបានបង្កើតឡើង ដោយអនុក្រឹត្យលេខ 51 ចុះថ្ងៃទីទី 17 ខែកក្កដាឆ្នាំ 1998 កំពង់ផែភ្នំពេញជាកំពង់ផែទន្លេបែបប្រពៃណី អាចចូលចតដំណើរដោយនាវា



រូបភាពទី២: ប្រព័ន្ធនៃ កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងភ្នំពេញ

ពីសមុទ្រចិនខាងត្បូងតាមរយៈប្រទេសវៀតណាម។ កំពង់ផែភ្នំពេញដែលជាកំពង់ផែដំបូងមានទីតាំងស្ថិតនៅក្នុង ទីក្រុងនៅតាមបណ្តោយទន្លេសាបមានចម្ងាយពី 3 ទៅ 4 គីឡូម៉ែត្រពីចំណុចប្រសព្វ ទន្លេមេគង្គ។ លើកទីពីនេះកំពង់ផែភ្នំពេញមានទីតាំងស្ថិតនៅចម្ងាយ 25 គីឡូម៉ែត្រ បានសាងសង់ផ្នែកខាងក្រោមជាមួយនឹងការគាំទ្រផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុពីប្រទេសចិន។

ខ. ប៉ុស្តិ៍នាវាចរណ៍

ដើម្បីមានសិទ្ធិចូលដំណើរការទៅកាន់កំពង់ផែ នាវាទាំងអស់ត្រូវតែចូលទៅតាមរយៈផ្លូវទឹករបស់វៀតណាម។ នៅក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងរវាងតាមផ្លូវទឹកប្រទេសកម្ពុជា និងប្រទេសវៀតណាម។ ផ្លូវទឹកនិយ័តករនៅលើទន្លេសាប ទន្លេមេគង្គ ទន្លេបាសាក់ ទន្លេ Vam Nao និងដៃទឹកនានាដែលបានជ្រើសអាចត្រូវបានប្រើដោយនាវាកម្ពុជា និងវៀតណាម។

ផែនការមេស្តីពីការដឹកជញ្ជូនតាម ផ្លូវទឹកក្នុងប្រព័ន្ធទន្លេមេគង្គរបស់ប្រទេសកម្ពុជាត្រូវបានគេបង្កើតឡើងនៅក្នុងប្រទេសប៊ែលហ្សិកនៅឆ្នាំ 2006 ។ ផែនការមេបានកំណត់សកម្មភាព 60 គម្រោងសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍ ការដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹកនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ មួយចំនួននៃផែនការសកម្មភាពនេះ បច្ចុប្បន្នកំពុងអនុវត្ត។ផ្លូវទឹកនាវាចរណ៍របស់ប្រទេសកម្ពុជាមានប្រវែងសរុប 1,750km ។ ភាគច្រើននៃ កំពង់ផែទន្លេសំខាន់ មានទីតាំងស្ថិតនៅតាមបណ្តោយទន្លេធំៗ។ ទន្លេមេគង្គមាន 30% នៃចំនួនសរុប ទន្ល ទន្លេសាប 15% ទន្លេបាសាក់ 5% និងដៃផ្សេងទៀត មាន 50% ។

រូបភាពទី៣: ទន្លេធំៗ និងច្រកទន្លេក្នុងស្រុក

១.៣.៣. គមនាគមន៍តាមផ្លូវអាកាស

ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស មានសកម្មភាពខ្លាំងក្លាជាលំដាប់។ អាកាសយានដ្ឋានសំខាន់ៗនៃប្រទេសកម្ពុជាយើងគឺ **អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ** និង **សៀមរាប។** ក្រៅពីនេះមានអាកាសយានដ្ឋាននៅតាមទីរួមខេត្តនិងក្រុងជាច្រើនទៀតដូចជា ៖ បាត់ដំបង រតនះគីរី មណ្ឌលគីរី ស្ទឹងត្រែង កោះកុង និង ក្រុង

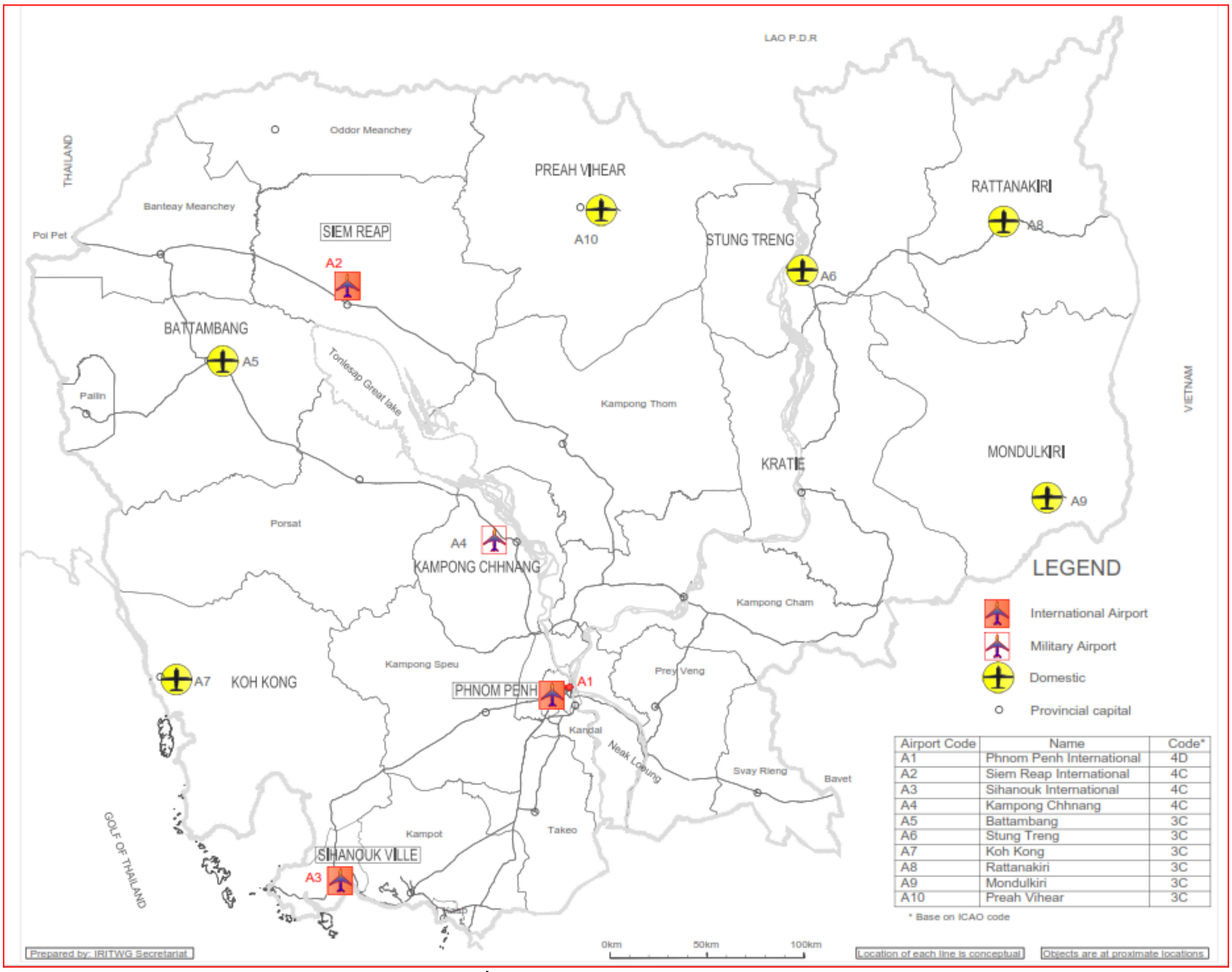
ព្រះសីហនុ។ អាកាសយាន្តដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញមានផ្លូវចុះប្រវែង ៣២០០ម ដែលយន្តហោះធន់ធ្ងន់គ្រប់ប្រភេទអាចចុះចតបាន។

កម្ពុជាមានអាកាសយានដ្ឋានចំនួន១១ ប៉ុន្តែមានតែអាកាសយានដ្ឋានចំនួន ២ ប៉ុណ្ណោះដែលមាន ការហោះហើរជាប្រចាំ ៖ គឺអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ និងអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ សៀមរាប។ ក្រៅពីអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិទាំងពីរនេះមានអាកាសយានដ្ឋានក្នុងស្រុកដទៃទៀត គឺ តាមរយៈយន្តហោះ ជួលគឺមានតែអាកាសយានដ្ឋានខេត្តព្រះសីហនុប៉ុណ្ណោះដែលឆ្ពោះទៅខេត្ត សៀមរាប។ ក្រុមហ៊ុនបារាំង SCA បាននឹងកំពុងធ្វើការគ្រប់គ្រងផ្នែកប្រតិបត្តិការ នៃអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញតាំងពីឆ្នាំ១៩៩៥ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀវរាបតាំងពីឆ្នាំ២០០៤ និងអាកាសយានដ្ឋានខេត្តព្រះសីហនុ ឆ្នាំ២០០៦ មកក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀង កសាង ដំណើរការផ្ទេរ ជាមួយរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា។ រីឯអាកាសយានដ្ឋានជាតិដ៏ទៃទៀតស្ថិតក្រោម

រូបភាពទី៤: ផែនទី ផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ

ការគ្រប់គ្រងរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរណ៍ស៊ីវិល (SSCA) របស់រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា។ សព្វថ្ងៃយើងសង្កេត ឃើញថា រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបាននឹងកំពុងសិក្សាលើគម្រោងសាងសង់អាកាសយានដ្ឋានថ្មីបន្ថែមទៀត ដើម្បី បំពេញតម្រូវការទាំង ផ្នែកពាណិជ្ជកម្ម និងទេសចរណ៍។

នេះបើយោងតាមរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលកម្ពុជា (SSCA) បានមានព្រលានយន្តហោះចំនួន 10 នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាបានបែងចែកជា 4 ប្រភេទ: អន្តរជាតិមាន 3 ព្រលានយន្តហោះ យោធា 1ព្រលានយន្តហោះ និងក្នុងស្រុក 6 ព្រលានយន្តហោះ ។ ក្រុមហ៊ុន The Société Concessionaire de 1´Aéroport (SCA) បានធ្វើការគ្រប់គ្រងប្រតិបត្តិការនៃព្រលានយន្តហោះអន្តរជាតិភ្នំពេញចាប់តាំងពី 1995 អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាបចាប់តាំងពីឆ្នាំ 2000 និងព្រលានយន្តហោះអន្តរជាតិសីហនុចាប់ពីឆ្នាំ 2006 ទាំងនេះគឺ ក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀង រវាងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជានិង SCA ។ ព្រលានយន្តហោះក្រៅពីនេះជាការគ្រប់គ្រង ដោយរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរណ៍ស៊ីវិល (SSCA) នៅក្រោមទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី លើកលែងតែ ព្រលានយន្តហោះខេត្តកំពង់ឆ្នាំង។ ព្រលានយន្តហោះនេះត្រូវបានសាងសង់ឡើងដោយខ្មែរក្រហមក្រោមការគាំទ្រពីប្រទេសចិនសម្រាប់កងកម្លាំងទ័ពអាកាសរបស់ប្រទេសកម្ពុជា។ ក្រោយមកវាត្រូវបានបម្រុងទុក សម្រាប់ជាព្រលានយន្តហោះ ប្រើជាមជ្ឈមណ្ឌលដឹកជញ្ជូនទំនិញ ជា BOT-scheme ត្រូវបានពន្យារពេលក្នុងឆ្នាំ 2005 ប៉ុន្តែបច្ចុប្បន្ននេះព្រលានយន្តហោះនេះ ត្រូវបានគ្រប់គ្រងដោយក្រសួងការពារជាតិ។



រូបភាពទី៥: ទីតាំងនៃព្រលានយន្តហោះក្នុងប្រទេសកម្ពុជា

តារាងទី៣: អាកាសយានដ្ឋានក្នុងប្រទេសកម្ពុជា

Airports	Runway/Surface/ Reference Code	Operation status		Aerodrome Condition				Remarks
		Yes	No	Excl	Good	Not Bad	Poor	
International Airport								
Phnom Penh (A1)	3000x45/ Asphalt/ 4D	✓			✓			BOT (1995-2040)
Reap Siem (A2)	2550x45/ Asphalt/ 4C	✓			✓			BOT (2000-2040)
Sihanouk (A3)	2500x45/ Asphalt/ 4C	✓			✓			BOT (2006-2040)
Military Airport								
Kampong Chhnang (A4)	2400x45/ Concrete/ 4C		✓			✓		BOT from 1996 (Postponed in 2005
Domestic Airport								
Battambang (A5)	1600x34/ Bitumen/ 3C	✓				✓		
Stung Treng (A6)	1300x20/ Bitumen/ 3C	✓					✓	
Koh Kong (A7)	1300x30/ Laterite/ 3C	✓				✓		
Ratanak Kiri (A8)	1300x30/ Laterite/ 3C	✓				✓		Will be relocated
Mondul Kiri (A9)	1000x23/ Laterite/ 2B		✓				✓	Will be relocated
Preah Vihear (A10)	1400x30/ Laterite/ 3C		✓				✓	
Airfield								
Kratie	1180x30/ Laterite/ 2B		✓				✓	Withdrew 2012

១.២. ស្ថានភាពផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្ត

បណ្តាញផ្លូវនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា គិតត្រឹមខែកញ្ញាឆ្នាំ ២០១៤ មានប្រវែងសរុបជាង ៥៥,000 គីឡូម៉ែត្រចេញពីផ្លូវជាតិ (ផ្លូវខ្ទង់សរុបចំនួនមួយ និងពីរ) កាន់កាប់ច្រើនជាងចំនួន ១១,000 គីឡូម៉ែត្រ។ តួលេខនេះមានចំនួន ១០.២០% នៃបណ្តាញផ្លូវប្រវែងសរុប ហើយមានប្រវែង ៤១.៧% នៃប្រវែងស្ពានសរុប។

តារាងទី៤: បណ្តាញផ្លូវនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា

ចំណាត់ថ្នាក់ផ្លូវ	ប្រវែងផ្លូវ (Km)	ភាគរយផ្លូវ	ចំនួនបណ្តាញផ្លូវ	ចំនួនស្ពាន	ភាគរយស្ពាន	ប្រវែងស្ពាន (m)	ភាគរយប្រវែងស្ពាន	ស្ថាប័នគ្រប់គ្រង
ផ្លូវជាតិ ប្រភេទ១	2,241	4.06%	9	589	14.5%	17,643	23.10%	MPWT
ផ្លូវជាតិ ប្រភេទ២	8,864	16.05%	146	698	17.2%	15,710	20.6%	MPWT
ផ្លូវខេត្ត	4,407	7.98%	13,355	1,869	22.3%	16,309	21.4%	ស្ថិតក្រោមការពិភាក្សា
ផ្លូវលំ	39,728	71.92%	13,355	1,869	46%	26,559	34.8%	MRD
សរុប	**55,242**	**100.00%**	**13,746**	**4,060**	**100.0%**	**76,221**	**100.0%**	

១.២.១. ស្ថានភាពផ្លូវជាតិ

ផ្លូវជាតិ គឺជាផ្លូវដែលធ្វើឡើង និងថែរក្សាដោយថវិកាជាតិ ហើយជាផ្លូវដែលចេញ ពីរាជធានីភ្នំពេញ ទៅកាន់បណ្តាលខេត្តនានា។ ផ្លូវជាតិនៅឆ្នាំ១៩៦៩ មានប្រវែង៤.១៦៥គ.ម។រីឯឆ្នាំ២000 ចរាចរបាន ២.៣៦៥គ.ម មានគុណភាព(៥០០គ.ម) ហើយឆ្នាំ២00១ ចរាចរបាន (៣.១០០គ.ម) មានគុណ ភាព (១.000គ.ម) និងឆ្នាំ ២00២ ចរាចរបាន (៤.១៦៥គ.ម) មានគុណភាព ៣.៦០០គ.ម។

ផ្លូវជាតិសំខាន់ៗរួមមាន ÷

- **ផ្លូវជាតិលេខ១** ៖ ពី ភ្នំពេញ ទៅ ព្រំប្រទល់វៀតណាម កាត់តាមអ្នកលឿង និងស្វាយរៀង មានប្រវែង ១៦៧គ.ម។
- **ផ្លូវជាតិលេខ២** ៖ ពី ភ្នំពេញ ទៅ ព្រំប្រទល់វៀតណាម កាត់តាមតាខ្មៅ និងតាកែវ ប្រវែង ១៣៧គ.ម។
- **ផ្លូវជាតិលេខ៣** ៖ ពី ភ្នំពេញ ទៅ ក្រុងព្រះសីហនុ កាត់តាមកំពត និងព្រៃនប់ មានប្រវែង ២៦០គ.ម។
- **ផ្លូវជាតិលេខ៤** ៖ ពី ភ្នំពេញ ទៅ ក្រុងព្រះសីហនុ កាត់តាមកំពង់ស្ពឺ មានប្រវែង ២២៦គ.ម។
- **ផ្លូវជាតិលេខ៥** ៖ ពី ភ្នំពេញ ទៅ ប៉ោយប៉ែត (អូរជ្រៅ ព្រំប្រទល់ថៃ) កាត់តាមកំពង់ឆ្នាំង ពោធិសាត់ បាត់ដំបង និងបន្ទាយមានជ័យ មានប្រវែង ៤០៨គ.ម។
- **ផ្លូវជាតិលេខ៦** ៖ ពី ភ្នំពេញ ទៅ សេរីសោភ័ណ កាត់តាមកំពង់ធំ និង សៀមរាប មានប្រវែង ៣៨៦គ.ម។
- **ផ្លូវជាតិលេខ៧** ៖ ពី ស្គន់ ទៅ ស្នួល កាត់តាមកំពង់ចាម មានប្រវែង ១៨០គ.ម។
- **ផ្លូវជាតិលេខ១៣** ៖ ពី ស្នួល ទៅ ព្រំប្រទល់ឡាវ កាត់តាមក្រចេះ និង ស្ទឹងត្រែង ប្រវែង ២៩២គ.ម។
- **ផ្លូវជាតិលេខ១៥** ៖ ពី អ្នកលឿង ទៅ ជប់ កាត់តាមព្រៃវែង ប្រវែង ៩០គ.ម។
- **ផ្លូវជាតិលេខ១៩** ៖ ពី អូរពងមាន់ (ស្ទឹងត្រែង) ទៅ បរកែវ កាត់តាមឡាបានសៀក (រតនះគីរី) ប្រវែង ២០៣គ.ម។

តារាងទី៥: ផ្លូវជាតិសំខាន់ៗក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ផ្លូវជាតិ	លេខកូដ	ប្រវែង	ពី	ទៅ	កាត់តាម
ផ្លូវជាតិលេខ១	10001	១៦៧គ.ម	ភ្នំពេញ	ព្រំប្រទល់វៀតណាម	អ្នកលឿង និងស្វាយរៀង
ផ្លូវជាតិលេខ២	10002	១៣៧គ.ម	ភ្នំពេញ	ព្រំប្រទល់វៀតណាម	តាខ្មៅ និងតាកែវ
ផ្លូវជាតិលេខ៣	10003	២៦០គ.ម	ភ្នំពេញ	ក្រុងព្រះសីហនុ	កំពត និងព្រៃនប់
ផ្លូវជាតិលេខ៤	10004	២២៦គ.ម	ភ្នំពេញ	ក្រុងព្រះសីហនុ	កំពង់ស្ពឺ
ផ្លូវជាតិលេខ៥	10005	៤០៨គ.ម	ភ្នំពេញ	ប៉ោយប៉ែត (អូរជ្រៅ ព្រំប្រទល់ថៃ	កំពង់ឆ្នាំង ពោធិសាត់ និងបន្ទាយមានជ័យ
ផ្លូវជាតិលេខ៦	10006	៣៨៦គ.ម	ភ្នំពេញ	សេរីសោភ័ណ	កំពង់ធំ និងសៀមរាប
ផ្លូវជាតិលេខ៧	10007	១៨០គ.ម	ស្គន់	ស្ទួល	កំពង់ចាម
ផ្លូវជាតិលេខ១១	10008	៩០គ.ម	អ្នកលឿង	ថ្នល់ទទឹង	
ផ្លូវជាតិលេខ១៣	10009?	២៩២គ.ម	ស្នួល	ព្រំប្រទល់ឡាវ	កំពង់ចាម និងស្ទឹងត្រែង
ផ្លូវជាតិលេខ១៥	10010?	៩០គ.ម	ស្នួល	ជប់	កំពង់ចាម
ផ្លូវជាតិលេខ១៩	10011?	២០៣គ.ម	អូរពងមាន់ (ស្ទឹងត្រែង)	បរកែវ	ឡាបានសៀក (រតនះគីរី)

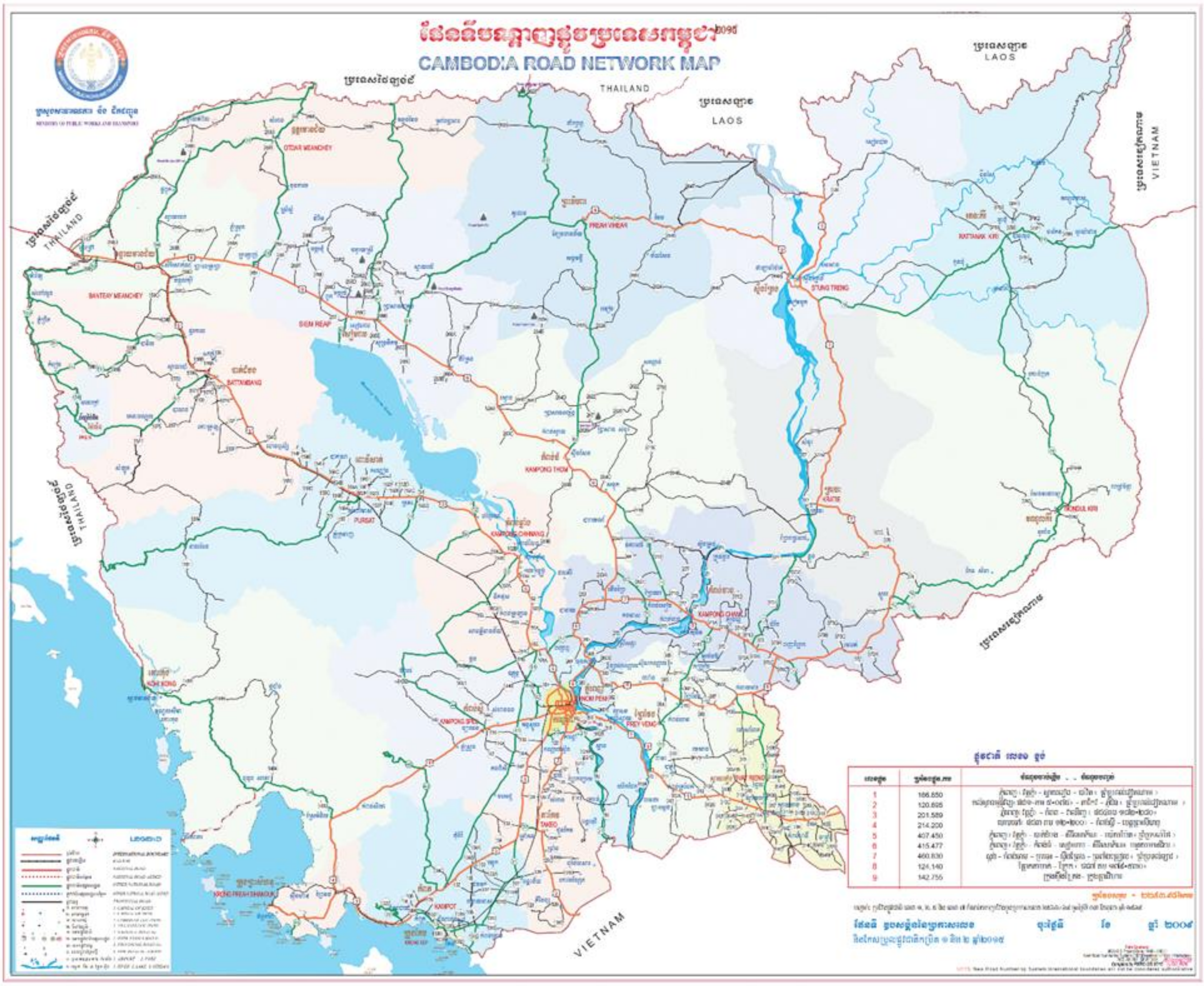
១.២.២. ស្ថានភាពផ្លូវខេត្ត

ផ្លូវខេត្ត គឺជា ផ្លូវថែរក្សាដោយថវិកាខេត្តជាផ្លូវកាត់ផ្លូវជាតិ ឬជាផ្លូវចេញពីទីប្រជុំជនមួយ ក្នុងខេត្តទៅទីប្រជុំជនមួយទៀត។ ផ្លូវខេត្តឆ្នាំ១៩៦៩ មានប្រវែង (៣.៦១៥ គ.ម)។ រីឯឆ្នាំ ២០០០ ចរាចរបាន (២.៤១៥ គ.ម)ហើយឆ្នាំ ២០០១ ចរាចរបាន(២.៩៩០គ.ម)និងឆ្នាំ ២០០២ ចរាចរបាន(៣.៦១៥គ.ម) ។

១.៣. ការសាងសង់ និងស្តារឡើងវិញនូវប្រព័ន្ធគមនាគមន៍

- ផ្លូវជាតិលេខ៦ ៖ ត្រូវបានកំពុងនិងកសាងបន្តដើម្បីតភ្ជាប់ខេត្តសៀមរាបនិងប្រាសទអង្គរ វត្ត ទៅនិងភ្នំពេញ និងប៉ោយប៉ែត (ព្រំដែនខ្មែរថៃ)
- កែលម្អរផ្លូវជាតិលេខ១ និងលេខ៥៖ ឋិតក្នុងដំណាក់ការដំបូងនៃការសាងសង់តភ្ជាប់ ទីក្រុងហូជីមិញ ភ្នំពេញ និងបាងកក(ច្រកកណ្តាលនៃមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គរ) ។ ផ្លូវជាតិ ៤៨ លេខ៣ និងលេខ ៣១(ច្រកឆ្នេខាងត្បូង) និងត្រូវបានស្តាឡើងវិញ ដើម្បី តភ្ជាប់ខេត្ត ព្រះសីហនុទៅនិងកំពង់ផែបាងកក និងកំពង់ផែអន្តរជាតិផ្សេងទៀត ។
- ដោយមានការគាំទ្រពីប្រទេស ចិន ផ្លូវជាតិលេខ៧ ត្រវបានស្តាឡើងវិញភ្ជាប់ភាគខាងត្បូងនៃប្រទេសឡាវមកខេត្ត ក្រចេះ ភ្នំពេញ និងខេត្តព្រះសីហនុ ឆ្លងផ្លូវជាតិលេខ៤ និងដោយការសាងសង់ស្ពានឆ្លងទន្លេមេគង្គនៅខេត្ត កំពង់ចាម តាមរយះជំនួយពីប្រទេស ជប៉ុន ។
- ផ្លូវជាតិលេខ៤ត្រូវបានពង្រីកដើម្បីភ្ជាប់ព្រះសីហនុ ដែលជាបេះដូងនៃតំបន់ពាណិជ្ជកម្ម និងឧស្សាហកម្មរបស់ប្រទេសទៅនិងកំពង់ផែបាងកក និងកំពង់ផែអន្តរជាតិផ្សេងទៀត ដែលជួយសម្រួលដល់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ។

- ក្រោមកិច្ចសហប្រតិបត្តិការសេដ្ឋកិច្ចរវាងកម្ពុជា និងថៃ ផ្លូវខេត្តនិងផ្លូវលំដាប់ទី២ដែល ភ្ជាប់ទៅនិងព្រំដែនកម្ពុជាថៃ(ផ្លូវជាតិលេខ៥៦ លេខ៥៩ លេខ៦៨ លេខ៦៤។ល។ និងត្រូវបានកែលមល្អរឡើងវិញ។ការកែលម្អរផ្លូវជាតិលេខ៧៨,លេខ៧៦A លេខ៧៨B, លេខ៧៦ និងលេខ៧២ឡើងវិញក៏ដូចជាផ្លូវខេត្ត(លេខ៣០៣ និង ៣០៤) ក្នុងខេត្ត រតនះគិរី និងខេត្តមណ្ឌលគិរី នឹងជួយសម្រួលដល់ការដឹកទំនិញ និងចរាចរតាមព្រំដែន។



រូបភាពទី៦: ផែនទីបណ្តោញផ្លូវក្នុងប្រទេសកម្ពុជា

តារាងទី៦: គម្រោងសាងសង់ ផ្លូវ ស្ពាន ប្រើប្រាស់ថវិកាអន្តរជាតិដែលបានបញ្ចប់ គិតពីឆ្នាំ២០០៩ ដល់ ឆមាសទី១ ឆ្នាំ២០១៤

ល.រ	ឈ្មោះគម្រោង	ប្រវែង (គ.ម)	ឆ្នាំបញ្ចប់
	ក. គម្រោងជំនួយសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន		
១.	គម្រោងសាងសង់ស្ពានព្រែកក្តាម	0.981	2010
២.	គម្រោងសាងសង់ផ្លូវជាតិលេខ៨	109	2011
៣.	គម្រោងសាងសង់ស្ពានព្រែកតាមាក់	1.066	2011
៤.	គម្រោងសាងសង់ផ្លូវជាតិលេខ៦២ និងផ្លូវជាតិលេខ២១០	144	2011
៥.	គម្រោងសាង់សង់ផ្លូវជាតិលេខ៦២(កំពង់ធំ-ត្បែងមានជ័យ)	128	2012

៦.	គម្រោងសាងសង់ផ្លូវជាតិលេខ៥៧	103.62	2012
៧.	គម្រោងសាងសង់ផ្លូវជាតិលេខ៧៦	127	2012
៨.	គម្រោងសាងសង់ផ្លូវជាតិលេខ៨.១ (ក្រចៅ-ម៉ឺនជ័យ)	5.62	2012
៩.	គម្រោងសាងសង់ផ្លូវជាតិលេខ៨.២ (អន្លង់ជ្រៃ-ពញាក្រែក)	18.59	2012
១០.	គម្រោងសាងសង់ផ្លូវជាតិលេខ៧៨ (អូពងមាន់-បានលុង)	121.10	2012
១១.	គម្រោងសាងសង់ផ្លូវជាតិលេខ៣៧៦២ (សែនមនោរម្យ-ដាក់ដាំ)	26.45	2012
១២.	គម្រោងសាងសង់ផ្លូវជាតិលេខ៥៩(កូនដំរី-ម៉ាឡៃ-សំពៅលូន-ភ្នំព្រឹក-កំរៀង-ប៉ៃលិន)	144.27	2013
១៣.	គម្រោងសាងសង់ផែកុងទីន័រភ្នំពេញថ្មី	១ផែ	2013
១៤.	គម្រោងសាងសង់ផ្លូវជាតិលេខ២៥៨D (ពីបំបែកផ្លូវជាតិលេខ៥-អូរបី ជាន់)	20	2013
១៥.	គម្រោងសាងសង់ផ្លូវជាតិលេខ៦១(ថ្នល់កែង-ស្ពានព្រែក ក្ដាម)	16	2013
១៦.	គម្រោងសាងសង់ផ្លូវជាតិលេខ៥៧B(ថ្មគោល-បវេល-សំពៅលូន) (បវេល-ភូមិសាមសិប-ភ្នំព្រឹក) (ភូមិសាមសិប-កំរៀង)	176.81	2014
១៧.	គម្រោងសាងសង់ផ្លូវជាតិលេខ៦២ (ជើងភ្នំ-ប្រាសាទព្រះវិហារ)	6.20	2014
១៨.	គម្រោងសាងសង់ផ្លូវជាតិលេខ៤១ (ថ្នល់ទទឹងខេត្តកំពង់ស្ពឺ-ជុំគីរីខេត្តកំពត)	95.27	2014
១៩.	គម្រោងសាងសង់ស្ពានតាខ្មៅ	0.855	2014
ខ. គម្រោងជំនួយជប៉ុន			
១.	គម្រោងសាងសង់ផ្លូវជាតិលេខ១ ដំណាក់កាលទី២ (គគីរ-អ្នកលឿង)	42.88	2010
២.	គម្រោងសាងសង់ផ្លូវជាតិលេខ១ ដំណាក់កាលទី៣ (គគីរ-វត្តនិរោធរង្សី)	9.10	2011
៣.	គម្រោងសាងសង់ និងអភិវឌ្ឍន៍តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសកំពង់ផែស្វយ័តក្រុង ព្រះសីហនុ(SEZ) ដំណាក់កាលទី២	១កន្លែង	2012
គ. គម្រោងជំនួយកូរ៉េ			
១.	គម្រោងសាងសង់ផ្លូវជាតិលេខ៣ (ចោមចៅ-កំពត)	137.50	2011
ឃ. គម្រោងជំនួយថៃ			
១.	កំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ៦៧ (អន្លង់វែង-សៀមរាប)	131	2009
ង. គម្រោងជំនួយវៀតណាម			
១.	គម្រោងសាងសង់ផ្លូវជាតិលេខ៧៨ (បានលុង-អូរយ៉ាដាវ)	70	2010
ច. គម្រោងជំនួយ ADB			
១.	ផ្លូវប៉ោយប៉ែត-សៀមរាប	145.43	2009
២.	ការងារសាងសង់ប្រព័ន្ធលូ និងស្ថានីយចម្រោះទឹកកខ្វក់(ខេត្តសៀមរាប)	2.10	2010
៣.	គម្រោងច្រករបៀងឆ្នេរសមុទ្រភាគខាងត្បូងនៃប្រទេសកម្ពុជា		
	៣.១. គម្រោងសាងសង់ផ្លូវជាតិលេខ៣៣ (កំពង់ត្រាច-ព្រែកចាក)	15.80	2014
	៣.២. ជួសជុល និងថែទាំផ្លូវជាតិលេខ៣ (ខេត្តកំពត-វាលរិញ)	54	2014
ឆ. គម្រោងជំនួយពហុភាគី			

១.	គម្រោងគ្រប់គ្រងទ្រព្យសម្បត្តិផ្លូវថ្នល់ (RAMP) ដោយថវិកា ADB, WB, AusAID, OPEC, OFID and KTF		
	១.១. គម្រោងជួសជុលថែទាំកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ៥ (ភ្នំពេញ-កំពង់ឆ្នាំង)	88	2011
	១.២. គម្រោងជួសជុលថែទាំកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ១ (អ្នកលឿង-បាវិត)	96.20	2012
	១.៣. គម្រោងជួសជុលថែទាំកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ៥ (កំពង់ឆ្នាំង-ពោធិ៍សាត់)	79.80	2013
	១.៤. គម្រោងជួសជុលថែទាំកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ៧៣(ប្រធាតុ-ឆ្លូង)	58	2013
	១.៥. គម្រោងជួសជុលថែទាំកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ៧ (ស្គន់-ប្រធាតុ)	84	2013
	១.៦. គម្រោងជួសជុលថែទាំកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ៧ (ប្រធាតុ-ស្នួល)	95.30	2013
	១.៧. គម្រោងជួសជុលថែទាំកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ៧២ (ក្រែក-ត្រពាំងថ្លុង)	13.37	2013
	១.៨. គម្រោងជួសជុលថែទាំកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ៧១ (ត្រើង-ចំការលើ)	32.80	2013
	១.៩. គម្រោងជួសជុលថែទាំកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ២៧១៤ (ចំការលើ-ស្ទឹងត្រង់)	32.67	2013
	១.១០.កំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ៧ (ឃុំស្នួល-ឃុំឃ្សឹម ស្រុកស្នួល ខេត្តក្រចេះ)	35	2014
	១.១១. គម្រោងជួសជុលថែទាំកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ១១ (អ្នកលឿង-ថ្នល់ទទឹង)	90	2014
២	គម្រោងស្តារឡើងវិញផ្លូវដែកកម្ពុជា ដោយថវិកា ADB, AusAID, OFID and Malaysia		
	២.១. ខ្សែទី១ (និរតីទិស) (ភ្នំពេញ-ខេត្តព្រះសីហនុ)	266	2013

គ. សមិទ្ធិផលរបស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន (ចន្លោះឆ្នាំ ២០០៧-២០១១)

- បើកការដ្ឋានសាងសង់កំណាត់ផ្លូវជាតិ ៧៨ ពីទីរួមខេត្តរតនះគិរី~អូយ៉ាដាវ(ព្រំដែនកម្ពុជា~វៀតណាម) ប្រវែង ៦៩.៥៦គ.ម រួមទាំងស្ពានចំនួន ២កន្លែង ក្រោមកម្ចីឥនទាននៃសាធារណរដ្ឋវៀតណាម។
- បើកការដ្ឋានសាងសង់ផ្លូវជាតិលេខ ៧៦ ពីទីរួមស្រុកស្នួលខេត្តក្រចេះ~សែនមនោរម្យខេត្តរតនះគិរី ប្រវែង១២៧ គ.ម ក្រោមកម្ចីពីប្រទេសចិន។
- បើកការដ្ឋានស្ថាបនាស្ពានឆ្លូង ខេត្តក្រចេះ ប្រវែង១៣៧មែត្រជាប្រភេទក្រាលបេតុង ក្រោមថវិកា របស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា។
- បើកការដ្ឋានសាងសង់ផ្លូវជាតិលេខ៨ ព្រែកតាម៉ាក់ ខេត្តកណ្តាល ទៅស្រុកពញាក្រែង ខេត្តកំពង់ចាម ប្រវែង ១០៩ គ.ម ក្រោមថវិកាកម្ចីឥណទានពីប្រទេសចិន។
- បើកសាងសង់ឋាបនីយភណ្ឌ័ និងបរិក្ខារសន្តិសុខរបស់កំពុងផែស្វ័យតក្រុងព្រះសីហនុ ក្រោមកម្មវិធី ជំនួយឥតសំណងពីប្រទេសជប៉ុន។
- បើកការដ្ឋានសាងសង់ច្រាំងបាក់~ព្រែកឆ្មោត RN.2 PK16+050 ប្រវែង១១០ម៉ែត្រ ក្រោមថវិការបស់ ក្រសួងសារធារណះការ និងដឹកជញ្ជូន។
- បើកការដ្ឋានសាងសង់ស្ពានព្រែកតាម៉ាក់ ប្រវែង១,០៦៦មែត្រ ក្នុងខេត្តកណ្តាល ក្រោមថវិកាសម្ប ទានពីសារធារណះរដ្ឋប្រជាមានិត ចិន ។
- បើកការដ្ឋានសាងសង់ស្ពានព្រែកក្ដាម ប្រវែង៩៧៥មែត្រ ក្នុងខេត្តកណ្តាល ក្រោមថវិកាកម្ចីសម្បទាន របស់សាធារណះប្រជាមានិតចិន។
- សម្ពោធឱ្យប្រើប្រាស់ជាផ្លូវការស្ពាន ០៣កន្លែង នៅ៣តាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ ២ (ស្ពានតាខ្មៅ ស្ពានព្រែកហូរ) និងផ្លូវជាតិលេខ៣(ស្ពានស្លាគូរ) ជំនួយឥតសម្នងពីប្រទេសជប៉ុន។
- បើកការដ្ឋានសាងសង់សួន ឯកឧត្តម សខេង ក្រោមថវិការរបស់រដ្ឋាភិបាល។

ខ. គម្រោងកំពុងអនុវត្តន៍

តារាងទី៧: បង្ហាញពីវឌ្ឍនភាព នៃគម្រោងផ្លូវ ស្ពាន ប្រើប្រាស់ថវិកាអន្តរជាតិ សម្រាប់ខែ មិថុនា ឆ្នាំ២០១៦

ល.រ	ឈ្មោះគម្រោង	ប្រវែង (គ.ម)	លទ្ធផល (%)	ឆ្នាំបញ្ចប់
១.គម្រោងធំៗ ក្នុងក្របខណ្ឌជំនួយអន្តរជាតិ ដែលកំពុងដំណើរការ				
ក.គម្រោងជំនួយសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន				
១	គម្រោងសាងសង់ស្ពានជ្រោយចង្វាទី២	0.725	100	2011-2015
២	គម្រោងពង្រីកកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ៦ បួនគន្លង (មុខក្រសួងសុខាភិ- បាលថ្មី-ថ្នល់កែង)	40.49	100	2012-2015
៣	គម្រោងសាងសង់ស្ពានមេគង្គ (ក្រុងស្ទឹងត្រែង ខេត្តស្ទឹងត្រែង)	1.731	100	2012-2015
៤	គម្រោងសាងសង់ឡើងវិញកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ៩(២១៤) ត្បែងមានជ័យ ខេត្តព្រះវិហារ -ថាឡាបរិវ៉ាត់ ខេត្តស្ទឹងត្រែង	143.33	100	2012-2015
៥	កំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ៧៦បន្ត(សែនមនោរម្យ-កោះញែក ខេត្តមណ្ឌលគីរី ដល់លំផាត់-តាអង់ ខេត្តរតនគីរី)	171.78	100	2012-2015
៦	ផ្លូវភ្ជាប់ស្ពានតាខ្មៅ	12.07	100	2011-2014
៧	គម្រោងសាងសង់ផ្លូវជាតិលេខ៤៤ (ច្បារមន-ឱរ៉ាល់-ឧត្ដុង)	139.14	100	2013-2015
៨	គម្រោងពង្រីកកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ៥ បួនគន្លង (ភ្នំពេញ-ព្រែកក្ដាម)	30.33	95.86	2013-2016
៩	គម្រោងពង្រីកកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ៦ (ថ្នល់កែង-អង្គ្រង ខេត្តសៀមរាប)	247.70	97.05	2013-2017
១០	គម្រោងសាងសង់ស្ពានកោះធំ	0.42	90.06	2013-2016
១១	គម្រោងសាងសង់ផ្លូវជាតិលេខ ៥៥ (ពោធិ៍សាត់-វាលវែង-ថ្មដា ព្រំប្រទល់កម្ពុជា-ថៃ)ក្រាលកៅស៊ូពីរស្រទាប់ DBST	182.160	58.91	2015-2018
១២	គម្រោងសាងសង់ផ្លូវជាតិលេខ ៥៨ ក្រាលកៅស៊ូពីរស្រទាប់ DBST (ផ្លូវជាតិលេខ ៥ ត្រង់គ.ម៣៩៥ ក្រុងប៉ោយប៉ែត ខេត្តបន្ទាយមានជ័យ-ផ្លូវជាតិលេខ៦៨ ត្រង់ផ្កុង ខេត្តឧត្តរមានជ័យ)	174.000	37.91	2015-2018
ខ.គម្រោងជប៉ុន				
១	គម្រោងសាងសង់ស្ពានអ្នកលឿង	2.22	100	2011-2015
២	គម្រោងបង្ការគ្រោះមហន្តរាយដោយទឹកជំនន់ លើកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ៥ និង១១		100	
៣	គម្រោងអភិវឌ្ឍទីចំណតពហុបំណងកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ		53.16	
៤	ការងារវេដ្ឋត់ផ្តង់នាវាសណ្ដោង		100	
៥	គម្រោងកែលំអផ្លូវជាតិលេខ១ ដំណាក់កាលទី៤ (ស្ពានព្រះមុនីវង្ស-វត្តក្តីតាកុយ) ក្រាលកៅស៊ូ AC	4	45.15	
គ.គម្រោងជំនួយកូរ៉េ				
១	គម្រោងសាងសង់ផ្លូវជាតិលេខ៣១(៥៤,៧៩គម) លេខ៣៣(៣៦.២៧គម) ផ្លូវខេត្តលេខ១១៧ (១១,២៥គ.ម) និងផ្លូវវាងទីរួមខេត្តកំពត(៣,៦៩គ.ម)	106.1	100	2011-2013
២	គម្រោងសាងសង់ប្រព័ន្ធលូ និងស្ថានីយ៍ចម្រោះទឹកកខ្វក់ ខេត្តសៀមរាប	6000m3/ថ្ងៃ	100	2011-2014
៣	គម្រោងស្ដាបនាផ្លូវទិសពាយ័ព្យនៃកម្ពុជា (ផ្លូវជាតិលេខ៥៦) កំណាត់ទី២ (ស្វាយចេក-សំរោង)	84	100	2012-2014
៤	គម្រោងស្ដារឡើងវិញផ្លូវជាតិលេខ២១ (រង្វង់មូលតាខ្មៅ-ជ្រៃធំ) ក្រាលកៅស៊ូAC	55	21.19	
ឃ.គម្រោងជំនួយ ADB				

១	គម្រោងច្រករបៀងឆ្នេរសមុទ្រភាគខាងត្បូងនៃប្រទេសកម្ពុជា			
	១.១.សាងសង់អាគារត្រួតពិនិត្យឆ្លងកាត់ព្រំដែន (ព្រែកចាក)	ចំនួន០១	100	2012-2014
	១.២. គម្រោងស្ថាបនាផ្លូវទិសពាយ័ព្យនៃកម្ពុជា (ផ្លូវជាតិលេខ៥៦) កំណាត់ទី១៖ (ស៊ីសុផុន-ស្វាយចេក)	29	100	2012-2014
ង. គម្រោងជំនួយពហុភាគី				
១	គម្រោងគ្រប់គ្រងទ្រព្យសម្បត្តិផ្លូវថ្នល់ (RAMP) ដោយថវិកា ADB, WB, AusAID, OPEC, OFID and KTF			
	១.១.កំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ២ (ក្រុងតាកែវ-ភ្នំឌិន)	51.11	100	
២	គម្រោងស្តារឡើងវិញផ្លូវដែកកម្ពុជា ដោយថវិការ ADB, AusAID, OFID and Malasia	652		
	២.១.ខ្សែទី២ (ពាយ័ព្យទិស) (ភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត)	386	32	2008-2015
	២.គម្រោងធំៗ ក្នុងក្របខ័ណ្ឌជំនួយអន្តរជាតិ ដែលកំពុងរៀបចំ			
	ក. គម្រោងជំនួយសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន			
១	គម្រោងជួសជុលឡើងវិញកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ៧	39	100	
ខ. គម្រោងជំនួយជប៉ុន				
១	គម្រោងសាងសង់កំណត់ផ្លូវជាតិលេខ៥(បាត់ដំបង-សេរីសោភ័ណ្ឌ)	84.74	កំពុងដោះស្រាយផលប៉ះពាល់ និងជ្រើសរើសក្រុមហ៊ុនសាងសង់ គ្រោងអនុវត្តខែតុលា ឆ្នាំ២០១៥	
២	គម្រោងសាងសង់កំណត់ផ្លូវជាតិលេខ៥(ព្រែកក្តាម-ថ្លាម្អម ខេត្តពោធិ៍សាត់)	135.40	ទីប្រឹក្សាបច្ចេកទេស កំពុងសិក្សារបាយការណ៍លម្អិតដើមខែមិថុនា គ្រោងអនុវត្តឆ្នាំ២០១៦	
៣	គម្រោងសាងសង់កំណត់ផ្លូវជាតិលេខ៥(ថ្លាម្អម-បាត់ដំបង)	133	កំពុងជ្រើសរើសទីប្រឹក្សាបច្ចេកទេសគ្រោងអនុវត្តនៅឆ្នាំ ២០១៧	
៥	គម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿន (ភ្នំពេញ-ហូជីមិញ)		បានជ្រើសរើសទីប្រឹក្សាបច្ចេកទេសបច្ចុប្បន្ន JICA កំពុងសិក្សាបឋម	
គ. គម្រោងជំនួយកូរ៉េ				
១	គម្រោងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងផ្លូវជាតិលេខ២(ក្រុងតាខ្មៅ-ក្រុងដូនកែវ(អូរចំបក់)) និងផ្លូវជាតិលេខ២២(អូរចំបក់-អង្គតាសោម ខេត្តតាកែវ) ក្រាលកៅស៊ូAC	72.21	កំពុងជ្រើសរើសក្រុមហ៊ុនទីប្រឹក្សាបច្ចេកទេស	
២	គម្រោងលើកកំរិតផ្លូវជាតិលេខ៣ (ចោមចៅ-វាលរេញ) ក្រាលកៅស៊ូ AC	201.7	ធនាគារ EXIM កូរ៉េ EDCF បានបញ្ចប់ការសិក្សាបឋម	
ឃ. គម្រោងជំនួយ ADB				
១	គម្រោងកែលំអផ្លូវខេត្ត			
	១.១. ផ្លូវជាតិលេខ១៣	62.40	33.20	
	១.២. ផ្លូវខេត្តលេខ៣១៤D	25.50	41.00	
	១.៣. ផ្លូវលេខ៥៣ ផ្លូវលេខ១៥០B និងផ្លូវលេខ១៥១B	87.90	34.40	
	ង. គម្រោងជំនួយវៀតណាម			
១	គម្រោងសាងសង់ស្ពានជ្រៃធំ និងផ្លូវភ្ជាប់	3,09	83.03	

១.៤. ការអភិវឌ្ឍផ្លូវដែក និងផ្លូវអាកាស

ក. ការអភិវឌ្ឍផ្លូវដែក

ការស្តារឡើងវិញនៃខ្សែរថភ្លើងវាងស៊ីសុផុន និង ប៉ោយប៉ែតប្រវែង ៤៨គ.ម ដែលនិងត្រូវតភ្ជាប់ប្រពន្ធ័ផ្លូវរថភ្លើងកម្ពុជា ថៃគឺជាគំរោងអាទិភាពមួយខ្ពស់។ គម្រោងនេះនឹងសង្ឃឹម ថានិងចប់សព្វគ្រប់នៅប៉ុន្មានឆ្នាំខាងមុខនេះ។ ប្រភពហិរិញ្ញប្បទានបានមកពីកម្ចី ៤២លានដុល្លារពី ធនាគារអភិវឌ្ឍអាសី ១៣ លានដុល្លារពី OPEC ផ្លូវដែកចាស់មានតម្លៃ ២,៨ លានដុល្លារផ្តល់ ដោយប្រទេសម៉ាលេសី និងថវិការបដិភាគ ១៥,២ លានដល្លាពីរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា។ ការស្តារឡើងវិញ នេះនិងត្រូវតាមនិយាមអន្តរជាតិ។ រថភ្លើងអាចនឹងត្រូវដំណើរការបាន ៥០គ.ម/ម ហើយផ្លូវរត់អាច នឹងផ្ទុកបានចំណុះពី ១៥ ដល់ ២០ តោន។ គម្រោងនេះកំពុងត្រូវបានអនុវត្តដោយក្រុមហ៊ុនបារាំង TSO និងក្រុមហ៊ុន Nawarat ដែលមានមូលដ្ឋាននៅប្រទេសថៃក្រោមការប្រឹក្សាបច្ចេកទេសពី ក្រុមហ៊ុន Nippon Koei Co. Ltd.

ប្រទេសចិនបានសិក្សាតភ្ជាប់ផ្លូវរថភ្លើងជាមួយប្រទេសវៀតណាម ។ ខ្សែរថភ្លើងនេះ ឆ្លងកាត់ខេត្តកំពុងចាម ទៅនិងប្រពន្ធ័របស់ប្រទេសវៀតណាមដែលរត់រហូតដល់ឡុងនីញ ប្រវែងខ្សែរ រថភ្លើងដែលត្រូវស្ថាបនាពីភ្នំពេញទៅឡុងនីញប្រវែង ២៦០គ.ម។

ការស្តារឡើងវិញនេះនិងធ្វើរចនាសម្ព័នផ្លូវរថភ្លើងសារជាថ្មីនិងជំរុញសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាម ផ្លូវដែកឱ្យមានប្រសិទ្ធភាព ដែលធានានូវការដឹកជញ្ជូនមានតម្លៃថោក និងកាត់បន្ថយកការខូចខាតពី ការដឹកជញ្ជូនទំនិញធន់ធ្ងន់លើបណ្តាញផ្លូវគោក ដែលបង្វែរការដឹកទំនិញធុនធ្ងន់តាមផ្លូវដែកវិញ និង លើកកម្ពស់សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងទំនិញគ្រោះថ្នាក់លើផ្លូវគោកទៅដឹកតាមផ្លូវដែកវិញដែលមានសុវត្ថិ ភាពជាង។

ការស្តារផ្លូវដែកនេះត្រូវបានធ្វើឡើងដោយក្រុមហ៊ុនបារាំងឈ្មោះ TSO ដែលអនុកិច្ចសន្យាដើម្បីអ្នកម៉ៅការក្នុងស្រុក។ ត្រូវបាន ស្តារឡើងវិញលទ្ធភាពពលកម្មការងារ និងបញ្ចប់ ដោយ MPWT នៅក្នុងខែ កក្កដាឆ្នាំ 2013 ។

តារាងទី៨: ថវិកាដើម្បីផ្តល់មូលនិធិដល់ការស្តារផ្លូវរថភ្លើង (លានដុល្លារអាមេរិក)

ប្រភពមូលនិធិ	គម្រោងដើម	ការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានបន្ថែម	ចំនួនសរុប
ADB	$42.0	$42.0	$84.0
OFID	$13.0		$13.0
រដ្ឋាភិបាល អូស្ត្រាលី		$ 21.5	$ 21.5
រដ្ឋាភិបាល ម៉ាឡេស៊ី	$ 2.8		$ 2.8
រដ្ឋាភិបាល កម្ពុជា	$ 15.2	$ 5,1	$ 20.3
សរុបចំនួន	**$73.0**	**$68.6**	**$141.6**

ខ. ការអភិវឌ្ឍផ្លូវអាកាស

ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រ យោងតាមការអភិវឌ្ឍន៍វិស័យទេសចរណ៍របស់ប្រទេសកម្ពុជា 2012-2020 កម្ពុជារំពឹងថានឹងទាក់ទាញភ្ញៀវទេសចរណ៍បរទេសឱ្យបានចំនួនប្រាំពីរលាននាក់ជារៀងរាល់ឆ្នាំនៅត្រឹមឆ្នាំ 2020 ដើម្បីជួយសម្រួលដល់ការធ្វើដំណើរតាមព្រលានយន្តហោះចំនួនបួននឹងត្រូវសាងសង់:

- ព្រលានយន្តហោះអន្តរជាតិថ្មីមួយនឹងត្រូវបានកសាងឡើងនៅក្នុងខេត្តសៀមរាប។ វាមានសមត្ថភាពទទួលភ្ញៀវទេសចរណ៍ 10 លាននាក់ក្នុងមួយឆ្នាំ។ ការពង្រីកព្រលានយន្តហោះបច្ចុប្បន្ន គឺត្រូវបានរារាំងដោយបញ្ហាដីធ្លី ដែនអាកាស (ព្រលានយន្តហោះអន្តរជាតិនាពេលបច្ចុប្បន្នអាចផ្ទុកយន្តហោះ

បាន 4 គ្រឿង នៅពេលជាមួយគ្នាដែលដែនអាកាសមួយនៅប្រាសាទអង្គរវត្ត ត្រូវបិទដែនកំណត់សម្រាប់ជើងហោះហើរទាំងអស់) ។ រាជធានីថ្មីអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញគឺស្ថិតនៅក្រោមផែនការរយៈពេលយូរ និងសំរាប់ទីតាំងដើម្បីសាងសង់មិនទាន់បានចេញផ្សាយដោយរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាដែលជានៅឡើយទេ។

- ការកែលម្អរព្រលានយន្តហោះក្នុងស្រុក គឺស្ថិតនៅក្រោមការពិភាក្សាលើព្រលានយន្តហោះខេត្តរតនគិរី មណ្ឌលគិរី ស្ទឹងត្រែង ព្រះវិហារ និងខេត្តកោះកុងដើម្បីគាំទ្រដល់វិស័យឧស្សាហកម្មទេសចរណ៍ធម្មជាតិ។

២. ការងារដឹកជញ្ជូន

អគ្គនាយកដ្ឋាន ដឹកជញ្ជូនទទួលបន្ទុកគ្រប់គ្រង់ ត្រួតពិនិត្យមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក ផ្លូវទឹក ផ្លូវសមុទ្រ និងរៀបចំតាក់តែងបទបញ្ញត្តិទាំងឡាយ ដើម្បីសម្រួលដល់សន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍។ ក្នុងឆ្នាំ ២០១០ អគ្គនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូន បានប្រមូលចំណូលសាធារណៈក្នុងការងារដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក ផ្លូវទឹក និងផ្លូវសមុទ្រ ឬនាវាជំនួញសមុទ្រ រួមទាំងសេវាសាធារណៈនានាដែលអនុវត្តដោយក្រុមហ៊ុនឯកជន (ក្រុមហ៊ុនផ្តល់សេវាកម្មត្រួតពិនិត្យបច្ចេកទេសយានយន្ត ក្រុមហ៊ុនផ្តល់ផ្លាកលេខយានយន្ត ក្រុមហ៊ុនផ្តល់ប័ណ្ណសម្គាល់យានយន្តប័ណ្ណបើកបរ)ដើម្បីបង់ចូលថវិការដ្ឋដែលមានដូចខាងក្រោមៈ

ចំណូលជាប្រាក់រៀល

○ សេវាសាធារណៈដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក	ចំនួន	១,១៦៧,៩៤៧,៣០០៛
○ សេវាសាធារណៈដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក	ចំនួន	១៩,៩៦១,០០០៛
○ សេវាសាធារណៈដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ	ចំនួន	១០,៧០៧,៤០០៛
សរុប		**១,១៩៨,៦១៥,៧០០៛**

ចំណូលជាប្រាក់ដុល្លារអាមេរិក

○ ក្រុមហ៊ុន CMVIC. LTD	ចំនួន	១៦២,៤៤៤,០០ ដុល្លារ
○ ក្រុមហ៊ុនKAMTRANSHIP	ចំនួន	៦៣៧,០៤៥,៦០ ដុល្លារអាមេរិក
សរុប		**៧៩៩,៤៨៩,៦០ ដុល្លារអាមេរិក**

ជារួមប្រាក់ចំណូលសាធារណៈ ទាំងចំណូលជាប្រាក់រៀល និងដុល្លារអាមេរិកសរុបរួមគឺៈ ៤,៣៩៦,៥៧៤,១០០៛ គឺស្មើនឹង ១៦៣,៤៤% នៃផែនការឆ្នាំ ២០១០ ហើយប្រៀបធៀបឆ្នាំ២០០៩ ចំនួននេះកើនឡើង ៤៩,៨៧%។

២.១. ការងារដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក និងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍

ក. ការងារដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក ដោយប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់

ជារួមមក របៀបនៃការដឹកជញ្ជូននៅកម្ពុជារួមមាន បណ្តាញផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស និងការ ដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ។ ការដឹកជញ្ជូនតាមជើងគោកមានចំណែកធំជាងគេបង្អស់នៃបរិមាណសរុបនៃ អ្នកធ្វើដំណើរ និងទំនិញ។ តែទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយស្ថានភាពផ្លូវថ្នល់ត្រូវបានប្រឈម និងបញ្ហាដូចខាងក្រោមៈ

(១) ស្ថានភាពក្រាលផ្លូវកៅស៊ូចុះខ្សោយ

(២) ទំហំទទឹងនៃផ្លូវមិន គ្រប់គ្រាន់សំរាប់រថយន្តធុនធ្ងន់

(៣) ស្តង់ដារផ្លូវមិនគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ច្រកអន្តរជាតិ

(៤) ការពារជម្រាលនៃផ្លូវមិនគ្រប់គ្រាន់ទប់ទល់នឹង បញ្ហា ទឹកជំនន់និងបញ្ហាតំហែទាំផ្លូវនានា។

តំហែទាំផ្លូវបានក្លាយជាបញ្ហាដ៏សំខាន់បំផុតពីព្រោះវាជាគន្លឹះដើម្បីឱ្យផ្លូវ ល្អបានរយះពេលយូរ ហើយភាពកង្វះខាតនៃការថែទាំផ្លូវបានធ្វើឱ្យស្ថានភាពផ្លូវមួយចំនួនកាន់តែលំបាកទៅៗ តែទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយផ្លូវរថភ្លើងនិងផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេសមានប្រសិទ្ធផលនៃការប្រើប្រាស់ថាមពល ខ្ពស់ជាងក្នុងមួយឯកត្តានៃបិមាណរបស់ការដឹកជញ្ជូន ជាងការដឹកជញ្ជូនជើងគោក និងមានឧត្តភាពជាងការដឹកបរិមាណច្រើនរយៈចម្ងាយឆ្ងាយ។ ពួកវាភ្ជាប់មជ្ឈមណ្ឌលសំខាន់ៗរបស់ប្រទេសកម្ពុជា និងផ្តល់ការ តភ្ជាប់ជាមួយបណ្តាញជើងគោក។ ជាងនេះទៅទៀត ការអភិវឌ្ឍផ្លូវដែកនិងផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស និងជួយសំរាល ផលបះពាល់អវិជ្ជមាននានារបស់ការដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកផងដែរដូចជាៈ ការកើនឡើងនៃការចំណាយលើតហែទាំ ដែលបណ្តាលពី ការក្រាលផ្លូវ ការស្ទះចរាចរ ឧបទ្ទវហេតុចរាចរ និង ផលប៉ះពាល់នានា (សំលេងការបំពុលខ្យល់និងការរំញ័រ) ។

ហេដ្ឋារចនាសម្ព័នគឺជាលក្ខខណ្ឌចាំបាច់ដាច់ខាត់ ប៉ុន្តែមិនគ្រប់គ្រាន់សំរាប់ការទាក់ទាញការវិនិយោគទុនបរទេសទេ។ ហេដ្ឋារចនាសម្ពន័បច្ចុប្បន្ន ដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់មួយក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យសង្គមសេដ្ឋកិច្ច។ ដូចច្នោះ បន្ថែមនិងការវិនិយោគទុនខាងហេដ្ឋារចនារឹងនោះ កំណែទម្រង់ខាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័នទុនដូចជាការ សម្របសម្រួលពាណិជ្ជកម្មនិងការគ្រប់គ្រងការងារព្រំដែនដ៏មានប្រសិទ្ធភាព និង ការអភិវឌ្ឍប្រពន្ធ័ធានារ៉ាប់រងការឆ្លងព្រំដែន និងមានសារះសំខាន់ខ្លាំងក្នុងការអភិវឌ្ឍច្រកេបៀងឧស្សាហកម្មនៅកម្ពុជា។

នាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោកទទួលបន្ទុករៀបចំចាត់ចែង តាក់តែងបទបញ្ញត្តិត្រួតពិនិត្យ រក្សាសន្តិសុខ និងសម្របសម្រួលការងារដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក។ ជារួមនាយកដ្ឋាននេះ មានតួនាទី គ្រប់គ្រងការងារដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក សម្របសម្រួលការងារចុះបញ្ជីយានយន្ត ត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសយានយន្ត ផ្តល់ប័ណ្ណបើកបរយានយន្ត ផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាតឱ្យធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនក្នុងស្រុក និងដឹកជញ្ជូនឆ្លងដែន ចាត់វិធានការទប់ស្កាត់គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងសិក្សាត្រួតពិនិត្យបទបញ្ញត្តិសម្របសម្រួលអ្នកដំណើរ ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ គ្រប់គ្រងសំណុំសាលាកប័ត្រនៃវិញ្ញាបនបត្រ រៀបចំស្ថិតិគ្រប់សកម្មភាពរបស់នាយកដ្ឋាន ការបណ្តុះបណ្តាលមេប្រយោគប្រឡងប័ណ្ណបើកបរ គ្រូបង្វឹកបើកបរយានយន្ត ចេញលិខិតអនុញ្ញាតឱ្យដឹកជញ្ជូនអន្តរជាតិ ក្នុងតំបន់សម្រាប់អ្នកដំណើរ និងទំនិញ ណែនាំប្រជាពលរដ្ឋអំពីការដឹកជញ្ជូនតាមក្រុង ទីប្រជុំជន និងសម្របសម្រួលបច្ចេកទេស តារាងតម្លៃផ្លូវថ្នល់។ នៅក្នុងឆ្នាំ ២០១០នេះ អគ្គនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូន បានសម្រេចលើការងារ ចុះបញ្ជីយានយន្ត ការត្រួតពិនិត្យបច្ចេកទេស ការងារផ្តល់អជ្ញាប័ណ្ណកម្មសិទ្ធិ និងការងារប្រឡងប័ណ្ណបើកបរ:

តារាងទី៩: ការងារចុះបញ្ជីយានយន្ត

បរិយាយ	២០០៦	២០០៧	២០០៨	២០០៩	២០១០
រថយន្តទេសចរណ៍	១៨.៦៩៤	១៤.៤៩៣	១៥.៩០២	២០.៤៣៥	១៥.៩៩៩
រថយន្តដឹកអ្នកដំណើរធុនតូច	២.៤៨៦	២.២៨៤	២.៣៣៨	២.៥១៤	២.៤១០

រថយន្តដឹកអ្នកដំណើរធុនធំ	៣៤៩	៤០១	២៣១	៣២៤	២២៦
រថយន្តដឹកទំនិញធុនតូច	៤.៣៦៤	៤.១៩៧	៤.៨០៨	៥.០៦៥	៣.៧៥០
រថយន្តដឹកទំនិញធុនធំ	២.២៨៤	៣.១៤៣	៣.២៧៤	៣.២៤១	២.១៧៣
ទោចក្រយាន	១១១.៤៥៧	១៣០.១០៦	១៨៨.៩១៥	២៧៥.៤៧១	២៣៦.៣២៨
សរុប	**១៣៩.៦៣៤**	**១៥៤.៣៨៩**	**២១៥.៤៦៨**	**៣០៧.០៥០**	**២៦០.៤៨៦**

តារាងទី១០: ការងារត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសយានយន្ត

បរិយាយ	**២០០៦**	**២០០៧**	**២០០៨**	**២០០៩**	**២០១០**
រថយន្តទេសចរណ៍	១៤.២៩៨	១១.៧៥២	១២.៧៧០	២៩.៦៩២	៣៣.៩១៣
រថយន្តដឹកអ្នកដំណើរធុនតូច	១.២៦៧	២.០២៦	៣.៦២៨	៣.៨៥១	៦.៦១៦
រថយន្តដឹកអ្នកដំណើរធុនធំ	៣៣៤	២០៥	៥០២	៧៨៥	៨៤៥
រថយន្តដឹកទំនិញធុនតូច	២.៧០៥	៤.០២៧	៤.៧៩២	៨.២៧៦	១១.២៩៨
រថយន្តដឹកទំនិញធុនធំ	២.៧២៩	២.៤៦៣	៤.០៤៩	៧.១៤៦	៨.៦៩៧
សរុប	២១.៣២៨	២០.៤៧១	២៥.៧៤១	៤៩.៧៥០	៦១.៣៦៩

ខ. ការពង្រឹងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក

ការងារពង្រឹងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ជាផ្នែកអាទិភាពរបស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនក្នុងឋានៈជាប្រធានគណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។ ក្នុងឆ្នាំ ២០១០ គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកបានអនុម័តសកម្មភាពការងារដូចខាងក្រោម:

- កសាងផែនការជាតិទសវត្សរ៍សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ឆ្នាំ២០១១-២០២០
- លើកគម្រោងថវិកាសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកឆ្នាំ ២០១១
- លើកគម្រោងផែនការសកម្មភាពសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកឆ្នាំ ២០១១-២០១៤ ស្តីពីកត្តាប្រឈមនឹងការមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព និងបើកបរពេលស្រវឹង
- ប្រារព្ធទិវាសប្តាហ៍ជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកលើកទី ៤
- ប្រារព្ធទិវាអន្តរជាតិរំលឹកដល់ជនរងគ្រោះដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍លើកទី ៥
- ប្រជុំលើកទី ៦ និងទី ៧ របស់គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក
- ប្រជុំលើកទី ២ និងទី ៣ ស្តីពីសុវត្ថិភាពការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ

- ប្រជុំលើកទី ១ និងទី២ ស្តីពីការវាយតម្លៃ និងលើកទឹកចិត្តដល់ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនលើសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍
- សិក្ខាសាលាប្រចាំឆ្នាំលើកទី ១ ស្តីពី ទាំងអស់គ្នា ដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ ថ្នាក់ជាតិ ថ្នាក់រាជធានីក្រុង-ខេត្ត ថ្នាក់ខណ្ឌ-ស្រុក ថ្នាក់សង្កាត់-ឃុំ ស្តីពីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ដោយការមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព និងបើកបរពេលស្រវឹង និងសិក្ខាសាលាថ្នាក់ជាតិ ថ្នាក់អន្តរជាតិស្តីពី សកម្មភាពជាតិទសវត្សរ៍សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកឆ្នាំ ២០១១-២០២០
- ចុះកំណត់ទីតាំងដាក់ផ្ទាំងរូបភាពសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ នៅតាមដងផ្លូវដែលមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ញឹកញាប់ នៅខេត្ត កណ្តាល កំពង់ចាម សៀមរាប បន្ទាយមានជ័យ បាត់ដំបង និងកំពង់ឆ្នាំង
- ពិធីប្រកាសអនុវត្តគម្រោងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍តំបន់មានសាលារៀន
- ចែករំលែកមួកសុវត្ថិភាពជូនដល់សិស្សានុសិស្ស និស្សិត អ្នករត់ម៉ូតូឌុប អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី

ទទួលបានការឧបត្ថម្ភ ម៉ាស៊ីនត្រួតពិនិត្យជាតិអាល់កុល សម្រាប់តាមដានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ដោយការបើកបរស្រវឹង

តារាងទី១១: ចំនួនគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍

ឆ្នាំ	ចំនួនប្រជាជន	ចំនួនយានយន្តចុះបញ្ជី (គ្រឿង)	ចំនួនគ្រោះថ្នាក់ (នាក់)	ជនរងគ្រោះ (នាក់)			អត្រាស្លាប់	
				ស្លាប់	របួសស្រាល	របួសធ្ងន់	ក្នុងយានយន្ត	ក្នុងប្រជាជន
២០០៦	១២.៩៧៦.៩៣២	៧១៤.៤៦៣	៩.៣៣៨	១.២៩២	១៨.៨២១	៦.០៣៣	១៨.០៨	៩.៩៥
២០០៧	១៣.១៨២.៧២១	៨៦៨.៨៥២	៩.៤៤៩	១.៥៤៥	៩.៧៩៤	៧.៨៦១	១៧.៧៨	១១.៧២
២០០៨	១៣.៣៨៨.៩១៩	១.០៨៤.៨២០	១០.០១៥	១.៦៣៨	១៦.៩៣២	៧.២២៦	១៥.១០	១២.២៣
២០០៩	១៣.៥៩៥.០៩៩	១.៣៩១.៥៦៥	១១.០៤០	១.៧១៧	១២.៣៩៧	៧.១៩៣	១២.៣៤	១២.៦៦
២០១០	១៣.៨០១.២៧៩	១.៦៥២.០៥១	៥.៥១៨	១.៦៤៩	៤.៩៩០	៤.៥៥០	៩.៩៨	១១.៩៤

គ. ការខារដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក ដោយប្រើប្រាស់ផ្លូវដែក

សេវាកម្មរថភ្លើងបានចុះអន់ថយនៅឆ្នាំ ២០០២។ ក្នុងឆ្នាំ២០០៥ អតិបរិមាររថភ្លើង ដំណើរការ៣ជើងក្នុងមួយថ្ងៃសំរាប់ខ្សែភាគខាងជើង និងមួយជើងតែបណ្ណោះ ក្នុងមួយថ្ងៃសំរាប់ខ្សែភាគ ខាងត្បូង។ បរិមាណនៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញបានធ្លាក់ចុះជាបន្តបន្ទាប់ពីចំនួន៥៩៧.០០ តោនក្នុងថ្ងៃ។ ក្នុងឆ្នាំ២០០៥ រថភ្លើងដំណើរការតែចំនួន(១ភាគ១០) ប៉ុណ្ណោះបើធៀបនិងការដំណើរការរថភ្លើងឆ្នាំ ១៩៩៨ ដែលជាឆ្នាំនៃដំណើរការរថភ្លើងច្រើនបំផុត។ រថភ្លើងខាងត្បូងត្រូវបានផ្អាកដំណើរការនៅឆ្នាំ ២០០៤។ នៅខ្សែរថភ្លើងខាងជើង ចំនួនសេវាកម្មដឹកអ្នកដំណើរទៅមកត្រូវបានកាត់បន្ថយចំនួនពីរដង ក្នុងមួយថ្ងៃ ទៅមួយដងក្នុងមួយសប្តាហ៍ ដោយសារតែការធ្លាក់ចុះនៃចំនួនអ្នកធ្វើដំណើរ។ បច្ចុប្បន្ន រថភ្លើងទាំងពីរខ្សែត្រូវបានជួសជុលឡើងវិញនិងដាក់ឱ្យដំណើរការទាំងទូនាក់ដំណើរ និងទូដឹកទំនិញជាបន្តបន្ទាប់។

២.២. ការខារដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក

ចំពោះបណ្តាញផ្លូវទឹកសំខាន់ៗគឺ ទន្លេមេគង្គ ទន្លេសាប ទន្លេបាសាក់ និងដៃទន្លេនានា ព្រមទាំងឈូងសមុទ្រផងដែរ ។ក្នុងចំណោមកំពង់ផែនៅកម្ពុជា មានតែកំពង់ផែខេត្តព្រះសីហនុ និងកំពុងផែភ្នំពេញទេ ដែលលើកដាក់ កុងតឺន័រអន្តរជាតិបាន។កំពង់ផែទាំងពីរនេះត្រូវបានគ្រប់គ្រងដោយសហគ្រាសរដ្ឋ ដែលមានឯករាជផ្នែនហិរិញ្ញវត្ថុ និងគ្របគ្រងដោយស្វយ័ត។ កំពុងផែខេត្តព្រះសីហនុត្រូវបានស្ថាបនាឡើងក្នុងឆ្នាំ ១៩៦១ ដោយទទួបាន ជំនួយពីប្រទេសបារាំង។ ហើយប្រទេសជប៉ុនបានជួយអភិវឌ្ឍចំណតកុងតឺន័រជម្រៅ ១១ម និងប្រវែង ៤០០ម តាមបណ្តោយកំពង់ផែដែលបានចប់សព្វគ្រប់ក្នុងឆ្នាំ ២០០៨ ។ រីឯកំពង់ផែភ្នំពេញមានកំពង់ផែប្រវែង ៣០០ម និងកំពង់ផែប្រេងសាំងឯកជនមួយផងដែរ។ ដោយមិនបានរួមបញ្ចូលកំពង់ផែប្រេងសាំងនៅខេត្ត ព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែឧកញ៉ា ម៉ុង ឬទ្ធី (ឯកជន) ។ ផែផ្សេងៗទៀតក្រៅពីនេះមានសភាពតូចៗនៅឡើយ ។

ការដល់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនក្នុងឆ្នាំ ២០១០ នេះមានការថយចុះជាងឆ្នាំ ២០០៩ ចំនួន ១២% ដោយតែសកម្មភាពដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកថយចុះទៅៗ រីឯការតាមដានសកម្មភាពជាក់ស្តែងស្ទើរតែគ្មានដំណើរការបណ្តាលមកការត្រួតពិនិត្យមិនបានល្អ និងខ្វះច្បាប់បទដ្ឋានគតិយុត្តិដើម្បីអនុវត្ត ជាពិសេសការផាកពិន័យបទល្មើសនាវាចរណ៍។

តារាងទី១២: ស្ថិតិផ្តល់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក

បរិយាយ	**២០០៦**	**២០០៧**	**២០០៨**	**២០០៩**	**២០១០**
ផ្តល់បណ្ណសំគាល់ថ្មី	៧៧	៧០	៦៧	៣៩	១៩
ផ្ទេកម្មសិទ្ធ	១១	៨	១៣	៩២	៥
ប្តូរ-ទុតិយតា	៨	៧	០	១៥	២
ផ្តល់ និងប្តូរបណ្ណ័បើកបរ	២០	៥៨	៥១	៦០	៤៥
ផ្តល់បណ្ណ័យន្តការីថ្មី និងប្តូរបណ្ណ	២	៣	៥	១១	១
ត្រួតពិនិត្យលក្ខណះបច្ចេកទេស	១៩១	២៤០	២៥៥	២៥១	២១៧
ផ្តល់ច្បាប់អាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន	១៥៦	១៩៤	២២២	២៥១	២១១
សរុប	**៤៦៥**	**៥៨០**	**៦១៣**	**៧១៨**	**៥០០**

តារាងទី១៣: ទិន្នន័យទាក់ទងនិងនាវា ចាប់ពីឆ្នាំ ២០០៦ ដល់ ២០១០

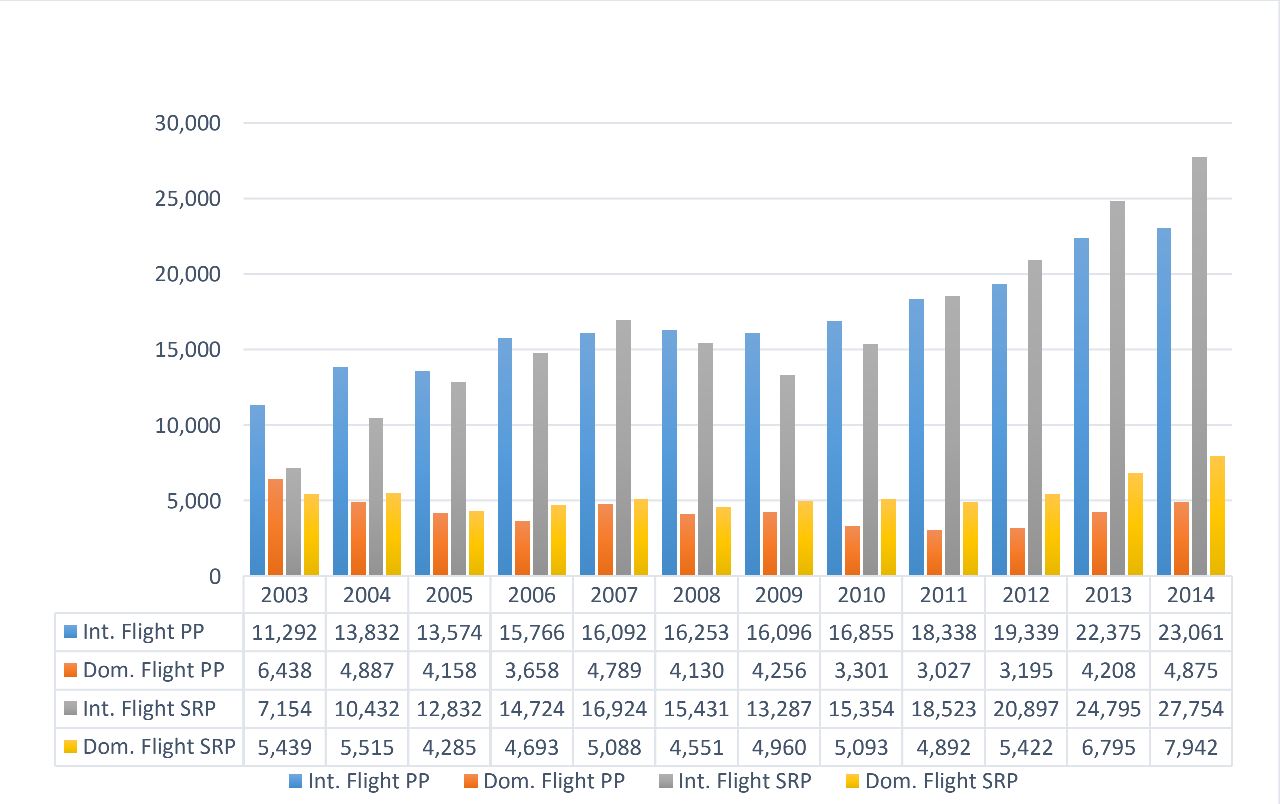
កាល បរិច្ឆេទ	នាវា ដែលចុះ បញ្ជី	ប្រភេទនាវា										
		ប្រភេទ ទំនិញ	អ្នក ដំណើរ	ប្រេង	ដរ ចម្លង	នាវា ស ណ្តោង	គ្មាន ម៉ាស៊ីន	ទេស ចរណ៍	នេសា ទ	គ្រួ សារ	បរទេ ស	**សរុប**
២០០៦	៩៦១	១៥០	២៤០	៤០	៨៤	១១២	១០២	២	១៧	៣៤	១៧៩	**៩៦១**

២០០៧	១០៣១	១៥៧	២៤៣	៤០	១២៤	១១៧	១០៧	៥	១៧	៤១	១៧៩	**១០៣១**
២០០៨	១០៩៨	១៦០	២៤៤	៤០	១៧៦	១១៩	១០៧	៩	១៧	៤៦	១៧៩	**១០៩៨**
២០០៩	១១៣៧	១៦១	២៤៤	៤០	២១២	១១៩	១០៧	៩	១៧	៤៨	១៧៩	**១១៣៧**
២០១០	១១៩៥	១៦២	២៤៤	៤០	២២១	១១៩	១០១	១២	១៧	៥០	១៧៩	**១១៩៥**

តារាងទី១៤: បរិមាណនាវាដែលបម្រើសេវានៅកំពង់ផែ

ល.រ	កំពង់ផែ	នាវាកុងតឺន័រ	G.Cargo	នាវាប្រេង ឬហ្គាស	សាឡង់	នាវាចរណ៍	សរុប
១	ភ្នំពេញ	៤៦៧	៩០	៨៧៩		១៣០	១.៥៧៤
២	ក្រុងព្រះសីហនុ	៤២៦	១១០	២៥៤	៦០	៥២	៩០២
៣	ស្រែអំបិល		១៩៩				១៩៩
៤	កោះកុង		១០៩				១០៩
៥	ឧកញ៉ាម៉ុង		២៧០				២៧០
៦	កំពត		៤				៤
សរុប		៨៩៣	៧៤២	១.១៣៣	៦០	១៨២	៣.០១៨

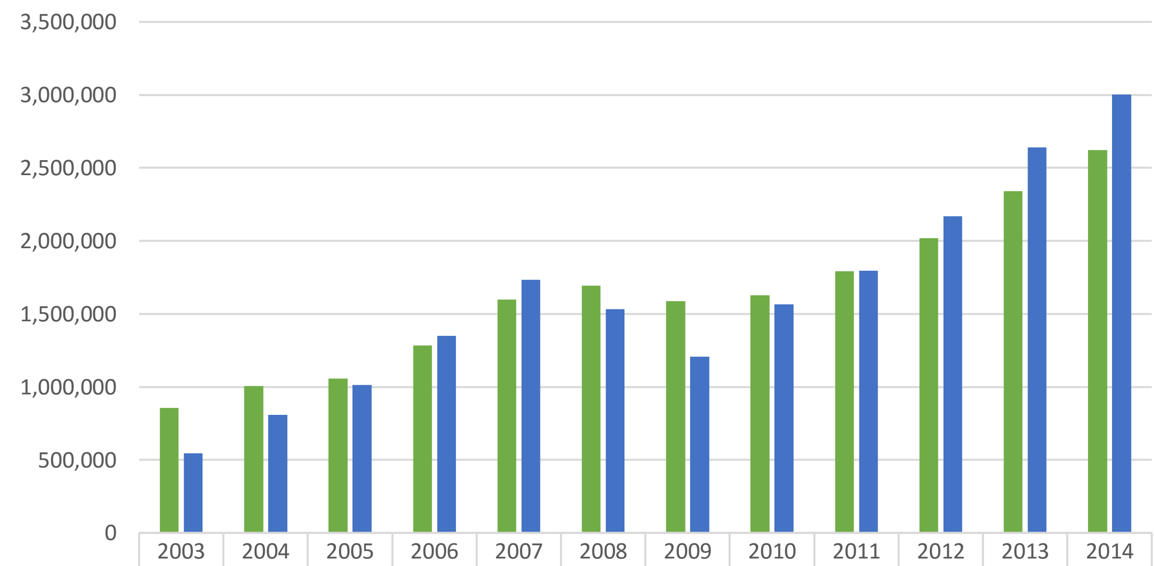
២.៣. ការខារដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស



រូបភាពទី៧: ចំនួននៃជើងហោះហើរ

ការប្រើប្រាស់អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិបានកើនឡើងជារៀងរាល់ឆ្នាំដោយសារតែការកើនឡើងនៅក្នុងតម្រូវការទេសចរណ៍ និងពាណិជ្ជករ។ ចំនួនជើងហោះហើរអន្តរជាតិប្រែប្រួលពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំ ក្នុងអំឡុងពេល 11 ឆ្នាំនេះពោលគឺចន្លោះឆ្នាំ 2003 និងឆ្នាំ 2014 វាថយចុះប្រមាណ 104% នៅព្រលានយន្តហោះអន្តរជាតិភ្នំពេញ និងមានការកើនឡើងប្រមាណ 288% នៅអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាប។ ចំនួននៃការហោះហើរក្នុងស្រុកនៅឯព្រលានយន្តហោះអន្តរជាតិភ្នំពេញថយចុះ 24% និងការកើនឡើង 46% នៅឯព្រលានយន្តហោះអន្តរជាតិសៀមរាប។

ចំនួននៃការហោះហើររបស់អ្នកដំណើរអន្តរជាតិបានកើនឡើងជារៀងរាល់ឆ្នាំ (លើកលែងតែឆ្នាំ 2008-2011) ទាំងនៅអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិធានីភ្នំពេញ និងអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាប បានកើនលើសពី 2 លាននាក់ ចាប់តាំងពីឆ្នាំ 2012មក ។
នៅពេលការរួមបញ្ចូលគ្នាជាមួយនឹងចំនួននៃការហោះហើរក្នុងស្រុ កអ្នកដំណើរនៅព្រលានយន្តហោះនីមួយគឺត្រូវបានសរុបមានចំនួន 2.6 ទៅ 3.0 លាននាក់អ្នកដំណើរក្នុងមួយឆ្នាំសម្រាប់ព្រលានយន្តហោះអន្តរជាតិរាជធានីភ្នំពេញ និងព្រលានយន្តហោះអន្តរជាតិ ខេត្តសៀមរាបព្រលានយន្តហោះអន្តរជាតិ។



	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
No. Pass.:PP	857,336	1,006,0	1,057,0	1,284,5	1,598,4	1,691,8	1,587,9	1,627,7	1,792,5	2,020,5	2,340,4	2,623,1
No.Pass.:SRP	544,452	807,020	1,014,1	1,348,9	1,732,4	1,531,8	1,207,9	1,564,2	1,795,0	2,168,4	2,640,7	3,002,3

No. Pass.:PP No.Pass.:SRP

រូបភាពទី៨: ចំនួនអ្នកដំណើរ

៣. ការខារៀបចំ បទដ្ឋានគតិយុត្តិ

- ជម្រុញច្បាប់ផ្លូវគោក
- រៀបចំកែសម្រួលសេចក្តីព្រាងអនុក្រឹត្យស្តីពីការគ្រប់គ្រងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក
- រៀបចំផែនការមេលើវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក
- រៀបចំសេចក្តីព្រាងច្បាប់ស្តីពីការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេ
- បន្តការពិនិត្យសេចក្តីព្រាងក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រឡើងវិញ

- ជម្រុញការអនុម័តប្រកាស ស្តីពីការអនុញ្ញាតឱ្យនាវាចរណ៍ ចូលចតនៅកំពង់ផែក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- រៀបចំសេចក្តីព្រាងអនុក្រឹត្យស្តីពីការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព
- រៀបចំនិតិវិធីនៃការដកពិន្ទុប័ណ្ណបើកបរ
- រៀបចំសេចក្តីព្រាងច្បាប់ស្តីពីការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក
- រៀបចំសេចក្តីព្រាងអនុក្រឹត្យស្តីពីការបង្កើតប្រព័ន្ធថ្នាក់ជាតិ សម្រាប់ការត្រៀម ការទប់ទល់ និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការទប់ទល់នឹងការបំពុលប្រេង និងផ្សេង
- រៀបចំសេចក្តីព្រាងអនុក្រឹត្យស្តីពីសៀវភៅនាវិក
- បន្តរៀបចំសុំការអនុម័តលើសេចក្តីព្រាងប្រកាសស្តីពីសន្តិសុខវបនីយភណ្ឌនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

គ. ច្បាប់អនុម័តរួចក្នុងឆ្នាំ ២០១០

- ប្រកាសស្តីពីការដាប់លេខតួលេខកាប៊ីន លេខសាក់ស៊ី និងលេខយានយន្តកែច្នៃតម្លើង។
- ប្រកាសស្តីពីការកំណត់ទំហំរថយន្តដឹកទំនិញនិងរ៉ឺម៉កដែលបានកែច្នៃទ្រុង២១-០៥-២០១០)។
- សេចក្តីណែនាំស្តីពីការផ្តល់ផ្លាកលេខ រ៉ឺម៉កសណ្តោងទោចក្រយាន(៦-០១-២០១០)។
- សេចក្តីណែនាំស្តីពីការចុះបញ្ជីផ្តល់ផ្លាកលេខដល់ទោចក្រយាន (១៩-០៣-២០១០) ។

ខ. ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក

ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោកត្រូវបានអនុម័តដោយរដ្ឋសភានៅថ្ងៃទី 3 ខែមេសាឆ្នាំ 2014 បានអនុម័តដោយព្រឹទ្ធសភានៅថ្ងៃទី 11 ខែមេសាឆ្នាំ 2014 និងប្រកាសឱ្យប្រើដោយព្រះរាជក្រមនស / រកម / 0514/008 ចុះថ្ងៃទីទី 4 ខែឧសភាឆ្នាំ 2014 ។

ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោកត្រូវបានបង្កើតឡើងនៅក្នុងជំពូកទី 13 និង 81 អត្ថបទ:

- ជំពូកទី 1 បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ (មាត្រា 1-4): រៀបរាប់ពីគោលបំណងនិងវិសាលភាពនៃច្បាប់នេះ។
- ជំពូកទី 2 ផ្លូវទាំងនេះនឹងត្រូវបានគ្រប់គ្រងដោយក្រសួង 3 / ទីភ្នាក់ងារ: ក្រសួងសាធារណៈការនិងដឹកជញ្ជូន នៅក្នុងបន្ទុកនៃ Expressway ផ្លូវថ្នល់ជាតិ និងផ្លូវខេត្តក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទនៅក្នុងបន្ទុកនៃផ្លូវជនបទនិងផ្លូវផ្សេងទៀតដែលចាត់ដោយរាជរដ្ឋាភិបាល និងរដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិគឺជាអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចដែលមានកាតព្វកិច្ចរួមបញ្ចូលទាំងការធ្វើផែនការ ការរចនា ការសាងសង់ ការស្តារ និងថែទាំផ្លូវថ្នល់នៅក្នុងរដ្ឋធានីទីក្រុង និងខេត្តក្រុង។
- ជំពូកទី 3 សមត្ថកិច្ចអាជ្ញាធរសម្រាប់គ្រប់គ្រងផ្លូវ: គួរឱ្យកត់សម្គាល់មួយនៃការកែប្រែចុងក្រោយច្បាប់ផ្លូវគឺជាផ្នែកនៃការចាត់ថ្នាក់ផ្លូវពី 3 ប្រភេទ (ជាតិខេត្តនិងផ្លូវជនបទ) ដល់ 6 ប្រភេទ (Expressway ផ្លូវថ្នល់ជាតិ ផ្លូវខេត្ត ផ្លូវជនបទ និង ទីក្រុងផ្លូវថ្នល់ពិសេសផ្លូវ។ ការផ្លាស់ប្តូរនេះបានបង្ហាញចេតនាយ៉ាងមោះមុតរបស់កម្ពុជាក្នុងការកសាងនិងកែលម្អការគ្រប់គ្រងហាយរួមនៃដីហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៅកម្ពុជា។
- ជំពូកទី 4 ការអភិវឌ្ឍ និងថែទាំផ្លូវ
- ជំពូកទី 5 អង្គភាពបច្ចេកទេស និងផ្លូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេស
- ជំពូកទី 6 ការប្រើប្រាស់ផ្លូវ
- ជំពូកទី 7 ការពារហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវ

- ជំពូកទី 8 វិញ្ញាបនប័ត្រផ្លូវ
- ជំពូកទី 9 មូលនិធិសម្រាប់ការប្រើថែទាំផ្លូវនិងអភិវឌ្ឍន៍
- ជំពូកទី 10 អធិការកិច្ចនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវ
- ជំពូកទី 11 ពិន័យ
- ជំពូកទី 12 អវសានប្បញ្ញត្តិ

គ. ច្បាប់ចរាចរណ៍

ច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកត្រូវបានអនុម័តដោយរដ្ឋសភានៅថ្ងៃទី 5 ខែធ្នូឆ្នាំ 2014 បានអនុម័តដោយព្រឹទ្ធសភានៅថ្ងៃទី 30 ខែធ្នូឆ្នាំ 2014 និងប្រកាសឱ្យប្រើដោយព្រះរាជក្រមលេខនស / RKAM / 0115/001 កាលបរិច្ឆេទលើកទី 9 នៃច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវនៅខែមករាឆ្នាំ 2015 មានសមាសភាព 12 ជំពូកនិងមាត្រា 92:

- ជំពូកទី 1 បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ (មាត្រា 1-4): រៀបរាប់អំពីវិសាលភាពគោលដៅនិងបច្ចេកទេសនៃច្បាប់
- ជំពូកទី 2 សញ្ញាចរាចរណ៍ (មាត្រា 5-6): រៀបរាប់អំពីស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍និងសញ្ញាអាទិភាព
- ជំពូកទី 3 កម្មវិធីបញ្ជា (មាត្រា 7 - 26): រៀបរាប់បើកបរបើកបរលក្ខខណ្ឌនៃការប្រើប្រាស់ផ្លូវផ្ទាល់ងាកឆ្វេងនិងស្តាំនិងឆ្លងកាត់និងកន្លែងចតរថយន្ត;
- ជំពូកទី 4 - ការប្រើប្រាស់អំពូលភ្លើងរថយន្តនិងស្នែង (មាត្រា 27 - 30): ការរៀបរាប់នៃការប្រើប្រាស់ភ្លើងនិងមានស្នែង
- ជំពូកទី 5 ថ្មើរជើងនិងអ្នកជិះសត្វ / herders (មាត្រា 31 - 33): រៀបរាប់ថ្មើរជើង អ្នកជិះសត្វ ច្រក / ការដើរ
- ជំពូកទី 6 គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ (មាត្រា 34-38): រៀបរាប់សមត្ថភាពរបស់ប៉ូលីសចរាចរណ៍ផ្លូវ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍និងវាយនិងរត់ករណី
- ជំពូកទី 7 ការគ្រប់គ្រងរថយន្តនិងការដឹកជញ្ជូន (មាត្រា 39-58): រៀបរាប់អំពីបើកបរបញ្ហាអាជ្ញាប័ណ្ណពិន្ទុ ត្រួតពិនិត្យរថយន្តនៅលើការផ្ទុក និងការពិន័យ
- ជំពូកទី 8 ទីភ្នាក់ងារអនុវត្តច្បាប់នៃច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក (មាត្រា 59): រៀបរាប់ពីតួនាទី និងការទទួលខុសត្រូវរបស់គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក
- ជំពូកទី 9 បុគ្គលិកអនុវត្តច្បាប់ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក (មាត្រា 60 - 70): រៀបរាប់ស្តាំនៃការឃុំខ្លួន សមត្ថកិច្ចរបស់ប៉ូលីសចរាចរណ៍ផាកពិន័យខ្នាតតូចនិងខាងស្តាំនៃពាក្យបណ្តឹង
- ជំពូកទី 10 ការពិន័យនេះ (មាត្រា 71-87): អំពីបទល្មើសចាត់ទុកថាសម្រាប់ការពិន័យជាតូច ការទទួលខុសត្រូវសម្រាប់ការឆ្លើយតបរដ្ឋប្បវេណីនិងច្បាប់ព្រហ្មទណ្ឌដោយកម្មវិធីបញ្ជានិងផាកពិន័យជាប្រាក់ផ្សេងទៀត
- ជំពូកទី 11 បទប្បញ្ញត្តិក្លិប Inter (មាត្រា 88-90): រៀបរាប់អំពីសុពលភាពច្បាប់និងការអនុវត្ត
- ជំពូកទី 12 បទប្បញ្ញត្តិចុងក្រោយ (មាត្រា 91-92): រៀបរាប់អំពីមិនត្រឹមត្រូវនៃច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកក្នុងឆ្នាំ 2007 ។

ឃ. គោលនយោបាយកំពង់ផែជាតិ

ដើម្បីទប់ទល់នឹងការហូរចូលនៃការវិនិយោគក្នុងវិស័យអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែនេះផងដែរដើម្បីអនុវត្តតាមផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ គោលនយោបាយកំពង់ផែដោយមានការគាំទ្រពីអង្គការ JICA ត្រូវ

បានគេបង្កើតឡើង។ ឯកសារស្របច្បាប់នេះត្រូវបានអនុម័តដោយក្រុមប្រឹក្សានៃរដ្ឋមន្ត្រីថ្ងៃទី 10 ខែឧសភាឆ្នាំ 2013 វាត្រូវបានផ្សំឡើងនៃ 7 ជំពូក:

- ជំពូកទី 1 សេចក្តីផ្តើម: រៀបរាប់ផ្ទៃខាងក្រោយនៃតួនាទីរបស់កំពង់ផែក្នុងផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ (2008-2013)
- ជំពូកទី 2 ទស្សនៈវិស័យ: ពិន្ទុប្រសិទ្ធភាពនៃការដឹកជញ្ជូនតាមសមុទ្រនេះ
- ជំពូកទី 3 គោលដៅនិងគោលបំណង: រៀបរាប់ពីសារៈសំខាន់នៃការដែលទាក់ទាញអ្នកវិនិយោគកំពង់ផែដើម្បីប្រើកំពង់ផែសម្រាប់ការនាំចេញ
- ជំពូកទី 4 យុទ្ធសាស្ត្រ: ការអភិវឌ្ឍនៃក្របខ័ណ្ឌច្បាប់និងស្ថាប័ន ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ការអភិវឌ្ឍធនធានមនុស្ស ស្រាវជ្រាវនិងចងក្រងស្ថិតិ ការលើកកម្ពស់ការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែ កិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាតិនិងអន្តរជាតិ
- ជំពូកទី 5 ផែនការនិងសកម្មភាព: ការរៀបចំស្ថាប័ន ការបង្កើតក្របខណ្ឌច្បាប់ ទំនើបកម្មនៃកំពង់ផែ ការកសាងសមត្ថភាព ការលើកទឹកចិត្តនៃការចូលរួមឯកជនក្នុងការអភិវឌ្ឍនិង / ឬការប្រតិបត្តិកំពង់ផែ ការចោទប្រកាន់សេវាកំពង់ផែនិងពន្ធច្រកនៅលើសេវាកម្មផ្សេងទៀត ការគាំទ្រផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ
- ជំពូកទី 6 តាមដានត្រួតពិនិត្យនិងការវាយតំលៃ: រៀបរាប់ពីសូចនាករផ្ទៀងផ្ទាត់ដែលបានអនុញ្ញាតឱ្យការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែត្រូវបានត្រួតពិនិត្យ និងវាយតម្លៃ
- ជំពូកទី 7 វាយតម្លៃ: ច្រកពិតជាបានជួយអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចក្នុងតំបន់។

ខ. គោលនយោបាយដឹកជញ្ជូន

ក្នុងអំឡុងឆ្នាំ 1980 រដ្ឋមានភាពផ្តាច់មុខ លើការដឹកជញ្ជូនពាណិជ្ជកម្មទាំងអស់រួមទាំងទំនិញ និងការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ។ សេវាកម្មនេះត្រូវបានដំណើរការដោយសហគ្រាសរដ្ឋ សហគ្រាសមួយចំនួនត្រូវបានត្រួតពិនិត្យដោយជាតូបនីយកម្ម ការដឹកជញ្ជូនប្រៃសណីយ៍ និង ទូរគមនាគមន៍ (MTPT) ឬរដ្ឋបាលខេត្ត។

នៅក្នុងចុងទសវត្សឆ្នាំ 1980 និងដើមទសវត្សរ៍ឆ្នាំ 1990 គោលនយោបាយរបស់រដ្ឋាភិបាលវិវត្តទៅសេដ្ឋកិច្ចទីផ្សារសេរី។ ក្រុមហ៊ុនឯកជន ការដោះស្រាយជាមួយនឹងការដឹកជញ្ជូន ការសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ការស្តារឡើងវិញបានផុសឡើង ហើយរដ្ឋបានគ្រប់គ្រងសហគ្រាសដែលបានបាត់បង់។

- ក្រសួងប្រៃសណីយ៍និង ទូរគមនាគមន៍ (MPTC): នៅក្នុងបន្ទុកនៃសំបុត្រប្រៃសណីយ៍ និងអេឡិចត្រូនិចនៃការទំនាក់ទំនង
- ក្រសួងសាធារណៈការនិងដឹកជញ្ជូន (MPWT): នៅក្នុងបន្ទុកនៃសាធារណៈការ ផែនការសំណង់ការគ្រប់គ្រងផ្លូវជាតិ គ្រប់គ្រងផ្លូវខេត្ត គ្រប់គ្រងអាកាសយានដ្ឋាន និង គ្រប់គ្រងផ្លូវដែក ។ ជាមួយនឹងតម្រូវការដើម្បីបង្កើតផ្លូវលំដាប់អន្តរជាតិ (ផ្លូវហាយវេ) នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាក្នុងឆ្នាំ 2014 ក្រសួងបានរៀបចំបង្កើតនាយកដ្ឋានផ្លូវហាយវេមួយដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហានេះ។ ដឹកជញ្ជូន គឺគ្រប់គ្រងការដឹកជញ្ជូនគ្រប់ប្រភេទលើកលែងតែការដឹកជញ្ជូនផ្លូវអាកាស។
- ការក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ (MRD): នៅក្នុងបន្ទុកគ្រប់គ្រងផ្លូវតាមជនបទ
- ការក្រសួងរៀបចំដែនដីនគរូបនីយកម្មនិងសំណង់។

៤. សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

ស្ថានភាពគមនាគមន៍នៅប្រទេសកម្ពុជា ស្ថិតក្នុងស្ថានភាពកំពុងអភិវឌ្ឍន៍នៅឡើយ ពីព្រោះ តែប្រទេសកម្ពុជា ទើបតែរួចផុតពីស្ថានភាពសង្រ្គាមយ៉ាងរ៉ាំរ៉ៃ អស់ជាច្រើនទសវត្ស។ ដូច្នេះហើយ ទើបស្ថានភាព គមនាគមន៍ ផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវទឹក ផ្លូវអាកាស កំពុងត្រូវបានធ្វើការកសាងបន្តិចម្តងៗ តាមមាគ៌ា របស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា។ តែសព្វថ្ងៃនេះ ស្ថានភាព គមនាគមន៍បានជួយសេដ្ឋកិច្ច ប្រទេសកម្ពុជា ឱ្យមានការីកចម្រើនមួយចំណែកធំផងដែរ។ ស្របពេល កម្ពុជា ឈានជើងចូលទីផ្សារ អាស៊ាន ដែលធ្វើឱ្យ ប្រទេសឈាន ទៅមុខបន្តិចម្តងៗ។ ដោយបច្ចុប្បន្នមានផ្លូវខ្វាត់ខ្វែង មាន ទាំងផ្លូវគោក ផ្លូវអាកាស ស្ពានអាកាស ផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវលំ ផ្លូវខេត្ត ស្ពាន ចំណែក កំពង់ផែ មានទាំង កំពង់ផែ សមុទ្រ កំពង់ផែទន្លេ ជាច្រើន។ រួមមានផ្លូវដែក មានតម្រូវការយ៉ាងខ្លាំងពីភ្នំពេញទៅក្រុងព្រះសីហនុ។ ជាការពិតណាស់ គមនាគមន៍ប្រទេសកម្ពុជាមាន ផលវិជ្ជមានជាច្រើនដល់ប្រទេសជាតិ ។

៤.១. គុណសម្បត្តិប្រព័ន្ធគមនាគមន៍កម្ពុជា

ការដឹកជញ្ជូន ពិតជាមានសារៈសំខាន់ណាស់សម្រាប់សេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រទេស ផ្លូវបេតុង មានលក្ខណៈងាយស្រួលធ្វើដំណើររហ័សទាន់ចិត្តងាយស្រួលក្នុងការដឹកជញ្ជូន ចំនេញដល់ថវិកា មិនចំណាយពេលវេលាច្រើនក្នុងការធ្វើដំណើរ ការដឹកជញ្ជូនកសិកម្ម ដឹកជញ្ជូនឧស្សាហកម្ម ដឹកជញ្ជូនចរាចរណ៏ ។

ផ្លូវស្រួលក្នុងការដឹកជញ្ជូន ដោយសារកម្ពុជាកំពុងមានការរីកចម្រើនខ្លាំងលើវិស័យសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន ក្នុងប្រទេស និងក្រៅប្រទេសដែលធ្វើឱ្យមានភាពងាយស្រួល ក្នុងការធ្វើការងារនាំចេញនាំចូល។

ជាមួយ គ្នានោះយើងមានស្ពានដែលប្រវែងជាងគេមិនធ្លាប់មានក្នុងប្រវត្តិសាស្រ្តគឺ ស្ពាន ត្សឹបាសាន ដែលជាហេតុធ្វើឱ្យប្រជាពលរដ្ឋ កាន់តែងាយស្រួលធ្វើដំណើរ ចំណាយពេលវេលាខ្លី មិនចាំបាច់ឆ្លងទឹកដោយផ្ទាល់ អស់ថវិកាក្នុងការជិះសាឡាង ។

ដោយស្ថានភាពផ្លូវមានគុណភាព មានស្តង់ដាត្រឹមត្រូវ ងាយស្រួលការដឹកទំនិញរបស់រថយន្តធុនធ្ងន់ទាំងឡាយ កាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៏ នៅប្រទេសកម្ពុជា ។ ស្របពេលអាកាសយានដ្ឋាននៅក្នុងស្រុកមានរហូតដល់ទៅ ៧ ជាហេតុធ្វើឱ្យអ្នកមានមូលធន ឬមានទ្រព្យសម្បត្តធ្វើដំណើរតាមរយៈយន្តហោះ។

ផ្លូវថ្នល់វាពិតជាចាំបាច់ណាស់ សម្រាប់ការដឹកជញ្ជូន ការនាំចេញទៅក្រៅប្រទេស តាមរយៈផ្លូវអាកាស និងផ្លូវទឹក នូវផលិតផល កសិកម្ម ឧស្សាហកម្ម អនុផលលើការដាំដុះ ។

ពាណិជ្ជកម្ម ក្នុងប្រទេសកម្ពុជាបច្ចុប្បន្ន ដើរលើទីផ្សារសេរី ជាមួយនឹងការដឹកជញ្ជូន ផលិតផលទៅឆាកអន្តរជាតិ ។ ទំនិញជាច្រើនបាននាំចេញតាម ផ្លូវទឹកដោយកំពុងផែ ជាហេតុធ្វើឱ្យ រដ្ឋ ឬក្រុមហ៊ុនឯកជនចំណាយថវិកាតិចជាង ការដឹកតាមរយៈយន្តហោះ ។

ទេសចរណ៏ ដោយសារប្រទេសកម្ពុជាមានផ្លូវ ល្អងាយស្រួលធ្វើដំណើរទៅកាន់បណ្តាលខេត្តឆ្ងាយក្រុង ឬទីប្រជុំជន កន្លែងធម្មជាតិ រមណីដ្ឋានផ្សេងៗ។ ដូច្នេះធ្វើឱ្យកម្ពុជាទាក់ទាញភ្ញៀវទេសចរណ៏មកទស្សនាកាន់តែច្រើន ។ ចំណុចដែលសំខាន់នោះ គឺផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ កម្ពុជាមាន ៣ អាកាសយានដ្ឋាន ធ្វើឱ្យអ្នកទេសចរណ៏មួយចំនួនធំដែលមានពេលវេលាតិច មកចុះត្រឹមអង្គរវត្ត ឬក្រុងព្រះសីហនុ ដោយងាយស្រួល មិនបាច់ចុះ នៅអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញទេ ជាហេតុធ្វើឱ្យចំណេញពេលវេលានឹងថវិកា ហើយមានការងាយស្រួលសម្រាប់ភ្ញៀវទេសចរណ៏។ ប្រទេសកម្ពុជាទទួលបានចំណូលច្រើន ណាស់ លើវិស័យទេសចរណ៏ដូច

នេះ ផ្លូវថ្នល់ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិមានសារៈសំខាន់ក្នុងការធ្វើដំណើរ ការកំសាន្ត កាលណាផ្លូវថ្នល់ងាយស្រួលប្រទេសមានសន្តិភាព មានសុវត្ថិភាពចេញក្នុងការធ្វើដំណើរ រួមទាំងកម្ពុជាសំបូរតំបន់ទេសចរណ៍ជាច្រើនធ្វើឱ្យ ភ្ញៀវទេសចរណ៍បរទេស មកធ្វើដំណើរកំសាន្តលើទឹកដីអង្គរមួយនេះ ធ្វើឱ្យលើកស្ទួយប្រទេសអោយចាកចេញពីភាពក្រីក្របានមួយកម្រិត ។

កំពង់ផែប្រទេសកម្ពុជា បានបង្ករភាពងាយស្រួលដល់ការដឹកទំនិញនាំចេញនាំចូលជាច្រើន បើសិនជាគ្មាន កំពង់ផែទេ ពួកយើងក៏មិនអាចទាក់ទាញភ្ញៀវទេសចរណ៍បានដែរ។

ងាយស្រួលក្នុងការទំនាក់ទំនងរវាងមនុស្សនៅទីទីក និងមនុស្សទិគោក វាធ្វើឱ្យអាជីវកម្មរបស់ប្រជាជនមានការរីកចម្រើន ដោយហេតុថាប្រទេសមួយពោរពេញដោយការធ្វើដំណើរយ៉ាងសុវត្ថិភាព រួមផ្សំការស្រួលងាយចេញចូលសន្តិសុខ និងស្ថេរភាពនយោបាយ ។

ប្រជាជនមានភាពងាយស្រួលដោយការធ្វើដំណើរ មិនចំណាយថវិការច្រើន និងពេលវេលាតិចសម្រាប់ធ្វើដំណើរមានភាពងាយស្រួល និងមានសុវត្ថិភាព។ បច្ចុប្បន្ន នៅទីក្រុងភ្នំពេញមានឡានក្រុងធ្វើដំណើរជាសាធារណៈ ជាពិសេសឡានក្រុងមានតម្លៃថោកមានសុវត្ថភាពក្នុងការធ្វើដំណើរ ។ ប្រទេសកម្ពុជាបានកសាងស្ពានជាច្រើន និងកំពុងកសាងបន្តបន្ទាប់ ស្ពានអាកាស ស្ពានឆ្លងទន្លេ ដោយកាត់បន្ថយការចំណាយរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ មិនស្ទះចរាចរណ៏។

៤.២. គុណវិបត្តិប្រព័ន្ធគមនាគមន៍កម្ពុជា

ទន្ទឹមនឹងការអភិវឌ្ឍន៍មិនឈប់ឈររបស់ប្រទេសកម្ពុជា គមនាគមន៏កម្ពុជាក៏ មានគុណវិប្បត្តិ គួរអោយកត់សម្គាល់ផងដែរ។ ត្បិតតែកម្ពុជាមានផ្លូវជាច្រើន មិនថាផ្លូវគោក ផ្លូវទឹក ផ្លូវដែក ប្រជាពលរដ្ឋក៏បានជួបនៅវិបត្ត ឬបញ្ហាជាច្រើនគួរអោយកត់សម្គាល់ផងងដែលដូចជា ៖ ផ្លូវថ្នល់ប្រទេសកម្ពុជា ការកសាងមិនសូវមានគុណភាពដោយងាយរងនឹងការបាក់បែក ខូចខាត មិនត្រូវស្តង់ដាអន្តរជាតិ ដោយភាពមិនប្រក្រតី ឬភាពមិនត្រឹមត្រូវតាមបទដ្ឋានបច្ចេកទេសសាងសង ការស៊ីសំណូក អំពើពុករលួយក្នុងការសាងសង់ ផ្លូវឆាប់ខូចដែលធ្វើឱ្យ ប្រជាពលរដ្ឋធ្វើដំណើរ ងាយនឹង គ្រោះថ្នាក់ដល់អាយុជីវិត ។ ការធ្វើដំណើរ ពិតជាគ្រោះថ្នាក់ណាស់ បើសិនជាផ្លូវមានការខូចខាត អាចធ្វើឱ្យគ្រោះថ្នាក់ដល់ជីវិត រាជរដ្ឋាភិបាលត្រូវតែខិតខំប្រឹងប្រែងធ្វើផ្លូវថ្នល់ឱ្យ មានគុណភាពល្អងាយស្រួលធ្វើដំណើរ ប្រកបដោយសុវត្ថិភាព ។

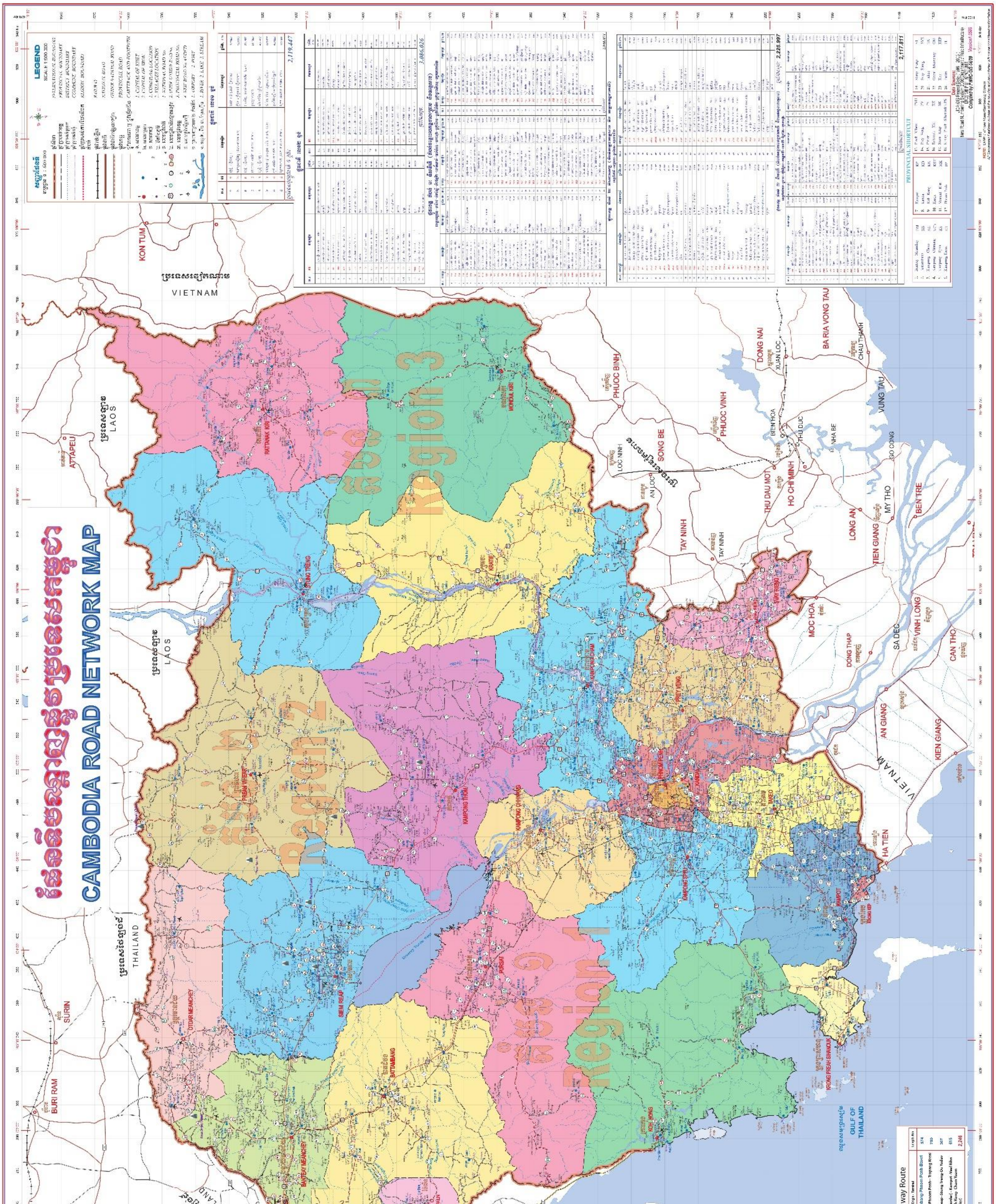
នៅតាមជនបទស្រុកស្រែចំការ មិនទាន់មានថវិកាគ្រប់គ្រប់ សម្រាប់ធ្វើផ្លូវ ដូចនៅនៅទីក្រុង ពួកគេបានប្រើប្រាស់ ផ្លូវគ្រួសក្រហម ផ្លូវលំមានភាពខូចខាតគ្រប់ទីកន្លែងធ្វើឱ្យប្រជាពលរដ្ឋពិបាកធ្វើដំណើរ ។ ការប្រើប្រាស់រថយន្ត ធុនធ្ងន់គ្មានការហាមឃាត់ ធ្វើឱ្យផ្លូវឆាប់ខូចខាត ចំណាយថវិកាច្រើនធ្វើម្តង២ដង ។ នៅតាមទីប្រជុំជនធំៗ ផ្លូវមានច្រើនប៉ុន្តែបញ្ហាការកកស្ទះចរាចរណ៏ ការមិនគោរពច្បាប់ អ្នកដំណើរច្រើននៅលើផ្លូវថ្នល់ ទើបធ្វើឱ្យមានភាពងាយស្ទះ មិនទាន់មានវិធីទប់ស្កាត់ ដូចជាការកសាងផ្លូវបន្ថែមនៅឡើយ។ អ្នកដំណើរមួយចំនួនធំ បានប្រើប្រាស់គ្រឿងស្រវឹង ហើយធ្វើការបើកបរដោយមិនមានទំនួលខុសត្រូវជាហេតុធ្វើឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៏កើនឡើង ដោយសារការប្រើប្រាស់គ្រឿងស្រវឹង ការផ្សព្វផ្សាយគ្រឿងស្រវឹងលើសលុបជាហេតុប្រទេសកម្ពុជាមានអត្រាអ្នកស្លាប់ច្រើនដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ការពិសាគ្រឿងស្រវឹងពេលបើកបររួមផ្សំ និងរដ្ឋមានការអនុវត្តច្បាប់ខ្សោយ។

ការគិតគូរមិនដិតដល់ដោយផ្លូវមួយចំនួនធំធ្វើផ្លូវហើយ ទើបដាក់លូរតាមក្រោយ ជាហេតុត្រូវគាស់ផ្លូវ ដាក់លូរ សារជាថ្មី (កំហុសបច្ចេកទេស) ធ្វើឱ្យខូចខាតផ្លូវ និងមានការពិបាកក្នុងការធ្វើដំណើរ។ រដ្ឋមាន

ថវិកាតិចក្នុងការជួសជុល ការថែទាំផ្លូវ ដោយផ្លូវខ្លះតែខូចបន្តិចសោះ តែទុករយៈពេលយូរ ទើបជួសជុល តែផ្លូវខូចខាតកាន់តែខ្លាំង ជាហេតុត្រូវចំណាយពេលវេលាយូរក្នុងការធ្វើ និងចំណាយថវិកាច្រើន ការប៉ះពាល់ដល់អ្នកធ្វើដំណើរ។ ទោះបីជាការដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹកកម្ពុជា មានការដឹកជញ្ជូនច្រើនមែន តែកំពង់ផែប្រទេសកម្ពុជាមិនទាន់មានភាពទំនើបតាមបែបបច្ចេកទេស មិនសូវមានភាពស្រស់ស្អាត ពេលខ្លះមានលក្ខណៈយឺតយ៉ាវពិបាកក្នុងការនាំយកទំនិញចូលស្រុក ។

៤.៣. អនុសាសន៍

កម្ពុជាគួរតែសាងសងផ្លូវរថភ្លើង ដែលធ្វើដំណើរទូទាំងប្រទេស ដើម្បីកាត់បន្ថយការស្ទះចរចរណ៍ ដែលប្រជាពលរដ្ឋកំពុងមានការត្អូញត្អែរនឹងមានភាពលំបាក ។ ការដាក់គំហិតឱ្យធ្ងន់ធ្ងរលើពួកឈ្មួយប្រើប្រាស់រថយន្តលើសទម្ងន់ ជាហេតុធ្វើឱ្យឆាប់ខូចផ្លូវ ធ្វើឱ្យ គ្រោះថ្នាក់ដល់ប្រជាពលរដ្ឋ ។ រាជរដ្ឋភិបាលគួរណាស់ ធ្វើផ្លូវរថយន្តធនធំ ដែលជាផ្លូវផ្សេងពីផ្លូវធ្វើដំណើរទូទៅ ។ ផ្លូវអាកាសកម្ពុជា មានព្រលានយន្តហោះត្រឹមតែ ១១ នោះទេ ដែលមានក្នុងស្រុក ៧ និងក្រៅស្រុក ៣ និងយោធា ១ ដែលតាមគោលនយោបាយរដ្ឋាភិបាល ចង់បានភ្ញៀវទេសចរណ៏ ៧,០០០,០០០ នាក់ ក្នុងមួយឆ្នាំៗ រហូតដល់ ២០២០ ។ រដ្ឋាពិបាលគួរ ណាស់តែពង្រីកផ្លូវធំ ការរៀបចំប្រព័ន្ធនៅទីក្រុង ផ្លូវត្រូវមានស្តង់ដា តាមបច្ចេកទេសត្រឹមត្រូវ ដូចប្រទេសអភិវឌ្ឍន៏ ។ រួមផ្សំទាំងការលុបបំបាត់ អំពើពុករលួយនៅពីថ្នាក់ក្រោមរហូតដល់ថ្នាក់លើ ការអនុវត្តន៏ច្បាប់តឹងរឹង ការធ្វើច្បាប់ឱ្យតឹងរឹង ដោយមិនមានការយោគយល់ ការមិនស៊ីសំនូកសូកប៉ាន់តាមបែបមធ្យបាយផ្សេងៗ រួមទាំងអនុវត្តឱ្យភាពស្មើគ្នា រវាងប្រជាពលរដ្ឋ និងអ្នកដឹងនាំដោយមិនមានស្តង់ដាពីរនៃច្បាប់។ កសាងផ្លូវជាតិ ផ្លូវកាស៊ូត ឱ្យបានគ្រប់ទីកន្លែង តាមខាងៗនៃផ្លូវថ្នល់ត្រូវមានកន្លែងសម្រាប់ចតរថយន្ត ការរៀបចំសណ្តាប់ធ្នាក់ទីក្រុង ការបង្កើតយានជំនិះសាធារណៈឱ្យបានច្រើនជាដើម។



រូបភាពទី៨: ផែនទីបណ្ដាញផ្លូវប្រទេសកម្ពុជា

៥. ឯកសារយោង

- ឯកសារផ្ទៃក្នុងកម្មវិធីសិក្សាបរិញ្ញាប័ត្រ ថ្នាក់មូលដ្ឋាន សៀវភៅ ភូមិវិទ្យាសេដ្ឋកិច្ច និងមនុស្សនៃប្រទេសកម្ពុជា (ទំព័រ ៦២ - ៧៥)
- បណ្ឌិត ហង់ ជួន ណារ៉ុន សៀវភៅ សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា បោះពុម្ពឆ្នាំ ២០១៥ (ទំព័រ ៣១១ - ៣៣៧)
- ក្រសួងសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន សៀវភៅ Overview of the Transport Infrastructure Sector in the Kingdom of Cambodia (5th Edition)
- ក្រសួងសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន របាយការណ៍បូកសរុបការងារលទ្ធផលការងារឆ្នាំ ២០១០ និងទិសដៅការងារឆ្នាំ ២០១១
- របាយការណ៍បូកសរុបការងារលទ្ធផលការងារនៃក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ឆ្នាំ ២០១៥
- កាសែត Worldbank and Phnom Penh Post
- http://www.bostontownship.org/historyroads.phtml
- http://www.transport.gov.scot/report/j203384-04.htm
- https://km.wikipedia.org/wiki/%E1%9E%82%E1%9E%98%E1%9E%93%E1%9E%B6%E1%9E%82%E1%9E%98%E1%9E%93%E1%9F%8D%E1%9E%80%E1%9E%98%E1%9F%92%E1%9E%96%E1%9E%BB%E1%9E%87%E1%9E%B6#.E1.9E.91.E1.9F.86.E1.9E.96.E1.9F.90.E1.9E.9A.E1.9E.97.E1.9F.92.E1.9E.87.E1.9E.B6.E1.9E.94.E1.9F.8B.E1.9E.95.E1.9F.92.E1.9E.9F.E1.9F.81.E1.9E.84.E1.9F.97
- https://www.facebook.com/%E1%9E%98%E1%9E%8F%E1%9E%B7%E1%9E%85%E1%9E%9A%E1%9E%B6%E1%9E%85%E1%9E%9A%E1%9E%8E%E1%9F%8D%E1%9E%8F%E1%9E%B6%E1%9E%98%E1%9E%8A%E1%9E%84%E1%9E%95%E1%9F%92%E1%9E%9B%E1%9E%BC%E1%9E%9C-166412990384981/?fref=nf