



# គោលការណ៍ណែនាំស្តីពីការវាយតម្លៃតម្រូវការ ក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយសម្រាប់វិស័យ ដឹកជញ្ជូននៅកម្ពុជា

TRANSPORT



# ព័ត៌មានលម្អិតស្តីពីរបាយការណ៍

- ចំណងជើងរបាយការណ៍ ៖ គោលការណ៍ណែនាំស្តីពីការវាយតម្លៃតម្រូវការក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ
- គម្រោង ៖ គម្រោងកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលធន់នឹងគ្រោះមហន្តរាយតាមរយៈការបង្កើនចំណេះដឹង” របស់ UNDP-ADB
- កិច្ចការរបស់អ្នករៀបរៀង ៖ ដឹកនាំ និងសម្របសម្រួលការកែសម្រួលវិធីសាស្ត្រ PDNA សម្រាប់ការអនុវត្តក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន និងផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា និងការបង្កើតគោលការណ៍ណែនាំស្តីពីការស្តារវិស័យផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញ
- ប្រទេស ៖ កម្ពុជា
- កាលបរិច្ឆេទរបាយការណ៍ ៖ ថ្ងៃទី ១៣ ខែ មីនា ឆ្នាំ ២០២៣
- ស្ថានភាពរបាយការណ៍ ៖ សម្រេច

## របាយការណ៍ត្រូវបានដាក់ជូន ៖

- លោកស្រី Rita Missal UNDP ( ញូវយ៉ក )
- លោកស្រី Joana Sampainho UNDP ( ញូវយ៉ក )
- លោក ឈុំ សុវណ្ណនី UNDP ( កម្ពុជា )
- លោក សំ សុផល UNDP ( កម្ពុជា )

## របាយការណ៍ត្រូវបានរៀបចំឡើងដោយ ៖

- បណ្ឌិត Prerna Singh អ្នកឯកទេសផ្នែកវិស័យដឹកជញ្ជូន-អ្នកប្រឹក្សា UNDP

# សេចក្តីថ្លែងអំណរគុណ

“គោលការណ៍ណែនាំស្តីពីការវាយតម្លៃតម្រូវការក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយសម្រាប់វិស័យផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា” ត្រូវបានរៀបរៀងឡើងក្រោមគម្រោងជំនួយបច្ចេកទេសរបស់ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី (ADB) ក្រោមគម្រោង ការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធជននឹងគ្រោះមហន្តរាយតាមរយៈចំណេះដឹងដែលបានពង្រឹង។ ហិរញ្ញប្បទានឥតសំណងសម្រាប់គម្រោងនេះបានមកពីមូលនិធិជប៉ុនសម្រាប់វិបុលភាពនិងភាពធន់នៅអាស៊ីនិងប៉ាស៊ីហ្វិក (JFPR) ដែលផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានដោយរដ្ឋាភិបាលជប៉ុនតាមរយៈ ADB ។

គម្រោងជំនួយបច្ចេកទេសនេះត្រូវបានអនុវត្តដោយកម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍សហប្រជាជាតិ (UNDP) សហការជាមួយគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ (NCDM) ។ គោលការណ៍ណែនាំនេះ កើតចេញពីកិច្ចសហការក៏ដូចជាការគាំទ្រ និងការផ្តល់ធាតុចូលជាបន្តបន្ទាប់ពីសំណាក់ដៃគូនានា ដូចជា ក្រុមការងារគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយនៃគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ (គ.ជ.គ.ម) ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន(MPWT) ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ (MRD) និងក្រសួងធនធានទឹក និងឧតុនិយម (MoWRAM)។ គោលការណ៍ណែនាំនេះត្រូវបានរៀបរៀងឡើងក្រោមភាពជាដៃគូរវាងធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី (ADB) និងកម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍សហប្រជាជាតិ (UNDP) ដើម្បីអនុវត្តលទ្ធផលរំពឹងទុកទី ៣ (ការបង្កើនសមត្ថភាពស្តារឡើងវិញដែលមានភាពធន់) នៃកម្មវិធីចំណេះដឹងនិងជំនួយបច្ចេកទេសគាំទ្រ (KTSA) ស្តីពីការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលធន់នឹងគ្រោះមហន្តរាយតាមរយៈការបង្កើនចំណេះដឹង។ គម្រោងរបស់ UNDP-ADB មានគោលបំណងបង្កើនសមត្ថភាពផ្នែកបច្ចេកទេសសម្រាប់ការរៀបចំផែនការស្តារឡើងវិញ និងការអនុវត្ត ដូចជា ការកែសម្រួលគោលការណ៍ណែនាំស្តីពីការវាយតម្លៃតម្រូវការក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ (PDNA) ឱ្យស្របទៅនឹងបរិបទជាតិ និងវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធជាតិ ដោយផ្តោតសំខាន់លើវិស័យផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា។

គោលការណ៍ណែនាំនេះត្រូវបានរៀបរៀងឡើងដោយទីប្រឹក្សាឯករាជ្យ បណ្ឌិត Prerna Singh ក្រោមការត្រួតពិនិត្យជាមួយ និងការណែនាំផ្នែកបច្ចេកទេសដោយលោកស្រី Rita Missal ទីប្រឹក្សាផ្នែកការស្តារឡើងវិញនៃ UNDP លោកស្រី Joana Sampainho អ្នកវិភាគផ្នែកការស្តារឡើងវិញនៃ UNDP លោក ឈុំ សុវណ្ណនី អ្នកវិភាគកម្មវិធី UNDP ប្រចាំនៅកម្ពុជា និងក្រោមកិច្ចសហការយ៉ាងជិតស្និទ្ធជាមួយលោក សំ សុផល អ្នកសម្របសម្រួលគម្រោងថ្នាក់ជាតិនៅកម្ពុជា។

តាងនាមឱ្យភាគីពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ដែលបានចូលរួមអភិវឌ្ឍគោលការណ៍ណែនាំនេះយើងខ្ញុំសូមថ្លែងអំណរគុណចំពោះ ADB និង UNDP ដែលបានផ្តល់ជំនួយផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ និងបច្ចេកទេស តាមរយៈការដាក់បញ្ចូលការអភិវឌ្ឍគោលការណ៍ណែនាំនេះ ទៅក្នុងគម្រោងបង្កើនសមត្ថភាពស្តារឡើងវិញដែលមានភាពធន់។ ក្រោមការដឹកនាំរបស់ ADB និង UNDP ទើបយើងអាចរៀបរៀងគោលការណ៍ណែនាំនេះដោយជោគជ័យសម្រាប់ជាឯកសារជំនួយស្មារតីដល់មន្ត្រីរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា និងភាគីពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀត។

យើងខ្ញុំសូមថ្លែងអំណរគុណចំពោះអ្នកដែលបានបំពេញការងារកន្លងមក ដូចជា PDNA ពីមុន ការបណ្តុះបណ្តាល និងគោលការណ៍ណែនាំស្តីពីការអភិវឌ្ឍវិស័យផ្លូវថ្នល់។ យើងខ្ញុំសូមថ្លែងអំណរគុណផងដែរចំពោះមន្ត្រីរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាដែលបានចំណាយពេលផ្តល់មតិយោបល់ដ៏មានតម្លៃចេញពីចំណេះដឹង និងបទពិសោធន៍យ៉ាងទូលំទូលាយរបស់ពួកគេ។

# មាតិកា

<b>១. សេចក្តីផ្តើម និងសាវតារ</b> .....	<b>៨</b>
<b>២. បរិបទ</b> .....	<b>១០</b>
<b>៣. អភិក្រមនៃការវាយតម្លៃក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ និងការស្តារឡើងវិញ នៅកម្ពុជាបច្ចុប្បន្ន</b> .....	<b>១២</b>
<b>៤. អភិក្រមជាមួយ</b> .....	<b>១២</b>
<b>៥. នីតិវិធីប្រតិបត្តិស្តង់ដារសម្រាប់ PDNA</b> .....	<b>១៤</b>
៥.១ ភាគីពាក់ព័ន្ធសំខាន់ៗ.....	១៤
៥.២ ចីរវេលានៃ PDNA.....	១៥
<b>៦. វិធីសាស្ត្រ PDNA</b> .....	<b>១៨</b>
៦.១ ស្ថានភាពមុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ.....	១៨
៦.២ ដំណើរការប្រមូលទិន្នន័យ.....	២២
៦.២.១ ការបង្កើតក្រុមវាយតម្លៃតម្រូវការក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ.....	២២
៦.២.២ ការបណ្តុះបណ្តាល.....	២១
៦.២.៣ ការចុះមូលដ្ឋាន.....	២១
៦.២.៤ ការបញ្ចូលទិន្នន័យ.....	២២
៦.៣ ការប៉ាន់ស្មានផលជះនៃគ្រោះមហន្តរាយ ( Diaster Effects ).....	២៣
៦.៤ ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់នៃគ្រោះមហន្តរាយ ( Disaster Impact ).....	២៦
៦.៥ ការប៉ាន់ស្មានតម្រូវការស្តារឡើងវិញ និងស្ថាបនាឡើងវិញ.....	២៧
៦.៦ ការអភិវឌ្ឍយុទ្ធសាស្ត្រស្តារឡើងវិញ.....	២៩
<b>៧. ឯកសារពាក់ព័ន្ធ</b> .....	<b>៣២</b>
<b>៨. ឧបសម្ព័ន្ធ</b> .....	<b>៣៣</b>
៨.១ ទិន្នន័យដើមគ្រា.....	៣៣
៨.២ ការវាយតម្លៃការខូចខាត និងការបាត់បង់ ៖ គំរូឯកសារសម្រាប់ការប្រមូលទិន្នន័យតាមមូលដ្ឋាន.....	៣៦
ប្រវែងផ្លូវដែលមានការខូចខាតទាំងស្រុង ( គឺឡើយម៉ែត្រ ).....	៣៦
ប្រវែងផ្លូវដែលមានការខូចខាតមធ្យម ( គឺឡើយម៉ែត្រ ).....	៣៦
ប្រវែងផ្លូវដែលមានការខូចខាតតិចតួច ( គឺឡើយម៉ែត្រ ).....	៣៦

## រូបភាព

រូបភាពទី ១ ៖	ចំនួនព្រឹត្តិការណ៍ទឹកជំនន់នៅកម្ពុជា បែងចែកតាមខេត្ត តាំងពីឆ្នាំ ១៩៦០ .....	១១
រូបភាពទី ២ ៖	ចំនួនព្រឹត្តិការណ៍គ្រោះមហន្តរាយនៅកម្ពុជា បែងចែកតាមប្រភេទ តាំងពីឆ្នាំ ១៩៦០ .....	១១
រូបភាពទី ៣ ៖	លំហូរព័ត៌មានក្នុងដំណើរការ PDNA ថ្នាក់ជាតិនៅកម្ពុជា .....	១២
រូបភាពទី ៤ ៖	អភិក្រម PDNA .....	១៣
រូបភាពទី ៥ ៖	អង្គការលេខរបស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ៖ ប្រអប់ពណ៌ក្រហមបញ្ជាក់ពីនាយកដ្ឋាន ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងដំណើរការ PDNA សម្រាប់វិស័យផ្លូវថ្នល់.....	១៤
រូបភាពទី ៦ ៖	ជំហានក្នុងការវាយតម្លៃស្ថានភាពមុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ.....	១៨
រូបភាពទី ៧ ៖	រចនាសម្ព័ន្ធ PDNA ជារួមក្នុងវិស័យនានា.....	២១
រូបភាពទី ៨ ៖	រចនាសម្ព័ន្ធ PDNA ជារួមក្នុងវិស័យនានា.....	២៨

# តារាង

តារាងទី ១ ៖ ដំណើរការ និងចំណែកនៃ PDNA ដែលត្រូវបានកែសម្រួលទៅតាមបរិបទវិស័យផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា .... ១៥

តារាងទី ២ ៖ សន្លឹកសម្រាប់ការពិនិត្យទិន្នន័យដើមគ្រា..... ១៩

តារាងទី ៣ ៖ ជំនាញចាំបាច់សម្រាប់ក្រុម PDNA ..... ២០

តារាងទី ៤ ៖ គម្រោងកសាងសម្រាប់ការសំយោគទិន្នន័យស្តីពីការខូចខាតផ្លូវថ្នល់..... ២២

តារាងទី ៥ ៖ ចំណាយបន្ទាប់បន្សំលើការដំណើរការយានយន្ត គិតជាសេន ផ្អែកតាមប្រភេទយានយន្ត និងប្រភេទផ្លូវ ( ដុល្លារអាមេរិក ឆ្នាំ ២០០៣ ) ..... ២៥

តារាងទី ៦ ៖ គម្រោងកសាងតម្រូវការស្ថាបនាឡើងវិញ និងស្តារឡើងវិញ ..... ៣០

តារាងទី ៧ ៖ ទិន្នន័យដើមគ្រា ៖ ការប៉ាន់ស្មានចំណាយលើផ្លូវថ្នល់..... ៣៣

តារាងទី ៨ ៖ ទិន្នន័យដើមគ្រា ៖ ការប៉ាន់ស្មានចំណាយលើស្ពាន ..... ៣៣

តារាងទី ៩ ៖ ទិន្នន័យដើមគ្រា ៖ ការប៉ាន់ស្មានចំណាយលើល្វ ..... ៣៤

តារាងទី ១០ ៖ ទិន្នន័យដើមគ្រា ៖ ការប៉ាន់ស្មានចំណាយលើទ្រព្យសម្បត្តិហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ផ្សេងទៀត ..... ៣៤

តារាងទី ១១ ៖ ទិន្នន័យដើមគ្រា ៖ ស្ថានភាព និងការប្រើប្រាស់ផ្លូវ..... ៣៥

តារាងទី ១២ ៖ ទិន្នន័យស្តីពីការខូចខាត និងការបាត់បង់ ៖ ផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្ត..... ៣៦

តារាងទី ១៣ ៖ ទិន្នន័យស្តីពីការខូចខាត និងការបាត់បង់ ៖ ផ្លូវជនបទ..... ៣៦

តារាងទី ១៤ ៖ ទិន្នន័យស្តីពីការខូចខាត និងការបាត់បង់ ៖ ស្ពាន..... ៣៧

តារាងទី ១៥ ៖ ទិន្នន័យស្តីពីការខូចខាត និងការបាត់បង់ ៖ ល្វ..... ៣៧

តារាងទី ១៦ ៖ ទិន្នន័យស្តីពីការខូចខាត និងការបាត់បង់ ៖ ទ្រព្យសម្បត្តិហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ផ្សេងទៀត..... ៣៧

# តារាងពាក្យកាត់

ADB	ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី
CamDi	ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងទិន្នន័យការបាត់បង់ និងការខូចខាតដោយគ្រោះមហន្តរាយនៅកម្ពុជា
CCDM	គណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយឃុំ
DCDM	គណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយស្រុក
DRF	ក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ
DRR	ការឆ្លើយតប និងស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ
EU	សហភាពអឺរ៉ុប
GFDRR	កម្មវិធីសកលសម្រាប់ការកាត់បន្ថយគ្រោះមហន្តរាយ និងការស្តារឡើងវិញ
HRF	វេទិកាឆ្លើយតបផ្នែកមនុស្សធម៌
IRI	សន្ទស្សន៍អន្តរជាតិនៃភាពរឹងមាំរបស់ប្រជាជន
LDC	ប្រទេសមានការអភិវឌ្ឍតិចតួច
MEF	ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ
MoE	ក្រសួងបរិស្ថាន
MoWRAM	ក្រសួងធនធានទឹក និងខ្ពត្តនិយម
MPWT	ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
MRD	ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ
NCDM	គណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ
NGO	អង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាល
PCDM	គណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយខេត្ត
PDNA	ការវាយតម្លៃតម្រូវការក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ
PSR	ការវាយតម្លៃកម្រិតលទ្ធភាពផ្តល់សេវាពេលបច្ចុប្បន្ន
RGC	រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
UNDG	ក្រុមអភិវឌ្ឍន៍នៃអង្គការសហប្រជាជាតិ
UNDP	កម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍សហប្រជាជាតិ
WB	ធនាគារពិភពលោក



# សេចក្តីផ្តើម និងសាវតារ

ស្ថានភាពក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ ពេញលេញដោយភាពស្មុគស្មាញ និងការខ្វះខាត ដែលទាមទារការឆ្លើយតបរបស់សម្រាប់ការវាយតម្លៃតម្រូវការភ្លាមៗ និងការផ្តល់ជំនួយដើម្បីសង្គ្រោះអាយុជីវិត ទន្ទឹមនឹងការវាយតម្លៃការខូចខាត និងការបាត់បង់ និងការរៀបចំផែនការស្តារឡើងវិញប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព ដើម្បីធានាដំណើរការអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយនិរន្តរភាពដោយមានការពិចារណាល្អិតល្អន់លើការកាត់បន្ថយហានិភ័យក្នុងពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ។ កន្លងមកការវាយតម្លៃ និងការរៀបចំផែនការស្តារឡើងវិញត្រូវបានធ្វើឡើងដាច់ដោយឡែកពីគ្នាដោយបុគ្គលស្ថាប័នសាធារណៈ និងក្រុមម្ចាស់ជំនួយមនុស្សធម៌ ដែលនាំឱ្យមានកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងត្រួតគ្នា ជាមួយនឹងវិសាលភាព និងការលំបាកខុសៗគ្នា។ ចំណុចនេះញ៉ាំងឱ្យមានការប្រើប្រាស់ធនធានកាន់តែច្រើន តែមិនសូវផ្តល់លទ្ធផលគាប់ប្រសើរ។

ផ្អែកតាមភាពចាំបាច់នៃការឆ្លើយតបរបស់ និងមានប្រសិទ្ធភាពក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ អ្វីដែលសំខាន់បំផុតគឺការបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ និងមានការសម្របសម្រួលក្នុងចំណោមភាគីពាក់ព័ន្ធទាំងអស់សម្រាប់ការវាយតម្លៃតម្រូវការក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ។

ដោយយល់ពីភាពចាំបាច់នេះ ក្នុងឆ្នាំ ២០០៨ សហភាពអឺរ៉ុប ធនាគារពិភពលោក និងក្រុមអភិវឌ្ឍន៍នៃអង្គការសហប្រជាជាតិ (UNDG) បានសម្រេចរៀបចំគម្រោងស្ថាប័នជាសមាជិក និងធនធានដើម្បីកែសម្រួលមធ្យោបាយវាយតម្លៃក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយឱ្យមានសង្គតិភាព ក្នុងគោលបំណងអនុវត្តអភិក្រមមួយដែលមានការសម្របសម្រួលសម្រាប់ការផ្តល់ជំនួយកាន់តែប្រសើរដល់រដ្ឋាភិបាល និងប្រជាជនដែលរងផលប៉ះពាល់។ ការសម្រេចនេះបាននាំឱ្យមានការបង្កើតគោលការណ៍ណែនាំផ្នែកនីតិវិធី និងបច្ចេកទេសសម្រាប់ការវាយតម្លៃតម្រូវការក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ (PDNA) និង សៀវភៅមគ្គុទេសក៍ស្តីពីក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ (DRF) ដែលត្រូវបានដាក់ឱ្យអនុវត្តជាផ្លូវការក្នុងសន្និសីទពិភពលោកលើកទី ៣ ស្តីពីការឆ្លើយតប និងការស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ (DRR) ដែលប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងសេនដាយ កាលពីថ្ងៃទី ១៤ ខែ មិនា ឆ្នាំ ២០១៥។ នេះជាផ្នែកមួយនៃអភិក្រមជាប្រព័ន្ធសម្រាប់ការបង្កើតក្នុងសង្គមស៊ីវិលរបស់ភាគីពាក់ព័ន្ធជុំវិញពិភពលោកលើការវាយតម្លៃតម្រូវការក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ (PDNA) និងក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ (DRF) ជាពិសេសសម្រាប់តំបន់ដែលងាយរងគ្រោះបំផុតដោយសារផលប៉ះពាល់នៃគ្រោះមហន្តរាយ (GFDRR, 2013)។

PDNA ជាលំហាត់ដឹកនាំដោយរដ្ឋាភិបាលដែលបានស្ថានភាពខូចខាត និងការបាត់បង់ក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយនៅគ្រប់វិស័យទាំងអស់ក្នុងសេដ្ឋកិច្ច ក៏ដូចជាការស្តារឡើងវិញ ជំនួយសង្គ្រោះ ការស្ថាបនាឡើងវិញ និងតម្រូវការគ្រប់គ្រងហានិភ័យ។ ក្រៅពីនេះ PDNA ផ្តល់សេចក្តីណែនាំដល់រដ្ឋាភិបាល និងសហគមន៍ម្ចាស់ជំនួយអន្តរជាតិស្តីពីអាទិភាពស្តារឡើងវិញរយៈពេលខ្លី រយៈពេលមធ្យម និងរយៈពេលវែងរបស់ប្រទេសមួយ (Khim, 2020)។ PDNA ដើរតួនាទីជាវេទិកាមួយដែលផ្តោតសំខាន់លើសកម្មភាព សម្រាប់ការវិភាគក្នុង និងទូទាំងវិស័យនានា។ PDNA ផ្តល់ទិដ្ឋភាពគ្រប់ជ្រុងជ្រោយនៃស្ថានភាពក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ ក៏ដូចជាតម្រូវការ និងអាទិភាពជាក់លាក់របស់វិស័យផ្សេងៗ ក្រុមសង្គម និងក្រុមបន្ទាប់បន្សំ។ PDNA ត្រូវបានអភិវឌ្ឍ និងលើកកម្ពស់រួមគ្នាដោយធនាគារពិភពលោក សហភាពអឺរ៉ុប ក៏ដូចជាប្រព័ន្ធនិងទីភ្នាក់ងារអង្គការសហប្រជាជាតិ។ GFDRR បានរៀបចំសេចក្តីណែនាំទូទៅស្តីពីដំណើរការ PDNA ដែលក្នុងនោះគោលការណ៍ណែនាំស្តីពី PDNA ភាគ ១ (GFDRR, 2013) ផ្តោតលើវិធីសាស្ត្រទូទៅ ចំណែកភាគ ២ (GFDRR, 2014) មានគោលការណ៍ណែនាំដែលផ្តោតសំខាន់លើវិស័យជាក់លាក់ផ្សេងៗ។ ឯកសារនេះប្រើប្រាស់គោលការណ៍ណែនាំទូទៅ (ភាគ ២) សម្រាប់វិស័យផ្លូវថ្នល់ ជាមូលដ្ឋានក្នុងការអភិវឌ្ឍគោលការណ៍ណែនាំសម្រាប់ PDNA ដែលផ្អែកទៅតាមបរិបទវិស័យផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា។



គោលបំណងចម្បងនៃ PDNA គឺការផ្តល់មូលដ្ឋានបែបពិសោធន៍សម្រាប់ការវាយតម្លៃផលជះ និងផលប៉ះពាល់នៃគ្រោះមហន្តរាយ និងការកំណត់តម្រូវការស្តារ និងស្ថាបនាឡើងវិញក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ។ ការណ៍នេះនឹងផ្តល់មូលដ្ឋានព័ត៌មានដល់ម្ចាស់ជំនួយជាតិ និងអន្តរជាតិដើម្បីគាំទ្រដល់ការស្តារឡើងវិញក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ។ ក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ (DRF) ដែលត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយយកលំនាំតាម PDNA ប្រើប្រាស់តម្រូវការដែលបានកំណត់ក្នុងដំណើរការ PDNA ដើម្បីកំណត់វិធានការជាក់ស្តែង និងសម្រួលដល់ការបែងចែកធនធានដែលមានដើម្បីពន្លឿនដំណើរការស្តារឡើងវិញតាមរយៈអភិក្រម “កសាងឡើងវិញឱ្យកាន់តែប្រសើរ” និងគ្រប់គ្រងតម្រូវការដែលបានកំណត់។ ក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយរៀបរាប់លម្អិតពីវិធានការស្តារឡើងវិញដែលកាត់បន្ថយហានិភ័យនិងភាពងាយរងគ្រោះនាពេលអនាគត ក៏ដូចជាការអនុវត្តវិធានការទាំងនោះ និងផ្តោតសំខាន់លើធនធានហិរញ្ញវត្ថុដែលមានសម្រាប់ការស្តារឡើងវិញ។

យុទ្ធសាស្ត្រវាយតម្លៃ និងស្តារឡើងវិញក្នុងអំឡុងពេលវាយតម្លៃតម្រូវការក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ ត្រូវបានបញ្ចប់ក្នុងរយៈពេលខ្លីមានន័យថាយុទ្ធសាស្ត្រនេះទាមទារការរៀបចំផែនការបែបបុរេសកម្មកាន់តែគ្រប់ជ្រុងជ្រោយជាពិសេសក្នុងករណីមានគ្រោះមហន្តរាយទ្រង់ទ្រាយធំ។ ដោយសារតែគោលការណ៍ទូទៅសម្រាប់ PDNA បំពេញតម្រូវការក្នុងបរិបទប្រទេសជាច្រើនភាពខុសគ្នានៃប្រព័ន្ធស្ថាប័នប្រព័ន្ធរដ្ឋបាលនិងប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធក្នុងប្រទេសនានាធ្វើឱ្យមានការលំបាកក្នុងការអនុវត្តគោលការណ៍ណែនាំទាំងនេះ។ ដើម្បីលុបបំបាត់គម្លាតខាងលើ ឯកសារនេះនឹងបង្ហាញគោលការណ៍ណែនាំមួយក្នុងចំណោមគោលការណ៍ណែនាំសម្រាប់ប្រទេស និងផ្អែកតាមវិស័យសម្រាប់ PDNA និងការស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ ដែលត្រូវបានដកស្រង់ចេញពីគោលការណ៍ណែនាំទូទៅ និងផ្អែកតាមបរិបទនៃវិស័យផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា។ ឯកសារនេះអាចប្រើប្រាស់ដោយមន្ត្រីរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាដែលផ្តោតសំខាន់លើការគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយនិងមន្ត្រីក្នុងវិស័យផ្លូវថ្នល់ ដើម្បីសហការគ្នាធ្វើការវាយតម្លៃគ្រប់ជ្រុងជ្រោយលើតម្រូវការក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ។



## បរិបទ

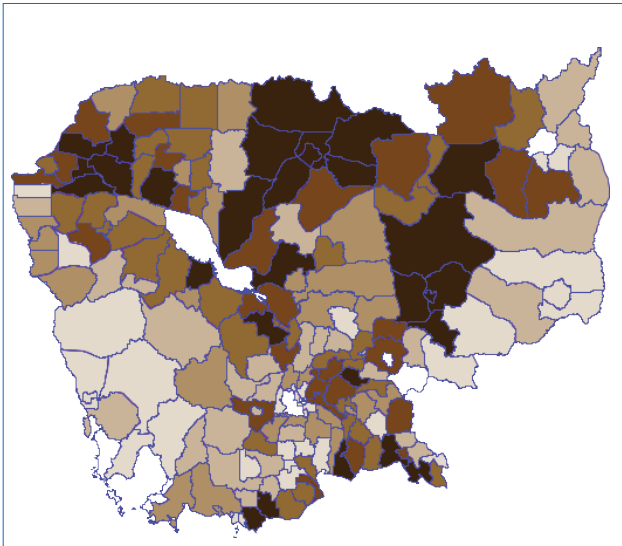
តាមការគូសបញ្ជាក់ដោយរបាយព្រឹត្តិការណ៍គ្រោះមហន្តរាយតាំងពីឆ្នាំ ១៩៩៦ (រូបភាពទី ២) គ្រោះមហន្តរាយនៅ កម្ពុជាមានទឹកជំនន់ ខ្យល់ព្យុះ អគ្គិភ័យ គ្រោះរាំងស្ងួត និងរន្ធដាញ់ ក្នុងនោះគ្រោះទឹកជំនន់បង្កការខូចខាតដោយផ្ទាល់ និងដោយប្រយោលច្រើនជាងគេ (រូបភាពទី ១) (UNDP, 2022)។

សណ្ឋានដីកម្ពុជាប្រមាណ ៨០% ស្ថិតក្នុងអាងទន្លេមេគង្គ និងទន្លេសាប ដែលមានការប្រែប្រួលកម្រិតទឹកយ៉ាងខ្លាំង នៅចន្លោះរដូវប្រាំង និងរដូវវស្សា ដែលបង្កជាវដ្តនៃការកើតមានគ្រោះរាំងស្ងួត និងទឹកជំនន់ជារៀងរាល់ឆ្នាំ។ ការខូចខាត ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងគ្រោះទឹកជំនន់ ខែ តុលា ឆ្នាំ ២០១៣ តែមួយមុខ ដែលបង្កឡើងដោយការធ្លាក់ភ្លៀងខ្លាំង និងការរីក មាឌទន្លេមេគង្គនៅរដូវវស្សា ត្រូវបានប៉ាន់ស្មានថាមានតម្លៃ ៣៥៦ លានដុល្លារ និងធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់ខេត្តចំនួន ២០ ក្នុង ចំណោមខេត្តទាំង ២៤ និងប្រជាជនចំនួន ១,៧ លាននាក់។ ដំណាំស្រូវចំនួន ២៩៧.៦០០ ហិចតា ត្រូវបានជន់លិច និង ជាង ២៨.១០០ ហិចតាផ្សេងទៀតត្រូវបានបំផ្លាញភ្លាមៗ។ ការស្តារឡើងវិញពីព្រឹត្តិការណ៍ទាំងនេះ បានដាក់សម្ពាធលើ ធនធានមានកម្រិតរបស់ប្រទេសមានការអភិវឌ្ឍតិចតួច និងបង្ខំឱ្យមានការបង្វែរអាទិភាពអភិវឌ្ឍន៍ ដែលធ្វើឱ្យរាំងស្ទះដល់ វឌ្ឍនភាព និងសមត្ថភាពរបស់កម្ពុជាក្នុងការសម្រេចគោលដៅអភិវឌ្ឍន៍របស់ខ្លួន។

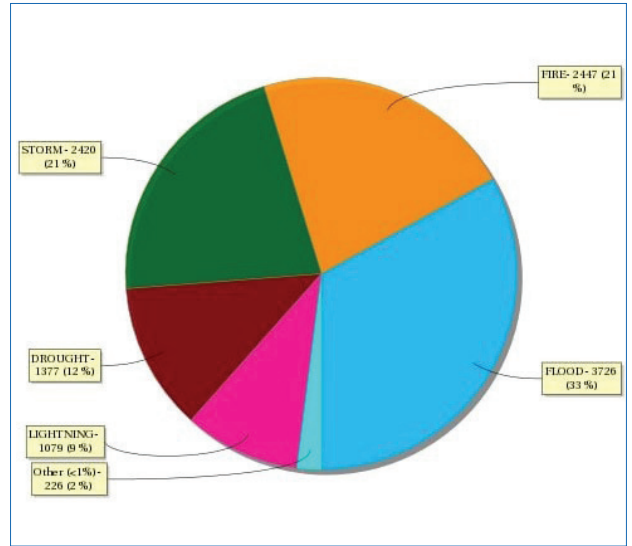
ផ្លូវថ្នល់ជាអន្តរាគមន៍យ៉ាងធំធេងនៅកម្ពុជា ដែលមានប្រវែងសរុបជាង ៦១.០០០ គីឡូម៉ែត្រ។ ផ្លូវថ្នល់ក៏ជាវិស័យមួយ ដែលរងផលប៉ះពាល់ខ្លាំងបំផុតដោយសារគ្រោះរាំងស្ងួតផងដែរ ជាពិសេសទឹកជំនន់។ ទិន្នន័យពីប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ ការបាត់បង់ និងការខូចខាតដោយគ្រោះមហន្តរាយនៅកម្ពុជា (CamDi) បង្ហាញថា ចាប់ពីឆ្នាំ ២០០០ ដល់ឆ្នាំ ២០១៤ ផ្លូវថ្នល់សរុបប្រវែង ១០.១៩១ គីឡូម៉ែត្រ ត្រូវបានជន់លិចដោយទឹកជំនន់ ឬទឹកភ្លៀង ក្នុងនោះ ផ្លូវថ្នល់ ៤៧% រងការ ខូចខាត និង ២១% រងការបំផ្លិចបំផ្លាញ។

គ្រោះមហន្តរាយខ្យល់ព្យុះកេតសាណាឆ្នាំ ២០០៩ បានបង្កការខូចខាតដល់បណ្តាញផ្លូវថ្នល់ក្នុងខេត្តចំនួន ១៨ នៅ កម្ពុជាជាពិសេសផ្លូវជាតិ និងផ្លូវក្រុងប្រវែង ៤៨,៥ គីឡូម៉ែត្រ (ស្មើនឹង ០,៩២% នៃប្រវែងផ្លូវថ្នល់សរុប) ផ្លូវខេត្តប្រវែង ៣៨,២ គីឡូម៉ែត្រ (ស្មើនឹង ០,៥៩% នៃប្រវែងផ្លូវថ្នល់សរុប) និងផ្លូវជនបទប្រវែង ៥៤៣ គីឡូម៉ែត្រ (ស្មើនឹង ១,៩៤% នៃប្រវែងផ្លូវ ថ្នល់សរុប) ហើយការខូចខាតត្រូវបានប៉ាន់ស្មានថាមានតម្លៃ ១៤,៣៨ លានដុល្លារ។ ការបាត់បង់ដែលមានតម្លៃ ១១,០៧ លានដុល្លារគឺភាគច្រើនពាក់ព័ន្ធនឹងចំណាយកាន់តែច្រើនលើការដំណើរការយានយន្តនិងរយៈពេលកាន់តែយូរក្នុងដឹកជញ្ជូន ទំនិញ និងធ្វើដំណើរ ដែលបណ្តាលមកពីស្ថានភាពផ្លូវថ្នល់មិនល្អ។ ក្នុងឆ្នាំ ២០១១ ទឹកជំនន់បានបង្កផលប៉ះពាល់លើ១៨ ខេត្តក្នុងចំណោម២៤ ខេត្តនៅកម្ពុជា ដោយធ្វើឱ្យខូចខាតផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្តប្រវែង ៣៦៣ គីឡូម៉ែត្រ ផ្លូវជនបទប្រវែង ៤.៤៧០ គីឡូម៉ែត្រ និងស្ពាន និងលូចំនួន ១៧៧ (ស្មើនឹងប្រវែង ៥៦២ គីឡូម៉ែត្រ)។ បើធៀបនឹងផលប៉ះពាល់ដោយសារខ្យល់ព្យុះ Ketsana ក្នុងឆ្នាំ ២០០៩ ការខូចខាតលើកនេះត្រូវបានប៉ាន់ស្មានថាច្រើនជាងរហូតដល់ ៨ ដង (៣២៨,៦ លានដុល្លារ) ចំណែកការបាត់បង់ត្រូវបានប៉ាន់ស្មានថាច្រើនជាងរហូតដល់ ២ ដង (២៣,៣ លានដុល្លារ)។

ការវាយតម្លៃតម្រូវការក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ (PDNA) ដែលជាដំណើរការដឹកនាំដោយភាគីចម្រុះ កាត់បន្ថយ ភាពត្រួតត្រា និងសម្រួលដល់កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងវាយតម្លៃ ដែលចាំបាច់បំផុតក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ។ PDNA ក៏ជាឧបករណ៍សម្រាប់ការរៀបចំផែនការ និងការរៀបចំកម្មវិធីស្តារឡើងវិញ និងការកៀរគរធនធានផងដែរ។ សម្រាប់កម្ពុជា PDNA ដែលត្រូវបានធ្វើឡើងក្រោយព្រឹត្តិការណ៍ខ្យល់ព្យុះកេតសាណា គឺជាកិច្ចការសំខាន់ដោយបានគូសបញ្ជាក់ពីគម្លាត ធំៗក្នុងអភិក្រមស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយដែលមានស្រាប់នៅកម្ពុជា និងផ្តល់មូលដ្ឋានសម្រាប់ការសម្រួលដល់កិច្ច



រូបភាពទី ១ ៖ ចំនួនព្រឹត្តិការណ៍ទឹកជំនន់នៅកម្ពុជាបែងចែកតាមខេត្តតាំងពីឆ្នាំ ១៩៦០



រូបភាពទី ២ ៖ ចំនួនព្រឹត្តិការណ៍គ្រោះមហន្តរាយនៅកម្ពុជាបែងចែកតាមប្រភេទតាំងពីឆ្នាំ ១៩៦០

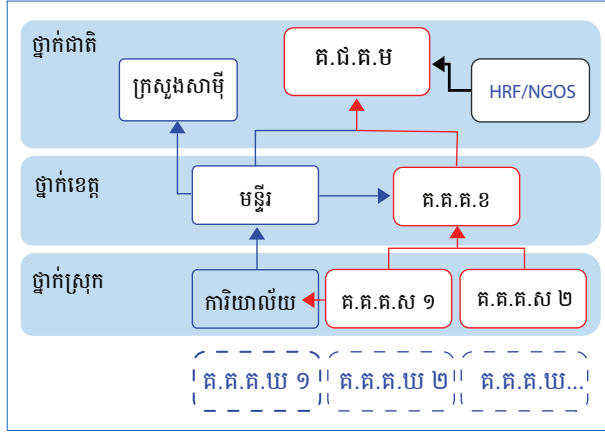
ខិតខំប្រឹងប្រែងស្ថាបនាឡើងវិញ និងស្តារឡើងវិញ។ ការវាយតម្លៃការខូចខាត និងការបាត់បង់ក្នុងវិស័យផ្សេងៗនៅកម្ពុជា បានរំលេចវិស័យដែលត្រូវផ្ដោតអាទិភាពក្នុងក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ និងរបៀបសម្រួលដល់តម្រូវការស្តារឡើងវិញរយៈពេលខ្លី រយៈពេលមធ្យម និងរយៈពេលវែងដែលបន្ស៊ីគ្នានឹងទិសដៅកំណើនជារួមរបស់កម្ពុជា។ ក្រៅពីនេះ PDNA គូសបញ្ជាក់ពីភាពចាំបាច់នៃដំណើរការដែលមានរចនាសម្ព័ន្ធនៃការប្រមូល និងគ្រប់គ្រងទិន្នន័យសម្រាប់ការវាយតម្លៃការខូចខាត និងការបាត់បង់ និងសម្រាប់ការកសាងសមត្ថភាពរបស់ក្រសួងពាក់ព័ន្ធ ដូចជា ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូននិងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ និងគណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយថ្នាក់ជាតិ និងថ្នាក់ក្រោមជាតិ ដូចជា គ.ជ.គ.ម គ.គ.គ.ខ និង គ.គ.គ.យ ដើម្បីសម្រួលដល់ការចូលរួមរបស់ពួកគេក្នុងដំណើរការស្តារឡើងវិញ។ ការវាយតម្លៃការអនុវត្ត PDNA នៅកម្ពុជានាពេលកន្លងមកគូសបញ្ជាក់ថា សមត្ថភាព និងចំណេះដឹងផ្នែកបច្ចេកទេសជាកត្តារាំងស្ទះដល់ការអនុវត្ត PDNA។ ការវាយតម្លៃតម្រូវការក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ ពេលគឺគ្រោះទឹកជំនន់ឆ្នាំ ២០១៣ បានសម្របសម្រួលដោយជោគជ័យដល់ដំណើរការជារួម និងប្រើប្រាស់ឧបករណ៍ជាច្រើន ដូចជា ទម្រង់បែបបទ ការអង្កេតតាមមូលដ្ឋាន និងបទសម្ភាសន៍គ្រួសារ កិច្ចពិភាក្សាក្រុមគោលដៅ និងការផ្តល់សុពលភាពថ្នាក់ជាតិ ប៉ុន្តែឧបករណ៍ទាំងនេះមិនមានស្តង់ដារនោះទេ។ ចំណុចនេះនាំឱ្យមានការបែងចែកប្រភេទទិន្នន័យដែលពិបាកសំយោគ។ ការពិនិត្យឡើងវិញក៏គូសបញ្ជាក់ផងដែរថា ទម្រង់ និងឧបករណ៍សម្រាប់ការប្រមូលទិន្នន័យ PDNA ពីមុនដែលប្រើប្រាស់ដោយ គ.ជ.គ.មត្រូវរួមបញ្ចូលព័ត៌មានកាន់តែលម្អិតស្តីពីរបៀបប៉ាន់ស្មានការខូចខាត និងការបាត់បង់ និងមានភាពស៊ីសង្វាក់គ្នានៅគ្រប់ខេត្តទាំងអស់។

គោលការណ៍ណែនាំនេះនឹងជួយដល់មន្ត្រីរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាក្នុងការវាយតម្លៃតម្រូវការក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយតាមបែបប្រព័ន្ធ និងការបង្កើតគោលការណ៍ណែនាំផ្នែកតាមបែបបទសម្រាប់ការស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយសម្រាប់វិស័យផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា ដោយដើរតួនាទីជាអភិក្រមរួម និងវេទិកាទូទៅមួយសម្រាប់ការវិភាគ និងការអនុវត្ត PDNA និងចាប់ផ្តើមដំណើរការរៀបចំផែនការស្តារឡើងវិញនៅកម្ពុជា។



# អភិក្រមនៃការវាយតម្លៃក្រោយពេលមាន គ្រោះមហន្តរាយ និងការស្ដារឡើងវិញ នៅកម្ពុជាបច្ចុប្បន្ន

អភិក្រមនៃការគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយនៅកម្ពុជាក្នុងឆ្នាំ ២០២០ (Khim, 2020) ចាប់ផ្ដើមនៅថ្នាក់ខេត្តដោយគណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយខេត្ត( គ.គ.គ.ខ ) ដោយផ្ដោត ដំបូងលើការផ្តល់ជំនួយសង្គ្រោះបន្ទាន់ និងការប៉ាន់ប្រមាណតម្រូវ ការភ្លាមៗ អមជាមួយនឹងការវាយតម្លៃតម្រូវការស្ដារឡើងវិញ និងស្ដារលទ្ធភាពពលកម្ម។ អាជ្ញាធរមូលដ្ឋាននៅថ្នាក់ស្រុកនិង ថ្នាក់ឃុំ ដូចជា គណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយស្រុក ( គ.គ.គ.ស ) និងគណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ ឃុំ ( គ.គ.គ.ឃ ) ជួយដល់ដំណើរការនេះ ដោយសហការជាមួយ ភាគីពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀត ដូចជា វេទិកាឆ្លើយតបផ្នែកមនុស្សធម៌



(HRF) និងអង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាលតាមមូលដ្ឋាន។ ផ្នែកលើ ប្រពលភាពនៃគ្រោះមហន្តរាយ និងការខូចខាតដែលបង្កឡើង

រូបភាពទី ៣ ៖ លំហូរព័ត៌មានក្នុងដំណើរការ PDNA ថ្នាក់ជាតិនៅ កម្ពុជា

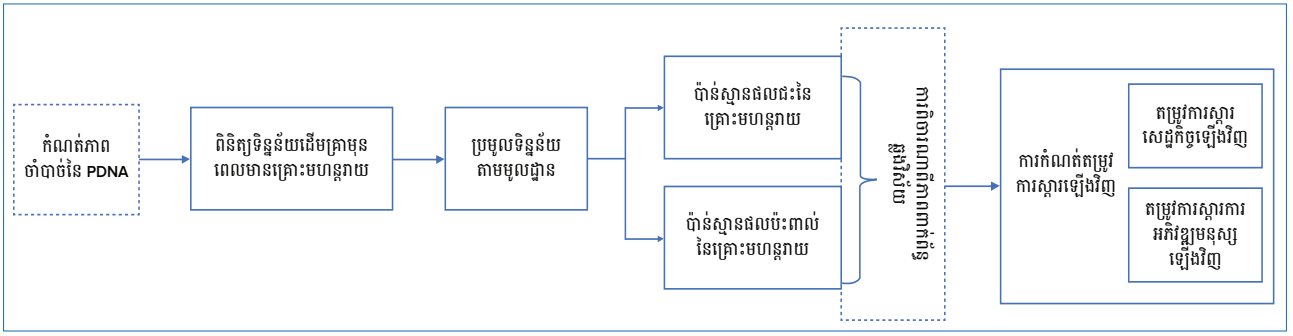
គ.គ.គ.ខ នឹងកំណត់ពីភាពចាំបាច់នៃ PDNA រួចស្នើឱ្យ គ.ជ.គ.ម ផ្ដួចផ្ដើមដំណើរការនេះ។ លំហូរព័ត៌មានយ៉ាងទូលំទូលាយ ស្ដីពីការគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ ជាពិសេសសម្រាប់គ្រោះមហន្តរាយទ្រង់ទ្រាយធំ មានបង្ហាញក្នុងរូបភាពទី ៣ (Khim, 2020)។

ព្រួញពណ៌ខៀវបញ្ជាក់ពីលំហូរព័ត៌មានរវាងមន្ទីរតាមវិស័យ និងតាមតំបន់ និងក្រសួងសាមីទៅកាន់គណៈកម្មាធិការ គ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយដែលពាក់ព័ន្ធ។ ព្រួញពណ៌ក្រហមបញ្ជាក់ពីលំហូរព័ត៌មានផ្ទាល់រវាងគណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រង គ្រោះមហន្តរាយផ្សេងៗ ដោយចាប់ផ្ដើមពីថ្នាក់ឃុំទៅថ្នាក់ខេត្ត និងបញ្ចប់នៅថ្នាក់ជាតិ។ គ.ជ.គ.ម ក៏ទទួលបានព័ត៌មាន ដោយផ្ទាល់ពីអង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាល និង HRF ផងដែរ។



## អភិក្រមជារួម

អភិក្រមរួមនៃ PDNA ( ដូចមានបង្ហាញក្នុងរូបភាពទី ៤ ) មានសមាសភាគសំខាន់ៗ ៤ ៖ ការពិនិត្យឡើងវិញលើ ស្ថានភាពមុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ ការប្រមូលទិន្នន័យ ការប៉ាន់ស្មានផលជះ និងផលប៉ះពាល់ និងការកំណត់តម្រូវ ការស្ដារឡើងវិញ។ មុនការអនុវត្តដំណើរការរួមនេះគឺមាននីតិវិធីស្ដង់ដារសម្រាប់ការកំណត់ថាតើចាំបាច់ត្រូវអនុវត្ត PDNA ដោយផ្អែកតាមបរិបទគ្រោះមហន្តរាយ ឬទេ ហើយក្នុងពេលអនុវត្ត PDNA សម្រាប់វិស័យជាក់លាក់មួយ ( ក្នុងករណីនេះ គឺវិស័យផ្លូវថ្នល់ ) ការពិចារណាពីភាពពាក់ព័ន្ធល្អិតល្អនៃវិស័យគឺជាចំណុចសំខាន់ក្នុងការវាយតម្លៃផលជះ និងផលប៉ះពាល់ និង ការកំណត់តម្រូវការស្ដារឡើងវិញ។



**រូបភាពទី ៤ ៖ អភិក្រម PDNA**

អភិក្រមខាងលើយកលំនាំតាមអភិក្រម PDNA ដែលមានបង្ហាញក្នុងសៀវភៅមគ្គុទេសក៍ PDNA ភាគ ១ និងភាគ ២ ដែលបង្កើតឡើងដោយដៃគូត្រីភាគី (GFDRR, 2013) (GFDRR, 2014)។ សៀវភៅមគ្គុទេសក៍ភាគ ១ បង្ហាញពីគោលការណ៍ណែនាំទូទៅស្តីពី PDNA ចំណែកសៀវភៅមគ្គុទេសក៍ភាគ ២ បង្ហាញគោលការណ៍ណែនាំសម្រាប់វិស័យដឹកជញ្ជូន ដែលអាចអនុវត្តបានជាទូទៅនៅគ្រប់ប្រទេស។

ក្នុងឯកសារនេះមានការបង្ហាញនីតិវិធីប្រតិបត្តិស្តង់ដារ(SOP)សម្រាប់ការអនុវត្តផ្នែកនីមួយៗដែលត្រូវបានកែសម្រួលទៅតាមបរិបទវិស័យផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា។ ផ្នែកបន្ទាប់ (ផ្នែកទី ៥) បង្ហាញពីដំណើរការជាក់លាក់ដើម្បីអនុវត្តក្របខ័ណ្ឌនេះដោយជោគជ័យ អមជាមួយនឹងវិធីសាស្ត្រលម្អិតដែលពិពណ៌នាស៊ីជម្រៅអំពីជំហាននីមួយៗ។ អភិក្រមនេះ និងជំហានវិធីសាស្ត្រនីមួយៗ រួមបញ្ចូលជំហានសកម្មភាពសម្រាប់ទិភ្នាក់ងារពាក់ព័ន្ធ ក្នុងការពិនិត្យឡើងវិញលើទិដ្ឋភាពដំណើរការផ្សេងៗ។ នេះជាកត្តាសំខាន់ក្នុងការធានាថា គោលការណ៍ណែនាំនេះនឹងផ្តល់ជាប្រយោជន៍យូរអង្វែង។

ជំហានទីមួយក្នុងដំណើរការ PDNA (ក្រោយការកំណត់ភាពចាំបាច់នៃដំណើរការនេះ) គឺការវាយតម្លៃស្ថានភាពមុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ ដើម្បីជាមូលដ្ឋានសម្រាប់ការប្រៀបធៀបការខូចខាត និងផលប៉ះពាល់ក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ។ ដំណើរការនេះក៏ទ្រទ្រង់ដល់កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងស្តារឡើងវិញផងដែរ តាមរយៈការផ្តល់ការវាយតម្លៃការខូចខាតទៅនឹងការវាយតម្លៃដែលមានស្រាប់លើភាពងាយរងគ្រោះនៃប្រព័ន្ធនេះ ដើម្បីអាចឱ្យមានការកំណត់អាទិភាពលើទ្រព្យសម្បត្តិដែលងាយរងគ្រោះ និងងាយខូចខាតបំផុតសម្រាប់ការកសាងឡើងវិញឱ្យកាន់តែប្រសើរ។

ការវាយតម្លៃដើមគ្រាមុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ ក៏ជួយដល់ការសម្រាំងភាគីពាក់ព័ន្ធតាមបរិបទឱ្យចូលរួមក្នុងដំណើរការវាយតម្លៃនេះផងដែរ។ បន្ទាប់ពីការផ្ទៀងផ្ទាត់ទិន្នន័យដើមគ្រា និងការកំណត់អត្តសញ្ញាណភាគីពាក់ព័ន្ធសំខាន់ៗដែលត្រូវចូលរួមក្នុង PDNA ជំហានបន្ទាប់គឺការប្រមូលទិន្នន័យក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ។ ចំណុចនេះរួមមានការបណ្តុះបណ្តាលក្រុម PDNA ស្តីពីដំណើរការនេះ ការព្រាងផែនការភស្តុភារនៃការប្រមូលទិន្នន័យដែលពាក់ព័ន្ធនឹង ប៉ុន្តែមិនកំណត់ត្រឹមការប៉ាន់ប្រមាណពីលើអាកាស (aerial assessment) ការកំណត់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនល្អបំផុតទៅកាន់តំបន់ដែលរងផលប៉ះពាល់ និងការបង្កើតប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយ និងប្រព័ន្ធគាំទ្រផ្នែកភស្តុភារ។

ទិន្នន័យដែលប្រមូលបាន នឹងត្រូវបានបញ្ចូលក្នុងវេទិកាឌីជីថលអមជាមួយនឹងទិន្នន័យដើមគ្រាដើម្បីវាយតម្លៃការខូចខាត និងការបាត់បង់។ ការវាយតម្លៃនេះរួមបញ្ចូលការប៉ាន់ស្មានផលជះភ្លាមៗលើប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តលំហូរចរាចរណ៍ ដំណើរការអភិបាលកិច្ច និងការធ្វើសេចក្តីសម្រេចចិត្ត និងការប្រែប្រួលភាពងាយរងគ្រោះទូទៅនៅក្នុងតំបន់ដោយសារគ្រោះមហន្តរាយ។ ការវាយតម្លៃនេះក៏រួមបញ្ចូលផងដែរនូវការប៉ាន់ប្រមាណផលប៉ះពាល់រយៈពេលវែងនៃគ្រោះមហន្តរាយលើមនុស្ស និងម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ច។ ការប៉ាន់ស្មានផលប៉ះពាល់ភ្លាមៗ និងផលប៉ះពាល់រយៈពេលវែង រួមមានការយល់ដឹងជាមុនពីភាពពាក់ព័ន្ធនៃវិស័យ និងផលប៉ះពាល់ដែលពាក់ព័ន្ធ។ បន្ទាប់មក គេប្រើប្រាស់លទ្ធផលចុងក្រោយសម្រាប់ផ្តល់មូលដ្ឋានព័ត៌មានដល់ដំណើរការឆ្លើយតប និងស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ។ គោលការណ៍ណែនាំស្តីពីការស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ ត្រូវបានបង្ហាញក្នុងសៀវភៅមគ្គុទេសក៍មួយផ្សេងទៀត ខណៈដែលគោលការណ៍ណែនាំនេះបង្ហាញពីដំណើរការនៃការអនុវត្ត PDNA និងការគាំទ្រដល់ការអនុវត្តការស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព។



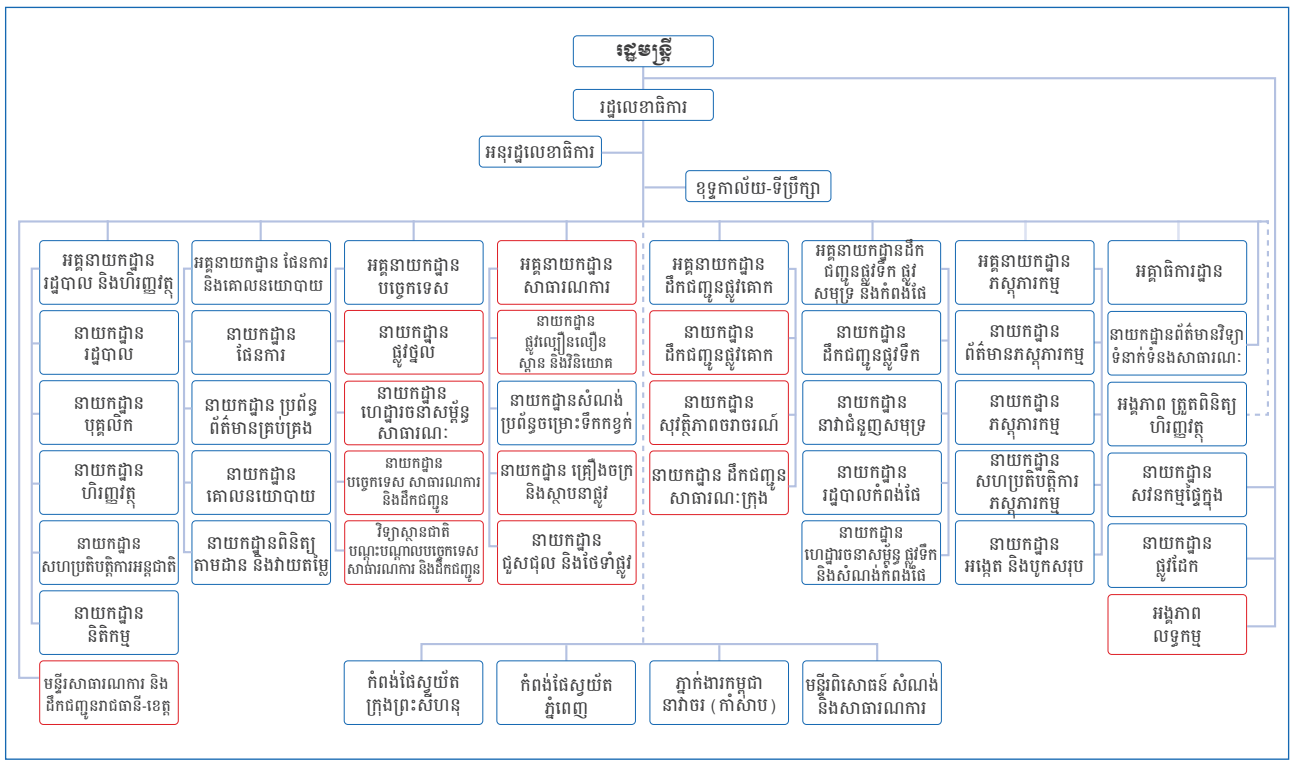
# នីតិវិធីប្រតិបត្តិស្តង់ដារសម្រាប់ PDNA

ផ្នែកនេះរៀបរាប់ពីនីតិវិធីប្រតិបត្តិស្តង់ដារដែលចាំបាច់សម្រាប់ការផ្តួចផ្តើម និងការអនុវត្ត PDNA ដោយជោគជ័យនៅកម្ពុជា។ ចំណុចនេះរួមមានការចាត់តាំងតាមលំដាប់ដោយឱ្យក្រសួងសាមី និងមន្ត្រីពាក់ព័ន្ធទទួលខុសត្រូវលើដំណាក់កាលផ្សេងៗនៃដំណើរការ PDNA ។

## ៥.១ ភាគីពាក់ព័ន្ធសំខាន់ៗ

នៅកម្រិតគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយជារួម គ.ជ.គ.ម គ.គ.គ.ខ និង គ.គ.គ.យ នឹងដឹកនាំការវាយតម្លៃគ្រោះមហន្តរាយ និងការរៀបចំផែនការឆ្លើយតប។ សម្រាប់វិស័យដឹកជញ្ជូន ភាគីពាក់ព័ន្ធសំខាន់ៗដែលសហការជាមួយ គ.ជ.គ.ម គ.គ.គ.ខ និង គ.គ.គ.យ គឺតំណាងមកពីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ។ នាយកដ្ឋានដែលមានហាយឡាយពណ៌ក្រហមក្នុងអង្គការលេខ (រូបភាពទី ៥) របស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន នឹងដើរតួនាទីសំខាន់ក្នុងដំណើរការ PDNA សម្រាប់វិស័យផ្លូវថ្នល់។

ភាគីពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀតក្នុងការអនុវត្ត PDNA និងការរៀបចំផែនការស្តារឡើងវិញសម្រាប់វិស័យផ្លូវថ្នល់ គឺភាគីមកពីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ ក្រសួងធនធានទឹក និងឧតុនិយម និងក្រសួងបរិស្ថាន។ ខណៈដែលក្រសួងធនធានទឹក និងឧតុនិយមនឹងជួយដល់ការផ្តល់ជំនាញលើការខូចខាតដែលពាក់ព័ន្ធនឹងធនធានទឹក ក្រសួងបរិស្ថាននឹងជួយដល់ការកំណត់សារតាហានិភ័យ និងភាពងាយរងគ្រោះដែលប្រែប្រួលឥតឈប់ឈរនៃទ្រព្យសម្បត្តិផ្លូវថ្នល់ ដោយផ្អែកលើការប្រែប្រួលស្ថានភាពបរិស្ថាន។ ទាំងនេះនឹងក្លាយជាធាតុចូលដ៏មានតម្លៃសម្រាប់ការព្រាងតម្រូវការស្តារឡើងវិញនៃប្រព័ន្ធនេះ។ ដោយសារតែវិស័យផ្លូវថ្នល់ផ្សារភ្ជាប់នឹងសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា (ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី ២០១៩) ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុគួរចូលរួមផងដែរក្នុងការវាយតម្លៃការខូចខាត និងការបាត់បង់ដើម្បីធានាថា ក្រសួងទទួលបានព័ត៌មានត្រឹមត្រូវបំផុតសម្រាប់ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់សេដ្ឋកិច្ចដោយសារការខូចខាតផ្លូវថ្នល់។



រូបភាពទី ៥ ៖ អង្គការលេខរបស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន-នាយកដ្ឋានដែលមានពណ៌ហាយឡាយក្រហម ជានាយកដ្ឋានពាក់ព័ន្ធក្នុងការរៀបចំផែនការគ្រប់ខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ

## ៥.២ ចំណែកនៃ PDNA

ដំណើរការ PDNA ត្រូវបានបង្ហាញឡើងជាមួយនឹងចំណែកកំណត់ក្នុងតារាងទី១។ កិច្ចការទាំងនេះត្រូវបានបែងចែកជា ៦ ប្រភេទ ៖ សកម្មភាពមុន PDNA ការរៀបចំ PDNA ការប្រមូលទិន្នន័យ ការវិភាគ ការពិនិត្យឡើងវិញ និងការបញ្ចប់ PDNA។ PDNA ដែលបានបញ្ចប់ នឹងត្រូវបានប្រើប្រាស់សម្រាប់បង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រស្តារឡើងវិញ ជាដំណើរការដែលមានរៀបរាប់ក្នុងឯកសារគោលការណ៍ណែនាំស្តីពីក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ។

ដំណើរការតាមលំដាប់ដោយនេះត្រូវបានបង្កើតឡើង ដោយផ្អែកលើចំណែកកំណត់ក្នុងឯកសារការងារសម្រាប់ PDNA (Khim, 2020) និងត្រូវបានកំណត់តាមបរិបទនៅក្នុងឯកសារនេះសម្រាប់ដំណើរការ PDNA នៃវិស័យផ្លូវថ្នល់។

គួរកត់សម្គាល់ថា ការបញ្ចប់ PDNA បានទាន់ពេលវេលាមានសារៈសំខាន់ណាស់សម្រាប់ដំណើរការស្តារឡើងវិញដោយជោគជ័យ ព្រោះក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយផ្អែកលើលទ្ធផលនៃដំណើរការ PDNA ដែលជាមូលដ្ឋាននៃការស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ។ ចំណែកកំណត់ដែលមានបង្ហាញក្នុងតារាងនេះ (ប្រសិនបើមន្ត្រីកម្ពុជាអនុវត្តដោយជោគជ័យ) នឹងត្រូវពឹងផ្អែកលើទិន្នន័យដើមគ្រាដែលមានគុណភាព ដែលត្រូវបានប្រមូលជាស្រេច និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពជាញឹកញាប់។ មេរៀនពី PDNA ពីមុន គួសបញ្ជាក់ថា កង្វះទិន្នន័យដើមគ្រាដែលអាចជឿជាក់បាន ជាកត្តាចម្បងដែលរាំងស្ទះដល់ការអនុវត្ត PDNA ដោយជោគជ័យ និងទាន់ពេលវេលា។

**តារាងទី ១ ៖ ដំណើរការ និងចំណែកនៃ PDNA ដែលត្រូវបានកែសម្រួលទៅតាមបរិបទវិស័យផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា**

ប្រភេទ កិច្ចការ	កិច្ចការ	ពេលវេលា ដែល ត្រូវការ ចាំបាច់	លទ្ធផលចុងក្រោយ	ស្ថាប័នដឹកនាំ	ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ផ្សេងទៀត
	ភ្លាមៗបន្ទាប់ពីកើតមានគ្រោះមហន្តរាយ (ស្ថានភាពអាសន្ន) គ.គ.គ.ខ សម្របសម្រួលតម្រូវការចំពោះមុខ និងកំណត់ថាតើចាំបាច់ត្រូវអនុវត្ត PDNA ឬទេ	១-២ សប្តាហ៍	-	គ.គ.គ.ខ	
	ប្រសិនបើយើងឃើញមានភាពចាំបាច់ គ.គ.គ.ខ និងដាក់សំណើ PDNA ទៅ គ.ជ.គ.ម	១ ថ្ងៃ	លិខិតស្នើសុំ PDNA ដោយបង្ហាញពីភាពចាំបាច់	គ.គ.គ.ខ	គ.ជ.គ.ម
សកម្មភាពមុនពេលអនុវត្ត PDNA	គ.ជ.គ.ម (តាងនាមឱ្យរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា) ធ្វើសេចក្តីសម្រេចលើការអនុវត្ត PDNA រួមទាំង PDNA មួយសម្រាប់វិស័យផ្លូវថ្នល់។ គ.ជ.គ.ម ផ្សព្វផ្សាយភ្លាមៗពីសេចក្តីសម្រេចនោះទៅក្រសួងពាក់ព័ន្ធ (ក្រសួងសាធារណការ និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ) ក៏ដូចជា គ.គ.គ.ខ, គ.គ.គ.ស, គ.គ.គ.យ ដែលពាក់ព័ន្ធ និងស្ថាប័នក្នុងស្រុក និងស្ថាប័នអន្តរជាតិផ្សេងទៀត ដូចជា អង្គការសហប្រជាជាតិ ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី ធនាគារពិភពលោក	១ ថ្ងៃ	លិខិតផ្តល់ការដើម្បីបញ្ជាក់ពីបំណងអនុវត្ត PDNA	គ.ជ.គ.ម	ក្រសួងសាធារណការ ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ, គ.គ.គ.ខ, គ.គ.គ.ស, គ.គ.គ.យ, អង្គការសហប្រជាជាតិ ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី ធនាគារពិភពលោក និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀត
	គ.ជ.គ.ម កំណត់ពេលវេលារៀបចំកិច្ចប្រជុំសម្របសម្រួលជាមួយតំណាងមកពីភាគីពាក់ព័ន្ធដែលបានកំណត់ (ក្រសួងសាធារណការ ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ, គ.គ.គ.ខ, គ.គ.គ.ស, គ.គ.គ.យ និងអ្នកជំនាញអន្តរជាតិផ្នែកគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយក្នុងវិស័យផ្លូវថ្នល់ដែលមកពីស្ថាប័នសកល)	១ ថ្ងៃ	ការអញ្ជើញឱ្យតំណាងស្ថាប័នភាគីពាក់ព័ន្ធចូលរួមកិច្ចប្រជុំ	គ.ជ.គ.ម	ក្រសួងសាធារណការ ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ, គ.គ.គ.ខ, គ.គ.គ.ស, គ.គ.គ.យ, អង្គការសហប្រជាជាតិ ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី ធនាគារពិភពលោក និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀត

	ក្នុងកិច្ចប្រជុំសម្របសម្រួល គ.ជ.ត.ម ប្រើប្រាស់ព័ត៌មានពី គ.គ.ត.ខ ដើម្បីបង្ហាញខ្លឹមសារសង្ខេបស្តីពីស្ថានភាពគ្រោះមហន្តរាយ ភាពចាំបាច់ក្នុងការអនុវត្ត PDNA សម្រាប់វិស័យផ្លូវថ្នល់ (ក្នុងចំណោមវិស័យដែលបានកំណត់ផ្សេងទៀត) និងដាក់ស្នើ/កំណត់ក្រុមទទួលបន្ទុក PDNA ជារួម និងក្រុម PDNA សម្រាប់វិស័យផ្លូវថ្នល់ (ក្រោមការសម្របសម្រួលជាមួយតំណាងតាមវិស័យ)	១-២ ថ្ងៃ	កំណត់ហេតុកិច្ចប្រជុំសម្របសម្រួលកិច្ចព្រមព្រៀង PDNA ការបង្កើតក្រុមថ្នាក់ជាតិ និងក្រុម PDNA វិស័យផ្លូវថ្នល់ (ក្រុមបណ្តោះអាសន្ន) អមជាមួយនឹងក្រុមតាមវិស័យផ្សេងទៀត	គ.ជ.ត.ម	ក្រសួងសាធារណការ ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ, គ.គ.ត.ខ, គ.គ.ត.ស, គ.គ.ត.យ, អង្គការសហប្រជាជាតិ ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី ធនាគារពិភពលោក និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀត
	គ.ជ.ត.ម រៀបចំកស្តុការ ដូចជា ការកំណត់ថវិកា ធនធានមនុស្ស ប្រព័ន្ធព័ត៌មាន និងការបណ្តុះបណ្តាលសម្រាប់ការអនុវត្ត PDNA ក្នុងវិស័យផ្លូវថ្នល់ (និងមានជំហានស្រដៀងគ្នាដែលស្មុំសង្វាក់គ្នាសម្រាប់វិស័យដែលបានកំណត់ផ្សេងទៀត)។ ការរៀបចំនេះធ្វើឡើងក្រោមកិច្ចសហការជាមួយ គ.គ.ត.ខ ក្រសួងសាធារណការ និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ។	១-២ ថ្ងៃ	កិច្ចព្រមព្រៀងថវិកាកិច្ចព្រមព្រៀងធនធាន (ព័ត៌មាននិងធនធានមនុស្ស) កិច្ចព្រមព្រៀងផែនការបណ្តុះបណ្តាល	គ.ជ.ត.ម, គ.គ.ត.ខ, ក្រសួងសាធារណការ ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ	គ.គ.ត.ស, គ.គ.ត.យ, អង្គការសហប្រជាជាតិ ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី ធនាគារពិភពលោក និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀត
ការរៀបចំ PDNA	គ.ជ.ត.ម និង គ.គ.ត.ខ រៀបចំការបណ្តុះបណ្តាល PDNA សម្រាប់ក្រុមមកពីក្រសួងសាធារណការ និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទស្តីពីការវាយតម្លៃទិន្នន័យដែលប្រមូលបាន (ការបណ្តុះបណ្តាលក្រុមវាយតម្លៃសម្រាប់វិស័យផ្លូវថ្នល់)	១ ថ្ងៃ	ការកត់ត្រាពីការបណ្តុះបណ្តាល PDNA លិខិតចាត់តាំង និងលិខិតបេសកកម្មផ្លូវការដោយមានលក្ខខណ្ឌយោងសម្រាប់ក្រុមវាយតម្លៃ	គ.ជ.ត.ម គ.គ.ត.ខ	ក្រសួងសាធារណការ ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ, គ.គ.ត.ខ, គ.គ.ត.ស, គ.គ.ត.យ, អង្គការសហប្រជាជាតិ ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី ធនាគារពិភពលោក និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀត
	ក្រុម PDNA ពិនិត្យឡើងវិញ និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពទិន្នន័យដើមគ្រាស្តីពីវិស័យផ្លូវថ្នល់	១ ថ្ងៃ	ធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពទិន្នន័យដើមគ្រា	ក្រសួងសាធារណការ ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ (ក្រុម PDNA)	គ.គ.ត.ខ, គ.គ.ត.ស, គ.គ.ត.យ និងអង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាលក្នុងមូលដ្ឋាន
	ក្រុម PDNA ថ្នាក់ជាតិប្រជុំពិភាក្សាមុនពេលចាប់ផ្តើមសកម្មភាព ជាមួយក្រុម PDNA វិស័យផ្លូវថ្នល់តាមមូលដ្ឋានស្តីពីកាលវិភាគនៃការចុះប្រមូលទិន្នន័យតាមមូលដ្ឋានដោយក្រុមវិស័យផ្លូវថ្នល់	១ ថ្ងៃ	ការរៀបចំកាលវិភាគប្រមូលទិន្នន័យ និងផែនការធ្វើដំណើរ	ក្រសួងសាធារណការ ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ (ក្រុម PDNA)	គ.គ.ត.ខ, គ.គ.ត.ស និង គ.គ.ត.យ
ការប្រមូលទិន្នន័យ PDNA	ការប្រមូលទិន្នន័យដោយអាជ្ញាធរមូលដ្ឋានក្រោមការត្រួតពិនិត្យពីក្រុម PDNA និងការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយសាធារណជន និងស្ថាប័នផ្សេងទៀត ការចុះវាលដោយក្រុម PDNA វិស័យផ្លូវថ្នល់	៤-៧ ថ្ងៃ	សន្លឹកទិន្នន័យ ការខូចខាត និងការបាត់បង់តាមមូលដ្ឋាន	ក្រសួងសាធារណការ ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ (ក្រុម PDNA)	គ.គ.ត.ខ, គ.គ.ត.ស, គ.គ.ត.យ និងអង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាលក្នុងមូលដ្ឋាន
ការវិភាគទិន្នន័យ PDNA	ក្រុម PDNA ពិនិត្យផ្ទៀងផ្ទាត់ ផ្តល់សុពលភាព និងសំយោគទិន្នន័យស្តីពីគ្រោះមហន្តរាយ និងការបាត់បង់ដែលប្រមូលបានទៅក្នុងការវាយតម្លៃជារួម	១-២ ថ្ងៃ	សំយោគការវាយតម្លៃការខូចខាត និងការបាត់បង់នៅថ្នាក់ខេត្ត និងថ្នាក់ជាតិ	ក្រសួងសាធារណការ ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ (ក្រុម PDNA)	គ.គ.ត.ខ, គ.គ.ត.ស, គ.គ.ត.យ, អង្គការសហប្រជាជាតិ ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី ធនាគារពិភពលោក និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀត (អ្នកឯកទេសផ្នែកគ្រោះមហន្តរាយ)



ការពិនិត្យវិញ ការពិនិត្យ PDNA ឡើងវិញ	គ.គ.គ.ខ ផ្តល់សុពលភាពដល់ការវាយតម្លៃការ ខូចខាត និងការបាត់បង់ដោយក្រុម PDNA	១ ថ្ងៃ	ពិនិត្យឡើងវិញលើ ការវាយតម្លៃការ ខូចខាត និងការ បាត់បង់	គ.គ.គ.ខ	ក្រសួងសាធារណការ ក្រសួង អភិវឌ្ឍន៍ជនបទ (ក្រុម PDNA)
	ក្រុម PDNA វិស័យផ្លូវថ្នល់ ដាក់របាយការណ៍ PDNA ទៅ គ.ជ.គ.ម និង គ.ជ.គ.ម	១ ថ្ងៃ	ព្រងរបាយការណ៍ PDNA សម្រាប់ វិស័យផ្លូវថ្នល់	ក្រសួង សាធារណការ ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ ជនបទ( ក្រុម PDNA)	គ.ជ.គ.ម, គ.គ.គ.ខ
	គ.ជ.គ.ម ពិនិត្យផ្ទៀងផ្ទាត់របាយការណ៍ PDNA សម្រាប់វិស័យផ្លូវថ្នល់ ជាមួយវិស័យផ្សេងទៀត ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យផ្លូវថ្នល់ ដើម្បីធានាអាទិភាព ឆ្លងវិស័យ ក៏ដូចជាកំណត់រក និងសំយោគតម្រូវការ ស្តារឡើងវិញក្នុងវិស័យនានា។ ក្រោយពេលបញ្ចប់ គ.ជ.គ.ម អនុម័តរបាយការណ៍ PDNA ដែលបាន កែសម្រួល រួចចែករំលែកជាមួយក្រសួងពាក់ព័ន្ធ ទាំងអស់ និងភាគីពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀត។	១ ថ្ងៃ	កែសម្រួល របាយការណ៍ PDNA សម្រាប់ វិស័យផ្លូវថ្នល់	គ.ជ.គ.ម	ក្រសួងសាធារណការ ក្រសួង អភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ក្រសួង សេដ្ឋកិច្ច ក្រសួងធនធានទឹក និងក្រសួងបរិស្ថាន,គ.គ.គ.ខ ,គ.គ.គ.ស, គ.គ.គ.យ , អង្គការសហប្រជាជាតិ ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី ធនាគារពិភពលោក និង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀត ( អ្នកឯកទេសផ្នែកគ្រោះ មហន្តរាយ )
ការបញ្ចប់ PDNA	គ.ជ.គ.ម សំយោគការពិនិត្យឡើងវិញពីកិច្ចពិគ្រោះ យោបល់ទាំងអស់ និងរៀបចំ និងចុះហត្ថលេខាលើ របាយការណ៍ PDNA ចុងក្រោយ	១ ថ្ងៃ	របាយការណ៍ PDNA ចុងក្រោយ ត្រូវបានចុះ ហត្ថលេខា	គ.ជ.គ.ម	គ.គ.គ.ខ ក្រសួងសាធារណការ ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ(ក្រុម PDNA)

២៤-៣៧  
ថ្ងៃ

ដោយសារតែចំណុចស្នូលនៃ PDNA គឺទិន្នន័យស្តីពីការខូចខាត និងការបាត់បង់ ដែលជាមូលដ្ឋានសម្រាប់ការឆ្លើយតប ការស្ថាបនាឡើងវិញ និងការស្តារឡើងវិញ ចាំបាច់ត្រូវពិចារណាពីនីតិវិធីប្រតិបត្តិស្តង់ដារដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការប្រមូលការវិភាគ ការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាព និងការចែករំលែកទិន្នន័យ។ ជំហានក្នុងការវិភាគ និងការពិនិត្យទិន្នន័យ PDNA ដែលលើកមកពិភាក្សាក្នុងតារាងនីតិវិធីប្រតិបត្តិស្តង់ដារខាងលើ លើកឡើងពីនីតិវិធីដែលមន្ត្រីកម្ពុជាត្រូវអនុវត្ត ដើម្បី ១) ពិនិត្យឡើងវិញនិងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពទិន្នន័យដើមគ្រា ២) ប្រមូល និងផ្តល់សុពលភាពទិន្នន័យស្តីពីការខូចខាត ៣) និងប៉ាន់ប្រមាណ និងបូកសរុបទិន្នន័យស្តីពីការខូចខាត និងការបាត់បង់នៅកម្រិតផ្សេងៗ (ថ្នាក់ខេត្ត និងថ្នាក់ជាតិ)។ ក្នុងផ្នែកមួយនៃការបញ្ចប់ PDNA ចាំបាច់ត្រូវផ្សព្វផ្សាយពីទិន្នន័យដែលប្រមូលបានទៅគ្រប់ភាគីពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ និងត្រូវរក្សាទុកនៅទីតាំងដែលផ្តល់ភាពងាយស្រួលក្នុងការប្រើប្រាស់ដល់ភាគីពាក់ព័ន្ធនៅពេលក្រោយទៀត។ ក្រៅពីនេះ ទិន្នន័យត្រូវតែអាចទាញយកបានក្នុងករណីមានគ្រោះមហន្តរាយនាពេលអនាគត នៅពេលដែលសំណុំទិន្នន័យទាំងនេះអាចផ្តល់ចំណេះដឹងជាប្រយោជន៍។

គួរកត់សម្គាល់ថា សំណុំទិន្នន័យដើមគ្រាគ្រប់ជ្រុងជ្រោយសម្រាប់វិស័យផ្លូវថ្នល់ ត្រូវបានបង្កើតឡើងជាផ្នែកមួយនៃគម្រោងរបស់ UNDP-ADB ( គម្រោងកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលធន់នឹងគ្រោះមហន្តរាយតាមរយៈការបង្កើនចំណេះដឹង )។ មូលដ្ឋានទិន្នន័យនេះគ្រប់គ្រង និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពជាបន្តបន្ទាប់ដោយ គ.ជ.គ.ម ហើយទិន្នន័យទាំងនេះទទួលបានពីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ និង គ.ជ.គ.ម។ នាយកដ្ឋានស្រាវជ្រាវ និងផែនការនៃ គ.ជ.គ.ម អាចផ្តល់ទិន្នន័យទៅតាមការស្នើសុំ។

# ៦

## វិធីសាស្ត្រ PDNA

ការវាយតម្លៃតម្រូវការក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ (PDNA) ផ្តល់វិធីសាស្ត្រមួយសម្រាប់ការវាយតម្លៃការខូចខាត និងការស្តារឡើងវិញក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ តាមរបៀបដែលអាចផ្តល់ក្របខ័ណ្ឌមួយ សម្រាប់ការរៀបចំផែនការ កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងស្តារឡើងវិញដោយមានការសម្របសម្រួល ដោយផ្ដោតសំខាន់លើការកាត់បន្ថយហានិភ័យ។

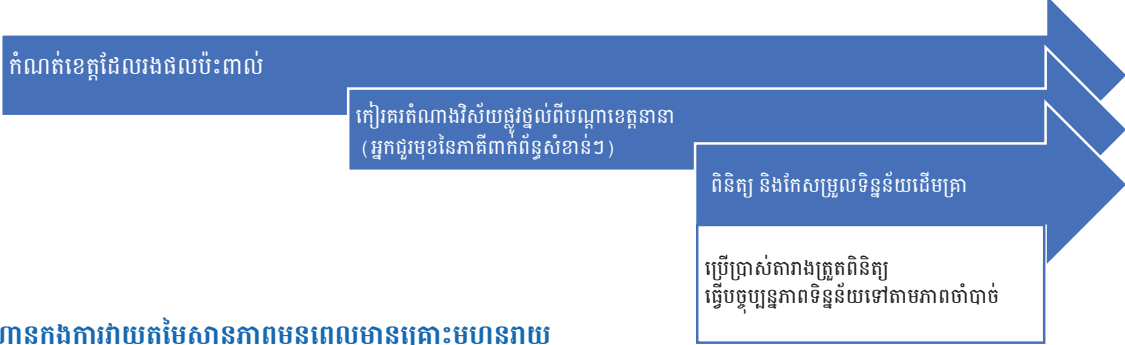
ការអនុវត្ត PDNA ពាក់ព័ន្ធនឹងជំហានជាច្រើន ដោយចាប់ផ្តើមពីការយល់ពីស្ថានភាពមុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ។ ជំហានមានដូចជា ៖

- 1 ការប្រមូល (នៅពេលមិនទាន់មាន) ឬការពិនិត្យ និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពទិន្នន័យដើមគ្រា
- 2 ការប្រមូលទិន្នន័យស្តីពីការបាត់បង់ និងការខូចខាត តាមរយៈក្រសួងពាក់ព័ន្ធ (ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ)
- 3 ការរៀបចំផ្ទាំងទិន្នន័យស្តីពីការបាត់បង់ និងការខូចខាតតាមរយៈការចុះតាមវាល
- 4 ការដាក់បញ្ចូលទិន្នន័យស្តីពីការខូចខាត និងការបាត់បង់ ជាមួយនឹងទិន្នន័យដើមគ្រា
- 5 ការវាយតម្លៃការខូចខាត និងការបាត់បង់ ដោយប្រើប្រាស់ទិន្នន័យដើមគ្រា (មុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ) និងទិន្នន័យគ្រោះមហន្តរាយ (ក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ)។ ចំណុចនេះរួមមានការគណនា និងការ បូកសរុបទិន្នន័យស្តីពីការខូចខាត និងការបាត់បង់ នៅថ្នាក់ជាតិ និងថ្នាក់ក្រោមជាតិ។
- 6 ការវាយតម្លៃផលជះ និងផលប៉ះពាល់នៃគ្រោះមហន្តរាយដោយផ្អែកលើទិន្នន័យស្តីពីការខូចខាត និងការ បាត់បង់
- 7 ការកំណត់រកតម្រូវការស្តារឡើងវិញសំខាន់ៗដោយផ្អែកលើភស្តុតាងដែលប្រមូលបាន
- 8 ការបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រស្តារឡើងវិញដែលនឹងត្រូវបានប្រើប្រាស់ជាមូលដ្ឋានសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍក្របខ័ណ្ឌ ស្តារឡើងវិញគ្រោះមហន្តរាយ។

ផ្អែកបន្តបន្ទាប់ពីពិណ័ណាលម្អិតពីជំហានចាំបាច់សម្រាប់មន្ត្រីកម្ពុជាក្នុងការអនុវត្តវិធីសាស្ត្រ PDNA សម្រាប់វិស័យ ផ្លូវថ្នល់។

### ៦.១ ស្ថានភាពមុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ

ដើម្បីវាយតម្លៃបានត្រឹមត្រូវលើការខូចខាតដែលបង្កឡើងដោយគ្រោះមហន្តរាយមួយវាជាការសំខាន់ក្នុងការកំណត់ ស្ថានភាពមុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយនៃប្រព័ន្ធនេះ។ ជំហានសំខាន់ៗសម្រាប់ដំណើរការនេះមានបង្ហាញក្នុងរូបភាពទី ៦ ដោយចាប់ផ្តើមពីការកំណត់ខេត្តដែលរងផលប៉ះពាល់ដោយសារគ្រោះមហន្តរាយ ដោយផ្ដោតសំខាន់លើតំបន់ទាំងនេះ សម្រាប់ការពិនិត្យឡើងវិញលើទិន្នន័យដើមគ្រា និងការប្រមូលទិន្នន័យស្តីពីការខូចខាត។ ជំហានបន្ទាប់គឺការរៀបចំការប្រមូល រដ្ឋាភិបាលនៅតាមបណ្តាខេត្តទាំងនេះដែលជាអ្នកគ្រប់គ្រងទ្រព្យសម្បត្តិវិស័យផ្លូវថ្នល់ ដែលអាចផ្តល់ព័ត៌មានត្រឹមត្រូវស្តីពី ស្ថានភាពមុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយនៅក្នុងតំបន់ទាំងនេះ។



រូបភាពទី ៦ ៖ ជំហានក្នុងការវាយតម្លៃស្ថានភាពមុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ

ក្រោមកិច្ចសហការរវាង UNDP និងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាក្នុងគម្រោងរបស់ UNDP-ADB (គម្រោងកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលធន់នឹងគ្រោះមហន្តរាយតាមរយៈការបង្កើនចំណេះដឹង) មានការរៀបចំជាស្រេចនូវសន្និធិលម្អិតមួយសម្រាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា និងអាចទាញយកពី គ.ជ.គ.ម ដែលនឹងដើរតួនាទីជាចំណុចចាប់ផ្តើមនៃទិន្នន័យដើមគ្រា។ សន្និធិទិន្នន័យដើមគ្រាដែលមានស្រាប់ទាំងនេះសម្រាលកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងចាំបាច់ក្នុងការប្រមូលទិន្នន័យដើមគ្រាដែលជាផ្នែកមួយនៃដំណើរការ PDNA និងពង្រឹងភាពអាចជឿជាក់បាននៃទិន្នន័យ ព្រោះការប្រមូលព័ត៌មានមុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយនៅក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយអាចពឹងផ្អែកលើការចងចាំដែលអាចនាំឱ្យមានកំហុសឆ្គងក្នុងការប៉ាន់ស្មានការខូចខាតជាក់ស្តែង។ ដោយសារតែការវាយតម្លៃការខូចខាតនិងការបាត់បង់ពាក់ព័ន្ធនឹងស្ថានភាពដើមគ្រាមុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ សន្និធិទ្រព្យសម្បត្តិដែលបានប្រមូលក្នុងសំណុំទិន្នន័យដើមគ្រានឹងក្លាយជាសន្និធិសម្រាប់ការពិនិត្យការខូចខាត និងការបាត់បង់។ ខ. ការមានសន្និធិកំណត់ផ្លូវសំខាន់ៗទាំងអស់នឹងជួយដល់ក្រុមវាយតម្លៃ PDNA ក្នុងការវាយតម្លៃការខូចខាតលើកំណត់ផ្លូវទាំងនេះ។ ដូច្នេះ ចាំបាច់ត្រូវមានសន្និធិគ្រប់ជ្រុងជ្រោយស្តីពីទ្រព្យសម្បត្តិផ្លូវថ្នល់ក្នុងដំណើរការប្រមូលទិន្នន័យដើមគ្រាដើម្បីធានាភាពអាចជឿជាក់បាននៃលទ្ធផល PDNA។ ដោយសារតែការបង្កើតសន្និធិទិន្នន័យដើមគ្រាដំបូងតាមរយៈការគម្រោងនេះ គឺតាំងពីឆ្នាំ ២០២២ វាជាការសំខាន់ដែលត្រូវធានាបច្ចុប្បន្នភាពនៃមូលដ្ឋានទិន្នន័យនេះសម្រាប់ការប្រើប្រាស់ទិន្នន័យសម្រាប់ PDNA នាពេលអនាគត។ តារាងទី ២ បង្ហាញពីតារាងត្រួតពិនិត្យរហ័សដែលត្រូវចែកចាយទៅមន្ត្រីរដ្ឋាភិបាលផ្នែកវិស័យផ្លូវថ្នល់នៅថ្នាក់ខេត្តដើម្បីកំណត់រកផ្នែកក្នុងទិន្នន័យដើមគ្រាមានស្រាប់ ដែលអាចចាំបាច់ត្រូវធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពមុនការប្រមូលទិន្នន័យក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ។

ក្រោយបញ្ចប់ការពិនិត្យឡើងវិញនិងការកែសម្រួលទិន្នន័យដើមគ្រាស្តីពីស្ថានភាពវិស័យផ្លូវថ្នល់មុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ នឹងមានការចែករំលែកទិន្នន័យដើមគ្រាទាំងនេះជាមួយក្រុម PDNA។ ការកំណត់នេះនឹងមានរៀបរាប់ក្នុងផ្នែកបន្ទាប់ (ផ្នែកទី ៨)។

**តារាងទី ២ ៖ សន្និកសម្រាប់ការពិនិត្យទិន្នន័យដើមគ្រា**

សន្និកពិនិត្យទិន្នន័យដើមគ្រា (សម្រាប់មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនតាមខេត្តនីមួយៗ)

- ខេត្ត
- ឆ្នាំបច្ចុប្បន្នភាពចុងក្រោយនៃទិន្នន័យដើមគ្រា ៖ XXXX
- ឆ្នាំកើតមានគ្រោះមហន្តរាយ ៖ YYYY

ប្រើសរសេរសកម្មភាពដែលបានធ្វើឡើងនៅចន្លោះឆ្នាំ XXXX និង YYYY:

សកម្មភាព	គូសផឹក	ប្រសិនបើគូសផឹក ត្រូវបញ្ចូលបច្ចុប្បន្នភាពក្នុងផ្នែកនេះ	ក្រសួង/ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធដែលអាចផ្តល់ព័ត៌មានបច្ចុប្បន្នភាព
ផ្លូវជាតិថ្មីដែលត្រូវបានស្ថាបនា	<input type="checkbox"/>	ផ្លូវជាតិទូទាំងប្រទេស	ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
ផ្លូវខេត្តថ្មីដែលត្រូវបានស្ថាបនា	<input type="checkbox"/>	ផ្លូវខេត្តទូទាំងប្រទេស	ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
ផ្លូវជនបទថ្មីដែលត្រូវបានស្ថាបនា	<input type="checkbox"/>	បណ្តាញផ្លូវជនបទទូទាំងប្រទេស	ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ
សម្ភារបរិក្ខារថ្មីដែលត្រូវការចាំបាច់	<input type="checkbox"/>	ទ្រព្យសម្បត្តិសាធារណៈផ្សេងទៀត	ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន/ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ

## ៦.២ ដំណើរការប្រមូលទិន្នន័យ

ជំហាននៃដំណើរការប្រមូលទិន្នន័យ ៖

១. ការបង្កើតក្រុម PDNA
២. ការបណ្តុះបណ្តាល
  - ក. ការបណ្តុះបណ្តាលស្តីពីកិច្ចសហការក្រុម
  - ខ. ការបណ្តុះបណ្តាលស្តីពីការប្រើប្រាស់ទិន្នន័យដើមគ្រានិង
  - គ. ការបណ្តុះបណ្តាលស្តីពីការប្រើប្រាស់គំរូឯកសារស្តីពីការខូចខាត និងការបាត់បង់
៣. ការចុះវាល
៤. ការបញ្ចូលទិន្នន័យ

ជាមួយនឹងសមាសភាគសំខាន់ៗចំនួន ៤ ដំណើរការប្រមូលទិន្នន័យចាប់ផ្តើមពីការបង្កើតក្រុម PDNA ការបណ្តុះបណ្តាលក្រុម PDNA ស្តីពីដំណើរការ PDNA ( ដូចជា ដំណើរការកិច្ចសហការឆ្លងវិស័យ ការប្រើប្រាស់ទិន្នន័យដើមគ្រានិងការប្រើប្រាស់គំរូឯកសារសម្រាប់ការប្រមូលទិន្នន័យតាមមូលដ្ឋាន ) ការចុះវាលដោយក្រុម PDNA និងបន្ទាប់មក ការបញ្ចូលទិន្នន័យដែលប្រមូលបានជាមួយទិន្នន័យដើមគ្រាពីជំហានមុន។ ដំណើរការប្រមូលទិន្នន័យតាមរយៈការចុះវាលសម្រាប់ PDNA គួរក្លាយជាវិធីមួយសម្រាប់ការធ្វើត្រីកោណវិធីលើព័ត៌មានដែលមានស្រាប់ ជាពិសេសក្នុងករណីដែលសំណុំទិន្នន័យដែលមានស្រាប់មិនពេញលេញ ឬលែងមានសុពលភាព។ ជំហាននីមួយៗនៃដំណើរការប្រមូលទិន្នន័យមានពិពណ៌នាដូចខាងក្រោម។

### ៦.២.១ ការបង្កើតក្រុម PDNA

ការបង្កើតក្រុម PDNA ជាជំហានដំបូងក្នុងដំណើរការប្រមូលទិន្នន័យក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ។ ក្រុមនេះគួរចូលរួមដោយភាគីពាក់ព័ន្ធដែលបានកំណត់ក្នុងផ្នែក ៥.១។ វាជាការសំខាន់ដែលត្រូវរក្សាតុល្យភាព រវាងការបង្កើតឱ្យបានគ្រប់ជ្រុងជ្រោយនូវក្រុមភាគីពាក់ព័ន្ធដែលចូលរួមក្នុងដំណើរការនេះ និងការរក្សាទំហំក្រុមឱ្យធំល្មមអាចគ្រប់គ្រងបានដើម្បីធានាដំណើរការឆាប់រហ័ស។ ក្រុម PDNA ត្រូវចូលរួមដោយសមាជិកដែលមានជំនាញ ដូចការរៀបរាប់ក្នុងតារាងទី ៣។

**តារាងទី ៣ ៖ ជំនាញចាំបាច់សម្រាប់ក្រុម PDNA**

បុគ្គលិក	តួនាទីក្នុងការអនុវត្ត PDNA
<p>បុគ្គលិកបច្ចេកទេសដែលទទួលបានការបណ្តុះបណ្តាលស្តីពី PDNA ( អាទិភាពគឺវិស្វកម្មផ្លូវថ្នល់ អ្នករៀបចំផែនការទីក្រុង និងសេដ្ឋកិច្ចវិទ្យាផ្នែកដឹកជញ្ជូន ) ដែលចាត់តាំងដោយក្រសួងសាមី។</p> <p>បុគ្គលិកទាំងអស់ត្រូវយល់ច្បាស់ពីកិច្ចលទ្ធកម្ម ការស្ថាបនា និងការជួសជុលថ្លៃសម្ភារបរិក្ខារ និងការជំនួសទ្រព្យសម្បត្តិផ្សេងទៀត។ គួរមានចំណេះដឹងស្តីពីលំហូរសេដ្ឋកិច្ច ឬការបាត់បង់ ដូចជា ការប៉ាន់ស្មានចំណាយកន្លងមក និងចំណាយបន្ថែម និងផលប៉ះពាល់លើវិស័យពាក់ព័ន្ធ។</p>	<p>ដឹកនាំ និងសម្របសម្រួល</p>
<p>បុគ្គលិកមកពីនាយកដ្ឋានផ្លូវថ្នល់ក្នុងមូលដ្ឋាន ដែលយល់ច្បាស់ពីហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត អគារ/សំណង់ សម្ភារបរិក្ខារ ថ្លៃឯកតា កិច្ចលទ្ធកម្ម។ល។ ក្នុងវិស័យផ្លូវថ្នល់។</p>	<p>ផ្តល់សុពលភាពព័ត៌មានដើមគ្រានិងសម្របសម្រួលការវាយតម្លៃតាមមូលដ្ឋានលើការបាត់បង់ និងការខូចខាត</p>
<p>មន្ត្រីផ្សេងៗ ( មន្ត្រីរដ្ឋាភិបាល ឬមន្ត្រីក្នុងមូលដ្ឋានមកពីយុវស្រុកដែលរងផលប៉ះពាល់ ) ដែលដឹងច្បាស់ពីតំបន់រងផលប៉ះពាល់ និងជាផ្នែកមួយនៃវិស័យដែលពាក់ព័ន្ធបំផុតនឹងវិស័យផ្លូវថ្នល់។</p>	<p>សម្របសម្រួលការវាយតម្លៃតាមមូលដ្ឋានលើការបាត់បង់និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលលើប្រព័ន្ធផ្សេងទៀតដោយសារការខូចខាតវិស័យផ្លូវថ្នល់។</p>
<p>ដៃគូអភិវឌ្ឍន៍ វិស័យឯកជន ( ប្រសិនបើដើរតួនាទីសកម្មក្នុងវិស័យនេះ )</p>	<p>ចូលរួមក្នុងការវាយតម្លៃតាមមូលដ្ឋាន និងផ្តល់ធាតុចូល និងសុពលភាពដល់ផលជះក្លាមៗ និងផលប៉ះពាល់រយៈពេលវែងលើសហគមន៍ ដោយសារការខូចខាតវិស័យផ្លូវថ្នល់</p>

ដកស្រង់ចេញពី PDNA Working Document (Khim, 2020)

## ៦.២.២ ការបណ្តុះបណ្តាល

ក្រុម PDNA ត្រូវទទួលបានការបណ្តុះបណ្តាលស្តីពីផ្នែកសំខាន់ៗមួយចំនួននៃដំណើរការ PDNA មុនការចុះប្រមូលទិន្នន័យតាមមូលដ្ឋាន។ ដោយសារសមាជិកក្រុមមួយចំនួនធ្លាប់ទទួលបានការបណ្តុះបណ្តាល ឬបទពិសោធន៍ក្នុងដំណើរការនេះគេអាចប្រើប្រាស់សមាជិកទាំងនេះជាធនធានបណ្តុះបណ្តាលក្នុងស្ថាប័ន។ ផ្នែកសំខាន់ៗនៃការបណ្តុះបណ្តាលក្រុម រួមមានការបង្ហាញការយល់ដឹងរួមស្តីពីការសហការគ្នាក្នុងដំណើរការ PDNA ការធ្វើឱ្យមានការយល់ដឹងច្បាស់ពីស្ថានភាពដើមគ្រាមុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ និងការពិនិត្យឡើងវិញលើគំរូឯកសារសម្រាប់ការប្រមូលទិន្នន័យ ដើម្បីធានាការអនុវត្តប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពនៅតាមមូលដ្ឋាន។

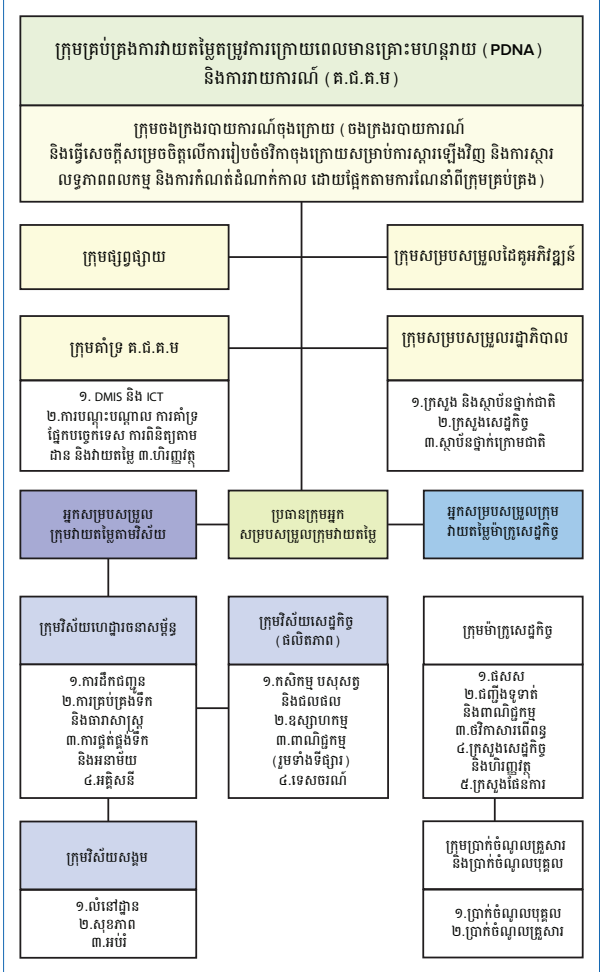
ដោយសារតែដំណើរការ PDNA ក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនស៊ីសង្វាក់គ្នានឹងដំណើរការ PDNA ជារួមរបស់កម្ពុជា ហើយដើម្បីធានាកិច្ចសហការឆ្លងវិស័យ ក្រុម PDNA វិស័យផ្លូវថ្នល់ត្រូវដឹងពីតំណាង PDNA ផ្សេងទៀត។ គេអាចប្រើប្រាស់រចនាសម្ព័ន្ធរៀបចំ PDNA ជារួម (ដូចមានបង្ហាញក្នុងរូបភាពទី ៧) ដើម្បីកំណត់កតំណាងឆ្លងវិស័យសំខាន់ៗដើម្បីសហការគ្នាក្នុងដំណើរការ PDNA។ ក្រុម PDNA វិស័យផ្លូវថ្នល់ត្រូវត្រួតពិនិត្យកតំណាងមកពីក្រុមនីមួយៗនៅក្នុងរូបភាពទី ៧។ អាចប្រើប្រាស់ក្រុមធំទូលាយ ដូចជា ក្រុមផ្សព្វផ្សាយក្រុមគាំទ្រ គ.ជ.គ.ម និងក្រុមសម្របសម្រួលរដ្ឋាភិបាល និងដៃគូអភិវឌ្ឍន៍សម្រាប់ផ្នែកផ្សេងៗនៃ PDNA ក្នុងវិស័យផ្លូវថ្នល់ ដោយទាញប្រយោជន៍ពីធនធានរបស់ពួកគេ ដូចជា ការបណ្តុះបណ្តាល និងការគាំទ្រដល់ការផ្សព្វផ្សាយ។

បន្ទាប់ពីបានកសាងការយល់ដឹងរបស់ក្រុម PDNA ទាំង មូលជាមួយនឹងក្រុមវិស័យផ្លូវថ្នល់ ជំហានបន្ទាប់ រួមមានការបង្ហាញទិន្នន័យដើមគ្រាបច្ចុប្បន្នភាព ការផ្តល់សុពលភាពដល់ទិន្នន័យទាំងនោះ ការបង្ហាញគំរូឯកសារសម្រាប់ការប្រមូលទិន្នន័យស្តីពីការខូចខាត និងការបាត់បង់ និងការពន្យល់ពីដំណើរការជារួមនៃការប្រមូលទិន្នន័យ ការបញ្ចូលជាមួយទិន្នន័យដើមគ្រា និងការវាយតម្លៃផលជះ និងផលប៉ះពាល់។ បទបង្ហាញខ្លីមួយស្តីពីដំណើរការនេះ និងវីដេអូដែលបានថតទុកមួយចំនួន អមជាមួយនឹងវគ្គបណ្តុះបណ្តាលផ្ទាល់រួមជាមួយនឹងសំណួរ និងចម្លើយ នឹងធ្វើឱ្យដំណើរការបណ្តុះបណ្តាលកាន់តែមានប្រសិទ្ធភាព។

ឧបសម្ព័ន្ធបង្ហាញពីទិន្នន័យដើមគ្រាបូករួមនឹងឧទាហរណ៍និងគំរូឯកសារសម្រាប់ការប្រមូលទិន្នន័យស្តីពីការខូចខាត និងការបាត់បង់។

## ៦.២.៣ ការចុះមូលដ្ឋាន

ការចុះមូលដ្ឋានដោយក្រុម PDNA បូករួមនឹងការសំយោគទិន្នន័យដែលប្រមូលបានពីមន្ត្រីមូលដ្ឋាន គឺជាមូលដ្ឋានសម្រាប់ការវាយតម្លៃការខូចខាត និងការបាត់បង់ និងត្រូវធ្វើឡើងឱ្យបានគ្រប់ជ្រុងជ្រោយដើម្បីធានាការប៉ាន់ស្មានយ៉ាងសុក្រឹត។ កិច្ចការនេះប្រើប្រាស់អភិក្រមវិភាគគម្លាតជាករណីដែលភាពខុសគ្នារវាងស្ថានភាពមុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ និងស្ថានភាពក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ ផ្តល់ការប៉ាន់ស្មានពីការខូចខាត និងការបាត់បង់។ ប្រសិនបើភាគច្រើននៃការប្រមូលទិន្នន័យ ត្រូវធ្វើឡើងដោយមន្ត្រីមូលដ្ឋាន ក្រុម PDNA ផ្តល់ការបណ្តុះបណ្តាលខ្លះៗដល់មន្ត្រីទាំងនោះជាភាសាក្នុងមូលដ្ឋានដើម្បីធានាការប្រមូលទិន្នន័យប្រកបដោយគុណភាព។ អ្វីដែលសំខាន់ផងដែរនោះគឺត្រូវពិចារណាពីករណី



រូបភាពទី ៧ ៖ រចនាសម្ព័ន្ធ PDNA ជារួមក្នុងវិស័យនានា

ដែលមិនអាចចុះតាមមូលដ្ឋានបាន។ ក្នុងករណីនេះ ត្រូវមានការប្រមូលទិន្នន័យជាគំរូស្តីពីផ្នែកតំណាងនៃតំបន់នោះ (ការវាយតម្លៃកំណត់ផ្លូវដែលមានចរាចរណ៍មធ្យម និងបម្រើឱ្យក្រុមប្រជាជនតំណាង) អមជាមួយនឹងការព្យាករណ៍សម្រាប់តំបន់រងផលប៉ះពាល់ផ្សេងទៀត។

ក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ នីតិវិធីស្តង់ដារសម្រាប់ការចុះតាមមូលដ្ឋាននឹងរួមបញ្ចូលការប៉ាន់ប្រមាណបឋមពីលើអាកាស (aerial survey) (ប្រសិនបើអាច) ដើម្បីកំណត់តំបន់ដែលមានការខូចខាតច្រើនបំផុត និងរៀបចំមធ្យោបាយល្អបំផុតសម្រាប់ការប្រមូលទិន្នន័យ។ ជំហានខាងក្រោមនឹងផ្តោតសំខាន់លើការកំណត់ភស្តុភារកម្មសម្រាប់ការចុះមូលដ្ឋានដែលរួមបញ្ចូល ប៉ុន្តែមិនកំណត់ត្រឹមការរៀបចំផែនការក្នុងការប្រើប្រាស់មធ្យោបាយធ្វើដំណើរផ្សេងៗសម្រាប់ក្រុម PDNA ការផ្សព្វផ្សាយយ៉ាងផុសផុល ការព្រឹងឯកសារសម្រាប់ការប្រមូលទិន្នន័យ និងការចែកចាយ។ ដោយសារការចុះមូលដ្ឋាននឹងធ្វើឡើងក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយធ្ងន់ធ្ងរ មធ្យោបាយធ្វើដំណើរជាប្រចាំ និងប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយអាចរងការខូចខាត។ ដូច្នេះ ចាំបាច់ត្រូវមានផែនការបម្រុងដើម្បីធានាដំណើរការប្រមូលទិន្នន័យយ៉ាងរលូន។ ក្នុងពេលវាយតម្លៃការខូចខាតទ្រព្យសម្បត្តិផ្លូវថ្នល់ ក្រុមប្រមូលទិន្នន័យត្រូវដឹងពីការខូចខាតប្រព័ន្ធដោយផ្ទាល់ដោយសារគ្រោះមហន្តរាយ ដូចជា ភាពទ្រុឌទ្រោមនៃរចនាសម្ព័ន្ធបន្ទាប់បន្សំ ចិញ្ចឹមផ្លូវងាយរងសំណឹក គ្រឹះស្ថានទ្រុឌទ្រោម ការបំផ្លិចបំផ្លាញសញ្ញា និងស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍។ សម្រាប់ផ្នែកទាំងនេះ ជំនាញបច្ចេកទេសរបស់វិស្វករផ្នែកដឹកជញ្ជូននៅក្នុងក្រុម PDNA គឺមានប្រយោជន៍បំផុត។ សេដ្ឋកិច្ចវិទ្យាផ្នែកដឹកជញ្ជូន និងអ្នករៀបចំផែនការទីក្រុង ត្រូវសង្កេតមើលការប្រែប្រួលគំរូនៃការធ្វើដំណើរ ដូចជា ការរៀបចំផ្លូវវាងបន្ថែម ឬការកាត់ផ្តាច់សហគមន៍ទាំងស្រុងពីសេវាសំខាន់ៗ និងការរាំងស្ទះស្រដៀងគ្នាលើការដឹកជញ្ជូនទំនិញ ដោយសារផ្លូវខូច។

### ៦.២.៤ ការបញ្ចូលទិន្នន័យ

បន្ទាប់ពីទិន្នន័យត្រូវបានប្រមូលក្នុងគំរូឯកសារការខូចខាត និងការបាត់បង់ តាមរយៈការចុះមូលដ្ឋាន ក្រុម PDNA នឹងបញ្ចូលទិន្នន័យដែលប្រមូលបានទៅក្នុងទិន្នន័យដើមគ្រាស្តីពីស្ថានភាពមុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ និងចំណាយលើការជំនួស និងការស្តារលទ្ធភាពពលកម្ម ដើម្បីប៉ាន់ស្មានការខូចខាត និងការបាត់បង់។ ចំណាយក្នុងសំណុំទិន្នន័យដើមគ្រាគួររំលេចទំហំចំណាយមុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ (ឧ. មិនរងផលប៉ះពាល់ដោយសារស្ថានភាពគ្រោះមហន្តរាយ)។ ជាចាំបាច់គឺត្រូវពិនិត្យឡើងវិញលើថ្លៃឯកតានៃការជួសជុល និងការជំនួស ដោយផ្អែកតាមការប្រែប្រួលតម្លៃចាប់តាំងពីការប្រមូលទិន្នន័យដើមគ្រា ដើម្បីប៉ាន់ស្មានតម្លៃនៃការខូចខាតឱ្យកាន់តែត្រឹមត្រូវ។ នៅពេលមិនមានព័ត៌មានថ្មីៗ គេអាចប្រើប្រាស់ការប៉ាន់ស្មានថ្លៃឯកតាដែលទទួលបានពីការប្រមូលទិន្នន័យដើមគ្រា។

បន្ទាប់មក គួរបញ្ចូលទិន្នន័យតាមមូលដ្ឋានដែលត្រូវបានប្រមូលដោយប្រើគំរូឯកសារ (ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ) ទៅក្នុងតារាងខាងក្រោម (តារាងទី ៤)។

តារាងទី ៤ ៖ គំរូឯកសារសម្រាប់ការសំយោងទិន្នន័យស្តីពីការខូចខាតផ្លូវថ្នល់

ផ្លូវអ៊ុតកៅស៊ូឬបេតុង			ផ្លូវក្រាលគ្រួស			ផ្លូវដី		
ប្រវែងផ្លូវដែលរងការខូចខាតទាំងស្រុង (គីឡូម៉ែត្រ)	ប្រវែងផ្លូវដែលរងការខូចខាតមធ្យម (គីឡូម៉ែត្រ)	ប្រវែងផ្លូវដែលរងការខូចខាតតិចតួច (គីឡូម៉ែត្រ)	ប្រវែងផ្លូវដែលរងការខូចខាតទាំងស្រុង (គីឡូម៉ែត្រ)	ប្រវែងផ្លូវដែលរងការខូចខាតមធ្យម (គីឡូម៉ែត្រ)	ប្រវែងផ្លូវដែលរងការខូចខាតតិចតួច (គីឡូម៉ែត្រ)	ប្រវែងផ្លូវដែលរងការខូចខាតទាំងស្រុង (គីឡូម៉ែត្រ)	ប្រវែងផ្លូវដែលរងការខូចខាតមធ្យម (គីឡូម៉ែត្រ)	ប្រវែងផ្លូវដែលរងការខូចខាតតិចតួច (គីឡូម៉ែត្រ)
ផ្លូវជាតិ								
ផ្លូវខេត្ត								
ផ្លូវក្រុង								
ផ្លូវជនបទ								
សរុប								

ការបែងចែកប្រភេទនៃការខូចខាតជា ការខូចខាតទាំងស្រុង ការខូចខាតមធ្យម និងការខូចខាតតិចតួច ស៊ីសង្វាក់ គ្នានឹងអភិក្រមរបស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនសម្រាប់ការវាយតម្លៃការខូចខាត។ ការពិពណ៌នាពីអ្វីដែលបង្កើត បានជាប្រភេទនៃការខូចខាតនីមួយៗ មានបង្ហាញក្នុងឧបសម្ព័ន្ធអមជាមួយនឹងសន្លឹកប្រមូលទិន្នន័យតាមមូលដ្ឋាន ដើម្បី ព័ត៌មានជាស្រេចដល់មន្ត្រីដែលកំពុងប្រមូលទិន្នន័យ។

ដោយប្រើប្រាស់ទិន្នន័យដើមគ្រាស្តីពីចំណាយលើការស្ថាបនាឡើងវិញ (សម្រាប់ផ្លូវដែលខូចខាតទាំងស្រុង) និង ការស្ថាបនាភាពពលកម្ម (សម្រាប់ផ្លូវដែលខូចខាតដោយផ្នែក) គេអាចគណនាចំណាយលើការខូចខាតសម្រាប់ប្រភេទ កំណត់ផ្លូវនីមួយៗ។

ការបញ្ចូលទិន្នន័យស្តីពីស្ថាន លូ និងទ្រព្យសម្បត្តិវិស័យផ្លូវថ្នល់ផ្សេងទៀតតាមរបៀបស្រដៀងគ្នា នឹងផ្តល់ចំណាយ សរុបលើការខូចខាតក្នុងប្រភេទនីមួយៗ។

ដោយសារការដឹកជញ្ជូនផ្នែកលើតម្រូវការដែលទទួលបាន ការបញ្ចូលទិន្នន័យគួរពិចារណាពីការបញ្ចូលទិន្នន័យ ស្តីពីការខូចខាតផ្លូវថ្នល់ជាមួយនឹងផលប៉ះពាល់លើវិស័យផ្សេងទៀត ដូចជា សុខាភិបាល (លទ្ធភាពទៅកាន់មន្ទីរពេទ្យ) ការអប់រំ (លទ្ធភាពទៅរៀន) និងសេដ្ឋកិច្ច (កសិកម្មនិងវិស័យផ្សេងទៀតដែលរងផលប៉ះពាល់ដោយសារការចុះចល័ត ភាព)។ ការបញ្ចូលព័ត៌មានទាំងនេះទាមទារការសហការជាមួយតំណាង PDNA នៃវិស័យផ្សេងទៀតហើយលទ្ធផលចុងក្រោយ នឹងច្បាមយកការវាយតម្លៃផលជះក្លាមៗ និងផលប៉ះពាល់រយៈពេលវែង និងគាំទ្រដល់ការផ្ដោតអាទិភាពលើកិច្ចខិតខំ ប្រឹងប្រែងស្ដារឡើងវិញ។

### ៦.៣ ការប៉ាន់ស្មានផលជះនៃគ្រោះមហន្តរាយ

គេអាចបែងចែកផលជះ (effects) ភ្លាមៗនៃគ្រោះមហន្តរាយលើវិស័យផ្លូវថ្នល់ជា ៤ ប្រភេទសំខាន់ៗ ៖

១. ការបំផ្លិចបំផ្លាញទាំងស្រុង ឬដោយផ្នែកនៃទ្រព្យសម្បត្តិរូបវន្ត (ការខូចខាត)
២. ការបង្កកំផលិតកម្ម និងលទ្ធភាពទទួលបានទំនិញ និងសេវា និងការប្រែប្រួលលំហូរនៃការដឹកជញ្ជូន និង ការបាត់បង់ដោយផ្ទាល់ក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន (ការបាត់បង់)
៣. ផលជះលើអភិបាលកិច្ច និងការធ្វើសេចក្តីសម្រេចចិត្ត
៤. ផលជះលើហានិភ័យ និងភាពងាយរងគ្រោះទូទៅ។

ផលជះផ្នែករូបវន្តដោយសារគ្រោះមហន្តរាយ គ្របដណ្តប់ជាចំបងលើផ្នែកពីរដំបូង។ ការខូចខាតសំដៅលើការ បំផ្លិចបំផ្លាញទាំងស្រុងឬដោយផ្នែកនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទ្រព្យសម្បត្តិរូបវន្ត សម្ភារបរិក្ខារស្តុកនិងមូលធន។ ការខូចខាតត្រូវ បានកំណត់តម្លៃដំបូងលើផ្នែករូបវន្ត ដូចជា ចំនួន ទំហំ (ប្រវែង ផ្ទៃក្រឡា ផ្ទៃខាងលើ ឬទម្ងន់) រួចទើបកំណត់តម្លៃជាប្រាក់។ ការខូចខាតត្រូវបានប៉ាន់ស្មានតាមរយៈចំណាយលើការជួសជុលរចនាសម្ព័ន្ធ សម្ភារបរិក្ខារ និងទ្រព្យសម្បត្តិផ្សេងទៀត ដែលរងការបំផ្លិចបំផ្លាញដោយផ្នែក ធៀបនឹងស្ថានភាពមុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ និងថ្លៃជំនួសនៃរចនាសម្ព័ន្ធ សម្ភារ បរិក្ខារ និងសម្ភារផ្គត់ផ្គង់ និងទ្រព្យសម្បត្តិផ្សេងទៀតដែលរងការបំផ្លិចបំផ្លាញទាំងស្រុង ធៀបនឹងស្ថានភាពមុនពេលមាន គ្រោះមហន្តរាយដោយគិតតាមតម្លៃទីផ្សារទូទៅនៅមុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយហើយរាល់ចំណាយបន្ថែមលើការបង្កើន ឬកែលម្អស្ថានភាពអគារ និងសមាសភាគរបស់វា ត្រូវបានគណនាក្នុងដំណាក់កាលក្រោយមកទៀត នៅពេលលើកឡើង ពីតម្រូវការស្ដារឡើងវិញ (Khim, 2020)។ ព្រឹត្តិការណ៍ខ្យល់ព្យុះកេតសាណាក្នុងឆ្នាំ ២០០៩ បានធ្វើឱ្យខូចខាតផ្លូវ ប្រវែង៦៣០ គីឡូម៉ែត្រ ក្នុងនោះផ្លូវជនបទមានប្រវែង ៥៤៣ គីឡូម៉ែត្រ ផ្លូវខេត្តមានប្រវែង ៣៨ គីឡូម៉ែត្រ និងផ្លូវក្រុង និងផ្លូវជាតិមានប្រវែង ៤៨ គីឡូម៉ែត្រ បូករួមនឹងការខូចខាតដោយប្រយោលលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ដូចជា រចនាសម្ព័ន្ធបង្ហូរទឹក និងប្រព័ន្ធតភ្ជាប់ ដូចជា លូ។ ចំណាយសរុបលើការខូចខាតដោយផ្ទាល់សម្រាប់វិស័យដឹកជញ្ជូនត្រូវ បានប៉ាន់ស្មានថាមានតម្លៃ ១៤,៣៩ លានដុល្លារ (RGC, 2010)។

ការបាត់បង់សំដៅលើការប្រែប្រួលលំហូរសេដ្ឋកិច្ច (ប្រាក់ចំណូល និងចំណាយ) ដែលបណ្តាលមកពីគ្រោះមហន្តរាយ។ ការបាត់បង់ត្រូវបានបង្ហាញជាតម្លៃជាប្រាក់នៃប្រាក់ចំណូលពីមុន ឬប្រាក់ចំណូលក្នុងដំណាក់កាលស្តារឡើងវិញ និងស្តារលទ្ធភាពពលកម្ម គិតត្រឹមតម្លៃបច្ចុប្បន្ននៃទំនិញ និងសេវាដែលមិនត្រូវបាន និង/ឬនឹងមិនត្រូវបានផលិតក្នុងអំឡុងពេលមួយដោយសារគ្រោះមហន្តរាយ រហូតដល់បញ្ចប់ការស្តារឡើងវិញពេញលេញ ដូចជា ៖

- ការថយចុះទិន្នផលក្នុងវិស័យផលិតកម្ម ចំណាយកាន់តែខ្ពស់លើផលិតកម្ម និងប្រតិបត្តិការ ចំណូលធ្លាក់ចុះ និងការកើនឡើងតម្លៃការសេវាសង្គមក្នុងចំណោមប្រជាជនរងផលប៉ះពាល់
- ការប្រែប្រួលផលិតកម្ម និងលទ្ធភាពទទួលបានទំនិញ និងសេវា គិតត្រឹមតម្លៃទីផ្សារបច្ចុប្បន្ន
- ចំណាយបន្ថែមក្នុងការរក្សាមុខងាររដ្ឋបាល គោលនយោបាយ និងផែនការរបស់រដ្ឋាភិបាល
- ចំណាយបន្ថែមលើការសម្អាតកំទេចកំទីពីការបំផ្លិចបំផ្លាញ ការស្តារទ្រព្យសម្បត្តិដែលកប់បាត់ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ប្រព័ន្ធទឹក អគារ។ល។
- ការកើនឡើងនៃចំណាយលើការគ្រប់គ្រងហានិភ័យថ្មីៗដែលបណ្តាលមកពីគ្រោះមហន្តរាយ។

ការខាតបង់ដោយផ្ទាល់ក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន រួមបញ្ចូលការបាត់បង់ប្រាក់ចំណូលដោយសារការបង្កក់ដំណើរការបញ្ជូនបង់ប្រាក់យានយន្ត (toll center) និងការបាត់បង់ចំណូលពីពន្ធប្រេងឥន្ធនៈដោយសារការធ្វើដំណើរថយចុះ។ ផលប៉ះពាល់នៃគ្រោះមហន្តរាយលើខុស្សាកម្មទេសចរណ៍ដែលជាប្រភពប្រាក់ចំណូលដ៏សំខាន់មួយសម្រាប់កម្ពុជា ក៏នាំឱ្យមានការខាតបង់ដោយផ្ទាល់លើវិស័យដឹកជញ្ជូនផងដែរ តាមរយៈការរួមចំណែកធ្វើឱ្យការធ្វើដំណើរថយចុះ ដែលនឹងកាត់បន្ថយចំណូលពីបញ្ជូនបង់ប្រាក់យានយន្ត និងចំណូលពីពន្ធប្រេងឥន្ធនៈ។ ការប៉ាន់ស្មានការបាត់បង់ផ្តោតសំខាន់លើផ្នែកទីពីរនៃការវាយតម្លៃផលជះ ប៉ុន្តែក៏ពាក់ព័ន្ធនឹងផ្នែកពីរបន្ទាប់ផងដែរ ជាពិសេសការពិនិត្យមើលផលជះផ្នែករូបិយវត្ថុដោយសារការប្រែប្រួលផ្នែករដ្ឋបាល និងការកើនឡើងនៃហានិភ័យ និងភាពងាយរងគ្រោះដោយសារគ្រោះមហន្តរាយ។ ការខាតបង់ក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនដោយសារព្យុះទីហ្វុងឆ្នាំ ២០០៩ ត្រូវបានប៉ាន់ស្មានថាមានតម្លៃ ១១ លានដុល្លារ (ដូចជាការកើនឡើងនៃចំណាយលើការដំណើរការយានយន្ត និងរយៈពេលកាន់តែយូរក្នុងការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងអ្នកដំណើរ បូករួមនឹងការប្រើប្រាស់មធ្យោបាយបណ្តោះអាសន្ន ដូចជា ទូក និងគោយន្ត និងការជួសជុលកែច្នៃក្រោមស្តង់ដារដើម្បីបំពេញតម្រូវការដឹកជញ្ជូនរយៈពេលខ្លី)។ ការកើនឡើងនៃរយៈពេលធ្វើដំណើរ ជាពិសេសដោយសារស្ថានភាពផ្លូវពិបាកក៏បណ្តាលឱ្យមានការប្រើប្រាស់ឥន្ធនៈកាន់តែច្រើន និងធ្វើឱ្យយានយន្តឆាប់ខូចផងដែរ។ ការវាយតម្លៃតម្រូវការក្រោយពេលមានព្រឹត្តិការណ៍ខ្យល់ព្យុះកេតសាណាឆ្នាំ ២០១០ ប្រឈមនឹងការលំបាកក្នុងការប៉ាន់ស្មានការបាត់បង់ ដោយសារកង្វះទិន្នន័យចរាចរណ៍។ ដូច្នេះ ការសំខាន់គឺត្រូវប្រមូលទិន្នន័យទាំងនេះដើម្បីជាមូលដ្ឋានសម្រាប់ការអនុវត្ត PDNA ឱ្យបានកាន់តែឆាប់រហ័ស និងត្រឹមត្រូវ (RGC, 2010)។

តម្លៃនៃការខូចខាតនិងការបាត់បង់ត្រូវបានវាយតម្លៃដោយប្រើប្រាស់ទិន្នន័យតាមមូលដ្ឋានដែលបានប្រមូលក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ និងទិន្នន័យស្តីពីចំណាយ និងស្ថានភាពដើមគ្រាដែលបានប្រមូលមុនពេលអនុវត្ត PDNA។ តារាងដែលមានបង្ហាញក្នុងផ្នែកបញ្ចូលទិន្នន័យ (ផ្នែក ៨.៤) ត្រូវបានប្រើប្រាស់រួមជាមួយនឹងតារាងស្រដៀងគ្នានៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ផ្សេងទៀត ដើម្បីប៉ាន់ស្មានការខូចខាតសរុប ដោយបូកសរុបការខូចខាតក្នុងសមាសភាគផ្សេងៗ។

ដើម្បីប៉ាន់ស្មានការបាត់បង់ ព័ត៌មានលម្អិតសំខាន់ៗដែលត្រូវប្រមូល រួមមានទំហំនៃលំហូរចរាចរណ៍ ការកើនឡើងនៃចំណាយឯកតាក្នុងការដំណើរការយានយន្ត ដែលលេចឡើងក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ និងរយៈពេលចាំបាច់សម្រាប់ការស្តារលទ្ធភាពពលកម្ម ឬការស្ថាបនាឡើងវិញ។

ទំហំនៃលំហូរចរាចរណ៍ ត្រូវបានប្រមូលក្នុងទិន្នន័យស្ថានភាពដើមគ្រា ដោយមានការកត់ត្រាចំនួនមធ្យមនៃអ្នកប្រើប្រាស់ប្រចាំថ្ងៃសម្រាប់ផ្លូវ និងស្ថានសំខាន់ៗ។ ដើម្បីគណនាការកើនឡើងនៃចំណាយឯកតាក្នុងការដំណើរការយានយន្តក្រុម PDNA ត្រូវកំណត់ពេលវេលាដែលត្រូវចំណាយលើផ្លូវដែលត្រូវស្ថាបនាឡើងវិញ/ស្តារលទ្ធភាពពលកម្ម។ រយៈពេលដែលអាចទទួលយកបានទូទៅ គឺចាប់ពីរយៈពេល ៣ ខែ (យ៉ាងតិច) សម្រាប់ការស្តារលទ្ធភាពពលកម្មពេញលេញ ដល់ប្រមាណ ៦ ខែសម្រាប់ការស្ថាបនាកំណាត់ផ្លូវខ្លីៗជំនួស រហូតដល់រយៈពេល ១ ឬ ៥ ឆ្នាំសម្រាប់ការស្ថាបនាឡើងវិញ



ពេញលេញ (ដែលអាចពាក់ព័ន្ធនឹងការងារសាងសង់ដើម្បីកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ តាមរយៈការរចនា និងការពង្រឹងឡើងវិញ) នៃកំណត់ផ្លូវទាំងមូល (GFDRR, 2014)។ គេអាចប៉ាន់ស្មានការប្រែប្រួលចំណាយលើការដំណើរការយានយន្តដោយប្រើតម្លៃស្តង់ដារនៃចំណាយបន្ទាប់បន្សំលើការដំណើរការយានយន្ត ទៅតាមប្រភេទយានយន្តនីមួយៗ។ ព័ត៌មានរបស់ UN-ECLAC ស្តីពីប្រធានបទនេះមានបង្ហាញក្នុងតារាងទី ៥។ ទិន្នន័យទាំងនេះប្រើប្រាស់ចំណាយគិតជាសេនដុល្លារក្នុងមួយយានយន្ត-គីឡូម៉ែត្រ នៅឆ្នាំ ២០០៣។ ក្នុងការប្រើប្រាស់ទិន្នន័យទាំងនេះ គួរកែសម្រួលចំណាយទៅតាមអតិថិជន ដោយផ្អែកលើឆ្នាំនៃការអនុវត្ត PDNA។

**តារាងទី ៥ ៖ ចំណាយបន្ទាប់បន្សំលើការដំណើរការយានយន្ត គិតជាសេន ផ្អែកតាមប្រភេទយានយន្ត និងប្រភេទផ្លូវ (ដុល្លារអាមេរិក ឆ្នាំ ២០០៣)**

ប្រភេទផ្លូវ	ប្រភេទសណ្ឋានដី	ប្រភេទយានយន្ត				
		រថយន្ត និងយានយន្តធុនស្រាលផ្សេងទៀត	រថយន្តក្រុងខ្នាតមធ្យម	រថយន្តក្រុងខ្នាតធំ	រថយន្តដឹកគ្មានជញ្ជាំង ឬដំបូល និងរថយន្តដឹកផ្សេងទៀត	រថយន្តសណ្តោង និងឡានកុងតឺន័រ
ផ្លូវក្រាលកៅស៊ូឬបេតុង	រាបស្មើ	29 – 32	63 - 69	80 - 91	107 - 126	139 - 154
	រលាក់	30 – 33	65 - 75	112 - 120	125 - 156	155 - 181
	ភ្នំ	31 – 34	69 - 80	144 - 157	156 - 182	156 - 225
ផ្លូវក្រាលគ្រួស	រាបស្មើ	44 – 56	106 - 126	135 - 163	179 - 220	203 - 243
	រលាក់	49 – 63	111 - 136	157 - 189	180 - 225	204 - 267
	ភ្នំ	46 – 67	114 - 144	197 - 234	184 - 249	207 - 246
ផ្លូវដី	រាបស្មើ	44 – 56	90 - 111	125 - 147	179 - 223	203 - 243
	រលាក់	45 – 63	92 - 113	127 - 162	180 - 226	206 - 246
	ភ្នំ	46 – 57	96 - 113	134 - 176	184 - 249	207 - 267

(GFDRR, 2014)

អ្នកជំនាញផ្នែកដឹកជញ្ជូនក្នុងតំបន់អាចប្រើប្រាស់ប្រភពព័ត៌មានផ្សេងពីនេះ ប្រសិនបើមានព័ត៌មានដែលមានបច្ចុប្បន្នភាព និងផ្តោតលើបរិបទជាងនេះ។ ការស្រាវជ្រាវក្នុងសាកលវិទ្យាល័យនៅប្រទេសជិតខាង ក៏អាចជាប្រភពព័ត៌មានដ៏ល្អផងដែរ។

សមាសភាគដ៏សំខាន់មួយផ្សេងទៀតនៃការបាត់បង់គឺចំណាយលើការសម្អាតកំទេចកំទី។ ទិន្នន័យស្តីពីបរិមាណកំទេចកំទីអាចទទួលបានពីទិន្នន័យតាមមូលដ្ឋានចំណែកទិន្នន័យស្តីពីចំណាយក្នុងមួយឯកតានៃការសម្អាតកំទេចកំទីអាចទទួលបានទិន្នន័យដើមគ្រា ឬធាតុចូលពីអ្នកជំនាញ។

ដើម្បីប៉ាន់ស្មានការបាត់បង់ក្នុងប្រព័ន្ធរដ្ឋបាល និងប្រព័ន្ធរដ្ឋាភិបាលដោយសារគ្រោះមហន្តរាយ ចាំបាច់ត្រូវមានធាតុចូលពី គ.ជ.គ.ម និងក្រុម គ.គ.ខ។ ការបាត់បង់រួមបញ្ចូល ប៉ុន្តែមិនកំណត់ត្រឹមចំណាយបន្ថែមលើការគ្រប់គ្រងការរៀបចំផែនការក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ និងការប៉ះប៉ូវដល់បុគ្គលិកបណ្តោះអាសន្នដែលត្រូវការចាំបាច់សម្រាប់ជំនួយភ្លាមៗ។

គ្រោះមហន្តរាយធំៗ ដូចជា គ្រោះទឹកជំនន់ធ្ងន់ធ្ងរ និងខ្យល់ព្យុះ អាចបង្កឱ្យមានភាពងាយរងគ្រោះរយៈពេលវែងក្នុងប្រព័ន្ធនេះ ទាំងសម្រាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងសង្គម។ តាមរយៈការរាំងស្ទះចរន្តសេដ្ឋកិច្ច កង្វះមធ្យោបាយធ្វើដំណើរសម្រាប់កម្មករនិយោជិតដើម្បីធានាសន្តិសុខការងាររបស់ពួកគេ ការកាត់ផ្តាច់ពីសេវាមន្ទីរពេទ្យនិងសេវាសំខាន់ៗផ្សេងទៀត និងការកាត់ផ្តាច់ពីសេវាអប់រំ គ្រោះមហន្តរាយទាំងនេះនឹងកាត់បន្ថយសមត្ថភាពរបស់សហគមន៍ក្នុងការឆ្លើយតបនឹងព្រឹត្តិការណ៍ស្រដៀងគ្នា ឬព្រឹត្តិការណ៍តូចតាចក្នុងរយៈពេលដ៏ខ្លីខាងមុខ។ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តក៏ប្រឈមនឹងភាពងាយរងគ្រោះរយៈពេលវែងផងដែរ។ ខ. ព្រឹត្តិការណ៍ទឹកជំនន់ធ្ងន់ធ្ងរអាចធ្វើឱ្យទ្រុឌទ្រោមរចនាសម្ព័ន្ធបន្ទាប់បន្សំនៃផ្លូវថ្នល់ និងបង្កជាការបាក់ដីនាពេលអនាគត ជាមួយនឹងការធ្លាក់ភ្លៀងកាន់តែតិច។ ដើម្បីគ្រប់គ្រងផលជះភ្លាមៗនៃគ្រោះមហន្តរាយលើហានិភ័យ និងភាពងាយរងគ្រោះទូទៅនៃប្រព័ន្ធនេះ ក្រុម PDNA ត្រូវតែអាចកំណត់ភាពលាយឡំគ្នានៃគ្រោះមហន្តរាយស្រដៀងៗគ្នាក្នុងតំបន់ផលប៉ះពាល់ យល់ពីសេដ្ឋកិច្ចសង្គមប្រជាសាស្ត្រក្នុងតំបន់ និងពិចារណាពីផលជះរបស់វាក្នុងការវាយតម្លៃរបស់ពួកគេ។

ក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ ចាំបាច់ត្រូវមានការវាយតម្លៃឡើងវិញលើផែនទីគ្រោះមហន្តរាយធំៗ ដើម្បីគូសផែនទីគ្រោះមហន្តរាយក្នុងតំបន់ ដែលពីមុនមកមិនត្រូវបានកំណត់ថាមានហានិភ័យ។

### ៦.៤ ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់នៃគ្រោះមហន្តរាយ

ខណៈដែលគោលបំណងចម្បងនៃការវាយតម្លៃតម្រូវការ ក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ (PDNA) សម្រាប់វិស័យផ្លូវថ្នល់ គឺការប៉ាន់ស្មានការខូចខាត និងការបាត់បង់ ក្រុមវាយតម្លៃវិស័យផ្លូវថ្នល់ក៏ចាំបាច់ត្រូវធ្វើការប៉ាន់ស្មានរហ័សលើផលប៉ះពាល់នៃគ្រោះមហន្តរាយ និងការបង្កាក់ការដឹកជញ្ជូនដែលកើតឡើងជាបន្តបន្ទាប់លើម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ច និងការអភិវឌ្ឍមនុស្សក្នុងប្រទេសផងដែរ។ ការវាយតម្លៃលម្អិតលើម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ចធ្វើឡើងដោយក្រុមការងារមួយផ្សេងទៀត ដែលផ្តោតសំខាន់លើកិច្ចការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់ជារួមនៃគ្រោះមហន្តរាយនៅគ្រប់វិស័យលើម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ច និងការអភិវឌ្ឍមនុស្សក្នុងប្រទេស។ ក្រុម PDNA វិស័យដឹកជញ្ជូន ត្រូវផ្តល់ព័ត៌មានចាំបាច់ដើម្បីឱ្យក្រុមវាយតម្លៃម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ចអាចប៉ាន់ស្មានផលប៉ះពាល់លើវិស័យផ្លូវថ្នល់បានយ៉ាងស្មុកស្មាញ។

ខណៈដែលវិស័យកសិកម្មទេសចរណ៍និងកម្មវិស័យជាម៉ាស៊ីនកំណើនសេដ្ឋកិច្ចទាំង ៣ របស់កម្ពុជាវិស័យដឹកជញ្ជូនដើរតួនាទីសំខាន់ក្នុងការទ្រទ្រង់ដំណើរការលូននៃវិស័យទាំង ៣ នេះ។ វិស័យកសិកម្មពឹងផ្អែកលើការដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកនិងផ្លូវសមុទ្រសម្រាប់ការនាំចេញ ចំណែកវិស័យទេសចរណ៍ពឹងផ្អែកលើការដឹកជញ្ជូនផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ និងការដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោក ហើយវិស័យកម្មវិស័យពឹងផ្អែកលើការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក និងផ្លូវទឹក ដើម្បីផ្គត់ផ្គង់សម្ភារដែលត្រូវការចាំបាច់និងនាំចេញផលិតផលសម្រេច។ វិស័យសំណង់ពឹងផ្អែកលើការដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹក និងផ្លូវគោកដើម្បីផ្គត់ផ្គង់សម្ភារ (ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី ២០១៩)។ ដូច្នេះ ការបង្កាក់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអាចបង្កផលប៉ះពាល់ដោយផ្ទាល់លើការរកបានប្រាក់ចំណូលពីវិស័យទាំងនេះ។ ក្រុម PDNA វិស័យផ្លូវថ្នល់ គួរវាយតម្លៃថាតើច្រករបៀង និងមជ្ឈមណ្ឌលសេដ្ឋកិច្ចសំខាន់ៗមួយចំនួន ដូចជា ច្រករបៀងឧស្សាហកម្ម ច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចភាគខាងត្បូង ច្រករបៀងតំបន់ឆ្នេរភាគខាងត្បូងរបស់ GMA និងមជ្ឈមណ្ឌលភស្តុភារកម្ពុជា ៤ (រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ២០១៥) រងផលប៉ះពាល់ពីការបំផ្លិចបំផ្លាញដោយសារគ្រោះមហន្តរាយ ឬទេ និងប៉ាន់ស្មានថិរវេលានៃការស្តារឡើងវិញ។

នៅពេលក្រុមវាយតម្លៃម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ចកំពុងធ្វើការវាយតម្លៃ ក្រុម PDNA វិស័យផ្លូវថ្នល់ ត្រូវដឹងពីធាតុផ្សំដែលត្រូវបានវាយតម្លៃ និងរួមចំណែកផ្តល់ធាតុចូលក្នុងវិស័យផ្លូវថ្នល់របស់ពួកគេដល់ផ្នែកនីមួយៗ។

ដើម្បីប៉ាន់ស្មានផលប៉ះពាល់សរុបដោយសារគ្រោះមហន្តរាយ ជាទូទៅមានការវាយតម្លៃសមាសភាគចំនួន ២ ៖

- ១. ផលប៉ះពាល់ផ្នែកម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ចផ្តោតលើសមិទ្ធកម្មក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយនៃសូចនាករសំខាន់ៗ ៣ ៖
  - ក. ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប (ផសស) ៖ ផលប៉ះពាល់លើផសសសំដៅលើផលផ្ទះអវិជ្ជមានជាបណ្តោះអាសន្ននៃការបាត់បង់ដោយសារគ្រោះមហន្តរាយ និងផលផ្ទះវិជ្ជមានលើការស្ថាបនា និងវិស័យផ្សេងទៀតលើដំណើរការសេដ្ឋកិច្ច។ ផលប៉ះពាល់នៃការខូចខាតលើការវិនិយោគសរុបត្រូវបានវាស់វែងក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំក្រោយមកទៀត នៅពេលចាប់ផ្តើមការស្តារឡើងវិញ ឬការជំនួសទ្រព្យសម្បត្តិ (អាស្រ័យលើសមត្ថភាពនៃវិស័យសំណង់ និងធនធានហិរញ្ញវត្ថុដែលមាន)។ គួរបញ្ចូលកម្លាំងពលកម្មដែលត្រូវការចាំបាច់សម្រាប់ការស្តារលទ្ធភាពពលកម្មវិស័យផ្លូវថ្នល់ក្នុងការវាយតម្លៃនេះ។
  - ខ. ជញ្ជីងទូទាត់ (BOP) ៖ ផលប៉ះពាល់លើជញ្ជីងទូទាត់ ពាក់ព័ន្ធនឹងការប៉ាន់ស្មានការកើនឡើង/ការថយចុះនៃការនាំចូល/ការនាំចេញដោយសារគ្រោះមហន្តរាយ ក៏ដូចជាការទូទាត់ការធានារ៉ាប់រងឡើងវិញ និងការបរិច្ចាគសម្រាប់ជំនួយសង្គ្រោះពីសហគមន៍អន្តរជាតិ។ ការវាយតម្លៃការខូចខាតក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន គួរមាន

ការបំបែកជាផ្នែកដើម្បីអាចប៉ាន់ស្មានតម្លៃធនធានសម្រាប់ការស្តារលទ្ធភាពពលកម្ម និងការស្ថាបនាឡើងវិញ ដែលត្រូវនាំចូលពីបរទេស (ដូចជា បរិក្ខារ គ្រឿងចក្រ សម្ភារសាងសង់ និងកម្លាំងពលកម្មជំនាញ) ព្រោះ មិនមានផលិតកម្មក្នុងស្រុក (GFDRR, 2014)។

គ. វិស័យសារពើពន្ធ ៖ ការវិភាគផលប៉ះពាល់នៃគ្រោះមហន្តរាយលើថវិកាវិស័យសាធារណៈ ត្រូវបានប៉ាន់ស្មាន ពាក់ព័ន្ធនឹងការកើនឡើងនៃចំណាយប្រតិបត្តិការ និងការថយចុះប្រាក់ចំណូល។ ឱ្យតែវិស័យសាធារណៈ កាន់កាប់ដោយផ្ទាល់លើសហគ្រាសតាមវិស័យ ប្រាកដជាមានការខាតបង់ថវិការបស់វិស័យសាធារណៈ។ ត្រូវកំណត់ច្បាស់ពីផលប៉ះពាល់នៃការខាតបង់លើថវិកាភូមិបាល ដូចជា ការកើនឡើងនៃចំណាយប្រតិបត្តិការ និងការថយចុះប្រាក់ចំណូលនៅពេលដែលរដ្ឋាភិបាលកាន់កាប់ដោយផ្ទាល់លើសហគ្រាសនិងសេវាដឹកជញ្ជូន។

២. ផលប៉ះពាល់លើមនុស្ស និងសង្គម សំដៅលើការបង្ការរបរចិញ្ចឹមជីវិតជាប្រក្រតី និងប្រាក់ចំណូល ក៏ដូចជាលទ្ធភាព ទទួលបានទំនិញ និងសេវាមូលដ្ឋាន ដែលបន្តលេចឡើងយូរអង្វែងក្រោយការស្ថាបនាផ្នែករូបវន្តឡើងវិញបាន ពេញលេញ។ ផលប៉ះពាល់លើមនុស្សត្រូវបានវាស់វែងដោយប្រើប្រាស់សូចនាករសុខុមាលភាពសង្គមនិងសុខុមាលភាព បុគ្គល ដូចជាការប្រែប្រួលស្ថានភាពរស់នៅ របរចិញ្ចឹមជីវិត និងឱកាសការងារ សន្តិសុខស្បៀង ការចូលរួមរបស់ ស្ត្រីក្នុងដំណើរការធ្វើសេចក្តីសម្រេចចិត្ត និងបរិយាបន្នសង្គម។ ក្រៅពីនេះ ក៏អាចមានការបាត់បង់ប្រាក់ចំណូល បុគ្គល និងប្រាក់ចំណូលគ្រួសារនិងការងារផងដែរ។ គួរមានការវាយតម្លៃផលជះនៃការបាត់បង់លទ្ធភាពទៅមក កន្លែងធ្វើការ (ដោយពិចារណាពីការងារដែលបាត់បង់) នៅក្នុងផ្នែកនេះ។ ក្រៅពីនេះ នៅពេលក្រុមវាយតម្លៃវិស័យ ដឹកជញ្ជូនបញ្ចប់ការប៉ាន់ស្មានការកើនឡើងនៃចំណាយលើការដឹកជញ្ជូន សម្រាប់គ្រួសារ និងបុគ្គល នៅពេលពួក គេប្រើប្រាស់មធ្យោបាយធ្វើដំណើរឯកជន (ដូចជា យានយន្តរបស់ពួកគេ) ត្រូវបង្ហាញចំណាយបន្ថែមទាំងនេះដល់ ក្រុមវាយតម្លៃ ដែលទទួលខុសត្រូវលើការវិភាគផលប៉ះពាល់ដោយសារគ្រោះមហន្តរាយលើការអភិវឌ្ឍមនុស្ស (GFDRR, 2014)។ គ្រោះមហន្តរាយដែលបានកើតឡើងក្នុងប្រទេសកម្ពុជាកន្លងមក បានបង្កផលប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរ លើតំបន់មួយនៅអំឡុងខែ កញ្ញា-តុលា ដោយកើតឡើងចំរុះប្រមូលផល ដែលធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដោយផ្ទាល់ លើរបរចិញ្ចឹមជីវិតរបស់ប្រជាជនភាគច្រើន ដែលពឹងផ្អែកលើប្រាក់ឈ្នួលប្រចាំថ្ងៃពីការងារក្រៅផ្លូវការដែលពាក់ព័ន្ធ នឹងកសិកម្ម។ ការខូចខាតក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនអាចធ្វើឱ្យស្ថានភាពនេះកាន់តែដុះដាប តាមរយៈការបិទខ្ទប់ផ្លូវ ចែកចាយ និងលទ្ធភាពទទួលបានសេវាសង្គមសំខាន់ៗ ដូចជា សុខភាព និងការអប់រំ។ មន្ត្រី PDNA វិស័យដឹក ជញ្ជូន ត្រូវកត់ត្រាពីសេវាសង្គម និងការងារក្រៅផ្លូវការដែលត្រូវបានបង្កាក់ដោយសារការខូចខាតផ្លូវថ្នល់ និងត្រូវ ចែករំលែកព័ត៌មានជាមួយក្រុមវិភាគផលប៉ះពាល់លើមនុស្ស។ ព័ត៌មានស្តីពីការបន្តឱកាសការងារ និងសេវាសំខាន់ ឡើងវិញតាមរយៈការស្តារផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញ ជាព័ត៌មានដ៏មានតម្លៃក្នុងការរៀបចំផែនការស្តារឡើងវិញសម្រាប់ក្រុម វាយតម្លៃផលប៉ះពាល់លើមនុស្ស (RGC, 2014)។

### ៦.៥ ការប៉ាន់ស្មានតម្លៃការស្តារឡើងវិញ និងស្ថាបនាឡើងវិញ

តម្រូវការហិរញ្ញវត្ថុ ឬភាពចាំបាច់ក្នុងការស្តារផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចឡើងវិញនៃវិស័យដឹកជញ្ជូន ត្រូវបានកំណត់ជាទំហំ ហិរញ្ញប្បទានដែលត្រូវការចាំបាច់ដើម្បីធានាថា សេវាវិលត្រឡប់ទៅរកប្រក្រតីភាពវិញ។ តម្រូវការស្តារការអភិវឌ្ឍមនុស្ស ឡើងវិញក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន ជាទំហំហិរញ្ញប្បទានដែលត្រូវការចាំបាច់សម្រាប់គ្រួសារនីមួយៗ ដែលរងផលប៉ះពាល់ក្នុង ដំណាក់កាលស្តារ និងស្ថាបនាឡើងវិញ ដើម្បីឱ្យពួកគេនៅតែមានលទ្ធភាពគ្រប់គ្រាន់ក្នុងការទទួលបានសេវាដឹកជញ្ជូន ដោយមិនធ្វើឱ្យមានការចំណាយបន្ថែមទៀតលើការរស់នៅ (GFDRR, 2014)។

មិនគួរពិចារណាពីការកើនឡើងនៃចំណាយដែលពាក់ព័ន្ធនឹងតម្រូវការទាំងពីរនេះ ក្នុងការខូចខាត និងការបាត់បង់ ផ្នែកវិស័យដឹកជញ្ជូនឡើយ ប៉ុន្តែត្រូវវាយតម្លៃ និងពិចារណាក្នុងការវាយតម្លៃដោយឡែកមួយដែលផ្តោតសំខាន់លើការ

វាយតម្លៃតម្រូវការស្ថានភាពធនធានមនុស្ស និងសេដ្ឋកិច្ចឡើងវិញ។ ទោះជាយ៉ាងណាក្រុម PDNA វិស័យដឹកជញ្ជូន ត្រូវផ្តល់ ធាតុចូលដល់ការកំណត់តម្រូវការដែលពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យដឹកជញ្ជូន ព្រោះពួកគេដឹងច្បាស់ពីផលប៉ះពាល់ដោយសារគ្រោះ មហន្តរាយ និងវិស័យផ្លូវថ្នល់។

ដោយពិចារណាពីគោលបំណងនៃការកសាងឡើងវិញឱ្យកាន់តែប្រសើរ ធាតុផ្សំសំខាន់ៗនៃតម្រូវការស្ថានភាពឡើងវិញ មានបង្ហាញក្នុងរូបភាពទី ៨ ខាងក្រោម ៖



រូបភាពទី ៨ ៖ ធាតុផ្សំទូទៅដែលត្រូវបានស្ថានសម្រាប់តម្រូវការស្ថានភាពឡើងវិញ

សម្រាប់ធាតុផ្សំនីមួយៗខាងលើ គួរមានការគ្រោងតម្រូវការស្ថានភាពឡើងវិញសម្រាប់រយៈពេលខ្លី (១-២ ឆ្នាំ) រយៈពេល មធ្យម (៥ ឆ្នាំ) និងរយៈពេលវែង (១០-២០ ឆ្នាំ)។ គួរពង្រីកចំណាយលើការខូចខាតប៉ុន្តែគួររួមបញ្ចូលចំណាយដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការកសាង ឡើងវិញឱ្យកាន់តែប្រសើរ។ ដូច្នេះ សម្រាប់ប្រភេទនីមួយៗទាំងនេះ ក្រុម PDNA វិស័យដឹកជញ្ជូនត្រូវកំណត់អ្វីជា “ការ កសាងឡើងវិញឱ្យកាន់តែប្រសើរ” និងផ្តល់ការប៉ាន់ស្មានចំណាយដែលត្រូវការចាំបាច់។ ខ. ការលើកកម្ពស់កំណត់ផ្លូវ មួយចំនួន និងការតម្លើងស៊ែនស៊ែរ និងប្រព័ន្ធគ្រួតពិនិត្យនៅតាមស្ថានដែលងាយរងគ្រោះបំផុត ការស្ថាបនាលទ្ធភាពពលកម្ម កំណត់ផ្លូវឱ្យមានគុណភាពកាន់តែល្អ ឬការបង្កើតក្រុមការងារដើម្បីវាយតម្លៃ និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពផែនទីគ្រោះមហន្តរាយ

សុទ្ធតែទាមទារការវិនិយោគមូលធន និងគួរត្រូវបានពិចារណាក្នុងតម្រូវការស្ថានភាពឡើងវិញ ទៅតាមការកំណត់ដោយ ក្រុម PDNA វិស័យដឹកជញ្ជូន។ ការប្រើប្រាស់ស្តង់ដារអន្តរជាតិសម្រាប់សមិទ្ធកម្មស្ថានភាពផ្លូវថ្នល់ ដូចជា IRI (សន្ទស្សន៍ អន្តរជាតិនៃភាពរាបរាមដុំថ្ម ដែលត្រូវប្រើប្រាស់សម្រាប់វាយតម្លៃគុណភាពកំណត់ផ្លូវ និងត្រូវបានប្រើប្រាស់ជាបន្តបន្ទាប់ ក្នុងកម្មវិធីជួសជុលថែទាំ និងគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់) (Arhin, Noel, & Ribbiso, 2015) និង PSR (ការវាយតម្លៃកម្រិតលទ្ធភាព ផ្តល់សេវាពេលវេលាបច្ចុប្បន្ន - ប្រព័ន្ធវាយតម្លៃកម្រិតដោយផ្អែកតាមការត្រួតពិនិត្យជាក់ស្តែងសម្រាប់ផ្លូវហាយវេ ដែលត្រូវ បានប្រើប្រាស់ជាចម្បងនៅសហរដ្ឋអាមេរិកសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងចិញ្ចឹមផ្លូវ) (FHWA, 2014) ហើយការដាក់បញ្ចូលផ្លូវ ហាយវេទាំងនោះទៅក្នុងការជួសជុលថែទាំផ្លូវថ្នល់ទូទៅ នឹងកាត់បន្ថយការខូចខាតប្រព័ន្ធនេះដោយសារគ្រោះមហន្តរាយ នាពេលអនាគត។

តាមរយៈការប៉ាន់ស្មានផលប៉ះពាល់នៃគ្រោះមហន្តរាយក្នុងប្រភេទនីមួយៗ ជំហានបន្ទាប់គឺការផ្តោតអាទិភាពលើតំបន់ និងទ្រព្យសម្បត្តិផ្សេងៗសម្រាប់ការស្ថានភាពឡើងវិញ។ នេះជាកត្តាសំខាន់ដោយយោងទៅតាមរបាំងថវិកា និងពេលវេលា និង រំលែចភាពចាំបាច់ក្នុងការផ្តោតអាទិភាព និងរៀបរយដាច់ដាច់ដោយនៃសកម្មភាពស្ថានភាពឡើងវិញ។ គេអាចប្រើប្រាស់អភិក្រម កំណត់អាទិភាពផ្សេងៗ ប៉ុន្តែផ្អែកសំខាន់ៗដែលត្រូវពិចារណាក្នុងពេលកំណត់អាទិភាពគម្រោងស្ថានភាពឡើងវិញគឺត្រូវធានា ថា ការស្ថានភាពឡើងវិញ និងការស្ថាបនាឡើងវិញការពារសហគមន៍ពីហានិភ័យគ្រោះមហន្តរាយនាពេលអនាគត ប៉ុន្តែខណៈ ដែលចំណាយបន្ថែម និងសមត្ថភាពក្នុងការកាត់បន្ថយហានិភ័យគ្រោះមហន្តរាយត្រូវបានដាក់បញ្ចូលទៅក្នុងថវិកាស្ថាន ភាពឡើងវិញ គួរបំពេញកិច្ចការនេះដោយមិនធ្វើឱ្យមានការកើនឡើងនៃថវិកាស្ថានភាពឡើងវិញដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហា/ឱនភាពក្នុង ការអភិវឌ្ឍរយៈពេលវែង (Khim, 2020)។

## ៦.៦ ការអភិវឌ្ឍយុទ្ធសាស្ត្រស្តារឡើងវិញ

ចាំបាច់ត្រូវសង្ខេបការវាយតម្លៃការខូចខាត និងការបាត់បង់ដែលបានធ្វើឡើងក្នុងដំណើរការ PDNA ទៅក្នុងយុទ្ធសាស្ត្រស្តារឡើងវិញ ដែលនឹងត្រូវបានបញ្ចូលទៅក្នុងក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញលម្អិតដែលផ្តល់ការណែនាំស្តីពីការអនុវត្តយុទ្ធសាស្ត្រនេះដោយជោគជ័យ។ យុទ្ធសាស្ត្រស្តារឡើងវិញ ដែលជាផ្នែកមួយនៃដំណើរការ PDNA គួរផ្តោតសំខាន់លើការកំណត់អាទិភាព រចនាសម្ព័ន្ធចំណាយ ភាគីពាក់ព័ន្ធសំខាន់ៗ និងការប៉ាន់ស្មានចំណាយនៃការស្ថាបនាឡើងវិញ ដោយផ្អែកលើការវាយតម្លៃក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយលើតំបន់ដែលរងផលប៉ះពាល់។ បន្ទាប់មក ក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយដែលស្ថិតក្រោមសេចក្តីណែនាំដោយឡែកមួយ នឹងប្រើប្រាស់យុទ្ធសាស្ត្រនេះ និងរួមបញ្ចូលព័ត៌មានស្តីពីគោលនយោបាយ និងការរៀបចំផ្នែកស្ថាប័ន យន្តការហិរញ្ញវត្ថុ ការពិនិត្យតាមដាន និងវាយតម្លៃប្រព័ន្ធស្តារឡើងវិញ។ យុទ្ធសាស្ត្រស្តារឡើងវិញគួរផ្សារភ្ជាប់លទ្ធផលពីការវាយតម្លៃ PDNA ទៅនឹងក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញ (GFDRR, 2013)។

ធាតុផ្សំសំខាន់ៗដែលត្រូវដាក់បញ្ចូលក្នុងការអភិវឌ្ឍយុទ្ធសាស្ត្រស្តារឡើងវិញរួមមាន ៖

- កំណត់រក និងរៀបរាប់ពីតម្រូវការស្តារឡើងវិញ និងតម្រូវការស្ថាបនាឡើងវិញសម្រាប់ធាតុផ្សំទាំង ៤ ដែលមានរៀបរាប់ក្នុងរូបភាពទី ៩ ៖ ការស្ថាបនាទ្រព្យសម្បត្តិបរិស្ថានឡើងវិញ ការស្តារលទ្ធភាពទទួលបានទំនិញ និងសេវា ការស្តារអភិបាលកិច្ច និងការធ្វើសេចក្តីសម្រេចចិត្ត និងការកាត់បន្ថយហានិភ័យ និងភាពងាយរងគ្រោះ។ ផ្នែកទី ១១ ក្របដណ្តប់លើដំណើរការលម្អិតនៃការកំណត់តម្រូវការស្តារឡើងវិញ។
- កំណត់ចក្ខុវិស័យរួម និងគោលការណ៍ណែនាំដែលដាក់ចេញដោយភាគីពាក់ព័ន្ធ
- កំណត់លទ្ធផលតាមវិស័យដែលចង់បាន ជាពិសេសតម្រូវការ និងអន្តរាគមន៍អាទិភាព ចំណាយលើការស្តារឡើងវិញ លទ្ធផលរំពឹងទុក និងលទ្ធផលចុងក្រោយ។
- បង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រទូលំទូលាយសម្រាប់ការអនុវត្តតាមវិស័យដោយពិចារណាពីមូលបទឆ្លងវិស័យ និងការសន្មត និងឧបសគ្គសំខាន់ៗក្នុងតំបន់នោះ និងផ្តោតលើការសម្របសម្រួល និងការគ្រប់គ្រងភាពជាដៃគូ និងការផ្សារភ្ជាប់យុទ្ធសាស្ត្រទៅនឹងផែនការអភិវឌ្ឍន៍។

សម្រាប់វិស័យផ្លូវថ្នល់ អភិក្រមនេះគួរអនុវត្តតាមការរៀបរាប់ក្នុងសៀវភៅមគ្គុទេសក៍ស្តីពី PDNA (ភាគ ១) ដែលធាតុផ្សំសំខាន់ៗផ្តោតលើគម្លាតរវាងការកំណត់តម្រូវការអាទិភាពនិងការកំណត់លទ្ធផលដែលចង់បានតាមរយៈការកំណត់អន្តរាគមន៍ដែលចាំបាច់ លទ្ធផលរំពឹងទុក និងចំណាយលើការស្តារឡើងវិញ។ ខ. តម្រូវការអាទិភាពនៃការស្តារលទ្ធភាពពលកម្មវិស័យដឹកជញ្ជូន ផ្តោតលើការសម្រេចបានការផ្តល់ចល័តភាព និងលទ្ធភាពទទួលបានទំនិញ សេវា និងការងារសម្រាប់សាធារណជន។ ក្នុងទិសដៅនេះ ប្រហែលជាចាំបាច់ត្រូវមានអន្តរាគមន៍ជាក់លាក់ ដូចជា សម្ភារផ្គត់ផ្គង់សម្រាប់ការស្ថាបនាផ្លូវឡើងវិញ កម្លាំងពលកម្ម ជម្រើសមធ្យោបាយធ្វើដំណើររបណ្តោះអាសន្ន។ល។ លទ្ធផលរំពឹងទុកនៃអន្តរាគមន៍ទាំងនេះមានដូចជាលទ្ធភាពរបស់អ្នកជំងឺក្នុងការធ្វើដំណើរទៅដល់មន្ទីរពេទ្យកសិករដែលអាចចែកចាយកសិផលរបស់ខ្លួនកុមារដែលអាចធ្វើដំណើរទៅដល់សាលារៀន។ល។ ចំណាយលើអន្តរាគមន៍នានាគឺចំណាយលើការស្តារឡើងវិញ ហើយការវិនិយោគធនធានយ៉ាងច្រើនលើដំណើរការស្តារឡើងវិញនេះនឹងនាំឱ្យសម្រេចលទ្ធផលដែលចង់បាន។

ផ្អែកលើវិស័យដែលរងផលប៉ះពាល់បំផុតដោយសារគ្រោះមហន្តរាយការផ្តោតអាទិភាពលើតម្រូវការដែលបានកំណត់គួរតែមានការប្រែប្រួល។ ខ. ប្រសិនបើគ្រោះមហន្តរាយបង្កផលប៉ះពាល់ភាគច្រើនលើវិស័យកសិកម្មដែលជាករណីទូទៅសម្រាប់គ្រោះមហន្តរាយជាច្រើនដែលបានកើតឡើងកន្លងមក ក្រុមវិស័យផ្លូវថ្នល់ត្រូវផ្តោតអាទិភាពលើកំណត់ផ្លូវដែលពាក់ព័ន្ធបំផុតនឹងវិស័យកសិកម្ម ដូចជាការចែកចាយ និងការធ្វើដំណើរទៅមកកន្លែងធ្វើការដោយកម្មករនិយោជិត។ ផ្ទុយទៅវិញប្រសិនបើវិស័យសំខាន់ដែលរងផលប៉ះពាល់ដោយសារគ្រោះមហន្តរាយគឺជាវិស័យកម្មន្តសាលនិងឧស្សាហកម្មផលិតក្រុមវិស័យផ្លូវថ្នល់ត្រូវផ្តោតអាទិភាពលើការស្តារផ្លូវដឹកជញ្ជូនទំនិញឡើងវិញ។ អ្វីដែលសំខាន់ គឺការផ្តោតអាទិភាពត្រូវប្រើប្រាស់ការវិភាគគម្លាតរវាងស្ថានភាពមុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ និងស្ថានភាពក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ។

គោលការណ៍ណែនាំដ៏សំខាន់មួយគឺត្រូវធានាថា កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងស្ដារឡើងវិញ និងស្ថាបនាឡើងវិញនឹងការពារសហគមន៍ពីហានិភ័យនាពេលអនាគត តាមរយៈការដាក់បញ្ចូលគំរូនៃការកសាងឡើងវិញឱ្យកាន់តែប្រសើរទៅក្នុងរបាំងថវិកា ដើម្បីកុំឱ្យមានការកើនឡើងនៃថវិកាស្ដារឡើងវិញ និងបង្កើតជាឱនភាពរយៈពេលវែង។ ការអនុវត្តដោយសន្សឹមៗនូវផែនការកសាងឡើងវិញឱ្យកាន់តែប្រសើរជាដំណោះស្រាយដែលមានប្រសិទ្ធភាពក្នុងការធានាស្ថិរភាពហិរញ្ញវត្ថុរយៈពេលវែង ក៏ដូចជាកាត់បន្ថយហានិភ័យគ្រោះមហន្តរាយនាពេលអនាគត។ ចំណុចនេះពាក់ព័ន្ធនឹងការរៀបចំផែនការអភិវឌ្ឍន៍វិស័យផ្លូវថ្នល់ដោយពិចារណាពីហានិភ័យនាពេលអនាគតតាមរយៈការដាក់បញ្ចូលធាតុផ្សំដែលមានភាពធន់ទៅក្នុងផែនការស្ដារឡើងវិញនាពេលអនាគត ប៉ុន្តែត្រូវអនុវត្តដោយសន្សឹមៗនៅតំបន់ផ្សេងៗ និងចំពោះទ្រព្យសម្បត្តិផ្សេងៗដោយផ្អែកតាមអាទិភាព និងការដាក់បញ្ចូលកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងកសាងភាពធន់មួយចំនួនទៅក្នុងផែនការប្រតិបត្តិការ និងការថែទាំជាប្រចាំ។

ការបែងចែកតម្រូវការស្ដារឡើងវិញ និងតម្រូវការស្ថាបនាឡើងវិញជាដំណាក់កាលរយៈពេលខ្លី រយៈពេលមធ្យម និងរយៈពេលវែង ការកំណត់អត្តសញ្ញាណភាគីពាក់ព័ន្ធដែលនឹងដឹកនាំសកម្មភាពនេះ និងការប៉ាន់ស្មានថវិកាសម្រាប់តម្រូវការនីមួយៗ នឹងជួយដល់ការអនុវត្តដំណើរការស្ដារឡើងវិញ។ តារាងទី ៦ បង្ហាញពីគំរូឯកសារដែលគេអាចប្រើប្រាស់សម្រាប់កំណត់អាទិភាពនៃការស្ថាបនាឡើងវិញ និងការស្ដារឡើងវិញ។

**តារាងទី ៦ ៖ គំរូឯកសារតម្រូវការស្ថាបនាឡើងវិញ និងស្ដារឡើងវិញ**

ខេត្ត/តំបន់	តម្រូវការរយៈពេលខ្លី	តម្រូវការរយៈពេលមធ្យម	តម្រូវការរយៈពេលវែង
តម្រូវការហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ៖ ការជួសជុល/កសាងឡើងវិញនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងទ្រព្យសម្បត្តិរូបវន្តដែលរងការខូចខាត ( ស្ដារឱ្យដល់កម្រិតមុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ ជាមួយនឹង BBB សម្រាប់ការស្ថាបនាឡើងវិញនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងទ្រព្យសម្បត្តិរូបវន្ត )			
តម្រូវការអភិបាលកិច្ច ៖ ភាពចាំបាច់នៃ BBB សម្រាប់អភិបាលកិច្ច និង DRM			
តម្រូវការគ្រប់គ្រងហានិភ័យ ៖ ការកាត់បន្ថយហានិភ័យ និងភាពងាយរងគ្រោះនៃគ្រោះមហន្តរាយនាពេលអនាគត			

ការរៀបចំការអនុវត្តយុទ្ធសាស្ត្រស្ដារឡើងវិញ គួររួមបញ្ចូលភាគីពាក់ព័ន្ធដែលត្រូវបានកំណត់អត្តសញ្ញាណក្នុងផ្នែក ៥.១ និងចាំបាច់ត្រូវបង្កើតប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងមួយសម្រាប់ការសម្របសម្រួលភាគីពាក់ព័ន្ធទាំងនេះ។ ចំណុចនេះរួមមានការបែងចែកការដឹកនាំអន្តរាគមន៍ផ្សេងៗក្នុងចំណោមភាគីពាក់ព័ន្ធផ្សេងៗការកំណត់ពេលរៀបចំកិច្ចប្រជុំជាច្រើនលើកច្រើនសម្រាប់ក្រុមភាគីពាក់ព័ន្ធ និងការបង្កើតសេវាពាក់ព័ន្ធ ដូចជា ការិយាល័យ។

ក្រៅពីនេះ ផែនការអនុវត្តត្រូវពិចារណាពីមូលបទឆ្លងវិស័យ ដែលសម្រាប់វិស័យផ្លូវថ្នល់នឹងរួមបញ្ចូលការបង្កាក់ការងារដោយសារកង្វះផ្លូវថ្នល់សម្រាប់ធ្វើដំណើរទៅមកកន្លែងធ្វើការ លទ្ធភាពទទួលបានសេវាសុខភាព និងអប់រំ ការបង្កាក់

ការផ្គត់ផ្គង់ទឹកក្នុងអំឡុងដំណើរការស្ថាបនាផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញនិងផលប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរលើលទ្ធភាពទទួលបានដោយផ្អែកតាម  
យេនឌ័រ អាយុ និងប្រាក់ចំណូល។

គួរអនុវត្តយុទ្ធសាស្ត្រស្តារឡើងវិញតាមរបៀបដែលបន្ស៊ីគ្នានឹងនិងពង្រឹងគោលដៅអភិវឌ្ឍន៍របស់កម្ពុជា។ ការពិនិត្យ  
ឡើងវិញលើការវាយតម្លៃវិស័យដឹកជញ្ជូន យុទ្ធសាស្ត្រនិងរបាយការណ៍ផែនទីបង្ហាញផ្លូវ (ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី២០១៩)  
ទន្ទឹមនឹងការព្រាងយុទ្ធសាស្ត្រស្តារឡើងវិញ និងផែនការអនុវត្តន៍នឹងជួយតម្រង់ទិសផែនការទាំងនេះឱ្យស្របនឹងគោលដៅ  
អភិវឌ្ឍន៍វិស័យផ្លូវថ្នល់ទាំងមូល។

ក្រៅពីនេះយុទ្ធសាស្ត្រសុវត្ថិភាពឡើងវិញគួរតែពិចារណាដល់ការរៀបចំការគ្រប់គ្រងដំណើរការប្រតិបត្តិការស្តារឡើងវិញ។ ការវាយតម្លៃលម្អិត និងត្រឹមត្រូវលើការខូចខាត និងការបាត់បង់ និងព័ត៌មានស្តីពីចំណាយលើការ  
ស្តារឡើងវិញ មានសារៈសំខាន់ណាស់ក្នុងការធានាមូលនិធិសម្រាប់កម្មវិធីស្តារឡើងវិញ។ ផែនការរៀបចំការគ្រប់គ្រងគួររួម  
បញ្ចូលកិច្ចពិភាក្សាតម្រូវ ឬសន្និសីទម្ចាស់ជំនួយដែលពាក់ព័ន្ធ ប្រសិនបើធនធានក្នុងប្រទេស ឬធនធានជាតិមិនគ្រប់គ្រាន់  
។ សន្និសីទដែលរៀបចំទុកជាមុន អាចសន្សំពេលវេលាបានច្រើននៅក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ ប្រសិនបើមានការ  
តម្រូវឱ្យរៀបចំសន្និសីទនេះឡើង។ សន្និសីទនេះគួរត្រូវបានរៀបចំឡើងដោយរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា រួមជាមួយនឹងក្រសួង  
សាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ និង គ.ជ.គ.ម។

គួរកត់សម្គាល់ថាគោលការណ៍ណែនាំនេះនិងការបញ្ចប់PDNAដោយជោគជ័យផ្អែកលើការសន្មតមួយចំនួនដូចជា  
ការចូលរួមយ៉ាងសកម្មរបស់ភាគីពាក់ព័ន្ធសំខាន់ៗ មិនមានភ័យវិបត្តិក្រោយពេលកើតមានគ្រោះមហន្តរាយ និងស្ថិរភាព  
គ្រប់គ្រាន់ក្នុងប្រព័ន្ធស្ថាប័នរបស់កម្ពុជា និងសមត្ថភាពផ្នែករដ្ឋបាលរបស់វិស័យផ្លូវថ្នល់ក្នុងការអនុវត្តដំណើរការ PDNA  
អន្តរទីភ្នាក់ងារ។ ចាំបាច់ត្រូវពិនិត្យឡើងវិញលើការសន្មតទាំងនេះ និងប្រសិនបើអាច ត្រូវបង្កើតអន្តរាគមន៍ដើម្បីពិចារណា  
ពីការងាកចេញពីទិសដៅដែលបានកំណត់។ ការសន្មតទាំងនេះ បូករួមនឹងកង្វះធនធានមនុស្ស និងធនធានហិរញ្ញវត្ថុដែល  
អាចកើតឡើង នឹងរឹតត្បិតការអនុវត្តយុទ្ធសាស្ត្រស្តារឡើងវិញដោយជោគជ័យ ឬទាន់ពេលវេលា។

ចំណុចចុងក្រោយគឺការវាយតម្លៃត្រូវឆ្លងកាត់ការផ្តល់សុពលភាពដោយក្រុមគោលដៅទូលំទូលាយក្រៅពីក្រុមPDNA។  
សម្រាប់ជាផ្នែកមួយនៃកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងសហការជាមួយក្រុម PDNA នៅក្នុងវិស័យផ្សេងទៀតទាំងអស់ គួរចែករំលែក  
PDNA សម្រាប់វិស័យដឹកជញ្ជូនជាមួយភាគីពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ ដើម្បីផ្តល់សុពលភាព និងកែសម្រួលទៅតាមភាពចាំបាច់។  
ភាគីពាក់ព័ន្ធរួមមានតំណាងមកពី គ.ជ.គ.ម និង គ.គ.ខ តំណាងវិស័យផ្លូវថ្នល់មកពីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន  
និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ក្រសួងពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀត និងអង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាលក្នុងមូលដ្ឋាន។



## ឯកសារពាក់ព័ន្ធ

Arhin, S. A., Noel, E. C., & Ribbiso, A. R. (2015). Acceptable International Roughness Index Thresholds based on Present Serviceability Rating. *Journal of Civil Engineering Research* .

Asian Development Bank. (2019). *CAMBODIA: TRANSPORT SECTOR ASSESSMENT, STRATEGY, AND ROAD MAP*. ADB.

FHWA. (2014). Policy and Governmental Affairs. Retrieved from Conditions and Performance Report. Chapter 3: [https://www.fhwa.dot.gov/policy/1999cpr/ch\\_03/cpg03\\_2.cfm](https://www.fhwa.dot.gov/policy/1999cpr/ch_03/cpg03_2.cfm)

GFDRR. (2013). *Post-Disaster Needs Assessments Guidelines Volume A*. GFDRR.

GFDRR. (2014). *PDNA Guidelines Volume B: Infrastructure Sector - Transport*. GFDRR.

Khim, P. (2020). *ADAPTATION OF POST DISASTER NEEDS ASSESSMENT (PDNA) GUIDELINES IN CAMBODIA*. UNDP (Working Document).

RGC. (2010). *Cambodia Post-Ketsana Disaster Needs Assessment* . Phnom Penh: GFDRR.

RGC. (2014). *Post-flood early recovery need assessment report*. Phnom Penh: UNDP.

Royal Government of Cambodia. (2015). *Cambodia Industrial Development Policy 2015 –2025*. Royal Government of Cambodia.

UNDP. (2022). *Cambodia Disaster Damage & Loss Information System (CamDi)*. Retrieved from Cambodia Disaster Damage & Loss Information System (CamDi): <http://camdi.កិ.ជំ.កិ.ថៃ.gov.kh/DesInventar/profiletab.jsp>





# ឧបសម្ព័ន្ធ

ឧបសម្ព័ន្ធនេះរួមបញ្ចូលឧទាហរណ៍បង្ហាញ និងគំរូឯកសារទិន្នន័យដើមគ្រា និងគំរូឯកសារសម្រាប់ការប្រមូលទិន្នន័យតាមមូលដ្ឋាន។

## ៨.១ ទិន្នន័យដើមគ្រា

ការប៉ាន់ស្មានចំណាយ ៖ ផ្លូវថ្នល់

តារាងទី ៧ ៖ ទិន្នន័យដើមគ្រា ៖ ការប៉ាន់ស្មានចំណាយលើផ្លូវថ្នល់

សណ្ឋានដី ប្រភេទផ្លូវថ្នល់	រាបស្មើ			រលាក់			ភ្នំ		
	ចំណាយលើ ការស្ថាបនា ឡើងវិញ ក្នុងមួយ គីឡូម៉ែត្រ	ចំណាយលើ ការជួសជុល សំខាន់ៗ ក្នុងមួយ គីឡូម៉ែត្រ	ចំណាយលើ ការជួសជុល តិចតួច ក្នុងមួយ គីឡូម៉ែត្រ	ចំណាយ លើ ការស្ថាបនា ឡើងវិញ ក្នុងមួយ គីឡូម៉ែត្រ	ចំណាយលើ ការជួសជុល សំខាន់ៗ ក្នុងមួយ គីឡូម៉ែត្រ	ចំណាយ លើការ ជួសជុល តិចតួច ក្នុងមួយ គីឡូម៉ែត្រ	ចំណាយលើ ការស្ថាបនា ឡើងវិញ ក្នុងមួយ គីឡូម៉ែត្រ	ចំណាយលើ ការជួសជុល សំខាន់ៗ ក្នុងមួយ គីឡូម៉ែត្រ	ចំណាយ លើការ ជួសជុល តិចតួច ក្នុងមួយ គីឡូម៉ែត្រ
ផ្លូវក្រាលកៅស៊ូ ឬបេតុង **	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
ផ្លូវក្រាលឡូត្រាស	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
ផ្លូវដី	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$

\* គួរបង្កើតតារាងស្រដៀងគ្នាសម្រាប់ចំណាយលើការស្ថាបនាឡើងវិញ។

\*\* អាចប៉ាន់ស្មានចំណាយលើម៉ូតូបន្ថែមទៀតនាពេលអនាគត ដោយបែងចែកតាមប្រភេទសម្ភារចាក់ក្រាល (បេតុងកៅស៊ូ។ល។) ប្រសិនបើមានទិន្នន័យសម្រាប់ការប៉ាន់ស្មានដូចគ្នា។

ថ្លៃឯកតា ៖ ខណៈដែលទិន្នន័យដើមគ្រាគួរមានការប៉ាន់ស្មានជាប់លាប់លើចំណាយទាំងនេះ ក្រុម PDNA ចាំបាច់ត្រូវពិនិត្យឡើងវិញ និងកែសម្រួលចំណាយទៅតាមរយៈពេលបង្អាក់។

ការប៉ាន់ស្មានចំណាយ ៖ ស្ពាន

តារាងទី ៨ ៖ ទិន្នន័យដើមគ្រា ៖ ការប៉ាន់ស្មានចំណាយលើស្ពាន

ប្រភេទស្ពាន	ចំណាយលើការស្ថាបនាស្ពានទាំងមូល ឡើងវិញ	ចំណាយលើការជួសជុល សំខាន់ៗ ក្នុងប្រវែងមួយម៉ែត្រ	ចំណាយលើការជួសជុលតិចតួច ក្នុងប្រវែងមួយម៉ែត្រ
ស្ពានខ្សែកាប	\$	\$	\$
ស្ពានធ្មឹម	\$	\$	\$
ស្ពានកោង	\$	\$	\$

ស្ថានគ្រោង	\$	\$	\$
ស្ថានចន្លោះខ្លាំង	\$	\$	\$

**ការប៉ាន់ស្មានចំណាយ ៖ លូ**

**តារាងទី ៩ ៖ ទិន្នន័យដើមគ្រា ៖ ការប៉ាន់ស្មានចំណាយលើលូ**

ប្រភេទលូបែងចែកតាមសម្ភារសាងសង់	ចំណាយលើការស្ថាបនាឡើងវិញ	ចំណាយលើការជួសជុលសំខាន់ៗ	ចំណាយលើការជួសជុលតិចតួច
លូអង្កាញ់កងក្រវ៉ាត់ដែក (CSP)	\$	\$	\$
លូកងធ្វើពីបេតុង	\$	\$	\$
លូប្រអប់ធ្វើពីបេតុង	\$	\$	\$

**ការប៉ាន់ស្មានចំណាយ ៖ ទ្រព្យសម្បត្តិសាធារណៈផ្សេងទៀតក្នុងវិស័យផ្លូវថ្នល់**

**តារាងទី ១០ ៖ ទិន្នន័យដើមគ្រា ៖ ការប៉ាន់ស្មានចំណាយលើទ្រព្យសម្បត្តិហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ផ្សេងទៀត**

បរិក្ខារ និងទ្រព្យសម្បត្តិ	ថ្លៃលទ្ធកម្មជាមធ្យមក្នុងមួយឯកតា (\$)	ថ្លៃជំនួសជាមធ្យមក្នុងមួយឯកតា (\$)	ថ្លៃជួសជុលជាមធ្យមក្នុងមួយឯកតា (\$)
<b>១.គ្រឿងចក្រ</b>			
១.១ ប៉ូលដូហ្ស័រ			
១.២ ម៉ាស៊ីនកៀរ (grader)			
១.៣ សាក់សរ			
១.៤ ឡានដឹកសម្ភារ			
១.៥ ផ្សេងៗ (សូមរៀបរាប់)			
<b>២.បរិក្ខារផ្សេងទៀត</b>			
២.១ ទំនាក់ទំនង			
២.២ កាមេរ៉ាសុវត្ថិភាព			
២.៣ ផ្សេងៗ (សូមរៀបរាប់)			
<b>៣.ទ្រព្យសម្បត្តិតាមដងផ្លូវ</b>			
៣.១ ស្លាកសញ្ញា			
៣.២ បង្គោលភ្លើង			
៣.៣ ផ្សេងៗ (សូមរៀបរាប់)			
<b>៤.យានយន្តឯកជន</b>			
៤.១ រថយន្ត			
៤.២ ម៉ូតូ			
៤.៣ កង់			
៤.៤ រថយន្តក្រុង			
៤.៥ តាក់ស៊ី			

៤.៦ រថយន្តដឹក			
៤.៧ យានយន្តផ្សេងទៀត			
<b>៥.ក្រុមហ៊ុនរថយន្តក្រុង</b>			
៥.១ រថយន្តក្រុង			
៥.២ ហ្គារ៉ាស			
៥.៣ បរិក្ខារ			
៥.៤ បេនរថយន្តក្រុង			
<b>៦.ក្រុមហ៊ុនតាក់ស៊ី</b>			
៦.១ តាក់ស៊ី			
៦.២ ហ្គារ៉ាស			
៦.៣ បរិក្ខារ			
<b>៧.ក្រុមហ៊ុនរ៉ឺម៉កកង់ប៊ី</b>			
៧.១ តុក-តុក			
៧.២ ហ្គារ៉ាស			
៧.៣ បរិក្ខារ			

**ទិន្នន័យស្តីពីស្ថានភាពដើមគ្រា និងការប្រើប្រាស់**

ក្នុងការប្រើប្រាស់ស្ថានភាពវិស័យផ្លូវថ្នល់មុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយដើម្បីកំណត់ទិន្នន័យដើមគ្រាសម្រាប់ការប្រៀបធៀបស្ថានភាពក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយគួរមានការវាយតម្លៃជាប្រចាំលើស្ថានភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធវិស័យផ្លូវថ្នល់សំខាន់ៗ (ដូចជា ការវាយតម្លៃស្ថានភាពផ្លូវថ្នល់រយៈពេល ៥ ឆ្នាំ ដោយបែងចែកស្ថានភាពជាប្រភេទដូចតទៅ ៖ ល្អ មធ្យម អន់ និង ទ្រុឌទ្រោម)។ គេអាចប្រើប្រាស់ការបែងចែកប្រភេទនេះដោយផ្អែកតាមគំរូនៃការគណនាក្នុងសន្ទស្សន៍នៃភាពដឹកជញ្ជូន (Arhin, Noel, & Ribbiso, 2015) ឬការយល់ឃើញរបស់បុគ្គលិកប្រមូលទិន្នន័យនៅពេលមិនមានទិន្នន័យ IRI។ ទិន្នន័យទាំងនេះ បូករួមនឹងឆ្នាំស្ថាបនា ការស្តារលទ្ធភាពពលកម្មសំខាន់ៗកាលពីកន្លងទៅ និងព័ត៌មានស្តីពីការប្រើប្រាស់ និងជួយដល់ការកំណត់ភាពងាយរងគ្រោះទូទៅរបស់ប្រព័ន្ធនេះ។ ព័ត៌មានទាំងនេះនឹងជួយដល់ការកំណត់អាទិភាពនៃការឆ្លើយតប និងកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងស្តារឡើងវិញ។ គេអាចទទួលបានព័ត៌មានរបស់អ្នកប្រើប្រាស់ពីការស្ទង់មតិការធ្វើដំណើរនាពេលថ្មីៗ ឬទិន្នន័យជំរឿន។

**តារាងទី ១១ ៖ ទិន្នន័យដើមគ្រា ៖ ស្ថានភាព និងការប្រើប្រាស់ផ្លូវ**

លេខផ្លូវ	ដើមផ្លូវ	ចុងផ្លូវ	ប្រវែង	ឆ្នាំស្ថាបនា	ឆ្នាំស្តារលទ្ធភាពពលកម្មចុងក្រោយ	ស្ថានភាព (នៅឆ្នាំ xxx)	អ្នកប្រើប្រាស់	
							មនុស្ស	យានយន្ត

ទិន្នន័យស្ថានភាពដើមគ្រាប្រហាក់ប្រហែលគ្នាសម្រាប់ស្ថាន និងលូសំខាន់ៗ ត្រូវបានបង្កើតឡើង និងអាចរកបានក្នុងសំណុំទិន្នន័យដើមគ្រាដែលចងក្រងដោយក្រុម UNDP ប្រចាំនៅកម្ពុជាក្រោមកិច្ចសហការជាមួយ គ.ជ.គ.ម។

## ៨.២ ការវាយតម្លៃការខូចខាត និងការបាត់បង់ ៖ គម្រោងកសាងសម្រាប់ការប្រមូលទិន្នន័យតាមមូលដ្ឋានផ្លូវថ្នល់

គេអាចប្រើប្រាស់លេខកូដស្រុក/លេខផ្លូវ សម្រាប់គូសផែនទីទិន្នន័យ អមជាមួយនឹងទិន្នន័យដើមគ្រា ព្រោះលេខទាំងនោះនឹងផ្តល់ការយល់ដឹងពីភូមិសាស្ត្រផែនដី (geospatial) ដែលមានការខូចខាត ហើយគេអាចប្រើប្រាស់ប្រភេទផ្លូវថ្នល់ ព័ត៌មានសណ្ឋានដី និងការប៉ាន់ស្មានពីផ្លូវរាង និងបរិមាណកំទេចកំទី ដើម្បីបញ្ចូលទិន្នន័យដើមគ្រាស្តីពីថ្លៃឯកតា ដើម្បីប៉ាន់ស្មានការខូចខាត និងការបាត់បង់។ ការបែងចែកប្រភេទនៃការខូចខាតជាការខូចខាតទាំងស្រុង ការខូចខាតមធ្យម និងការខូចខាតតិចតួច ផ្អែកលើការណែនាំដូចខាងក្រោម ៖

១. ការខូចខាតតិចតួច ៖ សំណើតិចតួចនៃផ្ទៃខាងលើផ្លូវត្រលុកតូចៗលើផ្ទៃផ្លូវការខូចខាតស្លាកសញ្ញា ៖ ត្រូវការការជួសជុលតិចតួច។
២. ការខូចខាតមធ្យម ៖ សឹកផ្ទៃខាងលើផ្លូវទាំងស្រុង ការខូចខាតស្រទាប់ដីខាងក្រោមដោយផ្នែក ៖ ត្រូវការការស្ថាបនាភាពពលកម្មឡើងវិញ។
៣. ការខូចខាតទាំងស្រុង ៖ ផ្លូវខូចខាតទាំងស្រុងរហូតដល់ដីស្រទាប់ក្រោម ៖ ត្រូវការការស្ថាបនាផ្លូវថ្មីទាំងស្រុង។ ផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្ត ៖ គំរូជីកសារទិន្នន័យតាមមូលដ្ឋានស្តីពីការខូចខាត និងការបាត់បង់

### តារាងទី ១២ ៖ ទិន្នន័យស្តីពីការខូចខាត និងការបាត់បង់ ៖ ផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្ត

លេខផ្លូវ*	ផ្លូវ (ក្រុង ក- ក្រុង ខ)	ប្រវែងផ្លូវដែលមានការខូចខាតទាំងស្រុង (គីឡូម៉ែត្រ)	ប្រវែងផ្លូវដែលមានការខូចខាតមធ្យម (គីឡូម៉ែត្រ)	ប្រវែងផ្លូវដែលមានការខូចខាតតិចតួច (គីឡូម៉ែត្រ)	ការប៉ាន់ស្មានប្រវែងផ្លូវរាង (គីឡូម៉ែត្រ)	ការប៉ាន់ស្មានបរិមាណកំទេចកំទី (ម៉ែត្រគូប)	ប្រភេទផ្លូវ (ក្រាលកៅស៊ូ ឬបេតុង/ក្រាលគ្រួស/ដី)	សណ្ឋានដី (រាបស្មើ/រលាក់/ភ្នំ)
-----------	--------------------------	--	--	---	--	--	---	-------------------------------

\* លេខផ្លូវនឹងកំណត់ថាតើផ្លូវនោះជាផ្លូវជាតិ ឬផ្លូវខេត្ត ព្រោះផ្លូវជាតិមានលេខ ១ ឬ ២ ខ្នង ឯផ្លូវខេត្តមានលេខ ៣-៤ ខ្នង។

### ផ្លូវជនបទ ៖ គម្រោងកសាងទិន្នន័យតាមមូលដ្ឋានស្តីពីការខូចខាត និងការបាត់បង់

ដោយសារតែផ្លូវជនបទមិនត្រូវបានកំណត់សន្ទស្សន៍ដូចផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្ត គេអាចប្រមូលទិន្នន័យសរុបសម្រាប់ផ្លូវជនបទដោយផ្អែកលើលេខកូដស្រុករបស់ផ្លូវទាំងនោះ។ ជំនួសឱ្យការកំណត់អត្តសញ្ញាណផ្លូវ ទិន្នន័យជំនួយគឺឈ្មោះភូមិដែលរងផលប៉ះពាល់ដោយសារការខូចខាតផ្លូវថ្នល់។ តារាងខាងក្រោមគម្រោងកសាងដែលត្រូវប្រើប្រាស់សម្រាប់ការប្រមូលទិន្នន័យស្តីពីការខូចខាត និងការបាត់បង់សម្រាប់ផ្លូវជនបទ។

### តារាងទី ១៣ ៖ ទិន្នន័យស្តីពីការខូចខាត និងការបាត់បង់ ៖ ផ្លូវជនបទ

លេខកូដស្រុក	ភូមិដែលរងផលប៉ះពាល់	ឈ្មោះផ្លូវ	ប្រវែងផ្លូវដែលមានការខូចខាតទាំងស្រុង (គីឡូម៉ែត្រ)	ប្រវែងផ្លូវដែលមានការខូចខាតមធ្យម (គីឡូម៉ែត្រ)	ប្រវែងផ្លូវដែលមានការខូចខាតតិចតួច (គីឡូម៉ែត្រ)	ការប៉ាន់ស្មានប្រវែងផ្លូវរាង (គីឡូម៉ែត្រ)	ការប៉ាន់ស្មានបរិមាណកំទេចកំទី (ម៉ែត្រគូប)	ប្រភេទផ្លូវ (ចាក់ក្រាល/ក្រាលគ្រួស/ដី)	សណ្ឋានដី (រាបស្មើ/រលាក់/ភ្នំ)
-------------	--------------------	------------	--	--	---	--	--	---------------------------------------	-------------------------------

**ស្ថាន និងលូ ៖ គម្រោងកសាងទិន្នន័យតាមមូលដ្ឋានស្តីពីការខូចខាត និងការបាត់បង់**

ប្រសិនបើមានការកំណត់សន្ទស្សន៍សន្និធិស្ថានសម្រាប់ផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្ត គេអាចបែងចែកប្រភេទនៃការខូចខាត ជាការខូចខាតទាំងស្រុង ជាករណីដែលត្រូវស្ថាបនាស្ថានទាំងមូលឡើងវិញ ឬការខូចខាតដោយផ្នែក ជាករណីដែលនឹង មានការវាស់វែងប្រវែងនៃការខូចខាត។

ប្រសិនបើទិន្នន័យដើមគ្រាមិនមានសន្ទស្សន៍ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងស្ថាន គួរមានសូចនាករកំណត់មួយឬក្រុមនឹងលេខផ្លូវ។

**តារាងទី ១៤ ៖ ទិន្នន័យស្តីពីការខូចខាត និងការបាត់បង់ ៖ ស្ថាន**

លេខផ្លូវ	ផ្លូវ	លេខស្ថាន/សូចនាករកំណត់	ប្រភេទនៃការខូចខាត	ប្រវែងដែលរងការខូចខាត* (គីឡូម៉ែត្រ)
៧៨	ក្រុង ក-ក្រុង ខ	៣	ការខូចខាតតិចតួច	០,៥
៧៩	ក្រុង ខ-ក្រុង គ	៧	ការខូចខាតទាំងស្រុង	
៧៣	ក្រុង ក-ក្រុង ខ	ទីតាំងសម្គាល់/ស្ទឹងទន្លេ	ការខូចខាតទាំងស្រុង	

សម្រាប់លូ ការរាប់ចំនួនលូទៅតាមប្រភេទនៃការខូចខាតទាំងស្រុង និងការខូចខាតដោយផ្នែកក្នុងផ្លូវ ១ ខ្សែ គឺគ្រប់គ្រាន់ សម្រាប់ការគណនាទិន្នន័យស្តីពីការខូចខាត។ គេអាចប្រើប្រាស់តារាងខាងក្រោមដើម្បីប្រមូលទិន្នន័យស្តីពីការខូចខាត។

**តារាងទី ១៥ ៖ ទិន្នន័យស្តីពីការខូចខាត និងការបាត់បង់ ៖ លូ**

លេខផ្លូវ	ផ្លូវ	ចំនួនលូដែលរងការខូចខាតដោយផ្នែក			ចំនួនលូដែលរងការខូចខាតទាំងស្រុង		
		លូដេក	លូបេតុង	លូជ័រ	លូដេក	លូបេតុង	លូជ័រ
៧៣	ក្រុង ក-ក្រុង ខ	៣	១	០	៣	២	៤

**ទ្រព្យសម្បត្តិ និងបរិក្ខារបន្ថែមទៀត ៖ គម្រោងកសាងទិន្នន័យតាមមូលដ្ឋានស្តីពីការខូចខាត និងការបាត់បង់**

សម្រាប់ទ្រព្យសម្បត្តិ និងបរិក្ខារបន្ថែមទៀត គួរប្រើប្រាស់ចំនួនឯកតាដែលរងការខូចខាតទាំងស្រុង (ត្រូវជំនួសថ្មី) និងការខូចខាតដោយផ្នែក (ត្រូវជួសជុល) សម្រាប់ខេត្តនីមួយៗ។ គេអាចប្រើប្រាស់តារាងខាងក្រោមសម្រាប់ការចុះប្រមូល ទិន្នន័យស្តីពីការខូចខាតនៅតាមខេត្តនីមួយៗ។

**តារាងទី ១៦ ៖ ទិន្នន័យស្តីពីការខូចខាត និងការបាត់បង់ ៖ ទ្រព្យសម្បត្តិហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវចូលផ្សេងទៀត**

លេខ និងឈ្មោះខេត្ត ៖ ខេត្ត ក (ខេត្តលេខ ១)	ចំនួនឯកតាដែលរងការខូចខាតទាំងស្រុង	ចំនួនឯកតាដែលរងការខូចខាតដោយផ្នែក
<b>១. គ្រឿងចក្រ</b>		
១.១ ប៉ូលដូហ្ស័រ		
១.២ ម៉ាស៊ីនកៀរ (grader)		
១.៣ សាក់ស័រ		
១.៤ ឡានដឹកសម្ភារ		
១.៥ ផ្សេងៗ (សូមរៀបរាប់)		
<b>២. បរិក្ខារផ្សេងទៀត</b>		
២.១ ទំនាក់ទំនង		
២.២ កាមេរ៉ាសុវត្ថិភាព		
២.៣ ផ្សេងៗ (សូមរៀបរាប់)		
<b>៣. ទ្រព្យសម្បត្តិតាមដងផ្លូវ</b>		

៣.១ ស្លាកសញ្ញា		
៣.២ បង្គោលភ្លើង		
៣.៣ ផ្សេងៗ (សូមរៀបរាប់)		
<b>៤.យានយន្តឯកជន</b>		
៤.១ រថយន្ត		
៤.២ ម៉ូតូ		
៤.៣ កង់		
៤.៤ រថយន្តក្រុង		
៤.៥ តាក់ស៊ី		
៤.៦ រថយន្តដឹក		
៤.៧ យានយន្តផ្សេងទៀត		
<b>៥.ក្រុមហ៊ុនរថយន្តក្រុង</b>		
៥.១ រថយន្តក្រុង		
៥.២ ប្តារាស		
៥.៣ បរិក្ខារ		
៥.៤ បេនរថយន្តក្រុង		
<b>៦.ក្រុមហ៊ុនតាក់ស៊ី</b>		
៦.១ តាក់ស៊ី		
៦.២ ប្តារាស		
៦.៣ បរិក្ខារ		
<b>៧.ក្រុមហ៊ុនរ៉ឺម៉កកង់ប៊ី</b>		
៧.១ តុក-តុក		
៧.២ ប្តារាស		
៧.៣ បរិក្ខារ		



---

# មូលនិធិនយោបាយដើម្បីការស្តារឡើងវិញនៃសហគមន៍កម្ពុជា សម្រាប់ការស្តារឡើងវិញនៃសហគមន៍

# មូលនិធិនយោបាយដើមគ្រាស្តីពីវិស័យដឹកជញ្ជូននៅកម្ពុជា សម្រាប់ ការស្តារផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញ

(ក) ការពិពណ៌នាអំពីព័ត៌មានផ្តល់ឱ្យ និងភាពស៊ីគ្នាសូចនាករ និងស្តង់ដារ PDNA៖

## ក.១. អំពីសំណុំទិន្នន័យដើមគ្រា

សំណុំទិន្នន័យដើមគ្រាមុនគ្រោះមហន្តរាយ និងទម្រង់គំរូសម្រាប់វិស័យផ្លូវថ្នល់ត្រូវបានរៀបចំកែសម្រួលឱ្យ ស្របតាមបរិបទរបស់កម្ពុជា។ សំណុំទិន្នន័យពេញលេញត្រូវបានប្រមូល និងបញ្ជូលទៅក្នុងទម្រង់គំរូសម្រាប់បំពេញ សំណុំទិន្នន័យដើមគ្រា។ សំណុំទិន្នន័យដើមគ្រាមានប្រយោជន៍ សម្រាប់រៀបចំការស្តារវិស័យផ្លូវថ្នល់ ក្រោយពេល គ្រោះមហន្តរាយអ្វីមួយកើតមានឡើង ដូចជា គ្រោះទឹកជំនន់ជាដើម។ សំណុំទិន្នន័យនេះត្រូវបានបែងចែកជា ៩ តារាង៖

- តារាងទី ១ - បណ្តាញផ្លូវថ្នល់សរុបនៅកម្ពុជា៖ ប្រភេទផ្លូវថ្នល់ (ផ្លូវជាតិ ផ្លូវខេត្ត និងផ្លូវជនបទ) ប្រវែងផ្លូវសរុប បែងចែកតាមប្រភេទនីមួយៗ ចំនួនខ្សែផ្លូវ និងប្រវែងផ្លូវ ចំនួនស្ថាន និងភាគរយនៃបណ្តាញផ្លូវថ្នល់សរុប ភាគរយ ផ្លូវថ្នល់ដែលក្រាលកៅស៊ូ។
- តារាងទី ២ - ផ្លូវជាតិនៅកម្ពុជា៖ ផ្លូវជាតិ ១ ខ្ទង់ ផ្លូវជាតិ ២ ខ្ទង់ ប្រវែងផ្លូវជាតិនីមួយៗ ចំណុចចាប់ផ្តើម និងចំណុច បញ្ចប់។
- តារាងទី ៣ - ផ្លូវខេត្តនៅកម្ពុជា៖ ឈ្មោះផ្លូវខេត្តបែងចែកតាមខេត្ត ផ្លូវជាតិដែលភ្ជាប់ជាមួយ ផ្លូវខេត្តដែលភ្ជាប់ ជាមួយ ខេត្តឆ្លងកាត់ ប្រវែងផ្លូវដែលឆ្លងកាត់ខេត្ត (គិតជាគីឡូម៉ែត្រ) ប្រវែងផ្លូវដែលក្រាលកៅស៊ូ និងប្រវែងផ្លូវ ដែលមិនមានក្រាលកៅស៊ូ (គិតជាគីឡូម៉ែត្រ) និងភាគរយនៃផ្លូវដែលមិនក្រាលកៅស៊ូ។
- តំណភ្ជាប់ទៅកាន់ផែនទីលម្អិតដែលបង្ហាញពីផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្តនៅកម្ពុជា៖ <https://drive.google.com/file/d/1PIqOfNPxA6WG0F-TtByXUjC-jrSO2nZC/view?usp=sharing>
- តារាងទី ៤ - បណ្តាញផ្លូវជនបទទូទាំងស្រុកនៅកម្ពុជា៖ ប្រវែងផ្លូវជនបទ (RR) បែងចែកតាមស្រុក ប្រវែងផ្លូវ ជនបទសរុបបែងចែកតាមស្រុក ប្រវែងផ្លូវដែលក្រាលកៅស៊ូ និងប្រវែងផ្លូវមិនក្រាលកៅស៊ូ និងភាគរយនៃផ្លូវដែល មិនក្រាលកៅស៊ូ។
- តំណភ្ជាប់ទៅកាន់បញ្ជីសារពើភណ្ឌលម្អិតនៃផ្លូវជនបទនៅតាមបណ្តាខេត្តនានា។ បញ្ជីសារពើភណ្ឌផ្លូវជនបទមាន ព័ត៌មានលម្អិតបន្ថែមទៀតអំពីបណ្តាញផ្លូវថ្នល់នីមួយៗ ដូចជាពេលដែលផ្លូវនេះត្រូវបានសាងសង់ ពេលដែល ផ្លូវនេះត្រូវបានជួសជុល និងស្ថានភាពរបស់ផ្លូវ ដូចជា ក្រាលកៅស៊ូ និងមិនក្រាលកៅស៊ូជាដើម៖ [https://drive.google.com/drive/folders/1NbnuhBuNSeC1z7xwF8nO5-yOb8G5F\\_EX?usp=sharing](https://drive.google.com/drive/folders/1NbnuhBuNSeC1z7xwF8nO5-yOb8G5F_EX?usp=sharing) .
- តារាងទី ៥ - ប្រវែងផ្លូវជនបទដែលកំពុងគ្រោងជួសជុល សាងសង់ថ្មី និងស្តារនីតិសម្បទាឡើងវិញ។
- តារាងទី ៦ - ផ្លូវខេត្តសំខាន់ៗ និងស្ថានដែលបានសាងសង់ (២០២០ និង ២០២១)៖ តារាងនេះផ្តល់ព័ត៌មាន អំពីការជួសជុលផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្តនៅក្នុងឆ្នាំ ២០២០ និង ២០២១ បន្ទាប់ពីគ្រោះទឹកជំនន់ធ្ងន់ធ្ងរកើតមានឡើង កាលពីឆ្នាំ ២០២០ ដោយប្រើប្រាស់ថវិកាជាតិជំពូក ៦១ (ថវិកាសម្រាប់ថែទាំផ្លូវ) និងថវិកាជំពូក ២១ (ថវិកា សម្រាប់វិនិយោគ/កែលម្អ)។
- តារាងទី ៧ - ថវិកាជំពូក ២១ (មូលនិធិវិនិយោគដែលប្រើប្រាស់សម្រាប់ជួសជុលផ្លូវជនបទ ដែលខូចខាតដោយ សារទឹកជំនន់ឆ្នាំ ២០២០)៖ តារាងនេះផ្តល់ព័ត៌មានអំពីផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្តដែលត្រូវបានជួសជុលកាលពីឆ្នាំ ២០២០ក្រោយទទួលរងការខូចខាតដោយសារទឹកជំនន់ធ្ងន់ធ្ងរកាលពីឆ្នាំ២០២០ដោយប្រើប្រាស់ថវិកាជាតិជំពូក ២១ (ថវិកាវិនិយោគ/ថវិកាសម្រាប់កែលម្អ)។



- តារាងទី ៨ - ទីតាំងសម្ភារ និងអាគារសាធារណៈដទៃទៀត នៅតាមមន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូនខេត្ត( ២០២១)។ ឈ្មោះខេត្ត ចំនួនទីតាំងសម្ភារ និងសម្ភារដែលមាន និងតំណភ្ជាប់ទៅកាន់ផែនទីដែលបង្ហាញពីទីតាំងរបស់សម្ភារ។
- តារាងទី ៩ - គ្រោងចក្រប្រើប្រាស់សម្រាប់ការងារជួសជុល/សាងសង់ផ្លូវដែលស្ថិតនៅតាមមន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូនខេត្ត (២០២១)។
- តារាងទី ១០ - ប្រភពទិន្នន័យស្តីពីបញ្ជីសារពើភណ្ឌនៃវិស័យធម្មនាគមន៍ដែលរងផលប៉ះពាល់ដោយសារគ្រោះមហន្តរាយ៖ ប្រភេទទិន្នន័យដើមគ្រា ទិន្នន័យដែលមាននៅក្នុងខេត្ត រាជធានីទាំង ២៥ និងប្រភពទិន្នន័យជាក់លាក់ ( ទីតាំងដែលគេអាចរកទិន្នន័យបាន )។

ទិន្នន័យផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្ត គ្រឿងចក្រ និងចំណាយសម្រាប់ការជួសជុលផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្តដែលរងការខូចខាតដោយសារគ្រោះទឹកជំនន់កាលពីឆ្នាំ ២០២០ មានប្រភពពីក្រសួងសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន (MPWT, 2020), ដោយឡែកទិន្នន័យផ្លូវជនបទមានប្រភពពីក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ (MRD, 2020)។

### ក.២. ក្រសួងដែលទទួលខុសត្រូវលើសំណុំទិន្នន័យដើមគ្រា

- កន្លែងរក្សាទុកប្រព័ន្ធទិន្នន័យដើមគ្រោះ៖ ប្រព័ន្ធទិន្នន័យនេះត្រូវបានថែរក្សា និងបានធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពជាប់ជាប្រចាំដោយនាយកដ្ឋានស្រាវជ្រាវ និងផែនការនៃគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ (NCDM)។ គណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ គឺជាគណៈកម្មាធិការទទួលបន្ទុកសម្របសម្រួលគ្រប់វិស័យទាំងអស់រាប់បញ្ចូលទាំងវិស័យផ្លូវថ្នល់ដែលស្ថិតក្រោមការទទួលខុសត្រូវរបស់ក្រសួងជំនាញទាំងពីរនេះផងដែរ។
- ស្ថាប័នដែលរួចចំណែកផ្តល់ទិន្នន័យ៖ មានក្រសួងជំនាញសំខាន់ៗចំនួន ២ ដែលទទួលខុសត្រូវផ្តល់ទិន្នន័យបច្ចុប្បន្នភាពជូនគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ ដើម្បីធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពសំណុំទិន្នន័យឱ្យដល់កំណែចុងក្រោយ។ ក្រសួងជំនាញសំខាន់ៗទាំងពីរ រួមមាន៖ (១) ក្រសួងសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ។
  - នាយកដ្ឋានស្រាវជ្រាវ និងផែនការនៃគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ ទទួលខុសត្រូវសម្របសម្រួលប្រមូលទិន្នន័យបច្ចុប្បន្នភាពពី ក្រសួងសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន និង ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ។
  - នាយកដ្ឋានផ្លូវថ្នល់នៃក្រសួងសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន ទទួលខុសត្រូវផ្តល់ទិន្នន័យពាក់ព័ន្ធនឹងផ្លូវជាតិ ផ្លូវខេត្ត និងផ្លូវក្នុងតំបន់ប្រជុំជន។ ទិន្នន័យដែលត្រូវផ្តល់ដោយនាយកដ្ឋាននេះ ត្រូវបានរៀបរាប់បង្ហាញនៅក្នុងតារាងទី ១, តារាងទី ២, តារាងទី ៣, តារាងទី ៦, តារាងទី ៨ និង តារាងទី ៩។
  - នាយកដ្ឋានផ្លូវជនបទនៃក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ទទួលខុសត្រូវផ្តល់ទិន្នន័យពាក់ព័ន្ធនឹងផ្លូវជនបទ។ ទិន្នន័យដែលត្រូវផ្តល់មានរៀបរាប់បង្ហាញនៅក្នុងតារាងទី ៤, តារាងទី ៥ និងតារាងទី ៧។
- កាលវិភាគសម្រាប់ធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពសំណុំទិន្នន័យ៖ នៅដើមឆ្នាំសារពើពន្ធ ពេលគឺនៅក្នុងខែមករាគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ ធ្វើលិខិតជូនក្រសួងសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទដើម្បីស្នើសុំទិន្នន័យបច្ចុប្បន្នភាពចុងក្រោយសម្រាប់សំណុំទិន្នន័យដើមគ្រោះ។
- ការចូលមើលសំណុំទិន្នន័យដើមគ្រោះ៖ អ្នកប្រើប្រាស់ទិន្នន័យដែលត្រូវការសំណុំទិន្នន័យដើមគ្រោះ ត្រូវទាក់ទងទៅកាន់នាយកដ្ឋានស្រាវជ្រាវ និងផែនការនៃគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ ដើម្បីចូលមើលសំណុំទិន្នន័យ ដោយត្រូវលើកឡើងពីគោលបំណងដែលចង់យកសំណុំទិន្នន័យនេះទៅប្រើប្រាស់។

**(ខ) ការវាយតម្លៃលើតម្រូវការ និងកង្វះទិន្នន័យរួមនឹងបញ្ហានានាដែលធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់ភាពអាចរកបាន គុណភាព និងភាពពេញលេញនៃទិន្នន័យ៖**

ដោយហេតុថាក្រសួងសាធារណៈការ និងដីឯកជន មិនទាន់មានប្រព័ន្ធបញ្ជីសារពើភណ្ឌផ្លូវថ្នល់ ដើម្បីកត់ត្រាព័ត៌មានឱ្យបានពេញលេញអំពីផ្លូវជាតិ ផ្លូវខេត្ត និងផ្លូវក្នុងទីប្រជុំជន។ បច្ចុប្បន្ននេះនៅមិនទាន់មានទិន្នន័យផ្លូវដែលត្រូវបានជួសជុល កែលម្អ និងសាងសង់នៅក្នុងឆ្នាំចុងក្រោយ។ កំណត់ត្រាចំនួនយានជំនិះ ដែលប្រើប្រាស់ខ្សែផ្លូវនីមួយៗ ក៏មិនមានដែរ។

ដើម្បីឱ្យសំណុំទិន្នន័យដើមគ្រានៅតែបន្តមានប្រយោជន៍ គណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ គួររក្សានិងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពព័ត៌មានអំពីហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ជារៀងរាល់ឆ្នាំ។ ការប្តេជ្ញាចិត្តរបស់គណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ ក្នុងការប្រមូល និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពសំណុំទិន្នន័យ និងការប្តេជ្ញាចិត្តរបស់ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ និងក្រសួងសាធារណៈការ និងដីឯកជន ក្នុងការផ្តល់ទិន្នន័យបច្ចុប្បន្នភាព គឺមានសារៈសំខាន់សម្រាប់សំណុំទិន្នន័យដើមគ្រា។

**(គ) អនុសាសន៍អំពីការធ្វើសមាហរណកម្ម/ធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពយន្តការប្រមូលទិន្នន័យ ស្របតាមលក្ខខណ្ឌនៃ PDNA រួមនឹងការរៀបចំទម្រង់គំរូ និងឧបករណ៍សមស្របសម្រាប់ការប្រមូលទិន្នន័យ។**

ទិន្នន័យដើមគ្រាមុនគ្រោះមហន្តរាយដែលអាចរកបានទាន់ពេលវេលា និងអាចជឿទុកចិត្តបានមានសារៈសំខាន់សម្រាប់ការធ្វើ PDNAs និងរៀបចំយុទ្ធសាស្ត្រស្តារឡើងវិញឱ្យបានសមស្រប។

ខណៈដែលគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ បំពេញតួនាទីដឹកនាំ ការងារប្រមូល និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពសំណុំទិន្នន័យដើមគ្រានៃវិស័យផ្លូវថ្នល់ជារៀងរាល់ឆ្នាំ ក្រសួងជំនាញ ពោលគឺក្រសួងសាធារណៈការ និងដីឯកជន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ គឺជាប្រភពទិន្នន័យ។ ដូច្នេះ ដើម្បីធានាគុណភាពនៃទិន្នន័យដើមគ្រា ជាការសំខាន់ណាស់ដែលគេត្រូវបង្កើតប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងទិន្នន័យមួយ សម្រាប់រៀបចំបញ្ជីសារពើភណ្ឌហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ផ្លូវថ្នល់នៅកម្រិតក្រសួង។

ដើម្បីអនុវត្តការងារនេះឱ្យមានប្រសិទ្ធភាព មានការលើកឡើងនូវអនុសាសន៍ដូចខាងក្រោម៖

- ការកសាងសមត្ថភាពនៅថ្នាក់ក្រសួង-គណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ គួរធ្វើការជាមួយនិងក្រសួងសាធារណៈការ និងដីឯកជន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ដើម្បីបណ្តុះបណ្តាលថ្នាក់ដឹកនាំក្នុងក្រសួង ព្រមទាំងមន្ត្រីនៅថ្នាក់ខេត្ត និងថ្នាក់ឃុំរបស់ខ្លួន អំពីរបៀបប្រមូល និងកត់ត្រាបញ្ជីសារពើភណ្ឌហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ឱ្យបានទៀងទាត់។ ការបណ្តុះបណ្តាលនេះ គួរផ្តោតលើប្រធានបទការពិនិត្យលើទម្រង់គំរូសម្រាប់បំពេញទិន្នន័យដើមគ្រា របៀបប្រមូលទិន្នន័យ ភាពញឹកញាប់នៃការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាព និងការកំណត់ពីអត្ថប្រយោជន៍នៃកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងទាំងនេះ។
- បង្កើតប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយទិន្នន័យ – ផ្អែកតាមអនុសាសន៍ដែលទទួលបានពី GFDRR ស្តីពីទិន្នន័យដើមគ្រា មុនគ្រោះមហន្តរាយសម្រាប់ការស្តារឡើងវិញប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព ការមានប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយទិន្នន័យមុនគ្រោះមហន្តរាយនៅក្នុងប្រទេស (NPDDS) នឹងជួយដល់ការធ្វើសមាហរណកម្ម និងការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពទិន្នន័យដើមគ្រា ស្របតាមតម្រូវការ PDNA។ គេអាចពិនិត្យមើលលទ្ធភាពប្រើប្រាស់ថ្នាលបច្ចេកវិទ្យា cloud ដូចជា Google, IBM, Microsoft Azure, ឬ AWS ផ្អែកតាមការវាយតម្លៃលើចំណាយ និងអត្ថប្រយោជន៍ដែលទទួលបានមកវិញ។ ដោយសារតែគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ កំពុងប្រើប្រាស់ google drive ជាជម្រើសសម្រាប់រក្សាទុកទិន្នន័យរួចទៅហើយ គេអាចប្រើប្រាស់ថ្នាលបច្ចេកវិទ្យា google cloud សម្រាប់រក្សាទុកទិន្នន័យដើមគ្រាមុនគ្រោះមហន្តរាយ និងចែករំលែកទៅកាន់ក្រសួងសាធារណៈការ និងដីឯកជន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ។ ផ្ទាំងសម្រាប់ចូលប្រើប្រាស់ទិន្នន័យលើគេហទំព័រដែលគ្រប់គ្នាអង្គពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ (ដូចជាគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ ក្រសួងសាធារណៈការ និងដីឯកជន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ) អាចដោនឡូត (download) និងអាប់ឡូត (upload) ទិន្នន័យបាន និងអនុញ្ញាតឱ្យគេអាចធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពទិន្នន័យដើមគ្រាជាប្រចាំ និងអាចចូលមើលទិន្នន័យ PDNA និងទិន្នន័យស្តារឡើងវិញបានកាន់តែលឿន។

- បន្ថែមរង្វាស់នៃការប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ ដើម្បីប្រមូលទិន្នន័យអំពីការខាតបង់ – ក្រសួងសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ គួរប្រមូលទិន្នន័យចំនួនចរាចរណ៍ជាមធ្យមប្រចាំថ្ងៃ នៅតាមដងផ្លូវ សំខាន់ៗ ចាប់ផ្តើមពីផ្លូវជាតិ និងចុងក្រោយរាប់ចំនួនចរាចរណ៍សម្រាប់គ្រប់ផ្លូវខេត្តទាំងអស់។ ទិន្នន័យនេះនឹងជួយកំណត់ដឹងថា តើមានមនុស្សប៉ុន្មាននាក់/អាជីវកម្មប៉ុន្មានកន្លែងដែលរងផលប៉ះពាល់ដោយសារការខូចខាតផ្លូវថ្នល់បន្ទាប់ពីគ្រោះមហន្តរាយអ្វីមួយកើតមានឡើង ដូចជាគ្រោះទឹកជំនន់ជាដើម។ លើសពីនេះ ក៏គួរមានការរាប់ចំនួនរថយន្តដឹកអ្នកដំណើរ និងរថយន្តដឹកទំនិញផងដែរ។ ផ្អែកតាមថវិកាដែលមាន គេអាចពិនិត្យមើលលទ្ធភាពប្រើប្រាស់ជម្រើសនានាសម្រាប់រាប់ចំនួនចរាចរណ៍។ នេះអាចមានចាប់ពីការបំពាក់បច្ចេកវិទ្យារាប់ចំនួនចរាចរណ៍ដោយស្វ័យប្រវត្តិ ការជួលអ្នកសង្កេត ដើម្បីកត់ត្រាចរាចរ ឬការទិញអាជ្ញាប័ណ្ណ ដើម្បីដឹងពីចំនួនប៉ាន់ប្រមាណពីអ្នកផ្គត់ផ្គង់ទិន្នន័យ GPS។ ឧបករណ៍វាស់ចរាចរណ៍ដោយស្វ័យប្រវត្តិប្រមូលទិន្នន័យជាប់ជាប្រចាំ ដូច្នោះគេអាចបំពាក់នៅតាមផ្លូវជាតិ និងស្ពានដែលមានសារៈសំខាន់កម្រិតខ្ពស់។ សម្រាប់កំណត់ផ្លូវដទៃទៀត ការប្រមូលទិន្នន័យដោយដៃក្នុងរយៈពេលខ្លី ដូចជាការប្រមូលទិន្នន័យរាប់ចំនួន អាចធ្វើឡើងទៅតាមពេលវេលាកំណត់ (ដូចជារៀងរាល់ ៣ ទៅ ៥ ឆ្នាំម្តង)។ ទិន្នន័យនេះ គួបផ្សំនឹងមេគុណកំណើនប៉ាន់ប្រមាណសម្រាប់រយៈពេល ៣ ទៅ ៥ ឆ្នាំ អាចផ្តល់តួលេខប៉ាន់ប្រមាណយ៉ាងល្អអំពីចំនួនចរាចរនៅតាមកំណត់ផ្លូវនានា។

**តារាងទី ១ ៖ បណ្តាញផ្លូវសរុប ក្នុងប្រទេសកម្ពុជា**

ប្រវែងផ្លូវ (Kms)		ភាគរយ ក្នុងបណ្តាញ សរុប (%)	ចំនួន	ចំនួន	ប្រវែង	អ៊ីត - DBST, Asphalt Concrete(AC), ឬ បេតុង (%)	ក្រសួង ទទួល បន្ទុក
ប្រភេទផ្លូវ	ប្រវែងសរុប		ខ្សែផ្លូវ	ស្ពាន	ស្ពាន ( m )		
ផ្លូវជាតិ (1 លេខ)	2,254	4	9	589	17,643	100	MPWT
ផ្លូវជាតិ (2 លេខ)	5,007	8	66	395	8,892	74	MPWT
ផ្លូវខេត្ត (3 & 4 លេខ)	10,863	15	627	1,368	26,032	36	MPWT
ផ្លូវជនបទ	47,920	74	15,209	2,128	30,245	5	MRD
<b>សរុប</b>	<b>18,124</b>	<b>100</b>	<b>15,911</b>	<b>4,480</b>	<b>82,812</b>		

សំគាល់ ៖ MPWT - ក្រសួងសាធារណៈការនិងដឹកជញ្ជូន  
 MRD - ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ  
 ប្រភពទិន្នន័យ ៖ MPWT (2022) & MRD (2020)

**តារាងទី ២ ៖ ផ្លូវជាតិនៅប្រទេសកម្ពុជា**

ល.រ.	លេខនៃផ្លូវជាតិ (Highway)	ប្រវែង (Kms)	ចំណុចចាប់ផ្តើម	ចំណុចបញ្ចប់
ផ្លូវជាតិ (1 លេខ)				
1	1	166.850	WatPhnom (PK00), Phnom Penh	Bavet (Svay Rieng Province, Vietnamese border)
2	2	120.695	Kbal Thnal, NR1 PK5+75, Phnom Penh	Phnom Den, Vietnamese Border
3	3	201.589	PK00, Phnom Penh	Veal Rinh, NR4 PK182+280
4	4	214.200	Chom Chao, NR3 PK12+400, Phnom Penh	Sihanoukville, Preah Sihanouk
5	5	407.450	PK00, Phnom Penh	Poipet, Thai boarder

ល.រ.	លេខនៃផ្លូវជាតិ (Highway)	ប្រវែង (Kms)	ចំណុចចាប់ផ្តើម	ចំណុចបញ្ចប់
6	6	415.477	PK00, Phnom Penh	Krong Serey Sorphorn, Banteay Meanchey Provinces
7	7	460.830	Skun, NR6 PK75, Kampong Cham	Tropang Kreal, Lao Border
8	8	124.400	Preak Takmak, NR6 PK179+530, Kandal	Krek, NR7 PK179+530, Tbong Khmum Provinces
9	9	142.755	Krong Steung Treng, NR7 PK458, Steung Treng	PK130, Krong Preah Vihear
<b>Sub Total</b>		<b>2254.246</b>		
National Road (2 digit)				
10	11	90.280	Nak Leung, NR PK61+150	Thnal TorTeung, NR7 PK138+822
11	13	62.400	Svay Rieng, NR PK126+500	Korbao, NR8 PK122+870
12	14	42.528	Nak Leung, NR1 PK59+300	Kaarm Samnor, Vietnam border
13	18	25.660	Svay Teap, NR1 PK135+540	Prey Vorl, Vietnam border
14	20	9.624	Krang Svay, NR1 PK19+930	Kampong Toul, PK24+350
15	21	65.562	Takmao, NR2 PK11+090	Chery Thum, Vietnam border
16	21A	20.050	Takmao, NR2 PK10+020	Choung Leap Pagoda, NR21 PK11+340
17	21B	12.330	Prek Hau, NR2 PK14+467	Taprum Village, NR1 PK12+445
18	22	9.615	Au Chambak, NR PK74+010	Angtasome, NR3 PK74+820
19	23	53.500	Deum Tlork, NR2 PK52+200	Peam Rang, PR118 PK18+910
20	31	54.810	Bambek Kus, NR3 PK81+920	Kampong Trach, NR33 PK35+680
21	31A	30.880	Chhouk Market, NR3 PK107+930	Kampong Trach, NR33 PK35+600
22	32	33.320	Keb Thmey, NR3 PK148+100	Bokor National Park
23	33	52.270	Kampot, NR3 PK148+100	Lork Border Entrance
24	33A	19.240	Ses Sor, NR33 PK14+900	Damnak Chang-er, NR33 PK18+400
25	41	96.450	Thnal Torteung, NR4 PK31+050	La-ang, NR2 PK126+410
26	42	69.000	Bek Charn, NR4 PK14+000	Teuk Phos, NR5 PK28+500
27	43	78.880	Treng Troyeung, NR4 PK87+877	Tve Tmey, NR3 PK130+490
28	44	140.000	Chbar Morn, NR4 PK49+000	Udong, NR5 PK39+480
29	45	9.300	Kang Keng, NR4 PK209+100	Ream
30	46	26.990	Treng Troyeung, NR4 PK87+877	Kirum Park
31	48	161.270	Chamkar Loung, NR4 PK142+350	Cham Yeam, Thai Border
32	48-5	60.000	Au Makak, NR48 PK55+950	Kiri Sakor (Koh Sdach)
33	51	38.010	Udong, NR5 PK38+560	Thnal TorTeung, NR4 PK31+50

ល.រ.	លេខនៃផ្លូវជាតិ (Highway)	ប្រវែង (Kms)	ចំណុចចាប់ផ្តើម	ចំណុចបញ្ចប់
34	52	8.010	Ponley, NR5 PK123+640	Chhnok Trou
35	53	62.000	Kampong Chhnang, NR5 PK90+800	Am Lang, NR44 PK87+610
36	53A	29.280	Psar Commune, NR5 PK166+100	Kdol
37	53B	22.300	KroKor, NR5 PK153+750	Kamreng
38	54	4.870	KroKor, NR5 PK153+750	Kampong Lung, Tonlesab
39	55	182.166	Svay At, NR5 PK191+750	Thmar Dar, Thai Border
40	55-1	120.370	Koh Kong, NR5 PK146+560	Veal Veng, NR5 PK-160+600
41	55-4	66.000	Veal Veng, NR5 PK106+000	Samlot, NR57 PK37+85
42	56	113.620	BMC, NR5 PK359+780	UMC, NR68 PK73+670
43	56D	18.050	Kaub Nimit, NR5 PK383+150	Aubey Chann, Thai Border
44	57	103.340	BTB, NR5 PK288+000	Thai Border
45	57B	90.200	Tmore Korl, NR5 PK316+580	Sapov Lone, PR59 PK60+440
46	57B1	69.750	Bovel, PR57B PK24+590	Phnom Preok, PR PK87+360
47	57B2	16.400	SamSeb Village, PR57 PK40+050	AuDa, PR59 PK108+517
48	57-7	55.000	Pcheat, NR57 PK338+420	Coorider 400, Thai border
49	58	166.000	Au Chrov, NR5 PK400+124	Pa-ung, NR68 PK101+550
50	59	140.250	Kaun Darey, NR5 PK392+820	Sampov Loun, PR57 PK91+100
51	60	19.990	Sampong Chey, PR6 PK91+430	Prey TorTeung, PR7 PK95+120
52	60B	140.250	Kampong Thmar, NR6 PK129+000	Kla Stus, PR PK331+250
53	61	15.890	Thnal Keng, NR6 PK46+590	PrekKdam, NR5 PK31+000
54	62	252.660	Thnal Bambek, NR6 PK170+950	Preah Vihear Temple
55	62-3	93.070	Phnum Dangrek, PR62 PK67+00	Beung Mealea, PR64 PK30+350
56	63	14.310	Siem Reap, NR6 PK312+610	Chong Kneas, Phnum Krome
57	64	112.160	Dam Dek, NR6 PK279+310	Thnal Bambek, NR6 PK150+600
58	67	133.780	Svay Thum, NR6 PK296+560	Cham, Thai Border
59	68	116.860	Kralanh, NR6 PK365+170	Au Smac, Thai Border
60	70	13.530	Prey Torteng, NR7 PK95+200	Peam Chikang
61	70B	150.000	Tonlebet, NR7 PK126+422	Lvaem-Peamror, PR11 PK06+000
62	71	57.830	Treng, NR7 PK105+822	Kampong Thmor, NR6 PK128+240
63	71C	102.718	Sro Lob, NR7 PK150+722	Steung Trang-Chamkar Ler, PR71 PK30+390
64	72	13.500	Krek, NR7 PK179+530	Tropang Plong, Vientname Border
65	73	92.400	Preh Theat, NR7 PK164+652	Kratie
66	74	21.120	Srey Char, NR7 PK246+700	Trapang Sre, VietName border
67	76	306.180	Snoul, NR7 PK254+930	Ta Ang, PR78 PK575+000
68	76-4	27.000	Au Spean, PR76 PK122+023	Dak Dam, Vientname Border
69	78	191.700	Au Porn Man, PR76 PK459+700	Au Yadav, Vietname Border
70	78-C	132.970	Dung Kralar, NR7 PK527+700	Au Chum, PR78 PK7+800
71	78-5	191.000	Banlung, PR78 PK584+570	Kuntuy Neak

72	88	5.630	Krobao, NR8 PK122+370	Meun Chey, Veitname Border
73	92	136.940	Sam Ang, NR9 PK489+110	MumBei, Thai Border
74	94	65.540	Chheb, NR9 PK541+150	Kampong Sralao 1
75	95	80.700	Chheb1, NR7 PK547+491	Phnom Dek, PR62 PK67+000
<b>Sub Total</b>		<b>5017.303</b>		

ប្រភពទិន្នន័យ ៖ MPWT (2019)

### តារាងទី ៣៖ ផ្លូវខេត្តក្នុងប្រទេសកម្ពុជា

ល.រ.	លេខនៃផ្លូវខេត្ត	PK to PK		ភ្ជាប់ទៅផ្លូវជាតិ	ឆ្លងកាត់ខេត្ត	ឆ្លងកាត់ស្រុក	ប្រវែងសរុប (km)	ប្រវែងអ៊ីត្យូច (km)	ប្រវែងមិនទាន់អ៊ីត្យូច (km)	% មិនទាន់អ៊ីត្យូច
<b>1. បន្ទាយមានជ័យ (BM)</b>							<a href="#">Link to BM Road Map</a>			
1	156C	000+000	030+700	NR5	BMC	Mongkol Borei, Preah Netr Preah	30.70	16.25	14.45	47.07%
2	156D	000+000	024+400	NR5, NR6	BMC	Mongkol Borei, Preah Netr Preah	24.40	24.40	0	0.00%
3	159C	000+000	019+800	NR5, NR57B	BMC,BTB	Mongkol Borei, Bavel	19.80	19.80	0	0.00%
4	159E	000+000	016+100	NR5, NR59	BMC	Au Chrov, Malai	16.10	0	16.10	100.00%
5	159G	000+000	020+800	NR5	BMC	Au Chrov, Malai, Mongkol Borei	20.80	0.12	20.68	99.42%
6	258B	000+000	045+960	NR56D	BMC	Au Chrov, Svay Chek, Thma Puok	45.96	0	45.96	100.00%
7	258E	000+000	018+000	NR5, NR58	BMC	Au Chrov	18.00	0.44	17.56	97.56%
8	268A	000+000	045+700	NR6	BMC	Preah Netr Preah, Phnom Srok, Svay Chek	45.70	35.90	9.80	21.44%
9	2561	000+000	025+600	NR56, NR58	BMC	Svay Chek	25.60	0	25.60	100.00%
10	2561A	000+000	025+420	NR56, NR58	BMC	Svay Chek	25.42	0	25.42	100.00%
11	2563	000+000	024+600	NR56, NR58	BMC	Thma Puok	24.60	24.60	0	0.00%
12	2563A	000+000	022+800	NR56, NR58	BMC	Thma Puok	22.80	0	22.80	100.00%
13	2563B	000+000	010+700	NR56, NR58	BMC	Thma Puok	10.70	10.70	0	0.00%
14	2566	000+000	015+000	NR56, NR68	BMC,ODM	Thma Puok, Banteay Ampil, Chong Kal	15.00	0	15.00	100.00%
15	2566A	000+000	005+950	NR56	BMC	Thma Puok	5.95	0	5.95	100.00%
<b>Total length</b>							<b>351.53</b>	<b>132.21</b>	<b>219.32</b>	<b>62.39%</b>
<b>2. បាត់ដំបង (BB)</b>							<a href="#">Link to BB Road Map</a>			
1	154H	000+000	010+000	NR5	BTB	Krong Battambang, Sangkae	10.00	10.00	0	0.00%
2	154H1	000+000	004+900	NR5	BTB	Krong Battambang, Sangkae	4.90	4.90	0	0.00%
3	154H2	000+000	011+600	NR5	BTB	Sangkae	11.60	7.00	4.60	39.66%

ល.រ.	លេខនៃផ្លូវ ខេត្ត	PK to PK		ភ្ជាប់ទៅ ផ្លូវជាតិ	ឆ្លងកាត់ ខេត្ត	ឆ្លងកាត់ស្រុក	ប្រវែង សរុប (km)	ប្រវែង អ៊ីតូច (km)	ប្រវែង មិនទាន់ អ៊ីត (km)	% មិនទាន់ អ៊ីត
4	156	000+000	022+500	NR5	BTB	Krong Battambong, Aek Phnom	22.50	11.00	11.50	51.11%
5	156A	000+000	019+500	NR5	BTB	Krong Battambong, Aek Phnom	19.50	13.00	6.50	33.33%
6	156A1	000+000	012+900	-	BTB	Aek Phnom	12.90	12.90	0	0.00%
7	156BB2	000+000	023+200	-	BTB	Aek Phnom, Sangkae	23.20	18.50	4.70	20.26%
8	157	000+000	023+600	NR5	BTB	Moung Ruessei, Kaoh Kralor	23.60	23.60	0	0.00%
9	157A	000+000	020+900	NR5	BTB	Sangkae, Banan	20.90	9.00	11.90	56.94%
10	157B1	000+000	018+000	NR57B, NR57B1	BTB	Phnom Proek, Kamrieng	18.00	5.00	13.00	72.22%
11	157B2	000+000	032+000	NR57B, NR57B1	BTB	Phnom Proek, Bavel	32.00	0	32.00	100.00%
12	159A	000+000	004+100	NR5	BTB	Krong Battambong	4.10	4.10	0	0.00%
13	159B	000+000	006+500	NR5, NR57	BTB	Krong Battambong	6.50	6.50	0	0.00%
14	159B1	000+000	013+000	NR5	BTB	Thma Koul, Banan	13.00	0	13.00	100.00%
15	159C	019+800	034+600	NR5, NR57B	BMC,BTB	Mongkol Borei, Bavel	14.80	14.80	0	0.00%
16	1570	000+000	035+000	NR57, NR57B1	BTB	Banan	35.00	20.20	14.80	42.29%
17	1570A	000+000	017+300	-	BTB	Bavel	17.30	0	17.30	100.00%
18	1571	000+000	041+400	NR57	BTB	Banan	41.40	41.40	0	0.00%
19	1571A	000+000	055+600	NR57	BTB	Sangkae, Banan, Kaos Krala	55.60	11.70	43.90	78.96%
20	1571B	000+000	009+100	NR57	BTB	Banan	9.10	0	9.10	100.00%
21	1573	000+000	018+500	NR57	BTB	Ratanak Mondol, Banan	18.50	0	18.50	100.00%
22	1573A	000+000	027+800	NR10	BTB	Banan, Kaoh Krala, Samlout	27.80	0	27.80	100.00%
23	1577A	000+000	023+000	NR57	BTB,PLN	Krong Pailin, Samlout	23.00	0	23.00	100.00%
24	1577A1	024+200	058+700	NR10	BTB	Samlout, Kaoh Krala	34.50	0	34.50	100.00%
25	1577A2	000+000	014+400	NR57-7	BTB	Samlout	14.40	0	14.40	100.00%
26	1577B1	000+000	018+900	NR57-7	BTB	Ratanak Mondol	18.90	0	18.90	100.00%
27	1591(BIB)	000+000	028+000	NR59,N- R57B,N- R57B1,N- R57B2	BTB	Sampov Loun, Phnom Proek, Kamrieng	28.00	0	28.00	100.00%
28	1594(BIB)	029+550	039+050	NR59	BTB	Kamrieng	9.50	9.50	0	0.00%
29	1594A	000+000	017+700	-	BTB	Ratanak Mondol, Bavel	17.70	0	17.70	100.00%
<b>Total length</b>							<b>588.20</b>	<b>223.10</b>	<b>365.10</b>	<b>62.07%</b>
<b>3. កំពង់ចាម (KC)</b>									<a href="#">Link to KC Road Map</a>	
1	260A	000+000	028+000	NR6	KCM	Batheay, Kang Meas	28.00	0	28.00	100.00%
2	260A1	000+000	006+450	NR6	KCM	Batheay, Cheung Prey	6.45	0.24	6.21	96.28%

ល.រ.	លេខនៃផ្លូវខេត្ត	PK to PK		ភ្ជាប់ទៅផ្លូវជាតិ	ឆ្លងកាត់ខេត្ត	ឆ្លងកាត់ស្រុក	ប្រវែងសរុប (km)	ប្រវែងអ៊ីក្សូច (km)	ប្រវែងមិនទាន់អ៊ីក្សូត (km)	% មិនទាន់អ៊ីក្សូត
3	260B	000+000	017+260	NR6	KCM	Batheay, Cheung Prey	17.26	0	17.26	100.00%
4	263	000+000	013+000	NR6	KCM	Batheay	13.00	13.00	0	0.00%
5	263A	000+000	015+300	NR6	KCM	Cheung Prey	15.30	0	15.30	100.00%
6	264	009+450	021+250	NR6, NR71	KCM,KTH	Baray, Chamkar Leu	11.80	11.80	0	0.00%
7	264A	004+800	015+800	NR6, NR71	KCM,KTH	Baray, Chamkar Leu	11.00	11.00	0	0.00%
8	270	000+000	062+680	NR7	KCM	Krong Kompong Cham, Kampong Siem, Kang Meas	62.68	62.68	0	0.00%
9	271C3	000+000	025+500	NR71C	KCM	Stueng Trang	25.50	0	25.50	100.00%
10	277	000+000	039+836	NR7, NR71C	KCM	Krong Kompong Cham, Kampong Siem, Stueng Trang	39.836	10.70	29.14	73.15%
11	278	000+000	006+820	NR7	KCM	Kampong Siem	6.82	6.82	0	0.00%
12	279	000+000	064+145	NR7	KCM,KRT	Kampong Siem,Stueng Trang,Prek Prasab,Sambour	64.15	64.15	0	0.00%
13	279A	000+000	021+200	-	KCM	Stueng Trang	21.20	12.00	9.20	43.40%
14	279B	000+000	012+800	-	KCM	Stueng Trang	12.80	0	12.80	100.00%
15	279B1	000+000	009+500	-	KCM	Stueng Trang	9.50	0	9.50	100.00%
16	2KC2	000+000	020+200	-	KCM	Cheung Prey, Batheay	20.20	8.20	12.00	59.41%
17	2KC3	000+000	029+500	NR71	KCM	Chamkar Leu, Kampong Siem	29.50	13.50	16.00	54.24%
18	2KC4	000+000	009+500	NR71C	KCM	Stueng Trang	9.50	0	9.50	100.00%
19	3KC4	000+000	005+800	NR70B	KCM	Koh Soutin	5.80	5.80	0	0.00%
20	3KC5	000+000	009+350	NR70B	KCM	Koh Soutin	9.35	0	9.35	100.00%
21	3KD1	004+500	008+830	NR70B	KCM	Srei Santhor	4.33	2.63	1.70	39.26%
22	3KD2(KCM)	002+850	014+070	NR70B	KCM	Srei Santhor	11.22	3.52	7.70	68.63%
23	3KD12	002+880	018+480	NR70B	KCM	Khsach Kandal	15.60	4.73	10.87	69.68%
24	2601	000+000	015+600	NR60, NR71	KCM	Prey Chor, Chamkar Leu	15.60	8.70	6.90	44.23%
25	2602	000+000	008+500	NR60	KCM	Prey Chor	8.50	8.50	0	0.00%
26	2710	000+000	009+238	NR71	KCM	Kampong Siem	9.238	0	9.24	100.02%
27	2712	000+000	008+410	NR71	KCM	Chamkar Leu	8.410	0	8.41	100.00%
28	2715	000+000	003+500	NR71	KCM	Chamkar Leu	3.500	0	3.50	100.00%
29	2716	000+000	014+200	NR71, NR71C	KCM	Chamkar Leu	14.20	14.20	0	0.00%
<b>Total length</b>							<b>510.24</b>	<b>262.17</b>	<b>248.07</b>	<b>48.62%</b>
<b>4. កំពង់ឆ្នាំង (KCh)</b>								<u>KCh Road Map</u>		
1	150	000+000	006+870	NR5	KCH,KDL	Ponhea Lueu, Kampong Tralach	6.87	4.70	2.17	31.59%
2	150A	000+000	007+300	NR5	KCH	Kampong Tralach	7.30	7.30	0	0.00%
3	150A1	000+000	006+580	NR5	KCH	Kampong Tralach	6.58	0.13	6.45	98.02%



ល.រ.	លេខនៃផ្លូវខេត្ត	PK to PK		ភ្ជាប់ទៅផ្លូវជាតិ	ឆ្លងកាត់ខេត្ត	ឆ្លងកាត់ស្រុក	ប្រវែងសរុប (km)	ប្រវែងអ៊ីក្យូច (km)	ប្រវែងមិនទាន់អ៊ីត (km)	% មិនទាន់អ៊ីត
4	150B	000+000	005+800	NR5	KCH	Kampong Tralach	5.80	5.80	0	0.00%
5	151B	000+000	035+000	NR5, NR44	KCH	Sammeakki Mean Chey	35.00	35.00	0	0.00%
6	151C	000+000	010+224	NR5	KCH	Sammeakki Mean Chey	10.22	0	10.22	100.00%
7	151C1	000+000	026+800	NR5	KCH	Sammeakki Mean Chey	26.80	12.37	14.43	53.84%
8	152	000+000	005+300	NR5	KCH	Kampong Tralach	5.30	0	5.30	100.00%
9	152A	000+000	003+100	NR5	KCH	Rolea B'ier	3.10	3.10	0	0.00%
10	152A5	000+000	005+700	NR5	KCH	Rolea B'ier	5.70	0	5.70	100.00%
11	152B	000+000	013+820	NR5	KCH	Rolea B'ier	13.82	0	13.82	100.00%
12	153	000+000	034+800	NR5, NR53	KCH	Kampong Tralach, Sammeakki Mean Chey, Tuek Phos	34.80	17.00	17.80	51.15%
13	153A	000+000	014+680	NR5, NR53	KCH	Rolea B'ier, Tuek Phos	14.68	14.68	0	0.00%
14	153A4	000+000	025+600	NR5, NR53	KCH	Kampong Tralach, Sammeakki Mean Chey, Tuek Phos	25.60	25.60	0	0.00%
15	153A5	000+000	020+200	NR5	KCH	Kampong Tralach, Sammeakki Mean Chey, Tuek Phos	20.20	0	20.20	100.00%
16	153B	000+000	024+540	NR5	KCH	Rolea B'ier, Tuek Phos	24.54	5.04	19.50	79.46%
17	153C	000+000	025+300	NR5	KCH	Rolea B'ier, Tuek Phos	25.30	25.30	0	0.00%
18	153C4	000+000	026+890	NR5	KCH	Rolea B'ier, Tuek Phos	26.89	26.89	0	0.00%
19	153C6	000+000	042+820	NR5	KCH	Baribour, Tuek Phos	42.82	10.90	31.92	74.54%
20	153C8	000+000	016+550	NR5, NR53A	KCH	Baribour	16.55	0	16.55	100.00%
21	263A1	000+000	018+860	-	KCH	Chol Kiri, Kampong Tralach	18.86	13.33	5.53	29.32%
22	1532	000+000	023+500	NR53	KCH	Tuek Phos, Rolea B'ier	23.50	0	23.50	100.00%
23	1534	000+000	042+950	NR53	KCH,PST	Tuek Phos, Krakor	42.95	0	42.95	100.00%
24	1534A	000+000	008+549	NR53	KCH	Tuek Phos	8.55	0	8.55	100.00%
25	1536	000+000	027+900	NR53	KCH	Tuek Phos	27.90	0.90	27.00	96.77%
26	1536A	000+000	007+720	NR53	KCH	Tuek Phos	7.72	0	7.72	100.00%
27	1538	000+000	003+850	NR53	KCH	Tuek Phos	3.85	0	3.85	100.00%
28	1KCH1	000+000	012+000	-	KCH	Sameakki Mean Chey, Tuek Phos	12.00	12.00	0	0.00%
29	1KCH2	000+000	007+724	-	KCH	Tuek Phos	7.724	0	7.72	99.95%
30	1KCH3	000+000	003+450	NR53	KCH	Tuek Phos	3.45	0	3.45	100.00%
31	1KCH4	000+000	009+000	NR53	KCH	Tuek Phos	9.00	0	9.00	100.00%
32	1KCH5	000+000	012+000	-	KCH	Tuek Phos	12.00	0	12.00	100.00%
33	1KCH6	000+000	005+300	-	KCH	Kampong Leaeng	5.30	0	5.30	100.00%
34	1KCH7	000+000	005+730	-	KCH	Tuek Phos	5.73	0	5.73	100.00%
35	1KCH8	000+000	016+520	-	KCH	Kampong Chhnang, Kampong Leaeng, Chol Kiri	16.52	0	16.52	100.00%

ល.រ.	លេខនៃផ្លូវខេត្ត	PK to PK		ភ្ជាប់ទៅផ្លូវជាតិ	ឆ្លងកាត់ខេត្ត	ឆ្លងកាត់ស្រុក	ប្រវែងសរុប (km)	ប្រវែងអ៊ីត្យូច (km)	ប្រវែងមិនទាន់អ៊ីត (km)	% មិនទាន់អ៊ីត
36	1KCH9	000+000	008+490	-	KCH	Rolea B'ier, Kampong Chhnang	8.49	0	8.49	100.00%
37	1KCH10	000+000	010+820	NR53	KCH	Tuek Phos	10.82	0	10.82	100.00%
38	1KCH11	000+000	002+335	NR53	KCH	Tuek Phos	2.335	0	2.34	100.21%
39	1KCH12	000+000	000+600	-	KCH	Rolea B'ier	0.60	0.60	0	0.00%
40	1KCH13	000+000	004+700	NR5	KCH	Rolea B'ier	4.70	4.70	0	0.00%
41	1KCH14	000+000	006+200	NR5	KCH	Rolea B'ier	6.20	2.70	3.50	56.45%
42	1KCH15	000+000	012+240	NR44	KCH	Sameakki Mean Chey	12.24	12.24	0	0.00%
43	1KCH17	000+000	003+000	NR53	KCH	Tuek Phos	3.00	3.00	0	0.00%
44	1KCH18	000+000	004+000	-	KCH	Kampong Chhnang, rolea B'ier	4.00	0	4.00	100.00%
45	1KCH20	000+000	005+371	-	KCH	Tuek Phos, Rolea B'ier	5.371	0	5.37	99.98%
46	1KCH22	000+000	005+585	NR5	KCH	Sameakki Mean Chey	5.585	0	5.59	100.09%
47	1KCH23	000+000	006+250	NR5	KCH	Kampong Tralach	6.25	6.25	0	0.00%
48	1KCH24	000+000	009+130	NR5	KCH	Rolea B'ier	9.13	0	9.13	100.00%
49	1KCH25	000+000	007+420	NR5	KCH	Rolea B'ier	7.42	1.00	6.42	86.52%
50	1KCH26	000+000	005+830	NR5	KCH	Rolea B'ier	5.83	0	5.83	100.00%
51	1KCH27	000+000	014+620	-	KCH	Rolea B'ier	14.62	14.62	0	0.00%
52	1KCH28	000+000	006+490	NR5	KCH	Baribour	6.49	6.49	0	0.00%
53	1KCH29	000+000	007+400	NR5	KCH	Kampong Tralach	7.40	0	7.40	100.00%
54	1KCH30	000+000	008+480	NR5	KCH	Rolea B'ier	8.48	0	8.48	100.00%
55	1KCH31	000+000	006+700	NR5	KCH	Rolea B'ier	6.70	0	6.70	100.00%
56	1KCH32	000+000	002+800	NR5	KCH	Rolea B'ier	2.80	2.80	0	0.00%
57	1KCH33	000+000	009+230	-	KCH	Tuek Phos	9.23	0	9.23	100.00%
58	1KCH34	000+000	001+340	-	KCH	Tuek Phos	1.34	0	1.34	100.00%
<b>Total length</b>							<b>711.96</b>	<b>274.44</b>	<b>437.52</b>	<b>61.45%</b>

**5. កំពង់ស្ពឺ (KS)**

[Link to KS Road Map](#)

1	130	000+000	030+820	NR3, NR41	KSP	Kong Pisei, Samroung Torng	30.82	30.82	0	0.00%
2	130B	000+000	018+700	NR3, NR41	KSP	Basedth	18.70	0	18.70	100.00%
3	130C	000+000	007+750	NR3	KSP	Basedth	7.75	0	7.75	100.00%
4	132	052+115	074+115	NR3, NR41, NR43	KSP,TAK	Tram Kak, Phnom Srouch	22.00	0	22.00	100.00%
5	140	000+000	017+500	NR4	KSP	Samroun Torng, Odongk	17.50	11.20	6.30	36.00%
6	140A	000+000	006+020	NR4	KSP	Samroun Torng (krong Chbar Morn)	6.02	2.50	3.52	58.47%
7	141	000+000	004+200	NR4	KSP	Samroun Torng	4.20	4.20	0	0.00%
8	142	000+000	030+800	NR4	KSP	Phnom Srouch, Aoral	30.80	9.73	21.07	68.41%

ល.រ.	លេខនៃផ្លូវ ខេត្ត	PK to PK		ភ្ជាប់ទៅ ផ្លូវជាតិ	ឆ្លងកាត់ ខេត្ត	ឆ្លងកាត់ស្រុក	ប្រវែង សរុប (km)	ប្រវែង អ៊ីតូល (km)	ប្រវែង មិនទាន់ អ៊ីតូល (km)	% មិនទាន់ អ៊ីតូល
9	142B	000+000	056+300	NR4, NR44	KSP	Phnom Srouch, Aoral	56.30	0	56.30	100.00%
10	143	000+000	034+600	NR4, NR41, NR3	KSP	Chbar Morn, Samroung Tong, Korng Pisei	34.60	17.60	17.00	49.13%
11	147	000+000	022+000	NR4, NR43	KSP	Phnom Srouch	22.00	22.00	0	0.00%
12	1440	000+000	034+465	NR44	KSP	Krong Chbar Morn, Samroung Tong, Odongk	34.465	20.50	13.97	40.53%
13	1441	000+000	025+230	NR44	KSP	Krong Chbar Morn, Samroung Tong, Phnom Sruoch	25.230	2.20	23.03	91.28%
14	1442	000+000	012+290	NR44	KSP	Samroung Tong, Odongk	12.290	0	12.29	100.00%
15	1KS1	000+000	027+720	NR44	KSP	Odongk, Thpong	27.72	19.00	8.72	31.46%
16	1KS2	000+000	015+050	NR44	KSP	Thpong, Odongk	15.05	0	15.05	100.00%
17	1KS3	000+000	018+000	NR44	KSP	Aoral	18.00	0	18.00	100.00%
18	1KS4	000+000	022+240	NR44	KSP	Thpong, Odongk	22.24	0	22.24	100.00%
19	1KS5	000+000	007+210	-	KSP	Odongk, Samraong Tong	7.21	0	7.21	100.00%
20	1KS6	000+000	017+000	-	KSP	Samraong Tong	17.00	0	17.00	100.00%
21	1446	000+000	020+000	NR44	KSP	Samroung Tong, Thpong	20.00	0	20.00	100.00%
23	2KT3	000+000	009+871	-	KTH	Prasat Balangk	9.871	0	9.87	99.99%
24	2KT4	000+000	026+857	-	KTH	Sandan	26.857	0	26.86	100.01%
<b>Total length</b>							<b>663.80</b>	<b>185.18</b>	<b>478.62</b>	<b>0.72</b>
<b>6. កំពង់ធំ (KT)</b>										
1	263A4	000+000	003+100	NR6	KTH	Baray	3.10	3.10	0	0.00%
2	263A5	000+000	028+970	NR6	KTH	Krong Stuong Sen, Kampong Svay	28.97	0	28.97	100.00%
3	264	000+000	009+450	NR6, NR71	KCM,KTH	Baray, Chamkar Leu	9.45	9.45	0	0.00%
4	264A	000+000	004+800	NR6, NR71	KCM,KTH	Baray, Chamkar Leu	4.80	4.80	0	0.00%
5	264B	000+000	028+500	NR6	KTH	Santuk, Sandan	28.50	0	28.50	100.00%
6	264C	000+000	041+670	NR6	KTH	Santuk, Prasat Sambour	41.67	1.70	39.97	95.92%
7	264C3	000+000	008+050	NR6	KTH	Kompong Svay	8.05	8.05	0	0.00%
8	264C4	000+000	017+432	NR6	KTH	Kompong Svay, Prasat Balangk	17.43	17.43	0	0.00%
9	264D	000+000	055+040	NR6	KTH	Stoung, Kampong Svay, Prasat Balangk	55.04	7.50	47.54	86.37%
10	264E	000+000	056+589	NR6	KTH	Stoung, Prasat Balangk	56.589	0	56.59	100.00%
11	264 F	000+000	030+144	NR6	KTH	Stoung, Prasat Balangk	30.14	0	30.14	100.00%
12	264G	000+000	031+520	NR6	KTH	Stoung	31.52	0	31.52	100.00%
13	264H	000+000	014+740	NR6	KTH	Stoung	14.74	0	14.74	100.00%
14	264I	000+000	015+340	NR6	KTH	Stoung	15.34	5.83	9.51	61.99%
15	265	000+000	021+000	NR6	KTH	Stoung	21.00	0	21.00	100.00%

ល.រ.	លេខនៃផ្លូវខេត្ត	PK to PK		ភ្ជាប់ទៅផ្លូវជាតិ	ឆ្លងកាត់ខេត្ត	ឆ្លងកាត់ស្រុក	ប្រវែងសរុប (km)	ប្រវែងអ៊ីត្យូច (km)	ប្រវែងមិនទាន់អ៊ីត្យូច (km)	% មិនទាន់អ៊ីត្យូច
16	2620	000+000	058+169	NR62	KTH	Kampong Svay, Prasat Sambour, Sandan	58.17	42.67	15.50	26.65%
17	2620-1	003+000	015+500	NR62	KTH	Kampong Svay	12.50	10.80	1.70	13.60%
18	2620A	000+000	002+000	-	KTH	Sandan	2.00	2.00	0	0.00%
19	2622	000+000	048+199	NR62	KTH	Prasat Balangk, Prasat Sambour, Sandan	48.199	29.00	19.20	39.83%
20	2718	000+000	113+500	NR71	KTH	Baray, Santuk	113.50	42.85	70.65	62.25%
21	2KT1	000+000	012+500	-	KTH	Prasat Balangk, Prasat Sambour	12.50	0	12.50	100.00%
22	2KT2	000+000	013+855	NR62	KTH	Kampong Svay, Prasat Sambour	13.855	0	13.86	100.04%
23	2KT3	000+000	009+871	-	KTH	Prasat Balangk	9.871	0	9.87	99.99%
24	2KT4	000+000	026+857	-	KTH	Sandan	26.857	0	26.86	100.01%
<b>Total length</b>							<b>663.80</b>	<b>185.18</b>	<b>478.62</b>	<b>72.10%</b>
<b>7. កំណត់ (KP)</b>								<a href="#">Link to Kampot Road Map</a>		
1	126	009+550	016+300	NR2, NR31	KPT,TAK	Traing, Angkor Chey	6.75	6.75	0	0.00%
2	133	000+000	006+380	NR3	KPT	Chhouk	6.38	0	6.38	100.00%
3	133A	000+000	020+400	NR3, NR31	KPT	Chhouk, Angkor Chey	20.40	0	20.40	100.00%
4	134A	000+000	020+200	NR3, NR41	KPT	Chhouk ,Chum Kiri	20.20	0	20.20	100.00%
5	134B	000+000	012+000	NR3, NR41	KPT	Chhouk ,Chum Kiri	12.00	12.00	0	0.00%
6	134C	000+000	015+000	NR3, NR41, NR43	KPT	Dang Tong, Chhouk	15.00	0	15.00	100.00%
7	134D	000+000	013+400	NR3	KPT	Chhouk, Chum Kiri	13.40	0	13.40	100.00%
8	136	000+000	019+700	NR3	KPT	Tuek Chou (krong kompot)	19.70	3.00	16.70	84.77%
9	136A	000+000	001+370	NR3	KPT	Tuek Chou (krong kompot)	1.37	1.37	0	0.00%
10	137	000+000	030+500	NR3, NR31A, NR31	KPT	Dang Tong, Banteay Meas	30.50	0	30.50	100.00%
11	137A	000+000	016+050	NR3, NR31A	KPT	Dang Tong	16.05	0	16.05	100.00%
12	138	000+000	009+400	NR3	KPT	Krong Kompot, Tuek Chhou	9.40	0	9.40	100.00%
13	139	000+000	011+500	NR3, NR33	KPT	Tuek Chhou	11.50	0	11.50	100.00%
14	139A	000+000	003+690	NR3, NR33	KPT	Krong Kompot	3.69	0	3.69	100.00%
15	1311	000+000	025+500	NR31	KPT	Angor Chey, Banteay Meas	25.50	0	25.50	100.00%
16	1311A	000+000	009+600	NR31	KPT	Banteay Meas, Angor Chey	9.60	0	9.60	100.00%
17	1311B	000+000	013+000	NR31	KPT	Banteay Meas	13.00	0	13.00	100.00%
18	1313	000+000	004+500	NR31	KPT	Kampong Trach, Banteay Meas	4.50	0	4.50	100.00%
19	1315	000+000	011+243	NR31	KPT	Kampong Trach	11.243	11.24	0	0.00%

ល.រ.	លេខនៃផ្លូវខេត្ត	PK to PK		ភ្ជាប់ទៅផ្លូវជាតិ	ឆ្លងកាត់ខេត្ត	ឆ្លងកាត់ស្រុក	ប្រវែងសរុប (km)	ប្រវែងអ៊ីតូច (km)	ប្រវែងមិនទាន់អ៊ីតូច (km)	% មិនទាន់អ៊ីតូច
20	1322	000+000	004+200	NR32	KPT	Teuk Chhou (Bok Kor)	4.20	4.20	0	0.00%
21	1331	000+000	006+500	NR33	KPT	Teuk Chhou	6.50	0	6.50	100.00%
22	1335	007+050	019+050	NR33	KPT,KEP	Damnak Chang Aeur, Dang Tong	12.00	0	12.00	100.00%
23	1337	000+000	013+000	NR33	KPT	Kampong Trach	13.00	0	13.00	100.00%
<b>Total length</b>							<b>285.88</b>	<b>38.56</b>	<b>247.32</b>	<b>86.51%</b>

**8. កណ្តាល (KD)**

[Link to KD Road Map](#)

1	110	013+900	092+670	NR1	KDL,PNH	Phnom penh, Kien svay, S'ang, Koh thum	78.77	78.77	0	0.00%
2	116	000+000	007+800	NR1	KDL	Kien svay	7.80	0	7.80	100.00%
3	116A	000+000	008+300	NR1	KDL	Kien svay	8.30	0	8.30	100.00%
4	116B	000+000	013+100	NR1	KDL	Kien svay	13.10	0	13.10	100.00%
5	120	000+000	006+800	NR2, NR20	KDL	Kandal Steung	6.80	6.80	0	0.00%
6	129	039+295	042+595	NR2, NR21	KDL,TAK	Samroung, Prey Kabas, Koh Thom	3.30	3.30	0	0.00%
7	150	006+870	012+070	NR5	KCH,KDL	Ponhea Lueu, Kampong Tralach	5.20	0	5.20	100.00%
8	151A	036+980	060+580	NR5	KDL	Kampong Tralach, Phnom penh	23.60	7.70	15.90	67.37%
9	261	000+000	027+025	NR6	KDL,PNH	Mukh Kampul, Phnom Penh	27.025	27.03	0	0.00%
10	261A	000+000	002+786	NR6	KDL	Mukh Kampul	2.786	2.79	0	0.00%
11	261B	000+000	001+310	NR6	KDL	Mukh Kampul	1.31	1.31	0	0.00%
12	262	000+000	007+500	NR6	KDL	Mukh Kampul	7.50	7.50	0	0.00%
13	262A	000+000	001+080	NR6	KDL	Mukh Kampul	1.08	1.08	0	0.00%
14	380A	000+000	004+205	NR8	KDL	Khsach Kandal	4.205	4.21	0	0.00%
15	380A1	000+000	004+500	NR70B	KDL	Lvea Aem	4.50	4.50	0	0.00%
16	382	000+000	022+755	NR8, NR70B	KDL	Khsach Kandal, Lvea Aem	22.755	13.43	9.32	40.96%
17	383	000+000	012+500	NR8	KDL	Khsach Kandal	12.50	0	12.50	100.00%
18	383A(KD)	000+000	005+600	NR8	KDL	Khsach Kandal	5.60	5.60	0	0.00%
19	383B	000+000	001+340	NR8	KDL	Khsach Kandal	1.34	0	1.34	100.00%
20	383C	000+000	001+340	NR8	KDL	Khsach Kandal	1.34	0	1.34	100.00%
21	383D	000+000	000+570	NR8	KDL	Khsach Kandal	0.57	0	0.57	100.00%
22	383E	000+000	000+720	NR8	KDL	Khsach Kandal	0.72	0	0.72	100.00%
23	383 F	000+000	001+360	NR8	KDL	Khsach Kandal	1.36	0	1.36	100.00%
24	383G	000+000	001+030	NR8	KDL	Khsach Kandal	1.03	0	1.03	100.00%
25	383H	000+000	001+360	NR8	KDL	Khsach Kandal	1.36	0	1.36	100.00%
26	383I	000+000	002+010	NR8	KDL	Khsach Kandal	2.01	0	2.01	100.00%
27	383J	000+000	002+585	NR8	KDL	Khsach Kandal	2.585	0	2.59	100.19%
28	383K	000+000	004+415	NR8	KDL	Khsach Kandal	4.415	4.42	0	0.00%

ល.រ.	លេខនៃផ្លូវខេត្ត	PK to PK		ភ្ជាប់ទៅផ្លូវជាតិ	ឆ្លងកាត់ខេត្ត	ឆ្លងកាត់ស្រុក	ប្រវែងសរុប (km)	ប្រវែងអ៊ីតូច (km)	ប្រវែងមិនទាន់អ៊ីតូ (km)	% មិនទាន់អ៊ីតូ
29	383L	000+000	002+250	NR8	KDL	Khsach Kandal	2.25	0	2.25	100.00%
30	1KD9(34)	000+000	017+500	NR3, NR41	KDL	Kandal Stueng	17.50	17.50	0	0.00%
31	1KD10(143)	000+000	007+100	NR4	KDL	Angk Snuol	7.100	7.10	0	0.00%
32	1KD11(145)	000+000	005+270	NR4	KDL	Angk Snuol	5.27	5.27	0	0.00%
33	2KD1(260)	000+000	002+820	NR6	KDL	Mukh Kampul	2.82	2.82	0	0.00%
34	2KD2(260A)	000+000	003+654	NR6	KDL	Mukh Kampul	3.654	3.65	0	0.00%
35	2KD3(260B)	000+000	001+600	NR6	KDL	Mukh Kampul	1.60	0	1.60	100.00%
36	2KD7(70A)	035+384	039+634	NR6	KDL	Mukh Kampul	4.25	4.25	0	0.00%
37	3KD2	000+000	013+028	NR70B	KDL	Khsach Kandal	13.028	5.36	7.67	58.87%
38	3KD3	000+000	007+716	NR70B	KDL	Lvea Aem	7.716	0	7.72	100.05%
39	1210	000+000	008+150	NR21	KDL	S'ang	8.15	8.15	0	0.00%
40	1211	000+000	008+200	NR21, NR21A	KDL	Krong Ta Khmao	8.20	1.90	6.30	76.83%
41	1212	000+000	018+600	NR21	KDL	S'ang	18.60	18.60	0	0.00%
42	1214	000+000	010+600	NR21	KDL	S'ang	10.60	10.60	0	0.00%
43	1218	000+000	007+400	NR21	KDL	Koh Thom	7.40	0	7.40	100.00%
44	1218A	000+000	002+900	NR21	KDL	Koh Thom	2.90	0	2.90	100.00%
45	1218B	000+000	003+500	NR21	KDL	Koh Thom	3.50	0	3.50	100.00%
46	1218C	000+000	005+400	NR21	KDL	Koh Thom	5.40	0	5.40	100.00%
47	1218D	000+000	002+400	NR21	KDL	Koh Thom	2.40	0	2.40	100.00%
48	2618	000+000	009+850	NR61	KDL	Ponhea Lueu	9.85	6.40	3.45	35.03%
49	1101	000+000	013+170	-	KDL	S'ang	13.17	0	13.17	100.00%
50	1102	000+000	004+280	-	KDL	S'ang	4.28	0	4.28	100.00%
24	383G	000+000	001+030	NR8	KDL	Khsach Kandal	1.03	0	1.03	100.00%
25	383H	000+000	001+360	NR8	KDL	Khsach Kandal	1.36	0	1.36	100.00%
26	383I	000+000	002+010	NR8	KDL	Khsach Kandal	2.01	0	2.01	100.00%
27	383J	000+000	002+585	NR8	KDL	Khsach Kandal	2.585	0	2.59	100.19%
28	383K	000+000	004+415	NR8	KDL	Khsach Kandal	4.415	4.42	0	0.00%
29	383L	000+000	002+250	NR8	KDL	Khsach Kandal	2.25	0	2.25	100.00%
30	1KD9(34)	000+000	017+500	NR3, NR41	KDL	Kandal Stueng	17.50	17.50	0	0.00%
31	1KD10(143)	000+000	007+100	NR4	KDL	Angk Snuol	7.100	7.10	0	0.00%
32	1KD11(145)	000+000	005+270	NR4	KDL	Angk Snuol	5.27	5.27	0	0.00%
33	2KD1(260)	000+000	002+820	NR6	KDL	Mukh Kampul	2.82	2.82	0	0.00%
34	2KD2(260A)	000+000	003+654	NR6	KDL	Mukh Kampul	3.654	3.65	0	0.00%
35	2KD3(260B)	000+000	001+600	NR6	KDL	Mukh Kampul	1.60	0	1.60	100.00%
36	2KD7(70A)	035+384	039+634	NR6	KDL	Mukh Kampul	4.25	4.25	0	0.00%
37	3KD2	000+000	013+028	NR70B	KDL	Khsach Kandal	13.028	5.36	7.67	58.87%
38	3KD3	000+000	007+716	NR70B	KDL	Lvea Aem	7.716	0	7.72	100.05%

ល.រ.	លេខនៃផ្លូវខេត្ត	PK to PK		ភ្ជាប់ទៅផ្លូវជាតិ	ឆ្លងកាត់ខេត្ត	ឆ្លងកាត់ស្រុក	ប្រវែងសរុប (km)	ប្រវែងអ៊ីតូច (km)	ប្រវែងមិនទាន់អ៊ីតូច (km)	% មិនទាន់អ៊ីតូច
39	1210	000+000	008+150	NR21	KDL	S'ang	8.15	8.15	0	0.00%
40	1211	000+000	008+200	NR21, NR21A	KDL	Krong Ta Khmao	8.20	1.90	6.30	76.83%
41	1212	000+000	018+600	NR21	KDL	S'ang	18.60	18.60	0	0.00%
42	1214	000+000	010+600	NR21	KDL	S'ang	10.60	10.60	0	0.00%
43	1218	000+000	007+400	NR21	KDL	Koh Thom	7.40	0	7.40	100.00%
44	1218A	000+000	002+900	NR21	KDL	Koh Thom	2.90	0	2.90	100.00%
45	1218B	000+000	003+500	NR21	KDL	Koh Thom	3.50	0	3.50	100.00%
46	1218C	000+000	005+400	NR21	KDL	Koh Thom	5.40	0	5.40	100.00%
47	1218D	000+000	002+400	NR21	KDL	Koh Thom	2.40	0	2.40	100.00%
48	2618	000+000	009+850	NR61	KDL	Ponhea Lueu	9.85	6.40	3.45	35.03%
49	1101	000+000	013+170	-	KDL	S'ang	13.17	0	13.17	100.00%
50	1102	000+000	004+280	-	KDL	S'ang	4.28	0	4.28	100.00%
51	1103	000+000	010+500	-	KDL	S'ang	10.50	0	10.50	100.00%
52	1105	000+000	008+340	-	KDL	Koh Thom	8.34	0	8.34	100.00%
53	1107	000+000	008+810	-	KDL	S'ang	8.81	8.81	0	0.00%
54	1109	000+000	011+300	-	KDL	Koh Thom, Leuk Daek	11.30	0	11.30	100.00%
<b>Total length</b>							<b>451.45</b>	<b>268.84</b>	<b>182.61</b>	<b>40.45%</b>
<b>9. កែប</b> <a href="#">Link to Kep Road Map</a>										
1	133A(kep)	000+000	014+630	NR33A	KEP	Damnak Chang eur	14.63	0	14.63	100.00%
2	1332	000+000	013+420	NR33	KEP	Damnak Chang Aeur	13.42	13.42	0	0.00%
3	1333	000+000	011+000	NR33	KEP	Damnak Chang Aeur	11.00	2.70	8.30	75.45%
4	1333A	000+000	003+800	-	KEP	Damnak Chang Aeur	3.80	0	3.80	100.00%
5	1335	000+000	007+050	NR33	KPT,KEP	Damnak Chang Aeur, Dang Tong	7.05	4.90	2.15	30.50%
<b>Total length</b>							<b>49.90</b>	<b>21.02</b>	<b>28.88</b>	<b>57.88%</b>
<b>10. កោះកុង (KK)</b> <a href="#">Link to KK Road Map</a>										
1	1483	000+000	008+340	NR48	KOH	Srae Ambel	8.34	8.34	0	0.00%
2	1485A	000+000	058+400	NR48-5	KOH	Botum Sakor	58.40	4.30	54.10	92.64%
3	1486	000+000	038+200	NR48	KOH	Koh Kong, Thma Bang	38.20	0	38.20	100.00%
4	1489	000+000	012+400	NR48	KOH	Krong Kemrak Phoumin, Mondol Seima	12.40	0	12.40	100.00%
5	1489A	000+000	008+630	NR48	KOH	Mondol Seima	8.63	8.63	0	0.00%
<b>Total length</b>							<b>125.97</b>	<b>21.27</b>	<b>104.70</b>	<b>83.12%</b>
<b>11. ក្រចេះ (KRT)</b> <a href="#">Link to KRT Road Map</a>										
1	260B6	000+000	008+500	NR60B	KRT	Prek Prasab	8.50	0	8.50	100.00%
2	260B6A	000+000	027+950	NR60B	KRT	Prek Prasab	27.95	0	27.95	100.00%
3	260B7A	000+000	032+700	NR60B	KRT	Prek Prasab, Sambau	32.70	0	32.70	100.00%
4	260B8	000+000	023+800	NR60B	KRT	Prek Prasab	23.80	0	23.80	100.00%

ល.រ.	លេខនៃផ្លូវខេត្ត	PK to PK		ភ្ជាប់ទៅផ្លូវជាតិ	ឆ្លងកាត់ខេត្ត	ឆ្លងកាត់ស្រុក	ប្រវែងសរុប (km)	ប្រវែងអ៊ីត្យូច (km)	ប្រវែងមិនទាន់អ៊ីត្យូច (km)	% មិនទាន់អ៊ីត្យូច
5	279	064+145	137+645	NR7	KCM,KRT	Kampong Siem,Stueng Trang,Prek Prasab,Sambour	73.50	12.30	61.20	83.27%
6	371	073+900	087+850	NR7, NR73	KRT,TBK	Tboung Khmum, Krouch Chhmar, Chhloung	13.95	13.95	0	0.00%
7	372D	000+000	004+000	NR7	KRT	Snuol	4.00	0	4.00	100.00%
8	373D	000+000	017+300	NR7	KRT,TBK	Snuol, Memot	17.30	0	17.30	100.00%
9	373E	000+000	028+430	NR7	KRT	Snuol	28.43	0	28.43	100.00%
10	373 F	000+000	021+000	NR7	KRT	Snuol	21.00	2.20	18.80	89.52%
11	374	000+000	018+060	NR7, NR76	KRT	Snuol	18.06	0	18.06	100.00%
12	374A	000+000	025+000	NR7	KRT	Snuol	25.00	0	25.00	100.00%
13	374A1	000+000	027+000	NR7	KRT	Snuol	27.00	0	27.00	100.00%
14	375	000+000	048+000	NR7	KRT	Snuol	48.00	0	48.00	100.00%
15	376A	000+000	030+500	NR7	KRT	Kracheh	30.50	0	30.50	100.00%
16	376D	000+000	036+250	NR7	KRT	Sambour	36.25	0	36.25	100.00%
17	376E	000+000	029+350	NR7	KRT	Sambour	29.35	0	29.35	100.00%
18	377	000+000	040+960	NR7	KRT	Kracheh, Sambour	40.96	40.96	0	0.00%
19	377A	000+000	013+440	NR7	KRT	Sambour	13.44	13.44	0	0.00%
20	377A1	000+000	046+300	NR7	KRT	Sambour	46.30	0	46.30	100.00%
21	377B	000+000	026+100	NR7	KRT	Sambour	26.10	0	26.10	100.00%
22	3734	000+000	009+850	NR73	KRT	Chhloung	9.85	0	9.85	100.00%
23	3734A	000+000	005+150	NR73	KRT	Chhloung	5.15	0	5.15	100.00%
24	3734B	000+000	005+100	NR73	KRT	Chhloung	5.10	0	5.10	100.00%
25	3736	000+000	013+300	NR73	KRT	Kracheh	13.30	0	13.30	100.00%
26	3738	000+000	009+000	NR73	KRT	Kracheh	9.00	0	9.00	100.00%
27	3762	000+000	021+500	NR76	KRT	Snuol	21.50	0	21.50	100.00%
28	2KRT1	000+000	006+000	-	KRT	Preaek Prasab	6.00	0	6.00	100.00%
29	2KRT3	000+000	016+600	-	KRT	Preaek Prasab	16.60	0	16.60	100.00%
30	2KRT6	000+000	032+000	-	KRT	Preaek Prasab	32.00	0	32.00	100.00%
31	2KRT7	000+000	013+000	-	KRT	Preaek Prasab	13.00	0	13.00	100.00%
32	2KRT8	000+000	013+800	-	KRT	Sambour	13.80	0	13.80	100.00%
33	3KRT10	000+000	010+400	-	KRT	Kracheh	10.40	0	10.40	100.00%
34	3KRT11	000+000	008+000	NR7	KRT	Kracheh	8.00	0	8.00	100.00%
35	3KRT12	000+000	012+600	-	KRT	Kracheh	12.60	0	12.60	100.00%
36	3KRT13	000+000	010+400	-	KRT	Chhloung, Kracheh	10.40	0	10.40	100.00%
37	3KRT14	000+000	018+000	-	KRT	Snuol, Kracheh	18.00	0	18.00	100.00%
38	3KRT16	000+000	010+000	-	KRT	Chhloung	10.00	0	10.00	100.00%
39	3KRT17	000+000	008+000	-	KRT	Chhloung	8.00	0	8.00	100.00%
40	3KRT18	000+000	008+600	-	KRT	Chhloung	8.60	0	8.60	100.00%



ល.រ.	លេខនៃផ្លូវខេត្ត	PK to PK		ភ្ជាប់ទៅផ្លូវជាតិ	ឆ្លងកាត់ខេត្ត	ឆ្លងកាត់ស្រុក	ប្រវែងសរុប (km)	ប្រវែងអ៊ីតូច (km)	ប្រវែងមិនទាន់អ៊ីតូ (km)	% មិនទាន់អ៊ីតូ
41	3KRT20	000+000	011+000	-	KRT	Snuol, Chhloung	11.00	0	11.00	100.00%
42	3KRT21	000+000	005+500	-	KRT	Snuol	5.50	0	5.50	100.00%
43	3KRT22	000+000	009+500	-	KRT	Snuol	9.50	0	9.50	100.00%
44	3KRT23	000+000	005+130	-	KRT	Snuol	5.13	0	5.13	100.00%
45	3KRT24	000+000	022+000	NR76	KRT	Snuol	22.00	0	22.00	100.00%
<b>Total length</b>							<b>876.52</b>	<b>82.85</b>	<b>793.67</b>	<b>90.55%</b>

**12. មណ្ឌលគិរី (MK)**

[Link to Mondulkiri Road Map](#)

1	3760	000+000	008+590	NR76	MDK	Keo Seima	8.59	8.59	0	0.00%
2	3760D	000+000	000+950	NR76	MDK	Keo Seima	0.95	0.95	0	0.00%
3	3761	000+000	043+770	NR76	MDK	Ou Reang, Keo Seima	43.77	0	43.77	100.00%
4	3761A	000+000	044+180	NR76	MDK	Keo Seima	44.18	0	44.18	100.00%
5	3761B	000+000	061+000	NR76	MDK	Ou Reang, Keo Seima	61.00	0	61.00	100.00%
6	3761C	000+000	054+000	-	MDK	Keo Seima	54.00	0	54.00	100.00%
7	3762A	000+000	016+600	NR76	MDK	Keo Seima	16.60	0	16.60	100.00%
8	3763	000+000	006+900	NR76	MDK	Krong Saen Monourom	6.90	6.90	0	0.00%
9	3764	000+000	052+000	NR76	MDK	Saen Monourom, Pechreada, Ou Reang	52.00	34.50	17.50	33.65%
10	3766(MDK)	000+000	095+000	NR76	MDK	Koh Nheak	95.00	0	95.00	100.00%
<b>Total length</b>							<b>382.99</b>	<b>50.94</b>	<b>332.05</b>	<b>86.70%</b>

**13. ឧត្តរមានជ័យ (OM)**

[Link to OM Raod Map](#)

1	2567	000+000	022+500	NR56, NR58	ODM	Banteay Ampil	22.50	22.50	0	0.00%
2	2625	016+600	080+300	NR62, NR67	ODM,PVH	Choam Khsant, Tra-peang Prasat, Anlong Veng	63.70	63.70	0	0.00%
3	2678	000+000	007+350	NR67	ODM	Anlong Veng	7.35	7.35	0	0.00%
4	2685	000+000	038+800	NR68	ODM	Chong Kal, Krong Samroung	38.80	32.55	6.25	16.11%
5	2686	000+000	052+500	NR68, NR67	ODM	Samroung, Anlong Veng	52.50	52.50	0	0.00%
6	2565	000+000	026+750	NR56, NR58	ODM	Banteay Ampil	26.75	4.55	22.20	82.99%
7	2566	015+000	055+000	NR56, NR68	BMC,ODM	Thma Puok, Banteay Ampil, Chong Kal	40.00	0	40.00	100.00%
8	2568	000+000	016+800	NR56	ODM	Banteay Ampil, Chong Kal	16.80	0	16.80	100.00%
9	2569	000+000	020+650	NR56, NR58	ODM	Banteay Ampil	20.65	0	20.65	100.00%
10	2586	000+000	028+200	NR58	ODM	Banteay Ampil	28.20	0	28.20	100.00%
11	2588	000+000	024+000	NR58, NR56	ODM	Banteay Ampil	24.00	0	24.00	100.00%
12	2627	013+800	112+450	NR62, NR67, NR68	ODM,PVH	Choam Khsant, Tra-peang Prasat, Anlong Veng, samroung	98.65	0	98.65	100.00%

ល.រ.	លេខនៃផ្លូវខេត្ត	PK to PK		ភ្ជាប់ទៅផ្លូវជាតិ	ឆ្លងកាត់ខេត្ត	ឆ្លងកាត់ស្រុក	ប្រវែងសរុប (km)	ប្រវែងអ៊ីតូលូច (km)	ប្រវែងមិនទាន់អ៊ីតូលូច (km)	% មិនទាន់អ៊ីតូលូច
13	2647	040+000	068+000	NR64	ODM,REP	Svay Leu, Trapeang Prasat	28.00	2.20	25.80	92.14%
14	2687	000+000	008+250	NR68	ODM	Samroung	8.25	0	8.25	100.00%
15	2688	000+000	010+200	NR68	ODM	Samroung	10.20	1.80	8.40	82.35%
16	2ODM1	000+000	020+600	-	ODM	Samraong, Banteay Ampil	20.60	0	20.60	100.00%
17	2ODM2	000+000	011+600	-	ODM	Banteay Ampil	11.60	3.40	8.20	70.69%
18	2ODM10	000+000	004+300	-	ODM	Samraong	4.30	0	4.30	100.00%
19	2ODM11	000+000	007+800	-	ODM	Samraong	7.80	0	7.80	100.00%
20	2ODM12	000+000	005+700	-	ODM	Samraong	5.70	0	5.70	100.00%
21	2ODM14	000+000	007+350	-	ODM	Anlong Veng	7.35	0	7.35	100.00%
22	2ODM15	000+000	026+150	-	ODM	Anlong Veng	26.15	0	26.15	100.00%
23	2ODM16	000+000	009+600	-	ODM	Anlong Veng	9.60	0	9.60	100.00%
24	2ODM19	000+000	005+700	-	ODM	Anlong Veng	5.70	0	5.70	100.00%
25	2ODM23	000+000	010+800	-	ODM	Trapeang Prasat	10.80	0	10.80	100.00%
26	2ODM24	000+000	016+600	-	ODM	Trapeang Prasat	16.60	0	16.60	100.00%
27	2ODM26	000+000	010+700	-	ODM	Trapeang Prasat	10.70	0	10.70	100.00%

**Total length**

**623.25**

**190.55**

**432.70**

**69.43%**

**14. ប៊ែលិន (PL)**

[Link to PL Road Map](#)

1	1576	000+000	018+460	NR57	PLN	Krong Pailin	18.46	0	18.46	100.00%
2	1576A	000+000	009+080	NR57	PLN	Krong Pailin	9.08	0	9.08	100.00%
3	1576B	000+000	012+670	NR57, NR59	PLN	Krong Pailin, Sala Krao	12.67	12.67	0	0.00%
4	1576B1	000+000	004+200	-	PLN	Krong Pailin	4.20	0	4.20	100.00%
5	1576B2	000+000	019+150	-	PLN	Sala Krao	19.15	0	19.15	100.00%
6	1576C	000+000	003+600	NR57	PLN	Krong Pailin	3.60	0	3.60	100.00%
7	1576D	000+000	005+180	NR57	PLN	Krong Pailin	5.18	0	5.18	100.00%
8	1,576 F	000+000	000+790	NR57	PLN	Krong Pailin	0.79	0.79	0	0.00%
9	1576G	000+000	002+800	NR57	PLN	Krong Pailin	2.80	0	2.80	100.00%
10	1576I	000+000	002+500	NR57	PLN	Krong Pailin	2.50	0	2.50	100.00%
11	1576J	000+000	004+500	NR57	PLN	Krong Pailin	4.50	0	4.50	100.00%
12	1576K	000+000	000+990	NR57	PLN	Krong Pailin	0.99	0	0.99	100.00%
13	1577A	000+000	005+000	NR57	BTB,PLN	Krong Pailin, Samlout	5.00	0	5.00	100.00%
14	1578	000+000	018+000	NR57	PLN	Sala Krao	18.00	5.00	13.00	72.22%
15	1579	000+000	014+130	NR57	PLN	Krong Pailin	14.13	14.13	0	0.00%
16	1579A	000+000	008+000	NR57	PLN	Krong Pailin	8.00	0	8.00	100.00%
17	1579B	000+000	004+500	NR57	PLN	Krong Pailin	4.50	0	4.50	100.00%
18	1579C	000+000	007+200	NR57	PLN	Krong Pailin	7.20	7.20	0	0.00%
19	1579D	000+000	000+780	NR57	PLN	Krong Pailin	0.78	0	0.78	100.00%

ល.រ.	លេខនៃផ្លូវ ខេត្ត	PK to PK		ភ្ជាប់ទៅ ផ្លូវជាតិ	ឆ្លងកាត់ ខេត្ត	ឆ្លងកាត់ស្រុក	ប្រវែង សរុប (km)	ប្រវែង អ៊ីក្យូម (km)	ប្រវែង មិនទាន់ អ៊ីក្យូម (km)	% មិនទាន់ អ៊ីក្យូម
20	1579E	000+000	000+760	NR57	PLN	Krong Pailin	0.76	0	0.76	100.00%
21	1,579 F	000+000	009+462	NR57	PLN	Krong Pailin	9.46	9.46	0	0.00%
22	1579G	000+000	003+800	NR57	PLN	Krong Pailin	3.80	0	3.80	100.00%
23	1579H	000+000	003+200	NR57	PLN	Krong Pailin	3.20	0	3.20	100.00%
24	1579I	000+000	003+000	NR57	PLN	Krong Pailin	3.00	0	3.00	100.00%
25	1579J	000+000	002+800	NR57	PLN	Krong Pailin	2.80	0	2.80	100.00%
26	1579K	000+000	003+800	NR57	PLN	Krong Pailin	3.80	0	3.80	100.00%
27	1579L	000+000	003+000	NR57	PLN	Krong Pailin	3.00	0	3.00	100.00%
28	1579M	000+000	000+850	NR57	PLN	Krong Pailin	0.85	0	0.85	100.00%
29	1591(PL)	000+000	001+700	NR59	PLN	Sala Krao	1.70	0	1.70	100.00%
30	1593	000+000	007+020	NR59, NR57	PLN	Sala Krao	7.02	7.02	0	0.00%
31	1594(PL)	000+000	045+250	-	PLN	Sala Krao	45.25	0	45.25	100.00%
32	1597A	000+000	008+000	NR59	PLN	Sala Krao	8.00	8.00	0	0.00%
33	1597C	000+000	001+200	NR59	PLN	Sala Krao	1.20	0	1.20	100.00%
34	1597D	000+000	002+800	NR59	PLN	Sala Krao	2.80	0	2.80	100.00%
35	1597E	000+000	000+600	NR59	PLN	Sala Krao	0.60	0	0.60	100.00%
36	1598A	000+000	004+700	NR59	PLN	Sala Krao	4.70	0	4.70	100.00%
37	1598B	000+000	002+500	NR59	PLN	Sala Krao	2.50	0	2.50	100.00%
38	1598D	000+000	002+500	NR59	PLN	Sala Krao	2.50	0	2.50	100.00%
39	1599	000+000	016+600	NR59	PLN	Sala Krao	16.60	0	16.60	100.00%
40	1PL1	000+000	005+700	NR57	PLN	Krong Pailin	5.70	0	5.70	100.00%
41	1PL3	000+000	012+720	NR57	PLN	Krong Pailin, Sala Krao	12.72	0	12.72	100.00%
42	PL5762	000+000	025+080	NR57	PLN	Krong Pailin	25.08	0	25.08	100.00%
<b>Total length</b>							<b>308.57</b>	<b>64.27</b>	<b>244.30</b>	<b>79.17%</b>
<b>15. ព្រះសីហនុ (KPS)</b>									<a href="#">Link to KPS Map</a>	
1	144	000+000	009+000	NR4	SHV	Kompong Seila	9.00	0	9.00	100.00%
2	144A	000+000	002+420	NR4	SHV	Kompong Seila	2.42	0	2.42	100.00%
3	146	000+000	023+180	NR4	SHV	Kompong Seila	23.18	0	23.18	100.00%
4	146A	000+000	015+600	NR4	SHV	Prey Nob	15.60	15.60	0	0.00%
5	146B	000+000	024+490	NR4	SHV	Prey Nob, Stueng Hav	24.49	24.49	0	0.00%
6	146C	000+000	019+000	NR4	SHV	Prey Nob, Stueng Hav	19.00	0	19.00	100.00%
7	148	000+000	023+000	NR4	SHV	Krong Preah Sihanu, Stueng Hav	23.00	23.00	0	0.00%
8	149	000+000	055+590	NR4,NR3	SHV	Kompong Seila, Prey Nob	55.59	0	55.59	100.00%
9	149A	000+000	007+190	NR4	SHV	Prey Nob	7.19	7.19	0	0.00%
10	149B	000+000	009+500	NR4	SHV	Prey Nob	9.50	9.50	0	0.00%
11	149C	000+000	006+506	NR4	SHV	Prey Nob	6.506	6.51	0	0.00%

ល.រ.	លេខនៃផ្លូវ ខេត្ត	PK to PK		ភ្ជាប់ទៅ ផ្លូវជាតិ	ឆ្លងកាត់ ខេត្ត	ឆ្លងកាត់ស្រុក	ប្រវែង សរុប (km)	ប្រវែង អ៊ីតូច (km)	ប្រវែង មិនទាន់ អ៊ីតូ (km)	% មិនទាន់ អ៊ីតូ
<b>Total length</b>							<b>195.48</b>	<b>86.29</b>	<b>109.19</b>	<b>55.86%</b>
<b>16. ព្រះវិហារ (PVH)</b>										<a href="#">Link to PVH Road Map</a>
1	298	000+000	017+350	NR9	PVH	Tbaeng Meanchey, Choam Khsant	17.35	0	17.35	100.00%
2	2625	000+000	016+600	NR62, NR67	ODM,PVH	Choam Khsant, Tra- peang Prasat, Anlong Veng	16.60	16.60	0	0.00%
3	2626	000+000	052+700	NR62, NR92	PVH	Choam Khsant	52.70	52.70	0	0.00%
4	2627	000+000	013+800	NR62, NR67, NR68	ODM,PVH	Choam Khsant, Tra- peang Prasat, Anlong Veng, samroung	13.80	0	13.80	100.00%
5	2628	000+000	010+350	NR62	PVH	Choam Khsant	10.35	10.35	0	0.00%
6	2649	037+500	042+500	NR64	PVH,REP	Koulaen, Svay Leu	5.00	5.00	0	0.00%
7	2PVH1	000+000	009+500	-	PVH	Choam Khsant	9.50	0	9.50	100.00%
8	2PVH2	000+000	015+430	NR62	PVH	Choam Khsant	15.43	15.43	0	0.00%
9	2PVH3	000+000	017+000	NR62	PVH	Choam Khsant	17.00	0	17.00	100.00%
10	2PVH4	000+000	032+000	NR62	PVH	Choam Khsant	32.00	0	32.00	100.00%
11	2PVH5	000+000	018+570	-	PVH	Choam Khsant	18.57	18.57	0	0.00%
12	2PVH7	000+000	019+790	NR92	PVH	Choam Khsant	19.79	0	19.79	100.00%
13	2PVH9	000+000	015+000	-	PVH	Kuleaen	15.00	15.00	0	0.00%
<b>Total length</b>							<b>243.09</b>	<b>133.65</b>	<b>109.44</b>	<b>45.02%</b>
<b>17. ព្រៃវែង (PV)</b>										<a href="#">Link to PV Road Map</a>
1	310	000+000	041+895	NR11	PRV	Peam Chor	41.895	41.20	0.70	1.67%
2	310A	000+000	016+000	NR1	PRV	Preah Sdach	16.00	0	16.00	100.00%
3	311	000+000	009+000	NR1	PRV	Preah Sdach, Ba Phnum	9.00	9.00	0	0.00%
4	311A	000+000	006+300	-	PRV	Ba Phnum	6.30	6.30	0	0.00%
5	312	000+000	028+500	NR1	PRV	Preah Sdach	28.50	28.50	0	0.00%
6	312A	000+000	023+865	NR1	PRV	Preah Sdach	23.87	0	23.87	100.00%
7	313	000+000	041+130	NR1, NR11	PRV	Kampong Trabaek, Ba Phnum, Peam Ro	41.13	41.13	0	0.00%
8	313A	000+000	028+600	NR1	PRV	Kampong Trabaek, Ba Phnum	28.60	0	28.60	100.00%
9	315	056+675	061+745	NR1	PRV,SVR	Krong Svay Rieng, Svay Chrum, Romeas Haek, Kamchay Mear	5.07	0	5.07	100.00%
10	382D	000+000	017+400	NR8	PRV	Pea Reang, Kampong Leav	17.40	10.00	7.40	42.53%
11	383A(PV)	000+000	015+655	NR8	PRV	Pea Reang	15.655	15.66	0	0.00%
12	384	000+000	012+200	NR8, NR11	PRV	Pea Reang, Prey Veng, Kampong Leav	12.20	12.20	0	0.00%
13	384B	000+000	031+770	NR8	PRV	Prey Veng, Ba Phnum	31.77	31.77	0	0.00%
14	385	000+000	022+910	NR8	PRV	Pea Reang, Sithor Kandal	22.91	16.25	6.66	29.07%

ល.រ.	លេខនៃផ្លូវខេត្ត	PK to PK		ភ្ជាប់ទៅផ្លូវជាតិ	ឆ្លងកាត់ខេត្ត	ឆ្លងកាត់ស្រុក	ប្រវែងសរុប (km)	ប្រវែងអ៊ីតូច (km)	ប្រវែងមិនទាន់អ៊ីតូច (km)	% មិនទាន់អ៊ីតូច
15	386	000+000	025+100	NR8	PRV	Prey Veng, Me Sang	25.10	10.30	14.80	58.96%
16	386A	000+000	021+400	NR8	PRV	Kamchay Mear, Prey Veng	21.40	0	21.40	100.00%
17	387	000+000	028+350	NR8	PRV	Kamchay Mear	28.35	0	28.35	100.00%
18	387A	000+000	026+600	NR8	PRV,TBK	Kamchay Mear, Kanh Chriech	26.60	19.85	6.75	25.38%
19	388	000+000	024+800	NR8	PRV	Kamchay Mear, Me Sang	24.80	0	24.80	100.00%
20	388A	000+000	003+400	NR8	PRV	Kamchay Mear	3.40	0	3.40	100.00%
21	370B	013+450	026+450	NR7, NR8	PRV,TBK	Ponhea Kraek, Kamchay Mear	13.00	13.00	0	0.00%
22	3110	000+000	004+350	NR11, NR8	PRV	Prey Veng	4.35	4.35	0	0.00%
23	3110A	000+000	020+000	NR11	PRV	Krong Prey Veng, Prey Veng	20.00	1.80	18.20	91.00%
24	3110B	000+000	010+940	NR11	PRV	Prey Veng	10.94	0.90	10.04	91.77%
25	3111	000+000	014+000	NR11	PRV	Sithor Kandal	14.00	14.00	0	0.00%
26	3133	012+413	017+623	NR13, NR8	PRV,SVR	Romeas Haek, Kamchay Mear	5.21	0	5.21	100.00%
27	3PV1	000+000	018+000	-	PRV	Ba Phnum, Me Sang	18.00	18.00	0	0.00%
28	3PV4	000+000	009+670	-	PRV	Kamchay Mear, Kanhchriech	9.67	0	9.67	100.00%
29	3PV7	000+000	027+750	NR8	PRV	Pea Reang	27.75	20.40	7.35	26.49%
30	3PV7A	000+000	025+700	NR8	PRV	Pea Reang	25.70	21.35	4.35	16.93%
31	3PV8	000+000	005+300	-	PRV	Prey Veng	5.30	0	5.30	100.00%
32	3PV9	000+000	009+400	NR11	PRV	Peam Ro	9.40	0	9.40	100.00%
33	3PV10	000+000	010+500	-	PRV	Pea Reang	10.50	0	10.50	100.00%
<b>Total length</b>							<b>603.77</b>	<b>335.95</b>	<b>267.82</b>	<b>44.36%</b>

**18. រោងចក្រសាត់ (PS)**

[Link to PS Road Map](#)

1	152B4	000+000	NR5	PST	Krakor	4.95	0	4.95	100.00%	
2	152B6	000+000	002+610	NR5	PST	Krakor	2.61	0	2.61	100.00%
3	152B8	000+000	001+900	NR5	PST	Krakor	1.90	1.90	0	0.00%
4	152B9	000+000	002+210	NR5	PST	Krakor	2.21	0	2.21	100.00%
5	152C	000+000	009+100	NR5	PST	Krakor	9.10	0	9.10	100.00%
6	152D	000+000	009+070	NR5	PST	Krakor	9.07	9.07	0	0.00%
7	152E	000+000	007+820	NR5	PST	Krakor	7.82	7.82	0	0.00%
8	152 F	000+000	011+090	NR5	PST	Krakor, Kandieng	11.09	0	11.09	100.00%
9	152G	000+000	004+340	NR5	PST	Krong Pursat, Kandieng	4.34	0.50	3.84	88.48%
10	152H	000+000	015+850	NR5	PST	Krong Pursat, Kandieng	15.85	12.15	3.70	23.34%
11	153B1	000+000	025+660	NR53B	PST	Krakor	25.66	25.66	0	0.00%
12	153D	000+000	009+750	NR5	PST	Krakor	9.75	0	9.75	100.00%
13	153D2	000+000	003+480	NR5	PST	Krakor	3.48	0	3.48	100.00%

ល.រ.	លេខនៃផ្លូវខេត្ត	PK to PK		ភ្ជាប់ទៅផ្លូវជាតិ	ឆ្លងកាត់ខេត្ត	ឆ្លងកាត់ស្រុក	ប្រវែងសរុប (km)	ប្រវែងអ៊ីតូច (km)	ប្រវែងមិនទាន់អ៊ីតូ (km)	% មិនទាន់អ៊ីតូ
14	153D3	000+000	003+150	NR5	PST	Krakor	3.15	0	3.15	100.00%
15	153D4	000+000	003+400	NR5	PST	Krakor	3.40	0	3.40	100.00%
16	153D6	000+000	011+900	NR5	PST	Krakor	11.90	11.90	0	0.00%
17	153D7	000+000	002+690	NR5, NR53B	PST	Krakor	2.69	2.69	0	0.00%
18	153D8	000+000	009+100	NR5	PST	Krakor	9.10	9.10	0	0.00%
19	153D9	000+000	006+820	NR5	PST	Krakor	6.82	0	6.82	100.00%
20	153D10	000+000	010+600	NR5	PST	Krakor	10.60	9.75	0.85	8.02%
21	153E	000+000	009+500	NR5	PST	Krakor	9.50	0	9.50	100.00%
22	153 F	000+000	010+800	NR5	PST	Krakor	10.80	10.80	0	0.00%
23	153G	000+000	012+700	NR5	PST	Krong Pursat	12.70	0	12.70	100.00%
24	153H	000+000	009+870	NR5	PST	Krong Pursat	9.87	0	9.87	100.00%
25	154	000+000	026+990	NR5	PST	Krong Pursat, Kandieng	26.99	20.75	6.24	23.12%
26	154A	000+000	018+130	NR5	PST	Krong Pursat, Kandieng	18.13	18.13	0	0.00%
27	154B	000+000	015+562	NR5	PST	Bakan	15.562	0	15.56	99.99%
28	154C	000+000	016+700	NR5	PST	Bakan	16.70	16.70	0	0.00%
29	154D	000+000	012+293	NR5	PST	Bakan	12.293	12.29	0	0.00%
30	154E	000+000	018+000	NR5	PST	Bakan	18.00	0	18.00	100.00%
31	154 F	000+000	011+248	NR5	PST	Bakan	11.248	0	11.25	100.02%
32	155	000+000	031+620	NR5, NR55	PST	Krong Pursat, Phnum Kravanh	31.62	31.62	0	0.00%
33	155A	000+000	013+960	NR5	PST	Krong Pursat	13.96	11.30	2.66	19.05%
34	155A1	000+000	009+390	NR5, NR55	PST	Krong Pursat	9.39	9.39	0	0.00%
35	155B	000+000	010+700	NR5, NR55	PST	Bakan, Krong Pursat	10.70	0	10.70	100.00%
36	155C	000+000	026+074	NR5	PST	Bakan, Phnum Kravanh	26.074	26.07	0	0.00%
37	155D	000+000	038+200	NR5, NR55	PST	Bakan, Phnum Kravanh	38.20	38.20	0	0.00%
38	1534	042+950	071+200	NR53	KCH,PST	Tuek Phos, Krakor	28.25	0.80	27.45	97.17%
39	1551	000+000	006+100	NR55	PST	Phnum Kravanh	6.10	6.10	0	0.00%
40	1552	000+000	030+720	NR55, NR10	PST	Veal Veng	30.72	0	30.72	100.00%
41	1552A	000+000	011+290	NR55	PST	Veal Veng	11.29	0	11.29	100.00%
42	1554	000+000	006+600	NR55, NR10	PST	Veal Veng	6.60	0	6.60	100.00%
43	1488A	000+000	018+180	NR48	PST	Mondol Seima	18.18	0	18.18	100.00%
44	1PS1	000+000	013+289	-	PST	Kandieng	13.289	13.29	0	0.00%
45	1PS2	000+000	004+280	-	PST	Kandieng	4.28	0	4.28	100.00%
46	1PS3	000+000	034+410	-	PST	Phnum Kravanh, Krakor	34.41	0	34.41	100.00%
47	1PS4	000+000	014+700	-	PST	Krakor, Phnum Kravanh	14.70	0	14.70	100.00%
48	1PS5	000+000	026+590	-	PST	Phnum Kravanh	26.59	0	26.59	100.00%
49	1PS6	000+000	061+080	-	PST	Phnum Kravanh, Krakor	61.08	0	61.08	100.00%

ល.រ.	លេខនៃផ្លូវ ខេត្ត	PK to PK		ភ្ជាប់ទៅ ផ្លូវជាតិ	ឆ្លងកាត់ ខេត្ត	ឆ្លងកាត់ស្រុក	ប្រវែង សរុប (km)	ប្រវែង អ៊ីតូច (km)	ប្រវែង មិនទាន់ អ៊ីតូ (km)	% មិនទាន់ អ៊ីតូ
50	1PS7	000+000	004+800	-	PST	Krakor	4.80	0	4.80	100.00%
<b>Total length</b>							<b>707.52</b>	<b>305.99</b>	<b>401.53</b>	<b>56.75%</b>
<b>19. ភ្នំពេញ (PP)</b> <span style="float: right;"><a href="#">Link to PP Road Map</a></span>										
1	110	000+000	013+900	NR1	KDL,PNH	Phnom penh, Kien svay, S'ang, Koh thum	13.90	13.90	0	0
2	261	027+025	028+920	NR6	KDL,PNH	Mukh Kampul, Phnom Penh	1.895	1.90	0	0
<b>Total length</b>							<b>15.80</b>	<b>15.80</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>20. រតនគិរី (RK)</b> <span style="float: right;"><a href="#">Link to RK Road Map</a></span>										
1	3766(RNK)	000+000	045+000	NR76, NR78	RNK	Lumphat, Bar Keo	45.00	45.00	0	0.00%
2	3767	000+000	011+710	NR76	RNK	Lumphat	11.71	0	11.71	100.00%
3	3781B	037+400	056+400	NR78	RNK	Koun Mom	19.00	0	19.00	100.00%
4	3783	000+000	039+943	NR78	RNK	Banlung, Koun Mom, Veun Sai	39.943	0	39.94	99.99%
5	3784	000+000	030+512	NR78	RNK	Krong Banlung, Lum- phat	30.512	7.10	23.41	76.72%
6	3786	000+000	020+000	NR78	RNK	Krong Banlung	20.00	0	20.00	100.00%
7	3787	000+000	025+830	NR78	RNK	Ou Chum	25.83	0	25.83	100.00%
8	3788	000+000	017+500	NR78	RNK	Bar Kaev	17.50	0	17.50	100.00%
9	3789	000+000	031+650	NR78	RNK	Bar Kaev, Andoung Meas	31.65	31.65	0	0.00%
<b>Total length</b>							<b>241.15</b>	<b>83.75</b>	<b>157.40</b>	<b>65.27%</b>
<b>20. សៀមរាប (SR)</b> <span style="float: right;"><a href="#">Link to SR Map</a></span>										
1	265A	000+000	014+700	NR6	REP	Chi Kraeng	14.7	0	14.7	100.00%
2	265B	000+000	012+200	NR6	REP	Chi Kraeng	12.20	12.20	0	0.00%
3	265C	000+000	016+000	NR6	REP	Soutr Nikum	16.00	13.17	2.83	17.69%
4	265D	000+000	007+200	NR6	REP	Soutr Nikum	7.20	6.40	0.80	11.11%
5	265E	000+000	015+000	NR6	REP	Prasat Bakong	15.00	4.00	11.00	73.33%
6	265 F	000+000	011+500	NR6, NR63	REP	Prasat Bakong, Krong Siemreap	11.50	11.50	0	0.00%
7	265G	000+000	014+900	NR6	REP	Krong Siemreap	14.90	14.90	0	0.00%
8	265H	000+000	019+000	NR6	REP	Puok	19.00	0	19.00	100.00%
9	266	000+000	039+500	NR6, NR62-3	REP	Chi Kraeng	39.50	39.50	0	0.00%
10	266A	000+000	038+500	NR6, NR62-3	REP	Chi Kraeng, Svay Leu	38.50	9.00	29.50	76.62%
11	266B	000+000	018+500	NR6	REP	Prasat Bakong, Soutr Nikum, Banteay Srei	18.50	9.20	9.30	50.27%
12	266C	000+000	028+000	NR6, NR67	REP	Prasat Bakong, Krong Siemreap, Banteay Srei	28.00	28.00	0	0.00%
13	266D	000+000	028+500	NR6	REP	Puok, Angkor Thom, Banteay Srei	28.50	12.20	16.30	57.19%

ល.រ.	លេខនៃផ្លូវ ខេត្ត	PK to PK		ភ្ជាប់ទៅ ផ្លូវជាតិ	ឆ្លងកាត់ ខេត្ត	ឆ្លងកាត់ស្រុក	ប្រវែង សរុប (km)	ប្រវែង អ៊ីតូច (km)	ប្រវែង មិនទាន់ អ៊ីតូ (km)	% មិនទាន់ អ៊ីតូ
14	266E	000+000	029+500	NR6	REP	Puok, Angkor Chum	29.50	29.50	0	0.00%
15	266 F	000+000	020+000	NR6	REP	Puok, Angkor Chum	20.00	20.00	0	0.00%
16	267	000+000	020+300	NR6, NR63	REP	Puok, Krong Siemreap	20.30	20.30	0	0.00%
17	267C	000+000	020+600	NR6	REP	Puok	20.60	0	20.60	100.00%
18	268	000+000	018+000	NR6	REP	Kralanh	18.00	0	18.00	100.00%
19	269	000+000	019+700	NR6	REP	Kralanh	19.70	7.90	11.80	59.90%
20	2632	000+000	007+000	NR63	REP	Krong Siemreap	7.00	7.00	0	0.00%
21	2641	000+000	011+600	NR64	REP	Soutr Nikom	11.60	11.60	0	0.00%
22	2641A	000+000	036+200	NR64, NR67	REP	Soutr Nikom, Banteay Srei	36.20	26.10	10.10	27.90%
23	2643	000+000	040+500	NR64, NR67	REP	Svay Leu, Banteay Srei	40.50	31.60	8.90	21.98%
24	2644	000+000	009+000	NR64	REP	Soutr Nikom, Chi Kraeng	9.00	0	9.00	100.00%
25	2645	000+000	046+500	NR64, NR67	REP	Svay Leu, Varin	46.50	0	46.50	100.00%
26	2647	000+000	040+000	NR64	ODM,REP	Svay Leu, Trapeang Prasat	40.00	0	40.00	100.00%
27	2649	000+000	037+500	NR64	PVH,REP	Koulaen, Svay Leu	37.50	0	37.50	100.00%
28	2671	000+000	011+500	NR67	REP	Prasat Bakong	11.50	0	11.50	100.00%
29	2671A	000+000	011+500	NR67	REP	Banteay Srei	11.50	11.50	0	0.00%
30	2671B	000+000	006+800	NR67	REP	Banteay Srei	6.80	1.80	5.00	73.53%
31	2672	000+000	015+000	NR67, NR64	REP	Prasat Bakong, Soutr Nikom	15.00	3.10	11.90	79.33%
32	2672A	000+000	010+000	NR67	REP	Banteay Srei	10.00	10.00	0	0.00%
33	2673	000+000	071+000	NR67 ,NR68	REP	Varin, Angkor Chum, Kralanh	71.00	44.25	26.75	37.68%
34	2674	000+000	011+000	NR67	REP	Banteay Srei	11.00	4.00	7.00	63.64%
35	2675	000+000	012+500	NR67	REP	Varin	12.50	0	12.50	100.00%
36	2676	000+000	034+200	NR67	REP	Banteay Srei, Svay Leu	34.20	0	34.20	100.00%
37	2684	000+000	018+000	NR68	REP	Kralanh	18.00	0	18.00	100.00%
38	2682B	000+000	013+000	NR68	REP	Kralanh, Angkor Chum	13.00	0	13.00	100.00%
39	2SR1	000+000	010+000	NR6	REP	Chi Kraeng	10.00	0	10.00	100.00%
40	2SR2	000+000	023+000	NR6	REP	Chi Kraeng	23.00	4.00	19.00	82.61%
41	2SR3	000+000	008+000	NR6	REP	Chi Kraeng	8.00	0	8.00	100.00%
42	2SR4	000+000	022+000	NR6, NR64	REP	Chi Kraeng, Soutr Nikom	22.00	0	22.00	100.00%
43	2SR5	000+000	007+000	NR6	REP	Chi Kraeng	7.00	0	7.00	100.00%
44	2SR6	000+000	018+500	-	REP	Chi Kraeng	18.50	0	18.50	100.00%
45	2SR7	000+000	017+200	NR6	REP	Soutr Nikom	17.20	6.70	10.50	61.05%
46	2SR8	000+000	008+500	NR6	REP	Soutr Nikom	8.50	0	8.50	100.00%
47	2SR10	000+000	004+800	NR64	REP	Soutr Nikom	4.80	0	4.80	100.00%



ល.រ.	លេខនៃផ្លូវខេត្ត	PK to PK		ភ្ជាប់ទៅផ្លូវជាតិ	ឆ្លងកាត់ខេត្ត	ឆ្លងកាត់ស្រុក	ប្រវែងសរុប (km)	ប្រវែងអ៊ីតូច (km)	ប្រវែងមិនទាន់អ៊ីតូ (km)	% មិនទាន់អ៊ីតូ
48	2SR11	000+000	003+500	NR6	REP	Soutr Nikom	3.50	0	3.50	100.00%
49	2SR12	000+000	009+300	NR6	REP	Soutr Nikom	9.30	9.30	0	0.00%
50	2SR13	000+000	003+000	NR6	REP	Soutr Nikom	3.00	0	3.00	100.00%
51	2SR14	000+000	013+700	NR6	REP	Prasat Bakong, Soutr Nikom	13.70	13.70	0	0.00%
52	2SR15	000+000	010+000	NR6	REP	Soutr Nikom	10.00	2.00	8.00	80.00%
53	2SR16	000+000	007+000	-	REP	Prasat Bakong, Soutr Nikom	7.00	7.00	0	0.00%
54	2SR17	000+000	005+500	NR6	REP	Prasat Bakong	5.50	0	5.50	100.00%
55	2SR18	000+000	007+000	NR67	REP	Prasat Bakong	7.00	3.00	4.00	57.14%
56	2SR19	000+000	006+000	NR6	REP	Prasat Bakong	6.00	2.50	3.50	58.33%
57	2SR21	000+000	008+200	-	REP	Prasat Bakong	8.20	0	8.20	100.00%
58	2SR22	000+000	012+600	NR6	REP	Prasat Bakong, Banteay Srei	12.60	3.60	9.00	71.43%
59	2SR24	000+000	004+800	NR67	REP	Banteay Srei	4.80	4.80	0	0.00%
60	2SR26	000+000	005+600	-	REP	Banteay Srei	5.60	0	5.60	100.00%
61	2SR30	000+000	046+500	-	REP	Angkor Thum, Angkor Chum, Varin	46.50	46.50	0	0.00%
62	2SR31	000+000	003+600	-	REP	Krong Siemreap	3.60	3.60	0	0.00%
63	2SR32	000+000	008+300	-	REP	Banteay Srei, Angkor Thum	8.30	0	8.30	100.00%
64	2SR33	000+000	006+500	-	REP	Puok, Krong Siemreap	6.50	6.50	0	0.00%
65	2SR34	000+000	017+500	-	REP	Varin	17.50	10.00	7.50	42.86%
66	2SR35	000+000	004+700	NR6	REP	Puok	4.70	0	4.70	100.00%
67	2SR36	000+000	011+600	-	REP	Varin	11.60	0	11.60	100.00%
68	2SR42	000+000	017+000	-	REP	Angkor Chum	17.00	0	17.00	100.00%
69	2SR44	000+000	025+500	-	REP	Angkor Chum	25.50	0	25.50	100.00%
70	2SR46	000+000	004+600	NR6	REP	Kralanh	4.60	4.60	0	0.00%
71	2SR48	000+000	019+500	NR68	REP	Srei Snam	19.50	0	19.50	100.00%
<b>Total length</b>							<b>1,214.90</b>	<b>516.52</b>	<b>698.38</b>	<b>57.48%</b>

**22. ស្ទឹងត្រែង (ST)**

[Link to ST Road Map](#)

1	293	000+000	009+000	NR9	STR	Thala Barivat	9.00	0	9.00	100.00%
2	376 F	000+000	021+000	NR7	STR	Krong Stung Treng, Sesan	21.00	20.28	0.72	3.43%
3	377E	000+000	015+100	NR7	STR	Siem Bouk	15.10	15.10	0	0.00%
4	379	000+000	027+150	NR7	STR	Kracheh, Siem Bouk	27.15	3.65	23.50	86.56%
5	379A	000+000	012+100	NR7	STR	Stung Traeng, Thala Barivat	12.10	4.40	7.70	63.64%
6	379B	000+000	004+600	NR7	STR	Stung Traeng, Thala Barivat	4.60	4.60	0	0.00%
7	2648	000+000	044+600	-	STR	Thala Barivat	44.60	0	44.60	100.00%
8	3785	000+000	006+770	-	STR	Sesan	6.77	0	6.77	100.00%

ល.រ.	លេខផ្លូវខេត្ត	PK to PK		ភ្ជាប់ទៅផ្លូវជាតិ	ឆ្លងកាត់ខេត្ត	ឆ្លងកាត់ស្រុក	ប្រវែងសរុប (km)	ប្រវែងអ៊ីតូល (km)	ប្រវែងមិនទាន់អ៊ីតូល (km)	% មិនទាន់អ៊ីតូល
9	3787(STR)	000+000	011+150	-	STR	Sesan	11.15	0	11.15	100.00%
<b>Total length</b>							<b>151.47</b>	<b>48.03</b>	<b>103.44</b>	<b>68.29%</b>
<b>23. ស្វាយរៀង (SVR)</b>										<a href="#">Link to SVR Road Map</a>
1	312C	000+000	022+600	NR1	SVR	Svay Chrum	22.60	6.00	16.60	73.45%
2	312 F	000+000	010+303	NR1	SVR	Svay Chrum	10.303	0	10.30	99.97%
3	313B	000+000	011+044	NR1	SVR	Svay Chrum	11.04	0	11.04	100.00%
4	313C	000+000	009+533	NR1	SVR	Svay Chrum	9.53	2.50	7.03	73.77%
5	314	000+000	011+005	NR1	SVR	Svay Chrum	11.01	0.75	10.26	93.19%
6	314A	000+000	009+604	NR1	SVR	Krong Svay Rieng, Svay Chrum	9.60	0	9.60	100.00%
7	314B	000+000	014+850	NR1	SVR	Krong Svay Rieng, Svay Chrum	14.85	6.97	7.88	53.06%
8	314C	000+000	045+875	NR1, NR18	SVR	Krong Svay Rieng, Svay Chrum, Kampong Rou	45.875	11.85	34.03	74.18%
9	314E	000+000	013+880	NR1	SVR	Svay Teab, Kampong Rou	13.88	5.00	8.88	63.98%
10	315	000+000	056+675	NR1	PRV,SVR	Krong Svay Rieng, Svay Chrum, Romeas Haek, Kamchay Mear	56.675	18.20	38.48	67.90%
11	316	000+000	013+120	NR1	SVR	Kampong Rou	13.12	10.70	2.42	18.45%
12	316A	000+000	014+470	NR1	SVR	Chantrea	14.47	14.47	0	0.00%
13	316B	000+000	016+150	NR1	SVR	Chantrea	16.15	0	16.15	100.00%
14	316D	000+000	008+890	NR1	SVR	Chantrea	8.89	0	8.89	100.00%
15	317	000+000	008+550	NR1	SVR	Svay Teab	8.55	8.55	0	0.00%
16	317A	000+000	022+409	NR1	SVR	Svay Teab	22.409	0	22.41	100.00%
17	317B	000+000	015+798	NR1	SVR	Svay Teab	15.80	15.80	0	0.00%
18	317C	000+000	006+922	NR1	SVR	Svay Teab	6.922	0	6.92	99.97%
19	319	000+000	013+193	NR1	SVR	Svay Teab	13.193	0	13.19	99.98%
20	319A	000+000	001+772	NR1	SVR	Svay Teab	1.772	1.77	0	0.00%
21	319B	000+000	003+500	NR1	SVR	Chantrea	3.50	3.50	0	0.00%
22	319C	000+000	009+300	NR1	SVR	Chantrea, Svay Teab	9.30	9.30	0	0.00%
23	3130	000+000	021+892	NR13	SVR	Svay Teab	21.89	17.89	4.00	18.27%
24	3131	000+000	009+516	NR13	SVR	Romeas Haek	9.52	1.30	8.22	86.34%
25	3133	000+000	012+413	NR13, NR8	PRV,SVR	Romeas Haek, Kamchay Mear	12.413	0	12.41	99.98%
26	3134	000+000	010+152	NR13	SVR	Rumduol	10.152	0	10.15	99.98%
27	3135	000+000	007+170	NR13	SVR	Romeas Haek	7.17	2.90	4.27	59.55%
28	3136	000+000	010+500	NR13	SVR	Romeas Haek	10.50	0	10.50	100.00%
29	3138	000+000	008+178	NR13	SVR	Romeas Haek	8.178	0	8.18	100.02%
30	3138A	000+000	012+080	NR13	SVR	Romeas Haek	12.08	0	12.08	100.00%
31	3140	000+000	010+070	NR13	SVR	Romeas Haek	10.07	0	10.07	100.00%

ល.រ.	លេខនៃផ្លូវខេត្ត	PK to PK		ភ្ជាប់ទៅផ្លូវជាតិ	ឆ្លងកាត់ខេត្ត	ឆ្លងកាត់ស្រុក	ប្រវែងសរុប (km)	ប្រវែងអ៊ីតូច (km)	ប្រវែងមិនទាន់អ៊ីតូ (km)	% មិនទាន់អ៊ីតូ
32	3SVR1	000+000	008+122	-	SVR	Svay Chrum	8.122	0	8.12	99.98%
33	3SVR2	000+000	009+772	-	SVR	Svay Chrum	9.772	0	9.77	99.98%
34	3SVR3	000+000	011+992	NR18	SVR	Kampong Rou	11.992	0	11.99	99.98%
35	3SVR4	000+000	022+820	-	SVR	Chantrea	22.82	11.70	11.12	48.73%
36	3SVR5	000+000	013+360	-	SVR	Svay Chrum	13.36	0	13.36	100.00%
37	3SVR6	000+000	014+930	-	SVR	Svay Teab, Romduol	14.93	0	14.93	100.00%
38	3SVR7	000+000	019+970	-	SVR	Chantrea	19.97	13.65	6.32	31.65%
39	3SVR8	000+000	007+100	NR13	SVR	Romeas Haek	7.10	0	7.10	100.00%
40	3SVR9	000+000	006+900	-	SVR	Romeas Haek	6.90	0	6.90	100.00%
41	3SVR10	000+000	013+250	NR13	SVR	Rumduol	13.25	0	13.25	100.00%
42	3SVR11	000+000	011+400	NR13	SVR	Rumduol	11.40	0	11.40	100.00%
43	3SVR12	000+000	008+350	-	SVR	Chantrea, Krong Bavet	8.35	0	8.35	100.00%
44	3SVR13	000+000	007+300	-	SVR	Krong Svayrieng, Svay Chrum	7.30	0	7.30	100.00%
45	3SVR14	000+000	011+410	-	SVR	Romeas Haek	11.41	0	11.41	100.00%
46	3SVR15	000+000	011+210	-	SVR	Romeas Haek	11.21	0	11.21	100.00%
47	3SVR16	000+000	003+000	-	SVR	Svay Chrum	3.00	0	3.00	100.00%
<b>Total length</b>							<b>622.30</b>	<b>162.80</b>	<b>459.50</b>	<b>73.84%</b>

**24. តាកែវ (TK)**

[Link to TK Road Map](#)

1	121	000+000	008+950	NR2	TAK	Bati	8.95	0	8.95	100.00%
2	123	000+000	019+100	NR2, NR23	TAK	Bati, Prey Kabas	19.10	12.20	6.90	36.13%
3	125	000+000	005+510	NR2	TAK	Bati	5.51	3.31	2.20	39.93%
4	129	000+000	017+300	NR2, NR21	KDL,TAK	Samroung, Prey Kabas, Koh Thom	17.30	17.30	0	0.00%
5	129A	000+000	011+300	NR2	TAK	Krong Doun Kaev, Traing	11.30	11.30	0	0.00%
6	129B	000+000	028+240	NR2	TAK	Traing, Borey Cholsar	28.24	18.21	10.03	35.52%
7	129D	000+000	020+390	NR2	TAK	Traing, Borey Cholsar	20.39	12.00	8.39	41.15%
8	129E	000+000	015+000	NR2	TAK	Traing, Koh Andet	15.00	15.00	0	0.00%
9	129 F	000+000	009+950	NR2	TAK	Koh Andet	9.95	0	9.95	100.00%
10	129H	000+000	007+460	NR2	TAK	Kiri Vong	7.46	0	7.46	100.00%
11	129I	000+000	008+870	NR2	TAK	Kiri Vong	8.87	0	8.87	100.00%
12	120B	000+000	008+400	NR2, NR3	TAK	Bati	8.40	8.40	0	0.00%
13	122	000+000	013+950	NR2, NR3	TAK	Bati	13.95	13.95	0	0.00%
14	122A	000+000	012+220	NR2, NR3	TAK	Bati	12.22	12.22	0	0.00%
15	124	000+000	010+220	NR2, NR3	TAK	Samroung	10.22	10.22	0	0.00%
16	124A	000+000	008+980	NR2, NR3	TAK	Samroung, Tram kak	8.98	0	8.98	100.00%
17	124B	000+000	005+520	NR2	TAK	Krong Doun Kaev	5.52	1.57	3.95	71.56%
18	126	000+000	009+550	NR2, NR31	KPT,TAK	Traing, Angkor Chey	9.55	9.55	0	0.00%

ល.រ.	លេខនៃផ្លូវ ខេត្ត	PK to PK		ភ្ជាប់ទៅ ផ្លូវជាតិ	ឆ្លងកាត់ ខេត្ត	ឆ្លងកាត់ស្រុក	ប្រវែង សរុប (km)	ប្រវែង អ៊ីតូច (km)	ប្រវែង មិនទាន់ អ៊ីតូ (km)	% មិនទាន់ អ៊ីតូ
19	126A	000+000	023+500	NR2	TAK	Kiri Vong	23.50	16.20	7.30	31.06%
20	128	000+000	028+220	NR2	TAK	Kiri Vong	28.22	28.22	0	0.00%
21	132	000+000	052+115	NR3, NR41, NR43	KSP,TAK	Tram Kak, Phnom Srouch	52.115	35.00	17.12	32.85%
22	134	000+000	016+450	NR3	TAK	Tram Kak	16.45	16.45	0	0.00%
23	131	000+000	002+500	NR3, NR31	TAK	Tram Kak, Angkor Chey	2.50	0	2.50	100.00%
24	122B	000+000	010+190	NR2, NR3	TAK	Samroung	10.19	0	10.19	100.00%
25	120C	000+000	009+020	NR2	TAK	Bati	9.02	4.90	4.12	45.68%
26	1TK1	000+000	032+400	NR23	TAK	Prey Kabbas, Angkor Borei	32.40	24.40	8.00	24.69%
27	1TK2	000+000	028+500	-	TAK	Kiri Vong	28.50	0	28.50	100.00%
28	1TK3	000+000	010+850	-	TAK	Kiri Vong	10.85	4.45	6.40	58.99%
29	1TK4	000+000	005+500	-	TAK	Samraong, Doun Keo	5.50	2.90	2.60	47.27%
30	1TK5	000+000	009+160	-	TAK	Borei Cholsar	9.16	0	9.16	100.00%
31	1TK6	000+000	023+330	NR2	TAK	Samraong , Prey Kabbas	23.33	8.15	15.18	65.07%
32	1TK7	000+000	011+550	-	TAK	Bati	11.55	0	11.55	100.00%
<b>Total length</b>							<b>484.20</b>	<b>285.90</b>	<b>198.30</b>	<b>40.95%</b>

**25. ក្រុងឃុំ (TBK)**

[Link to TBK Road Map](#)

1	370	000+000	029+450	NR7	TBK	Tboung Khmum, Ou Reang Ov	29.45	29.45	0	0.00%
2	370A	000+000	017+200	NR7	TBK	Tboung Khmum, Pon- hea Kraek	17.20	15.30	1.90	11.05%
3	370A1	000+000	008+150	NR7	TBK	Tboung Khmum, Pon- hea Kraek	8.15	0	8.15	100.00%
4	370A2A3	000+000	005+700	NR7	TBK	Ponhea Kraek	5.70	5.70	0	0.00%
5	370B	000+000	013+450	NR7, NR8	PRV,TBK	Ponhea Kraek, Kamchay Mear	13.45	13.45	0	0.00%
6	370C	000+000	021+700	NR7, NR8	TBK	Ponhea Kraek	21.70	20.10	1.60	7.37%
7	371	000+000	073+900	NR7, NR73	KRT,TBK	Tboung Khmum, Krouch Chhmar, Chhloung	73.90	73.90	0	0.00%
8	371A	000+000	006+350	NR7	TBK	Tboung Khmum	6.35	0	6.35	100.00%
9	371B	000+000	030+000	NR7	TBK	Tboung Khmum, Krouch Chhmar	30.00	30.00	0	0.00%
10	371C	000+000	008+250	NR7, NR71C	TBK	Tboung Khmum	8.25	0	8.25	100.00%
11	371D	000+000	046+650	NR7	TBK	Tboung Khmum	46.65	15.00	31.65	67.85%
12	372	000+000	010+200	NR7	TBK	Memot	10.20	10.20	0	0.00%
13	372A	000+000	031+000	NR7	TBK	Memot	31.00	3.66	27.34	88.19%
14	373	000+000	015+250	NR7	TBK	Ponhea Kraek, Dambae	15.25	5.95	9.30	60.98%
15	373A	000+000	023+050	NR7, NR73	TBK	Ponhea Kraek, Dambae	23.05	23.05	0	0.00%
16	373B	000+000	028+600	NR7	TBK	Memot	28.60	28.60	0	0.00%
17	373C	000+000	053+600	NR7, NR73	TBK	Memot, Dambae	53.60	53.60	0	0.00%

ល.រ.	លេខនៃផ្លូវខេត្ត	PK to PK		ភ្ជាប់ទៅផ្លូវជាតិ	ឆ្លងកាត់ខេត្ត	ឆ្លងកាត់ស្រុក	ប្រវែងសរុប (km)	ប្រវែងអ៊ីត្យូច (km)	ប្រវែងមិនទាន់អ៊ីត្យូច (km)	% មិនទាន់អ៊ីត្យូច
18	373D	017+300	027+300	NR7	KRT,TBK	Snuol, Memot	10.00	0	10.00	100.00%
19	387A	026+600	029+600	NR8	PRV,TBK	Kamchay Mear, Kanh Chriech	3.00	3.00	0	0.00%
20	387E	000+000	004+800	NR8	TBK	Ponhea Kraek	4.80	0	4.80	100.00%
21	3113	000+000	014+050	NR11	TBK	Ou Reang Ov	14.05	0	14.05	100.00%
22	3115	000+000	009+850	NR11	TBK	Ou Reang Ov	9.85	0	9.85	100.00%
23	3117	000+000	012+200	NR11	TBK	Ou Reang Ov	12.20	12.20	0	0.00%
24	3730	000+000	009+100	NR73	TBK	Dambae	9.10	0	9.10	100.00%
25	3731	000+000	005+100	NR73	TBK	Dambae	5.10	0	5.10	100.00%
26	370C & 388	000+000	017+000	-	TBK	Ponhea Kraek	17.00	0	17.00	100.00%
27	3TBK2	000+000	005+600	-	TBK	Tboug Khmum	5.60	1.00	4.60	82.14%
<b>Total</b>							<b>513.20</b>	<b>344.16</b>	<b>169.04</b>	<b>32.94%</b>

ប្រភពទិន្នន័យ ៖ ៖ MPWT (2022)

[Link to all Rural Road Inventory](#)

លេខកូដស្រុក	ស្រុក	ផ្លូវអ៊ីត្យូចក្នុងឆ្នាំ 2010-20 (m)	ផ្លូវមិនទាន់អ៊ីត្យូចក្នុងឆ្នាំ 2010-2020 (m)	% មិនទាន់អ៊ីត្យូច	ប្រវែងសរុប (m)	សំណង់សិល្បៈការ	
						ចំនួនលូ	ចំនួនស្ពាន
01	<b>បន្ទាយមានជ័យ (BM)</b>					<a href="#">Link to BM RR Inventory</a>	
0101	Monkol Borey	24,697	371,506	93.77%	396,203	320	48
0102	Phnom Srok	197,536	45,804	18.82%	243,340	371	23
0103	Preah Neathpreah	104,500	273,276	72.34%	377,776	466	56
0104	Ouchrov	69,835	188,511	72.97%	258,346	276	23
0105	Krong Sereysorphorn	225,269	15,651	6.50%	240,920	421	19
0106	Thmor Pouk	147,600	291,961	66.42%	439,561	398	17
0107	Svay Chek	273,329	72,578	20.98%	345,907	330	12
0108	Malai	6,100	206,096	97.13%	212,196	90	6
0109	Poipet	73,835	342,421	82.26%	416,256	148	1
<b>Total</b>		<b>1,122,701</b>	<b>1,807,804</b>	<b>61.69%</b>	<b>2,930,505</b>	<b>2,820</b>	<b>205</b>
02	<b>បាត់ដំបង (BB)</b>					<a href="#">Link to BB RR Inventory</a>	
0201	Banorn	85,500	639,543	88.21%	725,043	675	41
0202	Thmor Korl	-	595,466	100.00%	595,466	569	15
0203	Krong Batambang	25,257	134,074	84.15%	159,331	208	1
0204	Borvel	28,700	571,594	95.22%	600,294	531	43
0205	Eak Phnom	23,609	89,244	79.08%	112,853	116	11
0206	Mornng Reusey	105,500	447,379	80.92%	552,879	619	44

លេខកូដ ស្រុក	ស្រុក	ផ្ទៃអ៊ុកក្នុងឆ្នាំ 2010-20 (m)	ផ្ទៃមិនទាន់ អ៊ុកក្នុងឆ្នាំ 2010-2020 (m)	% មិនទាន់ អ៊ុក	ប្រវែងសរុប (m)	សំណង់សិល្បៈការ	
						ចំនួនលូ	ចំនួនស្ពាន
0207	Rotanak Mondul	64,600	376,410	85.35%	441,010	369	36
0208	Sangke	137,909	357,787	72.18%	495,696	490	22
0209	Samlot	-	409,240	100.00%	409,240	534	126
0210	Sampov Lone	2,322	213,331	98.92%	215,653	265	5
0211	Phnom Preuk	-	252,801	100.00%	252,801	279	13
0212	Kamreang	-	278,830	100.00%	278,830	290	31
0213	Kors Kralor	27,100	293,501	91.55%	320,601	333	15
0214	Rokha Kiri	39,500	355,113	89.99%	394,613	366	18
<b>Total</b>		<b>539,997</b>	<b>5,014,313</b>	<b>90.28%</b>	<b>5,554,310</b>	<b>5,644</b>	<b>421</b>
<b>03 កំពង់ចាម (KC)</b>							
0301	Batheay	33,100	150,018	81.92%	183,118	173	7
0302	Chamkar Ler	27,300	112,996	80.54%	140,296	97	4
0303	Cherng Prey	12,700	169,275	93.02%	181,975	237	9
0304	Krong Kampong Cham	3,473	22,632	86.70%	26,105	3	2
0305	Kampong Siem	84,494	184,009	68.53%	268,503	203	28
0306	Kang Meas	26,100	118,899	82.00%	144,999	67	31
0307	Koh Sothin	48,473	106,529	68.73%	155,002	26	32
0308	Prey Chhor	21,593	276,539	92.76%	298,132	264	44
0309	Srey Santhor	35,300	98,747	73.67%	134,047	38	29
0310	Steung Trang	43,190	1,764,513	97.61%	1,807,703	1,249	199
<b>Total</b>		<b>335,723</b>	<b>3,004,157</b>	<b>89.95%</b>	<b>3,339,880</b>	<b>2,357</b>	<b>385</b>
<b>04 កំពង់ឆ្នាំង (KCh) <a href="#">Link to KCh RR Inventory</a></b>							
0401	Boribo	1,200	196,631	99.39%	197,831	355	28
0402	Chulkiri	-	65,330	100.00%	65,330	59	13
0403	Krong Kampong Chhnang	2,605	2,260	46.45%	4,865	10	-
0404	Kampong Leang	-	129,193	100.00%	129,193	259	2
0405	Kampong Tralach	4,600	281,340	98.39%	285,940	466	19
0406	Rolear Paea	120,360	432,147	78.22%	552,507	764	56
0407	Samki Meanchey	53,100	358,514	87.10%	411,614	633	62
0408	Teuk Phos	64,030	144,600	69.31%	208,630	309	31
<b>Total</b>		<b>245,895</b>	<b>1,610,015</b>	<b>86.75%</b>	<b>1,855,910</b>	<b>2,855</b>	<b>211</b>
<b>05 កំពង់ស្ពឺ (KS) <a href="#">Link to KS RR Inventory</a></b>							
0501	Baset	37,020	288,720	88.64%	325,740	522	19

លេខកូដ ស្រុក	ស្រុក	ផ្លូវអ៊ុតក្នុងឆ្នាំ 2010-20 (m)	ផ្លូវមិនទាន់ អ៊ុតក្នុងឆ្នាំ 2010-2020 (m)	% មិនទាន់ អ៊ុត	ប្រវែងសរុប (m)	សំណង់សិល្បៈការ	
						ចំនួនលូ	ចំនួនស្ពាន
0502	Krong Chbarmorn	5,137	73,517	93.47%	78,654	127	9
0503	Korng Pisey	20,400	289,300	93.41%	309,700	603	17
0504	Oral	35,260	279,130	88.78%	314,390	312	19
0505	Udong	42,080	411,134	90.72%	453,214	830	28
0506	Phnom Srouch	215,930	582,010	72.94%	797,940	914	65
0507	Samrong Torng	28,650	452,280	94.04%	480,930	812	52
0508	Tporng	17,000	10,910	39.09%	27,910	382	22
<b>Total</b>		<b>401,477</b>	<b>2,387,001</b>	<b>85.60%</b>	<b>2,788,478</b>	<b>4,502</b>	<b>231</b>
<b>06</b>	<b>កំពង់ធំ (KT)</b>	<a href="#">Link to KT RR Inventory</a>					
0601	Baray	14,500	254,508	94.61%	269,008	306	6
0602	Kampong Svay	20,026	414,015	95.39%	434,041	542	39
0603	Krong Steung Sen	4,160	143,381	97.18%	147,541	157	8
0604	Prasat Balang	-	304,259	100.00%	304,259	309	13
0605	Prasat Sambo	94,289	229,361	70.87%	323,650	459	25
0606	Sandan	-	172,678	100.00%	172,678	119	22
0607	Santuk	11,400	429,607	97.42%	441,007	502	32
0608	Storng	74,900	300,934	80.07%	375,834	583	39
0609	Tang Kork	9,500	168,199	94.65%	177,699	171	1
<b>Total</b>		<b>228,775</b>	<b>2,416,942</b>	<b>91.35%</b>	<b>2,645,717</b>	<b>3,148</b>	<b>185</b>
<b>07</b>	<b>កំពត (KP)</b>	<a href="#">Link to KP RR Inventory</a>					
0701	Angkor Chey	9,150	287,538	96.92%	296,688	476	12
0702	Banteay Meas	4,200	302,522	98.63%	306,722	341	63
0703	Chhouk	-	353,779	100.00%	353,779	592	67
0704	Chumkiri	3,900	214,209	98.21%	218,109	356	25
0705	Dang Tung	-	246,194	100.00%	246,194	437	50
0706	Kampog Trach	-	331,471	100.00%	331,471	499	33
0707	Teuk Chhou	2,897	301,580	99.05%	304,477	343	33
0708	Krong Kampot	1,839	47,384	96.26%	49,223	49	-
<b>Total</b>		<b>21,986</b>	<b>2,084,677</b>	<b>98.96%</b>	<b>2,106,663</b>	<b>3,093</b>	<b>283</b>
<b>08</b>	<b>កណ្តាល (KD)</b>	<a href="#">Link to KD RR Inventory</a>					
0801	Kandal Steung	1,100	296,525	99.63%	297,625	195	43
0802	Kien Svay	-	191,905	100.00%	191,905	19	27
0803	Ksach Kandal	7,152	212,370	96.74%	219,522	119	19
0804	Koh Thom	-	93,891	100.00%	93,891	2	44
0805	Lerk Dek	-	87,182	100.00%	87,182	2	7

លេខកូដ ស្រុក	ស្រុក	ផ្លូវអ៊ុកក្នុងឆ្នាំ 2010-20 (m)	ផ្លូវមិនទាន់ អ៊ុកក្នុងឆ្នាំ 2010-2020 (m)	% មិនទាន់ អ៊ុក	ប្រវែងសរុប (m)	សំណង់សិល្បៈការ	
						ចំនួនលូ	ចំនួនស្ពាន
0806	Lvea Em	-	78,228	100.00%	78,228	8	14
0807	Muk Kampoul	28,150	73,547	72.32%	101,697	5	17
0808	Ang Snoul	8,305	253,637	96.83%	261,942	205	32
0809	Ponh Leu	22,300	202,181	90.07%	224,481	53	14
<b>Total</b>		<b>67,007</b>	<b>1,489,466</b>	<b>95.69%</b>	<b>1,556,473</b>	<b>608</b>	<b>217</b>
<b>09</b>	<b>កោះកុង (KK)</b>	<a href="#">Link to KK RR Inventory</a>					
0901	Botum Sakor	1,300	74,947	98.30%	76,247	42	8
0902	Kiri Sarkor	1,537	8,608	84.85%	10,145	1	1
0903	Koh Kong	-	47,390	100.00%	47,390	36	1
0904	Khemara Phoumin	-	21,101	100.00%	21,101	7	1
0905	Mondul Seima	9,700	84,530	89.71%	94,230	139	7
0906	Sre Ambil	1,400	175,989	99.21%	177,389	88	19
0907	Thmar Bang	-	97,445	100.00%	97,445	24	2
<b>Total</b>		<b>13,937</b>	<b>510,010</b>	<b>97.34%</b>	<b>523,947</b>	<b>337</b>	<b>39</b>
<b>10</b>	<b>ក្រចេះ (KRT)</b>	<a href="#">Link to KRT RR Inventory</a>					
1001	Chhlaung	-	261,985	100.00%	261,985	131	16
1002	Krong Kratie	-	13,752	100.00%	13,752	14	3
1003	Prek Prosob	-	460,066	100.00%	460,066	294	33
1004	Sambo	-	754,501	100.00%	754,501	349	109
1005	Snoul	-	316,867	100.00%	316,867	254	32
1006	Chetr Borey	-	437,168	100.00%	437,168	384	46
<b>Total</b>		<b>-</b>	<b>2,244,339</b>	<b>100.00%</b>	<b>2,244,339</b>	<b>1,426</b>	<b>239</b>
<b>11</b>	<b>មណ្ឌលគិរី (MK)</b>	<a href="#">Link to MK RR Inventory</a>					
1101	Keo Seima	-	123,300	100.00%	123,300	95	20
1102	Koh Nhek	-	196,400	100.00%	196,400	105	28
1103	Au Rang	-	37,800	100.00%	37,800	24	2
1104	Pichrea Da	-	41,000	100.00%	41,000	19	3
1105	Krong Sen Mnorum	-	83,840	100.00%	83,840	77	3
<b>Total</b>		<b>-</b>	<b>482,340</b>	<b>100.00%</b>	<b>482,340</b>	<b>320</b>	<b>56</b>
<b>12</b>	<b>ភ្នំពេញ (PP)</b>	<a href="#">Link to PP RR Inventory</a>					
1205	Dangkor	24,094	78,629	76.54%	102,723	9	9
1208	Sen Sok	20,700	42,719	67.36%	63,419	4	0
1209	Pursenchey	61,060	157,214	72.03%	218,274	61	6
1210	Chbar Ampov	24,210	34,080	58.47%	58,290	1	1



លេខកូដ ស្រុក	ស្រុក	ផ្លូវអ៊ុតក្នុងឆ្នាំ 2010-20 (m)	ផ្លូវមិនទាន់ អ៊ុតក្នុងឆ្នាំ 2010-2020 (m)	% មិនទាន់ អ៊ុត	ប្រវែងសរុប (m)	សំណង់សិល្បៈការ	
						ចំនួនលូ	ចំនួនស្ពាន
1211	Chroy Changva	32,923	35,200	51.67%	68,123	0	6
1212	Preak Phnov	25,030	38,134	60.37%	63,164	25	1
1214	Kambol	27,850	81,078	74.43%	108,928	38	5
<b>Total</b>		<b>215,867</b>	<b>467,054</b>	<b>68.39%</b>	<b>682,921</b>	<b>138</b>	<b>28</b>
<b>13</b>	<b>ព្រះវិហារ (PVH)</b>	<a href="#">Link to PVH RR Inventory</a>					
1301	Sen Chey	-	173,197	100.00%	173,197	116	37
1302	Chhaeb	-	201,532	100.00%	201,532	148	13
1303	Cham Ksarn	504,529	7,300	1.43%	511,829	532	101
1304	Kou Len	-	166,801	100.00%	166,801	215	30
1305	Roveang	24,920	221,094	89.87%	246,014	195	42
1306	Sangkum Thmey	-	127,833	100.00%	127,833	173	17
1307	Tbeng Meanchey	37,200	41,967	53.01%	79,167	123	5
1308	Krong Preah Vihear	-	80,486	100.00%	80,486	58	9
<b>Total</b>		<b>566,649</b>	<b>1,020,210</b>	<b>64.29%</b>	<b>1,586,859</b>	<b>1,560</b>	<b>254</b>
<b>14</b>	<b>ព្រៃវែង (PV)</b>	<a href="#">Link to PV RR Inventory</a>					
1401	Bar Phnom	34,900	394,059	91.86%	428,959	700	14
1402	Kampchay Mear	4,693	422,007	98.90%	426,700	723	20
1403	Kampong Trabaek	63,400	558,488	89.81%	621,888	824	61
1404	Kanh Chreach	26,700	247,933	90.28%	274,633	457	30
1405	Mesang	1,000	353,157	99.72%	354,157	690	11
1406	Peam Chor	-	133,277	100.00%	133,277	112	23
1407	Peam Ror	-	82,213	100.00%	82,213	63	20
1408	Prearang	63,000	172,476	73.25%	235,476	137	24
1409	Preah Sdach	39,900	352,841	89.84%	392,741	673	15
1410	Krong Prey Veng	7,300	24,773	77.24%	32,073	40	1
1411	Pur Rieng	6,790	79,324	92.12%	86,114	84	8
1412	Sithor Kandal	23,200	110,211	82.61%	133,411	160	31
1413	Svay Antor	45,637	310,140	87.17%	355,777	467	20
<b>Total</b>		<b>316,520</b>	<b>3,240,899</b>	<b>91.10%</b>	<b>3,557,419</b>	<b>5,130</b>	<b>278</b>
<b>15</b>	<b>ពោធិ៍សាត់ (PS)</b>	<a href="#">Link to PS RR Inventory</a>					
1501	Bakarn	228,238	256,919		485,157	770	60
1502	Kandiang	83,600	123,796		207,396	262	72
1503	Kro Kor	414,759	22,045		436,804	536	78
1504	Phnom Kravanh	131,666	207,667		339,333	397	57
1505	Pursat	4,700	163,255		167,955	208	26

លេខកូដ ស្រុក	ស្រុក	ផ្ទះអ៊ុតក្នុងឆ្នាំ 2010-20 (m)	ផ្ទះមិនទាន់ អ៊ុតក្នុងឆ្នាំ 2010-2020 (m)	% មិនទាន់ អ៊ុត	ប្រវែងសរុប (m)	សំណង់សិល្បៈការ	
						ចំនួនលូ	ចំនួនស្ពាន
1506	Veal Veng	1,700	78,825		80,525	101	15
1507	Talor Sen Chey	8,300	228,339		236,639	272	40
<b>Total</b>		<b>872,963</b>	<b>1,080,846</b>		<b>1,953,809</b>	<b>2,546</b>	<b>348</b>
<b>16</b>	<b>រតនគីរី (RK)</b>	<a href="#">Link to RK RR Inventory</a>					
1601	Andaung Meas	-	9,615	100.00%	9,615	31	27
1602	Banlung	5,082	110,615	95.61%	115,697	32	8
1603	Bor Keo	-	142,044	100.00%	142,044	60	20
1604	Kaun Mum	-	142,278	100.00%	142,278	115	25
1605	Lumphat	-	147,483	100.00%	147,483	82	27
1606	Au Chum	3,900	180,642	97.89%	184,542	61	23
1607	Au Yadav	-	96,592	100.00%	96,592	40	10
1608	Taveng	-	28,916	100.00%	28,916	15	12
1609	Ven Sai	-	93,467	100.00%	93,467	74	34
<b>Total</b>		<b>8,982</b>	<b>951,652</b>	<b>99.06%</b>	<b>960,634</b>	<b>510</b>	<b>186</b>
<b>17</b>	<b>សៀមរាប (SR)</b>	<a href="#">Link to SR RR Inventory</a>					
1701	Angkor Chum	173,159	112,360	39.35%	285,519	495	23
1702	Angkor Thum	53,600	70,910	56.95%	124,510	167	7
1703	Banteay Srey	-	246,221	100.00%	246,221	173	11
1704	Chi Kreng	26,881	297,808	91.72%	324,689	421	19
1705	Kro Lanh	13,442	192,456	93.47%	205,898	342	24
1706	Pouk	77,119	286,382	78.78%	363,501	696	39
1707	Prasat Bakorng	14,200	143,600	91.00%	157,800	254	16
1708	Krong Siem Reap	4,305	165,595	97.47%	169,900	175	7
1709	Sautr Nikum	18,600	295,179	94.07%	313,779	457	35
1710	Srey Snam	9,200	172,346	94.93%	181,546	334	12
1711	Svay Ler	-	182,486	100.00%	182,486	145	17
1712	Varin	33,300	234,050	100.00%	234,050	192	27
<b>Total</b>		<b>423,806</b>	<b>2,399,393</b>	<b>86.00%</b>	<b>2,789,899</b>	<b>3,851</b>	<b>237</b>
<b>18</b>	<b>ព្រះសីហនុ (KPS)</b>	<a href="#">Link to KPS RR Inventory</a>					
1801	Krong Preah Sihanouk	11,394	20,100	63.82%	31,494	39	5
1802	Prey Nub	125,594	78,904	38.58%	204,498	408	13
1803	Steung Hav	49,365	21,757	30.59%	71,122	149	3
1804	Kampong Seila	4,050	75,305	100.00%	75,305	89	22
1805	Koh Rong	-	0	0.00%	0	0	0
<b>Total</b>		<b>190,403</b>	<b>196,066</b>	<b>51.27%</b>	<b>382,419</b>	<b>685</b>	<b>43</b>

លេខកូដ ស្រុក	ស្រុក	ផ្លូវអ៊ុកក្នុងឆ្នាំ 2010-20 (m)	ផ្លូវមិនទាន់ អ៊ុកក្នុងឆ្នាំ 2010-2020 (m)	% មិនទាន់ អ៊ុក	ប្រវែងសរុប (m)	សំណង់សិល្បៈការ	
						ចំនួនលូ	ចំនួនស្ពាន
<b>19</b>	<b>ស្ទឹងត្រែង (ST)</b>					<a href="#">Link to ST RR Inventory</a>	
1901	Se San	-	152,952	100.00%	152,952	90	39
1902	Siem Bauk	15,100	182,310	92.35%	197,410	173	62
1903	Siem Pang	-	358,142	100.00%	358,142	173	62
1904	Krong Steung Treng	-	87,953	100.00%	87,953	60	32
1905	Thala Borivat	-	261,666	100.00%	261,666	54	34
1906	Borey AuSvay Senchey	-	99,390	100.00%	99,390	92	15
	<b>Total</b>	<b>15,100</b>	<b>1,142,413</b>	<b>98.70%</b>	<b>1,157,513</b>	<b>642</b>	<b>244</b>
<b>20</b>	<b>ស្វាយរៀង (SVR)</b>					<a href="#">Link to SVR RR Inventory</a>	
2001	Chantrea	-	152,725	100.00%	152,725	105	15
2002	Kampong Rou	33,700	253,688	88.27%	287,388	284	14
2003	Rumduol	2,500	334,576	99.26%	337,076	414	27
2004	Rormeas Hek	21,700	755,151	97.21%	776,851	981	44
2005	Svay Chrum	22,784	655,099	96.64%	677,883	625	57
2006	Krong SvayRieng	2,109	107,957	98.08%	110,066	112	1
2007	Svay Teap	8,580	249,846	96.68%	258,426	243	11
2008	Bavet	1,690	130,373	98.72%	132,063	101	6
	<b>Total</b>	<b>93,063</b>	<b>2,639,415</b>	<b>96.59%</b>	<b>2,732,478</b>	<b>2,865</b>	<b>175</b>
<b>21</b>	<b>តាកែវ (TK)</b>					<a href="#">Link to TK RR Inventory</a>	
2101	Angkor Borey	-	88,784	100.00%	88,784	51	53
2102	Baty	288,303	34,945	10.81%	323,248	417	83
2103	Borey Chulsa	-	69,344	100.00%	69,344	48	14
2104	Kiri Vong	46,800	252,670	84.37%	299,470	428	36
2105	Koh Andet	-	177,985	100.00%	177,985	167	19
2106	Prey Kabas	169,400	11,056	6.13%	180,456	153	21
2107	Samrong	10,300	246,909	96.00%	257,209	337	73
2108	Krong Daunkeo	-	34,400	100.00%	34,400	34	5
2109	Tramkok	41,500	659,367	94.08%	700,867	607	105
2110	Trang	1,475	266,701	99.45%	268,176	273	34
	<b>Total</b>	<b>557,778</b>	<b>1,842,161</b>	<b>76.76%</b>	<b>2,399,939</b>	<b>2,515</b>	<b>443</b>
<b>22</b>	<b>ឧត្តមានជ័យ (OM)</b>					<a href="#">Link to OM RR Inventory</a>	
2201	Anlong Veng	13,430	189,617	93.39%	203,047	107	61
2202	Banteay Ampil	36,640	313,512	89.54%	350,152	393	87
2203	Chong Kal	49,800	181,748	78.49%	231,548	203	16

លេខកូដ ស្រុក	ស្រុក	ផ្លូវអ៊ុតក្នុងឆ្នាំ 2010-20 (m)	ផ្លូវមិនទាន់ អ៊ុតក្នុងឆ្នាំ 2010-2020 (m)	% មិនទាន់ អ៊ុត	ប្រវែងសរុប (m)	សំណង់សិល្បៈការ	
						ចំនួនលូ	ចំនួនស្ពាន
2204	Krong Samrong	2,400	243,611	99.02%	246,011	211	43
2205	Trapong Prasat	-	192,875	100.00%	192,875	109	40
<b>Total</b>		<b>102,270</b>	<b>1,121,363</b>	<b>91.64%</b>	<b>1,223,633</b>	<b>1,023</b>	<b>247</b>
<b>23</b>	<b>កែប (KEP)</b>					<a href="#">Link to KEP RR Inventory</a>	
2301	Damnak Changer	1,500	111,585	98.67%	113,085	71	7
2302	Krong Kep	2,636	50,172	95.01%	52,808	57	7
<b>Total</b>		<b>4,136</b>	<b>161,757</b>	<b>97.51%</b>	<b>165,893</b>	<b>128</b>	<b>14</b>
<b>24</b>	<b>ប៉ៃលិន (PL)</b>					<a href="#">Link to PL RR Inventory</a>	
2401	Krong Pailin	14,322	240,254	100.00%	240,254	291	12
2402	Sala Krao	2,708	274,129	99.02%	276,837	259	14
<b>Total</b>		<b>17,030</b>	<b>514,383</b>	<b>99.48%</b>	<b>517,091</b>	<b>550</b>	<b>26</b>
<b>25</b>	<b>ត្បូងឃ្មុំ (TBK)</b>					<a href="#">Link to TBK RR Inventory</a>	
2501	Dambe	-	318,240	100.00%	318,240	340	22
2502	Krauchmar	178,507	158,211	46.99%	336,718	138	19
2503	Memot	-	646,417	100.00%	646,417	362	38
2504	Au Rang Ov	20,300	161,074	88.81%	181,374	140	12
2505	Panhea Krek	303,075	60,037	16.53%	363,112	527	35
2506	Krong Soung	18,650	62,226	76.94%	80,876	66	77
2507	Tbong Khmum	466,367	64,908	12.22%	531,275	590	27
<b>Total</b>		<b>485,017</b>	<b>127,134</b>	<b>20.77%</b>	<b>612,151</b>	<b>656</b>	<b>104</b>
<b>Total All Provinces</b>		<b>6,847,082</b>	<b>39,955,810</b>	<b>85.46%</b>	<b>46,751,220</b>	<b>49,909</b>	<b>5,099</b>
<b>%</b>		<b>14.65%</b>	<b>85.46%</b>				

សំគាល់ ៖ RR: Rural Road; Paved= DBST, SBST, or Concrete  
 ប្រភពទិន្នន័យ ៖ MRD (2020)

### តារាងទី ៥៖ ប្រវែងផ្លូវជនបទ ក្នុងការរៀបចំផែនការជួសជុល សាងសង់ថ្មី និងស្តារឡើងវិញ

ប្រភេទ កម្រាល	2020		2021		2022		2023		2024	
	ប្រវែងផ្លូវ (Km)	អនុវត្តបាន	ប្រវែងផ្លូវ (Km)	ផែនការ	ប្រវែងផ្លូវ (Km)	ផែនការ	ប្រវែងផ្លូវ (Km)	ផែនការ	ប្រវែងផ្លូវ (Km)	ផែនការ
All	261	សាងសង់ថ្មី	300	សាងសង់ថ្មី	5,530	ស្តារ ឡើងវិញ	7,645	ស្តារ ឡើងវិញ	10,229	ស្តារ ឡើងវិញ
DBST/ SBST	97	សាងសង់ថ្មី	100	សាងសង់ថ្មី	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

MRD ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រថវិកាឆ្នាំ 2020- 2024 (បោះពុម្ពផ្សាយនៅខែឧសភា ឆ្នាំ 2021)

**តារាងទី ៦៖ ផ្លូវខេត្តសំខាន់ៗនិងស្ពានដែលបានសាងសង់ (2021)**  
**ទិន្នន័យពន្យល់**

**I. ថវិកាជំពូក 61 ( ជួសជុល ឬ ស្តារឡើងវិញ )**

អាត្រាប្តូរប្រាក់ 4065 KHR/USD

ល.រ.	ការរចនា ដែលបានសាងសង់	ផ្លូវដែលបានសាងសង់ ( Kms )	ស្ពានបានសាងសង់ ( ចំនួនស្ពាន )	"ការចំណាយ ( KHR Million )"	គណនាជា USD	តម្លៃក្នុង មួយKm (USD )
<b>Banteay Meanchey</b>						
	NR 56D (DBST+RC)	1.1		2,185.00	537,515.38	488,650.34
	NR59 (Reseal DBST)	3.5		1,189.00	292,496.92	83,570.55
<b>2</b>	<b>Battambang</b>					
	PR156bb2 (DBST)	5		2,964.00	729,151.29	145,830.26
	PR155 (DBST)	4.6		2,740.06	674,060.27	146,534.84
<b>3</b>	<b>Kampong Cham</b>					
	NR71 (DBST)	2		1,992.00	490,036.90	245,018.45
	NR71C (DBST)	2.6		2,042.00	502,337.02	193,206.55
	NR7 (Overlay AC)	1.8		1,260.00	309,963.10	172,201.72
	NR71 (Reseal DBST)	4		1,172.00	288,314.88	72,078.72
<b>4</b>	<b>Kampong Chhnang</b>					
	NR53 (DBST)	4		1,946.00	478,720.79	119,680.20
	PR150A (DBST)	1.275		1,435.00	353,013.53	276,873.36
	NR53 (Reseal DBST)	7.98		1,910.00	469,864.70	58,880.29
<b>5</b>	<b>Kampong Speu</b>					
	PR143 (DBST)	1.8		1,961.00	482,410.82	268,006.01
	NR44 (Reseal DBST)	3.4		1,169.00	287,576.88	84,581.43
	NR46 (Reseal DBST)	2.88		996.00	245,018.45	85,075.85
	PR1440 (DBST)	1.733		1,050.00	258,302.58	149,049.38
<b>6</b>	<b>Kampong Thom</b>					
	PR264 (Drainage along the road)			1,513.00		
<b>7</b>	<b>Kampot</b>					
	PR136 (DBST)	2.4		1,910.00	469,864.70	195,776.96
<b>8</b>	<b>Kandal</b>					
	NR21A (DBST)	3.251		1,994.00	490,528.91	150,885.54
	PR110 (DBST)	1.405		2,488.00	612,054.12	435,625.71
<b>10</b>	<b>Kratie</b>					
	NR 73 (DBST)	1.85		2,423.00	596,063.96	322,196.74
	NR 73 (Construction of Pipe)			2,383.00		
	NR 73 ( Reseal DBST)	2.77		1,044.00	256,826.57	92,717.17
	NR 76 ( Reseal DBST)	2.6		1,123.00	276,260.76	106,254.14
<b>11</b>	<b>Mondulkiri</b>					
	NR 76 ( DBST)	2.55		1,799.00	442,558.43	173,552.32
<b>12</b>	<b>Preah Vihear</b>					

ល.រ.	ការរចនា ដែលបានសាងសង់	ជួរដែលបានសាងសង់ ( Kms )	ស្ថានភាពសាងសង់ ( ចំនួនស្ពាន )	"ការចំណាយ ( KHR Mil-lion )"	គណនាជា USD	តម្លៃក្នុង មួយKm (USD )
	NR 62 ( DBST)	4.5		2,825.00	694,956.95	154,434.88
	NR 64 ( DBST)	2.2		1,573.00	386,961.87	175,891.76
	NR 62-NR 64 ( Reseal DBST)	8.5		2,368.00	582,533.83	68,533.39
	NR 62 (Weigh station)			769.00		
<b>13</b>	<b>Prey Veng</b>					
	NR 8 (AC)	1.8		1,847.00	454,366.54	252,425.86
	PR 370B (DBST)	2.4		1,449.00	356,457.56	148,523.99
	PR 311A (DBST)	1.17		1,283.00	315,621.16	269,761.67
	NR 8 (Overlay AC)	2.15		1,986.00	488,560.89	227,237.62
	PR 310 (DBST)	3.07		1,979.00	486,838.87	158,579.44
<b>14</b>	<b>Purat</b>					
	PR 155 (Drainage along the road)			1,965.00		
	PR 154 (Drainage along the road)			1,900.00		
	NR 55 PR152H PR154 ( Reseal DBST)	9.3		2,530.00	622,386.22	66,923.25
<b>15</b>	<b>Ratanakiri</b>					
	NR78-5 (DBST)	1.65		2,754.00	677,490.77	410,600.47
	NR78-5 (Reseal DBST)	5		1,555.00	382,533.83	76,506.77
	NR78 (Reseal DBST)	10.5		2,490.00	612,546.13	58,337.73
<b>16</b>	<b>Siem Reap</b>					
	NR6 (AC)	1.52		2,694.00	662,730.63	436,006.99
	NR64 (Reseal DBST)	1		1,442.00	354,735.55	354,735.55
<b>17</b>	<b>Preah Sihanouk</b>					
	PR148 (DBST)	2.81		2,357.00	579,827.80	206,344.41
<b>18</b>	<b>Stueng Treng</b>					
	PR379A (DBST)	4.4		2,951.00	725,953.26	164,989.38
<b>19</b>	<b>Svay Rieng</b>					
	PR3138 ( Laterite )	8.18		2,516.00	618,942.19	75,665.30
<b>20</b>	<b>Takeo</b>					
	NR2 (AC)	2.12		4,855.00	1,194,341.94	563,368.84
	PR132 (DBST)	3.34		1,941.00	477,490.77	142,961.31
	NR2 (Overlay AC)	2.969		1,464.00	360,147.60	121,302.66
	PR132 (Reseal DBST)	8.2		1,463.00	359,901.60	43,890.44
<b>21</b>	<b>Utardar Meanchey</b>					
	PR 2686 (DBST)	4.75		2,877.00	707,749.08	148,999.81
	PR2625 (DBST)	3		1,918.00	471,832.72	157,277.57
	NR 68 (Reseal DBST)	9		2,348.00	577,613.78	64,179.31
	PR2625 (DBST)	4.1		1,372.00	337,515.38	82,320.82
<b>22</b>	<b>Kep</b>					

ល.រ.	ការរចនា ដែលបានសាងសង់	ជួរដែលបានសាងសង់ (Kms)	ស្ថានភាពសាងសង់ (ចំនួនស្ពាន)	"ការចំណាយ (KHR Million)"	គណនាជា USD	តម្លៃក្នុង មួយKm (USD)
	PR1332 (RC)	0.75		1,947.00	478,966.79	638,622.39
	NR33 (Weight stations)			993.00	244,280.44	
<b>23</b>	<b>Pailin</b>					
	NR57 (DBST)			1,890.00	464,944.65	
	NR59 (Drainage U shape)			1,901.00	467,650.68	
<b>24</b>	<b>Tbong Khmum</b>					
	NR7 (DBST)	2.575		1,913.00	470,602.71	182,758.33
	NR8 (DBST)	2.375		1,924.00	473,308.73	199,287.89
	NR72 (DBST)	2.125		1,448.00	356,211.56	167,628.97
	NR73 (DBST)	2.3		1,439.00	353,997.54	153,911.97
	NR7 (Reseal DBST)	2.05		669.99	164,819.19	80,399.60
	NR8 (Overlay AC)	0.91		887.00	218,204.18	239,784.82
	<b>Total</b>	<b>191.318</b>		<b>122,822.05</b>	<b>30,214,525.22</b>	

## II. ថវិកាជំពូក 21 (កែលម្អផ្លូវរថ្មី សាងសង់ថ្មី)

អាត្រាប្តូរប្រាក់ 4054 KHR/1USD

ល.រ.	ការរចនា ដែលបានសាងសង់	ជួរដែលបានសាងសង់ (Kms)	ស្ថានភាពសាងសង់ (ចំនួនស្ពាន)	"ការចំណាយ (KHR Million)"	គណនាជា USD	តម្លៃក្នុង មួយ Km (USD)
	<b>Banteay Meanchey</b>					
<b>2</b>	<b>Battambang</b>					
	PR 157A (DBST)	5		2,937.00	722,509.23	144,501.85
<b>3</b>	<b>Kampong Cham</b>					
	NR70B (Brige 40mx10m)		1	1,861.00	457,810.58	
	PR279 (RC)	0.14		247.90	60,984.01	435,600.07
	NR 70B (DBST)	1.7		2,486.00	611,562.12	359,742.42
<b>4</b>	<b>Kampong Chhnang</b>					
	NR52 (DBST)	2.2		2,854.00	702,091.02	319,132.28
	PR 1KCH18 (Laterite)	2.325		2,360.00	580,565.81	249,705.72
<b>5</b>	<b>Kampong Thom</b>					
	PR 2620 (Laterite)	3.7		2,867.00	705,289.05	190,618.66
	PR 264G (Laterite) No budget, under negotiation	8.5				
<b>6</b>	<b>Kampot</b>					
	PR 138 (DBST)	3.5		2,886.00	709,963.10	202,846.60
	NR31A (DBST)	3		2,885.00	709,717.10	236,572.37
<b>7</b>	<b>Kandal</b>					
	NR 34 (DBST)	3.24		3,442.00	846,740.47	261,339.65
	PR1211 (DBST)	1.3		2,990.00	735,547.36	565,805.66
	PR2618 (DBST)	3.499		1,989.00	489,298.89	139,839.64
	NR 42 (DBST)	3.223		3,323.00	817,466.17	253,635.18
<b>8</b>	<b>Kratie</b>					
	PR 279 (DBST)	3.15		2,988.00	735,055.35	233,350.90
	PR 371 (DBST)	1.7		2,988.00	735,055.35	432,385.50

ល.រ.	ការវិនិយោគ ដែលបានសាងសង់	ជួរដែលបានសាងសង់ (Kms)	ស្ថានភាពសាងសង់ (ចំនួនស្ថាន)	"ការចំណាយ (KHR Million)"	គណនាជា USD	តម្លៃក្នុង មួយ Km (USD)
<b>9</b>	<b>Mondul Kiri</b>					
	NR 76 (DBST)	4.38	1	3,872.00	952,521.53	217,470.67
<b>10</b>	<b>Preah Vihear</b>					
	NR 95 (DBST)	3.5		1,915.00	471,094.71	134,598.49
<b>11</b>	<b>Prey Veng</b>					
	PR 3PV7 (DBST)	4.15		3,313.00	815,006.15	196,387.02
	PR 387A (DBST)	4.2		2,869.00	705,781.06	168,043.11
<b>12</b>	<b>Pursat</b>					
	PR 154 (DBST)	2.58		2,856.00	702,583.03	272,319.00
<b>13</b>	<b>Ratanakiri</b>					
	NR 78-5 (Laterite)	8		2,734.00	672,570.73	84,071.34
<b>14</b>	<b>Siem Reap</b>					
	PR 266F (DBST)	4		2,978.00	732,595.33	183,148.83
<b>15</b>	<b>Steung Treng</b>					
	PR 376F (DBST)	2.25		3,508.00	862,976.63	383,545.17
<b>16</b>	<b>Svay Rieng</b>					
	PR 3SVR8 (DBST)	3.6		2,835.00	697,416.97	193,726.94
	PR314C (DBST)	5.27		2,836.00	697,662.98	132,383.87
	NR 18 (RC), (No budget, under negotiation)	2.554				
<b>17</b>						
	PR 129 (DBST)	3.7		2,994.00	736,531.37	199,062.53
	PR 125 (DBST)	3.31		2,987.00	734,809.35	221,996.78
<b>18</b>	<b>Utdar Meanchey</b>					
	PR 2647 (DBST)	3.8		2,988.00	735,055.35	193,435.62
<b>19</b>	<b>Kep</b>					
	PR 1335 (DBST)	2.15		2,363.00	581,303.81	270,373.87
<b>20</b>	<b>Pailin</b>					
	PR 1593 (DBST)	2.87		2,473.00	608,364.08	211,973.55
<b>21</b>	<b>Water way</b>					
	Concrete Port (No budget, under negotiation)					
<b>22</b>	<b>Unit of Marchinary Construction</b>					
	NR 1 (Expand to road width), no budget, negotiation	6.3				
<b>23</b>	<b>Unit of Engineering Construction</b>					
	PR1577-PR1579 (Laterite)	7.8		3,958.00	973,677.74	124,830.48
	PR (Baknam Border) (Sub grade)	1.295		3,976.00	978,105.78	755,294.04
	PR 382 (Laterite)	1.667		4,827.00	1,187,453.87	712,329.86
	PR 1TK5 (DBST)	4		3,752.00	923,001.23	230,750.31
	<b>Total</b>	<b>106.491</b>	<b>2</b>	<b>99,137.90</b>	<b>24,388,167.28</b>	



# ផ្លូវខេត្តសំខាន់ៗនិងស្ពានដែលបានសាងសង់ (2021)

## ទិន្នន័យបរិយាយ

### I. ថវិកាជំពូក 61 (ជួសជុល ឬ ស្តារឡើងវិញ)

អាត្រាប្តូរប្រាក់ 4054 KHR/1USD

ល.រ.	ការរចនា ដែលបានសាងសង់	ផ្លូវដែលបានសាងសង់ (Kms)	ស្ពានបានសាងសង់ (ចំនួនស្ពាន)	"ការចំណាយ (KHR Mil-lion)"	គណនាជា USD	តម្លៃក្នុងមួយKm (USD)
<b>Banteay Meanchey</b>						
1	PR 268A (DBST)	5.4		2,225.00	548,840.65	101,637.16
	PR 268A		1 bridge (18m)	905	223,236.31	
<b>2 Battambang</b>						
	PR 1571A (DBST)	7		1,860.00	458,806.12	65,543.73
	"NR5 PR1570 PR1571 (Overlay AC+ Reseal DBST)"	34.2		13,060.00	3,221,509.62	94,196.19
<b>3 Kampong Cham</b>						
	NR71 (DBST)	6		3,373.00	832,017.76	138,669.63
	PR 270	2.68		1,585.00	390,971.88	145,885.03
<b>4 Kampong Chhnang</b>						
	NR53 (DBST)	3.9		1,885.00	464,972.87	119,223.81
<b>5 Kampong Speu</b>						
	PM Road ( Laterite )	6.5		2,317.00	571,534.29	87,928.35
<b>6 Kampong Thom</b>						
	PR264 (DBST)	7		3,490.00	860,878.15	122,982.59
	PR2718 (RC)	2.15		3,621.00	893,191.91	415,438.10
<b>7 Kampot</b>						
	NR33 (DBST)	2.48		2,114.00	521,460.29	210,266.24
<b>8 Kandal</b>						
	PR110 (DBST)	3.47		4,913.00	1,211,889.49	349,247.69
	NR 14 (DBST)	1.58		2,404.00	592,994.57	375,313.02
<b>9 Kratie</b>						
	NR 73 (DBST)	2.8		3,039.00	749,630.00	267,725.00
	NR 76 (DBST)	3		4,319.00	1,065,367.54	355,122.51
	NR 76 ( Reseal DBST)	9.77		3,415.00	842,377.90	86,220.87
<b>10 Mondulkiri</b>						
	NR 76 ( DBST)	3.1		2,560.00	631,475.09	203,701.64
	PR 3764 ( DBST)	4.55		3,867.00	953,872.72	209,642.36
<b>11 Preah Vihear</b>						
	NR 62 ( DBST)	5.6		3,221.00	794,523.93	141,879.27
	NR 64 (U Shape Drainage)			2,462.00	607,301.43	
	NR 62 NR 64 ( Reseal DBST)	16		4,186.00	1,032,560.43	64,535.03
<b>12 Prey Veng</b>						
	PR 313 (DBST)	3.4		1,890.00	466,206.22	137,119.48
	PR 370B (DBST)	3.3		1,905.00	469,906.27	142,395.84
	NR 8 (Overlay AC)	6.2		2,886.00	711,889.49	114,820.89
<b>13 Pursat</b>						
	PR 155 (U Shape Drainage)			1,680.00	414,405.53	

ល.រ.	ការវិនិយោគ ដែលបានសាងសង់	ជម្រកដែលបានសាងសង់ (Kms)	ស្ថានភាពសាងសង់ (ចំនួនស្ពាន)	"ការចំណាយ (KHR Million)"	គណនាជា USD	តម្លៃក្នុងមួយKm (USD)
<b>14</b>	<b>Ratanakiri</b>					
	PR3785 ( Laterite )	28.52		2,612.00	644,301.92	22,591.23
	NR78 ( Reseal DBST)	5.3		1,234.00	304,390.73	57,432.21
	PR3789 (DBST)	8.5		2,002.00	493,833.25	58,098.03
	PR3789 ( Reseal DBST)	6.2		1,453.00	358,411.45	57,808.30
	NR78 (Reseal DBST)	7		2,299.15	567,131.23	81,018.75
<b>15</b>	<b>Preah Vihear</b>					
	NR63 (DBST)	2.86		1,488.00	367,044.89	128,337.38
	NR67 (Reseal DBST)	3.5		2,932.00	723,236.31	206,638.95
<b>16</b>	<b>Steung Treng</b>					
	NR9 (DBST)	2.5		1,475.00	363,838.18	145,535.27
	NR78 (Reseal DBST)	10.5		3,432.00	846,571.29	80,625.84
<b>17</b>	<b>Svay Rieng</b>					
	PR3133 ( Laterite )	7.44		2,048.00	505,180.07	67,900.55
	PR314C (Reseal DBST)	5		884.00	218,056.24	43,611.25
<b>18</b>	<b>Takeo</b>					
	PR122 (DBST)	4.32		3,485.00	859,644.80	198,991.85
	PR126 (Reseal DBST)	6		1,316.00	324,617.66	54,102.94
<b>19</b>	<b>Uttar Meanchey</b>					
	NR 68 (DBST)	7.5		5,833.00	1,438,825.85	191,843.45
	PR2625 (DBST)	2.75		1,869.00	461,026.15	167,645.87
<b>20</b>	<b>Kep</b>					
	NR33A (Overlay+Reseal)	6.29		3,720.00	917,612.23	145,884.30
<b>21</b>	<b>Pailin</b>					
	NR57 (DBST)	1.292		4,784.00	1,180,069.07	913,366.15
	NR59 (U Shape Drainage)			1,555.00		
<b>22</b>	<b>Tbong Khmum</b>					
	PR371 (DBST)	2.9		1,596.00	393,685.25	135,753.53
	Total	258.452	1 bridge (18m)	125,199.15	30,882,868.77	118,627.96

**២.២ ថវិកាជំពូក 21 (កែលម្អផ្លូវឬសាងសង់ថ្មី)**

អាត្រាប្តូរប្រាក់ 4054 KHR/1USD

ល.រ.	ការវិនិយោគ ដែលបានសាងសង់	ជម្រកដែលបានសាងសង់ (Kms)	ស្ថានភាពសាងសង់ (ចំនួនស្ពាន)	"ការចំណាយ (KHR Million)"	គណនាជា USD	តម្លៃក្នុងមួយKm (USD)
	<b>Banteay Meanchey</b>					
	Suburb Town Road(Bridge)		1	1,027.00	253,330.04	
	Town Road (DBST)	4.025		4301	1,060,927.48	263,584.47
	NR 5 (DBST)	2.1		2741	676,122.35	321,963.02
	NR 5 (DBST)	1.1		960	236,803.16	215,275.60
<b>2</b>	<b>Battamba ng</b>					

ល.រ.	ការវិនិយោគ ដែលបានសាងសង់	ផ្លូវដែលបានសាងសង់ (Kms)	ស្ថានភាពសាងសង់ (ចំនួនស្ពាន)	"ការចំណាយ (KHR Million)"	គណនាជា USD	តម្លៃក្នុងមួយKm (USD)
	PR 159A (DBST)	2		744.00	183,522.45	91,761.22
	PR 159B1 (DBST)	1.5		982.00	242,229.90	161,486.60
	NR57 (DBST)	9.75		5,767.00	1,422,545.63	145,902.12
<b>3</b>	<b>Kampong Cham</b>					
	NR70B (RC)	1.73		3,388.00	835,717.81	483,073.88
<b>4</b>	<b>Kampong Chhnang</b>					
	NR 50C2 (Laterite)	4.2		1,514.00	373,458.31	88,918.65
	PR 1534 (Replace super structure)		2	1,860.00	458,806.12	229,403.06
<b>5</b>	<b>Kampong Speu</b>					
	PR 1440 (DBST)	4		3,485.00	859,644.80	214,911.20
	PR 132 (Laterite)	6.5		3,604.00	888,998.52	136,769.00
	NR 44 (RC, DBST)	0.8		3,180.00	784,410.46	980,513.07
<b>6</b>	<b>Kampong Thom</b>					
	PR 264G (Laterite)	7.5		2,988.00	737,049.83	98,273.31
	PR 2620 (Laterite)	5.3		2,937.00	724,469.66	136,692.39
<b>7</b>	<b>Kandal</b>					
	PR 1KD11 (DBST)	5.161		3,191.00	787,123.83	152,513.82
	PR 1KD9 (DBST)	1.56		1,991.00	491,119.88	314,820.44
	NR 14 (Bridge 30mx8m)		1	1,350.00	333,004.44	
<b>8</b>	<b>Koh Kong</b>					
	NR 48 (RC)	5.407		3,423.00	844,351.26	156,158.92
<b>9</b>	<b>Kratie</b>					
	PR 371 (DBST)	3.5		3,989.00	983,966.45	281,133.27
	PR 279 (DBST)	3.8		2,993.00	738,283.18	194,285.05
<b>10</b>	<b>Mondul Kiri</b>					
	PR 3764 (Bridge 45mx10m)		1	3,856.00	951,159.35	
<b>11</b>	<b>Prey Veng</b>					
	PR 3PV7 (DBST)	4.5		3,252.00	802,170.70	178,260.15
	PR 3111 (DBST)	2.9		1,966.00	484,953.13	167,225.22
<b>12</b>	<b>Pursat</b>					
	PR 154 (DBST)	3.075		2,663.00	656,882.09	213,620.19
<b>13</b>	<b>Ratanakiri</b>					
	NR 76 (DBST)	5.165		3,445.00	849,778.00	164,526.23
	NR 78 (DBST)	9.8		2,093.00	516,280.22	52,681.65
<b>14</b>	<b>Siem Reap</b>					
	PR 267 (DBST)	1.4		3,485.00	859,644.80	614,032.00
	PR 2SR3 (DBST)	5.2		4,980.00	1,228,416.38	236,233.92
	PR 266F (DBST)	3.3		2,764.00	681,795.76	206,604.77
<b>15</b>	<b>Preah Sihanouk</b>					
	NR 4 (overlay AC)	7.921		6,474.00	1,596,941.29	201,608.55
<b>16</b>	<b>Steung Treng</b>					
	PR 376F (DBST)	3.7		2,490.00	614,208.19	166,002.21
	NR 78 (DBST)	17		5,504.00	1,357,671.44	79,863.03
<b>17</b>	<b>Svay Rieng</b>					

ល.រ.	ការវិនិយោគ ដែលបានសាងសង់	ផ្លូវដែលបានសាងសង់ (Kms)	ស្ថានភាពសាងសង់ (ចំនួនស្ថាន)	"ការចំណាយ (KHR Million)"	គណនាជា USD	តម្លៃក្នុងមួយKm (USD)
	PR 316 (DBST)	2.38		2,474.00	610,261.47	256,412.38
	PR314C (DBST)	5.2		2,989.00	737,296.50	141,787.79
	NR 1 (AC)	1.7		3,749.00	924,765.66	543,979.80
<b>18</b>	<b>Takeo</b>					
	PR 129 (DBST)	8.355		3,958.00	976,319.68	116,854.54
<b>19</b>	<b>Utdar Meanchey</b>					
	PR 2647 (DBST)	2.2		2,816.00	694,622.59	315,737.54
<b>20</b>	<b>Kep</b>					
	PR 1335 (DBST)	1.9		2,401.00	592,254.56	311,712.93
<b>21</b>	<b>Pailin</b>					
	PR 1593 (DBST)	4.15		3,125.00	770,843.61	185,745.45
<b>22</b>	<b>Water Way</b>					
	Concrete Port (69mx16.5m)			6,300.00	1,554,020.72	
<b>23</b>	<b>Ministry of Interior Civil Engineer Work</b>					
	PR1577-PR1579 (Laterite)	6.25		4,795.00	1,182,782.44	189,245.19
	PR382 (Laterite)	1.9		3,858.00	951,652.69	500,869.84
	PR 1440 (DBST)	2.15		1,095.00	270,103.60	125,629.58
	PR 130 (DBST)	15.125		11,869.00	2,927,725.70	193,568.64
	PR 382D (DBST)	3		4,208.00	1,037,987.17	345,995.72
	<b>Total</b>	<b>159.779</b>	<b>5</b>	<b>153,024.00</b>	<b>37,746,423.29</b>	

ប្រភពទិន្នន័យ ៖ MPWT ( 2020, 2021 )

**តារាងទី ៧ ៖ ថវិកាជំពូក 21 (គម្រោងវិនិយោគ ឆ្នាំ២០២០ គម្រោងស្តារឡើងវិញ ជួសជុល-ផ្លូវស្ថានដែលរងផលប៉ះពាល់ដោយ ទឹកជំនន់ឆ្នាំ ២០២០)**

ល.រ.	តម្រូវការជួសជុល	ទីតាំងផ្លូវ	ប្រវែងផ្លូវសាងសង់ (Km)	ចំនួនស្ថានសាងសង់	ចំនួនលូសាងសង់	" ទឹកប្រាក់គម្រោង (KHR Million)"	គិតជា USD	តម្លៃក្នុង១Km (USD)	
<b>I. បន្ទាយមានជ័យ</b>									
1	1	ជួសជុលក្រាលគ្រួសក្រហមចំនួន១ខ្សែ ប្រវែង១២៧០០ម លូប្រអប់ចំនួន១កន្លែង និងលូមូលចំនួន ៩ កន្លែង	ចាប់ពីផ្លូវជាតិលេខ៥៦ក្នុងភូមិកំណប់ ភូមិប្រាសាទ ឃុំស្នួលក្រាមស្រុកស្វាយចេក ទៅដល់ភូមិក្បាលខ្នឹង ឃុំបុកស្បូវ ស្រុកព្រះនេត្រព្រះ។	12.700	0	10	2,000.00	492,004.92	38,740.54
2	2	ជួសជុលក្រាលគ្រួស ប្រវែង៩៣០០ម ទីទឹង៤ម និងលូមូលចំនួន០១កន្លែង	ពីភូមិអូជ្រៅ សង្កាត់និមិត្ត ក្រុងប៉ោយប៉ែត ទៅ ភូមិ ត្នាតពង ឃុំគុត្តសត ស្រុកអូជ្រៅ	9.300	0	1	900.00	221,402.21	23,806.69

ល.រ.	តម្រូវការជួសជុល	ទីតាំងផ្លូវ	ប្រវែងផ្លូវសាងសង់ (Km)	ចំនួនស្ពានសាងសង់	ចំនួនលូសាងសង់	" ទឹកប្រាក់គម្រោង (KHR Million)"	គិតជា USD	តម្លៃក្នុង១Km (USD)
3	3	ជួសជុលក្រាលបេតុងប្រវែង ៤០០០ម និងលូប្រអប់ ចំនួន០១កន្លែង	4.000	0	1	1,800.00	442,804.43	110,701.11
4	4	ជួសជុលក្រាលល្បាយក្រសចំនួន១ខ្សែប្រវែង ២៤៦០០ម និងលូមូលចំនួន០៣កន្លែង	24.600	0	3	2,400.00	590,405.90	24,000.24
5	5	ជួសជុលក្រាលល្បាយក្រសប្រវែង ៧១០០ម ទទឹង៥ម ស្ពានបេតុងចំនួន ០១កន្លែងប្រវែង ៣៦ម ទទឹង៨ម និងលូមូលចំនួន ០៨កន្លែង	7.400	1	8	2,500.00	615,006.15	83,108.94
6	6	ជួសជុលក្រាលល្បាយក្រស ប្រវែង ៨១០០ម ទទឹង ០៦ម និងលូមូលចំនួន០៥ កន្លែង	8.200	0	5	800.00	196,801.97	24,000.24
7	7	ជួសជុលក្រាលល្បាយក្រស ប្រវែង ៥១០០ម និងលូមូលចំនួន០៣ កន្លែង	6.000	0	3	800.00	196,801.97	32,800.33
8	8	ជួសជុលក្រាលល្បាយក្រសប្រវែង ២៣០០០០ម ទទឹង៥ម និងលូមូលចំនួន០៥ កន្លែង ។	33.000	0	5	3,000.00	738,007.38	22,363.86

**II. បាត់ដំបង**

9	1	ជួសជុលផ្លូវក្រាលល្បាយចំនួនមួយខ្សែ ប្រវែង ១៥២០០	16.200	0	0	2,500.00	615,006.15	37,963.34
10	2	ជួសជុលក្រាលល្បាយថ្មភ្នំប្រវែង ៩៩០០ម ទទឹង៥ម	9.900	0	0	1,000.00	246,002.46	24,848.73
11	3	ជួសជុលក្រាលល្បាយក្រសចំនួន ១ខ្សែប្រវែង ១៤៥០០ម លូមូល២៣កន្លែង និងលូប្រអប់២កន្លែង	14.500	0	25	2,500.00	615,006.15	42,414.22
4	4	ជួសជុលក្រាលល្បាយក្រសចំនួន ១ខ្សែប្រវែង ១៣៩០០ម ទទឹង៥ម លូមូល៥កន្លែង និងលូប្រអប់២កន្លែង	13.900	0	5	1,640.00	403,444.03	29,024.75

ល.រ.	តម្រូវការជួសជុល	ទីតាំងផ្លូវ	ប្រវែងផ្លូវសាងសង់ (Km)	ចំនួនស្ពានសាងសង់	ចំនួនលូសាងសង់	" ទឹកប្រាក់គម្រោង ( KHR Million )"	គិតជា USD	តម្លៃក្នុង១Km ( USD )
5	ជួសជុលក្រាលល្អាយ ក្រសួងចំនួន ១ខ្សែប្រវែង ១៤៨០០ម ទទឹង៥ម លូមូល៤កន្លែង	ពីផ្លូវលេខ៥៩ ក្នុងភូមិកំរៀង ឆ្លងកាត់ឃុំ ឡាក់៦២ ទៅភូមិអូរជ្រៅ ឃុំកំរៀង ស្រុកកំរៀង ។	14.800	0	4	1,700.00	418,204.18	28,257.04
6	ជួសជុលក្រាលល្អាយ ក្រសួងចំនួន ១ខ្សែប្រវែង ១៥០០ម	ពីផ្លូវជាតិលេខ ១៥៧៧ ទៅភូមិស្រែលាច យស៊ីង ស្រុកសំឡូត	15.000	0	0	400.00	98,400.98	6,560.07
7	ជួសជុលក្រាលល្អាយ ក្រសួងប្រវែង ១៦១០០ម ទទឹង ៥m ដាក់លូមូលចំនួន២	ពីភូមិមុខវត្ត ទៅភូមិគោករការ ឃុំជូនប៉ា ស្រុកគាស់ក្រឡ	16.100	0	2	1,189.00	292,496.92	18,167.51
8	ជួសជុលក្រាលល្អាយ ក្រសួងប្រវែង ៣៨០០ម ទទឹង៥ម ដាក់លូមូលចំនួន២	ភូមិគោកដូង ឃុំពាមដក ស្រុកឯកភ្នំ	3.800	0	2	500.00	123,001.23	32,368.74
9	ជួសជុលក្រាលល្អាយ ក្រសួងប្រវែង ៨០០០ម ទទឹង៨ម	ភូមិក្បាលថ្នល់ ទៅភូមិបឹងជំនាល ឃុំព្រៃខ្ពស់ ស្រុកបរិល	8.000	0	0	1,000.00	246,002.46	30,750.31
<b>III. បែប័ន</b>								
1	ជួសជុលក្រាលល្អាយ ក្រសួងប្រវែង ១១៤០០ម ដាក់លូមូលចំនួន ៦	ពីភូមិកេសះ សាលាបង្ការ មសិក្សាទឹកអូរស្រៀវ សង្កាត់សាលាក្រៅ ក្រុងបែប័ន	11.400	0	6	2,000.00	492,004.92	43,158.33
2	ជួសជុលក្រាលល្អាយ ក្រសួងប្រវែង ៤៥០០ម	បតាំងស៊ី ទៅសង្កាត់អូរយ៉ាខា ក្រុងបែប័ន	4.500	0	0	300.00	73,800.74	16,400.16
<b>IV. ពោធិ៍សាត់</b>								
1	ជួសជុលក្រាលល្អាយ ក្រសួងប្រវែង ១១១០០ម ដាក់លូមូលចំនួន៣ លូជ្រុង ៣ និងកសាងប្រឡាយដោះទឹក ៦ម	ភូមិតាកែវក្រោម ភូមិបឹងកន្ទួត ទៅភូមិរលួសឃុំកំពុនហាទី ស្រុកក្រគរ	11.100	0	6	4,000.00	984,009.84	88,649.54
2	ជួសជុលក្រាលល្អាយ ក្រសួងប្រវែង ៩៣០០ម ដាក់លូមូល១ លូជ្រុង១	ភូមិចានិងភូមិកែវមន្ទី ឃុំបន្ទាយដី ទៅឃុំអន្លងវិល ស្រុកកណ្តៀង	9.300	0	0	1,300.00	319,803.20	34,387.44
3	ជួសជុលក្រាលល្អាយ ក្រសួងប្រវែង ៤២៣០ម ទទឹង៨ម និង៥ម ដាក់លូមូល២ និងលូជ្រុង ៥	ភូមិបន្ទាយក្រូតឃុំស្រីស្តុក ទៅភូមិកំពង់សំបួរ ឃុំស្វាយ ស្រុកកណ្តៀង	4.230	0	7	2,000.00	492,004.92	116,313.22
4	ជួសជុលផ្លូវ DBST ប្រវែង ១៨១០០ម ដាក់លូចំនួន២	ភូមិត្នោតស្ងាត់ផ្ទះព្រៃ ក្រុងពោធិ៍សាត់ ទៅឃុំស្រីស្តុក ស្រុកកណ្តៀង	18.100	0	2	1,000.00	246,002.46	13,591.30
5	កសាងស្ពានបេតុងមួយ ប្រវែង១៨ម ទទឹង៨ម ដាក់លូប្រអប់មួយនិងលូជ្រុង៤	ភូមិអូរ សង្កាត់ចម្រើន ផល ក្រុងពោធិ៍សាត់	-	1	5	1,100.00	270,602.71	-

ល.រ.	តម្រូវការជួសជុល	ទីតាំងផ្លូវ	ប្រវែងផ្លូវសាងសង់ (Km)	ចំនួនស្ពានសាងសង់	ចំនួនលូសាងសង់	" ទឹកប្រាក់គម្រោង (KHR Million) "	គិតជា USD	តម្លៃក្នុង១Km (USD)
6	កសាងស្ពានផ្លូវ DBST ប្រវែង ៣៦០០ម ដាក់លូប្រអប់៣ និងលូជ្រុង ៤	ភូមិអន្លង់ហាប់ ទៅភូមិដូងរុន ឃុំកោះជុំ ស្រុកកណ្តៀង	3.600	0	7	2,800.00	688,806.89	191,335.25
7	ជួសជុលក្រាលល្បាយ ក្រសប្រវែង ១៧៤០០ម ទទឹង៨ម ដាក់លូមូល១៧ និងលូជ្រុង២	ភូមិក្រៀមទៅភូមិស្វាយប្រាក់ ឃុំក្រាំង ស្រុកក្រឡាញ់	17.400	0	19	5,500.00	1,353,013.53	77,759.40
<b>V. កំពង់ឆ្នាំង</b>								
1	ជួសជុលក្រាលល្បាយ ក្រសប្រវែង ៦៤០០ម	ភូមិកក់ ឃុំឈូកស ស្រុកកំពង់ត្រឡាច	6.400	0	0	189.00	46,494.46	7,264.76
2	ជួសជុលក្រាលល្បាយ ក្រសប្រវែង ៣៧០០ម	ភូមិអណ្តូងត្រមូងទៅភូមិស្រែសា ឃុំឈូកស ស្រុកកំពង់ត្រឡាច	37.000	0	0	152.00	37,392.37	1,010.60
3	ជួសជុលក្រាលល្បាយ ក្រសប្រវែង ២០០០ម	ភូមិទួលតូរទៅភូមិត្រពាំងខ្ពង ឃុំឈូកស ស្រុកកំពង់ត្រឡាច	2.000	0	0	82.00	20,172.20	10,086.10
4	ជួសជុលក្រាលល្បាយ ក្រសប្រវែង ៦៦០០ម	ពីផ្លូវជាតិលេខ៥ ទៅភូមិកំពង់ប្រសាទ ឃុំសៀម ស្រុកកំពង់ត្រឡាច	6.600	0	0	271.00	66,666.67	10,101.01
5	កសាងផ្លូវនិងសំណង់សិល្បៈការ និងក្រាលល្បាយក្រសប្រវែង ៥២០០ម	ភូមិអលែងទៅភូមិត្រពាំងក្រវ៉ាន់ ឃុំជ្រៃបាក់ ស្រុករលៀង	5.200			213.00	52,398.52	10,076.64
<b>VI. កំពង់ស្ពឺ</b>								
1	ជួសជុលក្រាលល្បាយ ក្រសប្រវែង១០៧០០ម ដាក់លូជ្រុង២	ពីភូមិកណ្តាលទៅភូមិដៃចិន ឃុំសំរោង ស្រុកភ្នំស្រួច	10.700	0	2	403.00	99,138.99	9,265.33
2	ជួសជុលក្រាលល្បាយ ក្រសប្រវែង ២៧០០ម ដាក់លូមូល១	ភូមិតារងៀលទៅភូមិកណ្តាល ឃុំមហាសាង ស្រុកភ្នំស្រួច	2.700	0	1	115.00	28,290.28	10,477.88
3	ជួសជុលក្រាលល្បាយ ក្រសប្រវែង១០៥៨០ម ដាក់លូប្រអប់១	ភូមិដំណាក់ត្រាច ឃុំដំបូករុង ស្រុកភ្នំស្រួច	10.580	0	1	189.00	46,494.46	4,394.56
4	ជួសជុលក្រាលល្បាយ ក្រសប្រវែង ៦៤០០ម ដាក់លូមូល១	ភូមិវិលព្រេងទៅភូមិចប៊ី ឃុំតាងក្រូច ស្រុកសំរោងទង	6.400	0	1	292.00	71,832.72	11,223.86
5	ជួសជុលក្រាលល្បាយ ក្រសប្រវែង ៣២២០ម និងជួសជុលសំណង់សិល្បៈការ	ចំប៉ីអណ្តូងសរ ឃុំតាងក្រូច ស្រុកសំរោងទង	3.220	0	0	132.00	32,472.32	10,084.57

ល.រ.	តម្រូវការជួសជុល	ទីតាំងផ្លូវ	ប្រវែងផ្លូវ សាងសង់ (Km)	ចំនួន ស្ពាន សាង សង់	ចំនួន លូ សាង សង់	" ទឹកប្រាក់ គម្រោង ( KHR Million )"	គិតជា USD	តម្លៃ ក្នុង១Km ( USD )
6	ជួសជុលក្រាលល្បាយ ក្រសួប្រវែង ១៧៤០ម និងជួសជុលសំណង់ សិល្បៈការ	ភូមិអន្លូងទៅភូមិអណ្តូង ស្នា ឃុំដំបូករុង ស្រុក ភ្នំស្រួច	1.740	0	0	71.00	17,466.17	10,038.03
7	ជួសជុលក្រាលល្បាយ ក្រសួប្រវែង ២០០០ម ជួសជុលស្ពាននិងដាក់ លូមូល២	ភូមិច្រកខ្ពង់ទៅភូមិថ្នល់ ឃុំមនោរម្យ ស្រុកថ្ពង	2.000	1	2	400.00	98,400.98	49,200.49
8	ជួសជុលក្រាលល្បាយ ក្រសួប្រវែង ២៨៨០ម ដាក់លូប្រអប់១ វាល់ បិតបើកទឹកនិងលូមូល មួយ	ភូមិរលទៅភូមិវាំង ឃុំ រលាង ស្រុកសំរោងទង	2.880	0	2	493.00	121,279.21	42,110.84
9	ជួសជុលក្រាលល្បាយ ក្រសួប្រវែង ៣៦៩០ម ដាក់លូមូល១ 3690m. Install 1 pipe culvert.	ភូមិដូនទ្រី ទៅភូមិព្រៃ រមៀត ឃុំព្រៃជួល ស្រុក ភ្នំស្រួច	3.690	0	1	171.00	42,066.42	11,400.11
<b>VII. កណ្តាល</b>								
1	ជួសជុលក្រាលល្បាយ ក្រសួប្រវែង ៣០០០ម និងជួសជុលសំណង់ សិល្បៈការ	ភូមិស្វាយលិចទៅស្វាយ កើត ឃុំគោកទ្រព្យ ស្រុក កណ្តាលស្ទឹង	3.000	0	0	148.00	36,408.36	12,136.12
2	ជួសជុលក្រាលល្បាយ ក្រសួប្រវែង ៥០០០ម និងជួសជុលសំណង់ សិល្បៈការ	ផ្លូវជាតិលេខ៣៤ ពីភូមិ អណ្តូងព្រីងទៅភូមិដើម ឫស្សី ឃុំដើមរស ស្រុក កណ្តាលស្ទឹង	5.000	0	0	246.00	60,516.61	12,103.32
3	ជួសជុលផ្លូវ DBST ប្រវែង ៣០០០ម ទទឹង៥ម និងជួសជុល សំណង់សិល្បៈការ	ផ្លូវជាតិលេខ២ ភូមិ ប៉ាក្នុង ឃុំគោកទ្រព្យ ស្រុក កណ្តាលស្ទឹង	3.000	0	0	148.00	36,408.36	12,136.12
4	ជួសជុលផ្លូវ DBST ប្រវែង ៤០០០ មទទឹង៥ម និង ជួសជុលសំណង់ សិល្បៈការ	ផ្លូវជាតិលេខ២ វត្ត ស្រែល ឃុំបឹងខ្សាង ស្រុក កណ្តាលស្ទឹង	4.000	0	0	197.00	48,462.48	12,115.62
5	ជួសជុលក្រាលក្រសួ ក្រហមប្រវែង ៦០០០ម ទទឹង៥ម និងដាក់លូ មូល២	ភូមិគគាព្រហ្ម ឃុំបឹងខ្សាង ស្រុក កណ្តាលស្ទឹង	6.000	0	0	179.00	44,034.44	7,339.07
6	ជួសជុលក្រាលក្រសួ ក្រហមប្រវែង ៤០០០ម និងជួសជុលសំណង់ សិល្បៈការ	ភូមិដំណាក់អំពិល ឃុំដំណាក់អំពិល និងសំរោងលើ ស្រុក កណ្តាលស្ទឹង	4.000	0	0	197.00	48,462.48	12,115.62
7	ជួសជុលក្រាលក្រសួ ក្រហមប្រវែង ៥៨០០ម ទទឹង ៥ម និងជួសជុល សំណង់សិល្បៈការ	ផ្លូវជាតិលេខ៥១ វត្តពោធិ៍ ទៅឃុំទួលពេជ្រ ស្រុក កណ្តាលស្ទឹង	5.800	0	0	285.00	70,110.70	12,088.05



ល.រ.	តម្រូវការជួសជុល	ទីតាំងផ្លូវ	ប្រវែងផ្លូវសាងសង់ (Km)	ចំនួនស្ពានសាងសង់	ចំនួនលូសាងសង់	" ទឹកប្រាក់គម្រោង ( KHR Million )"	គិតជា USD	តម្លៃក្នុង១Km ( USD )
8	ជួសជុលក្រាលក្រូសក្រហមប្រវែង ២៣៥០ម ទទឹង ៥ម និងជួសជុលសំណង់សិល្បការ	ពីភូមិព្រែកសំរោងទៅភូមិវិលច ឃុំទួលពេជ្រ ស្រុកអង្គស្នួល	2.350	0	0	116.00	28,536.29	12,143.10
9	ជួសជុលក្រាលក្រូសក្រហមប្រវែង ២៧៩០ម ទទឹង ៥ម និងជួសជុលសំណង់សិល្បការ	ផ្លូវជាតិលេខ ៥១ ភូមិព្រៃទទឹង ឃុំទួលពេជ្រ ស្រុកអង្គស្នួល	2.790	0	0	137.00	33,702.34	12,079.69
10	ជួសជុលក្រាលក្រូសក្រហមប្រវែង ៦០០០ម ទទឹង ៥ម និងជួសជុលសំណង់សិល្បការ	ផ្លូវជាតិលេខ៤ ទៅវត្តកោះអណ្តែង ឃុំក្រាំងម្នាក់ ស្រុកអង្គស្នួល	6.000	0	0	210.00	51,660.52	8,610.09
11	ជួសជុលក្រាលក្រូសក្រហមប្រវែង ២៦៣០ម ទទឹង ៥មនិងជួសជុលសំណង់សិល្បការ	វត្តគោករវៀង ឃុំព្រៃពូច និងជុំលំហាច ស្រុកអង្គស្នួល	2.630	0	0	129.00	31,734.32	12,066.28
12	ជួសជុលក្រាលក្រូសក្រហមប្រវែង ៨៥០០ម ទទឹង ៥ម និងជួសជុលសំណង់សិល្បការ	ផ្លូវជាតិលេខ៥១ ភូមិស្រែកណ្តាល ឃុំម្នាក់ ស្រុកអង្គស្នួល	8.500	0	0	418.00	102,829.03	12,097.53
13	ជួសជុលក្រាលក្រូសក្រហមប្រវែង ៦០០០ម ទទឹង ៥ម និងជួសជុលសំណង់សិល្បការ	ផ្លូវជាតិលេខ៤ ភូមិដំណាក់កោះ ឃុំក្រាអនិងសំរោង ស្រុកអង្គស្នួល	6.000	0	0	418.00	102,829.03	17,138.17
<b>VIII. សៀមរាប</b>								
1	ជួសជុលក្រាលល្បាយថ្មម្ចិចប្រវែង១០០០០ម ទទឹង៦ម និងជួសជុលសំណង់សិល្បការ	ឃុំរឿល ក្នុងស្រុកពួគក ទៅឃុំស្វាយចេក ក្នុងស្រុកអង្គរធំ	10.000	0	0	150.00	36,900.37	3,690.04
2	ជួសជុលក្រាលល្បាយថ្មម្ចិចប្រវែង១៥០០០ម ទទឹង៦ម និងជួសជុលសំណង់សិល្បការ	ភូមិព្រៃជ្រូកឃុំព្រៃឈូក ទៅភូមិក្តុនឃុំក្តុន ស្រុកពួក	15.000	0	0	250.00	61,500.62	4,100.04
3	ជួសជុលក្រាលល្បាយថ្មម្ចិចប្រវែង ២២០០០ម ទទឹង៦ម និងជួសជុលសំណង់សិល្បការ	ឃុំព្រះដាក់ ឃុំចេក ឃុំត្បែង និងឃុំខ្នាសន្ទាយ នៅស្រុកបន្ទាយស្រី	22.000	0	0	200.00	49,200.49	2,236.39
4	ជួសជុលក្រាលល្បាយថ្មម្ចិចប្រវែង១៨៥០០ម ទទឹង៦ម និងជួសជុលសំណង់សិល្បការ	ឃុំកន្ត្រែង ឃុំត្បែងនិងឃុំបត់ខ្នាត្នុងស្រុកបន្ទាយស្រីប្រាសាទបាគង និងស្រុកនិគម	18.500	0	0	300.00	73,800.74	3,989.23

ល.រ.	តម្រូវការជួសជុល	ទីតាំងផ្លូវ	ប្រវែងផ្លូវសាងសង់ (Km)	ចំនួនស្ពានសាងសង់	ចំនួនលូសាងសង់	" ទឹកប្រាក់គម្រោង (KHR Million) "	គិតជា USD	តម្លៃក្នុង១Km (USD)
5	ជួសជុលក្រាលល្បាយ ថ្មមិចប្រវែង ៧៥០០ម ទទឹង៥ម និងជួសជុលសំណង់សិល្បការ	ភូមិពន្លឺព្រះជុស ទៅភូមិអូក្រោម ឃុំកំពង់ក្តី ស្រុកជីក្រែង	7.500	0	0	300.00	73,800.74	9,840.10
6	ជួសជុលក្រាលល្បាយ ថ្មមិចប្រវែង ៦០០០ម ទទឹង៥ម និងជួសជុលសំណង់សិល្បការ	ភូមិត្បងងួន ទៅភូមិល្វែង ឬស្សី ឃុំល្វែងឬស្សី ស្រុកជីក្រែង	6.000	0	0	250.00	61,500.62	10,250.10
7	ជួសជុលក្រាលល្បាយ ថ្មមិចប្រវែង ៤៥០០ម ទទឹង៥ម និងជួសជុលសំណង់សិល្បការ	ឃុំថ្មលំលក ភូមិពោធិ៍សារី ឃុំស្ពានត្នោត ស្រុកជីក្រែង	4.500	0	0	200.00	49,200.49	10,933.44
8	ជួសជុលក្រាលល្បាយ ថ្មមិចប្រវែង១៨៥០០ម ទទឹង៦ម និងជួសជុលសំណង់សិល្បការ	ឃុំតាសៀម និងឃុំស្វាយលើ ស្រុកស្វាយលើ	18.500	0	0	2,500.00	615,006.15	33,243.58
<b>IX</b>	<b>ឧត្តមានជ័យ</b>							
1	ជួសជុលក្រាលល្បាយ ថ្មមិចប្រវែង៧៨០០ម ទទឹង៥ម និងជួសជុលសំណង់សិល្បការ	ឃុំបេង ទៅឃុំបន្ទាយអំពិល ស្រុកបន្ទាយអំពិល	7.800	0	0	100.00	24,600.25	3,153.88
2	ជួសជុលក្រាលល្បាយ ថ្មមិចប្រវែង១៨៥០ម ទទឹង៦ម និងដាក់លូមូល៣	ឃុំបេង ទៅឃុំបន្ទាយអំពិល ស្រុកបន្ទាយអំពិល	1.850	0	3	234.00	57,564.58	31,115.99
3	ជួសជុលក្រាលល្បាយ ថ្មមិចប្រវែង៤៥០០ម ទទឹង៦ម និងជួសជុលសំណង់សិល្បការ	ភូមិយូក ទៅភូមិហាលៀមសែនជ័យ ឃុំអំពិល ស្រុកបន្ទាយអំពិល	4.500	0	0	373.00	91,758.92	20,390.87
4	ជួសជុលក្រាលល្បាយ ថ្មមិចប្រវែង២៤៧០០ម ទទឹង៦ម ដាក់លូមូល១ និងលូប្រអប់២	ភូមិមតង អន្លូងវែង ខេត្តឧត្តមានជ័យ	24.700	0	3	2,100.00	516,605.17	20,915.19

ព្រឹត្តិ ៖ MRD (2020)

### តារាងទី ៨៖ ប្រវែងផ្លូវជនបទ ក្នុងការរៀបចំផែនការជួសជុល សាងសង់ថ្មី និងស្តារឡើងវិញ

ល.រ.	ខេត្ត	ចំនួនបណ្តាង/ទីតាំងសម្ភារៈ	សម្រាប់ស្តុក	តំណភ្ជាប់ទៅព័ត៌មានលម្អិត
1	បន្ទាយមានជ័យ	N/A		
2	បាត់ដំបង	N/A		
3	កំពង់ចាម	<sup>5</sup> ថ្មនិងដីគ្រប់ប្រភេទ		Link

4	កំពង់ឆ្នាំង			
5	កំពង់ស្ពឺ		11 ថ្មគ្រប់ប្រភេទ និងក្រួសក្រហម	Link
6	កំពង់ធំ		4 ថ្មគ្រប់ប្រភេទ និងថ្មលាយដី	Link
7	កំពត		3 ថ្ម ដី និងខ្សាច់	Link
8	កណ្តាល		8 កៅស៊ូបេតុង ថ្ម ល្អាយថ្ម និងដី ( ២កន្លែងនៅខេត្តកណ្តាល ២កន្លែងនៅកំពង់ស្ពឺ និង២កន្លែងនៅកំពង់ចាម )	Link
9	កែប			
10	កោះកុង		4 ថ្មគ្រប់ប្រភេទ	Link
11	ក្រចេះ		3 Mixed stone, 4x6 Stone, Soil លុហាយថ្មម ថ្មម៣៤x៦ និងដី	Link
12	មណ្ឌលគិរី	N/A		
13	ប៉ៃលិន	N/A		
14	ភ្នំពេញ	2	ថ្មគ្រប់ប្រភេទ កៅស៊ូបេតុង	Link
15	ព្រះវិហារ	N/A		
16	ព្រៃវែង	N/A		
17	ពោធិ៍សាត់	N/A		
18	រតនគិរី	N/A		
19	សៀមរាប	N/A		
20	ព្រះសីហនុ	9	កៅស៊ូបេតុង ( AC, CSS-1, CRS-A ) , ថ្ម, ល្អាយថ្ម, ដី, ក្រួសក្រហម, ស៊ីម៉ង់, ដែក, និងខ្សាច់	Link
21	ស្ទឹងត្រែង	N/A		
22	ស្វាយរៀង	N/A		
23	តាកែវ	4	All kind of stone, stone mixed with soil, sand ថ្មគ្រប់ប្រភេទ ល្អាយថ្មនិងដី	Link
24	ស្វាយរៀង	N/A		
25	ឧត្តមានជ័យ	1	ថ្មគ្រប់ប្រភេទ	Link

ប្រភព ៖ MPWT, 2021



**តារាងទី ១០ ៖ ប្រភពទិន្នន័យពាក់ព័ន្ធនឹងសារពើភ័ណ្ឌគ្រោះមហន្តរាយវិស័យដឹកជញ្ជូន**

តម្រូវការទិន្នន័យ	ដែលអាចរកទិន្នន័យបាននៅ ២៥ រាជធានី ខេត្ត (Y/N)	ដែលអាចរកទិន្នន័យបាននៅ ២៥ រាជធានី ខេត្ត (តាមតំបន់ជាក់លាក់)	ប្រភពទិន្នន័យជាក់លាក់ (កន្លែងដែលទិន្នន័យ អាចរកបាន)	ទិន្នន័យដែលអាចរកបាន (Y/N)
			1. ប្រភពទិន្នន័យ (រាជរដ្ឋាភិបាល);	
			2. ប្រភពទិន្នន័យ e.g. ដៃគូអភិវឌ្ឍន៍/ NGOs, វិស័យឯកជន, etc	
			3. ការចុះទីវាល;	
4 រូបភាព( ផ្កាយរណប )				

**មូលទិន្នន័យដើមគ្រា**

1. ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងទ្រព្យសម្បត្តិ				
• ទីតាំង និងសមត្ថភាពនៃប្រព័ន្ធរងដឹកជញ្ជូននីមួយៗ ដូចបានរាយខាងលើ និងធាតុផ្សំសំខាន់ៗរៀងៗខ្លួន	Y		MPWT, MRD, និងមន្ទីរ	Y
• ចំនួន និងសមត្ថភាពនៃស្តុកយានយន្តដែលមាននៅក្នុងប្រព័ន្ធរងដឹកជញ្ជូននីមួយៗ	Y		MPWT, MRD, និងមន្ទីរ	Y
• ការអង្កេតប្រភពដើមថ្មី និងទិសដៅនៅក្នុងតំបន់ដែលរងផលប៉ះពាល់ និងនៅក្បែរនោះ	Y		MPWT, MRD, NCDM, និងមន្ទីរ	Y
• ការចំណាយប្រតិបត្តិការតិចតួចនៅក្នុងរបៀបដឹកជញ្ជូននីមួយៗសម្រាប់ប្រភេទផ្សេងៗនៃយានជំនិះ; និង	N		MPWT, MRD, និងមន្ទីរ	N
• របាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំនៃការអនុវត្តរបស់សហគ្រាសដឹកជញ្ជូន (ឯកជន ឬសាធារណៈ)	Y		MPWT, MRD, និងមន្ទីរ	Y
• គំរូចំនងបរិមាណរាចរណ៍ ក្រោមស្ថានភាពមុនគ្រោះមហន្តរាយ	N		MPWT, MRD, NCDM, និងមន្ទីរ	N

**ទិន្នន័យរងផលប៉ះពាល់ (ការខូចខាត);**

1. ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងទ្រព្យសម្បត្តិ				
• វិសាលភាព និងតម្លៃនៃការស្តារឡើងវិញ ឬការកសាងឡើងវិញនៃការងារដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោក (ផ្លូវ និងស្ពាន) ដោយផ្អែកលើប្រភេទ និងភាពធ្ងន់ធ្ងរនៃការបំផ្លិចបំផ្លាញ	N		MPWT, MRD, និងមន្ទីរ	Y
• ការបំផ្លិចបំផ្លាញស្តុកយានយន្ត - រួមទាំងរថយន្តរថយន្តក្រុង រថយន្តដឹកទំនិញ និងយានយន្តតូចៗផ្សេងទៀត។	N		MPWT, MRD, និងមន្ទីរ	Y

**ប្រភេទនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក**

a. បណ្តាញផ្លូវបឋម,	Y		MPWT, MRD, និងមន្ទីរ	Y
b. បណ្តាញផ្លូវបន្ទាប់ទី២,	Y		MPWT, MRD, និងមន្ទីរ	Y
c. បណ្តាញផ្លូវបន្ទាប់ទីបី	Y		MPWT, MRD, និងមន្ទីរ	Y
d. Bridges into their categories	Y		MPWT, MRD, និងមន្ទីរ	Y

**ការខាតបង់**

តម្រូវការទិន្នន័យ	ដែលអាច រក ទិន្នន័យ បាន នៅ ២៥ រាជធានី ខេត្ត (Y/N)	ដែលអាចរក ទិន្នន័យបាន នៅ ២៥ រាជធានី ខេត្ត (តាមតំបន់ ជាក់លាក់)	ប្រភពទិន្នន័យជាក់លាក់ (កន្លែងដែលទិន្នន័យ អាច រកបាន)	ទិន្នន័យដែល អាច រកបាន (Y/N)
			1. ប្រភពទិន្នន័យ (រាជរដ្ឋាភិបាល);	
			2. ប្រភពទិន្នន័យ e.g. ដៃគូអភិវឌ្ឍន៍/ NGOs, វិស័យឯកជន, etc	
			3. ការចុះទីវាល;	
			4 រូបភាព (ផ្កាយរណប)	
<b>1. ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ</b>				
• តម្លៃនៃពេលវេលាដែលត្រូវការសម្រាប់ការស្តារ និង កសាងឡើងវិញនូវការងារដឹកជញ្ជូន	N		MPWT, MRD, និងមន្ទីរ	Y
<b>2. ការផ្តល់សេវា និងការចូលប្រើប្រាស់</b>				
• តម្លៃសរុបនៃការធ្លាក់ចុះបណ្តោះអាសន្ននៃបង្គាន់ដៃ បង់ប្រាក់នៅក្នុងផ្លូវក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងសម្បទាន;	N			N
• ការចំណាយបន្ទាន់ដែលធ្វើឡើងដើម្បីបើកចរាចរ ដឹកជញ្ជូនឡើងវិញនៅក្រោមលក្ខខណ្ឌអប្បបរមា ក្នុងអំឡុងពេលសង្គ្រោះបន្ទាន់ បន្ទាប់ពីគ្រោះមហន្តរាយ បានបណ្តាលឱ្យមានការរំខានចរាចរណ៍	Y		MPWT, MRD, និងមន្ទីរ	Y
• ថ្លៃដឹកជញ្ជូនខ្ពស់ ដោយសារការប្រើប្រាស់ បណ្តោះអាសន្ននៃផ្នែកជួរជំនួស (រ៉ែងជាង និងគុណភាព ទាបជាង)	N		MPWT, MRD, និងមន្ទីរ	N
• ការថយចុះជាបណ្តោះអាសន្ននៃប្រាក់ចំណូលដែល រកបានដោយសហគ្រាសដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និង ឯកជនដែលបណ្តាលមកពីការបញ្ឈប់ ឬការថយចុះនៃ ប្រតិបត្តិការ	N			N
• ការចំណាយខ្ពស់ដែលអាចធ្វើទៅបាននៃប្រតិបត្តិការរបស់ សហគ្រាសដែលបណ្តាលមកពីគ្រោះមហន្តរាយ។	N			N
<b>3. អភិបាលកិច្ច</b>				
• ចំណេះដឹង និងជំនាញ៖ ជំនាញបច្ចេកទេស និងព័ត៌មាន ស្ថាប័នសម្រាប់វិស័យ;	Y		MPWT, MRD, Provincial Departments	Y
• ចំណេះដឹង និងជំនាញ៖ ជំនាញបច្ចេកទេស និងព័ត៌មាន ស្ថាប័នសម្រាប់វិស័យ;...	Y		MPWT, MRD, Provincial Departments	Y
• ប្រព័ន្ធ ការគ្រប់គ្រងព័ត៌មាន ទំនាក់ទំនង និងធាតុចូលជា មូលដ្ឋាន; និង	N			N
• អាជ្ញាធរផ្នែកច្បាប់ ការត្រួតពិនិត្យ ត្រួតពិនិត្យ និង រាយការណ៍	Y		MPWT, MRD, Provincial Departments	Y
<b>4. ហានិភ័យ និងភាពងាយរងគ្រោះ</b>				
• អស្ថិរភាពនៃជម្រាលដីដែលអាចបណ្តាលឱ្យមានការបាក់ ដីបន្ថែមទៀត,	N			N





**United Nations Development Programme (UNDP)**

No. 53, Pasteur Street, Boeung Keng Kang I,

PO Box 877 Phnom Penh, Cambodia