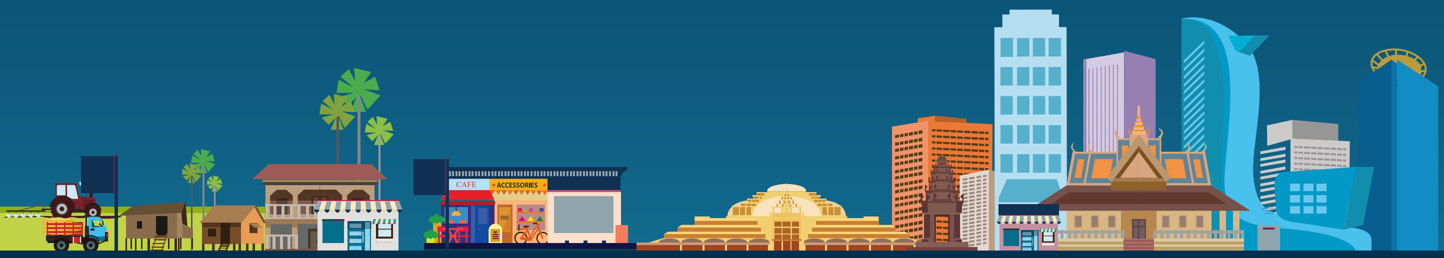
Public Disclosure Authorized
Public Disclosure Authorized
Public Disclosure Authorized
Public Disclosure Authorized
Public Disclosure Authorized

បច្ចុប្បន្នភាពសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា

ការទប់ទល់ជាមួយការឡើងថ្លៃប្រេងជាគំហុក



អត្ថបទផ្តោតពិសេស

ការប៉ះពាល់លើសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទំនិញនៅក្រោយការរាតត្បាតជំងឺជាសកល៖ យុទ្ធសាស្ត្រដើម្បីកាត់បន្ថយថ្លៃចំណាយលើភ័ស្តុភារ

ខែ មិថុនា ឆ្នាំ 2022

WORLD BANK GROUP

បច្ចុប្បន្នភាព សេដ្ឋកិច្ច កម្ពុជា

ខែ មិថុនា ឆ្នាំ 2022

ការទប់ទល់ជាមួយ ការឡើងថ្លៃប្រេងជាគំហុក

ក្រុមធនាគារពិភពលោក

មាតិកា

សេចក្ដីថ្លែងអំណរគុណ 7

អក្សរកាត់ 8

សង្ខេបមូលន័យ....11

ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចថ្មីៗ និងទស្សនវិស័យ 15

ការអភិវឌ្ឍថ្មីៗ....15

កម្មវិធីចាក់ថ្នាំបង្ការវីរុសកូវីដត្រូវបានពន្លឿនបន្ថែមទៀត 15

សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចបានចាប់ផ្ដើមងើបឡើងវិញ.... 15

នៅកម្រិតសកល មានពពកខ្មៅបីដុំដែលរួមគ្នាផ្ដុំធ្វើឲ្យមានផលប៉ះពាល់ដល់សេដ្ឋកិច្ច.... 17

ការនាំចេញទំនិញបានកើនឡើង និងបានធ្វើពិពិធកម្ម.... 17

ការនាំចេញទំនិញទៅទីផ្សារសហរដ្ឋអាមេរិកបន្តកើនឡើងខ្លាំង 18

ការអនុម័តលើគម្រោងការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស មានការកើនឡើងនៅពេលមានការបើកសេដ្ឋកិច្ចឡើងវិញ 19

សកម្មភាពគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍អចលនទ្រព្យដែលយឺតយ៉ាវនៅតែបន្ត.... 20

ស្ថានភាពអាកាសធាតុប្រសើរជួយបង្កើនផលិតផលស្រូវ 21

ការកើនឡើងថ្លៃចំណាយដឹកទំនិញតាមសមុទ្រកំពុងប៉ះពាល់ដល់ការនាំចេញកសិកម្មយ៉ាងខ្លាំង 21

កិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីកម្ពុជាចិនត្រូវបានរំពឹងថានឹងជួយជំរុញការនាំចេញទំនិញកសិកម្ម 22

សកម្មភាពទេសចរណ៍បានងើបឡើងវិញយ៉ាងសន្សឹមៗ 23

ការប្រើប្រាស់ក្នុងស្រុកបានងើបឡើងវិញ 25

អតិផរណាបានកើនឡើងដល់ 7.2 ភាគរយ ដែលជាអត្រាខ្ពស់ជាងគេបំផុតក្នុងរយៈពេល 13 ឆ្នាំ 25

សមតុល្យពាណិជ្ជកម្មមានភាពប្រសើរឡើងនៅពេលដំបូង 28

ការឡើងជាគំហុកនៃតម្លៃប្រេងកំពុងប៉ះពាល់ដល់ស្ថានភាពពាណិជ្ជកម្ម 28

អត្រាប្ដូរប្រាក់នៅតែបន្តមានស្ថិរភាព 29

ស្ថានភាពរូបិយវត្ថុបន្តមានភាពប្រសើរ 29

កំណើនរូបិយវត្ថុទូលាយបានងើបឡើងវិញមួយផ្នែក 29

កំណើនឥណទានក្នុងស្រុកងើបឡើងវិញ បង្ហាញពីការងើបឡើងវិញនៃសេដ្ឋកិច្ច 30

ការរួមចំណែករបស់វិស័យសំណង់ និងអចលនទ្រព្យ នៅក្នុងកំណើនឥណទាន បានថយចុះ 31

កម្មវិធីឧបត្ថម្ភសាច់ប្រាក់បន្តគាំទ្រដល់គ្រួសារ ស្របពេលដែលមានកំណើនអតិផរណា 31

ការប្រមូលចំណូលបានកើនឡើងបន្តិចបន្តួច 32

ឱនភាពសារពើពន្ធ ត្រូវបានរំពឹងថានឹងនៅតែមានទំហំធំ កម្រិត 6.6 នៃ ផសស.... 33

សមាមាត្របំណុលសាធារណៈធៀបជាមួយ ផសស របស់កម្ពុជា មានចំនួន 35.0 ភាគរយនៃ ផសស គិតត្រឹមចុងឆ្នាំ 2021.... 33

បើទោះជាបំណុលសាធារណៈកើនឡើងក្ដី ហានិភ័យនៃភាពតានតឹងផ្នែកបំណុលនៅមានកម្រិតទាប 35

ទស្សនវិស័យ 35

បញ្ហាប្រឈម និងហានិភ័យ 35

ជម្រើសគោលនយោបាយ 36

អត្ថបទផ្ដោតពិសេស៖ ផលប៉ះពាល់លើសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទំនិញក្រោយការរាតត្បាតជំងឺជាសកល ៖ យុទ្ធសាស្ត្រដើម្បីកាត់បន្ថយថ្លៃចំណាយផ្នែកភ័ស្តុភារ....38

សេចក្ដីសង្ខេប 38

ភាពមិនច្បាស់លាស់នៅក្នុងខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទំនិញសាកលនៅពេលកើតមានការរាតត្បាតជាសាកលនៃជំងឺកូវីដ-19.... 41

លំហូរពាណិជ្ជកម្ម និងការកែសម្រួលខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទំនិញក្នុងប្រទេសកម្ពុជា.... 43

ថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារគិតជាចំណែក ផសស ក្នុងប្រទេសកម្ពុជា 53

កត្តាជំរុញធ្វើឱ្យមានថ្លៃចំណាយខ្ពស់ និងភាពជឿជាក់តិចតួច 56

អនុសាសន៍....63

ឧបសម្ព័ន្ធ S.1៖ វិធីសាស្ត្រដើម្បីប៉ាន់ប្រមាណថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារថ្នាក់ជាតិគិតជាចំណែក ផសស ក្នុងប្រទេសកម្ពុជា 69

ឯកសារពិគ្រោះ 72

គន្ថនិទ្ទេស....74

ឧបសម្ព័ន្ធ ៖ សូចនាករដែលបានជ្រើសរើស....75

ប្រអប់

ប្រអប់ 1 ៖ ការអភិវឌ្ឍ និងទស្សនវិស័យសេដ្ឋកិច្ចកម្រិតសកល 16
ប្រអប់ 2 ៖ អត្ថប្រយោជន៍ជាសក្តានុពលនៃភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយថ្នាក់តំបន់សម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា 24
ប្រអប់ 3 ៖ អត្ថប្រយោជន៍ជាសក្តានុពលនៃកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីកម្ពុជា-ចិន 26
ប្រអប់ S.A.1 ៖ ប្រភពទិន្នន័យ 70
ប្រអប់ S.A.2 ៖ វិធីសាស្ត្រ 70

រូប

រូប ES.1 ៖ ទិដ្ឋភាពរួមស្តីពីការអភិវឌ្ឍថ្មីៗនៅកម្ពុជា 14
រូប 1 ៖ អត្រាចាក់វ៉ាក់សាំងកើនឡើង 15
រូប 2 ៖ កម្ពុជាជាប្រទេសមួយក្នុងចំណោមប្រទេសដែលសម្រេចបានលទ្ធផលការងារល្អបំផុតពាក់ព័ន្ធនឹងការចាក់វ៉ាក់សាំងបង្ការជំងឺកូវីដ-19 15
រូប B1៖ ការវិវឌ្ឍជាសកល 16
រូប 3 ៖ ការនាំចេញទំនិញកើនឡើង 17
រូប 4 ៖ ការនាំចេញទំនិញទទួលបានការគាំទ្រកាន់តែច្រើនដោយផលិតផលមិនមែនសម្លៀកបំពាក់ ទំនិញធ្វើដំណើរ និងស្បែកជើង 17
រូប 5 ៖ ការនាំចេញទំនិញទៅកាន់ទីផ្សារសហរដ្ឋអាមេរិកបន្តកើនឡើង 18
រូប 6 ៖ ការនាំចេញសម្លៀកបំពាក់ ទំនិញធ្វើដំណើរ និងស្បែកជើង ទៅទីផ្សារអាមេរិក បន្តកើនឡើង 18
រូប 7 ៖ គម្រោងវិនិយោគដែលបានទទួលការអនុម័ត និងទទួលហិរញ្ញប្បទានពីលំហូរចូលការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស បានកើនឡើង 19
រូប 8 ៖ លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ដែលទទួលបានការអនុម័ត និងការនាំចូលសម្ភារសាងសង់ បានថយចុះ 19
រូប 9 ៖ ផលិតផលស្រូវកើនឡើង 20
រូប 10 ៖ ផលិតផលស្រូវវស្សាប្រសើរបានបង្កើនផលិតកម្មស្រូវសរុប 20
រូប 11 ៖ កម្ពុជាស្ថិតក្នុងចំណោមប្រទេសដែលនាំចូលប្រេងដែលចំរ៉ាញ់រួចច្រើនជាងគេបំផុត 23
រូប 12 ៖ អតិផរណាកើនឡើង 23
រូប B2.1៖ ប្រាក់ចំណូលពិតតាមប្រទេស ៖ ការប្រែប្រួលភាគរយធៀបនឹងសេណារីយ៉ូធម្មតា, 2035 24
រូប B2.2៖ ផលប៉ះពាល់លើពាណិជ្ជកម្ម ៖ ការប្រែប្រួលភាគរយធៀបនឹងសេណារីយ៉ូធម្មតា, 2035 24
រូប 13 ៖ អតិផរណានៃទំនិញ កម្លាំងពលកម្ម និងថ្លៃសេវាដែលត្រូវបានជ្រើសរើស កើនឡើង 25
រូប 14 ៖ ចំណែកនៃការដឹកជញ្ជូន និងទំនាក់ទំនងក្នុងកន្ត្រកសន្ទស្សន៍តម្លៃ និងដង់ស៊ីតេផ្លូវថ្នល់ 25
រូប 15 ៖ តុល្យភាពពាណិជ្ជកម្មមានភាពប្រសើរឡើងពីដំបូង 28
រូប 16 ៖ កម្ពុជាស្ថិតក្នុងចំណោមប្រទេសដែលនាំចេញស្រូវអង្ករ និងនាំចូលជីកសិកម្មច្រើនជាងគេបំផុតនៅលើពិភពលោក 28
រូប 17 ៖ រូបិយវត្ថុទូលាយ ងើបឡើងវិញមួយផ្នែក - រួមចំណែកដល់កំណើនរូបិយវត្ថុទូលាយ 30
រូប 18 ៖ លំហូរចូលការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេសបន្តនៅទ្រឹង 30
រូប 19 ៖ កំណើនឥណទានងើបឡើងវិញ ខណៈដែលកំណើនប្រាក់បញ្ញើនៅតែថយចុះ 31
រូប 20 ៖ ការរួមចំណែកនៃវិស័យសាងសង់ និងអចលនទ្រព្យដល់កំណើនឥណទាន ថយចុះ 31
រូប 21 ៖ ចំណូលរបស់រដ្ឋាភិបាលកើនឡើងបន្តិច 32
រូប 22 ៖ ចំណាយរបស់រដ្ឋាភិបាលក៏កើនឡើងផងដែរ 32
រូប 23 ៖ ឱនភាពទូទៅរបស់រដ្ឋាភិបាល រីកធំ 33
រូប 24 ៖ ការបែងចែកកម្ចីតាមអ្នកផ្តល់ឥណទាន 33
រូប S1 ៖ តម្រូវការផ្គត់ផ្គង់ (តម្រូវការដឹកជញ្ជូនតាមកប៉ាល់ដែលត្រូវបានអាក់ខាន ជាលាន TEUs) និងការពន្យារពេលចរាចរណ៍ 41
រូប S2 ៖ សន្ទស្សន៍ដឹកជញ្ជូនតាមទូកុងតឺន័រនៅសៀងហៃ, អត្រា ប្រចាំសប្តាហ៍នៅអំឡុងខែ មីនា ឆ្នាំ 2022 41
រូប S3 ៖ ចំណាយផ្នែកភស្តុភារ ៖ សារៈសំខាន់នៃភាពជឿជាក់ 42
រូប S4 ៖ គោលដៅនាំចេញធំជាងគេទាំង 3, ដុល្លារអាមេរិក និងទម្ងន់ដុល, 2018-2021 43
រូប S5 ៖ ប្រភពនាំចូលធំជាងគេទាំង 3, ដុល្លារអាមេរិក និងទម្ងន់ដុល, 2018-2021 43

រូប S6 ៖ ការនាំចេញទៅកាន់ទីផ្សារគោលដៅធំៗជាងគេ, បែងចែកតាមវិស័យ, ដុល្លារអាមេរិក និងទម្ងន់ដុល, 2018-2021 44
រូប S7 ៖ ការនាំចូលពីប្រទេសផ្គត់ផ្គង់ធំៗជាងគេ, បែងចែកតាមវិស័យ, ដុល្លារអាមេរិក និងទម្ងន់ដុល, 2018-2021......................45
រូប S8 ៖ សក្តានុពលនៃការនាំចេញ/ការនាំចូលសរុប, ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក និងលានតោន, 2018-2021 46
រូប S9 ៖ សក្តានុពលនៃការនាំចេញ (TCF GRVC), ប្រចាំត្រីមាស, 2018-2021 46
រូប S10 ៖ ឌីណាមិកនៃការនាំចូល TCF GRVC, ប្រចាំត្រីមាស, 2018-2021 46
រូប S11 ៖ PPAP និង SAP ទំនិញឆ្លងកាត់, បរិមាណ, 2018-2021...46
រូប S12 ៖ ច្រកនាំចេញសំខាន់ៗ, បែងចែកតាមប្រទេសដែលត្រូវបានជ្រើសរើស, បរិមាណ និងប្រាក់ដុល្លារអាមេរិក, 2018-2021......47
រូប S13 ៖ SAP ចំនួនសរុបនៃការទូរស័ព្ទទៅកំពង់ផែ, ឆ្នាំ 2019-ខែ មេសា ឆ្នាំ 2022...47
រូប S14 ៖ SAP របាយនៃចរាចរណ៍ទូកុងតឺន័រ ៖ ការមកដល់ និងការចាកចេញប្រចាំខែ, ខែ មករា ឆ្នាំ 2020-ខែ មេសា ឆ្នាំ 2022 47
រូប S15 ៖ បណ្តាញតភ្ជាប់ការដឹកជញ្ជូនទូកុងតឺន័ររបស់កម្ពុជា 48
រូប S16 ៖ SAP ការទូរស័ព្ទទៅកំពង់ផែ បែងចែកតាមប្រទេសគោលដៅ, ចំនួន (ការហៅចេញ)...48
រូប S17 ៖ ផ្លូវនាំចេញសំខាន់ៗ, បែងចែកតាមការិយាល័យចេញ មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន ការិយាល័យដាក់បណ្តឹង និងតំបន់នាំចូល, ទម្ងន់ដុល និងតម្លៃ, 2018-2021 49
រូប S18 ៖ ផ្លូវនាំចូលសំខាន់ៗ បែងចែកតាមការិយាល័យចូល, មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន, ការិយាល័យដាក់បណ្តឹង និងតំបន់នាំចេញ, ទម្ងន់ដុល និងតម្លៃ, 2018-2021 50
រូប S19 ៖ រាជាយស្វ័យយានកម្ពុជា ៖ ទំនិញនាំចេញដែលបានផ្ទុក និងទូកុងតឺន័រទទេតាមបណ្តោយផ្លូវដែកភាគខាងត្បូង ប្រចាំត្រីមាស, 2021..51
រូប S20 ៖ រាជាយស្វ័យយានកម្ពុជា ៖ ទំនិញនាំចេញដែលបានផ្ទុក និងទូកុងតឺន័រទទេតាមបណ្តោយផ្លូវដែកភាគខាងជើង ប្រចាំត្រីមាស, 2021..51
រូប S21 ៖ ចរាចរណ៍ឆ្លងកាត់ដែលតភ្ជាប់ទៅប្រទេសវៀតណាម និងថៃ, ទម្ងន់ដុល, ភាគរយ, 2018-2021 52
រូប S22 ៖ ការប្រែប្រួលនៃពាណិជ្ជកម្មឆ្លងកាត់, ទម្ងន់ដុល, ថ្ងៃទី 1 ខែ មករា ឆ្នាំ 2018-ថ្ងៃទី 1 ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ 2021...........................52
រូប S23 ៖ ការប្រៀបធៀបចំណាយផ្នែកភស្តុភារធៀបនឹង ផសស ក្នុងបណ្តាប្រទេសសមាជិកអាស៊ាន, 2020 53
រូប S24 ៖ ការវិវត្តនៃចំណាយផ្នែកភស្តុភារនៅកម្ពុជាតាំងពីឆ្នាំ 2011 (តម្លៃភស្តុភារធៀបនឹង ផសស)...................................53
រូប S25 ៖ ចំណាយផ្នែកភស្តុភារនៅកម្ពុជា និងអត្រាកំណើន ផសស គិតតាមតម្លៃបច្ចុប្បន្ន (ភាគរយ)...................................55
រូប S26 ៖ រចនាសម្ព័ន្ធនៃចំណាយផ្នែកភស្តុភារនៅកម្ពុជា 55
រូប S27 ៖ ការប្រែប្រួលការចំណាយផ្នែកបញ្ញើសារពើភណ្ឌ និងការចំណាយក្នុងគ្រួសារនៅកម្ពុជា...55
រូប S28 ៖ ចំណាយផ្នែករដ្ឋបាលភស្តុភារនៅកម្ពុជា (លានរៀល)...55
រូប S29 ៖ ការនាំចូលឡានកាំម៉្យុង និងត្រាក់ទ័រ (គ្រឿង) មកក្នុងប្រទេសកម្ពុជា និងការប្រមូលចំណូល (ពាន់លានរៀល) 2017-2019 ... 56
រូប S30 ៖ ការចំណាយពេលជាមធ្យមនៅកំពង់ផែព្រះសីហនុ, ឆ្នាំ 2019-ខែ មេសា ឆ្នាំ 2022..59
រូប S31 ៖ អាជ្ញាធរកំពង់ផែភ្នំពេញ, រចនាសម្ព័ន្ធចំណូល, 2020-2021 59
រូប S32 ៖ ការចុះបញ្ជីទំនិញដែលបាននាំចេញ, របាយតាមថ្ងៃក្នុងសប្តាហ៍, បរិមាណ, 2018-2021 60
រូប S33 ៖ កំពង់ផែព្រះសីហនុ CEB, ការចុះបញ្ជីទំនិញដែលបាននាំចេញ, របាយប្រចាំថ្ងៃ, តម្លៃ, 2021 60
រូប S34 ៖ គុណភាពផ្នែកនិយ័តកម្មនៅកម្ពុជា និងតាមបណ្តាប្រទេសផ្សេងៗ, 2010-2020...61
រូប S35 ៖ ការត្រួតពិនិត្យដោយគយលើការនាំចេញ និងការនាំចូល - លំហូរទំនិញ, បរិមាណ និងតម្លៃ, ប្រចាំត្រីមាស, 2018-2021ការនាំចេញ 62

តារាង

តារាង 1 ៖ កាលវិភាគកាត់បន្ថយពន្ធរបស់ចិននៅក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីកម្ពុជាចិន 22
តារាង 2 ៖ មុខទំនិញកសិកម្មសំខាន់ៗរបស់កម្ពុជាដែលនាំចេញទៅចិន 22
តារាង B3.1 ៖ កាលវិភាគពន្ធគយចិន ការនាំចេញទៅកាន់ទីផ្សារចិន និងផលិតកម្មក្នុងស្រុក 26
តារាង 3 ៖ ទស្សនវិស័យនៅកម្រិតម៉ាក្រូ...34
តារាង S.ES.1៖ វិធានការគោលនយោបាយដើម្បីជំរុញកំណែទម្រង់ភស្តុភារ និងខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទំនិញ 40
តារាង S.1 ៖ ពន្ធនាំចូល និងថ្លៃសេវាសម្រាប់ឡានកាំម៉្យុង...56
តារាង S.2 ៖ អត្រាស៊ីប្រេងរបស់រថយន្តមួយគ្រឿងៗ 57
តារាង S.3 ៖ អត្រាថ្លៃសេវាបញ្ជូនទំនិញ (ផ្លូវគោក និងផ្លូវដែក) ទៅតាមប្រភព-គោលដៅដែលបានជ្រើសរើសមួយចំនួន ថ្លៃចំណាយ/គ.ម ឆ្នាំ 2021...57

សេចក្តីថ្លែងអំណរគុណ

របាយការណ៍ស្តីពីបច្ចុប្បន្នភាពសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា (CEU) ខែមិថុនា ឆ្នាំ 2022 ត្រូវបានរៀបចំឡើងដោយលោក លី សូដេត និង លោកស្រី Cordula Rastogi ដោយទទួលបានការរួមចំណែកពី លោកស្រី Ekaterine Vashakmadze, លោក ភឹម រុនស៊ីណារិទ្ធ, លោក Ruth Banomyong, លោក Paul Apthorp, លោក Paitoon Varadejsatitwong, លោក Daria Ulybina, លោកស្រី Lucie Wuester, លោក Satya Prasad Sahu, លោក តុង គឹមស៊ុន និង លោកស្រី Wendy Karamba។ លោកស្រី ហៀវ ចាន់កេសី និង លោកស្រី គី គឹមយាន ជាជំនួយការផ្នែកស្រាវជ្រាវ។ លោក ប៊ូ សារឿន ជួយការងារផ្សព្វផ្សាយតាមសារព័ត៌មាន ការបង្ហាញតាមគេហទំព័រ និងពិធីផ្សព្វផ្សាយរបាយការណ៍នេះ។

ក្រុមការងារបានធ្វើការក្រោមការណែនាំជារួមរបស់ លោក Sebastian Eckardt។ ក្រុមការងារសូមថ្លែងអំណរគុណចំពោះការណែនាំ និងយោបល់របស់លោកស្រី Maryam Salim, លោកស្រី Mariam Sherman និងលោក Hassan Zaman។ សហការីមួយចំនួនរបស់ធនាគារពិភពលោកគឺ លោក Aaditya Mattoo, លោក Ergys Islamaj, លោក Duong Trung Le, លោក Ian John Douglas Gillson, លោកស្រី Heidi Stensland, និងលោក Chanin Manopiniwes បានផ្តល់យោបល់លើសេចក្តីព្រាងនៃរបាយការណ៍នេះ។

ក្រុមការងារសូមអរគុណដល់អាជ្ញាធរកម្ពុជា ជាពិសេស ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ និងធនាគារជាតិនៃកម្ពុជា សម្រាប់កិច្ចសហការ និងការគាំទ្រនាពេលកន្លងមក។ របាយការណ៍នេះក៏ទទួលបានផលប្រយោជន៍ពីការណែនាំ យោបល់ និងទស្សនៈរបស់អ្នកពាក់ព័ន្ធនានានៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា រួមទាំងអ្នកអាន និងអ្នករិះគន់ផងដែរ។

របាយការណ៍នេះត្រូវបានរៀបចំឡើងចំនួនពីរដងក្នុងមួយឆ្នាំ និងផ្តល់បច្ចុប្បន្នភាពស្តីពីការអភិវឌ្ឍផ្នែកម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ចនៅកម្ពុជា។ ឯកសារនេះត្រូវបានចែកចាយ និងពិភាក្សាយ៉ាងទូលំទូលាយ រួមទាំងក្នុងចំណោមអាជ្ញាធរកម្ពុជា ដៃគូអភិវឌ្ឍន៍ វិស័យឯកជន ស្ថាប័នស្រាវជ្រាវ និងផ្តល់យោបល់ អង្គការសង្គមស៊ីវិល និងសាកលវិទ្យាល័យនានា។

សម្រាប់ព័ត៌មានអំពីធនាគារពិភពលោក និងសកម្មភាពរបស់ធនាគារពិភពលោកនៅកម្ពុជា សូមមើលគេហទំព័ររបស់យើង www.worldbank.org/cambodia។

ដើម្បីស្ថិតនៅក្នុងបញ្ជីស្ថាប័នដែលទទួលបានរបាយការណ៍នេះតាមអ៊ីមែល និងឯកសារបោះពុម្ពផ្សាយពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀត សូមទាក់ទងទៅលោកស្រី ហៀវ ចាន់កេសី (cheav@worldbank.org)។ បើមានសំណួរពីខ្លឹមសារនៃរបាយការណ៍នេះ សូមទាក់ទងលោក ប៊ូ សារឿន (sbou@worldbank.org)។

របកគំហើញ ការបកស្រាយ និងសេចក្តីសន្និដ្ឋានដែលមានក្នុងរបាយការណ៍នេះ មិនប្រាកដថាឆ្លុះបញ្ចាំងពីទស្សនៈរបស់នាយកប្រតិបត្តិនៃធនាគារពិភពលោកឬរដ្ឋាភិបាលដែលធនាគារពិភពលោកតំណាងនោះទេ។ ធនាគារពិភពលោកមិនធានាទៅលើភាពត្រឹមត្រូវនៃទិន្នន័យដែលមានក្នុងឯកសារនេះទេ។

អក្សរកាត់

ABC	ការគណនាថ្លៃចំណាយផ្អែកលើសកម្មភាព
AEO	ប្រតិបត្តិករសេដ្ឋកិច្ចដែលបានទទួលសិទ្ធិ
ASEAN	សមាគមប្រជាជាតិអាស៊ីអាគ្នេយ៍ (អាស៊ាន)
ASYCUDA	ប្រព័ន្ធទិន្នន័យគយស្វ័យប្រវត្តិ
CBTA	កិច្ចព្រមព្រៀងដឹកជញ្ជូនឆ្លងព្រំដែន
CCFTA	កិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីកម្ពុជា-ចិន
CEB	សាខាគយ និងរដ្ឋាករ
CEO	ការិយាល័យគយ និងរដ្ឋាករ
CEU	បច្ចុប្បន្នភាពសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា
COVID-19	ជំងឺកូវីដ-19
CPI	សន្ទស្សន៍តម្លៃអ្នកប្រើប្រាស់
CR	ប្រាក់រៀលខ្មែរ
DPs	ដៃគូអភិវឌ្ឍន៍
DWT	ទម្ងន់គិតជាតោន
EAP	តំបន់អាស៊ីបូព៌ា និងប៉ាស៊ីហ្វិក
EMDEs	ទីផ្សារដែលងើបឡើង និងប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍
EU	សហភាពអឺរ៉ុប
FCDs	ប្រាក់បញ្ញើជារូបិយវត្ថុបរទេស
FDI	ការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស
FOB	ការដឹកទំនិញដល់កប៉ាល់
FTA	កិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរី
GACC	អគ្គរដ្ឋបាលគយចិន (ប្រទេសចិន)
GDCE	អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករកម្ពុជា
GDP	ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប (ផសស)
GMS	មហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ
GRVC	សង្វាក់តម្លៃកម្រិតសកល និងកម្រិតតំបន់
GSP	ប្រព័ន្ធអនុគ្រោះពន្ធទូទៅ
GTF	សម្លៀកបំពាក់ ផលិតផលធ្វើដំណើរ និងស្បែកជើង
HS	ប្រព័ន្ធសុខដុមនីកម្ម
ICT	បច្ចេកវិទ្យាព័ត៌មាន និងសារគមនាគមន៍
I-O	ធាតុចូល និងធាតុចេញ
LPCO	ប្រតិបត្តិការផ្តល់សន្ទនីយភាពដោយមានការធានា

MAFF	ក្រសួងកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ (កម្ពុជា)
MDI	គ្រឹះស្ថានទទួលប្រាក់បញ្ញើមីក្រូហិរញ្ញវត្ថុ
MEF	ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ
MLF	កម្មវិធីកម្ចី
MoC	ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម
MoI	ក្រសួងមហាផ្ទៃ
MoJ	ក្រសួងយុត្តិធម៌
MPTW	ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
MSME	សហគ្រាសធុនមីក្រូ តូច និងមធ្យម
NLC	ថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារថ្នាក់ជាតិ
NPL	កម្ចីមិនដំណើរការ
NTM	វិធានការមិនមែនពន្ធ
PAPP	កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ
PCR	ប្រតិកម្មសង្វាក់ប៉ូលីមេរ៉ាស់
PV	Photovoltaic
RCEP	ភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយថ្នាក់តំបន់
SAD	ឯកសាររដ្ឋបាលទោល
SAP	កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ
SAR	តំបន់រដ្ឋបាលពិសេស
SEZ	តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស
TCF	វាយនភណ្ឌ សម្លៀកបំពាក់ និងស្បែកជើង
UK	ចក្រភពអង់គ្លេស
U.S.	សហរដ្ឋអាមេរិក
US$	ដុល្លារអាមេរិក
YTD	ពីដើមឆ្នាំដល់បច្ចុប្បន្ន
y/y	ធៀបនឹងឆ្នាំមុន

ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចថ្មីៗ និងទស្សនវិស័យ

សង្ខេបមូលន័យ

ការអភិវឌ្ឍថ្មីៗ

បច្ចុប្បន្ន ប្រទេសកម្ពុជាកំពុងទប់ទល់ជាមួយការកើនឡើងជាគំហុកនៃតម្លៃប្រេង ស្របពេលដែលសេដ្ឋកិច្ចទើបតែចាប់ផ្តើមងើបឡើងវិញ នៅពេលមានការបន្ធូរបន្ថយការរឹតបន្តឹងពាក់ព័ន្ធនឹងជំងឺកូវីដ-19។ ប្រទេសកម្ពុជានាំចូលផលិតផលប្រេងរបស់ខ្លួន 100 ភាគរយ ហើយលក្ខខណ្ឌពាណិជ្ជកម្មរបស់ប្រទេសកាន់តែតឹងរឹងយ៉ាងឆាប់រហ័ស នៅពេលដែលតម្លៃប្រេងហក់ឡើងយ៉ាងគំហុក។ ខុសប្លែកពីឆ្នាំកន្លង នៅពេលឱនភាពគណនីកើនខ្លាំង ដោយសារតែការកើនឡើងនៃការនាំចូលមាស ការប៉ះទង្គិចធ្ងន់ធ្ងរទាក់ទងជាមួយលក្ខខណ្ឌពាណិជ្ជកម្មជាអវិជ្ជមានក្នុងឆ្នាំនេះបណ្តាលមកពីការកើនឡើងតម្លៃប្រេង ទំនងជាធ្វើឱ្យទំនុកចិត្តរបស់អ្នកប្រើប្រាស់ និងផលចំណេញរបស់សាជីវកម្ម ធ្លាក់ចុះដែលប៉ះពាល់ដល់តម្រូវការសរុប។

ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាននៃការកើនឡើងជាគំហុកនៃតម្លៃប្រេងកាន់តែធំឡើង ដោយសារតែអតុល្យភាពផ្នែកខាងក្រៅដ៏ធំធេងរបស់កម្ពុជាដែលមានរួចជាស្រេចហើយ។ ការនាំចូលប្រេងចម្រាញ់រួចរបស់កម្ពុជាមានបរិមាណស្មើនឹង 6.2 ភាគរយនៃ ផសស ឆ្នាំ 2021 ដែលជាទំហំធំជាងប្រទេសដទៃទៀតនៅក្នុងតំបន់អាស៊ីអាគ្នេយ៍ និងប៉ាស៊ីហ្វិក ហើយស្មើនឹងប្រមាណ 11 ភាគរយនៃការនាំចូលសរុប។ ឱនភាពពាណិជ្ជកម្មនេះ កាលពីដំបូងបានរួមតូចទៅវិញ អាស្រ័យដោយការនាំចូលមាសមានការធ្លាក់ចុះ។ ប៉ុន្តែ តម្លៃប្រេងខ្ពស់បានប៉ះប៉ូវមួយផ្នែកចំពោះការធ្លាក់ចុះ ជាហេតុធ្វើឱ្យមានហានិភ័យកើនឡើងខ្ពស់សម្រាប់ឱនភាពគណនីនាពេលបច្ចុប្បន្ន។ លើសពីនេះទៀត ការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានចំពោះឱនភាព តាមរយៈលំហូរចូលនៃមូលធនជួបឧបសគ្គដោយសារតែគោលនយោបាយកូវីដ-19 កម្រិតសូន្យនៅក្នុងប្រទេសចិន ដែលជាប្រភពនៃការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេសធំជាងគេបំផុតសម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា។ថ្វីបើថវិកាបម្រុងអន្តរជាតិរបស់កម្ពុជានៅមានអត្រាខ្ពស់ ដែលមានរហូតដល់ប្រមាណ 8 ខែនៃការនាំចូលជាសក្តានុពលក្តី ប៉ុន្តែសម្ពាធផ្នែកខាងក្រៅទំនងជានឹងបន្តកើតមាន។

ការកើនឡើងតម្លៃអាហារ និងថាមពលបានបន្ថយអំណាចនៃការទិញរបស់គ្រួសារ។ ការកើនឡើងតម្លៃប្រេងអន្តរជាតិធ្វើឱ្យតម្លៃក្នុងប្រទេសកើនឡើងដោយផ្ទាល់។ ការកើនឡើងតម្លៃជី និងតម្លៃអាហារ ធ្វើឱ្យមានសម្ពាធអតិផរណាបន្ថែមទៀត។ បរិមាណខ្ពស់នៃផ្នែកដឹកជញ្ជូនដែលមានចំនួន 12 ភាគរយនៃសន្ទស្សន៍តម្លៃអ្នកប្រើប្រាស់របស់ប្រទេសកម្ពុជានេះ បានធ្វើឱ្យផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាននេះកាន់តែមានភាពយ៉ាប់យ៉ឺនថែមទៀត។ តួលេខអតិផរណាជារួមទាំងអស់បានកើនឡើងយ៉ាងរហ័សទៅដល់ 7.2 ភាគរយ ធៀបនឹងឆ្នាំមុន ក្នុងខែ ឧសភា ឆ្នាំ 2022 ដែលជាអត្រាខ្ពស់ជាងគេក្នុងរយៈពេល 13 ឆ្នាំ ដោយបានកើនឡើង 3 ភាគរយក្នុងអំឡុងរយៈពេលដូចគ្នាកាលពីឆ្នាំកន្លងទៅ។ គ្រួសារងាយរងគ្រោះ និងក្រីក្រក្នុងប្រទេសកម្ពុជាគឺជាអ្នករ៉ាប់រងការកើនតម្លៃទាំងអស់នេះដោយពួកគេមិនសូវមានលទ្ធភាពងាកទៅរកប្រាក់សន្សំឡើយ។ ដោយហេតុនេះ កម្មវិធីឧបត្ថម្ភសាច់ប្រាក់ដែលជា សមាសភាពធំជាងគេបំផុតនៃកញ្ចប់ការគាំទ្រសារពើពន្ធរបស់រដ្ឋាភិបាល និងចាំបាច់ត្រូវបន្តមានទៀត។ គិតត្រឹមខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ 2022 កម្មវិធីនេះបានគ្របដណ្តប់លើគ្រួសារចំនួន 690 000 គ្រួសារ (2.7 លាននាក់) ឬប្រមាណ 19 ភាគរយនៃគ្រួសារសរុប។ កម្មវិធីឧបត្ថម្ភនេះបានបញ្ចេញសាច់ប្រាក់ចំនួន 593 លានដុល្លារអាមេរិក ហើយចាប់តាំងពីបានដាក់ឱ្យដំណើរការក្នុងខែ មិថុនា ឆ្នាំ 2020 ហើយគិតមកដល់ពេលនេះបានជួយកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានសម្រាប់គ្រួសារក្រីក្រ និងងាយរងគ្រោះ។

តម្លៃទំនិញខ្ពស់ដែលកើតមានដោយសារតែសង្គ្រាមនៅអ៊ុយក្រែន ត្រូវបានរំពឹងថានឹងនាំឱ្យមានផលប៉ះពាល់សារពើពន្ធយ៉ាងខ្លាំង។ ជាដំបូង ប្រហែលជាចាំបាច់ត្រូវចំណាយថវិកាបន្ថែម ដើម្បីកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់នៃកាប្រែប្រួលតម្លៃទំនិញ ជាពិសេសការប្រែប្រួលតម្លៃទំនិញមកលើគ្រួសារ និងក្រុមហ៊ុនដែលងាយរងគ្រោះ ។ ទីពីរ គេរំពឹងថានឹងមានការធ្លាក់ចុះការប្រមូលចំណូលបណ្តាលមកពីផលប៉ះពាល់នៃកំណើនសេដ្ឋកិច្ចអវិជ្ជមានដោយសារតែអតិផរណាខ្ពស់ និងតម្រូវការសរុបមានការធ្លាក់ចុះ។ ទីបី ថ្វីបើថវិកាប្រចាំឆ្នាំសម្រាប់ឆ្នាំ 2022 បានព្យាករណ៍នូវការគាំទ្រសារពើពន្ធដើម្បីកែប្រែសេដ្ឋកិច្ចដោយមានឱនភាពសារពើពន្ធព្យាករណ៍ទុកចំនួន 6.6 ភាគរយនៃ ផសស ក្តី ប៉ុន្តែការសម្រេចបានគោលបំណង និងគោលដៅនៃថវិកា កំពុងជួបការលំបាកកាន់តែច្រើនឡើងៗ ដោយហេតុថាថ្លៃទំនិញ និងសេវាមានការកើនឡើង។ ការចំណាយលើសថវិកាគម្រោងសម្រាប់វិនិយោគសាធារណៈ ទំនងជាកើតមាននៅក្នុងពេលមានអតិផរណាកើនឡើងជាគំហុកនេះ ហើយការឡើងថ្លៃធាតុចូលផ្សេងៗ ដូចជាសម្ភារសំណង់ កម្លាំងពលកម្ម និងគ្រឿងចក្រជាដើម។ ឱនភាពខ្ពស់ទាំងនោះត្រូវបានរំពឹងថានឹងត្រូវផ្គត់ផ្គង់ហិរញ្ញប្បទានដោយការទាញយកថវិកាបញ្ញើរបស់រដ្ឋាភិបាល (ថវិកាបម្រុងសារពើពន្ធ) ដែលមានអត្រា 17.0 ភាគរយនៃ ផសស ក្នុងខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ 2022 ថយចុះពីចំនួន 22.5 ភាគរយក្នុងអំឡុងពេលដូចគ្នានេះកាលពីឆ្នាំកន្លងទៅ ព្រមទាំងកម្ចីពីខាងក្រៅបន្ថែម។

ស្របពេលជាមួយគ្នានេះដែរ យុទ្ធសាស្ត្រ "ការរស់នៅជាមួយជំងឺកូវីដ-19" បានអនុញ្ញាតឱ្យបើកដំណើរការសេដ្ឋកិច្ចឡើងវិញ ចាប់តាំងពីចុងឆ្នាំកន្លងទៅ។ ការធ្វើដំណើរអន្តរជាតិត្រូវបានសម្របសម្រួលបន្ថែមទៀត តាមរយៈការបន្តដំណើរការ

កម្មវិធីផ្តល់ទិដ្ឋាការនៅពេលមកដល់កម្ពុជា និងការដកការតម្រូវឱ្យមានលទ្ធផលតេស្តកូវីដអវិជ្ជមាន មុនពេលមកដល់ប្រទេសកម្ពុជាកាលពីខែ មីនា ឆ្នាំ 2022។ ការដកចេញការរឹតបន្តឹងនេះអាចធ្វើបានដោយសារតែកម្មវិធីចាក់ថ្នាំបង្ការដ៏ជោគជ័យរបស់កម្ពុជា។ គិតត្រឹមថ្ងៃទី 17 ខែ មិថុនា ឆ្នាំ 2022 ប្រមាណ 85 ភាគរយនៃប្រជាជនកម្ពុជាបានទទួលថ្នាំបង្ការមេរោគកូរ៉ូណាចំនួនពីរដូស។ ការងើបឡើងវិញនៃការឆ្លងមេរោគ បង្កឡើងជាចម្បងដោយមេរោគបំប្លែងខ្លួនអូមីក្រុង បានថយចុះទៅវិញចាប់តាំងពីខែ មេសា ឆ្នាំ 2022 មក។

ការងើបឡើងវិញរបស់សេដ្ឋកិច្ច នៅមានរបាយមិនស្មើគ្នា។ ម៉ាស៊ីនជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចដែលមានជាយូរមក ជាពិសេសឧស្សាហកម្មផលិតសម្លៀកបំពាក់ ទំនិញធ្វើដំណើរ និងស្បែកជើង បន្តរីកលូតលាស់។ ការនាំចេញផលិតផលកម្មន្តសាលនាំមុខគេបីមុខ ដែលមានចំនួន 65.4 ភាគរយនៃមុខទំនិញសរុប (មិនរាប់បញ្ចូលមាស) កើនឡើងក្នុងអត្រា 25.1 ភាគរយក្នុងខែ មីនា ឆ្នាំ 2022។ ឧស្សាហកម្ម ផលិតគ្រឿងអគ្គិសនី គ្រឿងអេឡិចត្រូនិក និងគ្រឿងបន្លាស់រថយន្តកំពុងងើបឡើងវិញសន្សឹមៗ។ ផលិតកម្មអង្ករ ដែលជាដំណាំចម្បងរបស់កម្ពុជា រួមចំណែកជិត 60 ភាគរយនៃ ផសស វិស័យកសិកម្មបានកើនឡើង 9.3 ភាគរយក្នុងឆ្នាំ 2021-2022 ដោយមានបរិមាណ 12.2 លានតោន។ វិស័យសេវាកម្ម ជាពិសេសឧស្សាហកម្មធ្វើដំណើរ ទេសចរណ៍ និងបដិសណ្ឋារកិច្ច កំពុងងើបឡើងវិញ ដោយពីដំបូងផ្អែកលើការកើនឡើងវិញនៃតម្រូវការក្នុងស្រុក និងទេសចរណ៍ក្នុងស្រុក ប៉ុន្តែនៅតែក្រោមកម្រិតកាលនៅមុនមានជំងឺកូវីដ-19 នៅឡើយ។

វិស័យសំណង់ដែលជាម៉ាស៊ីនជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចមួយក្នុងអំឡុងពេលមុនមានការរាតត្បាតជំងឺជាសកលក៏នៅតែស្ថិតក្រោមសម្ពាធនៅឡើយ។ ក្នុងខែ មីនា ឆ្នាំ 2022 តម្លៃ និងទំហំទីតាំងការចេញលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ដែលបានអនុម័តបានធ្លាក់ចុះយ៉ាងខ្លាំង ដោយបានថយចំនួន 66.0 ភាគរយបើគិតទៅលើតម្លៃ និង 67.9 ភាគរយ បើគិតទៅលើទំហំទីតាំងនៃការចេញការអនុញ្ញាតសាងសង់ដែលបានអនុម័ត។ នៅក្នុងអំឡុងពេលដូចគ្នានេះដែរ ការនាំចូលស៊ីម៉ង់ត៍ និងដែក ដែលភាគច្រើនយកមកប្រើសម្រាប់ឧស្សាហកម្មសំណង់ បានថយបរិមាណចំនួន 71 ភាគរយ សម្រាប់ស៊ីម៉ងត៍ និង 15.6 ភាគរយសម្រាប់ដែក។

ស្ថានភាពរូបិយវត្ថុបន្តមានភាពប្រសើរ។ កំណើនរូបិយវត្ថុទូទៅបានថយចុះជាងមុនបន្តិច ដោយមានកំណើន 13.8 ភាគរយក្នុងខែ មីនា ឆ្នាំ 2022 ថយចុះពីអត្រាកំណើន 20.3 ភាគរយក្នុងអំឡុងពេលដូចគ្នាឆ្នាំកន្លងទៅ។ កំណើនប្រាក់បញ្ញើរបស់វិស័យឯកជនបន្តកើនឡើង ដោយបានកើននៅក្នុងអត្រា 15.3 ភាគរយ។ ការងើបឡើងវិញរបស់សេដ្ឋកិច្ចបានគាំទ្រកំណើនឥណទានក្នុងស្រុក កើនឡើង 22.4 ភាគរយក្នុងខែ មីនា ឆ្នាំ 2022 ដោយកើនពី 21.1 ភាគរយក្នុងអំឡុងរយៈពេលដូចគ្នាក្នុងឆ្នាំកន្លងទៅ។ ដោយមានការគាំទ្រពីប្រតិបត្តិការទីផ្សារបើកចំហរបស់ធនាគារកណ្តាល អត្រាប្តូរប្រាក់បន្តមានស្ថិរភាពជាទូទៅក្នុងរង្វង់ប្រមាណ 4100 រៀលក្នុងមួយដុល្លារអាមេរិក។ ថវិកាបម្រុងអន្តរជាតិសរុបមានការកើនឡើងបន្តិច បន្តួចដោយបានឡើងទៅដល់ទឹកប្រាក់ចំនួន 20.3 ពាន់ លានដុល្លារអាមេរិក (ការនាំចូលរយៈពេល 8 ខែ) ក្នុងខែ មីនា ឆ្នាំ 2022 ថយចុះចំនួន 20.2 ពាន់លានដុល្លារអាមេរិកក្នុងអំឡុងរយៈពេលដូចគ្នានេះកាលពីឆ្នាំកន្លងទៅ។

ទស្សនវិស័យ

កំណើនសេដ្ឋកិច្ចពិតរបស់កម្ពុជាត្រូវបានព្យាករណ៍ថាកើនឡើងចំនួន 4.5 ភាគរយក្នុងឆ្នាំ 2022។ ការព្យាករកំណើនទាបជាងមុន ឆ្លុះបញ្ចាំងឱ្យឃើញអំពីផលប៉ះពាល់ដែលបានប៉ាន់ប្រមាណទុកដោយសារតែលក្ខខណ្ឌមិនល្អពីការប៉ះទង្គិចធ្ងន់ធ្ងរផ្នែកពាណិជ្ជកម្ម បង្កឡើងដោយការកើនឡើងតម្លៃប្រេងឥន្ធនៈ វដ្តនៃការធ្លាក់ចុះនៅសហរដ្ឋអាមេរិក និងប្រទេសចិនដែលជាដៃគូពាណិជ្ជកម្មសំខាន់របស់កម្ពុជា។ លើសពីនេះទៀតគន្លងផ្លូវសេដ្ឋកិច្ចបន្តពឹងផ្អែកលើស្ថានភាពរបស់វីរុស។ អាស្រ័យដោយមានវឌ្ឍនភាពជាបន្តបន្ទាប់ក្នុងការចាក់ថ្នាំបង្ការ ការបន្ធូរបន្ថយលើការរឹតបន្តឹងក្នុងការធ្វើដំណើរ បានគាំទ្រឱ្យបន្តមានសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ច និងការងារ។ សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រទេស និងការនាំចេញទំនិញកសិកម្ម ត្រូវបានរំពឹងថានៅតែមានភាពរឹងមាំដែលចូលរួមចំណែកដល់ការងើបឡើងវិញរបស់សេដ្ឋកិច្ច។

សម្រាប់រយៈពេលមធ្យម គេរំពឹងថាសេដ្ឋកិច្ចនឹងវិលត្រឡប់ទៅនិន្នាការដើមរបស់ខ្លួនវិញ ដែលអាចមានអត្រាកំណើនប្រមាណ 6 ភាគរយ។ ច្បាប់ថ្មីស្តីពីការវិនិយោគ រួមជាមួយនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីកម្ពុជា-ចិន និងភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយថ្នាក់តំបន់ ដែលទើបទទួលបានការអនុម័តនាពេលថ្មីៗនេះ ត្រូវបានរំពឹងថានឹងជួយជំរុញការវិនិយោគ និងពាណិជ្ជកម្មនៅឆ្នាំខាងមុខ។ ស្រដៀងគ្នានេះដែរ ពាណិជ្ជកម្ម និងការវិនិយោគនឹងបន្តមានការលូតលាស់នៅពេលមានការផ្តល់សច្ចាប័នលើកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីរវាងកម្ពុជាជាមួយនឹងសាធារណរដ្ឋកូរ៉េ។ ទោះយ៉ាងនេះក្តី ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានបង្កឡើងដោយវីរុសកូរ៉ូណា មកលើការងារ និងសុខុមាលភាព ត្រូវបានរំពឹងថានឹងបន្តកើតមានស្របពេលដែលវិស័យសេវាកម្ម ជាពិសេសនៅពេលដែលឧស្សាហកម្មធ្វើដំណើរ ទេសចរណ៍ និងបដិសណ្ឋារកិច្ច បន្តជួបព្យុះភ្លៀងអូសបន្លាយ។

បញ្ហាប្រឈម និងហានិភ័យ

ហានិភ័យចំពោះការព្យាករទាំងនេះនៅតែផ្អៀងទៅរកភាពអវិជ្ជមាន។ ថ្វីបើសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រទេសមានភាពរឹងមាំគាំទ្រដោយការដកចេញការរឹតបន្តឹងលើការផ្លាស់ទីក្តី ប៉ុន្តែ ការងើបឡើងវិញ ត្រូវបានបង្អាក់ដោយសារការថមថយតម្រូវការសកល និងការឡើងថ្លៃទំនិញសកលជាគំហុក។ ការផ្ទុះឡើងវិញរបស់វីរុសអូមីក្រុង ឬវីរុសបំប្លែងថ្មីដែលមិនអាចគ្រប់គ្រងបានអាចរំខានដល់ការស្តារសេដ្ឋកិច្ចឡើងវិញ។ ថ្វីបើប្រទេសកម្ពុជារក្សាលំហគោលនយោបាយដែលអាចយកមកអនុវត្តបាន ក្នុងករណីហានិភ័យទាំងនេះលេចចេញជារូបរាងក្តី ប៉ុន្តែ ទ្រនាប់សារពើពន្ធរបស់កម្ពុជាបានរួមតូច បន្ទាប់ពីមានអន្តរាគមន៍សារពើពន្ធ

អស់ជាច្រើនឆ្នាំមក។ លើសពីនេះ កំណើនឥណទានខ្ពស់ និងការប្រមូលផ្តុំឥណទានក្នុងស្រុកនៅក្នុងវិស័យសំណង់ និងអចលនទ្រព្យនៅតែជាហានិភ័យដ៏សំខាន់មួយសម្រាប់ស្ថិរភាពហិរញ្ញវត្ថុរបស់កម្ពុជា។

ជម្រើសគោលនយោបាយ

ដើម្បីរក្សាសន្ទុះនៃការងើបឡើងវិញ ចាំបាច់ត្រូវបន្តខិតខំក្នុងការរាំងខ្ទប់ការចម្លងវីរុសកូវីដ-19។ ដោយមានការគាំទ្រពីអង្គការសុខភាពពិភពលោក អាជ្ញាធរកំពុងបង្កើនការតាមដានដោយមានការចូលរួមពីសហគមន៍ ដើម្បីពង្រឹងការពិនិត្យរកមេរោគតាំងពីដំបូង។ លើសពីនេះ គោលការណ៍ណែនាំស្តីពីការដាក់បញ្ចូលសេវាជំងឺកូវីដ-19 ទៅក្នុងប្រព័ន្ធថែទាំសុខភាពតែមួយ ត្រូវបានដាក់ចេញ ហើយគ្រប់ទីតាំងថែទាំសុខភាពទាំងអស់ បានទទួលការណែនាំឱ្យអនុវត្តគោលការណ៍ណែនាំនេះទូទាំងប្រទេស។

អាស្រ័យដោយស្ថានភាពតម្រូវការខាងក្រៅនៅតែពុំទាន់ច្បាស់លាស់នៅឡើយ ហេតុនេះជំហានចំពោះមុខបន្ទាប់ទៀតគឺត្រូវបន្តពង្រឹងទំនុកចិត្តទីផ្សារក្នុងស្រុក។ ដោយហេតុនេះ ជាការសំខាន់ក្នុងការលើកកម្ពស់ទំនុកចិត្តរបស់វិនិយោគិននៅក្នុងស្រុកដើម្បីជំរុញសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចក្នុងស្រុក។ ការស្តារបណ្តាញផ្លូវថ្មីៗឡើងវិញនៅក្នុងខេត្តសៀមរាប និងខេត្តព្រះសីហនុ ក៏ដូចជាផ្លូវល្បឿនលឿនរវាងរាជធានីភ្នំពេញជាមួយនឹងខេត្តព្រះសីហនុ (ដែលគេរំពឹងថានឹងបញ្ចប់រួចរាល់ និងដាក់ឱ្យដំណើរការនៅឆមាសទីពីរ ឆ្នាំ 2022) ការទាក់ទាញការវិនិយោគឯកជនបន្ថែមទៀតនៅក្នុងវិស័យទេសចរណ៍ ស្របពេលនឹងការអនុវត្តយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ ដូចជាផែនការមេអភិវឌ្ឍទេសចរណ៍ខេត្តសៀមរាបសម្រាប់ឆ្នាំ 2021-2035 ជាដើម សុទ្ធសឹងតែជាវឌ្ឍនភាពដ៏សំខាន់។ ឱ្យតែកម្ពុជាបន្តបន្ធូររាល់ការរឹតបន្តឹងការធ្វើដំណើរទាំងអស់រួមទាំងការសម្របសម្រួលទិដ្ឋាការដោយគ្មានការផ្ទុះជំងឺកូវីដ-19 ឡើងវិញនោះ អ្នកដំណើរអន្តរជាតិនឹងវិលមកវិញ ហើយចូលរួមចំណែកធ្វើឱ្យឧស្សាហកម្មទេសចរណ៍ និងបដិសណ្ឋារកិច្ចរស់រានឡើងវិញមិនខាន។

ចាំបាច់ត្រូវមានកិច្ចខិតខំបន្ថែមទៀតដើម្បីលើកកម្ពស់ការនាំចេញទំនិញកសិកម្ម ដើម្បីបង្កើនអត្ថប្រយោជន៍នៃកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីទ្វេភាគី និងពហុភាគីដែលទើបទទួលបានការអនុម័តនាពេលថ្មីៗនេះ ដែលជា កិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីកម្ពុជាចិន (CCFTA) និងភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយថ្នាក់តំបន់ (RCEP)។ ទាក់ទងនឹងបញ្ហានេះ ការលើកទឹកចិត្តដែលដាក់ចេញឱ្យមាននៅក្រោមច្បាប់វិនិយោគថ្មីដើម្បីគាំទ្រដល់ការកែច្នៃផលិតផលកសិកម្ម និងសង្វាក់តម្លៃកសិកម្ម អាចដើរតួនាទីដ៏សំខាន់។ ថ្វីបើតម្លៃទំនិញកសិកម្មរបស់កម្ពុជានៅច្រកទ្វារកសិដ្ឋាន នៅមានកម្រិតប្រកួតប្រជែងក្តី ប៉ុន្តែ អត្រាការប្រាក់សម្រាប់កម្ចី ថ្លៃចំណាយលើអគ្គិសនីសម្រាប់ឧស្សាហកម្មកែច្នៃកសិកម្ម និងថ្លៃចំណាយផ្នែកភ័ស្តុភារ និងការដឹកជញ្ជូនសម្រាប់ការនាំចេញទំនិញកសិកម្ម មិនមានភាពប្រកួតប្រជែងទេ។ ខុសប្លែកពីគ្រឿងអេឡិចត្រូនិក ឧបករណ៍ និងគ្រឿងបន្លាស់អេឡិចត្រូនិក ទំនិញកសិកម្មគឺជាទំនិញដែលមានទម្ងន់ធ្ងន់ ហើយមានតម្លៃធូរថ្លៃជាងទំនិញដទៃទៀតដែលបានរងផលប៉ះពាល់យ៉ាងខ្លាំងពីការកើនឡើងតម្លៃការបញ្ជូនទំនិញតាមសមុទ្រ។ ហេតុនេះ ចាំបាច់ត្រូវមានកិច្ចខិតខំបន្ថែមទៀតដើម្បីពង្រឹងការសម្របសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម ហើយស្របពេលជាមួយគ្នានោះក៏ត្រូវអនុវត្តន៍តំណភ្ជាប់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនច្រើនទម្រង់ផងដែរ។ ចំណុចនេះមានសារៈសំខាន់ជាពិសេសសម្រាប់ការនាំចេញទំនិញកសិកម្មកម្ពុជា ប្រសិនបើប្រទេសកម្ពុជាព្យាយាមទាញយកប្រយោជន៍ឱ្យបានពេញលេញពីកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មទាំងពីរ (សូមមើលអត្ថបទផ្តោតពិសេសស្តីពីផលប៉ះពាល់លើសង្វាក់ការផ្គត់ផ្គង់នៅក្រោយការរាតត្បាតជំងឺជាសកលៈ យុទ្ធសាស្ត្រដើម្បីកាត់បន្ថយថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារ)។

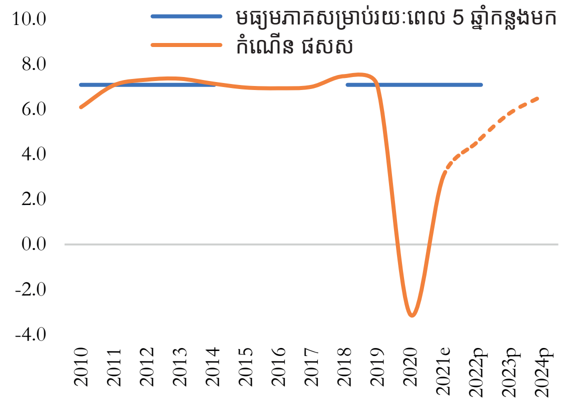
ស្របពេលជាមួយគ្នានេះដែរ ជាការចាំបាច់ដែលត្រូវបន្តឆ្លើយតបចំពោះកត្តារាំងស្ទះនៅផ្នែកផ្គត់ផ្គង់តាមរយៈការកាត់បន្ថយថ្លៃចំណាយលើការធ្វើអាជីវកម្ម ថ្លៃអគ្គិសនី និងអាជ្ញាប័ណ្ណ ហើយស្របពេលជាមួយគ្នានោះក៏ត្រូវលើកកម្ពស់លទ្ធភាពទទួលបានហិរញ្ញវត្ថុ ជាពិសេសសម្រាប់វិស័យនាំចេញ ដើម្បីធ្វើឱ្យភាពប្រកួតប្រជែងនៅខាងក្រៅប្រទេសមានភាពប្រសើរឡើង។ លើសពីនេះទៀត ការពិចារណាផ្នែកគោលនយោបាយដ៏សំខាន់មួយគឺត្រូវទាញយកប្រយោជន៍ពីលំហូរការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេសចូលក្នុងប្រទេសជាបន្តទៀត។ តំណភ្ជាប់ត្រឡប់ថយក្រោយរវាងវិស័យការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេសជាមួយនឹងសហគ្រាសខ្នាតតូច និងខ្នាតមធ្យម (SME) ក្នុងស្រុក ក៏ចាំបាច់ត្រូវជំរុញបន្ថែមទៀតដើម្បីពង្រឹងការបង្កើតការងារ និងកំណើនការងារបន្ថែមទៀត។

ចាំបាច់ត្រូវដាក់ចេញនូវវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ទៅតាមកម្រិតតម្លៃប្រេងជាគំហុកនោះ។ ការជួយជ្រោមជ្រែង និងការគាំទ្រដោយកំណត់គោលដៅជាក់លាក់ ប្រហែលជាមានប្រសិទ្ធភាពចំណាយខ្ពស់ជាងវិធានការដែលគ្របដណ្តប់ជាទូទៅ និងវិធានការកាត់បន្ថយពន្ធប្រេងឥន្ធនៈ ដែលមានភាពទូលាយ។ លើចំណុចនេះ ជាការសំខាន់ត្រូវពិចារណាអំពីវិធានការជំនួយសង្គមដោយកំណត់គោលដៅជាក់លាក់ ដែលអាចជួយកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់មកលើអ្នកដែលមានតម្រូវការខ្ពស់បំផុតបានដោយផ្ទាល់ ជាពិសេសគ្រួសារងាយរងគ្រោះ កសិករក្រីក្រ និងសហគ្រាសគ្រួសារខ្នាតតូច និងខ្នាតមីក្រូសហគ្រាស។

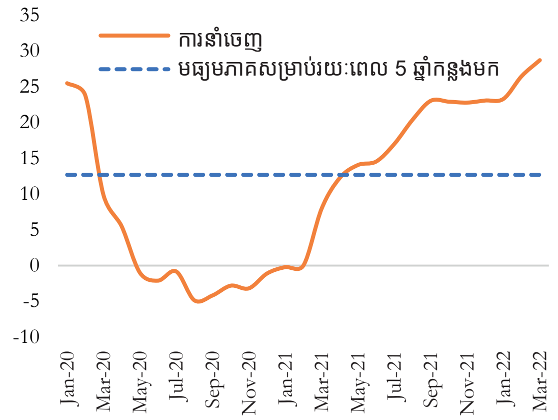
ការកើនឡើងសម្ពាធអតិផរណាកំពុងបង្កឱ្យមានបញ្ហាប្រឈមផ្នែកគោលនយោបាយធ្ងន់ធ្ងរសម្រាប់អាជ្ញាធរកម្ពុជា។ ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហានេះ ជាការសំខាន់ដែលធនាគារជាតិត្រូវបន្តព្យាយាមរក្សាស្ថិរភាពអត្រាប្តូរប្រាក់។ សម្រាប់រដ្ឋាភិបាល ជាការសំខាន់ដែលត្រូវចៀសវាងការបង្កើតតម្រូវការហួសប្រមាណ ដែលអាចធ្វើឱ្យមានសម្ពាធអតិផរណាក្នុងស្រុកមិនសមស្រប បន្ថែមលើអតិផរណាការនាំចូលថែមទៀត។ លទ្ធភាពនៃអតិផរណាខ្ពស់រយៈពេលយូរ និងការកើនឡើងជាគំហុកនៃអត្រាការប្រាក់សកលមានផលប៉ះពាល់ខ្លាំងសម្រាប់កម្ពុជាដែលមានសេដ្ឋកិច្ចដុល្លារូបនីយកម្មកម្រិតខ្ពស់។

រូប ES.1៖ និន្នាការរួមស្ដីពីការអភិវឌ្ឍថ្មីៗនៅកម្ពុជា

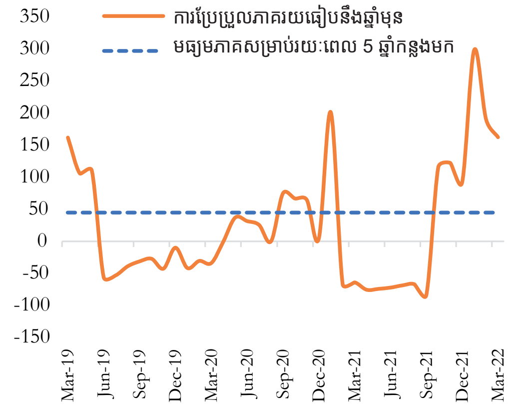
កំណើនពិតបន្តដើបឡើងវិញដោយសន្សឹមៗ...
កំណើនពិត (ភាគរយ)



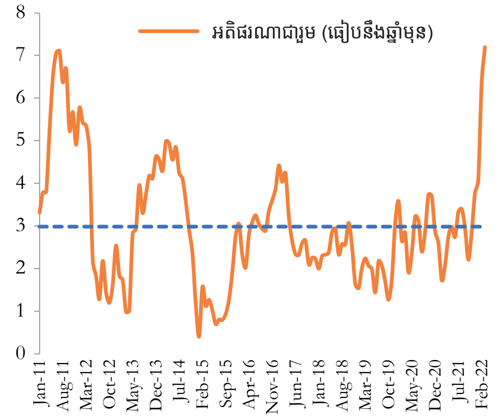
...ព្រោះការនាំចេញទំនិញកើនលើសកម្រិតមុនពេលមានវិបត្តិជំងឺរាតត្បាត
(ការប្រែប្រួលភាគរយធៀបនឹងឆ្នាំមុន)



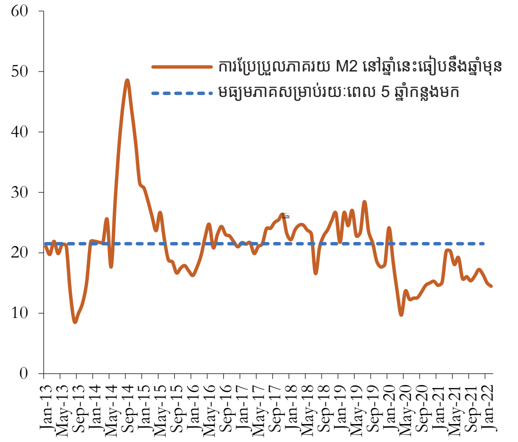
តម្លៃគម្រោងការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេសដែលត្រូវបានអនុម័តកំពុងកើនឡើង...
(ការប្រែប្រួលភាគរយធៀបនឹងឆ្នាំមុន)



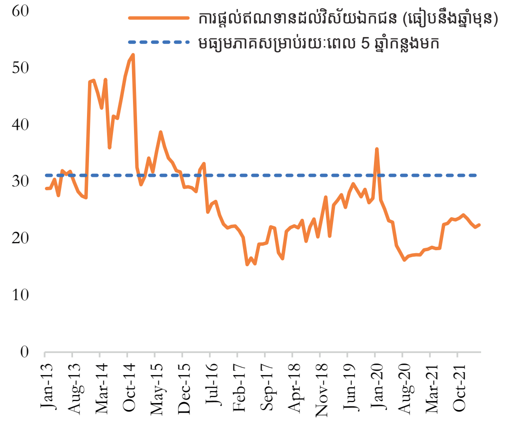
...ប៉ុន្តែវិបត្តិតម្លៃប្រេងបានបង្កបញ្ហាប្រឈមយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរដែលនាំឲ្យអតិផរណាហក់ឡើងខ្ពស់
(ការប្រែប្រួលភាគរយធៀបនឹងឆ្នាំមុន)



កំណើនរូបិយវត្ថុទូលាយ (M2) នៅតែមានភាពល្អប្រសើរ...
បំណុលជារូបិយវត្ថុទូលាយ (ការប្រែប្រួលភាគរយធៀបនឹងឆ្នាំមុន)



...ហើយកំណើនឥណទានកើនឡើង ដោយសារកំណើនតម្រូវការ
(ការប្រែប្រួលភាគរយធៀបនឹងឆ្នាំមុន)



ប្រភព ៖ អាជ្ញាធរកម្ពុជា ការប៉ាន់ស្មាន និងការព្យាកររបស់បុគ្គលិកធនាគារពិភពលោក
សម្គាល់ ៖ e =ការប៉ាន់ស្មាន, proj./p= ការព្យាករ, YTD=ឆ្នាំនេះ, y/y=ធៀបនឹងឆ្នាំមុន, RHS=ខាងស្ដាំ

ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចថ្មីៗ និងទស្សនវិស័យ

ការអភិវឌ្ឍថ្មីៗ

កម្មវិធីចាក់ថ្នាំបង្ការវីរុសកូរ៉ូណាត្រូវបានពន្លឿនបន្ថែមទៀត

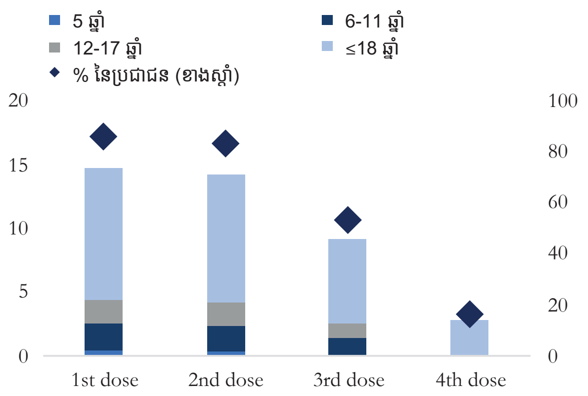
ប្រទេសកម្ពុជាបន្តកែលម្អគោលនយោបាយគ្រប់គ្រងការរាតត្បាតជំងឺរបស់ខ្លួន ដើម្បីដកចេញការរឹតបន្តឹង ដោយការពារសុខភាពសាធារណៈផងដែរ។ គិតត្រឹមថ្ងៃទី 17 ខែ មិថុនា ឆ្នាំ 2022 ប្រមាណ 85 ភាគរយនៃប្រជាជនកម្ពុជាបានទទួលថ្នាំបង្ការវីរុសកូរ៉ូណាចំនួនពីរដូស(រូប 1) ហើយប្រមាណ 53 ភាគរយបានទទួលដូសបន្ថែម។ ប្រទេសកម្ពុជាគឺជាប្រទេសមួយក្នុងចំណោមប្រទេសដែលអនុវត្តបានល្អបំផុតសម្រាប់ការចាក់ថ្នាំបង្ការជំងឺកូវីដ-19 (រូប 2) និងជាប់លំដាប់ថ្នាក់ទីបីក្នុងចំណោមប្រទេសក្នុងសមាគមប្រជាជាតិអាស៊ីអាគ្នេយ៍ (អាស៊ាន)។ ប្រទេសកម្ពុជាបន្តពឹងផ្អែកលើវិធានការធ្វើតេស្ត-តាមដានរកប្រភព-ដាក់ឱ្យនៅដាច់តែឯង ដើម្បីទប់ស្កាត់ ឬពិនិត្យរកការផ្ទុះជំងឺតាំងពីដំបូងឲ្យបានគ្រប់គ្រាន់ដើម្បីអាចគ្រប់គ្រងការរាតត្បាតជំងឺបាន។ ក្រោមការគាំទ្រពីអង្គការសុខភាពពិភពលោក អាជ្ញាធរកំពុងកសាងប្រព័ន្ធតាមដានដោយមានការចូលរួមពីសហគមន៍ ដើម្បីពង្រឹងការពិនិត្យរកជំងឺឱ្យបានឆាប់រហ័ស។ លើសពីនេះទៀត គោលការណ៍ណែនាំស្តីពីការដាក់បញ្ចូលសេវាជំងឺកូវីដ-19 ទៅក្នុងប្រព័ន្ធថែទាំសុខភាពតែមួយ ត្រូវបានដាក់ចេញ ហើយគ្រប់ទីតាំងសុខាភិបាលទាំងអស់ត្រូវបានណែនាំឱ្យអនុវត្តគោលការណ៍ណែនាំទាំងនេះនៅក្នុងប្រទេសទាំងមូល។ ក្នុងខែ មីនា ឆ្នាំ 2022 ប្រទេសកម្ពុជាបានដាក់ឱ្យដំណើរការកម្មវិធីផ្តល់ទិដ្ឋាការពេលមកដល់ឡើងវិញ ហើយបានលុបតម្រូវការឱ្យមានការធ្វើតេស្តប្រតិកម្មសង្វាក់ប៉ូលីមេរ៉ាស់(PCR)អវិជ្ជមានក្នុងរយៈពេល 72 ម៉ោងមុនពេលមកដល់ប្រទេស។ ក្នុងខែ មេសា ឆ្នាំ 2022 ការពាក់ម៉ាស់ជាកាតព្វកិច្ច (នៅទីខាងក្រៅ) ត្រូវបានដកចេញ។

ដោយសារតែជោគជ័យរបស់កម្ពុជាលើកម្មវិធីចាក់ថ្នាំបង្ការ ការឆ្លងជំងឺកូវីដ-19 បានថយចុះចាប់តាំងពីខែ មេសា ឆ្នាំ 2022 មក។ បន្ទាប់ពីមានការកើនឡើងជាគំហុកក្នុងខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ 2022 ដែលបណ្តាលមកពីវីរុសបំប្លែងថ្មីអូមីក្រុង អត្រាឆ្លងថ្មីបានចុះមកដល់កម្រិតសូន្យក្នុងខែ មិថុនា ឆ្នាំ 2022 ធ្លាក់ចុះពីចំនួនប្រមាណជាងដប់ករណីបន្តិចជារៀងរាល់ថ្ងៃក្នុងខែ មេសា ឆ្នាំ 2022 ហើយបានឡើងខ្ពស់បំផុតដល់ចំនួន 736 ករណីនៅថ្ងៃទី 20 ខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ 2022 ។ គិតត្រឹមថ្ងៃទី 17 ខែ មិថុនា ឆ្នាំ 2022 មានករណីឆ្លងសរុបចំនួន 136,262 និងមានការស្លាប់ចំនួន 3,056 ករណី។

សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចបានចាប់ផ្តើមងើបឡើងវិញ

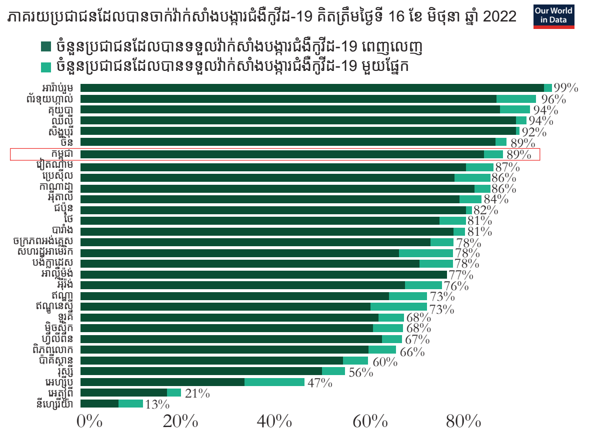
ប្រទេសកម្ពុជាបានផ្លាស់ប្តូរទៅអនុវត្តន៍យុទ្ធសាស្ត្រ "រស់នៅជាមួយជំងឺកូវីដ-19" ដែលធ្វើឱ្យមានការស្តារសេដ្ឋកិច្ចឡើងវិញយ៉ាងទូលំទូលាយ។ ដោយសារតែការដកការរឹតបន្តឹងការផ្លាស់ទីអាស្រ័យដោយអត្រាចាក់វ៉ាក់សាំងខ្ពស់របស់ប្រទេសកម្ពុជា ការងើបឡើងវិញផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចបានចាប់ផ្តើមមាននៅក្នុងត្រីមាសទីមួយ ឆ្នាំ 2022 ដោយទទួលបានការគាំទ្រពីសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចក្នុងស្រុក ជាពិសេសការប្រើប្រាស់ក្នុងស្រុក និងការនាំចេញទំនិញ។ ប៉ុន្តែការងើបឡើងវិញផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចនៅតែមានភាពមិនស្មើគ្នាឡើយ។ បើទោះជា តម្រូវការសកលមានភាពយឺតយ៉ាវក្តី ប៉ុន្តែ ការនាំចេញទំនិញរបស់កម្ពុជានៅតែបន្តមានកំណើនខ្លាំងក្លា។ វិស័យសេវាកម្ម ជាពិសេសវិស័យធ្វើដំណើរ ទេសចរណ៍ និងបដិសណ្ឋារកិច្ច កំពុងងើបឡើងជាបណ្តើរៗដូចបានឃើញតាមរយៈការងើបឡើងវិញនៃតម្រូវការក្នុងស្រុក និងទេសចរណ៍ក្នុងស្រុក។ ប៉ុន្តែ វិស័យសំណង់ ជាពិសេសទីផ្សារផ្ទះសម្បែង និងអចលនទ្រព្យ នៅតែមានភាពយឺតយ៉ាវនៅឡើយ។

រូប 1 ៖ អត្រាចាក់វ៉ាក់សាំងកើនឡើង
(លាននាក់ គិតត្រឹមថ្ងៃទី 17 ខែ មិថុនា ឆ្នាំ 2022)



ប្រភព ៖ អាជ្ញាធរកម្ពុជា
ចំណាំ ៖ ចំនួនប្រជាជនសរុបគឺប្រហែល 17 លាននាក់។

រូប 2 ៖ កម្ពុជាជាប្រទេសមួយក្នុងចំណោមប្រទេសដែលសម្រេចបានលទ្ធផលការងារល្អបំផុតពាក់ព័ន្ធនឹងការចាក់វ៉ាក់សាំងបង្ការជំងឺកូវីដ-19
(ថ្ងៃទី 16 ខែ មិថុនា ឆ្នាំ 2022)



ប្រភព ៖ ទិន្នន័យផ្លូវការក្នុង Our Word in Data។ ការកំណត់ជាជម្រើសនៃការចាក់វ៉ាក់សាំងបង្ការពេញលេញ (ឧ. ការឆ្លង SARS-CoV-2 និងការចាក់វ៉ាក់សាំងបង្ការ 1 ដូសនៃ 2 ដូស) ត្រូវបានដកចេញ ដើម្បីជួយដល់ការប្រៀបធៀបរវាងបណ្តាប្រទេសនានា។

ប្រភព ៖ Our World in Data

ប្រអប់ 1 ៖ ការអភិវឌ្ឍ និងទស្សនវិស័យសេដ្ឋកិច្ចកម្រិតសកល[1]

យោងតាមការបោះពុម្ពផ្សាយនៅខែ មករា ឆ្នាំ 2022 របស់របាយការណ៍ទស្សនវិស័យសេដ្ឋកិច្ចសកល របស់ធនាគារពិភពលោកបង្ហាញឱ្យឃើញថា កំណើនសេដ្ឋកិច្ចសកល ត្រូវបានរំពឹងថានឹងថយចុះយ៉ាងខ្លាំង ចាប់ពី 5.5 ភាគរយកាលពីឆ្នាំកន្លងទៅមកនៅត្រឹម 4.1 ភាគរយនៅក្នុងឆ្នាំនេះ នៅចំពេលមានផលប៉ះពាល់លើការផ្គត់ផ្គង់ទំនិញ ការដកគោលនយោបាយគាំទ្រចេញ និងការកើនឡើងអតិផរណា ជាពិសេសគឺអតិផរណាសម្រាប់ថ្លៃអាហារ និងថាមពល។ សង្គ្រាមអ៊ុយក្រែនត្រូវបានរំពឹងថានឹងធ្វើឱ្យការថយចុះផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច មានល្បឿនកាន់តែលឿន និងរួមចំណែកធ្វើឱ្យមានអតិផរណាសកលកាន់តែខ្ពស់។ ឧទាហរណ៍ អង្គការកិច្ចសហប្រតិបត្តិការសេដ្ឋកិច្ច និងអភិវឌ្ឍន៍ (OECD) បានប៉ាន់ប្រមាណថាកំណើនសេដ្ឋកិច្ចសកលនឹងថយចុះទាបជាងមុន 1 ភាគរយ ហើយអតិផរណាសកលនឹងកើនឡើងយ៉ាងហោចណាស់ 2.5 ភាគរយខ្ពស់ជាងការព្យាករនៅមុនពេលមានសង្គ្រាម។ ភាពប្រែប្រួលឆាប់រហ័សរបស់ទីផ្សារហិរញ្ញវត្ថុក៏មានការកើនឡើងផងដែរ ដែលរួមចំណែកធ្វើឱ្យមានភាពតានតឹងយ៉ាងគំហុកនៅក្នុងស្ថានភាពហិរញ្ញវត្ថុសកល ដោយហេតុថាសង្គ្រាមនៅអ៊ុយក្រែន បានបង្កើតហានិភ័យ។ ស្របពេលជាមួយគ្នានេះដែរ បើគិតទៅលើទីផ្សារការងារដ៏តឹងតែង និងអតិផរណាកើនឡើង ថវិកាបម្រុងសហព័ន្ធបានធ្វើឱ្យអត្រាគោលនយោបាយមានការកើនឡើង ៧៥ bps នៅក្នុងការកើនឡើងតម្លៃយ៉ាងគំហុកពីរដងបន្តបន្ទាប់គ្នា។ តាំងពីដើមខែ មេសា មក ទីផ្សារមានតម្លៃប្រហែល 30 bps ដែលមានភាពកាន់តែតឹងតែងឡើងក្នុងឆ្នាំ 2022 ទាំងនៅក្នុងសហរដ្ឋអាមេរិក និងនៅតំបន់អឺរ៉ុប។ ផលភាគហ៊ុនរបស់រដ្ឋាភិបាលមានសេដ្ឋកិច្ចជឿនលឿន បានបន្តកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សដោយក្នុងនោះទិន្នផល 10 ឆ្នាំរបស់សហរដ្ឋអាមេរិកបានឈានឡើងដល់ 3 ភាគរយនៅដើមខែ ឧសភា ជាកម្រិតមួយដែលគេឃើញកើតមានលើកចុងក្រោយក្នុងឆ្នាំ 2018 (រូប B1.1 ផ្ទាំង A)។

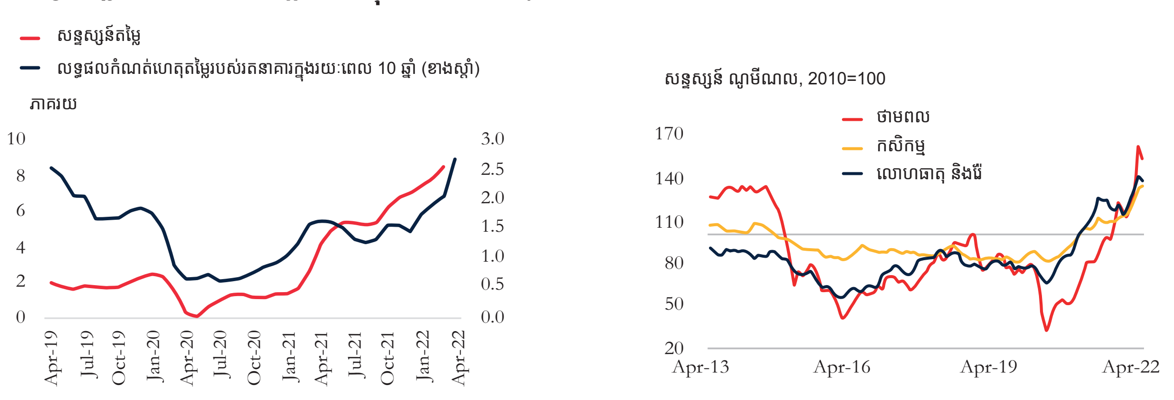
សង្គ្រាម និងការដាក់ទណ្ឌកម្មសេដ្ឋកិច្ចធ្ងន់ធ្ងរពាក់ព័ន្ធជាមួយសង្គ្រាមនេះមកលើប្រទេសរុស្ស៊ីរួមចំណែកធ្វើឱ្យតម្លៃទំនិញកើនឡើងបន្ថែមទៀត ជាពិសេសសម្រាប់ទំនិញដែលប្រទេសរុស្ស៊ី និងប្រទេសអ៊ុយក្រែនគឺជាអ្នកនាំចេញចម្បង រួមមាន ជី ប្រេងឥន្ធនៈ លោហៈ និងស្រូវសាលី។ តម្លៃឧស្ម័នធម្មជាតិនៅអឺរ៉ុបកើនឡើងជាងពីរដង ជាលទ្ធផល ក្រោយពីមានការឈ្លានពានស្របពេលដែលមានភាពមិនច្បាស់លាស់ផ្នែកការផ្គត់ផ្គង់ទំនិញ នៅពេលដែលអឺរ៉ុបបន្តពឹងផ្អែកយ៉ាងខ្លាំងក្លាលើការនាំចូលឧស្ម័នធម្មជាតិរបស់រុស្ស៊ី។ តម្លៃហ្គាសបានធ្លាក់ចុះមកវិញនាពេលថ្មីៗនេះ ប៉ុន្តែនៅតែមានតម្លៃ 40 ភាគរយខ្ពស់ជាងកាលពីពាក់កណ្តាលខែ កុម្ភៈ។ តម្លៃធ្យូងថ្មក៏បានកើនឡើងយ៉ាងខ្លាំងផងដែរនៅពេលដែលបណ្តាប្រទេសអឺរ៉ុបជាច្រើន បានប្រកាសគម្រោងចង់បង្កើនការបង្កើតថាមពលអគ្គិសនីដើរដោយធ្យូងថ្ម និងស្តុកធ្យូងថ្ម។ តម្លៃលោហៈជាច្រើនបានឡើងដល់តម្លៃខ្ពស់ជាងពេលណាៗទាំងអស់ នៅខែ មីនា ក្នុងនោះរួមមានដូចជាលោហៈអាលុយមីញ៉ូម លីកែល និង palladium អាស្រ័យដោយកង្វល់ចំពោះការផ្គត់ផ្គង់លោហៈ។ តម្លៃស្រូវសាលីកើនឡើងចំនួន 40 ភាគរយ ហើយបានឡើងដល់តម្លៃបំបែកកំណត់ត្រា (រូប B1.1 ផ្ទាំង B)។ សង្គ្រាមនៅអ៊ុយក្រែនកំពុងជះឥទ្ធិពលជាអវិជ្ជមានយ៉ាងធំធេងមកលើតំបន់អឺរ៉ុប និងតំបន់អាស៊ីកណ្តាល អាស្រ័យដោយតំណភ្ជាប់ផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុថ្នាក់តំបន់យ៉ាងជិតស្និទ្ធដោយប្រទេសរុស្ស៊ីតែមួយមានប្រមាណ 40 ភាគរយនៃ ផសស តំបន់។ គេក៏រំពឹងថាសង្គ្រាមនេះនឹងអាចជះឥទ្ធិពលជាអវិជ្ជមានលើទីផ្សារកើតមានថ្មីៗ និងសេដ្ឋកិច្ចកើតមានថ្មី និងសេដ្ឋកិច្ចកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ដទៃទៀត ជាពិសេសសេដ្ឋកិច្ចដែលនាំចូលទំនិញដែលបានជួបបទពិសោធន៍ការកើនឡើងការលូកដៃចូលរបស់រដ្ឋយ៉ាងឆាប់រហ័សតាំងពីសង្គ្រាមចាប់ផ្តើម។ នៅពេលដែលធនាគារកណ្តាលក្នុងសេដ្ឋកិច្ចជឿនលឿនចាប់ផ្តើមកាត់បន្ថយការជួយសម្រួលផ្នែករូបិយវត្ថុ ភាពប្រែប្រួលឆាប់រហ័សនៃលំហូរមូលធន និងការធ្លាក់តម្លៃរូបិយវត្ថុ អាចបង្កឱ្យមានបញ្ហាប្រឈមបន្ថែមចំពោះអ្នកធ្វើគោលនយោបាយ។ តម្លៃទំនិញខ្ពស់ជាងមុនអាចប៉ះពាល់ដល់ភាពជឿជាក់របស់អ្នកប្រើប្រាស់ ព្រមទាំងធ្វើឱ្យកម្រៃរកបានពិតត្រូវថយចុះ។

កំណើនសេដ្ឋកិច្ចនៅក្នុងតំបន់អាស៊ីបូព៌ា និងប៉ាស៊ីហ្វិក ត្រូវបានព្យាករណ៍ថានឹងការធ្លាក់ចុះពីកម្រិត 7.2 ភាគរយក្នុងឆ្នាំ 2021 មកនៅត្រឹម 5 ភាគរយក្នុងឆ្នាំ 2022 ដែលជាអត្រាភាគរយយឺតជាងការរំពឹងទុកក្នុងខែ តុលា ឆ្នាំ 2021 ចំនួនពាក់កណ្តាល។ ការលូតលាស់យឺតយ៉ាវនេះ ភាគច្រើនអាស្រ័យដោយប្រទេសចិន ដោយក្នុងនោះសេដ្ឋកិច្ចប្រទេសចិនមានការយឺតចុះមកនៅត្រឹម 5 ភាគរយក្នុងឆ្នាំ 2022 បន្ទាប់ពីបានងើបឡើងវិញក្នុងអត្រា 8.1 ភាគរយក្នុងឆ្នាំ 2021។ ថ្វីបើកំណើនសេដ្ឋកិច្ចនៅទីផ្សេងទៀតនៃតំបន់នេះ ត្រូវបានព្យាករណ៍ថានឹងងើបឡើងវិញមកដល់ 4.8 ភាគរយក្នុងឆ្នាំ 2022 ដោយងើបចេញពីអត្រា 2.6 ភាគរយក្នុងឆ្នាំ 2021 ក្តី ប៉ុន្តែការកើនឡើងនេះតិចជាង 5.2 ភាគរយដែលត្រូវបានរំពឹងទុកក្នុងខែ តុលា ឆ្នាំ 2021។ ហានិភ័យនៃទស្សនវិស័យនេះទំនងជានឹងខិតទៅផ្នែកដែលមានការថយចុះ។ ក្នុងសេណារីយ៉ូដែលមានការលូតលាស់សេដ្ឋកិច្ចទាប ដែលត្រូវបានគេសន្មតថានឹងមានការអូសបន្លាយការផ្ទុះជំងឺកូវីដ-19 កំណើនសេដ្ឋកិច្ចតំបន់ក្នុងឆ្នាំ 2022 អាចធ្លាក់ចុះមកនៅត្រឹម 4.0 ភាគរយ។ ការកើនឡើងថ្លៃចំណាយសម្រាប់កម្ចី រួមជាមួយនឹងកម្រិតបំណុលខ្ពស់ព្រមទាំងការកើនឡើងយ៉ាងរហ័សនៃបំណុលមិនមែនសម្បទាននៅក្នុងបណ្តាសេដ្ឋកិច្ចជាច្រើន អាចបង្កើនហានិភ័យនៃសម្ពាធហិរញ្ញវត្ថុ។ ការរាតត្បាតជំងឺជាសកលបានធ្វើឱ្យបំណុលមានការកើនឡើងយ៉ាងអាក្រក់មិនធ្លាប់មានពីមុនមកនៅតាមបណ្តាសេដ្ឋកិច្ច ដោយក្នុងនោះបំណុលគ្រប់ប្រភេទទាំងអស់មានការកើនឡើងខ្ពស់ជាច្រើនទសវត្សរ៍។ បើសម្លឹងឆ្ពោះទៅមុខ អ្នកធ្វើគោលនយោបាយ ចាំបាច់ត្រូវរក្សាតុល្យភាពការគាំទ្រម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ចជាមួយការពង្រឹងនិរន្តរភាពសារពើពន្ធ។ ដោយហេតុថា មានលំហគោលនយោបាយមានកម្រិតកំណត់ដើម្បីផ្តល់ការគាំទ្របន្ថែមប្រសិនបើចាំបាច់ ហានិភ័យនៃការដាំក្បាលចុះទាំងអស់នេះ នឹងធ្វើឱ្យលទ្ធភាពនៃការធ្លាក់ចុះជាគំហុកកើនឡើងយ៉ាងខ្ពស់ ពោលគឺជាការយឺតចុះផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចដែលកើតមានជាគំហុកជាងអ្វីដែលត្រូវបានប្រមើលមើលទុកនាពេលបច្ចុប្បន្ន។

រូប B1 ៖ ការវិវឌ្ឍជាសកល

កញ្ចប់ ក ៖ សន្ទស្សន៍តម្លៃសម្រាប់អ្នកប្រើប្រាស់ និងលទ្ធផលកំណត់ត្រាតម្លៃរបស់រតនាគារសហរដ្ឋអាមេរិកក្នុងរយៈពេល 10 ឆ្នាំ

កញ្ចប់ ខ ៖ តម្លៃទំនិញ



ប្រភព ៖ Haver Analytics; ធនាគារពិភពលោក

ចំណាំ ៖ 1 ប្រអប់នេះត្រូវបានរៀបរៀងឡើងដោយ by Ekaterine Vashakmadze, Prospects Group

នៅកម្រិតសកល មានពពកខ្មៅបីដុំដែលរួមគ្នាផ្តុំធ្វើឲ្យមានផលប៉ះពាល់ដល់សេដ្ឋកិច្ច

នៅពេលដែលតំបន់អាស៊ីអាគ្នេយ៍ និងប៉ាស៊ីហ្វិក កំពុងទប់ទល់ជាមួយព្យុះកូវីដ-19 មានពពកខ្មៅបីដុំដែលប្រមូលផ្តុំ ធ្វើឲ្យមានផលប៉ះពាល់មកលើសេដ្ឋកិច្ច[1]។ ទីមួយ ហើយជាសំខាន់ ការប៉ះទង្គិច ដែលចេញមកពីសង្គ្រាមនៅអ៊ុយក្រែន កំពុងរំខានដល់សង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ បង្កើនសម្ពាធហិរញ្ញវត្ថុ និងធ្វើឱ្យកំណើនសេដ្ឋកិច្ចសកលរងផលប៉ពាល់។ ទីពីរ អតិផរណាសហរដ្ឋអាមេរិកដែលបណ្តាលមកពីការជំរុញសេដ្ឋកិច្ច ព្រមទាំងការអាក់ខានការផ្គត់ផ្គង់ដែលអូសបន្លាយ អាចធ្វើឱ្យមានភាពតឹងតែងផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុឆាប់រហ័សជាងអ្វីដែលបានព្យាករណ៍ទុកជាមុន ដោយក្នុងនោះប្រហែលជាអាចចំពេលវេលាក្នុងសហរដ្ឋអាមេរិក ប៉ុន្តែអាចឆាប់ពេកនៅក្នុងបណ្តាប្រទេសក្នុងតំបន់អាស៊ីអាគ្នេយ៍ និងប៉ាស៊ីហ្វិក ដែលការងើបឡើងវិញនៅប្រទេសទាំងនេះនៅពុំទាន់ពេញលេញនៅឡើយទេ។ ទីបី សេដ្ឋកិច្ចថយចុះរបស់ចិន ដោយសារតែការថយចុះនៃវិស័យអចលនទ្រព្យ និងការកើតមានការឆ្លងជំងឺកូវីដ-19 ឡើងវិញ នៅចំពេលនៃគោលនយោបាយកូវីដកម្រិតសូន្យ អាចធ្វើឱ្យការនាំចេញរបស់តំបន់មានភាពអវិជ្ជមាន (សូមមើលប្រអប់ទី 1 សម្រាប់ការពិភាក្សាបន្ថែមស្តីពីការអភិវឌ្ឍ និងទស្សនវិស័យសេដ្ឋកិច្ចកម្រិតសកល និងថ្នាក់តំបន់)។

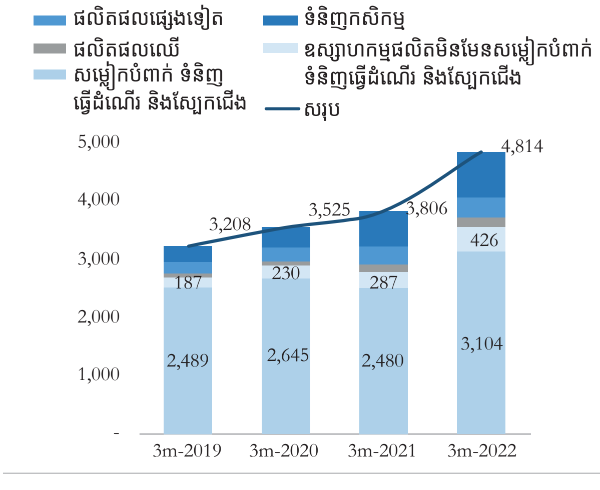
ការវិវឌ្ឍកម្រិតសកល និងថ្នាក់តំបន់ទាំងអស់នេះកំពុងប៉ះពាល់ដល់ប្រទេសកម្ពុជា។ ភាពអវិជ្ជមាននៃការប៉ះទង្គិចធ្ងន់ធ្ងរផ្នែកពាណិជ្ជកម្ម រួមជាមួយនឹងសម្ពាធអតិផរណា កំពុងធ្វើឱ្យសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចក្នុងស្រុករងផលប៉ះពាល់ខ្លាំង។ ភាពយឺតយ៉ាវជាបន្តនៃទេសចរណ៍អន្តរជាតិ ជាពិសេសទេសចរណ៍មកព្រីទេសចិន ធ្វើឱ្យការងើបឡើងវិញរបស់វិស័យសេវាកម្មមានភាពយឺតយ៉ាវ ស្របពេលដែលហានិភ័យនៃតម្រូវការចុះថយពីខាងក្រៅកំពុងកើនឡើង។

ដើម្បីកាត់បន្ថយហានិភ័យទាំងនេះ ជាការល្អបណ្តាប្រទេសក្នុងតំបន់គួរបង្កើនប្រសិទ្ធផលនៃគោលនយោបាយសារពើភណ្ឌសម្រាប់ការងើបឡើងវិញ និងកំណើនសេដ្ឋកិច្ច ដើម្បីឱ្យមានការគាំទ្រកាន់តែមានប្រសិទ្ធផល និងផ្តោតគោលដៅថែមទៀតសម្រាប់គ្រួសារ និងក្រុមហ៊ុននានា ហើយស្របពេលជាមួយគ្នានោះក៏អាចបង្កើតលំហសម្រាប់ការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធពាណិជ្ជកម្ម ថាមពល និងការចាប់ផ្តើមបច្ចេកវិទ្យាផងដែរ។ ជាការចាំបាច់ដែលត្រូវពង្រឹងគោលនយោបាយប្រុងប្រយ័ត្នផ្នែកម៉ាក្រូដើម្បីកាត់បន្ថយហានិភ័យដែលបណ្តាលមកពីភាពតានតឹងផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុសកល។ គោលនយោបាយរូបិយវត្ថុត្រូវតែយកចិត្តទុកដាក់ខ្ពស់ចំពោះសម្ពាធអតិផរណាថ្មីៗ ប៉ុន្តែនាពេលបច្ចុប្បន្ននេះអាចបន្តគាំទ្រដល់ការងើបឡើងវិញបាន។ លើសពីនេះទៀត ការប្រកួតប្រជែងក្នុងស្រុក និងអន្តរជាតិអាចបង្កើនការលើកទឹកចិត្តសម្រាប់ការទទួលយកបច្ចេកវិទ្យាជំរុញផលិតភាព។

ការនាំចេញទំនិញបានកើនឡើង និងបានធ្វើពិពិធកម្ម

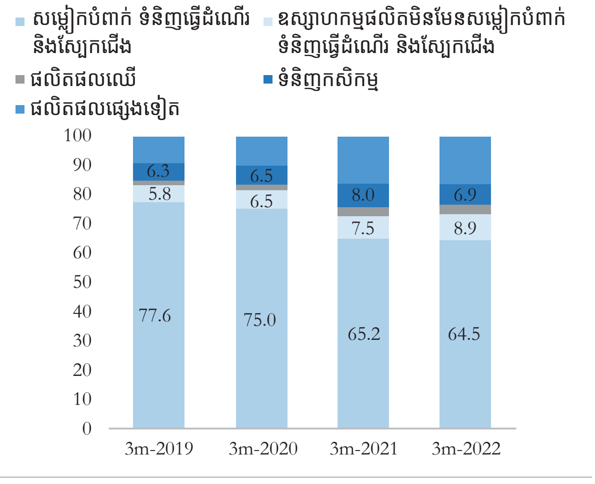
បើទោះជាមានការរំពឹងទុកពីការថយចុះនៃតម្រូវការសកលក្តី ការនាំចេញទំនិញកម្ពុជាបានកើនឡើងបន្ថែមទៀត។ ក្នុងអំឡុងត្រីមាសទីមួយក្នុងឆ្នាំ 2022 ការនាំចេញទំនិញ (មិនរាប់មាស) បានកើនឡើងដល់ 4.8 ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក (រូប 3) កើន 26.5 ភាគរយបើធៀបនឹងឆ្នាំមុន ដែលមានចំនួនលើសពីអត្រាកំណើននៅមុនពេលមានការរាតត្បាតជំងឺ ដោយនៅពេលនោះ អត្រាកំណើនខ្ពស់បំផុតមានត្រឹម 25.5 ភាគរយក្នុងខែមករា ឆ្នាំ 2020 ប៉ុណ្ណោះ។ ការនាំចេញរបស់វិស័យកម្មន្តសាលសម្រាប់មុខទំនិញនាំមុខគេចំនួនបី គឺ សម្លៀកបំពាក់ ផលិតផលធ្វើដំណើរ និងស្បែកជើង មានចំនួន 3.1 ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក ឬ កើនឡើង 25.2 ភាគរយធៀបនឹងឆ្នាំមុន។ លើសពីនេះទៀត និន្នាការនៃការបញ្ជាទិញសម្លៀកបំពាក់នៅមានតែភាពប្រសើររហូតដល់ចុងឆ្នាំ។ ជាជោគជ័យនៅពេលដំបូងក្នុងការធ្វើពិពិធកម្មការនាំចេញផលិតផលចំណែកនៃការនាំចេញផលិតផលសម្លៀកបំពាក់ ផលិតផលធ្វើដំណើរ និងស្បែកជើង មានការធ្លាក់ចុះគួរ

រូប 3 ៖ ការនាំចេញទំនិញកើនឡើង
(លានដុល្លារអាមេរិក)



ប្រភព ៖ អាជ្ញាធរកម្ពុជា

រូប 4 ៖ ការនាំចេញទំនិញទទួលបានការគាំទ្រកាន់តែច្រើនដោយផលិតផលមិនមែនសម្លៀកបំពាក់ ទំនិញធ្វើដំណើរ និងស្បែកជើង (ចំណែកគិតជា %)



ប្រភព ៖ អាជ្ញាធរកម្ពុជា

1 ធនាគារពិភពលោក ឆ្នាំ ២០២២

ជាទីកត់សម្គាល់មកនៅត្រឹម 64.5 ភាគរយនៃការនាំចេញទំនិញសរុបក្នុងឆ្នាំ 2022 ថយចុះពី 77.6 ភាគរយក្នុងឆ្នាំ 2019 (រូប 4)។ វិធានការគោលនយោបាយសំខាន់ដែលអាជ្ញាធរបានដាក់ចេញដើម្បីធ្វើពិពិធកម្មការនាំចេញគឺច្បាប់ស្ដីពីការវិនិយោគដែលទើបត្រូវបានដាក់ឲ្យអនុវត្តនាពេលថ្មីៗនេះ ព្រមទាំងការដាក់ឱ្យដំណើរការផែនការស្ដារសេដ្ឋកិច្ចឡើងវិញសម្រាប់ឆ្នាំ 2021-2023។ ច្បាប់ស្ដីពីការវិនិយោគថ្មីនេះអាចជួយបង្កើនផលិតភាពរបស់កម្មករនិយោជិត បើគិតទៅលើការលើកទឹកចិត្ត ដែលច្បាប់នេះផ្ដល់ឱ្យចំពោះការផ្ដល់ការបណ្ដុះបណ្ដាលជំនាញ ការផ្ដល់លំនៅ កន្លែងមើលថែទារក បរិក្ខារសុខាភិបាល និងសេវាដឹកជញ្ជូនសម្រាប់កម្មករនិយោជិត។ ការលើកទឹកចិត្តដែលបានផ្ដល់ជូនសម្រាប់ការស្រាវជ្រាវ ការអភិវឌ្ឍ នវានុវត្តន៍ និងទំនើបកម្មគ្រឿងយន្ត ក៏អាចជួយលើកកម្ពស់ការទទួលយក និងការផ្ទេរបច្ចេកវិទ្យាថ្មីៗផងដែរ។ ផែនការស្ដារសេដ្ឋកិច្ចឡើងវិញមានបំណងបង្កើតមូលដ្ឋានគ្រឹះសម្រាប់កំណើនសេដ្ឋកិច្ច ផ្ដោតគោលដៅលើការធ្វើពិពិធកម្ម និងភាពប្រកួតប្រជែង ស្របពេលជាមួយគ្នានោះក៏ជួយបន្ថែមទៀតដល់បរិយាកាសវិនិយោគ និងកំណែទម្រង់ការធ្វើអាជីវកម្ម។

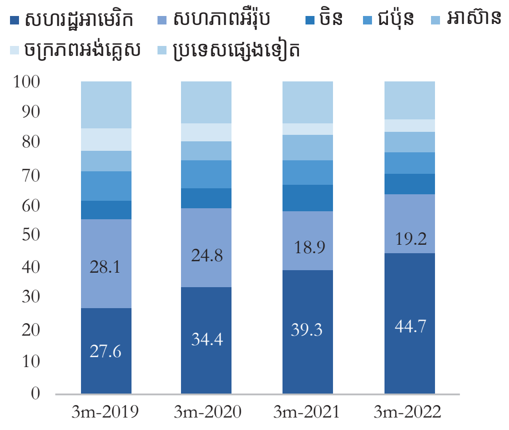
ការនាំចេញផលិតផលកម្មន្តសាលមិនមែនសម្លៀកបំពាក់ ផលិតផលធ្វើដំណើរ និងស្បែកជើង ដូចជាកង់ យានជំនិះ និងគ្រឿងបង្គុំអគ្គិសនី និងខ្សែភ្លើង ក៏បានកើនឡើងផងដែរ ដោយកើនដល់ 426 លានដុល្លារអាមេរិក ឬកើនឡើង 48.4 ភាគរយធៀបនឹងឆ្នាំមុន។ ចំណែកផលិតផលនេះបានកើនឡើងដល់ 9 ភាគរយ នៃការនាំចេញទំនិញសរុបក្នុងឆ្នាំ 2022 កើនពីអត្រាកំណើន 5.8 ភាគរយក្នុងឆ្នាំ 2019។ ការនាំចេញទំនិញកសិកម្មដែលភាគច្រើនជា អង្ករ កៅស៊ូ ចេក និងស្ករ រួមចំណែក 9 ភាគរយទៀតនៃការនាំចេញទំនិញសរុប ដែលបានឡើងទៅដល់ 331 លានដុល្លារអាមេរិក (សូមមើលការពិភាក្សាលម្អិតស្ដីពីការនាំចេញទំនិញកសិកម្មនៅក្នុងផ្នែកស្ដីពីកសិកម្មខាងក្រោម)។

ការនាំចេញផលិតផលសម្លៀកបំពាក់នៅតែជាមុខទំនិញនាំចេញច្រើនជាងគេបំផុតរបស់កម្ពុជា។ ការនាំចេញសម្លៀកបំពាក់បានឡើងដល់ 2.1 ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក ឬកើនឡើង 20.4 ភាគរយធៀបនឹងឆ្នាំមុននៅក្នុងត្រីមាសទីមួយក្នុងឆ្នាំ 2022។ ថ្វីបើមានអត្រាកើនឡើងលឿនក្ដី ការនាំចេញសម្លៀកបំពាក់លែងជាទំនិញភាគច្រើនទៀតហើយ។ ចំណែកនៃការនាំចេញសម្លៀកបំពាក់បានថយចុះពី 60 ភាគរយក្នុងឆ្នាំ 2019 មកនៅត្រឹម 44.4 ភាគរយនៃការនាំចេញទំនិញសរុបក្នុងឆ្នាំ 2022។ ការនាំចេញផលិតផលធ្វើដំណើរមានបរិមាណលើសពីផលិតផលស្បែកជើង ហើយក្លាយជាមុខទំនិញច្រើនជាងគេបំផុតលំដាប់ទីពីរ មានចំនួន 468 លានដុល្លារអាមេរិក (9.7 ភាគរយនៃការនាំចេញទំនិញសរុប) មានកំណើនខ្លាំងធៀបនឹងឆ្នាំមុន ចំនួន 46.5 ភាគរយ បន្ទាប់មកគឺការនាំចេញផលិតផលស្បែកជើងដែលមានចំនួន 421 លានដុល្លារអាមេរិក (8.8 ភាគរយនៃការនាំចេញទំនិញសរុប) ឬកំណើន 33.2 ភាគរយធៀបនឹងឆ្នាំមុន។ ប្រាក់ឈ្នួលអប្បបរមាបានកើនឡើងបន្តិចបន្តួចប៉ុណ្ណោះដែលមានចំនួន 194 ដុល្លារអាមេរិកក្នុងមួយខែក្នុងឆ្នាំ 2022 កើនពី 192 ដុល្លារអាមេរិកក្នុងមួយខែក្នុងឆ្នាំ 2021។ ការឡើងប្រាក់ឈ្នួលក្នុងកម្រិតតិចតួចនេះជួយដល់ភាពប្រកួតប្រជែងផ្នែកខាងក្រៅរបស់កម្ពុជាក្នុងអំឡុងកូវីដ-19។

ការនាំចេញទំនិញទៅទីផ្សារសហរដ្ឋអាមេរិកបន្តកើនឡើងខ្លាំង

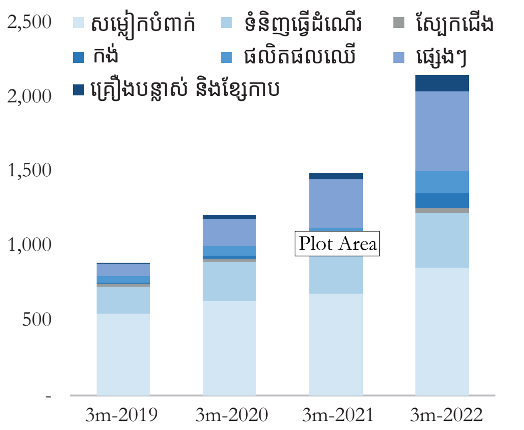
ការនាំចេញទំនិញរបស់កម្ពុជាទៅកាន់សហរដ្ឋអាមេរិកបន្តកើនឡើងខ្លាំង។ ទំនិញនាំចេញទៅកាន់ទីផ្សារសហរដ្ឋអាមេរិកមានចំនួន 2.1 លានដុល្លារអាមេរិក កើនឡើងខ្លាំងចំនួន 43.7 ភាគរយក្នុងរយៈពេលបីខែដំបូងក្នុងឆ្នាំ 2022 ថ្វីបើប្រព័ន្ធអនុគ្រោះទូទៅរបស់សហរដ្ឋអាមេរិកបានផុតកំណត់នៅថ្ងៃទី 31 ខែធ្នូ ឆ្នាំ 2020 ហើយការបន្តផ្ដល់ការអនុគ្រោះពន្ធនេះដល់កម្ពុជាស្ថិតក្រោមការរង់ចាំការអនុម័តពីសភាអាមេរិក[2]។ ចាប់ពីឆ្នាំ 2020 មក សហរដ្ឋអាមេរិកគឺជាទីផ្សារនាំចេញធំជាងគេបំផុតរបស់កម្ពុជា

រូប 5 ៖ ការនាំចេញទំនិញទៅកាន់ទីផ្សារសហរដ្ឋអាមេរិកបន្តកើនឡើង
(ចំណែកគិតជា %)



ប្រភព ៖ អាជ្ញាធរកម្ពុជា

រូប 6 ៖ ការនាំចេញសម្លៀកបំពាក់ ទំនិញធ្វើដំណើរ និងស្បែកជើង ទៅទីផ្សារអាមេរិក បន្តកើនឡើង
(ចំណែកគិតជា %)



ប្រភព ៖ អាជ្ញាធរកម្ពុជា

2 សូមមើល https://www.cbp.gov/trade/priority-issues/trade-agreements/special-trade-legislation/generalized-system-preferences.

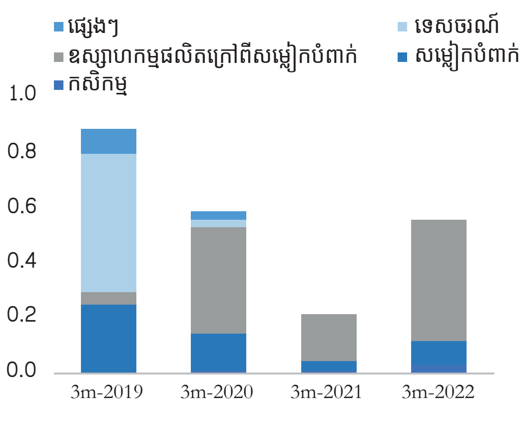
(រូប 5)។ ចំណែកនៃទីផ្សារសហរដ្ឋអាមេរិកនៅក្នុងការនាំចេញទំនិញសរុបមានអត្រាកំណើនយ៉ាងលឿនចំនួន 44.7 ភាគរយក្នុងឆ្នាំ 2022 កើនពីកំណើន 27.6 ភាគរយក្នុងឆ្នាំ 2019 នៅខណៈដែលចំណែកនេះទៅទីផ្សារសហភាពអឺរ៉ុបបានថយចុះចំនួន 19.2 ភាគរយ ចុះពីអត្រាកំណើន 28.1 ភាគរយក្នុងអំឡុងពេលដូចគ្នានេះ ដោយមួយផ្នែកទទួលរងផលប៉ះពាល់ពីការដកចេញខ្លះនៃប្រព័ន្ធអនុគ្រោះអ្វីៗគ្រប់យ៉ាងលើកលែងតែអាវុធ (EBA) របស់សហភាពអឺរ៉ុប ដែលបានចូលជាធរមាននៅថ្ងៃទី 12 ខែ សីហា ឆ្នាំ 2020 (ប៉ះពាល់ប្រមាណ 20 ភាគរយនៃការនាំចេញរបស់កម្ពុជាទៅកាន់សហភាពអឺរ៉ុប)[3]។ ទីផ្សារនាំចេញទំនិញធំៗលំដាប់ទីបី ទីបួន និងទីប្រាំរបស់ប្រទេសកម្ពុជា គឺប្រទេសចិន ជប៉ុន និងចក្រភពអង់គ្លេស (UK) ដោយក្នុងនោះ ប្រទេសចិន មានចំនួន 6.7 ភាគរយ ប្រទេសជប៉ុនមានចំនួន 6.3 ភាគរយ និងចក្រភពអង់គ្លេសមាន 4.1 ភាគរយ។ ការនាំចេញទំនិញរបស់កម្ពុជាទៅកាន់ទីផ្សេងទៀតក្នុងពិភពលោកមានចំនួន 12.4 ភាគរយនៃចំនួនសរុប ដោយក្នុងនោះ ភាគច្រើន (7.4 ភាគរយ) នាំចេញទៅកាន់បណ្ដាប្រទេសជាសមាជិកអាស៊ាន។

សម្រាប់ទីផ្សារសហរដ្ឋអាមេរិក សម្លៀកបំពាក់ និងផលិតផលធ្វើដំណើរ គឺជាមុខទំនិញពីរមុខ ដែលនាំចេញច្រើនជាងគេបំផុត មានចំណែក 39.7 ភាគរយសម្រាប់ផលិតផលសម្លៀកបំពាក់ និង 17.4 ភាគរយសម្រាប់ផលិតផលធ្វើដំណើរ (រូប 6)។ ទោះជាការនាំចេញសម្លៀកបំពាក់គឺជាមុខទំនិញនាំចេញនាំមុខគេអស់រយៈពេលប៉ុន្មានទសវត្សរ៍កន្លងមកក្ដី ការនាំចេញផលិតផលធ្វើដំណើរបានងើបឡើងចាប់តាំងពីពេលសហរដ្ឋអាមេរិកបានពង្រីកវិសាលភាពនៃការរួចពន្ធដោយបន្ថែមផលិតផលធ្វើដំណើរផលិតនៅប្រទេសកម្ពុជាទៅក្នុងប្រព័ន្ធអនុគ្រោះពន្ធទូទៅរបស់សហរដ្ឋអាមេរិកចាប់ពីឆ្នាំ 2016 មក[4]។ ក្នុងឆ្នាំ 2021 ប្រព័ន្ធអនុគ្រោះពន្ធនេះបានផុតកំណត់ ហើយការបន្តជាថ្មីកំពុងរង់ចាំការអនុម័តពីព្រឹទ្ធសភាសហរដ្ឋអាមេរិក។ ទោះយ៉ាងនេះក្ដី ការនាំចេញផលិតផលធ្វើដំណើរទៅកាន់ទីផ្សារសហរដ្ឋអាមេរិក នៅតែមានការកើនឡើងខ្លាំង។ មុខទំនិញសំខាន់ទីបីគឺផលិតផលធ្វើពីឈើដែលមានចំណែក 7.2 ភាគរយនៃការនាំចេញសរុប។ ការនាំចេញយានជំនិះ និងគ្រឿងបង្គុំអគ្គិសនី និងខ្សែភ្លើង គឺនៅតែជាមុខទំនិញកំពុងមានការកើនឡើង ដោយមានចំណែក 5.1 ភាគរយ។ ការនាំចេញកង់មានចំណែក 4.8 ភាគរយ។

ការអនុម័តលើគម្រោងការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស មានការកើនឡើង នៅពេលមានការបើកសេដ្ឋកិច្ចឡើងវិញ

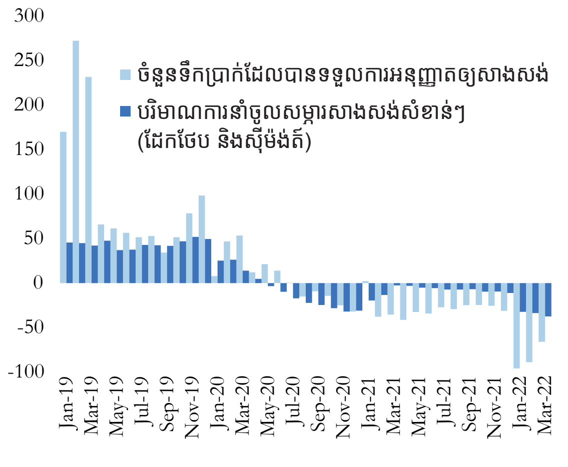
ចំនួនទឹកប្រាក់ នៃគម្រោងការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស (អចលនទ្រព្យ) ដែលបានទទួលការអនុម័តក្នុងវិស័យពិត បានកើនឡើង ដោយមានចំនួន 552 លានដុល្លារអាមេរិក ឬមានកំណើន 162.6 ភាគរយ ធៀបនឹងឆ្នាំមុនក្នុងត្រីមាសទីមួយក្នុងឆ្នាំ 2022 ដោយភាគច្រើនជាការផ្ដល់ហិរញ្ញប្បទានដល់ឧស្សាហកម្មកម្មន្តសាលមិនមែនសម្លៀកបំពាក់ (រូប 7)។ ក្នុងចំណោមចំនួនទឹកប្រាក់គម្រោងវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេសដែលទទួលបានការអនុម័តចំនួន 552 លានដុល្លារអាមេរិក វិស័យថាមពលមានចំនួន 397 លានដុល្លារអាមេរិក ហើយនេះជាការបង្ហាញអំពីតម្រូវការថាមពលកើនឡើងសម្រាប់ការធ្វើពិពិធកម្មនៅក្នុងវិស័យកម្មន្តសាល (លើសពីវិស័យកាត់ដេរ)។ វិស័យកាត់ដេរមានចំនួន 89 លានដុល្លារអាមេរិក ហើយវិស័យកសិកម្មមានចំនួន 28 លានដុល្លារអាមេរិក។ ការនាំចេញមុខទំនិញកសិកម្មបានកើនឡើងដោយការវិនិយោគបរទេសក្នុងវិស័យចម្ការផ្លែឈើ (ចេក និងស្វាយ) និងការវេចខ្ចប់ដែលបានទាញប្រយោជន៍ពីកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មរវាងចិន និងកម្ពុជា។ ប្រទេសចិន រួមទាំងចិនដីគោក តំបន់រដ្ឋបាលស្វយ័តហុងកុងនៃប្រទេសចិន តំបន់រដ្ឋបាលស្វយ័តម៉ាកាវប្រទេសចិន និងរដ្ឋតៃវ៉ាន់ប្រទេសចិន នៅតែជា

រូប 7 ៖ គម្រោងវិនិយោគដែលបានទទួលការអនុម័ត និងទទួលហិរញ្ញប្បទានពីលំហូរចូលការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេសបានកើនឡើង (អចលនទ្រព្យ, ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក)



ប្រភព ៖ អាជ្ញាធរកម្ពុជា

រូប 8 ៖ លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ដែលទទួលបានការអនុម័ត និងការនាំចូលសម្ភារសាងសង់ បានថយចុះ (ឆ្នាំនេះ, ការប្រែប្រួលភាគរយធៀបនឹងឆ្នាំមុន)



ប្រភព ៖ អាជ្ញាធរកម្ពុជា

3 សម្រាប់ព័ត៌មានលម្អិតបន្ថែម សូមមើល https://trade.ec.europa.eu/doclib/press/index.cfm?id=2113។

4 សូមមើល https://www.voanews.com/a/us-expands-duty-free-access-travel-goods-cambodia/3406621.html.

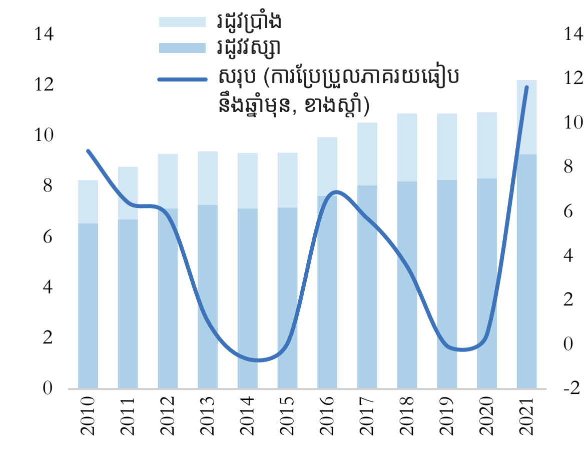
អ្នកវិនិយោគបរទេសធំជាងគេបំផុតក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ដែលមានចំណែក 67.6 ភាគរយនៃចំនួនទឹកប្រាក់សរុបនៃគម្រោងការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេសដែលទទួលបានការអនុម័តក្នុង ឆ្នាំ 2022។ ខុសប្លែកពីកាលមុនអំឡុងពេលកូវីដ-19 វិនិយោគិនបរទេសដែលចង់វិនិយោគក្នុងគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ខ្នាតធំ ហាក់ដូចជាលែងមានទៀតហើយ។

សកម្មភាពគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍អចលនទ្រព្យដែលយឺតយ៉ាវនៅតែបន្ត

ការរាតត្បាតជំងឺជាសកលបានប៉ះទង្គិចដល់សកម្មភាពសាងសង់លំនៅដ្ឋានយ៉ាងខ្លាំង។ នៅឆ្នាំ 2022 មានតែ 5 ភាគរយនៃការផ្គត់ផ្គង់ដែលត្រូវបានរំពឹងទុកសម្រាប់សំណង់ខុនដូថ្មីៗត្រូវបានបញ្ចប់រួចរាល់ក្នុងត្រីមាសដំបូង[5]។ ការសម្ពោធថ្មីៗមានភាពយឺតយ៉ាវ នៅពេលដែលទីផ្សារព្យាយាមស្រូបយកស្តុកដែលនៅសេសសល់។ តម្លៃលក់គិតជាមធ្យមនៃខុនដូប្រណិតនៅបន្តថយចុះ ចំណែកតម្លៃខុនដូដែលមានតម្លៃសមរម្យ និងខុនដូកម្រិតមធ្យមមានអត្រាថេរ។ ទីផ្សារខុនដូកាលពីដំបូងទទួលការជំរុញដោយតម្រូវការបរទេស ដោយសារតែប្រជាជនក្នុងស្រុកមិនទាន់ទម្លាប់រស់នៅក្នុងអគារលំនៅដ្ឋានជាសំណង់ខ្ពស់ៗ។ នៅពេលចាប់ផ្តើមមានការប៉ះទង្គិចពីការរាតត្បាតជំងឺជាសកល តម្រូវការរបស់ជនបរទេសបានរងការប៉ះពាល់។ ជាលទ្ធផល ភាគច្រើននៃការវិនិយោគលើអចលនទ្រព្យ ដែលទទួលបានហិរញ្ញប្បទានពីការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស ជាពិសេសគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍សំណង់អគារខ្ពស់ៗនៅតំបន់ទីប្រជុំជន ដូចជា រាជធានីភ្នំពេញ និងក្រុងព្រះសីហនុ ត្រូវបានផ្អាក។ ការផ្គត់ផ្គង់ហួសតម្រូវការបានធ្វើឱ្យវិនិយោគិនបរទេសលែងសូវចង់វិនិយោគលើគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍អចលនទ្រព្យ។ ការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេសដែលទទួលបានការអនុម័ត សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍផ្ទះសម្បែង និងអចលនទ្រព្យ បានថយចុះពី 1.78 ពាន់លានដុល្លារអាមេរិកក្នុងឆ្នាំ 2019 មកនៅត្រឹម 142 លានដុល្លារអាមេរិកក្នុងឆ្នាំ 2020។ ស្របនឹងតម្រូវការតិចតួចសម្រាប់ទីផ្សារផ្ទះសម្បែង និងអចលនទ្រព្យ ចំនួនទឹកប្រាក់នៃការអនុញ្ញាតសាងសង់ដែលបានទទួលការអនុម័ត បានថយចុះចំនួន 66.0 ភាគរយ (រូប 8) ក្នុងរយៈពេលបីខែដំបូងក្នុងឆ្នាំ 2022។ ស្រដៀងគ្នានេះដែរ ទំហំនៃការសាងសង់ដែលទទួលបានការអនុម័តបានថយចុះចំនួន 67.9 ភាគរយ ធៀបនឹងឆ្នាំមុន។ ក្នុងអំឡុងពេលដូចគ្នានេះ បរិមាណការនាំចូលសម្ភារសាងសង់ជាមូលដ្ឋាន (ស៊ីម៉ងត៍ និងដែក) ភាគច្រើនប្រើប្រាស់សម្រាប់ឧស្សាហកម្មសំណង់ បានថយចុះចំនួន 37.5 ភាគរយ។

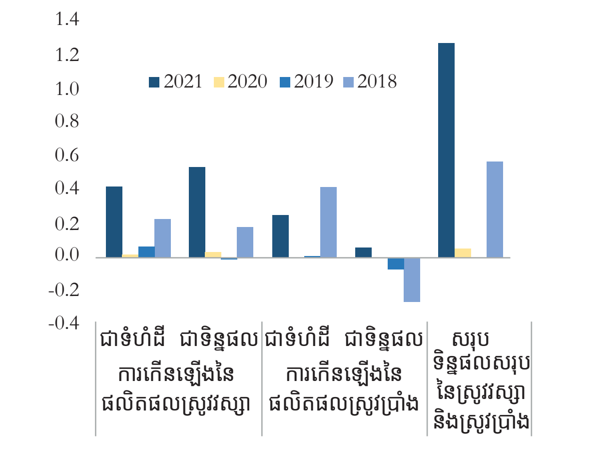
អស់ពេលជាច្រើនឆ្នាំនៅមុនពេលមានវិបត្តិ វិស័យសំណង់ និងអចលនទ្រព្យ គឺជាម៉ាស៊ីនជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចធំជាងគេដែលរួមចំណែកជាងមួយភាគបីនៃកំណើន ផសស។ ខេត្តព្រះសីហនុគឺជាមជ្ឈមណ្ឌលទីប្រជុំជនមួយរបស់កម្ពុជាដែលបានមានការរីកដុះដាលផ្នែកសំណង់យ៉ាងឆាប់រហ័សជាងគេបំផុតក្នុងអំឡុងពេលមុនមានការរាតត្បាតជំងឺជាសកល។ ទីរួមខេត្តដែលស្ថិតនៅជាប់មាត់សមុទ្រនេះ បានទទួលគម្រោងសាងសង់ដែលទទួលបានការអនុម័តសរុបចំនួន 5.8 ពាន់លានដុល្លារអាមេរិកក្នុងឆ្នាំ 2019-2020។ ជាលទ្ធផល ទីក្រុងនេះបានប្រែក្លាយទៅជាទីក្រុងដែលមានការវិនិយោគច្រើនខ្លាំង ដោយចាប់ផ្តើមដំបូងពីឧស្សាហកម្មកាស៊ីណូ។ បច្ចុប្បន្ននេះ ទីក្រុងដែលពឹងផ្អែកលើទេសចរណ៍ ដូចជា ក្រុងសៀមរាប និងក្រុងព្រះសីហនុ នៅតែបន្តជួបការលំបាក ដោយសារតែចំនួនភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិនៅតិចខ្លាំងជាងចំនួនភ្ញៀវដែលធ្លាប់មានមុនពេលរាតត្បាតជំងឺជាសកល។ ថ្វីបើអនាគតនៅពុំទាន់មានភាពច្បាស់លាស់ក្តី ប៉ុន្តែការលូតលាស់ខ្លាំងនៃវិស័យសំណង់ គាំទ្រដោយឧស្សាហកម្មកម្សាន្តសប្បាយ ដែលជាកាស៊ីណូ និងតំបន់កំសាន្ត ដូចជានៅក្រុងព្រះសីហនុជាដើម អាចកើតមាន នៅពេលការរាតត្បាតជំងឺជាសកល (និងគោលនយោបាយកូវីដកម្រិតសូន្យរបស់ចិន) បានបញ្ចប់ទៅ។ បន្ទាប់ពីការផ្អាកជាបណ្តោះអាសន្នក្នុងការចេញលិខិតអនុញ្ញាតសម្រាប់កាស៊ីណូថ្មីៗក្នុងឆ្នាំ 2019 មក ច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងល្បែងភ្នាល់បែបពាណិជ្ជកម្ម ត្រូវបានអនុម័តនៅក្នុងខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ 2020 ដោយមាត្រាទីមួយនៃច្បាប់នេះមាន

រូប 9 ៖ ផលិតផលស្រូវកើនឡើង (គិតជាលានតោន)



ប្រភព ៖ អាជ្ញាធរកម្ពុជា

រូប 10 ៖ ផលិតផលស្រូវវស្សាប្រសើរបានបង្កើនផលិតកម្មស្រូវសរុប (គិតជាលានតោន)



ប្រភព ៖ អាជ្ញាធរកម្ពុជា

5 Q1 2022 Market Insight, CBRE Cambodia; https://images.cbre.com.kh/2021/10/20220407-Presentation-Figures-2022-Q1-For-circulation.pdf.

បំណងជំរុញសេដ្ឋកិច្ច ពង្រឹងវិស័យទេសចរណ៍ ប្រមូលចំណូល និងកសាងសុវត្ថិភាពសង្គម និងសន្តិសុខ។ ក្នុងខែ តុលា ឆ្នាំ 2021 អាជ្ញាធរបានចេញប្រកាសស្ដីពីការតម្រូវផ្នែកច្បាប់ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តិ ដើម្បីបានទទួលបាន ផ្ទេរ និងបន្តសុពលភាពអាជ្ញាប័ណ្ណកាស៊ីណូ និងល្បែងភ្នាល់[6]។ គម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធធំៗជាច្រើនកំពុងបន្ត ភាគច្រើនទទួលហិរញ្ញប្បទានពីភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជន ត្រូវបានសាងសង់ដើម្បីគាំទ្រដល់ឧស្សាហកម្មទេសចរណ៍។ គម្រោងទាំងនោះរួមមាន ផ្លូវល្បឿនលឿនថ្មីពីរាជធានីភ្នំពេញទៅក្រុងព្រះសីហនុ (2.0 ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក) ព្រលានយន្តហោះថ្មីនៅរាជធានីភ្នំពេញ (1.5 ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក) ព្រលានយន្តហោះថ្មីមួយនៅខេត្តសៀមរាប (880 លានដុល្លារអាមេរិក) និងព្រលានយន្តហោះថ្មីនៅខេត្តកោះកុង (350 លានដុល្លារអាមេរិក)។

ស្ថានភាពអាកាសធាតុប្រសើរជួយបង្កើនផលិតផលស្រូវ

ក្នុងឆ្នាំ 2021 ផលិតផលស្រូវសរុបបានកើនឡើងខ្លាំងដល់ 12.2 តោន ស្មើនឹងកំណើន 11.6 ភាគរយធៀបនឹងឆ្នាំមុន។ ការកើនឡើងខ្លាំងនេះត្រូវបានជំរុញមួយភាគធំដោយកំណើនផលិតផលស្រូវរដូវវស្សា អាស្រ័យដោយស្ថានភាពអាកាសធាតុអំណោយផល[7]។ ក្នុងចំណោមផលិតផលស្រូវចំនួន 12.2 លានតោន ស្រូវរដូវវស្សាមានចំនួន 9.26 លានតោន (76 ភាគរយ) ហើយផលិតផលស្រូវរដូវប្រាំងរួមចំណែក 2.93 លានតោន (24 ភាគរយ) (រូប 9)។ យោងតាមនាយកដ្ឋានសេវាកសិកម្មអន្តរជាតិសហរដ្ឋអាមេរិកបានឱ្យដឹងថា ផលិតផលក្នុងឆ្នាំ 2021-2022 មានលក្ខណៈវិជ្ជមាន សម្រាប់ការដាំដុះស្រូវ អាស្រ័យដោយស្ថានភាពអាកាសធាតុប្រសើរ រួមជាមួយនឹងការប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាថ្មីៗ ដូចជា ការប្រើប្រាស់ដ្រូនសម្រាប់ការបាញ់ថ្នាំសម្លាប់សត្វល្អិតបានប្រកបដោយប្រសិទ្ធផល[8]។

បីភាគបួននៃកំណើន ឬប្រមាណមួយលានតោន បានពីការពង្រីកផលិតកម្មស្រូវរដូវវស្សា ចំណែកមួយភាគបួនទៀតបានពីស្រូវរដូវប្រាំង (រូប 10)។ ស្ថានភាពអាកាសធាតុប្រសើរធ្វើឱ្យមានកំណើនផ្ទៃដីដាំដុះរហូតដល់ 3.6 លានហិកតា និងផ្ទៃដីប្រមូលផលរហូតដល់ 3.4 លានហិកតាក្នុងឆ្នាំ 2021 កើនពី 3.4 លានហិកតាសម្រាប់ផ្ទៃដីដាំដុះ និងផ្ទៃដីប្រមូលផល 3.2 លានហិកតាក្នុងឆ្នាំ 2020។ លើសពីនេះទៀត ការប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាថ្មីៗ និងគ្រាប់ពូជកាន់តែច្រើនឡើងបានជួយជំរុញទិន្នផលស្រូវរដូវវស្សា និងស្រូវរដូវប្រាំង ធ្វើឱ្យទទួលបានផលរហូតដល់ 3.5 តោនក្នុងមួយហិកតា សម្រាប់ស្រូវរដូវវស្សា និង 4.5 តោនក្នុងមួយហិកតា សម្រាប់ស្រូវរដូវប្រាំង ក្នុងឆ្នាំ 2021 ហើយឆ្នាំ 2020 មាន 3.3 តោនសម្រាប់ស្រូវរដូវវស្សា និង 4.4 តោនសម្រាប់ស្រូវរដូវប្រាំង។ ផលិតផលកសិកម្មសំខាន់ៗក្រៅពីស្រូវ រួមមានកៅស៊ូ និងដំឡូងមី។ ក្នុងឆ្នាំ 2021 ផលិតផលកៅស៊ូបានឡើងដល់ 0.4 លាន តោន ឬមានកំណើន 8.3 ភាគរយ ចំណែកផលិតកម្មដំឡូងមីបានឡើងដល់ 14.7 លានតោន ឬមានកំណើន 16.1 ភាគរយ។ កៅស៊ូ និងដំឡូងមី ជាប់លំដាប់ថ្នាក់លេខពីរ និងលេខបី សម្រាប់តម្លៃផលិតផលទំនិញកសិកម្ម និងការនាំចេញបន្ទាប់ពីស្រូវ។

ផលិតកម្ម និងការនាំចេញស្វាយ និងចេក កំពុងបង្ហាញសញ្ញាវិជ្ជមាន។ ផលិតផលផ្លែឈើស្រស់ជាច្រើន ជាពិសេសស្វាយនិងចេកពណ៌លឿងគឺជាផលិតផលដែលមានសក្ដានុពលថ្មី។ ចេកពណ៌លឿង បច្ចុប្បន្នគឺជាការផលិតផលកសិកម្មក្រៅពីស្រូវ ដែលមានសក្ដានុពលបំផុត ដោយការនាំចេញបានកើនឡើងរហូតដល់ 168 លានដុល្លារអាមេរិកក្នុងឆ្នាំ 2021 កើនពី 112 លានដុល្លារអាមេរិកក្នុងឆ្នាំ 2020 (និង 49 លានដុល្លារអាមេរិកក្នុងឆ្នាំ 2019)។ ក្នុងរយៈពេលបីខែដំបូងក្នុងឆ្នាំ 2022 ការនាំចេញចេកពណ៌លឿងបានកើនឡើងបន្ថែមទៀត ហើយបានឡើងទៅដល់ 59 លានដុល្លារអាមេរិក។ ផលិតកម្មស្វាយក៏កំពុងមានការងើបឡើងសន្សឹមៗផងដែរ។ ការនាំចេញស្វាយបានឡើងដល់ 10 លានដុល្លារអាមេរិកក្នុងឆ្នាំ 2021។

ការកើនឡើងថ្លៃចំណាយដឹកទំនិញតាមសមុទ្រកំពុងប៉ះពាល់ដល់ការនាំចេញកសិកម្មយ៉ាងខ្លាំង

ការឡើងតម្លៃប្រេងកំពុងប៉ះពាល់ការនាំចេញទំនិញកសិកម្ម។ ខុសពីផលិតផលអេឡិចត្រូនិក សម្លៀកបំពាក់ ផលិតផលធ្វើដំណើរ និងស្បែកជើង និងទំនិញកសិកម្ម ជាទំនិញធ្ងន់ មានតម្លៃថោក រងផលប៉ះពាល់យ៉ាងខ្លាំងពីកំណើនតម្លៃបញ្ជូនទំនិញតាមសមុទ្រ ដោយសារការអាក់ខានដល់សង្វាក់ការផ្គត់ផ្គង់ទំនិញ (កង្វះកុងតឺន័រទទេ) ដោយសារតែការរាតត្បាតជំងឺជាសកល និងការកើនឡើងជាគំហុកនៃតម្លៃប្រេងជំរុញដោយសង្គ្រាមនៅអ៊ុយក្រែន។ យោងតាមសហព័ន្ធស្រូវអង្ករកម្ពុជា ថ្លៃចំណាយលើការដឹកតាមរថយន្តទៅកាន់កំពង់ផែសំខាន់ៗរបស់កម្ពុជានាពេលថ្មីៗនេះ បានកើនឡើងពី 10 ទៅ 20 ភាគរយ។ ថ្លៃចំណាយការបញ្ជូនទំនិញបច្ចុប្បន្ននេះមិនអាចព្យាករណ៍ជាមុនបានទេដោយសារតែការប្រែប្រួលនៃតម្លៃប្រេង។ ការបញ្ជូនទំនិញចម្ងាយឆ្ងាយបានរងផលប៉ះពាល់ខ្លាំង។ ថ្វីបើវិធានការការពារសុវត្ថិភាពពាណិជ្ជកម្មរបស់សហគមន៍អឺរ៉ុបមកលើអង្ករកម្ពុជាត្រូវបានបញ្ចប់ក្នុងខែ មករា ឆ្នាំ 2022[9] ដោយបានជួយសន្សំអ្នកនាំចេញអង្ករចំនួន 125 អឺរ៉ូក្នុងមួយតោនក្ដី ប៉ុន្តែ ថ្លៃសេវាបញ្ជូនទំនិញតាមសមុទ្រខ្ពស់ដែលបានកើនឡើងច្រើនដងនៅក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំកន្លងមក នឹងបន្តធ្វើឱ្យការនាំចេញអង្ករកម្ពុជាទៅកាន់ទីផ្សារអឺរ៉ុបមានការលំបាក។ ការនាំចេញទំនិញកសិកម្មទៅកាន់គោលដៅទីផ្សារចម្ងាយឆ្ងាយ ដូចជា ទីផ្សារអឺរ៉ុបជាដើម ត្រូវបានប៉ាន់ប្រមាណថានឹងថយចុះចំនួន 30 ភាគរយ។ (សូមមើលអត្ថបទផ្ដោតពិសេសស្ដីពីផលប៉ះពាល់លើ សង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់

6 ប្រកាសលេខ០០២ ចុះថ្ងៃទី ២១ ខែតុលា ឆ្នាំ ២០២១

7 របាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំ 2021-22 ក្រសួងកសិកម្ម រុក្ខាប្រម៉ាញ់ និងនេសាទ

8 សូមមើល https://apps.fas.usda.gov/newgainapi/api/Report/DownloadReportByFileName?fileName=Grain%20and%20Feed%20Annual_Phnom%20Penh_Cambodia_CB2022-0001 សម្រាប់ព័ត៌មានលម្អិត។

9 សហគមន៍អឺរ៉ុបបានដាក់វិធានការការពារសុវត្ថិភាពមកលើអង្ករនាំចូលពីកម្ពុជា។ នៅថ្ងៃទី 18 ខែ មករា ឆ្នាំ 2019 សហគមន៍អឺរ៉ុបបានចាប់ផ្ដើមយកពន្ធគយប្រក្រតីមកលើផលិតផលអង្ករកម្ពុជាជាថ្មីឡើងវិញ ក្នុងអត្រា 175 អឺរ៉ូក្នុងមួយតោននៅឆ្នាំទីមួយ ហើយបានកាត់បន្ថយជាបណ្ដើរៗមកនៅ 150 អឺរ៉ូក្នុងមួយតោនក្នុងឆ្នាំទីពីរ និង 125 អឺរ៉ូក្នុងមួយតោនក្នុងឆ្នាំទីបី (https://trade.ec.europa.eu/doclib/press/index.cfm?id=1970)។

ទំនិញនៅក្រោយការរាតត្បាតជំងឺជាសកលៈ យុទ្ធសាស្ត្រដើម្បីកាត់បន្ថយថ្លៃចំណាយលើភ័ស្តុភារ)។

ស្រដៀងគ្នានេះដែរ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាននៃគោលនយោបាយកូវីដកម្រិតសូន្យរបស់ចិនបានប៉ះពាល់ដល់ការនាំចេញទំនិញកសិកម្មក្រៅពីស្រូវ ជាពិសេសគឺ ចេក និងស្វាយ ដែលទើបតែជាផលិតផលថ្មីដែលមានសក្តានុពល។ គោលនយោបាយនេះប៉ះពាល់ដល់ផលិតផលស្វាយ និងចេក ដែលនាំចេញតាមផ្លូវគោកតាមប្រទេសវៀតណាមទៅកាន់ប្រទេសចិនខ្លាំងជាងគេបំផុត។ គោលនយោបាយនេះបង្កឱ្យមានភាពយឺតយ៉ាវ និងការកកស្ទះ ដែលជាលទ្ធផលធ្វើឱ្យផលិតផលចេក និងស្វាយត្រូវរលួយខូច និងមិនអាចបញ្ជូនទៅដល់គោលដៅ។ នាំចេញដោយត្រង់តាមរយៈកំពង់ផែសមុទ្រទៅកាន់ប្រទេសចិន កាន់តែមានការលំបាកខ្លាំងថែមទៀត។ ដោយសារតែអត្រាបញ្ជូនទំនិញសម្រាប់កុងតឺន័រមានទូរទឹកកក មានតម្លៃកើនឡើង ការនាំចូលផ្លែឈើពីប្រទេសកម្ពុជាកាន់តែលែងសូវមានភាពប្រកួតប្រជែងជាមួយផ្លែឈើផលិតក្នុងស្រុករបស់ចិន ជាហេតុធ្វើឱ្យអ្នកនាំចូលរបស់ប្រទេសចិនលែងចង់នាំចូលផ្លែឈើពីប្រទេសកម្ពុជា។

ការឡើងថ្លៃប្រេងឥន្ធនៈជាគំហុកបានចាប់ផ្តើមប៉ះពាល់ដល់ផលិតកម្មកសិកម្ម ដោយហេតុថា ថ្លៃជី និងថ្នាំសម្លាប់សត្វល្អិតបានចាប់ផ្តើមឡើងថ្លៃ។ ជាលទ្ធផល កសិករចាំបាច់ត្រូវបង្កើនតម្លៃផលិតផលកសិកម្មរបស់ខ្លួន ជាពិសេសតម្លៃស្រូវ ដើម្បីទប់ទល់ទៅនឹងកំណើនចំណាយលើធនធានប្រើប្រាស់ក្នុងកសិកម្ម។ ដើម្បីទប់ទល់ជាមួយនឹងការឡើងថ្លៃប្រេងឥន្ធនៈខ្លាំង កសិករមួយចំនួនកំពុងប្តូរទៅដំណាំដែលមានភាពធន់ជាមួយការប្រែប្រួលអាកាសធាតុនិងសត្វចង្រៃកសិកម្មនិងដំណាំដែលមានតម្លៃខ្ពស់ ដើម្បីអាចដំណើរការបាន។

ប៉ុន្តែ ការនាំចេញអង្ករទៅប្រទេសចិនហាក់មានភាពប្រសើរឡើងខ្លះក្នុងឆ្នាំនេះ អាស្រ័យដោយអនុស្សរណៈនៃការយោគយល់គ្នាដែលបានចុះហត្ថលេខារវាងប្រទេសចិន និងកម្ពុជា ដើម្បីទិញអង្ករប្រមាណ 400,000 តោន ក្នុងឆ្នាំ 2022។ ដំណើរការប្រសើររបស់ទីផ្សារចិនបានជួយដល់ការនាំចេញអង្កររបស់កម្ពុជា។ ជាលទ្ធផល អង្ករនាំចេញមានភាពប្រសើរឡើងបន្តិចក្នុងរយៈពេលបួនខែដំបូងក្នុងឆ្នាំ 2022 ដោយបានឡើងដល់ 0.22 លានតោន ឬ 14.8 ភាគរយធៀបនឹងឆ្នាំមុន។ ប៉ុន្តែ តួលេខនេះស្ថិតនៅក្រោម 0.3 លានតោន ដែលបាននាំចេញក្នុងអំឡុងពេលដូចគ្នានេះក្នុងឆ្នាំ 2020។

កិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីកម្ពុជាចិនត្រូវបានរំពឹងថានឹងជួយជំរុញការនាំចេញទំនិញកសិកម្ម

កិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីកម្ពុជាចិន និងភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយថ្នាក់តំបន់ បានចូលជាធរមាននៅថ្ងៃទី 1 ខែ មករា ឆ្នាំ 2022។ កិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរនេះមានបំណងបង្កើនពាណិជ្ជកម្មទំនិញ (និងសេវា) តាមរយៈការកាត់បន្ថយនិងលុបបំបាត់របាំងពន្ធ និងមិនមែនពន្ធ។ ការសិក្សាមួយធ្វើឡើងដោយក្រុមធនាគារពិភពលោក[10] បានរកឃើញថា ប្រទេសដែលចូលរួមទាំងអស់បានទទួលអត្ថប្រយោជន៍ពីភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយថ្នាក់តំបន់នេះ ថ្វីបើផលចំណេញទាំងនោះពុំស្មើគ្នាក្តី។ ដូចបានលើកឡើងក្នុងប្រអប់ 2 ប្រទេសវៀតណាម ម៉ាឡេស៊ី និងកម្ពុជា គឺជាបណ្តាប្រទេសដែលទទួលអត្ថប្រយោជន៍ច្រើនបំផុតនៅក្នុងសេណារីយ៉ូ "ពេញលេញ" ដោយមានការកាត់បន្ថយវិធានការពន្ធគយ និងមិនមែនពន្ធគយ ថ្លៃចំណាយពាណិជ្ជកម្ម និងកំណើនផលិតភាព។ ក្នុងបណ្តាប្រទេសភាគច្រើនមានផលប៉ះពាល់ខ្លាំងនៅពេលថ្លៃចំណាយ

តារាង 1៖ កាលវិភាគកាត់បន្ថយពន្ធរបស់ចិននៅក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីកម្ពុជាចិន
(ភាគរយ)

លេខកូដ HS	ផលិតផលកសិកម្ម	កាលមុន	ឆ្នាំទី 1
080131	គ្រាប់ស្វាយចន្ទី	12	0
080300	ចេក	10	0
080450	ស្វាយ	15	0
081003	មៀន	12	0
110814	ម្សៅមី	20	0
121221	ស្ករស	20	0
090411	ម្រេច	20	18
120110	សណ្តែកសៀង	0	0

ប្រភព៖ អាជ្ញាធរចិន។

តារាង 2៖ មុខទំនិញកសិកម្មសំខាន់ៗរបស់កម្ពុជាដែលនាំចេញទៅចិន
(តោន)

លេខកូដ HS	2019	2020	2021
អង្ករ	214,381	254,450	312,945
(ភាគរយនៃការនាំចេញអង្ករសរុប)	*38.6*	*39.1*	*49.2*
ដំឡូង	43,744	33,817	103,611
(ភាគរយនៃការនាំចេញដំឡូងសរុប)	*52.1*	*45.1*	*67.2*
ចេក	19,150	257,028	354,856
(ភាគរយនៃការនាំចេញចេកសរុប)	*17.1*	*92.8*	*99.7*

ប្រភព៖ អាជ្ញាធរកម្ពុជា។

10 ក្រុមធនាគារពិភពលោក ឆ្នាំ ២០២២។ ការប៉ាន់ស្មានផលប៉ះពាល់សេដ្ឋកិច្ច និងជារបាយនៃភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយថ្នាក់តំបន់ សូមមើល https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/37012.

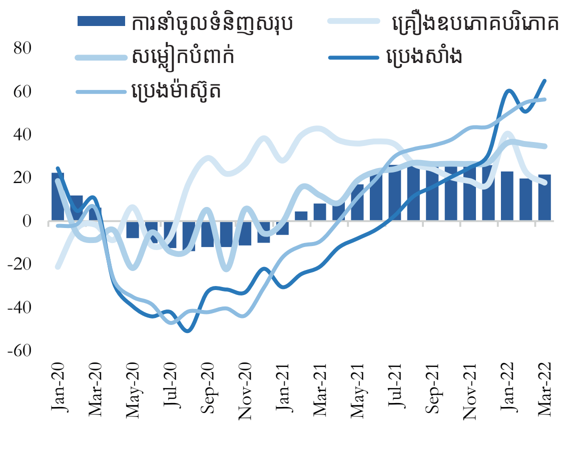
ពាណិជ្ជកម្មត្រូវបានកាត់បន្ថយ។ សម្រាប់ប្រទេសជប៉ុន ផលចំណេញច្រើនជាងគេបំផុតទាក់ទងជាមួយនឹងការថយចុះពន្ធគយដែលផ្ទុយពីបណ្តាប្រទេសដទៃទៀត ដោយការថយចុះពន្ធគយធ្វើឲ្យមានលទ្ធផលតិចតួច ឬផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានទៀតផងដែរដូចករណីប្រទេសកម្ពុជាដែរ។ កិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីកម្ពុជាចិនគ្របដណ្តប់លើបន្ទាត់គយជាង 10,800 មុខសម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា ហើយបន្ទាត់ពន្ធគយប្រមាណ 8,500 សម្រាប់ប្រទេសចិន។ កិច្ចព្រមព្រៀងនេះគ្របដណ្តប់លើសពីអ្វីដែលបានស្នើផ្តល់ឱ្យនៅក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីចិនអាស៊ានដែលគ្របដណ្តប់លើបន្ទាត់ពន្ធគយ 340 បន្ថែមទៀត (4 ភាគរយនៃចំនួនសរុប) ដែលរួមទាំង ភាគច្រើននៃជំពូកទី 1 ដល់ជំពូកទី 10 នៃតារាងពន្ធគយកែសម្រួលអាស៊ានសម្រាប់កម្ពុជារាប់តាំងពីសត្វរស់/ផលិតផលធ្វើពីសត្វរហូតដល់សាច់ ត្រី និងធញ្ញជាតិ។ ចាប់ពីថ្ងៃទី 1 ខែ មករា ឆ្នាំ 2022 មក 98 ភាគរយនៃបន្ទាត់ពន្ធគយរបស់ចិន បានឈានទៅដល់អត្រាពន្ធគយសូន្យភ្លាមៗ (សូមមើលប្រអប់ 3 សម្រាប់ព័ត៌មានលម្អិតបន្ថែម)។ ក្នុងចំណោមមុខទំនិញទាំង 340 មុខទំនិញ 95 មិនជាប់ពន្ធនោះទេ។

ការនាំចេញទំនិញកសិកម្មកម្ពុជាទៅកាន់ទីផ្សារចិនត្រូវបានរំពឹងថានឹងកើនឡើងបន្ថែមទៀត។ ដោយសារតែកិច្ចព្រមព្រៀងកម្ពុជាចិននេះ ពន្ធគយចិនមកលើការនាំចេញគ្រាប់ស្វាយចន្ទីចេក ស្វាយ មៀន និងម្រៀមីរបស់កម្ពុជាបានធ្លាក់ចុះពី 20 ភាគរយមកដល់សូន្យភាគរយ (តារាង 1) ។ ពន្ធគយរបស់ចិនមកលើម្រេចត្រូវបានកាត់បន្ថយ ចុះពី 20 ភាគរយមកនៅសូន្យភាគរយក្រោយពេល 10 ឆ្នាំ។ នៅពេលមានពន្ធគយកម្រិតសូន្យការនាំចេញទំនិញកសិកម្មទាំងនេះទៅកាន់ទីផ្សារចិននឹងមានការកើនឡើង។ ប៉ុន្តែ ពន្ធគយរបស់ចិនមកលើអង្ករ ពោត ស្ករស ថ្នាំជក់ និងកៅស៊ូធៅនៅក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ស្ថិតនៅក្នុងចំនួន 65 ភាគរយសម្រាប់អង្ករ 20 ភាគរយសម្រាប់ពោត 50 ភាគរយសម្រាប់ស្ករស 10 ភាគរយសម្រាប់ថ្នាំជក់ និង 20 ភាគរយសម្រាប់កៅស៊ូធៅ។ សូម្បីតែនៅមុនពេលកិច្ចព្រមព្រៀងនេះចូលជាធរមាន ការនាំចេញទំនិញកសិកម្មកម្ពុជា ដូចជាអង្ករ ដំឡូងមី និងចេក បានកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័ស (តារាង 2)។

សកម្មភាពទេសចរណ៍បានងើបឡើងវិញយ៉ាងសន្សឹមៗ

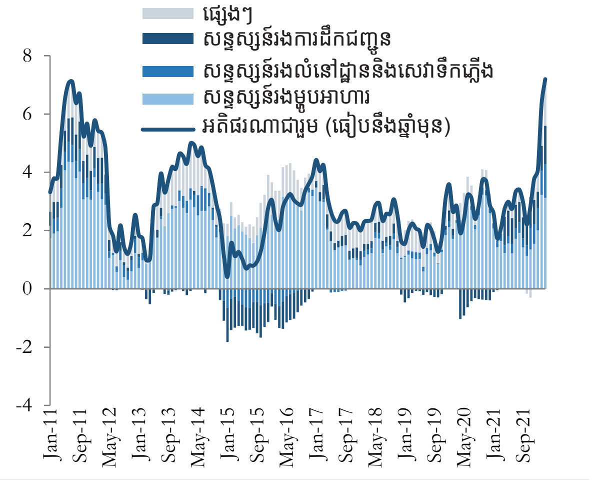
ឧស្សាហកម្មធ្វើដំណើរ និងទេសចរណ៍ បានងើបឡើងវិញសន្សឹមៗ ដែលពីដំបូង ផ្តើមឡើងដោយការធ្វើដំណើរ និងទេសចរណ៍ក្នុងស្រុក បន្ទាប់ពីមានការបន្ធូរការរឹតបន្តឹងការធ្វើដំណើរចាប់ផ្តើមក្នុងខែ តុលា ឆ្នាំ 2021។ នៅពេលការមានការដាក់ឱ្យដំណើរការឡើងវិញនូវកម្មវិធីផ្តល់ទិដ្ឋាការពេលមកដល់ ដោយដកការតម្រូវលទ្ធផលតេស្ត PCR អវិជ្ជមានរយៈពេល 72 ម៉ោងមុនពេលមកដល់ក្នុងប្រទេសកម្ពុជាក្នុងខែ មីនា ឆ្នាំ 2022 និងការលុបបំបាត់ការពាក់ម៉ាស់ជាកាតព្វកិច្ច (នៅទីខាងក្រៅ) ក្នុងខែ មេសា ឆ្នាំ 2022 បច្ចុប្បន្ន វិស័យទេសចរណ៍ត្រូវបានបើកទូលាយសម្រាប់ភ្ញៀវអន្តរជាតិ។ ប្រទេសកម្ពុជាបានត្រៀមខ្លួនសម្រាប់ការវិលមកវិញនៃភ្ញៀវអន្តរជាតិ ជាមួយនឹងការដាក់ចេញនូវផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ខេត្តសៀមរាបសម្រាប់ឆ្នាំ 2021-2035 ក្នុងខែ តុលា ឆ្នាំ 2021 ព្រមទាំងការបញ្ចប់គម្រោងវិនិយោគសាធារណៈក្នុងទឹកប្រាក់ 150 លានដុល្លារអាមេរិកក្នុងខែ មីនា ឆ្នាំ 2022 ដើម្បីអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវ័ន្តក្នុងនោះមានផ្លូវ 38 ខ្សែប្រវែងសរុប 108 គីឡូម៉ែត្រ (80 ម៉ៃ) ក្នុងខេត្តសៀមរាប។ យោងតាមក្រសួងទេសចរណ៍ មានអ្នកទេសចរក្នុងស្រុកប្រមាណ 5 លាននាក់បានទៅទស្សនាទីតាំងទេសចរណ៍នានានៅទូទាំងប្រទេសក្នុងអំឡុងចូលឆ្នាំខ្មែរនាពាក់កណ្តាលខែ មេសា ឆ្នាំ 2022។ ការមកដល់នៃភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិក៏បានចាប់ផ្តើមប្រសើរឡើងផងដែរ ហើយបានឡើងដល់ 95,000 នាក់ក្នុងរយៈពេលពីរខែដំបូងក្នុងឆ្នាំ 2022 ឬមានការកើន 131 ភាគរយធៀបនឹងឆ្នាំមុន។ នៅមុនពេលមានការរាតត្បាតជំងឺជាសកល វិស័យទេសចរណ៍ (រួមទាំងបដិសណ្ឋារកិច្ច) គឺជាកត្តាជំរុញកំណើនធំជាងគេបំផុតលំដាប់ទីពីរដែលត្រូវបានប៉ាន់ប្រមាណថាបានចូលរួមចំណែកប្រមាណ 18.7 ភាគរយនៃកំណើន ផសស ពិតក្នុងឆ្នាំ 2019។វិស័យទេសចរណ៍

រូប 11 ៖ កម្ពុជាស្ថិតក្នុងចំណោមប្រទេសដែលនាំចូលប្រេងដែលចំរាញ់រួចច្រើនជាងគេបំផុត
(ការប្រែប្រួលភាគរយធៀបនឹងឆ្នាំមុន)



ប្រភព ៖ អាជ្ញាធរកម្ពុជា

រូប 12 ៖ អតិផរណាកើនឡើង
(ការរួមចំណែកដល់អតិផរណារយៈពេល 12 ខែ)
(ភាគរយ)



ប្រភព ៖ អាជ្ញាធរកម្ពុជា

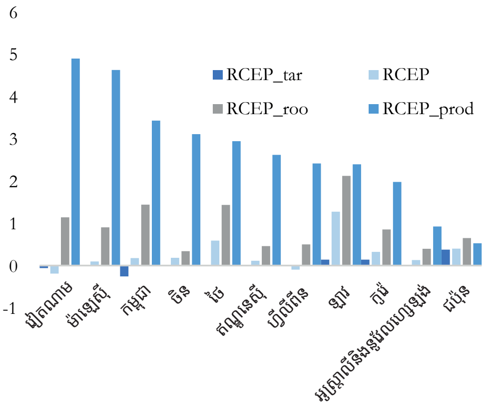
ប្រអប់ 2 ៖ អត្ថប្រយោជន៍ជាសក្តានុពលនៃភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយថ្នាក់តំបន់សម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា

ឯកសារស្រាវជ្រាវគោលនយោបាយនាពេលថ្មីៗនេះរបស់ក្រុមធនាគារពិភពលោកមានចំណងជើងថា "ការប៉ាន់ប្រមាណផលប៉ះពាល់ផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច និងរបាយផលប៉ះពាល់នៃភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ" បានផ្តល់ពន្លឺមួយចំនួនថាតើកម្ពុជា និងសមាជិកដទៃទៀតនៃភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ អាចទទួលបានផលចំណេញជាសក្តានុពលអ្វីខ្លះពីកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីនេះ។ ការស្រាវជ្រាវនេះបានរកឃើញថា ការថយចុះនៃវិធានការពន្ធគយ និងមិនមែនពន្ធគយ ការអនុវត្តវិធានប្រភពទំនិញ និងថ្លៃចំណាយពាណិជ្ជកម្ម ព្រមជាមួយនឹងផលចំណេញផ្នែកផលិតភាព មានប្រភពមកពីការកាត់បន្ថយថ្លៃចំណាយពាណិជ្ជកម្មគឺអាចជួយពង្រឹងដល់ពាណិជ្ជកម្ម និងសង្វាក់តម្លៃថ្នាក់តំបន់ក្នុងចំណោមសមាជិកភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ ។ នៅកម្រិតសរុបនៃតំបន់ភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ ការសិក្សាបង្ហាញឱ្យឃើញថា បើគិតនៅកម្រិតបូកសរុបនៃតំបន់នេះ និងអាចធ្វើឱ្យមានវិធាននៃប្រភពទំនិញកាន់តែមានលក្ខណៈសេរីភាវូបនីយកម្ម ហើយផ្តល់ផលចំណេញសម្រាប់ចំណូលពិត អាចកើនឡើងទ្វេដងបើប្រៀបធៀបជាមួយការប្រើប្រាស់តែសេរីភាវូបនីយកម្មពន្ធគយតែមួយមុខ។ នៅពេលផលចំណេញផ្នែកផលិតភាពត្រូវបានពិចារណា ប្រាក់ចំណូលពិតរបស់តំបន់ពាណិជ្ជកម្មទាំងមូល អាចកើនឡើង 2.5 ភាគរយបើប្រៀបធៀបជាមួយទិន្នន័យដើមគ្រា ជាហេតុធ្វើឱ្យអាចនាំយកមនុស្ស 27 លាននាក់បន្ថែមទៀតឱ្យឈានមកកាន់វណ្ណៈកណ្តាលត្រឹមឆ្នាំ 2035 ។

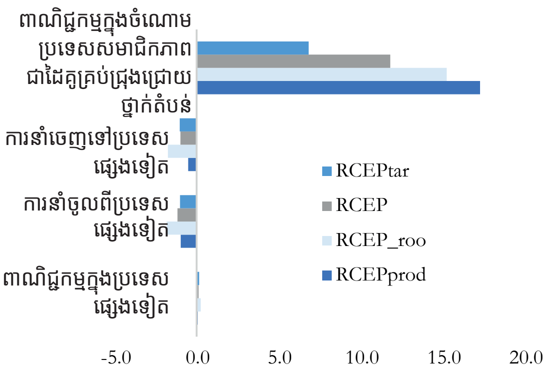
ការសិក្សាផ្តល់ភស្តុតាងបែបពិសោធន៍អំពីផលប៉ះពាល់នៃភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយសម្រាប់សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា បើគិតទៅលើផលចំណេញផ្នែកចំណូលពិត និងពាណិជ្ជកម្ម។ នៅពិចារណាលើសេណារីយ៉ូទាំងមូលដែលហៅថា "RCEP_ប្រូ" ដោយមានការកាត់បន្ថយវិធានការពន្ធគយ វិធានមិនមែនពន្ធគយ ថ្លៃចំណាយពាណិជ្ជកម្ម និងកំណើនផលិតភាពនោះ ប្រទេសកម្ពុជាជាប្រទេសមួយចំណោមបណ្តាប្រទេសដែលទទួលបានអត្ថប្រយោជន៍ច្រើនបំផុត ព្រមទាំងមានចំណូលពិតប្រាកដប្រមាណ 3.5 ភាគរយដែលជាផលចំណេញផ្នែកចំណូលធំជាងគេបំផុតលំដាប់ទីបីបន្ទាប់ពីវៀតណាម (4.9 ភាគរយ) និងប្រទេសម៉ាឡេស៊ី (4.6 ភាគរយ) (រូប B.2.1) ។ ទោះយ៉ាងនេះក្តី ការធ្លាក់ចុះពន្ធគយតែមួយមុខនឹងផ្តល់ឱ្យមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានមកលើចំណូលពិតប្រាកដក្នុងប្រទេសកម្ពុជា (2.6 ភាគរយ)។ ចំណុចនេះជាប់ពាក់ព័ន្ធជាមួយការធ្លាក់ចុះចំណូលពន្ធគយ និងលក្ខខណ្ឌអវិជ្ជមានរបស់ពាណិជ្ជកម្ម ព្រមជាមួយតម្លៃនៃការនាំចេញធ្លាក់ចុះលឿនជាងតម្លៃនាំចូល។ ទោះយ៉ាងនេះក្តី ប្រាក់ចំណូលពិតប្រាកដរបស់កម្ពុជានៅតែមានការកើនឡើងគួរជាទីកត់សម្គាល់ ពីការធ្លាក់ចុះនៃវិធានការមិនមែនពន្ធ ដូចជាសេរីភាវូបនីយកម្មសម្រាប់វិធានអំពីប្រភពទំនិញជាដើម)។ អាស្រ័យដោយផលប៉ះពាល់របស់ភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ មកលើពាណិជ្ជកម្ម គេរំពឹងថាគេនឹងទទួលបានផលចំណេញគួរជាទីកត់សម្គាល់ (រូប B.2.2) ។

ការសិក្សាក៏បានរកឃើញផងដែរថា ការនាំចេញកើនឡើងសម្រាប់បណ្តាប្រទេសសមាជិកភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយទាំងអស់នៅក្រោមគ្រប់សេណារីយ៉ូភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ។ ការកើនឡើងផ្នែកពាណិជ្ជកម្មគឺមានកម្រិតខ្ពស់ជាងនៅពេលមានការសន្មត់យកសេណារីយ៉ូ "RCEP_ប្រូ" ពេញលេញព្រមជាមួយកំណើនផលិតភាព។ នៅក្រោមសេណារីយ៉ូនេះ ប្រទេសកម្ពុជាស្ថិតក្នុងចំណោមប្រទេសដែលមានកំណើនការនាំចេញខ្ពស់ជាងគេ ព្រមជាមួយការកើនឡើងយ៉ាងខ្លាំងនូវការនាំចេញប្រមាណ 6.5 ភាគរយ បន្ទាប់ពីប្រទេសវៀតណាម (11.4 ភាគរយ) ប្រទេសជប៉ុន (8.9 ភាគរយ) និងប្រទេសហ្វីលីពីន (8.5 ភាគរយ) ។ ទាក់ទងជាមួយការនាំចេញសម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា ផលិតផលឈើ និងក្រដាស (34.8 ភាគរយ) សារធាតុគីមី កៅស៊ូ ផ្លាស្ទិច (25.3 ភាគរយ) និងឧបករណ៍អេឡិចត្រូនិច និងគ្រឿងចក្រ (24.2 ភាគរយ) និងមានការពង្រីកខ្លាំងជាងគេបំផុត ជាលទ្ធផលនៃការកាត់បន្ថយពន្ធគយក្នុងករណីសារធាតុគីមី និងផ្លាស្ទិច (ការថយចុះ 2 ភាគរយនៅចន្លោះឆ្នាំ 2035 និងឆ្នាំ 2020) និងបណ្តាលមកពីការកាត់បន្ថយវិធានការមិនមែនពន្ធសម្រាប់ផលិតផលឈើ និងក្រដាស (ការកាត់បន្ថយចំនួន 14.8 ភាគរយចន្លោះឆ្នាំ 2035 និង 2020)។

រូប B2.1៖ ប្រាក់ចំណូលពិតតាមប្រទេស ៖ ការប្រែប្រួលភាគរយធៀបនឹងសេណារីយ៉ូធម្មតា, 2035[1]



រូប B2.2៖ ផលប៉ះពាល់លើពាណិជ្ជកម្ម ៖ ការប្រែប្រួលភាគរយធៀបនឹងសេណារីយ៉ូធម្មតា, 2035



ប្រភព ៖ Estrades Pineyrua et al. 2022.

ចំណាំ ៖ 1. សេណារីយ៉ូ រួមមាន i) RCEP_tar/RCEPtar ដោយមានលិខិតុបករណ៍នៃកាលវិភាគបន្ធូបន្ថយពន្ធភាពជាដៃគូគ្រប់ជ្រុងជ្រោយថ្នាក់តំបន់ (RCEP) ii) RCEP ដោយមានលិខិតុបករណ៍នៃវិធានការពន្ធ និងវិធានការមិនមែនពន្ធ ៖ កាលវិភាគបន្ធូបន្ថយពន្ធនៃភាពជាដៃគូគ្រប់ជ្រុងជ្រោយថ្នាក់តំបន់ និងការបន្ធូបន្ថយពន្ធនៃវិធានការមិនមែនពន្ធក្រោមលក្ខខណ្ឌអនុគ្រោះ -35% លើទំនិញកសិកម្ម, -25% លើទំនិញឧស្សាហកម្មផលិត, -25% លើសេវា, 10% លើការបន្ធូបន្ថយក្នុងវិធានការមិនមែនពន្ធក្នុងលក្ខខណ្ឌ មិនអនុគ្រោះ iii) RCEP_roo ដោយមានលិខិតុបករណ៍នៃពន្ធ វិធានការមិនមែនពន្ធ និងការចំណាយលើពាណិជ្ជកម្ម ៖ ការបន្ធូបន្ថយវិធានការមិនមែនពន្ធនៃកាលវិភាគភាពជាដៃគូគ្រប់ជ្រុងជ្រោយថ្នាក់តំបន់ និងការបន្ធូបន្ថយពន្ធ 1% លើការចំណាយពាណិជ្ជកម្មក្នុងចំណោមសមាជិកភាពជាដៃគូនេះ និង iv) RCEP-prod/RCEPprodដោយមានលិខិតុបករណ៍គោលនយោបាយនៃពន្ធវិធានការមិនមែនពន្ធនិងការចំណាយលើពាណិជ្ជកម្ម៖RCEP_rooដោយមានការបង្កើនផលិតភាព។

គឺជាវិស័យរកកម្រៃរូបិយវត្ថុអន្តរជាតិសំខាន់ជាងគេដែលរួមចំណែកជាងបីភាគបួននៃការនាំចេញសេវារបស់កម្ពុជា និងប្រមាណមួយភាគប្រាំនៃការនាំចេញទំនិញ និងសេវាសរុបរបស់ខ្លួន។

ការប្រើប្រាស់ក្នុងស្រុកបានងើបឡើងវិញ

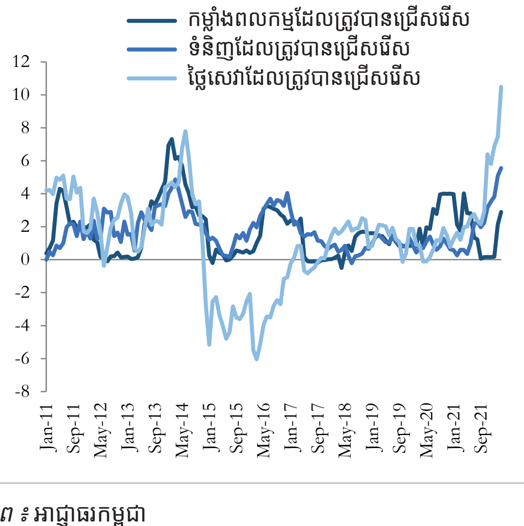
អាស្រ័យដោយការបើកដំណើរការសេដ្ឋកិច្ចឡើងវិញ ការប្រើប្រាស់ក្នុងស្រុកដែលមានចំណែកប្រមាណបីភាគបួននៃផសស បានងើបឡើងវិញ។ ក្នុងអំឡុងរយៈពេលបីខែដំបូងក្នុងឆ្នាំ 2022 ការនាំចូលទំនិញ (មិនរួមបញ្ចូលមាស) បានកើនឡើង 21.6 ភាគរយធៀបនឹងឆ្នាំមុន។ ការនាំចូលទាំងទំនិញប្រើប្រាស់ និងទំនិញជាប់ធន់បានកើនឡើង ដែលបង្ហាញឱ្យឃើញពីកំណើនទំនុកចិត្តរបស់អ្នកប្រើប្រាស់ គាំទ្រដល់ការស្តារសេដ្ឋកិច្ចឡើងវិញដែលកំពុងចាប់ផ្តើមឡើង។ ការនាំចូលទំនិញប្រើប្រាស់ ដូចជា អាហារ និងសម្លៀកបំពាក់ បានកើនឡើង 17.8 ភាគរយសម្រាប់ផលិតផលអាហារ និង34.6ភាគរយសម្រាប់ផលិតផលសម្លៀកបំពាក់ (រូប 11)។ ការនាំចូលផលិតផលប្រេងឥន្ធនៈ ដូចជា ផលិតផលសាំង និងប្រេងម៉ាស៊ូត បានកើនឡើង 64.9 ភាគរយសម្រាប់សាំង និង 56.3 ភាគរយសម្រាប់ម៉ាស៊ូត។ ការនាំចូលទំនិញជាប់ធន់ ដូចជា រថយន្តអ្នកដំណើរ និងត្រាក់ទ័រជាដើម បានកើនឡើងបន្ថែមទៀត ដោយមានកំណើន 14.2 ភាគរយសម្រាប់រថយន្តអ្នកដំណើរ និង 36.5 ភាគរយសម្រាប់ត្រាក់ទ័រ។

អតិផរណាបានកើនឡើងដល់ 7.2 ភាគរយ ដែលជាអត្រាខ្ពស់ជាងគេបំផុតក្នុងរយៈពេល 13 ឆ្នាំ

សម្ពាធអតិផរណាបានកើនឡើងដោយសារតែការកើនឡើងតម្លៃអាហារ និងតម្លៃប្រេង ជំរុញដោយជម្លោះរុស្ស៊ី និងអ៊ុយក្រែន។ អតិផរណាជារួមបានកើនឡើងដល់ 7.2 ភាគរយធៀបនឹងឆ្នាំមុនក្នុងខែ មីនា ឆ្នាំ 2022 ដែលជាអត្រាខ្ពស់ជាងគេបំផុតក្នុងរយៈពេល 13 ឆ្នាំ សំខាន់បណ្តាលមកពីការកើនឡើងយ៉ាងរហ័សនៃតម្លៃអាហារ និងផលិតផលប្រេងឥន្ធនៈ (រូប 12)។ ការចូលរួមចំណែកនៃអនុសន្ទស្សន៍ម្ហូបអាហារ ដែលមានចំនួន 43.2 ភាគរយនៃកញ្ចប់សន្ទស្សន៍តម្លៃអ្នកប្រើប្រាស់កម្ពុជា (CPI) កើនឡើងទ្វេដង ដល់ 3.1 ភាគរយក្នុងខែ មីនា ឆ្នាំ 2022 កើនពីចំនួន 1.6 ភាគរយក្នុងអំឡុងពេលដូចគ្នានេះកាលពីឆ្នាំកន្លងទៅ ដែលភាគច្រើនដោយសារការកើនឡើងនៃតម្លៃអង្ករ សាច់គោ ត្រី ផ្លែឈើ និងបន្លែ។ ការរួមចំណែកនៃអនុសន្ទស្សន៍នៃការដឹកជញ្ជូនក៏បានកើនឡើងដល់ 1.3 ភាគរយជាអត្រាកើនឡើងពីសូន្យភាគរយក្នុងអំឡុងរយៈពេលដូចគ្នាកាលពីឆ្នាំកន្លងទៅនៅពេលដែល តម្លៃប្រេងឥន្ធនៈកើនឡើងជាគំហុក។ ការរួមចំណែករបស់អនុសន្ទស្សន៍លំនៅដ្ឋាន (និងតម្លៃអគ្គិសនី និងទឹកប្រើប្រាស់) ក៏បានកើនឡើងដល់ 1.2 ភាគរយជាអត្រាកើនឡើងពីចំនួន 0.2 ភាគរយ នៅពេលដែលថ្លៃចំណាយលើការថែទាំលំនៅដ្ឋាន និងការជួសជុលមានការកើនឡើង។

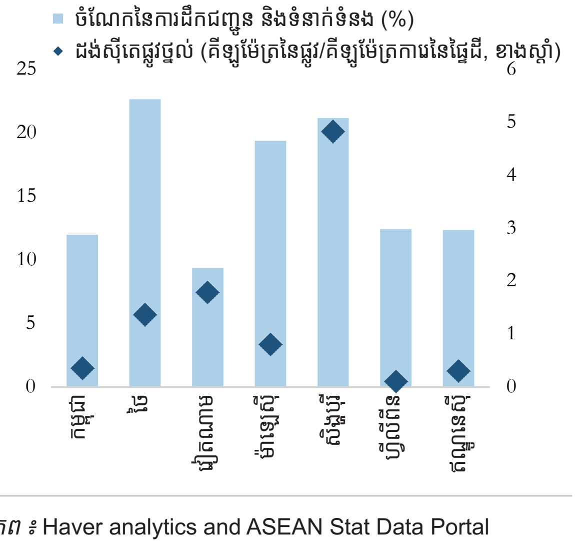
ការកើនឡើងតម្លៃប្រេងមានផលប៉ះពាល់បន្តគ្នាមកលើថ្លៃចំណាយទំនិញ និងសេវាជាសារវ័ន្តនានា។ ដូចបានបង្ហាញនៅក្នុងកញ្ចប់សន្ទស្សន៍តម្លៃសម្រាប់អ្នកប្រើប្រាស់របស់កម្ពុជា អតិផរណាជាមធ្យមសម្រាប់អគ្គិសនី និងទឹកប្រើប្រាស់ ការដឹកជញ្ជូន ការអប់រំ និងការសេវាលំហែកម្សាន្ត បានកើនឡើងជាគំហុក ដល់ 10.5 ភាគរយធៀបនឹងឆ្នាំមុនក្នុងខែ មីនា ឆ្នាំ 2022 កើនពីកំណើន 1.2 ភាគរយក្នុងអំឡុងពេលដូចគ្នាកាលពីឆ្នាំកន្លងទៅ (រូប 13)។ ស្រដៀងគ្នានេះដែរ អតិផរណាជាមធ្យមនៃគ្រឿងតុបតែងលម្អផ្ទះ សម្ភារសំណង់ សម្ភារផ្គត់ផ្គង់វេជ្ជសាស្ត្រ និងទំនិញប្រើប្រាស់ផ្ទាល់ខ្លួន បានកើន 5.6 ភាគរយ កើនពីកំណើន 0.6 ភាគរយ។ អតិផរណា មធ្យមសម្រាប់ការថែទាំផ្ទះសម្បែង ការកែ/ការសម្អាតសម្លៀកបំពាក់ ការថែទាំវេជ្ជសាស្ត្រ និងថ្លៃការថែទាំផ្ទាល់ខ្លួន ក៏បានកើនឡើង 2.9 ភាគរយធៀបនឹងឆ្នាំមុន កើនពីកំណើន 1.8 ភាគរយ។ ការកើនឡើងតម្លៃប្រេងក៏រួមចំណែកធ្វើឱ្យមានការកើនឡើងនៃថ្លៃចំណាយលើការរស់នៅ ដែលកាត់បន្ថយកម្លាំងទិញរបស់អ្នកប្រើប្រាស់ផងដែរ។

រូប 13 ៖ អតិផរណានៃទំនិញ កម្លាំងពលកម្ម និងថ្លៃសេវាដែលត្រូវបានជ្រើសរើស កើនឡើង
(ការប្រែប្រួលភាគរយធៀបនឹងឆ្នាំមុន)



ប្រភព ៖ អាជ្ញាធរកម្ពុជា

រូប 14 ៖ ចំណែកនៃការដឹកជញ្ជូន និងទំនាក់ទំនងក្នុងកន្ត្រកសន្ទស្សន៍តម្លៃ និងដង់ស៊ីតេផ្លូវថ្នល់[1]



ប្រភព ៖ Haver analytics and ASEAN Stat Data Portal
ចំណាំ ៖ 1/2022 ឬឆ្នាំដែលមានចុងក្រោយ

ប្រអប់ 3 ៖ អត្ថប្រយោជន៍ជាសក្តានុពលនៃកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីកម្ពុជា-ចិន[1]

មានអត្ថប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ចជាសក្តានុពលដ៏ធំធេងដែលអាចទទួលបានពីកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីកម្ពុជា-ចិនដែលបានចូលជាធរមាននៅថ្ងៃទី 1 ខែមករា ឆ្នាំ 2022។ កិច្ចព្រមព្រៀងនេះត្រូវបានគេមើលឃើញជាទូទៅថាជាកត្តាលីករសម្រាប់កំណើនសេដ្ឋកិច្ចនៅក្នុងយុគសម័យក្រោយការរាតត្បាតជាសកលនៃជំងឺកូវីដ 19។ យោងតាមអាត្លាសពាណិជ្ជកម្មឆ្នាំ 2022[2] បានឱ្យដឹងថា ការនាំចេញរបស់កម្ពុជាទៅកាន់ប្រទេសចិនបានកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សដោយកើនឡើងពី 65 លានដុល្លារអាមេរិកក្នុងឆ្នាំ 2010 ទៅដល់ 1,5 ពាន់លានដុល្លារអាមេរិកក្នុងឆ្នាំ 2021។

នៅក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ បន្ទាត់ពន្ធគយជាង 90 មុខនៃពាណិជ្ជកម្មទំនិញសម្រាប់ភាគីទាំងពីរ ទទួលបានពន្ធសូន្យ ហើយការប្តេជ្ញាក្នុងទីផ្សារសេវាក៏មានកម្រិតខ្ពស់បំផុតសម្រាប់កិច្ចព្រមព្រៀងរបស់ភាគីទាំងសងខាងនៅក្នុងដៃគូពាណិជ្ជកម្មសេរីរបស់ខ្លួនផងដែរ[3]។ អ្នកធ្វើគោលនយោបាយមានសុទិដ្ឋិនិយមអំពីកិច្ចព្រមព្រៀងសេរីនេះ ដោយអះអាងថាកិច្ចព្រមព្រៀងនេះក៏ជួយបង្កើនលទ្ធភាពចូលទៅកាន់ទីផ្សារប្រទេសចិន ដែលជាទីផ្សារដ៏ធំសម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា ជាពិសេសសម្រាប់ផលិតផលកសិកម្មជាសក្តានុពល ដូចជាអង្ករ ចេក និងស្វាយជាដើម[4]។ តាមប្រភពផ្លូវការបានឱ្យដឹងថា មានការព្យាករថា កិច្ចព្រមព្រៀងនេះនឹងជួយលើកកម្ពស់កំណើននាំចេញប្រចាំឆ្នាំរបស់កម្ពុជាទៅកាន់ប្រទេសចិនចំនួន 25 ភាគរយ[5]។ គេក៏រំពឹងថា កិច្ចព្រមព្រៀងនឹងទាក់ទាញវិនិយោគិនបរទេសកាន់តែច្រើនបន្ថែមទៀត ជាពិសេសវិនិយោគិនចិនឱ្យចូលមកកាន់ប្រទេសនេះ។

ដូចបានសង្ខេបក្នុងតារាង B3.1 យើងឃើញថា មានសក្តានុពលយ៉ាងច្រើនសម្រាប់ទំនិញកសិកម្មកម្ពុជា ដើម្បីនាំចេញទៅកាន់ទីផ្សារប្រទេសចិននៅក្រោមបន្ទាត់ពន្ធគយកម្រិតសូន្យរបស់ចិន។ ពន្ធគយសម្រាប់ទំនិញកសិកម្មទាំងអស់ លើកលែងតែអង្ករ ពោត អំពៅ ថ្នាំជក់ និងកៅស៊ូធម្មជាតិ បានធ្លាក់ចុះពីអត្រា 12 ភាគរយមកកាន់ 20 ភាគរយ មកកាន់ សូន្យភាគរយនៅឆ្នាំទី 1 ។

តារាង B3.1 ៖ កាលវិភាគពន្ធគយចិន ការនាំចេញទៅកាន់ទីផ្សារចិន និងផលិតកម្មក្នុងស្រុក

លេខកូដ HS	ផលិតផលកសិកម្ម	ពន្ធគយ (ភាគរយ)		ការនាំចេញទៅកាន់ប្រទេសចិន ('000 តោន)			ផលិតកម្ម ('000 តោន)		
		កាលពីមុន	ឆ្នាំទី 1	2019	2020	2021	2019	2020	2021
				សក្តានុពលនៅពុំទាន់ទាញយកមកប្រើប្រាស់ដោយសារផលិតកម្មធំជាងការនាំចេញខ្លាំង					
0801	ស្វាយចន្ទី	12	0	2	4	2	209	242	473
0803	ចេក	10	0	19	257	355	613	478	616
0804	ស្វាយ	15	0	0	0	6	1,449	1,382	2,197
1108	ដំឡូងមី(ម្សៅនិងមើមស្រស់)	20	0	44	34	104	13,513	12,684	13,233
1212	ស្ករ	20	0	31	0.0	0.0			
0904	ម្រេច*	20	18	0.0	0.0	0.0	21	18	18
1201	សណ្តែកសៀង	0	0	0.0	0.0	0.0	42	30	16
1006	(ស្រូវ)**	65	65	214	254	313	10,886	10,936	12,207
1005	ពោត	20	20	0	0	0	985	822	614
1701	ស្ករអំពៅ	50	50	0	0	0	618	681	2,422
2401	កៅស៊ូ	10	10	0	0	0	7	7	0
4001	កៅស៊ូធម្មជាតិ (កៅស៊ូ)	20	20	18	14	12	288	349	368
4203	សម្លៀកបំពាក់ (សម្លៀកបំពាក់)	24	0	13	11	11			
4202	ផលិតផលធ្វើដំណើរ (កាបូប)	24	0	1	1	2			
6401	ស្បែកជើង	24	0	3	4	4			
8711	កង់	45	0	2	6	9			
8712	ម៉ូតូ	13	0	0	0	0			

ប្រភព៖ ក្រសួងពាណិជ្ជកម្មសាធារណៈប្រជាមានិតចិន (http://fta.mofcom.gov.cn/topic/encambodia.shtml); and the Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries, Royal Government of Cambodia. Annual Reports for 2019-2020, 2020-2021, and 2021-2022.

សម្គាល់៖ *អត្រាពន្ធគយនឹងត្រូវកាត់បន្ថយមកនៅកម្រិតសូន្យនៅឆ្នាំទី 10។ **ការកាត់បន្ថយពន្ធគយសម្រាប់អង្ករ និងការនាំចេញ ចំណែកតួលេខស្រូវគឺសម្រាប់ផលិតកម្ម។

ជាចុងក្រោយនេះ មានមុខទំនិញកសិកម្មជាច្រើន ក្នុងនោះរួមមានដូចជាដំឡូងមី ស្វាយ ចេក គ្រាប់ស្វាយចន្ទី និងសណ្តែកសៀងជាដើម ដែលអាចទទួលបានអត្ថប្រយោជន៍ពី បន្ទាត់ពន្ធគយកម្រិតសូន្យរបស់ចិនដោយហេតុថាផលិតកម្មរបស់ផលិតផលទាំងនេះ មានទំហំធំជាងការនាំចេញទៅកាន់ទីផ្សារប្រទេសចិន។ ការនាំចេញមុខទំនិញកសិកម្ម សំខាន់ៗចំនួនបីមុខ រួមមាន ស្វាយ ចេក និងដំឡូងមី ត្រូវបានរាយការណ៍ថាមានការកើនឡើងខ្លាំង។ ផលប៉ះពាល់នៃការកាត់បន្ថយពន្ធគយមកលើផលិតផលមិនមែនកសិកម្មសំខាន់ៗ ដូចជា សម្លៀកបំពាក់ ផលិតផលធ្វើដំណើរ ស្បែកជើង កង់ និងម៉ូតូ មិនទំនងជាមានទំហំធំធេងទេ អាស្រ័យដោយវិធានជាក់លាក់សម្រាប់ផលិតផលដែលតម្រូវឱ្យ ផលិតផលមិនមែនកសិកម្មទាំងអស់នេះ ត្រូវតែមានការផ្លាស់ប្តូរឱ្យបានគ្រប់គ្រាន់ជាមុនសិន។

ប្រអប់ 3 ៖ អត្ថប្រយោជន៍ជាសក្តានុពលនៃកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីកម្ពុជា-ចិន (ត)

ទោះយ៉ាងនេះក្តីអាស្រ័យដោយវិធានការមិនមែនពន្ធមានលក្ខណៈស្មុគស្មាញ ការនាំចេញទំនិញកសិកម្មទៅកាន់ប្រទេសចិនគឺពុំងាយស្រួលនោះឡើយ[6]។ ទោះយ៉ាងនេះក្តី ការនាំចេញផលិតផលកសិកម្មស្រស់របស់កម្ពុជា ដូចជា ផ្លែស្វាយ និងចេកជាដើម ត្រូវបាន ធ្វើឱ្យអាចប្រព្រឹត្តទៅបានតាមរយៈពិធីសារសម្រាប់ការតម្រូវការភូតគាមអនាម័យសម្រាប់ផ្លែស្វាយ ដែលត្រូវបានចុះហត្ថលេខានៅខែ ខែ មិថុនា ឆ្នាំ 2020 រវាងក្រសួងកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទរបស់កម្ពុជាជាមយយអគ្គរដ្ឋបាលគយរបស់ចិន។

ពិធីសារនេះធ្វើនិយ័តកម្មអំពីវិធីធ្វើយ៉ាងណាដើម្បីឱ្យផ្លែស្វាយស្រស់ដែលនាំចេញទៅកាន់ប្រទេសចិនពីប្រទេសកម្ពុជា ត្រូវអនុលោមតាមច្បាប់ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តពាក់ព័ន្ធរបស់ចិន ដើម្បីអាចឆ្លើយតបតាមការតម្រូវផ្នែកភូតគាមអនាម័យ។ ពិធីសារនេះអនុញ្ញាតឱ្យនិយ័តករចិនអាចចេញការបញ្ជាក់បានថា រោងចក្រវេចខ្ចប់ និងចម្ការរបស់កម្ពុជាជាក់លាក់មួយចំនួន ឆ្លើយតបតាមបទដ្ឋានគុណភាពទាំងអស់។ កាលពីមុនមុនពុំអាចធ្វើដូច្នេះបានទេ ហើយអ្នកនាំចេញកម្ពុជាចាំបាច់ត្រូវដឹកផលិតផលរបស់ខ្លួនទៅប្រទេសវៀតណាមសិនមុនពេលចូលទៅកាន់ប្រទេសចិន។

ការកើនឡើងជាគំហុកនៃការនាំចេញទំនិញកសិកម្ម ក៏អាចបណ្តាលមកពីសៀវភៅណែនាំនីតិវិធីនាំចេញដែលពន្យល់មួយជំហានម្តងៗ[7]។ ផលិតឡើងរួមគ្នាដោយក្រសួងកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ រួមជាមួយទីភ្នាក់ងារអភិវឌ្ឍន៍ចម្បងរបស់ប្រទេសអាល្លឺម៉ង់ (GIZ)។ សៀវភៅណែនាំទាំងនោះផ្តល់គោលការណ៍ណែនាំលម្អិតសម្រាប់សហគ្រាសឯកជនកម្ពុជាដែលមានបំណងនាំចេញផលិត ផលរបស់ខ្លួនទៅប្រទេសចិន ហើយអាចសង្ខេបខ្លឹមសារដូចខាងក្រោមសម្រាប់ករណីផ្លែស្វាយ។

ទីមួយ អាជីវកម្មទាំងឡាយដែលមានបំណងចង់នាំចេញផ្លែស្វាយ ចាំបាច់ត្រូវចុះបញ្ជីជាមួយអគ្គនាយកដ្ឋានកសិកម្មរបស់ក្រសួងកសិកម្ម រុក្ខាប្រម៉ាញ់ និងនេសាទ ដែលជាអគ្គនាយកដ្ឋានទទួលបន្ទុកបញ្ជូនបញ្ជីឈ្មោះកសិដ្ឋាន និងកន្លែងវេចខ្ចប់ ដែលបានចុះបញ្ជីជូនទៅឱ្យអគ្គរដ្ឋបាលគយចិន (ប្រទេសចិន) ។ បន្ទាប់មក អគ្គរដ្ឋបាលគយចិន (ប្រទេសចិន) នឹងបញ្ជូនអ្នកត្រួតពិនិត្យមកកាន់ប្រទេសកម្ពុជាដើម្បីពិនិត្យផ្ទៀងផ្ទាត់ និងវាយតម្លៃលើក្រុមហ៊ុនចុះបញ្ជីដែលបានជ្រើសរើសដើម្បីពិនិត្យលើការគ្រប់គ្រងការដាំដុះ ការវេចខ្ចប់ ការរក្សាទុក និងការដឹកជញ្ជូនផ្លែស្វាយ។ មានតែក្រុមហ៊ុនដែលបានទទួលការអនុម័តពីក្រសួងកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ និងអគ្គរដ្ឋបាលគយចិន (ប្រទេសចិន) ប៉ុណ្ណោះដែលអាចនាំស្វាយចេញទៅ ប្រទេសចិន។

ទីពីរ អ្នកនាំចេញចាំបាច់ត្រូវទទួលបានវិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់ និងត្រូវរក្សាបទដ្ឋាន រួមទាំងការត្រួតពិនិត្យ និងចត្តាឡីស័កពីសំណាក់ក្រសួងកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ។ វិញ្ញាបនបត្រទាំងនោះរួមមានដូចជាវិញ្ញាបនបត្រអនាម័យ និងភូតគាមអនាម័យ ការគ្រប់គ្រងចម្ការផ្លែឈើល្អ និងការត្រួតពិនិត្យភាពអនុលោមតាមលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្ត។ ក្រសួងកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទចាំបាច់ត្រូវអនុវត្តការត្រួតពិនិត្យរូបវន្តដែលគ្របដណ្តប់លើសំណាកយ៉ាងហោចណាស់ 2 ភាគរយនៃបរិមាណស្វាយសរុបដែលត្រូវបានវេចខ្ចមុនពេលនាំចេញ។ ចម្ការផ្លែឈើដែលបានចុះបញ្ជីសម្រាប់ការនាំចេញទាំងអស់ចាំបាច់ត្រូវបង្កើត និងអនុវត្តវិញ្ញាបនបត្រ GAP ។ មុនពេលនាំចេញអគ្គរដ្ឋបាលគយចិន (ប្រទេសចិន) នឹងបញ្ជូនអ្នកជំនាញចត្តាឡីស័ករុក្ខជាតិមកកាន់ប្រទេសកម្ពុជា ដើម្បីអនុវត្តភាពអនុលោមតាមប្រព័ន្ធ ត្រួតពិនិត្យ និងវាយតម្លៃលើការគ្រប់គ្រង និងការដាំដុះ ការកែច្នៃ ការរក្សាទុក និងការដឹកជញ្ជូនផ្លែស្វាយ ព្រមទាំងប្រសិទ្ធភាពនៃការត្រួតពិនិត្យការនាំចេញ និងចត្តាឡីស័កក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។

ទី3 អ្នកនាំចេញចាំបាច់ត្រូវទទួលបានឯកសារប្រកាសគយ និងឯកសារគាំទ្រផ្សេងៗ។ អ្នកនាំចេញត្រូវអនុវត្តតាមនីតិវិធីគយ និងទទួលបានអាជ្ញាប័ណ្ណនាំចេញ ព្រមទាំងវិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់ប្រភពទំនិញ។ ដោយឡែក អ្នកនាំចេញចាំបាច់ត្រូវចុះបញ្ជីជាមួយប្រព័ន្ធស្វ័យប្រវត្តិកម្មទិន្នន័យគយ (ASYCUDA) នៅអគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករ មុនពេលអាជ្ញាធរគយទទួលស្គាល់ការនាំចេញដោយស្វ័យប្រវត្តិ ហើយក្នុងពេលដំណាលគ្នានោះក៏ត្រូវទទួលបានវិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់ប្រភពដើមទំនិញពីក្រសួងពាណិជ្ជកម្មផងដែរ ដើម្បីបញ្ជាក់ថាទំនិញនោះត្រូវបានផលិតក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ រោងចក្រវេចខ្ចប់ និងកន្លែងរក្សាទុកទាំងអស់ ចាំបាច់ត្រូវបង្កើតប្រព័ន្ធតាមដានរកប្រភពដើម្បីធានាបានថា គេអាចតាមដានប្រភពផ្លែឈើនាំចេញទៅរកចម្ការដែលបានចុះបញ្ជីនោះឃើញ។ ផលិតផលស្វាយទាំងអស់ចាំបាច់ត្រូវតែមានដាក់ស្លាកសម្គាល់។

កំណត់សម្គាល់៖ ១. ប្រអប់នេះត្រូវបានរៀបចំដោយលោកលោក ភឹម រុនស៊ីណារិទ្ធ និងលោក លី សូដេត។

2. https://www.tradeatlas.com/en.

3. http://fta.mofcom.gov.cn/enarticle/chinacambodiaen/chinacambodiaennews/202112/46486_1.html.

4. http://www.lmcchina.org/eng/2022-03/04/content_41903127.html.

5. https://www.khmertimeskh.com/501062382/rcep-cambodia-china-fta-catalysts-for-economic-growth-in-post-pandemic.

6. UNCTAD 2020.

7. Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries and GIZ (2020): Guidelines for Exporting Mangoes from Cambodia to China.

ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាននៃការកើនឡើងជាគំហុកនៃតម្លៃប្រេងមកលើអតិផរណា កាន់តែមានភាពធ្ងន់ធ្ងរដោយសារថ្លៃចំណាយដឹកជញ្ជូនខ្ពស់។ ថ្លៃចំណាយលើការដឹកជញ្ជូនខ្ពស់ ដូចបានបង្ហាញដោយចំណែកនៃថ្លៃដឹកជញ្ជូន និងទំនាក់ទំនងនៅក្នុងកញ្ចប់ការប្រើប្រាស់នៃសន្ទស្សន៍តម្លៃរបស់អ្នកប្រើប្រាស់កម្ពុជា ដែលមានចំនួន 12 ភាគរយ ខ្ពស់ជាងចំនួន 9.4 ភាគរយនៅប្រទេសវៀតណាម (រូប 14) បណ្តាលមកពីកត្តាជាច្រើន (សូមមើល ផ្នែកអត្ថបទផ្តោតពិសេសស្តីពីផលប៉ះពាល់លើសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទំនិញនៅក្រោយការរាតត្បាតជំងឺជាសកល៖ យុទ្ធសាស្ត្រដើម្បីកាត់បន្ថយថ្លៃចំណាយលើភស្តុភារ)។ ក្នុងចំណោមសមាជិកអាស៊ានទាំងអស់ ប្រទេសកម្ពុជាមានដង់ស៊ីតេផ្លូវ (ក្រាលរួច) ទាបជាងគេបើធៀបជាមួយប្រទេសដទៃ គិតជាសមាមាត្រនៃរយៈចម្ងាយនៃបណ្តាញផ្លូវសរុបរបស់ប្រទេសធៀបជាមួយផ្ទៃដីសរុបរបស់ប្រទេស។ លើសពីនេះទៀត ប្រទេសកម្ពុជាបាននាំចូលផលិតផលប្រេងឥន្ធនៈរបស់ខ្លួន 100 ភាគរយ។ ផលិតផលប្រេងឥន្ធនៈដែលកម្ពុជានាំមានចំណែកធំនៃ ផសស ផងដែរ (6.2 ភាគរយ) ជាការបង្ហាញឱ្យឃើញថា ការកើនឡើងនៃតម្លៃអាចមានផលប៉ះពាល់ខ្លាំងមកលើសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ច ដែលជាការដាក់សម្ពាធទៅលើថវិកាគ្រួសារ។ ផលប៉ះពាល់នៃប្រាក់ចំណូលប៉ះពាល់ដល់តម្រូវការរបស់អ្នកបរិភោគ ហើយថ្លៃចំណាយលើធាតុចូលខ្ពស់ក៏បង្កការរាំងស្ទះដល់ផលិតកម្មផងដែរ។

នៅកម្រិតសកល សម្ពាធតម្លៃក៏កើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័ស ហើយមានឥទ្ធិពលលើសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាដែលមានលក្ខណៈដុល្លារូបនីយកម្ម។ ការងើបឡើងវិញយ៉ាងរហ័សដោយមានការជំរុញនៅសហរដ្ឋអាមេរិកបានរួមចំណែកធ្វើឱ្យមានអតិផរណាខ្ពស់។ សហរដ្ឋអាមេរិកបានបំបែកកត់ត្រាអតិផរណាខ្ពស់ក្នុងរយៈពេល 41 ឆ្នាំ ដោយអតិផរណានៅទីនោះមានចំនួន 8.5 ភាគរយនៅខែមីនា ឆ្នាំ 2022។ ដោយសារសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាមានលក្ខណៈដុល្លារូបនីយកម្មខ្ពស់ ហើយប្រាក់រៀលត្រូវកម្រិតតាមប្រាក់ដុល្លាអាមេរិកកំណើនអតិផរណានៅសហរដ្ឋអាមេរិកនាំឱ្យមានកំណើនសម្ពាធតម្លៃនៅក្នុងស្រុក ដែលជារឿយៗធ្វើឱ្យមានអតិផរណា "នាំចូល"។

សមតុល្យពាណិជ្ជកម្មមានភាពប្រសើរឡើងនៅពេលដំបូង

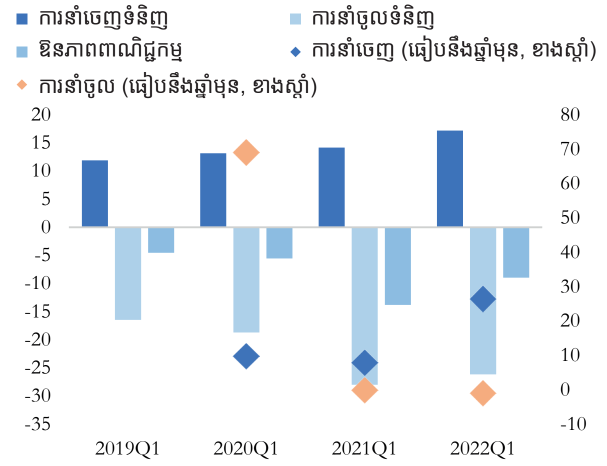
ក្នុងអំឡុងត្រីមាសទីមួយឆ្នាំ 2022 ឱនភាពពាណិជ្ជកម្មត្រូវបានប៉ាន់ប្រមាណថាបានថយចុះ នៅខណៈដែលការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេសមកក្នុងប្រទេសមានភាពប្រសើរឡើងខ្លះ។ ការនាំចេញទំនិញរបស់កម្ពុជាមានកំណើនខ្លាំង លើសអត្រាកំណើនរបស់ខ្លួននៅមុនពេលមានការរាតត្បាតជំងឺជាសកលទៀត។ ក្នុងត្រីមាសដំបូងក្នុងឆ្នាំ 2022 ការនាំចេញទំនិញកើនឡើងខ្លាំងស្របពេលដែលការនាំចូលទំនិញបានថយចុះ ជាហេតុធ្វើឱ្យមានភាពប្រសើរជា បណ្តោះអាសន្នលើផ្នែកពាណិជ្ជកម្ម និងសមតុល្យគណនីចរន្ត។ ការនាំចេញទំនិញសរុប កើនឡើង 28.7 ភាគរយ (រូប 15) ភាគច្រើនដោយសារការនាំចេញផលិតផលកម្មន្តសាលសំខាន់ៗ ដូចជា សម្លៀកបំពាក់ ផលិតផលធ្វើដំណើរ និងស្បែកជើង ដែលបានកើន 20.7 ភាគរយ។ ផ្ទុយទៅនឹងការនាំចេញ ការនាំចូល។ ដោយសារមានការថយចុះការនាំចូលមាស ការនាំចូលទំនិញសរុបក្នុងត្រីមាសទីមួយឆ្នាំ 2022 បានថយចុះ 0.9 ភាគរយ ធៀបនឹងឆ្នាំមុន។ ការនាំចូលមាសដែលត្រូវបានប្រើប្រាស់ជាទ្រព្យសន្សំ ហើយបានកើនឡើងក្នុងឆ្នាំ 2021 បានថយចុះមកវិញយ៉ាងខ្លាំង ចំនួន 47.6 ភាគរយ។

ក្នុងឆ្នាំ 2021 ឱនភាពគណនីចរន្តរបស់កម្ពុជាបានថយចុះយ៉ាងឆាប់រហ័ស នៅពេលដែលឱនភាពពាណិជ្ជកម្មកាន់តែកើនឡើង។ ការកើនឡើងជាគំហុកនៃការនាំចូល ដែលជំរុញជាសំខាន់ដោយកំណើននៃការនាំចូលមាសដែលឡើងដល់ 5.9 ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក កើនឡើង 7 ដង ដោយពាណិជ្ជករមាសការពារខ្លួនពីការប្រែប្រួលតម្លៃឆាប់រហ័សជាហេតុធ្វើឱ្យសមតុល្យពាណិជ្ជកម្មកាន់តែមានភាពអវិជ្ជមាន។ លើសពីនេះទៀត សមតុល្យការទូទាត់ក៏រងផលប៉ះពាល់ជាអវិជ្ជមានផងដែរ ដោយសារការជួលរលំនៃវិស័យទេសចរណ៍។ ជាលទ្ធផល អត្រាប្តូរប្រាក់ស្ថិតនៅក្រោមសម្ពាធកាន់តែខ្លាំងឡើង ដែលតម្រូវឱ្យធនាគារកណ្តាលត្រូវអន្តរាគមន៍នៅក្នុងទីផ្សារប្តូររូបិយវត្ថុបរទេសដោយដាក់បញ្ចូលទឹកប្រាក់ 591.2 លានដុល្លារអាមេរិកចូលទៅក្នុងទីផ្សារ ហើយស្របពេលជាមួយគ្នានោះក៏បន្ធូរបន្ថយប្រតិបត្តិការផ្តល់សន្ទនីយភាពដោយមានការធានា (LPCO) (សូមមើលការពិភាក្សាបន្ថែមស្តីពីប្រតិបត្តិការផ្តល់សន្ទនីយភាពដោយមានការធានានៅក្នុងផ្នែករូបិយវត្ថុខាងក្រោម)[11]។

ការឡើងជាគំហុកនៃតម្លៃប្រេងកំពុងប៉ះពាល់ដល់ស្ថានភាពពាណិជ្ជកម្ម

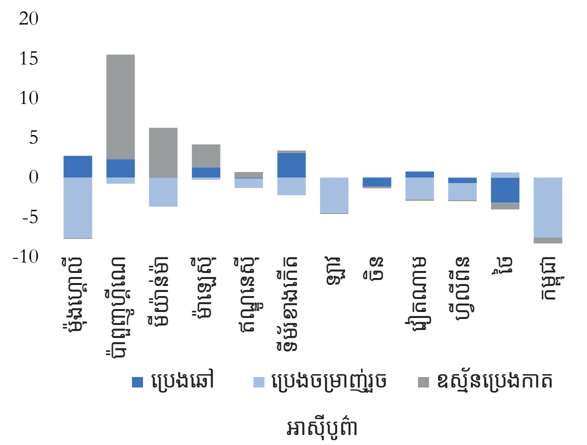
ថ្វីបើសមតុល្យខាងក្រៅមានភាពប្រសើរនៅពេលដំបូង ប៉ុន្តែលក្ខខណ្ឌអវិជ្ជមាននៃការប៉ះទង្គិចធ្ងន់ធ្ងរផ្នែកពាណិជ្ជកម្មបានចាប់ផ្តើមធ្វើឲ្យមានឱនភាពគណនីចរន្ត។ នៅតំបន់អាស៊ីបូព៌ា និងប៉ាស៊ីហ្វិក ប្រទេសកម្ពុជា គឺជាប្រទេសមួយក្នុងចំណោមប្រទេសតិចតួចប៉ុណ្ណោះដែលពឹងផ្អែកយ៉ាងខ្លាំងលើការនាំចូលប្រេងឥន្ធនៈ (រូប 16)។ ថ្វីបើមានភាពប្រសើរឡើងជាមុនក្តី ប៉ុន្តែឱនភាពគណនីចរន្តឆ្នាំនេះត្រូវបានរំពឹងថានៅតែមានទំហំធំ។ ដើម្បីផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានដល់ឱនភាពគណនីចរន្តធំជាបន្តក្នុងឆ្នាំនេះ ចាំបាច់ត្រូវបន្តមានលំហូរចូលមូលធនខ្លាំង។ ច្បាប់ថ្មីស្តីពីការ

រូប 15 ៖ តុល្យភាពពាណិជ្ជកម្មមានភាពប្រសើរឡើងពីដំបូង (ភាគរយនៃ ផសស)



ប្រភព ៖ អាជ្ញាធរកម្ពុជា
ចំណាំ ៖ Q=ត្រីមាស

រូប 16 ៖ កម្ពុជាស្ថិតក្នុងចំណោមប្រទេសដែលនាំចេញស្រូវអង្ករ និងនាំចូលជីកសិកម្មច្រើនជាងគេបំផុតនៅលើពិភពលោក (ភាគរយនៃ ផសស)



ប្រភព ៖ ធនាគារពិភពលោក 2022a

11 ធនាគារជាតិនៃកម្ពុជា ឆ្នាំ ២០២២ https://www.nbc.org.kh/download_files/publication/annual_rep_kh/Annual%20Report%202021%20Publish.pdf.

វិនិយោគ កិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីកម្ពុជាចិន និងភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយថ្នាក់តំបន់ កំពុងទាក់ទាញការវិនិយោគបរទេស និងពាណិជ្ជកម្មក្នុងតំបន់។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្ដី គោលនយោបាយកូវីដកម្រិតសូន្យក្នុងប្រទេសចិនបន្តរឹតត្បិតលំហូរចូលនៃមូលធនមិនឱ្យអាចកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សទេ។ លើសពីនេះទៀត ចរិកាបម្រុងសហព័ន្ធរបស់សហរដ្ឋអាមេរិកត្រូវបានសម្រេចកាលពីខែ មីនា ឆ្នាំ 2022 ឲ្យដំឡើងគោលដៅកំណត់សម្រាប់ អត្រាមូលនិធិសហព័ន្ធចំនួនកន្លះភាគរយទៅដល់ 3/4 ទៅដល់ 1 ភាគរយ ដែលអាចធ្វើឱ្យស្ថានភាពសន្ទនីយភាពខាងក្រៅកាន់តែមានភាពតានតឹង រួមទាំងសម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជាផងដែរ[12]។

ថ្វីបើកម្ពុជាជាប្រទេសនាំចេញអង្ករក្ដី ប៉ុន្តែ កម្ពុជានៅពុំទាន់អាចទាញប្រយោជន៍បានពីការឡើងថ្លៃទំនិញកសិកម្មនៅឡើយ។ ដូចបានពិភាក្សាក្នុងផ្នែកការនាំចេញទំនិញកសិកម្មខាងលើហើយថា នៅពេលមានការកើនឡើងជាបន្តនូវតម្លៃដឹកទំនិញតាមសមុទ្រដែលកើតមានដោយសារការឡើងតម្លៃប្រេងជាគំហុកនោះ ធ្វើឱ្យកម្ពុជាត្រូវជួបការលំបាកក្នុងការបង្កើនការនាំចេញអង្ករ។ លើសពីនេះទៀត ប្រទេសកម្ពុជាកំពុងរងផលប៉ះពាល់ពីការកើនឡើងនៃតម្លៃជី (និងថ្នាំសម្លាប់សត្វល្អិត) ដោយសារតែការកើនឡើងនៃតម្លៃប្រេងឥន្ធនៈជះឥទ្ធិពលបន្តធ្វើឱ្យមានកំណើនតម្លៃជី ព្រោះជីជាមុខទំនិញត្រូវប្រើប្រាស់ថាមពលច្រើន។ ការនាំចូលជីរបស់កម្ពុជាគិតជាភាគរយនៃ ផសស ស្ថិតក្នុងអត្រាខ្ពស់ជាងគេបំផុតក្នុងតំបន់អាស៊ីបូព៌ា និងប៉ាស៊ីហ្វិក។

អត្រាប្ដូរប្រាក់នៅតែបន្តមានស្ថិរភាព

ក្នុងត្រីមាសទីមួយក្នុងឆ្នាំ 2022 ស្ថិរភាពអត្រាប្ដូរប្រាក់បានវិលត្រឡប់មកវិញ នៅពេលដែលអតុល្យភាពពីខាងក្រៅដែលកើតមានកាលពីដំបូងមានភាពប្រសើរឡើង។ ការអន្តរាគមអត្រាប្ដូរប្រាក់ធ្វើឡើងដោយធនាគារកណ្ដាលត្រូវបានបញ្ឈប់នៅខែកញ្ញា ឆ្នាំ 2021 ស្របពេលដែលប្រាក់រៀលកម្ពុជា ធៀបជាមួយដុល្លារអាមេរិកនៅក្នុងអត្រាគោលដៅ ±2 ភាគរយ។ អត្រាប្ដូរប្រាក់រៀលជាទូទៅមានស្ថិរភាព ដោយបានឡើងទៅដល់ 4,045 រៀលក្នុងមួយដុល្លារអាមេរិកក្នុងខែ មេសា ឆ្នាំ 2022 បើធៀបជាមួយ 4,047 រៀលក្នុងមួយដុល្លារអាមេរិកក្នុងអំឡុងពេលដូចគ្នាកាលពីឆ្នាំកន្លងទៅ។ ក្នុងត្រីមាសទីមួយឆ្នាំ 2022 អត្រាប្ដូរប្រាក់រៀលធៀបជាមួយដៃគូពាណិជ្ជកម្មសំខាន់ៗជាច្រើនរបស់កម្ពុជានៅក្នុងតំបន់ ជាទូទៅមានស្ថិរភាព។ អត្រាប្ដូរប្រាក់រៀលជាមួយប្រាក់បាតថៃមានការឡើងថ្លៃបន្តិច ដោយបានឡើងទៅដល់ 122 រៀលក្នុងមួយបាត ថយពី 130 រៀលក្នុងមួយបាត។ ប៉ុន្តែ អត្រាប្ដូរប្រាក់រៀលជាមួយប្រាក់យន់របស់ចិនបានថយដល់ 639 រៀលក្នុងមួយយន់ ជាតម្លៃដែលបានកើនឡើងពី 625 រៀលក្នុងមួយយន់។ អត្រាប្ដូរប្រាក់រៀលជាមួយប្រាក់ដុងវៀតណាមជាទូទៅពុំមានការប្រែប្រួលទេក្នុងអត្រា 0.17 រៀលក្នុងមួយដុង។

ស្ថានភាពរូបិយវត្ថុបន្តមានភាពប្រសើរ

គោលនយោបាយបន្ធូរបន្ថយផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុត្រូវបានបន្តដើម្បីផ្ដល់សន្ទនីយភាព ដែលបង្ហាញអំពីការងើបឡើងវិញផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច។ ក្រៅពីប្រតិបត្តិការកើនឡើងរបស់ខ្លួននៅក្រោមការរៀបចំប្រតិបត្តិការផ្ដល់សន្ទនីយភាពដោយមានការធានា ដែលបានជួយធ្វើឱ្យអត្រាការប្រាក់នៃកម្ចីជារូបិយវត្ថុក្នុងស្រុកមានការធ្លាក់ចុះ និងបង្កើតអត្រាគំរូ ធនាគារជាតិនៃកម្ពុជា ដែលជាធនាគារកណ្ដាលរបស់កម្ពុជា បានដាក់ចេញនូវសន្ទនីយភាពរយៈពេលខ្លីក្នុងខែកញ្ញា ឆ្នាំ2021 ដោយផ្ដល់កម្ចីជាលុយរៀលរយៈពេលលឿនដែលអាចពន្យារពេលរហូតដល់ប្រាំថ្ងៃ ដោយប្រើប្រាស់លិខិតបញ្ជាក់ពីការដាក់ប្រាក់បញ្ញើជាទ្រព្យបញ្ចាំ[13]។ សន្ទនីយភាពរយៈពេលខ្លីត្រូវបានបង្កើតឡើងដើម្បីផ្ដល់សន្ទនីយភាពរយៈពេលខ្លី ដែលជាលក្ខខណ្ឌតម្រូវរបស់វិស័យធនាគារ និងដើម្បីជំរុញដល់ការអភិវឌ្ឍទីផ្សារអន្តរធនាគារ។ សន្ទនីយភាពរយៈពេលខ្លីមានបំណងជំរុញការប្រើប្រាស់រូបិយវត្ថុក្នុងស្រុក នៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចដុល្លារូបនីយកម្មខ្ពស់របស់ប្រទេសកម្ពុជា ដោយគណនីដាក់ប្រាក់បញ្ញើសម្រាប់រូបិយវត្ថុបរទេស (ភាគច្រើនជាដុល្លារអាមេរិក) របស់ប្រព័ន្ធធនាគារមានចំនួន 82 ភាគរយនៃរូបិយវត្ថុទូលាយ។

ធនាគារកណ្ដាលក៏រក្សាឱ្យមានការកំណត់អត្រាចរិកាបម្រុងចំនួន 7 ភាគរយ ទាំងសម្រាប់ប្រាក់បញ្ញើ និងកម្ចីជាប្រាក់រៀល និងប្រាក់ដុល្លារអាមេរិក ព្រមទាំងអនុញ្ញាតឱ្យវិស័យធនាគារ និងមីក្រូហិរញ្ញវត្ថុអាចបន្តរៀបចំរចនាសម្ព័ន្ធកម្ចីឡើងវិញរហូតដល់ចុងឆ្នាំ2021[14]។ គិតត្រឹមចុងឆ្នាំ 2021 គណនីអ្នកខ្ចីចំនួន 370,785 (11.1 ភាគរយនៃគណនីអ្នកខ្ចីសរុប) មានទឹកប្រាក់ស្មើនឹង 5.5 ពាន់លានដុល្លារ (12.1 ភាគរយនៃឥណទានមិនទាន់សងសរុបដែលបានផ្ដល់ជូនដល់វិស័យឯកជន) ត្រូវបានរៀបចំឡើងវិញ។ ក្នុងចំណោមកម្ចីដែលត្រូវបានរៀបចំឡើងវិញក្នុងទឹកប្រាក់សរុបចំនួន 5.5 ពាន់លានដុល្លារ វិស័យទេសចរណ៍ សំណង់ ដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារ និងវិស័យកាត់ដេរ មានចំនួន 0.98 ពាន់លានដុល្លារ (17.8 ភាគរយ) វិស័យទេសចរណ៍ 0.81 ពាន់លាន (14.7 ភាគរយ) វិស័យសំណង់ 0.28 ពាន់លាន (5.1 ភាគរយ) វិស័យដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារ និង 0.21 ពាន់លាន (3.8 ភាគរយ) វិស័យកាត់ដេរ។ វិស័យដទៃទៀតមានចំនួនដែលនៅសល់ចំនួន 3.2 លានដុល្លារ[15]។

កំណើនរូបិយវត្ថុទូលាយបានងើបឡើងវិញមួយផ្នែក

ក្នុងអំឡុងពេលបីខែដំបូងក្នុងឆ្នាំ 2022 កំណើនរូបិយវត្ថុទូលាយ មានភាពប្រសើរ សំខាន់ដោយសារការថយចុះការដាក់ប្រាក់បញ្ញើជារូបិយវត្ថុបរទេស។ កំណើនរូបិយវត្ថុទូលាយបានឡើងដល់ 13.8 ភាគរយធៀបនឹងឆ្នាំមុន ក្នុងខែមីនា ឆ្នាំ2022 (រូប 17) ដោយថយចុះពី 20.3 ភាគរយក្នុងអំឡុងពេលដូចគ្នាកាលពីឆ្នាំទៅ។ កំណើនរូបិយវត្ថុទូលាយបានថយចុះយ៉ាងគំហុកមកនៅត្រឹម 9.7 ភាគរយធៀបនឹងឆ្នាំមុនក្នុងខែមេសា ឆ្នាំ2020 នៅពេលប្រទេសកម្ពុជារងការប៉ះទង្គិចយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរដោយការផ្ទុះ

---

12 សូមមើល https://www.federalreserve.gov/newsevents/pressreleases/monetary20220504a.htm.

13 សូមមើល https://www.nbc.org.kh/download_files/news_and_events/announ_kh/IntroducingMLF.pdf.

14 សូមមើលសេចក្ដីប្រកាសចុះថ្ងៃទី 21 ខែឧសភា ឆ្នាំ2021 ស្ដីពីវិធានការសម្រួលគោលនយោបាយ (ជុំទីបី) ចេញដោយធនាគារជាតិនៃកម្ពុជា។

15 ធនាគារជាតិនៃកម្ពុជា។ សូមមើល https://www.nbc.org.kh/download_files/publication/annual_rep_kh/Annual%20Report%20 2021%20Publish. pdf.

ជំងឺក្នុងសហគមន៍ ដែលធ្វើឱ្យមានការបិទខ្ទប់ក្នុងតំបន់ទីប្រជុំជនជាច្រើន ដូចជា រាជធានីភ្នំពេញ និងក្រុងតាខ្មៅជាដើម។ ក្នុងអំឡុងពេលមុនការរាតត្បាតជំងឺជាសាកល អត្រាមធ្យមភាគជាប្រវត្តិសាស្ត្ររយៈពេលប្រាំឆ្នាំនៃអត្រាកំណើនរូបិយវត្ថុទូលាយគឺ 21.5 ភាគរយ។ ក្នុងចំណោមកំណើនរូបិយវត្ថុទូលាយ 13.8 ភាគរយ ការចូលរួមចំណែកនៃការដាក់ប្រាក់បញ្ញើ ជារូបិយវត្ថុបរទេស និងការដាក់ប្រាក់បញ្ញើដទៃទៀត មានចំនួន 11.5 ភាគរយ។ ការរួមចំណែកនៃប្រាក់បញ្ញើដែលអាចផ្ទេរចេញបាន មានចំនួន 2.3 ភាគរយ។ ការដាក់បញ្ចូលរូបិយវត្ថុក្នុងស្រុកទៅក្នុងចរាចរណ៍ បន្តមានការលំបាកដោយសេដ្ឋកិច្ចដុល្លារូបនីយកម្មខ្ពស់។ ហេតុនេះ ការរួមចំណែកនៃរូបិយវត្ថុ (ក្នុងស្រុក) នៅក្នុងចរាចរណ៍ចូលទៅក្នុងកំណើនរូបិយវត្ថុទូលាយ មានភាពប្រសើរថែមទៀត ដោយថយចុះ 0.1 ភាគរយនៅក្នុងខែមីនា ឆ្នាំ2022 ធ្លាក់ពីចំនួន 1.8 ភាគរយក្នុងអំឡុងពេលដូចគ្នានេះកាលពីឆ្នាំទៅ។

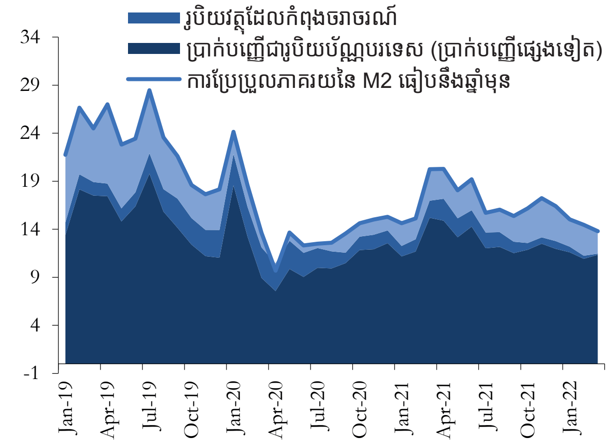
កំណើនប្រាក់បញ្ញើរូបិយវត្ថុបរទេសមានភាពប្រសើរបន្តិចដោយកើនចំនួន 13.8 ភាគរយធៀបនឹងឆ្នាំមុន ក្នុងខែ មីនា ឆ្នាំ2022 ធ្លាក់ចុះពីកំណើន 19.8 ភាគរយក្នុងអំឡុងពេលដូចគ្នាកាលពីឆ្នាំទៅ។ អស់ពេលជាច្រើនឆ្នាំកន្លងមក ប្រាក់បញ្ញើនេះត្រូវបានប្រើប្រាស់តំណាងឱ្យលំហូរចូលមូលធនភាគច្រើនក្នុងទម្រង់ជាលំហូរចូលការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស (រូប 18)។ ការកើនឡើងនៃប្រាក់បញ្ញើនេះ ជាធម្មតាបង្ហាញពីទំនុកចិត្តកាន់តែច្រើនចំពោះប្រព័ន្ធធនាគារ និងបង្កើនលំហូរចូលការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេសទៅក្នុងប្រទេស និងបញ្ញាសមកវិញ។ លើសពីនេះទៀត ប្រាក់បញ្ញើនេះ (ភាគច្រើនជាប្រាក់បញ្ញើដុល្លារអាមេរិក) មានភាពទាក់ទាញ ដោយសារអត្រាការប្រាក់ខ្ពស់របស់កម្ពុជាសម្រាប់ការឱ្យខ្ចី និងការដាក់ប្រាក់បញ្ញើជាដុល្លារអាមេរិក។ សេដ្ឋកិច្ចដុល្លារូបនីយកម្មកម្រិតខ្ពស់របស់កម្ពុជា លុបបំបាត់ហានិភ័យនៃអត្រាប្តូរប្រាក់។ ការបន្តមានតម្រូវការឥណទានខ្លាំងបណ្តាលមកពីមួយផ្នែកដោយអត្រាសន្សំប្រាក់ទាបរបស់កម្ពុជាដែលបានធ្វើឱ្យអត្រាការប្រាក់ក្នុងស្រុកមានអត្រាខ្ពស់។ ថ្វីបើនៅតែមានអត្រាការប្រាក់ខ្ពស់ក្តី អត្រាការប្រាក់ក្នុងស្រុកបានថយចុះក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំកន្លងទៅនេះ នៅពេលដែលលំហូរចូលមូលធនបន្តកើតឡើង។

កំណើនឥណទានក្នុងស្រុកងើបឡើងវិញ បង្ហាញពីការងើបឡើងវិញនៃសេដ្ឋកិច្ច

អាចជាការបង្ហាញអំពីកំណើនតម្រូវការឥណទាននៅពេលសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចមានភាពប្រសើរឡើង កំណើនឥណទានក្នុងស្រុកបានងើបឡើងវិញ។ កំណើនឥណទានក្នុងស្រុកបានកើនឡើង 22.4 ភាគរយធៀបនឹងឆ្នាំមុន ក្នុងខែមីនា ឆ្នាំ2022 (រូប 19) កើនពីកំណើន 21.1 ភាគរយ ក្នុងអំឡុងពេលដូចគ្នាកាលពីឆ្នាំកន្លងទៅ។ ទោះជាអត្រាកំណើន 22.4 ភាគរយនៅតែទាបជាងអត្រាកំណើនឥណទានមធ្យមរយៈពេលប្រាំឆ្នាំដែលមានចំនួន 31 ភាគរយ ដែលបានជួបប្រទះកាលពីមុនពេលមានការរាតត្បាតជំងឺជាសាកលក្តី ប៉ុន្តែអត្រានេះស្ថិតនៅលើគន្លងប្រកបដោយនិរន្តរភាព ដោយសារសកម្មភាពសំណង់ និងអចលនទ្រព្យនៅមានភាពយឺតយ៉ាវនៅឡើយ (សូមមើលខាងក្រោមសម្រាប់ការពិភាក្សាបន្ថែមស្តីពីឥណទានសម្រាប់វិស័យសំណង់ និងអចលនទ្រព្យ។ ក្នុងអំឡុងរយៈពេលដូចគ្នានេះ សមាមាត្ររវាងឥណទានធៀបជាមួយ ផសស ក៏បានកើនឡើងថែមទៀតដល់ 174 ភាគរយក្នុងខែមីនា ឆ្នាំ2022 កើនពី 142.2 ភាគរយក្នុងរយៈពេលដូចគ្នានេះកាលពីឆ្នាំមុន។

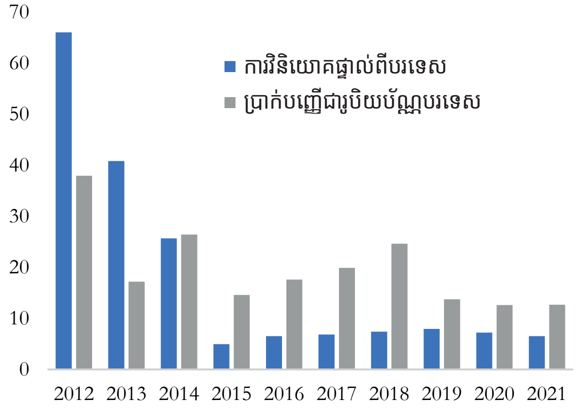
កំណើនប្រាក់បញ្ញើនៅតែមានភាពប្រសើរ។ ប្រាក់បញ្ញើកើនឡើង 15.3 ភាគរយធៀបនឹងឆ្នាំមុនក្នុងខែមីនា ឆ្នាំ2022 បើធៀបនឹងអត្រាកំណើន 20.6 ភាគរយក្នុងអំឡុងពេលដូចគ្នានេះកាលពីឆ្នាំមុន។ ហេតុនេះ សមាមាត្ររវាងកម្ចីធៀបជាមួយប្រាក់បញ្ញើបានកើនឡើង 129.7 ភាគរយ កើនពីកំណើន 122.3 ភាគរយ។ កំណើនដាក់ប្រាក់បញ្ញើបានឈានដល់អត្រាកំណើនទាបបំផុតរបស់ខ្លួនចំនួន 7.3 ភាគរយក្នុងខែមេសា ឆ្នាំ2020 នៅពេលការរាតត្បាតជំងឺជាសាកលបានប៉ះទង្គិចមកលើសេដ្ឋកិច្ចខ្លាំងបំផុត។ ក្នុងពេលការរាតត្បាតជំងឺកូវីដ 19 អត្រាកំណើនប្រាក់បញ្ញើមានអត្រាទាបជាងកំណើនឥណទានជាប្រចាំ ហើយ

រូប 17 ៖ រូបិយវត្ថុទូលាយ ងើបឡើងវិញមួយផ្នែក - រួមចំណែកដល់កំណើនរូបិយវត្ថុទូលាយ (ភាគរយ)



ប្រភព ៖ អាជ្ញាធរកម្ពុជា

រូប 18 ៖ លំហូរចូលការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេសបន្តនៅទ្រឹង (ការប្រែប្រួលភាគរយធៀបនឹងឆ្នាំមុន)



ប្រភព ៖ អាជ្ញាធរកម្ពុជា

មានគម្លាតកាន់តែធំរវាងកំណើនឥណទាន និងកំណើនប្រាក់បញ្ញើ អាចជាការបង្ហាញឱ្យឃើញពីអតុល្យភាពកាន់តែធំឡើងរវាងតម្រូវការសម្រាប់ឥណទានក្នុងស្រុក និងការផ្គត់ផ្គង់ឥណទាន (ការសន្សំក្នុងស្រុក)។ នៅពេលតម្រូវការឥណទានមានការកើនឡើង ធនាគារមួយចំនួនបន្តឱ្យខ្ចី បើទោះបីជាប្រាក់បញ្ញើក្នុងស្រុករបស់ខ្លួនបានទទួលកម្រិតណាក្តី ព្រោះថាពួកគេបានទទួលមូលនិធិពីធនាគារមេនៅក្រៅប្រទេស។

ការរួមចំណែករបស់វិស័យសំណង់ និងអចលនទ្រព្យ នៅក្នុងកំណើនឥណទាន បានថយចុះ

ទោះជាតម្រូវការឥណទានក្នុងស្រុកហាក់នៅមានភាពប្រសើរក្តី ឥណទានក្នុងស្រុកដែលផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានដល់វិស័យសំណង់ និងអចលទ្រព្យបានថយចុះ។ ក្នុងចំណោមកំណើនឥណទានរបស់ធនាគារចំនួន 24.6 ភាគរយ គិតត្រឹមខែធ្នូ ឆ្នាំ 2021 ការរួមចំណែករបស់វិស័យសំណង់ អចលនទ្រព្យ និងកម្ចីដោយដាក់ទ្រព្យតម្កល់ មានអត្រា 8.8 ភាគរយ ថយចុះពី 9.4% ក្នុងអំឡុងពេលដូចគ្នាកាលពីឆ្នាំទៅ (រូប 20)។ ផ្ទុយមកវិញ ក្នុងអំឡុងពេលដូចគ្នានេះដែរ ការរួមចំណែកនៃការឱ្យខ្ចីទៅវិស័យលក់ដុំ និងលក់រាយ កសិកម្ម សណ្ឋាគារ និងភោជនីយដ្ឋាន និងកម្មន្តសាល សម្រាប់កំណើនឥណទាន បានកើនដល់ 6.8 ភាគរយសម្រាប់វិស័យលក់ដុំ និងលក់រាយ, 2.4 ភាគរយសម្រាប់វិស័យកសិកម្ម, 1.7 ភាគរយសម្រាប់វិស័យសណ្ឋាគារ និងភោជនីយដ្ឋាន និង 0.9 ភាគរយសម្រាប់វិស័យកម្មន្តសាល ដោយតួលេខនេះជាការកើនឡើងពីអត្រា 4.5 ភាគរយសម្រាប់វិស័យលក់ដុំ និងលក់រាយ, 1.9 ភាគរយសម្រាប់វិស័យកសិកម្ម, 0.5 ភាគរយសម្រាប់វិស័យសណ្ឋាគារ និងភោជនីយដ្ឋាន និង 0.6 ភាគរយសម្រាប់វិស័យកម្មន្តសាល ដែលជាការបង្ហាញអំពីការពង្រីកការផ្គត់ផ្គង់ហិរញ្ញប្បទានឥណទានសម្រាប់គ្រប់សកម្មភាពអាជីវកម្មទាំងអស់ (លើកលែងតែសកម្មភាពសំណង់ អចលនទ្រព្យ កម្ចីដោយដាក់ទ្រព្យតម្កល់)។

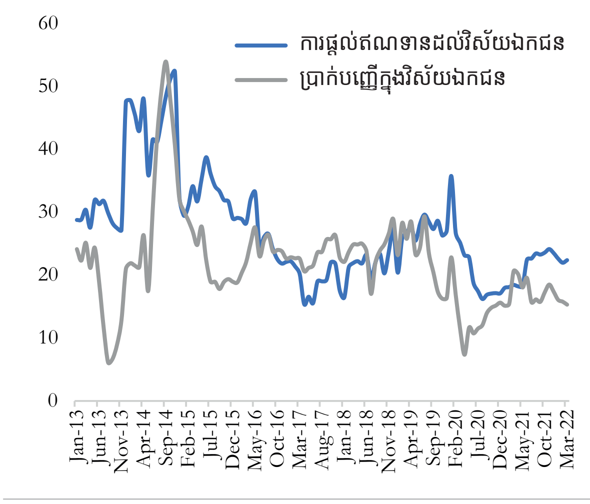
ក្នុងឆ្នាំ 2021 សមាមាត្រកម្ចីមិនដំណើរការ ដែលត្រូវបានរាយការណ៍ នៅមានកម្រិតទាបក្នុងអត្រា 2.5 ភាគរយសម្រាប់វិស័យធនាគារ និងហិរញ្ញវត្ថុ[16]។ ទោះយ៉ាងនេះក្តី អាស្រ័យដោយដំណើរការរៀបចំកម្ចីឡើងវិញដែលស្នើឡើងដោយធនាគារ និងស្ថាប័នមីក្រូហិរញ្ញវត្ថុ សមាមាត្រកម្ចីមិនដំណើរការដែលបានរាយការណ៍ ប្រហែលជាពុំបានបង្ហាញអំពីកម្រិតភាពតានតឹងផ្នែកបំណុលពិតប្រាកដដែលប្រព័ន្ធធនាគារ និងមីក្រូហិរញ្ញវត្ថុកំពុងជួបប្រទះទេ។

ភាពស៊ីជម្រៅផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុបន្តមានភាពប្រសើរ ហើយទាំងវិស័យធនាគារ និងវិស័យមីក្រូហិរញ្ញវត្ថុបានលូតលាស់ថែមទៀត។ យោងតាមធនាគារកណ្តាល គិតត្រឹមចុងឆ្នាំ 2021 ទ្រព្យសរុបរបស់វិស័យធនាគារបានកើនឡើង 15.9 ភាគរយ ដែលមានទឹកប្រាក់ 58 ពាន់លានដុល្លារ ចំណែកវិស័យមីក្រូហិរញ្ញវត្ថុបានកើនឡើង 17 ភាគរយឡើង ដល់ 9.8 ពាន់លានដុល្លារ។ ក្នុងអំឡុងពេលដូចគ្នានេះដែរ ឥណទានក្នុងស្រុកដែលផ្តល់ដោយវិស័យធនាគារបានកើនឡើង 20.3 ភាគរយ ដែលមានទឹកប្រាក់ 36.8 ពាន់លានដុល្លារ ចំណែកឥណទានរបស់វិស័យមីក្រូហិរញ្ញវត្ថុបានឡើងដល់ 25.6 ភាគរយ ស្មើនឹងចំនួន 8.5 ពាន់លានដុល្លារ។ វិស័យធនាគារបម្រើការឱ្យគណនីអ្នកខ្ចីចំនួន 1.2 លានគណនី ឬកើនឡើង 34.5 ភាគរយ ហើយស្របពេលជាមួយគ្នានោះ វិស័យមីក្រូហិរញ្ញវត្ថុផ្តល់កម្ចីដល់គណនី ចំនួន 2 លានគណនី កើនឡើង 5.2 ភាគរយ។ វិស័យធនាគារមានគណនីបញ្ញើចំនួន 9.2 លានគណនី ឬ កើនឡើង 33.3 ភាគរយ។ វិស័យមីក្រូហិរញ្ញវត្ថុនៅរក្សាបានគណនីអ្នកដាក់ប្រាក់បញ្ញើចំនួន 2.8 លានគណនី ឬកើនឡើង 3.7 ភាគរយ។

កម្មវិធីឧបត្ថម្ភសាច់ប្រាក់បន្តគាំទ្រដល់គ្រួសារ ស្របពេលដែលមានកំណើនអតិផរណា

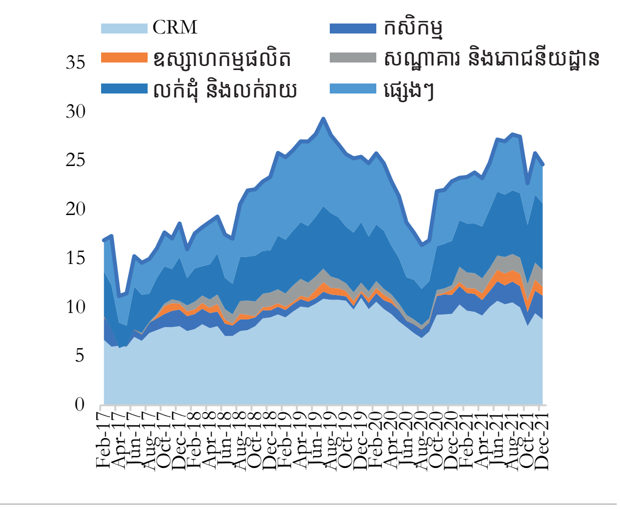
ការកើនឡើងតម្លៃប្រេងឥន្ធនៈ និងតម្លៃអាហារ បង្កជាសម្ពាធមកលើថវិកាគ្រួសារ និងការប្រើប្រាស់របស់គ្រួសារ ប៉ុន្តែកម្មវិធី

រូប 19 ៖ កំណើនឥណទានងើបឡើងវិញ ខណៈដែលកំណើនប្រាក់បញ្ញើនៅតែថយចុះ
(ការប្រែប្រួលភាគរយធៀបនឹងឆ្នាំមុន



ប្រភព ៖ អាជ្ញាធរកម្ពុជា

រូប 20 ៖ ការរួមចំណែកនៃវិស័យសាងសង់ និងអចលនទ្រព្យដល់កំណើនឥណទាន ថយចុះ
(ភាគរយ)



ប្រភព ៖ អាជ្ញាធរកម្ពុជា
ចំណាំ ៖ CRM=សាងសង់ អចលនទ្រព្យ និងបញ្ចាំ

16 ធនាគារជាតិនៃកម្ពុជា ឆ្នាំ 2022

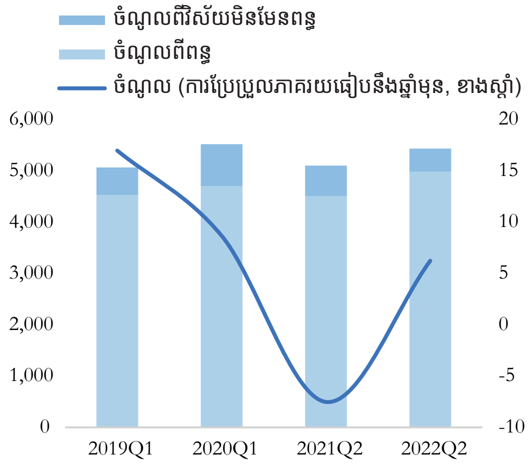
ឧបត្ថម្ភសាច់ប្រាក់បានជួយកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់មួយចំនួន។ កម្មវិធីឧបត្ថម្ភសាច់ប្រាក់ដែលជាផ្នែកធំជាងគេបំផុតនៃកញ្ចប់ការគាំទ្ររបស់រដ្ឋាភិបាល បានបន្តជួយកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានមកលើគ្រួសារក្រីក្រ និងងាយរងគ្រោះ។ កម្មវិធីបានដាក់ឱ្យដំណើរការនៅខែមិថុនា ឆ្នាំ2020 និងបានបញ្ចេញសាច់ប្រាក់ចំនួន 653លានដុល្លារ នៅក្នុងការឧបត្ថម្ភសាច់ប្រាក់គិតត្រឹមខែមេសា ឆ្នាំ2022។ កម្មវិធីនេះបានផ្តល់សាច់ប្រាក់ទៅគ្រួសារចំនួនប្រមាណ 690,000 គ្រួសារ (2.7 លាននាក់) ឬប្រមាណ 17% នៃប្រជាជនសរុប ដែលជាកំណើនយ៉ាងខ្លាំង បើធៀបជាមួយនឹងកម្មវិធីជំនួយសង្គមដែលធ្លាប់ផ្តល់ឱ្យនៅមុនពេលមានជំងឺកូវីដ 19។ ការឧបត្ថម្ភសាច់ប្រាក់ជួយបន្ធូរការលំបាកក្នុងពេលកូវីដ19 បានជួយទប់ស្កាត់កុំឱ្យប្រជាជនជិត 300,000 នាក់ ធ្លាក់ចូលក្នុងភាពក្រីក្រក្នុងឆ្នាំ 2020។ ការឧបត្ថម្ភសាច់ប្រាក់ត្រូវបានប្រើប្រាស់ដើម្បីយកទៅទិញអាហារ នៅពេលដែលទីផ្សារក្នុងមូលដ្ឋានមានម្ហូបអាហារគ្រប់គ្រាន់ ប៉ុន្តែជនក្រីក្រមិនមានលទ្ធភាពទិញម្ហូបអាហារទាំងនោះ។ ថ្វីបើមានការឧបត្ថម្ភសាច់ប្រាក់ក្តី ប៉ុន្តែការបរិភោគសម្រាប់ប្រជាជនម្នាក់សម្រាប់ក្រុមប្រជាជនដែលស្ថិតនៅក្នុងចំណាត់ប្រភេទទាបជាងគេបំផុត មានការថយចុះចំនួន 25 ភាគរយ ហើយកម្មវិធីនឹងមានឥទ្ធិពលលើគ្រួសារនៅក្រៅពីរង្វង់ 20 ភាគរយ ហើយកម្មវិធីនេះគ្មានឥទ្ធិពលទៅលើគ្រួសារដែលស្ថិតនៅផ្នែក 20 ភាគរយនៅក្រោមបំផុតនោះទេ ក្នុងឆ្នាំ2020 ដែលភាគច្រើនមិនមានលក្ខណសម្បត្តិអាចចូលរួមក្នុងកម្មវិធីនេះបានទេ។ លើសពីនេះទៀត ការឡើងថ្លៃខ្លាំងនៃថាមពល និងអាហារបណ្តាលមកពីជម្លោះប្រទេសរុស្ស៊ីជាមួយអ៊ុយក្រែន បានបន្តជាសម្ពាធបន្ថែម ហើយត្រូវបានរំពឹងថានឹងធ្វើឱ្យល្បឿនកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រមានភាពយឺតយ៉ាវ ដោយហេតុថា បញ្ហានេះកំពុងជាសម្ពាធមកលើថវិការបស់គ្រួសារ។ អាស្រ័យដោយប្រាក់ឈ្នួលក្នុងវិស័យសាធារណៈ និងវិស័យឯកជន ស្ថិតនៅទ្រឹង ប្រាក់ឈ្នួលពិត និងការរកកម្រៃ បានថយចុះ បើធៀបជាមួយអតិផរណាដែលកំពុងកើនឡើង។ អត្រាភាពក្រីក្រផ្លូវការដែលបានវាស់វែងនៅត្រឹមបន្ទាត់ភាពក្រីក្រថ្នាក់ជាតិបានថយចុះចំនួន 1.6 ភាគរយក្នុងមួយឆ្នាំ ក្នុងអំឡុងឆ្នាំ 2009-2019/20 នេះមួយផ្នែកធំដោយការរកកម្រៃពីកម្លាំងពលកម្មបានកើនឡើង (ជាពិសេសប្រាក់ឈ្នួល)។

ការប្រមូលចំណូលបានកើនឡើងបន្តិចបន្តួច

អាស្រ័យដោយសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចក្នុងស្រុកមានភាពប្រសើរឡើង ចំណូលក្នុងស្រុកបានកើនឡើងបន្តិចបន្តួច។ ក្នុងត្រីមាសដំបូងក្នុងឆ្នាំ 2022 ការប្រមូលចំណូលរបស់រដ្ឋាភិបាលថ្នាក់កណ្តាលបានកើនឡើងចំនួន 6.2 ភាគរយ ធៀបនឹងឆ្នាំមុនដែលមានទឹកប្រាក់ 5,442 ប៊ីលានរៀល (1.3 ប៊ីលានដុល្លារ) ដែលភាគច្រើនបានមកពីចំណូលពន្ធដែលមានភាពប្រសើរឡើង (រូប21)។ ចំណូលពន្ធបានកើនឡើង 10.5 ភាគ ស្មើនឹង 4,980 ប៊ីលានរៀល (1.2 ប៊ីលានដុល្លារ) ដោយភាគច្រើនបានមកពីការប្រមូលចំណូលដោយផ្ទាល់ (ពន្ធផ្ទាល់) ដែលកាន់តែប្រសើរ។ ចំណូលផ្ទាល់មានភាពប្រសើរឡើង នៅពេលផលប៉ះពាល់នៃការរាតត្បាតជំងឺជាសាកល នៅពេលផលចំណេញអាជីវកម្ម និងចំណូល មានលក្ខណៈធូរស្បើយ។ លើសពីនេះទៀត ចំណូលមិនមែនពន្ធដែលពឹងផ្អែកយ៉ាងខ្លាំងលើការទទួលបានទេសចរណ៍បន្តរងផលប៉ះពាល់ខ្លាំងដោយសារការរាតត្បាតជំងឺជាសាកល បានថយចុះចំនួន 24.1 ភាគរយ មកនៅត្រឹម 452 ប៊ីលានរៀល (110 លានដុល្លារ)។

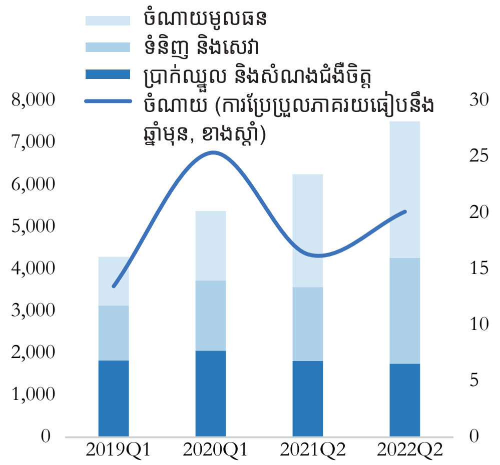
ការចំណាយថវិកាក៏បានកើនឡើងផងដែរ អាស្រ័យដោយការបញ្ចេញសាច់ប្រាក់កើនឡើងសម្រាប់ទំនិញ និងសេវាព្រមទាំងការចំណាយមូលធន (រូប22)។ ក្នុងត្រីមាសទីមួយក្នុងឆ្នាំ 2022 ការចំណាយរបស់រដ្ឋាភិបាលកណ្តាល បានកើនឡើង 20.1 ភាគរយ ស្មើនឹងចំនួនទឹកប្រាក់ 7.511 ប៊ីលានរៀល (1.83 ពាន់លានដុល្លារ) ស្របពេលដែលការចំណាយចរន្ត និងការចំណាយមូលធន មានការកើនឡើង។ ការកើនឡើងការចំណាយចរន្ត ភាគច្រើនត្រូវបានគាំទ្រដោយការកើនឡើងជាគំហុកនៃការចំណាយលើទំនិញ និងសេវា ដែលបានកើនឡើង 43.4 ភាគរយ ស្មើនឹង 0.43 ប៊ីលានដុល្លារ ស្របពេលដែលប្រាក់ឈ្នួល និងការផ្តល់សំណង នៅដដែល ដោយហេតុថា

រូប 21 ៖ ចំណូលរបស់រដ្ឋាភិបាលកើនឡើងបន្តិច (ពាន់លានរៀល)



ប្រភព ៖ អាជ្ញាធរកម្ពុជា

រូប 22 ៖ ចំណាយរបស់រដ្ឋាភិបាលក៏កើនឡើងផងដែរ (ពាន់លានរៀល)



ប្រភព ៖ អាជ្ញាធរកម្ពុជា
ចំណាំ ៖ CRM=សាងសង់ អចលនទ្រព្យ និងបញ្ចាំ

បៀវត្សរ៍របស់វិស័យសាធារណៈមិនមានការប្រែប្រួលតាំងពីឆ្នាំ 2021 មក ដើម្បីសន្សំមូលនិធិថវិកាយកទៅកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់បណ្ដាលមកពីការរាតត្បាតជំងឺជាសាកល។ ការចំណាយមូលធនក៏បានកើនឡើងដែរ ដោយមានចំនួន 3,249 ប៊ីលានរៀល (0.79 ពាន់លានដុល្លារ) បណ្ដាលមកពីការកើនឡើងនៃការបញ្ចេញសាច់ប្រាក់កម្ចី (ការចំណាយមូលធនផ្ដល់ហិរញ្ញប្បទានដោយបរទេស ដែលបានកើនឡើងខ្លាំងក្នុងអត្រា 72.1 ភាគរយ ស្មើនឹង 2.255 ពាន់លានរៀល (0.54 ពាន់លានដុល្លារ) (សូមមើលការពិភាក្សាបន្ថែមស្ដីពីការបញ្ចេញសាច់ប្រាក់កម្ចីនៅក្នុងផ្នែកបំណុលសាធារណៈខាងក្រោម)។ ជាលទ្ធផល ក្នុងត្រីមាសដំបូងក្នុងឆ្នាំ 2022 ឱនភាពថវិការបស់រដ្ឋាភិបាលកណ្ដាល (មិនរួមបញ្ចូលហិរញ្ញបទានឥតសំណង) ចំនួន 2 069 ពាន់លានរៀល (0.5 ពាន់លានដុល្លារ) ត្រូវបានផ្ដល់ហិរញ្ញប្បទានលើសផែនការ ដោយហិរញ្ញប្បទានពីបរទេស ក្នុងនោះ រួមមានទាំងការបញ្ចេញសាច់ប្រាក់កម្ចី និងហិរញ្ញប្បទានឥតសំណងចំនួន 2,664 ពាន់លានរៀល (0.64 ពាន់លានដុល្លារ)។

ឱនភាពសារពើពន្ធ ត្រូវបានរំពឹងថានឹងនៅតែមានទំហំធំ កម្រិត 6.6 នៃ ផសស

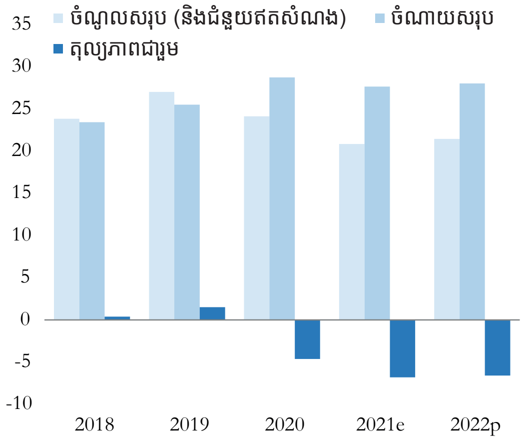
ថវិកាប្រចាំឆ្នាំសម្រាប់ឆ្នាំ 2022 បន្តមានលក្ខណៈជាការគាំទ្រផ្នែកសារពើពន្ធដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហា ក្នុងបំណងអនុវត្តផែនការស្ដារសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាឡើងវិញ ដែលបានដាក់ចេញនៅចុងឆ្នាំកន្លងទៅ។ ដោយមានការរំពឹងថា ទាំងចំណូល និងការចំណាយ នឹងមានការកើនឡើងក្នុងអត្រាប្រមាណកន្លះភាគរយ ឱនភាពសារពើពន្ធត្រូវបានព្យាករណ៍ថា នៅតែកើនឡើង ហើយមិនមានការប្រែប្រួលទេ ដោយមានអត្រា 6.6 ភាគរយនៃ ផសស ក្នុងឆ្នាំ 2022 (រូប 23)។ ចំណូល រួមទាំងជំនួយឥតសំណង មានភាពប្រសើរឡើងតិចតួច ហើយត្រូវបានព្យាករណ៍ថានឹងមានចំនួន 21.4 ភាគរយនៃ ផសស ដោយទទួលបានការគាំទ្រមួយភាគធំដោយលទ្ធផលចំណូលពន្ធកាន់តែប្រសើរនៅពេលសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចចាប់ផ្ដើមប្រសើរឡើងវិញ ខណៈដែលចំណូលមិនមែនពន្ធ ដែលពឹងផ្អែកភាគច្រើនលើការទទួលបានទេសចរណ៍បន្តថយចុះ។ ការចំណាយត្រូវបានវាយតម្លៃថានឹងមានចំនួន 28.0 ភាគរយនៃផសសដោយសារតែការកើនការវិនិយោគសាធារណៈ និងអន្តរាគមន៍សារពើពន្ធជាបន្ត ដើម្បីកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់នៃការរាតត្បាតជំងឺជាសាកល។

វិធានការសារពើពន្ធបានទទួលកញ្ចប់ថវិការហូតដល់ 2.8 ភាគរយនៃ ផសស ក្នុងឆ្នាំ 2022 ថយចុះពីចំនួនប្រមាណ 4.9 ភាគរយនៃ ផសស ដែលបានផ្ដល់ក្នុងឆ្នាំ 2021។ ដូចបានពិភាក្សាខាងលើ កម្មវិធីឧបត្ថម្ភសាច់ប្រាក់បន្តក្លាយជាផ្នែកធំជាងគេបំផុតនៃកញ្ចប់គាំទ្រសារពើពន្ធរបស់រដ្ឋាភិបាល មានចំនួនប្រមាណ 0.6 ភាគរយនៃ ផសស ។ ការចំណាយមូលធនក្រោមហិរញ្ញប្បទានក្នុងស្រុក បន្តជាផ្នែកធំជាងគេ (55 ភាគរយ) នៃការចំណាយការអភិវឌ្ឍដែលត្រូវបានព្យាករណ៍ថានឹងឡើងដល់ 10.5 ភាគរយនៃ ផសស កើនពីចំនួន 9 ភាគរយក្នុងឆ្នាំ 2021។ កម្ចីពីខាងក្រៅត្រូវបានរំពឹងថានឹងផ្ដល់ហិរញ្ញប្បទានសម្រាប់ឱនភាពប្រមាណ 2/3 ចំណែកផ្នែកដែលនៅសេសសល់នឹងត្រូវផ្ដល់ហិរញ្ញប្បទានដោយ ការដកប្រាក់បញ្ញើរដ្ឋាភិបាល (ថវិកាបម្រុងសារពើពន្ធ) ដែលមានចំនួន 17.4 ភាគរយនៃ ផសស ក្នុងខែធ្នូ ឆ្នាំ 2021 ថយចុះពីអត្រា 23.7 ភាគរយនៅចុងឆ្នាំ 2020។ អាស្រ័យដោយការកើនឡើងជាគំហុកនៃតម្លៃប្រេង ការសម្រេចបានគោលបំណង និងគោលដៅ ក្រោមកញ្ចប់ថវិកាឆ្នាំ 2022 កំពុងជាបញ្ហាប្រឈមកាន់តែខ្លាំងឡើង ស្របពេលដែលតម្លៃទំនិញ និងសេវាមានការកើនឡើង។ ការចំណាយលើសការគ្រោងទុកសម្រាប់គម្រោងវិនិយោគសាធារណៈ ស្របពេលដែលអតិផរណាមានការកើនឡើងជាគំហុក ទំនងជាធ្វើឱ្យមានការកើនឡើងធាតុចូល ដូចជា វត្ថុធាតុដើមសំណង់ ពលកម្ម និងគ្រឿងចក្រ ជាដើម។

សមាមាត្របំណុលសាធារណៈធៀបជាមួយ ផសស របស់កម្ពុជា មានចំនួន 35.0 ភាគរយនៃ ផសស គិតត្រឹមចុងឆ្នាំ 2021

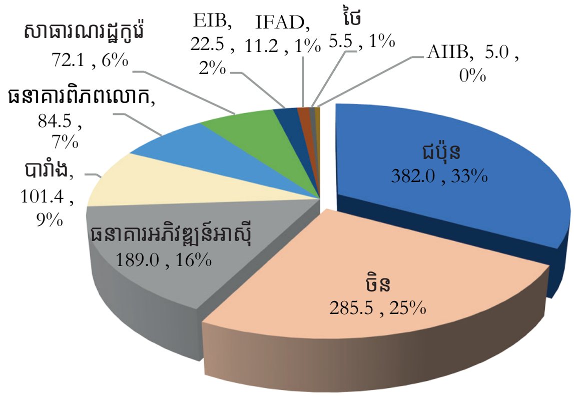
សមាមាត្របំណុលសាធារណៈធៀបជាមួយ ផសស របស់កម្ពុជា បានចំនួន 9.4 ពាន់លានដុល្លារនៅក្នុងបំណុលមិនទាន់បានសងគិតត្រឹមចុងឆ្នាំ 2021[17] ។ ដើម្បីផ្ដល់ហិរញ្ញប្បទានដើម្បី

រូប 23 ៖ ឱនភាពទូទៅរបស់រដ្ឋាភិបាល រីកធំ
(ភាគរយនៃ ផសស)



ប្រភព ៖ អាជ្ញាធរកម្ពុជា

រូប 24 ៖ ការបែងចែកកម្ចីតាមអ្នកផ្ដល់ឥណទាន
(លានដុល្លារអាមេរិក)



ប្រភព ៖ អាជ្ញាធរកម្ពុជា
ចំណាំ ៖ CRM=សាងសង់ អចលនទ្រព្យ និងបញ្ចាំ

17 ព្រឹត្តិបត្រស្ថិតិបំណុលសាធារណៈរបស់កម្ពុជា លេខ ១៣ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០២២ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ

ដោះស្រាយគម្លាតហិរញ្ញប្បទានដែលកាន់តែកើនឡើងរបស់កម្ពុជា បំណុលសាធារណៈរបស់ប្រទេសដែលសុទ្ធសឹងជាបំណុលខាងក្រៅប្រទេស បានកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សក្នុងអំឡុងពេលជំងឺកូវីដ 19 ដោយបានឡើងដល់ 35 ភាគរយនៃ ផសស ក្នុងឆ្នាំ 2021 កើនពី 28.2 ភាគរយនៃ ផសស ក្នុងឆ្នាំ2019។ បំណុលសាធារណៈដែលជំពាក់ម្ចាស់បំណុលទ្វេភាគី និងពហុភាគី មានចំនួន 69 ភាគរយសម្រាប់បំណុលទ្វេភាគី និង 31 ភាគរយសម្រាប់បំណុលពហុភាគី។ ម្ចាស់បំណុលផ្លូវការធំជាងគេបំផុតរបស់កម្ពុជាគឺប្រទេសចិន។ បំណុលសរុបជំពាក់ប្រទេសចិន បានឡើងដល់ 4.05 ពាន់លានដុល្លារ ឬស្មើនឹង 44.3 ភាគរយនៃកញ្ចប់បំណុលសរុបគិតត្រឹមចុងឆ្នាំ 2021។ ម្ចាស់បំណុលធំបំផុតទីពីររបស់កម្ពុជា គឺធនាគារអភិវឌ្ឍអាស៊ី។ បំណុលសរុបជំពាក់ម្ចាស់បំណុលពហុភាគីបានឡើងដល់ 1.94 ពាន់លានដុល្លារ ឬស្មើនឹង 20.5 ភាគរយនៃបំណុលសរុប។ ម្ចាស់បំណុលធំបំផុតទីបីរបស់កម្ពុជាគឺប្រទេសជប៉ុន ទីបួន គឺធនាគារពិភពលោក និងទីប្រាំ គឺសាធារណរដ្ឋកូរ៉េ ក្នុងនោះ ប្រទេសជប៉ុនមានចំនួន 9.1 ភាគរយ ធនាគារពិភពលោកមាន 7.7 ភាគរយ និងសាធារណរដ្ឋកូរ៉េមាន 5.2 ភាគរយនៃបំណុលសរុបដែលនៅពុំទាន់បានសង។ បំណុលចាស់ដែលស្ថិតក្រោមការចរចា ហើយត្រូវបានរៀបចំកាលវិភាគសងឡើងវិញ មានចំនួន 6.64 ភាគរយនៃបំណុលមិនទាន់សងសរុប។

បំណុលជារូបិយប័ណ្ណដុល្លារអាមេរិកនៅតែមានទំហំធំជាងគេបំផុត ដែលមានចំនួន 43.5 ភាគរយនៃបំណុលសរុប បន្ទាប់មកគឺបំណុលដែលមានឈ្មោះថា សិទ្ធិដកប្រាក់ពិសេស (SDR) ដែលមានចំនួន 22.9 ភាគរយ។ ថ្វីបើប្រទេសចិនគឺជាម្ចាស់បំណុលធំជាងគេរបស់កម្ពុជាក្តី ប៉ុន្តែ បំណុលសាធារណៈខាងក្រៅរបស់ប្រទេស គិតជាប្រាក់យន់ចិនមានចំនួនតែ 14.5 ភាគរយនៃបំណុលសរុបប៉ុណ្ណោះ។ កម្រៃបានមកពីកម្ចីពីខាងក្រៅ ភាគច្រើនត្រូវបានយកទៅវិនិយោគក្នុងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាធារណៈ។ ក្នុងចំណោមបំណុលសរុប 82 ភាគរយត្រូវបានផ្តល់ហិរញ្ញវត្ថុសម្រាប់ការវិនិយោគសាធារណៈលើវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ហើយ 18 ភាគរយ វិនិយោគនៅក្នុងវិស័យអាទិភាពដទៃទៀត។ ក្នុងឆ្នាំ 2021 ប្រទេសកម្ពុជាធ្វើការទូទាត់សេវាបំណុលសរុបចំនួន 382.78 លានដុល្លារទៅកាន់ម្ចាស់បំណុលផ្លូវការរបស់ខ្លួន ដោយក្នុងនោះ ការទូទាត់ប្រាក់ដើម និងការប្រាក់ (លើថ្លៃសេវា) មានចំនួន 285.66 លាន សម្រាប់ប្រាក់ដើម និង 97.12 លានសម្រាប់ការប្រាក់ និងថ្លៃសេវា។

ការបញ្ចេញសាច់ប្រាក់កម្ចី ដោយម្ចាស់បំណុលរបស់កម្ពុជាបានកើនឡើងក្នុងអំឡុងពេលនៃការរាតត្បាតជំងឺជាសាកល។ ការបញ្ចេញសាច់ប្រាក់កម្ចីសរុបបានកើនឡើងពី 829.74 លានដុល្លារ ក្នុងឆ្នាំ 2019 ទៅដល់ 1.213 លានដុល្លារ ក្នុងឆ្នាំ2020 និងដល់ 1158 លានដុល្លារ ក្នុងឆ្នាំ 2021។ ក្នុងឆ្នាំ 2021 ម្ចាស់បំណុលបីធំៗ រួមមាន ប្រទេសជប៉ុន ដែលបានបញ្ចេញសាច់ប្រាក់ 382 លានដុល្លារ (33 ភាគរយនៃចំនួនសរុប) ប្រទេស

តារាង 3 ៖ ទស្សនវិស័យនៅកម្រិតម៉ាក្រូ

	2021e	2022p	2023p	2024p
គណនី និងតម្លៃថ្នាក់ជាតិ				
ផសស នៅក្នុងតម្លៃទីផ្សារថេរ (ភាគរយការផ្លាស់ប្តូរ)	3.0	4.5	5.8	6.6
កសិកម្ម	1.1	1.3	1.5	1.5
ឧស្សាហកម្ម	7.4	8.6	9.1	9.2
សេវាកម្ម	-1.0	1.6	4.1	5.6
សន្ទស្សន៍តម្លៃអ្នកប្រើប្រាស់	3.5	7.2	4.5	4.0
រដ្ឋាភិបាលទូទៅ (ភាគរយនៃ ផសស)				
ចំណូល និងហិរញ្ញប្បទានឥតសំណង	20.9	21.4	22.6	24.6
ការចំណាយ និងកម្ចីសុទ្ធ	27.7	28.0	28.8	29.2
សមតុល្យរួម (រួមទាំងហិរញ្ញប្បទានឥតសំណង)	-6.8	-6.6	-6.2	-4.6
ការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានពីបរទេស	3.6	5.6	4.7	4.0
ការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានក្នុងស្រុកសុទ្ធ (ពីគណនីសន្សំចរន្ត)	4.4	2.2	2.8	1.9
ការកាត់រំលស់	-1.2	-1.2	-1.3	-1.3
ប្រាក់ និងឥណទាន				
រូបិយវត្ថុទូលាយ (ភាគរយផ្លាស់ប្តូរ)	20.0	21.4	21.0	22.5
ឥណទានទៅកាន់វិស័យឯកជន (ភាគរយផ្លាស់ប្តូរ)	23.2	25.8	28.1	28.5
វិស័យខាងក្រៅ (គិតជាលានដុល្លារ លើកលែងតែមានបញ្ជាក់ផ្សេងពីនេះ)				
ការនាំចេញ (ទំនិញ និងសេវា)	20,731.2	25,891.4	32,484.2	39,942.6
ការនាំចូល (ទំនិញ និងសេវា)	28,746.8	31,203.0	36,406.8	42,881.4
ការវិនិយោគដោយផ្ទាល់ពីបរទេសលំហូរចូលសុទ្ធ	3,391.0	3,451.3	4,042.3	4,875.9
ថវិកាបម្រុងផ្លូវការសរុប	19,917.9	20,810.4	22,049.9	23,532.1
(ចំនួនខែនាំចូល)	9.0	8.1	7.5	7.1
គណនីចរន្ត (ភាគរយនៃ ផសស)	-37.0	-24.7	-18.6	-14.9
អត្រាប្តូរប្រាក់ (គិតជាមធ្យម រៀល/ដុល្លារ)	4,100.0	4,150.0	4,110.0	4,100.0
បំណុល និងសេវាបំណុល				
បំណុលសាធារណៈសរុប (ភាគរយនៃ ផសស)	35.0	35.9	35.6	35.3
ផសស ដុល លានដុល្លា	26,908.6	29,789.9	32,873.7	36,015.1

ប្រភព៖ ការប៉ាន់ប្រមាណ និងការព្យាកររបស់អាជ្ញាធរកម្ពុជា និងបុគ្គលិកធនាគារពិភពលោក
សម្គាល់៖ e = ប៉ាន់ប្រមាណ; p = ការព្យាករ

ចិនបញ្ចេញសាច់ប្រាក់ 285.5 លានដុល្លារ (25 ភាគរយនៃចំនួនសរុប) និងធនាគារអភិវឌ្ឍអាស៊ីបានបញ្ចេញសាច់ប្រាក់ 189 លានដុល្លារ (16 ភាគរយនៃចំនួនសរុប) (រូប 24)។ ការបញ្ចេញសាច់ប្រាក់សរុបបញ្ចូលគ្នាពីម្ចាស់បំណុលទាំងបីមានចំនួន 3/4 នៃការបញ្ចេញសាច់ប្រាក់កម្ចីសរុបក្នុងឆ្នាំ 2021។

ទោះជាបំណុលសាធារណៈរបស់កម្ពុជាបច្ចុប្បន្នមានតែបំណុលខាងក្រៅប្រទេសក្តី ទីផ្សារបំណុលក្នុងស្រុកក៏កំពុងត្រូវបានបង្កើតឡើងដែរ។ លើចំណុចនេះ ក្របខណ្ឌគោលនយោបាយដំបូងសម្រាប់ការចេញប័ណ្ណភាគហ៊ុនរដ្ឋាភិបាល ដែលជាឧបករណ៍បំណុលក្នុងស្រុកទើបត្រូវបានបង្កើតថ្មី ត្រូវបានអនុម័តក្នុងខែតុលា ឆ្នាំ2021 ។ នៅខែមីនា ឆ្នាំ2022 ប្រកាសស្តីពីការចេញប័ណ្ណភាគហ៊ុនរដ្ឋាភិបាលត្រូវបានចុះហត្ថលេខា។ ប្រកាសនេះធ្វើនិយ័តកម្មលើការចេញ និងការជួញដូរប័ណ្ណភាគហ៊ុនរដ្ឋាភិបាលគិតជាប្រាក់រៀល នៅក្នុងលក្ខណៈប្រកបដោយតម្លាភាព គណនេយ្យភាព ប្រសិទ្ធផល និងប្រសិទ្ធភាព ហើយស្របពេលជាមួយគ្នានោះក៏ធានានិរន្តរភាពការគ្រប់គ្រងបំណុលសាធារណៈផងដែរ។ វិនិយោគិនដែលជាគោលដៅក្រោមក្របខណ្ឌគោលនយោបាយនេះរួមមាន ធនាគារពាណិជ្ជ ស្ថាប័នទទួលប្រាក់បញ្ញើមីក្រូហិរញ្ញវត្ថុ និងវិនិយោគិនដទៃទៀត។ ការដាក់ឱ្យមានប័ណ្ណភាគហ៊ុនរដ្ឋាភិបាល នឹងជួយធ្វើពិពិធកម្មប្រភពផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានជាបណ្តើរៗ ដោយងាកឆ្ពោះទៅរកបំណុលសាធារណៈក្នុងស្រុក ហើយស្របពេលជាមួយគ្នានោះក៏លើកកម្ពស់ការសន្សំក្នុងប្រទេសផងដែរ។ ការដាក់ឱ្យមានប័ណ្ណភាគហ៊ុនរដ្ឋាភិបាលនេះក៏ជួយកាត់បន្ថយសេដ្ឋកិច្ចដុល្លារូបនីយកម្មផងដែរ។

បើទោះជាបំណុលសាធារណៈកើនឡើងក្តី ហានិភ័យនៃភាពតានតឹងផ្នែកបំណុលនៅមានកម្រិតទាប

ការវិភាគនិរន្តរភាពបំណុលដែលបានធ្វើឡើងរួមគ្នាដោយធនាគារ/មូលនិធិរូបិយវត្ថុអន្តរជាតិ ត្រូវបានធ្វើឡើងក្នុងឆ្នាំ2021 ដែលបានបង្ហាញឱ្យឃើញថា ប្រទេសកម្ពុជាមានហានិភ័យទាបលើភាពតានតឹងផ្នែកបំណុលខាងក្រៅ និងបំណុលជាទូទៅ[18]។ សុវត្ថិភាពមានបំណុលបច្ចុប្បន្នមានភាពស៊ីសង្វាក់ជាមួយចំណាត់ប្រភេទកម្រិតមធ្យម។ សេណារីយ៉ូម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ចកម្រិតដើមគ្រាបង្ហាញឱ្យឃើញពីការចាកចេញពីកំណើនសេដ្ឋកិច្ចការនាំចេញ (ជាពិសេស វិស័យទេសចរណ៍) និងចំណូល ដែលបណ្តាលមកពីការប៉ះទង្គិចដោយជំងឺកូវីដ19។ សមាមាត្រសរុបរវាងបំណុលធៀបជាមួយ ផសស ត្រូវបានព្យាករណ៍ថានឹងកើនឡើងប្រមាណ 5 ភាគរយក្នុងរយៈពេលមួយទសវត្សរ៍ខាងមុខ។ ជាទូទៅ ការវិភាគបង្ហាញថា ហានិភ័យទូទៅនៃភាពតានតឹងបំណុលមានកម្រិតទាប ប៉ុន្តែ និរន្តរភាពបំណុលមានភាពងាយរងគ្រោះចំពោះការប៉ះទង្គិចធ្ងន់ធ្ងរបន្ថែមទៀតចំពោះការនាំចេញ និងកំណើនសេដ្ឋកិច្ច។ ការរកឃើញទាំងអស់នេះបង្កើនសារៈសំខាន់នៃការអនុវត្តកំណែទម្រង់ ដើម្បីបង្កើនភាពធន់នៃសេដ្ឋកិច្ចចំពោះការប៉ះទង្គិចធ្ងន់ធ្ងរពីខាងក្រៅ និងជំរុញការនាំចេញ និងពិពិធកម្មសេដ្ឋកិច្ច ព្រមទាំងកិច្ចខិតខំដើម្បីកៀរគរចំណូលសារពើពន្ធ និងពង្រឹងការគ្រប់គ្រងហិរញ្ញវត្ថុសាធារណៈបន្ថែមទៀត។

ទស្សនវិស័យ

កំណើន ផសស ពិតរបស់កម្ពុជាត្រូវបានព្យាករណ៍ថានឹងមានចំនួន 4.5 ភាគរយក្នុងឆ្នាំ 2022 (តារាង 3)។ ការព្យាករពីការថយចុះកំណើនសេដ្ឋកិច្ច បង្ហាញអំពីផលប៉ះពាល់ដែលត្រូវបានព្យាករណ៍ទុកអំពីស្ថានភាពមិនល្អផ្នែកពាណិជ្ជកម្ម ដោយសារការឡើងតម្លៃប្រេង ការថយចុះផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចនៅសហរដ្ឋអាមេរិក ដែលជាទីផ្សារនាំចេញធំជាងគេបំផុតរបស់កម្ពុជា និងកំណើនសេដ្ឋកិច្ចយឺតយ៉ាវនៅប្រទេសចិន។ លើសពីនេះទៀត គន្លងសេដ្ឋកិច្ចបន្តពឹងផ្អែកលើរលកវីរុស។ អាស្រ័យដោយមានវឌ្ឍនភាពជាបន្តរហូតលើការចាក់ថ្នាំបង្ការ ការបន្ធូរបន្ថែមទៀតសម្រាប់ការរឹតបន្តឹងការធ្វើដំណើរ គាំទ្រដល់ការបង្កើនសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ច និងការងារ។ សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រទេសត្រូវបានរំពឹងថានៅតែមានភាពរឹងមាំ ដែលរួមចំណែកទៅការងើបឡើងវិញរបស់សេដ្ឋកិច្ច។

សម្រាប់រយៈពេលមធ្យម សេដ្ឋកិច្ចត្រូវបានរំពឹងថា នឹងមាននិន្នាការត្រឡប់ទៅសក្តានុពលវិញ ដោយមានការលូតលាស់ក្នុងអត្រាប្រមាណ 6 ភាគរយ។ ច្បាប់ថ្មីស្តីពីការវិនិយោគ រួមជាមួយនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីកម្ពុជាចិន និងភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយថ្នាក់តំបន់ ដែលទើបបានទទួលការអនុម័តថ្មីៗនេះ ត្រូវបានរំពឹងថានឹងជួយជំរុញការវិនិយោគ និងពាណិជ្ជកម្មនៅក្នុងឆ្នាំខាងមុខ។ ស្រដៀងគ្នានេះដែរ ពាណិជ្ជកម្មនិងការវិនិយោគនឹងត្រូវបានជំរុញបន្ថែមទៀត នៅពេលកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីរវាងកម្ពុជា និងសាធារណរដ្ឋកូរ៉េ បានទទួលការអនុម័ត។ ទោះយ៉ាងនេះក្តី ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាននៃវីរុសកូរ៉ូណាមកលើការងារ និងសុខុមាលភាព ត្រូវបានរំពឹងថានឹងនៅតែបន្ត នៅពេលដែលវិស័យសេវាកម្ម ជាពិសេស វិស័យធ្វើដំណើរ ទេសចរណ៍ និងឧស្សាហកម្មបដិសណ្ឋារកិច្ច ត្រូវបន្តប្រឈមជាមួយខ្យល់បោកបក់ដ៏អូសបន្លាយនេះ។

បញ្ហាប្រឈម និងហានិភ័យ

ហានិភ័យកំណត់ដោយការព្យាករ ងាកទៅរកស្ថានភាពលំបាក។ ថ្វីបើសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចក្នុងស្រុកមានភាពរឹងមាំ ដោយទទួលបានការគាំទ្រដោយការដកការរឹតបន្តឹងលើការធ្វើដំណើក្តី ប៉ុន្តែ ការងើបឡើងវិញរបស់សេដ្ឋកិច្ចបានជួបឧបសគ្គដោយការថយចុះតម្រូវការសកល និងការប៉ះទង្គិចធ្ងន់ធ្ងរលើតម្លៃទំនិញសកល។ ជាពិសេស ផលិតកម្មដែលមានគោលដៅនាំចេញរបស់កម្ពុជា ត្រូវបានរំពឹងថានឹងជួបបញ្ហានៅប៉ុន្មានខែខាងមុខ ដោយមានបរិយាកាសខាងក្រៅមិនអំណោយផល និងស្ថិតក្រោមសំពាធពីបញ្ហាសេដ្ឋកិច្ចនៅសហរដ្ឋអាមេរិក។ គោលនយោបាយកូវីដកម្រិតសូន្យ និងការយឺតយ៉ាវផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចជារចនាសម្ព័ន្ធនៅក្នុងប្រទេសចិន ដែលជាប្រភពធំជាងគេបំផុតនៃការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេសរបស់ប្រទេសកម្ពុជា ត្រូវបានរំពឹងថានឹងធ្វើឲ្យមានការលំបាកដល់ការវិនិយោគ។ ការងើបឡើងវិញដែលមិនអាចគ្រប់គ្រងបាននៃវីរុសអូមីក្រុង ឬមេរោគបម្លែងថ្មី អាចរំខានដល់ការងើបឡើងវិញនៃសេដ្ឋកិច្ច។ ថ្វីបើកម្ពុជានៅរក្សាស្ថានភាពគោលនយោបាយ ដែលថា ប្រសិនបើហានិភ័យនេះកើតមាន អាចប្រើទ្រនាប់សារពើពន្ធរបស់ខ្លួន ដែលបានថយចុះបន្ទាប់ពី

18 របាយការណ៍របស់បុគ្គលិកមូលនិធិរូបិយវត្ថុអន្តរជាតិ ឆ្នាំ ២០២១ ចំណុច IV ស្តីពីការវិភាគពីនិរន្តរភាពនៃបំណុលhttps://www.imf.org/ en/ Publications/CR/Issues/2021/12/08/Cambodia-2021-Article-IV-Consultation-Press-Release-and-Staff-Report-510848.

ការផ្តល់អន្តរាគមន៍សារពើពន្ធជាច្រើនឆ្នាំនោះ។ លើសពីនេះទៀត កំណើនឥណទានខ្ពស់ និងការប្រមូលផ្តុំនៃឥណទានក្នុងស្រុក នៅក្នុងវិស័យសំណង់ និងអចលនទ្រព្យ នៅតែជាហានិភ័យចម្បងសម្រាប់ស្ថិរភាពហិរញ្ញវត្ថុរបស់កម្ពុជា។

ប្រទេសកម្ពុជាបច្ចុប្បន្នកំពុងទប់ទល់នឹងការឡើងតម្លៃអាហារ និងតម្លៃប្រេងជាគំហុក។ ការកើនឡើងនៃតម្លៃថាមពល និងអាហារ បានធ្វើឱ្យមានអតិផរណាមានកម្រិតកាន់តែខ្ពស់។ សម្ពាធអតិផរណាត្រូវបានរំពឹងថាបន្តកើតមាន ដោយសារតែជម្លោះរវាងប្រទេសរុស្ស៊ីជាមួយអ៊ុយក្រែន ដែលបានរំខានដល់ជាប្រភពនៃការផ្គត់ផ្គង់ប្រេង និងស្រូវសាឡី។ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាននៃការឡើងថ្លៃប្រេងឥន្ធនៈមកលើអតិផរណាក្នុងប្រទេសកម្ពុជា មានភាពខ្លាំងក្លា ដោយសារតែថ្លៃចំណាយលើការដឹកជញ្ជូនខ្ពស់ ដែលបង្ហាញថា ការឡើងតម្លៃអាចមានផលប៉ះពាល់ខ្លាំងមកលើសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ច ដោយដាក់សម្ពាធលើថវិកាគ្រួសារ។ ឥទ្ធិពលផ្នែកចំណូលប៉ះពាល់ដល់តម្រូវការរបស់អ្នកប្រើប្រាស់ និងថ្លៃធាតុចូលខ្ពស់ជាងមុន អាចបង្កការលំបាកដល់ផលិតកម្ម។

ជម្រើសគោលនយោបាយ

ដើម្បីរក្សាសន្ទុះនៃការងើបឡើងវិញនៃសេដ្ឋកិច្ច ចាំបាច់ត្រូវបន្តកិច្ចខិតខំដើម្បីទប់ស្កាត់ការចម្លងមេរោគកូវីដ 19។ ដោយបានទទួលការគាំទ្រពីអង្គការសុខភាពពិភពលោក អាជ្ញាធរកម្ពុជាកំពុងបង្កើតការឃ្លាំមើលតាមដាន ដោយមានការចូលរួមពីសហគមន៍ ដើម្បីបង្កើនការពិនិត្យរកមេរោគតាំងពីដំបូង។ លើសពីនេះទៀត គោលការណ៍ណែនាំស្តីពីការដាក់បញ្ចូលសេវាជំងឺកូវីដ 19 ទៅក្នុងប្រព័ន្ធថែទាំសុខភាព ត្រូវបានដាក់ចេញ ហើយគ្រប់មូលដ្ឋានសុខាភិបាលទាំងអស់ត្រូវបានណែនាំឱ្យអនុវត្តន៍គោលការណ៍ណែនាំនេះទូទាំងប្រទេស។

ដោយសារតែស្ថានភាពនៃតម្រូវការពីខាងក្រៅនៅតែមិនមានភាពច្បាស់លាស់ ការបង្កើនទំនុកចិត្តទីផ្សារក្នុងស្រុកគឺជាការចាំបាច់ខ្លាំងណាស់។ ហេតុនេះ ជាការសំខាន់ត្រូវបង្កើនទំនុកចិត្តរបស់អ្នកវិនិយោគនៅក្នុងស្រុក ដើម្បីជំរុញសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចក្នុងស្រុក។ ការទាញយកប្រយោជន៍ពីបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ដែលទើបបានស្តារឡើងវិញថ្មីៗក្នុងខេត្តសៀមរាប និងខេត្តព្រះសីហនុ ក៏ដូចជា ផ្លូវល្បឿនលឿន តភ្ជាប់រវាងរាជធានីភ្នំពេញជាមួយនឹងខេត្តព្រះសីហនុ (ដែលត្រូវបានរំពឹងថានឹងត្រូវបញ្ចប់រួចរាល់ និងដាក់ឱ្យដំណើរការនៅឆមាសទីពី ឆ្នាំ 2022) ជួយទាក់ទាញការវិនិយោគឯកជនបន្ថែមទៀតក្នុងវិស័យទេសចរណ៍ ហើយស្របពេលជាមួយគ្នានោះក៏អនុវត្តយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍទេសចរណ៍ ដូចជា ផែនការមេអភិវឌ្ឍទេសចរណ៍ខេត្តសៀមរាប សម្រាប់ឆ្នាំ 2021-35 នឹងអាចជួយបន្ថែមទៀតបាន។ នៅពេលដែលប្រទេសកម្ពុជាបន្តដកការរឹតបន្តឹងការធ្វើដំណើរទាំងអស់ ភ្ញៀវអន្តរជាតិនឹងវិលត្រឡប់មកវិញ ដែលជាការចូលរួមចំណែកក្នុងការងើបឡើងវិញនៃឧស្សាហកម្មទេសចរណ៍ និងបដិសណ្ឋារកិច្ច។

ចាំបាច់ត្រូវមានការខិតខំបន្ថែមទៀតដើម្បីបង្កើនការនាំចេញទំនិញកសិកម្មរបស់កម្ពុជា ដើម្បីបង្កើនអត្ថប្រយោជន៍ពីកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីទ្វេរភាគី និងពហុភាគី ដែលទើបបានទទួលការអនុម័តនាពេលថ្មីៗ ដែលរួមមានកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីកម្ពុជាចិន និងភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយថ្នាក់តំបន់។ លើចំណុចនេះ ការលើកទឹកចិត្តដែលផ្តល់ជូននៅក្នុងច្បាប់វិនិយោគថ្មី ដើម្បីគាំទ្រដល់ការកែច្នៃផលិតផលកសិកម្ម និងសង្វាក់តម្លៃកសិកម្ម ដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់។ ស្របពេលដែលតម្លៃទំនិញកសិកម្មកម្ពុជានៅកសិដ្ឋាននៅតែមានតម្លៃប្រកួតប្រជែងក្តី ប៉ុន្តែ អត្រាការប្រាក់សម្រាប់ប្រាក់កម្ចី ថ្លៃចំណាយអគ្គិសនីសម្រាប់ឧស្សាហកម្មកែច្នៃកសិកម្ម និងថ្លៃចំណាយភស្តុភារ និងការដឹកជញ្ជូនសម្រាប់ការនាំចេញទំនិញកសិកម្ម ពុំមានភាពប្រកួតប្រជែងទេ។ ខុសប្លែកពីផលិតផលអេឡិចត្រូនិក ឧបករណ៍ និងគ្រឿងបន្លាស់ ទំនិញកសិកម្មជាទំនិញធ្ងន់ និងមានតម្លៃទាបធៀបជាមួយទំនិញដទៃទៀត ដែលរងផលប៉ះពាល់យ៉ាងខ្លាំងពីកំណើនថ្លៃចំណាយនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ។

ហេតុដូច្នេះ ចាំបាច់ត្រូវមានខិតខំបន្ថែមទៀតដើម្បីបង្កើនការសម្របសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម ហើយស្របពេលជាមួយគ្នានោះក៏អនុវត្តតំណភ្ជាប់មធ្យោបាយធ្វើដំណើរច្រើនប្រភេទផងដែរ។ ចំណុចនេះមានសារៈសំខាន់ជាពិសេសសម្រាប់ការនាំចេញទំនិញកសិកម្មរបស់កម្ពុជា ប្រសិនបើកម្ពុជាព្យាយាមទាញប្រយោជន៍ឱ្យបានពេញលេញពីកិច្ច ព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីកម្ពុជាចិន និងភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយថ្នាក់តំបន់។ ក្នុងពេលដំណាលគ្នានេះដែរ ជាការចាំបាច់ត្រូវបន្តដោះស្រាយភាពរាំងស្ទះនៅខាងផ្នែកផ្គត់ផ្គង់ទំនិញតាមរយៈការកាត់បន្ថយថ្លៃចំណាយនៃការធ្វើអាជីវកម្ម ថ្លៃថាមពល និងការផ្តល់អាជ្ញាប័ណ្ណ ដោយនៅពេលជាមួយគ្នានោះក៏ត្រូវបង្កើនលទ្ធភាពទទួលបានហិរញ្ញវត្ថុជាពិសេស សម្រាប់វិស័យនាំចេញ ដើម្បីធ្វើឱ្យកម្ពុជាមានភាពប្រកួតប្រជែងឡើងវិញ។ លើសពីនេះទៀត កត្តាគោលនយោបាយដ៏សំខាន់មួយគឺត្រូវទាញប្រយោជន៍ពីលំហូរចូលនៃការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេសដែលមានភាពរឹងមាំ។ ទំនាក់ទំនងរវាងការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស ជាមួយនឹងសហគ្រាសខ្នាតតូច និងខ្នាតមធ្យមក្នុងស្រុក ក៏ចាំបាច់ត្រូវពង្រឹងបន្ថែមទៀត ដើម្បីជំរុញដល់ការបង្កើតការងារ និងកំណើនសេដ្ឋកិច្ច។

ចាំបាច់ត្រូវមានវិធានការដើម្បីកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ជាអវិជ្ជមាននៃការឡើងតម្លៃប្រេង អាស្រ័យទៅលើវិសាលភាពនៃការឡើងតម្លៃនោះ។ ការជួយជ្រោមជ្រែង និងការគាំទ្រ ដែលផ្តោតគោលដៅជាក់លាក់ ទំនងមានប្រសិទ្ធភាពចំណាយខ្ពស់ជាងវិធានការកាត់បន្ថយពន្ធប្រេងឥន្ធនៈដែលគ្របដណ្តប់ជាទូទៅ និងអនុវត្តដោយទូលំទូលាយ។ លើចំណុចនេះ គួរពិចារណាធ្វើយ៉ាងណាឱ្យមានវិធានការជំនួយសង្គម ដែលមានគោលដៅជាក់លាក់ថែមទៀត ដោយតម្រង់ឆ្ពោះទៅកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់មកលើអ្នកដែលមានតម្រូវការខ្ពស់ជាងគេបំផុត ជាពិសេសគ្រួសារងាយរងគ្រោះ កសិករក្រីក្រ និងសហគ្រាសតាមគ្រួសារខ្នាតតូច និងខ្នាតមីក្រូ។ សម្ពាធអតិផរណាកើនឡើងកំពុងបង្កឱ្យមានបញ្ហាប្រឈមផ្នែកគោលនយោបាយធ្ងន់ធ្ងរសម្រាប់អាជ្ញាធរកម្ពុជា។ ចុងក្រោយ ជាការសំខាន់ដែលធនាគារកណ្តាលត្រូវបន្តព្យាយាមរក្សាស្ថិរភាពអត្រាប្តូរប្រាក់។ សម្រាប់រដ្ឋាភិបាល ជាការសំខាន់ដែលត្រូវចៀសវាងការធ្វើឲ្យមានតម្រូវការសរុបហួសកម្រិត ដែលអាចធ្វើឱ្យមានសម្ពាធអតិផរណាក្នុងស្រុកមិនចាំបាច់ បន្ថែមពីលើសម្ពាធអតិផរណាដែលនាំចូលពីក្រៅប្រទេស។ លទ្ធភាពនៃការមានអតិផរណាខ្ពស់រយៈពេលយូរ និងកំណើនយ៉ាងគំហុកនៃអត្រាការប្រាក់សកល មានផលប៉ះពាល់ខ្លាំងសម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជាដែលមានសេដ្ឋកិច្ចដុល្លាររូបនីយកម្មខ្ពស់នោះ។

អត្ថបទផ្តោតពិសេស ៖ ផលប៉ះពាល់លើសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទំនិញនៅក្រោយការរាតត្បាតជំងឺជាសកល ៖ យុទ្ធសាស្ត្រដើម្បីកាត់បន្ថយថ្លៃចំណាយផ្នែកភ័ស្តុភារ

អត្ថបទផ្តោតពិសេស៖ ផលប៉ះពាល់លើសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទំនិញក្រោយការរាតត្បាតជំងឺជាសកល ៖ យុទ្ធសាស្ត្រដើម្បីកាត់បន្ថយថ្លៃចំណាយផ្នែកភ័ស្តុភារ[19]

សេចក្តីសង្ខេប

អត្ថបទផ្តោតជាពិសេសនេះ វាយតម្លៃទៅលើផលប៉ះពាល់ខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់លំហូរពាណិជ្ជកម្ម និងការបញ្ជូនទំនិញរបស់កម្ពុជា នៅពេលចាប់ផ្តើមមានការរាតត្បាតជាសាកលនៃជំងឺកូវីដ-19 និងការរៀបចំយុទ្ធសាស្ត្រផ្សេងៗទៀត ដើម្បីពង្រឹងគុណសម្បត្តិប្រកួតប្រជែងរបស់កម្ពុជា ក្នុងការស្តារសេដ្ឋកិច្ចឡើងវិញឱ្យកាន់តែរឹងមាំ និងឆាប់រហ័ស។ អត្ថបទផ្តោតជាពិសេសនេះ ក៏បានបង្ហាញអំពីកត្តាជំរុញនានាដែលធ្វើឱ្យកម្ពុជាមានថ្លៃចំណាយផ្នែកភ័ស្តុភារខ្ពស់ ព្រមទាំងបង្ហាញអំពីវិធានការជាក់លាក់ដែលអាចជួយដល់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាក្នុងការតាក់តែងយុទ្ធសាស្ត្រ ដើម្បីដោះស្រាយតំណភ្ជាប់ផ្សេងៗដែលមានលក្ខណៈទន់ខ្សោយនៅក្នុងខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទំនិញ។ ការរាតត្បាតជាសាកលនៃជំងឺកូវីដ-19 បានជះផលប៉ះពាល់ និងធ្វើឱ្យរំខានដល់ខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទំនិញជាសាកល ដោយពុំទាន់មានសញ្ញាណាមួយបង្ហាញឱ្យច្បាស់លាស់ថា ការរំខានទាំងនេះ អាចថមថយចុះទៅវិញនៅពេលណាឡើយ។[20] នៅក្នុងបរិបទនេះ វាកាន់តែមានភាពចាំបាច់ជាបន្ទាន់ថែមទៀត ដែលតម្រូវឱ្យមានកំណែទម្រង់បែបផ្លាស់ប្តូរ ដោយហេតុថា សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាបានធ្លាក់ចុះចំនួនប្រមាណ 3.1 ក្នុងឆ្នាំ 2020 ដោយក្នុងនោះ សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចសំខាន់ៗដូចជាវិស័យនាំចេញ និងវិស័យទេសចរណ៍ជាដើមបានរងផលប៉ះពាល់យ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរ។[21] នៅដើមឆ្នាំ 2020 រោងចក្រកាត់ដេររាប់រយរោងចក្រត្រូវបានផ្អាកប្រតិបត្តិការ ដោយសារតែមានការរំខានចំពោះការនាំចូលវត្ថុធាតុដើមពីប្រទេសចិន។ ប្រទេសកម្ពុជាគឺជាប្រទេសនាំចេញដ៏សំខាន់មួយនៃផលិតផលទំនិញកសិកម្ម ជាពិសេសគឺ អង្ករ ហើយបញ្ហាកង្វះខាតកុងតឺន័របណ្តោះអាសន្ន បានជះផលប៉ះពាល់យ៉ាងខ្លាំងចំពោះការនាំចេញអង្កររបស់កម្ពុជា ជាពិសេសការនាំចេញអង្ករទៅកាន់ប្រទេសអឺរ៉ុប។ ផលិតផលទំនិញកសិកម្ម ជាពិសេស គឺផលិតផលអង្ករដែលជាផលិតផលមានទម្ងន់ធ្ងន់ និងមានតម្លៃថោកបើប្រៀបជាមួយផលិតផលដទៃទៀត ដូចជាគ្រឿងអេឡិចត្រូនិកជាដើម គឺត្រូវរងការប៉ះទង្គិចយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរពីការឡើងថ្លៃសេវាបញ្ជូនទំនិញតាមសមុទ្រ។ ថ្វីបើមានការព្យាករថា សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា នឹងងើបឡើងវិញក្នុងអត្រា 4,5 ភាគរយក្នុងឆ្នាំ 2022 យ៉ាងណាក្តី ប៉ុន្តែកំណើនសេដ្ឋកិច្ចរយៈពេលវែងត្រូវពឹងអាស្រ័យលើជម្រើស និងកំណែទម្រង់គោលនយោបាយសាធារណៈ ដើម្បីធានាឱ្យមានការងើបឡើងវិញយ៉ាងឆាប់រហ័សសម្រាប់វិស័យពាណិជ្ជកម្មរបស់ប្រទេស។

ការធ្វើសមាហរណកម្មកាន់តែច្រើនឡើងទៅក្នុងខ្សែសង្វាក់តម្លៃថ្នាក់តំបន់ និងជាសាកល បានធ្វើឱ្យភ័ស្តុភារ និងខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទំនិញក្លាយជាសសរស្តម្ភដ៏សំខាន់សម្រាប់យុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍរបស់កម្ពុជា និងជាបុរេលក្ខខណ្ឌដ៏សំខាន់ ដើម្បីឈានទៅទទួលបានមុខងារជាប្រទេសមានចំណូលខ្ពស់ជាងនេះ។ ប្រទេសកម្ពុជារក្សាបាននូវអត្រាកំណើនសេដ្ឋកិច្ចប្រចាំឆ្នាំជាមធ្យមចំនួន 7,6 ភាគរយ នៅចន្លោះចាប់ពីឆ្នាំ 1995 ដល់ឆ្នាំ 2019 នៅមុនពេលទទួលរងផលប៉ះពាល់ពីការរាតត្បាតជំងឺជាសាកល ជាហេតុធ្វើឱ្យកម្ពុជាក្លាយជាសេដ្ឋកិច្ចដែលលូតលាស់លឿនជាងគេបំផុតមួយក្នុងពិភពលោក។ សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាបានឈានឡើងក្លាយជាប្រទេសមានចំណូលមធ្យមកម្រិតទាបនៅឆ្នាំ 2015។ កំណើនសេដ្ឋកិច្ចដ៏ឆាប់រហ័សនេះ ត្រូវបានរុញច្រានដោយវិស័យផលិតផលសម្លៀកបំពាក់ ទេសចរណ៍ ហើយថ្មីៗនេះ ក៏មានការចូលរួមចំណែកពីវិស័យសំណង់ និងអចលនទ្រព្យផងដែរ។ ថ្វីបើនេះ វាជាលទ្ធផលគួរជាទីស្ញើចសរសើរក្តី ប៉ុន្តែសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជានៅមានកង្វះខាតមូលដ្ឋានពិពិធកម្ម។ អស់រយៈពេលជាច្រើនទសវត្សរ៍មកនេះ ការនាំចេញរបស់កម្ពុជា គឺពឹងអាស្រ័យយ៉ាងខ្លាំងតែទៅលើផលិតផលចម្បងបីមុខប៉ុណ្ណោះ ពោលគឺ៖ សម្លៀកបំពាក់ ផលិតផលិតផលសម្រាប់ធ្វើដំណើរ និងស្បែកជើង (GTF) ដែលផលិតផលទាំងបីប្រភេទនេះ បានរួមបញ្ចូលគ្នារហូតដល់ 65 ភាគរយនៃការនាំចេញទំនិញសរុប។

ថ្វីបើវឌ្ឍនភាពយឺតយ៉ាវរបស់កម្ពុជាក្នុងការឈានទៅធ្វើពិពិធកម្មបន្ថែមទៀត អាចមានការពាក់ព័ន្ធពីកត្តាផ្សេងៗទៀតក្តី ប៉ុន្តែថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារនៅតែខ្ពស់ និងខ្សែបណ្តាញសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទំនិញនៅតែទន់ខ្សោយ ទាំងនេះគឺជាកត្តារាំងដ៏ធំមួយចំពោះភាពប្រកួតប្រជែងរបស់ប្រទេសកម្ពុជា។ ដោយសារពាណិជ្ជកម្ម ជាពិសេសគឺការនាំចេញ គឺជាក្បាលម៉ាស៊ីនដ៏សំខាន់មួយសម្រាប់កំណើនសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា ដំណោះស្រាយភ័ស្តុភារឆ្លាតវៃ និងការគ្រប់គ្រងខ្សែសង្វាក់ទំនិញប្រកបដោយប្រសិទ្ធផល គឺជាបុរេលក្ខខណ្ឌ ដើម្បីធានាឱ្យសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាមានលក្ខណៈប្រកួតប្រជែងសម្រាប់រយៈពេលវែង។ មានការរំពឹងថា ត្រឹមឆ្នាំ 2030 ក្រុមហ៊ុននានារបស់កម្ពុជា នឹងផ្លាស់ទីទំនិញតាមរយៈផ្លូវល្បឿនលឿន កំពង់ផែ អាកាសយានដ្ឋាន និងឃ្លាំង ក្នុងបរិមាណបួនដងច្រើនជាងនាពេលបច្ចុប្បន្ន។[22] ទោះយ៉ាងនេះក្តី ប៉ុន្តែថ្លៃចំណាយផ្នែកភ័ស្តុភារធៀបជាមួយផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប (ផសស) របស់ប្រទេស គឺមានអត្រាខ្ពស់គួរឱ្យកត់សម្គាល់

19 អត្ថបទផ្តោតជាពិសេសនេះ ត្រូវបាននិពន្ធ និងរៀបចំក្រោមការដឹកនាំរបស់ Cordula Rastogi និង Sodeth Ly ដោយមានការចូលរួមចំណែកពីសាស្ត្រាចារ្យ Ruth Banomyong, Paul Apthron, Paitoon Varadejsatitwong, Daria Ulybina, Lucie Wuester, Satya Prasad Sahu, និង Kimyean Ky។ អ្នកនិពន្ធសូមថ្លែងអំណរគុណចំពោះ Sadig Aliyev, Chanin Manopiniwes, និង Heidi Stensland ដែលបានផ្តល់មតិ និងយោបល់ ព្រមទាំងអរគុណចំពោះ Diane Stamm ដែលបានកែសម្រួលអត្ថបទនេះ។

20 ធនាគារពិភពលោកឆ្នាំ 2022។

21 អង្គការអភិវឌ្ឍន៍ឧស្សាហកម្មនៃអង្គការសហប្រជាជាតិ ឆ្នាំ ២០២០។ ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់នៃជំងឺកូវិដ១៩ មកលើក្រុមហ៊ុនកម្មន្តសាលកម្ពុជា សូមមើល https://www.unido.org/sites/default/files/files/2021-03/UNIDO%20COVID19%20Assessment_ Cambodia_FINAL.pdf.

22 ធនាគារពិភពលោក ឆ្នាំ 2018

ជាងបណ្តាប្រទេសអាស៊ានដែលមានស្ថានភាពប្រហាក់ប្រហែលនឹងកម្ពុជា ដែលត្រូវបានប៉ាន់ប្រមាណប្រហែលជា 26,43 ភាគរយនៃ ផសស ក្នុងឆ្នាំ 2020។ ដោយឡែក ថ្លៃចំណាយសរុបនៃការធ្វើសារពើភណ្ឌ ដែលសំដៅទៅលើថ្លៃចំណាយក្នុងការធ្វើសារពើភណ្ឌ គឺមានអត្រាខ្ពស់ជាខ្លាំងក្នុងប្រទេសកម្ពុជាក្នុងតម្លៃប៉ាន់ប្រមាណស្មើនឹង 13 ភាគរយនៃ ផសស (2020) ដែលមានន័យថា វាមានភាពមិនច្បាស់លាស់ក្នុងកម្រិតខ្ពស់មួយនៅក្នុងខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទំនិញ។

ការបង្កើនភាពជឿជាក់ និងទុកចិត្តនៃខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ និងគុណភាពសេវា គឺជាគន្លឹះដ៏សំខាន់ ដើម្បីលើកកម្ពស់លទ្ធផលផ្នែកភ័ស្តុភាររបស់កម្ពុជា ព្រោះថា ភាពអាចព្យាករទុកជាមុនបាន គឺមិនត្រឹមតែពាក់ព័ន្ធជាមួយពេលវេលា និងថ្លៃចំណាយតែប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែក៏ជាសមាសធាតុមួយនៅក្នុងគុណភាពនៃការបញ្ជូនទំនិញផងដែរ។ មូលហេតុមួយចំនួនដែលបង្កឱ្យមានភាពយឺតយ៉ាវ ឬភាពមិនអាចជឿទុកចិត្តបាន គឺជាបញ្ហាដែលអាចដោះស្រាយបានតាមរយៈអន្តរាគមន៍ពីរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ដូចជាបញ្ហាគុណភាពសេវា ឬថ្លៃចំណាយ និងល្បឿននៃដំណើរការបំពេញបែបបទគយ។ ប៉ុន្តែបញ្ហាដទៃទៀត ដូចជាផ្លូវដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមសមុទ្រដោយប្រយោល និងកំពង់ផែផ្ទេរទំនិញនៅក្នុងតំបន់ គឺជាបញ្ហាស្ថិតនៅក្រៅសង្វាក់ការផ្គត់ផ្គង់នៅក្នុងស្រុក ហើយមិនមែនស្ថិតនៅក្រោមការគ្រប់គ្រងរបស់កម្ពុជាទេ។ ការបង្កើនភាពជឿជាក់ឱ្យកាន់តែខ្លាំងឡើងនៅក្នុងខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទំនិញ អាចជួយបង្កើនគុណសម្បត្តិប្រកួតប្រជែងរបស់កម្ពុជាជាមួយប្រទេសដទៃ ជាពិសេសនៅក្នុងស្ថានភាពដែលមានភាពមិនច្បាស់លាស់កាន់តែច្រើនឡើង ហើយដែលអ្នកបញ្ជូនទំនិញជាច្រើនសុខចិត្តបង់ថ្លៃខ្ពស់ដើម្បីទទួលបានការបញ្ជូនទំនិញដែលទុកចិត្តបាន។

អត្ថបទផ្តោតជាពិសេសនេះ សន្និដ្ឋានថា យុទ្ធសាស្ត្រដែលផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់លើការកាត់បន្ថយថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារនៅថ្នាក់ជាតិ និងយុទ្ធសាស្ត្រដើម្បីដោះស្រាយខ្សែសង្វាក់ទំនាក់ទំនងផ្គត់ផ្គង់ទំនិញដែលមានភាពទន់ខ្សោយក្នុងប្រទេសកម្ពុជា គឺជាការឆ្លើយតបផ្នែកគោលនយោបាយដ៏ប្រសើរបំផុតចំពោះការប៉ះទង្គិចធ្ងន់ធ្ងរជាយថាហេតុនានា ដោយហេតុថា យុទ្ធសាស្ត្រទាំងនេះ មានគោលដៅដើម្បីបង្កើនប្រសិទ្ធផល ព្រមទាំងចូលរួមចំណែកដើម្បីពង្រឹងភាពធន់របស់ក្រុមហ៊ុននានា។ ខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទាំងអស់នោះបង្កើតទៅជាប្រព័ន្ធដែលមានលក្ខណៈប្រទាក់ក្រឡាគ្នាយ៉ាងចាក់ស្រេះ ដោយក្នុងនោះបើមានការរំខានណាមួយកើតមាននៅក្នុងកម្រិតណាមួយក្តី សុទ្ធសឹងតែអាចប៉ះពាល់បណ្តាញចែកចាយទាំងមូល។ ដូចគេបានដឹងច្បាស់ហើយថា ខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទំនិញអាចរឹងមាំទៅបានលុះត្រាណាតែផ្នែកដែលទន់ខ្សោយជាងគេបំផុតនៅក្នុងខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់នេះ មានភាពរឹងមាំ ហើយចំណុចនេះ មានសារៈសំខាន់ជាពិសេសសម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា ដោយបច្ចុប្បន្នវិស័យដឹកជញ្ជូន និងស្តុកទំនិញមានចំនួន 8 ភាគរយនៃ ផសស របស់ប្រទេស។[23] តាមការបង្ហាញរបស់របាយការណ៍ កត្តាជំរុញដែលត្រូវបានរាយការណ៍ថា ចូលរួមចំណែកធ្វើឱ្យមានថ្លៃចំណាយខ្ពស់ និងមានភាពមិនច្បាស់លាស់ រួមមាន ដូចជា៖

i. ថ្លៃប្រតិបត្តិការ និងថ្លៃដឹកជញ្ជូនខ្ពស់ រួមទាំងថ្លៃចំណាយក្រៅផ្លូវការផ្សេងៗទៀត។
ii. ការធ្វើផែនការអន្តរមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន និងភ័ស្តុភារដែលមានលក្ខណៈរាយប៉ាយ ដោយក្នុងនោះផ្លូវដែកដើរតួនាទីយ៉ាងតិចតួចបំផុត។
iii. ការចាត់ចែងបញ្ជូនទំនិញមានភាពកកស្ទះនិងយឺតយ៉ាវជាបន្តបន្ទាប់គ្នា នៅពេលដែរមានទំនិញច្រើន និង
iv. ដំណើរការគយស្វ័យប្រវត្តិកម្មដែលមើលទៅហាក់ដូចជាមិនសូវដំណើរការល្អ (ច្រកពណ៌បៃតង) និងសវនកម្មក្រោយពេលបំពេញបែបបទគយ កាន់តែធ្វើឱ្យមានផលប៉ះពាល់បន្ថែមទៀតដល់ដំណើរការនិងដល់ផលិតភាព។

ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធកម្ពុជានៅតែពុំទាន់អភិវឌ្ឍពេញលេញ ហើយលទ្ធផលផ្នែកភ័ស្តុភាររបស់កម្ពុជានៅទាបជាងបណ្តាប្រទេសដទៃទៀតនៅក្នុងតំបន់គួរឱ្យកត់សម្គាល់ ជាហេតុធ្វើឱ្យមានថ្លៃចំណាយខ្ពស់ជាងបណ្តាប្រទេសផ្សេងៗក្នុងតំបន់។ ថ្លៃចំណាយទាំងអស់នោះ មិនត្រឹមតែជាការចំណាយផ្នែកលុយកាក់តែប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែក៏រួមមានការខ្វះជំនឿជឿជាក់ (ហើយដែលជាលទ្ធផល ត្រូវចំណាយពេលរង់ចាំយូរ) ដែលជាប្រភពចម្បងនៃថ្លៃចំណាយផ្នែកភ័ស្តុភារ។ ជាទូទៅ ការផ្តួចផ្តើមក្នុងការគ្រប់គ្រងខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទំនិញតែងតែផ្តោតលើភាពជឿជាក់និងទំនុកចិត្ត រួមទាំងការធ្វើសារពើភណ្ឌ ការលើកកម្ពស់សេវាកម្ម ការបញ្ជូនទំនិញរហ័ស ការដាក់ទោសទាន់តាមកិច្ចសន្យា និងការលើកកម្ពស់ទៅលើការគ្រប់គ្រងផ្សេងៗទៀត ។ កិច្ចខិតខំរួមគ្នាធ្វើឡើងដោយរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ជាមួយវិស័យឯកជន និងដៃគូអភិវឌ្ឍ ត្រូវបានដាក់ឱ្យដំណើរការដើម្បីឆ្លើយតបចំពោះឧបសគ្គរាំងមួយចំនួន ដូចបានបញ្ជាក់ខាងលើ។ មានការអភិវឌ្ឍបន្ថែមទៀតមួយចំនួនដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមសំខាន់ៗដែលក្រុមហ៊ុនកម្ពុជាត្រូវជួបប្រទះ។នៅក្នុងវេទិការាជរដ្ឋាភិបាល-វិស័យឯកជនលើកទី 18 ប្រារព្ធឡើងនៅខែមីនា ឆ្នាំ 2019 រដ្ឋាភិបាលបានប្រកាសអំពីការផ្តួចផ្តើមគំនិតជាច្រើន ដើម្បីកាត់បន្ថយថ្លៃចំណាយផ្នែកភ័ស្តុភារ រួមមានជាឧទាហរណ៍ដូចជា ការដកកាំកុងត្រូលចេញពីច្រកត្រួតពិនិត្យតាមព្រំដែនផ្លូវគោក និងការដកកាំសាបចេញពីកំពង់ផែ។ ថ្មីៗនេះ រដ្ឋាភិបាលបានសម្ពោធដាក់ឱ្យដំណើរការ “ក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រ និងកម្មវិធីស្តារ និងជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាក្នុងការរស់នៅជាមួយកូវីដ-19 តាមគន្លងប្រក្រតីភាពថ្មីសម្រាប់ឆ្នាំ 2021-2023” ក្នុងបំណងដើម្បីស្ថាបនាមូលដ្ឋានគ្រឹះសម្រាប់កំណើនសេដ្ឋកិច្ច ផ្តោតគោលដៅលើពិពិធកម្ម និងភាពប្រកួតប្រជែង ព្រមទាំងដាក់ឱ្យមានការកែលម្អខ្សែត្រៀមជួរមុខ និងថ្នាក់កណ្តាលរបស់វិស័យភ័ស្តុភារ។

ហេតុដូច្នេះ រដ្ឋាភិបាលបានសង្កត់ធ្ងន់ជាថ្មីម្តងទៀតក្នុងការដោះស្រាយបញ្ហាថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារខ្ពស់ ហើយបច្ចុប្បន្នកំពុងត្រៀមរៀបចំផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយផ្នែកភ័ស្តុភារ និងអន្តរមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា (2022-2023)។ គោលបំណងរបស់ផែនការមេនេះ គឺដើម្បីកាត់បន្ថយថ្លៃចំណាយផ្នែកភ័ស្តុភារ និងធ្វើឱ្យសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទំនិញឆ្លងព្រំដែនកាន់តែមានតម្លាភាព ហើយមានដំណើរការដោយរលូត។ ផែនការមេនេះ ត្រូវបានបង្កើតឡើងដើម្បីជំរុញការអភិវឌ្ឍឱ្យមានប្រព័ន្ធចែកចាយកណ្តាល ដែលផ្តល់សេវាកម្មផ្នែកពាណិជ្ជកម្ម និងចលនាការបញ្ជូនទំនិញក្នុងស្រុកធ្វើឡើងតាមអ័ក្សសំខាន់ៗចំនួនបី (ពាយ័ព្យ អាគ្នេយ៍ និងនិរតី) ព្រមជាមួយ

23 OECD ឆ្នាំ 2022

តារាង S.ES.1៖ វិធានការគោលនយោបាយដើម្បីជំរុញកំណែទម្រង់ភ័ស្តុភារ និងខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទំនិញ

សម្រាប់រយៈពេលខ្លី (1-2 ឆ្នាំ)	រយៈពេលមធ្យមដល់រយៈពេលវែង (2-5 ឆ្នាំ)
បញ្ហា៖ ការទុកចំណេញហួសប្រមាណពីសំណាក់អ្នកដែលត្រូវបានជ្រើសតាំងសម្រាប់ការបញ្ជូនទំនិញ និងម៉ាកយីហោភ័ស្តុភារសាកល ***វិធានការ៖ ពិនិត្យតាមដានប្រសិទ្ធផលនៃច្រកចេញចូលពាណិជ្ជកម្មសំខាន់ៗ ដោយធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពវឌ្ឍនភាពជាប្រចាំ៖*** *បង្កើតប្រព័ន្ធពិនិត្យតាមដានគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ ដើម្បីវាយតម្លៃលើលទ្ធផលអនុវត្តការងាររបស់កំពង់ផែ និងកំណត់ស្តង់ដារគំរូដើម្បីធៀបជាមួយកំពង់ផែក្នុងប្រទេសជិតខាងដែលមានលក្ខណៈប្រហាក់ប្រហែលគ្នា។ សូចនាករសម្រាប់ចំណុចនេះ អាចរួមមានដូចជាប្រសិទ្ធផលផ្នែកប្រតិបត្តិការ លទ្ធផលអនុវត្តផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ រយៈពេលរងចាំទទួលនិងទម្លាក់ទំនិញ ការគិតថ្លៃសេវា និងថ្លៃចាត់ចែងទំនិញ ព្រមទាំងសូចនាករដទៃទៀត។ ការអនុវត្តប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពក៏ត្រូវរួមមានការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពអំពីវឌ្ឍនភាពនៃសូចនាករអនុវត្តការងារ ជូនដល់រដ្ឋាភិបាលដែលគួរធ្វើឡើងជាប្រចាំយ៉ាងហោចណាស់រៀងរាល់ត្រីមាស។*	*បញ្ហា៖ ទំនិញឆ្លងកាត់មានកម្រិតទាបខ្លាំង* ***វិធានការ៖ សម្របសម្រួលដល់ការឆ្លងកាត់ទំនិញ៖*** *អភិវឌ្ឍ និងអនុវត្តដំណោះស្រាយទំនិញឆ្លងកាត់ប្រកបដោយភាពច្បាស់លាស់ ព្រមជាមួយប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងប្រព័ន្ធធានាដើម្បីទាញយកប្រយោជន៍ពីទំនិញឆ្លងកាត់នៅពេលដែលខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទំនិញថ្នាក់តំបន់មានការអភិវឌ្ឍ។*
បញ្ហា៖ នីតិវិធីត្រួតពិនិត្យដែលត្រូវចំណាយពេលយូរ ព្រមទាំងកង្វះវិជ្ជាជីវៈឆ្ពោះទៅកាន់ "គន្លងឆ្ពោះទៅរកប្រតិបត្តិករសេដ្ឋកិច្ចដែលបានប្រគល់សិទ្ធិ (AEOs) នៅក្នុងវិស័យភ័ស្តុភារ។ ***វិធានការ៖ ពង្រីក "គម្រោងពាណិជ្ជករឆ្នើម" សម្រាប់វិស័យភ័ស្តុភារទាំងមូល៖*** *ដោយចាត់អាទិភាពសម្រាប់ការពង្រីកគម្រោងពាណិជ្ជករឆ្នើមនៅក្នុងវិស័យភ័ស្តុភារ និងធានាការអនុវត្តដោយក្នុងនោះ អាចរួមបញ្ចូលទាំងភ្នាក់ងារបំពេញបែបបទគយ (ការបំពេញបែបបទគយឆ្នើម) ព្រមទាំងក្រុមហ៊ុនរថយន្តដឹកទំនិញ (ក្រុមហ៊ុនរថយន្តដឹកទំនិញឆ្នើម) ដែលត្រូវបានរំពឹងថា គឺជាជំហានដ៏ធំមួយឈានឆ្ពោះទៅបង្កើតឱ្យមានលក្ខណៈវិជ្ជាជីវៈដែលចាំបាច់នៅក្នុងវិស័យនេះ។*	*បញ្ហា៖ ភាពរាយប៉ាយផ្នែកការដឹកជញ្ជូន និងភ័ស្តុភារ* ***វិធានការ៖ អភិវឌ្ឍផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនតាមមធ្យោបាយច្រើនប្រភេទ និងភ័ស្តុភារ (2022-2030)៖*** *បញ្ចប់ផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនតាមមធ្យោបាយច្រើនប្រភេទ និងភ័ស្តុភារ (2022-2030) ដោយមានការចាត់លំដាប់លំដោយ និងការចាត់អាទិភាព ព្រមទាំងផ្តោតទៅលើដំណោះស្រាយភ័ស្តុភារបៃតងឆ្លាតវៃ និងការមើលខុសនិងការពង្រឹងកិច្ចសហការដឹកជញ្ជូនឆ្លងព្រំដែនជាមួយប្រទេសវៀតណាម និងប្រទេសថៃក្នុងចក្ខុវិស័យសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍគំរូមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន។*
បញ្ហា៖ ការអនុវត្តវិធាន និងនិយ័តកម្មនានាដែលមិនមានការសម្របសម្រួលគ្នាបានល្អ និងមិនអាចព្យាករទុកជាមុនបាន ***វិធានការ៖ ដាក់បញ្ចូលការងារ "អ្នកឃ្លាំមើលដងផ្លូវ" ឱ្យក្លាយជាការទទួលខុសត្រូវរបស់ស្ថាប័ន ដោយមានការគាំទ្រពីទូរសព្ទរាយការណ៍ទាន់ហេតុការណ៍សម្រាប់ពាណិជ្ជករ និងពលរដ្ឋអាចរាយការណ៍អំពីភាពមិនប្រក្រតីនានា៖*** *បង្កើតក្រុមការងារ និងអជ្ញាធរមូលដ្ឋានដែលផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់ក្នុងការសម្របសម្រួលពាណិជ្ជកម្មដោយមានការគាំទ្រពីប្រព័ន្ធរាយការណ៍ទាន់ហេតុការណ៍ពង្រឹងពាក្យគន្លឹះ "អ្នកឃ្លាំមើលដងផ្លូវ" ឱ្យមានភាពល្បីឈ្មោះនៅក្នុងការសម្របសម្រួលការដឹកជញ្ជូនតាមដងផ្លូវ "ដែលត្រូវបានរដ្ឋាភិបាលដាក់ចេញឱ្យមាននាពេលកន្លងមក"។*	*បញ្ហា៖ មជ្ឈមណ្ឌលទីប្រជុំជនរីកធំ កំពុងបង្កើតឱ្យមានបញ្ហាសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូន និងភ័ស្តុភារ* ***វិធានការ៖ ផ្តល់ពានរង្វាន់ឆ្នើមដល់គំនិតផ្តួចផ្តើម និងការធ្វើផែនការភ័ស្តុភារសម្រាប់យតំបន់ទីប្រជុំជន៖*** *ដាក់ឱ្យមានការលើកទឹកចិត្ត និងវិធានការដែលពិចារណាលើចលនាបញ្ជូនទំនិញបែបពាណិជ្ជកម្មនៅក្នុងផែនការអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងក្រោមផទិកាកិច្ចសន្ទនារវាងរាជរដ្ឋាភិបាល-ផ្នែកឯកជន។*
បញ្ហា៖ ផ្លូវដែកដើរតួនាទីយ៉ាងតិចតួច *វិធានការ៖ ចាត់តាំងឱ្យមានក្រុមការងារពិនិត្យឡើងវិញ និងបញ្ជាក់អំពីផែនការអាជីវកម្មសម្រាប់ផ្លូវដែក៖ អភិវឌ្ឍកំណែទម្រង់ និងផែនការអាជីវកម្មសម្រាប់វិស័យផ្លូវដែកសម្រាប់រយៈពេលការងារ 10 ឆ្នាំខាងមុខដឹកនាំរួមគ្នាដោយក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ និងក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនដោយមានការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយវិស័យឯកជនដើម្បីធានាឱ្យបានថា វិស័យផ្លូវដែកអាចឆ្លើយតបតាមសេចក្តីត្រូវការរបស់អតិថិជនក្នុងការផ្តល់សេវាប្រកបដោយប្រសិទ្ធផល និងគួរជាទីជឿជាក់។*	*បញ្ហា៖ កង្វះការគាំទ្រផ្នែកភ័ស្តុភារសម្រាប់សហគ្រាសខ្នាតមីក្រូ ខ្នាតតូច និងខ្នាតមធ្យម ព្រមទាំងពាណិជ្ជករខ្នាតតូចលើផ្នែកការដឹកជញ្ជូនត្រជាក់ និង ពាណិជ្ជកម្មតាមបែបអេឡិចត្រូនិក* ***វិធានការ៖ លើកកម្ពស់ភ័ស្តុភារឯកទេស និងពាណិជ្ជកម្មតាមបែបអេឡិចត្រូនិក៖*** *អភិវឌ្ឍ និងអនុវត្តផែនការក្នុងគោលបំណងដើម្បីគាំទ្រផលិតករខ្នាតតូចឱ្យយកផលិតផលរបស់ខ្លួនចូលទៅក្នុងការដឹកជញ្ជូនត្រជាក់ ដែលមានប្រសិទ្ធភាពចំណាយខ្ពស់ចូលទៅកាន់មជ្ឈមណ្ឌលទីប្រជុំជន ហើយស្របពេលជាមួយគ្នានោះ ក៏ទាក់ទាញវិស័យឯកជនឱ្យអភិវឌ្ឍបណ្តាញចែកចាយទំនិញក្នុងស្រុកសម្រាប់ផលិតផលស្រស់ផងដែរ។*
បញ្ហា៖ ការតម្រូវផ្នែកអធិការកិច្ចដែលមានការកើនឡើង **វិធានការ៖ លើកកម្ពស់ស្វ័យប្រវត្តិកម្ម កែលម្អតម្លាភាព និងលុបបំបាត់អន្តរកម្មរបស់មនុស្សនៅក្នុងដំណើរការបំពេញបែបបទគយ៖** *ការបន្សុីដំណើរការដែលមានបច្ចុប្បន្ន តាមរយៈការដក "ការត្រួតពិនិត្យដោយផ្ទាល់" និងទទួលយកហត្ថលេខាឌីជីថល និងប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធត្រួតពិនិត្យយោងតាមហានិភ័យបែបស្វ័យប្រវត្តិកម្មពេញលេញក្នុងការចាត់ចែងច្រក (បៃតង/ខៀវ/លឿង/ក្រហម)*	*បញ្ហា៖ បទដ្ឋានសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូន និងភ័ស្តុភារមិនគ្រប់គ្រាន់* ***វិធានការ៖ ធានាលទ្ធភាពទទួលបានលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តិពាក់ព័ន្ធជាមួយភ័ស្តុភារដែលមានបច្ចុប្បន្នភាពបំផុត៖*** *បោះពុម្ពផ្សាយរាល់លិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តិជាច្បាប់ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តិក្រោមច្បាប់ទាំងអស់នៅក្នុងដេតាបេសតែមួយ៖ ជាជម្រើសមួយទៀតគឺទីភ្នាក់ងារសាធារណៈ អាជ្ញាធរ និង/ឬក្រសួងនីមួយៗដែលមានប្រតិបត្តិការនៅក្នុងវិស័យភ័ស្តុភារ គួរផ្សព្វផ្សាយលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តិទាំងអស់ដែលស្ថិតក្រោមការគ្រប់គ្រងរបស់ខ្លួននៅលើគេហទំព័ររបស់ខ្លួន ព្រមជាមួយស្ថានភាពនៃលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តិទាំងអស់នោះ រហូតដល់ប្រព័ន្ធដេតាបេសរួមតែមួយត្រូវបានបង្កើតឡើង។*
បញ្ហា៖ ក្បួនរថយន្តដឹកទំនិញចាស់បង្កឱ្យមានថ្លៃចំណាយប្រតិបត្តិការខ្ពស់ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងការបំពុលបរិស្ថាន ***វិធានការ៖ ជំរុញមូលដ្ឋានសនិទានភាពសម្រាប់ការយកពន្ធគយ និងពន្ធពិសេសលើការនាំចូលរថយន្តដឹកទំនិញថ្មីៗ៖*** *ផ្តល់សនិទានភាពអត្រាពន្ធនាំចូលរថយន្តដឹកទំនិញ ដើម្បីលើកទឹកចិត្តឱ្យមានការបំពាក់ក្បួនរថយន្តឡើងវិញដោយប្រើប្រាស់យានយន្តទំនើបធំៗជាងមុនដែលមានលក្ខណៈសមស្របក្នុងការផ្តល់សេវាកម្រិតខ្ពស់។ ការងារនេះ គួរអមមកជាមួយដោយកម្មវិធីបំផ្លាញរថយន្តចាស់ចោល។*	*បញ្ហា៖ ភាពកកស្ទះ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍* ***វិធានការ៖ គាំទ្រលទ្ធភាពអាចមើលឃើញតាមពេលជាក់ស្តែង និងតម្លាភាពនៃចលនាការបញ្ជូនទំនិញ៖*** *កំណត់ និងដាក់ឱ្យប្រតិបត្តិការការផ្លាស់ប្តូរព័ត៌មានដំបូងមួយដែលនឹងគាំទ្រដល់សង្វាក់ការគ្រប់គ្រងទំនិញដែលកាន់តែមានភាពធន់ និងមានភាពបត់បែនខ្ពស់ក្នុងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយអ្នកពាក់ព័ន្ធផ្សេងៗជាច្រើន ដោយក្នុងនោះក៏មានការប្តេជ្ញាចិត្តពីរដ្ឋាភិបាលក្នុងការគាំទ្រដល់ភាពដែលអាចបត់បែនបាន ជាពិសេសផ្សារភ្ជាប់ជាមួយការពិនិត្យតាមដានលើប្រសិទ្ធផលនៃច្រកចេញចូលពាណិជ្ជកម្មសាកលដោយស្ថាបនាបន្ថែមលើសមិទ្ធផលជោគជ័យដែលសម្រេចបានជាបន្តបន្ទាប់។*

តំណភ្ជាប់រង (តំបន់ឆ្នេរ តំបន់ភាគខាងជើង និងតំបន់ភាគឦសាន) ហើយស្របពេលជាមួយគ្នានោះ ក៏តភ្ជាប់ជាមួយមជ្ឈមណ្ឌលចំនួនបួន (ខេត្តព្រះសីហនុ រាជធានីភ្នំពេញ ខេត្តបាត់ដំបង និងខេត្តសៀមរាប) ដោយមានតំណភ្ជាប់ឆ្លងព្រំដែនចំនួនពីរ (ប៉ោយប៉ែត និងបាវិត) ដែលហៅថា ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ភ័ស្តុភារគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ "3342" [24]។

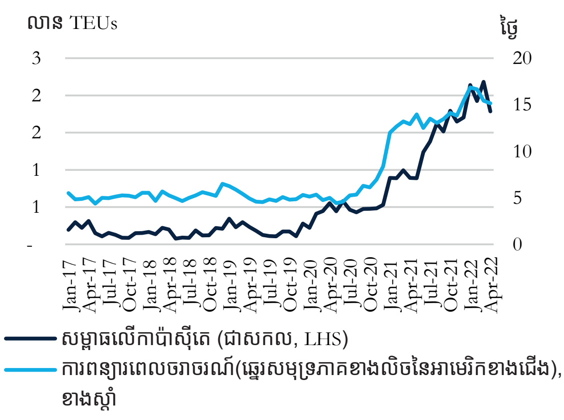
ជំណាលគ្នាជាមួយកម្មវិធីវិនិយោគដែលផ្តោតគោលដៅជាក់លាក់ ចាំបាច់ត្រូវមានកំណែទម្រង់គោលនយោបាយ និងស្ថាប័នដើម្បីពង្រឹងប្រសិទ្ធផលនៃភស្តុភារ និងខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទំនិញ។ ចំណុចនេះ អាចជួយលើកកម្ពស់ភាពប្រកួតប្រជែងរបស់កម្ពុជា សម្របសម្រួលពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ និងពង្រឹងតំណភ្ជាប់របស់កម្ពុជា ដើម្បីបម្រើអតិថិជនកាន់តែប្រសើរឡើង និងឆ្លើយតបចំពោះសេចក្តីត្រូវការថ្នាក់តំបន់រួម ដើម្បីអាចគ្រប់គ្រងធាតុចូល និងធាតុចេញយ៉ាងមានប្រសិទ្ធភាព។ អត្ថបទផ្តោតជាពិសេសនេះ បង្ហាញពីវិធានការគោលនយោបាយ ដែលអាចជួយពង្រឹងកំណែទម្រង់ភស្តុភារ និងសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទំនិញនៅក្នុងរយៈពេលខ្លី និងក្នុងរយៈពេលមធ្យមទៅដល់រយៈពេលវែង ដូចមានបង្ហាញជូនក្នុងតារាង S.ES1 ។

ផ្នែកដែលនៅសេសសល់នៃការពិនិត្យឡើងវិញជាពិសេស (i) ភាពមិនច្បាស់លាស់នៃខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទំនិញសាកលនៅក្នុងពេលចាប់ផ្តើមមានបញ្ហាជំងឺកូវីដ-19 , (ii) លំហូរពាណិជ្ជកម្ម និងការកែសម្រួលខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទំនិញក្នុងប្រទេសកម្ពុជា, (iii) ថ្លៃចំណាយភស្តុភារគិតតាម ផសស និង (iv) កត្តាជំរុញឱ្យមានតម្លៃខ្ពស់ និងការខ្វះភាពជឿជាក់ មុនពេលរៀបរាប់ជាលម្អិតអំពីវិធានការជាក់លាក់រយៈពេលខ្លី និងរយៈពេលមធ្យមទៅរយៈពេលវែងដែលអាចជួយដល់រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាក្នុងការតាក់តែងរៀបចំយុទ្ធសាស្ត្រដើម្បីឆ្លើយតបចំពោះតំណភ្ជាប់ទន់ខ្សោយដែលមាននៅក្នុងខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់។

ភាពមិនច្បាស់លាស់នៅក្នុងខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទំនិញសាកលនៅពេលកើតមានការរាតត្បាតជាសាកលនៃជំងឺកូវីដ-19

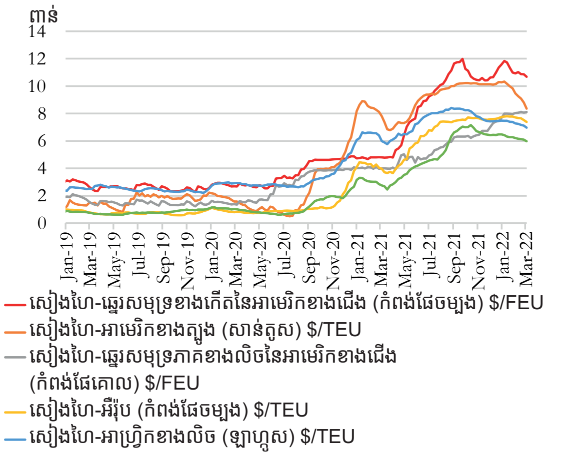
ការរំខានមិនធ្លាប់មានពីមុនមកនៃខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទំនិញសាកលដែលពិភពលោកកំពុងជួបប្រទះនាពេលនេះ នៅពុំទាន់បង្ហាញសញ្ញាថមថយច្បាស់លាស់នៅឡើយ។ ការរំខានការបញ្ជូនទំនិញតាមកុងតឺន័រនៅពេលចាប់ផ្តើមការផ្ទុះការរាតត្បាតជាសាកលនៃជំងឺកូវីដ-19 បានជះឥទ្ធិពលជាបន្តបន្ទាប់មកលើបណ្តាញ ខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទំនិញទាំងមូល។ ឫសគល់នៃការអាក់ខាននេះ គឺកើតឡើងដោយសារការបូកផ្សំគ្នារវាងតម្រូវការទំនិញខ្ពស់បន្ទាប់ពីចាប់ផ្តើមមានការរាតត្បាតជំងឺជាសាកល ព្រមទាំងការអាក់ខានផ្នែកប្រតិបត្តិការនៅក្នុងការដឹកជញ្ជូនទំនិញ។ ការរំខានទាំងអស់នេះបានចាប់ផ្តើមឡើងនៅក្នុងការបញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវគោក ដោយមានការកកស្ទះយ៉ាងខ្លាំងនៅឆ្នេរភាគខាងលិចនៃសហរដ្ឋអាមេរិក ហើយការបិទខ្ទប់ទីក្រុងកំពង់ផែសំខាន់ៗដោយសារជំងឺកូវីដ-19 ជាពិសេសនៅក្នុងប្រទេសចិន។ ភាពគួរជាទីជឿជាក់នៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញ បានធ្លាក់ចុះមកដល់កម្រិតទាបបំផុតមិនធ្លាប់មានពីមុនមក (រូប S.1) ដោយមានអត្រាកើនឡើងចំនួនប្រាំបីដងនៅតាមផ្លូវធ្វើដំណើរមួយចំនួន ((រូប S.2)។ នៅទូទាំងសាកលលោក នាវាដឹកកុងតឺន័រចំនួន 20 ភាគរយ កំពុងរង់ចាំនៅក្រៅកំពង់ផែដឹកកស្ទះ ហើយក្នុងចំណោមនោះ ជិត 30 ភាគរយគឺស្ថិតនៅក្នុងប្រទេសចិន គិតត្រឹមខែមេសា ឆ្នាំ2022។[25] បើពិនិត្យលើទិដ្ឋភាពប្រវត្តិសាស្ត្រ អត្រាការដឹកជញ្ជូនទំនិញខ្ពស់បានធ្លាក់ចុះបន្តិចក្នុងខែមករា ឆ្នាំ 2022 ហើយបានធ្លាក់ចុះក្នុងល្បឿនយ៉ាងលឿនក្នុងខែមីនា ឆ្នាំ 2022។

រូប S1 ៖ តម្រូវការផ្គត់ផ្គង់ (តម្រូវការដឹកជញ្ជូនតាមកប៉ាល់ដែលត្រូវបានអាក់ខាន ជាលាន TEUs) និងការពន្យារពេលចរាចរណ៍ (ម៉ោង) នៅអំឡុងខែ មេសា ឆ្នាំ 2022។



ប្រភព ៖ ប្រភព ៖ ធនាគារពិភពលោក ដោយផ្អែកតាមការគណនាពី AIS data (ចរាចរណ៍ផ្លូវសមុទ្រ)។ សូចនាករទាំងនេះតំណាងឱ្យប៉ាល់ ដែលមិនធ្វើចរាចរណ៍ ដែលគួរធ្វើចរាចរណ៍ក្នុងកាលៈទេសៈធម្មតា។
ចំណាំ ៖ TEU=ឯកតាសមមូលនឹង 20 ហ្វីត

រូប S2 ៖ សន្ទស្សន៍ដឹកជញ្ជូនតាមទូកុងតឺន័រនៅសៀងហៃ, អត្រាប្រចាំសប្តាហ៍នៅអំឡុងខែ មីនា ឆ្នាំ 2022



ប្រភព ៖ ធនាគារពិភពលោក 2022
ចំណាំ ៖ FEU=ឯកតាសមមូលនឹង 40 ហ្វីត
TEU=ឯកតាសមមូលនឹង 20 ហ្វីត

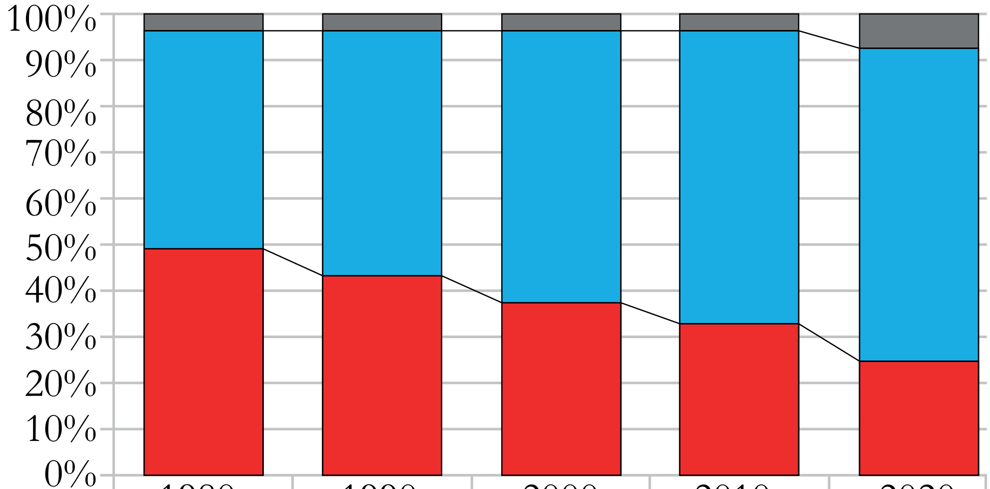
24 "3343" សំដៅលើអ័ក្សសំខាន់ៗទាំងបី (ច្រករបៀងទិសពាយ័ព្យ ទិសអាគ្នេយ៍ និងទិសនិរតី) តំណភ្ជាប់រងចំនួនបី (ច្រករបៀងតំបន់ឆ្នេរ ច្រករបៀងតំបន់ខាងជើង និងច្រករបៀងតំបន់ឦសាន) តំណភ្ជាប់ឆ្លងព្រំដែនចំនួនពីរ (ប៉ោយប៉ែត-ស៊ីសុផុន និងបាវិត-ស្វាយរៀង) ព្រមទាំងមជ្ឈមណ្ឌលចំនួនបួន (ខេត្តសៀមរាប ខេត្តបាត់ដំបង រាជធានីភ្នំពេញ និងខេត្តព្រះសីហនុ)។

25 ធនាគារពិភពលោក ឆ្នាំ 2022

នៅពេលមានភាពមិនច្បាស់លាស់នៅក្នុងខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទំនិញនៅកម្រិតសាកល ដែលមានលក្ខណៈមិនអាចទោះទាយបាន ការបង្កឱ្យមានផលប៉ះពាល់និងកង្វះខាតផ្សេងៗ ការឡើងថ្លៃទំនិញ និងការប្រើពេលវេលាយូរ ។ ជាលទ្ធផលកើតចេញពីការអូសបន្លាយការរាតត្បាតជំងឺជាសាកល ព្រមទាំងការអាក់ខានដទៃទៀត ចាំបាច់ត្រូវតែបង្ខំចិត្តសម្របខ្លួនសង្វាក់ការផ្គត់ផ្គង់ទំនិញជាបន្តទៀត។ ការអាក់ខានទ្រង់ទ្រាយធំក្នុងរយៈពេល 18 ខែចុងក្រោយនេះ គឺមានន័យថា គេលែងអាចចាត់ទុកថា ការទទួលបានទំនិញតាមពេលវេលាកំណត់ អាចកើតមានដោយឯកឯងទៀតហើយ។ ចំណុចនេះ បានផ្តល់លទ្ធផលធ្វើឱ្យមានភាពគួរជាទីជឿជាក់កាន់តែតិចលើសង្វាក់ការផ្គត់ផ្គង់ទំនិញសាកល ដោយក្នុងនោះមានតែកប៉ាល់មួយភាគបីប៉ុណ្ណោះដែលបានមកដល់តាមពេលវេលាកំណត់ ហើយត្រូវចំណាយពេលចន្លោះរង់ចាំយូរជាងមុន (ពីរដង ឬលើសពីនេះ)។ ការប្រែប្រួលទាំងនេះ គឺជាការប្រែប្រួលចៀសមិនរួចនៅក្នុងសង្វាក់ការផ្គត់ផ្គង់ ហើយកំពុងតែមានការកែសម្រួលជាបន្តបន្ទាប់នៅពេលក្រុមហ៊ុនទាំងឡាយផ្លាស់ប្តូរយុទ្ធសាស្ត្រ និងការគ្រប់គ្រងរបស់ខ្លួនដោយងាកចេញពីប្រសិទ្ធផលទៅរកភាពធន់ ដូចមានពន្លេចឱ្យឃើញនៅក្នុងចំណងជើងរបស់ទស្សនាវដ្ដី Financial Times ដែលមានចំណងជើងថា "សង្វាក់ការផ្គត់ផ្គង់ទំនិញ៖ ក្រុមហ៊ុនទាំងឡាយងាកចេញពី "ឱ្យបានទាន់ពេល" ទៅរក "ចុះក្រែងលោវិញ""។[26]

ការឆ្លើយតបចំពោះការខ្វះប្រសិទ្ធភាពផ្នែកភ័ស្តុភារនៅថ្នាក់ជាតិ ហាក់ដូចជាការឆ្លើយតបផ្នែកគោលនយោបាយដ៏ប្រសើរបំផុតរបស់បណ្តាប្រទេសកំពុងមានការលូតលាស់លឿន ដូចជាប្រទេសកម្ពុជាជាដើម។ ក្នុងរយៈពេលប្រមាណទស្សវត្សរ៍ថ្មីៗនេះ ការថយចុះថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារនៅទូទាំងពិភពលោក ត្រូវបានជំរុញឱ្យកើតមានតាមរយៈការថតចុះថ្លៃចំណាយសារពើភណ្ឌ ច្រើនជាងការថយចុះថ្លៃចំណាយការដឹកជញ្ជូន។ ការថយចុះថ្លៃចំណាយលើសារពើភណ្ឌ គឺអាចសម្រេចបានបណ្តាលមកពីសេវាបញ្ជូនទំនិញកាន់តែមានភាពគួរជាទីជឿជាក់កម្រិតខ្ពស់ដោយភាគច្រើនគឺកើតមាននៅក្នុងបណ្តាសេដ្ឋកិច្ចជឿនលឿន និងសេដ្ឋកិច្ចទើបកើតមានថ្មី។ ក្នុងបណ្តាប្រទេសភាគច្រើនដែលមានថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារខ្ពស់ដូចជាប្រទេសកម្ពុជាជាដើម ជារឿយៗគឺពុំមែនរយៈចម្ងាយរវាងដៃគូពាណិជ្ជកម្មនោះទេដែលធ្វើឱ្យមានថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារខ្ពស់ ប៉ុន្តែគឺបណ្តាលមកពីភាពគួរជាទីជឿជាក់បាននៃសង្វាក់ការផ្គត់ផ្គង់ទំនិញដែលជាកត្តាចូលរួមចំណែកសំខាន់បំផុតចំពោះថ្លៃចំណាយទាំងនោះ។ ដោយហេតុនេះ លទ្ធផលអនុវត្តការងារផ្នែកភ័ស្តុភារ គឺជាប់ទាក់ទងជាមួយកម្រិតនៃការបញ្ជូនសេវាដែលជាទូទៅ គឺអាចសម្រេចបាននៅក្នុងប្រទេស។ គុណភាពសេវា និងភាពគួរជាទីជឿជាក់នៃសង្វាក់ការផ្គត់ផ្គង់ទំនិញទៅកាន់គោលដៅជាក់លាក់ណាមួយ គឺជាការបង្ហាញអំពីថាតើការបញ្ជូនទំនិញពីភាគីម្ខាងទៅភាគីម្ខាងទៀត មានលក្ខណៈអាចព្យាករទុកជាមុនបានកម្រិតណា ពោលគឺពុំមែនត្រឹមតែថ្លៃចំណាយ (និងពេលវេលា) ដែលត្រូវប្រើ ដើម្បីអាចឱ្យទំនិញទៅដល់ទីនោះឡើយ។ (រូប S.3)។[27]

រូប S3 ៖ ចំណាយផ្នែកភស្តុភារ ៖ សារៈសំខាន់នៃភាពជឿជាក់



	1980	1990	2000	2010	2020
Admin & other	3.8	3.8	3.9	3.9	7.5
Transport	47.5	53.3	58.8	63.4	68.0
Inventory holding	48.8	42.9	37.3	32.7	24.5

ចំណាយផ្នែករដ្ឋបាល និងចំណាយផ្សេងទៀត ចំណាយលើការដឹកជញ្ជូន ចំណាយលើការរៀបចំបញ្ជីសារពើភណ្ឌ

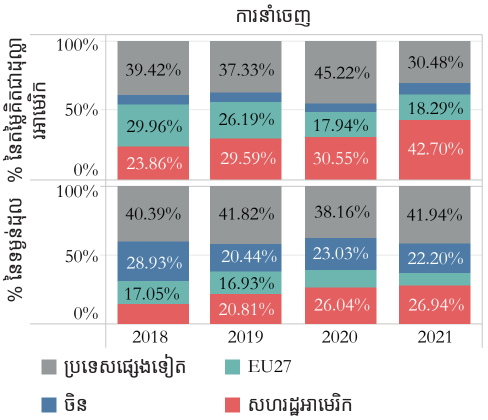
ប្រភព ៖ សន្និសីទអង្គការសហប្រជាជាតិស្តីពីពាណិជ្ជកម្ម និងការអភិវឌ្ឍ (UNCTAD) ដោយផ្អែកតាម "របាយការណ៍ស្ថានភាពភស្តុភារប្រចាំឆ្នាំ" របស់ក្រុមប្រឹក្សាអ្នកជំនាញផ្នែកការគ្រប់គ្រងខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ និងក្រុមហ៊ុនផ្តល់សេវាប្រឹក្សា Kearney Management។

26 Masters និង Edgecliffe-Johnson ឆ្នាំ 2021

27 Arvis et al. ឆ្នាំ 2007

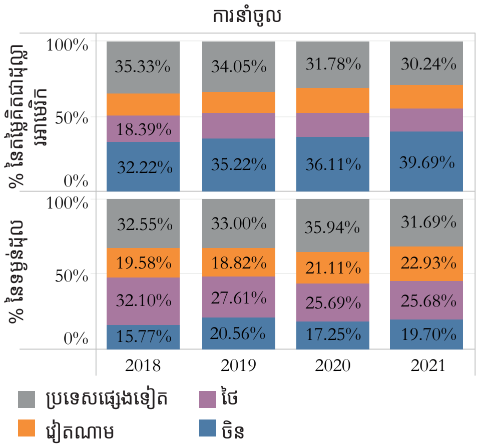
លំហូរពាណិជ្ជកម្ម និងការកែសម្រួលខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទំនិញក្នុងប្រទេសកម្ពុជា

រូប S4 ៖ គោលដៅនាំចេញធំជាងគេទាំង 3, ដុល្លារអាមេរិក និងទម្ងន់ដុល, 2018-2021



ប្រភព ៖ ទិន្នន័យគយ, អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករកម្ពុជា
ចំណាំ ៖ មិនគិតមាសក្នុងទម្រង់ជាវត្ថុធាតុដើម (ការនាំចូល) និងធនបត្រ (ការនាំចេញ)

រូប S5 ៖ ប្រភពនាំចូលធំជាងគេទាំង 3, ដុល្លារអាមេរិក និងទម្ងន់ដុល, 2018-2021



ប្រភព ៖ ទិន្នន័យគយ, អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករកម្ពុជា
ចំណាំ ៖ មិនគិតមាសក្នុងទម្រង់ជាវត្ថុធាតុដើម (ការនាំចូល) និងធនបត្រ (ការនាំចេញ)

លំហូរពាណិជ្ជកម្មនិងខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់របស់ប្រទេសកម្ពុជាមានលក្ខណៈប្រមូលផ្ដុំខ្លាំង។ អ្នកនាំចូលមានប្រភពមកពីតំបន់អាស៊ីបូព៌ា និងតំបន់ប៉ាស៊ីហ្វិកស្ទើរទាំងស្រុងស្របពេលដែលមួយភាគបីនៃការនាំចេញគឺទៅកាន់សហរដ្ឋអាមេរិក (រូប S.4.)។ ពាណិជ្ជកម្មទំនិញឆ្លងកាត់ប្រមូលផ្ដុំស្ទើរតែទាំងស្រុងនៅចន្លោះរវាងប្រទេសវៀតណាម និងប្រទេសថៃ។ មាននិន្នាការមួយចំនួនដែលគួរជាទីកត់សម្គាល់៖ (ក) ក្នុងអំឡុងឆ្នាំ 2018-2020 ប្រទេសចិនមានចំនួនមួយភាគបីនៃការនាំចូល ចំណែកប្រទេសថៃ និងប្រទេសវៀតណាមមានចំនួនលើសមួយភាគបីផ្សេងទៀត (ខ) ប្រទេសចិន ប្រទេសថៃ និងប្រទេសវៀតណាមមានចំនួនពីរភាគបីនៃការនាំចូលបើគិតជាបរិមាណ (រូប S.5)។ សមាមាត្រនៃការនាំចេញទៅអាមេរិកខាងជើងបានកើនឡើងជាពិសេសក្នុងឆ្នាំ 2021 ដោយសារមានការនាំចេញវាយនភណ្ឌកើនឡើង។ បើគិតអំពីបរិមាណ ការនាំចេញទៅកាន់សហរដ្ឋអាមេរិក វៀតណាម និងចិន គឺសុទ្ធតែមានការកើនឡើងក្នុងចន្លោះឆ្នាំ 2019-2021 ហើយប្រទេសនីមួយៗមានចំនួនប្រមាណមួយភាគបួននៃការនាំចេញសរុប ដោយក្នុងនោះភាគច្រើន គឺជាផលិតផលវាយនភណ្ឌនាំចេញទៅកាន់សហរដ្ឋអាមេរិក និងអង្ករ និងធនធានរ៉ែ (ខ្សាច់) នាំទៅកាន់ប្រទេសវៀតណាម និងប្រទេសចិន។[28]

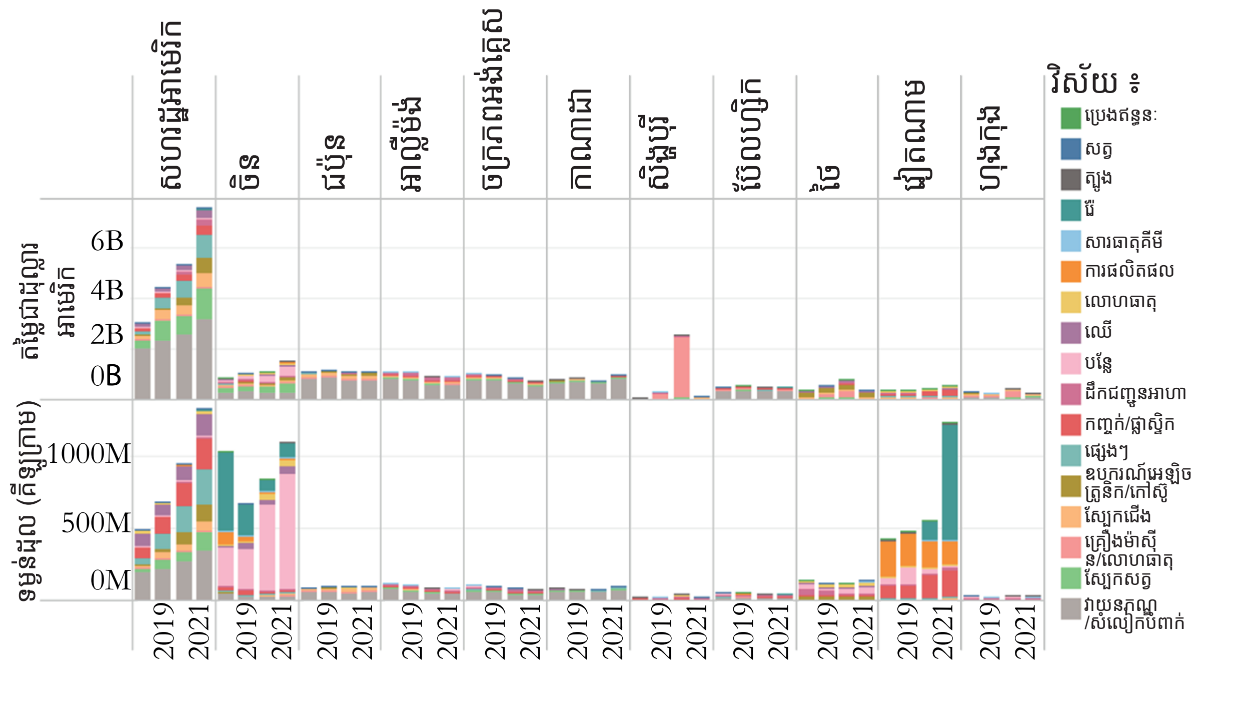
ប្រទេសកម្ពុជាត្រូវបានធ្វើសមាហរណកម្មចូលទៅក្នុងខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់សាកល និងខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់តំបន់ ក្នុងវិស័យមួយចំនួនតូច ឬវិស័យប្រមូលផ្ដុំមួយចំនួន ព្រមជាមួយសមិទ្ធផលសម្រេចបានខ្លះៗក្នុងការធ្វើពិពិធកម្មពាណិជ្ជកម្ម (ជាពិសេសនៅក្នុង ថាមពលពន្លឺព្រះអាទិត្យ កង់ យានជំនិះ និងគ្រឿងបន្លាស់អគ្គិសនី និងខ្សែភ្លើងអគ្គិសនី)។ សូមមើលផ្នែកស្ដីពីទំនិញនាំចេញនៅក្រោមផ្នែកទស្សនវិស័យអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចថ្មីៗ ដើម្បីអានព័ត៌មានលម្អិតបន្ថែមទៀត។ ផលិតផលវាយនភ័ណ្ឌ សម្លៀកបំពាក់ និងស្បែកជើង (TCF) មានចំនួនជាងពាក់កណ្ដាលនៃតម្លៃការនាំចេញ (រូប S.6) និងមួយភាគប្រាំនៃតម្លៃនាំចូលក្នុងឆ្នាំ 2021 (រូប S.7) ដែលបានថយចុះជាងពីរភាគបីសម្រាប់តម្លៃនាំចេញ និងមួយភាគបីនៃតម្លៃនាំចូលក្នុងឆ្នាំ 2018 ជាការឆ្លុះបញ្ចាំងឱ្យឃើញនូវសមិទ្ធផលសម្រេចបានដំបូងក្នុងការធ្វើពិពិធកម្មផលិតកម្ម ជាពិសេសដោយមានកំណើនការនាំចេញថ្មីៗក្នុងសង្វាក់ការផ្គត់ផ្គង់ PV ពន្លឺព្រះអាទិត្យ។ ការនាំចូលគឺគ្របដណ្ដប់ភាគច្រើនដោយក្រណាត់ (ចាក់) និងធាតុចូលដទៃទៀតសម្រាប់វិស័យផលិតកម្មវាយណភ័ណ្ឌ សម្លៀកបំពាក់ និងស្បែកជើង ហើយការនាំចេញ ក៏រួមមានផលិតផលសម្រេចភាគច្រើន គឺសម្លៀកបំពាក់ និងស្បែកជើង ដោយក្នុងនោះជាងពាក់កណ្ដាលគឺនាំចេញទៅសហរដ្ឋអាមេរិក និងប្រទេសកាណាដា ហើយជាងមួយភាគបួន គឺនាំចេញទៅកាន់សហភាពអឺរ៉ុប (EU27)។ ចំណុចនេះគឺជាការឆ្លុះបញ្ចាំងឱ្យឃើញអំពីកង្វះចំណងទំនាក់ទំនងត្រលប់ថយក្រោយ[29] ដែលផ្សារភ្ជាប់យ៉ាងខ្លាំងជាមួយកំណើនក្នុងវិស័យនាំចេញជំរុញដោយការវិនិយោគដោយផ្ទាល់ពីបរទេស ប៉ុន្តែនៅមានភាពឃើតយ៉ាវសម្រាប់ផលិតកម្មក្នុងវិស័យសហគ្រាសខ្នាតតូច និងមធ្យមដែលដាក់ដែនកំណត់លើការជះឥទ្ធិពលជាសក្ដានុពលនៃការចូលរួមរបស់សង្វាក់តម្លៃសាកលនៅលើតម្លៃបន្ថែម និងការងារក្នុងប្រទេស

28 យើងផាត់ចេញការនាំចេញសន្លឹកក្រដាសប្រាក់ដោយយើងពិចារណាតែទៅលើមុខទំនិញពាណិជ្ជកម្មតែប៉ុណ្ណោះ ប៉ុន្តែរូបិយវត្ថុមានចំនួនជាងមួយភាគបីនៃតម្លៃការនាំចេញសរុប ជាមធ្យមក្នុងឆ្នាំ 2018-2021។

29 "ជាទូទៅ សមាមាត្រតម្លៃបន្ថែមបរទេសក្នុងអត្រាខ្ពស់មួយបានមកពីអ្នកផ្ដល់ធាតុចូលបរទេស (ឬហៅថា តំណភ្ជាប់សង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ ទំនាក់ទំនងផ្នែកខាងក្រោយ") អាចបញ្ជាក់ឱ្យឃើញអំពីការប៉ះពាល់កម្រិតខ្ពស់ជាមួយការប៉ះទង្គិចការផ្គត់ផ្គង់ទំនិញបរទេសដែលប៉ះពាល់ដល់អ្នកលក់ វត្ថុធាតុដើម និងអន្តរការី។ ផ្ទុយមកវិញ ការពឹងផ្អែកខ្លាំងទៅលើការនាំចេញរបស់ប្រទេសជាក់លាក់ណាមួយមកលើតម្រូវការពីបរទេស (ឬហៅថា តំណភ្ជាប់សង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ "ឆ្ពោះទៅមុខ") អាចមានន័យថា ជាការប៉ះពាល់កម្រិតខ្ពស់ជាមួយការប៉ះទង្គិចធ្ងន់ធ្ងរផ្នែកតម្រូវការដែលបានមកពីអ្នកប្រើប្រាស់ចុងក្រោយ ឬសេវាចែកចាយនៅក្រៅប្រទេស) (OECD, 2021)។

កម្ពុជា។ ប្រទេសកម្ពុជា ក៏នាំចេញកង់ផងដែរ ជាពិសេសគឺនាំចេញទៅសហភាពអឺរ៉ុប ចក្រភពអង់គ្លេស និងសហរដ្ឋអាមេរិក។ ក្នុងឆ្នាំ 2018 ប្រទេសកម្ពុជាបានចាប់ផ្តើមនាំចេញ ឧបករណ៍ពន្លឺព្រះអាទិត្យ ភាគច្រើន គឺនាំទៅកាន់សហរដ្ឋអាមេរិក ដោយក្នុងតម្លៃបានកើនឡើងយ៉ាងស្រួចស្រាវពីទឹកប្រាក់ 6,8 លានដុល្លារក្នុងឆ្នាំ 2018 ទៅដល់ 57,5 លានដុល្លារក្នុងឆ្នាំ 2021។

រូប S6 ៖ ការនាំចេញទៅកាន់ទីផ្សារគោលដៅធំៗជាងគេ, បែងចែកតាមវិស័យ, ដុល្លារអាមេរិក និងទម្ងន់ដុល, 2018-2021



ប្រភព ៖ ប្រភព ៖ ទិន្នន័យគយ, អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករកម្ពុជា

ប្រទេសកម្ពុជា ក៏ជាអ្នកនាំចេញអង្ករដ៏សំខាន់ផងដែរ។ ក្នុងអំឡុងការរាតត្បាតជំងឺជាសាកល ការនាំចេញអង្ករបានធ្លាក់ចុះនៅក្នុងត្រីមាសទីបីនៃឆ្នាំ 2020 ប៉ុន្តែបានងើបឡើងវិញនៅក្នុងត្រីមាសទីបួន បន្ទាប់មកមាននិន្នាការដដែលបើគិតអំពីតម្លៃ និងបរិមាណ។[30] ការធ្លាក់ចុះការនាំចេញចាប់ផ្តើមក្នុងខែមិថុនា ឆ្នាំ 2020 ស្របទៅតាមកង្វះខាត និងការអាក់ខានការបញ្ជូនទំនិញសាកលដែលបានឈានដល់កម្រិតទាបបំផុត ក្នុងខែសីហា ឆ្នាំ2020 ហើយបានងើបឡើងវិញចាប់ពីពេលនោះមក។ ការកើនឡើងនៅក្នុងត្រីមាសទីបួនឆ្នាំ 2020 ភាគច្រើនគឺជាការឆ្លុះបញ្ចាំងឱ្យឃើញអំពីការកើនឡើងការនាំចេញទៅកាន់ប្រទេសចិន។ បច្ចុប្បន្នទីផ្សារប្រទេសចិនចាប់យកជាងពាក់កណ្តាលនៃអង្ករកិន្សចដែលបាននាំចេញរបស់កម្ពុជា ដោយបានកើនឡើងពីចំនួន30 ភាគរយក្នុងឆ្នាំ 2018 អាស្រ័យដោយការអនុញ្ញាតរបស់ចិនចំនួន 40 ម៉ឺនតោននៅក្រោមរបបរួចពន្ធ និងរួចកូតារបស់ចិន ក៏ដូចជាភាពនៅកៀកគ្នារបស់ប្រទេសជាមួយកម្ពុជា បើធៀបជាមួយទីផ្សារអឺរ៉ុប។ ទីផ្សារអឺរ៉ុប ក៏មានកិច្ចការពារសុវត្ថិភាពបន្ថែមមកលើអង្ករកម្ពុជាផងដែររហូតដល់ខែមករា ឆ្នាំ2022។ គួរកត់សម្គាល់ថា ក្នុងខែមេសា ឆ្នាំ2020 (និងមួយចំនួនតូចនៅក្នុងខែឧសភា) រាល់ការនាំចេញអង្ករទាំងអស់ត្រូវបានត្រួតពិនិត្យរូបវ័ន្ត (ដំណើរការគយតាមច្រកពណ៌ក្រហម) ប៉ុន្តែបានប្តូរទៅច្រកពណ៌ខៀវ[31]វិញ ក្រោយពេលនេះ[32] ដោយជាទូទៅមានសមាមាត្រអង្ករនាំចេញតិចជាងមុនដែលត្រូវឆ្លងកាត់ច្រកពណ៌លឿង[33] បើធៀបជាមួយអំឡុងរយៈពេលមុនការចាប់ផ្តើមការរាតត្បាតជំងឺជាសាកល។

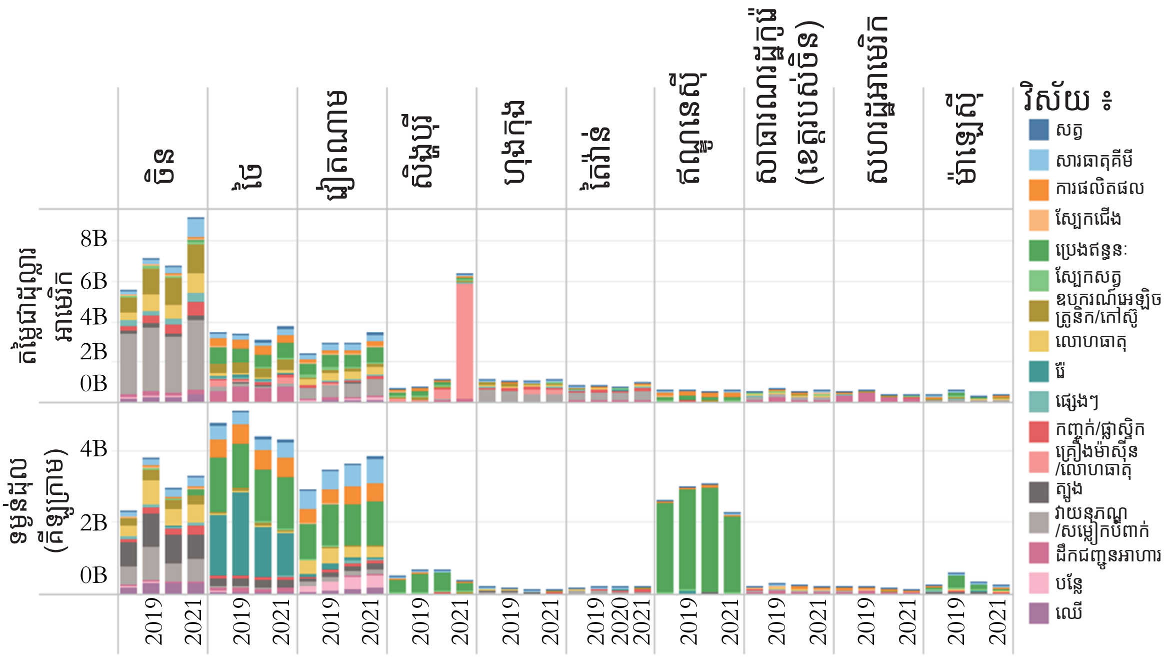
30 យោងតាមស្ថិតិគយ អង្ករនាំចេញភាគច្រើនពីប្រទេសកម្ពុជាជាអង្ករកិន្សច។ អង្ករផ្សេងពី “អង្ករពាក់កណ្តាលសម្រេច ឬអង្ករកិន្សចទាំងស្រុង” មានចំនួនតិចតួច (មិនលើសពី 1 លានដុល្លារក្នុងមួយខែ លើកលែងតែក្នុងខែមីនា ឆ្នាំ2020 ដោយក្នុងនោះអង្ករពាក់កណ្តាលសម្រេច ឬអង្ករកិន្សចទាំងស្រុងត្រូវបាននាំចេញ ហើយក្នុងនោះអង្ករនាំចេញមួយភាគបី គឺនាំចេញទៅប្រទេសចិន។ ប្រមាណពីរភាគបីនៃការនាំចេញអង្ករកម្ពុជា គឺជាការនាំចេញស្រូវ ប៉ុន្តែមិនមានការបង្ហាញនៅក្នុងស្ថិតិទេ។

31 មានការប្រព្រឹត្តិដូចគ្នាជាមួយច្រកបៃតងដែរ ប៉ុន្តែមានអនុសាសន៍ជាក់លាក់ដែលត្រូវធ្វើសវនកម្មនៅក្រោយការបំពេញឯកសារបែបបទគយ។

32 បន្ទាប់ពីទទួលយកឯកសារទោល (SAD) មន្ត្រីគយត្រូវផ្តួចផ្តើមការវាយតម្លៃតាមរយៈប្រព័ន្ធ ASYCUDA និងចាត់តាំងឯកសារ SAD ឱ្យចូលទៅតាមច្រកណាមួយក្នុងចំណោមច្រកទាំងបួនយោងទៅតាមលក្ខខណ្ឌវិនិច្ឆ័យគ្រប់គ្រងហានិភ័យដែលបានកំណត់ទុកជាមុន ពោលគឺ៖ (1) ច្រកពណ៌បៃតង៖ ឯកសារ SAD ត្រូវបានវាយតម្លៃដោយស្វ័យប្រវត្តិ ហើយមានការប្រើប្រាស់ការជូនដំណឹងសម្រាប់ការវាយតម្លៃ (អាចជាកម្មវត្ថុនៃសវនកម្មក្រោយការបំពេញឯកសារបែបបទគយសម្រាប់ទំនិញ) (2) ច្រកពណ៌ខៀវ៖ SAD បានទទួលការប្រព្រឹត្តិដូចគ្នាជាមួយច្រកបៃតងដែរ ប៉ុន្តែមានអនុសាសន៍ជាក់លាក់ដែលត្រូវអនុវត្តសវនកម្មក្រោយការដំណើរការនីតិវិធីគយសម្រាប់ទំនិញ (3) ច្រកពណ៌លឿង៖ ចាំបាច់ត្រូវពិនិត្យ SAD ធៀបជាមួយឯកសារដែលបានដាក់មកមុនពេលប្តូរផ្លូវចូលទៅច្រកពណ៌បៃតងវិញ ហើយ (4) ច្រកពណ៌ក្រហម ចាំបាច់ត្រូវពិនិត្យឯកសារ SAD ធៀបជាមួយឯកសារដែលបានដាក់ជូន ហើយទំនិញត្រូវជាកម្មវត្ថុនៃការត្រួតពិនិត្យរូបវ័ន្តមុនពេលប្តូរផ្លូវរបស់ SAD ទៅកាន់ច្រកពណ៌បៃតងវិញ (https://cambodiantr.gov.kh/index.php?r=searchProcedure/view1&id=61)។

33 ចាំបាច់ត្រូវពិនិត្យ SAD ធៀបជាមួយឯកសារដែលបានដាក់ជូនមុនពេលប្តូរផ្លូវទៅកាន់ច្រកពណ៌បៃតងវិញ។

រូប S7 ៖ ការនាំចូលពីប្រទេសផ្គត់ផ្គង់ធំៗជាងគេ, បែងចែកតាមវិស័យ, ដុល្លារអាមេរិក និងទម្ងន់ដុល, 2018-2021



ចំណាយផ្នែករដ្ឋបាល និងចំណាយផ្សេងទៀត ចំណាយលើការដឹកជញ្ជូន ចំណាយលើការរៀបចំបញ្ជីសារពើភណ្ឌ

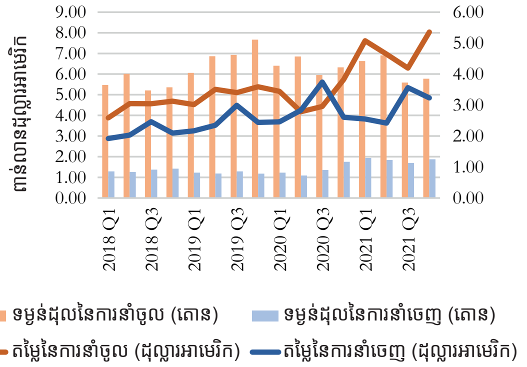
ប្រភព ៖ សន្និសីទអង្គការសហប្រជាជាតិស្តីពីពាណិជ្ជកម្ម និងការអភិវឌ្ឍ (UNCTAD) ដោយផ្អែកតាម "របាយការណ៍ស្ថានភាពភស្តុភារប្រចាំឆ្នាំ" របស់ក្រុមប្រឹក្សាអ្នកជំនាញផ្នែកការគ្រប់គ្រងខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ និងក្រុមហ៊ុនផ្តល់សេវាប្រឹក្សា Kearney Management។

ការរំខានដែលពាក់ព័ន្ធជាមួយការរាតត្បាតជាសាកលនៃជំងឺកូវីដ-19 មានផលប៉ះពាល់តិចតួចមកលើលំហូរពាណិជ្ជកម្ម ហើយការងើបឡើងវិញមានសភាពឆាប់រហ័ស ហើយក៏ផ្សារភ្ជាប់ជាមួយតំណភ្ជាប់ថយក្រោយ (ឬកង្វះតំណភ្ជាប់) ខ្លីៗផងដែរ។ ការនាំចេញបន្តកើនឡើងធៀបនឹងឆ្នាំមុន ចាប់ពីឆ្នាំ 2018-2021 (ដោយមានការរួមថយនៅចន្លោះខែមីនា ឆ្នាំ 2020 ប៉ុន្តែមានការងើបឡើងវិញនៅខែ កក្កដា ឆ្នាំ 2020។) ស្ថានភាពនេះ គឺបណ្តាលមួយភាគធំបណ្តាលមកពីការរំខានសង្វាក់ការផ្គត់ផ្គង់ទំនិញក្នុងចន្លោះខែមេសា-ឧសភា ឆ្នាំ 2020 ដែលមានការបិទខ្ទប់ (រូប S.8) និងការថយចុះតម្រូវការសម្រាប់ការនាំចេញរបស់កម្ពុជាផង (ទំនិញសម្រាប់អ្នកប្រើប្រាស់)។ ការនាំចូលបានរួមថយតិចតួចប៉ុណ្ណោះក្នុងឆ្នាំ 2020 (ខែកុម្ភៈ-កញ្ញា) ហើយការនាំចូលក្នុងឆ្នាំ 2021 បានកើនឡើងហួសកម្រិតឆ្នាំ 2020 ជាសញ្ញាបង្ហាញនូវការងើបឡើងវិញ ប៉ុន្តែបើគិតអំពីទិដ្ឋភាពបរិមាណវិញ ការនាំចូលនៅតែរងទ្រោមបន្តិច (ភាគច្រើនគឺដោយសារមានការនាំចូលមុខទំនិញមួយចំនួនក្នុងបរិមាណទាបជាងមុន ជាពិសេសមានដូចជាធ្យូងថ្ម និងស៊ីម៉ង់ដ៍ជាដើម) [34]។ មានផលប៉ះពាល់តិចតួចមកលើការនាំចូលធាតុចូលផលិតកម្ម និងការនាំចេញទំនិញជា GRVC (ការនាំចេញផលិតផល TCF បានរួមថយក្នុងខែមីនា-ឧសភា ឆ្នាំ2020 ប៉ុន្តែបានងើបឡើងវិញ [ជាពិសេសគឺការនាំចេញទៅសហរដ្ឋអាមេរិក] នៅក្នុងកម្រិតហួសកាលពីមុនមានការរាតត្បាតជាសាកល) (រូប S.9)។ ក្នុងខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ2020 មានបញ្ហាកង្វះធាតុចូលសម្រាប់ឧស្សាហកម្មកាត់ដេរ បណ្តាលមកពីមានការអាក់ខានសង្វាក់ការផ្គត់ផ្គង់ទំនិញ (រូប S.10)។[35]

34 បើគិតអំពីបរិមាណ ការនាំចូលធ្យូងថ្ម និងស៊ីម៉ង់ត៍ បានថយចុះ ដោយក្នុងនោះធ្យូងថ្មបានថយចុះមកនៅត្រឹម 3.17 លានតោន (19.1 ភាគរយនៃបរិមាណសរុប) ហើយស៊ីម៉ង់ដ៍បានថយមកនៅ 0.67 លានតោន (4,1 ភាគរយនៃការនាំចូលសរុប) ក្នុងឆ្នាំ 2021 ដែលបានធ្លាក់ចុះពីចំនួន 3.59 លានតោន (21.1 ភាគរយនៃបរិមាណសរុប) សម្រាប់ធ្យូងថ្ម និង 1.02 លានតោន (6.0 ភាគរយនៃការនាំចូលសរុប) ក្នុងឆ្នាំ 2020។

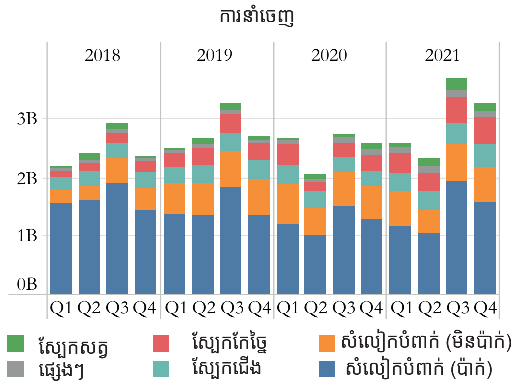
35 នាយករដ្ឋមន្ត្រីកម្ពុជា ត្រូវអំពាវនាវដល់រដ្ឋាភិបាលចិនឱ្យបញ្ជូនកប៉ាល់ដែលមានផ្ទុកក្រណាត់មកកម្ពុជាសម្រាប់ផលិតកម្មកាត់ដេរ រួចហើយការធ្លាក់ចុះតម្រូវការសាកលបានប៉ះទង្គិចដល់ការនាំចេញរបស់កម្ពុជាក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានខែក្រោយមក។

រូប S8 ៖ សក្ដានុពលនៃការនាំចេញ/ការនាំចូលសរុប, ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក និងលានតោន, 2018-2021



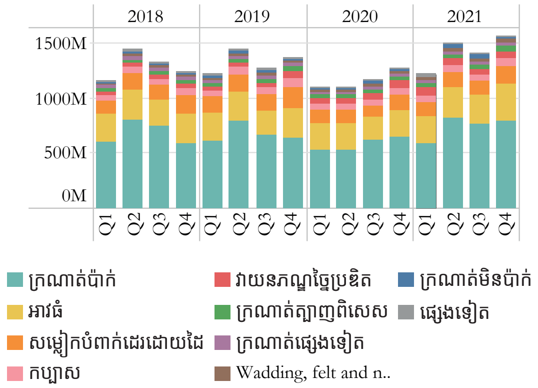
ប្រភព ៖ ទិន្នន័យគយ, អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករកម្ពុជា

រូប S9 ៖ សក្ដានុពលនៃការនាំចេញ (TCF GRVC), ប្រចាំត្រីមាស, 2018-2021



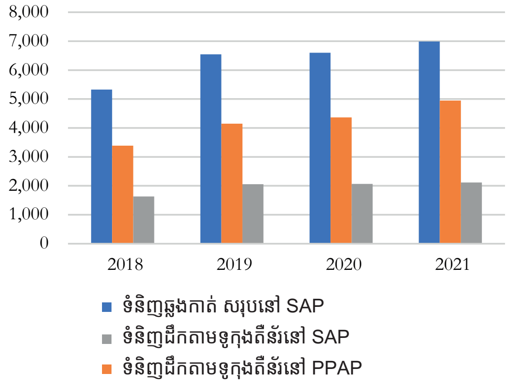
ប្រភព ៖ ទិន្នន័យគយ, អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករកម្ពុជា

រូប S10 ៖ ឌីណាមិកនៃការនាំចូល TCF GRVC, ប្រចាំត្រីមាស, 2018-2021



ប្រភព ៖ ទិន្នន័យគយ, អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករកម្ពុជា

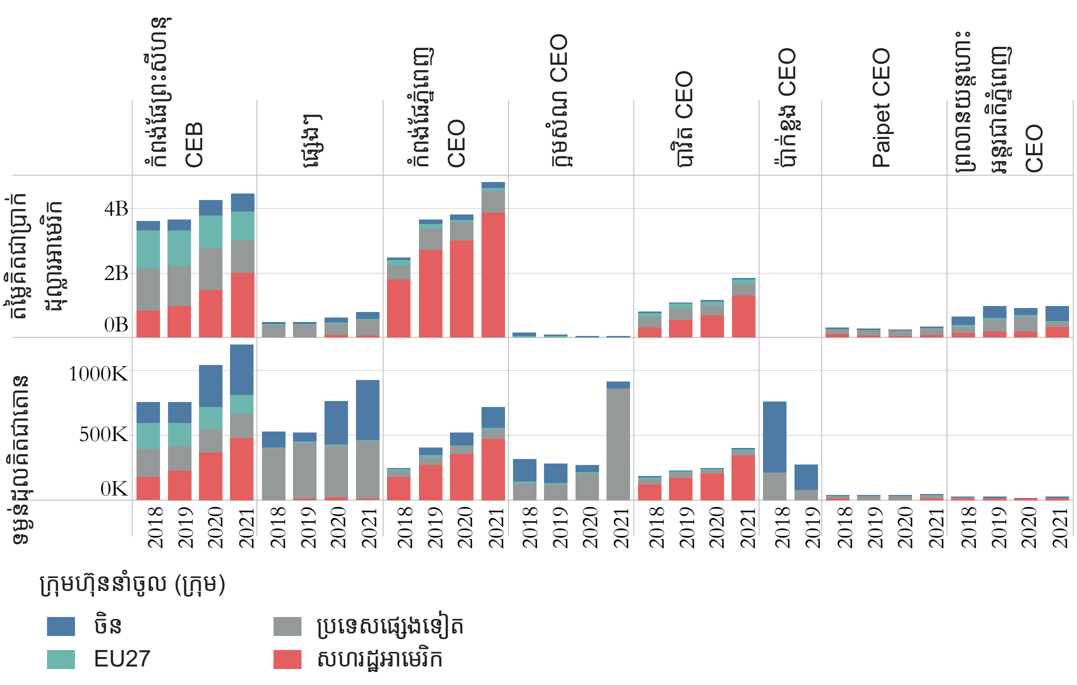
រូប S11 ៖ PPAP និង SAP ទំនិញឆ្លងកាត់, បរិមាណ, 2018-2021



ប្រភព ៖ MPWT, SAP និង PPAP

ដូចក្នុងបណ្ដាប្រទេសជាច្រើនទៀតដែរ ពាណិជ្ជកម្មក្នុងប្រទេសកម្ពុជាត្រូវបានដឹកជញ្ជូនភាគច្រើនតាមរយៈសមុទ្រ ផ្លូវទឹកសាប និងផ្លូវថ្នល់ ចំណែកទំនិញមានតម្លៃខ្ពស់ត្រូវបានដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស។ បើគិតអំពីបរិមាណការនាំចេញតាមរយៈផ្លូវសមុទ្រ បង្ហាញឱ្យឃើញនូវភាពឡើងចុះកម្រិតខ្ពស់រហូតដល់ខែកក្កដា ឆ្នាំ 2021 ដោយបានឈានដល់កម្រិតទាបបំផុត ក្នុងខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ 2020 ខែឧសភា ឆ្នាំ2020 និងខែឧសភា ឆ្នាំ2021 ចំណែកការនាំចូលតាមរយៈសមុទ្រ បានដាំក្បាលចុះក្នុងខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ2020 ហើយបានងើបឡើងវិញក្នុងខែកញ្ញា ឆ្នាំ2020 ដោយស្របទៅតាមការអាក់ខានសង្វាក់ការផ្គត់ផ្គង់ទំនិញ ហើយបានកើនឡើងបន្ថែមទៀតក្រោយពីពេលនោះមក។ បរិមាណនាំចេញតាមរយៈផ្លូវទឹកសាប បានកើនឡើងហួសពីបរិមាណការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រក្នុងអំឡុងខែធ្នូ-កក្កដា ឆ្នាំ 2020 ដោយសារតែមានការនាំចេញខ្សាច់ធម្មជាតិបរិមាណច្រើនទៅកាន់ប្រទេសវៀតណាម។ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសមានចំនួនតិចជាង 10 ភាគរយនៃការនាំចេញនៅគ្រប់ឆ្នាំទាំងអស់បើគិតអំពីតម្លៃដោយបានកើនឡើងខ្ពស់បំផុតរហូតដល់ 20 ភាគរយក្នុងឆ្នាំ 2020 ដោយសារតែការនាំចេញមាស។ គួរកត់សម្គាល់ថា ការនាំចេញផលិតផលទាំងនេះ ទៅកាន់អាមេរិកខាងជើងត្រូវបានបញ្ជូនតាមសមុទ្រ និងច្រកផ្លូវទឹកសាប ហើយបានងើបវិញត្រឹមខែតុលា ឆ្នាំ 2020 ទាំងទិដ្ឋភាពតម្លៃ និងបរិមាណ (រូប S.12)។

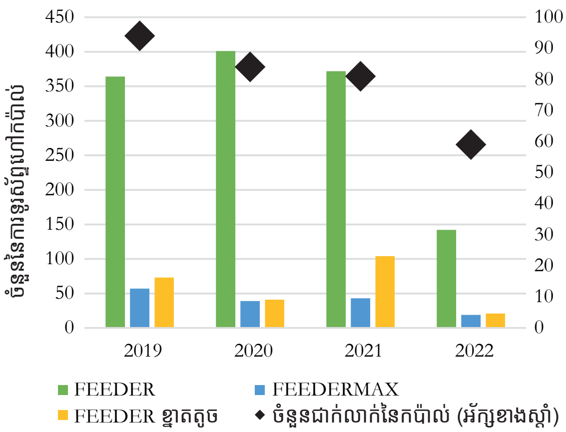
រូប S12 ៖ ច្រកនាំចេញសំខាន់ៗ, បែងចែកតាមប្រទេសដែលត្រូវបានជ្រើសរើស, បរិមាណ និងប្រាក់ដុល្លារអាមេរិក, 2018-2021



ប្រភព ៖ ប្រភព ៖ ទិន្នន័យគយ, អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករកម្ពុជា

ច្រកផ្លូវពាណិជ្ជកម្មធំៗពីរសម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា គឺកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ (កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ) និងកំពង់ផែស្វយ័តព្រះសីហនុ (កំពង់ផែស្វយ័តព្រះសីហនុ) បានបង្ហាញ "ភាពធន់" នៅពេលចាប់ផ្តើមមានការរាតត្បាតជាសាកលនៃជំងឺកូវីដ-19 (រូប S.11)។ ការចាត់ចែងទំនិញនៅកំពង់ផែទាំងពីរនៅតែមានសភាពថេរដែលមានការឡើងចុះបរិមាណតិចតួច ហើយបានងើបឡើងវិញនៅក្នុងត្រីមាសទីបីនៃឆ្នាំ 2020។ បរិមាណកុងតឺន័រនាំចូលចេញ-នាំចេញរបស់កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញដែលមានទីតាំងនៅតាមបណ្តោយទន្លេមេគង្គក្នុងឆ្នាំ2021 គឺមានបរិមាណប្រហែលពាក់កណ្តាលនៃកំពង់ផែស្វយ័តព្រះសីហនុ ដោយក្នុងនោះកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញចាត់ចែងកុងតឺន័រនាំចូល-នាំចេញចំនួន 348 898 កុងតឺន័រ (កុងតឺន័រទទេចំនួន 107 911 និងកុងតឺន័រពេញចំនួន 240 988) ក្នុងឆ្នាំ 2021។ បន្ទុកកុងតឺន័រជាមធ្យមនៅកំពង់ផែស្វយ័តព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ គឺមានចំនួន 28 តោនសម្រាប់កំពង់ផែ

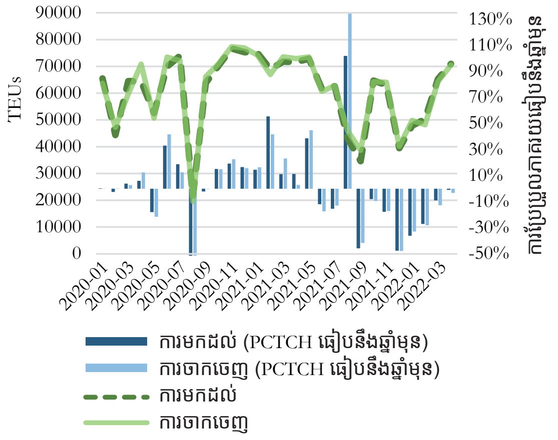
រូប S13 ៖ SAP ចំនួនសរុបនៃការទូរស័ព្ទទៅកំពង់ផែ, ឆ្នាំ 2019-ខែ មេសា ឆ្នាំ 2022



ប្រភព ៖ ទិន្នន័យចរាចរណ៍ផ្លូវសមុទ្រ និងការវាស់វែងការមកដល់ និងការចាកចេញពីកំពង់ផែ

ចំណាំ ៖ feeder ខ្នាតតូច (រហូតដល់ 1,000 TEUs), Feeder (ប្រហែល 2,000 TEUs) Feedermax (ប្រហែល 3,000 TEUs)

រូប S14 ៖ SAP របាយនៃចរាចរណ៍ទូកុងតឺន័រ ៖ ការមកដល់ និងការចាកចេញប្រចាំខែ, ខែ មករា ឆ្នាំ 2020-ខែ មេសា ឆ្នាំ 2022



ប្រភព ៖ ទិន្នន័យចរាចរណ៍ផ្លូវសមុទ្រ និងការវាស់វែងការមកដល់ និងការចាកចេញពីកំពង់ផែ

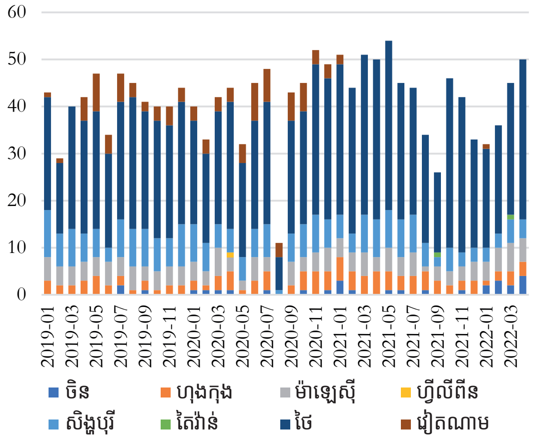
ស្វយ័តព្រះសីហនុ និង 24 តោនសម្រាប់កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ។[36] កំពង់ផែទាំងពីរមានអត្រាកុងតឺន័រចំនួនប្រមាណ 70 ភាគរយ ដែលជាចំនួនកើនឡើងគួរជាទីកត់សម្គាល់ក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ។[37] កំពង់ផែទាំងពីរនេះ មានប្រតិបត្តិការជាសហគ្រាសពាណិជ្ជកម្មរបស់រដ្ឋ ហើយស្ថិតក្រោមការមើលខុសត្រូវរបស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ។ កំពង់ផែស្វយ័តព្រះសីហនុដែលជាកំពង់ផែសមុទ្រតែមួយគត់របស់កម្ពុជា អាចទទួលនាវាដឹកទំនិញទូទៅដែលមានទម្ងន់ទទេ 50,000 តោន (DWT) និងនាវាកុងតឺន័រចំនួន 20 000 DWT ដែលមានសមត្ថភាពផ្ទុកទំនិញប្រមាណ 1,600 ឯកតាសមមូលជាមួយ 20 ហ្វូត (TEUs)[38]។ នៅក្នុងពេលអនាគតដ៏ខ្លីខាងមុខ កំពង់ផែស្វយ័តព្រះសីហនុត្រូវបានរំពឹងថា នៅតែជាកំពង់ផែផ្ទុកទំនិញនាវាតូចដែលត្រូវពឹងផ្អែកលើកប៉ាល់មកពីកំពង់ផែមជ្ឈមណ្ឌល ជាពិសេសសម្រាប់ពាណិជ្ជកម្មជាមួយបណ្ដាប្រទេសនៅក្រៅតំបន់អាស៊ីអាគ្នេយ៍ ដែលជាការបន្ថែមតំណភ្ជាប់សម្រាប់ក្បួនធ្វើដំណើរដោយនាវា។ ដើម្បីទទួលនាវាដឹកកុងតឺន័រធំៗបន្ថែមទៀត កំពង់ផែស្វយ័តព្រះសីហនុដោយមានការគាំទ្រពីរដ្ឋាភិបាល និងការផ្ដល់ហិរញ្ញប្បទានពីទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន (JICA) កំពុងពង្រីកបរិក្ខាររបស់ខ្លួនជាជំហានៗ តាមរយៈការបង្កើនជម្រៅកំពង់ផែឱ្យឈានទៅដល់ 14.7 ម៉ែត្រ ព្រមទាំងសាងសង់អគារផ្ទុកកុងតឺន័រថ្មីមួយ។

ថ្វីបើមិនអាចទទួលនាវាធំៗក្ដី ប៉ុន្តែមាននាវាដឹកកុងតឺន័រជាង 94 គ្រឿងផ្សេងៗគ្នាបានចូលមកចតនៅកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុយ៉ាងហោចណាស់មួយដងក្នុងឆ្នាំ 2019 ជាសញ្ញាបង្ហាញអំពីលទ្ធភាព និងសមត្ថភាពរបស់កំពង់ផែក្នុងការចាត់ចែងនាវាផ្ទុកកុងតឺន័រជាច្រើនគ្រឿង។ ចំនួននេះមានការធ្លាក់ចុះបន្តិចក្នុងពេលពីរឆ្នាំបន្ទាប់មកទៀតមកនៅត្រឹម 84 គ្រឿងក្នុងឆ្នាំ 2020 និង 81 គ្រឿងក្នុងឆ្នាំ 2021 (រូប S.13)។ ក្នុងអំឡុងពេលដូចគ្នានេះ ចំនួនការចូលចតនៅកំពង់ផែជាទូទៅមានការធ្លាក់ចុះពីចំនួន 500 គ្រឿងក្នុងឆ្នាំ 2019 មកនៅប្រមាណ 480 គ្រឿងក្នុងឆ្នាំ 2020។ និន្នាការនេះ ទំនងបណ្ដាលមកពីការរាតត្បាតជំងឺជាសាកល។ ផ្ទុយពីនិន្នាការទូទៅ ក្នុងឆ្នាំ 2021 កំពង់ផែព្រះសីហនុបានទទួលនាវាបញ្ជូនទំនិញតូចៗច្រើនជាងមុនពីរដងបើធៀបជាមួយឆ្នាំ 2020 (ចំនួន 104 គ្រឿងក្នុងឆ្នាំ 2021 បើធៀបជាមួយចំនួន 41 ក្នុងឆ្នាំ 2020)។ ការប្រែប្រួលបរិមាណធំធេងនៅក្នុងចំនួនការចូលចតក្នុងកំពង់ផែជាទូទៅក្នុងឆ្នាំ 2020-2021 ក៏ជាការបង្ហាញឱ្យឃើញអំពីផលប៉ះពាល់នៃជំងឺកូវីដ 19 ដែលបានផ្ដល់លទ្ធផលធ្វើឱ្យមានការរំខានចំពោះកំពង់ផែ ព្រមទាំងភាពមិនអាចព្យាករជាមុនបាននៃប្រតិបត្តិការកំពង់ផែផងដែរ (រូប S.14)។ ថ្វីបើពាណិជ្ជកម្មក្រៅប្រទេសទៅជាមួយសហរដ្ឋអាមេរិក និង EU-27 ភាគច្រើន គឺមានការផ្ទេរទំនិញនៅសិង្ហបុរី តំបន់រដ្ឋបាលស្វយ័តហុងកុងក្នុងប្រទេសចិន ឬតំបន់ Cai Mep,[39] (រូប S.15) យ៉ាងណាក្ដី ប៉ុន្តែតំណភ្ជាប់តាមផ្លូវសមុទ្រទៅកាន់តំបន់អាស៊ីខាងកើត គឺជាតំណភ្ជាប់ដោយផ្ទាល់។ ចរាចរណ៍នាវាចូលមកក្នុងប្រទេសមានប្រភពមកពីប្រទេសចិន វៀតណាម និងសិង្ហបុរី ចំណែកកំពង់ផែម៉ាឡេស៊ី ចាប់ផ្ដើមបានទទួលចំណែកទីផ្សារ ដោយបានចាប់ផ្ដើមនៅចុងឆ្នាំ 2020 ហើយបច្ចុប្បន្ន គឺមានចំនួនប្រមាណ 4 ភាគរយនៃចរាចរណ៍កុងតឺន័រចូលមកក្នុងប្រទេសកម្ពុជាទាំងអស់នៅក្នុងកំពង់ផែស្វយ័តព្រះសីហនុក្នុងមួយខែ (រូប S.16)។

រូប S15 ៖ បណ្ដាញតភ្ជាប់ការដឹកជញ្ជូនទូកុងតឺន័ររបស់កម្ពុជា

ប្រភព ៖ អ្នកនិពន្ធ

រូប S16 ៖ SAP ការទូរស័ព្ទទៅកំពង់ផែ បែងចែកតាមប្រទេសគោលដៅ, ចំនួន (ការហៅចេញ)



ប្រភព ៖ ទិន្នន័យចរាចរណ៍ផ្លូវសមុទ្រ និងការវាស់វែងការមកដល់ និងការចាកចេញពីកំពង់ផែ

36 ដែនកំណត់ទម្ងន់សរុបរបស់កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញគឺ 25 តោន/20 ហ្វូត និង 30 តោន/40 ហ្វូត។

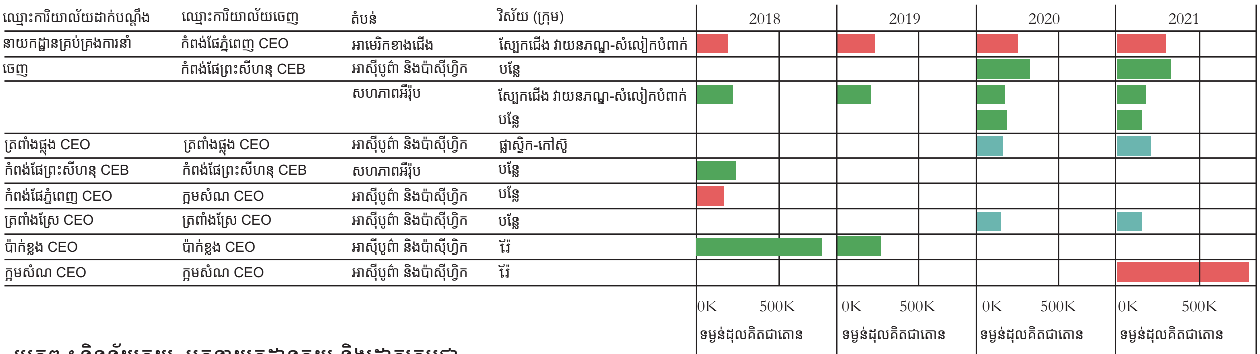
37 អត្រាការដាក់បញ្ចូលកុងតឺន័ររបស់កំពង់ផែស្វយ័តព្រះសីហនុមានអត្រាកាន់តែខ្ពស់ថែមទៀតប្រសិនបើមិនគិតអំពីការលក់ដុំ

38 OECD ឆ្នាំ 2022

39 Cai Mep បានក្លាយជាកំពង់ផែឆ្លងកាត់ទំនិញដ៏ធំមួយសម្រាប់ការបញ្ជូនទំនិញដែលមានប្រភព ឬមានគោលដៅមកកាន់ប្រទេសកម្ពុជា។ ចំណុចនេះ ជាការបង្ហាញអំពីការលូតលាស់យ៉ាងឆាប់រហ័សលើការចូលចតនៅក្នុងទីសំចតកុងតឺន័រថ្មីរបស់កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញដែលបានឈានដល់ 36 ម៉ោងទៅកាន់ និងមកពី Cai Mep។

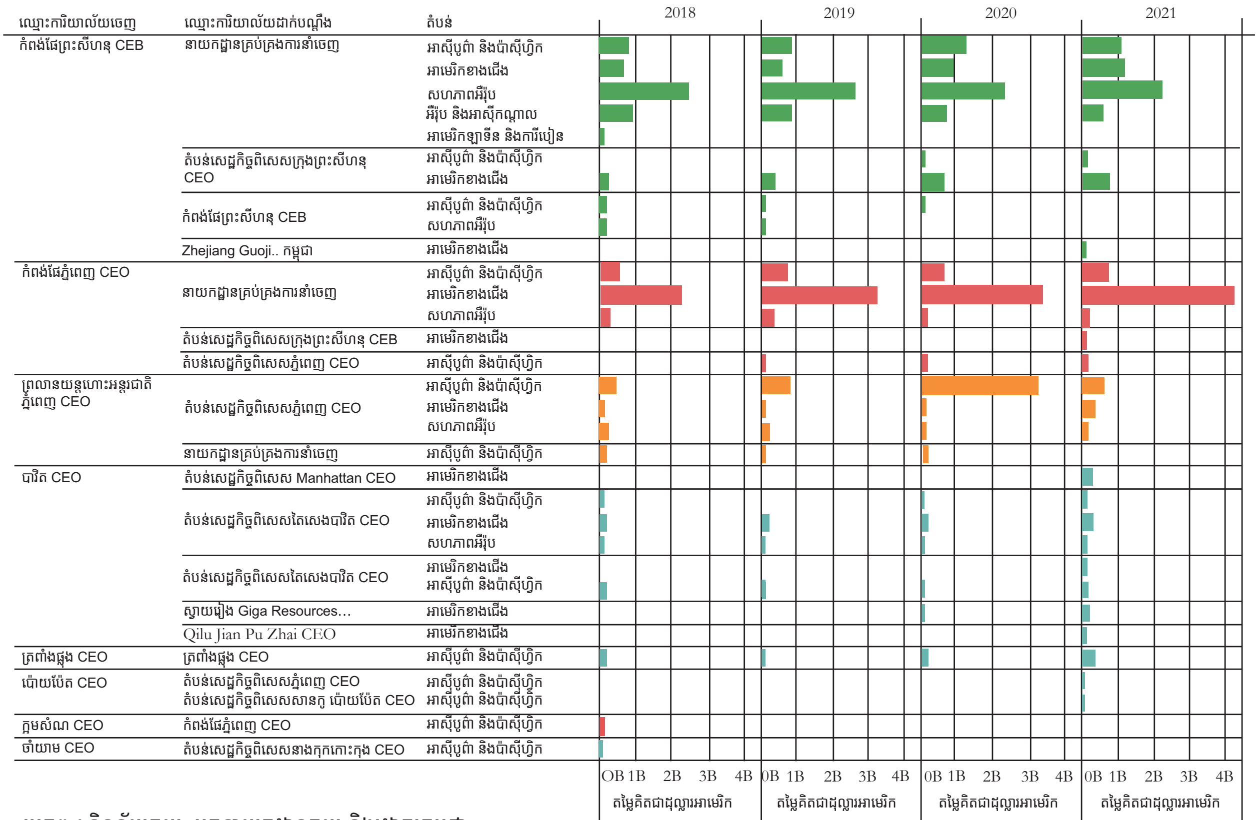
នីតិវិធីគយសម្រាប់ការប្រកាសការនាំចេញ និងការនាំចូល គឺមានភាពប្រមូលផ្តុំកម្រិតខ្ពស់ ដោយក្នុងនោះនាយកដ្ឋានគ្រប់គ្រងការនាំចេញ ទទួលខុសត្រូវលើបែបបទគយប្រមាណពាក់កណ្តាលប្រទេស។ បើនិយាយអំពីបរិមាណវិញ ជាងមួយភាគបីនៃការនាំចេញ គឺធ្វើដំណើរចេញតាមច្រកសមុទ្រតាមរយៈសាខាគយ និងរដ្ឋាករកំពង់ផែព្រះសីហនុ បន្ទាប់មកការិយាល័យគយ និងរដ្ឋាករកំពង់ផែភ្នំពេញ (សម្រាប់ការបញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវទឹកសាប ភាគច្រើនគឺធ្វើដំណើរទៅកាន់អាមេរិកខាងជើង) ការិយាល័យគយ និងរដ្ឋាករក្អមសំណ (ផ្លូវទឹកសាបថ្នាក់តំបន់) និងការិយាល័យគយ និងរដ្ឋាករបាវិត (ទៅកាន់អាមេរិកខាងជើង) (ដែលសរុបរួមគ្នាមានចំនួនប្រមាណជិតពាក់កណ្តាលនៃការនាំចេញសរុប)។ ទំនិញនាំចេញជិតពាក់កណ្តាល គឺបានចុះឈ្មោះនៅនាយកដ្ឋានគ្រប់គ្រងការនាំចេញ (ជាពិសេសចាប់ពីឆ្នាំ 2020-2021)។ សម្រាប់ការនាំចូល ទំនិញភាគច្រើនគឺចូលមកតាមរយៈការិយាល័យគយ និងរដ្ឋាករស្ទឹងហាវ និងសាខាគយ និងរដ្ឋាករកំពង់ផែព្រះសីហនុ និងការិយាល័យគយ និងរដ្ឋាករក្អមសំណ (នីមួយៗប្រមាណមួយភាគប្រាំ) ហើយភាគច្រើនបានចុះឈ្មោះនៅនាយកដ្ឋានគ្រប់គ្រងការនាំចេញ តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសក្រុងព្រះសីហនុ (ការិយាល័យគយ និងរដ្ឋាករតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសក្រុងព្រះសីហនុ) និង សាខាគយ និងរដ្ឋាករកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ (ចន្លោះពី 14 ដល់ 17 ភាគរយសម្រាប់នីមួយៗ)) (រូប S.17 និង រូប S.18)។

រូប S17 ៖ ផ្លូវនាំចេញសំខាន់ៗ, បែងចែកតាមការិយាល័យចេញ មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន ការិយាល័យដាក់បណ្តឹង និងតំបន់នាំចូល, ទម្ងន់ដុល និងតម្លៃ, 2018-2021



ប្រភព ៖ ទិន្នន័យគយ, អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករកម្ពុជា

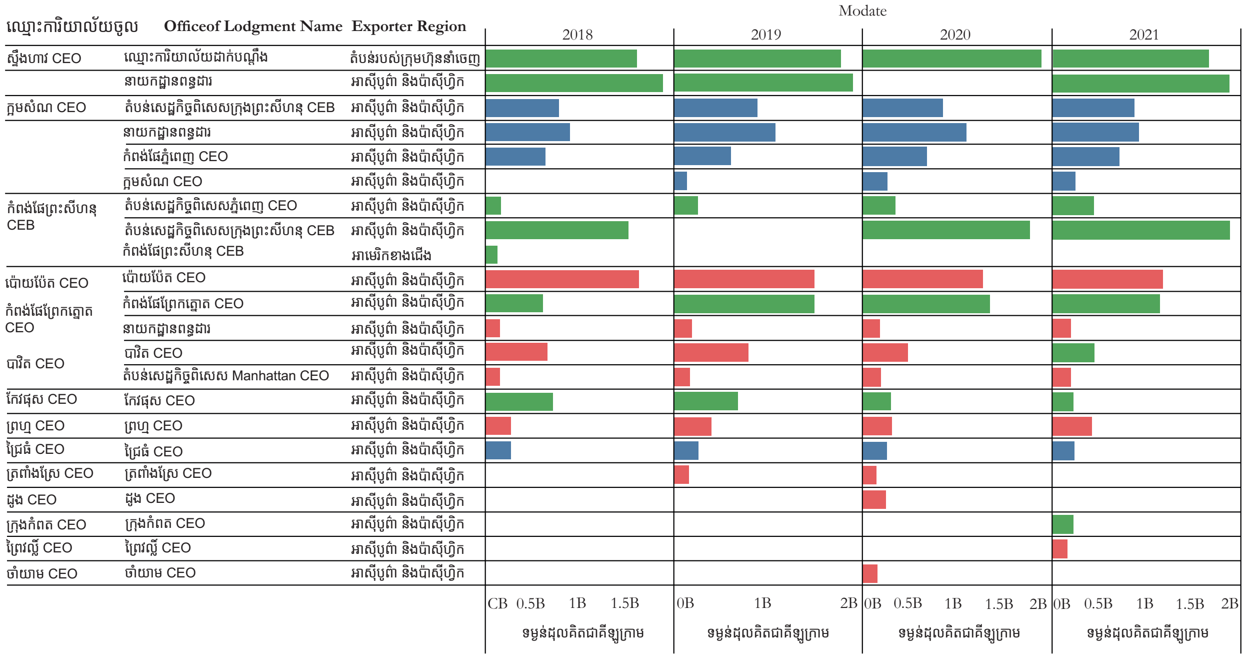
ចំណាំ ៖ បៃតង=សមុទ្រ, ក្រហម=ផ្លូវទឹក, ខៀវ=ផ្លូវថ្នល់, ទឹកក្រូច=អាកាស។ រួមបញ្ចូលផ្លូវដែលមានការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ដែលមានទម្ងន់យ៉ាងតិច 150,000 តោនក្នុងបណ្តាឆ្នាំដែលលើកមកពិចារណា។



ប្រភព ៖ ទិន្នន័យគយ, អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករកម្ពុជា

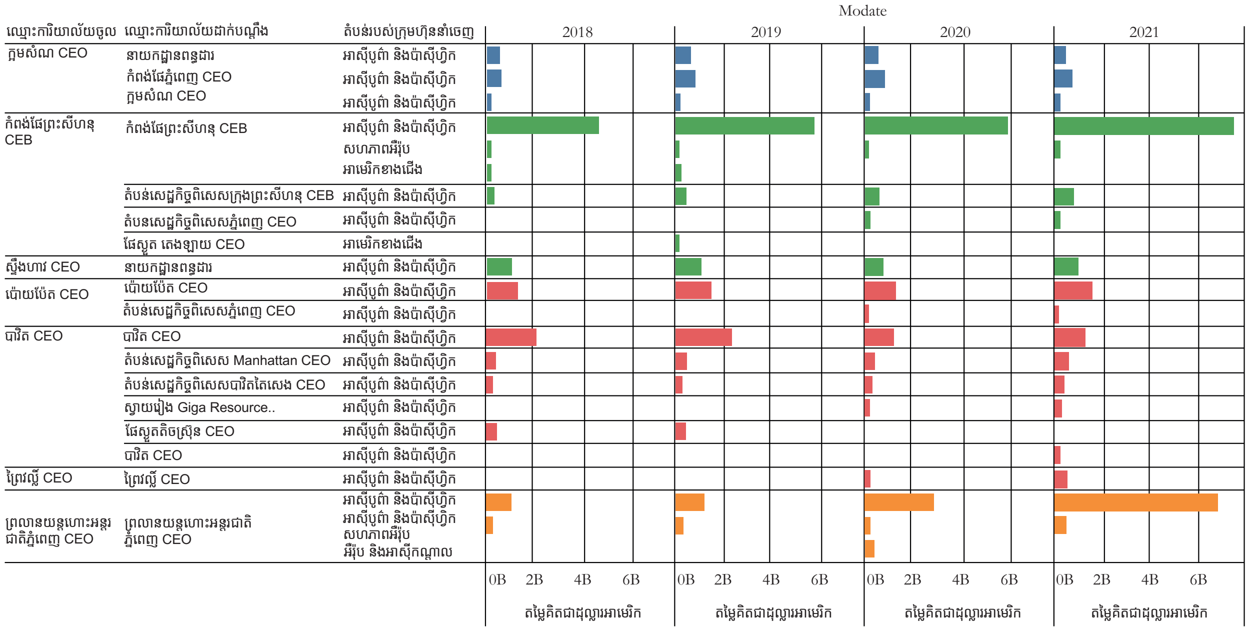
ចំណាំ ៖ បៃតង=សមុទ្រ, ក្រហម=ផ្លូវទឹក, ខៀវ=ផ្លូវថ្នល់, ទឹកក្រូច=អាកាស។ រួមបញ្ចូលផ្លូវដែលមានការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ដែលមានតម្លៃយ៉ាងតិច 100 លានដុល្លារអាមេរិកក្នុងបណ្តាឆ្នាំដែលលើកមកពិចារណា។

រូប S18 ៖ ផ្លូវនាំចូលសំខាន់ៗ បែងចែកតាមការិយាល័យចូល, មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន, ការិយាល័យដាក់បណ្តឹង និងតំបន់នាំចេញ, ទម្ងន់ដុល និងតម្លៃ, 2018-2021



ប្រភព ៖ ទិន្នន័យគយ, អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករកម្ពុជា

ចំណាំ ៖ បៃតង=សមុទ្រ, ក្រហម=ផ្លូវទឹក, ខៀវ=ផ្លូវថ្នល់, ទឹកក្រូច=អាកាស។ រួមបញ្ចូលផ្លូវដែលមានការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ដែលមានទម្ងន់យ៉ាងតិច 150,000 តោន ក្នុងបណ្តាឆ្នាំដែលលើកមកពិចារណា។

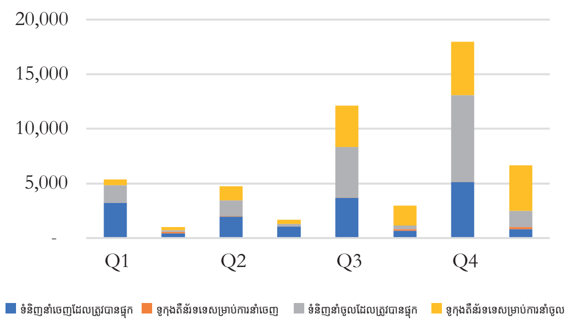


ប្រភព ៖ ទិន្នន័យគយ, អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករកម្ពុជា

ចំណាំ ៖ បៃតង=សមុទ្រ, ក្រហម=ផ្លូវទឹក, ខៀវ=ផ្លូវថ្នល់, ទឹកក្រូច=អាកាស។ រួមបញ្ចូលផ្លូវដែលមានការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ដែលមានតម្លៃយ៉ាងតិច 100 លានដុល្លារអាមេរិកក្នុងបណ្តាឆ្នាំដែលលើកមកពិចារណា។

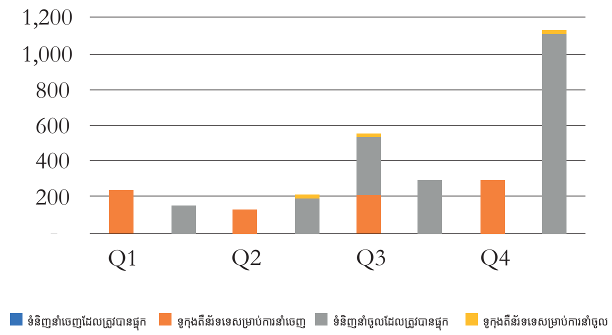
ការដឹកទំនិញនាំចេញនាំចូលក្នុងស្រុក ភាគច្រើនគឺធ្វើឡើងតាមរយៈរថយន្តដឹកទំនិញដោយក្នុងនោះក្រុមហ៊ុនរាជអយស្ម័យយានកម្ពុជាដើរតួនាទីយ៉ាងតិចតួចក្នុងការដឹកទំនិញនាំចូល និងទំនិញនាំចេញ។ មានការប៉ាន់ប្រមាណថា សមាមាត្រនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោកទាំងសម្រាប់អ្នកធ្វើដំណើរ និងការបញ្ជូនទំនិញគឺមានចំនួនប្រមាណ 90 ភាគរយ។[40] ការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវដែក គឺស្ទើរតែគ្មានទាល់តែសោះនៅក្នុងឆ្នាំ 2010 អាស្រ័យដោយការធរឹលហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធធ្ងន់ធ្ងរ។ មកដល់បច្ចុប្បន្ននេះ ផ្លូវដែកមានសមាមាត្រទីផ្សារដ៏តិចតួចចំនួនប្រមាណ 6 ទៅ 7 ភាគរយ (ក្នុងឆ្នាំ 2018-2021) ដោយដឹកទំនិញប្រមាណ 10 ភាគរយនៃកុងតឺន័រនាំចេញដែលមានផ្ទុកទំនិញពេញទៅកាន់កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញតាមបណ្តោយខ្សែភាគខាងត្បូង។ ក្នុងឆ្នាំ 2021 ផ្លូវដែកបានផ្លាស់ប្តូរទីតាំងប្រមាណ 26 ភាគរយនៃកុងតឺន័រនាំចូលមិនមានផ្ទុកទំនិញតាមខ្សែរថភ្លើងដដែលនេះចំនួន 26 ភាគរយ (ធ្លាក់ចុះពី 40 ភាគរយក្នុងឆ្នាំ 2018) (រូប S.19 និង រូប S.20)។ អាស្រ័យដោយផ្លូវរថភ្លើងដំណើរការសេវា 6 ទៅ 7 ដងក្នុងមួយថ្ងៃសម្រាប់ការរត់មួយផ្លូវ សមត្ថភាពនេះត្រូវបានប៉ាន់ប្រមាណថា មានចំនួន 6,000 ទៅ 7000 កុងតឺន័រក្នុងមួយខែ។ តួលេខប្រចាំខែបានមកពីរាជអយស្ម័យយានកម្ពុជាបង្ហាញឱ្យឃើញនូវអត្រាបញ្ជូនទំនិញចំនួនប្រមាណ 3000 ទៅ 5000 ក្នុងមួយខែ ជាការបង្ហាញឱ្យឃើញថាមានសមត្ថភាពគ្រប់គ្រាន់ខាងវិស័យផ្លូវដែកក្នុងការទទួលយកសមាមាត្រច្រើនជាងនេះពីការបញ្ជូនទំនិញនាំចូល និងនាំចេញ។ ខ្សែរថភ្លើងភាគខាងជើងដែលតភ្ជាប់ពីរាជធានីភ្នំពេញទៅកាន់ស្ពាននៅព្រំដែនប៉ោយប៉ែត ដែលបានដាក់សម្ពោធឱ្យដំណើរការជាផ្លូវការក្នុងឆ្នាំ 2019 មានចរាចរណ៍ដ៏តិចតួច ថ្វីបើខ្សែរថភ្លើងនេះ គឺជាជម្រើសជំនួសដ៏សមស្របក្តី។

រូប S19 ៖ រាជាយស្ម័យយានកម្ពុជា ៖ ទំនិញនាំចេញដែលបានផ្ទុក និងទូកុងតឺន័រទទេតាមបណ្តោយផ្លូវដែកភាគខាងត្បូង[41] ប្រចាំត្រីមាស, 2021



ប្រភព ៖ អ្នកនិពន្ធ

រូប S20 ៖ រាជាយស្ម័យយានកម្ពុជា ៖ ទំនិញនាំចេញដែលបានផ្ទុក និងទូកុងតឺន័រទទេតាមបណ្តោយផ្លូវដែកភាគខាងជើង[42] ប្រចាំត្រីមាស, 2021



ប្រភព ៖ ទិន្នន័យចរាចរណ៍ផ្លូវសមុទ្រ និងការវាស់វែងការមកដល់ និងការចាកចេញពីកំពង់ផែ

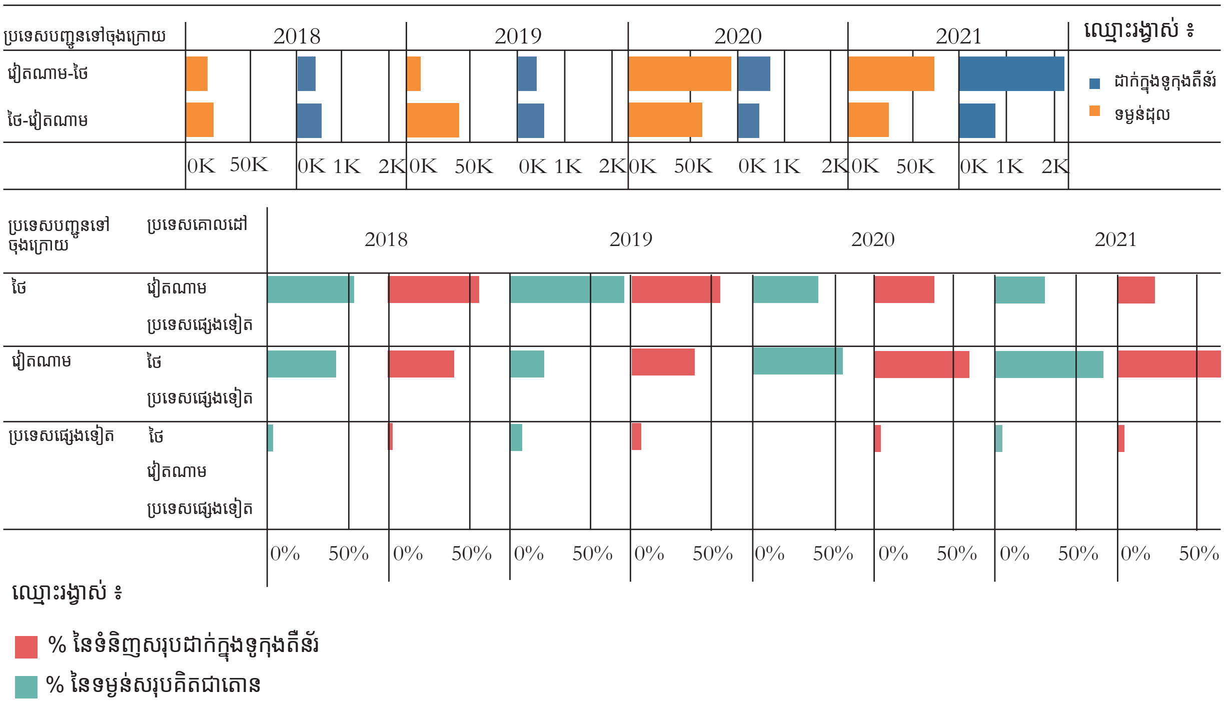
សម្រាប់ទំនិញឆ្លងកាត់អន្តរជាតិ ពាណិជ្ជកម្មតាមរយៈប្រទេសកម្ពុជា គឺមានបរិមាណតិចតួចថ្វីបើមានការកើនឡើងក្តី តែអាចមានសក្តានុពលលូតលាស់នាពេលអនាគត គឺអាស្រ័យទៅលើការរៀបចំបណ្តាញផលិតកម្មថ្នាក់តំបន់។ បរិមាណពាណិជ្ជកម្មឆ្លងកាត់បានកើនឡើងពី 41 000 តោនក្នុងឆ្នាំ 2018 ទៅដល់ 144 000 តោនក្នុងឆ្នាំ 2020 និង 102 000 តោនក្នុងឆ្នាំ 2021។ ការកើនឡើងក្នុងឆ្នាំ 2021 ទំនងជាប់ពាក់ព័ន្ធជាមួយការរំខានការបញ្ជូនទំនិញ និងភ័ស្តុភារនៅពេលចាប់ផ្តើមផ្ទុះការរាតត្បាតជាសាកលនៃជំងឺកូវីដ 19។ ចំនួនប្រតិបត្តិការតាមកុងតឺន័រមានការកើនឡើងបីដងក្នុងឆ្នាំ 2021 ហើយឈរនៅក្នុងអត្រាជិត 90 ភាគរយនៅចន្លោះឆ្នាំ 2018-2021 ហើយ 70 ភាគរយនៃបរិមាណទំនិញឆ្លងកាត់ គឺស្ថិតនៅក្នុងកុងតឺន័រ។ លំហូរទំនិញឆ្លងកាត់ស្ទើរទាំងអស់ (96 ភាគរយ) គឺជាទំនិញឆ្លងកាត់រវាងប្រទេសថៃ និងប្រទេសវៀតណាម (មានទាំងទិស ប៉ុន្តែជាងពាក់កណ្តាល គឺជាការបញ្ជូនទំនិញឆ្លងកាត់ពីប្រទេសវៀតណាម និងប្រទេសថៃ ដោយក្នុងនោះប្រតិបត្តិការស្ទើរតែទាំងអស់គឺជាប្រតិបត្តិការដាក់ក្នុងតុងតឺន័រចាប់ពីឆ្នាំ 2019 មក) (រូប S.21)។

40 ADB ឆ្នាំ 2019

41 ខ្សែខាងត្បូងភ្ជាប់ពីភ្នំពេញទៅក្រុងព្រះសីហនុ https://www.mpwt.gov.kh/en/public-services/railway-services

42 ខ្សែខាងជើងភ្ជាប់ពីភ្នំពេញទៅប៉ោយប៉ែត https://www.mpwt.gov.kh/en/public-services/railway-services

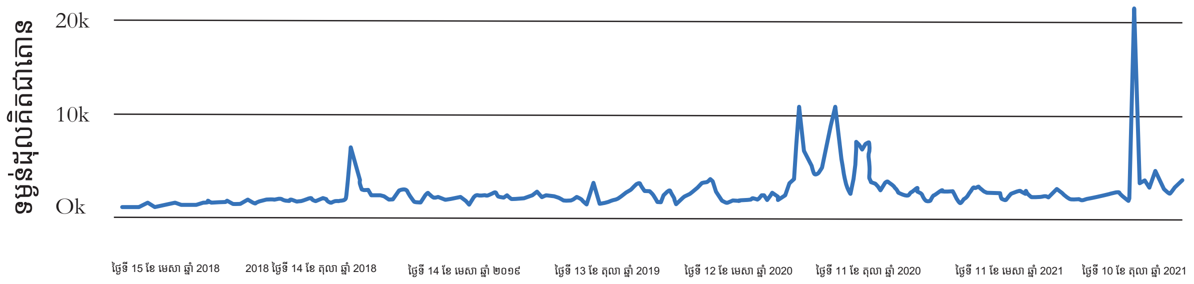
រូប S21 ៖ ចរាចរណ៍ឆ្លងកាត់ដែលតភ្ជាប់ទៅប្រទេសវៀតណាម និងថៃ, ទម្ងន់ដុល, ភាគរយ, 2018-2021



ប្រភព ៖ ទិន្នន័យគយ, អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករកម្ពុជា

ថ្វីបើកម្ពុជាមានទីតាំងភូមិសាស្ត្រប្រកបដោយគុណសម្បត្តិល្អស្ថិតនៅចំកណ្ដាលនៃមហាអនុតំបន់មេគង្គក្ដី ប៉ុន្តែពាណិជ្ជកម្មឆ្លងកាត់គឺមានកម្រិតតូច ផ្លូវធ្វើដំណើរមានលក្ខណៈប្រមូលផ្ដុំខ្លាំង ហើយមួយភាគបួននៃចរាចរណ៍ទំនិញទាំងអស់អាចធ្វើបានរយៈពេល 6 ថ្ងៃ (2018-2021) ដែលជាការបង្ហាញនូវនីតិវិធីស្មុគស្មាញជាច្រើន (រូប S. 22)។ សម្រាប់ទំនិញពីវៀតណាមទៅប្រទេសថៃ ទំនិញឆ្លងកាត់ភាគច្រើនចុះបញ្ជីនៅការិយាល័យគយ និងរដ្ឋាករជ្រៃធំ ហើយចាកចេញតាមរយៈការិយាល័យគយ និងរដ្ឋាករដូងក្នុងឆ្នាំ 2020 (72,2 ភាគរយនៃទំនិញឆ្លងកាត់សរុបក្នុងទិសដៅពីវៀតណាមទៅប្រទេសថៃក្នុងឆ្នាំ 2020) ចំណែកក្នុងឆ្នាំ 2021 ទំនិញឆ្លងកាត់ភាគច្រើនចុះបញ្ជីនៅការិយាល័យគយ និងរដ្ឋាករព្រៃវល្លិ៍ ហើយចាកចេញតាមការិយាល័យគយ និងរដ្ឋាករប៉ោយប៉ែត (53,6 ភាគរយ)។ សម្រាប់ពីថៃទៅវៀតណាម ច្រកផ្លូវពាណិជ្ជកម្មទំនិញឆ្លងកាត់ច្រើនតែមានលក្ខណៈចម្រុះផ្សេងៗគ្នា ដោយភាគច្រើនចុះបញ្ជីនៅការិយាល័យគយ និងរដ្ឋាករបឹងត្របែក (ភាគច្រើនចេញតាមការិយាល័យគយ និងរដ្ឋាករពាមមន្ទា និងការិយាល័យគយ និងរដ្ឋាករទាន់ហាន់ក្នុងឆ្នាំ 2020-2021) ការិយាល័យគយ និងរដ្ឋាករប៉ោយប៉ែត (ចាកចេញតាមរយៈការិយាល័យគយ និងរដ្ឋាករបាវិត និងចាប់ផ្ដើមពីឆ្នាំ 2021 មក ក៏មានចាកចេញតាមរយៈការិយាល័យគយ និងរដ្ឋាករព្រៃវល្លិ៍ដែរ) ការិយាល័យគយ និងរដ្ឋាករអូរអន្លក់ (ភាគច្រើនចេញតាមការិយាល័យគយ និងរដ្ឋាករជ្រៃធំ និងជាច្រកសំខាន់តែនៅក្នុងឆ្នាំ 2018-2019) និង ការិយាល័យគយ និងរដ្ឋាករដូង (ចាកចេញតាមរយៈការិយាល័យគយ និងរដ្ឋាករជ្រៃធំ និងការិយាល័យគយ និងរដ្ឋាករត្រពាំងផ្លុងដោយភាគច្រើនគឺនៅឆ្នាំ 2020-2021)។

រូប S22 ៖ ការប្រែប្រួលនៃពាណិជ្ជកម្មឆ្លងកាត់, ទម្ងន់ដុល, ថ្ងៃទី 1 ខែ មករា ឆ្នាំ 2018-ថ្ងៃទី 1 ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ 2021

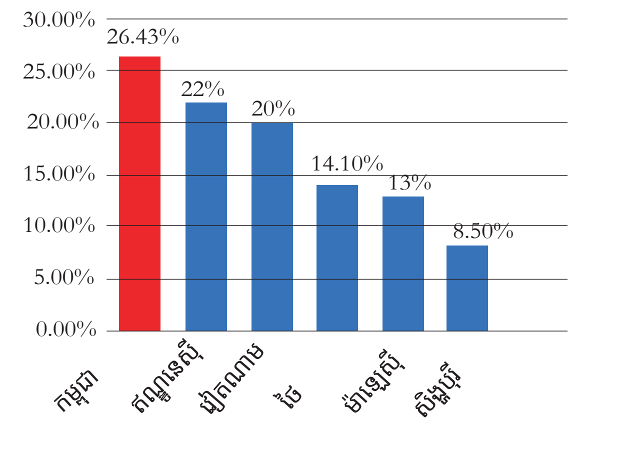


ប្រភព ៖ ទិន្នន័យគយ, អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករកម្ពុជា

ថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារគិតជាចំណែក ផសស ក្នុងប្រទេសកម្ពុជា

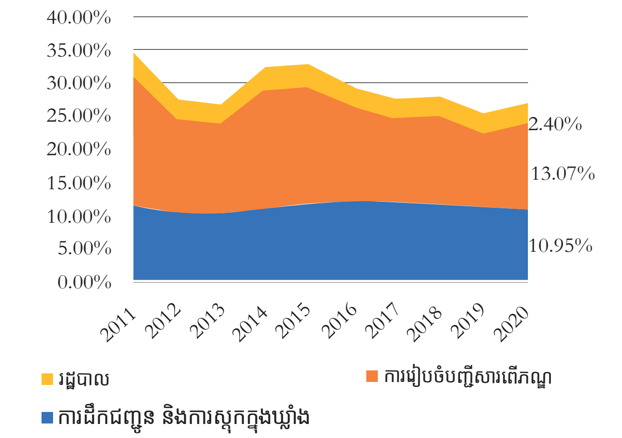
លទ្ធផលបឋមនៃការងារដែលបានធ្វើឡើងជាផ្នែកមួយនៃអត្ថបទផ្តោតជាពិសេសនេះ បង្ហាញឱ្យឃើញថា ថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារក្នុងប្រទេសកម្ពុជា គឺមានអត្រាខ្ពស់ជាងបណ្តាប្រទេសក្នុងសមាគមប្រជាជាតិអាស៊ីអាគ្នេយ៍ (អាស៊ាន) ដែលបានប៉ាន់ប្រមាណថា មានចំនួន 26,43 ភាគរយនៃ ផសស ក្នុងឆ្នាំ 2020[43] (រូប S. 23)។ មានភាពខុសប្លែកគ្នានៅក្នុងវិធីសាស្ត្រដើម្បីគណនាថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារគិតជា ផសស អាចផ្តល់ការពន្យល់មួយចំនួនស្តីអំពីចន្លោះគម្លាតនេះ។ ទោះយ៉ាងនេះក្តី នៅពេលប្រៀបធៀបជាមួយប្រទេសថៃដែលប្រើប្រាស់វិធីសាស្ត្រប្រហាក់ប្រហែលកម្ពុជាដែរ យើងអាចទាញសេចក្តីសន្និដ្ឋានបានជាច្រើន។ ទីមួយ ភាពខុសគ្នារវាងប្រទេសថៃ និងប្រទេសកម្ពុជាទាក់ទងជាមួយថ្លៃចំណាយការដឹកជញ្ជូនសារពើភ័ណ្ឌដែលមានគម្លាតជិត 8 ភាគរយ ដោយហេតុថា ថ្លៃចំណាយសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនសារពើភ័ណ្ឌរបស់ប្រទេសថៃត្រូវបានប៉ាន់ប្រមាណថា មានចំនួន 5,3 ភាគរយ បើធៀបជាមួយប្រទេសកម្ពុជាក្នុងចំនួន 13,07 ភាគរយ។ ថ្លៃចំណាយសារពើភ័ណ្ឌខ្ពស់ក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ហាក់គឺជាលទ្ធផលកើតចេញពីអត្រាការប្រាក់ខ្ពស់សម្រាប់សារពើភ័ណ្ឌ និងសមត្ថភាពគ្រប់គ្រងសារពើភ័ណ្ឌមានកម្រិតកំណត់។ ថ្លៃចំណាយការដឹកជញ្ជូន និងថ្លៃចំណាយសម្រាប់ឃ្លាំងក្នុងប្រទេសកម្ពុជាក៏មានចំនួន 3,25 ភាគរយខ្ពស់ជាងប្រទេសថៃផងដែរ។

រូប S23 ៖ ការប្រៀបធៀបចំណាយផ្នែកភស្តុភារធៀបនឹង ផសស ក្នុងបណ្តាប្រទេសសមាជិកអាស៊ាន, 2020



ប្រភព ៖ https://www.3plogistics.com/3pl-market-info-resources/3pl-market-information/global-3pl-market-size-estimates; NESDC 2021; and Banomyong and Varadejsatitwong, forthcoming.

រូប S24 ៖ ការវិវត្តនៃចំណាយផ្នែកភស្តុភារនៅកម្ពុជាតាំងពីឆ្នាំ 2011 (តម្លៃភស្តុភារធៀបនឹង ផសស)



ប្រភព ៖ Banomyong and Varadejsatitwong, forthcoming

ចាប់ពីឆ្នាំ 2015មក ថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារគិតជា ផសស ក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ត្រូវបានប៉ាន់ប្រមាណថា មានទឹកប្រាក់ចំនួន 27.913 ប៊ីលានរៀលក្នុងឆ្នាំ 2021 (ប្រមាណ 6,7 ប៊ីលានដុល្លារ) ប្រហែល 26 ភាគរយនៃ ផសស ក្នុងឆ្នាំ 2020។ តាមការរំពឹងទុក សមាមាត្រនៃថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារធៀបជាមួយ ផសស ក្នុងប្រទេសកម្ពុជាបានកើនឡើងចន្លោះឆ្នាំ 2019 ដល់ 2020៖ ការចំណាយភ័ស្តុភារបានកើនឡើងស្របពេលដែលកំណើន ផសស បានយឺតចុះមកវិញនៅពេលមានការចាប់ផ្តើមការរាតត្បាតជាសាកលនៃជំងឺកូវីដ 19 (រូប S.24)។ នៅពេលអត្រាកំណើនថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារខ្ពស់ជាងអត្រាកំណើន ផសស លើកលែងតែក្នុងឆ្នាំ 2014 និង 2018 មធ្យមភាគអត្រាកំណើនថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារ គឺតិចជាងអត្រាកំណើន ផសស។ អត្រាកំណើន ផសស ក្នុងឆ្នាំ 2020 គឺតិចជាងអត្រាកំណើនថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារ។ ក្នុង 2020 ថ្លៃចំណាយការដឹកជញ្ជូនសារពើភ័ណ្ឌ ក្លាយជាសមាសធាតុធំជាងគេបំផុតនៃថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារដែលហួសពីថ្លៃចំណាយសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូន និងឃ្លាំង។ ថ្លៃចំណាយការដឹកជញ្ជូនសារពើភ័ណ្ឌ មានចំនួន 49,47 ភាគរយនៃថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារសរុប បន្ទាប់មក គឺថ្លៃចំណាយការដឹកជញ្ជូនដែលមានចំនួន 41,44ភាគរយនៃថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារសរុប ចំណែកថ្លៃចំណាយរដ្ឋបាលភ័ស្តុភារ គឺស្ថិតនៅក្នុងចំនួនមិនប្រែប្រួលចំនួន 9,09 ភាគរយ។ នេះជាឥទ្ធិពលបង្កឡើងពីការរាតត្បាតជំងឺជាសាកលមកលើកម្រិតសារពើភ័ណ្ឌ ដោយហេតុថា ការលក់ទំនិញមានសភាពយឺតយ៉ាវ ហើយសង្វាក់ការផ្គត់ផ្គង់ទំនិញបានរងផលប៉ះពាល់ពីសមត្ថភាពបញ្ជូនទំនិញមានកម្រិតកំណត់ក្នុងអំឡុងពេលបិទខ្ទប់។ ប្រអប់ S.1 ពន្យល់អំពីសារៈសំខាន់នៃការប៉ាន់ប្រមាណថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារថ្នាក់ជាតិគិតតាម ផសស។

43 នេះជាលើកទីមួយដែលតួលេខទាំងនេះ ត្រូវបានគណនាក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ វិធីសាស្ត្រ (ដូចបានពិពណ៌នាក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ S.1) ត្រូវបានស្នើឡើងថា នឹងត្រូវអនុម័តដោយក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុនៅក្នុងកិច្ចខិតខំដើម្បីប៉ាន់ប្រមាណថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារថ្នាក់ជាតិ។

ប្រអប់ S.1 ៖ សារៈសំខាន់នៃការប៉ាន់ប្រមាណថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារថ្នាក់ជាតិគិតជា ផសស

ភ័ស្តុភារនៅថ្នាក់ជាតិបានទទួលការយកចិត្តទុកដាក់ច្រើនពីបណ្តាប្រទេសជាច្រើន ហើយនៅថ្នាក់សាកលមានសូចនាករពាក់ព័ន្ធជាមួយភ័ស្តុភារសាកលជាច្រើនដែលត្រូវបានអភិវឌ្ឍឡើងដោយវិទ្យាស្ថានផ្សេងៗ ដូចជាវេទិកាសេដ្ឋកិច្ចសាកល និងធនាគារពិភពលោកជាដើម ដើម្បីវាស់វែងគុណភាព និងលទ្ធផលអនុវត្តការងារផ្នែកភ័ស្តុភារទូលំទូលាយនៅគ្រប់ទិដ្ឋភាពទាំងអស់។ សូចនាករកម្រិតម៉ាក្រូទាំងអស់នេះ អាចចាប់យកលទ្ធផលអនុវត្តការងារផ្នែកភ័ស្តុភារ និងឆ្លុះបញ្ចាំងអំពីភាពប្រសើរឡើងផ្នែកភ័ស្តុភារ ហើយអាចយកទៅប្រើប្រាស់ជាខ្នាតគំរូភាពប្រកួតប្រជែងថ្នាក់ជាតិ[ក]។

ទោះយ៉ាងណាគេក៏អាចវាយតម្លៃប្រសិទ្ធផលភ័ស្តុភារថ្នាក់ជាតិ គិតតាមការត្រូវលះបង់អ្វីម៉្យាងដើម្បីទទួលបានអ្វីម៉្យាងទៀតរវាងធាតុចេញផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេស ពោលគឺផលិតផលសរុបក្នុងស្រុក (ផសស) និងថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារថ្នាក់ជាតិរបស់ខ្លួន ដើម្បីឆ្លុះបញ្ចាំងអំពីភាពប្រកួតប្រជែងថ្នាក់ជាតិ[ខ]។ ការគណនាថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារថ្នាក់ជាតិ គឺជាដំណើរការដ៏ស្មុគស្មាញ ដោយហេតុថា សកម្មភាពភ័ស្តុភារនៅកម្រិតប្រទេស និងកម្រិតក្រុមហ៊ុន តែងតែមានភាពស្មុគស្មាញ និងខុសៗគ្នា[គ]។ បើមើលចេញពីទស្សនវិស័យរបស់អ្នកធ្វើគោលនយោបាយ រដ្ឋាភិបាលប្រហែលជាមិនអាចដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមពាក់ព័ន្ធលទ្ធផលអនុវត្តការងារផ្នែកភ័ស្តុភារថ្នាក់ជាតិបានទេ ប្រសិនបើរដ្ឋាភិបាលនោះមិនមានសមត្ថភាពដើម្បីវាស់វែងលទ្ធផលអនុវត្តការងារផ្នែកភ័ស្តុភារ និងថ្លៃចំណាយផ្នែកភ័ស្តុភារក្នុងស្រុករបស់ខ្លួន[ឃ]។

សមាមាត្រនៃថ្លៃចំណាយផ្នែកភ័ស្តុភារធៀបជាមួយ ផសស ត្រូវបានកំណត់ថា ជាសូចនាករសំខាន់មួយក្នុងការវាស់វែងលទ្ធភាពរបស់ប្រទេសទាក់ទងជាមួយការគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធភ័ស្តុភាររបស់ខ្លួនង។ សូចនាករនេះ ត្រូវបានប្រទេសជាច្រើនទទួលយកយ៉ាងទូលំទូលាយដើម្បីឆ្លុះបញ្ចាំងលើលទ្ធភាពផ្នែកភ័ស្តុភាររបស់ខ្លួន។ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុរបស់ប្រទេសកម្ពុជា បានទទួលស្គាល់សារៈសំខាន់ដែលកម្ពុជាត្រូវមានសូចនាករទាំងអស់នេះដើម្បីវាយតម្លៃអំពីលទ្ធភាពផ្នែកភ័ស្តុភារជាទូទៅរបស់ប្រទេស។

ប្រទេសជាច្រើនបានបោះពុម្ពផ្សាយការគណនាថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារថ្នាក់ជាតិ របស់ខ្លួនជាភាគរយនៃ ផសស ប៉ុន្តែវិធីសាស្ត្រដែលប្រើប្រាស់ដើម្បីគណនា មានភាពប្លែកៗគ្នាច។ ប្រទេសផ្សេងៗ ក៏ប្រើប្រាស់ប្រភពទិន្នន័យ និងវិធីសាស្ត្រក្នុងការគណនាខុសៗគ្នាផងដែរ។ ការប្រៀបធៀបសមាមាត្រការគណនាថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារថ្នាក់ជាតិ និងផសស ពីប្រទេសមួយទៅប្រទេសមួយ គឺជារឿងលំបាកអាស្រ័យដោយការប្រើប្រាស់វិធីសាស្ត្រផ្សេងគ្នា។ ទោះយ៉ាងនេះក្តី ជាការសំខាន់ដែលត្រូវមានទិន្នន័យដើមគ្រា សម្រាប់ជាទិន្នន័យពិគ្រោះ ដោយហេតុថាគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍ភ័ស្តុភារទាមទារឱ្យមានទិន្នន័យស៊ីជម្រៅ។ប្រទេសកម្ពុជាមិនដែលបានបោះពុម្ពផ្សាយទិន្នន័យអំពីថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារថ្នាក់ជាតិធៀបជាមួយ ផសស ទេ ប៉ុន្តែមានទិន្នន័យមួយចំនួនពាក់ព័ន្ធជាមួយថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារនៅក្នុងវិស័យលក់មួយចំនួន។ បញ្ហាប្រឈមគឺនៅត្រង់ថា ចំនួនទាំងអស់នេះ គឺផ្តោតជាក់លាក់ទៅតាមវិស័យ ហេតុដូច្នេះចំនួនទាំងនេះ មិនអាចឆ្លុះបញ្ចាំងស្ថានភាពទូទៅក្នុងប្រទេសបានទេ។

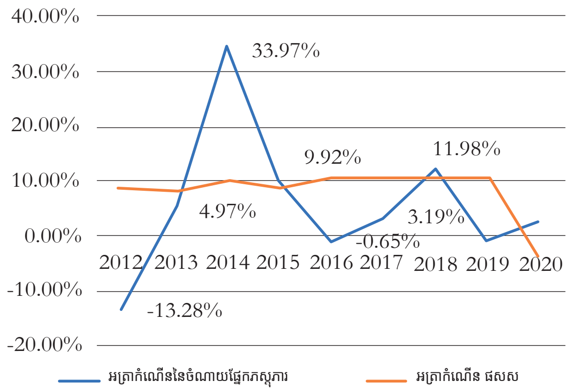
ប្រភព៖ Banomyong and Varadejsatitwong, forthcoming. a. Havenga 2018. b. Rantasila and Ojala 2012; Havenga 2018. c. Wajszczuk 2005; Pishvaee et al. 2009. d. Havenga 2010. e. Banomyong et al. 2021. f. Rantasila and Ojala 2012.

ការកាត់បន្ថយថ្លៃចំណាយការដឹកជញ្ជូន និងឃ្លាំង គឺមានចំនួនរហូតដល់ 10 ភាគរយនៃ ផសស ដែលមានប្រភពមកពីការរួមថយបរិមាណនៃការបញ្ជូនទំនិញជាទូទៅ ដែលជាលទ្ធផលកើតចេញពីការរាតត្បាតជាសាកលនៃជំងឺកូវីដ-19 (រូប S.25)។ ប៉ុន្តែការថយចុះនេះ មានទំហំខ្ពស់ខ្លាំងជាងនេះទៀតពេលប្រៀបធៀបជាមួយប្រទេសថៃជាដើម។ ឃ្លាំងដែលមានទំហំចាប់ពីតូចជាង 1000 ម៉ែត្រការេទៅដល់ 1000 ម៉ែត្រចាត់ទុកថា មានទំហំធំ) ច្រើនតែប្រមូលផ្តុំនៅក្បែរៗរាជធានីភ្នំពេញ ផ្លូវជាតិលេខ 3 និងលេខ 4។ ថ្វីបើមានឃ្លាំងទំនើបមួយចំនួនត្រូវបានស្ថាបនាឡើងក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំថ្មីៗនេះ[44] ដោយភាគច្រើនសាងសង់ឡើងដោយក្រុមហ៊ុនភ័ស្តុភារវិនិយោគបរទេសក្តី ប៉ុន្តែលទ្ធភាពនៃបរិក្ខារចាស់ៗ គឺនៅមានកម្រិតកំណត់ដោយសារមិនមានស្តង់ដារណាមួយត្រូវបានបង្កើតឡើងសម្រាប់បរិក្ខារឃ្លាំង ឬសេវាបរិក្ខារឃ្លាំងទាំងនោះផ្តល់ឱ្យនោះទេ។[45] ថ្លៃចំណាយខ្ពស់សម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនអាចមានការចូលរួមចំណែកមកពីបញ្ហារថយន្តដឹកទំនិញក្នុងប្រទេសកម្ពុជាជារថយន្តចាស់ៗ ក៏ដូចជាការកើនឡើងថ្លៃចំណាយថាមពលនាពេលថ្មីៗនេះ ដែលមានផលប៉ះពាល់ដោយផ្ទាល់ធ្វើឱ្យកើនឡើងថ្លៃចំណាយការដឹកជញ្ជូន។

44 យុទ្ធនាការចាក់ថ្នាំបង្ការជំងឺកូវីដ 19 បានអនុញ្ញាតឱ្យមាន outlook ជាវិជ្ជមានសម្រាប់វិស័យឃ្លាំង និងវិស័យស្តុកទំនិញ ហើយតម្លៃជួល និងតម្រូវការឃ្លាំងក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ហាក់មានកម្រិតថេរក្នុងចន្លោះឆ្នាំ 2020-2021។ ថ្លៃឈ្នួលប្រចាំខែជាមធ្យមសម្រាប់ការជួលឃ្លាំងក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ គឺស្ថិតនៅក្នុងចន្លោះប្រមាណ 2 ដុល្លារទៅ 5 ដុល្លារក្នុងមួយម៉ែត្រការេ អាស្រ័យទៅលើទីតាំង និងស្ថានភាពរបស់បរិក្ខារចំណែកកិច្ចសន្យាជួលវិញជាមធ្យម គឺមានរយៈពេល 5 ឆ្នាំ (Banomyong និង Varadejsatitwong, នឹងចេញផ្សាយនៅខាងមុខ)។

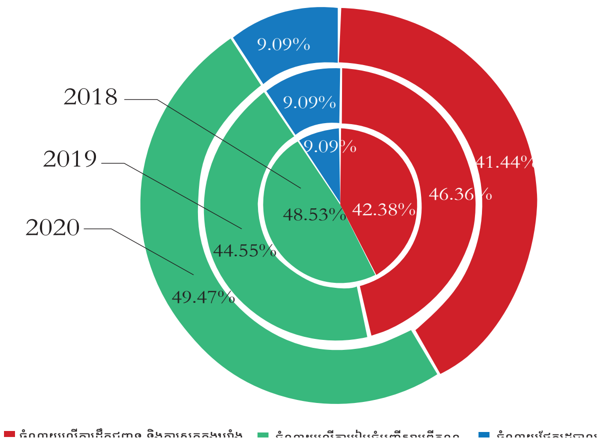
45 ផ្សារអ៊ីអន គឺជាហាងលក់រាយទំនិញខ្នាតយក្សរបស់ជប៉ុន គ្រោងសាងសង់មជ្ឈមណ្ឌលភ័ស្តុភារទំហំ 30 000 ម៉ែត្រការេនៅក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសមួយក្បែរកំពង់ផែព្រះសីហនុ ដែលនឹងក្លាយជាឃ្លាំងភាគហ៊ុនដំបូងបំផុតរបស់កម្ពុជា និងផ្តល់សេវាផ្សេងៗចាប់ពីការស្តុកទំនិញនាំចូលរហូតដល់ការបំពេញឯកសារបែបបទគយ និងការគាំទ្រអតិថិជន។

រូប S25 ៖ ចំណាយផ្នែកភស្តុភារនៅកម្ពុជា និងអត្រាកំណើន ផសស គិតតាមតម្លៃបច្ចុប្បន្ន (ភាគរយ)



ប្រភព ៖ Banomyong and Varadejsatitwong, forthcoming

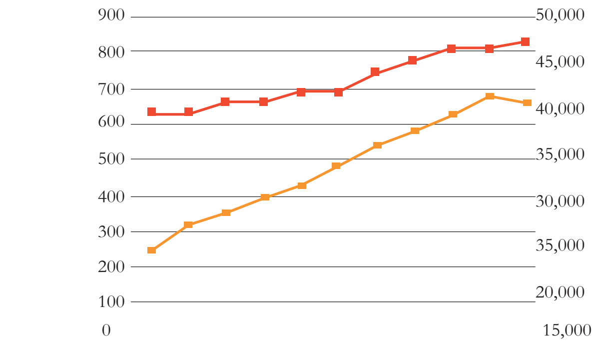
រូប S26 ៖ រចនាសម្ព័ន្ធនៃចំណាយផ្នែកភស្តុភារនៅកម្ពុជា



ប្រភព ៖ Banomyong and Varadejsatitwong, forthcoming

ថ្លៃចំណាយសរុបនៃការធ្វើសារពើភណ្ឌ (ថ្លៃចំណាយសារពើភ័ណ្ឌ) មានអត្រាខ្ពស់ខ្លាំងក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ជាការបង្ហាញឱ្យឃើញថាមានភាពមិនច្បាស់លាស់ខ្ពស់នៅក្នុងខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទំនិញ។ ដោយឡែក ក្រុមហ៊ុននានាក្នុងប្រទេសកម្ពុជា មានការចំណាយខ្ពស់បណ្តាលមកពីការរក្សាទុកផលិតផលនៅក្នុងឃ្លាំង មជ្ឈមណ្ឌលចែកចាយ ឬបរិក្ខាររក្សាទុក ជាលទ្ធផលធ្វើឱ្យថ្លៃចំណាយជាក់ស្តែងពាក់ព័ន្ធជាមួយការស្តុកទុកដាក់ ពលកម្ម ការដឹកជញ្ជូន ការចាត់ចាត់ចែង ធានារ៉ាប់រង ពន្ធ ការទិញទំនិញមកជំនួសវិញ ការស្រកទម្ងន់ផលិតផល និងការស្រុតតម្លៃ នេះនៅមិនទាន់រាប់អំពីថ្លៃចំណាយលើផ្នែកឱកាសដែលអាចមានផលប៉ះពាល់បន្ថែមមកលើផលចំណេញរបស់ក្រុមហ៊ុនទៀតផង (រូប S.26)។ តម្លៃប៉ាន់ប្រមាណនៃការធ្វើសារពើភណ្ឌក្នុងប្រទេសកម្ពុជា គឺសមមូលជាមួយប្រមាណ 13 ភាគរយនៃ ផសស។ ថ្លៃចំណាយការធ្វើសារពើភណ្ឌមានតម្លៃខ្ពស់ពាក់ព័ន្ធជាមួយកំណើនសេដ្ឋកិច្ច (ឬការឃើតចុះផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច) នៃការបរិភោគតាមគ្រួសារ និងជាមួយអត្រាការប្រាក់។ នៅពេលមានការធ្លាក់ចុះការបរិភោគតាមគ្រួសារក្នុងឆ្នាំ 2020 (ជិត 2 ភាគរយ[46]) កម្រិតនៃសារពើភ័ណ្ឌដែលបានរក្សាទុកនៅក្នុងវិស័យកម្មន្តសាលបានកើនឡើងទៅដល់ប្រមាណ 2,3 ភាគរយ។ បន្ថែមលើនេះទំនាក់ទំនងដោយផ្ទាល់រវាង។ ថ្លៃចំណាយសារពើភណ្ឌ និងកម្រិតអត្រាការប្រាក់ដែលមានអត្រាកម្ចីជាមធ្យមក្នុងឆ្នាំ 2020 ចំនួន 9,88 ភាគរយ គឺខ្ពស់ជាងឆ្នាំ 2019 បន្តិច។ ថ្វីបើមិនមានព័ត៌មានអំពីថ្លៃចំណាយរដ្ឋបាលភ័ស្តុភារក្នុងគណនីជាតិកម្ពុជាក្តី ប៉ុន្តែការចំណាយពាក់ព័ន្ធត្រូវបានគណនា និងប៉ាន់ប្រមាណថា មានចំនួនប្រមាណ 10 ភាគរយនៃថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារសរុប (2 537 530,02 លានរៀល) សមមូលនឹង 2,4 ភាគរយនៃ ផសស (រូប S.27 និង 28)។

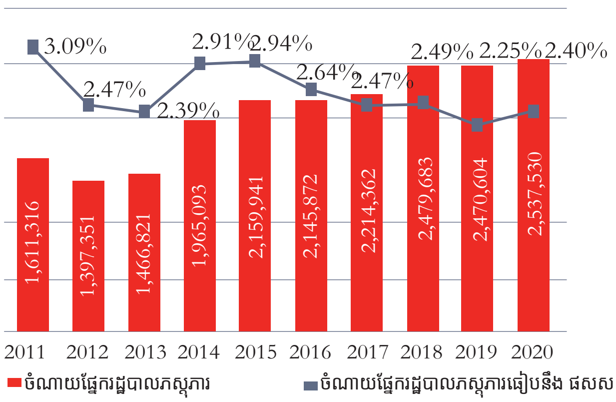
រូប S27 ៖ ការប្រែប្រួលការចំណាយផ្នែកបញ្ជីសារពើភណ្ឌ និងការចំណាយក្នុងគ្រួសារនៅកម្ពុជា



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ចំណាយផ្នែករដ្ឋបាលភស្តុភារ	631.52	631.52	662.14	662.14	692.30	691.31	744.10	776.48	810.46	810.46	829.30
ការប្រើប្រាស់ចុងក្រោយក្នុងគ្រួសារ	24,837,42	27,437,17	28,707,77	30,7371,00	31,730,57	33,632,01	35,910,90	37,562,22	39,289,47	41,489,68	40,696,64

ប្រភព ៖ Banomyong and Varadejsatitwong, forthcoming

រូប S28 ៖ ចំណាយផ្នែករដ្ឋបាលភស្តុភារនៅកម្ពុជា (លានរៀល)

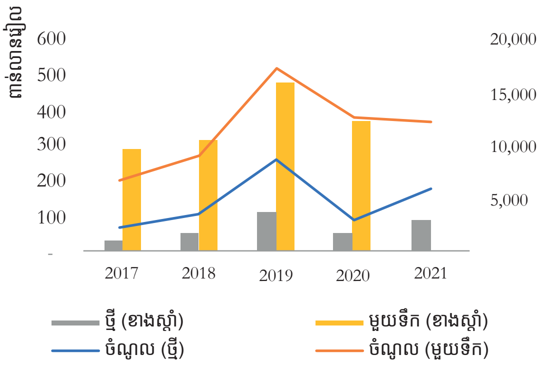


ប្រភព ៖ Banomyong and Varadejsatitwong, forthcoming

46 ADB ឆ្នាំ 2021

កត្តាជំរុញធ្វើឱ្យមានថ្លៃចំណាយខ្ពស់ និងភាពជឿជាក់តិចតួច

រូប S29 ៖ ការនាំចូលឡានកាំម្យុង និងត្រាក់ទ័រ (គ្រឿង) មកក្នុងប្រទេសកម្ពុជា និងការប្រមូលចំណូល (ពាន់លានរៀល) 2017-2019



ប្រភព ៖ ទិន្នន័យគយ, អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករកម្ពុជា

តារាង S.1 ៖ ពន្ធនាំចូល និងថ្លៃសេវាសម្រាប់ឡានកាំម្យុង

ល.រ	ពន្ធ	អត្រា (%)			
1	ពន្ធគយ	15			
2	ពន្ធពិសេស	10	20	30	40
3	VAT	10			
សរុបបង្គរ		39.2	51.8	64.5	77.1

ប្រភព ៖ ទិន្នន័យគយ, អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករកម្ពុជា

ដូចបានបង្ហាញកន្លងមកហើយថា ថ្លៃចំណាយការដឹកជញ្ជូន មានអត្រាខ្ពស់ ស្មើនឹងប្រមាណ 10 ភាគរយនៃថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារ (ក៏ដូចគ្នាជាមួយថ្លៃចំណាយលើឃ្លាំង) ជាការបង្ហាញអំពីអប្រសិទ្ធផលគួរឱ្យកត់សម្គាល់នៅក្នុងវិស័យនេះ។ សេវារថយន្តដឹកទំនិញនាពេលបច្ចុប្បន្ន ភាគច្រើនគឺជាសេវាអស់ថ្លៃចំណាយទាប និងមានគុណភាពទាប ហើយជារឿយៗតែងជាសេវាផ្តល់ដោយវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ។ សេវាទាំងនេះច្រើនតែមិនសូវអាចរក្សានិរន្តរភាពការលូតលាស់ ហើយការអភិវឌ្ឍវិស័យកម្មន្តសាលដែលមាននិន្នាការផ្តោតទៅលើទីផ្សារខាងក្រៅមានលក្ខណៈស្មុគស្មាញកាន់តែច្រើនឡើងកំពុងមានប្រតិបត្តិការនៅតាមស្តង់ដារអន្តរជាតិ ប្រកួតប្រជែងក្នុងទីផ្សារអន្តរជាតិ គឺទាមទារចាំបាច់ត្រូវតែឆ្លើយតបតាមពេលវេលាបញ្ជូនទំនិញអន្តរជាតិ ព្រមទាំងភាពអាចជឿជាក់បានកម្រិតអន្តរជាតិ។ វិស័យរថយន្តដឹកទំនិញដែលមានលក្ខណៈគ្រប់ជ្រុងជ្រោយតាមធម្មតាតែងព្យាយាមសម្របទៅតាមការតម្រូវ និងចំណង់ចំណូលចិត្តរបស់អតិថិជនដែលតែងមានការប្រែប្រួលជាប្រចាំ ប៉ុន្តែការបន្សាំទាំងនេះអាចទទួលបានការសម្របសម្រួលយ៉ាងធំធេងពីក្របខ័ណ្ឌគោលនយោបាយសមស្រប ព្រមទាំងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវល្បឿនលឿនអំណោយផល។ ប្រតិបត្តិករសេវាដឹកជញ្ជូនទំនិញក្នុងស្រុក ជាទូទៅពុំធ្វើការជាមួយអ្នកបញ្ជូនទំនិញសាកលណាមួយដោយផ្ទាល់ឡើយ។ តាមធម្មតា ពួកគាត់មានទំហំតូចខ្លាំងពេក ហើយមិនមានសេវាអតិថិជន ប្រព័ន្ធរាយការណ៍ ធានារ៉ាប់រង ឬលក្ខខណ្ឌទូទាត់ប្រាក់ដែលម៉ាកយីហោសាកលត្រូវការនោះទេ។ ដោយហេតុនេះ ប្រតិបត្តិករក្នុងស្រុកតែងធ្វើការជាមួយម៉ាកយីហោបញ្ជូនទំនិញសាកលដែលត្រូវបានចាត់តាំងសម្រាប់ច្រកបណ្តាញផ្លូវចេញពីប្រទេស ឬតំបន់នោះ។

ថ្លៃចំណាយដឹកជញ្ជូនបច្ចុប្បន្នកំពុងរងសម្ពាធយ៉ាងខ្លាំងកើតចេញពីថ្លៃប្រេងម៉ាស៊ូតខ្ពស់ ហើយកាន់តែអាក្រក់ថែមទៀតដោយសារលក្ខណសម្បត្តិរបស់ប្រតិបត្តិករយានយន្ត។ រថយន្តដឹងទំនិញជាច្រើនដែលប្រតិបត្តិការអូសកុងតឺន័រផលិតតាំងពីសតវត្សរ៍មុនមកម្ល៉េះ ដោយហេតុថា កម្ពុជាគឺជាប្រទេសដែលមានក្បួនរថយន្តដឹកទំនិញចាស់ជាងបំផុតនៅអាស៊ី ហើយរថយន្តដឹកទំនិញជាច្រើនសុទ្ធតែជារថយន្តជជុះប្រើពីរជំនាន់មកហើយពីសាធារណរដ្ឋកូរ៉េ ជារថយន្តប្រើបីជំនាន់មកហើយនាំចូលពីប្រទេសវៀតណាម ឬបណ្តាប្រទេសដែលឈប់មានប្រយោជន៍សម្រាប់គេយូរមកហើយ និងលែងមានប្រយោជន៍សម្រាប់ជីវិតសេដ្ឋកិច្ចរបស់គេទៅទៀត។ ការថែទាំអន់ខ្សោយត្រូវបានធ្វើឱ្យអាក្រក់ឡើងដោយសារតែវប្បធម៌សូកប៉ាន់ដែលអនុញ្ញាតឱ្យប្រតិបត្តិករគេចចេញពីការត្រួតពិនិត្យ និងការឆែកឆេរភាពសមស្របបើកបរលើដងផ្លូវតាមរយៈការបង់ប្រាក់ “ក្រៅផ្លូវការ” ។ គួរមើលឃើញថា ការកែលម្អក្បួនរថយន្តឱ្យកាន់តែប្រសើរ គឺជាអាទិភាពមួយទាំងសម្រាប់ទស្សនវិស័យមើលចេញពីទិដ្ឋភាពថ្លៃចំណាយផ្នែកភ័ស្តុភារ និងទស្សនៈផ្នែកបរិស្ថាន ដោយហេតុថា មានភាពចាំបាច់ជាបន្ទាន់ក្នុងការដុតចំហេះឥន្ធនៈឱ្យកាន់តែតិច និងកាន់តែស្អាតក្នុងកម្រិតខ្ពស់ជាងបច្ចុប្បន្ន។

បច្ចុប្បន្ន មិនមានការលើកទឹកចិត្តឱ្យប្រតិបត្តិកររថយន្តដឹកទំនិញវិនិយោគលើឧបករណ៍ថ្មីៗជាងមុនទេ។ យោងតាមការសម្ភាសន៍ធ្វើឡើងជាផ្នែកមួយនៃការងារនេះ ប្រតិបត្តិករបានលើកឡើងអំពីថ្លៃសេវាបញ្ជូនទំនិញទាប និងថ្លៃពន្ធនាំចូល និងពន្ធដារខ្ពស់សម្រាប់រថយន្តថ្មី (រូប S.29)។ ពន្ធនាំចូល និងថ្លៃសេវាសម្រាប់រថយន្តដឹកទំនិញដែលក្នុងនោះរួមមានទាំងពន្ធគយ និងពន្ធពិសេស ព្រមទាំងពន្ធតម្លៃបន្ថែមក្នុងប្រទេសកម្ពុជាផង គឺមានប្រមាណ 35 ភាគរយទៅ 65 ភាគរយ (តារាង S.1) ដែលជាអត្រាខ្ពស់ជាងបណ្តាប្រទេសជិតខាងជាខ្លាំង ដោយនៅប្រទេសជិតខាង គឺមានអត្រាអាចទាបទៅដល់ 1,5 ភាគរយ។ បញ្ហានេះ បូករួមជាមួយអត្រាការប្រាក់ខ្ពស់ធ្វើឱ្យប្រតិបត្តិករត្រូវខ្ចីប្រាក់យកទៅបង់ថ្លៃពន្ធ ជាជាងយកទៅទិញរថយន្តដឹកទំនិញថ្មី និងស្អាតជាងមុនដែលប្រើប្រាស់ឥន្ធនៈអស់តិចជាងមុន។ អត្រាស៊ីប្រេងរបស់រថយន្តថ្មីមានចំណុះប្រមាណ 3,2 ទៅ 3,5 គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយលីត្រសម្រាប់ ត្រាក់ទ័រកម្លាំង 400 សេះ។ នេះបើធៀបជាមួយអត្រាស៊ីសាំង 2,5 គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយលីត្រសម្រាប់ត្រាក់ទ័រអាយុកាល 10 ឆ្នាំ គឺបានធ្លាក់ចុះ 2,2 គីឡូម៉ែត្រក្នុង

មួយលីត្រសម្រាប់គ្រាក់ទ័រអាយុកាល 20 ឆ្នាំ។ នេះជាការសន្សំចំនួន 30 ទៅ 40 ភាគរយនៃឥន្ធនៈបន្ថែមលើអត្ថប្រយោជន៍នៃការកាត់បន្ថយការបំភាយឧស្ម័ន (តារាង S.2)។ ដោយហេតុថា កម្ពុជានាំចូលគ្រប់ឥន្ធនៈទាំងអស់ ហេតុនេះការសន្សំសំចៃឥន្ធនៈក៏មានឥទ្ធិពលមកលើសមតុល្យការចំណាយរបស់ប្រទេសកម្ពុជាផងដែរ។

តារាង S.2. អត្រាស៊ីប្រេងរបស់រថយន្តមួយគ្រឿងៗ

អាយុ		សមត្ថភាពគិតជាតោន	គិតជាតោន គ.ម ក្នុងមួយឆ្នាំសម្រាប់រថយន្តមួយគ្រឿង	ឥន្ធនៈដែលប្រើក្នុងរយៈចម្ងាយ 50 000 គ.ម	ឥន្ធនៈដែលត្រូវចំណាយគិតជា គ.ម/លីត្រ	ឥន្ធនៈដែលត្រូវចំណាយគិតជាតោន/គ.ម	កម្លាំងសេះ
15	កង់ 12	15	750,000	25,000	2	0.033	320
10	កង់ 12	15	750,000	22,727	2.2	0.030	360
20	រថយន្តពាក់កណ្តាលសណ្តោង កង់ 22	20	1,000,000	22.727	2.2	0.022	360
10	រថយន្តពាក់កណ្តាលសណ្តោង កង់ 22	20	1.000,000	20,000	2.5	0.20	360
0	រថយន្តពាក់កណ្តាលសណ្តោង កង់ 22	20	1,000,000	15625	3.2	0.016	400
0	រថយន្តពាក់កណ្តាលសណ្តោង	25	1,250,000	16,666	3.0	0.013	420
0	រថយន្តពាក់កណ្តាលសណ្តោង	30	1,500,000	20000	2.5	0.013	420

ប្រភព៖ GIZ 2018។

តារាង S.3. អត្រាថ្លៃសេវាបញ្ជូនទំនិញ (ផ្លូវគោក និងផ្លូវដែក) ទៅតាមប្រភព-គោលដៅដែលបានជ្រើសរើសមួយចំនួន ថ្លៃចំណាយ/គ.ម ឆ្នាំ 2021

ប្រភព-គោលដៅ	ភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ	រយៈ ចម្ងាយ (គ.ម)	រយៈពេលជាមធ្យម (ម៉ោង)	កុងតឺន័រ 20 ហ្វីត (TEU)	កុងតឺន័រ 40 ហ្វីត (FEU)	ចំនួនថ្លៃចំណាយ/គ.ម (TEU)
ភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ	ផ្លូវគោក	230	7	US$218	US$253	US$0.95
	ផ្លូវដែក	264	10	US$136	US$157	US$0.59
ភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត	ផ្លូវគោក	348	10	US$556	US$686	US$1.60
ភ្នំពេញ-បាវិត	ផ្លូវគោក	178	5	US$321	US$371	US$1.80
ភ្នំពេញ-ព្រៃវល្លិ៍	ផ្លូវគោក	124	6	US$304	US$349	US$2.45

ប្រភព៖ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ឆ្នាំ 2021។
សម្គាល់៖ FEU = ឯកតាសមមូលជាមួយ 40 ហ្វីត; km =គីឡូម៉ែត្រ; TEU = ឯកតាសមមូលជាមួយ 20 ហ្វីត

ការរួមចយរយៈពេលខ្លីផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចដែលកម្ពុជាបានជួប ហាក់មានផលប៉ះពាល់មួយចំនួនមកលើថ្លៃចំណាយផ្នែកការដឹកជញ្ជូនតាមរថយន្តដឹកទំនិញដែលមានតម្លៃខ្ពស់ខ្លាំងទៅតាមផ្លូវមួយចំនួន។ យោងតាមកិច្ចពិភាក្សាក្រុមគោលដៅដែលបានធ្វើឡើងជាផ្នែកមួយនៃរបាយការណ៍ផ្តោតពិសេសនេះបានបង្ហាញថា ចំណូលសម្រាប់ក្រុមហ៊ុនរថយន្តដឹកទំនិញ (ក្នុងការផ្លាស់ទីកុងតឺន័រ) ទំហំ 40 ហ្វីតដែលផ្លាស់ទីពីភ្នំពេញទៅក្រុងព្រះសីហនុ បានធ្លាក់ចុះពី 250/270 ដុល្លារ មកនៅត្រឹម 170/180 ដុល្លារ។ ប៉ុន្តែអ្នកបញ្ជូនទំនិញបានកត់សម្គាល់ថា ការគិតថ្លៃដឹកទំនិញតាមរថយន្តគឺនៅតែ 270/300 ដុល្លារសម្រាប់កុងតឺន័រ 40 ហ្វីតនៅតាមបណ្តោយផ្លូវដូចគ្នា (តារាង S.3)។ គេឃើញថា អន្តរការីដែលរៀបចំសេវានេះ ពុំបានផ្តល់ប្រាក់ដែលសន្សំបានច្រើនជាងមុននោះមកអ្នកផ្តល់សេវានៅមួយកម្រិតទៀតឡើយ។ បាតុភាពប្រហាក់ប្រហែលគ្នានេះ ត្រូវបានលើកឡើងនៅក្នុងស្នាដៃដែលផលិតឡើងដោយក្រសួងសារធាណការ និងដឹកជញ្ជូនជាផ្នែកមួយនៃ "ផែនការមេអន្តរកាលស្តីពីតំណភ្ជាប់ការដឹកជញ្ជូនអន្តរទម្រង់មធ្យោបាយធ្វើដំណើរ និងប្រព័ន្ធភ័ស្តុភារ" ដែលបានប្រមូលថ្លៃសេវាបញ្ជូនទំនិញចែកទៅតាមបណ្តោយផ្លូវដឹកជញ្ជូន។ ដោយហេតុនេះ អត្រាថ្លៃសេវាដឹកជញ្ជូនទំនិញដែលក្រុមហ៊ុនផ្តល់សេវារថយន្តដឹកទំនិញទទួលបានគឺអាស្រ័យទៅលើផ្លូវធ្វើដំណើរ។ គេហាក់មើលឃើញថា ខ្សែរាជអយស្ម័យយាននៅផ្នែកខាងជើង គឺជាជម្រើសដែលមានលក្ខណៈសមស្របសម្រាប់អត្រាថ្លៃសេវាបញ្ជូនទំនិញដ៏ខ្ពស់ដែលក្រុមហ៊ុនរថយន្តដឹកទំនិញសព្វថ្ងៃគិតយក ដោយសារតែភាពរ៉ាយប៉ាយ ហើយជាកម្មវត្ថុនៃសមត្ថភាព និងភាពគួរជាទីជឿជាក់។

ការកែសម្រួលផ្នែកភូមិសាស្ត្រសម្រាប់លំហូរពាណិជ្ជកម្ម និងតម្រូវការការបញ្ជូនទំនិញ (រយៈចម្ងាយមធ្យមនៅលើប្រភព/គោលដៅមួយចំនួនតូច) គួរតែផ្លូវដែកមានសក្តានុពលក្លាយជាអ្នកដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់នៅក្នុងទីផ្សារបញ្ជូនទំនិញ។ ចាំបាច់ត្រូវមានការវិនិយោគជាពិសេស ការវិនិយោគទៅលើឧបករណ៍។ ប៉ុន្តែការវិនិយោគ នឹងអាចមានផលប៉ះពាល់មានកម្រិតកំណត់ លុះត្រាណាតែបរិស្ថានអាជីវកម្ម និងបរិស្ថានគ្រប់គ្រងជាមូលដ្ឋានដែលចាត់អាទិភាពដល់ប្រតិបត្តិការត្រូវបានអភិវឌ្ឍឡើង។ ដើម្បីឱ្យរាជអយស្ម័យយានអាចប្រកួតប្រជែងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព ហើយដើម្បីឱ្យផ្លូវដែកបានទទួលនាទីរបស់ខ្លួនជាទម្រង់ធ្វើដំណើរសម្រាប់ការបញ្ជូនទំនិញបាន ចាំបាច់ត្រូវមានការផ្លាស់ប្តូរគួរជាទីកត់សម្គាល់ទៅលើអភិបាលកិច្ច ហិរញ្ញវត្ថុ និងការគ្រប់គ្រងប្រតិបត្តិការ និងអាទិភាពរបស់ខ្លួន។ នៅពេលមានតម្រូវការកាន់តែច្រើនរបស់កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ដូច្នេះអាចពិចារណាក្នុងការតភ្ជាប់អគារផ្ទុកកុងតឺន័ររបស់កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ។

ថ្លៃចំណាយក្នុងការឆ្លងព្រំដែនមានតម្លៃខ្ពស់ រួមទាំងថ្លៃសេវាគយ អន្តោប្រវេសន៍ និងថ្លៃចំណាយដទៃទៀតដែលមិនពាក់ព័ន្ធជាមួយថ្លៃចំណាយការដឹកជញ្ជូនព្រមទាំងកិច្ចព្រមព្រៀងទ្វេភាគី នៅពុំបានអនុវត្តយោងតាមផែនការមេបណ្តោះអាសន្ន ស្តីពីតំណភ្ជាប់មធ្យោបាយធ្វើដំណើរអន្តរទម្រង់ និងប្រព័ន្ធភ័ស្តុភារ។ ថ្វីបើថ្លៃចំណាយជាក់ស្តែងអាចខុសៗគ្នាសម្រាប់ការឆ្លងព្រំដែនផ្សេងៗគ្នាក្តី ប៉ុន្តែថ្លៃចំណាយជាមធ្យមសម្រាប់ការឆ្លងព្រំដែនបាវិតគឺត្រូវបានប៉ាន់ប្រមាណថា មានចំនួន 410 ដុល្លារក្នុងមួយកុងតឺន័រ (ទំនិញបញ្ញើទូទៅទំហំ 40ហ្វីត) 307 ដុល្លារក្នុងមួយកុងតឺន័រនៅព្រំដែនព្រៃវល្លិ៍ និង 311 ដុល្លារក្នុងមួយកុងតឺន័រនៅព្រំដែនប៉ោយប៉ែត។ ថ្លៃចំណាយសម្រាប់ការឆ្លងព្រំដែនកុងតឺន័រ 40 ហ្វីតនៅបាវិត (សម្លៀកបំពាក់) គឺចំនួន 248 ដុល្លារ នៅព្រំដែនព្រៃវល្លិ៍ គឺ 217 ដុល្លារ ហើយនៅប៉ោយប៉ែត គឺ 337 ដុល្លារ។ បន្ថែមលើនេះ ថ្លៃចំណាយរបស់កុងតឺន័រ 20ហ្វីត គឺ225 ដុល្លារនៅព្រំដែនបាវិត 188ដុល្លារ នៅព្រំដែនព្រៃវល្លិ៍ និង 255ដុល្លារនៅព្រំដែនប៉ោយប៉ែត។[47] កង្វះការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងការដឹកជញ្ជូនឆ្លងព្រំដែនក្នុងមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គក្នុងរយៈពេល 5 ឆ្នាំកន្លងមក រួមទាំងកិច្ចព្រមព្រៀងទ្វេភាគីជាមួយប្រទេសថៃ និងប្រទេសវៀតណាម កំពុងទុកប្រទេសកម្ពុជាចោលមិនឱ្យអាចទទួលបានចំណែកគួរជាទីកត់សម្គាល់ពីពាណិជ្ជកម្មឆ្លងព្រំដែនជាមួយអ្នកជិតខាងរបស់ខ្លួន។

របាយការណ៍មុនៗ ក៏បានពិពណ៌នាអំពីថ្លៃចំណាយខ្ពស់សម្រាប់សេវាកំពង់ផែ និងថ្លៃសេវាចាត់ចែងនៅអគារផ្ទុកទំនិញ ក្នុងប្រទេសកម្ពុជាបើធៀបជាមួយប្រទេសវៀតណាម និងប្រទេសថៃ។ របាយការណ៍ទាំងនោះបានកត់សម្គាល់ថា “ការផ្តល់សេវាបន្ថែមសំខាន់ៗតាមផ្លូវសមុទ្របច្ចុប្បន្ន ត្រូវបានអនុវត្តផ្តាច់មុខដោយសហគ្រាសរបស់រដ្ឋ ដែលទុកឱ្យមានចន្លោះយ៉ាងធំសម្រាប់ការប្រកួតប្រជែងដើម្បីលើកកម្ពស់គុណភាពសេវា និងការបញ្ជូនសេវា។”[48] យោងតាមឯកសារពិនិត្យឡើងវិញផ្នែកគោលនយោបាយវិនិយោគ (2018) របស់ OECD បានបញ្ជាក់ថា “លំហាត់កំណត់ខ្នាតគំរូតម្លៃនាពេលថ្មីៗនេះដែលត្រូវបានធ្វើឡើងដោយសមាជិកសភាពាណិជ្ជកម្មអឺរ៉ុបនៅប្រទេសកម្ពុជា (2016) បានស្នើឱ្យឃើញថា តម្លៃ និង ថ្លៃសេវាកំពង់ផែសម្រាប់នាវាដែលលក្ខណៈប្រហាក់ប្រហែលគ្នានៅកំពង់ផែព្រះសីហនុ គឺមានតម្លៃថ្លៃជាងកំពង់ផែ Cai Mep ក្នុងប្រទេសវៀតណាមចំនួន 3,7 ដង”។[49] យោងតាមការពិភាក្សាជាមួយសមាគមនាំចេញបានឱ្យដឹងថា ថ្លៃសេវាចាត់ចែងទំនិញនៅអគារផ្ទុកទំនិញ គឺប្រមាណ 1000 ដុល្លារសម្រាប់កុងតឺន័រ 40 ហ្វីតនៅកាលពីមុនរងផលប៉ះពាល់ពីជំងឺកូវីដ 19 ហើយថ្លៃសេវាបានកើនឡើងប្រមាណ1200 ដុល្លារ (free on board, FOB)។[50] តម្លៃនេះ គឺជាតម្លៃទ្វេដងបើធៀបជាមួយតម្លៃដែលផែដទៃទៀតនៅក្នុងតំបន់ដូចជាកំពង់ផែបាងកក ឬកំពង់ផែ Cai Mep យក។ មានការរាយការណ៍អំពីស្ថានភាពប្រហាក់ប្រហែលគ្នានេះទាក់ទងជាមួយតម្លៃបំពេញបែបបទគយ ធម្មតាសម្រាប់កុងតឺន័រនាំចេញដែលត្រូវបានរាយការណ៍ថា មានតម្លៃប្រមាណ 220 ដុល្លារទៅ 250 ដុល្លារ រួមទាំងប្រាក់ចំណេញគួរជាទីកត់សម្គាល់ (ច្រើនជាង 100 ភាគរយ) ដោយភ្នាក់ងារបំពេញបែបបទគយ/ឈ្មួញកណ្តាល។ ថ្លៃសេវាបំពេញបែបបទគយ គឺប្រមាណ 50 ដុល្លារក្នុងប្រទេសជប៉ុន និង 60 ដុល្លារក្នុងប្រទេសថៃ និងវៀតណាម។

ប៉ុន្តែគេអាចសង្កេតឃើញមានការកែលម្អប្រសិទ្ធផលនៅក្នុងកំពង់ផែស្វយ័តព្រះសីហនុ ប៉ុន្តែនៅពុំទាន់បានបង្កើនកម្រិតស្តង់ដារឱ្យអាចប្រៀបធៀបបានជាមួយកំពង់ផែដទៃទៀតនៅក្នុងតំបន់ឡើយ។ ដោយត្រូវបានវាស់វែងជារយៈចម្ងាយនៃការស្ថិតនៅកំពង់ផែ ការថយចុះជាទូទៅនៃចំនួនថ្ងៃដែលកប៉ាល់ដឹកកុងតឺន័រចំណាយនៅកំពង់ផែស្វ័យព្រះសីហនុ គឺអាចឱ្យគេសង្កេតឃើញថា៖ ចាប់ពីជាមធ្យម 1,36 ថ្ងៃក្នុងឆ្នាំ 2019 រហូតដល់តិចជាង 1 ថ្ងៃពេញក្នុងឆ្នាំ 2020 បន្ទាប់មក មានការកើនឡើងបន្តិចរហូតដល់ 1,13 ថ្ងៃក្នុងឆ្នាំ 2021 ដោយភាគច្រើនបណ្តាលមកពីផលប៉ះពាល់ការរាតត្បាតជំងឺជាសកល ជាលទ្ធផលធ្វើឱ្យនាវាផ្ទុកកុងតឺន័រតូចៗមួយចំនួនត្រូវនៅផែ។ ការកាត់បន្ថយរយៈពេលចតនៅផែត្រូវបានសង្កេតឃើញនៅក្នុងទិន្នន័យរបស់នាវាដឹកទំនិញខ្នាតតូច ចាប់ពីចំនួនជាមធ្យម 26 ម៉ោងក្នុងឆ្នាំ 2019 ធ្លាក់មកនៅ 19 ម៉ោងក្នុងឆ្នាំ 2021។ ក្នុងលក្ខណៈដូចគ្នានេះដែរ រយៈពេលមធ្យមនៅក្នុងផែសម្រាប់នាវា feedermax បានធ្លាក់ចុះពី 49 ម៉ោងក្នុងឆ្នាំ 2019 មកនៅ 40 ម៉ោងក្នុងឆ្នាំ 2021 ហើយនាវាដឹកទំនិញខ្នាតតូច ច្រើនតែចំណាយពេលតិចនៅក្នុងបរិក្ខារកំពង់ផែ ក៏ដូចជាចំណាយពេលជាមធម្យចាប់ពី 30 ម៉ោងនៅក្នុងឆ្នាំមុនពេលមានការរាតត្បាតជំងឺជា

---

47 ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនឆ្នាំ 2021។

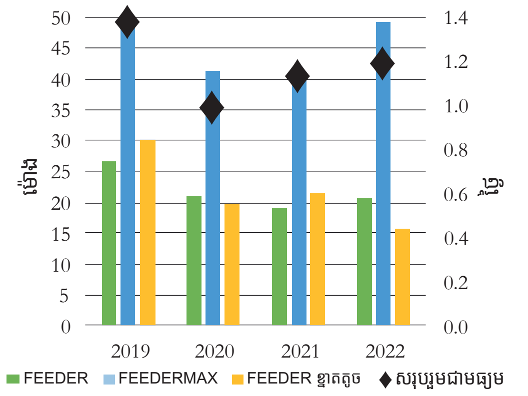
48 ធនាគារពិភពលោកឆ្នាំ 2018 ទំព័រ 48។

49 OECD ឆ្នាំ 2018។

50 លក្ខខណ្ឌធម្មតារបស់ពាណិជ្ជកម្ម គឺ FOB Sihanoukville។ នេះមានន័យថា ថ្លៃចំណាយ FOB ត្រូវបានបង់ដោយអ្នកបញ្ជូនទំនិញដែលមានន័យថាអ្នកបញ្ជូនទំនិញជាទូទៅគឺអាចស្វែងរកជម្រើសផ្សេងៗបានដោយសេរី ហើយអាចជ្រើសរើសនរណាក៏បានដែលពួកគេចង់ជ្រើសរើស។ ប៉ុន្តែតាមធម្មតាស្ថានភាពនេះ គឺមិនដូចគ្នាទេក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ដោយក្នុងនោះទីភ្នាក់ងារចាត់ចែង FOB ជារឿយៗ គឺតែងចាត់តាំងដោយអ្នកបញ្ជារទិញ។ ចំណុចនេះមានន័យថាអ្នកបញ្ជូនទំនិញចាំបាច់ត្រូវតែប្រើប្រាស់ភ្នាក់ងារចាត់ចែង FOB ដែលអ្នកបញ្ជារទិញចង់ឱ្យអ្នកបញ្ជូនទំនិញប្រើប្រាស់។

សាកលមកដល់ជាង 20 ម៉ោងបន្ថែមក្នុងឆ្នាំ 2021 (រូប S.30)។

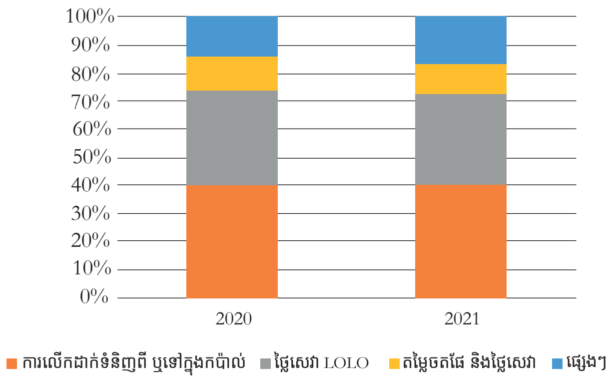
រូប S30 ៖ ការចំណាយពេលជាមធ្យមនៅកំពង់ផែព្រះសីហនុ, ឆ្នាំ 2019-ខែ មេសា ឆ្នាំ 2022



ប្រភព ៖ ទិន្នន័យចរាចរណ៍ផ្លូវសមុទ្រ និងការវាស់វែងការមកដល់ និងការចាកចេញពីកំពង់ផែ

ចំណាំ ៖ feeder ខ្នាតតូច (រហូតដល់ 1,000 TEUs), Feeder (ប្រហែល 2,000 TEUs) Feedermax (ប្រហែល 3,000 TEUs)

រូប S31 ៖ អាជ្ញាធរកំពង់ផែភ្នំពេញ, រចនាសម្ព័ន្ធចំណូល, 2020-2021



ប្រភព ៖ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន 2022

ចំណាំ ៖ លើកដាក់/លើកចុះ

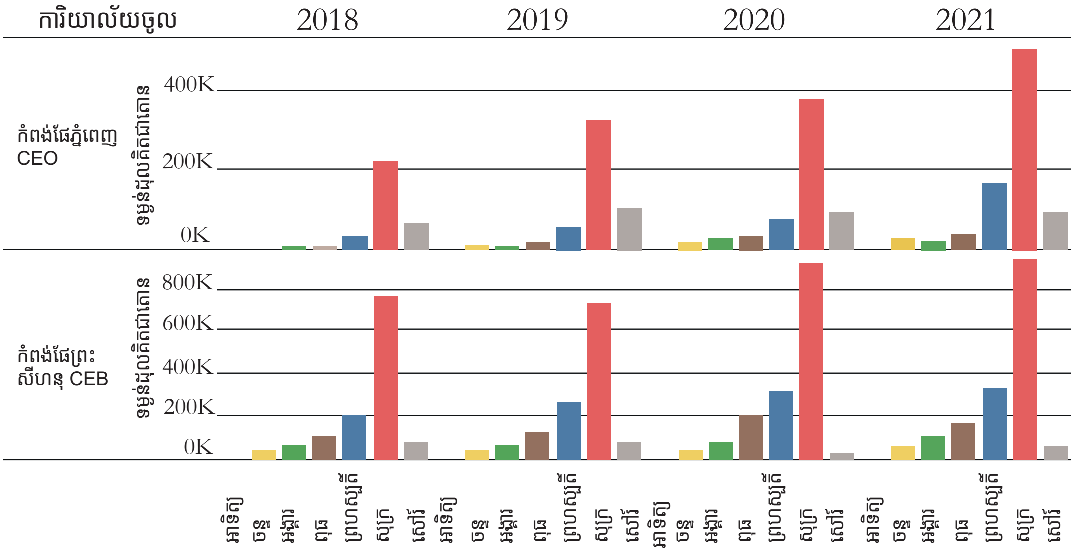
កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ និង កំពង់ផែស្វយ័តព្រះសីហនុ បានកត់ត្រាចំណូលយ៉ាងសន្ធឹកសន្ធាប់ និងចំណេញក្នុងឆ្នាំ 2021។ ការប្រកួតប្រជែងរវាងកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ និង កំពង់ផែស្វយ័តព្រះសីហនុ គួរតែអាចជួយកែលម្អប្រសិទ្ធផល។ ក្នុងឆ្នាំ 2021 កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ និងកំពង់ផែស្វយ័តព្រះសីហនុប្រមូលបានចំណូលចំនួន 33,7 លានដុល្លារ (កើនឡើង 20 ភាគរយពីឆ្នាំ 2018 ដែលមានចំនួន 20,722 លានដុល្លារ) សម្រាប់កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ និង 83,11 លានដុល្លារ(បើធៀបជាមួយ 82,22 លានដុល្លារក្នុងឆ្នាំ 2018) សម្រាប់កំពង់ផែស្វយ័តព្រះសីហនុ (រូប S.31)។ ការគិតថ្លៃសេវាលើកដាក់ និងលើកចុះ និងចំណូលបានមកពីការចាត់ចែងទំនិញនៅកំពង់ផែ ហាក់មានចំនួនជាង 70 ភាគរយនៃចំណូលសរុបរបស់ផែនីមួយៗ។ ការដើរតួនាទីជាអាជ្ញាធរផែផង និងប្រតិបត្តិករផែផងក្នុងពេលដំណាលគ្នា ផែទាំងពីរនេះមានឈ្មោះនៅក្នុងទីផ្សារភាគហ៊ុនកម្ពុជា (ចាប់ឆ្នាំ 2015 មក) ដោយភាគហ៊ុនភាគច្រើន (75 ទៅ 80 ភាគរយ) ជាកម្មសិទ្ធិរបស់ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ។

ស្រដៀងជាមួយប្រទេសដទៃទៀតដែរ ការបង់ប្រាក់ក្រៅផ្លូវការ ដើម្បីពន្លឿនដំណើរការ ឬគេចវេសបទដ្ឋាន នីតិវិធី និងវិធាននានាទាំងអស់តែម្តង ក៏កើតមានយ៉ាងសាយភាយក្នុងប្រទេសកម្ពុជាដែរ។ អស់ពេលជាច្រើនឆ្នាំមកហើយ ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូន និងប្រតិបត្តិករភ័ស្តុភារបានគិតថ្លៃលើសប្រក្រតី បានន័យថា ជាការគិតថ្លៃលើសពីថ្លៃធម្មតា ឬតម្លៃដែលត្រូវបានរំពឹងទុកនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ដើម្បីគ្របដណ្តប់លើថ្លៃចំណាយដែលមិនបានព្យាករទុកជាមុន។ ថ្លៃចំណាយទាំងនោះ រួមមានការបង់ប្រាក់ក្រៅផ្លូវការដើម្បីឱ្យឯកសារចេញទាន់ពេលបញ្ជូនទំនិញ ឬដើម្បីបានទទួលការបោះត្រាមុនពេលការិយាល័យបិទ ព្រមទាំងដើម្បីផ្លាស់ទីរថយន្តដឹកទំនិញដែលកំពង់ឆ្លងកាត់ទៅកំពង់ផែ និងព្រំដែន ឬមកពីកំពង់ផែ និងព្រំដែនវិញ។ ប្រាក់ទាំងនោះហៅថា ប្រាក់សាគួរ (ហៅជាអង់គ្លេសថា JIC) ហើយត្រូវបានទទួលយកថាជាផ្នែកមួយនៃថ្លៃចំណាយសម្រាប់ការផ្លាស់ទីទំនិញនាំចេញទៅក្រៅប្រទេសកម្ពុជា ចូលមកក្នុងប្រទេសកម្ពុជា និងឆ្លងកាត់តាមប្រទេសកម្ពុជា។ ថ្វីបើអាជីវកម្មស្ថិតក្នុងលក្ខណៈពីលើចុះក្រោម ហើយជាទីផ្សាររបស់អ្នកលក់ក្តី ប៉ុន្តែអ្នកទិញត្រៀមខ្លួនដើម្បីចេញថ្លៃនេះ ដោយហេតុថា ពួកគេមិនមានវិធីងាយស្រួលដើម្បីចាត់ចែងជាមួយអ្នកផ្តល់សេវាក្នុងស្រុកទេ លើកលែងតែពួកគេបង្កើតការិយាល័យក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ ស្ថានភាពនេះមិនមែនមានតែក្នុងប្រទេសកម្ពុជាទេ ថ្វីបើស្ថានភាពនេះ មានសាយភាយក្នុងប្រទេសកម្ពុជាច្រើនជាងបណ្តាប្រទេសនាំចេញដទៃទៀតភាគច្រើនក្តី។ ការតម្រូវរបស់ច្បាប់ប្រឆាំងការអនុវត្តពុករលួយរបស់សហរដ្ឋអាមេរិក (U.S. Corrupt Practices Act) និងច្បាប់ប្រហាក់ប្រហែលគ្នានេះនៅក្នុងបណ្តាប្រទេសដទៃទៀត មានន័យថា អ្នកបញ្ជាទិញសាកល និងម៉ាកយីហោភ័ស្តុភារសាកលចង់ដកខ្លួនឱ្យឆ្ងាយពីការជាប់ពាក់ព័ន្ធនៅក្នុងការបង់ប្រាក់ទឹកតែ ហេតុដូច្នេះពួកគេតែងជួលអ្នកដទៃទៀតដែលនឹងធ្វើការងារទាំងនេះ រួចចេញវិក្កយបត្រថាជាថ្លៃសេវាចាត់ចែង ឬដំណើរការឯកសារ។ ថ្លៃសេវាទាំងអស់នេះ ពុំត្រូវបានគេជជីកដេញដោលឡើយ ហើយត្រូវបានគេហៅថា "ថ្លៃចំណាយក្នុងការធ្វើអាជីវកម្មក្នុងប្រទេសកម្ពុជា"។

ថ្វីបើលក្ខណសម្បត្តិនៃក្រុមហ៊ុនបញ្ជូនទំនិញ ច្រើនតែជាគំរូសេវាដែលមានភាពអាចព្យាករទុកជាមុនបានកម្រិតខ្ពស់យ៉ាងណាក្តី ប៉ុន្តែកំពង់ផែស្វយ័តព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ច្រើនតែធ្វើការចុះបញ្ជីនិងការប្រកាសគយនៅថ្ងៃសុក្រ ដែលភាគច្រើន គឺចំពេលវេលាបញ្ចេញទំនិញដែលជាហេតុធ្វើឱ្យមានការកកស្ទះបន្តកន្ទុយគ្នា។ ទំនិញនាំចូលក្នុងបរិមាណដ៏ច្រើនត្រូវបានចុះបញ្ជីនៅក្នុងការិយាល័យច្រកចេញនៅថ្ងៃសុក្រដែលបង្កើតឱ្យមានកកស្ទះគួរជាទីកត់សម្គាល់នៅក្នុងបរិស្ថានទីប្រជុំជនដែលណែនណាន់តាន់តាប់រួចជាស្រេចមកហើយ ដូចជានៅរាជធានីភ្នំពេញ និងព្រះសីហនុជាដើម (រូប S.32 និង S.33)។ នេះជាភ័ស្តុតាងបង្ហាញអំពី "របៀបដែល

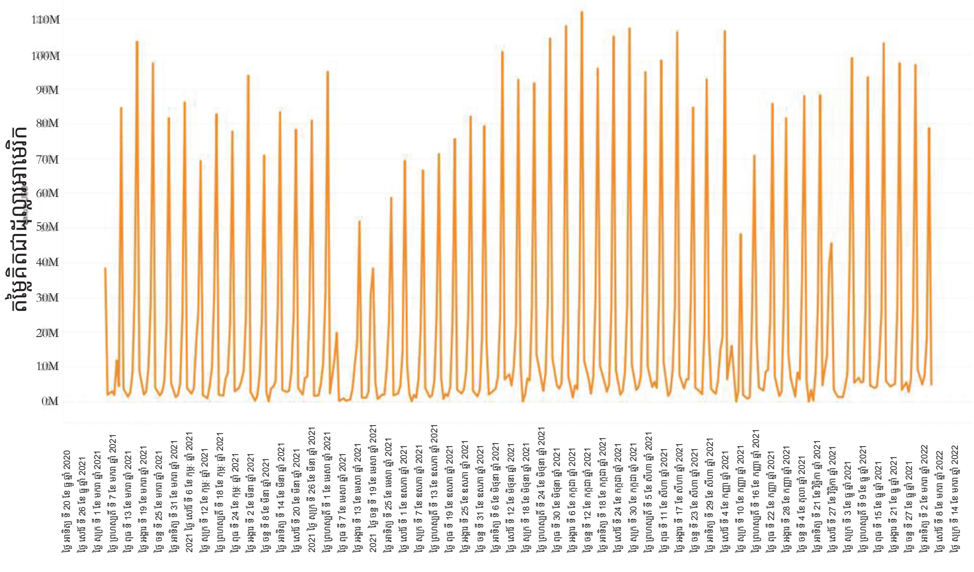
ប្រតិបត្តិករភ័ស្តុភារកំពុងធ្វើអាជីវកម្មក្នុងប្រទេសកម្ពុជា"។ ទម្រង់នៃដំណើរការប្រមូលផ្ដុំកាន់តែច្រើនឡើងទាំងនេះគឺនៅពុំទាន់ត្រូវបានដាក់បញ្ចូលទៅក្នុងគំនិតផ្ដួចផ្ដើមថ្នាក់កណ្ដាល និងទីប្រជុំជនសម្រាប់ទីក្រុងធំៗក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ដើម្បីធ្វើនិយ័តកម្ម និង/ឬជួយសម្រួលដល់ចរាចរណ៍ទំនិញ ជាពិសេសគឺការបញ្ជូនទំនិញដោយរថយន្តដឹកទំនិញនៅឡើយទេ។ បច្ចុប្បន្ននេះ មានការរឹតបន្តឹងជាច្រើននូវលទ្ធភាពរបស់យានយន្តដឹកទំនិញធុនធ្ងន់ ក្នុងការចេញចូលមកកាន់តំបន់ទីប្រជុំជនដូចជាហាមឃាត់ និងបំរាមគោចរជាដើម។ ជាលទ្ធផលធ្វើឱ្យទំនិញក្នុងបរិមាណដែលត្រូវបានបញ្ជូនដោយយានយន្តធុនតូចជាច្រើនគ្រឿង ជាហេតុបង្កើតឱ្យមានការកកស្ទះក្នុងកម្រិតមិនធ្លាប់មានពីមុនមក។

រូប S32 ៖ ការចុះបញ្ជីទំនិញដែលបាននាំចេញ, របាយតាមថ្ងៃក្នុងសប្ដាហ៍, បរិមាណ, 2018-2021



រូប S33 ៖ កំពង់ផែព្រះសីហនុ CEB, ការចុះបញ្ជីទំនិញដែលបាននាំចេញ, របាយប្រចាំថ្ងៃ, តម្លៃ, 2021

តម្លៃគិតជាដុល្លារអាមេរិក



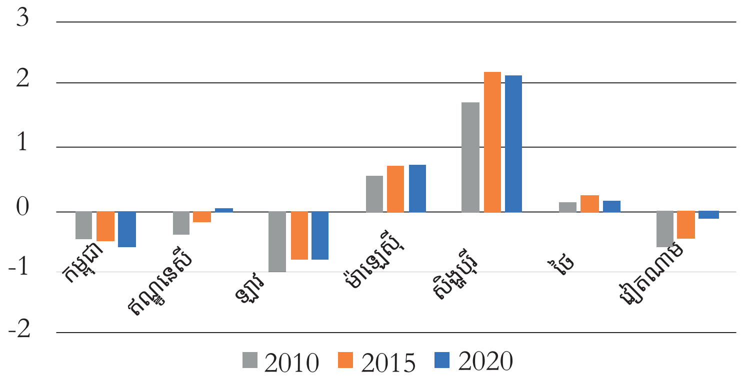
ប្រភព ៖ ទិន្នន័យគយ, អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករកម្ពុជា

ការលើកកម្ពស់កម្រិតសេវា និងបទដ្ឋានសេវា ក៏ដូចជាការលើកកម្ពស់គុណភាពក្របខ័ណ្ឌនិយ័តកម្ម គឺជាស្នូលដ៏សំខាន់នៃរបៀបវារៈកំណែទម្រង់របស់រដ្ឋាភិបាល ស្របពេលដែលជាទូទៅកម្រិតសេវា និងបទដ្ឋានសេវា គឺត្រូវបានជំរុញដោយវិស័យ ជាពិសេស គឺយោងទៅតាមការតម្រូវរបស់អតិថិជនកម្រិតសាកល។ កម្មវិធីពាណិជ្ជករឆ្នើមត្រូវបានដាក់ចេញសម្រាប់ពាណិជ្ជករដែលត្រូវបានជ្រើសរើសដែលត្រូវបានលើកលែងពុំចាំបាច់ត្រូវមានការផ្ទៀងផ្ទាត់ជាមុនអំពីការប្រភពនីតិវិធី និងវិធានកំណត់តម្លៃគយនៅការិយាល័យកណ្ដាលនោះទេ ប៉ុន្តែត្រូវបានជឿទុកចិត្តថា មានឯកសារត្រឹមត្រូវ ហើយពុំត្រូវបានពិនិត្យ ឬបញ្ឈប់ដូចពាណិជ្ជករដទៃឡើយ។ ថ្វីបើកាលពីដំបូងមានការផ្ដោតតែទៅលើពាណិជ្ជករដែលចូលរួមក្នុងប្រតិបត្តិការនាំចូល-នាំចេញក្ដី ប៉ុន្តែកម្មវិធីនេះមានសក្ដានុពលយ៉ាង

ធំធេងសម្រាប់វិស័យភ័ស្តុភារ ដោយហេតុថា កម្មវិធីនេះអាចជួយលើកកម្ពស់បទដ្ឋានដឹកជញ្ជូន និងភ័ស្តុភារ ព្រមជាមួយវិធានការដទៃទៀត។ បច្ចុប្បន្ន មានក្រុមហ៊ុនចំនួន 46 កំពុងចូលរួមនៅក្នុងគម្រោងនេះ[51] ហើយមានគម្រោងពង្រីកកម្មវិធីនេះទៅកាន់អ្នកចូលរួមដទៃទៀតនៅក្នុងវិស័យពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ រួមទាំងអ្នកឈ្មួញកណ្តាលគយ និងក្រុមហ៊ុនភ័ស្តុភារផងដែរ។ កម្មវិធីនេះត្រូវបានមើលឃើញថា ជាជំហានឆ្ពោះទៅរកកម្មវិធីប្រតិបត្តិករសេដ្ឋកិច្ចដែលបានទទួលសិទ្ធិ (AEO)។ វិស័យគយបានរាយការណ៍ថា កម្មវិធីនេះដំណើរការបានល្អ ហើយមានការត្រួតពិនិត្យតិចជាងមុន ព្រមទាំងឯកសារមានភាពអនុលោមតាមច្រើនជាងមុន។ នេះគឺជាជោគជ័យមួយដែលអាចមានអត្ថប្រយោជន៍ដ៏វែងឆ្ងាយ បើគិតទៅលើការលើកកម្ពស់បទដ្ឋានវិជ្ជាជីវៈអាជីពក៏ដូចជាការស្នើផ្តល់គន្លងផ្លូវមួយឈានឆ្ពោះទៅរកប្រព័ន្ធ AEO។ កម្មវិធីគយភាគច្រើនត្រូវបានស្ថាបនាឡើងលើការទទួលខុសត្រូវរបស់ AEO រួមទាំងអាស៊ាន និងប្រព័ន្ធឆ្លងកាត់គយអាស៊ាន (ACTS) ផងដែរ។ មានគម្រោងពង្រីកលក្ខខណ្ឌវិនិច្ឆ័យគុណវុឌ្ឍិ និងដាក់បញ្ចូលឈ្មួញកណ្តាលគយ[52] និងប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន និងប្រតិបត្តិករភ័ស្តុភារផងដែរ។

ដើម្បីកែលម្អភាពអនុលោមតាមបទដ្ឋានគតិយុត្តិ និងបង្កើនស្វ័យប្រវត្តិកម្មនៃដំណើរការតាមរយៈបច្ចេកវិទ្យាព័ត៌មាន និងប្រាស្រ័យទាក់ទង ប្រទេសកម្ពុជាបានផ្តួចផ្តើមកំណែទម្រង់ភ័ស្តុភារដើម្បីកាត់បន្ថយបន្ទុកផ្នែករដ្ឋបាល បន្ទាបថ្លៃចំណាយ អនុលោមតាមច្បាប់ និងធ្វើឱ្យនីតិវិធីកាន់តែមានលក្ខណៈងាយស្រួល។ អាជ្ញាបណ្ណមួយចំនួនទាក់ទងជាមួយភ័ស្តុភារ គឺអាចដាក់ពាក្យសុំតាមអនឡាញបានក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ឧទាហរណ៍ដូចជាប្រតិបត្តិករបញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវគោលអាចដាក់ពាក្យសុំអាជ្ញាបណ្ណ និងលិខិតបញ្ជាក់ការចុះបញ្ជីអាជីវកម្មរបស់ខ្លួនទៅលើគេហទំព័ររបស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។ ប៉ុន្តែមិនមែនគ្រប់អាជ្ញាបណ្ណ និងការទទួលស្គាល់គុណភាពទាំងអស់ដែលចាំបាច់សម្រាប់អ្នកផ្តល់សេវាភ័ស្តុភារ គឺអាចដាក់ពាក្យសុំបានតាមអនឡាញនោះឡើយ ដោយហេតុថា ការផ្តល់សិទ្ធិមួយចំនួនតម្រូវឱ្យអ្នកដាក់ពាក្យត្រូវដាក់ពាក្យជាឯកសារលើក្រដាសទៅកាន់ទីភ្នាក់ងារពាក់ព័ន្ធ។ អ្នកដាក់ពាក្យសុំអាជ្ញាបណ្ណសេវាបញ្ជូនសំបុត្ររហ័សកម្រិតអន្តរជាតិចាំបាច់ត្រូវដាក់ពាក្យសុំជាឯកសារនៅក្រដាសទៅកាន់ក្រសួងប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍។[53] ការចាត់ចែងដំណើរការឯកសារលើក្រដាស មិនត្រឹមតែធ្វើឱ្យដំណើរការដាក់ពាក្យសុំមានភាពយឺតយ៉ាវតែប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែក៏អាចបង្កើនឱកាសធ្វើសម្រាប់ភាពមិនប្រក្រតីផងដែរ។ ចន្លោះខ្វះខាតផ្នែកគុណភាពនិយ័តកម្ម គឺតែងតែកើតមានជាញឹកញាប់ ហើយវិធាន និងបទដ្ឋានគតិយុត្តិដែលមានបច្ចុប្បន្នភាពបំផុត គឺពុំមែនសុទ្ធតែអាចរកបានជាប្រចាំនោះឡើយ។[54] មិនមានកង្វះខាតប្រព័ន្ធ ICT ដែលកំពុងអភិវឌ្ឍ ឬអភិវឌ្ឍរួចរាល់ហើយនោះទេ ជាពិសេសនៅក្នុងវិស័យកំពង់ផែ ឬការបំពេញបែបបទគយ ប៉ុន្តែតំណភ្ជាប់រវាងប្រព័ន្ធផ្សេងៗគ្នា គឺនៅពុំទាន់ពេញលេញនៅឡើយ (រូប S.34) ហើយការសម្របសម្រួលអន្តរក្រសួង គឺនៅពុំទាន់បានប្រើប្រាស់ពេញលេញនៅឡើយ។

រូប S34 ៖ គុណភាពផ្នែកនិយ័តកម្មនៅកម្ពុជា និងតាមបណ្តាប្រទេសផ្សេងៗ, 2010-2020



ប្រភព ៖ សូចនាករអភិបាលកិច្ចទូទាំងពិភពលោករបស់ធនាគារពិភពលោក, http://info.worldbank.org/governance/wgi

ចំណាំ ៖ ទាបបំផុត (-2.5) ខ្ពស់បំផុត (2.5)។ សូចនាករនៃការប៉ាន់ស្មានគុណភាពផ្នែកនិយ័តកម្ម ឆ្លុះបញ្ចាំងពីការយល់ឃើញចំពោះសមត្ថភាពរបស់រដ្ឋាភិបាលក្នុងការបង្កើត និងអនុវត្តគោលនយោបាយ និងបទបញ្ញត្តិគ្រប់ជ្រុងជ្រោយដែលអនុញ្ញាតឱ្យមាន និងលើកកម្ពស់ការអភិវឌ្ឍវិស័យឯកជន។

51 ដើម្បីចូលរួម ចាំបាច់ត្រូវមានការអនុម័តពី អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករ ព្រមជាមួយដើមទុនចុះបញ្ជីចំនួន 250,000 ដុល្លា និងកម្រៃប្រចាំឆ្នាំចំនួន 2 លានដុល្លា ដែលជាហេតុធ្វើឱ្យប្រតិបត្តិករជាសហគ្រាសខ្នាតតូច និងមធ្យមជាច្រើនត្រូវបានផាត់ចេញ។

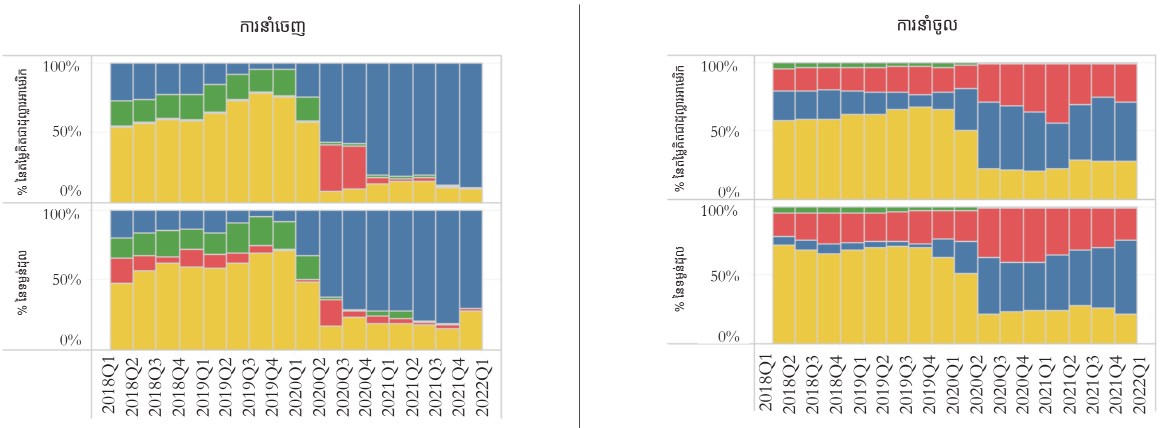
52 ថ្វីបើឈ្មួញកណ្តាលរៀបចំបែបបទគយ ចាំបាច់ត្រូវតែមានអាជ្ញាប័ណ្ណក្តី ប៉ុន្តែវគ្គបណ្តុះបណ្តាលត្រូវចំណាយពេលតែមួយខែប៉ុណ្ណោះ ហើយត្រូវបានធ្វើឡើងដោយភ្នាក់ងារគយ ដើម្បីធានាបានថាឈ្មួញកណ្តាលនោះដឹងអំពីដំណើរការនៃការបំពេញបែបបទឯកសារគយ ព្រមទាំងអំពីអ្វីខ្លះដែលជាការតម្រូវ។ ក្នុងប្រទេសដទៃ វគ្គសិក្សាទទួលស្គាល់គុណភាពគយ គឺជាផ្នែកមួយនៃដំណើរការផ្តល់អាជ្ញាប័ណ្ណទូលំទូលាយដែលអាចត្រូវចំណាយពេលរហូតដល់ពីរឆ្នាំ។ វគ្គសិក្សានេះរួមមាន វគ្គបណ្តុះបណ្តាលគ្រប់ជ្រុងជ្រោយស្តីពីកូដប្រព័ន្ធសុខដុមនីយកម្ម (HS) និងលក្ខខណ្ឌពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ (Incoterms, ដែលជាកម្រងវិធានមានការទទួលស្គាល់ជាអន្តរជាតិចំនួន11 ដែលកំណត់និយមន័យអំពីការទទួលខុសត្រូវរបស់អ្នកលក់ និងអ្នកទិញ) ដើម្បីអាចយល់បានច្បាស់ថាតើលេខកូដគយ ត្រូវបានប្រើប្រាស់ដោយរបៀបណា ហើយសព្វបច្ចេកទេសពាណិជ្ជកម្មប៉ះពាល់យ៉ាងណាដល់សង្វាក់តម្លៃនៃការបញ្ជូនទំនិញ។

53 OECD ឆ្នាំ 2022

54 ឧទាហរណ៍ដ៏ល្អមួយនៃកម្រងច្បាប់ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តទាំងអស់ពាក់ព័ន្ធជាមួយវិស័យសមុទ្រ និងកំពង់ផែក្នុងប្រទេសកម្ពុជាត្រូវបានរៀបចំឡើងដោយមានការគាំទ្រពីទីភ្នាក់ងារកិច្ចសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន (JICA); សូមមើល https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/11861986_01.pdf.

នៅពេលចាប់ផ្តើមមានបញ្ហាជំងឺកូវីដ-19 ការវាយតម្លៃលើការប្រកាសគយ និងឯកសារគាំទ្រសម្រាប់ការនាំចូល និងនាំចេញតាមរយៈច្រកអនុគ្រោះ "ច្រកពណ៌បៃតង" គឺស្ទើរតែត្រូវបានដកចេញទាំងស្រុងអស់ហើយ ដោយមានផលប៉ះពាល់យ៉ាងយូរអង្វែង (រូប S.35)។ ទាក់ទងជាមួយការនាំចូល (ទាំងតម្លៃ និងបរិមាណ) ច្រកពណ៌បៃតងទទួលបន្ទុកតិចតួចប៉ុណ្ណោះនៃពាណិជ្ជកម្មនៅមុនពេលចាប់ផ្តើមការរាតត្បាតជាសាកលនៃជំងឺកូវីដ 19 ហើយត្រូវបានដកចេញទាំងស្រុងនៅខែមីនា ឆ្នាំ2020។ ការប្រើប្រាស់ច្រកពណ៌លឿងដែលតម្រូវឱ្យមានការផ្ទៀងផ្ទាត់រូបវ័ន្តពីសំណាក់មន្ត្រីគយទៅលើព័ត៌មានផ្តល់ឱ្យតាមអនឡាញធៀបជាមួយឯកសារលើក្រដាស (ត្រូវផ្តល់ដោយឈ្មួញកណ្តាលគយ ឬអ្នកប្រកាសដែលត្រូវមានវត្តមានផ្ទាល់) មុនពេលប្តូរផ្លូវទៅកាន់ច្រកបៃតងវិញបានថយចុះ។ រហូតដល់ចុងឆ្នាំ 2021 ច្រកពណ៌ខៀវ និងចំនួនតិចតួចនៅតាមច្រកពណ៌ក្រហម (ភាគច្រើនសម្រាប់ប៊ី និងលោហៈមានតម្លៃ) ការអនុគ្រោះនៅតែមានយ៉ាងទូទៅ ដែលតម្រូវឱ្យមានអនុសាសន៍ជាក់លាក់សម្រាប់សវនកម្មក្រោយកាបំពេញបែបបទគយ ឬជាកម្មវត្ថុនៃការត្រួតពិនិត្យរូបវ័ន្ត។ ប្រហែលជាចាំបាច់ត្រូវទាញនិន្នាការនេះត្រលប់ថយក្រោយវិញនៅពេលការរាតត្បាតជាសាកលបានធូរស្រាលមកវិញ។ និន្នាការមានលក្ខណៈប្រហាក់ប្រហែលគ្នាសម្រាប់ការនាំចេញ ថ្វីបើការនាំចេញដែលដំណើរការតាមរយៈច្រកពណ៌បៃតងកាលពីមុនមានចំនួនច្រើនជាង (ស្ទើរតែមួយភាគប្រាំ) ដែលភាគច្រើនត្រូវបានផ្ទេរទៅកាន់ច្រកពណ៌ខៀវ (ជាពិសេសសម្រាប់វាយនភ័ណ្ឌ សម្លៀកបំពាក់ និងផលិតផលស្បែកជើង)។ យោងតាមការវាយតម្លៃនាពេលថ្មីៗដែលបានធ្វើឡើងដោយធនាគារពិភពលោកបានបង្ហាញថា ផលិតភាពក្រោយសវនកម្មតាមការតម្រូវនៅក្រោម "ច្រកពណ៌ខៀវ" គឺមានកម្រិតទាបខ្លាំងណាស់នៅពេលវាស់វែងបើគិតអំពីការពិនិត្យរកឃើញកំហុស (0.01 ភាគរយ)។

រូប S35 ៖ ការត្រួតពិនិត្យដោយគយលើការនាំចេញ និងការនាំចូល - លំហូរទំនិញ, បរិមាណ និងតម្លៃ, ប្រចាំត្រីមាស, 2018-2021ការនាំចេញ



ប្រភព ៖ ទិន្នន័យគយ, អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករកម្ពុជា

ប្រភព ៖ ទិន្នន័យគយ, អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករកម្ពុជា

ចំណាំ ៖ 1) លំហូរ ពណ៌បៃតង ៖ SAD ត្រូវបានវាយតម្លៃដោយស្វ័យប្រវត្តិ និងមានការប្រើប្រាស់កំណត់សម្គាល់នៃការវាយតម្លៃ 2) lane ពណ៌ខៀវ ៖ SAD ត្រូវបានកំណត់ដូច lane ពណ៌បៃតង ប៉ុន្តែមានអនុសាសន៍ជាក់លាក់សម្រាប់ការធ្វើសវនកម្មក្រោយការត្រួតពិនិត្យ 3) lane ពណ៌លឿង ៖ ត្រូវត្រួតពិនិត្យ SAD ធៀបនឹងឯកសារដែលបានដាក់ មុននឹងអនុញ្ញាតឱ្យទៅ lane ពណ៌បៃតង និង 4) lane ពណ៌ក្រហម ៖ ត្រូវត្រួតពិនិត្យ SAD ធៀបនឹងឯកសារដែលបានដាក់ ហើយទំនិញពាក់ព័ន្ធត្រូវឆ្លងកាត់ការត្រួតពិនិត្យជាក់ស្តែងមុននឹង rerouting ទៅ lane ពណ៌បៃតង។ (https://cambodiantr.gov.kh/index.php?r=searchProcedure/view1&id=61)

ការបំពេញបែបបទគយមានលក្ខណៈសាមញ្ញ និងរយៈពេលឆាប់រហ័ស គឺមានសារៈសំខាន់ខ្លាំងណាស់ ជាពិសេសសម្រាប់ផលិតផលកសិកម្ម និងពាណិជ្ជកម្មតាមអេឡិចត្រូនិច ដោយផលិតផលកសិកម្មខ្លះ ត្រូវរក្សាភាពត្រជាក់ ដើម្បីដឹកជញ្ជូននៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា និងទៅប្រទេសជិតខាង។ អ្នកនាំចេញផ្លែឈើ និងបន្លែកម្ពុជា ត្រូវការឧបករណ៍រក្សាភាពត្រជាក់ដែលមានការធានាដើម្បីអាចបញ្ជូនផលិតផលរបស់ខ្លួនចេញពីប្រទេសកម្ពុជាតាមផ្លូវអាកាស ឬផ្លូវគោក។ ស្របពេលជាមួយគ្នានេះដែរ ផ្លែឈើ និងបន្លែដែលលក់ក្នុងតំបន់ជនបទហាក់មានប្រភពភាគច្រើនមកពីប្រទេសថៃ និងប្រទេសវៀតណាម។ បញ្ហាសម្រាប់ផលិតករតូចៗ គឺធ្វើយ៉ាងណាដើម្បីអាចសន្សំសំចៃដោយការទិញបរិមាណច្រើននៅក្នុងការដឹកជញ្ជូនដើម្បីឱ្យថ្លៃចំណាយរបស់ពួកគេ គឺជាថ្លៃចំណាយគិតតាមគីឡូ ដែលមានន័យថា គេអាចដាក់ទំនិញតាមរថយន្តដឹកទំនិញធំៗ និងកាត់បន្ថយករខ្ជះខ្ជាយ ដែលអាចមានរហូតដល់ 30 ភាគរយ ប្រសិនបើមិនមានទូររក្សាឱ្យត្រជាក់សមស្របទេនោះ។ ការបន្ថែមតម្លៃនៅទីប្រភពទំនិញ ក៏ទាមទារឱ្យមានការការពារដោយមធ្យោបាយរក្សាឱ្យត្រជាក់ដែរ ព្រោះថាផលិតផលមានអាយុកាលខ្លី។ បើគិតទៅលើឧបសគ្គរាំងបច្ចុប្បន្នចំពោះការលក់ផលិតផលទាំងអស់នេះនៅក្នុងទីផ្សារក្នុងស្រុក ចាំបាច់ត្រូវមានគំនិតផ្តួចផ្តើមដើម្បីដាក់បញ្ចូល "ម៉ាយដំបូង" ពីមាត់ទ្វារកសិដ្ឋានទៅដល់ការចុះទិញ ការប្រមែប្រមូលទំនិញ និងការវេចខ្ចប់ ដើម្បីជំរុញឱ្យផលិតករជនបទអាចយកផលិតផលរបស់ខ្លួនទៅដល់ទីផ្សារដោយមានការបាត់បង់តិចតួច ជាផ្នែកមួយនៃគម្រោងជំនួសការនាំចូលមុនពេលទៅពង្រីកទៅផ្សារភ្ជាប់ជាមួយប្រទេសជិតខាង។

កង្វះខាតនីតិវិធីបំពេញបែបបទគយដែលមានលក្ខណៈសាមញ្ញសម្រាប់ការបញ្ជូនទំនិញក្នុងតម្លៃទាប គឺមិនអំណោយផលចំពោះការលើកកម្ពស់ពាណិជ្ជកម្មអេឡិចត្រូនិកឆ្លងដែនឡើយ។ ដោយឡែកបញ្ហានេះ រឹតត្បិតការចូលរួមផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចរបស់សហគ្រាសខ្នាតមីក្រូ ខ្នាតតូច និងខ្នាតមធ្យម។ ថ្លៃចំណាយរដ្ឋបាលពាក់ព័ន្ធជាមួយការប្រមូលអាករ និងពន្ធគយក្នុងចំនួនតិចតួច ជាទូទៅតែងអស់ថ្លៃច្រើនជាងចំណូលពិតដែលប្រមូលបាន។ អង្គការពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ សភាពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការសេដ្ឋកិច្ចអាស៊ី និងប៉ាស៊ីហ្វិក ជាទូទៅតែងផ្តល់អនុសាសន៍ឱ្យដាក់របាតម្លៃអប្បបរមា ខ្ពស់ជាងបច្ចុប្បន្នដែលកំណត់នៅត្រឹម 50 ដុល្លារក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ ប្រទេសកម្ពុជាក៏ខ្វះគំរូការបំពេញបែបបទគយទម្រង់រហ័សផងដែរ។ មានគំនិតផ្តួចផ្តើម និងសំណើជាច្រើន រួមមានដូចជាគំនិតផ្តួចផ្តើម និងសំណើមកពីក្រុមហ៊ុន DHL និងសភាពាណិជ្ជកម្មអឺរ៉ុប (តាំងពីឆ្នាំ 2019) ស្តីពីការលើករបាកំណត់តម្លៃអប្បបរមា និងដាក់ឱ្យមានការបំពេញបែបបទគយបែបសាមញ្ញសម្រាប់ទំនិញបញ្ញើមានតម្លៃទាប។ សំណើនេះហាក់ដើរតាមគោលការណ៍ណែនាំដែលបានព្រមព្រៀងគ្នារវាងអង្គការគយពិភពលោក និងសមាគមបញ្ជូនទំនិញសាកល។ ថ្វីបើមានការងារកំពុងដំណើរការនៅក្នុងវិស័យពាក់ព័ន្ធជាច្រើនយ៉ាងណាក្តី[55], ប៉ុន្តែបច្ចុប្បន្ន អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករ កំពុងរៀបចំសេចក្តីព្រាងនីតិវិធីសម្រាប់ទំនិញបញ្ញើរហ័ស (ដែលត្រូវបានរំពឹងថា នឹងពិគ្រោះយោបល់ជាមួយអ្នកពាក់ព័ន្ធនានា) ដែលនៅពុំទាន់បានអនុវត្តនៅឡើយ។

អនុសាសន៍

ផ្នែកមួយចំនួននៃវិស័យភ័ស្តុភារប្រទេសកម្ពុជាកំពុងផ្លាស់ប្តូរ ហើយចាំបាច់ត្រូវរក្សាសន្ទុះនៃការផ្លាស់ប្តូរទាំងនេះ ដើម្បីបង្កើន និងពង្រីកការគ្របដណ្តប់គ្រប់តំណភ្ជាប់ទាំងអស់នៃសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទំនិញ ដើម្បីលើកកម្ពស់ភាពជឿជាក់បាន និងកាត់បន្ថយថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារ។ លើផ្នែកមួយចំនួនទៀត រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានប្រកាសពីការតាំងចិត្តរបស់ខ្លួនក្នុងការធ្វើឱ្យមានការផ្លាស់ប្តូរសំខាន់ៗរួចហើយ ប៉ុន្តែនៅពុំទាន់បានអនុវត្តការផ្លាស់ប្តូរទាំងនោះនៅឡើយ[56]។ ហើយក៏នៅមានការផ្លាស់ប្តូរមួយចំនួនទៀតដែលពុំទាន់មានការឯកភាពគ្នានៅឡើយ។ កិច្ចខិតខំដើម្បីបង្កើនភាពប្រកួតប្រជែងរបស់កម្ពុជា ដើម្បីសម្របសម្រួលពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ និងពង្រឹងតំណភ្ជាប់ពាណិជ្ជកម្មឈានទៅបម្រើអតិថិជនឱ្យបានកាន់តែល្អ និងឆ្លើយតបចំពោះតម្រូវការថ្នាក់តំបន់សម្រាប់ការបញ្ជូនធាតុចូល និងធាតុចេញឱ្យបានល្អ ទាមទារឱ្យមានយុទ្ធវិធីជាប្រព័ន្ធច្បាស់លាស់។

ប្រសិទ្ធភាព និងនិរន្តរភាពនៃរបៀបវារៈកំណែទម្រង់ដើម្បីលើកកម្ពស់ភាពប្រកួតប្រជែងពាណិជ្ជកម្មកម្ពុជា ត្រូវពឹងផ្អែកយ៉ាងខ្លាំងទៅលើការដឹកនាំដ៏រឹងមាំរបស់រដ្ឋាភិបាល និងលទ្ធផលដែលទទួលបានជាវិជ្ជមាន។ ថ្វីបើការបង្កើតសូចនាករលទ្ធផលការងារដើម្បីពិនិត្យតាមដាន និងវាស់វែងវឌ្ឍនភាពនៅក្នុងកម្មវិធីការងារ (ជាការល្អគួរមានការអនុម័តរៀងរាល់ពីរឆ្នាំម្តង) គឺជាការចាំបាច់ខ្វះមិនបានដើម្បីផ្តល់មូលដ្ឋានគ្រឹះសម្រាប់ការបន្តគាំទ្រពីសំណាក់រដ្ឋាភិបាល និងដៃគូអភិវឌ្ឍអន្តរជាតិទាំងឡាយ ចាំបាច់ត្រូវកំណត់ឱ្យមាន "ទីភ្នាក់ងារ" នាំមុខនៅក្នុងជួររដ្ឋាភិបាលដែលមានអាណត្តិការងារ និងលក្ខខណ្ឌយោងនៃការងារច្បាស់លាស់នៅថ្នាក់ជាតិ និងថ្នាក់ព្រំដែន/ច្រកចេញចូលដែលចាំបាច់ទាំងឡាយ។ ដោយហេតុថា ការងារភស្តុភារ និងតំណភ្ជាប់ខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ពាក់ព័ន្ធជាមួយក្រសួង និងទីភ្នាក់ងារបច្ចេកទេសមួយចំនួន ដែលមានការទទួលខុសត្រូវ និងមុខងារការសម្របសម្រួល/គ្រប់គ្រងផ្សេងៗគ្នា ហេតុនេះជាការល្អ គួរកំណត់ឱ្យមានការរៀបចំផ្នែកស្ថាប័នមួយដែលអាចមានភាពសមស្រប និងមានបរិយាប័ន្នបំផុត ដើម្បីជំរុញរបៀបវារៈកំណែទម្រង់ និងអនុវត្តវិធានការដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា។ បទពិសោធន៍ពីប្រទេសដទៃទៀតបានបង្ហាញឱ្យឃើញថា នៅថ្នាក់ជាតិ "ទីភ្នាក់ងារ" នាំមុខជារឿយៗមានមន្ត្រីរដ្ឋាភិបាលថ្នាក់ខ្ពស់ជាប្រធាន (ឧ. ប្រធានាធិបតី ឬនាយករដ្ឋមន្ត្រី/ឧបនាយករដ្ឋមន្ត្រី) ដោយមានការគាំទ្រពីលេខាធិការដ្ឋាន និងអ្នកតំណាងមកពីក្រសួង/ទីភ្នាក់ងារទទួលខុសត្រូវទាំងអស់។ ចំណែកនៅតាមថ្នាក់ព្រំដែន/ច្រកចេញចូល ទីភ្នាក់ងារនាំមុខដែលជា "ឆ្មាំទ្វារ" ដែលមានការទទួលខុសត្រូវក្នុងការសម្របសម្រួលរវាងទីភ្នាក់ងារបច្ចេកទេសផ្សេងៗ ដែលមានវត្តមាននៅព្រំដែន/ច្រកចេញចូលត្រូវរៀបចំ។ នៅប្រទេសភាគច្រើនក្នុងពិភពលោក ជារឿយៗ អាជ្ញាធរគយជាអ្នកដើរតួនាទីសម្របសម្រួលតាមច្រកចេញចូល/ព្រំដែនសំខាន់ៗ អាស្រ័យដោយអាជ្ញាធរនេះមានមុខងាទាំងគ្រប់គ្រងផង និងសម្របសម្រួលផង[57]។

កិច្ចខិតខំក្នុងការកែទម្រង់ចាំបាច់ត្រូវអនុវត្តឱ្យលើសពីផ្នែករូបវ័ន្ត និងឈានទៅពង្រឹងសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទំនិញទាំងមូល ដោយយកចិត្តទុកដាក់ទៅលើផ្នែកខាងក្រោម៖

---

55 អង្គការ GIZ កំពុងផ្តល់ការគាំទ្រដល់អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករ តាមរយៈកម្មវិធី ARISE Plus ដើម្បីអនុវត្តគម្រោងឌីជីថលភាវូបនីយកម្មពាណិជ្ជកម្មតាមផ្លូវសមុទ្រសាកល (DGMT) និងធ្វើឌីជីថលភាវូបនីយកម្មពាណិជ្ជកម្មសាកល (DGT) ដើម្បីឱ្យមានដំណើរការនីតិវិធីអនុម័តមុនពេលទំនិញមកដល់ រួមទាំងការពិនិត្យឡើងវិញលើលំហូរការងារ និងការវិភាគចន្លោះខ្វះខាតដែលមាននៅក្នុងក្របខណ្ឌការងារផ្នែកច្បាប់ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ IT។

56 ចាប់តាំងពីឆ្នាំ 2015 មក បន្ទាប់ពីបានអនុម័តផែនអភិវឌ្ឍឧស្សាហកម្មកម្ពុជា 2015-2025 រដ្ឋាភិបាលបានកំណត់ថា ការកែលម្អវិស័យភស្តុភារ និងតំណភ្ជាប់សង្វាក់ការផ្គត់ផ្គង់ទំនិញមានភាពចាំបាច់ជាសារវ័ន្តសម្រាប់កំណើនសេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេស។ ក្នុងឆ្នាំ 2016 អគ្គនាយកដ្ឋានភស្តុភារត្រូវបានបង្កើតឡើងក្នុងក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។ ដោយទទួលស្គាល់ភាពចាំបាច់នៃវិស័យភស្តុភារ ក្រុមប្រឹក្សាជាតិភស្តុភារ និងគណកម្មាធិការជាតិដឹកនាំភស្តុភារ ក៏ត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយអនុក្រឹត្យក្នុងខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ 2017 ផងដែរ។ ផែនការមេបណ្តោះអាសន្នស្តីពីតំណភ្ជាប់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនអន្តរទម្រង់ និងប្រព័ន្ធភស្តុភារត្រូវបានបញ្ចប់រួចរាល់ និងបានទទួលការអនុម័តពីក្រុមប្រឹក្សាជាតិភ័ស្តុភារក្នុងខែមករា ឆ្នាំ2020 ដើម្បីលើកកម្ពស់ការអនុវត្តគម្រោងចាំបាច់ពាក់ព័ន្ធនានាសម្រាប់រយៈពេលខ្លី រយៈពេលមធ្យម និងរយៈពេលវែង។

57 វិធានការស្រដៀងគ្នានេះ ត្រូវបានដាក់ចេញនៅក្នុង "ក្របខណ្ឌការងារយុទ្ធសាស្ត្រ និងកម្មវិធីសម្រាប់ការស្តារសេដ្ឋកិច្ចឡើងវិញក្នុងបរិបទការរស់នៅជាមួយជំងឺកូវីដ19 តាមប្រក្រតីភាពថ្មីឆ្នាំ 2021-2023" ដែលត្រូវបានអនុម័តក្នុងខែធ្នូ ឆ្នាំ2021 ចំពោះការធ្វើវិសោធនកម្មអនុក្រឹត្យលេខ 64 ស្តីពី "ការកំណត់ និងប្រតិបត្តិការច្រកចេញចូលនៅតាមច្រកទ្វារអន្តរជាតិ ព្រំដែនអន្តរជាតិ ច្រកទ្វារអន្តរជាតិទ្វារភាគី បរិវេណព្រំដែន និងកំពង់ផែនសមុទ្រនៅទូទាំងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា"។

សម្រាប់រយៈពេលខ្លី៖

1. ពិនិត្យប្រសិទ្ធផលនៃច្រកផ្លូវពាណិជ្ជកម្មសំខាន់ៗដោយមានការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពវឌ្ឍនភាពជាប្រចាំ

សារៈសំខាន់នៃកំពង់ផែច្រកចេញចូលសម្រាប់ភាពប្រកួតប្រជែងនៃពាណិជ្ជកម្មរបស់កម្ពុជា ព្រមទាំងសមាហរណកម្មទៅក្នុងសង្វាក់តម្លៃសាកលបន្ថែមទៀត មានសារៈសំខាន់ខ្លាំងណាស់។ ការនាំចេញចម្បងរបស់កម្ពុជាគឺជាការធ្វើពាណិជ្ជកម្មនៅក្នុងទីផ្សារដែលមានភាពប្រកួតប្រជែងកាន់តែខ្លាំងឡើងៗ ហើយរដ្ឋាភិបាលចាំបាច់ត្រូវធានាឱ្យបានថា ច្រកផ្លូវពាណិជ្ជកម្មចម្បងរបស់ខ្លួនគាំទ្រឱ្យគោលជំហរពាណិជ្ជកម្មខាងក្រៅរបស់កម្ពុជា ដោយមានប្រសិទ្ធផលខ្ពស់បំផុត និងថ្លៃចំណាយទាបបំផុត។ ការសម្រេចជាមូលដ្ឋានក្នុងការដាក់ឱ្យអាជ្ញាធរផែក្លាយជាម្ចាស់ដី ជំនួសឱ្យជាប្រតិបត្តិករសេវាត្រូវបានធ្វើឡើងរួចហើយ។ ប៉ុន្តែការពិនិត្យឡើងវិញលើថ្លៃចំណាយដែលគេរាយការណ៍ថា មានតម្លៃខ្ពស់នោះគឺជាការងារដ៏ចាំបាច់។ រដ្ឋាភិបាលក៏ចាំបាច់ត្រូវវាយតម្លៃផងដែរថាតើការផ្ទេរហិរញ្ញវត្ថុពីអ្នកប្រើប្រាស់ទៅឱ្យកំពង់ផែគឺជាឧត្តមប្រយោជន៍សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍឬទេ ឬថាតើការគិតថ្លៃសេវាទាបជាងមុន និងការបញ្ចុះផលចំណេញរបស់កំពង់ផែអាចមានផលប៉ះពាល់ជាវិជ្ជមានច្រើនជាងមកលើពាណិជ្ជកម្ម និងការអភិវឌ្ឍ។ ការអនុវត្តប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពក៏ត្រូវរួមមានការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពអំពីវឌ្ឍនភាពនៃសូចនាករលទ្ធផលអនុវត្តការងារជូនទៅរដ្ឋាភិបាលដែលគួរធ្វើឡើងជាប្រចាំយ៉ាងហោចណាស់រៀងរាល់ត្រីមាសផងដែរ។ ម្យ៉ាងទៀត ក៏អាចពង្រីកបន្ថែមការគ្រប់ដណ្តប់នៃប្រព័ន្ធពិនិត្យតាមដាននៅក្នុងដំណាក់កាលក្រោយៗទៀត ដោយអាចរួមបញ្ចូលទាំងច្រកផ្លូវពាណិជ្ជកម្ម និងច្រករបៀងផ្សេងៗ ឧទាហរណ៍ដូចជា សម្រាប់ការនាំចេញពីការដំណើរការនីតិវិធីគយនៅរោងចក្រទៅដល់ច្រកផ្លូវចេញ។

> ***បង្កើតប្រព័ន្ធពិនិត្យតាមដានគ្រប់ជ្រុងជ្រោយដោយធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពជាប្រចាំ ដើម្បីវាយតម្លៃលើលទ្ធផលអនុវត្តការងាររបស់កំពង់ផែ និងកំណត់ស្តង់ដាគំរូ ធៀបជាមួយកំពង់ផែនៅក្នុងបណ្តាប្រទេសជិតខាងដែលមានលក្ខណៈប្រហាក់ប្រហែលគ្នា។ សូចនាករនេះអាចរួមមានដូចជា ប្រសិទ្ធផលប្រតិបត្តិការ លទ្ធផលអនុវត្តផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ រយៈពេលតាំងនៅ ការគិតថ្លៃសេវា និងថ្លៃសេវាចាត់ចែងទំនិញ។***
>
> **<u>ទីភ្នាក់ងារទទួលខុសត្រូវ៖</u>** ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ (អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករ) (ដោយមានការជួយជ្រោមជ្រែងពីដៃគូអភិវឌ្ឍ និងអ្នកឯកទេសក្នុងឧស្សាហកម្មភស្តុភារ)
>
> **<u>ក្រសួងមើលខុសត្រូវ/ដឹកនាំ៖</u>** ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ

2. ពង្រីកគម្រោង "ពាណិជ្ជករឆ្នើម" ទៅក្នុងវិស័យទាំងមូល

ការបង្កើតឱ្យមានគម្រោងការលើកទឹកចិត្តឱ្យបានត្រឹមត្រូវ ដើម្បីលើកកម្រិតស្តង់ដានៅក្នុងអាជីពភស្តុភារមានសារៈសំខាន់កាត់ថ្លៃមិនបាន។ ថ្វីបើមានផែនការដើម្បីពង្រីកគម្រោងពាណិជ្ជករឆ្នើម ដើម្បីរួមបញ្ចូលនូវឈ្មួញកណ្តាលគយ ទីភ្នាក់ងារបញ្ជូនទំនិញក្រុមហ៊ុនសេវាបញ្ញើ និងខ្សែបណ្តាញបញ្ជូនទំនិញក្តី ប៉ុន្តែហាក់នៅពុំទាន់មានយន្តការសម្រាប់ការផ្តល់គុណវុឌ្ឍិនៅឡើយ។ នៅក្នុងបទដ្ឋានអន្តរជាតិត្រូវមានអ្នកមានអាជ្ញាប័ណ្ណដើម្បីជាផ្នែកមួយនៃដំណើរការផ្តល់គុណវុឌ្ឍិ។ ចំណុចនេះមានចែងរួចហើយនៅក្រោមឧបសម្ព័ន្ធទី9 នៃកិច្ចព្រមព្រៀងការដឹកជញ្ជូនឆ្លងព្រំដែនក្នុងមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ ដោយក្នុងនោះ ប្រទេសកម្ពុជាគឺជាហត្ថលេខីមួយផងដែរ។ ហេតុដូច្នេះ មានបទបញ្ញត្តិស្តីពីលក្ខខណ្ឌវិនិច្ឆ័យសម្រាប់អ្នកមានអាជ្ញាប័ណ្ណ និងមគ្គុទេសក៍ណែនាំស្តីពីគោលជំហរល្អនៅក្នុងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តបច្ចុប្បន្ន ដែលអាចយកមកអនុវត្ត ឬពង្រីកបន្ថែមតាមការចាំបាច់ដើម្បីគាំទ្រដល់ការបន្តកម្មវិធីពាណិជ្ជករឆ្នើមនៅក្នុងវិស័យភស្តុភាររួចហើយ។ ឧទាហរណ៍ ការចុះបញ្ជីផ្លូវការ និងការប្រើប្រាស់រថយន្តដឹកទំនិញថ្មីៗគឺអាចយកមកប្រើជាការលើកទឹកចិត្ត និងលក្ខខណ្ឌវិនិច្ឆ័យសម្រាប់គម្រោង "អ្នកបើករថយន្តដឹកទំនិញឆ្នើម"។

> ***ផ្តល់អាទិភាពដល់ការពង្រីកគម្រោងពាណិជ្ជករឆ្នើមនៅក្នុងវិស័យភស្តុភារ និងធានាការអនុវត្តដើម្បីដាក់បញ្ចូលក្រុមហ៊ុនផ្តល់សេវារថយន្តដឹកទំនិញ (អ្នកបើករថយន្តដឹកទំនិញឆ្នើម) និងភ្នាក់ងារបំពេញបែបបទនីតិវិធីគយឆ្នើម (Best Clearance) ដែលត្រូវបានរំពឹងថាគឺជាជំហានដ៏សំខាន់ឈានឆ្ពោះទៅបង្កើតឱ្យមានលក្ខណៈវិជ្ជាជីវៈដែលចាំបាច់ត្រូវមានក្នុងវិស័យនេះ។***
>
> **<u>ទីភ្នាក់ងារទទួលខុសត្រូវ៖</u>** (ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ, អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករ) (ដោយមានការជួយជ្រោមជ្រែងពីដៃគូអភិវឌ្ឍ និងអ្នកឯកទេសក្នុងឧស្សាហកម្មភស្តុភារ) ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
>
> **<u>ក្រសួងមើលខុសត្រូវ/ដឹកនាំ៖</u>** ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ

3. ដាក់កម្មវិធី "ការឃ្លាំមើលតាមដងផ្លូវ" ឱ្យមានលក្ខណៈស្ថាប័នដោយមានការគាំទ្រពីបណ្តាញទាន់ហេតុការណ៍សម្រាប់ពាណិជ្ជករ និងពលរដ្ឋដើម្បីរាយការណ៍ភាពមិនប្រក្រតី (ប្រសិនបើនៅពុំទាន់មាននៅឡើយ)

ការជំរុញការអនុវត្ត និងការអនុវត្តច្បាប់ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តពាក់ព័ន្ធ (រួមទាំងច្បាប់ចរាចរណ៍ ការត្រួតពិនិត្យគ្រឿងញៀន និងគ្រឿងប្រដាប់អាវុធខុសច្បាប់ ការត្រួតពិនិត្យអនាម័យ និងភូតគាមអនាម័យ ការត្រួតពិនិត្យគយ) ដែលមានលក្ខណៈស្រពិចស្រពិល និងការបង់ប្រាក់ក្រៅផ្លូវការដើម្បីគេចវេស ឬពន្លឿនដំណើរការត្រួតពិនិត្យគឺជាការបំផ្លិចបំផ្លាញទស្សនៈពលរដ្ឋដែលមើលឃើញអំពីគុណភាព

របស់និយ័តកម្ម និងនីតិរដ្ឋ។ នេះជាចំណុចដែលកាន់តែសំខាន់ថែមទៀតសម្រាប់អាជីវកម្មនាំចូល និងនាំចេញ ព្រមទាំងភស្តុភារពាក់ព័ន្ធនានា ដោយហេតុថា ពួកគេអាចត្រូវប្រឈមជាមួយទីភ្នាក់ងារជាច្រើននៅក្នុងវិស័យផ្សេងៗជាច្រើន។

បង្កើតក្រុមការងារដឹកនាំដោយមន្ត្រីថ្នាក់ខ្ពស់ រួមមានសមាសភាពមន្ត្រីមានសមត្ថកិច្ចមកពីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន, ក្រសួងមហាផ្ទៃ, ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ, អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករកម្ពុជា និងអាជ្ញាធរមូលដ្ឋានដែលផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់ក្នុងការសម្របសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម ព្រមជាមួយការគាំទ្រពីបណ្តាទូរសព្ទទាន់ហេតុការណ៍ដើម្បីជំរុញការអនុវត្តពាក្យគន្លឹះ "អ្នកឃ្លាំមើលតាមដងផ្លូវ" នៅក្នុងការសម្របសម្រួលការដឹកជញ្ជូនតាមដងផ្លូវ (ដែលត្រូវបានដាក់ចេញកន្លងមកដោយរដ្ឋាភិបាល)។

<u>ទីភ្នាក់ងារទទួលខុសត្រូវ៖</u> ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ, ក្រសួងមហាផ្ទៃ, ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន, ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម, ក្រសួងយុត្តិធម៌ (ក្នុងកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ជាមួយវិស័យឯកជន)

<u>ក្រសួងមើលខុសត្រូវ/នាំមុខ៖</u> ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ។

4. ចាត់តាំងក្រុមការងារត្រួតពិនិត្យ និងបញ្ជាក់ផែនការអាជីវកម្មសម្រាប់ផ្លូវដែក

គុណភាពនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវដែក និងការធ្វើសមោកាលកម្មភូមិសាស្ត្រគួរតែមានន័យថា ផ្លូវដែកមានសក្តានុពលក្លាយជាអ្នកដើរតួនាទីដ៏សំខាន់នៅក្នុងទីផ្សារដឹកជញ្ជូនទំនិញដែលភាគច្រើនត្រូវបានដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់។ ចាំបាច់ត្រូវមានការវិនិយោគមួយចំនួន ដែលភាគច្រើនជាការវិនិយោគលើឧបករណ៍ មិនមែនត្រឹមតែជាតួរថភ្លើងជជុះ និងមានប្រភពតាំងពីនៅអាហ្វ្រិកខាងត្បូង។ ម៉្យាងទៀត ផែនការអាជីវកម្មក៏គួររួមបញ្ចូលបរិស្ថានអាជីវកម្ម និងគ្រប់គ្រងដែលជាមូលដ្ឋានគ្រឹះនៅក្នុងវិស័យផ្លូវដែកផងដែរ រួមទាំងអាទិភាពក្នុងការតភ្ជាប់បណ្តាញជាមួយបណ្តាប្រទេសជិតខាង និងកំពង់ផែច្រកចេញចូលសំខាន់ៗក្នុងប្រទេសកម្ពុជា និងនៅបរទេស។

អភិវឌ្ឍកំណែទម្រង់ និងផែនការអាជីវកម្មសម្រាប់វិស័យផ្លូវដែកសម្រាប់អំឡុងរយៈពេល10ឆ្នាំខាងមុខ ដែលដឹកនាំរួមគ្នាដោយក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ រួមជាមួយក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនក្នុងកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ជាមួយវិស័យឯកជន ដើម្បីធានាឱ្យបានថាផ្លូវដែកឆ្លើយតបជាមួយតម្រូវការរបស់អតិថិជនសម្រាប់ប្រសិទ្ធផល និងសេវាគួរជាទីជឿជាក់។

<u>ទីភ្នាក់ងារទទួលខុសត្រូវ៖</u> ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន (ដោយមានការជួយជ្រោមជ្រែងពីដៃគូអភិវឌ្ឍ និងក្នុងកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ជាមួយវិស័យឯកជន)

<u>ក្រសួងមើលការខុសត្រូវ/ដឹកនាំ៖</u> ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ

5. លើកកម្ពស់ស្វ័យប្រវត្តិកម្ម កែលម្អតម្លាភាព និងលុបបំបាត់អន្តរកម្មជាមួយមនុស្សនៅក្នុងដំណើរការបំពេញបែបបទនីតិវិធីគយ

ដំណើរការបំពេញបែបបទនីតិវិធីគយ នៅតែមានភាពពឹងផ្អែកជាខ្លាំងលើអន្តរកម្មជាមួយមនុស្ស និងប្រតិបត្តិការលើក្រដាស។ ឧបករណ៍អាយធី ដូចជាប្រព័ន្ធ ASYCUDA អាចយកមកប្រើប្រាស់បន្ថែមទៀតនៅក្នុងដំណើរការនៃការសម្រេចចិត្ត។ បច្ចុប្បន្ននេះ នៅពេលចុះបញ្ជីព័ត៌មានតាមអេឡិចត្រូនិចចូលក្នុងប្រព័ន្ធ ASYCUDA ឈ្មួញកណ្តាល/អ្នកប្រកាសគយ ចាំបាច់ត្រូវព្រីន និងចុះហត្ថលេខាលើឯកសាររដ្ឋបាលទោលចំនួនពីរច្បាប់ និងបញ្ជូនឯកសារទាំងអស់ជាឯកសារលើក្រដាស ដើម្បីដំណើរការបន្តទៀត។ ដោយហេតុនេះ មន្ត្រីគយ "ត្រួតពិនិត្យផ្ទាល់" ចំពោះឯកសារលើក្រដាសនោះថាតើបានបំពេញត្រឹមត្រូវហើយ និងប្រើប្រាស់ភាសាច្បាស់លាស់អាចអានរួច និងមានចុះហត្ថលេខាដោយឈ្មួញកណ្តាល/អ្នកប្រកាសគយត្រឹមត្រូវ។ បន្ទាប់មកទៀត មន្ត្រីគយពឹងផ្អែកលើប្រព័ន្ធ ASYCUDA ដើម្បីចាត់ចំណាត់ប្រភេទគ្រប់គ្រងហានិភ័យដែលបានកំណត់ទុកជាមុន។ ដើម្បីបង្កើនស្វ័យប្រវត្តិកម្ម និងប្រើប្រាស់ហត្ថលេខាឌីជីថល ច្បាប់ថ្មីស្តីពីពាណិជ្ជកម្មតាមអេឡិចត្រូនិច បានអនុញ្ញាតឱ្យប្រើប្រាស់ហត្ថលេខាឌីជីថលរួចហើយ។ ស្របពេលជាមួយគ្នានេះ ការដាក់ឱ្យប្រើច្រកពណ៌បៃតងឡើងវិញ និងការត្រួតពិនិត្យផលិតភាពរបស់សវនកម្មក្រោយពេលដំណើរការគឺមានសារៈសំខាន់ជាខ្លាំង។

លើកកម្ពស់ស្វ័យប្រវត្តិកម្ម កែលម្អតម្លាភាព និងលុបបំបាត់អន្តរកម្មជាមួយមនុស្សនៅក្នុងដំណើរការបំពេញបែបបទនីតិវិធីគយ (ឱ្យបានច្រើនបំផុតតាមដែលអាចធ្វើបាន) តាមរយៈការបន្សុីដំណើរការដែលមានបច្ចុប្បន្ន ដោយដក "ការត្រួតពិនិត្យផ្ទាល់" ទទួលយកហត្ថលេខាឌីជីថល និងប្រើប្រាស់ស្វ័យប្រវត្តិកម្មពេញលេញសម្រាប់ប្រព័ន្ធផ្អែកលើហានិភ័យដើម្បីចាត់តាំងច្រក (បៃតង/ខៀវ/លឿង/ក្រហម)។

<u>ទីភ្នាក់ងារទទួលខុសត្រូវ៖</u> ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ (អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករ) (ដោយមានការជួយជ្រោមជ្រែងពីដៃគូអភិវឌ្ឍ និងអ្នកឯកទេសក្នុងឧស្សាហកម្មភ័ស្តុភារ)

<u>ក្រសួងមើលខុសត្រូវ/ដឹកនាំ៖</u> ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ

6. បន្តផ្តល់មូលដ្ឋានសនិទានភាពសម្រាប់អាករ និងពន្ធពិសេសសម្រាប់ការនាំចូលរថយន្តដឹកទំនិញថ្មី

សេវារថយន្តដឹកទំនិញនាពេលបច្ចុប្បន្នក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ភាគច្រើនគឺមានតម្លៃទាប និងមានគុណភាពទាប ហើយជារឿយៗផ្តល់ដោយវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ។ សេវាទាំងអស់នេះច្រើនតែមិនអាចរក្សានិរន្តរភាពការលូតលាស់ និងការអភិវឌ្ឍសម្រាប់វិស័យផលិតកម្មដែលមាននិន្នាការសម្រាប់នាំចេញដ៏ស្មុគស្មាញកាន់តែខ្លាំងឡើងៗដែលមានប្រតិបត្តិការតាមបទដ្ឋានអន្តរជាតិ ប្រកួតប្រជែងនៅក្នុងទីផ្សារដែលមានលក្ខណៈប្រកួតប្រជែង និងតម្រូវឱ្យឆ្លើយតបតាមម៉ោងពេលបញ្ជូនទំនិញស្តង់ដាអន្តរជាតិ និងភាពអាចជឿជាក់បានកម្រិតអន្តរជាតិឡើយ។ ចាំបាច់ត្រូវមានគោលនយោបាយដើម្បីលើកទឹកចិត្តដល់ការលូតលាស់ក្នុងវិស័យរថយន្តដឹកជញ្ជូនទំនិញទំនើប ពង្រឹងល្បឿនសេវា និងការបញ្ជូនទំនិញ ព្រមទាំងកាត់បន្ថយថ្លៃចំណាយខាងក្រៅដ៏ខ្ពស់របស់វិស័យរថយន្តដឹកទំនិញនាពេលបច្ចុប្បន្ន។ ការងារនេះអាចស្ថាបនាបន្ថែមលើ “គោលនយោបាយពន្ធស្តីពីយានយន្តដែលមានមេត្រីភាពបរិស្ថាន” ដែលកំពុងស្ថិតក្រោមការរៀបចំរបស់ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ។

ផ្តល់សនិទានភាពបន្ថែមទៀតសម្រាប់អាករនាំចូលរថយន្តដឹកទំនិញដើម្បីលើកទឹកចិត្តឱ្យមានការបំពាក់បរិក្ខារឡើងវិញសម្រាប់ក្បួនរថយន្តដែលមានទំហំធំ យានយន្តទំនើប សមស្របក្នុងការផ្តល់សេវាកម្រិតខ្ពស់។ ការងារនេះអាចអមមកជាមួយដោយកម្មវិធីកម្ទេចចោលយានយន្ត។

ទីភ្នាក់ងារទទួលខុសត្រូវ៖ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន (ដោយមានការជួយជ្រោមជ្រែងពីដៃគូអភិវឌ្ឍ និងអ្នកឯកទេសឧស្សាហកម្មភស្តុភារ)

ក្រសួងមើលខុសត្រូវ/ដឹកនាំ៖ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ

ក្នុងរយៈពេលមធ្យមទៅរយៈពេលវែង

1. សម្របសម្រួលការឆ្លងកាត់ទំនិញ

យោងតាមទិន្នន័យរបស់អង្គការសហប្រជាជាតិ ពាណិជ្ជកម្មរវាងប្រទេសថៃ និងប្រទេសវៀតណាមបានកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័ស។ ការនាំចូលរបស់ថៃពីប្រទេសវៀតណាមបានកើនឡើងពីចំនួន 1,3 ប៊ីលានដុល្លារអាមេរិកក្នុងឆ្នាំ 2010 ទៅដល់ 7,0 ប៊ីលានដុល្លារអាមេរិកក្នុងឆ្នាំ 2021 ចំណែកការនាំចូលរបស់ថៃទៅប្រទេសវៀតណាមមានការកើនឡើងពី 5,8 ប៊ីលានដុល្លារអាមេរិកទៅដល់ 12,3 ប៊ីលានដុល្លារអាមេរិក។ ពាណិជ្ជកម្មឆ្លងកាត់ទំនិញអន្តរជាតិតាមរយៈប្រទេសកម្ពុជាបន្តនៅមានទំហំតូច ដោយមានបរិមាណសរុប 102 000 តោនក្នុងឆ្នាំ 2021។ បរិមាណឆ្លងកាត់នេះ មានតិចជាង 5% នៃពាណិជ្ជកម្មរវាងប្រទេសថៃ និងប្រទេសវៀតណាម។ ថ្វីបើការឆ្លងកាត់ទំនិញត្រូវពឹងផ្អែកយ៉ាងខ្លាំងលើការកែសម្រួលបណ្តាញផលិតកម្មតំបន់ក្តី ប៉ុន្តែជាការល្អគួរដាក់ឱ្យមានវិធានការដើម្បីធ្វើឱ្យការឆ្លងកាត់ទំនិញ និងនិយ័តកម្មនៅតាមព្រំដែនកាន់តែមានតម្លាភាពបន្សុីនីតិវិធីរដ្ឋបាលឱ្យរលូន និងបន្តជំរុញឱ្យមានភាពងាយស្រួលសម្រាប់ការគ្រប់គ្រង និងនីតិវិធីព្រំដែន។ ចំណុចនេះក៏ជាការឆ្លុះបញ្ចាំងឱ្យឃើញអំពីសារៈសំខាន់នៃកិច្ចខិតខំសហការថ្នាក់តំបន់ និងអនុតំបន់នៅក្នុងការអភិវឌ្ឍឱ្យមានប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនទំនិញឆ្លងកាត់ប្រកបដោយប្រសិទ្ធផល[58,59] ផ្អែកលើក្របខណ្ឌការងារផ្នែកស្ថាប័នដែលមានបច្ចុប្បន្ន (ឧ. ASEAN, GMS CBTA)។

អភិវឌ្ឍបន្ថែមទៀត និងអនុវត្តដំណោះស្រាយការឆ្លងកាត់ទំនិញដែលមានលក្ខណៈគួរជាទីជឿជាក់ ដែលផ្សារភ្ជាប់ការដឹកជញ្ជូន និងប្រព័ន្ធធានាជាមួយគ្នាដើម្បីទាញយកប្រយោជន៍ពីទំនិញឆ្លងកាត់នៅពេលដែលសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ទំនិញថ្នាក់តំបន់មានការអភិវឌ្ឍ។

ទីភ្នាក់ងារទទួលខុសត្រូវ៖ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ (អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករ) (ដោយមានការជួយជ្រោមជ្រែងពីដៃគូអភិវឌ្ឍ និងអ្នកឯកទេសក្នុងឧស្សាហកម្មភស្តុភារ)

ក្រសួងមើលខុសត្រូវ/ដឹកនាំ៖ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ

2. អភិវឌ្ឍ “ផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយអំពីការដឹកជញ្ជូនមធ្យោបាយច្រើនប្រភេទ និងភ័ស្តុភារ” (2022-2030)

ផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយស្តីពីមធ្យោបាយធ្វើដំណើរច្រើនប្រភេទ និងភស្តុភារ មានសារៈសំខាន់ខ្លាំងណាស់ដើម្បីបង្កើតប្រសិទ្ធផលសម្រាប់ការចែកចាយផ្ទៃក្នុង និងដើម្បីពង្រឹងកិច្ចសហការផ្នែកដឹកជញ្ជូនឆ្លងព្រំដែន ជាពិសេសជាមួយប្រទេសជិតខាងវៀតណាម និងថៃ។ ទំនិញកសិកម្មធ្ងន់ៗមានភាពសមស្របក្នុងការដឹកជញ្ជូនតាមរយៈផ្លូវដែក និងមធ្យោបាយតាមផ្លូវទឹក ដែលនៅពុំទាន់បាន

58 World Bank ឆ្នាំ 2012 ឆ្នាំ 2018

59 ការសិក្សាមួយរបស់ធនាគារពិភពលោកក្នុងឆ្នាំ 2008 បានរកឃើញថា រយៈពេលទំនិញឆ្លងកាត់ជាមធ្យមសម្រាប់ស្រូវសាឡីដែលចេញពីប្រភពទីផ្សារចម្បងរបស់ខ្លួនទៅកាន់ទីផ្សារគោលដៅនៅក្នុងបណ្តាប្រទេសអារ៉ាប់ ត្រូវចំណាយរយៈពេល 78 ថ្ងៃ ហើយការធ្វើដំណើរចំណាយអស់ប្រមាណ 40 ដុល្លារអាមេរិក/មួយតោន។ ផ្ទុយទៅវិញ រយៈពេលមធ្យមសម្រាប់ទំនិញឆ្លងកាត់ទៅកាន់ទីផ្សារគោលដៅនៅក្នុងប្រទេសហូឡង់ត្រូវចំណាយអស់ត្រឹមតែ18ថ្ងៃប៉ុណ្ណោះ ហើយការធ្វើដំណើរនេះចំណាយអស់ 11 ដុល្លារអាមេរិក/មួយតោន (នៅសាធារណរដ្ឋកូរ៉េ រយៈពេលទំនិញឆ្លងកាត់ជាមធ្យមគឺ 47 ថ្ងៃ ហើយការធ្វើដំណើរនេះចំណាយអស់17ដុល្លារអាមេរិកក្នុងមួយតោន)។

ទទួលចំណែកការងារនេះនៅឡើយ។ គោលដៅគួររួមបញ្ចូល និងត្រូវផ្សារភ្ជាប់ជាមួយទិដ្ឋភាពផ្សេងៗ រួមមានជាអាទិ៍ (i) ការអភិវឌ្ឍផែនការអាជីវកម្មសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍផ្លូវដែន និង (ii) ផែនការដើម្បីអភិវឌ្ឍការដឹកជញ្ជូនតាមដងទន្លេដោយផ្សារភ្ជាប់ជាមួយហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធកំពង់ផែដែលមានបច្ចុប្បន្ន។

បញ្ចប់ផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយស្ដីពីមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនពហុទម្រង់ និងភស្តុភារ (2022-2030) ដោយមានការកំណត់លំដាប់លំដោយ និងចាត់អាទិភាពដោយផ្ដោតការយកចិត្តទុកដាក់លើដំណោះស្រាយភស្តុភារឆ្លាតវៃ ការមើលខុសត្រូវផ្លូវគោក និងការពង្រឹងកិច្ចសហការការដឹកជញ្ជូនឆ្លងព្រំដែនជាមួយប្រទេសវៀតណាម និងប្រទេសថៃ ក្នុងចក្ខុវិស័យសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍទម្រង់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន។

ទីភ្នាក់ងារទទួលខុសត្រូវ៖ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ/ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន (ដោយមានការជួយជ្រោមជ្រែងពីដៃគូអភិវឌ្ឍ និងអ្នកឯកទេសក្នុងឧស្សាហកម្មភស្តុភារ)

ក្រសួងមើលខុសត្រូវ/ដឹកនាំ៖ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ

3. ផ្តល់ពានរង្វាន់ផ្ទើមដល់គំនិតផ្តួចផ្តើម និងការធ្វើផែនការភស្តុភារសម្រាប់តំបន់ទីប្រជុំជន

មជ្ឈមណ្ឌលទីប្រជុំជនលាតសន្ធឹងកាន់តែធំឡើងៗដូចជារាជធានីភ្នំពេញ និងក្រុងព្រះសីហនុជាដើមកំពុងបង្កើតឱ្យមានបញ្ហាសម្រាប់ការធ្វើផែនការដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារ។ ការកកស្ទះចរាចរណ៍បណ្តាលមកពីភាពប្រញាប់ប្រញាល់កាប៉ាល់ក៏ចូលចំណែកធ្វើឱ្យមានសម្ពាធបន្ថែមលើមជ្ឈមណ្ឌលទីប្រជុំជនផងដែរ។ ការបន្តរៀបចំផែនការមេសម្រាប់ក្រុងព្រះសីហនុគឺជាជំហានមួយនៅក្នុងទិសដៅយ៉ាងត្រឹមត្រូវ។ សេវាដឹកជញ្ជូនដូចជារថយន្តដឹកទំនិញជាដើមត្រូវបានហាមឃាត់មិនឱ្យចូលទៅក្នុងទីប្រជុំជនក្នុងម៉ោងការងារដែលបង្កើតឱ្យមានភាពយឺតយ៉ាវ និងការកកស្ទះ។ ការតភ្ជាប់ការធ្វើផែនការភ័ស្តុភារ និងការដឹកជញ្ជូននៅក្នុងផែនការអភិវឌ្ឍទីប្រជុំជនជាពិសេសគឺការបញ្ជូនទំនិញនៅក្នុងរយៈចម្ងាយមួយម៉ាយដំបូង និងមួយម៉ាយចុងក្រោយ និងអាចជួយរៀបចំតំណភ្ជាប់ភ័ស្តុភារ និងតំណភ្ជាប់របស់ប្រទេសកម្ពុជាឱ្យបានកាន់តែប្រសើរ ព្រោះថាមានការរំពឹងថា ត្រឹមឆ្នាំ 2030 ក្រុមហ៊ុនរបស់កម្ពុជានឹងអាចផ្លាស់ទីទំនិញតាមរយៈផ្លូវល្បឿនលឿន កំពង់ផែ ព្រលានយន្តហោះ និងឃ្លាំងបានច្រើនជាងមុន 4 ដង[60]។

ដាក់ឱ្យមានការលើកទឹកចិត្ត និងវិធានការដែលពិចារណាលើចលនាបញ្ជូនទំនិញបែបពាណិជ្ជកម្មនៅក្នុងផែនការអភិវឌ្ឍទីក្រុងក្រោមវេទិកា កិច្ចសន្ទនារវាងរាជរដ្ឋាភិបាល-ផ្នែកឯកជន។

ទីភ្នាក់ងារទទួលខុសត្រូវ៖ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ/ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន/ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគររូបនីយកម្ម និងសំណង់ (ដោយមានការជួយជ្រោមជ្រែងពីដៃគូអភិវឌ្ឍ និងអ្នកឯកទេសក្នុងឧស្សាហកម្មភស្តុភារ)

ក្រសួងមើលខុសត្រូវ/ដឹកនាំ៖ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ

4. លើកកម្ពស់ភស្តុភារឯកទេស និងពាណិជ្ជកម្មតាមអេឡិចត្រូនិច

ពាណិជ្ជកម្មតាមអេឡិចត្រូនិកកំពុងលូតលាស់យ៉ាងឆាប់រហ័សដែលគាំទ្រដល់សហគ្រាសខ្នាតមីក្រូ ខ្នាតតូច និងខ្នាតមធ្យម (MSME) ដែលជួយជំរុញដល់ការបង្កើតការងារ និងកំណើនសេដ្ឋកិច្ច។ ពាណិជ្ជកម្មតាមអេឡិចត្រូនិកមានសក្តានុពលជួយដល់វិស័យ MSME ដើម្បីនាំចេញ និងច្របាច់បញ្ចូលសង្វាក់ការផ្គត់ផ្គង់ទំនិញថ្នាក់តំបន់។ ការអភិវឌ្ឍភស្តុភារឯកទេស និងពាណិជ្ជកម្មតាមអេឡិចត្រូនិកគឺជាបុរេលក្ខខណ្ឌដ៏សំខាន់ ដូចគ្នាជាមួយការលើកកម្ពស់អាជីវកម្មលក់រាយ ដើម្បីវិនិយោគនៅក្នុងមជ្ឈមណ្ឌលចែកចាយ និងឃ្លាំងដើម្បីទប់ទល់ជាមួយតម្រូវការកាន់តែកើនឡើងសម្រាប់ការបញ្ជូនទំនិញខ្នាតតូច និងការបញ្ជូនទំនិញបែបឯកទេស។ លើចំណុចនេះ ជាការសំខាន់ដែលត្រូវបង្កឱ្យមានការចូលរួមពីសមាគមសេវាបញ្ជូនទំនិញល្បឿនលឿនសាកល (GEA) និងអង្គការគយពិភពលោក (WCO) ដើម្បីអនុម័តឱ្យមានគោលការណ៍ណែនាំការអនុវត្តល្អសម្រាប់ការបំពេញបែបបទនីតិវិធីគយ ទំនិញល្បឿនលឿនមានតម្លៃទាបដើម្បីជំរុញឱ្យមានការលើកលែងសម្រាប់អ្វីដែលតិចជាងរបារកំណត់អប្បបរមា ព្រមទាំងអនុម័តឱ្យមានដំណើរការបំពេញបែបបទនីតិវិធីគយបែបសាមញ្ញរបស់ GEA ដូចមានបង្ហាញដោយ DHL។

អភិវឌ្ឍន៍ និងអនុវត្តផែនការក្នុងបំណងគាំទ្រផលិតករខ្នាតតូចឱ្យយកផលិតផលរបស់ខ្លួនចូលទៅក្នុង ការដឹកត្រជាក់ដែលមានប្រសិទ្ធភាពចំណាយខ្ពស់ចូលទៅកាន់មជ្ឈមណ្ឌលទីប្រជុំជន ហើយស្របពេលជាមួយគ្នានោះ ក៏ទាក់ទាញវិស័យឯកជនឱ្យអភិវឌ្ឍបណ្តាញចែកចាយទំនិញក្នុងស្រុកសម្រាប់ផលិតផលស្រស់ផងដែរ។ ទាក់ទងជាមួយចំណុចនេះ ជាការសំខាន់ដែលត្រូវពិនិត្យឡើងវិញលើរបារកំណត់អប្បបរមា[61] សម្រាប់បុគ្គល និង MSMEs ដែលមានបំណងដើម្បីជំរុញការចូលរួមក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ច។

---

60 ធនាគារពិភពលោក ឆ្នាំ 2018

61 ជាការកំណត់ពិដានតម្លៃសម្រាប់ការនាំចូលទាំងឡាយណាដែលមានតម្លៃតិចជាងពិដានតម្លៃនោះមិនមានគិតអាករ ឬពន្ធទេ ហើយនីតិវិធីបំពេញបែបបទទំនិញនឹងត្រូវធ្វើឡើងជាអប្បបរមា។ នៅប្រទេសសិង្ហបុរី ពិដានតម្លៃនេះមានចំនួន300ដុល្លារ ហើយនៅហ្វីលីពីន 200 ដុល្លារ។

ទីភ្នាក់ងារទទួលខុសត្រូវ៖ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ (អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករ)/ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម/ក្រសួងកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ

ក្រសួងមើលខុសត្រូវ/ដឹកនាំ៖ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ

5. ធានាលទ្ធភាពទទួលបានលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តពាក់ព័ន្ធជាមួយភស្តុភារដែលមានបច្ចុប្បន្នភាពបំផុត

ការធ្វើឱ្យលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តងាយស្រួលអាចរកបាន និងរៀបចំលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តទាំងនោះក្នុងលក្ខណៈងាយស្រួលប្រើប្រាស់ គឺជាបុរេលក្ខខណ្ឌដើម្បីកែលម្អគុណភាពក្របខណ្ឌការងារលិខិតបទដ្ឋានគិតយុត្ត។ ការធ្វើបែបនេះទើបអនុញ្ញាតឱ្យអ្នកចូលរួមក្នុងប្រព័ន្ធពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិអាចទទួលបានតម្លាភាពទាំងស្រុងស្តីពីវិធាន និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តដែលពាក់ព័ន្ធសម្រាប់ពួកគេ។ រដ្ឋាភិបាលគួរធានាថា មានលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាច្បាប់ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តក្រោមច្បាប់ដែលមានបច្ចុប្បន្នភាពបំផុត រួមទាំងគោលការណ៍ណែនាំផ្សេងៗនៅលើគេហទំព័ររបស់ទីភ្នាក់ងារ និង/ឬនៅលើដេតាបេសផ្លូវការស្របច្បាប់។ គួរមានការដាក់សញ្ញាសម្គាល់ឱ្យដឹង ប្រសិនបើលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តនោះអស់សុពលភាពហើយ។

បោះពុម្ពផ្សាយរាល់លិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាច្បាប់ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តក្រោមច្បាប់ទាំងអស់នៅក្នុងដេតាបេសតែមួយ។ ជាជម្រើសមួយទៀតគឺទីភ្នាក់ងារសាធារណៈ អាជ្ញាធរ និង/ឬក្រសួងនីមួយៗដែលមានប្រតិបត្តិការនៅក្នុងវិស័យភស្តុភារគួរផ្សព្វផ្សាយលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តទាំងអស់ដែលស្ថិតក្រោមការគ្រប់គ្រងរបស់ខ្លួន នៅលើគេហទំព័ររបស់ខ្លួនព្រមជាមួយស្ថានភាពនៃលិខិតបទដ្ឋានគិតយុត្តទាំងនោះរហូតដល់ប្រព័ន្ធដេតាបេសរួមតែមួយត្រូវបានបង្កើតឡើង។

ទីភ្នាក់ងារទទួលខុសត្រូវ៖ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

ក្រសួងមើលខុសត្រូវ/ដឹកនាំ៖ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនដែលមានការគាំទ្រពីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ

6. គាំទ្រលទ្ធភាពអាចមើលឃើញតាមភាពជាក់ស្តែង និងតម្លាភាពនៃចលនាការបញ្ជូនទំនិញ

លទ្ធភាពអាចមើលឃើញ និងសមត្ថភាពក្នុងការតាមដាន និងតាមរកប្រភពចលនាការបញ្ជូនទំនិញ និងអាចធ្វើឱ្យបានដឹងថាតើសង្វាក់ការផ្គត់ផ្គង់ទំនិញដំណើរការបានយ៉ាងណាទៅហើយ។ ព័ត៌មានសុក្រឹតមានសារៈសំខាន់ណាស់ដើម្បីជួយដោះស្រាយចំណុចជាប់គាំង (ជាពិសេសនៅក្នុងពេលមានវិបត្តិ) និងកំណត់រកបុព្វហេតុនៃចំណុចកកស្ទះទាំងនោះ។ ភាពធន់ ពោលគឺ សមត្ថភាពដើម្បីងើបឡើងវិញពីការប៉ះទង្គិចមិនបានរំពឹងទុកជាមុន ទាមទារលទ្ធភាពដើម្បីអាចមើលឃើញ ភាពរហ័សរហួន និងការផ្លាស់ប្តូរ។ ការផ្លាស់ទីទំនិញប្រតិបត្តិការដោយវិស័យឯកជនស្ទើរទាំងស្រុងក្នុងប្រទេសកម្ពុជា រាប់ចាប់តាំងពីខ្សែបណ្តាញដឹកជញ្ជូនទំនិញ ប្រតិបត្តិករអាគារផ្ទុកទំនិញ សេវារថយន្តដឹកជញ្ជូនទំនិញ ផ្លូវដែក ឃ្លាំង និងម្ចាស់ទំនិញបញ្ញើ។ ថ្វីបើអ្នកដើរតួនាទីមួយចំនួនបានឈានទៅប្រែក្លាយប្រតិបត្តិការផ្ទៃក្នុងរបស់ខ្លួនឱ្យមានលក្ខណៈឌីជីថលក្តី ប៉ុន្តែ ពួកគេពុំមែនសុទ្ធតែផ្តោះប្តូរព័ត៌មានជាមួយគ្នាទៅវិញទៅមកនោះទេ។ ឧទាហរណ៍មួយអំពីគំនិតផ្តួចផ្តើមទាំងនេះគឺ គំនិតផ្តួចផ្តើម FLOW ដែលទើបបានដាក់ដំណើរការថ្មីៗនេះដោយរដ្ឋាភិបាលអាមេរិកដែលមានការចែករំលែកទិន្នន័យកាន់តែច្រើនឡើង។

កំណត់ និងដាក់ឱ្យប្រតិបត្តិការការផ្លាស់ប្តូរព័ត៌មានដំបូងមួយ ដែលនឹងគាំទ្រដល់សង្វាក់ការគ្រប់គ្រងទំនិញកាន់តែមានភាពធន់ និងមានភាពបត់បែនខ្ពស់ ក្នុងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយអ្នកពាក់ព័ន្ធផ្សេងៗជាច្រើន ក្នុងនោះក៏មានការប្តេជ្ញាពីរដ្ឋាភិបាលក្នុងការគាំទ្រដល់ភាពអាចបត់បែនបាន ជាពិសេសផ្សារភ្ជាប់ជាមួយការពិនិត្យតាមដានលើប្រសិទ្ធផល និងច្រកចេញចូលពាណិជ្ជកម្មសាកល ដោយកសាងបន្ថែមលើសមិទ្ធផលជោគជ័យសម្រេចបានជាបន្តបន្ទាប់កន្លងមក។

ទីភ្នាក់ងារទទួលខុសត្រូវ៖ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ/ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន (ដោយមានការជួយជ្រោមជ្រែងពីដៃគូអភិវឌ្ឍ និងអ្នកឯកទេសក្នុងឧស្សាហកម្មភស្តុភារ)

ក្រសួងមើលខុសត្រូវ/ដឹកនាំ៖ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ

ថ្វីបើនៅតែចាំបាច់ត្រូវមានការវិនិយោគធំៗនៅក្នុងវិស័យភស្តុភារសំខាន់ៗរបស់កម្ពុជាក្តី ប៉ុន្តែទ្រព្យមូលធនជាសារវ័ន្តនានាមានអត្ថិភាពរួចហើយ។ គោលនយោបាយ និងការផ្លាស់ប្តូរស្ថាប័នក្នុងលក្ខណៈមួយដែលធ្វើឱ្យអាចចងក្រង និងគ្រប់គ្រងវិស័យភស្តុភារបានពិតជាអាចផ្តល់លទ្ធផលធ្វើឱ្យមានផលចំណេញដ៏ច្រើនសន្ធឹកសន្ធាប់លើផ្នែកផលិតភាព និងការកាត់បន្ថយថ្លៃចំណាយ ព្រមទាំងនៅក្នុងការបង្កើតមូលដ្ឋានគ្រឹះសម្រាប់ការវិនិយោគពីវិស័យឯកជនកាន់តែច្រើនឡើង។ ការដាក់ចេញឱ្យមានការផ្លាស់ប្តូរទាំងនេះប្រហែលពុំមែនជារឿងងាយស្រួលឡើយ ដោយហេតុថា ការផ្លាស់ប្តូរមួយចំនួនអាចផ្ទុយពីផលប្រយោជន៍ចាក់ឫសយ៉ាងជ្រៅដែលមានរួចមកហើយ ប៉ុន្តែការផ្លាស់ប្តូរទាំងអស់នោះគឺជាការចាំបាច់ណាស់ ដើម្បីអាចជួយដល់ឧស្សាហកម្មភស្តុភារនេះ ដើម្បីគាំទ្រដល់ការលូតលាស់សេដ្ឋកិច្ចយ៉ាងឆាប់រហ័សដែលមានភាពប្រកួតប្រជែងនៅក្នុងទីផ្សារសកល។

ឧបសម្ព័ន្ធ S.1៖ វិធីសាស្ត្រដើម្បីប៉ាន់ប្រមាណថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារថ្នាក់ជាតិគិតជាចំណែក ផសស ក្នុងប្រទេសកម្ពុជា

សារៈសំខាន់នៃការប៉ាន់ប្រមាណថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារជាតិគិតតាម ផសស

ភ័ស្តុភារនៅថ្នាក់ជាតិបានទទួលការយកចិត្តទុកដាក់ជាខ្លាំងក្នុងបណ្ដាប្រទេសជាច្រើន និងនៅថ្នាក់សាកលលោក ហើយមានសូចនាករពាក់ព័ន្ធជាមួយភ័ស្តុភារសាកលជាច្រើនដែលអភិវឌ្ឍឡើងដោយវិទ្យាស្ថាននានាទៅជាវិទ្យាស្ថានសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក និងធនាគារពិភពលោកជាដើមដើម្បីវាស់វែងគុណភាព និងលទ្ធផលអនុវត្តការងាររបស់ភស្តុភារនៅតាមវិស័យផ្សេងៗ។ សូចនាករកម្រិតម៉ាក្រូទាំងអស់នេះអាចចាប់យកលទ្ធផលអនុវត្តការងារផ្នែកភ័ស្តុភារ ឆ្លុះបញ្ចាំងអំពីភាពប្រសើរឡើងនៃភស្តុភារ ហើយអាចយកទៅប្រើជាខ្នាតគំរូសម្រាប់ភាពប្រកួតប្រជែងនៅថ្នាក់ជាតិ។[62]

ទោះយ៉ាងនេះក្ដី ប្រសិទ្ធផលភស្តុភារថ្នាក់ជាតិក៏អាចត្រូវបានវាយតម្លៃ ដោយគិតទៅលើអ្វីដែលត្រូវលះបង់រវាងធាតុចេញសេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេស ពោលគឺផលិតផលសរុបក្នុងស្រុក (ផសស) និងថ្លៃចំណាយភស្តុភារថ្នាក់ជាតិរបស់ខ្លួនដើម្បីឆ្លុះបញ្ចាំងអំពីភាពប្រកួតប្រជែងកម្រិតជាតិ។[63] ការគណនាថ្លៃចំណាយភស្តុភារថ្នាក់ជាតិគឺជាដំណើរការដ៏ស្មុគស្មាញដោយហេតុថា សកម្មភាពភស្តុភារនៅថ្នាក់ប្រទេស និងថ្នាក់ក្រុមហ៊ុនតែងមានលក្ខណៈផ្សេងៗគ្នា និងស្មុគស្មាញ។[64] បើមើលចេញពីទស្សនវិស័យរបស់អ្នកធ្វើគោលនយោបាយ រដ្ឋាភិបាលប្រហែលជាមិនអាចដោះស្រាយជាមួយបញ្ហាប្រឈមពាក់ព័ន្ធជាមួយលទ្ធផលអនុវត្តការងារផ្នែកភស្តុភារថ្នាក់ជាតិបានទេ ប្រសិនបើរដ្ឋាភិបាលទាំងនោះមិនសមត្ថភាពអាចវាស់វែងលទ្ធផលអនុវត្តការងារ និងថ្លៃចំណាយផ្នែកភស្តុភារក្នុងស្រុករបស់ខ្លួននីមួយៗបានទេនោះ[65]។

សមាមាត្រនៃថ្លៃចំណាយភស្តុភារធៀបជាមួយ ផសស ត្រូវបានកំណត់ថាជាសូចនាករគន្លឹះមួយនៅក្នុងការវាស់វែងលទ្ធភាពរបស់ប្រទេសទាក់ទងជាមួយការគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធភស្តុភាររបស់ខ្លួន[66]។ សូចនាករទាំងនេះត្រូវបានទទួលយកយ៉ាងទូលំទូលាយដោយប្រទេសជាច្រើនដើម្បីឆ្លុះបញ្ចាំងអំពីលទ្ធភាពផ្នែកភស្តុភាររបស់ខ្លួន។ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុរបស់ប្រទេសកម្ពុជាបានទទួលស្គាល់សារៈសំខាន់ដែលកម្ពុជាចាំបាច់ត្រូវមានសូចនាករទាំងនេះដើម្បីវាយតម្លៃលើលទ្ធភាពភស្តុភារទូទៅរបស់ប្រទេស។

ប្រទេសជាច្រើនបានបោះពុម្ពផ្សាយថ្លៃចំណាយភស្តុភារថ្នាក់ជាតិរបស់ខ្លួនគិតជាភាគរយនៃ ផសស (NLC/GDP) ប៉ុន្តែវិធីសាស្ត្រនៅពីក្រោយការគណនាទាំងនេះមានលក្ខណៈប្លែកៗគ្នា[67]។ ប្រទេសផ្សេងៗគ្នាក៏ប្រើប្រាស់ប្រភពទិន្នន័យខុសគ្នា និងវិធីសាស្ត្រគណនាផ្សេងគ្នាផងដែរ។ ការប្រៀបធៀបសមាមាត្ររវាង NLC/GDP រវាងប្រទេសមួយទៅប្រទេសមួយគឺជាការលំបាកអាស្រ័យដោយការប្រើប្រាស់វិធីសាស្ត្រខុសគ្នា។ ទោះយ៉ាងនេះក្ដី ជាការសំខាន់ដែលត្រូវមានទិន្នន័យដើមគ្រា ដើម្បីជាទិន្នន័យពិគ្រោះ ដោយហេតុថា គោលនយោបាយអភិវឌ្ឍភស្តុភារទាមទារទិន្នន័យស៊ីជម្រៅ។ ប្រទេសកម្ពុជាមិនដែលបានបោះពុម្ពផ្សាយថ្លៃចំណាយភស្តុភារថ្នាក់ជាតិគិតជាភាគរយនៃ ផសស នោះទេ ប៉ុន្តែមានទិន្នន័យមួយចំនួនពាក់ព័ន្ធជាមួយថ្លៃចំណាយភស្តុភារសម្រាប់ការលក់នៅក្នុងវិស័យមួយចំនួន។ បញ្ហាប្រឈមគឺនៅត្រង់ថា ចំនួនទាំងនេះមិនឆ្លុះបញ្ចាំងអំពីស្ថានភាពទូទៅនៅក្នុងប្រទេសទេ ដោយហេតុថា ចំនួនទាំងនេះគឺផ្ដោតជាក់លាក់ទៅតាមវិស័យ។

ទស្សនាទានអំពីថ្លៃចំណាយភ័ស្តុភារថ្នាក់ជាតិគិតជាភាគរយនៃ ផសស

ភាគរយថ្លៃចំណាយភស្តុភារថ្នាក់ជាតិរបស់កម្ពុជាគឺអាចទទួលតាមរយៈការប្រើប្រាស់ទិន្នន័យបានមកពីធាតុចូល និងធាតុចេញថ្នាក់ជាតិ (I-O) និងតារាង ផសស ។ ហេតុផលចម្បងសម្រាប់ការប្រើប្រាស់តាម I-O គឺថាតារាងនេះគឺជាវិធីមួយដែលគេអាចបង្ហាញអំពីសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា តាមរយៈការរៀបចំសកម្មភាពផ្សេងៗទៅជាក្រុមចែកទៅតាមសាខាឧស្សាហកម្មនានា។ ដើម្បីឱ្យមានភាពសាមញ្ញ គេសន្មតថាឧស្សាហកម្មនីមួយៗផលិតទំនិញតែមួយមុខដែលមានដំណើរការផលិតកម្មតែមួយប៉ុណ្ណោះ។ ឧស្សាហកម្មមួយទិញវត្ថុធាតុដើមពីឧស្សាហកម្មដទៃ និងប្រើប្រាស់ "ធាតុចូលចម្បង" របស់ខ្លួន (ឧទាហរណ៍ ពលកម្ម និងដើមទុន) ដើម្បីផលិតទំនិញ/សេវា។ ទំនិញ/សេវាដែលផលិតបានអាចយកទៅលក់ឱ្យឧស្សាហកម្មដទៃ គ្រួសារ រដ្ឋាភិបាល និងប្រទេសផ្សេងទៀត។ ការលក់ទៅឱ្យឧស្សាហកម្មដទៃ ឬហៅថា "តម្រូវការកម្រិតមធ្យម" ចំណែកការលក់ទៅឱ្យអ្នកបរិភោគគឺហៅថា "តម្រូវចុងក្រោយ"។

វិធីសាស្ត្របែបគណនេយ្យដែលត្រូវបានប្រើប្រាស់ដើម្បីគណនា NLC/GDP គឺត្រូវបានជំរុញដោយការគណនាថ្លៃចំណាយផ្អែកលើសកម្មភាព (ABC) ដោយក្នុងនោះឯកតានៃការវិភាគគឺសេដ្ឋកិច្ចជាតិ ពោលគឺមិនមែនក្រុមហ៊ុនដូចអ្វីដែលធ្លាប់បានធ្វើតាមបែបប្រពៃណីនោះទេ។ គោលការណ៍ ABC ត្រូវបានយកមកប្រើដើម្បីកំណត់អំពីសកម្មភាពភស្តុភារដូចមានបង្ហាញនៅកម្រិតជាតិនៅក្នុងតារាង I-O កម្រិតជាតិ។ ការប្រើប្រាស់ ABC អាចផ្ដល់ព័ត៌មានសម្រាប់ការគណនាថ្លៃចំណាយកាន់តែប្រសើរ និងអាចជួយអ្នកធ្វើគោលនយោបាយឱ្យពិនិត្យតាមដានបានប្រកបដោយប្រសិទ្ធផល និងបានទទួលការយល់ដឹងកាន់តែច្បាស់ថែមទៀតអំពីគុណសម្បត្តិប្រកួតប្រជែង ចំណុចខ្លាំង និងចំណុចខ្សោយរបស់ប្រទេស[68]។ វិធីសាស្ត្រ ABC ប្រើប្រាស់កត្តាជំរុញថ្លៃចំណាយផ្សេងៗជាច្រើន ដោយកត្តាជំរុញទាំងនោះជាច្រើនគឺផ្អែកទៅប្រតិបត្តិការ ជាជាងផ្អែកទៅលើបរិមាណនៃការបញ្ជូនទំនិញ។

62 Havenga 2018.
63 Rantasila and Ojala 2012; Havenga 2018.
64 Wajszczuk 2005; Pishvaee et al. 2009.
65 Havenga 2010.
66 Banomyong and Varadejsatitwong, forthcoming.
67 Rantasila and Ojala 2012.
68 Grant et al ឆ្នាំ 2007

ប្រអប់ S.A.1 ៖ ប្រភពទិន្នន័យ

តារាង I-O របស់កម្ពុជាដែលបានបោះពុម្ពផ្សាយរួចហើយ គឺមានឈ្មោះថា "តារាងការផ្គត់ផ្គង់ និងការប្រើប្រាស់កម្ពុជា, តារាង ការប្រើប្រាស់" និង "តារាងការផ្គត់ផ្គង់ និងការប្រើប្រាស់កម្ពុជា ,តារាងការផ្គត់ផ្គង់"

- តារាងការប្រើប្រាស់ត្រូវបានប្រើប្រាស់ដើម្បីគណនាថ្លៃចំណាយការដឹកជញ្ជូន និងថ្លៃចំណាយឃ្លាំង ហើយថ្លៃចំណាយនេះគឺផ្អែកលើតម្លៃរបស់អ្នកទិញ។
- តារាងការផ្គត់ផ្គង់ត្រូវបានប្រើប្រាស់ដើម្បីគណនាថ្លៃចំណាយការធ្វើសារពើភ័ណ្ឌ ហើយតម្លៃនេះគឺផ្អែកលើតម្លៃរបស់អ្នកផលិត
- សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាត្រូវបានចាត់ចំណាត់ថ្នាក់ទៅជាម៉ាទ្រិចវិស័យ 60x60 នៅក្នុងមូលដ្ឋានតម្លៃនាពេលបច្ចុប្បន្ន
- ទាក់ទងជាមួយទិន្នន័យដែលមាន មានតែទិន្នន័យសម្រាប់ចន្លោះឆ្នាំ2011-2014 ប៉ុណ្ណោះ។
- ឆ្នាំ2014 ជាត្រូវបានជ្រើសរើសជាឆ្នាំយោងនៅក្នុងការប៉ាន់ប្រមាណ NLC របស់កម្ពុជា។

មានសមាសធាតុថ្លៃចំណាយភស្តុភារថ្នាក់ជាតិចំនួន 4 ដែលត្រូវបានកំណត់ឃើញនៅក្នុងឯកសារស្រាវជ្រាវ (1) ថ្លៃចំណាយការដឹកជញ្ជូន, (2) ថ្លៃចំណាយឃ្លាំង, (3) ថ្លៃចំណាយការធ្វើសារពើភ័ណ្ឌ និង (4) ថ្លៃចំណាយរដ្ឋបាលភស្តុភារ។[69] ដើម្បីបានទទួល NLC សមាសធាតុថ្លៃចំណាយភស្តុភារនីមួយៗចាំបាច់ត្រូវបូកសរុបបញ្ចូលគ្នា។ បន្ទាប់មក តម្លៃដែលទទួលបាននឹងត្រូវយកទៅចែកជាមួយ ផសស ជាតិរបស់កម្ពុជាដើម្បីទទួលបាន NLC/GDP ។ នៅក្នុងតារាង I-O ជាតិរបស់កម្ពុជា ថ្លៃចំណាយការដឹកជញ្ជូន និងថ្លៃចំណាយឃ្លាំងត្រូវបានបូកបញ្ចូលគ្នានៅក្នុងតារាងប្រើប្រាស់ ថ្លៃចំណាយការធ្វើសារពើពន្ធគឺមាននៅក្នុងតារាងផ្គត់ផ្គង់ ហើយថ្លៃចំណាយរដ្ឋបាលភស្តុភារគឺផ្អែកលើតួលេខតំណាង10% នៃផលបូកថ្លៃចំណាយការដឹកជញ្ជូន ឃ្លាំង និងការធ្វើសារពើភ័ណ្ឌ។

ប្រអប់ S.A.2 ៖ វិធីសាស្ត្រ

ថ្លៃចំណាយការដឹកជញ្ជូន និងឃ្លាំង

នៅក្នុងតារាងប្រើប្រាស់តម្លៃ "ធាតុចេញសរុប" នៃកូដចំនួនពីរពាក់ព័ន្ធជាមួយសកម្មភាពដឹកជញ្ជូន និងឃ្លាំងគឺត្រូវបានប្រើប្រាស់៖

- c29: សេវាដឹកជញ្ជូនការបញ្ជូនទំនិញ
- c29: សេវាជួលយានយន្តដឹកជញ្ជូនជាមួយប្រតិបត្តិករ
- c29: សេវាដឹកជញ្ជូនដែលជាសេវាគាំទ្រ
- c30: សេវាប្រៃសណីយ៍ និងបញ្ជូនសំបុត្រ

ថ្លៃចំណាយការធ្វើសារពើភ័ណ្ឌ

នៅក្នុងតារាងផ្គត់ផ្គង់ "តម្លៃការផ្គត់ផ្គង់សរុបនៅក្នុងតម្លៃមូលដ្ឋាន" នៃ I-O លេខកូដ c2-c23 (វិស័យកម្មន្តសាល) ត្រូវបានប្រើប្រាស់ដើម្បីគណនាតម្លៃនៃសារពើភ័ណ្ឌ។ បន្ទាប់មកតម្លៃរបស់សារពើភ័ណ្ឌត្រូវបានគុណដោយកត្តាកម្ចីមធ្យមសម្រាប់ឆ្នាំនោះ។ ចំណុចនេះគឺស្រដៀងគ្នាជាមួយការគណនាថ្លៃចំណាយផ្នែកឱកាសផងដែរ។

វិស័យកសិកម្ម និងវិស័យសេវាកម្មពុំត្រូវបានរួមបញ្ចូលទេ ដោយមានការសន្មតថា វិស័យទាំងពីរនេះមិនមានសារពើភ័ណ្ឌនោះទេ។ ក្នុងករណីវិស័យកសិកម្ម គេសន្មតថាផលិតផលដែលផលិតបានទាំងអស់ត្រូវបានបរិភោគ ឬកែច្នៃភ្លាមៗដោយវិស័យកម្មន្តសាល។

ថ្លៃចំណាយរដ្ឋបាលភ័ស្តុភារ

ថ្លៃចំណាយរដ្ឋបាលភស្តុភារគឺសមមូលជាមួយ10%នៃផលបូកថ្លៃចំណាយការដឹកជញ្ជូន ឃ្លាំង និងសារពើភ័ណ្ឌ។ នេះគឺជាតួលេខតំណាងដែលត្រូវបានប្រើប្រាស់រហូតទាល់តែថ្លៃចំណាយរដ្ឋបាលភស្តុភារជាក់ស្តែងក្នុងប្រទេសកម្ពុជាត្រូវបានសិក្សាអង្កេតឃើញលទ្ធផល។

69 Banomyong et al. 2021.

បញ្ហាប្រឈមនៅក្នុងលំហាត់នេះ គឺថាឆ្នាំបោះពុម្ពផ្សាយចុងក្រោយបំផុតនៃ I-O កម្ពុជាគឺឆ្នាំ2014។ ដើម្បីធ្វើបច្ចុប្បន្នភាព NLC/GDP ចាំបាច់ត្រូវចាត់តាំងអត្រាកំណើន ផសស សម្រាប់វិស័យនីមួយៗ និងត្រូវប្រើប្រាស់ចំនួន ផសស សម្រាប់គ្រប់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់មកទៀតទាំងអស់។ ទិន្នន័យទាំងអស់នេះត្រូវបានបោះពុម្ពផ្សាយដោយធនាគារអភិវឌ្ឍអាស៊ីនៅក្នុងរបាយការណ៍ស្ថិតិមូលដ្ឋានប្រចាំឆ្នាំរបស់ខ្លួន។[70]

ដែនកំណត់នៃវិធីសាស្ត្រពាក់ព័ន្ធជាមួយប្រភពទិន្នន័យ ដោយសារតារាង I-O និង ផសស គឺពុំមែនតាក់តែងមកដើម្បីប៉ាន់ប្រមាណថ្លៃចំណាយភស្តុភារជាតិនោះទេ។ ទិន្នន័យនៅក្នុងតារាង I-O គឺអាចរកបានដោយងាយស្រួល ប៉ុន្តែតារាងនេះពុំមានជាប្រចាំឆ្នាំនោះទេ។

70 https://www.adb.org/publications/series/basic-statistics.

ឯកសារពិគ្រោះ

ADB (Asian Development Bank). 2019. "Cambodia: Transport Sector Assessment, Strategy, and Roadmap." https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/529231/cambodia-transportassessment-strategy-road-map.pdf.

Arvis, J.-F., G. Raballand, and J.-F. Marteau. 2007. *The Cost of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability*. Policy Research Working Paper; No. 4258, World Bank, Washington, DC. https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/7420.

Banomyong, R., and P. Varadejsatitwong. Forthcoming. "Estimating National Logistics Cost in Cambodia: A proposed methodology." Draft working paper, World Bank, Washington, DC.

Banomyong, R., D. B. Grant, P. Varadejsatitwong, and P. Julagasigorn. 2021. *Developing and Validating a National Logistics Cost in Thailand*. Transport Policy. World Bank, Washington, DC. (forthcoming)

EuroCham. 2016. *White Book 2016: Trade and investment Policy Recommendations*. March.

GIZ (Deutsche Gesellschaft fuer Internationale Zusammenarbeit). 2018. "Sustainable Freight Transport – Access to Finance". Paul Apthrop. May 1, 2018.

Gleissner, H., and J. C. Femerling. 2013. *Logistics: basics-exercises-case studies*. Heidelberg: Cham.

Grant, D. B., I. Kiokpas, and T. Yiortsos. 2007. "Using activity-based costing for cost-to-serve in order fulfilment and warehouse management." In *Proceedings of the 12th Annual Logistics Research Network Conference*, University of Hull (2007), pp. 637-642.

Havenga, J. H. 2010. "Logistics costs in South Africa – the case for macroeconomic measurement." *South African Journal of Economics* 78 (4): 460–478.

Havenga, J. H. 2018. "Logistics and the future: the rise of macrologistics." *Journal of Transport and Supply Chain Management* 12 (1): 1–10.

Masters, B., and A. Edgecliffe-Johnson. 2021. "Supply chains: companies shift from 'just in time' to 'just in case,'" *Financial Times*, December 20. https://www.ft.com/content/8a7cdc0d-99aa-4ef6-ba9a-fd1a1180dc82.

Ministry of Public Works. 2021. "The Second Progress Report on Implementation of Interim Master Plan on Intermodal Transport Connectivity and Logistics System of Cambodia 2020." Ministry of Public Works, Phnom Penh. https://mpwt.gov.kh/en/documents/other/467.

NESDC (National Economic and Social Development Council). 2021. *Thailand Logistics Report 2020*. National Economic and Social Development Council, Bangkok, Thailand, September.

OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development). 2018. *Investment Policy Reviews: Cambodia 2018*. Paris: OECD Publications. https://www.oecd.org/finance/oecd-investment-policy-reviews-cambodia-9789264309074-en.htm.

OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development). 2021. *Global value chains: Efficiency and risks in the context of COVID-19*. OECD Policy Responses to Coronavirus (COVID-19), 11 February 2021.

OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development). 2022. *OECD Competition Assessment Reviews: Cambodia Logistics Sector*. Paris. OECD.

Overseas Coastal Area Development Institute of Japan and Japan Marine Science Inc. "The Study on the Master Plan for Maritime and Port Sectors in Cambodia, Annex II, Laws and Regulations Related to Maritime and Port Sectors in Cambodia." https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/11861986_01.pdf.

Pishvaee, M. S., H. Basiri, and M. S. Sajadieh. 2009. "National logistics costs." In *Supply Chain and Logistics in National, International and Governmental Environment: Concepts and Models*, edited by R. Z. Farahani, N. Asgari, and H. Davarzani. London: Springer Science & Business Media, pp. 57–83.

Rantasila, K., and L. Ojala. 2012. "Measurement of national-level logistics costs and performance: discussion paper 2012–04." *International Transport Forum at the OECD*, Paris.

Wajszczuk, K. 2005. *Logistics Costs Analysis as an Assisting Tool to Achieve Competitive Advantage for Agricultural Enterprises*. European Association of Agricultural Economists, 2005 International Congress, Copenhagen, Denmark, August 23–27.

Word Bank. 2022. *Trade Watch*. https://www.worldbank.org/en/topic/trade/brief/trade-watch

World Bank. 2018. *Background studies for the preparation of Cambodia Logistics Master Plan*. http://documents1.worldbank.org/curated/en/111131540928774422/pdf/131518-v2-PUBLIC-Cambodia-Logistic-Master-Plan.pdf.

World Bank. 2018. *Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy*. World Bank, Washington, DC. World Bank. https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/29971 Connect to compete. 2018.

World Customs Organization. 2021. *WCO Annual Report 2020–2021*. Geneva: World Customs Organization.

គន្ថនិទ្ទេស

Estrades Pineyrua, Carmen, Maryla Maliszewska, Israel Osorio-Rodarte, Seara E. Pereira, and Maria Filipa. 2022. "Estimating the Economic and Distributional Impacts of the Regional Comprehensive Economic Partnership." World Bank, Washington, DC.

Ministry of Agriculture, Fisheries and Forestry. 2022. *Annual Report for Agriculture, Fisheries and Forestry for 2021–22 and Direction for 2022–23*. Ministry of Agriculture, Fisheries and Forestry, Phnom Penh.

———. 2022. *May 2022 Report on Agriculture, Fisheries and Forestry*. Ministry of Agriculture, Fisheries and Forestry, Phnom Penh.

Ministry of Economy and Finance. 2022. *Cambodia Public Debt Statistical Bulletin 13* (January 2022). Ministry of Economy and Finance, Phnom Penh.

———. 2022. *Monthly Government Finance Statistics 2022*. Ministry of Economy and Finance, Phnom Penh.

Ministry of Planning. 2021. *Cambodia National Accounts Statistics for 2021*. National Institute of Statistics, Ministry of Planning, Phnom Penh.

———. 2022. *Monthly Cambodia Consumer Price Index 2022*. National Institute of Statistics, Ministry of Planning, Phnom Penh.

Ministry of Tourism. 2021. *Annual Tourism Statistics Report*. Phnom Penh: Ministry of Tourism.

———. 2022. "Monthly Tourist Statistics." Phnom Penh: Ministry of Tourism.

National Bank of Cambodia. 2022. *Balance of Payments Statistics* (March 2022). National Bank of Cambodia, Phnom Penh.

———. 2022. *Monetary Statistic Bulletin* (January 2022). National Bank of Cambodia, Phnom Penh.

Royal Government of Cambodia. 2022. *Budget Law for 2022*. Royal Government of Cambodia, Phnom Penh.

———. 2022. *Macro-fiscal framework for the 2023 budget*. Royal Government of Cambodia, Phnom Penh.

World Bank. 2021. *Cambodia Economic Update, December 2021*. World Bank, Washington, DC.

———. 2022a. *January Global Economic Prospects*. Washington, DC: World Bank.

———. 2022b. *Braving the Storm: East Asia and Pacific Economic Update, April 2022*. Washington, DC: World Bank.

World Bank, European Union, and Australian Aid. 2020–2021. "The Socioeconomic Impacts of COVD-19 on Households in Cambodia: Results from the High-Frequency Phone Survey of Households Round 5 (1–21 March 2021)." Cambodia COVID-19 High-Frequency Phone Survey, June 2021.

UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development). 2020. UNCTAD 2020.

ឧបសម្ព័ន្ធ ៖ សូចនាករដែលបានជ្រើសរើស

សូចនាករដែលបានជ្រើសរើស	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 E	2022F
ប្រាក់ចំណូល និងកំណើនសេដ្ឋកិច្ច															
កំណើន ផសស (% ប្រចាំឆ្នាំ)	6.7	0.1	6.1	7.1	7.3	7.4	7.1	7.0	6.9	7.0	7.5	7.1	-3.1	3.0	4.5
កំណើន ផសស ក្នុងមនុស្សម្នាក់ (% ប្រចាំឆ្នាំ, ពិត)	5.1	-1.4	4.5	5.4	5.6	5.6	5.4	5.3	5.3	5.4	5.9	5.5	-4.4	1.6	3.2
ផសស ក្នុងមនុស្សម្នាក់ (ដុល្លារអាមេរិក, ណូមីណាល)	744.5	737.9	812.9	892	950	1,028	1,100	1,175	1,270	1,381	1,506	1,640	1552.2	1587.9	1735.1
កំណើននៃការប្រើប្រាស់ក្នុងវិស័យឯកជន (% ប្រចាំឆ្នាំ)	12.7	-0.2	8.8	10.4	4.7	5.6	4.6	9.4	5.8	3.7	3.0	7.0	-0.8	1.3	1.3
ការវិនិយោគសរុប (% នៃ ផសស ណូមីណាល)	17.3	20.1	16.2	16.0	17.4	18.7	20.9	21.4	21.7	21.9	22.6	23.4	23.6	51.1	26.9
ការវិនិយោគសរុប - សាធារណៈ (% នៃ ផសស ណូមីណាល)[1]	6.3	8.8	9.6	10.7	9.1	9.1	8.2	6.9	6.7	6.8	6.7	7.7	8.6	7.1	8.3
រូបិយវត្ថុ និងតម្លៃ															
អតិផរណា, តម្លៃអ្នកប្រើប្រាស់ (% ប្រចាំឆ្នាំ, រយៈពេលមធ្យម)[2]	12.3	3.1	2.6	3.4	1.4	2.2	1.2	1.8	3.5	3.3	3.1	3.2	2.9	3.5	7.2
រូបិយវត្ថុទូលាយ (% នៃ ផសស)[1]	28.3	37.7	41.6	39.1	50.1	55.5	67.1	72.4	79.2	88.2	100.7	107.7	137.5	142.0	185.8
ការផ្តល់ឥណទានក្នុងស្រុកដល់វិស័យឯកជន (% នៃ ផសស)[1]	23.5	24.6	27.6	28.3	38.7	52.0	62.7	74.3	81.7	86.7	99.6	114.2	136.0	153.7	...
10 year interest rate (annual % period average)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
អត្រាប្តូរប្រាក់ណូមីណាល (រូបិយវត្ថុក្នុងស្រុកក្នុងមួយដុល្លារអាមេរិក)	4060.0	4140.0	4,044.0	4,016.0	4,033.0	4,027.0	4,030.0	4,025.0	4,058.0	4,062.0	4,067.0	4,070.0	4,077.4	4,070.0	4150.0
សន្ទស្សន៍អត្រាប្តូរប្រាក់ពិត (2015=100)	...	91.0	98.1	94.3	93.3	92.6	94.7	100.0	101.9	103.2	99.7	101.0	96.8	98.9	122.0
សារពើពន្ធ															
ចំណូល (% នៃ ផសស)	16.4	15.9	17.7	17.6	17.7	18.2	20.0	19.7	20.9	21.9	23.8	27.0	23.9	20.7	21.4
ចំណាយ (% នៃ ផសស)	16.1	20.5	21.0	23.0	21.9	21.4	21.9	20.2	21.1	22.7	23.4	25.5	28.4	26.7	28.0
ការទូទាត់ការប្រាក់ (% នៃ ផសស)	0.2	0.2	0.3	0.3	0.5	0.7	0.7	0.3	0.4	0.4	0.4	0.4	0.6	0.5	0.6
ចំណាយមិនមែនការប្រាក់ (% នៃ ផសស)	15.9	20.3	20.7	22.7	21.4	20.7	21.2	19.9	20.7	22.3	23.0	25.1	27.8	26.2	27.5
សមតុល្យសារពើពន្ធជារួម (% នៃ ផសស)	0.3	-4.6	-3.3	-5.4	-4.2	-3.2	-1.9	-0.5	-0.2	-0.8	0.4	1.5	-4.5	-6.1	-6.6
សមតុល្យសារពើពន្ធបឋម (% នៃ ផសស)	0.5	-4.4	-3.0	-5.1	-3.7	-2.5	-1.2	-0.2	0.2	-0.4	0.8	1.9	-3.9	-5.6	-6.0
បំណុលទូទៅរបស់រដ្ឋាភិបាល (% នៃ ផសស)	27.8	29.1	28.7	29.7	31.5	31.7	31.9	31.2	29.1	30.0	28.4	28.1	35.7	36.0	35.6
គណនីខាងក្រៅ															
កំណើននៃការនាំចេញ ទំនិញ និងសេវា (ប្រាក់ដុល្លារអាមេរិកណូមីណាល, % ប្រចាំឆ្នាំ)	20.2	-24.4	22.9	11.4	16.0	16.8	10.3	7.5	9.0	9.4	12.3	8.5	-5.1	15.9	24.9
កំណើននៃការនាំចូល ទំនិញ និងសេវា (ប្រាក់ដុល្លារអាមេរិកណូមីណាល, % ប្រចាំឆ្នាំ)	11.3	-17.0	19.1	11.4	14.2	16.9	8.8	7.6	9.0	7.8	9.3	17.4	-6.7	41.2	8.5
ការនាំចេញទំនិញ (% នៃ ផសស)	49.4	33.9	38.3	38.8	41.6	44.6	45.4	45.4	45.5	45.2	46.0	46.0	48.7	57.8	69.9
ការនាំចូលទំនិញ (% នៃ ផសស)	58.2	46.8	50.4	50.5	53.7	57.5	57.5	57.3	56.9	55.6	55.1	54.6	66.0	90.8	91.0
សេវាសរុប (% នៃ ផសស)	6.5	6.2	6.8	6.3	7.3	7.8	7.7	7.5	7.0	7.0	7.4	8.8	-0.4	-0.4	10.7
សមតុល្យគណនីចរន្ត (លានដុល្លារអាមេរិក បច្ចុប្បន្ន)	-622.3	-1120.4	-1,165.3	-1,309.3	-1,390.7	-1,489.3	-1,899.7	-1,680.6	-1,756.6	-2,140.5	-2,180.1	-4,107.7	-2,125.1	-7,370.0	-7360.6
សមតុល្យគណនីចរន្ត (% នៃ ផសស)	-6.0	-10.8	-10.0	-10.1	-9.9	-9.6	-11.3	-9.2	-8.8	-9.7	-8.9	-15.2	-8.2	-26.9	-24.7
ការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស, លំហូរចូលសរុប (% នៃ ផសស)	7.6	8.8	11.9	11.6	13.9	13.0	10.5	9.5	12.0	12.1	12.6	13.2	13.5	12.1	11.6
បំណុលខាងក្រៅ សរុប (% នៃ ផសស)[1]	25.6	31.8	35.6	36.2	47.9	49.9	49.7	52.2	50.2	51.5	55.0	56.6	...	...	
បំណុលពហុភាគី (% នៃបំណុលខាងក្រៅសរុប)[1]			...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
ផលធៀបបំណុល-សេវា (% នៃការនាំចេញទំនិញ និងសេវាមិនមែនកត្តា)[1]	0.8	1.0	1.1	4.0	6.0	5.7	5/4	5.1	5.1	6.2	6.7	6.9	...	...	
ប្រជាជន ការងារ និងភាពក្រីក្រ															
ចំនួនប្រជាជនសរុប (លាននាក់)	13.9	14.1	14.3	14.5	14.8	15.0	15.3	15.5	15.8	16.0	16.2	16.5	16.7	16.9	17.2
កំណើនប្រជាជន (% ប្រចាំឆ្នាំ)	1.5	1.6	1.6	1.6	1.6	1.7	1.7	1.6	1.6	1.5	1.5	1.5	1.4	1.4	1.3
អត្រាគ្មានការងារធ្វើ[1]	0.8	0.6	0.8	0.6	0.5	0.4	0.7	0.4	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	...	
វិសមភាព ៖ មេគុណ Gini[1]			...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
អាយុសង្ឃឹមរស់[1]	65.4	66.0	66.6	67.0	67.5	67.9	68.3	68.6	69.0	69.3	69.6	...	...	...	
ផ្សេងៗ															
ផសស (LCU បច្ចុប្បន្ន, លាន)	41968385	43056732	47,047,985.0	52,068,693	56,616,800	62,219,524	67,740,436	73,422,702	81,241,866	89,830,525	99,544,275	109,916,799	105,522,011	111,660,573	123,628,246
ផសស (ដុល្លារអាមេរិកបច្ចុប្បន្ន, លាន)	10337.0	10400.2	11,634.0	12,965	14,038	15,451	16,809	18,242	20,020	22,115	24,476	27,030	25,880	27,435	29,790
ផសស ក្នុងមនុស្សម្នាក់ LCU (ពិត)	2062211.4	2033232.2	2,124,292.2	2,238,619	2,363,486	2,495,841	2,630,660	2,769,140	2,915,146	3,071,748	3,252,348	3,431,774	3,279,153	3,365,284	3,437,765
ចំណាត់ថ្នាក់នៃសន្ទស្សន៍អភិវឌ្ឍន៍មនុស្ស[4]	142	142	143.0	143	145	144	144	146	146	145	144	144	...	...	
CPIA (ចំណាត់ថ្នាក់ជារួម)[1]	3.3	3.3	3.4	3.4	3.5	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4	...	...	
ការគ្រប់គ្រងសេដ្ឋកិច្ច[1]	3.8	3.3	4.0	3.8	3.8	3.8	3.8	4.0	4.0	4.0	4.2	4.2	...	...	
គោលនយោបាយរចនាសម្ព័ន្ធ[1]	3.3	3.3	3.3	3.5	3.7	3.7	3.7	3.5	3.5	3.3	3.3	3.3	...	...	
គោលនយោបាយសម្រាប់បរិយាបន្នសង្គម និងសមធម៌[1]	3.3	3.3	3.4	3.5	3.5	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4	3.5	...	...	
ការគ្រប់គ្រងវិស័យសាធារណៈ និងស្ថាប័ន[1]	2.7	2.7	2.7	2.8	2.8	2.8	2.8	2.7	2.7	2.7	2.6	2.6	...	...	

សម្គាល់៖ “..” មានន័យថា គ្មានព័ត៌មាន E ជាការប៉ាន់ស្មាន F ជាការព្យាករ។ ទិន្នន័យពី MFMOD បើសិនជាមិនមានការបញ្ជាក់ផ្សេងពីនេះ។
1/ ប្រើប្រាស់ខែចុងក្រោយដែលមាន
2/ មូលដ្ឋានទិន្នន័យស្ថិតិសូចនាករការអភិវឌ្ឍសកលលោក និងការប៉ាន់ប្រមាណរបស់បុគ្គលិកធនាគារពិភពលោក
3/ ធនាគារពិភពលោក មូលដ្ឋានទិន្នន័យ GEM។ តួលេខថ្មីៗ (MRV)
4/ ចំណាត់ថ្នាក់ HDI ឆ្នាំ ២០០៦ ធៀបនឹងប្រទេស ១៧៥ ហើយនៅឆ្នាំ ២០១០ ធៀបនឹងប្រទេស ១៦៩។ ការកែលម្អផ្នែកវិធីសាស្ត្រនៅក្នុងការគណនា HDI ដែលធ្វើឲ្យមានការកែលម្អចំណាត់ថ្នាក់ប្រទេស។
ប្រភព៖ មូលដ្ឋានទិន្នន័យ MFMOD ធនាគារពិភពលោក WDI និងមូលដ្ឋានទិន្នន័យ GEM IMF

ក្រុមធនាគារពិភពលោក

ធនាគារពិភពលោក
ប្រចាំនៅប្រទេសកម្ពុជា
អគារ Exchange Square
ជាន់ទី 10 IBRD និងជាន់ទី 11 IFC
ផ្លូវលេខ 51-61 និងផ្លូវលេខ 102-106
សង្កាត់វត្តភ្នំ ខណ្ឌដូនពេញ
ភ្នំពេញ ប្រទេសកម្ពុជា
វេបសាយ: www.worldbank.org/cambodia