រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

របាយការណ៍វាយតម្លៃលើការអនុវត្ត
ផែនទីបង្ហាញផ្លូវការអភិវឌ្ឍ
វិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា
ក្នុងឆ្នាំ២០២៣-២០២៤

បានទទួលការឯកភាពពីរាជរដ្ឋាភិបាល
នាថ្ងៃសុក្រ ៣កើត ខែកត្តិក ឆ្នាំម្សាញ់ សប្តស័ក ព.ស.២៥៦៩
ត្រូវនឹងថ្ងៃទី២៤ ខែតុលា ឆ្នាំ២០២៥

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

របាយការណ៍វាយតម្លៃលើការអនុវត្ត
ផែនទីបង្ហាញផ្លូវការអភិវឌ្ឍ
វិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា
ក្នុងឆ្នាំ២០២៣-២០២៤

បានទទួលការឯកភាពពីរាជរដ្ឋាភិបាល
នាថ្ងៃសុក្រ ៣កើត ខែកត្តិក ឆ្នាំម្សាញ់ សប្តស័ក ព.ស.២៥៦៩
ត្រូវនឹងថ្ងៃទី២៤ ខែតុលា ឆ្នាំ២០២៥

បុព្វកថា

ផ្អែកលើសមិទ្ធផលដ៏ធំធេងនៃការកសាងនិងការអភិវឌ្ឍប្រទេសជាតិ ដែលជាលទ្ធផលនៃនយោបាយឈ្នះឈ្នះរបស់ **សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន អតីតនាយករដ្ឋមន្ត្រី និងជាប្រធានព្រឹទ្ធសភានៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា**នាពេលបច្ចុប្បន្ន រាជរដ្ឋាភិបាលនីតិកាលទី៧ នៃរដ្ឋសភាបានបន្តរក្សាចលនាការនៃសមិទ្ធផលដ៏ថ្លៃថ្លានេះ ក្នុងបរិការណ៍ពិភពលោកដែលកាន់តែផ្លាស់ប្តូរ និងមិនប្រាកដប្រជា បានដាក់ចេញនូវ "**យុទ្ធសាស្ត្របញ្ចកោណ-ដំណាក់កាលទី១**" ដែលជារបៀបវារៈគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍សង្គម សេដ្ឋកិច្ច ដើម្បីស្តារប្រទេសជាតិឡើងវិញពីវិបត្តិកូវីដ-១៩ និងជម្នះវិបត្តិសកល និងបញ្ហាប្រឈមនានា ព្រមទាំងបន្តជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចឱ្យកាន់តែរឹងមាំ តាមរយៈការអនុវត្តក្របខ័ណ្ឌគោលនយោបាយ និងវិធានការសង្គម សេដ្ឋកិច្ចមុតស្រួច។ ការណ៍នេះ បាននិងកំពុងបន្តផ្តល់នូវបច្ច័យជាវិជ្ជមានដល់ការអភិវឌ្ឍសង្គម សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា ឈានទៅការចាកចេញដោយរលូនពីឋានៈជាប្រទេសអភិវឌ្ឍតិចតួច(LDC) នៅឆ្នាំ២០២៩ និងសម្រេច "**ចក្ខុវិស័យកម្ពុជា២០៥០**"។ ផ្អែកលើចក្ខុវិស័យដ៏វែងឆ្ងាយនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជានៅតែបន្តចាត់ទុកវិស័យឧស្សាហកម្មជាវិស័យគន្លឹះក្នុងយុទ្ធសាស្ត្របញ្ចកោណ-ដំណាក់កាលទី១ សម្រាប់ចូលរួមចំណែកក្នុងការជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចជាតិប្រកបដោយចីរភាព បរិយាបន្ន និងភាពធន់។ ឈរលើស្មារតីនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលបានបន្តកិច្ចប្រឹងប្រែងអនុវត្ត**គោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជាឆ្នាំ២០១៥-២០២៥ (IDP)** ដែលក្នុងនោះបានចង្អុលបង្ហាញអំពីការធ្វើអាទិភាវូបនីយកម្មនៃវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក ក្នុងចំណោមវិស័យចម្បងៗដទៃទៀត ដើម្បីបង្កើតជាកម្លាំងចលករក្នុងការជំរុញការផ្លាស់ប្តូរនិងអភិវឌ្ឍវិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា ពីឧស្សាហកម្មអតិពលកម្មទៅជាឧស្សាហកម្មផ្អែកលើជំនាញ និងមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់។ ក្នុងន័យនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលបានអនុម័ត**ផែនទីបង្ហាញផ្លូវការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា** នៅថ្ងៃទី៩ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០២២ ដែលជាមគ្គុទ្ទេសក៍ សម្រាប់តម្រង់ទិសការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងពីរ ក្នុងគោលបំណងទាក់ទាញនិងថែទាំវិនិយោគ ជំរុញការនាំចេញ និងបង្កើតការងារដែលមានជំនាញនិងប្រាក់ឈ្នួលខ្ពស់ ដោយកំណត់ចក្ខុវិស័យរយៈពេលវែង គន្លងអភិវឌ្ឍន៍តាមដំណាក់កាល និងវិធានការគន្លឹះៗ សម្រាប់ការដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមនានាក្នុងវិស័យទាំងពីរ ប្រកបដោយបុរេសកម្មនិងភាពបទបែន។ តាមរយៈការអនុវត្តវិធានការក្នុងផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះ កម្ពុជាទទួលបានផលប្រយោជន៍ជាបន្តបន្ទាប់ ជាពិសេសការទាក់ទាញការផ្លាស់ប្តូរខ្សែច្រវាក់ផលិតកម្មវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកមកកម្ពុជា មានកំណើនគួរឱ្យកត់សម្គាល់នៅក្នុងរយៈពីរឆ្នាំចុងក្រោយនេះ ដែលបានជួយជំរុញពិពិធកម្មមូលដ្ឋានឧស្សាហកម្មកម្ពុជា ឆ្ពោះទៅរកឧស្សាហកម្មមានបច្ចេកវិទ្យាទំនើបនិងតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់។ ទន្ទឹមនឹងការសម្រេចបានទាំងនេះ ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា នៅតែប្រឈមនឹងបញ្ហាមួយចំនួន ដែលចាំបាច់ត្រូវដោះស្រាយដើម្បីលើកកម្ពស់បរិយាកាសធុរកិច្ចនិងវិនិយោគនៅកម្ពុជា។ ក្នុងស្មារតីនេះ ការតាមដានវឌ្ឍនភាព និងការវាយតម្លៃលើការអនុវត្តវិធានការដែលបានដាក់ចេញក្នុងផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះ ពិតជាមានសារៈសំខាន់និងចាំបាច់ ដើម្បីត្រួតពិនិត្យលើវឌ្ឍនភាពនិងបញ្ហាប្រឈម ដើម្បីរួមគ្នាដោះស្រាយឱ្យបានទាន់ពេលវេលា និងមានប្រសិទ្ធភាព។ **របាយការណ៍វាយតម្លៃលើការអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា ក្នុងឆ្នាំ២០២៣-២០២៤** ដែលសម្របសម្រួលរៀបចំដោយ **ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា** នេះ នឹងក្លាយជាធាតុចូល

ដ៏សំខាន់សម្រាប់រាជរដ្ឋាភិបាល ក្នុងការគិតគូរនិងតម្រង់ទិសក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ក្នុងការអនុវត្តវិធានការនានានៅដំណាក់កាលបន្តបន្ទាប់ សំដៅជំរុញវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជាឱ្យកាន់តែរីកចម្រើនរឹងមាំ និងមានចីរភាព។

ក្នុងនាមរាជរដ្ឋាភិបាល ខ្ញុំសូមសម្តែងនូវការកោតសរសើរ និងវាយតម្លៃខ្ពស់ចំពោះកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងរបស់ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ ដែលបានចូលរួមអនុវត្តវិធានការនានា ដែលបានដាក់ចេញក្នុងផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពនិងសម្រេចបានលទ្ធផលល្អ។ ទន្ទឹមនឹងនេះ ខ្ញុំសូមថ្លែងអំណរគុណចំពោះគណៈកម្មាធិការគោលនយោបាយសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ ដែលតែងតែផ្តល់ការណែនាំនិងផ្តល់អនុសាសន៍តម្រង់ទិសល្អៗ លើការរៀបចំរបាយការណ៍វាយតម្លៃនេះ និងការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា។ ខ្ញុំក៏សូមថ្លែងអំណរគុណផងដែរចំពោះ ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា ដែលមានលេខាធិការដ្ឋានដឹកនាំនិងសម្របសម្រួលការអនុវត្តគោលនយោបាយ IDP ជាសេនាធិការ ក្រសួង ស្ថាប័ន និងតួអង្គពាក់ព័ន្ធ ព្រមទាំងវិស័យឯកជន ដែលបានសហការក្នុងការផ្តល់មតិយោបល់និងធាតុចូលនានាសម្រាប់ការៀបចំរបាយការណ៍វាយតម្លៃលើការអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវសម្រាប់រយៈពេល២ឆ្នាំដំបូងនេះបានល្អគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ ប្រកបដោយស្មារតីសហការនិងទទួលខុសត្រូវខ្ពស់។

នៅចុងបញ្ចប់ ខ្ញុំសូមជំរុញគ្រប់ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក បន្តពង្រឹងវិធានការដែលបានអនុវត្តពេញលេញនិងបន្តចូលរួមជំរុញការអនុវត្តវិធានការដែលនៅសេសសល់កំពុងអនុវត្ត ប្រកបដោយបុរេសកម្ម ប្រសិទ្ធភាពនិងសម្រេចបានជោគជ័យ ដើម្បីសម្រេចនូវចក្ខុវិស័យប្រែក្លាយកម្ពុជាទៅជាមជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្តុំសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្តនិងគ្រឿងបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកសម្រាប់នាំចេញទៅទីផ្សារតំបន់ និងពិភពលោក និងជំរុញការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជាឱ្យកាន់តែមានភាពរីកចម្រើនជានិរន្តរ៍។

ថ្ងៃ សុក្រ ៣កើត ខែ កត្តិក ឆ្នាំម្សាញ់ សប្តស័ក ព.ស.២៥៦៩
ធ្វើនៅរាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ២៤ ខែ តុលា ឆ្នាំ២០២៥

នាយករដ្ឋមន្ត្រី

សម្តេចមហាបវរធិបតី ហ៊ុន ម៉ាណែត

មាតិកា

ខ្លឹមសារសង្ខេប i

១- សេចក្តីផ្តើម ១

២- វិធីសាស្ត្រនៃការវាយតម្លៃ ២

៣- លទ្ធផលនៃការវាយតម្លៃលើការអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវ ៤

៣.១- សមិទ្ធកម្មគោលបំណងទី១ “បង្កើនការវិនិយោគក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក” ៤

៣.២- សមិទ្ធកម្មគោលបំណងទី២ “បង្កើនការនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក” ១២

៣.៣- សមិទ្ធកម្មគោលបំណងទី៣ “បង្កើនចំនួនកម្លាំងពលកម្មក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក” ២០

៤- វឌ្ឍនភាពនៃការអនុវត្តវិធានការ និងការស្ទង់មតិពីវិស័យឯកជន ២៥

៤.១- វឌ្ឍនភាពនៃការអនុវត្តវិធានការ ២៥

៤.២- លទ្ធផលនៃការស្ទង់មតិ ២៨

៥- បញ្ហាប្រឈមនិងហានិភ័យក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក ៣១

៥.១- បញ្ហាប្រឈមនៃការអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវ ៣១

៥.២- បញ្ហាប្រឈមដែលវិស័យឯកជនលើកឡើងក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក ៣២

៥.៣- ហានិភ័យ ៣២

៦- សេចក្តីសន្និដ្ឋាននិងអនុសាសន៍ ៣៣

បញ្ជីពាក្យកាត់ ៣៦

ឧបសម្ព័ន្ធ

ឧបសម្ព័ន្ធទី១ ..... ៣៧

ឧបសម្ព័ន្ធទី២ ..... ៤៥

ឧបសម្ព័ន្ធទី៣ ..... ៥៥

ឧបសម្ព័ន្ធទី៤ ..... ៥៧

ខ្លឹមសារសង្ខេប

១- វិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក ត្រូវបានចាត់ទុកជាប្រភពកំណើនថ្មី និងជាវិស័យគន្លឹះក្នុងការចូលរួមអភិវឌ្ឍឧស្សាហកម្មកម្ពុជា ដោយវិស័យទាំងពីរនេះ មានសក្តានុពលក្នុងការតភ្ជាប់ខ្សែច្រវាក់តម្លៃក្នុងតំបន់និងសកល និងឈានឡើងជាបណ្តើរៗក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃដែលឆ្ពោះទៅរកសកម្មភាពឧស្សាហកម្មផ្អែកលើជំនាញ។ ដោយមើលឃើញពីសក្តានុពលរបស់វិស័យទាំងពីរ រាជរដ្ឋាភិបាលបានប្តេជ្ញាចិត្តអភិវឌ្ឍន៍វិស័យទាំងពីរនេះ តាមរយៈការដាក់ចេញនិងអនុវត្ត "ផែនទីបង្ហាញផ្លូវការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា" (ផ.អ.យ.អ.)។

២- ដើម្បីធានាបាននូវការអនុវត្ត ផ.អ.យ.អ. នេះ ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពនិងប្រសិទ្ធផលខ្ពស់ រាជរដ្ឋាភិបាលបានប្រគល់ភារកិច្ចជូនក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា(ក.អ.ក.) ដែលមានលេខាធិការដ្ឋានដឹកនាំ និងសម្របសម្រួលគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា ឆ្នាំ២០១៥-២០២៥ (IDP) ហៅកាត់ថា លេខាធិការដ្ឋាន IDP ជាសេនាធិការក្នុងការរៀបចំ និងអនុវត្តក្របខ័ណ្ឌតាមដាននិងវាយតម្លៃការអនុវត្ត ផ.អ.យ.អ. ដែលក្របខ័ណ្ឌនេះ ត្រូវបានគណៈកម្មាធិការគោលនយោបាយសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ អនុម័តនៅថ្ងៃទី១៦ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០២៤។

៣- ផ្អែកតាមការប្រគល់ភារកិច្ចនិងរបបរាយការណ៍ដែលមានចែងក្នុងផ.អ.យ.អ. និងក្របខ័ណ្ឌខាងលើ ក.អ.ក. បានរៀបចំរបាយការណ៍វាយតម្លៃលើការអនុវត្តផ.អ.យ.អ. ក្នុងឆ្នាំ២០២៣-២០២៤។ របាយការណ៍នេះត្រូវបានរៀបចំឡើងដោយផ្តោតលើគន្លងអភិវឌ្ឍន៍ទី១ "គ្រឿងបង្គុំយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកសាមញ្ញ ការផ្គុំដំឡើងគ្រឿងដំឡើងបន្ទាប់បន្សំ ការផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្ត និងឧស្សាហកម្មប្រតិគមន៍" ព្រមទាំងរួមបញ្ចូលការវិភាគនិងវាយតម្លៃកម្រិតយុទ្ធសាស្ត្រ វិស័យ និងបច្ចេកទេស និងលទ្ធផលនៃការស្ទង់មតិពីវិស័យឯកជន និងរំលេចពីបញ្ហាប្រឈមនិងហានិភ័យផងដែរ។ ឧបករណ៍នៃប្រព័ន្ធតាមដាន និងវាយតម្លៃចំនួន ៣ ត្រូវបានប្រើប្រាស់ក្នុងការរៀបចំរបាយការណ៍នេះ រួមមានតក្កកម្មអន្តរាគមន៍ ក្របខ័ណ្ឌតក្កកម្ម និងទម្រង់គំរូរបាយការណ៍។

៤- លទ្ធផលសង្ខេបនៃការវាយតម្លៃលើការអនុវត្តផ.អ.យ.អ. មានដូចខាងក្រោម៖

សមិទ្ធកម្មគោលបំណងទី១ "បង្កើនសកម្មភាពវិនិយោគក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក"

ការបង្កើនសកម្មភាពវិនិយោគក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក ត្រូវបានវាយតម្លៃថា **សម្រេចបានដោយផ្នែក**។ ទោះបីជាចំនួនគម្រោងនិងទំហំទុនវិនិយោគក្នុងវិស័យទាំងពីរនៅក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះមាននិន្នាការកើនឡើង ប៉ុន្តែស្ថិតនៅក្នុងកម្រិតមួយទាបជាងការរំពឹងទុក ដោយកំណើនមុននិងក្រោយការដាក់ចេញផ.អ.យ.អ. ពុំសូវមានភាពខុសគ្នាខ្លាំងនោះទេ។ ជាក់ស្តែង ចំពោះវិស័យយានយន្តនៅចន្លោះឆ្នាំ២០១៥ដល់ឆ្នាំ២០២២ ដែលជារយៈពេលមុនការដាក់ចេញផ.អ.យ.អ. ចំនួនគម្រោងវិនិយោគមានអត្រាកំណើនមធ្យមប្រចាំឆ្នាំ(CAGR) ប្រមាណ៣,២% ខណៈនៅចន្លោះឆ្នាំ២០២២ដល់ឆ្នាំ២០២៤ ដែលជារយៈពេលក្រោយការដាក់ចេញផ.អ.យ.អ. ចំនួនគម្រោងវិនិយោគមានការកើនឡើងCAGR ខ្ពស់ជាងមុន

ក្នុងអត្រាប្រមាណ៤១,៤%។ ប្រសិនបើនិន្នាការកំណើនមុនពេលដាក់ចេញផ.អ.យ.អ. ត្រូវបានបន្ត នោះ ចំនួនគម្រោងវិនិយោគក្នុងវិស័យយានយន្តនឹងនៅទ្រឹងត្រឹម៥គម្រោងប៉ុណ្ណោះ ក្នុងមួយឆ្នាំ ពីឆ្នាំ២០២២ ដល់ឆ្នាំ២០២៤ ប៉ុន្តែចំនួនគម្រោងជាក់ស្តែងបានកើនឡើងពី៥គម្រោង នៅឆ្នាំ២០២២ ដល់១០គម្រោង នៅឆ្នាំ២០២៤។ ទោះបីជាមានវឌ្ឍនភាពវិជ្ជមានក្តី ចំនួនគម្រោងជាក់ស្តែងពុំសូវមានភាពខុសគ្នាខ្លាំងពីចំនួនគម្រោងគន់គូរនោះឡើយ។ ជាមួយគ្នានេះ បើក្រឡេកមើលលើទំហំទុនវិនិយោគវិញឃើញថា កំណើននៃទំហំទុនក្នុងវិស័យយានយន្តមានCAGR ប្រហាក់ប្រហែលគ្នាក្នុងរង្វង់៤២% ទាំងមុននិងក្រោយការដាក់ចេញផ.អ.យ.អ. ដែលបង្ហាញថាសមិទ្ធកម្មក្រោយការដាក់ចេញផ.អ.យ.អ. នេះ អាចគ្រាន់តែជាការបន្តនៃនិន្នាការកំណើនកន្លងមក។ ចំពោះវិស័យអេឡិចត្រូនិកវិញ CAGRនៃចំនួនគម្រោងវិនិយោគ នៅមុនការដាក់ចេញផ.អ.យ.អ. (ប្រមាណ១៥,៣%) មានកំណើនទាបជាងនៅក្រោយការដាក់ចេញផ.អ.យ.អ. (ប្រមាណ៥៧,៣%)។ ផ្ទុយទៅវិញ បើក្រឡេកទៅមើលទំហំទុនវិនិយោគវិញ CAGRនៅមុនការដាក់ចេញនូវ ផ.អ.យ.អ. (ប្រមាណ៣៤,៤%) មានកំណើនខ្ពស់ជាងក្រោយការដាក់ចេញនូវផ.អ.យ.អ. (ប្រមាណ១០,៦%)។ ទន្ទឹមនេះ ឧស្សាហកម្មប្រតិគមន៍គឺនៅមានកម្រិតនៅឡើយ ដោយសារកង្វះអ្នកផ្គត់ផ្គង់ក្នុងស្រុក ហើយឧស្សាហកម្មក្នុងវិស័យទាំងពីរ នៅតែពឹងផ្អែកលើការនាំចូលធាតុចូលផលិតកម្មពីបរទេស។ យ៉ាងណាមិញ បន្ទាប់ពីផ.អ.យ.អ. ត្រូវបានអនុម័តអស់រយៈពេល២ឆ្នាំមកនេះ ក្នុងចំណោមវិធានការចំនួន៨ ដែលគាំទ្រដល់គោលបំណងទី១នេះ មានវិធានការចំនួន២ ត្រូវបានសម្រេចពេញលេញ និងវិធានការចំនួន៦ កំពុងអនុវត្ត ដោយពុំមានវិធានការដែលមិនទាន់ចាប់ផ្តើមអនុវត្តឡើយ។

សមិទ្ធកម្មគោលបំណងទី២ "បង្កើនការនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក"

ការបង្កើនការនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក ត្រូវបានវាយតម្លៃថា **សម្រេចបានដោយផ្នែក**។ ការនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្ត ហាក់មានវឌ្ឍនភាពល្អជាងការនាំចេញក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក ជាពិសេសក្រោយការដាក់ចេញផ.អ.យ.អ.។ ជាក់ស្តែង ទំហំនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្ត បានកើនឡើងជាលំដាប់ក្នុង CAGR ប្រមាណ២៥,៨% ពី៧៨,៧លានដុល្លារអាម៉េរិក ក្នុងឆ្នាំ២០១៦ ដល់៣១២,១លានដុល្លារអាម៉េរិក ក្នុងឆ្នាំ២០២២ និងបានកើនឡើងយ៉ាងខ្លាំងដល់ប្រមាណ១,១ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក ក្នុងឆ្នាំ២០២៤ ជាមួយនឹងCAGR ក្នុងរង្វង់៩១,១% ក្នុងមួយឆ្នាំ(ចន្លោះឆ្នាំ២០២២និងឆ្នាំ២០២៤)។ ជាមួយគ្នានេះ ទំហំនាំចេញក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក ក៏មានការកើនឡើងជាលំដាប់ផងដែរក្នុងCAGR ប្រមាណ៣២,៧% ពីប្រមាណត្រឹម៣៥៩,៦លានដុល្លារអាម៉េរិក នៅក្នុងឆ្នាំ២០១៦ រហូតដល់ប្រមាណ២ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក នៅក្នុងឆ្នាំ២០២២ និងបន្តហក់ឡើងខ្លាំងរហូតដល់ប្រមាណ៣ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក នៅក្នុងឆ្នាំ២០២៣។ ដោយឡែក ទំហំនេះបានធ្លាក់ចុះយ៉ាងខ្លាំងមកត្រឹមប្រមាណ១,៨ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិកវិញ នៅក្នុងឆ្នាំ២០២៤។ បើពិនិត្យលើគោលដៅនៃទំហំនាំចេញរបស់វិស័យទាំងពីរ ចំពោះទំហំនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្ត នៅក្នុងឆ្នាំ២០២៤ គឺបានកើនឡើងលើសគោលដៅឆ្នាំ២០២៧ រួចទៅហើយ ខណៈទំហំនាំចេញក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិកចាប់ពីឆ្នាំ២០១៦រហូតដល់ឆ្នាំ២០២៣ មានវឌ្ឍនភាពល្អ ដែលសឹងតែសម្រេចបានដល់គោលដៅឆ្នាំ២០២៧ ប៉ុន្តែទំហំនេះបែរជាធ្លាក់ចុះយ៉ាងគំហុកវិញនៅក្នុងឆ្នាំ២០២៤ ដែលការណ៍នេះនឹងជះឥទ្ធិពលដល់ការសម្រេចបាននូវគោលដៅសម្រាប់ឆ្នាំ២០២៧។ បើពិនិត្យលើទិដ្ឋភាពនៃការអនុវត្តវិធានការវិញ ក្នុងចំណោមវិធានការចំនួន៧ ដែលគាំទ្រការសម្រេចបាននូវគោលបំណងនេះ មានវិធានការចំនួន៤ បានសម្រេចពេញលេញ និងវិធានការចំនួន៣ កំពុងអនុវត្ត។

សមិទ្ធកម្មគោលចំណងទី៣ "បង្កើនចំនួនកម្លាំងពលកម្មក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក"

ការបង្កើនចំនួនកម្លាំងពលកម្មក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក ត្រូវបានវាយតម្លៃថា **សម្រេចបានភាគច្រើន** ដោយចំនួនការងារទាំងក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកសុទ្ធតែមាននិន្នាការកើនឡើងក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ។ ចំនួនការងារសរុបក្នុងវិស័យយានយន្តបានកើនឡើងពីចំនួន១.៨៨១នាក់ ក្នុងឆ្នាំ២០២២ ដល់៣.១១២នាក់ ក្នុងឆ្នាំ២០២៣ និងបន្តកើនឡើងដល់៣.៤២៣នាក់ ក្នុងឆ្នាំ២០២៤។ ចំណែកឯចំនួនការងារសរុបក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក បានកើនឡើងពីចំនួន៧៤.៨៨៥នាក់ នៅឆ្នាំ២០២៣ ដល់៨០.១០៥នាក់ នៅឆ្នាំ២០២៤។ ចំនួនការងារក្នុងវិស័យយានយន្ត ពុំទាន់សម្រេចបានកំណើនតាមគោលដៅរំពឹងទុកនៃផ.អ.យ.អ. ខណៈចំនួនការងារក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិកសម្រេចបានកំណើនល្អប្រសើរ។ ទន្ទឹមនេះ ចំណែកនៃចំនួនការងារនៃវិស័យទាំងពីរធៀបនឹងចំនួនការងារសរុបក្នុងវិស័យកម្មន្តសាល នៅមានកម្រិតទាបនៅឡើយ។ បើក្រឡេកមើលពីការអនុវត្តវិធានការវិញ ក្នុងចំណោមវិធានការទាំង៥ មានវិធានការចំនួន៣ បានសម្រេចពេញលេញ និងវិធានការចំនួន២ កំពុងអនុវត្ត។

៥- ការអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវក្នុងរយៈពេល២ឆ្នាំកន្លងមកបង្ហាញថា ក្នុងចំណោមវិធានការទាំង២០ មានវិធានការដែលសម្រេចបានពេញលេញចំនួន៩ ស្មើនឹង៤៥% និងកំពុងអនុវត្តចំនួន១១ ស្មើនឹង៥៥%។ វឌ្ឍនភាពនៃការអនុវត្តវិធានការតាមក្រសួង ស្ថាប័នទាំង៧ ដែលទទួលបន្ទុកអនុវត្តវិធានការទាំង២០ រួមមាន (១) ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា អនុវត្តវិធានការបានសម្រេចពេញលេញចំនួន ២វិធានការ និងកំពុងអនុវត្តចំនួន៣វិធានការ (២) ក្រសួងការងារនិងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ អនុវត្តវិធានការបានសម្រេចពេញលេញចំនួន៣វិធានការ និងកំពុងអនុវត្តចំនួន១វិធានការ (៣) ក្រសួងឧស្សាហកម្ម វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍ កំពុងអនុវត្តចំនួន៣វិធានការ (៤) ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម អនុវត្តវិធានការបានសម្រេចពេញលេញចំនួន១វិធានការ និងកំពុងអនុវត្តចំនួន១វិធានការ (៥) ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ អនុវត្តវិធានការបានសម្រេចពេញលេញចំនួន១វិធានការ និងកំពុងអនុវត្តចំនួន១វិធានការ (៦) ក្រសួងរ៉ែនិងថាមពល អនុវត្តវិធានការបានសម្រេចពេញលេញទាំង២វិធានការ និង (៧) ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន កំពុងអនុវត្តទាំង២វិធានការ។

៦- លទ្ធផលនៃការស្ទង់មតិ ដែលមានការចូលរួមពីតំណាងវិស័យឯកជន នៃវិស័យទាំងពីរ បង្ហាញថា អ្នកស្ទង់មតិភាគច្រើនយល់ថា ដើម្បីសម្រេចបាននូវចក្ខុវិស័យរបស់ផ.អ.យ.អ. គួរមានការផ្តោតបន្ថែមលើការពង្រឹងខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់ក្នុងស្រុក។ ដោយឡែក ចំពោះការអនុវត្តផ.អ.យ.អ. អ្នកស្ទង់មតិភាគច្រើនយល់ថា មានប្រសិទ្ធភាព និងផលជះកម្រិតមធ្យមលើអាជីវកម្មរបស់ពួកគេ។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី ក្នុងចំណោមផ្នែកទាំង៥ ដែលផ.អ.យ.អ. ត្រូវបានរំពឹងថានឹងមានភាពប្រសើរឡើង មានផ្នែកចំនួន២ គឺការសម្របសម្រួលរវាងស្ថាប័នរដ្ឋនិងធនធានមនុស្សនិងនវានុវត្តន៍ ដែលត្រូវបានអ្នកស្ទង់មតិភាគច្រើន វាយតម្លៃថាមានភាពប្រសើរឡើង។ ទោះជាមានការយល់ឃើញបែបនេះក៏ដោយ ក៏វិនិយោគិនទាំងអស់ដែលបានចូលរួមក្នុងការស្ទង់មតិភាគច្រើនបានបង្ហាញពីផែនការក្នុងការពង្រីកការវិនិយោគរបស់ខ្លួន និងមួយចំនួនទៀតបង្ហាញពីការរក្សាការវិនិយោគនៅដដែល ហើយពុំមានវិនិយោគិនណាមួយមានផែនការកាត់បន្ថយការវិនិយោគនោះទេ។

៧- បញ្ហាប្រឈមនិងហានិភ័យក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកមួយចំនួនក៏បានរំលេចផងដែរ ដែលក្នុងនោះរួមមានបញ្ហាប្រឈមនៃការអនុវត្តផ.អ.យ.អ. បញ្ហាប្រឈមដែលវិស័យឯកជនបានលើកឡើង និងហានិភ័យ ដូចខាងក្រោម៖

- បញ្ហាប្រឈមនៃការអនុវត្តផ.អ.យ.អ. : ក្នុងការអនុវត្តវិធានការ ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុកអនុវត្តបានជួបប្រទះនូវកង្វះធនធានមនុស្ស ថវិកាគាំទ្រ ការចូលរួមពីភាគីពាក់ព័ន្ធក្នុងការលើកកម្ពស់ផលប្រយោជន៍រួម បញ្ហាលំបាកក្នុងការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យនិងប្រព័ន្ធព័ត៌មាន ការលំបាកក្នុងការកំណត់នីតិវិធីរួមក្នុងការសម្រេចបានការអនុវត្តវិធានការ។ បន្ថែមលើនេះ កិច្ចសម្របសម្រួលជាមួយក្រសួងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ និងកង្វះការផ្តល់កិច្ចសហការពីប្រទេសជិតខាងក្នុងការអនុវត្តវិធានការ ក៏ចោទជាបញ្ហាប្រឈមផងដែរ។
- បញ្ហាប្រឈមដែលវិស័យឯកជនបានលើកឡើង : វិនិយោគិនក្នុងវិស័យទាំងពីរ ជួបប្រទះបញ្ហាប្រឈមរួមមួយចំនួន រួមមានកង្វះធនធានមនុស្ស ភាពពុំសូវស៊ីចង្វាក់រវាងការផ្គត់ផ្គង់និងតម្រូវការជំនាញបន្ទុកអនុលោមភាព និងភាពស្មុគស្មាញនៃបទប្បញ្ញត្តិ នីតិវិធី និងបញ្ហាការិយាធិបតេយ្យ ការលំបាកក្នុងការស្វែងរកអ្នកផ្គត់ផ្គង់ក្នុងស្រុក ភាពរអាក់រអួលនៃការផ្គត់ផ្គង់ចរន្តអគ្គិសនីនិងថ្លៃអគ្គិសនីខ្ពស់ ភាពមានកម្រិតនៃសមត្ថភាពផ្ទុកនិងផ្ទេរផ្នូរទំនិញនៅតាមកំពង់ផែអន្តរជាតិ ការរឹតបន្តឹងលើវិធានប្រភពដើមកំណើតទំនិញ (Rule of Origin) និងស្តង់ដាគុណភាពនៅតាមទីផ្សារនាំចេញមួយចំនួន កង្វះព័ត៌មានទីផ្សារសម្រាប់វិស័យទាំងពីរ របាំងពន្ធគយនិងមិនមែនពន្ធគយនៃទីផ្សារនាំចេញ ខ្សែប្រវាក់តម្លៃស្ថិតក្នុងដំណាក់កាលទើបតែចាប់ផ្តើមលូតលាស់នៅឡើយ (Infant Stage) និងកង្វះការវិនិយោគក្នុងការផលិតនិងកែច្នៃវត្ថុធាតុដើមសម្រាប់ផលិតកម្ម។
- ហានិភ័យ : ក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក កម្ពុជាអាចប្រឈមនឹងហានិភ័យមួយចំនួនដូចជាការចាកចេញពីឋានៈជាប្រទេសអភិវឌ្ឍតិចតួច ដែលអាចនាំឱ្យកម្ពុជាបាត់បង់នូវការអនុគ្រោះផ្នែកពាណិជ្ជកម្ម ជាពិសេសការនាំចេញទៅកាន់ទីផ្សារធំៗមួយចំនួន ភាពមិនប្រាកដប្រជានៃនិម្មាបនកម្មសេដ្ឋកិច្ចសកល និងការដាក់ចេញគោលនយោបាយលើកទឹកចិត្តនានារបស់ប្រទេសជិតខាងក្នុងតំបន់ផងដែរ។

៨- ផ្អែកលើលទ្ធផលនៃការវិភាគ ការស្ទង់មតិ ព្រមទាំងបញ្ហាប្រឈមដែលបានលើកឡើងដោយក្រសួង ស្ថាប័ន និងវិស័យឯកជន អនុសាសន៍មួយចំនួនគួរត្រូវបានពិចារណាក្នុងការអនុវត្ត ក្នុងនោះរួមមាន (១) បន្តពង្រឹងឧស្សាហកម្មប្រតិគមន៍ ដោយពិចារណាដាក់ចេញនូវវិធានការបន្ថែមទាំងផ្នែកជំរុញការផ្គត់ផ្គង់និងតម្រូវការ ព្រមទាំងលើកកម្ពស់សមត្ថភាពផលិត និងស្តង់ដាផ្គត់ផ្គង់របស់សហគ្រាសក្នុងស្រុក (២) បន្តបង្កើនភាពប្រកួតប្រជែង និងភាពទាក់ទាញនៃវិស័យទាំងពីរ រួមទាំងការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនី (៣) បន្តធ្វើពិពិធកម្មវិស័យទាំងពីរបន្ថែមទៀត ដោយផ្តោតលើការផលិតគ្រឿងបង្គុំនិងការផ្គុំដំឡើងសម្រាប់បម្រើការនាំចេញ តាមរយៈការរៀបចំក្របខ័ណ្ឌគោលនយោបាយសម្រាប់ជំរុញពិពិធកម្ម និងភាពទាក់ទាញរបស់កម្ពុជា ជាពិសេសការពិនិត្យកែសម្រួលអនុក្រឹត្យស្តីពីការអនុវត្តច្បាប់ស្តីពីវិនិយោគនិងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តពាក់ព័ន្ធឡើងវិញជាបន្ទាន់ (៤) ពង្រឹងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយដៃគូពាណិជ្ជកម្មទ្វេភាគីនិងពហុភាគី និង

(៥) ពង្រឹងភាពស៊ីចង្វាក់គ្នារវាងការផ្គត់ផ្គង់និងតម្រូវការជំនាញ តាមរយៈការលើកទឹកចិត្តដល់វិស័យឯកជនក្នុងការកំណត់ឱ្យបានច្បាស់លាស់ នូវតម្រូវការជំនាញជាក់លាក់សម្រាប់វិស័យទាំងពីរ និងធ្វើការស្ទង់មតិជាប្រចាំលើប្រធានបទនេះ។

៩- សម្រាប់ទិសដៅបន្ទាប់ គណៈកម្មាធិការប្រតិបត្តិនឹងត្រូវដឹកនាំសម្របសម្រួលពិនិត្យលើ (១) ការកែសម្រួលវិធានការ "កំណត់ទីតាំង/តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសសម្រាប់ចង្កោមវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក" មកជា "ចង្អុលទិសទីតាំង/តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសសម្រាប់ចង្កោមវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក" ដោយមានការជំរុញនិងគាំទ្រនានាពីរាជរដ្ឋាភិបាល ពិសេសលើការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដើម្បីធានាប្រសិទ្ធភាព និងវឌ្ឍនភាពនៃការអនុវត្តវិធានការនេះ (២) ការកែសម្រួលឬកំណត់សូចនាករ/បង្គោលចរ និងក្របខ័ណ្ឌពេលវេលាបញ្ចប់ការអនុវត្តសម្រាប់វិធានការកំពុងអនុវត្តទាំង១១ ជាពិសេសវិធានការដែលពុំទាន់មានវឌ្ឍនភាពល្អប្រសើរឬពុំទាន់ដំណើរការដោយរលូន (៣) ការកំណត់វិធានការថ្មី ដែលជំនួសវិធានការដែលសម្រេចពេញលេញទាំង៩ ដើម្បីឆ្លើយតបនឹងបញ្ហាប្រឈម និងអនុសាសន៍ដែលលើកឡើងដោយវិស័យឯកជន និងបន្តអភិវឌ្ឍន៍វិស័យទាំងពីរ និង (៤) ការតម្រង់ទិសដល់លេខាធិការដ្ឋានIDP ក្នុងការសម្របសម្រួលផ្តល់សេវាថែទាំវិនិយោគ និងជំរុញទាក់ទាញវិនិយោគឱ្យមានប្រសិទ្ធភាពក្នុងវិស័យទាំងពីរ ដើម្បីរក្សាវិនិយោគិនដែលមានស្រាប់ លើកទឹកចិត្តក្នុងការពង្រីកបន្ថែម និងទាក់ទាញវិនិយោគិនថ្មីៗ។ ទន្ទឹមនេះ ក.អ.ក. និងគ្រប់ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក ត្រូវជំរុញការអនុវត្តវិធានការឱ្យបានពេញលេញនិងមានប្រសិទ្ធភាព។ ក.អ.ក. ក៏នឹងបន្តតាមដានវឌ្ឍនភាពជាប្រចាំនៃការអនុវត្តវិធានការក្នុងផ.អ.យ.អ. ដែលទាមទារឱ្យមានការបន្តសហការយ៉ាងជិតស្និទ្ធពីក្រសួង ស្ថាប័ន ប្រកបដោយស្មារតីទទួលខុសត្រូវខ្ពស់។

របាយការណ៍វាយតម្លៃលើការអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវ ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជាក្នុងឆ្នាំ២០២៣-២០២៤

១- សេចក្តីផ្តើម

ក្រោមម្លប់សុខសន្តិភាពពេញលេញ និងឯកភាពជាតិ តាមរយៈការអនុវត្ត "នយោបាយឈ្នះ-ឈ្នះ" របស់ **សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន** អតីតនាយករដ្ឋមន្ត្រី និងជាប្រធានព្រឹទ្ធសភានាពេលបច្ចុប្បន្ន កម្ពុជាសម្រេចបានសមិទ្ធផលសំខាន់ៗជាច្រើនគួរជាទីមោទនៈក្នុងការអភិវឌ្ឍសង្គម សេដ្ឋកិច្ច ដោយរក្សាបាននូវស្ថិរភាពម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ច និងកំណើនសេដ្ឋកិច្ចខ្ពស់ក្នុងរង្វង់៧% ក្នុងរយៈពេលជាង២ទសវត្សរ៍កន្លងមក។ សមិទ្ធផលប្រកបដោយផ្លែផ្កាទាំងនេះ បានប្រែក្លាយមុខមាត់កម្ពុជាពីប្រទេសដែលធ្លាប់តែញាំញីដោយសង្គ្រាមរ៉ាំរ៉ៃ ទៅជាប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍលើគ្រប់វិស័យ ជាពិសេស ក្លាយជាប្រទេសមានចំណូលមធ្យមកម្រិតទាប និងត្រៀមចាកចេញពីឋានៈជាប្រទេសអភិវឌ្ឍតិចតួច(LDC) នាឆ្នាំ២០២៩ ខាងមុខ។ ដើម្បីបន្តដំណើរលើមាគ៌ាដ៏ត្រចះត្រចង់នេះ រាជរដ្ឋាភិបាលនីតិកាលទី៧ នៃរដ្ឋសភា ក្រោមការដឹកនាំប្រកបដោយភាពឈ្លាសវៃនិងថាមវន្តរបស់ **សម្តេចមហាបវរធិបតី ហ៊ុន ម៉ាណែត នាយករដ្ឋមន្ត្រី នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា** បានដាក់ឱ្យអនុវត្តនូវ "**យុទ្ធសាស្ត្របញ្ចកោណ-ដំណាក់កាលទី១**" សំដៅបន្តជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចនិងវឌ្ឍនភាពសង្គម។ ជាក់ស្តែង រាជរដ្ឋាភិបាល នៅតែរក្សាបានស្ថិរភាពម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ច ដែលឆ្លុះបញ្ចាំងតាមរយៈការសម្រេចបាននូវកំណើនសេដ្ឋកិច្ច៦% ក្នុងឆ្នាំ២០២៤ និងកំណើនប៉ាន់ស្មាន ៥,២% ក្នុងឆ្នាំ២០២៥ បើទោះបីជាសេដ្ឋកិច្ចតំបន់និងសកលកំពុងប្រឈមនឹងភាពមិនប្រាកដប្រជាក្តី។

ក្នុងការរក្សាបាននូវកំណើនសេដ្ឋកិច្ចប្រកបដោយចីរភាពនិងបរិយាបន្ន រាជរដ្ឋាភិបាល បន្តចាត់ទុកវិស័យឧស្សាហកម្ម ពិសេសអនុវិស័យកម្មន្តសាលជាអាទិភាព ដោយបន្តអនុវត្តគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា(IDP) ឆ្នាំ២០១៥-២០២៥។ ទន្ទឹមនេះ រាជរដ្ឋាភិបាល ក៏បានដាក់ចេញនូវផែនទីបង្ហាញផ្លូវការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា(ផ.អ.យ.អ.) សម្រាប់ជាមគ្គុទ្ទេសក៍តម្រង់ទិសដល់ការពន្លឿនការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងពីរដែលត្រូវបានចាត់ទុកជាប្រភពកំណើនថ្មី និងវិស័យគន្លឹះក្នុងការចូលរួមចំណែកដល់ការអភិវឌ្ឍឧស្សាហកម្មកម្ពុជា។ ផ.អ.យ.អ.. បានកំណត់នូវចក្ខុវិស័យរយៈពេលវែង ដើម្បីប្រែក្លាយ "**កម្ពុជាជាមជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្តុំសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្តនិងបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិក សម្រាប់នាំចេញទៅទីផ្សារតំបន់និងពិភពលោក**" និងគន្លងអភិវឌ្ឍន៍ច្បាស់លាស់ចំនួន២ គឺទី១- ផ្តោតលើគ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកសាមញ្ញ ការផ្គុំដំឡើងគ្រឿងដំឡើងបន្ទាប់បន្សំ ការផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្ត និងឧស្សាហកម្មប្រតិគមន៍ និងទី២- ផ្តោតលើគ្រឿងបង្គុំយានយន្តដែលមានលក្ខណៈទំនើបជាងមុន ការរចនា និងផ្គុំដំឡើងគ្រឿងអេឡិចត្រូនិកមានតម្លៃខ្ពស់ជាងមុន។

ដើម្បីជានាបាននូវការអនុវត្តផ.អ.យ.អ.ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពនិងប្រសិទ្ធផលខ្ពស់ រាជរដ្ឋាភិបាល បានប្រគល់ភារកិច្ចជូន**ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា(ក.អ.ក.)** ដែលមានលេខាធិការដ្ឋានលេខាធិការដ្ឋានIDP ជាសេនាធិការ រៀបចំនិងអនុវត្តក្របខ័ណ្ឌតាមដាននិងវាយតម្លៃការអនុវត្តផ.អ.យ.អ. ដែលក្របខ័ណ្ឌនេះ

ត្រូវបានគណៈកម្មាធិការគោលនយោបាយសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ អនុម័តនៅថ្ងៃទី១៦ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០២៤។ ផ្អែកតាមរបបរាយការណ៍ដូចដែលបានកំណត់ក្នុងផ.អ.យ.អ. និងក្របខ័ណ្ឌតាមដាននិងវាយតម្លៃ ក.អ.ក. ត្រូវរៀបចំរបាយការណ៍វាយតម្លៃលើការអនុវត្តផ.អ.យ.អ. រៀងរាល់ពីរឆ្នាំម្តង ដែលនឹងត្រូវដាក់ជូនគណៈកម្មាធិការគោលនយោបាយសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ ពិនិត្យ និងអនុម័ត។ ក្នុងន័យនេះ ក.អ.ក.បានរៀបចំរបាយការណ៍វាយតម្លៃលើការអនុវត្តផ.អ.យ.អ. ក្នុងឆ្នាំ២០២៣-២០២៤ ក្នុងគោលបំណងដើម្បីត្រួតពិនិត្យតាមដាន និងវាយតម្លៃវឌ្ឍនភាព និងបញ្ហាប្រឈមនៃការអនុវត្តនាពេលកន្លងមក ដើម្បីជាមូលដ្ឋានក្នុងការរៀបចំវិធានការឆ្លើយតប និងតម្រង់ទិសការអនុវត្តក្នុងដំណាក់កាលបន្ទាប់។ បន្ទាប់ពីផ្នែកសេចក្តីផ្តើមនេះ របាយការណ៍វាយតម្លៃលើការអនុវត្តផ.អ.យ.អ. ក្នុងឆ្នាំ២០២៣-២០២៤ មានរចនាសម្ព័ន្ធដូចខាងក្រោម៖

- **ផ្នែកទី២** : វិធីសាស្ត្រនៃការវាយតម្លៃ
- **ផ្នែកទី៣** : លទ្ធផលនៃការវាយតម្លៃលើការអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវ
- **ផ្នែកទី៤** : វឌ្ឍនភាពនៃការអនុវត្តវិធានការនិងការស្ទង់មតិពីវិស័យឯកជន
- **ផ្នែកទី៥** : បញ្ហាប្រឈមនិងហានិភ័យ
- **ផ្នែកទី៦** : សេចក្តីសន្និដ្ឋាននិងអនុសាសន៍។

២- វិធីសាស្ត្រនៃការវាយតម្លៃ

របាយការណ៍វាយតម្លៃលើការអនុវត្តផ.អ.យ.អ. ក្នុងឆ្នាំ២០២៣-២០២៤ គឺផ្តោតតែលើគន្លងអភិវឌ្ឍន៍ដំណាក់កាលទី១ "គ្រឿងបង្គុំយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកសាមញ្ញ ការផ្គុំដំឡើងគ្រឿងដំឡើងបន្ទាប់បន្សំ ការផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្ត និងឧស្សាហកម្មប្រតិគមន៍" ប៉ុណ្ណោះ។ របាយការណ៍នេះ ត្រូវបានរៀបចំឡើងដោយប្រើប្រាស់ឧបករណ៍នៃប្រព័ន្ធតាមដាននិងវាយតម្លៃចំនួន៣រួមមាន៖

តក្កកម្មអន្តរាគមន៍(Intervention Logic) គឺជាឧបករណ៍បង្ហាញពីរចនាសម្ព័ន្ធគោលនៃផ.អ.យ.អ. ក្នុងគន្លងអភិវឌ្ឍន៍ដំណាក់កាលទី១ ដោយអនុលោមតាមទ្រឹស្តីបរិវត្តកម្ម(Theory of Change) និងកំណត់ថាចំណុច "អ្វីខ្លះ" ត្រូវធ្វើការវាស់វែងក្នុងប្រព័ន្ធតាមដាននិងវាយតម្លៃ និងវិភាគក្នុងរបាយការណ៍នេះ។

ក្របខ័ណ្ឌតក្កកម្ម(Log-frame) គឺជាឧបករណ៍ក្នុងទម្រង់ជាតារាងលម្អិត ដែលប្រមូលផ្តុំនិងបង្ហាញនូវគ្រប់ព័ត៌មានពាក់ព័ន្ធរួមមានគោលបំណងចំនួន៣ អន្តរាគមន៍គោលនយោបាយចំនួន៥ និងវិធានការចំនួន២០។ ឧបករណ៍នេះកំណត់ថាតើផ.អ.យ.អ. ត្រូវវាស់វែង "ដោយរបៀបណា" តាមរយៈការកំណត់នូវសូចនាករសមិទ្ធកម្មគន្លឹះ តាមកម្រិតនីមួយៗ រួមមានកម្រិតយុទ្ធសាស្ត្រ(គោលបំណង) កម្រិតវិស័យ(អន្តរាគមន៍គោលនយោបាយ) និងកម្រិតបច្ចេកទេស(វិធានការ) ព្រមទាំងមានការបញ្ជាក់ប្រភពព័ត៌មាន និងព័ត៌មានចាំបាច់ដទៃទៀត។ ជារួម សូចនាករសមិទ្ធកម្មគន្លឹះចំនួន៨០[១] ត្រូវបានកំណត់ដើម្បីវាស់វែង

---

[១] ក្របខ័ណ្ឌតាមដាននិងវាយតម្លៃការអនុវត្តផ.អ.យ.អ. កំណត់សូចនាករគន្លឹះសរុបចំនួន៧៦ ក្នុងនោះកម្រិតយុទ្ធសាស្ត្រមានចំនួន១៧សូចនាករ និងកម្រិតវិស័យមានចំនួន៥៩។ ដោយឡែក យោងតាមភាពចាំបាច់ជាក់ស្តែង លេខាធិការដ្ឋានIDP បានបន្ថែមសូចនាករចំនួន៤ទៀត ក្នុងកម្រិតវិស័យ ក្នុងអន្តរាគមន៍គោលនយោបាយ "ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងធនធានមនុស្សនិងនវានុវត្តន៍" គឺ "ចំនួនសិស្សដែលបានចុះឈ្មោះនិងបញ្ចប់ការបណ្តុះបណ្តាលជំនាញក្នុងវិស័យយានយន្តនៅតាមគ្រឹះស្ថានអប់រំបណ្តុះបណ្តាលបច្ចេកទេសនិងវិជ្ជាជីវៈ"

សមិទ្ធកម្មរបស់ផ.អ.យ.អ. ក្នុងនោះ កម្រិតយុទ្ធសាស្ត្រមានចំនួន១៧សូចនាករ និងកម្រិតវិស័យមានចំនួន ៦៣សូចនាករ។ ទន្ទឹមនេះ ក៏មានបង្គោលចរសរុបចំនួន៧៩ ផងដែរ ដែលបានកំណត់រួចរាល់ក្នុងបរិសិដ្ឋទី៣ នៃផ.អ.យ.អ.។ ប្រភពទិន្នន័យនៃសូចនាករសមិទ្ធកម្មគន្លឹះនិងបង្គោលចរខាងលើ ត្រូវផ្តល់ដោយក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ។

ទម្រង់គំរូរបាយការណ៍(Reporting Template Format - RTF) គឺជាឧបករណ៍ប្រើប្រាស់ដើម្បីប្រមូលព័ត៌មាន និងពិនិត្យវឌ្ឍនភាពនៃការអនុវត្តវិធានការនៅក្នុងកម្រិតបច្ចេកទេស។ ឧបករណ៍នេះគឺជាតារាងដែលដាក់បញ្ចូលរាល់វិធានការនិងបង្គោលចរ សម្រាប់អនុវត្ត ដែលមានកំណត់នៅក្នុងបរិសិដ្ឋទី៣ នៃផ.អ.យ.អ.។ ព័ត៌មានចាំបាច់សម្រាប់វិធានការនីមួយៗនៅក្នុងRTF រួមមានបង្គោលចរ ពេលវេលាអនុវត្ត វឌ្ឍនភាព ភាគរយនៃការសម្រេចបាន ការងារដែលបានសម្រេច បញ្ហាប្រឈម និងសំណូមពរ។

បន្ថែមទៅលើឧបករណ៍ខាងលើ ការស្ទង់មតិមួយត្រូវបានរៀបចំឡើងនៅក្នុងកិច្ចប្រជុំលើកទី៣ នៃក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក កាលពីថ្ងៃទី២៩ ខែមេសា ឆ្នាំ២០២៥។ ការស្ទង់មតិនេះ ធ្វើឡើងក្នុងគោលបំណងស្វែងយល់អំពីទស្សនៈរបស់សមាជិកនៃក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់ដែលរួមមានតំណាងពីក្រសួង ស្ថាប័នចំនួន១៤រូប គ្រឹះស្ថានអប់រំចំនួន៤រូប ក្រុមហ៊ុនក្នុងវិស័យយានយន្តចំនួន២២រូប និងសមាគមធុរកិច្ចចំនួន៧រូប លើការរៀបចំនិងអនុវត្តផ.អ.យ.អ. និន្នាការសំខាន់ៗក្នុងវិស័យនីមួយៗ ព្រមទាំងការព្យាករវិនិយោគផងដែរ។ អ្នកចូលរួមការស្ទង់មតិនេះ មានសរុបចំនួន៤៥រូប ដែល២៤រូប(ស្មើនឹង៥៣%)ជាតំណាងមកពីក្រសួង ស្ថាប័ន ១៤រូប(ស្មើនឹង៣១%)មកពីវិស័យឯកជន ៥រូប (ស្មើនឹង១១%)មកពីសមាគមធុរកិច្ច និង២រូប(ស្មើនឹង៥%)មកពីគ្រឹះស្ថានអប់រំ។ ក្នុងចំណោមតំណាងពីវិស័យឯកជនចំនួន១៤រូប មាន១០រូបជាតំណាងក្រុមហ៊ុនដែលមានប្រតិបត្តិការក្នុងវិស័យយានយន្ត ៣រូបជាតំណាងក្រុមហ៊ុនដែលមានប្រតិបត្តិការក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក និង១រូបជាតំណាងក្រុមហ៊ុនដែលមានប្រតិបត្តិការក្នុងវិស័យទាំងពីរ។

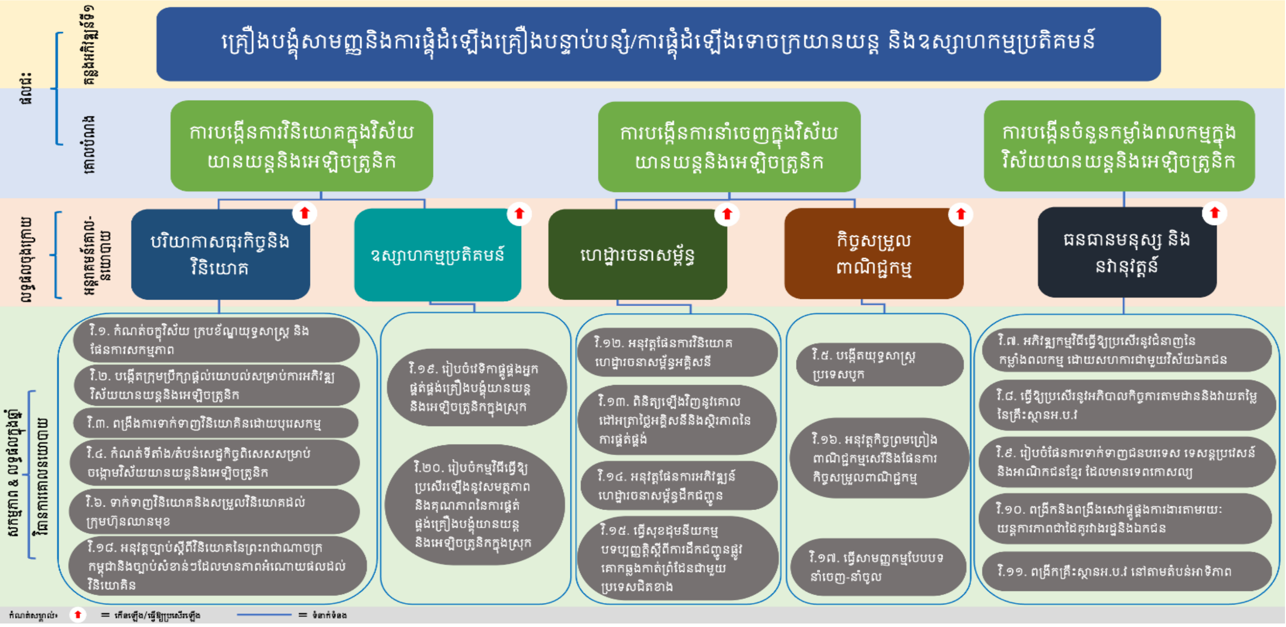
ចំពោះការវិភាគទៅលើលទ្ធផលនៃការស្ទង់មតិដែលមានលម្អិតនៅផ្នែកទី៤ នៃរបាយការណ៍នេះ គឺផ្តោតតែទៅលើលទ្ធផលនៃការឆ្លើយតបរបស់តំណាងវិស័យឯកជនប៉ុណ្ណោះ។ គួរបញ្ជាក់ផងដែរថា តំណាងពីវិស័យឯកជនចំនួន១២រូប(ស្មើនឹង៨៦%) បានពិនិត្យមើលផ.អ.យ.អ. ខណៈ២រូប(ស្មើនឹង១៤%) ពុំបានពិនិត្យមើលផ.អ.យ.អ. ទេ។ ការណ៍នេះបង្ហាញថា ទោះបីជាអ្នកចូលរួមស្ទង់មតិពីវិស័យឯកជនមានចំនួនតិចតួច បើធៀបទៅនឹងវិស័យឯកជនទាំងមូលដែលបានធ្វើប្រតិបត្តិការអាជីវកម្មក្នុងវិស័យទាំងពីរនៅកម្ពុជា លទ្ធផលនៃការស្ទង់មតិនេះ នៅតែអាចជាមូលដ្ឋានសម្រាប់ការរៀបចំឬធ្វើបច្ចុប្បន្នកម្មឯកសារគោលនយោបាយ ឬការវិភាគផ្សេងៗ ព្រោះអ្នកចូលរួមស្ទង់មតិពីវិស័យឯកជនភាគច្រើនសុទ្ធតែបានពិនិត្យមើលផ.អ.យ.អ. និងមានបទពិសោធផ្ទាល់ក្នុងការធ្វើប្រតិបត្តិការអាជីវកម្មក្នុងវិស័យទាំងពីរនៅកម្ពុជា។

និង "ចំនួនសិស្សដែលបានចុះឈ្មោះនិងបញ្ចប់ការបណ្តុះបណ្តាលជំនាញក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិកនៅតាមគ្រឹះស្ថានអប់រំបណ្តុះបណ្តាលបច្ចេកទេសនិងវិជ្ជាជីវៈ"។

បន្ថែមលើនេះ ដើម្បីធ្វើឱ្យរបាយការណ៍កាន់តែមានភាពគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ ទស្សនកិច្ចសិក្សាទៅកាន់ក្រុមហ៊ុនក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកចំនួន២០ ត្រូវបានរៀបចំឡើង ដើម្បីប្រមូលជាតុចូលពាក់ព័ន្ធនឹងប្រតិបត្តិការអាជីវកម្មក្នុងវិស័យទាំងពីរ ព្រមទាំងបញ្ហាប្រឈម និងសំណូមពរផងដែរ ដែលមានរំលេចទៅផ្នែកទី៥ នៃរបាយការណ៍។ ក្រុមហ៊ុនចំនួន២០នេះ ត្រូវបានជ្រើសរើសផ្អែកលើមុខសញ្ញាអាជីវកម្មនិងទំហំទុនវិនិយោគ។

ដោយឡែក ការរៀបចំរបាយការណ៍នេះជួបប្រទះនឹងបញ្ហាកង្វះទិន្នន័យ ដោយសូចនាករសមិទ្ធកម្មគន្លឹះសំខាន់ៗមួយចំនួនពុំមានទិន្នន័យគ្រប់គ្រាន់ និងខ្លះទៀតពុំមានទិន្នន័យតែម្តង ខណៈគុណភាពនៃទិន្នន័យមួយចំនួននៅមានកម្រិត ហើយការកំណត់និយមន័យ ឬការបែងចែកសកម្មភាព និងមុខទំនិញ តាមវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក ក៏នៅមានភាពខុសគ្នាពីស្ថាប័នមួយទៅស្ថាប័នមួយ ដែលកត្តាទាំងអស់ខាងលើអាចធ្វើឱ្យការវាយតម្លៃការអនុវត្តផ.អ.យ.អ. ក្នុងរយៈពេល២ឆ្នាំដំបូងនេះ នៅមានកម្រិត និងពុំទាន់មានភាពពេញលេញ។

រូបភាពទី១ : តក្កកម្មអន្តរាគមន៍នៃផ.អ.យ.អ.



៣- លទ្ធផលនៃការវាយតម្លៃលើការអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវ[២]

៣.១- សមិទ្ធកម្មគោលបំណងទី១ “បង្កើនការវិនិយោគក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក”

ក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ និន្នាការតំបន់និងសកលបានផ្តល់នូវកាលានុវត្តភាពថ្មីៗជាបន្តបន្ទាប់សម្រាប់វិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក។ ភាពមិនប្រាកដប្រជានៃសេដ្ឋកិច្ចសកល ភាពតានតឹងនៃភូមិសាស្ត្រនយោបាយ ផលជះពីវិបត្តិជំងឺកូវីដ-១៩ និងការរំខានផ្នែកពាណិជ្ជកម្មដែលបង្កឡើងដោយសង្គ្រាមពាណិជ្ជកម្មរវាងប្រទេសមហាអំណាច បានបង្ខំឱ្យក្រុមហ៊ុនជាច្រើនធ្វើពិពិធកម្មខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់តំបន់និងសកល ដើម្បីស្វែងរកភាពធន់សម្រាប់មូលដ្ឋានផលិតកម្មរបស់ខ្លួន ដោយការពង្រីកមូលដ្ឋានផលិតកម្មរបស់ខ្លួនទៅកាន់តំបន់នានា ពិសេសតំបន់អាស៊ីអាគ្នេយ៍។ ការណ៍នេះបានធ្វើឱ្យមានការកើនឡើងយ៉ាងគំហុកនៃការវិនិយោគក្នុងវិស័យទាំងពីរ។

---

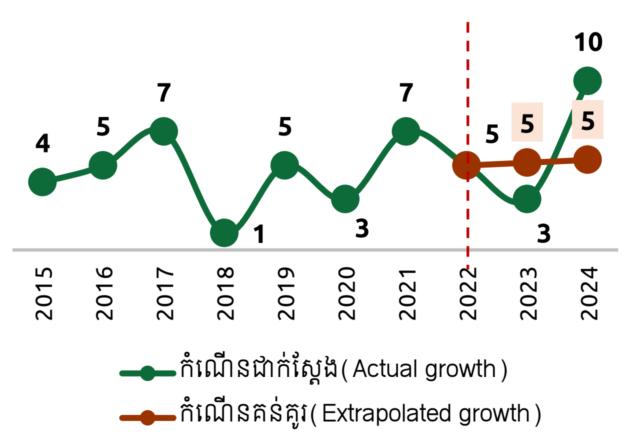
[២]រាល់ទិន្នន័យក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិកត្រូវបានរួមបញ្ចូលសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំ បរិក្ខារអគ្គិសនីផង និងអេឡិចត្រូនិកផង។

ក្នុងបរិបទកម្ពុជា ការបង្កើនសកម្មភាពឧស្សាហកម្មក្នុងការផលិតគ្រឿងបង្គុំសាមញ្ញ ការផ្គុំដំឡើងគ្រឿងដំឡើងបន្ទាប់បន្សំ និងពង្រឹងឧស្សាហកម្មប្រតិគមន៍ គឺជាចំណុចចាប់ផ្តើមយុទ្ធសាស្រ្តមួយ ក្នុងការសម្រេចបាននូវចក្ខុវិស័យរយៈពេលវែង សំដៅប្រែក្លាយខ្លួនជាមជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្តុំសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក។ កត្តាជំរុញដ៏សំខាន់ក្នុងការសម្រេចបាននូវចក្ខុវិស័យនេះ គឺការបង្កើនសកម្មភាពវិនិយោគ ដែលនឹងមិនត្រឹមតែពន្លឿនការអភិវឌ្ឍសមត្ថភាពផលិតក្នុងស្រុកប៉ុណ្ណោះទេ ថែមទាំងអនុញ្ញាតឱ្យសហគ្រាសក្នុងស្រុកចូលរួមក្នុងខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់តំបន់និងសកលផងដែរ។ បន្ថែមលើនេះ ការបង្កើនការតភ្ជាប់បែបប្រតិគមន៍ គឺមានសារៈសំខាន់ណាស់ក្នុងការបង្កើនផលប្រយោជន៍ក្នុងស្រុក និងទប់ស្កាត់វំហូរចេញនៃប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ចទៅក្រៅប្រទេស។ តាមរយៈការបង្កើនការប្រើប្រាស់ធាតុចូលផលិតកម្មក្នុងស្រុក កម្ពុជាអាចបង្កើនតម្លៃបន្ថែមកាន់តែច្រើនដល់ផលិតកម្ម កាត់បន្ថយថ្លៃដើមនិងរយៈពេលផលិត ព្រមទាំងបង្កើនភាពប្រកួតប្រជែង ដែលធ្វើឱ្យកម្ពុជាកាន់តែមានភាពទាក់ទាញសម្រាប់វិនិយោគិន។ ជាមួយគ្នានេះ ចំណែកនៃធាតុផ្សំក្នុងស្រុកកាន់តែខ្ពស់ គឺកាន់តែគាំទ្រដល់ការធ្វើពាណិជ្ជកម្ម និងជាពិសេសការអនុលោមតាមកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីនិងប្រព័ន្ធអនុគ្រោះពន្ធមួយចំនួន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យកម្ពុជាចូលរួមកាន់តែជ្រៅទៅក្នុងខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់តំបន់និងសកល។ ការកើនឡើងនៃធាតុផ្សំក្នុងស្រុក ក៏រួមចំណែកដល់ការបង្កើនការវិនិយោគ បង្កើតការងារ បង្កើនជំនាញ និងជំរុញកំណើនសហគ្រាសធុនតូចនិងមធ្យម ដែលជាមូលដ្ឋានគ្រឹះសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍឧស្សាហកម្មប្រកបដោយចីរភាព និងឈានទៅសម្រេចបានចក្ខុវិស័យខាងលើ។

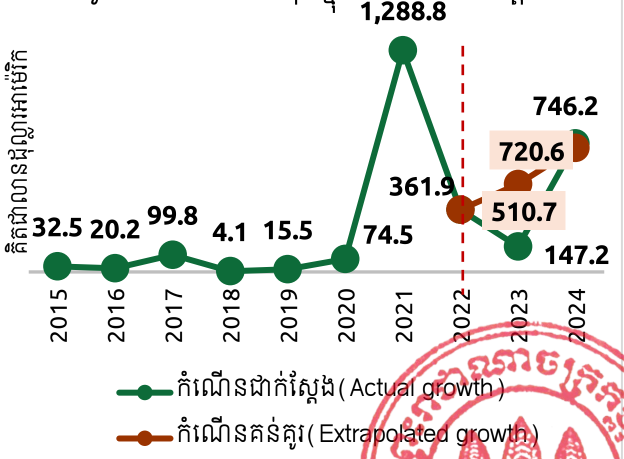
សមិទ្ធកម្មនៃគោលបំណងនេះ ត្រូវបានវាស់វែងដោយសូចនាករចំនួន៩ រួមមានទំហំទុនវិនិយោគក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក ចំនួនគម្រោងវិនិយោគក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក ចំណែកនៃធាតុផ្សំក្នុងស្រុកក្នុងការផ្គុំនិងដំឡើងទោចក្រយានយន្ត យានយន្ត និងគ្រឿងអេឡិចត្រូនិក និងចំណែកនៃចំនួនគម្រោងវិនិយោគក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក ដែលបានបោះទីតាំងក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសធៀបនឹងចំនួនគម្រោងវិនិយោគសរុបក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក។ សូចនាករទាំង៩នេះ វាស់វែងលើកម្រិតនៃការវិនិយោគ ការតភ្ជាប់ខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់ក្នុងស្រុក ព្រមទាំងភាពទាក់ទាញរបស់តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសក្នុងការទាក់ទាញវិនិយោគក្នុងវិស័យទាំងពីរ។

➢វិស័យយានយន្ត

រូបភាពទី២ : ចំនួនគម្រោងក្នុងវិស័យយានយន្ត



រូបភាពទី៣ : ទំហំទុនក្នុងវិស័យយានយន្ត

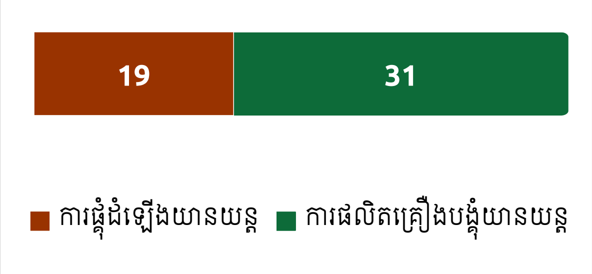


ប្រភពទិន្នន័យ : គណៈកម្មាធិការវិនិយោគកម្ពុជា/ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា

រូបភាពទី២និងរូបភាពទី៣ បង្ហាញពីចំនួនគម្រោងនិងទំហំទុនវិនិយោគក្នុងវិស័យយានយន្ត ចាប់ពីឆ្នាំ២០១៥ដល់ឆ្នាំ២០២៤។ ខ្សែបន្ទាត់ពណ៌បៃតងបង្ហាញពីកំណើនជាក់ស្តែង រីឯខ្សែបន្ទាត់ពណ៌ក្រហមបង្ហាញពីនិន្នាការកំណើនគន់គូរ ក្នុងករណីដែលនិន្នាការកំណើនមុនការដាក់ចេញផ.អ.យ.អ. ត្រូវបានបន្តរហូតដល់ឆ្នាំ២០២៤។

ចំនួនគម្រោងវិនិយោគក្នុងវិស័យយានយន្ត(រូបភាពទី២) មានការប្រែប្រួលខ្លាំងនៅចន្លោះឆ្នាំ២០១៥ដល់ឆ្នាំ២០២២ ដែលជារយៈពេលមុនការដាក់ចេញផ.អ.យ.អ. ដោយចំនួនគម្រោងវិនិយោគមានអត្រាកំណើនមធ្យមប្រចាំឆ្នាំ(CAGR) ប្រមាណ៣,២%។ យ៉ាងណាមិញ នៅចន្លោះឆ្នាំ២០២២ដល់ឆ្នាំ២០២៤ ដែលជារយៈពេលក្រោយការដាក់ចេញផ.អ.យ.អ. ចំនួនគម្រោងវិនិយោគមានការកើនឡើង ដែលមាន CAGR ខ្ពស់ជាងមុន ក្នុងអត្រាប្រមាណ៤១,៤%។ ប្រសិនបើនិន្នាការកំណើនមុនពេលដាក់ចេញផ.អ.យ.អ. ត្រូវបានបន្តនោះចំនួនគម្រោងក្នុងវិស័យយានយន្តនឹងនៅទ្រឹងត្រឹម៥គម្រោងប៉ុណ្ណោះ ក្នុងមួយឆ្នាំ ពីឆ្នាំ២០២២ដល់ឆ្នាំ២០២៤ ប៉ុន្តែចំនួនគម្រោងជាក់ស្តែងបានកើនឡើងពី៥គម្រោង នៅឆ្នាំ២០២២ ដល់១០គម្រោង នៅឆ្នាំ២០២៤។ ទោះបីជាមានវឌ្ឍនភាពវិជ្ជមានក្តី ចំនួនគម្រោងជាក់ស្តែងពុំសូវមានភាពខុសគ្នាខ្លាំងពីចំនួនគម្រោងគន់គូរនោះឡើយ។ ទន្ទឹមនេះ បើធៀបនឹងចំនួនគម្រោងវិនិយោគសរុបចំនួន៤១៤គម្រោង ដែលបានអនុម័តដោយ ក.អ.ក. ក្នុងឆ្នាំ២០២៤ ចំនួនគម្រោងវិនិយោគក្នុងវិស័យយានយន្តបានរួមចំណែកត្រឹមតែ២,៤% ប៉ុណ្ណោះ។

ជាមួយគ្នានេះ ទំហំទុនវិនិយោគក្នុងវិស័យយានយន្ត(រូបភាពទី៣) ក៏មានការប្រែប្រួលខ្លាំងផងដែរ ដោយនៅឆ្នាំ២០២១ ទំហំទុនវិនិយោគបានកើនឡើងដល់តួលេខមួយខ្ពស់ជាងតួលេខក្នុងឆ្នាំដទៃ គឺប្រមាណ១,២ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក ខណៈឆ្នាំ២០២៤ ជាឆ្នាំដែលទទួលបានទំហំទុនវិនិយោគខ្ពស់ជាងគេលំដាប់ទី២ បន្ទាប់ពីឆ្នាំ២០២១ គឺប្រមាណ៧៤៦,២លានដុល្លារអាម៉េរិក។ ហេតុផលដែលឆ្នាំទាំងពីរមានទំហំទុនវិនិយោគធំជាងគេ ដោយសារតែវត្តមាននៃគម្រោងវិនិយោគផលិតសំបកកង់រថយន្ត ដែលជាទូទៅមានតម្រូវការទុនធំចន្លោះពី ២០០លានដុល្លារអាម៉េរិក ដល់៨០០លានដុល្លារអាម៉េរិក ក្នុងមួយគម្រោង។ គួរកត់សម្គាល់ផងដែរថា កំណើននៃទំហំទុនវិនិយោគក្នុងវិស័យយានយន្តមានCAGR ប្រហាក់ប្រហែលគ្នាក្នុងរង្វង់៤២% ទាំងមុន និងក្រោយការដាក់ចេញផ.អ.យ.អ. ដែលបង្ហាញថាសមិទ្ធកម្មក្រោយការដាក់ចេញផ.អ.យ.អ. នេះ អាចគ្រាន់តែជាការបន្តនៃនិន្នាការកំណើនកន្លងមក។



រូបភាពទី៤ : ចំនួនគម្រោងក្នុងវិស័យយានយន្ត ក្នុងឆ្នាំ២០១៥-២០២៤

រូបភាពទី៥ : ទំហំទុនវិនិយោគក្នុងវិស័យយានយន្ត ក្នុងឆ្នាំ២០១៥-២០២៤

ប្រភពទិន្នន័យ : គណៈកម្មាធិការវិនិយោគកម្ពុជា/ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា

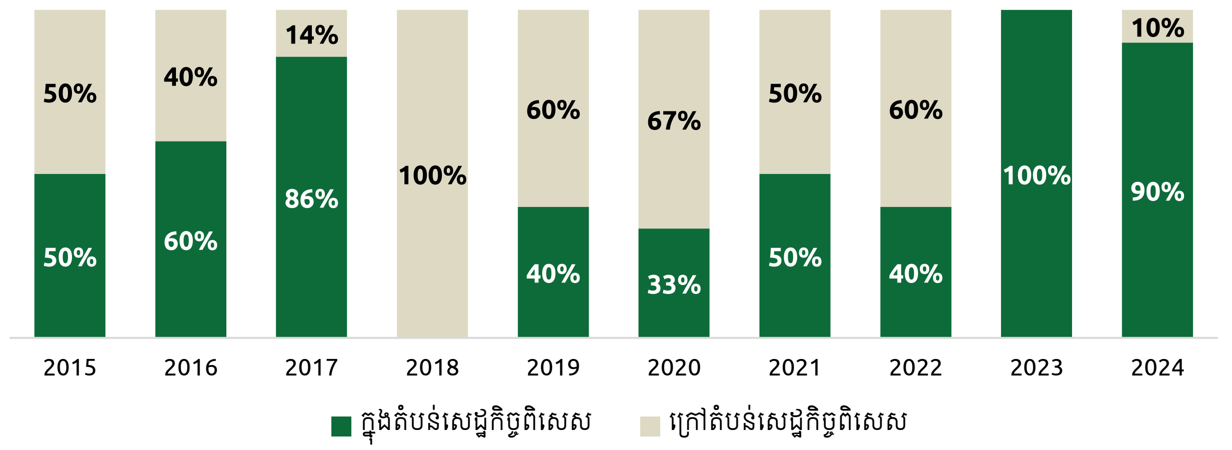
ក្នុងចំណោមគម្រោងវិនិយោគសរុបចំនួន៥០គម្រោង នៅចន្លោះឆ្នាំ២០១៥ដល់ឆ្នាំ២០២៤ គម្រោងវិនិយោគក្នុងសកម្មភាពផ្គុំដំឡើងយានយន្តមានចំនួន១៩គម្រោង ក្នុងទំហំទុនវិនិយោគប្រមាណ ២៤៧,៧លានដុល្លារអាមេរិក ខណៈគម្រោងវិនិយោគក្នុងសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្តមានចំនួន ៣១គម្រោង ក្នុងទំហំទុនវិនិយោគប្រមាណ២,៥ប៊ីលានដុល្លារអាមេរិក។ បន្ថែមលើនេះ ក្នុងចំណោមគម្រោងវិនិយោគផ្គុំដំឡើងយានយន្តទាំង១៩គម្រោងខាងលើនេះ មានគម្រោងវិនិយោគផ្គុំដំឡើងរថយន្តចំនួន១០ ផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្តចំនួន៤ ផ្គុំដំឡើងត្រីចក្រយានយន្តចំនួន២ ផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្តផងនិងត្រីចក្រយានយន្តផងចំនួន២ និងផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្តនិងត្រីចក្រយានយន្តអគ្គិសនីចំនួន១។ ដោយឡែកក្នុងចំណោមគម្រោងវិនិយោគផលិតគ្រឿងបង្គុំទាំង៣១គម្រោងខាងលើ មានទាំងគម្រោងវិនិយោគផលិតខ្សែបង្គុំអគ្គិសនីនិងកៅអីយានយន្ត ដែលជាគ្រឿងបង្គុំមានចែងនៅក្នុងគន្លងអភិវឌ្ឍន៍ដំណាក់កាលទី១នៃផ.អ.យ.អ. ផង និងមានគម្រោងវិនិយោគផលិតគ្រឿងបង្គុំផ្សេងទៀតដូចជាសំបកកង់ ផ្លិតទឹក វ៉ាឌីជ្យាទ័រ ហ្វ្រាំងកង់ និងស្បែកហ្វ្រាំងកង់ ដែលមួយចំនួនជាអនុវិស័យមានចែងក្នុងគន្លងអភិវឌ្ឍន៍ដំណាក់កាលទី២ផងដែរ។

គួរបញ្ជាក់ផងដែរថា គន្លងអភិវឌ្ឍន៍ដំណាក់កាលទី១ នៃផ.អ.យ.អ. គឺផ្តោតលើគ្រឿងបង្គុំដែលមានលក្ខណៈសាមញ្ញបែបអតិពលកម្មចំនួន៣ គឺខ្សែបង្គុំអគ្គិសនី កៅអីយានយន្ត គ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិក និងអគ្គិសនីសាមញ្ញ សម្រាប់ប្រើប្រាស់ក្នុងយានយន្ត ដូចជាឧបករណ៍ផ្តល់សញ្ញា កុងតាក់ និងឧបករណ៍បញ្ជូនព័ត៌មាន។ ទន្ទឹមនេះ ជាការកត់សម្គាល់ ហេតុផលដែលទំហំទុនវិនិយោគនៃគម្រោងផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្តមានទំហំធំខ្លាំង ដោយសារវត្តមាននៃគម្រោងវិនិយោគផលិតសំបកកង់រថយន្ត ដែលមានសរុបចំនួន៦គម្រោងក្នុងទំហំទុនវិនិយោគប្រមាណ២,៣ប៊ីលានដុល្លារអាមេរិក។

ការផ្គុំដំឡើងយានយន្តភាគច្រើន គឺសម្រាប់បម្រើទីផ្សារក្នុងស្រុក ដែលមានទំហំតូច ហេតុនេះការទាក់ទាញវិនិយោគក្នុងសកម្មភាពនេះអាចមានការលំបាកនិងមានភាពប្រកួតប្រជែងខ្ពស់ ខណៈការផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្តភាគច្រើន គឺសម្រាប់ការនាំចេញ។ ជាមួយនឹងឧត្តមភាពប្រកួតប្រជែងដែលកម្ពុជាមានគួបផ្សំនឹងចរិតលក្ខណៈនៃសកម្មភាពផលិតកម្មគ្រឿងបង្គុំយានយន្ត ដោយគ្រឿងបង្គុំទាំងនោះមានទម្ងន់ស្រាលងាយស្រួលក្នុងការនាំចេញ ហើយក្នុងយានយន្តមួយគ្រឿងត្រូវការគ្រឿងបង្គុំយ៉ាងច្រើនសន្ធឹកសន្ធាប់ ដូចនេះកម្ពុជានៅមានកាលានុវត្តភាពនិងសក្តានុពលច្រើន ក្នុងការទាក់ទាញការវិនិយោគក្នុងសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្ត។

ចំពោះសូចនាករ "ចំណែកនៃធាតុផ្សំក្នុងស្រុកក្នុងការផ្គុំនិងដំឡើងយានយន្តនិងទោចក្រយានយន្ត" គុណភាពនៃទិន្នន័យ គឺនៅមានកម្រិតនៅឡើយ ព្រោះពុំមានទិន្នន័យគ្រប់គ្រាន់តាមឆ្នាំនីមួយៗ ដែលពុំអនុញ្ញាតឱ្យមានការវិភាគលម្អិតទៅលើសូចនាករនេះទេ។

រូបភាពទី៦ : ចំណែកនៃចំនួនគម្រោងវិនិយោគក្នុងវិស័យយានយន្ត ដែលបានបោះទីតាំង ក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ធៀបទៅនឹងចំនួនគម្រោងវិនិយោគសរុបក្នុងវិស័យយានយន្ត

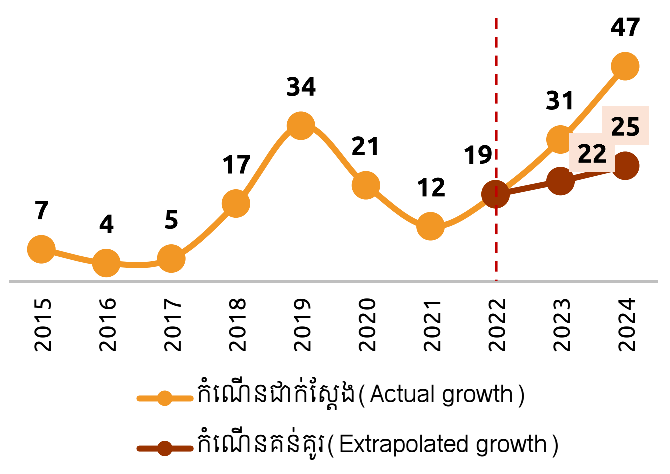


ប្រភពទិន្នន័យ : គណៈកម្មាធិការវិនិយោគកម្ពុជា/ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា

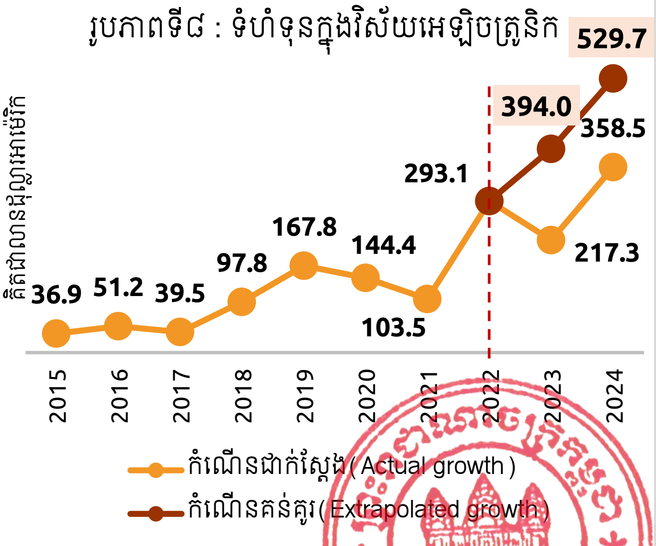
បើក្រឡេកមើលពីភាពទាក់ទាញរបស់តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសវិញ រូបភាពទី៦បង្ហាញថា ចំណែកនៃចំនួនគម្រោងវិនិយោគក្នុងវិស័យយានយន្ត ដែលបានបោះទីតាំងក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ធៀបទៅនឹងចំនួនគម្រោងវិនិយោគសរុបក្នុងវិស័យយានយន្ត ជាមធ្យមស្ថិតក្នុងរង្វង់៤៤,៩% នៅចន្លោះឆ្នាំ២០១៥-២០២២ ខណៈចំណែកនេះ ជាមធ្យមស្ថិតក្នុងរង្វង់៩៥% នៅចន្លោះឆ្នាំ២០២៣-២០២៤។ ករណីនេះបង្ហាញថា គម្រោងវិនិយោគក្នុងវិស័យយានយន្ត ភាគច្រើនបានបោះទីតាំងក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស។ គួរកត់សម្គាល់ថា ក្នុងឆ្នាំ២០១៨ ពុំមានគម្រោងវិនិយោគក្នុងវិស័យយានយន្តបានបោះទីតាំងនៅក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសឡើយ ផ្ទុយទៅវិញនៅក្នុងឆ្នាំ២០២៣ គម្រោងវិនិយោគក្នុងវិស័យយានយន្តទាំងអស់បានបោះទីតាំងនៅក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស។ ជារួម និន្នាការនេះបានបញ្ជាក់ថា តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការទាក់ទាញវិនិយោគក្នុងវិស័យយានយន្ត ជាពិសេសនៅក្រោយការដាក់ចេញផ.អ.យ.អ..។

➢វិស័យអេឡិចត្រូនិក

រូបភាពទី៧ : ចំនួនគម្រោងក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក



រូបភាពទី៨ : ទំហំទុនក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក



ប្រភពទិន្នន័យ : គណៈកម្មាធិការវិនិយោគកម្ពុជា/ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា

ចំនួនគម្រោងវិនិយោគក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក(រូបភាពទី៧) មាននិន្នាការកើនឡើងជាបន្តបន្ទាប់ ពី ៧គម្រោង នៅឆ្នាំ២០១៥ ដល់៣៤គម្រោង នៅឆ្នាំ២០១៩ ប៉ុន្តែបានថយចុះមកវិញត្រឹម២១គម្រោង និង ១២គម្រោង នៅឆ្នាំ២០២០និងឆ្នាំ២០២១រៀងគ្នា។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី ចំនួនគម្រោងវិនិយោគបានកើន ឡើងគួរឱ្យកត់សម្គាល់ពី១៩គម្រោង នៅឆ្នាំ២០២២ ដល់៤៧គម្រោង នៅឆ្នាំ២០២៤។ ជាមួយគ្នានេះ CAGR នៃចំនួនគម្រោងវិនិយោគ នៅមុនការដាក់ចេញផ.អ.យ.អ. (ប្រមាណ១៥,៣%) មានកំណើនទាបជាង នៅក្រោយការដាក់ចេញផ.អ.យ.អ. (ប្រមាណ៥៧,៣%)។ ជាមួយគ្នានេះ ប្រសិនបើនិន្នាការកំណើនមុន ពេលដាក់ចេញផ.អ.យ.អ. ត្រូវបានបន្តនោះចំនួនគម្រោងក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិកនឹងកើនពី១៩គម្រោង ក្នុងឆ្នាំ២០២២ ដល់២៥គម្រោង ក្នុងឆ្នាំ២០២៤ ប៉ុន្តែចំនួនគម្រោងជាក់ស្តែងបានកើនឡើងពី១៩គម្រោង នៅឆ្នាំ២០២២ ដល់៤៧គម្រោង នៅឆ្នាំ២០២៤។ ទោះបីជាមានវឌ្ឍនភាពវិជ្ជមានក្តី បើធៀបនឹងចំនួន គម្រោងវិនិយោគសរុបចំនួន៤១៤គម្រោង ដែលបានអនុម័តដោយក.អ.ក. ក្នុងឆ្នាំ២០២៤ ចំនួនគម្រោង វិនិយោគក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក បានរួមចំណែកត្រឹមតែ១១,៣% ប៉ុណ្ណោះ។

ទន្ទឹមនេះ ទំហំទុនវិនិយោគក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក(រូបភាពទី៨) នៅចន្លោះឆ្នាំ២០១៥-២០២១ ក៏ មាននិន្នាការស្របគ្នាទៅនឹងចំនួនគម្រោងវិនិយោគផងដែរ។ ដោយឡែក ខុសពីចំនួនគម្រោងវិនិយោគ ទំហំ ទុនវិនិយោគបានថយចុះពីប្រមាណ២៩៣,១លានដុល្លារអាមេរិក នៅឆ្នាំ២០២២ មកត្រឹម២១៧,៣លាន ដុល្លារអាមេរិក នៅឆ្នាំ២០២៣ ប៉ុន្តែបានកើនឡើងវិញដល់៣៥៨,៥លានដុល្លារអាមេរិក នៅឆ្នាំ២០២៤។ បើក្រឡេកទៅមើលអត្រាកំណើនវិញឃើញថា CAGRនៃទំហំទុនវិនិយោគ នៅមុនការដាក់ចេញនូវផ.អ.យ.អ. (ប្រមាណ៣៤,៤%) មានកំណើនខ្ពស់ជាង ក្រោយការដាក់ចេញនូវផ.អ.យ.អ. (ប្រមាណ១០,៦%)។ ជារួម ថ្វីត្បិតតែគម្រោងវិនិយោគមានចំនួនច្រើន ប៉ុន្តែសុទ្ធសឹងតែជាគម្រោងដែលមានទំហំទុនវិនិយោគតូច។

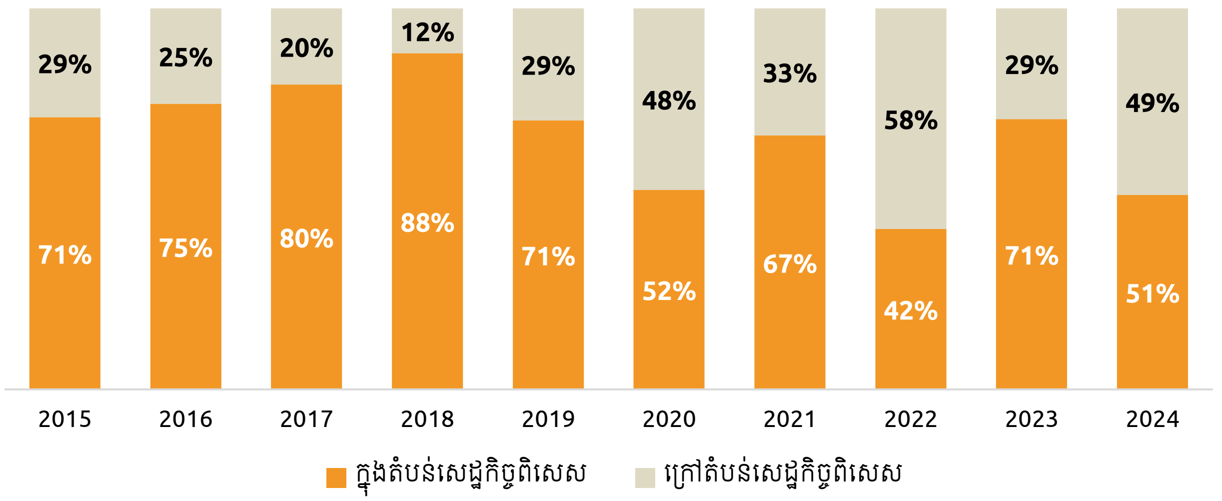
គួរបញ្ជាក់ផងដែរថា ទោះបីជាដំណាក់កាលទី១ នៃគន្លងអភិវឌ្ឍន៍ដែលបានកំណត់នៅក្នុងផ.អ.យ.អ. ផ្តោតលើសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំសាមញ្ញនិងការផ្គុំដំឡើងគ្រឿងដំឡើងបន្ទាប់បន្សំ ដូចជាខ្សែភ្លើងនិង ខ្សែតំណ និងបន្ទះសៀគ្វីបោះពុម្ពរួច(PCB) ប៉ុន្តែបើយោងតាមទិន្នន័យវិនិយោគជាក់ស្តែងនាពេលបច្ចុប្បន្ន កម្ពុជាក៏មានវត្តមានគម្រោងវិនិយោគផលិតបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកផ្សេងទៀត ដូចជាបន្ទះនិងផ្ទាំងសូឡា ចង្កៀង អគ្គិសនី អំពូលលម្អអគ្គិសនី អំពូលភ្លើង ឧបករណ៍មេកានិកអគ្គិសនី ម៉ូទ័រ និងឧបករណ៍បន្សុទ្ធខ្យល់ ដែល គម្រោងវិនិយោគមួយចំនួនជាសកម្មភាពមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ជាងមុន ដូចបានកំណត់ក្នុងគន្លងអភិវឌ្ឍន៍ ដំណាក់កាលទី២ ផងដែរ។

ចំពោះសូចនាករ "ចំណែកនៃធាតុផ្សំក្នុងស្រុកសរុប ដែលបានប្រើប្រាស់ដោយរោងចក្រផ្គុំនិងដំឡើង គ្រឿងអេឡិចត្រូនិក នៅក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស" គុណភាពនៃទិន្នន័យគឺនៅមានកម្រិតនៅឡើយ ព្រោះពុំ មានទិន្នន័យគ្រប់គ្រាន់តាមឆ្នាំនីមួយៗ ដែលពុំអនុញ្ញាតឱ្យមានការវិភាគលម្អិតទៅលើសូចនាករនេះទេ។

រូបភាពទី៩បង្ហាញថា គម្រោងវិនិយោគក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក ភាគច្រើនបានបោះទីតាំងក្នុងតំបន់ សេដ្ឋកិច្ចពិសេសច្រើនជាងក្រៅតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ដោយចំណែកនៃចំនួនគម្រោងវិនិយោគក្នុងវិស័យ អេឡិចត្រូនិក ដែលបានបោះទីតាំងក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសធៀបទៅនឹងចំនួនគម្រោងវិនិយោគសរុបក្នុង វិស័យអេឡិចត្រូនិក ជាមធ្យមស្ថិតក្នុងរង្វង់៦៨,៣% នៅចន្លោះឆ្នាំ២០១៥-២០២២ ខណៈចំណែកនេះ

ជាមធ្យមស្ថិតក្នុងរង្វង់៦១% នៅចន្លោះឆ្នាំ២០២៣-២០២៤។ និន្នាការនេះបញ្ជាក់ថា តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស នៅតែដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការទាក់ទាញវិនិយោគក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក។

រូបភាពទី៩ : ចំណែកនៃចំនួនគម្រោងវិនិយោគក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក ដែលបានបោះទីតាំងក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ធៀបនឹងចំនួនគម្រោងវិនិយោគសរុប ក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក



ប្រភពទិន្នន័យ : គណៈកម្មាធិការវិនិយោគកម្ពុជា/ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា

ផ្អែកតាមសមិទ្ធកម្មខាងលើ ថ្វីត្បិតតែគម្រោងវិនិយោគក្នុងវិស័យយានយន្តមានចំនួនតិចមែន ប៉ុន្តែគម្រោងនីមួយៗភាគច្រើនមានទំហំទុនវិនិយោគធំ រីឯវិស័យអេឡិចត្រូនិកវិញ ថ្វីត្បិតតែមានចំនួនគម្រោងវិនិយោគច្រើន ប៉ុន្តែគម្រោងនីមួយៗភាគច្រើនមានទំហំទុនវិនិយោគតូចៗទៅវិញ។ ជាមួយគ្នានេះ គម្រោងវិនិយោគក្នុងវិស័យទាំងពីរភាគច្រើនបានបោះទីតាំងនៅក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ដែលការណ៍នេះបង្ហាញថាតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ ក្នុងការទាក់ទាញវិនិយោគទាំងក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក។

៣.១.១- ការវាយតម្លៃអន្តរាគមន៍គោលនយោបាយក្នុងគោលបំណងទី១

ដើម្បីបង្កើនការវិនិយោគក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក ផ.អ.យ.អ.បានដាក់ចេញវិធានការចំនួន៨ នៅក្រោមអន្តរាគមន៍គោលនយោបាយចំនួន២ **គឺធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងបរិយាកាសធុរកិច្ចនិងវិនិយោគ** និង**ពង្រឹងឧស្សាហកម្មប្រតិគមន៍**។

អន្តរាគមន៍គោលនយោបាយទី១ “ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងបរិយាកាសធុរកិច្ចនិងវិនិយោគ”

អន្តរាគមន៍គោលនយោបាយនេះ ផ្ដោតសំខាន់លើការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវបរិយាកាសធុរកិច្ចនិងវិនិយោគ សំដៅទាក់ទាញការវិនិយោគក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក តាមរយៈការដោះស្រាយបញ្ហាជូនវិស័យឯកជន និងតម្រង់ទិសជាយុទ្ធសាស្ត្ររវាងរាជរដ្ឋាភិបាលនិងវិស័យឯកជន ក្នុងការចាប់យកកាលានុវត្តភាពថ្មីៗ ដើម្បីអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងពីរ ការបង្កើតចង្កោមឧស្សាហកម្ម ក៏ដូចជាការផ្ដល់សេវាថែទាំវិនិយោគសម្រាប់វិស័យទាំងពីរ។

អន្តរាគមន៍នេះ មានសូចនាករសរុបចំនួន១៦។ សូចនាករចំនួន៨ ពាក់ព័ន្ធនឹងក្រុមហ៊ុនឈានមុខ និងក្រុមហ៊ុនទូទៅក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក មានទិន្នន័យតែពុំគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ ដែលពុំអាចយកមកវិភាគបានឡើយ។ ដោយឡែក សូចនាករចំនួន៨ផ្សេងទៀត ដែលវាស់វែងសមិទ្ធកម្មនៃចង្កោមវិស័យទាំងពីរពុំមានទិន្នន័យ ដោយសារទីតាំងឬតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសសម្រាប់ចង្កោមវិស័យទាំងពីរ កំពុងត្រូវបានគិតគូរចង្អុលទិសទីតាំងនៅឡើយ។ ដូចនេះ អន្តរាគមន៍គោលនយោបាយ "បរិយាកាសធុរកិច្ចនិងវិនិយោគ" ពុំមានទិន្នន័យសម្រាប់ការវិភាគនោះទេ។

ចំពោះការអនុវត្តវិធានការទាំង៦ ដែលគាំទ្រដល់អន្តរាគមន៍គោលនយោបាយនេះ មានវិធានការចំនួន២ បានសម្រេចពេញលេញ និងវិធានការចំនួន៤ កំពុងអនុវត្ត។

អន្តរាគមន៍គោលនយោបាយទី២ "ពង្រឹងឧស្សាហកម្មប្រតិគមន៍"

អន្តរាគមន៍គោលនយោបាយនេះ ផ្ដោតសំខាន់លើការបង្កើនតម្លៃក្នុងស្រុកតាមរយៈការពង្រឹងឧស្សាហកម្មប្រតិគមន៍ និងប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីដែលមានភាពអំណោយផលដល់ការរីកចម្រើននៃវិស័យទាំងពីរ។

អន្តរាគមន៍នេះ មានសូចនាករសរុបចំនួន១១ ប៉ុន្តែពុំមានសូចនាករណាមួយមានទិន្នន័យសម្រាប់វិភាគឡើយ ដែលពុំអាចធ្វើការសំយោគនិងវិភាគបាន។ យ៉ាងណាមិញ អន្តរាគមន៍គោលនយោបាយនេះ អាចត្រូវបានសន្និដ្ឋានថា នៅមានភាពទន់ខ្សោយនៅឡើយ ដោយសារកង្វះអ្នកផ្គត់ផ្គង់ក្នុងស្រុក ហើយឧស្សាហកម្មក្នុងវិស័យទាំងពីរនៅតែពឹងផ្អែកលើការនាំចូលជាតុចូលផលិតកម្មពីបរទេស ធ្វើឱ្យតម្លៃបន្ថែមក្នុងស្រុកនៅមានកម្រិត។ យោងតាមរបាយការណ៍ពិគ្រោះយោបល់លើប្រទេសកម្ពុជាប្រចាំឆ្នាំ២០២៤[៣] (Annual Consultation Report Cambodia 2024) របស់ការិយាល័យស្រាវជ្រាវម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ចអាស៊ានបូក៣ (ASEAN +3 Macroeconomic Research Office) បានបង្ហាញថា ការចូលរួមចំណែករបស់កម្ពុជាក្នុងការតភ្ជាប់បែបប្រតិគមន៍(Backward Participation Linkage) ជារួម ពុំមានវឌ្ឍនភាពគួរឱ្យកត់សម្គាល់ក្នុងរយៈពេលមួយទសវត្សរ៍កន្លងមកនេះទេ ដែលឆ្លុះបញ្ចាំងពីការពឹងផ្អែកលើជាតុចូលផលិតកម្មពីបរទេស និងភាពមានកម្រិតនៃសមត្ថភាពផលិតនៃឧស្សាហកម្មក្នុងស្រុក។ បន្ថែមលើនេះ ផ្អែកតាមឯកសារសង្ខេបតាមវិស័យអគ្គិសនីនិងអេឡិចត្រូនិក[៤] របស់ទីភ្នាក់ងារកិច្ចសហប្រតិបត្តិការអាល្លឺម៉ង់(GIZ) កាលពីខែសីហា ឆ្នាំ២០២៣ ក៏បានលើកឡើងដូចគ្នាដែរថា វិស័យអេឡិចត្រូនិកនៅតែពឹងផ្អែកលើការនាំចូលជាតុចូលផលិតកម្មពីបរទេស ដោយសារតែអ្នកផ្គត់ផ្គង់ក្នុងស្រុកមានការលំបាកក្នុងការសម្រេចបានស្តង់ដាគុណភាព ដែលតម្រូវដោយក្រុមហ៊ុនក្នុងវិស័យនេះ។

ចំពោះការអនុវត្តវិធានការទាំង២ ដែលគាំទ្រដល់អន្តរាគមន៍គោលនយោបាយនេះ គឺកំពុងអនុវត្ត។

---

[៣] https://amro-asia.org/wp-content/uploads/២០២៤/០៩/១.-AMRO-២០២៤-Annual-Consultation-Report-on-Cambodia_for-publication.pdf

[៤] https://www.giz.de/en/downloads/giz២០២៣-en-sectorbrief-cambodia-electronics.pdf

៣.១.២- លទ្ធផលគន្លឹះនិងវិបាកនៃគោលបំណងទី១

សរុបសេចក្តីមក លទ្ធផលនៃការបង្កើនសកម្មភាពវិនិយោគក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកត្រូវបានវាយតម្លៃថា **សម្រេចបានដោយផ្នែក**។ ទោះបីជាចំនួនគម្រោងនិងទំហំទុនវិនិយោគក្នុងវិស័យទាំងពីរក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ មាននិន្នាការកើនឡើង ប៉ុន្តែស្ថិតនៅក្នុងកម្រិតមួយទាបជាងការរំពឹងទុកដោយកំណើនមុននិងក្រោយការដាក់ចេញផ.អ.យ.អ. ពុំសូវមានភាពខុសគ្នាខ្លាំង ខណៈឧស្សាហកម្មប្រតិគមន៍នៅមានកម្រិត។ យ៉ាងណាមិញ បន្ទាប់ពីផែនទីបង្ហាញផ្លូវត្រូវបានអនុម័តអស់រយៈពេល២ឆ្នាំមកនេះ ក្នុងចំណោមវិធានការចំនួន៨ ដែលគាំទ្រដល់គោលបំណងទី១នេះ មានវិធានការចំនួន២ ត្រូវបានសម្រេចពេញលេញ និងវិធានការចំនួន៦ កំពុងអនុវត្ត ដោយពុំមានវិធានការណាមួយពុំទាន់ចាប់ផ្តើមអនុវត្តឡើយ។

របកគំហើញខាងលើបង្ហាញថា លើសពីសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំដែលមានលក្ខណៈសាមញ្ញបែបអតិពលកម្ម ដូចបានកំណត់ក្នុងគន្លងអភិវឌ្ឍន៍ដំណាក់កាលទី១ នៃផ.អ.យ.អ. គម្រោងវិនិយោគផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកផ្សេងទៀត ដែលមួយចំនួនជាសកម្មភាពមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ជាងមុន ដូចបានកំណត់ក្នុងគន្លងអភិវឌ្ឍន៍ដំណាក់កាលទី២ ក៏ចាប់ផ្តើមមានវត្តមានជាបណ្តើរៗផងដែរ។ ការណ៍នេះជាសញ្ញាណវិជ្ជមានមួយដែលចូលរួមរុញច្រានការអភិវឌ្ឍក្នុងវិស័យទាំងពីរ។ ទន្ទឹមនេះ ជាការកត់សម្គាល់សម្រាប់វិស័យយានយន្ត ដោយទីផ្សារកម្ពុជាមានទំហំតូចនិងពឹងផ្អែកលើការនាំចេញ ហេតុនេះ ក្នុងរយៈពេលខ្លីទៅមធ្យមខាងមុខ កម្ពុជាគួររៀបចំគោលនយោបាយ យុទ្ធសាស្ត្រ ឬកម្មវិធីពិសេសដែលផ្តោតលើការទាក់ទាញសកម្មភាពវិនិយោគក្នុងការផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្ត ជាជាងការផ្គុំដំឡើងយានយន្ត ដោយគិតគូរទៅលើកម្រិតនៃធនធាន និងកម្លាំងពលកម្ម ព្រមទាំងឧត្តមភាពប្រកួតប្រជែងដែលកម្ពុជាមាន។

ចំពោះការបោះទីតាំងរបស់គម្រោងវិនិយោគក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក ភាគច្រើនគឺស្ថិតនៅក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ដែលបង្ហាញថាតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការទាក់ទាញវិនិយោគក្នុងវិស័យទាំងពីរ។

រីឯចំណែកនៃធាតុផ្សំក្នុងស្រុកក្នុងវិស័យទាំងពីរ គឺនៅមានកម្រិតនៅឡើយ ដោយសារតែអ្នកផ្គត់ផ្គង់ក្នុងស្រុកពុំទាន់អាចសម្រេចបាននូវស្តង់ដាគុណភាពដែលតម្រូវដោយក្រុមហ៊ុនក្នុងវិស័យទាំងនេះ។ ការណ៍នេះទាមទារឱ្យមានការពន្លឿនការអនុវត្តវិធានការទាំង២ ដែលគាំទ្រដល់អន្តរាគមន៍ "ឧស្សាហកម្មប្រតិគមន៍" ដែលមានចែងនៅក្នុងផ.អ.យ.អ. និងដាក់ចេញនូវវិធានការបន្ថែមទាំងផ្នែកជំរុញតម្រូវការនិងផ្គត់ផ្គង់ ដើម្បីពង្រឹងឧស្សាហកម្មប្រតិគមន៍នៅកម្ពុជា។

៣.២- សមិទ្ធកម្មគោលបំណងទី២ "បង្កើនការនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក"

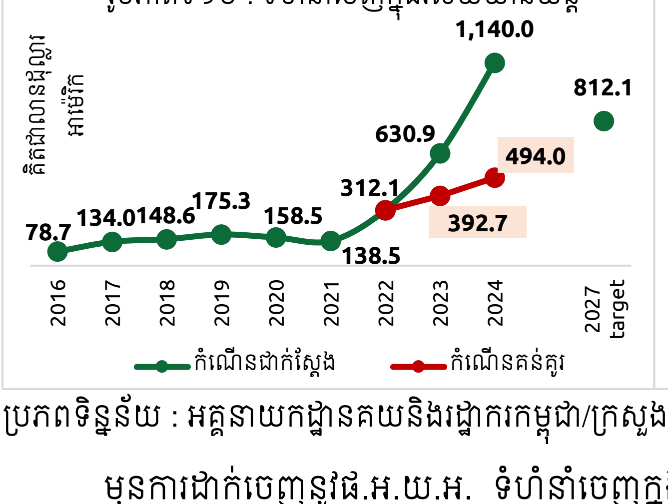
ការផលិតនិងការនាំចេញ គឺមានទំនាក់ទំនងយ៉ាងស្អិតល្មួត ដោយកំណើននៃការនាំចេញនឹងបង្កើតឱ្យមានតម្រូវការបន្ថែមនៃផលិតផលក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក ព្រមទាំងត្រួសត្រាយផ្លូវសម្រាប់ការឈានទៅសម្រេចបានចក្ខុវិស័យរយៈពេលវែងរបស់ផ.អ.យ.អ. ផងដែរ។ គន្លងអភិវឌ្ឍន៍ទី១ ផ្តោតសំខាន់លើកាលានុវត្តភាពបច្ចុប្បន្ន ដោយផ្តើមពីការផលិតគ្រឿងបង្គុំសាមញ្ញៗ ដែលមានទំហំតូចនិងទម្ងន់ស្រាលស័ក្តិសមសម្រាប់ការនាំចេញ ហើយសមស្របទៅនឹងគោលដៅរបស់កម្ពុជាក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងពីរ។

ការនាំចេញនៅក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក ត្រូវបានទទួលរងនូវផលជះទាំងវិជ្ជមាននិងអវិជ្ជមាន ពីនិន្នាការតំបន់និងសកល។ តួយ៉ាង ភាពតានតឹងនៃភូមិសាស្ត្រនយោបាយបានធ្វើឱ្យប៉ះពាល់យ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរដល់ខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់សកល ហើយការណ៍នេះ ក៏បានផ្តល់ផលជះដោយផ្ទាល់ដល់កម្ពុជាផងដែរ ខណៈដែលកម្ពុជាកំពុងមានតម្រូវការនាំចូលវត្ថុធាតុដើមនិងផលិតផលពាក់កណ្តាលសម្រេចនានា សម្រាប់បម្រើក្នុងវិស័យទាំងពីរនេះ។ បន្ថែមលើនេះ សង្គ្រាមពាណិជ្ជកម្មរវាងប្រទេសមហាអំណាច បានធ្វើឱ្យក្រុមហ៊ុនមួយចំនួនផ្លាស់ប្តូរទីតាំងប្រតិបត្តិការរបស់ខ្លួន ពីប្រទេសទាំងនោះមកកាន់ប្រទេសផ្សេងៗ ពិសេសក្នុងតំបន់អាស៊ីអាគ្នេយ៍ រួមមានទាំងកម្ពុជាផងដែរ ដើម្បីចៀសផុតពីការដំឡើងពន្ធគយនិងរបាំងពាណិជ្ជកម្មនានា។ ការណ៍នេះក៏បានផ្តល់ជាផលប្រយោជន៍ដោយប្រយោលដល់កម្ពុជា ក្នុងការទាក់ទាញការវិនិយោគបន្ថែម ជាពិសេសការបង្កើនការនាំចេញក្នុងវិស័យទាំងពីរ។ ដោយឡែក ការប្រកាន់ខ្ជាប់នូវគោលនយោបាយគាំពារនិយមនៅក្នុងទីផ្សារធំៗ អាចនឹងរារាំងនិងបន្ទុចបង្អាក់ដល់ការនាំចេញរបស់កម្ពុជា តាមរយៈការរឹតបន្តឹងច្បាប់និងបទប្បញ្ញត្តិនានាពាក់ព័ន្ធនឹងវិធានដើមកំណើតទំនិញ គោលការណ៍បរិស្ថាន និងការព្យួរ ការបញ្ចប់ ឬការពិចារណាជាថ្មីឡើងវិញនូវការអនុគ្រោះពន្ធពាណិជ្ជកម្មផ្សេងៗ។

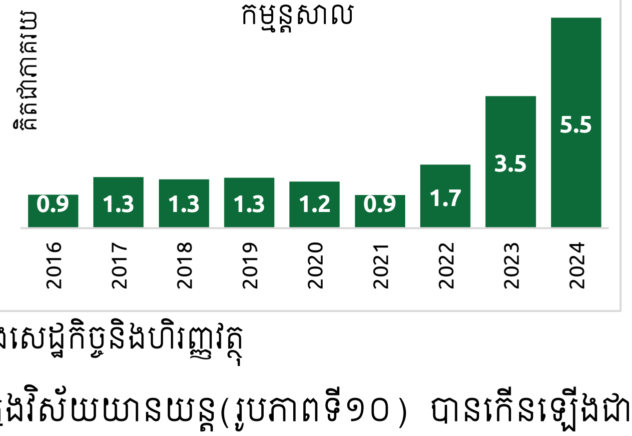
សូចនាករចំនួន៤ ត្រូវបានប្រើប្រាស់ ដើម្បីវាស់វែងសមិទ្ធកម្មរបស់គោលនយោបាយនេះ ក្នុងនោះរួមមាន(១) ទំហំនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្ត (២) ទំហំនាំចេញក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក (៣) ចំណែកនៃទំហំនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្តធៀបនឹងទំហំនាំចេញសរុបក្នុងវិស័យកម្មន្តសាល និង(៤) ចំណែកនៃទំហំនាំចេញក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិកធៀបនឹងទំហំនាំចេញសរុបក្នុងវិស័យកម្មន្តសាល។ សូចនាករទាំង៤នេះ វាស់វែងលើសមត្ថភាពនាំចេញរបស់កម្ពុជា ព្រមទាំងតួនាទីរបស់វិស័យទាំងពីរក្នុងវិស័យកម្មន្តសាលទាំងមូល។

➢វិស័យយានយន្ត

រូបភាពទី១០ : ទំហំនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្ត



រូបភាពទី១១ : ចំណែកនៃទំហំនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្ត ធៀបនឹងទំហំនាំចេញសរុបក្នុងវិស័យកម្មន្តសាល



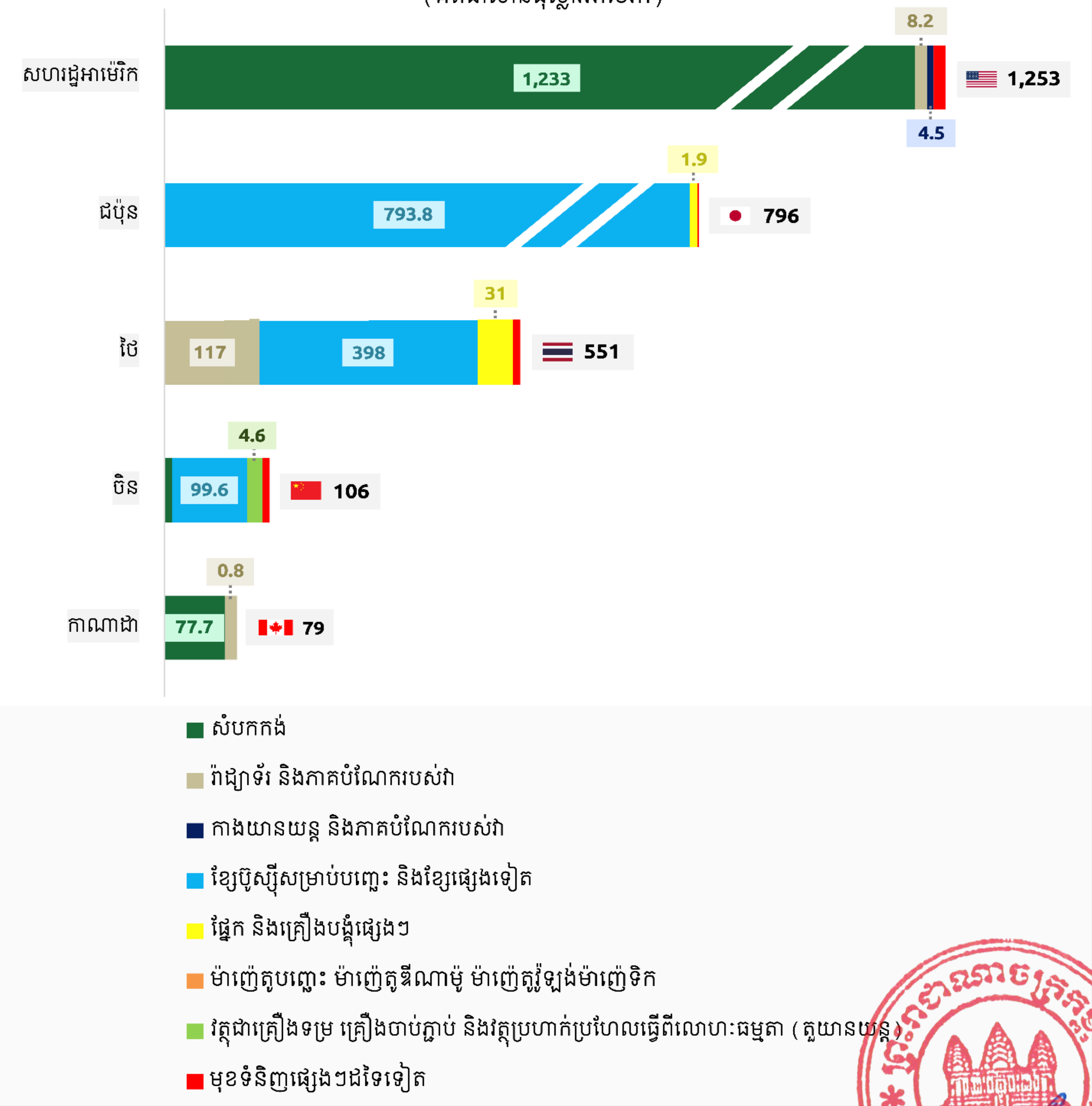
ប្រភពទិន្នន័យ : អគ្គនាយកដ្ឋានគយនិងរដ្ឋាករកម្ពុជា/ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ

មុនការដាក់ចេញនូវផ.អ.យ.អ. ទំហំនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្ត(រូបភាពទី១០) បានកើនឡើងជាលំដាប់ក្នុងCAGR ប្រមាណ២៥,៨% ពី៧៨,៧លានដុល្លារអាម៉េរិក ក្នុងឆ្នាំ២០១៦ ដល់៣១២,១លានដុល្លារអាម៉េរិក ក្នុងឆ្នាំ២០២២។ ដោយឡែក បន្ទាប់ពីការដាក់ចេញនូវផ.អ.យ.អ. ទំហំនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្តបានកើនឡើងយ៉ាងខ្លាំងដល់ប្រមាណ១,១ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក ក្នុងឆ្នាំ២០២៤ ជាមួយនឹងCAGR ក្នុងរង្វង់ ៩១,១% ក្នុងមួយឆ្នាំ(ពីឆ្នាំ២០២២-២០២៤)។ ការហក់ឡើងខ្លាំងនៃទំហំនាំចេញនៅក្នុងឆ្នាំ២០២៤នេះ គឺបណ្តាលមកពីសន្ទុះកើនឡើងនៃកម្មន្តសាលសំបកកង់រថយន្ត បម្រើដល់ទីផ្សារនាំចេញ ហើយទំហំនេះត្រូវ

បានសង្កេតឃើញថា ខ្ពស់ជាងគោលដៅនៅឆ្នាំ២០២៧ ដែលបានចែងក្នុងផ.អ.យ.អ. ទៅទៀត។ គួរបញ្ជាក់ផងដែរថា គោលដៅនាំចេញក្នុងឆ្នាំ២០២៧ គឺប្រមាណ ៨១២,១លានដុល្លារអាម៉េរិក ដោយផ.អ.យ.អ. រំពឹងថានឹងបង្កើនទំហំនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្តប្រមាណ៥០០លានដុល្លារអាម៉េរិកត្រឹមឆ្នាំ២០២៧ បន្ថែមលើទំហំនាំចេញជាក់ស្តែងក្នុងឆ្នាំ២០២២ ដែលជាឆ្នាំផ.អ.យ.អ. ត្រូវបានអនុម័ត។

រូបភាពទី១១បង្ហាញថា ចំណែកនៃទំហំនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្ត ធៀបនឹងទំហំនាំចេញសរុបក្នុងវិស័យកម្មន្តសាល មានកំណើនវិជ្ជមាន ដោយកើនឡើងពីប្រមាណ១,៧% ក្នុងឆ្នាំ២០២២ ដល់៥,៥% ក្នុងឆ្នាំ២០២៤ ហើយតួលេខក្នុងរយៈពេលបីឆ្នាំចុងក្រោយនេះ សុទ្ធតែខ្ពស់ជាងតួលេខនៅមុនការដាក់ចេញ ផ.អ.យ.អ. ។ ទោះជាយ៉ាងណា ចំណែកនៃទំហំនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្ត ធៀបនឹងការនាំចេញសរុបក្នុងវិស័យកម្មន្តសាល គឺស្ថិតនៅក្នុងទំហំមួយទាបនៅឡើយ។

រូបភាពទី១២: មុខទំនិញនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្ត៣នាំមុខគេ ទៅទីផ្សារគោលដៅសំខាន់ៗ (២០១៦–២០២៤)
(គិតជាលានដុល្លារអាម៉េរិក)

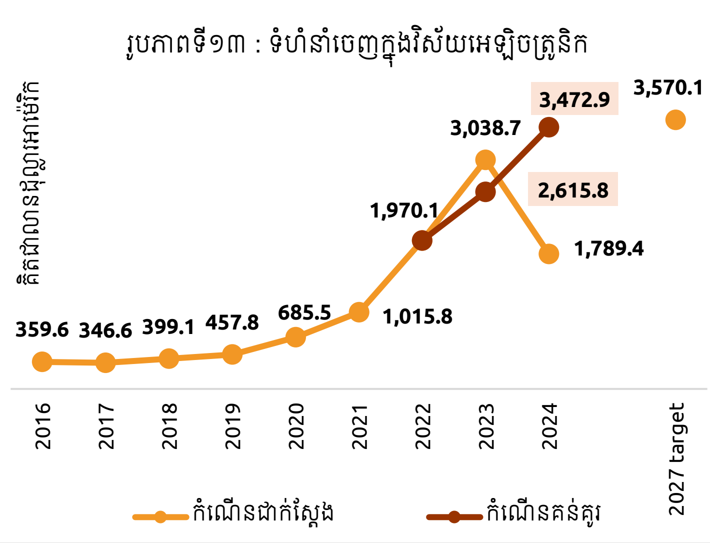


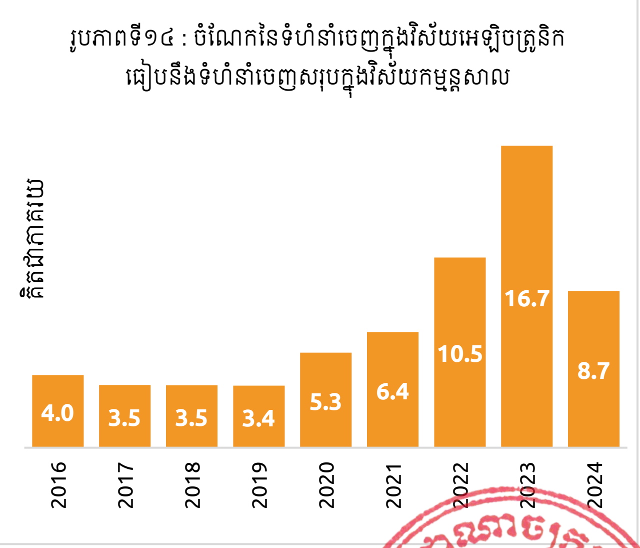
ប្រភពទិន្នន័យ : អគ្គនាយកដ្ឋានគយនិងរដ្ឋាករកម្ពុជា/ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ

សម្រាប់ទីផ្សារនាំចេញមុខទំនិញក្នុងវិស័យយានយន្តសំខាន់ៗនាំមុខគេទាំង៥ ក្នុងឆ្នាំ២០១៦ ដល់ឆ្នាំ២០២៤(រូបភាពទី១២) មានដូចជា(១) សហរដ្ឋអាម៉េរិក (២) ជប៉ុន (៣) ថៃ (៤) ចិន និង(៥) កាណាដា។ សហរដ្ឋអាម៉េរិក គឺជាទីផ្សារនាំចេញមុខទំនិញក្នុងវិស័យយានយន្តធំជាងគេរបស់កម្ពុជា ក្នុងទំហំប្រមាណ១,៣ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក ដោយសំបកកង់ឈរនៅលំដាប់ទី១ ក្នុងទំហំប្រមាណ១,២ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក ខណៈវ៉ាដ្យាទ័រនិងភាគបំណែករបស់វា ឈរនៅលំដាប់ទី២(ប្រមាណ៨,២លានដុល្លារអាម៉េរិក)។ ប្រទេសជប៉ុន ថៃ និងចិន ជាទីផ្សារនាំចេញធំៗរៀងគ្នា បន្ទាប់ពីសហរដ្ឋអាម៉េរិក តែសម្រាប់មុខទំនិញនាំចេញឈានមុខគេវិញ គឺខុសពីមុខទំនិញនាំចេញទៅសហរដ្ឋអាម៉េរិក ដែលមុខទំនិញឈានមុខ សម្រាប់ទីផ្សារទាំង៣នេះ គឺខ្សែប៊ូស្ស៊ីសម្រាប់បញ្ឆេះនិងខ្សែផ្សេងៗទៀត។

បន្ថែមលើនេះ មុខទំនិញឈានមុខផ្សេងៗទៀត ដែលមានទំហំនាំចេញធំៗបន្ទាប់ មានដូចជាកាងយានយន្តនិងភាគបំណែករបស់វា តួយានយន្ត និងផ្នែកនិងគ្រឿងបង្គុំផ្សេងៗទៀត។ មុខទំនិញសំខាន់ៗនាំមុខដូចបានរៀបរាប់ខាងលើ រួមចំណែកប្រមាណ៩០% នៃទំហំនាំចេញសរុបក្នុងវិស័យយានយន្ត។ គួរកត់សម្គាល់ផងដែរថា យោងតាមតារាងពន្ធគយកម្ពុជាឆ្នាំ២០២២ គ្រឿងបង្គុំរថយន្តស្ទើរតែទាំងអស់ គឺស្ថិតនៅជំពូកទី៨៧ នៃប្រព័ន្ធសុខដុមនីយកម្មនិងលេខកូដទំនិញ(HS Code) ដែលជំពូកនេះមានលេខកូដ៨ខ្ទង់ចំនួន១.០៦៦បន្ទាត់ពន្ធ។ ក្នុងនោះ កម្ពុជាបាននាំចេញត្រឹមប្រមាណ៨៥មុខទំនិញ(បន្ទាត់ពន្ធ) ប៉ុណ្ណោះ គិតពីឆ្នាំ២០១៦ដល់ឆ្នាំ២០២៤។ ការណ៍នេះបង្ហាញថា មូលដ្ឋានផលិត និងនាំចេញផលិតផលក្នុងវិស័យយានយន្ត គឺនៅមានកម្រិតទាបនិងមានភាពប្រមូលផ្តុំ ខណៈសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្តនៅកម្ពុជា គឺស្ថិតនៅក្នុងដំណាក់កាលដំបូងប៉ុណ្ណោះ ដែលទាមទារឱ្យមានធ្វើពិពិធកម្មមុខទំនិញនាំចេញ តាមរយៈការទាក់ទាញគម្រោងវិនិយោគផលិតមុខទំនិញផ្សេងៗបន្ថែមទៀតក្នុងវិស័យនេះ។ ទន្ទឹមនេះ ការនាំចេញទៅទីផ្សារនាំមុខចំនួន៥ ខាងលើ ដូចជាសហរដ្ឋអាម៉េរិក ជប៉ុន ថៃ ចិន និងកាណាដា រួមចំណែកប្រមាណ៩០% នៃការនាំចេញសរុប ដែលបង្ហាញពីភាពប្រមូលផ្តុំនៃទីផ្សារនាំចេញផងដែរ។

➢ វិស័យអេឡិចត្រូនិក





ប្រភពទិន្នន័យ : អគ្គនាយកដ្ឋានគយនិងរដ្ឋាករកម្ពុជា/ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ

បើក្រឡេកមើលលើការនាំចេញក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិកវិញ(រូបភាពទី១៣) ក៏មានការកើនឡើងជាលំដាប់ផងដែរក្នុងCAGR ប្រមាណ៣២,៧% ពីប្រមាណត្រឹម៣៥៩,៦លានដុល្លារអាម៉េរិក នៅឆ្នាំ២០១៦

ហួតដល់ប្រមាណ២ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក នៅក្នុងឆ្នាំ២០២២។ កំណើននេះទៀតសោត ក៏បានបន្តហក់ឡើងខ្លាំងរហូតដល់ប្រមាណ៣ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក នៅក្នុងឆ្នាំ២០២៣ មុននឹងធ្លាក់ចុះយ៉ាងខ្លាំងមកត្រឹមប្រមាណ១,៨ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិកវិញ នៅក្នុងឆ្នាំ២០២៤។ ការធ្លាក់ចុះនេះ អាចបណ្តាលមកពីការធ្លាក់ចុះយ៉ាងគំហុកនៃការនាំចេញផលិតផលបន្ទះសូឡា។ បើនិន្នាការថយចុះនេះនៅតែបន្ត នឹងអាចមានផលប៉ះពាល់ដល់ការសម្រេចបាននៃគោលដៅឆ្នាំ២០២៧។ គួរបញ្ជាក់ផងដែរថា គោលដៅនាំចេញក្នុងឆ្នាំ២០២៧ គឺប្រមាណ៣,៦ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក ដោយផ.អ.យ.អ. រំពឹងថានឹងបង្កើនទំហំនាំចេញក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិកឱ្យបានប្រមាណ១,៦ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក ត្រឹមឆ្នាំ២០២៧ បន្ថែមលើទំហំនាំចេញក្នុងឆ្នាំ២០២២ ដែលជាឆ្នាំផ.អ.យ.អ. ត្រូវបានអនុម័ត។

រូបភាពទី១៤ បង្ហាញពីចំណែកនៃទំហំនាំចេញក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក ធៀបនឹងការនាំចេញសរុបក្នុងវិស័យកម្មន្តសាល។ ស្របគ្នាទៅនឹងទំហំនាំចេញដែរ ចំណែកនៃការនាំចេញផលិតផលអេឡិចត្រូនិក ធៀបទៅនឹងការនាំចេញសរុបក្នុងវិស័យកម្មន្តសាល បានកើនឡើងជាលំដាប់ដូចគ្នា ពីប្រមាណតែត្រឹម៤% ក្នុងឆ្នាំ២០១៦ រហូតដល់១០,៥% ក្នុងឆ្នាំ២០២២។ ចំណែកនេះដែរ ក៏បានបន្តកើនឡើងខ្លាំងរហូតដល់ ១៦,៧% នៅក្នុងឆ្នាំ២០២៣ មុននឹងធ្លាក់ចុះមកវិញ នៅត្រឹមតែ៨,៧% ក្នុងឆ្នាំ២០២៤។ យ៉ាងណាមិញ ការធ្លាក់ចុះនៃចំណែកនេះ គឺស្របគ្នានឹងការធ្លាក់ចុះនូវទំហំនៃការនាំចេញនៅក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិកដែរ។ បើទោះបីជានៅក្រោយការដាក់ចេញផ.អ.យ.អ. ចំណែកនេះ ខ្ពស់ជាងនៅមុនការដាក់ចេញផ.អ.យ.អ. និងក្នុងអំឡុងពេលនៃវិបត្តិជំងឺកូវីដ-១៩ ក៏ពិតមែន តែហាក់ស្ថិតនៅក្នុងកម្រិតទាបនៅឡើយ។

រូបភាពទី១៥ខាងក្រោម បង្ហាញពីមុខទំនិញនាំចេញក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក៣នាំមុខគេ ទៅទីផ្សារគោលដៅសំខាន់ៗ ពីឆ្នាំ២០១៦ដល់ឆ្នាំ២០២៤។ សហរដ្ឋអាម៉េរិក ឈរនៅលំដាប់ទី១ ជាទីផ្សារនាំចេញមុខទំនិញអេឡិចត្រូនិកធំជាងគេរបស់កម្ពុជា។ ចាប់តាំងពីឆ្នាំ២០១៦រហូតដល់ឆ្នាំ២០២៤ ទំហំនាំចេញមុខទំនិញអេឡិចត្រូនិកទៅសហរដ្ឋអាម៉េរិក គឺប្រមាណ៥,៤ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក ក្នុងនោះបន្ទះសូឡាឈរនៅលំដាប់ទី១ ដែលការនាំចេញមុខទំនិញនេះ រួមចំណែកប្រមាណជាង៣ក់កណ្តាលនៃទំហំនៃការនាំចេញសរុបក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិកទៅសហរដ្ឋអាម៉េរិក ស្មើនឹងប្រមាណ២,៩ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក។ ខ្សែកាប ខ្សែភ្លើងអ៊ីសូឡង់និងខ្សែប៊ូស៊ី និងឧបករណ៍សឺមីកុងឌុចទ័រ ឧបករណ៍សឺមីកុងឌុចទ័រដែលបំប្លែងពន្លឺទៅជាថាមពលអគ្គិសនី អំពូលអិលអ៊ីឌី(LED) គ្រីស្តាល់ដែលមានបន្ទុកអគ្គិសនីដំឡើងរួច ឈរនៅលំដាប់បន្ទាប់រៀងគ្នា។ ទីផ្សារធំទី២ គឺប្រទេសចិន(ប្រមាណ១,៤ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក) ជាមួយនឹងមុខទំនិញនាំចេញស្នូល ដែលមានដូចជាម៉ូទ័រ ភាគបំណែកនៃឧបករណ៍សម្រាប់ទំនាក់ទំនង និងឧបករណ៍បំប្លែងស្តាទិក ត្រង់ស្វូ។ ទីផ្សារនាំចេញគោលបន្ទាប់ ដែលមានទំហំនាំចេញសរុបប្រហាក់ប្រហែលគ្នានឹងប្រទេសចិនដែរ ក្នុងទំហំប្រមាណ ១,៣ ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិក គឺទីផ្សារប្រទេសថៃ ដែលមុខទំនិញ៣នាំមុខគេនោះ រួមមាន: (១) ខ្សែកាប ខ្សែភ្លើងអ៊ីសូឡង់ និងខ្សែប៊ូស៊ី (២) ភាគបំណែកនិងគ្រឿងបន្ទាប់បន្សំនៃម៉ាស៊ីន និង (៣) ម៉ូទ័រ។ គួរបញ្ជាក់ផងដែរថា កម្ពុជាបាននាំចេញមុខទំនិញដូចបានរៀបរាប់ខាងលើនិងមុខទំនិញផ្សេងៗជាច្រើនទៀតទៅកាន់ទីផ្សារអន្តរជាតិ ដែលមានចំនួនសរុបទាំងអស់៤២៣មុខ។

រូបភាពទី១៥: មុខទំនិញនាំចេញក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក៣នាំមុខគេ ទៅទីផ្សារគោលដៅសំខាន់ៗ (២០១៦–២០២៤)

(គិតជាលានដុល្លារអាម៉េរិក)

ប្រភពទិន្នន័យ : អគ្គនាយកដ្ឋានគយនិងរដ្ឋាករកម្ពុជា/ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ

សរុបមក ការនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្ត ហាក់មានវឌ្ឍនភាពល្អជាងការនាំចេញក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក ជាពិសេសនៅក្រោយការដាក់ចេញនូវផែនទីបង្ហាញផ្លូវ ខណៈមុខទំនិញនាំចេញក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក (សរុប៤២៣មុខទំនិញ) មានពិពិធកម្មជាងមុខទំនិញនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្ត(សរុប៨៥មុខទំនិញ)។ ដោយឡែក សម្រាប់ទីផ្សារនាំចេញស្នូលក្នុងវិស័យទាំងពីរវិញ ហាក់នៅមានភាពប្រមូលផ្តុំលើទីផ្សារសំខាន់ៗ ដូចជាសហរដ្ឋអាម៉េរិក ចិន និងថៃ ជាដើម។ ទន្ទឹមនេះ ចំណែកនៃការនាំចេញក្នុងវិស័យទាំងពីរធៀបនឹងការនាំចេញសរុបក្នុងវិស័យកម្មន្តសាល គឺហាក់នៅមានកម្រិតទាបនៅឡើយ។

៣.២.១- ការវាយតម្លៃអន្តរាគមន៍គោលនយោបាយក្នុងគោលបំណងទី២

ក្នុងគោលបំណងគាំទ្រដល់ការបង្កើនការនាំចេញក្នុងវិស័យទាំងពីរផ.អ.យ.អ. បានដាក់ចេញនូវវិធានការចំនួន៧ ក្រោមអន្តរាគមន៍គោលនយោបាយចំនួន២ រួមមាន**ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ**និង**ពង្រឹងកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម**។

អន្តរាគមន៍គោលនយោបាយទី៣ "ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ"

អន្តរាគមន៍គោលនយោបាយនេះ មានគោលបំណងជំរុញការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអគ្គិសនីនិងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូននិងភស្តុភារកម្ម ដើម្បីគាំទ្រដល់ប្រតិបត្តិការរបស់ក្រុមហ៊ុនក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា។ អន្តរាគមន៍នេះ មានសូចនាកររង្វាស់វែងសរុបចំនួន១០(សូមមើលលម្អិតក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី១) ប៉ុន្តែសូចនាករចំនួន១[៥] គឺពុំមានទិន្នន័យសម្រាប់ការវិភាគនោះទេ។

តាមរយៈការវិភាគបែបបរិមាណវិស័យ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអគ្គិសនី ហាក់មានភាពប្រសើរជាងមុន បើពិនិត្យលើកំណើនបរិមាណនៃការផលិតថាមពលអគ្គិសនី និងតំហយចុះចំនួនដងនៃការដាច់ចរន្តអគ្គិសនីក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសទាំងអស់ មុននិងក្រោយការដាក់ចេញផ.អ.យ.អ.។ យ៉ាងណាមិញ ថ្លៃថាមពលអគ្គិសនីជាមធ្យមសម្រាប់អ្នកប្រើប្រាស់ក្នុងវិស័យឧស្សាហកម្ម ត្រូវបានសង្កេតឃើញថា ស្ថិតនៅកម្រិតថេរចាប់តាំងពីឆ្នាំ២០២០ដល់ឆ្នាំ២០២៤ រីឯរយៈពេលនៃការដាច់ចរន្តអគ្គិសនីក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសទាំងអស់ ហាក់មានការកើនឡើងវិញ ពីក្នុងរង្វង់១-៣ម៉ោង នៅចន្លោះឆ្នាំ២០១៧-២០២១ ដល់រង្វង់៤-៩ម៉ោង នៅចន្លោះឆ្នាំ២០២២-២០២៤។ ក្នុងន័យនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលគួរតែគិតគូរលើអត្រាថ្លៃអគ្គិសនីឱ្យកាន់តែមានភាពប្រកួតប្រជែងជាមួយប្រទេសក្នុងតំបន់ ជាពិសេសប្រទេសជិតខាង និងស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនីបន្ថែម ដើម្បីទាក់ទាញការវិនិយោគដែលពឹងផ្អែកលើអតិមូលធន និងមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ ហើយនឹងឈានទៅបង្កើនការនាំចេញក្នុងវិស័យទាំងពីរផងដែរ។

ជាមួយគ្នានេះ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូននិងភស្តុភារកម្ម ក៏ហាក់មានលក្ខណៈប្រសើរជាងមុនផងដែរ ឆ្លុះបញ្ចាំងតាមរយៈកំណើននៃបរិមាណទំនិញដឹកជញ្ជូនតាមប្រភេទមធ្យោបាយទាំង៣ គឺផ្លូវទឹក(កំពង់ផែសមុទ្រ និងកំពង់ផែទឹកសាប) ផ្លូវគោក និងផ្លូវអាកាស។ និន្នាការកើនឡើងនៃបរិមាណដឹកជញ្ជូនតាមមធ្យោបាយធ្វើដំណើរទាំងបីប្រភេទ ក៏ស្របជាមួយនឹងការបើកច្រកទ្វារព្រំដែនអន្តរជាតិជាផ្លូវការចំនួន២៨ ដោយក្នុងនោះរួមមានច្រកទ្វារព្រំដែនគោកចំនួន២០ ច្រកទ្វារព្រំដែនទឹកចំនួន៤ និងច្រកទ្វារអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិចំនួន៤ ក្នុងឆ្នាំ២០២៣និងឆ្នាំ២០២៤។ ដោយឡែក ចំពោះរយៈពេលមធ្យមនៃការបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយសម្រាប់ការនាំចូលក្នុងមួយលើក តាមច្រកទ្វារព្រំដែនគោក[៦] មានការកើនឡើងពីប្រមាណ៣៥ម៉ោង ក្នុងមួយលើក នៅឆ្នាំ២០១៩ ដល់ប្រមាណ៦៤ម៉ោង ក្នុងមួយលើក នៅឆ្នាំ២០២៣ ផ្អែកតាមការសិក្សារយៈពេលបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញ របស់ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុន(JICA)។ ក្នុងន័យនេះ ដើម្បីសម្រួលដល់ការនាំចូលទំនិញតាមច្រកទ្វារព្រំដែនគោកឱ្យបានលឿនជាងមុន

---

[៥] សូចនាករ "ភាគរយនៃក្រុមហ៊ុនដែលជួបប្រទះនូវផលវិបាកនៃបទបញ្ញត្តិក្នុងការដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកឆ្លងព្រំដែនរវាងកម្ពុជានិងថៃ/វៀតណាម" ដែលតម្រូវឱ្យធ្វើការអង្កេត ពុំមានទិន្នន័យសម្រាប់ការវិភាគ។

[៦] ច្រកព្រំដែនគោកចំនួន៤ គឺក្រុងបាវិត ក្រុងប៉ោយប៉ែត ផែស្ងួតតេងឡាយនិងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសភ្នំពេញ។

រាជរដ្ឋាភិបាលគួរតែបង្កើនការយកចិត្តទុកដាក់ក្នុងការពន្លឿនការពង្រឹងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធតាមច្រកព្រំដែនគោក ជាពិសេស ការកំណត់ប្រភេទរថយន្តនិងប្រភេទផ្លូវដែលអាចប្រើប្រាស់បានសម្រាប់ការដំឡើងកម្រិតទម្ងន់រថយន្តដឹកទំនិញពី៤០តោនទៅដល់៤៥តោន ដើម្បីកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍ ការបន្តធ្វើសាមញ្ញកម្ម និងស្វ័យប្រវត្តិកម្មនីតិវិធី តាមរយៈការពិនិត្យឡើងវិញនិងកែលម្អជាទៀងទាត់លើរំហូរការងារ និងការបន្តបណ្ដុះបណ្ដាលបន្ថែមដល់មន្ត្រីជំនាញនិងវិស័យឯកជន ព្រមទាំងផ្សព្វផ្សាយឱ្យបានទូលំទូលាយអំពីនីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយសម្រាប់ការនាំចូល។

អន្តរាគមន៍គោលនយោបាយនេះ មានវិធានការគាំទ្រចំនួន៤ ដែលក្នុងនោះវិធានការចំនួន២ បានសម្រេចពេញលេញ និងវិធានការចំនួន២ទៀត គឺកំពុងអនុវត្តនៅឡើយ។

អន្តរាគមន៍គោលនយោបាយទី៩ "ពង្រឹងកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម"

បន្ថែមលើការជំរុញការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូននិងភស្តុភារកម្ម និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអគ្គិសនី ផ.អ.យ.អ.នេះ ក៏បានសង្កត់ធ្ងន់ផងដែរទៅលើការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម ដើម្បីពង្រឹងរំហូរពាណិជ្ជកម្មរវាងកម្ពុជានិងប្រទេសដទៃ។

សូចនាករចំនួន៦ ត្រូវបានកំណត់និងប្រើប្រាស់សម្រាប់ការវិភាគ(សូមមើលលម្អិតក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី១)។ កិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម ត្រូវបានសង្កេតឃើញថា មានភាពល្អប្រសើរជាងមុន ឆ្លុះបញ្ចាំងតាមរយៈការថយចុះនៃចំនួនជាមធ្យមនៃដំណាក់កាល ថ្លៃជាមធ្យម និងរយៈពេលជាមធ្យម[៧] នៃការបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយក្នុងមួយលើកទូទាំងប្រទេស។ ជាមួយគ្នានេះ ការធ្វើឌីជីថលលូបនីយកម្មឬស្វ័យប្រវត្តិកម្មនៃការបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយ ក៏មានកំណើនពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំផងដែរ។

អន្តរាគមន៍គោលនយោបាយនេះ មានវិធានការគាំទ្រចំនួន៣ ដែលក្នុងនោះ វិធានការចំនួន២ ត្រូវបានសម្រេចពេញលេញ និងវិធានការចំនួន១ កំពុងអនុវត្ត។

៣.២.២- លទ្ធផលគន្លឹះនិងវិបាកនៃគោលបំណងទី២

សរុបសេចក្ដីមក លទ្ធផលនៃការបង្កើនការនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកត្រូវបានវាយតម្លៃថា**សម្រេចបានដោយផ្នែក។** ការនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្ត ហាក់មានវឌ្ឍនភាពល្អជាងការនាំចេញក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក ជាពិសេសក្រោយការដាក់ចេញផ.អ.យ.អ.។ បើពិនិត្យលើគោលដៅនៃទំហំនាំចេញឃើញថា ទំហំនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្តនៅក្នុងឆ្នាំ២០២៤ គឺបានកើនឡើងលើសគោលដៅឆ្នាំ២០២៧រួចទៅហើយ ដែលការណ៍នេះ ក៏បានឆ្លុះបញ្ចាំងពីវឌ្ឍនភាពល្អប្រសើររបស់វិស័យយានយន្ត។ ផ្ទុយទៅវិញ ខណៈទំហំនាំចេញក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិកចាប់ពីឆ្នាំ២០១៦រហូតដល់ឆ្នាំ២០២៣ មានវឌ្ឍនភាពល្អ ដែលស្ទើរតែសម្រេចបានដល់គោលដៅឆ្នាំ២០២៧ ទៅហើយ ប៉ុន្តែទំហំនេះបែរជាធ្លាក់ចុះវិញយ៉ាងគំហុកនៅក្នុងឆ្នាំ២០២៤ ដែលការណ៍នេះ អាចនឹងជះឥទ្ធិពលដល់ការសម្រេចបាននូវគោលដៅឆ្នាំ២០២៧។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី

---

[៧] រយៈពេលជាមធ្យមនៃការបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយក្នុងមួយលើកទូទាំងប្រទេស ត្រូវបានជ្រើសយកតែច្រកទ្វារចំនួន៧ គឺកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ក្រុងបាវិត ក្រុងប៉ោយប៉ែត អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ កំពង់ផែស្ងួតតេជោឡាយ និងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសភ្នំពេញ តាមរយៈការសិក្សារយៈពេលបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញរបស់ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុន (JICA)។

មុខទំនិញនាំចេញក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក ហាក់មានពិពិធកម្មជាងមុខទំនិញនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្ត។ ដោយឡែក សម្រាប់ទីផ្សារនាំចេញស្នូលក្នុងវិស័យទាំងពីរវិញ ហាក់នៅមានភាពប្រមូលផ្តុំលើទីផ្សារសំខាន់ៗ ដូចជាសហរដ្ឋអាម៉េរិក ចិន និងថៃ។ ជាមួយគ្នានេះ ធៀបនឹងទំហំនាំចេញក្នុងវិស័យកម្មន្តសាលទាំងមូល ចំណែកនៃទំហំនាំចេញក្នុងវិស័យទាំង២ គឺសុទ្ធតែស្ថិតក្នុងកម្រិតមួយទាបនៅឡើយ។ របកគំហើញទាំងនេះ ទាមទារឱ្យមានការគិតគូរលើការទាក់ទាញវិនិយោគថ្មីៗបន្ថែម ដើម្បីផលិតភាគបំណែកនិងគ្រឿងបង្គុំប្រភេទផ្សេងៗទៀត ដែលពុំទាន់មានវត្តមាននៅកម្ពុជា ពង្រឹងនិងពង្រីកការនាំចេញបន្ថែម ព្រមទាំងបន្តធ្វើពិពិធកម្មមុខទំនិញនិងទីផ្សារនាំចេញ។

ការកើនឡើងឬថយចុះនៃការនាំចេញជារួម គឺមានទំនាក់ទំនងយ៉ាងស្អិតល្មួតជាមួយនឹងការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនិងកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម។ ជាក់ស្តែង ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនទាំងផ្លូវគោក ផ្លូវទឹក ផ្លូវអាកាស និងកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម ត្រូវបានសង្កេតឃើញថា មានភាពប្រសើរជាងមុន ឆ្លុះបញ្ចាំងតាមរយៈកំណើននៃបរិមាណដឹកជញ្ជូនទំនិញនិងច្រកទ្វារព្រំដែនផ្លូវការ តំហយចុះនៃចំនួនជាមធ្យមនៃដំណាក់កាល ថ្លៃជាមធ្យម និងរយៈពេលជាមធ្យមនៃការបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយក្នុងមួយលើកទូទាំងប្រទេស ព្រមជាមួយនឹងការកើនឡើងនៃឌីជីថលូបនីយកម្មនៃការបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយ។ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអគ្គិសនី ក៏ជះឥទ្ធិពលដល់កំណើននៃការវិនិយោគនិងការនាំចេញផងដែរ។ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអគ្គិសនីនៅកម្ពុជា ក៏ហាក់មានភាពប្រសើរជាងមុន ឆ្លុះបញ្ចាំងតាមរយៈកំណើនបរិមាណនៃការផលិតថាមពលអគ្គិសនី និងតំហយចុះចំនួនដងនៃការដាច់ចរន្តអគ្គិសនីក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសទាំងអស់។ យ៉ាងណាមិញ ថ្លៃថាមពលអគ្គិសនីជាមធ្យមសម្រាប់អ្នកប្រើប្រាស់ក្នុងវិស័យឧស្សាហកម្ម ត្រូវបានសង្កេតឃើញថា ស្ថិតនៅកម្រិតថេរចាប់តាំងពីឆ្នាំ២០២០ដល់ឆ្នាំ២០២៤ រីឯរយៈពេលនៃការដាច់ចរន្តអគ្គិសនីក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសទាំងអស់ ហាក់មានការកើនឡើង នៅចន្លោះឆ្នាំ២០២២ដល់ឆ្នាំ២០២៤។ ក្នុងន័យនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលគួរពិនិត្យឡើងវិញ លើអត្រាថ្លៃអគ្គិសនីឱ្យកាន់តែមានភាពប្រកួតប្រជែងជាមួយប្រទេសនៅក្នុងតំបន់ ជាពិសេសប្រទេសជិតខាង និងស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនីបន្ថែម ដើម្បីទាក់ទាញការវិនិយោគដែលពឹងផ្អែកលើអតិមូលធននិងមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ ហើយនឹងឈានទៅបង្កើនការនាំចេញនិងវិនិយោគក្នុងវិស័យទាំងពីរផងដែរ។

បើពិនិត្យលើទិដ្ឋភាពនៃការអនុវត្តវិធានការវិញ ក្នុងចំណោមវិធានការសរុបចំនួន៧ ដែលគាំទ្រការសម្រេចបាននូវគោលបំណងនេះ មានវិធានការចំនួន៤ សម្រេចពេញលេញ ខណៈវិធានការចំនួន៣ គឺកំពុងអនុវត្ត និងពុំមានវិធានការណាមួយដែលពុំទាន់ចាប់ផ្តើមអនុវត្តឡើយ។

៣.៣- សមិទ្ធកម្មគោលបំណងទី៣ “បង្កើនចំនួនកម្លាំងពលកម្មក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក”

ធនធានមនុស្សពិតជាមានសារៈសំខាន់និងរួមចំណែកយ៉ាងធំធេងក្នុងការជំរុញការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក។ ការបង្កើនកម្លាំងពលកម្មជំនាញកាន់តែមានភាពចាំបាច់ ខណៈដែលកម្ពុជាកំពុងផ្តោតលើការផលិតគ្រឿងបង្គុំសាមញ្ញ និងការផ្គុំដំឡើងគ្រឿងបន្ទាប់បន្សំ/ការផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្ត និងឧស្សាហកម្មប្រតិគមន៍ ដែលសកម្មភាពទាំងនេះនឹងបង្កើតការងារថ្មីសម្រាប់កម្លាំងពលកម្មកម្ពុជា។ វិស័យទាំងពីរ ជាវិស័យដែលផ្តល់នូវតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ និងទាមទារនូវចំណេះដឹងនិងជំនាញច្បាស់លាស់ ដូច្នេះកម្លាំងពលកម្មជំនាញ

ក្នុងវិស័យនេះ អាចទទួលបានប្រាក់ឈ្នួលខ្ពស់និងទទួលបានលក្ខខណ្ឌការងារល្អប្រសើរ។ គម្រោងវិនិយោគធំតូចនៅក្នុងវិស័យនេះនៅកម្ពុជា បានរួមចំណែកយ៉ាងសកម្មក្នុងការបង្កើតការងារ និងបង្កើនជំនាញដល់កម្មករនិយោជិត តាមរយៈការបណ្ដុះបណ្ដាលនិងការអនុវត្តការងារជាក់ស្ដែងស្របតាមស្ដង់ដាអន្តរជាតិ និងការសម្របខ្លួនតាមការវិវឌ្ឍឥតឈប់ឈរនៃវិស័យទាំងពីរ។

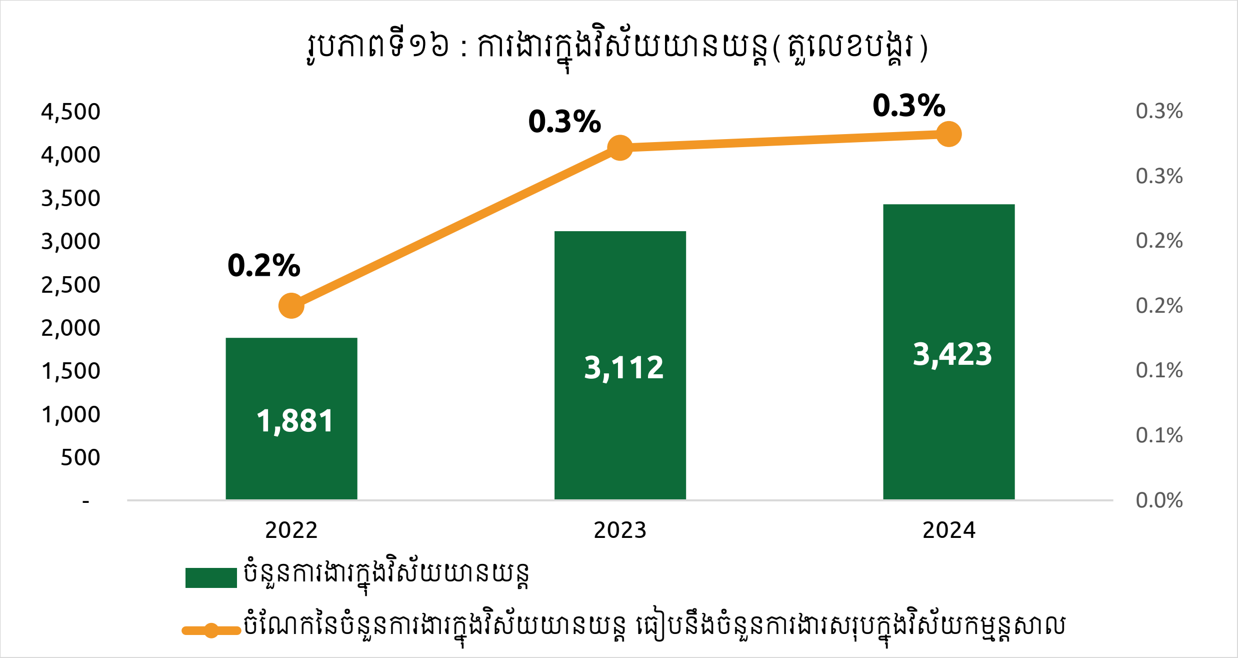
ការបង្កើនចំនួនកម្លាំងពលកម្ម មិនមែនគ្រាន់តែជាសមិទ្ធផលនៃការវិនិយោគប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែក៏ជាកត្តាជំរុញការផ្លាស់ប្ដូររចនាសម្ព័ន្ធឧស្សាហកម្មផងដែរ។ កម្លាំងពលកម្មដែលមានជំនាញកាន់តែខ្ពស់ ចូលរួមចំណែកកាន់តែខ្លាំងក្នុងការពង្រឹងសមត្ថភាពរបស់កម្ពុជា ដើម្បីបំពេញតម្រូវការនៃខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់ក្នុងតំបន់និងពិភពលោក ជាពិសេសសម្រាប់សកម្មភាពផលិតកម្មនិងផ្គុំដំឡើងដែលពឹងផ្អែកលើកម្លាំងពលកម្ម។ ជាមួយគ្នានេះ កម្លាំងពលកម្មដែលមានជំនាញ ក៏ចូលរួមចំណែកក្នុងការកសាងមូលដ្ឋានឧស្សាហកម្មដែលមានចីរភាពនិងមានពិពិធកម្ម ដែលជាមូលដ្ឋានគ្រឹះក្នុងការផ្លាស់ប្ដូរពីការផលិតគ្រឿងបង្គុំសាមញ្ញ ឆ្ពោះទៅរកការផលិតដែលមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ ព្រមទាំងសម្រេចបាននូវចក្ខុវិស័យក្នុងការក្លាយជាមជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្ដុំសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក។

ផលជះដែលកម្ពុជារំពឹងទទួលបានពីការអនុវត្តផ.អ.យ.អ. រួមមានការកើនឡើងនៃកម្លាំងពលកម្មជំនាញក្នុងវិស័យយានយន្ត(ដូចជា អ្នកគ្រប់គ្រង បុគ្គលិកបច្ចេកទេស ព្រមទាំងប្រតិបត្តិករ ដែលមានចំណេះដឹងក្នុងដំណើរការផលិតកម្ម ស្ដង់ដាគុណភាពសម្រាប់ការផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងអាចមានសមត្ថភាពក្នុងការធ្វើប្រតិបត្តិការផលិតគ្រឿងបង្គុំដែលមានលក្ខណៈទំនើបជាងមុន) និងវិស័យអេឡិចត្រូនិក(ដូចជា វិស្វករជំនាញ ជាពិសេស វិស្វករដែលមានបទពិសោធក្នុងការផលិតនិងរចនា បុគ្គលិកជំនាញក្នុងផ្នែកគ្រប់គ្រងផលិតកម្ម អ្នកបច្ចេកទេស អ្នកគ្រប់គ្រងកម្រិតមធ្យមដែលមានបទពិសោធក្នុងដំណើរការផលិតកម្ម)។

ដើម្បីវាស់វែងសមិទ្ធកម្មគោលបំណងទី៣ "បង្កើនចំនួនកម្លាំងពលកម្មក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក" សូចនាករជាក់លាក់ចំនួន៤ ត្រូវបានយកមកប្រើប្រាស់ រួមមាន(១) ចំនួនការងារក្នុងវិស័យយានយន្ត (២) ចំណែកនៃចំនួនការងារក្នុងវិស័យយានយន្តធៀបនឹងចំនួនការងារសរុបក្នុងវិស័យកម្មន្តសាល (៣) ចំនួនការងារក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក និង(៤) ចំណែកនៃចំនួនការងារក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិកធៀបនឹងចំនួនការងារសរុបក្នុងវិស័យកម្មន្តសាល។

រូបភាពទី១៦ បង្ហាញពីចំនួនការងារក្នុងវិស័យយានយន្តនិងចំណែកនៃចំនួនការងារក្នុងវិស័យយានយន្តធៀបនឹងចំនួនការងារសរុបក្នុងវិស័យកម្មន្តសាល ពីឆ្នាំ២០២២ដល់ឆ្នាំ២០២៤។ ក្រាបសសរបង្ហាញពីចំនួនការងារក្នុងវិស័យយានយន្ត និងក្រាបបន្ទាត់បង្ហាញពីចំណែកនៃចំនួនការងារក្នុងវិស័យយានយន្ត ធៀបនឹងចំនួនការងារសរុបក្នុងវិស័យកម្មន្តសាល។ ចំនួនការងារសរុបក្នុងវិស័យយានយន្ត បានកើនឡើងពីចំនួន ១.៨៨១នាក់ ក្នុងឆ្នាំ២០២២ ដល់៣.១១២នាក់ ក្នុងឆ្នាំ២០២៣ និងបន្តកើនឡើងដល់៣.៤២៣នាក់ ក្នុងឆ្នាំ២០២៤។ ចំនួនការងារក្នុងវិស័យនេះ មានCAGRប្រមាណ៣៥% នៅចន្លោះឆ្នាំ២០២២ដល់ឆ្នាំ២០២៤ ហើយប្រសិនបើសូចនាករនេះបន្តកើនឡើងក្នុងអត្រាដដែលនេះ កំណើននៃចំនួនការងារក្នុងវិស័យយានយន្តនឹងឈានដល់ប្រមាណ៦.៥១៩នាក់ ក្នុងរយៈពេល៥ឆ្នាំ នៃការអនុវត្តផ.អ.យ.អ.(ឆ្នាំ២០២២-២០២៧) ដែលតួលេខនេះស្មើនឹងជាង៦៥% នៃគោលដៅឆ្នាំ២០២៧។

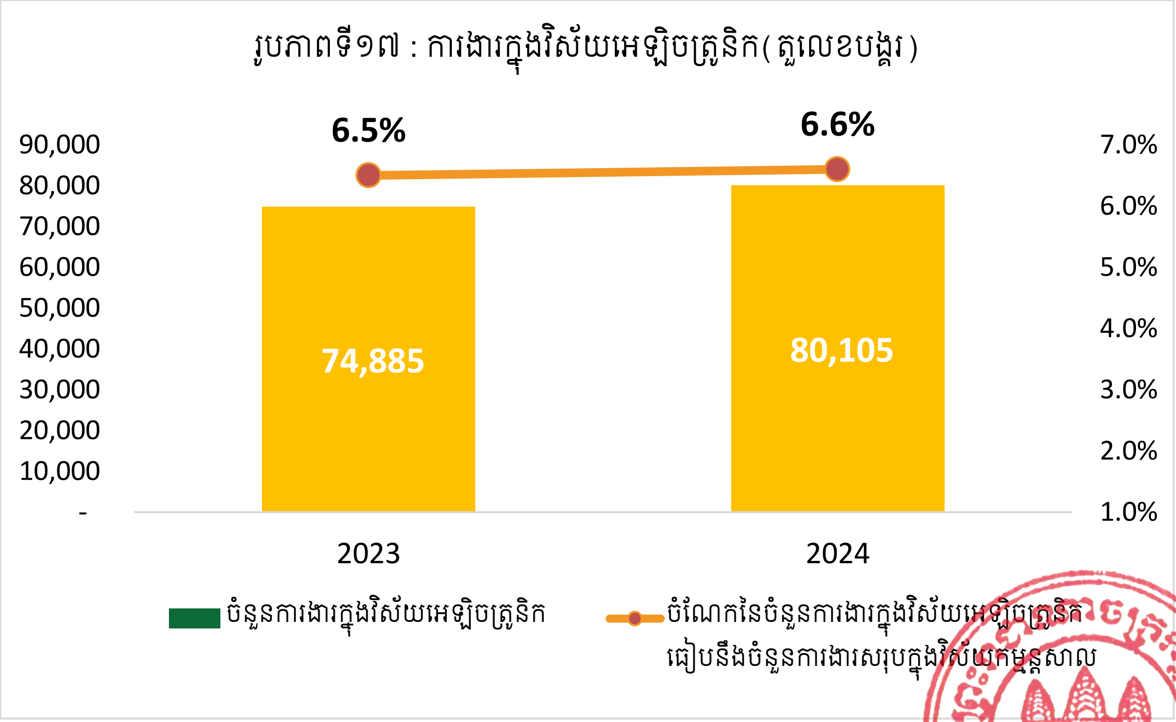
➢ វិស័យយានយន្ត



ប្រភពទិន្នន័យ : ក្រសួងការងារនិងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ

គួរបញ្ជាក់ផងដែរថា ផ.អ.យ.អ.បានកំណត់គោលដៅបង្កើតការងារថ្មីក្នុងវិស័យយានយន្តឱ្យបានចំនួន ១ម៉ឺនកន្លែង នៅក្នុងឆ្នាំនៃការអនុវត្តផ.អ.យ.អ.នេះ។ ទន្ទឹមនេះ ចំណែកនៃចំនួនការងារក្នុងវិស័យនេះ ធៀបនឹងចំនួនការងារសរុបក្នុងវិស័យកម្មន្តសាល ស្ថិតនៅកម្រិតមួយទាបនៅឡើយក្នុងរង្វង់០,២% ទៅ ០,៣% ក្នុងឆ្នាំ២០២២-២០២៤។

➢ វិស័យអេឡិចត្រូនិក



ប្រភពទិន្នន័យ : ក្រសួងការងារនិងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ

រូបភាពទី១៧ បង្ហាញពីចំនួនការងារក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិកនិងចំណែកនៃចំនួនការងារក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក ធៀបនឹងចំនួនការងារសរុបក្នុងវិស័យកម្មន្តសាល ពីឆ្នាំ២០២៣ដល់ឆ្នាំ២០២៤។ ចំនួនការងារសរុបក្នុងវិស័យនេះបានកើនឡើងចំនួន៥,២២០នាក់ ស្មើនឹងប្រមាណ៧% ពីចំនួន៧៤.៨៨៥នាក់ នៅក្នុងឆ្នាំ២០២៣ ដល់៨០.១០៥នាក់ ក្នុងឆ្នាំ២០២៤។ ប្រសិនបើសូចនាករនេះរក្សាបានអត្រាកំណើនប្រចាំឆ្នាំដដែលនាឆ្នាំបន្តបន្ទាប់ នោះគោលដៅឆ្នាំ២០២៧ នៃសូចនាករនេះ នឹងអាចសម្រេចបានដោយជោគជ័យ។ គួរបញ្ជាក់ថា ផ.អ.យ.អ.បានកំណត់គោលដៅបង្កើតការងារថ្មីក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិកប្រមាណ ១៦.០០០កន្លែង នៅក្នុងឆ្នាំនៃការអនុវត្តផ.អ.យ.អ.(ឆ្នាំ២០២២-២០២៧)។ ទន្ទឹមនេះ ចំណែកនៃការងារក្នុងវិស័យនេះធៀបនឹងចំនួនការងារសរុបក្នុងវិស័យកម្មន្តសាលបានកើនឡើងបន្តិចពី៦,៥% នៅឆ្នាំ២០២៣ ទៅ៦,៦% នៅឆ្នាំ២០២៤។

ផ្អែកតាមតួលេខនៃសូចនាករខាងលើ គោលបំណងទី៣ ក្នុងឆ្នាំ២០២២-២០២៤ សម្រេចបានវឌ្ឍនភាពល្អប្រសើរ។ ចំនួនការងារសរុបក្នុងវិស័យយានយន្តមានកំណើនជាបន្តបន្ទាប់ជាមួយអត្រាកំណើនប្រចាំឆ្នាំប្រមាណ៣៥% នៅចន្លោះឆ្នាំ២០២២-២០២៤។ យ៉ាងណាមិញ តួលេខនេះនៅមានកម្រិតទាបនៅឡើយ បើប្រៀបធៀបនឹងគោលដៅឆ្នាំ២០២៧ និងចំនួនការងារសរុបក្នុងវិស័យកម្មន្តសាល។ ករណីនេះទាមទារឱ្យមានការយកចិត្តទុកដាក់យ៉ាងប្រុងប្រយ័ត្នបំផុតពីសំណាក់ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ដើម្បីធ្វើយ៉ាងណាអាចឈានទៅសម្រេចបានគោលដៅឆ្នាំ២០២៧របស់ផ.អ.យ.អ.។ ដោយឡែក ចំនួនការងារក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក មាននិន្នាការកើនឡើង បន្ទាប់ពីបានដាក់ចេញផ.អ.យ.អ. ដែលទំនងជាអាចសម្រេចបានគោលដៅឆ្នាំ២០២៧។

សមិទ្ធកម្មគោលបំណងទី៣នេះ បានបង្ហាញអំពីការរីកលូតលាស់ផ្នែកកម្លាំងពលកម្មក្នុងវិស័យទាំងពីរ ខណៈចំនួនការងារក្នុងវិស័យយានយន្តហាក់នៅមានកំណើនយឺត ដែលទាមទារឱ្យរាជរដ្ឋាភិបាលបន្តខិតខំបន្ថែមទៀត ដើម្បីដាក់ចេញនូវវិធានការឆ្លើយតបនិងការវិនិយោគលើធនធានមនុស្ស សំដៅធានាបានថាកម្ពុជាអាចមានកម្លាំងពលកម្មជំនាញគ្រប់គ្រាន់គាំទ្រដល់ខ្សែច្រវាក់ផលិតកម្មក្នុងវិស័យទាំងនេះ។

៣.៣.១- ការវាយតម្លៃអន្តរាគមន៍គោលនយោបាយក្នុងគោលបំណងទី៣

ផ.អ.យ.អ.បានដាក់ចេញនូវវិធានការចំនួន៥ ដែលស្ថិតក្រោមអន្តរាគមន៍គោលនយោបាយចំនួន១ គឺ**ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងធនធានមនុស្សនិងនវានុវត្តន៍** ដើម្បីគាំទ្រដល់ការសម្រេចបាននូវគោលបំណងនេះ។

អន្តរាគមន៍គោលនយោបាយទី៨ "ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងធនធានមនុស្ស និងនវានុវត្តន៍"

ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវធនធានមនុស្សនិងនវានុវត្តន៍ គឺជាអន្តរាគមន៍គោលនយោបាយដ៏សំខាន់មួយដែលផ.អ.យ.អ.បានដាក់ចេញដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការពលកម្មជំនាញ និងទាក់ទាញអ្នកបច្ចេកទេសខ្មែរដែលរស់នៅក្រៅប្រទេស និងកម្មករចំណាកស្រុកដែលមានជំនាញនិងបទពិសោធសមស្របក្នុងវិស័យទាំងពីរឱ្យត្រឡប់ចូលមកបម្រើការងារនៅកម្ពុជាវិញ។

សូចនាករសរុបចំនួន២០ ត្រូវបានកំណត់សម្រាប់ការវិភាគលើអន្តរាគមន៍គោលនយោបាយនេះ ប៉ុន្តែសូចនាករចំនួន២ ពុំមានទិន្នន័យសម្រាប់ការវិភាគឡើយ។ តាមរយៈការវិភាគសូចនាករចំនួន១៨(សូមមើល

លម្អិតក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី១) បង្ហាញថា ការបណ្ដុះបណ្ដាលជំនាញទាំងក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក ទូទាំងប្រទេស នៅតាមគ្រឹះស្ថានអប់រំបណ្ដុះបណ្ដាលបច្ចេកទេសនិងវិជ្ជាជីវៈ បានកើនឡើងជាបន្តបន្ទាប់ តាំងពីមុនការដាក់ចេញផ.អ.យ.អ. រហូតដល់ក្រោយការអនុវត្តផ.អ.យ.អ. ដោយកំណើនខ្ពស់គួរឱ្យកត់សម្គាល់ជាងគេ គឺនៅឆ្នាំ២០២៤។ ការណ៍នេះ សបញ្ជាក់ពីចំណាប់អារម្មណ៍របស់កម្លាំងពលកម្មក្នុងវិស័យទាំងពីរនេះ ក៏ដូចជាការយកចិត្តទុកដាក់របស់រាជរដ្ឋាភិបាលគ្រប់ៗអាណត្តិ ក្នុងការបណ្ដុះបណ្ដាលធនធានមនុស្ស ជាពិសេស រាជរដ្ឋាភិបាលនីតិកាលទី៧ នៃរដ្ឋសភា ដែលបានដាក់ចេញកម្មវិធីអាទិភាពបណ្ដុះបណ្ដាលជំនាញវិជ្ជាជីវៈនិងបច្ចេកទេស ដល់យុវជនមកពីគ្រួសារក្រីក្រនិងគ្រួសារងាយរងហានិភ័យនៅទូទាំងប្រទេសចំនួន១លាន៥សែននាក់ ដែលត្រូវបានចាប់ផ្ដើមអនុវត្តតាំងពីចុងឆ្នាំ២០២៣ មកម្ល៉េះ។ ជាមួយគ្នានេះ ចំនួនសិស្សដែលបញ្ចប់ការបណ្ដុះបណ្ដាលជំនាញក្នុងវិស័យទាំងពីរ ហើយទទួលបានការងារធ្វើក្នុងរយៈពេល៣ខែ ក៏ស្ថិតក្នុងបរិមាណប្រហាក់ប្រហែលនឹងចំនួនសិស្សចុះឈ្មោះចូលរៀនផងដែរ លើកលែងទិន្នន័យឆ្នាំ២០២៤ ប៉ុណ្ណោះ ដោយសារកម្មវិធីសិក្សាមួយចំនួនពុំទាន់ត្រូវបានបញ្ចប់។ បន្ថែមលើនេះ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុតាមរយៈមូលនិធិអភិវឌ្ឍន៍ជំនាញ ក៏បានវិភាជថវិកាបន្ថែមសម្រាប់ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្មក្នុងវិស័យអាទិភាពមួយចំនួន ក្នុងនោះរួមមានវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកផងដែរ ដោយមានកិច្ចសហការជាមួយក្រសួងការងារនិងបណ្ដុះបណ្ដាលវិជ្ជាជីវៈ និងវិស័យឯកជន។

យ៉ាងណាមិញ ការបង្កើតការងារក្នុងវិស័យយានយន្តនិងវិស័យអេឡិចត្រូនិក តាមរយៈសេវាផ្គូផ្គងការងារ ហាក់មានចំនួនតិចតួចនៅឡើយ បើធៀបនឹងការបណ្ដុះបណ្ដាល។ ក្នុងន័យនេះ ព័ត៌មានស្ដីពីសេវាផ្គូផ្គងការងារក្នុងវិស័យទាំងពីរ គួរត្រូវបានជំរុញផ្សព្វផ្សាយឱ្យបានទូលំទូលាយបន្ថែម ដើម្បីឱ្យមានតុល្យភាពរវាងការផ្គត់ផ្គង់និងតម្រូវការកម្លាំងពលកម្មក្នុងវិស័យទាំងនេះ។ ហត្ថពលកម្មបរទេសជំនាញក្នុងវិស័យយានយន្តមានចំនួន៤៦នាក់ និងវិស័យអេឡិចត្រូនិកមានចំនួន១.៨៨៣នាក់ នៅឆ្នាំ២០២៤ ដែលហត្ថពលកម្មបរទេសជំនាញទាំងនោះ បាននិងកំពុងចូលរួមចំណែកអភិវឌ្ឍវិស័យនេះ និងផ្ទេរនូវចំណេះជំនាញបច្ចេកទេសដល់កម្មករនិយោជិតខ្មែរ។ ជាមួយគ្នានេះ រាជរដ្ឋាភិបាលគួរបន្តលើកទឹកចិត្តឱ្យយុវជនកម្ពុជាជ្រើសយកជំនាញក្នុងវិស័យទាំងពីរ ជាពិសេសវិស័យអេឡិចត្រូនិក ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការការងារដែលប្រើប្រាស់កម្រិតជំនាញមធ្យមនិងខ្ពស់ សំដៅកាត់បន្ថយការពឹងផ្អែកលើហត្ថពលកម្មជំនាញបរទេស និងហុចឱកាសការងារដែលមានគុណភាពខ្ពស់ដល់ប្រជាជនកម្ពុជា។

អន្តរាគមន៍គោលនយោបាយនេះ មានវិធានការគាំទ្រចំនួន៥ ក្នុងនោះមានវិធានការចំនួន៣ បានសម្រេចពេញលេញ និងវិធានការចំនួន២ កំពុងអនុវត្ត។

៣.៣.២- លទ្ធផលគន្លឹះនិងវិបាកនៃគោលបំណងទី៣

សរុបសេចក្ដីមក លទ្ធផលនៃការបង្កើនចំនួនកម្លាំងពលកម្មក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក ត្រូវបានវាយតម្លៃថា**សម្រេចបានភាគច្រើន** ដោយចំនួនការងារទាំងក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក សុទ្ធតែមាននិន្នាការកើនឡើងក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ។ យ៉ាងណាមិញ ចំនួនការងារក្នុងវិស័យយានយន្ត ពុំទាន់សម្រេចបានកំណើនតាមគោលដៅរំពឹងទុកនៃផ.អ.យ.អ. ខណៈចំនួនការងារក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិកសម្រេចបានកំណើនល្អប្រសើរ។ ដោយឡែក ចំណែកនៃចំនួនការងារនៃវិស័យទាំងពីរធៀបនឹង

ចំនួនការងារសរុបក្នុងវិស័យកម្មន្តសាល នៅមានកម្រិតទាបនៅឡើយ ដែលទាមទារឱ្យរាជរដ្ឋាភិបាលដាក់ចេញនូវវិធានការឆ្លើយតបនិងវិនិយោគលើធនធានមនុស្សបន្ថែមក្នុងវិស័យទាំងពីរ ដើម្បីធានាបានថាកម្ពុជាអាចមានកម្លាំងពលកម្មជំនាញគ្រប់គ្រាន់គាំទ្រដល់ខ្សែច្រវាក់ផលិតកម្មនៃវិស័យនេះ ជាពិសេស ក្នុងបរិបទដែលកម្ពុជាទទួលបានគម្រោងវិនិយោគថ្មីក្នុងវិស័យទាំងពីរជារៀងរាល់ឆ្នាំ។

ដើម្បីរួមចំណែកក្នុងការបង្កើនចំនួនកម្លាំងពលកម្មក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក ផ.អ.យ.អ. ក៏ផ្ដោតការយកចិត្តទុកដាក់លើការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវធនធានមនុស្សនិងនវានុវត្តន៍។ ចំនួនសិស្សដែលទទួលបានការបណ្ដុះបណ្ដាលជំនាញក្នុងវិស័យទាំងពីរទូទាំងប្រទេស នៅតាមគ្រឹះស្ថានអប់រំបណ្ដុះបណ្ដាលបច្ចេកទេសនិងវិជ្ជាជីវៈ បានកើនឡើងជាបន្តបន្ទាប់ ស្របជាមួយនឹងចំនួនសិស្សដែលបញ្ចប់ការបណ្ដុះបណ្ដាលជំនាញក្នុងវិស័យទាំងពីរ ហើយទទួលបានការងារធ្វើក្នុងរយៈពេល៣ខែ លើកលែងទិន្នន័យឆ្នាំ២០២៤ ប៉ុណ្ណោះ ដោយសារកម្មវិធីសិក្សាមួយចំនួនពុំទាន់ត្រូវបានបញ្ចប់។ យ៉ាងណាមិញ បើក្រឡេកមើលតាមវិស័យនីមួយៗវិញឃើញថា ចំនួនសិស្សក្នុងវិស័យយានយន្ត ហាក់មាននិន្នាការខ្ពស់ជាងចំនួនសិស្សក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក ទាំងការចុះឈ្មោះចូលរៀននិងការទទួលបានការងារធ្វើ។ ហត្ថពលកម្មបរទេសជំនាញក្នុងវិស័យទាំងពីរ បាននិងកំពុងចូលរួមចំណែកអភិវឌ្ឍវិស័យនេះ និងផ្ទេរនូវចំណេះជំនាញ បច្ចេកទេសដល់កម្មករនិយោជិតខ្មែរ។ ជាមួយគ្នានេះ រាជរដ្ឋាភិបាលគួរបន្តជំរុញការបណ្ដុះបណ្ដាលធនធានមនុស្សក្នុងវិស័យទាំងពីរដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការការងារដែលប្រើប្រាស់កម្រិតជំនាញមធ្យមនិងខ្ពស់។

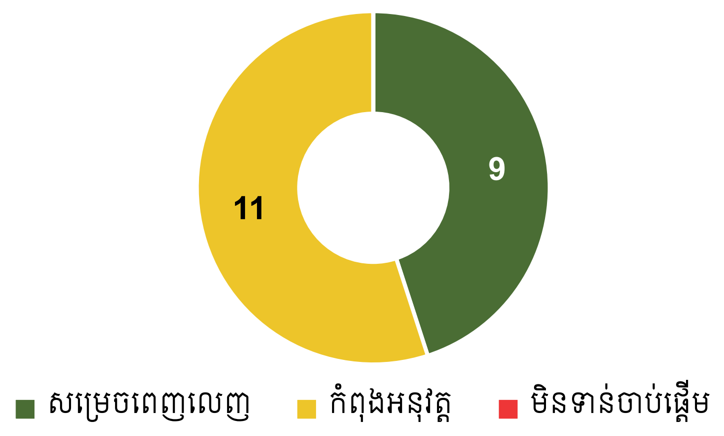
បើពិនិត្យលើទិដ្ឋភាពនៃការអនុវត្តវិធានការវិញ ក្នុងចំណោមវិធានការសរុបចំនួន៥ ដែលគាំទ្រការសម្រេចបាននូវគោលបំណងនេះ មានវិធានការចំនួន៣ បានសម្រេចពេញលេញ ខណៈវិធានការចំនួន២ កំពុងអនុវត្ត និងពុំមានវិធានការណាមួយដែលពុំទាន់ចាប់ផ្ដើមអនុវត្តឡើយ។

៨- វឌ្ឍនភាពនៃការអនុវត្តវិធានការនិងការស្ទង់មតិពីវិស័យឯកជន

៨.១- វឌ្ឍនភាពនៃការអនុវត្តវិធានការ

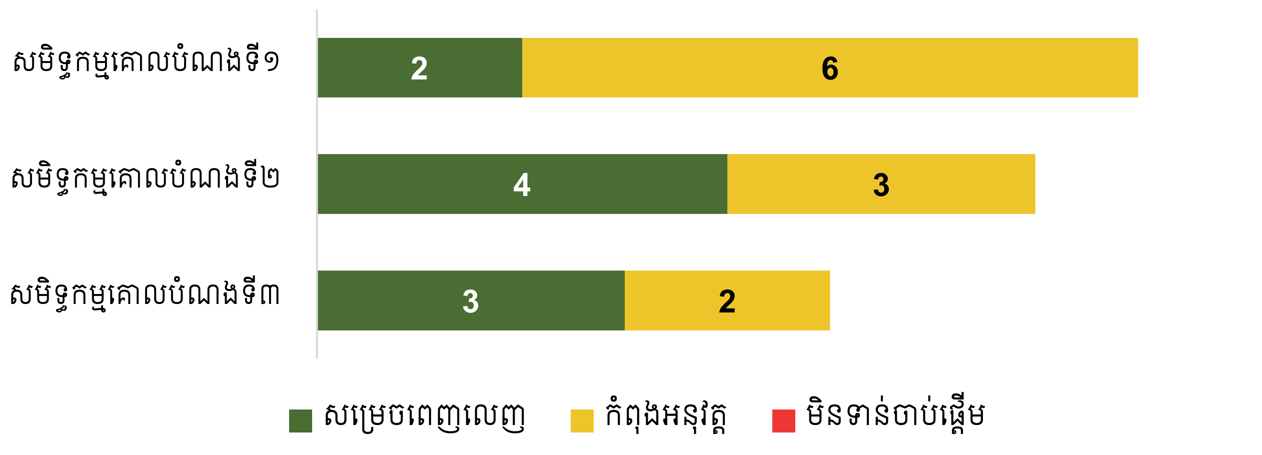
ផ.អ.យ.អ.បានដាក់ចេញនូវវិធានការចំនួន២០ ដែលមានក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុកអនុវត្តចំនួន៧ រួមមាន ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម ក្រសួងឧស្សាហកម្ម វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ ក្រសួងការងារនិងបណ្ដុះបណ្ដាលវិជ្ជាជីវៈ ក្រសួងរ៉ែនិងថាមពល និងក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។ រង្វាល់ចំនួន៣ ត្រូវបានប្រើប្រាស់សម្រាប់ការតាមដានវឌ្ឍនភាពនៃការអនុវត្តវិធានការ រួមមានសម្រេចពេញលេញ(ពណ៌បៃតង) កំពុងអនុវត្ត(ពណ៌លឿង) និងមិនទាន់ចាប់ផ្ដើម (ពណ៌ក្រហម) ដែលព័ត៌មានលម្អិតនៃការអនុវត្តវិធានការមាននៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី២។

រូបភាពទី១៨ : វឌ្ឍនភាពជារួមនៃការអនុវត្តវិធានការ

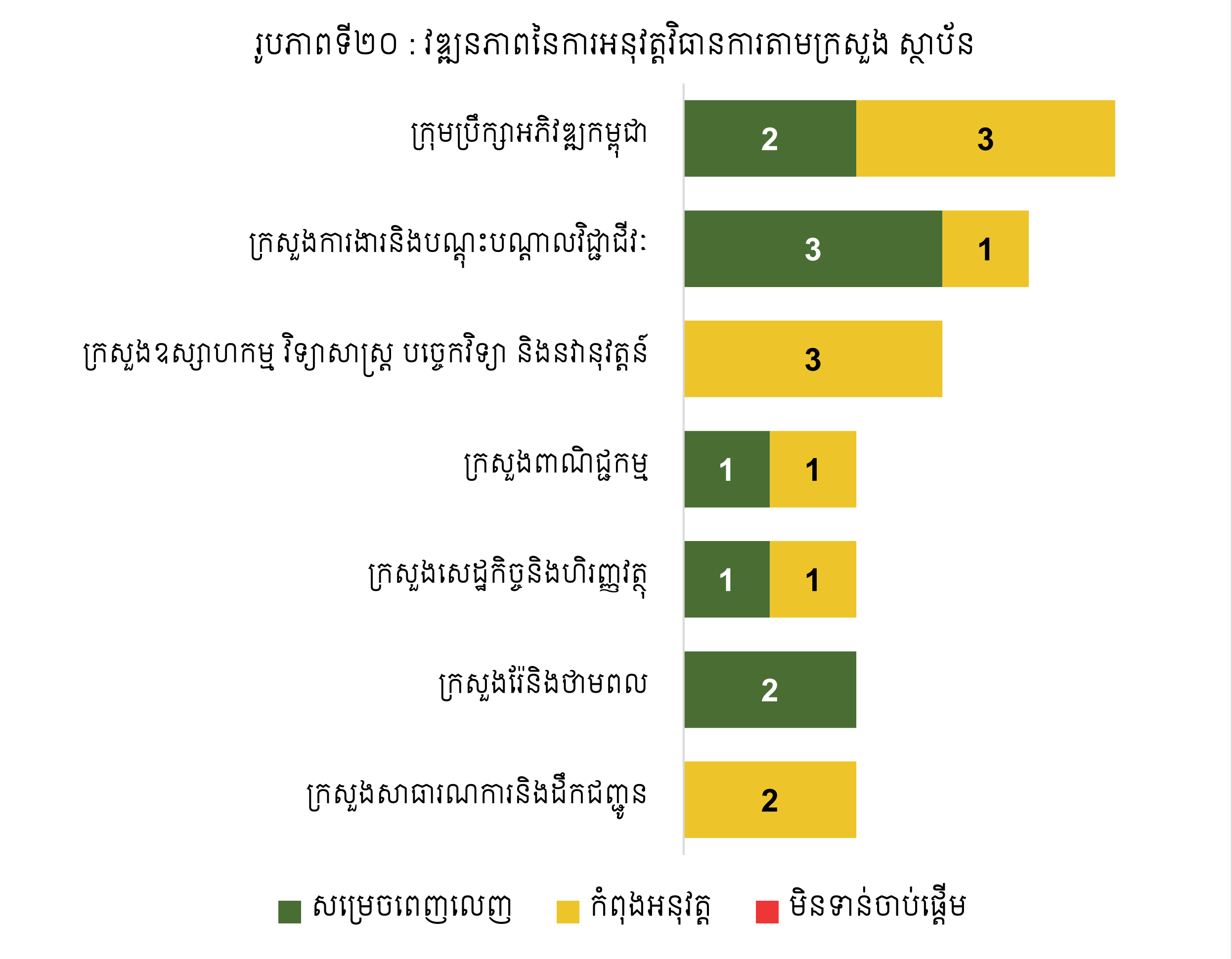


រូបភាពទី១៨ បានបង្ហាញថា ក្នុងចំណោមវិធានការទាំង២០ មានវិធានការចំនួន៩(ស្មើនឹង៤៥%) សម្រេចពេញលេញ និងវិធានការចំនួន១១(ស្មើនឹង៥៥%) កំពុងអនុវត្តដោយពុំមានវិធានការណាមួយពុំទាន់ចាប់ផ្ដើមអនុវត្តនៅឡើយ។ ពិនិត្យជារួម វិធានការជិតពាក់កណ្ដាលត្រូវបានអនុវត្តពេញលេញ ដែលតួលេខនេះបង្ហាញថា ការអនុវត្តផ.អ.យ.អ. ក្នុងរយៈពេល២ឆ្នាំដំបូងនេះ ហាក់មានវឌ្ឍនភាពល្អ ចំណែកឯវិធានការដែលនៅសល់ជាងពាក់កណ្ដាលទៀត អាចបន្តអនុវត្តឈានទៅសម្រេចបានពេញលេញក្នុងរយៈពេល៣ឆ្នាំបន្ទាប់។

រូបភាពទី១៩ : វឌ្ឍនភាពនៃការអនុវត្តវិធានការតាមគោលបំណង



រូបភាពទី១៩ បង្ហាញពីវឌ្ឍនភាពនៃការអនុវត្តវិធានការតាមគោលបំណងនីមួយៗ។ គោលបំណងទី១ "បង្កើនការវិនិយោគក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក" មានវិធានការគាំទ្រចំនួន៨ ក្នុងនោះ វិធានការចំនួន២ បានសម្រេចពេញលេញ និង៦ កំពុងអនុវត្តដោយពុំមានវិធានការណាមួយពុំទាន់ចាប់ផ្ដើមអនុវត្តនៅឡើយ។ គោលបំណងទី២ "បង្កើនការនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក" មានវិធានការគាំទ្រចំនួន៧ ដែលក្នុងនោះ វិធានការចំនួន៤ បានសម្រេចពេញលេញ និង៣ កំពុងអនុវត្ត។ គោលបំណងទី៣ "បង្កើនចំនួនកម្លាំងពលកម្មក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក" មានវិធានការគាំទ្រចំនួន៥ ក្នុងនោះ វិធានការចំនួន៣ បានសម្រេចពេញលេញ និងចំនួន២ កំពុងអនុវត្ត។



រូបភាពទី២០ បង្ហាញពីវឌ្ឍនភាពនៃការអនុវត្តវិធានការទាំង២០ តាមក្រសួង ស្ថាប័នទាំង៧ ក្នុងនោះ៖

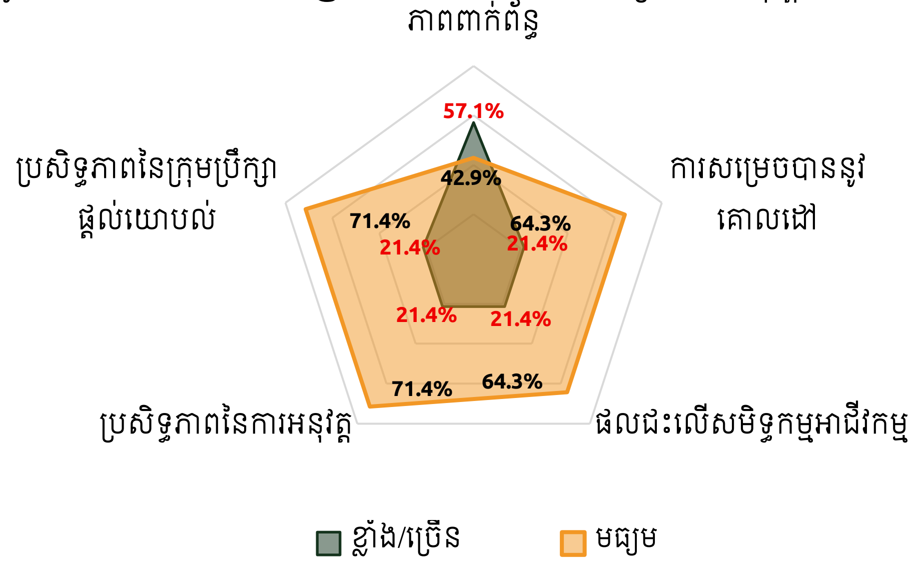
- ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា : ទទួលបន្ទុកអនុវត្តវិធានការចំនួន៥ ក្នុងនោះបានសម្រេចពេញលេញចំនួន២វិធានការ និងកំពុងអនុវត្តចំនួន៣វិធានការ
- ក្រសួងការងារនិងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ : ទទួលបន្ទុកអនុវត្តវិធានការចំនួន៤ ក្នុងនោះបានសម្រេចបានពេញលេញចំនួន៣វិធានការ និងកំពុងអនុវត្តចំនួន១វិធានការ
- ក្រសួងឧស្សាហកម្ម វិទ្យាសាស្រ្ត បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍ : ទទួលបន្ទុកអនុវត្តវិធានការចំនួន៣ ហើយកំពុងអនុវត្តទាំង៣វិធានការ
- ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម : ទទួលបន្ទុកអនុវត្តវិធានការចំនួន២ ក្នុងនោះបានសម្រេចពេញលេញចំនួន ១ វិធានការ និងកំពុងអនុវត្តចំនួន១វិធានការ
- ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ : ទទួលបន្ទុកអនុវត្តវិធានការចំនួន២ ក្នុងនោះ បានសម្រេចពេញលេញចំនួន១វិធានការ និងកំពុងអនុវត្តចំនួន១វិធានការ
- ក្រសួងរ៉ែនិងថាមពល : ទទួលបន្ទុកអនុវត្តវិធានការចំនួន២ ហើយបានសម្រេចពេញលេញទាំង២វិធានការ
- ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន : ទទួលបន្ទុកអនុវត្តវិធានការចំនួន២ ហើយកំពុងអនុវត្តទាំង២វិធានការ។

៨.២. លទ្ធផលនៃការស្ទង់មតិ

ការស្ទង់មតិនេះ មានគោលបំណងស្វែងយល់ពីទស្សនៈរបស់សមាជិកនៃក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់ដែលមកពីវិស័យឯកជនចំនួន១៤រូប លើការរៀបចំនិងអនុវត្តផ.អ.យ.អ. និន្នាការសំខាន់ៗក្នុងវិស័យនីមួយៗ ព្រមទាំងការព្យាករការវិនិយោគ។ គួរបញ្ជាក់ផងដែរថា ផ្នែកនេះវិភាគតែទៅលើលទ្ធផលគន្លឹះនៃការស្ទង់មតិប៉ុណ្ណោះ។ ចំពោះលទ្ធផលទាំងស្រុងនៃការស្ទង់មតិពីវិស័យឯកជន មានលម្អិតនៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី៣។

ផ្នែកទី១- លទ្ធផលនៃការស្ទង់មតិលើការរៀបចំនិងអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវ

រូបភាពទី២១ : ការយល់ឃើញរបស់វិស័យឯកជនលើការរៀបចំនិងអនុវត្តផ.អ.យ.អ.



អ្នកស្ទង់មតិពីវិស័យឯកជន បានបង្ហាញចំណាប់អារម្មណ៍លើការរៀបចំនិងអនុវត្តផ.អ.យ.អ. (រូបភាពទី២១) ដូចខាងក្រោម៖

ក. ការរៀបចំផ.អ.យ.អ.

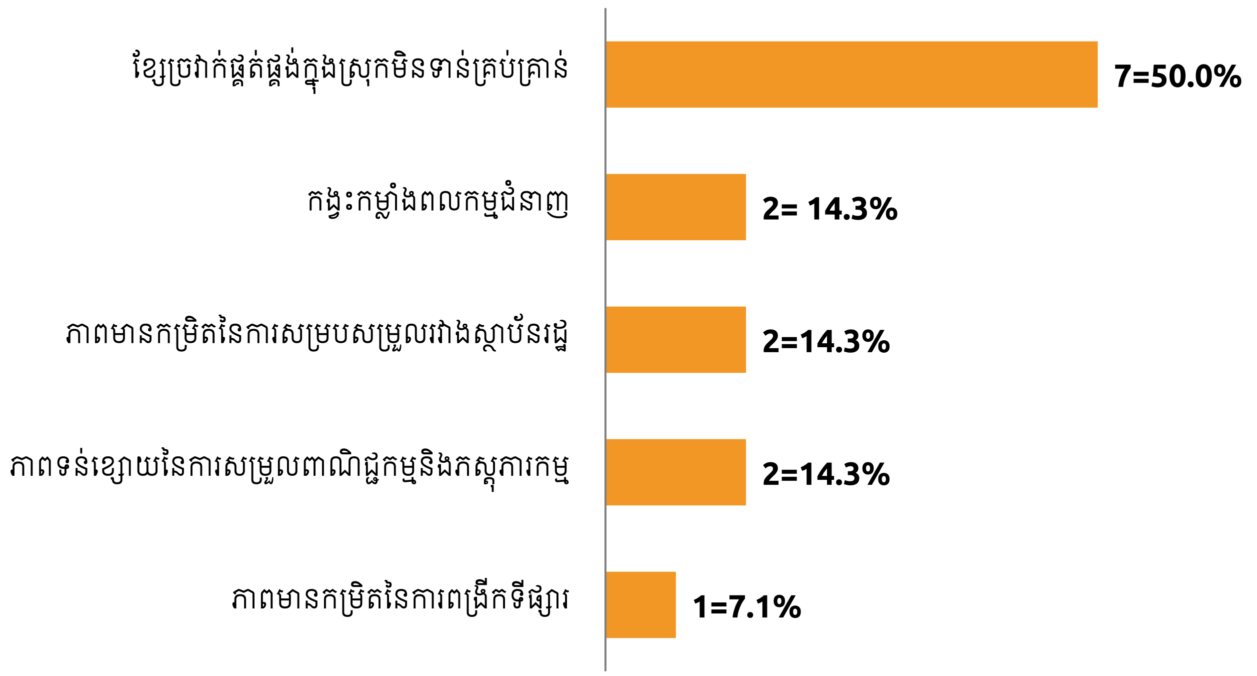
- ប្រមាណ៥៧% យល់ថា ផ.អ.យ.អ. មានភាពពាក់ព័ន្ធខ្លាំងនឹងអាជីវកម្មរបស់ខ្លួន ខណៈប្រមាណ៤៣% យល់ថា ផ.អ.យ.អ. មានភាពពាក់ព័ន្ធមធ្យម
- ប្រមាណ២១% យល់ថាគោលដៅនាំចេញនិងបង្កើតការងារដែលមានកំណត់ក្នុងផ.អ.យ.អ. អាចសម្រេចបានក្នុងកម្រិតច្រើន ខណៈប្រមាណ៦៤% យល់ថាអាចសម្រេចបានកម្រិតមធ្យម។

ខ. ការអនុវត្តផ.អ.យ.អ.

- ប្រមាណ២១% យល់ថា ផ.អ.យ.អ. មានផលជះខ្លាំងលើសមិទ្ធកម្មអាជីវកម្ម ខណៈប្រមាណ៦៤% យល់ថាមានផលជះមធ្យម
- ប្រមាណ២១% ស្មើៗគ្នា យល់ថាការអនុវត្តជារួម និងក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់មានប្រសិទ្ធភាពខ្លាំងក្នុងការជំរុញការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក ខណៈប្រមាណ៧១% ស្មើៗគ្នាយល់ថាមានប្រសិទ្ធភាពមធ្យម។

អ្នកស្ទង់មតិពីវិស័យឯកជន បានផ្តល់ធាតុចូលសំខាន់ៗមួយចំនួនពាក់ព័ន្ធនឹងការកែលម្អក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់ ដើម្បីគាំទ្រដល់ការរីកលូតលាស់របស់វិស័យទាំងពីរឱ្យបានកាន់តែប្រសើរឡើង ដែលក្នុងនោះរួមមានការបញ្ចូលធាតុចូលបន្ថែមពីវិស័យឯកជន ការពិភាក្សាបន្ថែមនិងតាមដានពីវឌ្ឍនភាពនៃការដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមដែលបានលើកឡើង ការសម្របសម្រួលជាមួយតួអង្គពាក់ព័ន្ធ ការទាក់ទងឱ្យបានញឹកញាប់ជាមួយវិស័យឯកជន ការរួមបញ្ចូលវិស័យឯកជនជាសមាជិកក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់ឱ្យបានកាន់តែច្រើន និងជំរុញឱ្យពួកគេមានភាពកាន់តែសកម្ម ចែករំលែកនូវព័ត៌មានពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យនីមួយៗ និងកំណត់លក្ខខណ្ឌតម្រូវឱ្យសហប្រធានផ្នែកឯកជនលើកនូវរាល់បញ្ហាទាំងអស់ក្នុងវិស័យនីមួយៗ ដើម្បីទទួលបានដំណោះស្រាយជាដើម។ ខណៈអ្នកចូលរួមការស្ទង់មតិមួយចំនួនស្នើឱ្យមានការជួបប្រជុំជាទៀងទាត់រៀងរាល់៦ខែម្តង រីឯអ្នកចូលរួមមួយចំនួនទៀតស្នើឱ្យមានកិច្ចប្រជុំតិចជាងនេះ ប៉ុន្តែជំរុញការអនុវត្តឱ្យមានប្រសិទ្ធភាព។

រូបភាពទី២២ : ការយល់ឃើញរបស់វិស័យឯកជនលើគម្លាតធំបំផុតរវាងចក្ខុវិស័យ និងការអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវ

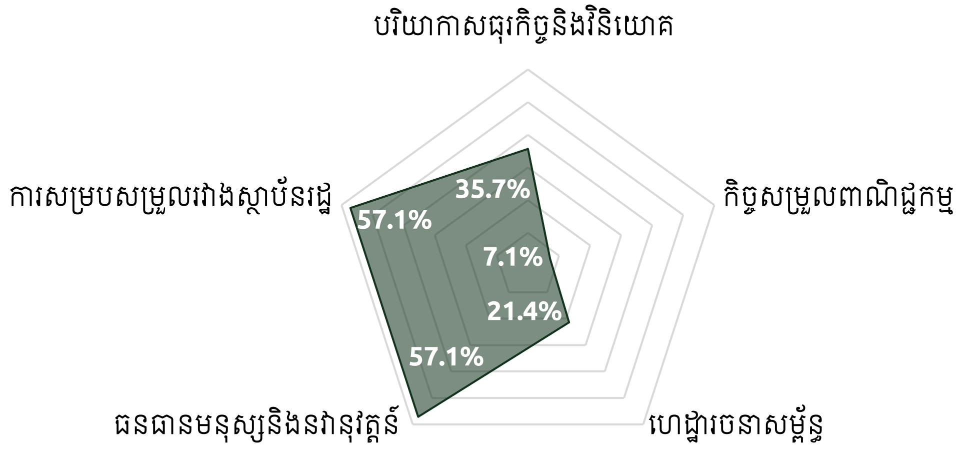


រូបភាពទី២២បង្ហាញថា ៥០% យល់ថា គម្លាតធំបំផុតរវាងចក្ខុវិស័យនិងការអនុវត្តផ.អ.យ.អ. គឺខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់ក្នុងស្រុកមិនទាន់គ្រប់គ្រាន់ ខណៈប្រមាណ១៤% រៀងគ្នា យល់ថា កង្វះកម្លាំងពលកម្មជំនាញ ភាពមានកម្រិតនៃការសម្របសម្រួលរវាងស្ថាប័នរដ្ឋ និងភាពទន់ខ្សោយនៃការសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម និងភស្តុភារកម្ម ជាគម្លាតធំបំផុត និងប្រមាណ៧% យល់ថា ភាពមានកម្រិតនៃការពង្រីកទីផ្សារ ជាគម្លាតធំបំផុត។

ជាមួយគ្នានេះ អ្នកស្ទង់មតិពីវិស័យឯកជន បានផ្តល់ធាតុចូលសំខាន់ៗមួយចំនួនពាក់ព័ន្ធនឹងចំណុចអាទិភាព ដែលរាជរដ្ឋាភិបាលអាចពិចារណា ប្រសិនបើមានការពិនិត្យឡើងវិញជាផ្លូវការឬធ្វើបច្ចុប្បន្នកម្មផ.អ.យ.អ.។ ចំណុចអាទិភាពទាំងនោះរួមមានការបង្កើតចង្កោមឧស្សាហកម្មឬតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសសម្រាប់វិស័យជាក់លាក់ ដូចជា វិស័យយានយន្ត ការបង្កើនការសម្របសម្រួលរវាងក្រសួង ស្ថាប័នរដ្ឋ ការគិតគូរលើ

គោលការណ៍បរិស្ថាន សង្គម និងអភិបាលកិច្ច(Environment, Social and Governance-ESG), ការពង្រឹងខ្សែប្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់ក្នុងស្រុក ការពង្រឹងកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម និងការធ្វើសាមញ្ញកម្មនីតិវិធី ការពង្រឹងតម្លាភាព ការបង្កើនចំនួនកម្លាំងពលកម្ម និងកម្មករជំនាញ និងការសម្រួលដល់ការវិនិយោគគ្រឿងបន្លាស់ជាដើម។

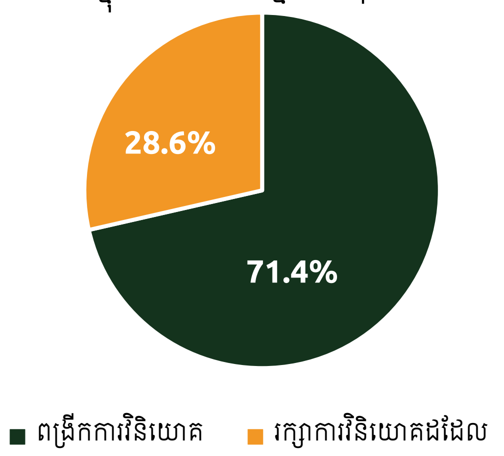
រូបភាពទី២៣: ផ្នែកដែលមានភាពប្រសើរឡើង ជាលទ្ធផលនៃការអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវ



រូបភាពទី២៣បង្ហាញថា ប្រមាណ៥៧% រៀងគ្នា យល់ថា ផ្នែកដែលមានភាពប្រសើរឡើង ដែលជាលទ្ធផលនៃការអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវ គឺការសម្របសម្រួលរវាងស្ថាប័នរដ្ឋ និងធនធានមនុស្សនិងនវានុវត្តន៍ ខណៈប្រមាណ៣៦% ២១% និង ៧% យល់ថាផ្នែកដែលមានភាពប្រសើរឡើង គឺបរិយាកាសធុរកិច្ចនិងវិនិយោគ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម រៀងគ្នា។

ផ្នែកទី២- លទ្ធផលនៃការស្ទង់មតិលើនិន្នាការវិនិយោគ និងការព្យាករវិនិយោគ

រូបភាពទី២៤: ផែនការវិនិយោគរបស់វិនិយោគិនក្នុងវិស័យទាំងពីរនៅកម្ពុជា ក្នុងរយៈពេល២ឆ្នាំខាងមុខ



រូបភាពទី២៤បង្ហាញថា ប្រមាណ៧១% នឹងពង្រីកការវិនិយោគ ខណៈ២៩% នឹងរក្សាការវិនិយោគនៅដដែល ក្នុងរយៈពេល២ឆ្នាំខាងមុខ។

ជាមួយគ្នានេះ អ្នកស្ទង់មតិពីវិស័យឯកជន ក៏បានលើកឡើងនូវនិន្នាការសំខាន់ៗ ដែលអាចជះឥទ្ធិពលដល់ការវិនិយោគរបស់ពួកគេ ដែលក្នុងនោះរួមមានកត្តាភូមិសាស្ត្រនយោបាយ គោលនយោបាយ ការគាំទ្រ និងការសម្របសម្រួលរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ការធ្វើសាមញ្ញកម្មនិងពន្លឿននីតិវិធី កត្តាបច្ចេកវិទ្យា កត្តាពន្ធគយ និងរបាំងពន្ធគយ ជាដើម។ ទន្ទឹមនេះ ចំពោះទិសដៅនៃវិស័យទាំងពីរនេះ ក្នុងរយៈពេល៣-៥ឆ្នាំខាងមុខ អ្នកស្ទង់មតិបានលើកឡើងពីការផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់លើកម្មន្តសាលដែលមានតម្លៃបន្ថែម បច្ចេកវិទ្យានិងជំនាញខ្ពស់ ការបង្កើនផលិតកម្មក្នុងស្រុក ការវិនិយោគបន្ថែមលើជំនាញ ការបង្កើនប្រសិទ្ធភាពនៃគោលនយោបាយ ការគ្រប់គ្រងឱ្យបានតឹងរ៉ឹងជាងមុនលើការផ្តល់អាជ្ញាបណ្ណ ការផ្តល់សេវាសាធារណៈដែលមានគុណភាពខ្ពស់និងមានតម្លាភាព។ ដោយឡែក ចំពោះទិសដៅជាក់លាក់ក្នុងវិស័យយានយន្ត អ្នកស្ទង់មតិបានលើកឡើងអំពីការបង្កើនចំណែកទីផ្សារក្នុងស្រុកសម្រាប់ការលក់យានយន្តដែលផលិតក្នុងស្រុក ឱ្យបាន ៧០% ការផលិតយានយន្តក្នុងស្រុកដែលមានតម្លៃទាបជាងយានយន្តនាំចូល និងការបង្កើតការងារដល់ប្រមាណ៣០.០០០ កន្លែង ជាដើម។

ផ្នែកទី៣- សរុបន័យ

ជារួម លទ្ធផលនៃការស្ទង់មតិបង្ហាញថា ផ.អ.យ.អ.ត្រូវបានរៀបចំឡើងស្របតាមការរំពឹងទុករបស់ផ្នែកឯកជនក្នុងវិស័យទាំងពីរ ដោយអ្នកស្ទង់មតិភាគច្រើនយល់ថា ផ.អ.យ.អ.នេះមានភាពពាក់ព័ន្ធខ្លាំងនឹងអាជីវកម្មរបស់ពួកគេ ខណៈគោលដៅនាំចេញនិងការបង្កើតការងារ គឺអាចសម្រេចបានក្នុងកម្រិតមធ្យម។ យ៉ាងណាមិញ អ្នកស្ទង់មតិភាគច្រើនយល់ថា ដើម្បីសម្រេចបាននូវចក្ខុវិស័យរបស់ផ.អ.យ.អ. គួរមានការផ្តោតបន្ថែមលើការពង្រឹងខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់ក្នុងស្រុក។ ដោយឡែក ចំពោះការអនុវត្តផ.អ.យ.អ. អ្នកស្ទង់មតិភាគច្រើនយល់ថាមានប្រសិទ្ធភាព និងផលជះមធ្យមលើអាជីវកម្មរបស់ពួកគេ។ ទន្ទឹមនេះ ក្នុងចំណោមផ្នែកទាំង៥ ដែលផ.អ.យ.អ. ត្រូវបានរំពឹងថានឹងមានភាពប្រសើរឡើង តាមរយៈការដាក់ចេញនូវវិធានការទាំង២០ មានផ្នែកចំនួន២ គឺការសម្របសម្រួលរវាងស្ថាប័នរដ្ឋនិងធនធានមនុស្សនិងនវានុវត្តន៍ ដែលត្រូវបានអ្នកស្ទង់មតិភាគច្រើនវាយតម្លៃថាមានភាពប្រសើរឡើង។ ក្នុងន័យនេះ ផ្នែកចំនួន៣ទៀត រួមមានបរិយាកាសធុរកិច្ច និងវិនិយោគ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម គួរមានការពង្រឹងបន្ថែម។ ទោះជាមានការយល់ឃើញបែបនេះក៏ដោយ ក៏វិនិយោគិនទាំងអស់ដែលបានចូលរួមក្នុងការស្ទង់មតិ នៅតែលើកឡើងពីផែនការក្នុងការពង្រីកការវិនិយោគឬរក្សាការវិនិយោគដដែល ដោយពុំមានវិនិយោគិនណាមួយមានផែនក្នុងការកាត់បន្ថយការវិនិយោគនោះទេ។

៥- បញ្ហាប្រឈមនិងហានិភ័យក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក

៥.១- បញ្ហាប្រឈមនៃការអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវ

ជារួម ក្នុងការអនុវត្តវិធានការ ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុកអនុវត្ត បានជួបប្រទះនូវកង្វះធនធានមនុស្ស ថវិកាគាំទ្រ និងការចូលរួមពីភាគីពាក់ព័ន្ធក្នុងការលើកកម្ពស់ផលប្រយោជន៍រួម។ ក្រៅពីនេះ ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុកអនុវត្ត ក៏ជួបប្រទះនូវបញ្ហាលំបាកក្នុងការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យនិងប្រព័ន្ធព័ត៌មាន ព្រមទាំងការលំបាកក្នុងការកំណត់នីតិវិធីរួមក្នុងការសម្រេចបានការអនុវត្តវិធានការ ដែលមានចែងនៅក្នុងផ.អ.យ.អ. ផងដែរ។ បន្ថែមលើនេះ កិច្ចសម្របសម្រួលជាមួយក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ និងកង្វះការផ្តល់កិច្ចសហការពីប្រទេសជិតខាងក្នុងការអនុវត្តវិធានការ ក៏ចោទជាបញ្ហាប្រឈមផងដែរ(ព័ត៌មានលម្អិតមាននៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី៥)។

៥.២- បញ្ហាប្រឈមដែលវិស័យឯកជនលើកឡើងក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក

វិនិយោគិនក្នុងវិស័យទាំងពីរ ជួបប្រទះបញ្ហាប្រឈមរួមមួយចំនួនដូចខាងក្រោម៖

- កង្វះធនធានមនុស្ស និងភាពពុំសូវស៊ីចង្វាក់គ្នារវាងការផ្គត់ផ្គង់និងតម្រូវការជំនាញ នាំឱ្យមានការលំបាកក្នុងការស្វែងរកកម្លាំងពលកម្ម ដែលមានគុណវុឌ្ឍិសមស្របទៅនឹងតម្រូវការផលិតកម្មជាក់ស្តែង
- បន្ទុកអនុលោមភាព និងភាពស្មុគស្មាញនៃបទប្បញ្ញត្តិ នីតិវិធី និងបញ្ហាការិយាធិបតេយ្យនៅតាមក្រសួង ស្ថាប័នមួយចំនួន
- ការលំបាកក្នុងការស្វែងរកអ្នកផ្គត់ផ្គង់ក្នុងស្រុក ដោយសារកង្វះព័ត៌មានពីទីផ្សារផ្គត់ផ្គង់ និងពុំមានប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីផ្គត់ផ្គង់គ្រប់គ្រាន់
- ភាពអាក់រអួលនៃការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនីនិងថ្លៃអគ្គិសនីខ្ពស់ បណ្តាលឱ្យប៉ះពាល់ដល់ដំណើរការផលិតកម្ម និងធ្វើឱ្យថ្លៃដើមផលិតកម្មខ្ពស់
- ភាពមានកម្រិតនៃសមត្ថភាពផ្ទុកនិងផ្ទេរផ្ទួរទំនិញ នៅតាមកំពង់ផែអន្តរជាតិ
- ការរឹតបន្តឹងលើវិធានប្រភពដើមកំណើតទំនិញ (Rule of origin) និងស្តង់ដាគុណភាពនៅតាមទីផ្សារនាំចេញមួយចំនួន
- កង្វះព័ត៌មានទីផ្សារដែលមានតម្លាភាពនិងជឿទុកចិត្តបាន[៨, ៩] នាំឱ្យវិនិយោគិនពិបាកក្នុងការប៉ាន់ស្មាននិងវាយតម្លៃពីទំហំតម្រូវការទីផ្សារ និងស្ទាក់ស្ទើរក្នុងការបណ្តាក់ទុនវិនិយោគនៅកម្ពុជា
- ការដាក់របាំងពន្ធគយនិងមិនមែនពន្ធគយនៃទីផ្សារនាំចេញ[១០]
- ខ្សែច្រវាក់តម្លៃស្ថិតក្នុងដំណាក់កាលទើបតែចាប់ផ្តើមលូតលាស់នៅឡើយ[១១] (Infant stage) និងកង្វះការវិនិយោគក្នុងការផលិតនិងកែច្នៃវត្ថុធាតុដើមផលិតកម្ម ដូចជាផលិតកម្មទង់ដែង ស៊ីលីកូន ជ័រឬកៅស៊ូ និងកញ្ចក់ ជាដើម[១២]។

៥.៣- ហានិភ័យ

ការចាកចេញពីឋានៈជាប្រទេសអភិវឌ្ឍតិចតួច អាចនឹងនាំឱ្យកម្ពុជាបាត់បង់នូវការអនុគ្រោះផ្នែកពាណិជ្ជកម្ម ជាពិសេសចំពោះការនាំចេញផលិតផលអេឡិចត្រូនិក និងយានយន្តទៅកាន់ទីផ្សារធំៗមួយចំនួន ដូចជាប្រព័ន្ធអនុគ្រោះពន្ធទូទៅ (Generalized System of Preferences-GSP) សម្រាប់ទីផ្សារសហរដ្ឋអាម៉េរិក ប្រព័ន្ធអនុគ្រោះពន្ធគ្រប់យ៉ាងលើកលែងតែអាវុធ (Everything But Arms-EBA) សម្រាប់ទីផ្សារសហភាពអឺរ៉ុប និងប្រព័ន្ធអនុគ្រោះទូទៅសម្រាប់ប្រទេសអភិវឌ្ឍតិចតួច (GSP LDC-Specific Schemes)។ ជាមួយគ្នានេះ ក្រៅពីទិដ្ឋភាពផ្នែកពាណិជ្ជកម្ម កម្ពុជាអាចប្រឈមនឹងការបាត់បង់ភាពអនុគ្រោះផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ ជំនួយបច្ចេកទេស និងភាពអនុគ្រោះក្នុងការអនុវត្តកាតព្វកិច្ចជាសមាជិកនៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង និងសហគមន៍អន្តរជាតិនានា ផងដែរ។

---

[៨] Eurocham Whitebook ២០២៤

[៩] Sector Brief Cambodia: Electrical and Electronic Equipment Industry

[១០] Business Opportunities in Cambodia: The Electrical and Electronic Equipment Industry, GIZ

[១១] Cambodia in the Electronic and Electrical Global Value Chains, CDRI

[១២] ibid

បន្ថែមលើនេះទៅទៀត និន្នាការចម្បងៗមួយចំនួនដូចជាការបន្តអូសបន្លាយនៃភាពតានតឹងផ្នែកភូមិសាស្ត្រនយោបាយ សង្គ្រាមពាណិជ្ជកម្ម ក៏ដូចជាការកើនឡើងនូវការអនុវត្តគោលនយោបាយគាំពារនិយម បាននិងកំពុងបង្កើតជារបាំងមកលើពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិនិងលំហូរទុនវិនិយោគសកល ដែលការណ៍នេះក៏អាចនឹងមានផលប៉ះពាល់ដល់លំហូរទុនវិនិយោគបរទេសមកកម្ពុជា និងការនាំចូលវត្ថុធាតុដើមសម្រាប់ផលិត ព្រមទាំងការនាំចេញគ្រឿងបង្គុំយានយន្តនិងបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកផងដែរ។ ទន្ទឹមនេះ ការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងពីរនៅកម្ពុជា ក៏អាចនឹងរងផលប៉ះពាល់ពីការធ្លាក់ចុះនៃកំណើនសេដ្ឋកិច្ចសកល ការរៀបចំឡើងវិញនៃរចនាសម្ព័ន្ធខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់តំបន់និងសកល លក្ខខណ្ឌហិរញ្ញវត្ថុសកល និងការកើនឡើងនៃការយកចិត្តទុកដាក់លើការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ និងឌីជីថលូបនីយកម្ម។ ជាមួយគ្នានេះ ប្រទេសជាសមាជិកអាស៊ានផ្សេងទៀត បាននិងកំពុងដាក់ចេញគោលនយោបាយលើកទឹកចិត្តសារពើពន្ធនិងមិនមែនសារពើពន្ធ ដែលកាន់តែមានភាពអំណោយផលខ្ពស់ជាងមុន ក្នុងការទាក់ទាញវិនិយោគនិងអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត(ជាពិសេសយានយន្តអគ្គិសនី) និងអេឡិចត្រូនិក។ ការណ៍នេះអាចធ្វើឱ្យការទាក់ទាញវិនិយោគក្នុងវិស័យទាំងពីរ កាន់តែមានភាពប្រកួតប្រជែងខ្លាំងជាងមុន។

៦- សេចក្តីសន្និដ្ឋាននិងអនុសាសន៍

របាយការណ៍វាយតម្លៃលើការអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូចនិកកម្ពុជា ត្រូវបានរៀបចំឡើងក្នុងគោលបំណងផ្តល់នូវព័ត៌មានគ្រប់ជ្រុងជ្រោយជូនតួអង្គពាក់ព័ន្ធអំពីវឌ្ឍនភាពនៃការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងពីរ ព្រមទាំងផ្តល់ជាមូលដ្ឋានសម្រាប់ក្រសួង ស្ថាប័នក្នុងការពន្លឿនការអនុវត្តវិធានការដែលនៅសេសសល់ និងដាក់ចេញនូវវិធានការបន្ថែម ដើម្បីពន្លឿនការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងពីរ។ ក្នុងការរៀបចំរបាយការណ៍នេះ ឧបករណ៍សំខាន់ៗនៃក្របខ័ណ្ឌតាមដាននិងវាយតម្លៃ ត្រូវបានយកមកប្រើប្រាស់ចំនួន៣ រួមមានតក្កកម្មអន្តរាគមន៍ ក្របខ័ណ្ឌតក្កកម្ម និងទម្រង់គំរូរបាយការណ៍។ បន្ថែមលើនេះ លទ្ធផលនៃការស្ទង់មតិនិងទស្សនកិច្ចសិក្សាទៅក្រុមហ៊ុនចំនួន២០ ក្នុងវិស័យទាំងពីរ ក៏ត្រូវបានរួមបញ្ចូលក្នុងរបាយការណ៍នេះផងដែរ។

បន្ទាប់ពីផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះត្រូវបានអនុម័តរយៈពេល២ឆ្នាំកន្លងមក ការវិភាគខាងលើបង្ហាញថា គោលបំណងទាំង៣ ពុំមានវឌ្ឍនភាពស្មើគ្នានោះទេ។ គោលបំណងទី១ "បង្កើនសកម្មភាពវិនិយោគក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក" និងគោលបំណងទី២ "បង្កើនការនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក" ត្រូវបានវាយតម្លៃថា សម្រេចបានដោយផ្នែកដូចគ្នា ដោយឡែកគោលបំណងទី៣ "បង្កើនចំនួនកម្លាំងពលកម្មក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក" ត្រូវបានវាយតម្លៃថា សម្រេចបានភាគច្រើន។ រីឯការអនុវត្តវិធានការវិញ ក្នុងចំណោមវិធានការទាំង២០ មានវិធានការចំនួន៩ ត្រូវបានសម្រេចពេញលេញ និងវិធានការចំនួន១១ កំពុងអនុវត្ត។

បើក្រឡេកមើលពីការយល់ឃើញរបស់វិស័យឯកជនមួយចំនួនក្នុងវិស័យទាំងពីរ តាមរយៈការស្ទង់មតិបង្ហាញថា ដើម្បីសម្រេចបាននូវចក្ខុវិស័យរបស់ផ.អ.យ.អ. គួរមានការផ្តោតបន្ថែមលើការពង្រឹងខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់ក្នុងស្រុក។ ក្នុងចំណោមផ្នែកទាំង៥ ដែលផែនទីបង្ហាញផ្លូវត្រូវបានរំពឹងថានឹងមានភាពប្រសើរឡើង មានផ្នែកចំនួន២គឺ (១) ការសម្របសម្រួលរវាងស្ថាប័នរដ្ឋ និង(២) ធនធានមនុស្សនិងនវានុវត្តន៍ ដែលត្រូវបានអ្នកស្ទង់មតិភាគច្រើនវាយតម្លៃថាមានភាពប្រសើរឡើង។ ក្នុងន័យនេះ ផ្នែកចំនួន៣ទៀត រួមមាន (១) បរិយាកាសធុរកិច្ច និងវិនិយោគ (២) ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និង (៣) កិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម គួរមានការ

ពង្រឹងបន្ថែម។ បន្ថែមលើការយល់ឃើញខាងលើនេះ វិនិយោគិនទាំងអស់ដែលបានចូលរួមក្នុងការស្ទង់មតិភាគច្រើនបានបង្ហាញពីផែនការក្នុងការពង្រីកការវិនិយោគរបស់ខ្លួន និងមួយចំនួនទៀតរក្សាការវិនិយោគនៅដដែល ហើយពុំមានវិនិយោគិនណាមួយមានផែនការកាត់បន្ថយការវិនិយោគនោះទេ។

ដោយឡែកក្នុងការអនុវត្តផ.អ.យ.អ.នេះ ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុកអនុវត្ត បាននិងកំពុងជួបប្រទះបញ្ហាប្រឈមមួយចំនួន ដែលធ្វើឱ្យការអនុវត្តវិធានការពុំសម្រេចបានតាមការរំពឹងទុក ខណៈផ្នែកឯកជនក្នុងវិស័យទាំងពីរ ក៏បានលើកឡើងនូវបញ្ហាប្រឈមមួយចំនួនដែលពួកគេបាននិងកំពុងជួបប្រទះក្នុងប្រតិបត្តិការអាជីវកម្មប្រចាំថ្ងៃផងដែរ។ ទន្ទឹមនឹងបញ្ហាប្រឈមទាំងនេះ ការចាកចេញពីឋានៈជាប្រទេសអភិវឌ្ឍតិចតួច ភាពមិនប្រាកដប្រជានៃនិម្មាបនកម្មសេដ្ឋកិច្ចសកល និងដាក់ចេញគោលនយោបាយលើកទឹកចិត្តនានារបស់ប្រទេសជិតខាងក្នុងតំបន់ ក៏ចោទជាហានិភ័យដល់ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជាផងដែរ។

ផ្អែកលើលទ្ធផលនៃការវិភាគលើសមិទ្ធកម្មគោលបំណងទាំងបី ការស្ទង់មតិនិងបញ្ហាប្រឈមដែលបានលើកឡើងដោយក្រសួង ស្ថាប័ន និងវិស័យឯកជន ព្រមទាំងហានិភ័យខាងលើ អនុសាសន៍មួយចំនួនគួរត្រូវបានពិចារណាក្នុងការអនុវត្ត ដែលក្នុងនោះរួមមានៈ

(១) បន្តពង្រឹងឧស្សាហកម្មប្រតិគមន៍ ដោយពិចារណាដាក់ចេញនូវវិធានការបន្ថែមទាំងផ្នែកជំរុញការផ្គត់ផ្គង់និងតម្រូវការ ព្រមទាំងលើកកម្ពស់សមត្ថភាពផលិតនិងស្តង់ដាផ្គត់ផ្គង់របស់សហគ្រាសក្នុងស្រុក។

(២) បន្តបង្កើនភាពប្រកួតប្រជែងនិងភាពទាក់ទាញនៃវិស័យទាំងពីរ រួមទាំងការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនី។

(៣) បន្តធ្វើពិពិធកម្មវិស័យទាំងពីរបន្ថែមទៀត ដោយផ្តោតលើការផលិតគ្រឿងបង្គុំនិងការផ្គុំដំឡើងសម្រាប់បម្រើការនាំចេញ តាមរយៈការរៀបចំក្របខ័ណ្ឌគោលនយោបាយសម្រាប់ជំរុញពិពិធកម្មនិងភាពទាក់ទាញរបស់កម្ពុជា ជាពិសេសការពិនិត្យកែសម្រួលអនុក្រឹត្យស្តីពីការអនុវត្តច្បាប់ស្តីពីវិនិយោគ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តពាក់ព័ន្ធឡើងវិញជាបន្ទាន់។

(៤) ពង្រឹងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយដៃគូពាណិជ្ជកម្មទ្វេភាគីនិងពហុភាគី។

(៥) ពង្រឹងភាពស៊ីចង្វាក់គ្នារវាងការផ្គត់ផ្គង់និងតម្រូវការជំនាញ តាមរយៈការលើកទឹកចិត្តដល់វិស័យឯកជន ក្នុងការកំណត់ឱ្យបានច្បាស់លាស់នូវតម្រូវការជំនាញជាក់លាក់សម្រាប់វិស័យទាំងពីរ និងធ្វើការស្ទង់មតិជាប្រចាំលើប្រធានបទនេះ។

សម្រាប់ទិសដៅបន្ទាប់ គណៈកម្មាធិការប្រតិបត្តិនឹងត្រូវដឹកនាំសម្របសម្រួលពិនិត្យលើ (១) ការកែសម្រួលវិធានការ "កំណត់ទីតាំង/តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសសម្រាប់ចង្កោមវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក" មកជា "ចង្អុលទិសទីតាំង/តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសសម្រាប់ចង្កោមវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក" ដោយមានការជំរុញនិងគាំទ្រនានាពីរាជរដ្ឋាភិបាល ពិសេសលើការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដើម្បីធានាប្រសិទ្ធភាព និងវឌ្ឍនភាពនៃការអនុវត្តវិធានការនេះ (២) ការកែសម្រួលឬកំណត់សូចនាករ/បង្គោលចរ និងក្របខ័ណ្ឌពេលវេលាបញ្ចប់ការអនុវត្តសម្រាប់វិធានការកំពុងអនុវត្តទាំង១១ ជាពិសេសវិធានការដែលពុំទាន់មានវឌ្ឍនភាពល្អប្រសើរឬពុំទាន់ដំណើរការដោយរលូន (៣) ការកំណត់វិធានការថ្មី ដែលជំនួសវិធានការដែលសម្រេច

ពេញលេញទាំង៩ ដើម្បីឆ្លើយតបនឹងបញ្ហាប្រឈមនិងអនុសាសន៍ដែលលើកឡើងដោយវិស័យឯកជន និងបន្តអភិវឌ្ឍន៍វិស័យទាំងពីរ និង(៤) ការតម្រង់ទិសដល់លេខាធិការដ្ឋានIDP ក្នុងការសម្របសម្រួលផ្តល់សេវាថែទាំវិនិយោគ និងជំរុញទាក់ទាញវិនិយោគឱ្យមានប្រសិទ្ធភាពក្នុងវិស័យទាំងពីរ ដើម្បីរក្សាវិនិយោគិនដែលមានស្រាប់ លើកទឹកចិត្តក្នុងការពង្រីកបន្ថែមនិងទាក់ទាញវិនិយោគិនថ្មីៗ។ ទន្ទឹមនេះ ក.អ.ក.និងគ្រប់ក្រសួងស្ថាប័នទទួលបន្ទុក ត្រូវជំរុញការអនុវត្តវិធានការឱ្យបានពេញលេញនិងមានប្រសិទ្ធភាព។ ក.អ.ក.ក៏នឹងបន្តតាមដានវឌ្ឍនភាពជាប្រចាំនៃការអនុវត្តវិធានការក្នុងផ.អ.យ.អ. ដែលទាមទារឱ្យមានការបន្តសហការយ៉ាងជិតស្និទ្ធពីក្រសួង ស្ថាប័ន ប្រកបដោយស្មារតីទទួលខុសត្រូវខ្ពស់។

បញ្ជីពាក្យកាត់

បញ្ជីពាក្យកាត់សំខាន់ៗជាភាសាខ្មែរ

ក.ក.ប.	ក្រសួងការងារនិងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ
ក.អ.ក.	ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា
ក.ឧ.វ.ប.ន.	ក្រសួងឧស្សាហកម្ម វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍
គ.ស.ហ.	គណៈកម្មាធិការគោលនយោបាយសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ
ផ.អ.យ.អ.	ផែនទីបង្ហាញផ្លូវការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា
អ.គ.	អន្តរាគមន៍គោលនយោបាយ
អ.ប.វ.	អប់រំ បណ្តុះបណ្តាលបច្ចេកទេស និងវិជ្ជាជីវៈ

បញ្ជីពាក្យកាត់សំខាន់ៗជាភាសាបរទេស

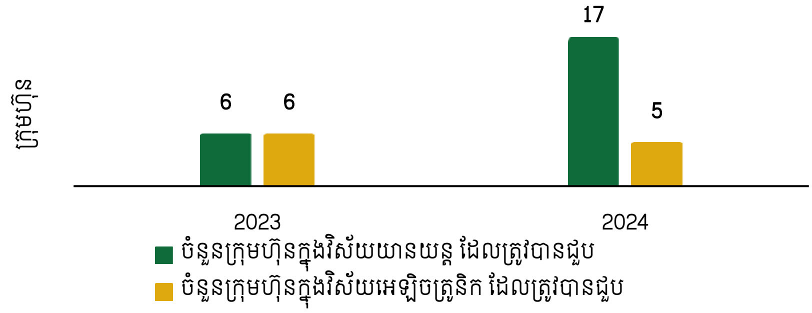
CDRI	Cambodia Development Resource Institute	វិទ្យាស្ថានបណ្តុះបណ្តាល និងស្រាវជ្រាវដើម្បីអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា
CAGR	Compound Annual Growth Rate	អត្រាកំណើនមធ្យមប្រចាំឆ្នាំ
EBA	Everything But Arms	ប្រព័ន្ធអនុគ្រោះពន្ធគ្រប់យ៉ាងលើកលែងតែអាវុធ
ESG	Environment, Social and Governance	គោលការណ៍បរិស្ថាន សង្គម និងអភិបាលកិច្ច
GIZ	Deutsche Gesellschaft for Internationale Zusammenarbeit	ទីភ្នាក់ងារកិច្ចសហប្រតិបត្តិការអាល្លឺម៉ង់
G-PSF	Government-Private Sector Forum	វេទិការាជរដ្ឋាភិបាល-ផ្នែកឯកជន
GSP	Generalized System of Preferences	ប្រព័ន្ធអនុគ្រោះពន្ធទូទៅ
IDP	Cambodia Industrial Development Policy	គោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា
JICA	Japan International Cooperation Agency	ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុន
LDC	Least Developed Country	ប្រទេសអភិវឌ្ឍតិចតួច
LED	Light-Emitting Diode	អំពូលអិលអ៊ីឌី
PCB	Printed Circuit Board	បន្ទះសៀគ្វីបោះពុម្ពរួច
RTF	Reporting Template Format	ទម្រង់គំរូរបាយការណ៍

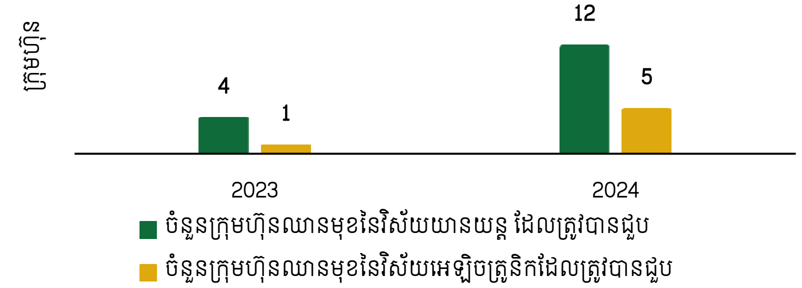
ឧបសម្ព័ន្ធ

ឧបសម្ព័ន្ធទី១៖

តារាងសង្ខេបអំពីសមិទ្ធកម្មក្នុងអន្តរាគមន៍គោលនយោបាយ និងការអនុវត្តវិធានការគោលនយោបាយ

I. សមិទ្ធកម្មក្នុងអន្តរាគមន៍គោលនយោបាយទី១ **“បរិយាកាសធុរកិច្ចនិងវិនិយោគ”**

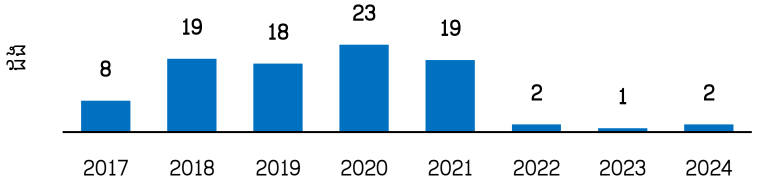
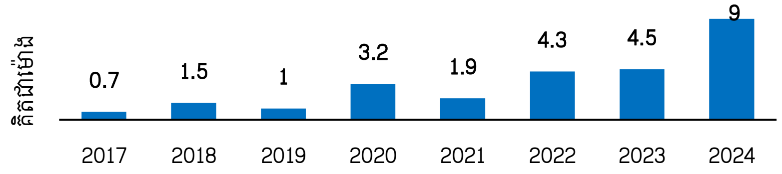
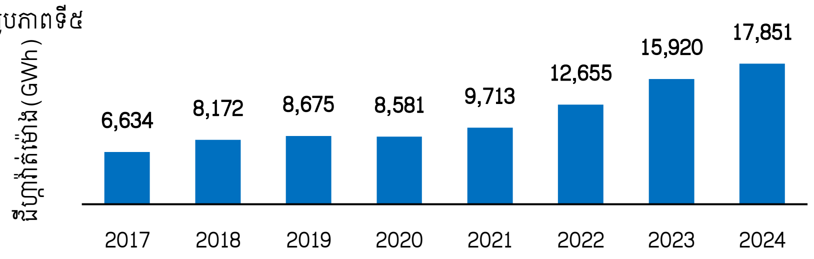
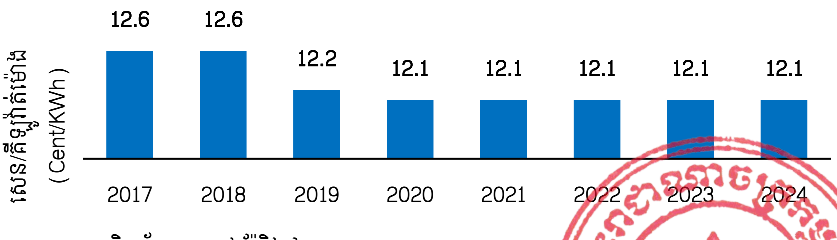
<table>
<tr><th colspan="3">អន្តរាគមន៍គោលនយោបាយទី១: "បរិយាកាសធុរកិច្ចនិងវិនិយោគ"</th></tr>
<tr><td>ការអនុវត្ត</td><td colspan="2">អ.គ.នេះ មានវិធានការសរុបចំនួន៦ ដោយក្នុងនោះ វិធានការចំនួន២ សម្រេចបានពេញលេញ និងកំពុងអនុវត្តចំនួន៤ ។</td></tr>
<tr><td rowspan="2">សមិទ្ធកម្ម</td><td>១- ចំនួនក្រុមហ៊ុនក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក ដែលបានជួប</td><td>រូបភាពទី១


ប្រភពទិន្នន័យ: ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា</td></tr>
<tr><td>២- ចំនួនក្រុមហ៊ុនឈានមុខនៃវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ដែលបានជួប</td><td>រូបភាពទី២


ប្រភពទិន្នន័យ: ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="2">អន្តរាគមន៍គោលនយោបាយទី២: "ឧស្សាហកម្មប្រតិគមន៍"</th></tr>
<tr><td>ការអនុវត្ត</td><td>អ.គ.នេះ មានវិធានការគោលនយោបាយ សរុបចំនួន២ កំពុងអនុវត្ត។</td></tr>
</table>

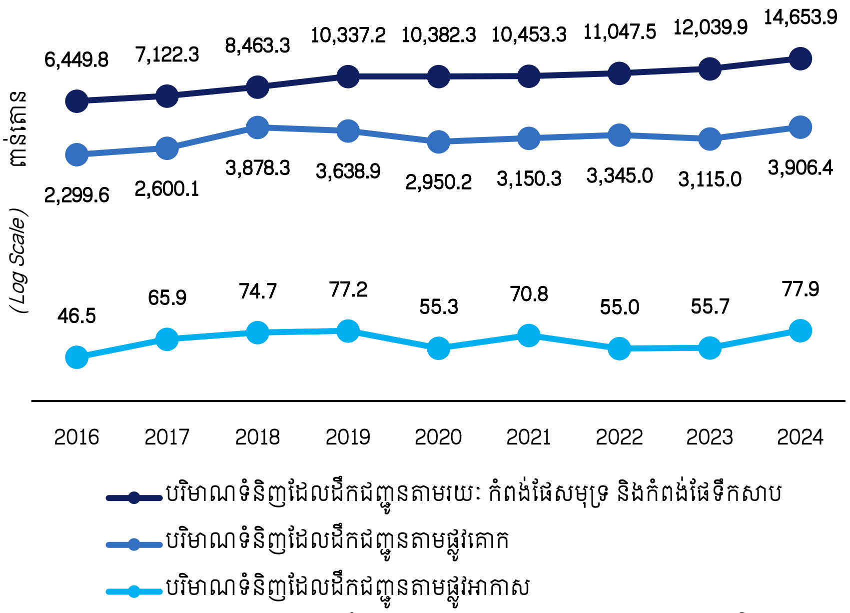
II. សមិទ្ធកម្មក្នុងអន្តរាគមន៍គោលនយោបាយ និងការអនុវត្តវិធានការរបស់គោលបំណងទី២ **"បង្កើនការនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក"**

<table>
<tr><th colspan="3">អន្តរាគមន៍គោលនយោបាយទី៣: "ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ"</th></tr>
<tr><td>ការអនុវត្ត</td><td colspan="2">អ.គ.នេះ មានវិធានការសរុបចំនួន៤ ដោយក្នុងនោះ វិធានការចំនួន២ សម្រេចបានពេញលេញ និង២ កំពុងអនុវត្ត។</td></tr>
<tr><td rowspan="4">សមិទ្ធកម្ម</td><td>១- ចំនួនដងនៃការដាច់ចរន្តអគ្គិសនីក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសទាំងអស់</td><td>រូបភាពទី៣

ប្រភពទិន្នន័យ: ក្រសួងរ៉ែនិងថាមពល</td></tr>
<tr><td>២- រយៈពេលនៃការដាច់ចរន្តអគ្គិសនីក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសទាំងអស់</td><td>រូបភាពទី៤

ប្រភពទិន្នន័យ: ក្រសួងរ៉ែនិងថាមពល</td></tr>
<tr><td>៣- បរិមាណនៃការផលិតថាមពលអគ្គិសនីនៅកម្ពុជា</td><td>រូបភាពទី៥

ប្រភពទិន្នន័យ: ក្រសួងរ៉ែនិងថាមពល</td></tr>
<tr><td>៤- ថ្លៃថាមពលអគ្គិសនីជាមធ្យមសម្រាប់អ្នកប្រើប្រាស់ក្នុងវិស័យឧស្សាហកម្ម(ពីអនុស្ថានីយ)</td><td>រូបភាពទី៦

ប្រភពទិន្នន័យ: ក្រសួងរ៉ែនិងថាមពល</td></tr>
</table>

សមិទ្ធកម្ម

៥- បរិមាណទំនិញដែលដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក កំពង់ផែសមុទ្រនិងកំពង់ផែទឹកសាប និងផ្លូវអាកាស

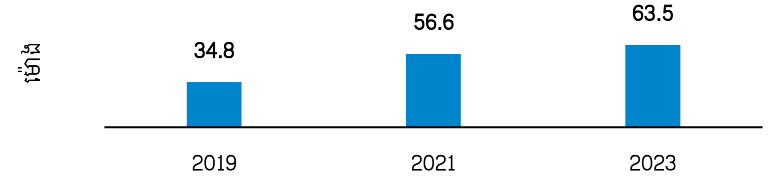
រូបភាពទី៧



ប្រភពទិន្នន័យ: ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន និងរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរណ៍ស៊ីវិល

៦- រយៈពេលជាមធ្យមនៃការបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយសម្រាប់ការនាំចូល ក្នុងមួយលើក តាមច្រកទ្វារព្រំដែនគោក

រូបភាពទី៨



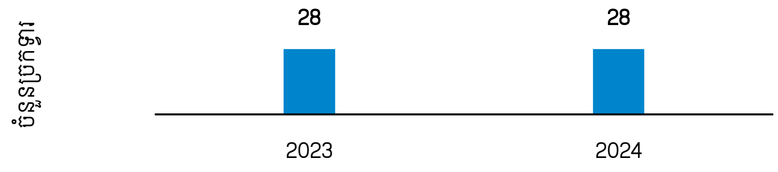
ប្រភពទិន្នន័យ: ការសិក្សារយៈពេលបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញរបស់ JICA (២០១៩, ២០២១ និង២០២៣)

* *សម្គាល់៖*

- ការគណនារយៈពេលជាមធ្យមគឺផ្អែកតាមទិន្នន័យពីការសិក្សារយៈពេលបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញរបស់JICA (២០១៩ ២០២១ និង២០២៣)
- ច្រកទ្វារព្រំដែនគោក(ក្រុងបាវិត ក្រុងប៉ោយប៉ែត ផែស្ងួតតេងឡាយ និងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសភ្នំពេញ)
- ពុំមានទិន្នន័យច្រកទ្វារផែស្ងួតតេងឡាយសម្រាប់ឆ្នាំ២០២៣

៧- ចំនួនច្រកទ្វារព្រំដែនដែលបានដាក់ឱ្យដំណើរការជាផ្លូវការ

រូបភាពទី៩



ប្រភពទិន្នន័យ: ក្រសួងមហាផ្ទៃ

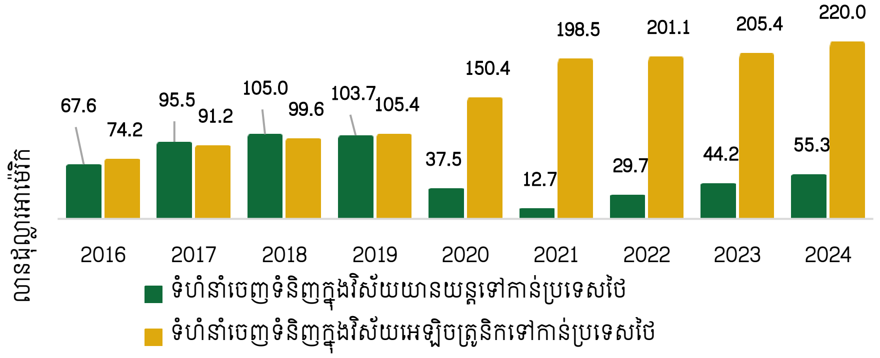
អន្តរាគមន៍គោលនយោបាយទី៤: "កិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម"

ការអនុវត្ត

អ.គ.នេះ មានវិធានការ សរុបចំនួន៣ ដោយក្នុងនោះ វិធានការចំនួន២ សម្រេចបានពេញលេញ និងកំពុងអនុវត្តចំនួន១។

<table>
<tr>
<td rowspan="3">សមិទ្ធកម្ម</td>
<td rowspan="3">១- ទំហំនាំចេញទំនិញក្នុងវិស័យយានយន្តនិងវិស័យអេឡិចត្រូនិក ទៅកាន់ប្រទេសថៃនិងវៀតណាម</td>
<td>

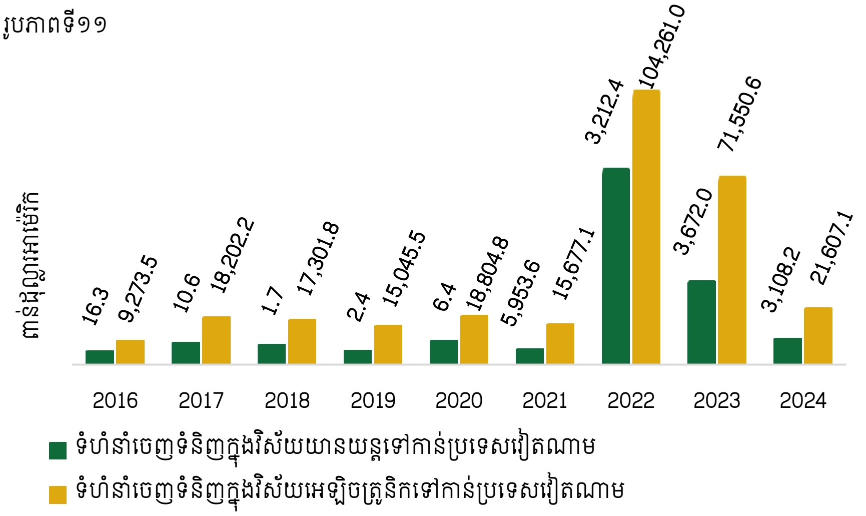
រូបភាពទី១០



ប្រភពទិន្នន័យ: អគ្គនាយកដ្ឋានគយនិងរដ្ឋាករកម្ពុជា/ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ

</td>
</tr>
<tr>
<td>

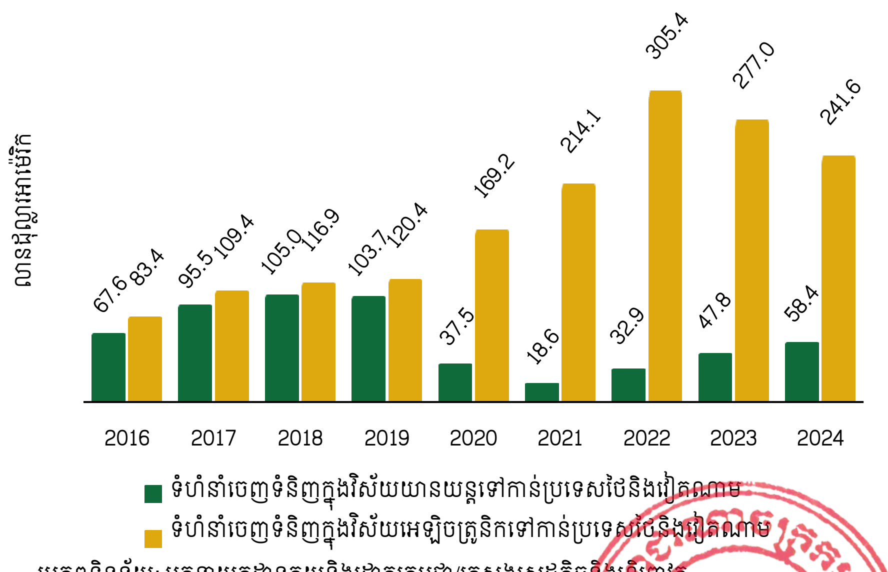
រូបភាពទី១១



ប្រភពទិន្នន័យ: អគ្គនាយកដ្ឋានគយនិងរដ្ឋាករកម្ពុជា/ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ

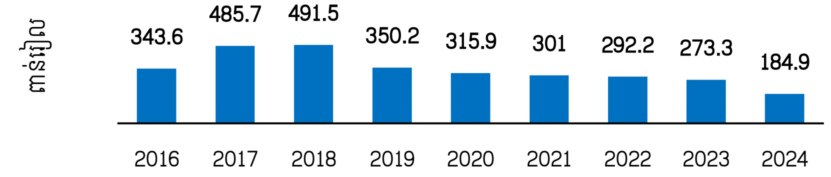
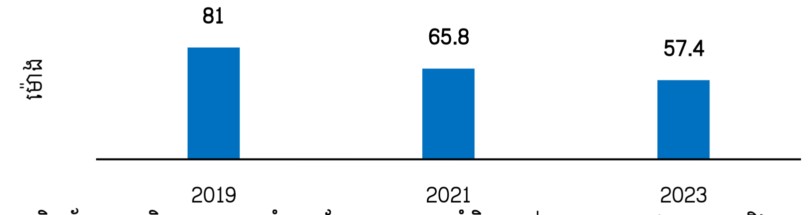
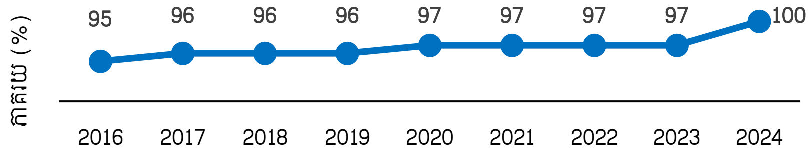
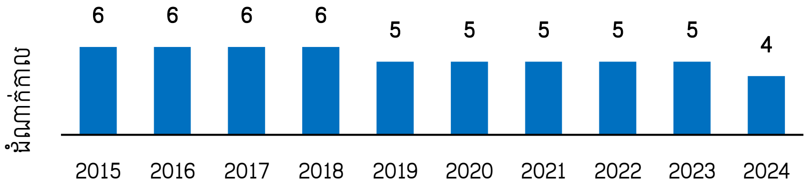
</td>
</tr>
<tr>
<td>

រូបភាពទី១២



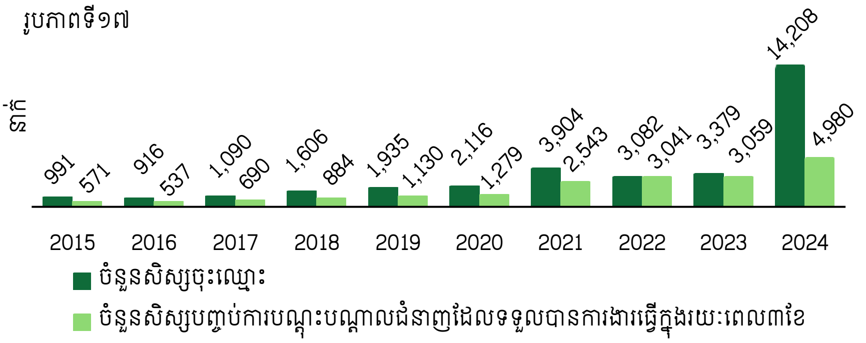
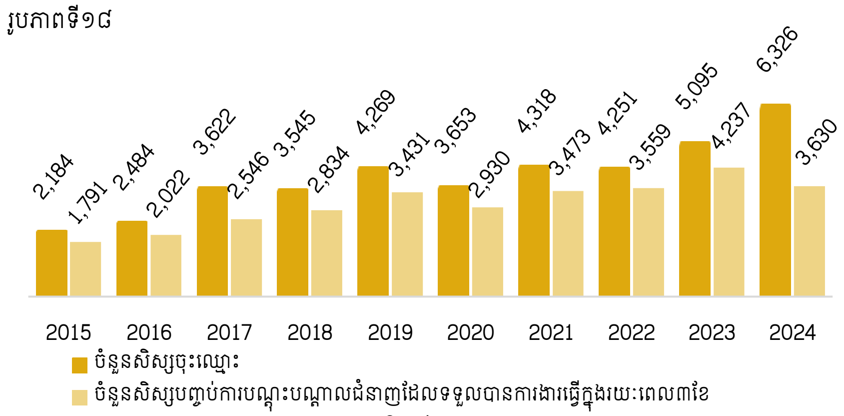
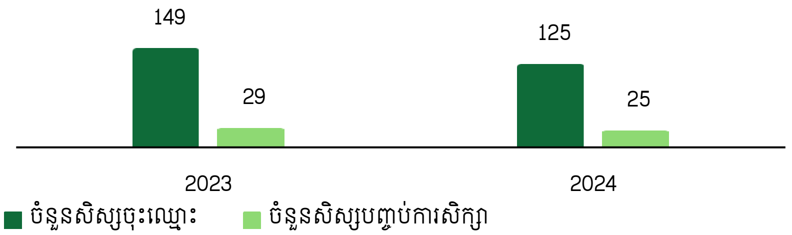
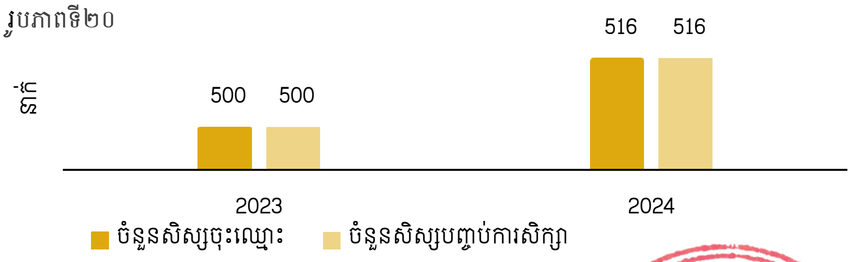
ប្រភពទិន្នន័យ: អគ្គនាយកដ្ឋានគយនិងរដ្ឋាករកម្ពុជា/ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ

</td>
</tr>
</table>

សមិទ្ធកម្ម	២- ថ្លៃជាមធ្យមនៃការបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយក្នុងមួយលើក	រូបភាពទី១៣  ប្រភពទិន្នន័យ: អគ្គនាយកដ្ឋានគយនិងរដ្ឋាករកម្ពុជា/ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ
	៣- រយៈពេលជាមធ្យមនៃការបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយក្នុងមួយលើកទូទាំងប្រទេស	រូបភាពទី១៤  ប្រភពទិន្នន័យ: ការសិក្សារយៈពេលបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញរបស់JICA (២០១៩, ២០២១ និង២០២៣) ***សម្គាល់៖* - ការគណនារយៈពេលជាមធ្យមគឺផ្អែកតាមទិន្នន័យពីការសិក្សារយៈពេលបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញរបស់JICA (២០១៩ ២០២១ និង២០២៣) - ច្រកទ្វារព្រំដែន រួមមានកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ក្រុងបាវិត ក្រុងប៉ោយប៉ែត អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ កំពង់ផែស្ងួតតេងឡាយ និងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសភ្នំពេញ - ពុំមានទិន្នន័យច្រកទ្វារផែស្ងួតតេងឡាយសម្រាប់ឆ្នាំ២០២៣
	៤- ភាគរយនៃការបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយតាមប្រព័ន្ធឌីជីថលឬស្វ័យប្រវត្តិ	រូបភាពទី១៥  ប្រភពទិន្នន័យ: អគ្គនាយកដ្ឋានគយនិងរដ្ឋាករកម្ពុជា/ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ
	៥- ចំនួនជាមធ្យមនៃដំណាក់កាលក្នុងដំណើរការបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយ	រូបភាពទី១៦  ប្រភពទិន្នន័យ: អគ្គនាយកដ្ឋានគយនិងរដ្ឋាករកម្ពុជា/ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ

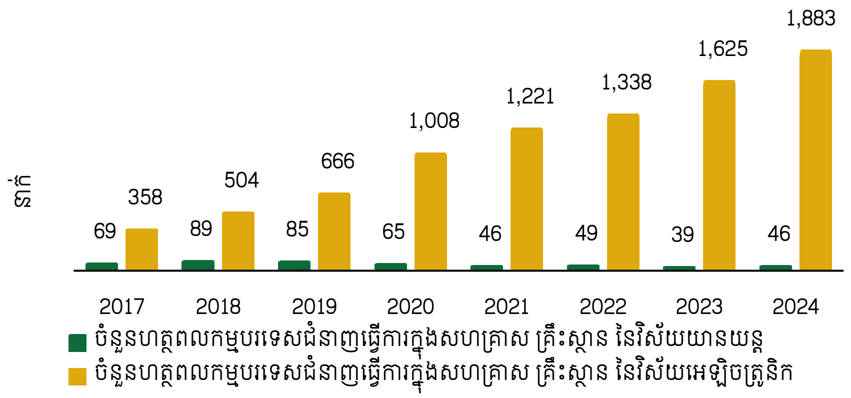
III. សមិទ្ធកម្មក្នុងអន្តរាគមន៍គោលនយោបាយ និងការអនុវត្តវិធានការរបស់គោលបំណងទី៣ “**បង្កើនចំនួនកម្លាំងពលកម្មក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក**”

អន្តរាគមន៍គោលនយោបាយទី៥: “ធនធានមនុស្សនិងនវានុវត្តន៍”	
ការអនុវត្ត	អ.គ.នេះ មានវិធានការ សរុបចំនួន៥ ដោយក្នុងនោះ វិធានការចំនួន៣ សម្រេចពេញលេញ និងវិធានការចំនួន២ កំពុងអនុវត្ត។

<table>
<tr>
<td rowspan="4">សមិទ្ធកម្ម</td>
<td>១- ចំនួនសិស្សដែលបានចុះឈ្មោះ និងបញ្ចប់ការបណ្តុះបណ្តាលជំនាញក្នុងវិស័យយានយន្ត នៅតាមគ្រឹះស្ថានអប់រំបណ្តុះបណ្តាលបច្ចេកទេសនិងវិជ្ជាជីវៈ</td>
<td>រូបភាពទី១៧

ប្រភពទិន្នន័យ: ក្រសួងការងារនិងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ</td>
</tr>
<tr>
<td>២- ចំនួនសិស្សដែលបានចុះឈ្មោះ និងបញ្ចប់ការសិក្សា ក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក នៅតាមគ្រឹះស្ថានអប់រំបណ្តុះបណ្តាលបច្ចេកទេស និងវិជ្ជាជីវៈ</td>
<td>រូបភាពទី១៨

ប្រភពទិន្នន័យ: ក្រសួងការងារនិងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ</td>
</tr>
<tr>
<td>៣- ចំនួនសិស្សដែលបានចុះឈ្មោះ និងបញ្ចប់ការសិក្សាក្នុងកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្មក្នុងវិស័យយានយន្ត</td>
<td>រូបភាពទី១៩

ប្រភពទិន្នន័យ: មូលនិធិអភិវឌ្ឍន៍ជំនាញ/ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ</td>
</tr>
<tr>
<td>៤- ចំនួនសិស្សដែលបានចុះឈ្មោះ និងបញ្ចប់ការសិក្សាក្នុងកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវជំនាញកម្លាំងពលកម្មក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក</td>
<td>រូបភាពទី២០

ប្រភពទិន្នន័យ: មូលនិធិអភិវឌ្ឍន៍ជំនាញ/ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ</td>
</tr>
</table>

<table>
<tr>
<td rowspan="3">សមិទ្ធផល</td>
<td>៥- ចំនួនហត្ថពលកម្មបរទេសជំនាញធ្វើការក្នុងសហគ្រាស គ្រឹះស្ថាន នៃវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក</td>
<td>

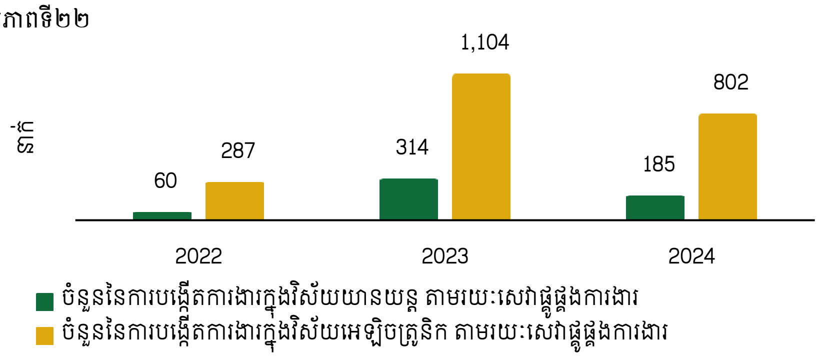
រូបភាពទី២១



ប្រភពទិន្នន័យ: ក្រសួងការងារនិងបណ្ដុះបណ្ដាលវិជ្ជាជីវៈ

</td>
</tr>
<tr>
<td>៦- ចំនួននៃការបង្កើតការងារក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក តាមរយៈសេវាផ្គូផ្គងការងារ</td>
<td>

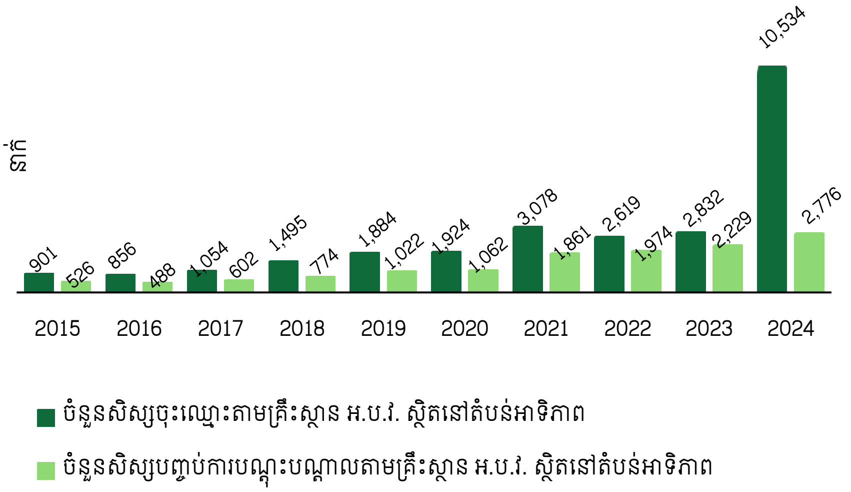
រូបភាពទី២២



ប្រភពទិន្នន័យ: ក្រសួងការងារនិងបណ្ដុះបណ្ដាលវិជ្ជាជីវៈ

</td>
</tr>
<tr>
<td>៧- ចំនួនសិស្សដែលបានចុះឈ្មោះ និងបញ្ចប់ការបណ្ដុះបណ្ដាល ដែលទទួលបានការងារធ្វើក្នុងរយៈពេល ៣ខែ ក្នុងកម្មវិធីបណ្ដុះបណ្ដាលវិស័យយានយន្ត តាមគ្រឹះស្ថានអ.ប.វ. ស្ថិតនៅតំបន់អាទិភាព និងទទួលបានការងារធ្វើក្នុងរយៈពេល៣ខែ</td>
<td>

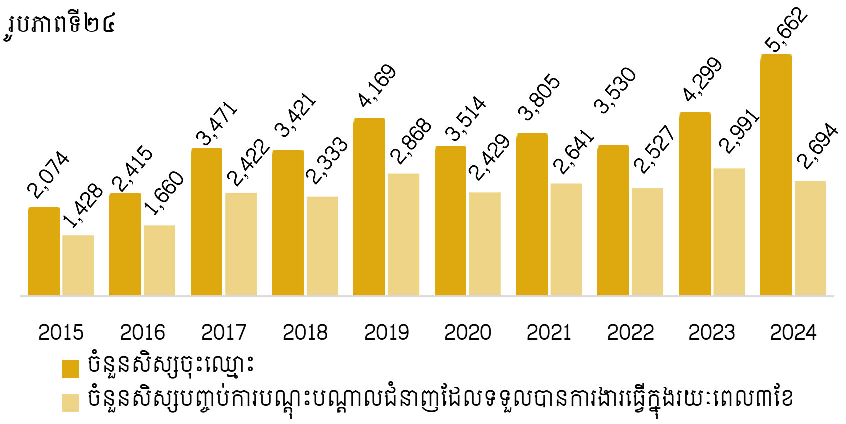
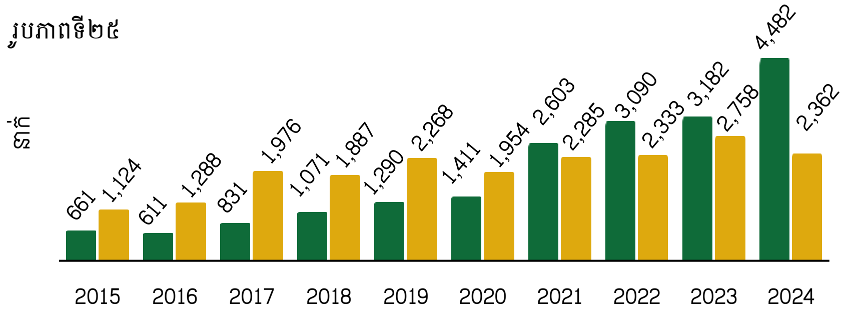
រូបភាពទី២៣



ប្រភពទិន្នន័យៈ ក្រសួងការងារនិងបណ្ដុះបណ្ដាលវិជ្ជាជីវៈ

**សម្គាល់: តំបន់អាទិភាព(ភ្នំពេញ កណ្ដាល កំពង់ស្ពឺ តាកែវ ពោធិ៍សាត់ បាត់ដំបង បន្ទាយមានជ័យនិង ស្វាយរៀង)

</td>
</tr>
</table>

<table>
<tr>
<td rowspan="2">សមិទ្ធកម្ម</td>
<td>៨- ចំនួនសិស្សដែលបានចុះឈ្មោះ និងបញ្ចប់ការបណ្តុះបណ្តាល ដែលទទួលបានការងារធ្វើ ក្នុងរយៈពេល ៣ខែក្នុងកម្មវិធីបណ្តុះបណ្តាល វិស័យអេឡិចត្រូនិក តាមគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. ស្ថិតនៅតំបន់អាទិភាព</td>
<td>រូបភាពទី២៤

ប្រភពទិន្នន័យ: ក្រសួងការងារនិងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ
សម្គាល់: តំបន់អាទិភាព (ភ្នំពេញ កណ្តាល កំពង់ស្ពឺ តាកែវ ពោធិ៍សាត់ បាត់ដំបង បន្ទាយមានជ័យ និង ស្វាយរៀង)</td>
</tr>
<tr>
<td>៩- ចំនួនសិស្សដែលបានបញ្ចប់ការសិក្សាក្នុងវិស័យយានយន្ត និងវិស័យអេឡិចត្រូនិកពី អ.ប.វ. ដែលបានបំពាក់ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងតាមប្រព័ន្ធព័ត៌មានវិទ្យា អ.ប.វ.</td>
<td>រូបភាពទី២៥

ចំនួនសិស្សដែលបានបញ្ចប់ការសិក្សាក្នុងវិស័យយានយន្តពី អ.ប.វ. ដែលបានបំពាក់ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងតាមប្រព័ន្ធព័ត៌មានវិទ្យា អ.ប.វ.
ចំនួនសិស្សដែលបានបញ្ចប់ការសិក្សាក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិកពី អ.ប.វ. ដែលបានបំពាក់ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងតាមប្រព័ន្ធព័ត៌មានវិទ្យា អ.ប.វ.
ប្រភពទិន្នន័យ: ក្រសួងការងារនិងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ</td>
</tr>
</table>

ឧបសម្ព័ន្ធទី២៖

ម៉ាទ្រីសវឌ្ឍនភាពនៃការអនុវត្តវិធានការ

ក្រសួង ស្ថាប័ន ទទួលបន្ទុក	វិធានការគោលនយោបាយ	បង្គោលចរ	"ពេលវេលាអនុវត្ត(ខែ/ឆ្នាំ)"	វឌ្ឍនភាព
១-ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា	១- កំណត់ចក្ខុវិស័យក្របខ័ណ្ឌ យុទ្ធសាស្ត្រនិងផែនការសកម្មភាពសម្រាប់ វិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក	១.១- ពិគ្រោះយោបល់ជាមួយក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធលើសេចក្តីព្រាងផែនទីបង្ហាញផ្លូវការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជានិងសុំការអនុម័តពីគ.ស.ហ.។	ខែមីនាដល់ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០២២	សម្រេចពេញលេញ
		១.២- បោះពុម្ពនិងផ្សព្វផ្សាយផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះដល់វិនិយោគិន និងតួអង្គពាក់ព័ន្ធ។	ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០២២ដល់ខែមីនាឆ្នាំ២០២៣	សម្រេចពេញលេញ
		១.៣- បង្កើតក្របខ័ណ្ឌតាមដាននិងវាយតម្លៃការអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវ។	ខែមករាដល់ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០២៣	សម្រេចពេញលេញ
	២- បង្កើត"ក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់ សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក"	២.១- បញ្ជ្រាបការយល់ដឹងអំពីតួនាទីរបស់ក្រុមប្រឹក្សានេះ និងវិធីសាស្ត្រភាពជាដៃគូជូនវិស័យឯកជន ដោយចាប់ផ្តើមពីសហព័ន្ធធុរកិច្ចសំខាន់ៗនិងដៃគូសក្តានុពល។	ខែឧសភាដល់ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០២២	សម្រេចពេញលេញ
		២.២- រៀបចំកិច្ចប្រជុំលើកទី១នៃក្រុមប្រឹក្សាពិគ្រោះលើផ្នែកអាទិភាពដើម្បីកំណត់លទ្ធផលគោលដៅសម្រាប់រយៈពេលខ្លី និងរៀបចំផែនការសកម្មភាពដើម្បីតាមដានលើផ្នែកអាទិភាព។	ខែមិថុនាដល់ខែសីហា ឆ្នាំ២០២២	សម្រេចពេញលេញ
		២.៣- រៀបចំបទដ្ឋានគតិយុត្តបង្កើតក្រុមប្រឹក្សា ដែលចែងពីគោលបំណង សមាសភាព តួនាទីនិងភារកិច្ចដើម្បីជួយជំរុញយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ និងផែនការសកម្មភាពវិស័យទាំងនេះ។	ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០២២ដល់ខែមករាឆ្នាំ២០២៣	សម្រេចពេញលេញ

		២.៤- រៀបចំកិច្ចប្រជុំលើកទី២ នៃក្រុមប្រឹក្សាដើម្បីផ្សព្វផ្សាយ អំពីបទដ្ឋានគតិយុត្តបង្កើតក្រុមប្រឹក្សា និងពិគ្រោះលើរបៀបវារៈអាទិភាពផ្សេងៗ។	ខែមករាដល់ខែមីនា ឆ្នាំ២០២៣	សម្រេចពេញលេញ
	៣- ពង្រឹងការទាក់ទាញវិនិយោគិនដោយបុរេសកម្ម	៣.១- បញ្ចូលទិន្នន័យពាក់ព័ន្ធនឹងវិនិយោគិន(ឧទាហរណ៍ កំណើននៃការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងថ្លៃអគ្គិសនី) ទៅក្នុងការផ្សព្វផ្សាយបែបឌីជីថលសម្រាប់វិនិយោគិនក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣	សម្រេចពេញលេញ
		៣.២- បើកដំណើរការយុទ្ធនាការវិនិយោគឱ្យកាន់តែទូលំទូលាយ តាមរយៈគេហទំព័រ និងផ្សព្វផ្សាយវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក ទៅកាន់បេសកជនការទូតពាក់ព័ន្ធ និងសមាគមធុរកិច្ចនៃប្រទេសគោលដៅ។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣	សម្រេចពេញលេញ
		៣.៣- បង្កើតវីដេអូផ្សព្វផ្សាយការវិនិយោគដែលបង្ហាញពីការរីកចម្រើននៃវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកនៅប្រទេសកម្ពុជា ដែលមានការតភ្ជាប់ឧស្សាហកម្មទៅនឹងមជ្ឈមណ្ឌលឧស្សាហកម្មក្នុងតំបន់។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣	សម្រេចពេញលេញ
		៣.៤- រៀបចំសកម្មភាពផ្សព្វផ្សាយការវិនិយោគតាមរយៈសិក្ខាសាលា ដើម្បីទាក់ទាញការវិនិយោគក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ដល់ឆ្នាំ២០២៤(អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)	**កំពុងអនុវត្ត**
		៣.៥- ពង្រឹងយន្តការសម្របសម្រួលការវិនិយោគដើម្បីដោះស្រាយការព្រួយបារម្ភនានារបស់វិនិយោគិនក្នុងដំណាក់កាលនីមួយៗនៃការអនុវត្តគម្រោងវិនិយោគរបស់ពួកគាត់។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ដល់ឆ្នាំ២០២៤(អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)	**កំពុងអនុវត្ត**
	៤- កំណត់ទីតាំង/តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសសម្រាប់ចង្កោមវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក	៤.១- កំណត់លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យដើម្បីជ្រើសរើសតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសដែលសមស្របសម្រាប់ចង្កោមវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក។	ត្រីមាសទី២ដល់ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២២	សម្រេចពេញលេញ

		៤.២- រៀបចំទស្សនាទានបឋមនៃតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសដែលមានសក្តានុពលសម្រាប់ចង្កោមវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក។	ត្រីមាសទី២ដល់ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២២	សម្រេចពេញលេញ
		៤.៣- កំណត់ចន្លោះខ្វះខាតសំខាន់ៗដើម្បីបំពេញ សម្រាប់តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសដែលត្រូវបានជ្រើសរើសក្នុងការប្រកួតប្រជែងនៅក្នុងតំបន់។	ត្រីមាសទី២ដល់ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២២	សម្រេចពេញលេញ
		៤.៤- កំណត់និងគូសបញ្ជាក់តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសសម្រាប់ចង្កោមវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក។	ត្រីមាសទី៣ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២	កំពុងអនុវត្ត
		៤.៥- បង្កើតវិធានការគោលនយោបាយ ដើម្បីអនុវត្តចង្កោមវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ដល់ត្រីមាសទី២ ឆ្នាំ២០២៣	មិនទាន់ចាប់ផ្តើមអនុវត្ត
		៤.៦- អនុវត្តនិងពិនិត្យវឌ្ឍនភាពនៃវិធានការគោលនយោបាយ។	ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២៣ដល់ឆ្នាំ២០២៤(អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)	មិនទាន់ចាប់ផ្តើមអនុវត្ត
	៥- អនុវត្តច្បាប់ស្តីពីវិនិយោគនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងច្បាប់សំខាន់ៗដែលមានភាពអំណោយផលដល់វិនិយោគិន	៥.១- រៀបចំនិងអនុម័តអនុក្រឹត្យស្តីពីការអនុវត្តច្បាប់ស្តីពីវិនិយោគ។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣	សម្រេចពេញលេញ
		៥.២- រៀបចំនិងអនុម័តច្បាប់ស្តីពីតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣	កំពុងអនុវត្ត
		៥.៣- រៀបចំនិងអនុម័តអនុក្រឹត្យស្តីពីការអនុវត្តច្បាប់ស្តីពីភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជន។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣	សម្រេចពេញលេញ
		៥.៤- បន្តសហការជាមួយវិស័យឯកជនក្នុងការអនុវត្តច្បាប់ថ្មីសំខាន់ៗដែលមានភាពអំណោយផលដល់វិនិយោគិន និងវាយតម្លៃពីកម្រិតនៃការអនុវត្តប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ដល់ឆ្នាំ២០២៥(អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)	សម្រេចពេញលេញ
២- ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម	១- បង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រប្រទេសបូក	១.១- សហការជាមួយវិស័យឯកជនដើម្បីកំណត់ចំណុចអាទិភាពដែលត្រូវធ្វើកិច្ចសហប្រតិបត្តិការ និងបង្កើតយន្តការកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយរដ្ឋាភិបាលនៃប្រទេសជិតខាង។	ត្រីមាសទី៣ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣	កំពុងអនុវត្ត

		១.២- ចាប់ផ្តើមកិច្ចសហការ និងចុះអនុស្សរណៈយោគយល់ស្តីពីកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយប្រទេសជិតខាង។	ត្រីមាសទី១ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៤	កំពុងអនុវត្ត
		១.៣- អនុវត្តវិធានការសហប្រតិបត្តិការ។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៤ដល់ឆ្នាំ២០២៥(អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)	កំពុងអនុវត្ត
	២- អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីនិងផែនការកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម	២.១- ពិនិត្យឡើងវិញជារៀងរាល់ឆ្នាំនូវវឌ្ឍនភាពនៃការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីសំខាន់ៗ ដូចជាកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីកម្ពុជា-ចិន និងកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីកម្ពុជា-កូរ៉េខាងត្បូង ជាដើម។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ដល់ឆ្នាំ២០២៥	កំពុងអនុវត្ត
		២.២- អនុវត្តផែនការ ដើម្បីបណ្តុះបណ្តាលនិងផ្សព្វផ្សាយដល់វិនិយោគិនពីកាលានុវត្តភាពថ្មីៗ ដែលកើតចេញពីកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរី។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ដល់ឆ្នាំ២០២៥	កំពុងអនុវត្ត
		២.៣- អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ដល់ឆ្នាំ២០២៥(អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)	កំពុងអនុវត្ត
		២.៤- អនុវត្តដោយចីរភាពនូវវិធានការគាំទ្រកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្មនានា (ឧទាហរណ៍ កិច្ចចរចាធ្វើសាមញ្ញកម្មវិធានដើមកំណើតទំនិញ និងកាត់បន្ថយរបាំងមិនមែនពន្ធគយ)។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ដល់ឆ្នាំ២០២៥(អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)	កំពុងអនុវត្ត
៣- ក្រសួងឧស្សាហកម្ម វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍	១- រៀបចំផែនការទាក់ទាញជនបរទេស ទេសន្តប្រវេសន៍ និងអាណិកជនខ្មែរដែលមានទេពកោសល្យ	១.១- វាយតម្លៃស្ថានភាពបច្ចុប្បន្នលើការទាក់ទាញទេពកោសល្យនៅកម្ពុជា និងសិក្សាលើឧត្តមានុវត្តន៍របស់អន្តរជាតិ និងមេរៀនពីប្រទេសដែលទទួលបានជោគជ័យលើផ្នែកនេះ។	ខែតុលា ឆ្នាំ២០២២ដល់ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២៣	សម្រេចពេញលេញ
		១.២- សហការបង្កើតផែនការទាក់ទាញអ្នកមានទេពកោសល្យនិងអាណិកជនខ្មែរដែលមានទេពកោសល្យ។	ខែកុម្ភៈដល់ខែមីនា ឆ្នាំ២០២៣	កំពុងអនុវត្ត
		១.៣- សហការបង្កើតយន្តការលើកទឹកចិត្ត ដើម្បីទាក់ទាញអ្នកមានទេពកោសល្យមកកម្ពុជា។	ខែមីនាដល់ខែមេសា ឆ្នាំ២០២៣	កំពុងអនុវត្ត

		១.៤- បង្កើតថ្នាលសន្ទនាដើម្បីភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងរវាងអ្នកមានទេពកោសល្យនិងអាណិកជនខ្មែរដែលមានទេពកោសល្យជាមួយរាជរដ្ឋាភិបាល និងវិស័យឯកជន។	ខែមេសាដល់ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២៣	**មិនទាន់ចាប់ផ្តើមអនុវត្ត**
		១.៥- រៀបចំកម្មវិធីបង្កើនការយល់ដឹងនិងកម្មវិធីផ្សព្វផ្សាយ។	ខែមេសាដល់ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២៣	**កំពុងអនុវត្ត**
	២- រៀបចំវេទិកាផ្គូផ្គងអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿង បង្គុំយានយន្ត និង អេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុក	២.១- កំណត់មូលដ្ឋាននៃប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីសម្រាប់អ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក និងបញ្ហាប្រឈមបច្ចុប្បន្នដែលរាំងស្ទះដល់ការតភ្ជាប់បែបប្រតិគមន៍។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣	**កំពុងអនុវត្ត**
		២.២- កំណត់ដៃគូវិស័យឯកជន រួមមានជាអាទិ៍អ្នកដំឡើងទោចក្រយានយន្តនិងគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិក និងអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំ ដើម្បីសហការរៀបចំវេទិកាផ្គូផ្គងអ្នកផ្គត់ផ្គង់ (ពិសេសជាមួយ ក្រុមការងារយានយន្តនៃវិទ្យាស្ថានស្តង់ដារកម្ពុជានិងវិនិយោគិនជាដើម)។	ត្រីមាសទី១ដល់ត្រីមាសទី២ ឆ្នាំ២០២៣	**កំពុងអនុវត្ត**
		២.៣- ផ្សព្វផ្សាយ ស្វែងរក និងចរចាភាពជាដៃគូជាមួយរោងចក្រដំឡើងទោចក្រយានយន្តនិងគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិក ដើម្បីសហការរៀបចំវេទិកាផ្គូផ្គងអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំ។	ត្រីមាសទី២ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣	**កំពុងអនុវត្ត**
		២.៤- សហការរៀបចំវេទិកាផ្គូផ្គងអ្នកផ្គត់ផ្គង់ (ឧទាហរណ៍ រៀបចំបញ្ជីលក្ខខណ្ឌតម្រូវរបស់ក្រុមហ៊ុនដំឡើង និងបញ្ជីអ្នកផ្គត់ផ្គង់) ជាមួយរោងចក្រដំឡើងទោចក្រយានយន្ត និងគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិក។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៤	**មិនទាន់ចាប់ផ្តើមអនុវត្ត**
		២.៥- អនុវត្តនិងពិនិត្យឡើងវិញនូវវឌ្ឍនភាពនៃវេទិកាផ្គូផ្គងនេះ។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៤ដល់ឆ្នាំ២០២៥(អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)	**មិនទាន់ចាប់ផ្តើមអនុវត្ត**
	៣- រៀបចំកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវសមត្ថភាពនិងគុណភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយាន	៣.១- កំណត់មូលដ្ឋាននៃប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីសម្រាប់អ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក និងបញ្ហាប្រឈមបច្ចុប្បន្នដែលរាំងស្ទះដល់ការតភ្ជាប់បែបប្រតិគមន៍។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣	**កំពុងអនុវត្ត**

	យន្តនិងអេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុក	៣.២- កំណត់ដៃគូវិស័យឯកជន រួមមានជាអាទិ៍ក្រុមហ៊ុនដំឡើងទោចក្រយានយន្តនិងគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិក ព្រមទាំងអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំក្នុងស្រុក ដើម្បីសហការបង្កើតកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំក្នុងស្រុក (ពិសេសជាមួយក្រុមការងារយានយន្តនៃវិទ្យាស្ថានស្តង់ដារកម្ពុជា)។	ត្រីមាសទី១ដល់ត្រីមាសទី២ ឆ្នាំ២០២៣	កំពុងអនុវត្ត
		៣.៣- រៀបចំផែនការអនុវត្តកម្មវិធីជាមួយដៃគូវិស័យឯកជន (ឧទាហរណ៍ : ព័ត៌មានលម្អិតនៃកម្មវិធីកែលម្អគុណភាព ការបណ្តុះបណ្តាលនិងការទទួលស្គាល់គុណវុឌ្ឍិ វិធានការទាក់ទាញវិនិយោគ ជាពិសេសកម្មវិធីបណ្តុះបណ្តាលជំនាញបច្ចេកទេសរវាងក.ឧ.វ.ប.ន.និងក.ក.ប.)។	ត្រីមាសទី២ដល់ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២៣	កំពុងអនុវត្ត
		៣.៤- រៀបចំកម្មវិធីលើកកម្ពស់គុណភាព និងការគាំទ្រការបណ្តុះបណ្តាល និងការទទួលស្គាល់គុណវុឌ្ឍិ។	ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២៣ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៤	មិនទាន់ចាប់ផ្តើមអនុវត្ត
		៣.៥- អនុវត្តនិងពិនិត្យឡើងវិញនូវវឌ្ឍនភាពនៃកម្មវិធីកែលម្អគុណភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំ។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៤ដល់ឆ្នាំ២០២៥(អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)	មិនទាន់ចាប់ផ្តើមអនុវត្ត
៤- ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ	១- ទាក់ទាញនិងសម្រួលវិនិយោគដល់ក្រុមហ៊ុនឈានមុខ	១.១- រៀបចំការសិក្សា ដើម្បីស្វែងយល់ពីតម្រូវការសំខាន់ៗ បញ្ហាប្រឈម និងហានិភ័យចម្បង ដែលក្រុមហ៊ុនឈានមុខជួបប្រទះក្នុងការវិនិយោគដោយផ្អែកលើឧត្តមានុវត្តន៍របស់បណ្តាប្រទេសដទៃ។	ត្រីមាសទី១ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣	កំពុងអនុវត្ត
		១.២- ពិចារណាក្នុងការដាក់ចេញវិធានការ ដែលផ្តល់ការគាំទ្រជាក់លាក់ដល់ការវិនិយោគរបស់ក្រុមហ៊ុនឈានមុខ ដោយឆ្លើយតបទៅនឹងលទ្ធផលនៃការសិក្សាខាងលើ។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣ដល់ត្រីមាសទី២ ឆ្នាំ២០២៤	កំពុងអនុវត្ត
		១.៣- ផ្សព្វផ្សាយវិធានការជាក់លាក់ទាំងនេះជាប្រចាំ ទៅកាន់ក្រុមហ៊ុនឈានមុខដោយផ្ទាល់។	ត្រីមាសទី២ ឆ្នាំ២០២៤ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៥	មិនទាន់ចាប់ផ្តើមអនុវត្ត

	២- ធ្វើសាមញ្ញកម្មបែបបទនាំចេញនាំចូល	២.១- ប្រើប្រាស់យន្តការភាពជាដៃគូគយ-ផ្នែកឯកជន និងយន្តការភាពជាដៃគូស្ថាប័នផ្សេងទៀត វិស័យឯកជន ក្នុងការកំណត់បញ្ហាប្រឈមជាក់លាក់របស់វិស័យឯកជន ដើម្បីកែលម្អបាតុភាពអសកម្មនានា សំដៅកាត់បន្ថយពេលវេលា និងការចំណាយក្នុងការបំពេញបែបបទនាំចេញនាំចូល។	ឆ្នាំ២០២២ដល់ឆ្នាំ២០២៥ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់ ឬអាចអនុវត្តជាប្រចាំ)	សម្រេចពេញលេញ
		២.២- លើកកម្ពស់ការយល់ដឹង និងពង្រឹងអនុលោមភាពការអនុវត្តច្បាប់និងបទប្បញ្ញត្តិដល់វិស័យឯកជន តាមរយៈការបណ្តុះបណ្តាល និងផ្សព្វផ្សាយច្បាប់និងបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធជាធរមាននានា។	ឆ្នាំ២០២២ ដល់ឆ្នាំ២០២៥ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់ ឬអាចអនុវត្តជាប្រចាំ)	សម្រេចពេញលេញ
		២.៣. បន្តធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងបែបបទបញ្ចេញទំនិញ តាមរយៈការពង្រីកបន្ថែមប្រព័ន្ធស្វ័យប្រវត្តិកម្ម។	ឆ្នាំ២០២២ដល់ឆ្នាំ២០២៥ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់ ឬអាចអនុវត្តជាប្រចាំ)	សម្រេចពេញលេញ
៥- ក្រសួងការងារនិងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ	១- អភិវឌ្ឍកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្មសម្រាប់វិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក ដោយសហការជាមួយវិស័យឯកជន	១.១- វាយតម្លៃកិច្ចប្រឹងប្រែងលើការធ្វើឱ្យប្រសើរនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្ម ដែលមានស្រាប់។	ត្រីមាសទី២ដល់ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២២	សម្រេចពេញលេញ
		១.២- កំណត់ដៃគូក្នុងវិស័យឯកជន ដើម្បីសហការអភិវឌ្ឍកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្ម។	ត្រីមាសទី២ដល់ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២២	សម្រេចពេញលេញ
		១.៣- បង្កើតក្រុមប្រឹក្សាជំនាញលើវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣	កំពុងអនុវត្ត
		១.៤- បង្កើតកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្មលើវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក ដោយសហការជាមួយវិស័យឯកជន (ឧទាហរណ៍: ការបង្កើតកម្មវិធីសិក្សាសម្រាប់ជំនាញក្នុង វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក)	ត្រីមាសទី១ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣	សម្រេចពេញលេញ
		១.៥- ដាក់ឱ្យដំណើរការកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្មលើវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក។	ត្រីមាសទី៣ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣	សម្រេចពេញលេញ

		១.៦- អនុវត្តនិងពិនិត្យឡើងវិញនូវវឌ្ឍនភាពនៃកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្មលើវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក។	ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២៣ ដល់ឆ្នាំ២០២៤(អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)	សម្រេចពេញលេញ
	២- ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវអភិបាលកិច្ច ការតាមដាន និងវាយតម្លៃនៃគ្រឹះស្ថានអ.ប.វ.	២.១- រៀបចំយន្តការកែលម្អ ការតាមដាននិងវាយតម្លៃ(ដោយផ្តោតលើវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក)។	ត្រីមាសទី១ដល់ត្រីមាសទី២ ឆ្នាំ២០២៣	សម្រេចពេញលេញ
		២.២- ពិគ្រោះយោបល់លើយន្តការតាមដាននិងវាយតម្លៃជាមួយតួអង្គពាក់ព័ន្ធ(ឧទាហរណ៍ : ក្រសួង ស្ថាប័ន និងបណ្តាគ្រឹះស្ថានអ.ប.វ.)។	ត្រីមាសទី១ដល់ត្រីមាសទី២ ឆ្នាំ២០២៣	សម្រេចពេញលេញ
		២.៣- ដាក់ឱ្យដំណើរការម៉ូដែលថ្មីនៃការតាមដាននិងវាយតម្លៃរួមទាំងការបង្កើតអង្គភាពតាមដាននិងវាយតម្លៃ។	ត្រីមាសទី២ដល់ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២៣	សម្រេចពេញលេញ
		២.៤- អនុវត្តនិងត្រួតពិនិត្យម៉ូដែលថ្មីនៃការតាមដាននិងវាយតម្លៃ។	ត្រីមាសទី៣ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣(អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)	សម្រេចពេញលេញ
	៣- ពង្រីកនិងពង្រឹងសេវាផ្តល់ការងារ តាមរយៈយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន	៣.១- ពង្រីកការផ្សព្វផ្សាយរបស់ទីភ្នាក់ងារជាតិមុខរបរនិងការងារដល់ក្រុមហ៊ុនយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកក្នុងប្រទេសកម្ពុជា (ជាពិសេសនៅតាមតំបន់ជនបទ) ដើម្បីកំណត់អត្តសញ្ញាណក្នុងការបំពេញតម្រូវការជ្រើសរើសបុគ្គលិកឱ្យកាន់តែប្រសើរឡើង។	ត្រីមាសទី១ដល់ត្រីមាសទី២ ឆ្នាំ២០២៣	សម្រេចពេញលេញ
		៣.២- សហការជាមួយក្រុមហ៊ុនយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា ដែលមានចំណាប់អារម្មណ៍ ដើម្បីផ្តល់តម្រូវការជ្រើសរើសបុគ្គលិករបស់ក្រុមហ៊ុនទាំងនោះជាមួយនឹងនិស្សិតបញ្ចប់ការសិក្សាអ.ប.វ.និងអ្នកស្វែងរកការងារដទៃទៀត។	ត្រីមាសទី៣ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣	សម្រេចពេញលេញ
	៤- ពង្រីកគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. នៅតាមតំបន់អាទិភាព	៤.១- កំណត់អត្តសញ្ញាណនិងជ្រើសយកតំបន់អាទិភាពដែលជួបការខ្វះខាតគ្រឹះស្ថានអ.ប.វ.ក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ននិងអនាគត។	ត្រីមាសទី២ដល់ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២៣	សម្រេចពេញលេញ
		៤.២- បញ្ចប់ការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាពសម្រាប់ការពង្រឹងនិងធ្វើទំនើបកម្មគ្រឹះស្ថានអ.ប.វ. នៅក្នុងតំបន់ដែលបានកំណត់។	ត្រីមាសទី៣ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣	សម្រេចពេញលេញ

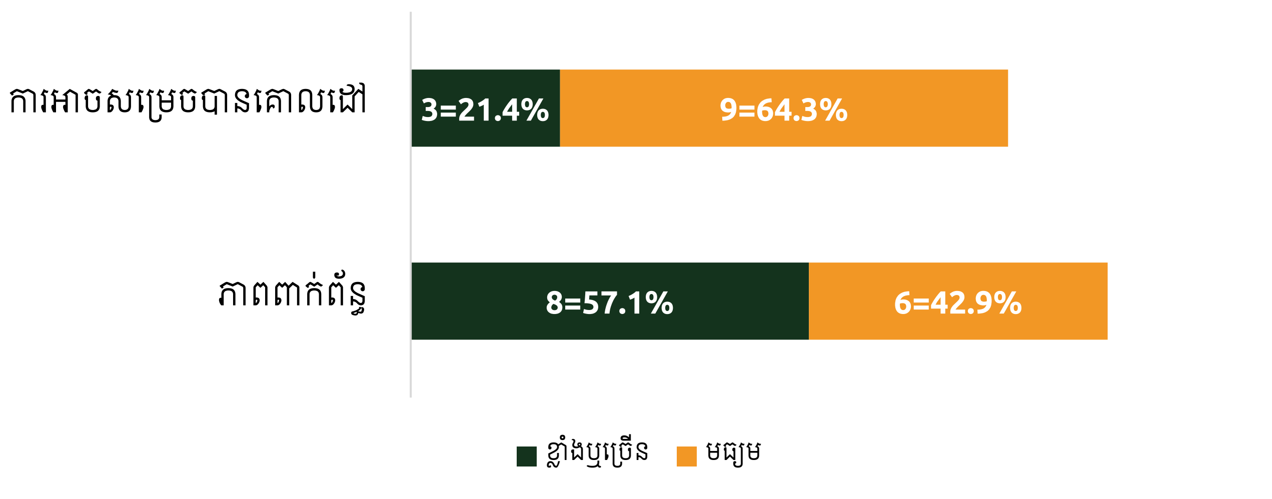
		៤.៣- ផ្សព្វផ្សាយ ស្វែងរក និងចរចាភាពជាដៃគូជាមួយដៃគូសក្តានុពល(ឧទាហរណ៍ : វិស័យឯកជននិងដៃគូអភិវឌ្ឍន៍ដទៃទៀត)។	ត្រីមាសទី៣ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣	សម្រេចពេញលេញ
		៤.៤- កសាងភាពជាដៃគូ ពង្រឹងនិងធ្វើទំនើបកម្មគ្រឹះស្ថានអ.ប.វ. ក្នុងតំបន់អាទិភាពដែលបានកំណត់ និងផ្សព្វផ្សាយពីវឌ្ឍនភាពការងារនេះដល់វិនិយោគិន។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣ដល់ឆ្នាំ២០២៤(អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)	សម្រេចពេញលេញ
៦- ក្រសួងរ៉ែនិងថាមពល	១- អនុវត្តផែនការវិនិយោគហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអគ្គិសនី	១.១- បោះពុម្ពផ្សាយផែនការមេស្តីពីថាមពល។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣	សម្រេចពេញលេញ
		១.២- អនុវត្តនិងពិនិត្យឡើងវិញនូវវឌ្ឍនភាពនៃការវិនិយោគហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអគ្គិសនី ស្របតាមផែនការមេស្តីពីថាមពល។	ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣ដល់ឆ្នាំ២០២៤(អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)	សម្រេចពេញលេញ
	២- ពិនិត្យឡើងវិញនូវគោលដៅអត្រាថ្លៃអគ្គិសនីនិងស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់	២.១- សហការជាមួយអាជ្ញាធរអគ្គិសនីកម្ពុជានិងក្រុមហ៊ុនអគ្គិសនីកម្ពុជា ក្នុងការរៀបចំជាតុចូលផ្ទៃក្នុងលើការកំណត់គោលដៅដែលសមស្របសម្រាប់ការបញ្ចុះអត្រាថ្លៃអគ្គិសនី និងពង្រឹងស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនី សម្រាប់ជាចំណុចចាប់ផ្តើមសម្រាប់ការពិភាក្សាជាមួយវិស័យឯកជន។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣	សម្រេចពេញលេញ
		២.២- រៀបចំកិច្ចប្រជុំជាទៀងទាត់ជាមួយអាជ្ញាធរអគ្គិសនីកម្ពុជា ក្រុមហ៊ុនអគ្គិសនីកម្ពុជា និងវិស័យឯកជន ដើម្បីពិភាក្សាពីភាពប្រកួតប្រជែងនៃអត្រាថ្លៃអគ្គិសនីនិងស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនីនៅកម្ពុជា ថាតើគោលដៅទាំងនេះអាចប៉ះពាល់យ៉ាងណាខ្លះដល់រចនាសម្ព័ន្ធថ្លៃដើមនិងការវិនិយោគ។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣	សម្រេចពេញលេញ
		២.៣- ពិនិត្យឡើងវិញជាប្រចាំនូវគោលដៅ ដោយផ្អែកលើ(១) លទ្ធភាពសម្រេចបាន និង(២) ផលជះលើការវិនិយោគរបស់វិនិយោគិន។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣	សម្រេចពេញលេញ
		២.៤- អនុវត្តផែនការដើម្បីសម្រេចគោលដៅ និងពិនិត្យឡើងវិញលើវឌ្ឍនភាពនៃការងារនេះ។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ដល់	សម្រេចពេញលេញ

			ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)	
៧- ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន	១- អនុវត្តផែនការអភិវឌ្ឍន៍ វិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន	១.១- អនុវត្តគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវថ្នល់សំខាន់ៗស្របតាមផែនការមេស្តីពីការតភ្ជាប់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនពហុមធ្យោបាយនិងភស្តុភារកម្មរួមបញ្ចូលទាំងផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-ខេត្តព្រះសីហនុ ផ្លូវក្រវាត់ក្រុងទី៣ភ្នំពេញ ផ្លូវជាតិលេខ៥ និងផ្លូវជាតិលេខ៤៨។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ដល់ឆ្នាំ២០២៣	**កំពុងអនុវត្ត**
		១.២- ដាក់ឱ្យដំណើរការច្រកទ្វារព្រំដែនស្ទឹងបត់ថ្មីស្របតាមផែនការមេស្តីពីការតភ្ជាប់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនពហុមធ្យោបាយនិងភស្តុភារកម្ម។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៤	**សម្រេចពេញលេញ**
		១.៣- ដាក់ឱ្យដំណើរការមជ្ឈមណ្ឌលភស្តុភារកម្មពហុមធ្យោបាយភ្នំពេញ។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៤	**កំពុងអនុវត្ត**
		១.៤- អនុវត្តដោយចីរភាព និងពិនិត្យឡើងវិញលើវឌ្ឍនភាពនៃការវិនិយោគហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៤ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)	**មិនទាន់ចាប់ផ្តើមអនុវត្ត**
	២- ធ្វើសុខដុមនីយកម្មបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីការដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកឆ្លងកាត់ព្រំដែនជាមួយប្រទេសជិតខាង	២.១- រៀបចំដោយមានជាតុចូលបន្ថែមពីវិស័យឯកជននូវបញ្ជីបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីការដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកឆ្លងកាត់ព្រំដែនដែលបង្កឱ្យមានការចំណាយខ្ពស់លើភស្តុភារកម្ម ដោយចាប់ផ្តើមពីបញ្ហាទូទៅដូចជាអាជ្ញាបណ្ណ រថយន្តដឹកទំនិញរយៈពេលឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងការកកស្ទះនៅច្រកព្រំដែន។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣	**កំពុងអនុវត្ត**
		២.២- ផ្តល់អាទិភាពលើបទប្បញ្ញត្តិក្នុងការដោះស្រាយបញ្ហាដោយ ផ្អែកលើផលប៉ះពាល់ចំពោះវិនិយោគិន។	ត្រីមាសទី១ដល់ត្រីមាសទី២ ឆ្នាំ២០២៣	**មិនទាន់ចាប់ផ្តើមអនុវត្ត**
		២.៣- សហការជាមួយរដ្ឋាភិបាលប្រទេសជិតខាង ដើម្បីធ្វើសុខដុមនីយកម្មលើការរឹតត្បិតការដឹកជញ្ជូន និងពិនិត្យឡើងវិញនូវផលជះលើថ្លៃចំណាយដឹកជញ្ជូនយ៉ាងតិចម្តងក្នុងមួយឆ្នាំ។	ត្រីមាសទី២ ឆ្នាំ២០២៣ដល់ឆ្នាំ២០២៤(អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)	**កំពុងអនុវត្ត**

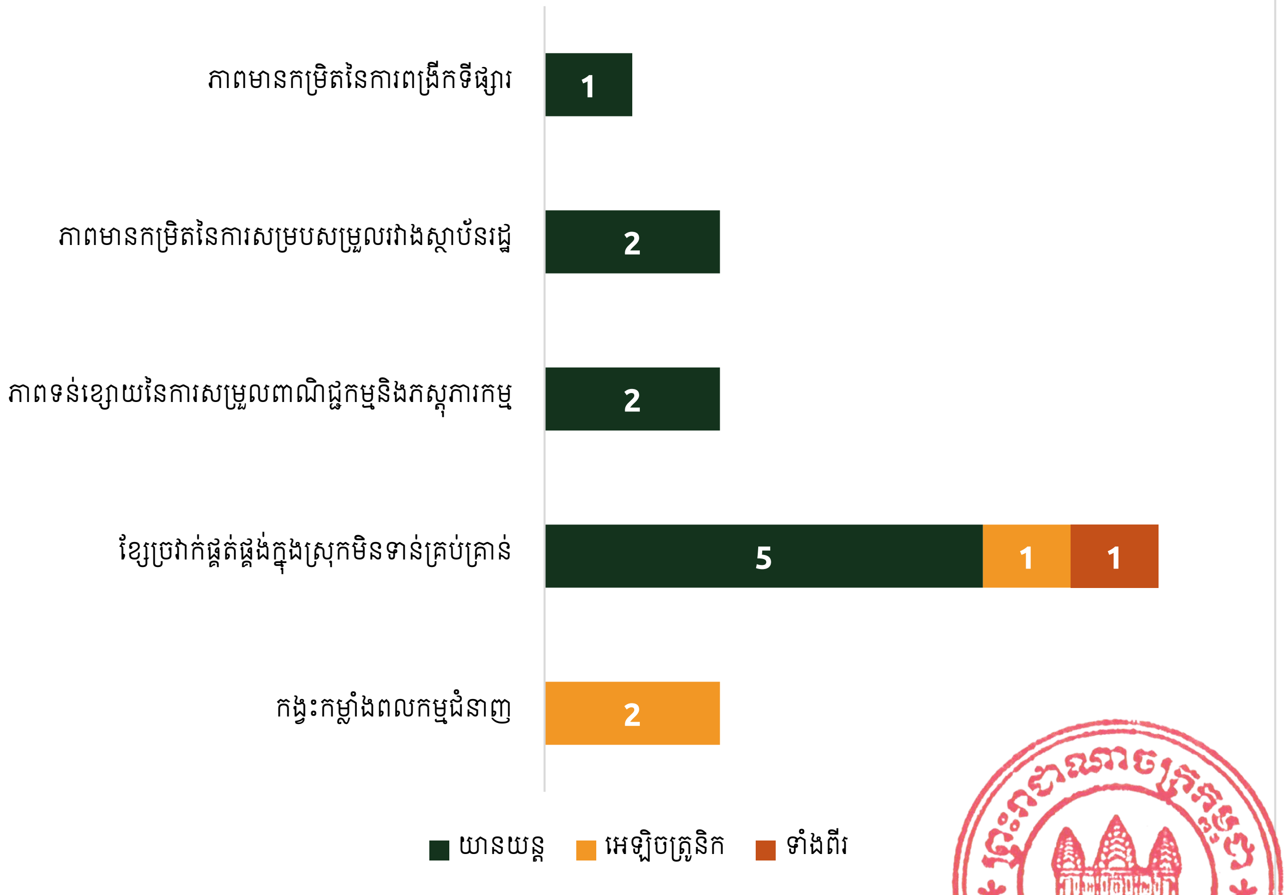
ឧបសម្ព័ន្ធទី៣៖

លទ្ធផលលម្អិតនៃការស្ទង់មតិពីវិស័យឯកជន

ការយល់ឃើញរបស់ផ្នែកឯកជនលើភាពពាក់ព័ន្ធនៃផែនទីបង្ហាញផ្លូវ និងការអាចសម្រេចបាននូវគោលដៅ ដែលមានចែងក្នុងផែនទីបង្ហាញផ្លូវ

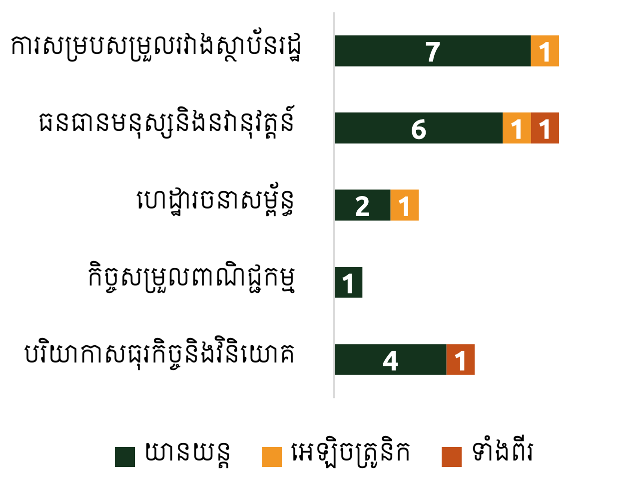


គម្លាតធំបំផុតរវាងចក្ខុវិស័យនិងការអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវ

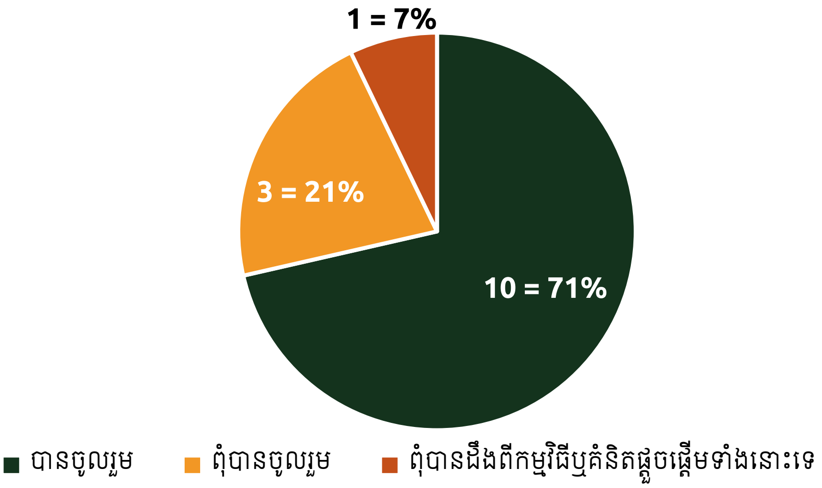


ប្រសិទ្ធភាពនៃក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់

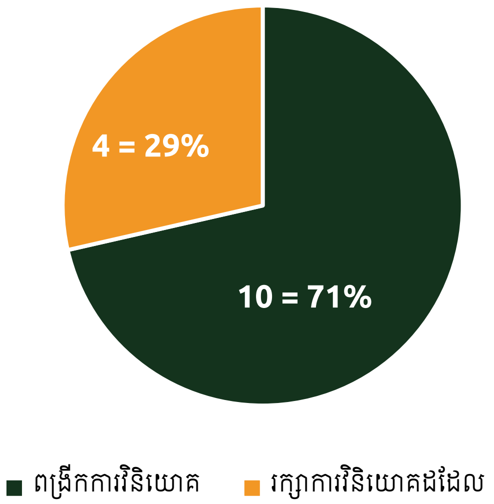
ផ្នែកដែលមានភាពប្រសើរឡើង ជាលទ្ធផលនៃការ
អនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវ



ការចូលរួមក្នុងកម្មវិធីឬគំនិតផ្តួចផ្តើម ដែលគាំទ្រដោយ
រដ្ឋាភិបាលដែលបានដាក់ចេញក្នុងផែនទីបង្ហាញផ្លូវដែរឬទេ



ផែនការវិនិយោគរបស់វិនិយោគិនក្នុងវិស័យទាំងពីរនៅកម្ពុជា
ក្នុងរយៈពេល២ឆ្នាំខាងមុខ



ឧបសម្ព័ន្ធទី៨៖

បញ្ហាប្រឈមនៃការអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវ

វិធានការ	**បង្គោលចរ**	**បញ្ហាប្រឈម**	**សំណូមពរ**
ក្រសួងការងារនិងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ			
វិធានការទី៧: អភិវឌ្ឍកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្មសម្រាប់វិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក ដោយសហការជាមួយវិស័យឯកជន	**បង្គោលចរទី៣:** បង្កើតក្រុមប្រឹក្សាជំនាញលើវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក។	- មានលំបាកក្នុងការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យនិងប្រព័ន្ធព័ត៌មាន - ខ្វះធនធានដើម្បីដំណើរការ - ខ្វះការចូលរួមនិងការលើកកម្ពស់ផលប្រយោជន៍ - លេខាធិការដ្ឋានខ្វះបុគ្គលិកដែលអាចបំពេញការងារពេញលេញ	ស្នើសុំមានការគាំទ្របន្ថែមដល់លេខាធិការដ្ឋាន
វិធានការទី១០: ពង្រីកនិងពង្រឹងសេវាផ្គូផ្គងការងារ តាមរយៈយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន	**បង្គោលចរទី២:** សហការជាមួយក្រុមហ៊ុនយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា ដែលមានចំណាប់អារម្មណ៍ក្នុងការផ្គូផ្គងតម្រូវការជ្រើសរើសបុគ្គលិករបស់ក្រុមហ៊ុនទាំងនោះ ជាមួយនឹងនិស្សិតបញ្ចប់ការសិក្សាពីអ.ប.វ. និងអ្នកស្វែងរកការងារដទៃទៀត។		
ក្រសួងឧស្សាហកម្ម វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍			
វិធានការទី៩: រៀបចំផែនការទាក់ទាញជនបរទេសទេសន្តប្រវេសន៍ និងអាណិកជនខ្មែរដែលមានទេពកោសល្យ	**បង្គោលចរទី១:** វាយតម្លៃស្ថានភាពបច្ចុប្បន្នលើការទាក់ទាញទេពកោសល្យនៅកម្ពុជា និងសិក្សាលើឧត្តមានុវត្តន៍របស់អន្តរជាតិ និងមេរៀនពីប្រទេសដែលទទួលបានជោគជ័យលើផ្នែកនេះ។	ប្រើប្រាស់ធនធានផ្ទៃក្នុងដើម្បីរៀបចំដែលនាំឱ្យមានភាពយឺតយ៉ាវក្នុងការរៀបចំធៀបនឹងរបៀបវារៈដែលបានដាក់ចេញ	ត្រៀមរៀបចំយន្តការគាំទ្រច្បាស់លាស់សម្រាប់ការសម្រេចបានបង្គោលចររបស់វិធានការណ៍គោលនយោបាយនីមួយៗ
	បង្គោលចរទី២:សហការបង្កើតផែនការទាក់ទាញអ្នកមានទេពកោសល្យ និងអាណិកជនខ្មែរដែលមានទេពកោសល្យ។	ប្រើប្រាស់ធនធានផ្ទៃក្នុងដើម្បីរៀបចំដែលនាំឱ្យមានភាពយឺតយ៉ាវក្នុងការរៀបចំធៀបនឹងរបៀបវារៈដែលបានដាក់ចេញ	ត្រៀមរៀបចំយន្តការគាំទ្រច្បាស់លាស់សម្រាប់ការសម្រេចបានបង្គោលចររបស់វិធានការណ៍គោលនយោបាយនីមួយៗ

	បង្គោលចរទី៣: សហការបង្កើតយន្តការលើកទឹកចិត្ត ដើម្បីទាក់ទាញអ្នកមានទេពកោសល្យមកកម្ពុជា។	ទាមទារកិច្ចសម្របសម្រួលបន្ថែមជាមួយអន្តរក្រសួងពាក់ព័ន្ធ ដើម្បីសម្រេចបានយន្តការច្បាស់លាស់និងគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ	ត្រៀមរៀបចំយន្តការគាំទ្រច្បាស់លាស់សម្រាប់ការសម្រេចបានបង្គោលចររបស់វិធានការណ៍គោល-នយោបាយនីមួយៗ
	បង្គោលចរទី៤: បង្កើតថ្នាលសន្ទនាដើម្បីភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងរវាងអ្នកមានទេពកោសល្យនិងអាណិកជនខ្មែរដែលមានទេពកោសល្យជាមួយរាជរដ្ឋាភិបាលនិងវិស័យឯកជន។	ពុំទាន់បានស្នើសុំរៀបចំថ្នាលនេះក្នុងក្របខ័ណ្ឌកម្ពុជា	ត្រៀមរៀបចំយន្តការគាំទ្រច្បាស់លាស់សម្រាប់ការសម្រេចបានបង្គោលចររបស់វិធានការណ៍គោល-នយោបាយនីមួយៗ
	បង្គោលចរទី៥: រៀបចំកម្មវិធីបង្កើនការយល់ដឹងនិងកម្មវិធីផ្សព្វផ្សាយ។	១- ខ្វះគ្រូឧទ្ទេស និង២- ថវិកា	១- បណ្តុះបណ្តាលគ្រូបង្គោល ២- ថវិកា
វិធានការទី១៩ : រៀបចំវេទិកាផ្គូផ្គងអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុក	**បង្គោលចរទី១:** កំណត់មូលដ្ឋាននៃប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីសម្រាប់អ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក និងបញ្ហាប្រឈមបច្ចុប្បន្នដែលរាំងស្ទះដល់ការតភ្ជាប់បែបប្រតិគមន៍។	១- ការផ្សព្វផ្សាយបទប្បញ្ញត្តិនិងស្តង់ដានៅមានកម្រិត ២- ខ្វះខាតបទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេស។	១- រៀបចំកិច្ចប្រជុំផ្សព្វផ្សាយបទប្បញ្ញត្តិ និងស្តង់ដាឱ្យបានទូលំទូលាយ ២- បន្តរៀបចំបទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេស និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាព
	បង្គោលចរទី២: កំណត់ដៃគូវិស័យឯកជន រួមមានជាអាទិ៍អ្នកដំឡើងទោចក្រយានយន្តនិងគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិក និងអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំ ដើម្បីសហការរៀបចំវេទិកាផ្គូផ្គងអ្នកផ្គត់ផ្គង់(ពិសេសជាមួយក្រុមការងារយានយន្តនៃវិទ្យាស្ថានស្តង់ដារកម្ពុជានិងវិនិយោគិនជាដើម)។	ស្តង់ដាមិនអនុលោមតាមការតម្រូវរបស់រោងចក្រដំឡើងរថយន្តក្នុងស្រុក។	សិក្ខាសាលាផ្សព្វផ្សាយ ផ្គូផ្គងរោងចក្រដំឡើងយានយន្ត និងទោចក្រយាន ជាមួយរោងចក្រ សហគ្រាសធុនតូចនិងមធ្យមផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្តក្នុងស្រុក
	បង្គោលចរទី៣:ផ្សព្វផ្សាយ ស្វែងរក និងចរចាភាពជាដៃគូជាមួយរោងចក្រដំឡើងទោចក្រយានយន្តនិងគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិក ដើម្បីសហការរៀបចំវេទិកាផ្គូផ្គងអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំ។	ការផ្សព្វផ្សាយនៅមានកម្រិត	អនុវត្តការរៀបចំវេទិកាជំនួបរវាងរោងចក្រដំឡើងយានយន្ត និងរោងចក្រ សហគ្រាសធុនតូចនិងមធ្យមប្រតិគមន៍
វិធានការទ២០ : រៀបចំកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវសមត្ថភាព និងគុណភាព	**បង្គោលចរទី១:** កំណត់មូលដ្ឋាននៃប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីសម្រាប់អ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្តនិងអេឡិច	១- ការផ្សព្វផ្សាយបទប្បញ្ញត្តិ និងស្តង់ដានៅមានកម្រិត ២- ខ្វះខាតបទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេស។	១- រៀបចំកិច្ចប្រជុំផ្សព្វផ្សាយបទប្បញ្ញត្តិ និងស្តង់ដាឱ្យបានទូលំទូលាយ ២- បន្តរៀបចំបទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេស និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាព

នៃការផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុក	ត្រូនិក និងបញ្ហាប្រឈមបច្ចុប្បន្នដែលរាំងស្ទះដល់ការតភ្ជាប់បែបប្រតិគមន៍។		
	បង្គោលចរទី២: កំណត់ដៃគូវិស័យឯកជន រួមមានជាអាទិ៍ក្រុមហ៊ុនដំឡើងទោចក្រយានយន្តនិងគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិក ព្រមទាំងអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំក្នុងស្រុក ដើម្បីសហការបង្កើតកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំក្នុងស្រុក (ពិសេសជាមួយក្រុមការងារយានយន្តនៃវិទ្យាស្ថានស្តង់ដារកម្ពុជា)។	ស្តង់ដាមិនអនុលោមតាមការតម្រូវរបស់រោងចក្រដំឡើងរថយន្តក្នុងស្រុក	សិក្ខាសាលាផ្សព្វផ្សាយ ផ្គូផ្គងរោងចក្រដំឡើងយានយន្តនិងទោចក្រយាន ជាមួយរោងចក្រ សហគ្រាសធុនតូចនិងមធ្យមផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្តក្នុងស្រុក
	បង្គោលចរទី៣:រៀបចំផែនការអនុវត្តកម្មវិធីជាមួយដៃគូវិស័យឯកជន(ឧទាហរណ៍ : ព័ត៌មានលម្អិតនៃកម្មវិធីកែលម្អគុណភាព ការបណ្តុះបណ្តាល និងការទទួលស្គាល់គុណវុឌ្ឍិ វិធានការទាក់ទាញវិនិយោគជាពិសេសកម្មវិធីបណ្តុះបណ្តាលជំនាញបច្ចេកទេសរវាងក.ឧ.វ.ប.ន. និងក.ក.ប.)។	ការផ្សព្វផ្សាយនៅមានកម្រិត	អនុវត្តការរៀបចំវេទិកាជំនួបរវាងរោងចក្រដំឡើងយានយន្តនិងរោងចក្រ សហគ្រាសធុនតូចនិងមធ្យមប្រតិគមន៍
ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន			
វិធានការទី១៥ : ធ្វើសុខដុមនីយកម្មបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីការដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកឆ្លងកាត់ព្រំដែនជាមួយប្រទេសជិតខាង	**បង្គោលចរទី៣ :** អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសហការជាមួយរដ្ឋាភិបាលប្រទេសជិតខាងដើម្បីធ្វើសុខដុមនីយកម្មលើការរឹតត្បិតការដឹកជញ្ជូន និងពិនិត្យឡើងវិញនូវផលជះលើថ្លៃចំណាយដឹកជញ្ជូនយ៉ាងតិចម្តងក្នុងមួយឆ្នាំ។	- បានស្នើទៅភាគីវៀតណាម នូវជំនួបពិភាក្សាទ្វេភាគី ដើម្បីជំរុញការអភិវឌ្ឍផ្លូវដែកភ្នំពេញ-បាវិត-ម៉ុកបៃ-ក្រុងហូជីមិញ និងកំណត់ចំណុចរួមគ្នា ប៉ុន្តែមិនទាន់ទទួលបានការឆ្លើយតប - ចាប់តាំងពីឆ្នាំ២០២៤មក ក្រសួងសាធារការ និងដឹកជញ្ជូន បានស្នើជួបភាគីវៀតណាម ក្នុងក្របខ័ណ្ឌគណៈកម្មការចម្រុះកំណត់ទីតាំង តភ្ជាប់ផ្លូវល្បឿនលឿននៃប្រទេសទាំងពីរជាច្រើនលើក ប៉ុន្តែភាគីវៀតណាមមិនទាន់មានការឆ្លើយតបជាលក្ខណៈផ្លូវការណាមួយនៅឡើយ	- ស្នើសុំពន្លឿននីតិវិធី សម្រេចជ្រើសរើសចំណុចតភ្ជាប់ផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-បាវិត-ម៉ុកបៃ-ក្រុងហូជីមិញ - ជំរុញប្រតិបត្តិការរួមគ្នា លើការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនតាមផ្លូវដែក និងបានតភ្ជាប់រថភ្លើងរវាងកម្ពុជានិងថៃ - ជំរុញសេចក្តីព្រាងកិច្ចព្រមព្រៀងទ្វេភាគីឆ្លងកាត់ព្រំដែនកម្ពុជា-ថៃ

		- ភាគីទាំងពីរមិនទាន់បានដំណើរការប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន - ឆ្លងកាត់ព្រំដែនតាមរយៈខ្សែផ្លូវដែកកម្ពុជានិងថៃ (ប៉ោយប៉ែត-អារញ្ញប្រាថេត) - ភាគីទាំងពីរនៅមិនទាន់ឯកភាពលើខ្លឹមសារនៃសេចក្តីព្រាងកិច្ចព្រមព្រៀងទ្វេភាគីឆ្លងកាត់ព្រំដែនកម្ពុជា-ថៃ	

ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា

លេខាធិការដ្ឋានដឹកនាំ និងសម្របសម្រួល
ការអនុវត្តគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា

អាសយដ្ឋាន ៖ វិមានរដ្ឋាភិបាល តីរវិថីស៊ីសុវត្ថិ វត្តភ្នំ ភ្នំពេញ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

លេខទូរសព្ទ ៖ (+៨៥៥) ០៩៩ ៧៩៩ ៥៧៩ / (+៨៥៥) ០៩៨ ៧៩៩ ៥៧៩

គេហទំព័រ ៖ cdc.gov.kh ; cib-cdc.gov.kh

ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា

លេខាធិការដ្ឋានដឹកនាំ និងសម្របសម្រួល
ការអនុវត្តគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា

អាសយដ្ឋាន ៖ វិមានរដ្ឋាភិបាល តីវវិថីស៊ីសុវត្ថិ វត្តភ្នំ ភ្នំពេញ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

លេខទូរសព្ទ ៖ (+៨៥៥) ០៩៩ ៧៩៩ ៥៧៩ / (+៨៥៥) ០៩៨ ៧៩៩ ៥៧៩

គេហទំព័រ ៖ cdc.gov.kh ; cib-cdc.gov.kh