សៀវភៅមគ្គុទេសក៍ស្ដីពីការស្ដារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ

សម្រាប់វិស័យផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា

TRANSPORT

ព័ត៌មានលម្អិតស្ដីពីរបាយការណ៍

ចំណងជើងរបាយការណ៍	៖	សៀវភៅមគ្គុទេសក៍ស្ដីពីការស្ដារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ
គម្រោង	៖	"គម្រោងកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលធន់នឹងគ្រោះមហន្តរាយ តាមរយៈការបង្កើនចំណេះដឹង" របស់ UNDP-ADB
កិច្ចការរបស់អ្នករៀបរាង	៖	ដឹកនាំ និងសម្របសម្រួលការកែសម្រួលវិធីសាស្ត្រ PDNA សម្រាប់ការអនុវត្តក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន និងផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា និងការបង្កើតគោលការណ៍ណែនាំស្ដីពីការស្ដារវិស័យផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញ
ប្រទេស	៖	កម្ពុជា
កាលបរិច្ឆេទរបាយការណ៍	៖	ថ្ងៃទី ៣ ខែ មីនា ឆ្នាំ ២០២៣
ស្ថានភាពរបាយការណ៍	៖	សម្រេច
របាយការណ៍ត្រូវបានដាក់ជូន	៖	លោកស្រី Rita Missal UNDP លោកស្រី Joana Sampainho UNDP លោក ឈុំ សុវណ្ណនី UNDP លោក សំ សុផល UNDP
របាយការណ៍ត្រូវបានរៀបចំឡើងដោយ	៖	បណ្ឌិត Prerna Singh អ្នកឯកទេសផ្នែកវិស័យដឹកជញ្ជូន-អ្នកប្រឹក្សា UNDP

សេចក្តីថ្លែងអំណរគុណ

“សៀវភៅមគ្គុទេសក៍ស្តីពីការស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តសម្រាប់វិស័យផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា” ត្រូវបានរៀបរៀងឡើងក្រោមគម្រោងជំនួយបច្ចេកទេសរបស់ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី (ADB) ក្រោមគម្រោង ការកសាងហេដ្ឋារចនា សម្ព័ន្ធធន់នឹងគ្រោះមហន្តរាយតាមរយៈចំណេះដឹងដែលបានពង្រឹង។ ហិរញ្ញប្បទានឥតសំណងសម្រាប់គម្រោងនេះបានមកពីមូលនិធិជប៉ុនសម្រាប់វិបុលភាពនិងភាពធន់នៅអាស៊ីនិងប៉ាស៊ីហ្វិក (JFPR) ដែលផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានដោយរដ្ឋាភិបាលជប៉ុនតាមរយៈ ADB ។

គម្រោងជំនួយបច្ចេកទេសនេះ ត្រូវបានអនុវត្តដោយកម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍សហប្រជាជាតិ (UNDP) សហការជាមួយគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ (NCDM) ។ សៀវភៅមគ្គុទេសក៍នេះ កើតចេញពីកិច្ចសហការ ក៏ដូចជាការគាំទ្រ និងការផ្តល់ធាតុចូលជាបន្តបន្ទាប់ពីសំណាក់ដៃគូនានា ដូចជា ក្រុមការងារគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយនៃគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ (គ.ជ.គ.ម) ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន (MPWT) ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ (MRD) និងក្រសួងធនធានទឹក និងឧតុនិយម (MoWRAM)។ សៀវភៅមគ្គុទេសក៍នេះត្រូវបានរៀបរៀងឡើងក្រោមភាពជាដៃគូរវាងធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី (ADB) និងកម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍សហប្រជាជាតិ (UNDP) ដើម្បីអនុវត្តលទ្ធផលរំពឹងទុកទី ៣ (ការបង្កើនសមត្ថភាពស្តារឡើងវិញដែលមានភាពធន់) នៃកម្មវិធីចំណេះដឹង និងជំនួយបច្ចេកទេសគាំទ្រ (KTSA) ស្តីពីការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលធន់នឹងគ្រោះមហន្តរាយតាមរយៈការបង្កើនចំណេះដឹង។ គម្រោងរបស់ UNDP-ADB មានគោលបំណងបង្កើនសមត្ថភាពបច្ចេកទេសសម្រាប់ការរៀបចំផែនការស្តារឡើងវិញ និងការអនុវត្ត ដូចជា ការកែសម្រួលគោលការណ៍ណែនាំស្តីពីការវាយតម្លៃតម្រូវការក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ (PDNA) ឱ្យស្របទៅនឹងបរិបទជាតិ និងវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធជាក់លាក់ និងការរៀបចំសេចក្តីណែនាំផ្អែកតាមបរិបទសម្រាប់ការស្តារឡើងវិញក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ ដោយផ្តោតសំខាន់លើវិស័យផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា។

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

តាងនាមឱ្យភាគីពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ដែលបានចូលរួមអភិវឌ្ឍសៀវភៅមគ្គុទេសក៍នេះ យើងខ្ញុំសូមថ្លែងអំណរគុណចំពោះ ADB និង UNDP ដែលបានផ្តល់ជំនួយផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ និងបច្ចេកទេស តាមរយៈការដាក់បញ្ចូលការអភិវឌ្ឍសៀវភៅមគ្គុទេសក៍នេះទៅក្នុងគម្រោងបង្កើនសមត្ថភាពស្តារឡើងវិញដែលមានភាពធន់។ ក្រោមការដឹកនាំរបស់ ADB និង UNDP ទើបយើងអាចរៀបរៀងសៀវភៅមគ្គុទេសក៍នេះដោយជោគជ័យសម្រាប់ជាឯកសារជំនួយស្មារតីដល់មន្ត្រីរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា និងភាគីពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀត។

យើងខ្ញុំសូមថ្លែងអំណរគុណចំពោះរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា និងមន្ត្រីមកពីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ដែលបានចំណាយពេលផ្តល់មតិយោបល់ដ៏មានតម្លៃចេញពីចំណេះដឹង និងបទពិសោធន៍យ៉ាងទូលំទូលាយរបស់ពួកគេ។ យើងខ្ញុំសូមអរគុណយ៉ាងជ្រាលជ្រៅចំពោះអ្នកដែលបានបំពេញការងារកន្លងមក ដូចជា PDNA ពីមុន ផែនការស្តារឡើងវិញក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ ការបណ្តុះបណ្តាល និងគោលការណ៍ណែនាំស្តីពីការអភិវឌ្ឍវិស័យផ្លូវថ្នល់។

មាតិកា

សេចក្តីថ្លែងអំណរគុណ 3
មាតិកា 5
ពាក្យកាត់ និងអក្សរកាត់ 6
សេចក្តីផ្តើម 8
បរិបទ 8
វចនាសម្ព័ន្ធនៃសៀវភៅមគ្គុទេសក៍នេះ 9
ការរៀបចំផែនការស្តារឡើងវិញមុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ 10
ពីការវាយតម្លៃតម្រូវការក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ (PDNA) ឆ្ពោះទៅរកការបន្តអនុវត្តក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ (DRF) 11
គោលនយោបាយស្តីពីការស្តារវិស័យផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញ 12
ចក្ខុវិស័យស្នូលនៃការស្តារឡើងវិញ 13
គោលការណ៍ណែនាំសម្រាប់ការស្តារឡើងវិញ 15
កម្មវិធីស្តារវិស័យផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញ 16
ការរៀបចំផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លី 20
ការរៀបចំផ្នែកស្ថាប័នសម្រាប់ការស្តារវិស័យផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញ 20
កំណត់បញ្ញត្តិ និងបញ្ជាក់ច្បាស់ពីតួនាទី និងការទទួលខុសត្រូវ និងបង្កើតក្របខ័ណ្ឌប្រតិបត្តិ 23
កំណត់បង្គោលចរ សម្រាប់ការប្រែក្លាយពីការស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ ទៅជាការអភិវឌ្ឍក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ 24
យន្តការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានដល់វិស័យផ្លូវថ្នល់ 25
ការសម្របសម្រួល និងការគ្រប់គ្រងមូលនិធិដែលបានបែងចែក 26
នីតិវិធីសម្រាប់ការអនុវត្តការស្តារវិស័យផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញ 28
បង្កើតស្តង់ដារនៃការស្ថាបនាឡើងវិញ 28
កែសម្រួលយុទ្ធសាស្ត្រអនុវត្តន៍ដែលមានស្រាប់ឱ្យស្របទៅនឹងបរិបទនៃការស្តារឡើងវិញ 32
បង្កើតប្រព័ន្ធបណ្តោះអាសន្ន និងកំណត់អាទិភាពគម្រោងភ្លាមៗ 32
បង្កើតប្រព័ន្ធលទ្ធកម្មដែលត្រូវបានកែសម្រួលទៅតាមបរិបទនៃការស្តារឡើងវិញ 33
ធានាការសម្របសម្រួលរដ្ឋាភិបាល និងគាំទ្រការអនុវត្តក្នុងមូលដ្ឋាន 33
ធានាការចូលរួមរបស់សហគមន៍ 35
បង្កើតប្រព័ន្ធពិនិត្យតាមដាន និងវាយតម្លៃ 36
បង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រទំនាក់ទំនង 40
ការរៀនសូត្រយ៉ាងសកម្ម 43
គន្ថនិទ្ទេស 43

ពាក្យកាត់ និងអក្សរកាត់

ADB	ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី
BBB	ការកសាងឡើងវិញឱ្យកាន់តែប្រសើរ
CamDi	ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងទិន្នន័យការបាត់បង់ និងការខូចខាតដោយគ្រោះមហន្តរាយនៅកម្ពុជា (Camdi)
CCDM	គណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយឃុំ
DCDM	គណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយស្រុក
DRF	ក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ
DRR	ការឆ្លើយតប និងស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ
EU	សហភាពអឺរ៉ុប
FASMEC	សម្ព័ន្ធសមាគមសហគ្រាសធុនតូច និងមធ្យមកម្ពុជា
FHWA	រដ្ឋបាលផ្លូវហាយវេសហព័ន្ធ
GFDRR	កម្មវិធីសកលសម្រាប់ការកាត់បន្ថយគ្រោះមហន្តរាយ និងការស្តារឡើងវិញ
GRADE	ការប៉ាន់ស្មានរហ័សជាសកលលើការខូចខាតក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ
GRM	យន្តការដោះស្រាយបណ្តឹង
HRF	វេទិកាឆ្លើយតបផ្នែកមនុស្សធម៌
IFI	គ្រឹះស្ថានហិរញ្ញវត្ថុអន្តរជាតិ
IRI	សន្ទស្សន៍អន្តរជាតិនៃភាពមិនរាបស្មើ (ផ្លូវថ្នល់)
JAG	ក្រុមធ្វើសកម្មភាពរួម
LDC	ប្រទេសមានការអភិវឌ្ឍន៍តិចតួច

M&E	ការពិនិត្យតាមដាន និងវាយតម្លៃ
MEF	ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ
MIS	ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងព័ត៌មាន
MoE	ក្រសួងបរិស្ថាន
MoWRAM	ក្រសួងធនធានទឹក និងឧតុនិយម
MPWT	ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
MRD	ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ
NCDM	គណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ
NGO	អង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាល
O&M	ប្រតិបត្តិការ និងការថែទាំ
PADEK	អង្គការភាពជាដៃគូដើម្បីការអភិវឌ្ឍនៅកម្ពុជា
PCDM	គណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយខេត្ត
PDNA	ការវាយតម្លៃតម្រូវការក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ
PSR	ការវាយតម្លៃកម្រិតលទ្ធភាពផ្តល់សេវានាពេលបច្ចុប្បន្ន
RGC	រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
UNDG	ក្រុមអភិវឌ្ឍន៍នៃអង្គការសហប្រជាជាតិ
WB	ធនាគារពិភពលោក

សេចក្តីផ្តើម

ស្ថានភាពក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ ពោរពេញដោយភាពស្មុគស្មាញ និងការខ្វះខាត ដែលទាមទារការឆ្លើយតបរហ័ស សម្រាប់ការវាយតម្លៃតម្រូវការភ្លាមៗ និងការផ្តល់ជំនួយដើម្បីសង្គ្រោះអាយុជីវិត ទន្ទឹមនឹងការវាយតម្លៃការខូចខាត និងការបាត់បង់ និងការរៀបចំផែនការស្តារឡើងវិញប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព ដើម្បីធានាដំណើរការអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយនិរន្តរភាព ដោយមានការពិចារណាល្អិតល្អន់លើការកាត់បន្ថយហានិភ័យក្នុងពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ។

ដំណាក់កាលស្តារឡើងវិញក្នុងការឆ្លើយតបនឹងគ្រោះមហន្តរាយ រំលេចការផ្លាស់ប្តូរពីជំនួយសង្គ្រោះបន្ទាន់ភ្លាមៗទៅជាការស្តារប្រព័ន្ធនានា តាមរបៀបដែលរក្សាតុល្យភាពនៃតម្រូវការរយៈពេលខ្លី ក៏ដូចជាបង្កើតប្រព័ន្ធកាន់តែប្រសើរមួយដើម្បីកាត់បន្ថយជាអតិបរមានូវផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដោយសារការរាំងស្ទះ ដែលអាចកើតឡើងនាពេលអនាគត។ ចំណុចនេះលេចចេញពីតម្រូវការស្តារឡើងវិញដែលបានកំណត់ក្នុងដំណើរការវាយតម្លៃតម្រូវការក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ (PDNA) និងឈានទៅរកការបង្កើតក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ (DRF)។

ក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ ជួយឱ្យប្រទេសមួយទទួលបានដំណើរការស្តារឡើងវិញដែលកៀរគរភាគីពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ ដូចជា រដ្ឋាភិបាល វិស័យឯកជន ម្ចាស់ជំនួយ ដៃគូអភិវឌ្ឍន៍ និងសហគមន៍ ដើម្បីស្តារឡើងវិញក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ ដោយផ្តោតសំខាន់លើការកសាងឡើងវិញឱ្យកាន់តែប្រសើរ កាន់តែរឹងមាំ និងកាន់តែមានបរិយាប័ន្នក្នុងរយៈពេលខ្លី រយៈពេលមធ្យម និងរយៈពេលវែង (GFDRR, 2020)។ ជាទូទៅ ក្របខ័ណ្ឌនេះត្រូវបានបង្កើតឡើងក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ ដោយដាក់បញ្ចូលផលប៉ះពាល់តាមបរិបទនៃគ្រោះមហន្តរាយទៅក្នុងយុទ្ធសាស្ត្រស្តារឡើងវិញ ក្នុងរយៈពេល ៤-៨ សប្តាហ៍ក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ។

សៀវភៅមគ្គុទេសក៍នេះច្របាច់បញ្ចូលគ្នានូវដំណើរការ ដែលមានរៀបរាប់ក្នុងសៀវភៅមគ្គុទេសក៍ក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយរបស់ GFDRR (GFDRR, 2020) ដោយច្បាមយកចំណេះដឹងពីឯកសារស្រាវជ្រាវដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការឆ្លើយតបនឹងគ្រោះមហន្តរាយ ការស្តារឡើងវិញ និងការរៀបចំផែនការបង្កើនភាពធន់។ សៀវភៅមគ្គុទេសក៍នេះផ្តល់ការណែនាំផ្អែកតាមបរិបទសម្រាប់ការស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ ដែលគ្របដណ្តប់លើចំណុចចាំបាច់សម្រាប់ការស្តារឡើងវិញប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព កាន់តែប្រសើរ និងប្រកបដោយសមធម៌ក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ ជាពិសេសសម្រាប់វិស័យផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា។

បរិបទ

សន្ទស្សន៍សម្រាប់ការគ្រប់គ្រងហានិភ័យ (INFORM) និងសន្ទស្សន៍ហានិភ័យសកល (GRI) សម្រាប់កម្ពុជាបង្ហាញពីកម្រងព័ត៌មានហានិភ័យរបស់កម្ពុជា។ គ្រោះទឹកជំនន់ត្រូវបានកំណត់ជាមុខសញ្ញាគ្រោះថ្នាក់ ដែលមានពិន្ទុប្រឈមខ្ពស់ជាងគេនៅកម្ពុជា (៩,៥/១០) ដោយបង្កផលប៉ះពាល់លើផ្ទៃដីជិត ៧៥% នៃទំនាបលិចទឹកបឹងទន្លេសាប។ ព្យុះទីហ្វុង និងព្យុះកំបុតត្បូងដែលជាមុខសញ្ញាគ្រោះថ្នាក់ទីពីរដែលមានពិន្ទុប្រឈមខ្ពស់ជាងគេ ក៏បង្កផលវិបាកធ្ងន់ធ្ងរដល់កំណើនសេដ្ឋកិច្ចសង្គមរបស់កម្ពុជាផងដែរ។

ការលេចឡើងជាបន្តបន្ទាប់នៃមុខសញ្ញាគ្រោះថ្នាក់នានា បូករួមនឹងភាពងាយរងគ្រោះផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចសង្គមនៅកម្ពុជា បានបង្កើនផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដោយសារព្រឹត្តិការណ៍រាំងស្ទះទាំងនេះ។ ការខូចខាតដែលពាក់ព័ន្ធនឹងគ្រោះទឹកជំនន់ខែ តុលា ឆ្នាំ ២០១៣ តែមួយមុខ ដែលបង្កឡើងដោយការធ្លាក់ភ្លៀងខ្លាំង និងការរីកមាឌទន្លេមេគង្គនៅរដូវវស្សា ត្រូវបានប៉ាន់ស្មានមានតម្លៃ ៣៥៦ លានដុល្លារ និងធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់ខេត្តចំនួន ២០ ក្នុងចំណោមខេត្តទាំង ២៤ និងប្រជាជនចំនួន ១,៧ លាននាក់។

វិស័យផ្លូវថ្នល់ ដែលជាចំណុចផ្តោតសំខាន់នៃសៀវភៅមគ្គុទេសក៍នេះ ជាអនុវិស័យធំជាងគេនៅកម្ពុជា ដែលមានប្រវែងសរុបជាង ៦១.០០០ គីឡូម៉ែត្រ។ នៅកម្ពុជា ផ្លូវថ្នល់ចំនួន ៦៥% គឺសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងចំនួន ៨៧% គឺសម្រាប់អ្នកដំណើរ។ ផ្លូវថ្នល់ក៏ជាប្រព័ន្ធមួយដែលរងផលប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរបំផុតដោយសារទឹកជំនន់ និងព្យុះទីហ្វុងផងដែរ។ ទិន្នន័យពីប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងទិន្នន័យការបាត់បង់ និងការខូចខាតដោយគ្រោះមហន្តរាយនៅកម្ពុជា (Camdi) បង្ហាញថា ចាប់ពីឆ្នាំ ២០០០ ដល់ឆ្នាំ ២០១៤ ផ្លូវថ្នល់សរុបប្រវែង ១០.១៩១ គីឡូម៉ែត្រ ត្រូវបានជន់លិចដោយទឹកជំនន់ ឬទឹកភ្លៀង ក្នុងនោះ ផ្លូវថ្នល់ ៤៧% រងការខូចខាត និង ២១% រងការបំផ្លិចបំផ្លាញ។

គ្រោះមហន្តរាយខ្យល់ព្យុះកេតសាណាឆ្នាំ ២០០៩ បានបង្កការខូចខាតដល់បណ្តាញផ្លូវថ្នល់ក្នុងខេត្តចំនួន ១៨ នៅកម្ពុជា ជាមួយនឹងការបាត់បង់ដែលមានតម្លៃ ១១,០៧ លានដុល្លារ (ចំណាយខ្ពស់លើប្រតិបត្តិការយានជំនិះ និងរយៈពេលយូរក្នុងដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងធ្វើដំណើរ ដែលបណ្តាលមកពីស្ថានភាពផ្លូវថ្នល់មិនល្អ)។ ក្នុងឆ្នាំ ២០១១ ទឹកជំនន់បានបង្កផលប៉ះពាល់លើ ១៨ ខេត្តក្នុងចំណោម ២៤ ខេត្តនៅកម្ពុជា ហើយបើធៀបនឹងផលប៉ះពាល់ដោយសារខ្យល់ព្យុះ Ketsana ក្នុងឆ្នាំ ២០០៩ ការខូចខាតលើកនេះត្រូវបានប៉ាន់ស្មានថាច្រើនជាងរហូតដល់ ៨ ដង (៣២៨,៦ លានដុល្លារ) ចំណែកការបាត់បង់ត្រូវបានប៉ាន់ស្មានថាច្រើនជាងរហូតដល់ ២ ដង (២៣,៣ លានដុល្លារ)។

ទោះបីជាការរាំងស្ទះនេះ មិនធ្វើឱ្យខូចខាតរចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ក៏ដោយ ប៉ុន្តែទឹកជំនន់ និងព្យុះទីហ្វុងបានបង្អាក់មុខងាររបស់ផ្លូវថ្នល់ក្នុងពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ។ ដូច្នេះ គ្រោះមហន្តរាយទាំងនេះបានរឹតត្បិតបំលាស់ទីទំនិញ និងមនុស្សសម្រាប់សកម្មភាពសំខាន់ៗ ដូចជា ការជម្លៀស ការផ្គត់ផ្គង់សម្ភារវេជ្ជសាស្ត្រ ការផ្គត់ផ្គង់ស្បៀងអាហារ និងទឹក ការអប់រំ និងសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចសង្គមទូទៅប្រចាំថ្ងៃ។ ការឆ្លើយតបភ្លាមៗមានសារៈសំខាន់ណាស់ក្នុងការស្តារកំណាត់ផ្លូវដែលសម្រួលដល់ការដំណើរការសេវាសង្គ្រោះបន្ទាន់។ ទោះជាយ៉ាងណា ការរៀបចំផែនការស្តារកំណាត់ផ្លូវឡើងវិញក្នុងរយៈពេលវែង ជាកត្តាចាំបាច់ក្នុងការសម្រួលដល់ការស្តារសហគមន៍ និងការស្តារសេដ្ឋកិច្ចឡើងវិញក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ។

រចនាសម្ព័ន្ធនៃសៀវភៅមគ្គុទេសក៍នេះ

សៀវភៅមគ្គុទេសក៍ស្តីពីការស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយផ្តល់វិធីសាស្ត្រដែលផ្អែកតាមការអនុវត្ត និងផ្តោតលើលទ្ធផលដល់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា និងដៃគូសម្រាប់ការស្តារវិស័យផ្លូវថ្នល់ឱ្យមានភាពធន់ឡើងវិញក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ។ សៀវភៅមគ្គុទេសក៍នេះបង្ហាញពីក្របខ័ណ្ឌទូទៅនៃការស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយសម្រាប់ការស្តារវិស័យផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញ និងផ្តល់ការណែនាំពីការកែសម្រួលសមស្របដែលចាំបាច់សម្រាប់ការបង្កើតក្របខ័ណ្ឌស្តារវិស័យផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញ ក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយធ្ងន់ធ្ងរណាមួយ។ សៀវភៅមគ្គុទេសក៍នេះចែកជា ៤ ម៉ូឌុល ដែលត្រូវបានកំណត់បរិបទសម្រាប់វិស័យផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា ៖

- ការរៀបចំផែនការស្តារឡើងវិញមុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ
- ពី PDNA ឆ្ពោះទៅរកការបន្តអនុវត្ត DRF
- គោលនយោបាយស្តារឡើងវិញ
- ការរៀបចំផ្នែកស្ថាប័នសម្រាប់ការស្តារឡើងវិញ
- យន្តការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទាន
- នីតិវិធីសម្រាប់ការអនុវត្តការស្តារឡើងវិញ

មេរៀនពី PDNAs កន្លងមក និងការគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយវិស័យផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា ត្រូវបានដាក់បញ្ចូលក្នុងឯកសារនេះ ដើម្បីផ្តល់ជាអនុសាសន៍ដល់មន្ត្រីកម្ពុជាក្នុងពេលអភិវឌ្ឍក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ។

ការរៀបចំផែនការស្តារឡើងវិញមុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ

ដើម្បីអនុវត្តដោយជោគជ័យនូវផ្នែកនីមួយៗនៃក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ ក្នុងដំណាក់កាលស្តារឡើងវិញក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ ចាំបាច់ត្រូវរៀបចំផែនការមុនពេលមានមានគ្រោះមហន្តរាយ។ ការប៉ាន់ស្មាន និងការត្រៀមខ្លួនមុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ អាចជួយជំរុញការឆ្លើយតបនឹងគ្រោះមហន្តរាយឱ្យបានកាន់តែឆាប់រហ័ស កាន់តែរលូន និងកាន់តែមានបរិយាបន្ន។ ចំណុចនេះរួមបញ្ចូលការពង្រឹងប្រព័ន្ធសំខាន់ៗក្នុងដំណាក់កាលមុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ និងការកំណត់ការរៀបចំដែលអាចកាត់បន្ថយការចំណាយពេលយូរក្នុងសកម្មភាពស្តារឡើងវិញក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ។ ប្រព័ន្ធសំខាន់ៗសម្រាប់ការស្តារកំណាត់ផ្លូវឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ រួមមាន ៖

១ ការរៀបចំផ្នែកស្ថាប័នសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងវិស័យផ្លូវថ្នល់ដោយក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ

២ ភាគីពាក់ព័ន្ធក្នុងដំណើរការស្តារឡើងវិញ ជាពិសេសគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ និងគណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយខេត្ត និងឃុំ

៣ ប្រព័ន្ធហិរញ្ញវត្ថុដែលត្រូវបានបង្កើតឡើងសម្រាប់គ្រប់គ្រងការអភិវឌ្ឍ និងការស្តារផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញ ដោយក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ។

ធាតុផ្សំសំខាន់ៗ ៣ សម្រាប់ការរៀបចំផែនការមុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ ដែលអាចគេអាចប្រើប្រាស់សម្រាប់ពង្រឹងប្រព័ន្ធស្តារឡើងវិញមុនពេលគ្រោះមហន្តរាយ រួមមាន ៖

- ការវិភាគសមិទ្ធកម្មប្រព័ន្ធ និងហានិភ័យ
- ក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញទូទៅ
- ផែនការត្រៀមរៀបចំហិរញ្ញវត្ថុ

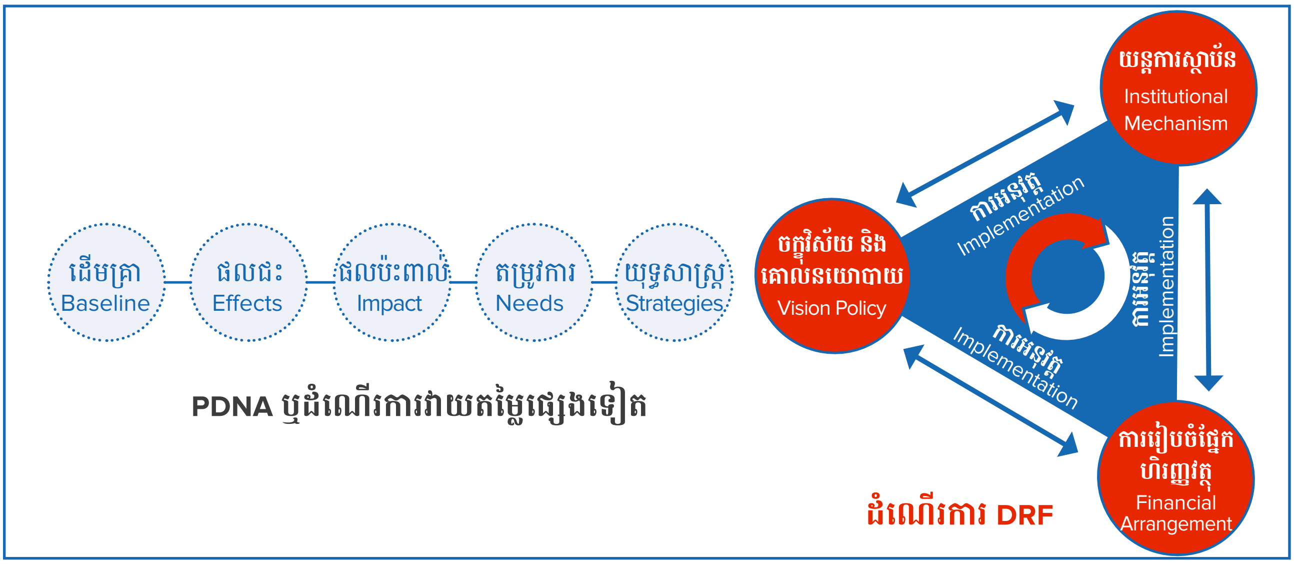
ការវិភាគស្ថានភាព និងសមិទ្ធកម្មប្រព័ន្ធផ្លូវថ្នល់មុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ អាចជាមូលដ្ឋានសម្រាប់វាស់វែងការខូចខាត និងការបាត់បង់ដោយសារគ្រោះមហន្តរាយ ហើយការវិភាគភាពងាយរងគ្រោះអាចផ្តល់មូលដ្ឋានព័ត៌មានដល់តម្រូវការស្តារឡើងវិញ។ ការវិភាគទាំងពីរនេះសុទ្ធតែជាផ្នែកសំខាន់ៗនៃដំណើរការ PDNA។ ក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញទូទៅ ដែលត្រូវបានបង្កើតឡើងមុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ (មានបង្ហាញក្នុងសៀវភៅមគ្គុទេសក៍នេះ) រួមបញ្ចូលជាស្រេចនូវការគិតគូរពីបរិបទនៃវិស័យផ្លូវថ្នល់ និងបរិបទរបស់កម្ពុជា និងទាមទារតែការកែសម្រួលឡើងវិញទៅតាមតម្រូវការដែលបានកំណត់ និងគ្រោះមហន្តរាយជាក់លាក់តែប៉ុណ្ណោះ។ ក្របខ័ណ្ឌទូទៅនេះអាចជាចំណុចចាប់ផ្តើមមួយដែលបន្សុីគ្នានឹងគោលដៅអភិវឌ្ឍន៍វិស័យផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា ដោយតម្រឹមតម្រង់ក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយឱ្យស្ថិតក្នុងទិសដៅត្រឹមត្រូវ ដើម្បីសម្រាលកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ។ ក្រៅពីនេះ ផែនការត្រៀមរៀបចំហិរញ្ញវត្ថុនឹងគាំទ្រដល់ការអនុវត្តយ៉ាងឆាប់រហ័សនូវក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ។

សៀវភៅមគ្គុទេសក៍នេះផ្តល់មូលដ្ឋានសម្រាប់ធាតុផ្សំទាំង ៣ ក្នុងការរៀបចំផែនការមុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ នៅក្នុងផ្នែកនីមួយៗ និងគូសបញ្ជាក់ពីធាតុផ្សំដែលមានស្រាប់ក្នុងការត្រៀមខ្លួនរបស់កម្ពុជា នៅក្នុងធាតុផ្សំនីមួយៗនៃក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ និងរបៀបដែលធាតុផ្សំទាំងនោះមានទំនាក់ទំនងទៅនឹងសកម្មភាពដែលត្រូវធ្វើឡើងក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ។

ពីការវាយតម្លៃតម្រូវការក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ (PDNA) ឆ្ពោះទៅរកការបន្តអនុវត្តក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ (DRF)

ការវាយតម្លៃតម្រូវការក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ (PDNA) ជាបុរេលក្ខខណ្ឌមួយសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ។ ការវាយតម្លៃនេះជាវិធីសាស្ត្រមួយដែលបង្កើតឡើងរួមគ្នាដោយសហភាពអឺរ៉ុប អង្គការសហប្រជាជាតិ និងធនាគារពិភពលោកដើម្បីជួយដល់រដ្ឋាភិបាលក្នុងការវាយតម្លៃការខូចខាតការបាត់បង់ និងតម្រូវការស្តារឡើងវិញ។ នៅថ្នាក់ជាតិ ការវាយតម្លៃនេះជាលំហាត់ពហុវិស័យដែលដឹកនាំដោយគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ និងគណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយខេត្តនៅតាមបណ្តាខេត្តដែលរងផលប៉ះពាល់ ដែលសម្រួលដល់ការប្រែក្លាយពីជំនួយសង្គ្រោះទៅជាការអភិវឌ្ឍ។ ខណៈដែលគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយដឹកនាំដំណើរការ PDNA ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ផ្តល់ព័ត៌មានលម្អិតផ្អែកតាមបរិបទស្តីពីការខូចខាត និងការបាត់បង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ចំណែកគណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយខេត្ត គាំទ្រដល់ដំណើរការ PDNA នៅថ្នាក់ខេត្ត។ សេចក្តីណែនាំលម្អិតស្តីពីដំណើរការ PDNA ក្នុងវិស័យផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជាត្រូវបានបង្កើតឡើងជាផ្នែកមួយនៃគម្រោងរបស់ UNDP-ADB (គម្រោងកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលធន់នឹងគ្រោះមហន្តរាយតាមរយៈការបង្កើនចំណេះដឹង) (Singh, PDNA Guidelines: Roadways Sector in Cambodia (Draft), 2022)។

ក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ យកលំនាំតាម PDNA និងបង្ហាញពី “របៀប” បំពេញតម្រូវការស្តារឡើងវិញ និងការអនុវត្តយុទ្ធសាស្ត្រស្តារឡើងវិញ។ PDNA ផ្តោតសំខាន់លើការវាយតម្លៃផលជះ ផលប៉ះពាល់ និងតម្រូវការ និងដាក់ចេញយុទ្ធសាស្ត្រស្តារឡើងវិញ។ ក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ ផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់លើយុទ្ធសាស្ត្រស្តារឡើងវិញ (រូបភាពទី ១) និងរៀបរាប់លម្អិតពីវិធានការស្តារឡើងវិញ ជាមួយការផ្តោតសំខាន់លើការបង្កើតក្របខ័ណ្ឌសម្រាប់ការបញ្ជ្រាបយុទ្ធសាស្ត្រនោះទៅក្នុងស្ថាប័ន ការបង្កើតប្រព័ន្ធអនុវត្តន៍យុទ្ធសាស្ត្រនោះ និងការកំណត់យន្តការហិរញ្ញវត្ថុដើម្បីគាំទ្រដល់ដំណើរការនេះ។ ក្របខ័ណ្ឌនេះក៏រ៉ាយរ៉ាប់ពីសកម្មភាពស្តារឡើងវិញតាមលំដាប់លំដោយ ដោយផ្អែកតាមការកំណត់អាទិភាពហិរញ្ញប្បទានដែលមាន និងសមត្ថភាពរៀបចំការអនុវត្តរបស់វិស័យផ្លូវថ្នល់ និងសមត្ថភាពរបស់ប្រទេសកម្ពុជា តាមរយៈការតម្រឹមតម្រង់ទៅតាមតម្រូវការរយៈពេលខ្លី រយៈពេលមធ្យម និងរយៈពេលវែងផងដែរ។



រូបភាពទី ១ ៖ ពី PDNA ឆ្ពោះទៅរក DRF (GFDRR, 2020)

ការសំខាន់គឺភាគីពាក់ព័ន្ធដែលចូលរួមក្នុងការអភិវឌ្ឍក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ ត្រូវគិតគូរពីភាពចាំបាច់នៃការបន្តអនុវត្តខាងលើ។ វិធីដ៏ល្អមួយសម្រាប់ធានាការបន្តអនុវត្តនេះ គឺត្រូវធានាលំហូរទិន្នន័យ និងព័ត៌មានស្តីពីគោលនយោបាយស្តារឡើងវិញ និងគោលបំណងនៃការពង្រឹងភាពធន់ និងនិរន្តរភាព សម្រាប់អ្នកដែលមានតួនាទីដឹកនាំការឆ្លើយតបភ្លាមៗក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ។ ដូច្នេះ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ចាំបាច់ត្រូវផ្ដោះប្ដូរព័ត៌មានជាមួយគ្នា ជាមួយរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា និងគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ គណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយខេត្ត និងគណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយឃុំ ស្ដីពីនិរន្តភាពវិស័យផ្លូវថ្នល់ និងគោលបំណងពង្រឹងភាពធន់ គោលបំណងជាតិស្តីពីការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយនិរន្តរភាព និងគោលបំណងរបស់គណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយស្តីពីការឆ្លើយតបនឹងគ្រោះមហន្តរាយ។

គោលនយោបាយស្តីពីការស្តារវិស័យផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញ

គោលនយោបាយស្តារឡើងវិញដែលជាផ្នែកមួយនៃក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ ផ្តោតសំខាន់លើការបង្កើតសេចក្តីថ្លែងគោលបំណងសម្រាប់ជាត្រីវិស័យដល់ការសម្រេចចិត្តស្តារឡើងវិញ។ គោលនយោបាយស្តារឡើងវិញដែលពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យផ្លូវថ្នល់នេះ កំណត់ចំណុចដៅ និងបង្កើតគោលការណ៍សម្រាប់ការស្តារស្ថានភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ចល័តភាព និងភាពងាយស្រួលក្នុងការទទួលបានសេវាសម្រាប់សហគមន៍ ឱ្យដូចកម្រិតមុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ ឬមានកម្រិតប្រសើរជាងមុន ដោយផ្អែកតាមវិធីសាស្រ្តនៃការកសាងឡើងវិញឱ្យកាន់តែប្រសើរ។

ធាតុផ្សំសំខាន់ៗនៃគោលនយោបាយស្តារឡើងវិញរួមមាន ៖

- ចក្ខុវិស័យស្នូលនៃការស្តារឡើងវិញ
- គោលការណ៍ណែនាំសម្រាប់ការស្តារឡើងវិញ
- ការកំណត់កម្មវិធីស្តារឡើងវិញ
- ការរៀបចំផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លី

គួរកត់សម្គាល់ផងដែរថា គោលនយោបាយវិស័យផ្លូវថ្នល់គួរបន្សីគ្នានឹងគោលដៅអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាព។

ការដឹកជញ្ជូនដើរតួនាទីសំខាន់ក្នុងការសម្រេចបានគោលដៅអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាពទី ១ និងទី ២ (មិនមានភាពក្រីក្រ និងផលិតភាពកសិកម្ម) តាមរយៈការផ្តល់បណ្តាញផ្លូវតភ្ជាប់ គោលដៅអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាពទី ៣ (សុខភាពល្អ និងសុខុមាលភាព) តាមរយៈការកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ (ចំណុចដៅ ៣.៦) និងការបំពុល (ចំណុចដៅ ៣.៩) គោលដៅអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាពទី ៧ (ថាមពលស្អាត និងមានតម្លៃសមរម្យ) តាមរយៈការបង្កើនប្រសិទ្ធភាពថាមពលក្នុងការដឹកជញ្ជូន (ចំណុចដៅ ៧.៣) គោលដៅអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាពទី ៨ (កំណើនសេដ្ឋកិច្ច និងការងារពេញលេញ និងមានផលិតភាព) គោលដៅអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាពទី ៩ (ឧស្សាហកម្ម នវានុវត្តន៍ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ) តាមរយៈហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលមាននិរន្តរភាពសម្រាប់ទាំងអស់គ្នា (ចំណុចដៅ ៩.១) គោលដៅអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាពទី ១១ (ទីក្រុង និងសហគមន៍ដែលមាននិរន្តរភាព) តាមរយៈប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងទីក្រុងដែលមាននិរន្តរភាព (ចំណុចដៅ ១១.២) គោលដៅអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាពទី ១២ (ការផលិត និងការប្រើប្រាស់ដែលមានការទទួលខុសត្រូវ) តាមរយៈការកាត់បន្ថយ

ឧបត្ថម្ភធនឥន្ធនៈ (ចំណុចដៅ ១២.២) និងការកាត់បន្ថយការបាត់បង់ និងការខ្ជះខ្ជាយអាហារ (ចំណុចដៅ ១២.៣) គោលដៅអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាពទី ១៣ (សកម្មភាពអាកាសធាតុ) តាមរយៈការរួមចំណែកដល់ការបន្សាំនឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ (ចំណុចដៅ ១៣.១) ការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ដោយសារការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ (ចំណុចដៅ ១៣.២) និងមហាសមុទ្រ សមុទ្រ និងធនធានសមុទ្រ (World Bank, 2016)។

គេអាចទាញប្រយោជន៍ពីការផ្សារភ្ជាប់គោលនយោបាយស្តារឡើងវិញ ទៅនឹងគោលដៅអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាព តាមរយៈការដាក់សំណើសុំជំនួយមូលនិធិដែលផ្តោតសំខាន់លើការលើកកម្ពស់គោលដៅអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាព។

ចក្ខុវិស័យស្នូលនៃការស្តារឡើងវិញ

ផ្អែកតាមការពិនិត្យឡើងវិញលើចក្ខុវិស័យកំណើនវិស័យផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា ចក្ខុវិស័យជាតិនៃការស្តារឡើងវិញរបស់កម្ពុជា និងយុទ្ធសាស្រ្តកំណើនជារួមរបស់កម្ពុជា នៅឆ្នាំ ២០២២ ចក្ខុវិស័យស្នូលនៃការស្តារវិស័យផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញ ផ្តោតសំខាន់លើ ៖

"ការផ្តល់**សុវត្ថិភាព ចល័តភាព** និងភាព**ងាយស្រួល**ដល់សហគមន៍ ដោយផ្តោតសំខានលើការធានាសមាហរណកម្មសហគមន៍ជនបទទៅក្នុង**សេដ្ឋកិច្ចជាតិ** និង**ស្តារឡើងវិញ** និង**ការធ្វើទំនើបកម្មប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព**នូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ និងស្ថាប័នដើម្បីធានាភាពធន់"។

ចក្ខុវិស័យនៃការស្តារឡើងវិញនេះ កើតចេញពីការច្របាច់បញ្ចូលគ្នានូវយុទ្ធសាស្រ្តអភិវឌ្ឍន៍ជាតិរបស់កម្ពុជា ចក្ខុវិស័យនៃការស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ (គណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ) ចក្ខុវិស័យកំណើនវិស័យផ្លូវថ្នល់ (ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ) និងចក្ខុវិស័យកំណើនវិស័យផ្លូវថ្នល់សម្រាប់កម្ពុជា (ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី)។ ចក្ខុវិស័យទាំងនេះ មានបង្ហាញក្នុងប្រអប់ទី ១។

ប្រអប់ទី ១ ៖ ចក្ខុវិស័យយុទ្ធសាស្រ្តរបស់កម្ពុជា ចក្ខុវិស័យស្តារឡើងវិញរបស់គណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ និងចក្ខុវិស័យកំណើនវិស័យដឹកជញ្ជូននៅកម្ពុជា

ចក្ខុវិស័យអភិវឌ្ឍន៍ជាតិរបស់កម្ពុជា យកលំនាំតាមយុទ្ធសាស្រ្តចតុកោណដើម្បីកំណើន ការងារ សមធម៌ និងប្រសិទ្ធភាព (ADB, 2019)។ យុទ្ធសាស្រ្តចតុកោណ ដំណាក់កាលទី ៤ ដែលត្រូវបានអនុវត្តក្នុងឆ្នាំ ២០១៨ ចាត់ទុកគោលបំណង ៤ ខាងក្រោមជាអាទិភាពស្នូល ៖

- ធានាកំណើនសេដ្ឋកិច្ចក្នុងរង្វង់ ៧%
- បង្កើតការងារកាន់តែច្រើន
- សម្រេចបានចំណុចដៅនៃការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រឱ្យនៅទាបជាង ១០%
- បន្តពង្រឹងសមត្ថភាព និងអភិបាលកិច្ចស្ថាប័នសាធារណៈ

ផែនការសកម្មភាពជាតិសម្រាប់ការកាត់បន្ថយហានិភ័យគ្រោះមហន្តរាយ (NAP-DRR) ២០១៩-២០២៣ កំណត់ពីសកម្មភាពអាទិភាពក្នុងវិស័យចំនួន ៥ (CFE-DM, 2020) ៖

- ការយល់ពីហានិភ័យ
- ការគ្រប់គ្រងហានិភ័យគ្រោះមហន្តរាយ
- ការវិនិយោគ/ការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានដល់ការកាត់បន្ថយហានិភ័យគ្រោះមហន្តរាយ (DRR)
- ការបង្កើនការត្រៀមខ្លួន និងការកសាងឡើងវិញឱ្យកាន់តែប្រសើរ (BBB)
- ការធានាសង្គតិភាព និងបរិយាបន្ន

ចក្ខុវិស័យយុទ្ធសាស្ត្ររយៈពេលវែងសម្រាប់វិស័យដឹកជញ្ជូនរបស់កម្ពុជា គឺការស្តារ ការស្ថាបនាឡើងវិញ និងការធ្វើទំនើបកម្មប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនស្ទួលរបស់កម្ពុជា។ យុទ្ធសាស្ត្រមួយក្នុងចំណោមយុទ្ធសាស្ត្រដែលព្រាងឡើងដោយក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យដឹកជញ្ជូន បានកំណត់គោលបំណងសំខាន់ ៥ ដូចខាងក្រោម ៖

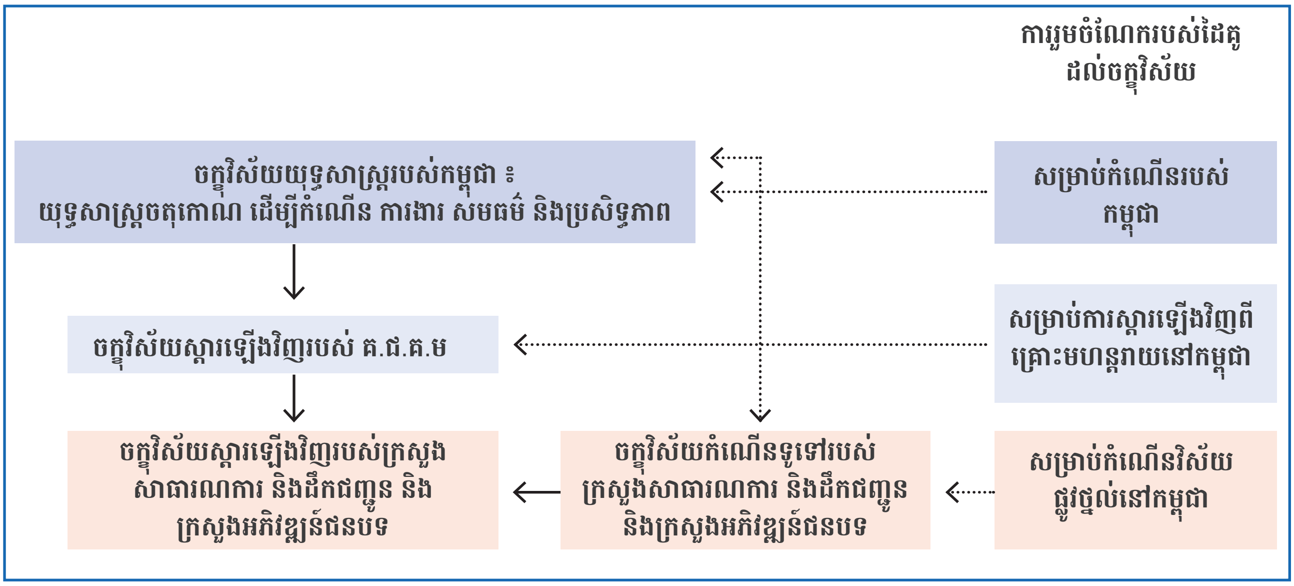
- ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនដែលមានប្រសិទ្ធភាពចំណាយ ជាពិសេសសម្រាប់ភស្តុភារកម្ម ដើម្បីទ្រទ្រង់កំណើនសេដ្ឋកិច្ចដែលមាននិរន្តរភាព និងការលើកកម្ពស់ពាណិជ្ជកម្មពីក្រៅប្រទេស និងការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស
- សមាហរណកម្មតំបន់ជនបទទៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចជាតិ តាមរយៈការផ្សារភ្ជាប់តំបន់ជនបទទៅនឹងបណ្តាញផ្លូវដឹកជញ្ជូន ដើម្បីជំរុញសកម្មភាពដែលមានផលិតភាពនៅក្នុងតំបន់ដែលមិនត្រូវបានធ្វើសមាហរណកម្មកន្លងមក ដើម្បីទ្រទ្រង់ដល់ការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ និងសមាហរណកម្មកម្ពុជា
- ការពង្រឹងស្ថាប័នវិស័យដឹកជញ្ជូន និងសមត្ថភាពរបស់ស្ថាប័នទាំងនោះតាមរយៈការជំរុញឱ្យវិស័យឯកជនចូលរួមក្នុងការផ្គត់ផ្គង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ
- ការជំរុញការចូលរួមរបស់វិនិយោគិនបរទេស និងក្នុងស្រុក ក្នុងការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទាន ការអភិវឌ្ឍ និងការគ្រប់គ្រងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន
- ការបង្កើនសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍

ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី (ADB) បានសហការគ្នាជាយូរមកហើយជាមួយរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា លើការឆ្លើយតបនឹងគ្រោះមហន្តរាយ ភាពធន់ ការស្តារឡើងវិញ និងផែនការយុទ្ធសាស្ត្រដែលផ្តោតសំខាន់លើការដឹកជញ្ជូន។

យុទ្ធសាស្ត្រវិស័យដឹកជញ្ជូនរបស់ ADB សម្រាប់ប្រទេសជាសមាជិក រួមទាំងកម្ពុជា ផ្តោតសំខាន់លើ ៖

- ការពង្រឹងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេស ការកំណត់ស្តង់ដារ និងការវិនិយោគដោយវិស័យឯកជនលើវិស័យដឹកជញ្ជូន
- ការគាំទ្រដល់គម្រោងអនុតំបន់ដែលត្រូវបានជ្រើសរើស ដែលលើកកម្ពស់លទ្ធភាពចូលដល់តំបន់ជនបទ ការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងដឹកជញ្ជូនឆ្លងដែន និងការពង្រឹងពាណិជ្ជកម្មក្នុងមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ និងការគាំទ្រផ្នែកភស្តុភារ

រូបភាពទី ២ បង្ហាញពីភាពចាំបាច់នៃការពិនិត្យឡើងវិញលើចក្ខុវិស័យនៃការស្តារវិស័យផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញ ដោយផ្អែកលើការពិនិត្យឡើងវិញលើការប្រែប្រួលតម្រូវការ និងចក្ខុវិស័យរបស់គណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ គណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយខេត្ត ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ និងទីភ្នាក់ងារអន្តរជាតិ។



រូបភាពទី ២ ៖ ធាតុចូលក្នុងចក្ខុវិស័យស្តារឡើងវិញរបស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ (ការបកស្រាយរបស់អ្នកនិពន្ធ)

គោលការណ៍ណែនាំសម្រាប់ការស្តារឡើងវិញ

សម្រាប់វិស័យផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា គេអាចប្រើប្រាស់គោលការណ៍ណែនាំខាងក្រោម (ដកស្រង់ចេញពីគោលការណ៍ណែនាំទូទៅសម្រាប់កម្ពុជាស្តីពីកំណើន និងការស្តារឡើងវិញ តាមរយៈការពិនិត្យឡើងវិញលើឯកសារពាក់ព័ន្ធ) ជាត្រីវិស័យសម្រាប់ការរៀបចំផែនការស្តារឡើងវិញ (GFDRR, 2018)៖

- **កាត់បន្ថយហានិភ័យ** ៖ តាមរយៈការប្តូរទីតាំងរចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនពីតំបន់ដែលមានហានិភ័យខ្ពស់ ឬការកែលម្អរចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនឱ្យប្រសើរឡើងដើម្បីកាត់បន្ថយភាពងាយរងគ្រោះ។
- **បង្កើនភាពងាយស្រួល និងចល័តភាព** ៖ ផ្តល់លទ្ធភាពចេញចូលសហគមន៍នៅក្នុងតំបន់ដែលបច្ចុប្បន្នមិនអាចចេញចូលបាន (ដោយសារគ្រោះមហន្តរាយ ឬស្ថានភាពសង្គម) នឹងទ្រទ្រង់ឱកាសការងារ លទ្ធភាពទទួលបានសេវាសំខាន់ៗ និងកំណើនសេដ្ឋកិច្ចជារួម។
- **អនុវត្តដំណោះស្រាយបៃតង និងឆ្លាតវៃអាកាសធាតុ** ៖ កំណត់រកឱកាសដើម្បីកាត់បន្ថយការបំភាយឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់ពីវិស័យផ្លូវថ្នល់ ជាវិធីផ្ទាល់មួយនៃការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់នៃការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ និងឈានទៅកាត់បន្ថយហានិភ័យ។
- **រិះរកដំណោះស្រាយដែលចំណាយតិច និងទទួលបានលទ្ធផលខ្ពស់** ៖ សម្រាប់សេដ្ឋកិច្ចដែលមិនសូវទទួលបានជំនួយមូលធន កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងបែបនវានុវត្តន៍ក្នុងដំណោះស្រាយដែលចំណាយតិច ជាគន្លឹះក្នុងការពន្លឿនដំណើរការស្តារឡើងវិញ។
- **សំឡឹងឆ្ពោះទៅអនាគត** ៖ បន្សីកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងស្តារឡើងវិញឱ្យស្របទៅនឹងគោលដៅរយៈពេលវែងរបស់កម្ពុជា និងគោលដៅអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាព ការបង្កើតវដ្តវិជ្ជមាននៃការផ្តល់ជំនួយដល់ និងការទទួលបានជំនួយពីប្រព័ន្ធថ្នាក់ជាតិ។
- **ផ្តោតសំខាន់លើសមធម៌ និងបរិយាបន្ន** ៖ បញ្ចូលទស្សនៈយល់ឃើញរបស់សមាជិកសហគមន៍ទាំងអស់ដែលរងផលប៉ះពាល់ដោយសារវិស័យផ្លូវថ្នល់ និងការប្រែប្រួលក្នុងវិស័យនេះ និងខិតខំបង្កើតឱកាសការងារ និងទីផ្សារសម្រាប់មនុស្សគ្រប់រូប។
- **ផ្តោតសំខាន់លើប្រសិទ្ធភាព** ៖ បំពេញតម្រូវការដឹកជញ្ជូនប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព ដើម្បីឱ្យចល័តភាពរបស់មនុស្ស និងទំនិញកាន់តែមានភាពរលូន។
- **បង្កើនសុវត្ថិភាព** ៖ ប្រើប្រាស់ព្រឹត្តិការណ៍វាំងស្ទះជាមូលដ្ឋាននៃការបង្កើនសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់នាពេលអនាគត
- **កសាងឡើងវិញឱ្យកាន់តែប្រសើរ** ៖ ផ្អែកតាមគោលការណ៍ទូទៅនៃការស្តារឡើងវិញ ប្រើប្រាស់ឱកាសស្ថាបនាឡើងវិញជាមធ្យោបាយសម្រាប់ការកែលម្អប្រព័ន្ធនេះ និងកាត់បន្ថយភាពខ្វះខាតនៃប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនដែលបានកំណត់កន្លងមក។

កម្មវិធី និងគម្រោងស្តារឡើងវិញនីមួយៗ ចាំត្រូវអនុវត្តតាមគោលការណ៍ណែនាំយ៉ាងតិចមួយក្នុងចំណោមគោលការណ៍ណែនាំខាងក្រោម ៖

ភាពចាំបាច់នៃការកែសម្រួលឡើងវិញក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយធ្ងន់ធ្ងរ

ខណៈដែលចក្ខុវិស័យ និងគោលការណ៍សម្រាប់ការស្តារវិស័យផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញ នឹងមិនប្រែប្រួលក្នុងអំឡុងពេលសមស្របមួយ វាជាការសំខាន់ដែលត្រូវធ្វើការពិនិត្យឡើងវិញតាមដំណាក់កាលលើចក្ខុវិស័យ និងគោលការណ៍ទាំងនេះ ដើម្បីឱ្យដឹងថាតើវាមានការប្រែប្រួលក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ ឬទេ។

ក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ សូមពិនិត្យចំណុចខាងក្រោម ៖

១ តើមានគម្លាតធំ (>១០ ឆ្នាំ) រវាងការអភិវឌ្ឍចក្ខុវិស័យនេះ និងការកើតឡើងនៃគ្រោះមហន្តរាយនោះឬទេ?

និង/ឬ

២ តើមានការប្រែប្រួលខ្លាំងក្នុងគោលដៅជារួមរបស់កម្ពុជា ឬគោលដៅជារួមនៃវិស័យផ្លូវថ្នល់ ឬទេ?

៣ ប្រសិនបើឆ្លើយថា "មែន" សម្រាប់សំណួរទី ១ ឬទី ២ សូមពិនិត្យឡើងវិញលើចក្ខុវិស័យស្តារឡើងវិញ ដោយផ្អែកលើក្រាហ្វបង្ហាញក្នុងរូបភាពទី ៤ និងធ្វើការកែប្រែចាំបាច់។ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ គួរដឹកនាំការពិនិត្យឡើងវិញនេះ។

ការពិនិត្យឡើងវិញលើចក្ខុវិស័យបច្ចុប្បន្នភាពសម្រាប់ការស្តារវិស័យផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញ ដោយភាគីពាក់ព័ន្ធសំខាន់ៗ ដូចជា រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា គណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ គណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយខេត្ត និង គណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយឃុំ និងទីភ្នាក់ងារអន្តរជាតិ ដូចជា ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី។

កម្មវិធីស្តារវិស័យផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញ

អ្វីដែលចាំបាច់គឺត្រូវបន្តប្រែក្លាយផែនការស្តារឡើងវិញដែលត្រូវបានបង្កើតឡើង ដោយផ្អែកលើតម្រូវការស្តារឡើងវិញដែលបានកំណត់ក្នុងដំណើរការ PDNA ទៅជាកម្មវិធីដែលអនុវត្តបាន។ កម្មវិធីទាំងនេះគួរតែបានកំណត់ព្រំដែន ធាតុចូល ចំណុចដៅ និងលទ្ធផលរំពឹងទុក និងលទ្ធផលចុងក្រោយដែលបានកំណត់ទុកជាមុន។

ត្រូវចាំថា វិស័យផ្សេងៗនឹងប្រជែងគ្នាច្បាមយកធនធានដែលមានដើម្បីបញ្ចប់កម្មវិធីស្តារឡើងវិញរបស់ខ្លួន។ ដោយសារតែវិស័យដឹកជញ្ជូនពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យផ្សេងទៀត (សង្គម ផលិតកម្ម និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ) មន្ត្រីផ្នែកដឹកជញ្ជូនចាំបាច់ត្រូវលើកឡើងពីភាពប្រទាក់ក្រឡាគ្នា និងធ្វើការជាមួយវិស័យផ្សេងទៀតដើម្បីសម្រេចបានលទ្ធផលនៃការស្តារឡើងវិញឱ្យបានជាទីគាប់ចិត្ត។ រូបភាពទី ៣ បង្ហាញពីវិស័យពាក់ព័ន្ធក្នុងផ្នែកផលិតកម្ម ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងសង្គមដែលមានភាពចម្រូងចម្រាស់គ្នា ក្នុងអំឡុងពេលអនុវត្តក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ។ ដូចការគូសបញ្ជាក់ វិស័យដឹកជញ្ជូនជះឥទ្ធិពលលើវិស័យផលិតកម្ម និងវិស័យសង្គមទាំងអស់។ ដូច្នេះ គួរបង្កើតកម្មវិធីបែបសហការដែលបម្រើឱ្យវិស័យទាំងពីរនេះ។

រូបភាពទី ៣ ៖ ទំនាក់ទំនងរវាងវិស័យដឹកជញ្ជូន និងវិស័យសំខាន់ៗផ្សេងទៀត

កម្មវិធីស្តារឡើងវិញដឹកនាំដោយក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ និងគួរកំណត់ជំហានសកម្មភាព ដើម្បីឱ្យតម្រូវការស្តារឡើងវិញបន្សុីគ្នានឹងចក្ខុវិស័យ និងគោលការណ៍ណែនាំដែលបានកំណត់ពីមុនមក។

ការអភិវឌ្ឍកម្មវិធីស្តារឡើងវិញសម្រាប់វិស័យផ្លូវថ្នល់ គួរអនុវត្តតាមជំហានខាងក្រោម ៖

- កំណត់តម្រូវការអាទិភាពខ្ពស់បំផុតនៃវិស័យផ្លូវថ្នល់ ដោយផ្អែកលើការខូចខាតរបស់ប្រព័ន្ធនេះ (លទ្ធផល PDNA)
- កំណត់ទីតាំងភូគព្ភរូបវន្តដែលត្រូវកំណត់យកជាអាទិភាព ដោយផ្អែកលើសារៈសំខាន់នៃទីតាំងទាំងនោះសម្រាប់សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា និងលទ្ធភាពទូទៅក្នុងការទទួលបានសេវាសំខាន់ៗ
- រៀបលំដាប់កំណាត់ផ្លូវដែលត្រូវស្តារឡើងវិញ ដោយផ្អែកលើអាទិភាពដែលបានកំណត់
- ពិគ្រោះជាមួយអ្នកជំនាញ និងគ្រប់ភាគីពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ ដើម្បីកំណត់រកដំណោះស្រាយ ដោយផ្អែកតាមតំបន់ និងតម្រូវការដែលបានកំណត់។ ក្រុមភាគីពាក់ព័ន្ធសំខាន់ៗ (ក្រៅពីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ) រួមមាន ៖
  - វិស័យសាធារណៈ ៖ ក្រសួងសាម៉ីរបស់វិស័យដែលមានទំនាក់ទំនងជាមួយវិស័យផ្លូវថ្នល់ (សូមមើលរូបភាពទី ៤)
  - វិស័យសង្គម ៖ សហគមន៍ដែលរងផលប៉ះពាល់ដោយសារគ្រោះមហន្តរាយ និងអង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាលដែលធ្វើការយ៉ាងជិតស្និទ្ធជាមួយសហគមន៍ទាំងនេះ (សម្រាប់តារាងឈ្មោះដៃគូវិស័យសង្គមក្នុងការស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយនៅកម្ពុជា សូមមើលប្រអប់ទី ៤ ក្នុងផ្នែក "ការរៀបចំផ្នែកស្ថាប័នសម្រាប់វិស័យផ្លូវថ្នល់")។
- ពិនិត្យឡើងវិញលើដំណោះស្រាយដែលបានកំណត់សម្រាប់ការធានាសុវត្ថិភាពសង្គម និងបរិស្ថាន ដើម្បីធានាថា គម្រោងមិនបង្កអន្តរាយក្នុងតំបន់ទាំងនេះ។

ជាទូទៅ ដំណោះស្រាយវិស្វកម្មសម្រាប់ការស្តារវិស័យផ្លូវថ្នល់ដែលមានភាពធន់ ត្រូវផ្តោតសំខាន់លើ ៖

- ស្ថានភាពក្រោមផ្ទៃដី
- យថាប្រភេទសម្ភារ
- មុខកាត់ និងវិមាត្រស្តង់ដារ
- ការបង្ហូរទឹក និងសំណឹក
- រចនាសម្ព័ន្ធការពារផ្នែកវិស្វកម្ម

គេអាចប្រើប្រាស់គម្លាតដែលបានកត់សម្គាល់ក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមរយៈការសិក្សានានា ជាសំណុំទិន្នន័យដើម្បីជាជំនួយដល់ការកំណត់អាទិភាពតម្រូវការ។ ឧ. ប្រអប់ទី ២ បង្ហាញពីដើមឈើបញ្ហាសម្រាប់វិស័យដឹកជញ្ជូននៅកម្ពុជា ដែលជាផ្នែកមួយនៃការបង្កើតឯកសារវាយតម្លៃវិស័យដឹកជញ្ជូននៅកម្ពុជា យុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនទីបង្ហាញផ្លូវ ដោយធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី (ADB, 2019)។

ប្រអប់ទី ២ ៖ ដើមឈើបញ្ហាសម្រាប់វិស័យដឹកជញ្ជូននៅកម្ពុជា (ADB, 2019)

ផលប៉ះពាល់នៅថ្នាក់ជាតិ

- កង្វះការគាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចសង្គមជាតិ និងសមាហរណកម្មទៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចអនុតំបន់ និងសេដ្ឋកិច្ចអន្តរជាតិ

ផលប៉ះពាល់តាមវិស័យ

- កង្វះបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ដែលធន់នឹងគ្រប់ស្ថានភាពធាតុអាកាសនៅថ្នាក់ជាតិ ទីជនបទ ថ្នាក់តំបន់ និងថ្នាក់អន្តរជាតិ
- កង្វះភាពប្រកួតប្រជែងដែលបណ្តាលឱ្យមានចំណាយខ្ពស់ផ្នែកភស្តុភារ
- ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនដែលមិនមានសុវត្ថិភាព និងនិរន្តរភាព

បញ្ហាស្នូលក្នុងវិស័យ

- កង្វះការតភ្ជាប់ និងអប្រសិទ្ធភាពក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន

បញ្ហាសំខាន់ៗ

1. កង្វះគោលនយោបាយវិស័យដែលត្រូវបានកែសម្រួល និងការអនុវត្តច្បាប់ដោយប្រសិទ្ធភាព
2. កង្វះការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមួយចំនួនដើម្បីបំពេញតម្រូវការថ្នាក់ជាតិ និងថ្នាក់តំបន់
3. កង្វះនិរន្តរភាពក្នុងផ្នែកសង្គម បរិស្ថាន និងហិរញ្ញវត្ថុ

បញ្ហាតាមវិស័យ ហានិភ័យ និងការសន្មត

1. កង្វះគោលនយោបាយវិស័យដែលត្រូវបានកែសម្រួល និងការអនុវត្តច្បាប់ដោយប្រសិទ្ធភាព

បញ្ហាតាមវិស័យ

- គោលនយោបាយផ្លូវការសម្រាប់វិស័យដឹកជញ្ជូនមិនមែនជាអាទិភាព
- កង្វះយុទ្ធសាស្ត្រសម្រាប់ការកំណត់អាទិភាពគម្រោង
- កង្វះការសម្របសម្រួលដល់ការរៀបចំផែនការវិស័យដឹកជញ្ជូន
- កង្វះការអនុវត្តច្បាប់ (ឧ. ច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់)
- ការកសាងសមត្ថភាពសម្រាប់ដំណើរការតាមលំដាប់លំដោយរយៈពេលវែង
- មិនទាន់អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងផ្លូវថ្នល់តាមព្រំដែនសម្រាប់មហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ
- មិនទាន់បំពេញកិច្ចព្រមព្រៀងផ្លូវដែកតាមព្រំដែនសម្រាប់មហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ
- ទាមទារច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិសម្រាប់វិស័យឯកជន

ហានិភ័យ និងការសន្មត

- កង្វះការផ្តោតលើលក្ខខណ្ឌតម្រូវផ្នែកគោលនយោបាយ
- មិនមានការបណ្តុះបណ្តាលជំនាញតាមស្ថាប័ន
- មិនរក្សាទុកបុគ្គលិកដែលបានទទួលការបណ្តុះបណ្តាល
- កង្វះកិច្ចព្រមព្រៀងឆ្លងដែនជាមួយប្រទេសជិតខាង
- ការវិនិយោគលើវិស័យដឹកជញ្ជូនដោយវិស័យឯកជនលើសពីសមត្ថភាពរបស់រដ្ឋាភិបាល និងដៃគូអភិវឌ្ឍន៍

2. កង្វះការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមួយចំនួនដើម្បីបំពេញតម្រូវការថ្នាក់ជាតិ និងថ្នាក់តំបន់

បញ្ហាតាមវិស័យ

- កង្វះចិញ្ចើមផ្លូវសម្រាប់ផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្តដើម្បីបំពេញតម្រូវការចរាចរណ៍
- កង្វះបណ្តាញផ្លូវក្នុងមូលដ្ឋានដែលត្រូវបានចាក់ក្រាលនិងធន់នឹងគ្រប់ធាតុអាកាស
- ភាពខ្វះចន្លោះនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តក្នុងមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ
- កង្វះការផ្តោតសំខាន់លើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធពហុទម្រង់
- កង្វះមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងទីប្រជុំជន
- កង្វះលទ្ធភាពទទួលបានមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ
- កង្វះយន្តការសម្រាប់ការប្រកួតប្រជែង តម្លាភាព និងគណនេយ្យភាពក្នុងដំណើរការលទ្ធកម្ម និងប្រតិបត្តិការសម្រាប់គម្រោងភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន

ហានិភ័យ និងការសន្មត

- មិនសូវមានការសម្របសម្រួលក្នុងចំណោមដៃគូអភិវឌ្ឍន៍លើការរៀបចំផែនការវិនិយោគ
- កង្វះការភ្ជាប់បណ្តាញដឹកជញ្ជូនឆ្លងព្រំដែនអន្តរជាតិ និងមិនមានការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឆ្លងដែន
- ការអនុវត្តគម្រោងមានភាពយឺតយ៉ាវ និងមិនគ្រប់គ្រាន់
- ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមិនមានភាពទាក់ទាញសម្រាប់វិស័យឯកជន

3. កង្វះនិរន្តរភាពក្នុងផ្នែកសង្គម បរិស្ថាន និងហិរញ្ញវត្ថុ

បញ្ហាតាមវិស័យ

- កង្វះប្រព័ន្ធជួសជុលបណ្តាញផ្លូវជាតិ និងផ្លូវក្នុងមូលដ្ឋាន
- កង្វះការចូលរួមពីវិស័យឯកជន
- ភាពខ្វះចន្លោះនៃវិស្វកម្ម និងប្រតិបត្តិការចរាចរណ៍ តាមបណ្តាញផ្លូវហាយវេ
- កង្វះការទប់ស្កាត់ការកកស្ទះចរាចរណ៍
- កង្វះការអនុវត្តសមស្របនូវឧបករណ៍ ហាដវែរ និងវិធានការសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍
- ឥរិយាបថមិនសមរម្យរបស់អ្នកបើកបរ និងអ្នកថ្មើរជើង
- ការធានាសុវត្ថិភាពធ្វើឡើងមិនបានគ្រប់គ្រាន់ និងមិនស៊ីសង្វាក់គ្នា។

ហានិភ័យ និងការសន្មត

- កង្វះតម្លាភាពក្នុងការដេញថ្លៃការងារសាងសង់
- កង្វះសមត្ថភាព និងការគ្រប់គ្រងគុណភាពក្នុងចំណោមអ្នកទទួលការសាងសង់ និងទីប្រឹក្សា
- កង្វះការកាត់បន្ថយស្ថានភាពផ្លូវដែលមិនមានសុវត្ថិភាព
- ឥរិយាបថមិនសមរម្យរបស់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ
- កង្វះការពង្រឹងការអនុវត្តច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិចរាចរណ៍
- ភាពខ្វះចន្លោះនៃដំណើរការផ្តល់ប័ណ្ណបើកបរ និងឆៀកយានយន្ត
- កង្វះការគាំទ្រពីក្រុមហ៊ុនផលិតម៉ូតូ

គេអាចគូសផែនទីបង្ហាញដើមឈើបញ្ហាក្នុងប្រអប់ ខ បូករួមនឹងបញ្ហាស្រដៀងគ្នាក្នុងវិស័យផ្លូវថ្នល់ដែលបានកត់សម្គាល់តាំងពីឆ្នាំ ២០១៩ អមជាមួយនឹងតម្រូវការស្តារឡើងវិញក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ និងអាចទាញប្រយោជន៍ពីគំនិតផ្តួចផ្តើមដែលបានធ្វើឡើងដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាដែលបានកត់សម្គាល់ ដើម្បីទ្រទ្រង់គម្រោងស្តារឡើងវិញ។ ឱ. ផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះកំណត់រកគម្រោងចម្រុះដែលកំពុងអនុវត្ត និងគម្រោងនាពេលអនាគត ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាទាំងនេះ (ដូចជា កម្មវិធីផ្តល់កម្ចីដល់គម្រោងសម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ និងកម្មវិធីកសាងសមត្ថភាពសម្រាប់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន)។ កម្មវិធីមានស្រាប់ទាំងនេះអាចផ្តល់មូលដ្ឋានសម្រាប់ការចាប់ផ្តើមកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងស្តារឡើងវិញក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ។

បេសកកម្មស្វែងរកការពិតក្នុងឆ្នាំ ២០១០ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងភាពងាយរងគ្រោះនៃវិស័យផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា បានកំណត់ភាពងាយរងគ្រោះជាក់លាក់ក្នុងតំបន់សំខាន់ៗ ៣ ៖ បណ្តាញផ្លូវថ្នល់ក្នុងខេត្តកំពង់ធំងាយរងគ្រោះដោយសារការហូរច្រោះដោយទឹក ដែលបង្កជាបញ្ហាសុខភាពធ្ងន់ធ្ងរនៅខ្សែទឹកខាងក្រោម ពេលគឺមានការហុយធូលីនៅរដូវប្រាំង និងមានការហូរច្រោះដោយទឹកនៅរដូវវស្សា។ ដូច្នេះ ការចាក់ក្រាលកំណាត់ផ្លូវ ទន្ទឹមនឹងការពិចារណាពីការរចនាផ្លូវដើម្បីធានាការបង្ហូរទឹកចេញឱ្យបានសមស្រប ជាចំណុចសំខាន់សម្រាប់តំបន់នេះ។ ផ្លូវថ្នល់ក្នុងខេត្តកំពង់ស្ពឺត្រូវការគម្របសារពើរុក្ខជាតិនៅលើទំនប់ការពារទឹកដើម្បីទប់ស្កាត់សំណឹក។ ផ្លូវថ្នល់ក្នុងខេត្តពោធិ៍សាត់ ស្ថិតក្នុងតំបន់ទឹកជំនន់ និងទំនាប ដែលធ្វើឱ្យខេត្តនេះងាយប្រឈមនឹងគ្រោះទឹកជំនន់។ ដូច្នេះ ការលើកកម្ពស់កំណាត់ផ្លូវក្នុងតំបន់នេះគួរតែជាអាទិភាពចម្បង។

ការផ្គូរផ្គងតម្រូវការស្តារឡើងវិញក្នុង PDNA ឱ្យត្រូវគ្នានឹងគម្លាតដែលបានកំណត់រួចជាស្រេចក្នុងវិស័យផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា អាចនាំឱ្យមានការច្របាច់បញ្ចូលគ្នានូវកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងដែលមានស្រាប់ និងកម្មវិធីស្តារឡើងវិញទៅតាមស្ថានភាពគ្រោះមហន្តរាយ។

ផ្អែកតាម PDNA កន្លងមក និងយុទ្ធសាស្ត្រស្តារឡើងវិញដែលបានលើកឡើងសម្រាប់វិស័យផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា គេអាចពិចារណាពីដំណោះស្រាយខាងក្រោម ៖

- ធ្វើទំនើបកម្មតាមបែបសំយោគលើរចនាសម្ព័ន្ធមានស្រាប់នៃផ្លូវដែលមានកម្រាស់ស្តើង (low-level) ដោយចាក់កម្រាស់បន្ថែមឱ្យបាន ០,៥ ម៉ែត្រ (ឬទៅតាមកម្រាស់ដែលកំណត់ដោយអ្នកជំនាញ ដោយយោងទៅតាមសេណារីយ៉ូនៃតំបន់ទំនាបលិចទឹក និងការកើនឡើងនៃនីវ៉ូទឹកសមុទ្រ ក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ)

- ការបន្ថែមថ្មមិចទៅក្នុងគ្រឹះផ្លូវ (adding a crushed stone base course) ដែលប្រសិនបើត្រូវបានធ្វើឡើងក្នុងកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងស្តារឡើងវិញរយៈពេលមធ្យម នឹងសម្រួលដល់ការចាក់បេតុងកៅស៊ូ (Asphalt concrete) នាពេលអនាគតសម្រាប់ផ្លូវក្នុងក្រុង ផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្ត និងផ្លូវក្រាលកៅស៊ូ DBST សម្រាប់ផ្លូវនៅជនបទ។

- ការកែលម្អជម្រាលផ្លូវ នៅកំណាត់ផ្លូវដែលជម្រាលមិនស្មើគ្នាអាចបង្កជាហានិភ័យខ្ពស់ ៖ ស្តង់ដារជម្រាលផ្លូវបច្ចុប្បន្នគឺមិនលើស ១:២ ដែលអាចបង្កើនដល់ ១:៣ សម្រាប់ផ្លូវដែលលំបាកធ្វើដំណើរ និងងាយបង្កគ្រោះថ្នាក់ (រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា, 2010)។

- ការដាក់បញ្ចូលដំណោះស្រាយដែលផ្អែកតាមកត្តាធម្មជាតិ ដូចជា ការដាំដើមឈើដែលធន់នឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុនៅតាមខឿនផ្លូវ។

ការរៀបចំផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លី

ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនត្រូវបានរចនាឡើងដើម្បីធានាការប្រើប្រាស់រាប់ទសវត្សរ៍។ រចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនក៏ដើរតួនាទីសំខាន់ផងដែរក្នុងការកំណត់គំរូនៃការប្រើប្រាស់ដីធ្លី។ ឧ. នៅកម្ពុជា ការតភ្ជាប់តំណផ្លូវ និងការបង្កើនគុណភាពផ្លូវក្នុងច្រករបៀងមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ (GMS) នឹងបង្កើនសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចក្នុងតំបន់នេះ ដែលនឹងជំរុញឱ្យមានលំហូរប្រជាជនកាន់តែច្រើនចូលមកក្នុងតំបន់នេះ និងបង្កើនតម្រូវការអភិវឌ្ឍន៍លំនៅដ្ឋាន និងការប្រើប្រាស់ដីធ្លីផ្សេងទៀត។ ដូច្នេះ ចំណុចសំខាន់គឺនៅពេលស្ថាបនាផ្លូវឡើងវិញ ចាំបាច់ត្រូវពិនិត្យថាតើគ្រោះមហន្តរាយបានផ្លាស់ប្តូរគំរូនៃការប្រើប្រាស់ដីធ្លី ឬទេ ដើម្បីកាត់បន្ថយហានិភ័យនៃការស្ថាបនាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអចិន្ត្រៃយ៍ឡើងវិញដែលបង្កផលជះអវិជ្ជមាន និងធ្វើឱ្យមានការប្រើប្រាស់ដីធ្លីមិនបានសមស្របនាពេលអនាគត។ ក្រុមការងារក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ផ្តោតសំខាន់លើតម្រូវការស្តារឡើងវិញ ដើម្បីកំណត់ថាតើគួរពិចារណាពីផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីមុនពេលអនុវត្តគម្រោង ឬទេ។

ខាងក្រោមនេះជាចំណុចសំខាន់ៗដែលត្រូវពិចារណាក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ ៖

- តើថ្មីៗនេះ មានការប្រែប្រួលគំរូនៃការប្រើប្រាស់ដីធ្លី មុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ ឬទេ ?
- ឧ. បំលាស់ទីប្រជាជនពីទីជនបទទៅទីប្រជុំជន ឬពីទីប្រជុំជនមួយទៅទីប្រជុំជនផ្សេងទៀត ដោយសារការប្រែប្រួលចរន្តសេដ្ឋកិច្ច។
- តើគ្រោះមហន្តរាយបណ្តាលឱ្យមានការប្រែប្រួលយ៉ាងខ្លាំងនៃគំរូប្រើប្រាស់ដីធ្លី ឬទេ ?
- ឧ. ការតាំងទីលំនៅថ្មីជាអចិន្ត្រៃយ៍របស់សហគមន៍នៅក្រៅតំបន់មួយ ?
- តើកម្មវិធីស្តារឡើងវិញដែលបានកំណត់ ធ្វើឱ្យមានការប្រែប្រួលគំរូនៃការប្រើប្រាស់ដីធ្លី ឬទេ ?
- ឧ. ការសម្រេចផ្លាស់ទីតាំងផ្លូវដ៏សំខាន់មួយ ដោយសារការកើនឡើងនៃហានិភ័យគ្រោះមហន្តរាយ អាចធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់គំរូនៃការអភិវឌ្ឍតំបន់លំនៅដ្ឋាន និងតំបន់ស្ថាបនាផ្លូវ (work zone) នាពេលអនាគត។
- ប្រសិនបើដូច្នេះមែន សូមធ្វើការវាយតម្លៃដោយប្រុងប្រយ័ត្នថា ការប្រែប្រួលគំរូនៃការប្រើប្រាស់ដីធ្លីដែលអាចកើតឡើង មិនបង្កផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានលើប្រជាជនដែលងាយរងគ្រោះ (ការកាត់ផ្តាច់ ឬការកាត់បន្ថយការចេញចូលតំបន់ស្ថាបនាផ្លូវ និងលទ្ធភាពទទួលបានសេវាសំខាន់ៗសម្រាប់សហគមន៍មួយចំនួន)។

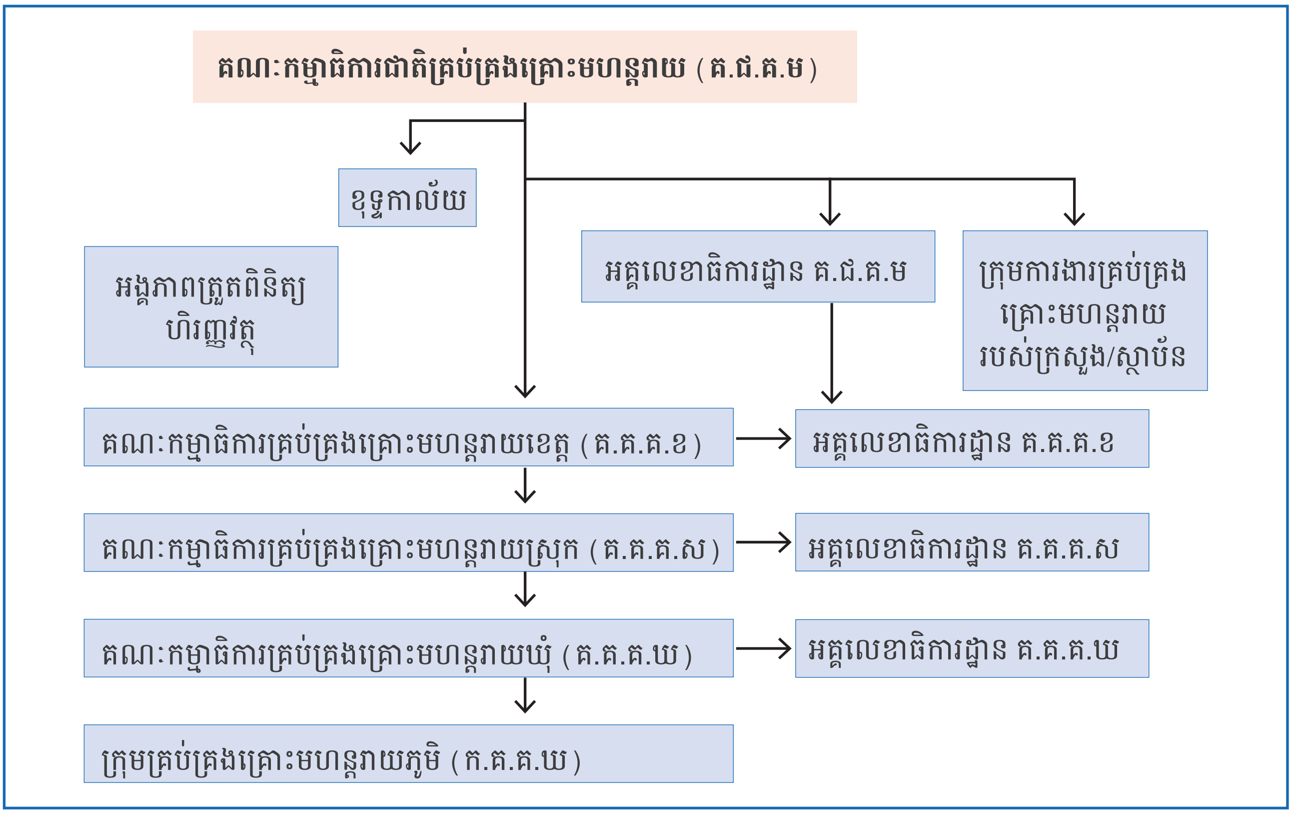
ការរៀបចំផ្នែកស្ថាប័នសម្រាប់ការស្តារវិស័យផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញ

ដើម្បីអភិវឌ្ឍ អនុវត្ត វាយតម្លៃ និងលើកកម្ពស់ផែនការ កម្មវិធី និងគោលនយោបាយស្តារឡើងវិញប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព ចាំបាច់ត្រូវកំណត់ និងបញ្ជ្រាបការរៀបចំផ្នែកស្ថាប័ន។ ការបញ្ជាក់ពីការរៀបចំផ្នែកស្ថាប័ន និងការកំណត់ច្បាស់ពីតួនាទី/ការទទួលខុសត្រូវ ជាកត្តាសំខាន់ទាំងនៅថ្នាក់ជាតិ ថ្នាក់មូលដ្ឋាន និងថ្នាក់សហគមន៍។

នៅកម្ពុជា គណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ (គ.ជ.គ.ម) ដឹកនាំមុខងារសម្របសម្រួលដែលផ្តោតសំខាន់លើការត្រៀមខ្លួនទប់ទល់គ្រោះមហន្តរាយ ជំនួយសង្គ្រោះបន្ទាន់ និងការសម្របសម្រួលរវាងក្រសួងពាក់ព័ន្ធ និងសហគមន៍ម្ចាស់

ជំនួយ។ ក្រសួងពាក់ព័ន្ធតាមវិស័យ (សម្រាប់វិស័យផ្លូវថ្នល់គឺក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ) ទទួលខុសត្រូវ លើការអនុវត្តអន្តរាគមន៍ជាក់លាក់ក្នុងផ្នែករចនាសម្ព័ន្ធ សម្រាប់ការកាត់បន្ថយហានិភ័យគ្រោះមហន្តរាយ និងការស្តារ និងស្តាបនាឡើងវិញនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ដែលរងការខូចខាត (ADB, 2014)។

គណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ ជាស្ថាប័នដែលត្រូវបានបង្កើតឡើងដើម្បីដឹកនាំ ការគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយនៅកម្ពុជា។ គណៈកម្មាធិការនេះធ្វើជាប្រធានដោយនាយករដ្ឋមន្ត្រី និងចូលរួមដោយរដ្ឋមន្ត្រីនៃក្រសួងនីមួយៗ រួមជាមួយនឹងកងយុទ្ធពលខេមរភូមិន្ទ កាកបាទក្រហមកម្ពុជា និងអាជ្ញាធរអាកាសចរស៊ីវិល (ADB, 2014)។ បន្ទាប់មក ការគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយត្រូវបានផ្ទេរវិមជ្ឈការទៅគណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយខេត្ត ស្រុក និងឃុំ។ ក្របខ័ណ្ឌស្ថាប័នសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយនៅថ្នាក់ជាតិ មានបង្ហាញក្នុងរូបភាពទី ៤។ សម្រាប់វិស័យផ្លូវថ្នល់ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ តំណាងដោយក្រុមការងាររបស់ក្រសួង និងដឹកនាំការស្តារវិស័យផ្លូវថ្នល់។



រូបភាពទី ៤ ៖ ក្របខ័ណ្ឌស្ថាប័នសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងហានិភ័យគ្រោះមហន្តរាយនៅកម្ពុជា

ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន មាននាយកដ្ឋានសំខាន់ៗជាច្រើនដែលមានតួនាទីពាក់ព័ន្ធក្នុងការស្តារវិស័យផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញ។ ខាងក្រោមនេះជានាយកដ្ឋានសំខាន់ៗ ដែលមានបង្ហាញក្នុងរូបភាពទី ៥ ៖

អគ្គនាយកដ្ឋានបច្ចេកទេស ៖

- នាយកដ្ឋានផ្លូវថ្នល់
- នាយកដ្ឋានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាធារណៈ
- នាយកដ្ឋានបច្ចេកទេសសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
- វិទ្យាស្ថានជាតិបណ្តុះបណ្តាលបច្ចេកទេសសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

អគ្គនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោក

- នាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោក
- នាយកដ្ឋានសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍
- នាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្រុង

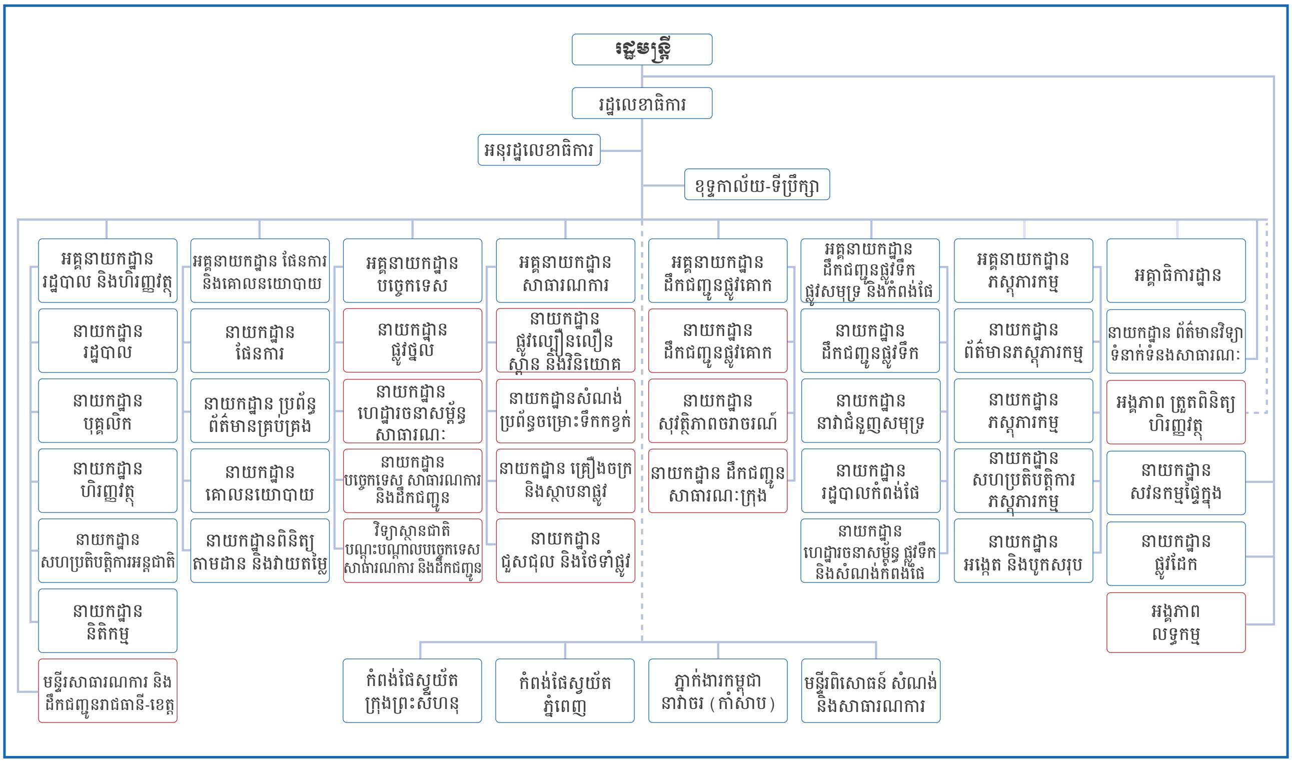
អគ្គនាយកដ្ឋានសាធារណការ

- នាយកដ្ឋានផ្លូវល្បឿនលឿន ស្ពាន និង វិនិយោគ
- នាយកដ្ឋានគ្រឿងចក្រ និងស្ពាបនាផ្លូវ
- នាយកដ្ឋានជួសជុល និងថែទាំផ្លូវ

អគ្គាធិការដ្ឋាន

- អង្គភាពត្រួតពិនិត្យហិរញ្ញវត្ថុ
- អង្គភាពលទ្ធកម្ម

មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនរាជធានី-ខេត្តទាំងអស់ដែលរងផលប៉ះពាល់ដោយសារគ្រោះមហន្តរាយ



រូបភាពទី ៥ ៖ អង្គការលេខរបស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន-នាយកដ្ឋានដែលមានពណ៌ហាយឡាយក្រហម ជានាយកដ្ឋានពាក់ព័ន្ធក្នុងការរៀបចំផែនការក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ

កំណត់បញ្ញត្តិ និងបញ្ជាក់ច្បាស់ពីតួនាទី និងការទទួលខុសត្រូវ និងបង្កើតក្របខ័ណ្ឌប្រតិបត្តិ

ដោយសារតែក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ជាស្ថាប័នចម្បងពីរដែលដឹកនាំការស្តារវិស័យផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា វាជាការសំខាន់ដែលត្រូវកំណត់ច្បាស់ពីតួនាទី និងការទទួលខុសត្រូវរបស់ក្រសួងទាំងនេះក្នុងអំឡុងពេលស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ។

ដើម្បីអភិវឌ្ឍក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយដែលមានប្រសិទ្ធភាព ក្រសួងទាំងពីរចាំបាច់ត្រូវចាត់តាំងមន្ត្រីមួយរូប (មកពីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន) ឱ្យដឹកនាំការស្តារផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្តឡើងវិញ និងមន្ត្រីមួយរូបទៀត (មកពីក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ) ឱ្យដឹកនាំការស្តារផ្លូវជនបទឡើងវិញ។ វាជាការសំខាន់ដែលមន្ត្រីបង្គោលទាំងពីររូបនេះត្រូវទទួលបានការគោរពក្នុងឆាកនយោបាយ និងមានសមត្ថភាព។ ការដឹកនាំប្រកបដោយសមានចិត្តជាកត្តាសំខាន់ក្នុងការធានាភាពម្ចាស់ការផ្នែកនយោបាយ និងភាពម្ចាស់ការរបស់សហគមន៍ និងហិរញ្ញប្បទានសម្រាប់ការស្តារឡើងវិញ។

ក្រសួងសាមី និងមន្ត្រីបង្គោលទាំងពីររូបដែលត្រូវបានចាត់តាំងសម្រាប់ការងារស្តារឡើងវិញ គួរបង្កើតក្រុមការងារសម្របសម្រួលការស្តារវិស័យដឹកជញ្ជូនឡើងវិញ។ យកល្អគួរធ្វើយ៉ាងណាឱ្យក្រុមការងារនេះបន្សុីគ្នានឹងយន្តការសម្របសម្រួលការស្តារឡើងវិញនៅថ្នាក់ជាតិ តាមរយៈការរៀបចំកិច្ចប្រជុំរៀងរាល់ថ្ងៃពីដំបូង រួចឈានដល់កិច្ចប្រជុំរៀងរាល់សប្តាហ៍។ល។ ទៅតាមភាពសមស្របដើម្បីគាំទ្រដល់ការអនុវត្តផែនការស្តារឡើងវិញ។

ការទទួលខុសត្រូវរបស់ក្រុមការងារសម្របសម្រួលការស្តារវិស័យដឹកជញ្ជូនឡើងវិញ ៖

- ចាត់តាំងមន្ត្រីម្នាក់ឱ្យធ្វើជាប្រធានក្រុមការងារនេះ ដើម្បីរក្សាទំនាក់ទំនង និងការចូលរួមនៅកម្រិតខ្ពស់បំផុតជាមួយស្ថាប័នដឹកនាំការស្តារឡើងវិញជារួម
- សហការរៀបចំផែនការស្តារឡើងវិញសម្រាប់វិស័យផ្សេងទៀត និងប្រតិបត្តិការអនុវត្តន៍
- គាំទ្រការអនុវត្តបែបវិមជ្ឈការនៃសកម្មភាពស្តារឡើងវិញ តាមរយៈការបង្កើនភាពម្ចាស់ការក្នុងមូលដ្ឋាន និងការធ្វើសេចក្តីសម្រេចចិត្ត ជាមួយមន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនរាជធានី-ខេត្ត។
- ដើរតួនាទីជាមជ្ឈមណ្ឌលផ្លាស់ប្តូរព័ត៌មានស្តីពីការស្តារវិស័យដឹកជញ្ជូនឡើងវិញ
- បង្កើតការិយាល័យព័ត៌មានសាធារណៈដើម្បីផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មានពាក់ព័ន្ធ ដល់ប្រជាជនដែលរងផលប៉ះពាល់
- កាត់បន្ថយភាពត្រួតគ្នា ភាពច្រំដែល ឬអប្រសិទ្ធភាពក្នុងការស្តារវិស័យដឹកជញ្ជូនឡើងវិញ
- វិនិច្ឆ័យបណ្តឹង ការតវ៉ា និងការព្រួយបារម្ភផ្សេងទៀតរបស់ប្រជាជន និងក្រុមដែលរងផលប៉ះពាល់ ដោយដាក់បញ្ចូលពួកគេទៅក្នុងដំណើរការរៀបចំផែនការស្តារឡើងវិញ។

ប្រធានក្រុមការងារដែលត្រូវបានចាត់តាំងនេះ ត្រូវបង្កើតប្រព័ន្ធសម្រាប់គ្រប់គ្រងបុគ្គលិកក្នុងការងារស្តារឡើងវិញ។ កិច្ចការនេះអាចជាការលំបាក ព្រោះវាផ្អែកទៅតាមធម្មជាតិ និងវិសាលភាពនៃគ្រោះមហន្តរាយ។ ក្នុងករណីទាំងនេះ ការបង្កើតទំនាក់ទំនងជាស្រេចជាមួយភាគីពាក់ព័ន្ធខាងក្រៅ ដូចជា អង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាល វិទ្យាស្ថានអប់រំ និងអង្គការអន្តរជាតិ នឹងបានជាប្រយោជន៍តាមរយៈការផ្តល់អ្នកជំនាញខាងក្រៅដើម្បីគាំទ្រដល់ដំណើរការរៀបចំផែនការស្តារឡើងវិញ។

កំណត់បង្គោលចរ សម្រាប់ការប្រែក្លាយពីការស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ ទៅជាការអភិវឌ្ឍក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ

ចុងបញ្ចប់ ដំណើរការធម្មតានឹងត្រូវបានបង្កើតឡើងវិញ។ ល្បឿននៃការស្តារឡើងវិញអាចថយចុះ និងអាចមានការបង្វែរមូលនិធិ ដែលធ្វើឱ្យមានការប្រជែងដណ្តើមធនធាន។ ជារឿយៗ កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងស្តារឡើងវិញមានរយៈពេល ១-៣ ឆ្នាំ នៅពេលដែលលែងមានមូលនិធិ និងការជួយសម្របសម្រួល ហើយការស្តារឡើងវិញត្រូវជាប់គាំង ដែលធ្វើឱ្យសហគមន៍ពាក់ព័ន្ធយល់ថា ពួកគេត្រូវបានបោះបង់ចោល។ ការសំខាន់គឺត្រូវរៀបចំផែនការទប់ទល់នឹងការថយចុះល្បឿននៃការស្តារឡើងវិញ កង្វះចំណាប់អារម្មណ៍ផ្នែកនយោបាយ និងមូលនិធិ និងបញ្ជ្រាបតាមស្ថាប័ននូវផ្នែកសំខាន់ៗនៃការស្តារឡើងវិញ ដើម្បីកុំឱ្យផ្នែកទាំងនោះពឹងផ្អែកទាំងស្រុងលើភាពបន្ទាន់។ ដើម្បីសម្រេចគោលបំណងនេះ គេត្រូវបង្កើតគោលការណ៍ណែនាំ និងបង្គោលចរច្បាស់លាស់សម្រាប់ការប្រែក្លាយពីការស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ និងការស្ថាបនាឡើងវិញ ទៅជាការអភិវឌ្ឍក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ។

Photo: Phnom Penh Post, 03 December 2021

យន្តការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានដល់វិស័យផ្លូវថ្នល់

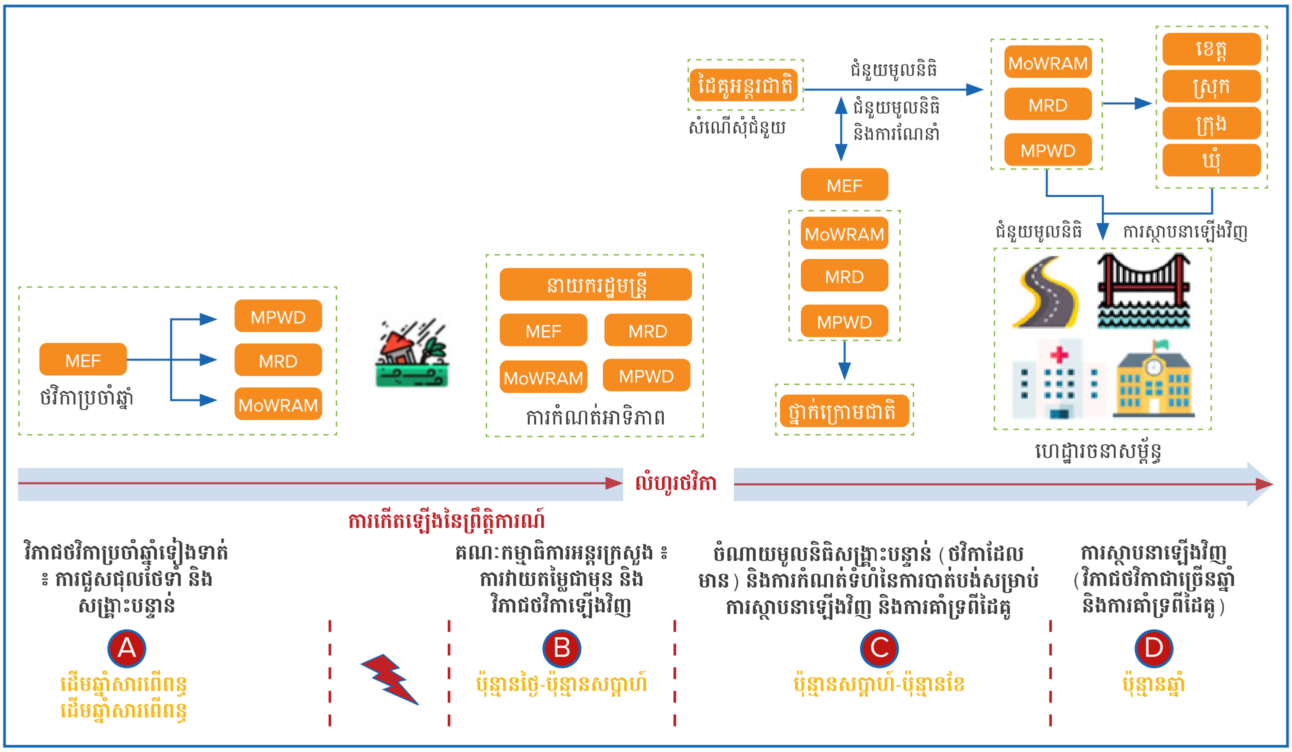
ផ្នែកដ៏សំខាន់មួយនៃការអនុវត្តផែនការ និងកម្មវិធីស្តារឡើងវិញប្រកបដោយជោគជ័យ គឺការមានប្រភពមូលនិធិសម្រាប់ទ្រទ្រង់ការអនុវត្ត។ សម្រាប់វិស័យដឹកជញ្ជូន នេះជាកិច្ចការលំបាក ព្រោះការស្ថាបនាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនឡើងវិញត្រូវចំណាយច្រើន ជាពិសេសប្រសិនបើត្រូវកសាងឡើងវិញឱ្យកាន់តែប្រសើរសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍដែលមានភាពធន់។ ដោយសារតែវិស័យផ្លូវថ្នល់ជាវិស័យសាធារណៈ មូលនិធិភាគច្រើនទទួលបានពីប្រភពសាធារណៈ។

ធាតុផ្សំសំខាន់ៗនៃការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានដល់ការស្តារឡើងវិញក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ ៖

- ការកៀរគរធនធាន
- ការសម្របសម្រួល និងការបែងចែក
- លំហូរមូលនិធិ ចំណាយ និងគណនេយ្យ
- សវនកម្ម ការតាមដាន និងត្រួតពិនិត្យ

សម្រាប់ជាជំហានដំបូងក្នុងការស្នើសុំមូលនិធិ ក្រុមការងារវិស័យផ្លូវថ្នល់ត្រូវប្រើប្រាស់ការវាយតម្លៃការខូចខាត និងការបាត់បង់ពី PDNA ដើម្បីកសាងទឡ្ហីករណ៍មួយសម្រាប់ដាក់សំណើសុំមូលនិធិទៅបណ្តាញផ្សេងៗ។

រូបភាពទី ៦ ដកស្រង់ចេញពីរបាយការណ៍វិភាគការត្រៀមរៀបចំហិរញ្ញវត្ថុដើម្បីទប់ទល់នឹងគ្រោះមហន្តរាយ ដែលកើតចេញពីកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងនាពេលថ្មីៗនេះរវាងធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី និងអង្គការ UNDP ដើម្បីគាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍការរៀបចំផែនការត្រៀមរៀបចំហិរញ្ញវត្ថុ និងសមត្ថភាពអនុវត្តថវិកាក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយនៅកម្ពុជា (UNDP, 2022)។ រូបភាពនេះ



រូបភាពទី ៦ ៖ ហិរញ្ញប្បទានសម្រាប់ការស្តារឡើងវិញ ចេញពីជ្រុងថវិកាសម្រាប់កម្ពុជា (UNDP, 2022)

ត្រូវបានបង្កើតឡើងក្រោយការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយភាគីពាក់ព័ន្ធដែលចូលរួមក្នុងការកំណត់ធនធានហិរញ្ញវត្ថុក្នុងការរៀបចំផែនការគ្រោះមហន្តរាយ សម្រាប់វិស័យផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា។

ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធហិរញ្ញវត្ថុដែលមានស្រាប់នៅកម្ពុជាសម្រាប់ការស្តារវិស័យផ្លូវថ្នល់ពីគ្រោះមហន្តរាយ៖

- **ឧបករណ៍ផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានមុនពេលមានហានិភ័យគ្រោះមហន្តរាយ ៖** បង្កើតឡើងទុកជាមុនដោយរដ្ឋាភិបាល និងអាចអនុវត្តបានយ៉ាងឆាប់រហ័ស ក្រោយពេលមានព្រឹត្តិការណ៍គ្រោះមហន្តរាយណាមួយ។
  - **ថវិកាយថាភាព ៖**
    - កម្ពុជាមានថវិកាយថាភាពរួមប្រមាណ ១១៥ លានដុល្លារ ដែលគ្រប់គ្រងដោយទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី។ ទោះជាយ៉ាងណាគេប៉ាន់ស្មានថា បច្ចុប្បន្ន ថវិកាតិចជាង ១០% ត្រូវបានលៃទុក និងប្រើប្រាស់សម្រាប់គ្រោះមហន្តរាយក្នុងមួយឆ្នាំៗ។
  - **ឥណទានយថាភាព ៖**
    - បច្ចុប្បន្ន កម្ពុជាមិនមានឥណទានយថាភាពនោះទេ និងប្រើប្រាស់ឥណទានយថាភាពដែលផ្តល់ដោយដៃគូអន្តរជាតិ ដូចជាធនាគារពិភពលោក ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី និងទីភ្នាក់ងារកិច្ចសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន សម្រាប់ការស្តារ និងស្តាបនាឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ។
    - ឧបករណ៍ផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានក្រោយពេលមានហានិភ័យគ្រោះមហន្តរាយ ៖ ប្រភពដែលត្រូវបានកំណត់ ឬមានក្នុងពេល ឬក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ។
  - **វិភាជថវិកាឡើងវិញ ៖**
    - គេអាចបែងចែកឡើងវិញនូវថវិកាសម្រាប់ការជួសជុល និងថែទាំ របស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ សម្រាប់ការស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ។ វិភាជថវិកាឡើងវិញក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយអាចផ្តល់ថ្លៃឱកាស (opportunity cost) យ៉ាងច្រើនពីចំណាយដែលបានគ្រោងទុកជាមុន និងបង្វែរទិសដៅវឌ្ឍនភាពនៃការសម្រេចបានគោលដៅ និងគោលបំណងអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ និងវិស័យ។
  - **ជំនួយពីម្ចាស់ជំនួយ**
    - ម្ចាស់ជំនួយសំខាន់ៗរួមមាន ធនាគារពិភពលោក ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី និងការបរិច្ចាគពីប្រទេសផ្សេងទៀត ដូចជា ជប៉ុន អូស្ត្រាលី និងបណ្តាប្រទេសនៅអឺរ៉ុប។
    - គេអាចសំយោគគម្រោងស្តាបនាវិស័យផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញ (គម្រោងដែលមានស្រាប់) ទទួលបានមូលនិធិពីសហគមន៍ម្ចាស់ជំនួយ ជាពិសេសធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី[៩] ជាមួយគម្រោងស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ ឱ្យតែគោលបំណង និងតម្រូវការស៊ីសង្វាក់គ្នា។

ការសម្របសម្រួល និងការគ្រប់គ្រងមូលនិធិដែលបានបែងចែក

ការបែងចែកមូលនិធិរហ័ស ប៉ុន្តែប្រកបដោយតម្លាភាព ជាកត្តាសំខាន់ក្នុងការបំពេញតម្រូវការស្តារឡើងវិញភ្លាមៗ។ ចំណុចនេះរួមមានការបង្កើតនីតិវិធីចាំបាច់ដែលអាចកាត់បន្ថយពេលវេលាក្នុងការរៀបចំ អនុម័ត និងធ្វើលទ្ធកម្មគម្រោង។

[៩] ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ីកំពុងផ្តល់ជំនួយដល់ការកែលម្អផ្លូវជាតិ តាមរយៈគម្រោងកែលម្អបណ្តាញផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា (RNIP) និងផ្លូវជនបទ តាមរយៈគម្រោងកែលម្អផ្លូវជនបទ (RRIP)។

ចំណុចដៅសំខាន់ៗសម្រាប់ប្រព័ន្ធពិនិត្យតាមដាន និងវាយតម្លៃហិរញ្ញវត្ថុ ៖

- មូលនិធិដែលត្រូវបានបែងចែក និងចំណាយពីគ្រប់ប្រភពទាំងអស់
- វឌ្ឍនភាពនៃការស្តារឡើងវិញ
- ផលប៉ះពាល់ផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គម

ការពិនិត្យឡើងវិញលើមូលនិធិដែលត្រូវបានបែងចែក និងវឌ្ឍនភាពនៃការស្តារកំណាត់ផ្លូវផ្សេងៗ អាចកំណត់រកផ្នែកដែលផ្តត់ផ្គង់ជំនួយមូលនិធិលើសតម្រូវការ និងផ្នែកដែលផ្គត់ផ្គង់មូលនិធិទាបជាងតម្រូវការ។

ការពិនិត្យតាមដាន និងវាយតម្លៃមូលនិធិដែលត្រូវបានបែងចែក ជាផ្នែកមួយនៃការពិនិត្យតាមដាន និងវាយតម្លៃជារួមលើការស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ និងត្រូវបានលើកមកពិភាក្សាជាផ្នែកមួយនៃដំណើរការនេះ ក្រោមផ្នែកអនុវត្តន៍។

អនុសាសន៍ដើម្បីកែលម្អឧបករណ៍ហិរញ្ញវត្ថុសម្រាប់ការស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ

បច្ចុប្បន្ន មិនមានការបែងចែកមូលនិធិយថាភាពសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយនោះទេ និងគួរពិភាក្សាចំណុចនេះជាមួយភាគីពាក់ព័ន្ធ។ មូលនិធិយថាភាពអាចច្បាមយកចំណែកតូចមួយនៃជំពូកថវិកាសម្រាប់ការជួសជុលថែទាំ និងកែលម្អជាប្រចាំ ដែលអាចប្រើប្រាស់សម្រាប់ការកាត់បន្ថយហានិភ័យគ្រោះមហន្តរាយ ក្នុងករណីមិនមានគ្រោះមហន្តរាយ និងកាត់បន្ថយលទ្ធភាពនៃការខ្វះមូលនិធិក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ ប្រសិនបើប្រើអស់ជំនួយមូលនិធិដែលត្រូវបានបែងចែកសម្រាប់ការជួសជុលថែទាំ និងកែលម្អ មុនការរាំងស្ទះដោយសារគ្រោះមហន្តរាយ។ ការបង្កើត "មូលនិធិគ្រោះមហន្តរាយ" ក៏ជាលក្ខខណ្ឌតម្រូវសម្រាប់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ដូចមានចែងក្នុងច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ ឆ្នាំ ២០១៥ ផងដែរ។ ច្បាប់នោះចែងថា "រដ្ឋត្រូវមានថវិកា និងធនធានបម្រុងសមស្របសម្រាប់ធានាការគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ" (ជំពូកទី ៧ មាត្រា ៣៩) (ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា, ២០១៥)។ នេះជាឱកាសសម្រាប់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ក្នុងការបង្កើតមូលនិធិគ្រោះមហន្តរាយដើម្បីគាំទ្រដល់ការគ្រប់គ្រង និងការស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ។

ម្ចាស់ជំនួយ និងជំនួយអន្តរជាតិជាប្រភពផ្តល់មូលនិធិចម្បងដល់គ្រោះមហន្តរាយធំៗ ប៉ុន្តែការផ្តល់មូលនិធិមិនមានភាពជាប់លាប់នោះទេ។ ខណៈដែលការពឹងផ្អែកលើជំនួយពីម្ចាស់ជំនួយអាចមិនមានប្រសិទ្ធភាពគ្រប់ពេល គេអាចប្រើប្រាស់មូលនិធិដែលទទួលបានសម្រាប់បំពេញបន្ថែមលើប្រភពមូលនិធិដែលមានស្រាប់ និងវិនិយោគលើ BBB។ គណៈកម្មាធិការហិរញ្ញវត្ថុអាចដាក់សំណើជាអន្តរជាតិ (international appeal) និងធ្វើសន្និសីទម្ចាស់ជំនួយ។ នេះក៏អាចជាប្រភពមូលនិធិដ៏ល្អមួយផងដែរ។ ការប្រើប្រាស់ផែនការស្តារឡើងវិញ និងការបន្សុំផែនការទាំងនេះទៅនឹងគោលដៅអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាព នឹងជួយបង្កើតទឡ្ហីករណ៍រឹងមាំសម្រាប់ការស្នើសុំមូលនិធិ។ គេអាចបែងចែកជំនួយពីម្ចាស់ជំនួយជាជំនួយសង្គ្រោះ និងជំនួយសម្រាប់ការស្តារឡើងវិញ ដោយផ្អែកទៅតាមគោលបំណងរបស់ម្ចាស់ជំនួយ និងកាលប្បវត្តិនៃការទទួលបានមូលនិធិ។

ការបង្កើនពន្ធក៏ជាឧបករណ៍ទូទៅមួយ សម្រាប់ការផ្តល់មូលនិធិដល់តម្រូវការស្តារឡើងវិញរយៈពេលវែងផងដែរ ប៉ុន្តែបច្ចុប្បន្ន រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាមិនប្រើប្រាស់ឧបករណ៍នេះឡើយ។ គេអាចបង្កើតទឡ្ហីករណ៍រឹងមាំមួយសម្រាប់ការបង្កើនពន្ធជាមួយសហគមន៍ ប្រសិនបើមូលនិធិត្រូវបានបែងចែកដើម្បីបង្កើនកម្រិតជីវភាពរបស់ពួកគេ និងកាត់បន្ថយហានិភ័យគ្រោះមហន្តរាយ។

នីតិវិធីសម្រាប់ការអនុវត្តការស្តារវិស័យផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញ

ដើម្បីដំណើរការការស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ អ្វីដែលចាំបាច់គឺត្រូវប្រែក្លាយការជំរុញជាយុទ្ធសាស្ត្រ និងអាទិភាពទៅជាគម្រោង និងកម្មវិធីដែលអាចអនុវត្តបាន និងមានការព្រាងផែនការអនុវត្តន៍ សម្រាប់ទ្រទ្រង់ដំណើរការជារួម។ ផែនការអនុវត្តន៍ត្រឹមត្រូវ នឹងត្រួសត្រាយផ្លូវកម្មវិធី និងផែនការឆ្ពោះទៅរកគន្លងប្រក្រតីភាពថ្មីដែលបានគ្រោងទុក។

គួរអនុវត្តតាមជំហានខាងក្រោមក្នុងពេលអនុវត្តការស្តារឡើងវិញ ៖

- បង្កើតស្តង់ដារនៃការស្ថាបនាឡើងវិញ
- កែសម្រួលយុទ្ធសាស្ត្រអនុវត្តន៍ជាប្រចាំឱ្យស្របទៅតាមបរិបទនៃការស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ
- បង្កើតប្រព័ន្ធបណ្តោះអាសន្ន និងកំណត់អាទិភាពគម្រោងភ្លាមៗ
- ប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធលទ្ធកម្មដែលត្រូវបានកែសម្រួលទៅតាមបរិបទនៃការស្តារឡើងវិញ
- ធានាការសម្របសម្រួលក្នុងជួររដ្ឋាភិបាល និងការអនុវត្តតាមមូលដ្ឋាន
- ធានាការចូលរួមរបស់សហគមន៍
- បង្កើតប្រព័ន្ធពិនិត្យតាមដាន និងវាយតម្លៃ
- បង្កើតបណ្តាញផ្សព្វផ្សាយ។

បង្កើតស្តង់ដារនៃការស្ថាបនាឡើងវិញ

ក្នុងបរិបទក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ គេអាចធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពស្តង់ដារនៃការស្ថាបនាឡើងវិញដើម្បីប្រើប្រាស់ព្រឹត្តិការណ៍គ្រោះមហន្តរាយជាឱកាស ការកសាងឡើងវិញឱ្យកាន់តែប្រសើរ និងការធានាបរិយាបន្ន។

អនុវត្តតាមជំហានខាងក្រោមដើម្បីធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពស្តង់ដារនៃការស្ថាបនាឡើងវិញ ៖

- ពិនិត្យឡើងវិញលើស្តង់ដារនៃការស្ថាបនាដែលមានស្រាប់ ដោយឱ្យអ្នកជំនាញផ្នែកភាពធន់កំណត់រកគម្លាត
- ធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពកត្តាសុវត្ថិភាព និងគោលការណ៍ណែនាំស្តីពីកាប៉ាស៊ីតេផ្លូវ ស្ពាន និងការរចនាលូឱ្យឆ្លើយតបនឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ និងការកើនឡើងនៃតម្រូវការ
- ធ្វើឱ្យមានស្តង់ដារនូវដំណោះស្រាយកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់បែបបៃតង និងមានប្រសិទ្ធភាពចំណាយ ក្នុងការស្ថាបនាឡើងវិញ ដូចជា វត្ថុធាតុធ្វើចិញ្ចើមផ្លូវដែលអាចជ្រាបទឹកបាន របាំងធម្មជាតិការពារឆ្នេរ (living shoreline)។ល។
- កំណត់ថាតើស្តង់ដារនៃការស្ថាបនាឡើងវិញ រឹតត្បិតនវានុវត្តន៍ និងការអភិវឌ្ឍភាពធន់ ឬទេ រួចធ្វើការផ្លាស់ប្តូរចាំបាច់។

ឧទាហរណ៍នវានុវត្តន៍ក្នុងវិស័យផ្លូវថ្នល់ មានដូចជា វត្ថុធាតុដើមជាជម្រើសសម្រាប់ការស្ថាបនាចិញ្ចើមផ្លូវ ប្រព័ន្ធចិញ្ចើមផ្លូវឆ្លាតវៃ (IFAI Industry News, 2022) ស្ពានបណ្ដែតទឹកនៅវ៉ាស៊ីនតោន (Hess, Pang, & Nelson, 2016) និងផ្លូវក្រោមដីនៅគូឡាឡាំពួដែលនៅពេលថ្ងៃគឺជាផ្លូវហាយវេ ប៉ុន្តែនៅពេលមានការកញ្ជ្រោលនៃខ្យល់ព្យុះគឺជាប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹក (Euklidiadas, 2021)។ ប្រអប់ទី ៣ បង្ហាញពីឧទាហរណ៍នៃគម្រោងកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់បែបបៃតង/ធម្មជាតិ ដែលកត់សម្គាល់ដោយអាជ្ញាធរសហព័ន្ធគ្រប់គ្រងគ្រោះអាសន្ន នៅសហរដ្ឋអាមេរិក។

ដោយសារតែស្តង់ដារអតិបរមាបច្ចុប្បន្នដែលបង្កើតឡើងដោយក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន មានបង្ហាញក្នុងគេហទំព័រផ្លូវការតាំងពីឆ្នាំ ២០០១ (MPWT, 2001) គួរមានការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពស្តង់ដារនៃការស្ថាបនាឡើងវិញសម្រាប់គម្រោងកែលម្អផ្លូវថ្នល់ផ្សេងៗ។ ការសិក្សាក្នុងឆ្នាំ ២០០៦ ស្តីពីបណ្ដាញផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា បង្ហាញពីគម្រោងកែលម្អផ្លូវថ្នល់ជាច្រើន អមជាមួយនឹងបញ្ហាដែលបានកំណត់ពាក់ព័ន្ធនឹងប្រព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ដែលមានស្រាប់ (JICA, 2006)។ ក្នុងឆ្នាំ ២០១១ ការរៀបចំគម្រោងកែលម្អផ្លូវខេត្តដោយធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី គូសបញ្ជាក់ពីភាពចាំបាច់នៃការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពស្តង់ដារនៃការស្ថាបនាឡើងវិញសម្រាប់ផ្លូវខេត្ត (KCI, 2011)។ សម្រាប់ផ្លូវជនបទ គម្រោងកែលម្អផ្លូវជនបទដែលអនុវត្តដោយក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ក្រោមជំនួយពីធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី ក៏បញ្ជាក់ពីភាពចាំបាច់នៃការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពស្តង់ដារនៃការស្ថាបនាឡើងវិញសម្រាប់ផ្លូវជនបទនៅកម្ពុជាផងដែរ (MRD, 2014)។

ក្នុងចំណោមគម្រោងកែលម្អផ្លូវជាតិនៅកម្ពុជា គម្រោងមួយដែលដឹកនាំដោយទីភ្នាក់ងារកិច្ចសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន (JICA) បានបង្ហាញពីការប្រៀបធៀបស្តង់ដារនៃការរចនាផ្លូវរបស់កម្ពុជាទៅនឹងស្តង់ដារផ្លូវហាយវេអាស៊ី និងផ្តល់ជាអនុសាសន៍។

តារាងទី ១ ៖ ស្តង់ដារនៃការរចនាផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា ធៀបនឹងស្តង់ដារអាស៊ី និងអនុសាសន៍សម្រាប់ការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពស្តង់ដារនៅកម្ពុជា គិតត្រឹមឆ្នាំ ២០១៤ (JICA, 2014)។

ការប្រៀបធៀបល្បឿន និងលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ និងសមាសភាគមុខកាត់					
ស្តង់ដារ	ផ្លូវហាយវេអាស៊ី	ស្តង់ដារកម្ពុជា		អនុសាសន៍ (ឆ្នាំ២០១៤)	
ប្រភេទផ្លូវ	កម្រិតទី I	ជនបទ	ប្រជុំជន	ជនបទ	ប្រជុំជន
ល្បឿន	100 km/h	100km/h	50km/h	100km/h	50km/h
កាំកំណោងអប្បបរមា (Super elevation)	360 m	415 m	90 m	350 m	80 m
ទទឹងគន្លងផ្លូវ	3.5 m	3.5 m		3.5 m	
ទទឹងស្មា (Shoulder Width)	3 m	3 m	2.5 m	3 m	
Median Strip	3 m	4~12 m	2~4 m	3 m	
Cross Slope	2%	2.5~3%		2%	

នៅឆ្នាំ ២០២២ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន នឹងធ្វើការជាមួយសមាគម Austroads ដើម្បីធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពស្តង់ដារនៃការរចនាផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា (Partnerships for Infrastructure, 2022)។ គួរប្រើប្រាស់ចំណុចទាំងនេះជាស្តង់ដារគោលសម្រាប់ការស្តារឡើងវិញ (លុះត្រាតែមានកំណែថ្មីនៅពេលបង្កើតក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ)។

ក្រៅពីនេះ ការពិនិត្យឡើងវិញ និងការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពស្តង់ដារនៃការស្ថាបនាឡើងវិញ គួរពិចារណាដាក់បញ្ចូលបរិយាបន្ន និងសមធម៌ទៅក្នុងការអនុវត្តគម្រោង។ ការបង្កើតស្តង់ដារអប្បបរមាសម្រាប់ការបង្កភាពងាយស្រួលក្នុងតំបន់នីមួយៗដែលមានក្រុមជួបការលំបាក នឹងតម្រែតម្រង់គម្រោងឱ្យផ្តោតគោលដៅលើសហគមន៍ដែលងាយរងគ្រោះបំផុត។

រឹតត្បិតការបាត់បង់ទ្រព្យសម្បត្តិនាពេលអនាគត និងកាត់បន្ថយការបាត់បង់ទ្រព្យសម្បត្តិក្នុងការវិនិយោគ (exposure of assets) តាមរយៈការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធការពារដែលកាន់តែរឹងមាំ ដូចជា ជញ្ជាំងសមុទ្រ និងប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹកសមស្រប ដោយប្រើវត្ថុធាតុដើមដែលបង្កើនភាពធន់នៃទ្រព្យសម្បត្តិដឹកជញ្ជូន ឬអនុវត្តដំណោះស្រាយ "ដែលមានភាពទន់ភ្លន់" ឬ "បែបធម្មជាតិ" ដូចជា ការចាក់បន្ថែមល្បាប់នៅតាមឆ្នេរសមុទ្រ ការការពារថ្មប៉ប្រះទឹក និងការអភិរក្សព្រៃកោងកាង (GFDRR, 2018)។

ខាងក្រោមនេះជាឧទាហរណ៍មួយចំនួននៃការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង ដែលអាចជួយការពារផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជាទល់នឹងគ្រោះមហន្តរាយនាពេលអនាគត ៖

- លើកខឿនឱ្យដល់កម្រិតខ្ពស់ជាងកម្រិតទឹកជំនន់ដែលអាចជន់លិចកំណាត់ផ្លូវ
- កែលម្អស្រទាប់ដី (subgrade) ដោយប្រើចិញ្ចើមផ្លូវដែលមានស្រាប់ ជាស្រទាប់ដីសម្រាប់ចិញ្ចើមផ្លូវថ្មីដែលគ្រោងឡើង ឬប្រើស៊ីម៉ង់ត៍ដើម្បីរក្សាលំនឹងស្រទាប់ដី។
- កែលម្អប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹក អមជាមួយនឹងការកែលម្អផ្លូវ ៖ ត្រូវពង្រីកលូឱ្យសមនឹងទំហំផ្លូវ ក្នុងពេលពង្រីកផ្លូវ។ បង្កើនកាប៉ាស៊ីតេនៃប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹកឱ្យឆ្លើយតបទៅនឹងការកើនឡើងបរិមាណទឹកទឹកភ្លៀងដែលបង្ហូរមក ដើម្បីបង្ការទឹកជំនន់។
- ការបន្ថែមឆ្នូត (rumble strip) លើកំណាត់ផ្លូវ ដែលអាចជន់លិចម្តងម្កាល ដើម្បីឱ្យអ្នកបើកបរអាចប៉ាន់ប្រមាណស្ថានភាពផ្លូវបាន ជាពិសេសប្រសិនបើពិបាកមើលឃើញគំនូសសញ្ញាផ្លូវ (road line)។

ឧទាហរណ៍នៃដំណោះស្រាយ "ដែលមានភាពទន់ភ្លន់" ឬ "បែបធម្មជាតិ" ដែលអាចប្រើប្រាស់ជាវិធានការបន្សាំ ក៏ដូចជាវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់សម្រាប់ផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា រួមមាន ៖

- ចិញ្ចើមផ្លូវដែលអាចជ្រាបទឹកបាន
- រណ្តៅដើមឈើសម្រាប់ស្រូបជំនន់ទឹកភ្លៀង (stormwater tree pit) នៅតាមដងផ្លូវ
- ការរក្សាលំនឹងជម្រាលដោយប្រើជម្រើសបៃតង ដូចជា brush mattresses, live crib walls, fascines, fencing, and staking, log terracing, and vegetated geotextiles។

ដំណោះស្រាយបែបធម្មជាតិទាំងនេះ ត្រូវបានកំណត់យកជាពិសេសសម្រាប់បរិបទកម្ពុជា ក្នុងផ្នែកមួយនៃគម្រោងឆ្នាំ ២០១៦ របស់ ADB ស្តីពីដំណោះស្រាយបែបធម្មជាតិសម្រាប់ការកសាងភាពធន់ក្នុងទីក្រុង និងទីប្រជុំជន ៖ ករណីសិក្សាពីមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ។

ឧទាហរណ៍នៃដំណោះស្រាយបៃតងសម្រាប់ការកាត់បន្ថយមុខសញ្ញាគ្រោះថ្នាក់ ដែលត្រូវបានអនុវត្តក្នុងប្រទេសនានា មានបង្ហាញក្នុងប្រអប់ទី ៣ (ដំណោះស្រាយកាត់បន្ថយមុខសញ្ញាគ្រោះថ្នាក់តាមបែបធម្មជាតិ ដែលលើកឡើងដោយ FEMA ដែលជាទីភ្នាក់ងារគ្រប់គ្រងមុខសញ្ញាគ្រោះថ្នាក់នៅសហរដ្ឋអាមេរិក)។

ប្រអប់ទី ៣ ៖ ឧទាហរណ៍នៃគម្រោងកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ បែងចែកតាមប្រភេទមុខសញ្ញាគ្រោះថ្នាក់ ៖ ការលើកកម្ពស់ការកាត់បន្ថយមុខសញ្ញាគ្រោះថ្នាក់តាមបែបធម្មជាតិ តាមរយៈឥណទានឥតសំណងរបស់ FEMA សម្រាប់ការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់

កម្រិត	មជ្ឈដ្ឋាន	ជំនន់ទឹកទន្លេ ឬ ទីប្រជុំជន	ជំនន់តំបន់ឆ្នេរ	ភ្លើងឆេះព្រៃ
ទីជម្រាល ឬ តំបន់ទេសភាព	ប្រជុំជន ↓ ជនបទ	• ច្រករបៀងអភិរក្ស (greenway) • ការកែលម្អលូ • ការបំភ្លឺដោយពន្លឺថ្ងៃ • ការអភិវឌ្ឍដែលបង្កផលប៉ះពាល់តិច • សួនជំនន់ទឹកភ្លៀង (stormwater) • ទ្រនាប់ពាម • ការស្តារស្ទឹង/ទន្លេ • Horizontal setback levee • ការស្តារទំនាបលិចទឹកឡើងវិញ • ការលុបបំបាត់ទំនប់ • ការអភិរក្សដី	• ការកែលម្អលូ • សួនប្របមាត់ទឹក • សួនតាមឆ្នេរ * • Tidal circulation • របាំងធម្មជាតិការពារឆ្នេរ (living shoreline) • ការស្តារបណ្តាញផ្លូវទឹក • ឆ្នេរខ្សាច់ និងពំនូកខ្សាច់ • ការស្តារថ្មប៉ប្រះទឹក • ការស្តារតំបន់ដីសើមតំបន់ឆ្នេរ (វាលភក់ និងកោងកាង) • ការអភិរក្សដី	• ការសម្អាតកំទេចកំទីពីទីប្រជុំជនក្រោយពេលមានគ្រោះអគ្គិភ័យ • ការយកចេញដើមឈើដែលអាចបង្កគ្រោះថ្នាក់ក្រោយពេលមានគ្រោះអគ្គិភ័យ • ការគ្រប់គ្រងសារពើរុក្ខជាតិ • ការកាត់ដើមឈើចោលមួយចំនួន (forest thinning) • ការដាំព្រៃឡើងវិញ • ពិពិធកម្មព្រៃឈើ
តំបន់ក្បែរខាង/ការដ្ឋាន	ប្រជុំជន ↓ ជនបទ	• ដំបូលបៃតង • វិថីបៃតង • ចិញ្ចើមផ្លូវដែលអាចជ្រាបទឹកបាន • សួនទឹកភ្លៀង • កាណូភីដើមឈើ (tree canopy) • ការត្រងទឹកភ្លៀង • លទ្ធកម្មដីធ្លី	• ការកែលម្អលូ • សួនប្របមាត់ទឹក • តំបន់ដីសើមសម្រាប់ត្រងជំនន់ទឹកភ្លៀង • របាំងធម្មជាតិការពារឆ្នេរ • ការស្តារតំបន់ដីសើមតាមមាត់ឆ្នេរ • ការស្តារថ្មប៉ប្រះទឹក (shellfish reef)	• ដំបូលដែលធន់នឹងចំហេះ និងអគ្គិភ័យ • ការបំពាក់បន្ថែមនូវសម្ភារសាងសង់ដែលធន់នឹងចំហេះ • ការបង្កើតតំបន់ទេសភាពដែលធន់នឹងអគ្គិភ័យ • ការតម្រូវឱ្យកាត់ចេញ ដើម្បីកាត់បន្ថយបរិមាណឥន្ទនៈ • ការរក្សាលំនឹងដីក្រោយពេលមានគ្រោះអគ្គិភ័យ • ការបង្កើតចន្លោះទំនេរដែលអាចការពារបាន

កែសម្រួលយុទ្ធសាស្ត្រអនុវត្តន៍ដែលមានស្រាប់ ឱ្យស្របទៅនឹងបរិបទនៃការស្តារឡើងវិញ

ដោយសារត្រូវបំពេញតម្រូវការស្តារឡើងវិញក្រោមចិរវេលាខ្លី ការអនុវត្តកម្មវិធី និងគម្រោងឱ្យបានជាប់លាប់នៅក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ប្រហែលមិនមែនជាប្រព័ន្ធសមស្របនោះទេ ហើយក្រោមភាពបន្ទាន់ការបង្កើតប្រព័ន្ធអនុវត្តថ្មីមួយ ក៏មិនមែនជាជម្រើសដែលមានប្រសិទ្ធភាពបំផុតផងដែរ។ ដូច្នេះ ចាំបាច់ត្រូវមានអភិក្រមចម្រុះមួយក្នុងករណីមានការកែសម្រួលប្រព័ន្ធមានស្រាប់សម្រាប់ការអនុវត្តកម្មវិធីវិស័យផ្លូវថ្នល់ ឱ្យស្របទៅតាមចិរវេលាលឿនក្នុងបរិបទនៃការស្តារឡើងវិញ។

ខាងក្រោមនេះជាផ្នែកនៃការអនុវត្តដែលចាំបាច់ត្រូវកែសម្រួលឱ្យស្របទៅតាមបរិបទនៃការស្តារឡើងវិញ៖

- ការកំណត់អាទិភាពគម្រោង ៖ កំណត់អាទិភាពទៅតាមតម្រូវការស្តារឡើងវិញ និងភាពពាក់ព័ន្ធនៃទ្រព្យសម្បត្តិទៅនឹងកំណើនរបស់ប្រទេស
- ការបង្កើតប្រព័ន្ធបណ្តោះអាសន្ន ៖ ដើម្បីគាំទ្រដល់កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងសង្គ្រោះបន្ទាន់ (ការចែកចាយស្បៀងអាហារ និងសេវាវេជ្ជសាស្ត្រ។ល។) និងគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ក្នុងពេលស្តាបនាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឡើងវិញ
- ការបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រចាកចេញសម្រាប់ប្រព័ន្ធបណ្តោះអាសន្ន
- ការបង្កើតដំណើរការលទ្ធកម្មដែលឆាប់រហ័សជាងមុន
- ការសម្របសម្រួល និងទំនាក់ទំនងតាមខ្សែបញ្ឈរ និងតាមខ្សែផ្តេករវាងនាយកដ្ឋានរបស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ស្ថាប័នដឹកនាំវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្សេងទៀត និងគណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ និងម្ចាស់ជំនួយខាងក្រៅ។

ក្រៅពីនេះ ផែនការអនុវត្តន៍ត្រូវពិចារណាពីភាពប្រទាក់ក្រឡាគ្នារវាងគម្រោងនានា ក្នុងករណីដែលការជួសជុលកំណាត់ផ្លូវមួយអាចបង្វែរចរាចរណ៍ទៅផ្លូវមួយផ្សេងទៀត ដែលប្រហែលជាមិនអាចទ្រទ្រង់លំហូរចរាចរណ៍ដ៏មមាញឹកបាន។ ការគូសផែនទីគម្រោង និងការត្រាប់តាមការផ្លាស់ប្តូរនៃគំរូចរាចរណ៍ អមជាមួយនឹងភាពងាយរងគ្រោះនៃទ្រព្យសម្បត្តិ អាចរំលេចភាពប្រទាក់ក្រឡាគ្នានៃគម្រោងនេះ ដោយបញ្ចៀសផលវិបាកចៃដន្យដោយសារគម្រោង។

ក្រុមជួយពិនិត្យឯកសារពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យដឹកជញ្ជូន (transport peer review panel) រួមទាំងអ្នកអនុវត្តន៍ក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន និងស្ថាប័នសិក្សាស្រាវជ្រាវ នឹងជួយដល់ការវាយតម្លៃទាំងនេះ។

ក្នុងដំណាក់កាលអនុវត្តការស្តារឡើងវិញ អ្វីដែលសំខាន់ផងដែរនោះគឺត្រូវបង្កើតដំណើរការប្រតិបត្តិការ និងជួសជុលថែទាំជាប្រចាំក្រោយពេលស្តារឡើងវិញ។ ការបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រគ្រប់គ្រង និងដំណើរការប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន (TSMO) ដែលមានភាពសមស្រប ជាប្រការសំខាន់សម្រាប់ការធានាថា វឌ្ឍនភាពក្នុងដំណើរការស្តារឡើងវិញតាមរយៈការដាក់បញ្ចូល BBB មិនត្រូវបានរាំងស្ទះដោយសារកង្វះការថែទាំប្រព័ន្ធទាំងនេះឱ្យបានសមស្រប។

បង្កើតប្រព័ន្ធបណ្តោះអាសន្ន និងកំណត់អាទិភាពគម្រោងផ្សេងៗ

មន្ត្រីផ្នែកដឹកជញ្ជូន ត្រូវពិចារណាពីរបៀបគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពក្នុងអំឡុងដំណាក់កាលស្តារឡើងវិញ និងបង្កើតសេវាបណ្តោះអាសន្នដើម្បីជំនួសឱ្យសេវាដែលត្រូវបានបង្អាក់ក្នុងរយៈពេលខ្លី ដើម្បីកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ផ្នែក

សេដ្ឋកិច្ច។ ចំណុចនេះរួមមាន ៖

- ការរៀបចំផ្លូវវាង (FHWA, 2013)
- ប្រព័ន្ធព័ត៌មានចាំបាច់ដើម្បីផ្តល់ព័ត៌មានលម្អិតស្តីពីផ្លូវវាងដល់សាធារណជន
- ស្ពានបណ្តោះអាសន្នសម្រាប់ការជម្លៀស និងការស្តារចរាចរណ៍ឡើងវិញ (Savani, 2016)។

ការវាស់ស្ទង់ចរាចរណ៍ និងការវិភាគហានិភ័យកម្រិតទ្រព្យសម្បត្តិ ដែលបានធ្វើឡើងមុនពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ នឹងជួយដល់ការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធបណ្តោះអាសន្នទាំងនេះ។ អ្វីដែលសំខាន់ផងដែរនោះគឺនៅដំណាក់កាលនេះ គេត្រូវបង្កើតយុទ្ធសាស្រ្តចាកចេញ និងកំណត់ចិរវេលានៃប្រព័ន្ធបណ្តោះអាសន្នទាំងនេះ។

ការសម្អាតកំទេចកំទី និងការវាយកម្ទេច ជាសកម្មភាពចាំបាច់មួយដែលត្រូវធ្វើឡើង ដើម្បីសម្រួលដល់ការស្តារឡើងវិញ។ វាជាការសំខាន់ក្នុងការសម្អាតកំទេចកំទី និងកំណត់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ (រួមទាំងអគារដែលទ្រទ្រង់ដល់ការដឹកជញ្ជូន) ដែលអាចនឹងត្រូវកម្ទេចចោល ដោយសារលែងអាចជួសជុលបាន ឬលែងត្រូវការ ឬមានទីតាំងស្ថិតក្នុងតំបន់មុខសញ្ញាគ្រោះថ្នាក់។

បង្កើតប្រព័ន្ធលទ្ធកម្ម ដែលត្រូវបានកែសម្រួលទៅតាមបរិបទនៃការស្តារឡើងវិញ

កិច្ចលទ្ធកម្មបុគ្គលិក និងគ្រឿងចក្រដើម្បីសម្អាតកំទេចកំទី ជួសជុលផ្លូវ និងស្ពាន ជួសជុលហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសំខាន់ៗជាបណ្តោះអាសន្ន។ល។ ទាមទារចំណេះដឹងបច្ចេកទេស ពេលវេលា និងធនធានមនុស្ស។ ទន្ទឹមនឹងការធានាថា ដំណើរការនេះបន្សុីគ្នានឹងគោលបំណងនៃការកសាងឡើងវិញឱ្យកាន់តែប្រសើរ ចាំបាច់ត្រូវបញ្ចប់ដំណើរការនេះទៅតាមចិរវេលាកំណត់នៃការស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ។ ខាងក្រោមនេះជាជំហានដែលគួរអនុវត្តដោយក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ដើម្បីសម្រួលដល់ដំណើរការលទ្ធកម្មយ៉ាងរលូន ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងប្រសិទ្ធផល ៖

- ធ្វើឱ្យដំណើរការលទ្ធកម្មនៃការជួលអ្នកទទួលការសាងសង់ក្រោមកិច្ចសន្យាមានស្រាប់នៅក្នុងតំបន់ មានលក្ខណៈសាមញ្ញ ដើម្បីសម្រួលដល់ការកៀរគរធនធានដែលមានស្រាប់សម្រាប់ការស្តាបនាឡើងវិញ។
- បង្កើតទម្រង់កិច្ចសន្យាដែលមានលក្ខណៈសាមញ្ញ ដូចជា កិច្ចសន្យាមានចិរវេលាកំណត់ និងកិច្ចសន្យា reimbursable cost-plus fee (ថ្លៃដើមដែលអាចសងវិញបានបូកនឹងថ្លៃសេវា) នៅពេលមិនទាន់បានរៀបចំការរចនា។
- ក្រសួងទាំងពីរអាចកំណត់ជ្រើសរើសអ្នកទទួលការសាងសង់ដែលមានលក្ខណៈសម្បត្តិទុកជាមុន និងបង្កើតជាស្រេចនូវកិច្ចព្រមព្រៀងក្របខ័ណ្ឌជាមួយអ្នកទទួលការសាងសង់ក្នុងមូលដ្ឋាន ដើម្បីកាត់បន្ថយរយៈពេលនៃកិច្ចលទ្ធកម្ម ក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ។

ធានាការសម្របសម្រួលរដ្ឋាភិបាល និងគាំទ្រការអនុវត្តក្នុងមូលដ្ឋាន

ស្ថាប័នដឹកនាំការស្តារឡើងវិញ (ពោលគឺក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ) មានតួនាទីបង្កើត និងត្រួតពិនិត្យយន្តការសម្របសម្រួលចាប់ពីថ្នាក់ជាតិ (គ.ជ.គ.ម និងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា) រហូតដល់ប្រព័ន្ធតាមមូលដ្ឋាន ដែលអនុវត្តគម្រោងទាំងនេះ។

ការសម្របសម្រួលត្រូវធ្វើឡើងតាមខ្សែបញ្ឈរ ដូចជា រវាងថ្នាក់ជាតិ ថ្នាក់ខេត្ត និងថ្នាក់មូលដ្ឋាន និងតាមខ្សែផ្ដេក ដូចជា រវាងអង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាល វិស័យឯកជន និងអង្គការសង្គមស៊ីវិល។ ដំណើរការសម្របសម្រួលដោយក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ពាក់ព័ន្ធនឹងការចាត់តាំងឱ្យទីភ្នាក់ងាររដ្ឋាភិបាល ឬទីភ្នាក់ងារមិនមែនរដ្ឋាភិបាលទទួលបន្ទុកផ្នែកផ្សេងៗនៃការស្ដារឡើងវិញដោយផ្អែកទៅតាមឯកទេសរបស់ពួកគេ។ គេអាចបង្កើតយន្តការសម្របសម្រួលផ្សេងៗ (GFDRR, 2020) ដូចខាងក្រោម ៖

- **ក្រុមការងារសម្របសម្រួលការស្ដារវិស័យដឹកជញ្ជូនឡើងវិញ** ៖ ក្រុមការងារដែលត្រូវបានបង្កើតឡើងដើម្បីគ្រប់គ្រងដំណើរការ PDNA និង DRF នេះ មានតួនាទីធានាការសម្របសម្រួលផ្ទៃក្នុងរវាងស្ថាប័ននានា ៖ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ គ.ជ.គ.ម និងមន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។ ផ្នែកនានា ដូចជា ការរៀបចំកិច្ចសន្យា ដំណើរការដេញថ្លៃ និងលទ្ធកម្ម ការអនុម័តការរចនា និងការគ្រប់គ្រងគុណភាពសម្ភារៈ ត្រូវមានភាពស៊ីសង្វាក់គ្នានៅគ្រប់នាយកដ្ឋានផ្ទៃក្នុងទាំងអស់។

- **ក្រុមការងារ/គណៈកម្មាធិការដែលទទួលបានសិទ្ធិអំណាច** ៖ ក្រុមការងារនេះ (ដែលមានសមាសភាគអ្នកនយោបាយជាន់ខ្ពស់ អ្នកគ្រប់គ្រង និងអ្នកជំនាញ) អាចត្រូវបានបង្កើតឡើងនៅកម្រិតខ្ពស់ក្នុងជួររដ្ឋាភិបាលដើម្បីបង្កើតគោលនយោបាយ/កម្មវិធីស្ដារឡើងវិញ។ ក្រុមការងារនេះអាចរួមបញ្ចូលមន្ត្រីមកពី គ.ជ.គ.ម ដែលធ្លាប់មានបទពិសោធន៍ផ្នែកស្ដារឡើងវិញ អ្នកជំនាញអន្តរជាតិមកពីធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី និងអង្គការ UNDP និងអ្នកដឹកនាំនយោបាយ ដែលអាចគាំទ្រដល់ដំណើរការនេះក្នុងប្រព័ន្ធស្ថាប័ន។ យន្តការនេះនឹងលុបបំបាត់គម្លាតជំនាញបច្ចេកទេស ក្នុងករណីចាំបាច់ ដោយមានការជ្រោមជ្រែងពីធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី និងអង្គការ UNDP និងធានាការជំរុញផ្នែកស្ថាប័នជាបន្តបន្ទាប់ដើម្បីបញ្ចប់គម្រោងកែលម្អផ្លូវថ្នល់នៅដំណាក់កាលក្រោយៗទៀតនៃការស្ដារឡើងវិញ។

- **គណៈកម្មាធិការសម្របសម្រួលអង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាល** ៖ អង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាលអាចដើរតួនាទីសំខាន់ក្នុងការច្បាមយកធាតុចូលពីសហគមន៍ស្ដីពីការស្ដារបណ្ដាញផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញ ដោយធានាការបែងចែកកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងស្ដារឡើងវិញប្រកបដោយសមធម៌ដល់សហគមន៍ទាំងអស់។ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ អាចបង្កើតគណៈកម្មាធិការមួយនៅថ្នាក់ក្រោមជាតិដើម្បីជំរុញការចូលរួមរបស់អង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាលក្នុងកម្មវិធីស្ដារឡើងវិញ។ គណៈកម្មាធិការនេះនឹងផ្ដល់ការគាំទ្រ និងសមត្ថកិច្ចចាំបាច់ដល់អង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាលក្នុងការអនុវត្តលំហាត់ជំរុញការចូលរួមរបស់សហគមន៍ ជាមួយគណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងគម្រោងនៅកម្រិតមូលដ្ឋាន។

- **គណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងគម្រោងនៅកម្រិតមូលដ្ឋាន** ៖ គណៈកម្មាធិការនេះអាចមានសមាសភាគមន្ត្រីរដ្ឋាភិបាល អង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាល និងតំណាងសហគមន៍រងផលប៉ះពាល់។ មន្ត្រីរដ្ឋាភិបាលដែលចូលរួមក្នុងគណៈកម្មាធិការនេះ (មន្ត្រីមកពីមន្ទីរ និងការិយាល័យសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន) អាចផ្សព្វផ្សាយពីថិរវេលាកំណត់ និងធានាតម្លាភាពក្នុងដំណើរការស្ដារផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញ ជាមួយសហគមន៍ ខណៈដែលអង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាល និងអ្នកដឹកនាំសហគមន៍អាចធ្វើជាភ្នែកច្រមុះរបស់សាធារណជនក្នុងការតម្រែតម្រង់ការស្ដារឡើងវិញឱ្យបាញ់ឆ្ពោះទៅរកសហគមន៍ដែលខ្វះខាតបំផុត ដូចជា លទ្ធភាពទទួលបានសេវាសុខាភិបាល ជម្រកក្នុងមូលដ្ឋាន ធនាគារស្បៀង និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបណ្ដោះអាសន្នផ្សេងទៀតដែលត្រូវផ្ដោតអាទិភាព។ ព័ត៌មានទាំងនេះអាចទទួលបានពីអង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាល និងអ្នកដឹកនាំសហគមន៍។

ក្រុមស្ដារឡើងវិញត្រូវប្រមែប្រមូលព័ត៌មានទំនាក់ទំនងរបស់ភាគីពាក់ព័ន្ធ ដែលអាចជួយដល់ដំណើរការអនុវត្ត មុនពេលចាប់ផ្ដើមគម្រោង។ ភាគីដែលអាចជាដៃគូគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ ដែលអាចចូលរួមក្នុងយន្តការសម្របសម្រួលទាំងនេះ មានបង្ហាញក្នុងប្រអប់ទី ៤។

ប្រអប់ទី ៤ ៖ ដៃគូមកពីវិស័យសង្គមសម្រាប់ការស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយនៅកម្ពុជា

អង្គការភាពជាដៃគូដើម្បីការអភិវឌ្ឍនៅកម្ពុជា (PADEK) ជាអង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាលមួយនៅកម្ពុជាដែលធ្វើការជាមួយសហគមន៍ក្រីក្រនៅជនបទ ដើម្បីលើកកម្ពស់កម្រិតជីវភាពរបស់ពួកគេ។ អង្គការនេះអាចជួយទ្រទ្រង់បរិយាបន្នក្នុងការអនុវត្តការស្តារវិស័យផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញ តាមរយៈការកំណត់តំបន់ដែលត្រូវផ្តោតអាទិភាពសម្រាប់ការផ្តល់លទ្ធភាពទទួលបានទំនិញ សេវា និងការងារដល់ប្រជាជនដែលជួបការលំបាក។

សម្ព័ន្ធសហគ្រាសធុនតូច និងមធ្យមកម្ពុជា (FASMEC) ជាបណ្តាញវិស័យឯកជនសម្រាប់សហគ្រាសធុនតូច និងមធ្យមនៅកម្ពុជា។ ការចូលរួមរបស់សម្ព័ន្ធនេះក្នុងការអនុវត្តការស្តារវិស័យផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញនៅកម្រិតមូលដ្ឋាន នឹងធានាថា ការស្តារឡើងវិញបន្សុីគ្នានឹងការទ្រទ្រង់សហគ្រាសធុនតូច និងមធ្យម ដើម្បីឱ្យសហគ្រាសទាំងនោះបង្ហាញវត្តមានជាថ្មីនៅក្នុងទីផ្សារ តាមរយៈការផ្តល់លទ្ធភាពឱ្យសហគ្រាសទាំងនេះចូលដល់សាធារណជន។

ក្រុមធ្វើសកម្មភាពរួម (JAG) ជាក្រុមក្រៅផ្លូវការនៃអង្គការសង្គមស៊ីវិលដែលធ្វើការលើផ្នែកកាត់បន្ថយហានិភ័យគ្រោះមហន្តរាយ និងការគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយនៅកម្ពុជា។ ក្រុមនេះរួមបញ្ចូលតំណាងមកពីអង្គការនានា និងអាចប្រើប្រាស់ជាបណ្តាញសម្រាប់ការចូលដល់សហគមន៍ និងអង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាលទាំងអស់ និងការសម្របសម្រួលជាមួយមន្ត្រីរដ្ឋាភិបាល។

វេទិកាឆ្លើយតបមនុស្សធម៌ (HRF) ជានាការសម្របសម្រួល និងការផ្សព្វផ្សាយគ្រប់ជ្រុងជ្រោយស្តីពីការត្រៀមខ្លួនឆ្លើយតបនឹងគ្រោះអាសន្ន និងការឆ្លើយតបផ្នែកមនុស្សធម៌នៅកម្ពុជា រវាងអង្គការសហប្រជាជាតិ អង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាលអន្តរជាតិ និងអង្គការអន្តរជាតិ។ HRF សហការយ៉ាងជិតស្និទ្ធជាមួយរដ្ឋាភិបាល ជាពិសេស គ.ជ.គ.ម ដើម្បីធានានូវអភិក្រមដែលមានប្រសិទ្ធភាព និងការសម្របសម្រួល សម្រាប់ជួយដល់ប្រជាជនដែលរងផលប៉ះពាល់ដោយសារវិបត្តិមនុស្សធម៌។

វេទិកាមនុស្សធម៌កម្ពុជា (CHF) ទទួលបានជំនួយមូលនិធិពី USAID/OFDA និងចាប់ផ្តើមឡើងនៅខែ ឧសភា ឆ្នាំ ២០១២។ គម្រោងនេះត្រូវបានសម្របសម្រួលដោយមជ្ឈមណ្ឌលត្រៀមបង្ការគ្រោះមហន្តរាយអាស៊ី (ADPC) ជាមួយនឹងដៃគូក្នុងប្រទេស (គ.ជ.គ.ម និងសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទភ្នំពេញ) ក្នុងគោលបំណងបង្កើនការឆ្លើយតបផ្នែកមនុស្សធម៌ទៅនឹងគ្រោះមហន្តរាយនៅកម្ពុជា តាមរយៈការពង្រឹងសមត្ថភាពដឹកនាំរបស់អង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាល ដើម្បីចូលរួមកាន់តែប្រសើរក្នុងក្របខ័ណ្ឌមនុស្សធម៌ តាមរយៈការផ្តល់ធនធានចំណេះដឹង ការបណ្តុះបណ្តាល និងការណែនាំ។

ធានាការចូលរួមរបស់សហគមន៍

សហគមន៍មិនត្រឹមតែជាក្រុមដែលរងផលប៉ះពាល់ខ្លាំងបំផុតដោយសារគ្រោះមហន្តរាយប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែថែមទាំងជាធនធានដ៏សំខាន់ក្នុងដំណើរការស្តារឡើងវិញទៀតផង ប្រសិនបើត្រូវបានជំរុញឱ្យចូលរួមបានត្រឹមត្រូវដោយស្ថាប័នដឹកនាំការស្តារឡើងវិញ។ ធាតុចូលរបស់សហគមន៍ និងការពិនិត្យឡើងវិញលើផែនការ និងគម្រោងស្តារឡើងវិញ អាចជួយរំលេចបញ្ហាប្រឈមក្នុងការអនុវត្ត វិសមភាពគួរឱ្យកត់សម្គាល់ដែលក្រុមស្តារឡើងវិញអាចមើលរំលង និងវិធីលើកកម្ពស់គម្រោង ដោយប្រើជំនាញ និងចំណេះដឹងមូលដ្ឋានរបស់សហគមន៍ទាំងនោះ។

ជំហានសម្រាប់ធានាការចូលរួមរបស់សហគមន៍ ៖

- ចាត់តាំងឱ្យអង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាល ឬគណៈកម្មាធិការសម្របសម្រួលអង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាល (ប្រសិនបើមាន) ទទួលខុសត្រូវលើការជំរុញការចូលរួមរបស់សហគមន៍
- រៀបចំកិច្ចប្រជុំសហគមន៍ដើម្បីកំណត់រកចំណុចរសើប (ឧ. ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសំខាន់ៗដែលសហគមន៍មិនអាចទទួលបានមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដែលត្រូវការចាំបាច់ និងមិនមាន។ល។)
- ធានាការចូលរួមរបស់ក្រុមជួបការលំបាក ដូចជា ស្ត្រី ចាស់ជរា ជនពិការ និងក្រុមវណ្ណៈសង្គមមួយចំនួន ដើម្បីកំណត់ និងបំពេញតម្រូវការផ្នែកលទ្ធភាពទទួលបាន របស់ពួកគេ
- បញ្ចូលសហគមន៍ក្នុងការស្ដារឡើងវិញ តាមរយៈការផ្ដល់ឱកាសការងារបណ្ដោះអាសន្ន ប្រសិនបើអាច។

ផលប៉ះពាល់ផ្នែកសង្គម និងសេដ្ឋកិច្ចដោយសារការបន្តអនុវត្តការងារស្ថាបនាផ្លូវ ផ្លូវវាង និងការអូសបន្លាយពេលជួសជុលអាចបន្ថែមចំណាយផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច (រយៈពេលធ្វើដំណើរ។ល។) និងចំណាយផ្នែកសង្គម (បង្កើនភាពតានតឹង និងភាពតប់ប្រមល់)។ ការជំរុញការចូលរួមរបស់សហគមន៍រងផលប៉ះពាល់ក្នុងដំណើរការស្ដារឡើងវិញ នឹងធ្វើឱ្យពួកគេមានអារម្មណ៍ម្ចាស់ការ និងមានទំនុកចិត្តខ្ពស់លើប្រព័ន្ធនេះ។

បង្កើតប្រព័ន្ធពិនិត្យតាមដាន និងវាយតម្លៃ

ក្នុងការស្ដារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ យើងត្រូវការក្របខ័ណ្ឌពិនិត្យតាមដាន និងវាយតម្លៃដើម្បីធានាថា ការអនុវត្តកម្មវិធីឆ្លងកាត់ការវាយតម្លៃដើម្បីវាស់វែងប្រសិទ្ធភាពរបស់វា។ តាមរយៈការបង្កើនគុណភាពនៃការវាយតម្លៃ គេនឹងអាចធ្វើការកែលម្អលើកម្មវិធីស្ដារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយក្រោយៗទៀតបាន។ ការរៀនសូត្រដែលយើងទទួលបានពីការវាយតម្លៃទាំងនេះត្រូវបានដាក់បញ្ចូលទៅក្នុងការរចនា និងការអនុវត្តកម្មវិធី។

ការបង្កើតប្រព័ន្ធពិនិត្យតាមដាន និងវាយតម្លៃ ពាក់ព័ន្ធនឹងការកំណត់អ្វីដែលត្រូវពិនិត្យតាមដាន និងវាយតម្លៃ (សកម្មភាព និងលទ្ធផលចុងក្រោយ) ពេលដែលត្រូវពិនិត្យតាមដាន និងវាយតម្លៃ (ចិរវេលា និងភាពញឹកញាប់) របៀបក្នុងការពិនិត្យតាមដាន និងវាយតម្លៃ (ឧបករណ៍ និងសូចនាករ) អ្នកដែលត្រូវធ្វើការពិនិត្យតាមដាន និងវាយតម្លៃ និងរបៀបប្រើប្រាស់លទ្ធផល។

ប្រព័ន្ធពិនិត្យតាមដាន និងវាយតម្លៃដែលមានប្រសិទ្ធភាពសម្រាប់ការស្ដារឡើងវិញ គួរតែអាច ៖

- តាមដានវឌ្ឍនភាពជាក់ស្ដែងនៃសកម្មភាពស្ថាបនាឡើងវិញ
- តាមដានលទ្ធផលសម្រាប់សកម្មភាពស្ដារឡើងវិញផ្សេងទៀត ដែលស្ថិតនៅក្រៅវិសាលភាពនៃការស្ថាបនាឡើងវិញ
- ផ្ដល់ព័ត៌មានជាប់លាប់ និងគ្រប់ជ្រុងជ្រោយស្ដីពីការបែងចែក និងការចាត់ចែងមូលនិធិ (សាធារណៈ និងឯកជន)
- ផ្ដល់ទិន្នន័យសម្រាប់ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់សេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមដោយសារកម្មវិធីស្ដារឡើងវិញ
- ផ្ដល់មូលដ្ឋានព័ត៌មានដល់ការពិនិត្យឡើងវិញពាក់កណ្ដាលអាណត្តិ ដោយផ្អែកលើលទ្ធផលចុងក្រោយ លើការអនុវត្តការស្ដារឡើងវិញ។

អនុវត្តជំហានខាងក្រោមដើម្បីបង្កើតប្រព័ន្ធពិនិត្យតាមដាន និងវាយតម្លៃសម្រាប់ការស្ដារវិស័យផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញ ៖

- ស្នើឱ្យស្ថាប័នដឹកនាំគម្រោងកំណត់លទ្ធផលរំពឹងទុក និងចិរវេលាសម្រាប់គម្រោងស្ដារឡើងវិញទាំងអស់

- បង្កើតសូចនាករកំណត់ភាពជោគជ័យ ៖ លទ្ធភាពទទួលបាន និងចល័តភាពរបស់សាធារណជន
- កំណត់ចិរវេលាសម្រាប់ការពិនិត្យវឌ្ឍនភាព ដោយផ្អែកលើ % នៃការបញ្ចប់គម្រោង។ សម្រាប់គម្រោងដែលមានរយៈពេលលើស ១ ឆ្នាំ ការពិនិត្យឡើងវិញអាចធ្វើឡើងរៀងរាល់ត្រីមាស។
- កំណត់រក និងប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងព័ត៌មាន (MIS) សម្រាប់ប្រមូល និងរក្សាទុកព័ត៌មានពិនិត្យតាមដាន និងវាយតម្លៃ
- តម្រូវឱ្យដាក់របាយការណ៍វឌ្ឍនភាពជាប្រចាំ ដោយផ្អែកតាមចិរវេលានៃការពិនិត្យឡើងវិញដែលកំណត់ដោយអ្នកទទួលការសាងសង់ និងអ្នកផ្គត់ផ្គង់សេវា ដែលអនុវត្តសកម្មភាពគម្រោង
- ប្រសិនបើអាច ផ្សព្វផ្សាយរបាយការណ៍ទាំងនេះដល់សាធារណជន ដើម្បីកសាងទំនុកចិត្តជាមួយសហគមន៍។

ឧទាហរណ៍មួយនៃការប្រើប្រាស់ការពិនិត្យតាមដាន និងវាយតម្លៃដោយជោគជ័យក្នុងដំណើរការស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ មានបង្ហាញក្នុងគម្រោងស្ថាបនា និងស្តារឡើងវិញនូវការតាំងទីលំនៅក្នុងសហគមន៍ (CBSRRP) នៅ Yogyakarta ដូចមានបង្ហាញក្នុងប្រអប់ទី ៥ (Katich)។

ប្រអប់ទី ៥ ៖ ករណីសិក្សាស្តីពីការពិនិត្យតាមដាន និងវាយតម្លៃសម្រាប់គម្រោងស្ថាបនា និងស្តារឡើងវិញនូវការតាំងទីលំនៅក្នុងសហគមន៍ (CBSRRP) នៅ Yogyakarta

ក្រោយគ្រោះរញ្ជួយដីឆ្នាំ ២០០៦ នៅ Yogyakarta ប្រទេសឥណ្ឌូនេស៊ី រដ្ឋាភិបាលបានជំរុញកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងស្តារ និងស្ថាបនាឡើងវិញតាមរយៈការបង្កើតស្តង់ដារ និងការសម្របសម្រួលអន្តរទីភ្នាក់ងារ។ ការពិនិត្យតាមដាន និងវាយតម្លៃត្រូវបានធ្វើឡើងនៅកម្រិតភូមិ និងកម្រិតកម្មវិធី ដោយប្រើអ្នកសម្របសម្រួល និងទម្រង់អេឡិចត្រូនិកសម្រាប់ដំណើរការទាំងមូល។ កិច្ចការនេះធ្វើឱ្យមានការពេញចិត្ត ៩០% ក្នុងចំណោមអ្នកទទួលផល។

សំណាកសូចនាករ DRM ក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយដែលត្រូវបានវាយតម្លៃដោយប្រើប្រព័ន្ធពិនិត្យតាមដាន និងវាយតម្លៃសម្រាប់គម្រោងស្ថាបនា និងស្តារឡើងវិញនូវការតាំងទីលំនៅក្នុងសហគមន៍ (CBsrrP) នៅ Yogyakarta

សូចនាករលទ្ធផលចុងក្រោយសំខាន់ៗ

- យ៉ាងហោចណាស់ ផ្ទះសម្បែងចំនួន ៨០% មានអ្នកចូលមករស់នៅ នៅពេលបញ្ចប់គម្រោង
- អ្នកទទួលផល (ទាំងពីរភេទ) លើកឡើងពីការពេញចិត្តផ្ទះសម្បែងដែលត្រូវបានស្ថាបនាឡើងវិញ
- អ្នកទទួលផល (ទាំងពីរភេទ) លើកឡើងពីការពេញចិត្តហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសហគមន៍

សូចនាករលទ្ធផលរំពឹងទុក

- ចំនួនផ្ទះសម្បែងដែលបញ្ចប់ការស្ថាបនាឡើងវិញ បំពេញស្តង់ដារបង្ករនៃភាពធន់នឹងការរញ្ជួយដី
- ចំនួនគ្រួសារដែលរស់នៅក្នុងផ្ទះសម្បែងអចិន្ត្រៃយ៍ដែលត្រូវបានសាងសង់ក្នុងសហគមន៍ និងធន់នឹងការរញ្ជួយដី
- ភាគរយនៃភូមិគោលដៅដែលបានស្តារហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសហគមន៍មូលដ្ឋានឡើងវិញ

សូចនាករកម្រិតមធ្យម

- ភាគរយនៃសំណង់ជំបូលដែលអនុលោមតាមយថាប្រភេទដែលបានព្រមព្រៀងជាមុន
- ចំនួនក្រុមការងារលំនៅដ្ឋានដែលទទួលការបណ្តុះបណ្តាល ដែលធ្វើប្រតិបត្តិការក្នុងភូមិគោលដៅ
- ភាគរយនៃការអង្កេតសហគមន៍ និងផែនការអនុវត្តន៍ជាក្រុម ដែលត្រូវបានបញ្ចប់

- ចំនួនក្រុមការងារលំនៅដ្ឋាន (KPs) ដែលត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយអនុលោមតាមលក្ខខណ្ឌតម្រូវក្នុងគោលការណ៍ណែនាំ
- ចំនួនឥណទានឥតសំណងដែលត្រូវបានបែងចែកសម្រាប់ការស្ថាបនាផ្ទះសម្បែងឡើងវិញ និងភាគរយនៃផ្ទះសម្បែងដែលប្រើប្រាស់ឈើស្របច្បាប់
- ភាគរយនៃផែនការតាំងទីលំនៅក្នុងសហគមន៍ (CSP) ដែលត្រូវបានរៀបចំឡើងដោយអនុលោមតាមគោលការណ៍ណែនាំ
- ភាគរយនៃសំណើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលត្រូវបានអនុម័ត
- ចំនួនគម្រោងត្រៀមខ្លួនឆ្លើយតបនឹងគ្រោះមហន្តរាយ ដែលត្រូវបានអនុវត្ត
- កម្រិតនៃការយល់ដឹងរបស់អ្នកទទួលផល (ទាំងពីរភេទ) ស្តីពីសិទ្ធិទទួលបាន និងដំណើរការគម្រោង
- ចំនួនក្រុមការងារលំនៅដ្ឋានដែលទទួលការបណ្តុះបណ្តាល ដែលត្រូវបានកៀរគរ
- ចំនួនកម្មវិធីបណ្តុះបណ្តាលការសាងសង់ ដែលត្រូវបានធ្វើឡើង
- ភាគរយនៃបណ្តឹងដែលត្រូវបានដោះស្រាយក្នុងរយៈពេល ៣ ខែ។

ឧទាហរណ៍ផ្សេងទៀតនៃយុទ្ធសាស្ត្រ និងក្របខ័ណ្ឌពិនិត្យតាមដាន និងវាយតម្លៃប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព ដែលត្រូវបានអនុវត្តសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ រួមមាន ៖

- ក្របខ័ណ្ឌពិនិត្យតាមដាន និងវាយតម្លៃថ្នាក់ជាតិរបស់អូស្ត្រាលីសម្រាប់កម្មវិធីស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ (NEMA, 2018) ៖ ក្របខ័ណ្ឌនេះរៀបរាប់ពីដំណើរការជារួមដែលត្រូវបានបង្កើតឡើងសម្រាប់ការពិនិត្យតាមដាន និងវាយតម្លៃ ជាមួយនឹងមូលដ្ឋានទិន្នន័យសូចនាករគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ និងសកម្មភាពដែលអាចប្រើប្រាស់សម្រាប់ការពិនិត្យតាមដាន និងវាយតម្លៃ អមជាមួយនឹងរបាយការណ៍ពិនិត្យតាមដាន និងវាយតម្លៃកន្លងមក ដើម្បីច្បាមយកចំណេះដឹង។ មូលដ្ឋានទិន្នន័យនេះត្រូវបានបង្កើតឡើងសម្រាប់ការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពជាបន្តបន្ទាប់ តាមរយៈការផ្តល់ធាតុចូលជាហូរហែពីសំណាក់ភាគីពាក់ព័ន្ធ និងសហគមន៍។
- The Greater Christchurch Earthquake Recovery (CERA, 2012) រួមបញ្ចូលការពិនិត្យតាមដាន និងការរាយការណ៍ដែលផ្តល់គោលការណ៍រួមសម្រាប់សកម្មភាពពិនិត្យតាមដាន ដោយមានការរៀបចំរបាយការណ៍ពិនិត្យតាមដានជាក់លាក់ និងជាប្រចាំ ជុំវិញលទ្ធផលចុងក្រោយសំខាន់ៗ ដូចជា សន្ទស្សន៍សុខុមាលភាព Canterbury (Community & Public Health, n.d.)។
- សន្ទស្សន៍ New Orleans ត្រូវបានបោះពុម្ពផ្សាយជារៀងរាល់ឆ្នាំ ចាប់តាំងពីមានព្រឹត្តិការណ៍ខ្យល់ព្យុះ Katrina។ អ្វីដែលសំខាន់គឺសហគមន៍បានចូលរួមយ៉ាងសកម្មក្នុងការបង្កើតសន្ទស្សន៍ តាមរយៈមជ្ឈមណ្ឌលទិន្នន័យ Greater New Orleans (Plyer, Shrinath, & Mack, 2015)។
- ប្រព័ន្ធជំនួយសង្គ្រោះ និងព័ត៌មានសម្រាប់គ្រោះរញ្ជួយដីនៅប៉ាគីស្ថាន (RISEPAK) ត្រូវបានបង្កើតឡើងក្រោយគ្រោះរញ្ជួយដីឆ្នាំ ២០០៥ នៅ Kashmir ដើម្បីផ្តល់ព័ត៌មានស្តីពីតម្រូវការ និងការឆ្លើយតបនៅថ្នាក់ភូមិ សម្រាប់ការវិភាគចំណុចខ្វះខាតក្នុងទិន្នន័យដែលប្រមូលដោយអ្នកចុះតាមមូលដ្ឋាន (RISE-PAK, 2006)។

- ប្រព័ន្ធពិនិត្យតាមដាន និងវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់នៃការស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយរលកយក្សស៊ូណាមិ (TRIAMS) ត្រូវបានអនុម័តដោយសម្ព័ន្ធសកលសម្រាប់បណ្តាប្រទេសដែលរងផលប៉ះពាល់ដោយសាររលកយក្សស៊ូណាមិ (ឥណ្ឌា ឥណ្ឌូនេស៊ី ម៉ាល់ឌីវ ស្រីលង្កា និងថៃ) ដើម្បីកំណត់ ផ្សព្វផ្សាយ និងគាំទ្រដល់ការតាមដានការស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ ក្រោយព្រឹត្តិការណ៍រលកយក្សស៊ូណាមិក្នុងមហាសមុទ្រឥណ្ឌានៅឆ្នាំ ២០០៤។ TRIAMS បានបង្កើតសូចនាករលទ្ធផលរំពឹងទុក និងលទ្ធផលចុងក្រោយ ដែលត្រូវបានបែងចែកជា ៤ កម្រិត ៖ តម្រូវការចាំបាច់ សេវាសង្គមមូលដ្ឋាន ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងរបរចិញ្ចឹមជីវិត (Dissanayake, 2018)។

ខាងក្រោមនេះជាសូចនាករមួយចំនួនដែលអាចយកទៅប្រើប្រាស់ក្នុងដំណើរការពិនិត្យតាមដាន និងវាយតម្លៃការស្តារវិស័យផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញ ៖

- សូចនាករលទ្ធផលចុងក្រោយសំខាន់ៗ ៖
  - លទ្ធភាពទទួលបាន នៅចន្លោះតំបន់លំនៅដ្ឋានទាំងអស់ និងសេវាសំខាន់ៗ (មន្ទីរពេទ្យ ធនាគារ សាលារៀន កន្លែងស្ថាបនាផ្លូវ។ល។) ត្រូវបានស្តារឡើងវិញ។
  - សហគមន៍លើកឡើងពីការពេញចិត្តនឹងភាពងាយស្រួលក្នុងការធ្វើការងារ និងការទទួលបានសេវាសំខាន់ៗផ្សេងទៀត
  - % នៃផ្លូវដែលត្រូវបានចាក់ក្រាល មានការកើនឡើងតាំងពីមុនពេលគ្រោះមហន្តរាយ និង % នៃផ្លូវដែលមិនត្រូវបានចាក់ក្រាល និងផ្លូវដី មានការថយចុះ (បញ្ជាក់ពីការកសាងឡើងវិញឱ្យកាន់តែប្រសើរ)
  - ការថយចុះភាពងាយរងគ្រោះនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ដោយសារទឹកជំនន់ (បញ្ជាក់ពីការកសាងឡើងវិញឱ្យកាន់តែប្រសើរជាមួយនឹងកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់)
- សូចនាករលទ្ធផលរំពឹងទុក
  - ភាគរយនៃផ្លូវជាតិ ផ្លូវខេត្ត និងផ្លូវជនបទដែលត្រូវបានស្តារ ឬស្ថាបនាឡើងវិញ
  - ភាគរយនៃផ្លូវដែលត្រូវបានអ៊ិតកៅស៊ូ/បេតុង ផ្លូវដែលមិនត្រូវបានអ៊ិតកៅស៊ូ/បេតុង និងផ្លូវដី ក្រោយការស្តារឡើងវិញ
  - ភាគរយនៃស្ពានដែលត្រូវបានស្តារ ឬស្ថាបនាឡើងវិញ
  - ភាគរយនៃទ្រព្យសម្បត្តិផ្លូវថ្នល់ផ្សេងទៀតដែលត្រូវបានស្តារឡើងវិញ ឬជួសជុល
  - ភាគរយនៃផ្លូវដែលមានកម្ពស់ទាបជាងកម្រិតទឹកជំនន់ តាមការកំណត់ដោយការព្យាករណ៍ទឹកជំនន់ចុងក្រោយ (ការកំណត់រកហានិភ័យទឹកជំនន់)
  - ភាគរយនៃផ្លូវដែលមិនត្រូវបានអ៊ិតកៅស៊ូ/បេតុង និងស្ថិតក្រោមហានិភ័យទឹកជំនន់ (ការកំណត់ផ្លូវដែលងាយរងគ្រោះខ្លាំងដោយសារទឹកជំនន់)
- សូចនាករកម្រិតមធ្យម
  - ភាគរយនៃផែនការអង្កេតសហគមន៍ដែលបានបញ្ចប់
  - ភាគរយនៃគម្រោងដែលត្រូវបានដំណើរការតាមដំណាក់កាលជាបន្តបន្ទាប់ (ដំណើរការចុះកិច្ចសន្យា និងរចនា រហូតដល់លទ្ធកម្ម លទ្ធកម្មរហូតដល់ការសាងសង់។ល។)

- ចំនួនមន្ត្រីដែលទទួលការបណ្តុះបណ្តាលដែលចូលរួមក្នុងដំណើរការពិនិត្យតាមដាន និងវាយតម្លៃ
- ភាគរយនៃទ្រព្យសម្បត្តិផ្លូវថ្នល់ដែលត្រូវបានប៉ាន់ប្រមាណសម្រាប់ការវាយតម្លៃស្ថានភាព
- ភាគរយនៃបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ដែលមានការវាយតម្លៃភាពងាយរងគ្រោះ។

បង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រទំនាក់ទំនង

ការបង្កើតឱ្យមានកិច្ចសន្ទនា និងទំនាក់ទំនងបន្តជាប់ រវាងរាល់ភាគីពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ក្នុងដំណើរការស្តារវិស័យផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញ ជាកត្តាសំខាន់ក្នុងការកសាងទំនុកចិត្ត និងគណនេយ្យភាពក្នុងដំណើរការនេះ ដើម្បីជានាការបន្សីគ្នានឹងចក្ខុវិស័យរួម និងគោលការណ៍ណែនាំ និងត្រូវបានធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពទៅតាមការប្រែប្រួលតម្រូវការដែលកំណត់ដោយផ្នែកផ្សេងៗនៃប្រព័ន្ធនេះ។

យុទ្ធសាស្ត្រទំនាក់ទំនងផ្ទៃក្នុង និងជាសាធារណៈ ដែលមានភាពគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ នឹងអាចកត់សម្គាល់ប្រភេទផ្សេងៗនៃភាគីពាក់ព័ន្ធ និងកំណត់មធ្យោបាយមានប្រសិទ្ធភាពបំផុតសម្រាប់ការធ្វើទំនាក់ទំនងជាមួយពួកគេ។

ដើម្បីបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រទំនាក់ទំនងដែលមានប្រសិទ្ធភាព ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ គួរដឹកនាំការវាយតម្លៃរហ័សលើតម្រូវការទំនាក់ទំនង។ តារាងទី ២ បង្ហាញពីគំរូឯកសារសម្រាប់ការវាយតម្លៃតម្រូវការទំនាក់ទំនង។

តារាងទី ២ ៖ គំរូឯកសារវាយតម្លៃតម្រូវការទំនាក់ទំនង

បញ្ហា	សំណួរដែលត្រូវសួរ
បរិបទស្ថានការណ៍	តើអ្វីជាបរិបទនៃការសង្គ្រោះបន្ទាន់? ▪ តើទ្រព្យសម្បត្តិផ្លូវថ្នល់ ត្រូវបានបំផ្លិចបំផ្លាញទាំងស្រុង ឬត្រូវបានបិទជាបណ្តោះអាសន្នដោយសារការរាំងស្ទះនេះ ឬទេ? តើការស្តារឡើងវិញដំណើរការដូចម្តេច? ▪ តើមានការដាក់ពង្រាយអង្គភាពសម្អាតផ្លូវថ្នល់ សម្រាប់ផ្លូវដែលត្រូវបានបិទជាបណ្តោះអាសន្ន ឬទេ? ▪ តើមានការគ្រោងរៀបចំ ផ្សព្វផ្សាយ និងបង្ហាញពីផ្លូវវាងដល់សាធារណជន ខណៈដែលផ្លូវ និងស្ពានដែលរងការខូចខាត កំពុងត្រូវបានជួសជុល/ស្តារឡើងវិញ ឬទេ? តើមានតួអង្គរដ្ឋាភិបាល និងតួអង្គមិនមែនរដ្ឋាភិបាលណាខ្លះដែលចូលរួមក្នុងការស្តារឡើងវិញ? តើគ្រោះមហន្តរាយបង្កផលប៉ះពាល់លើលទ្ធភាពទទួលបានសេវាសំខាន់ៗ ឬទេ? ▪ ប្រសិនបើប៉ះពាល់ តើការដាក់ពង្រាយសេវាសំខាន់ៗដល់សហគមន៍ ធ្វើឡើងដោយរបៀបណា? ▪ តើមានការផ្សព្វផ្សាយពីផ្លូវជម្លៀសចេញ ជាមួយក្រុមឆ្លើយតបសង្គ្រោះបន្ទាន់ ដែលកំពុងផ្តល់សេវាសំខាន់ៗ ឬទេ? តើមានអំពើហិង្សាដែលពាក់ព័ន្ធនឹងគ្រោះមហន្តរាយ ឬទេ? ឬ តើមានភាពផុយស្រួយស្រាប់ និងស្ថានភាពជម្លោះ ឬទេ? ▪ តើសហគមន៍អាចទទួលបានសេវាផ្លូវច្បាប់ សម្រាប់ស្ថានភាពជម្លោះដែលអាចកើតឡើង ឬទេ? តើរដ្ឋាភិបាលមានធនធានមនុស្ស និងធនធានហិរញ្ញវត្ថុអ្វីខ្លះ (ថ្នាក់ជាតិ និងថ្នាក់មូលដ្ឋាន) សម្រាប់ជួយដល់ការអភិវឌ្ឍ និងការអនុវត្តផែនការទំនាក់ទំនង?

ក្រុមគោលដៅ (អ្នកពាក់ព័ន្ធ)	តើនរណាខ្លះជាក្រុមគោលដៅ (រួមបញ្ចូលអ្នកពាក់ព័ន្ធផ្សេងៗ)? ▪ តើសហគមន៍ណាខ្លះបាត់បង់លទ្ធភាពទទួលបាន ដោយសារការបិទផ្លូវ? តើពួកគេមានតម្រូវការអ្វីខ្លះ? តើមានបណ្តាញ និងដំណើរការផ្សព្វផ្សាយអ្វីខ្លះដែលអាចប្រើប្រាស់បាន? តើមានបញ្ហាប្រឈម/ការរាំងស្ទះអ្វីខ្លះសម្រាប់ក្រុមគោលដៅ? តើមានរបាំងភូមិសាស្ត្រ វប្បធម៌ សេដ្ឋកិច្ចសង្គម និងរបាំងនយោបាយអ្វីខ្លះ ដែលរារាំងការជំរុញការចូលរួមរបស់ក្រុមគោលដៅ?
គោលបំណង	តើការផ្សព្វផ្សាយត្រូវសម្រេចលទ្ធផលអ្វីខ្លះ? តើគួរផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មានអ្វីខ្លះ? ▪ ប្លង់ផ្លូវវាង ▪ ចិរវេលានៃការជួសជុល និងការស្តារផ្លូវសំខាន់ៗ ▪ ព័ត៌មានបច្ចុប្បន្នភាពស្តីពីមធ្យោបាយធ្វើដំណើរសាធារណៈ
មធ្យោបាយផ្សព្វផ្សាយ	តើមធ្យោបាយផ្សព្វផ្សាយអ្វីខ្លះដែលសមស្របបំផុតសម្រាប់ក្រុមគោលដៅ? តើត្រូវសម្រេចបានអ្វីខ្លះ?
យោបល់ត្រឡប់	តើគេអាចអនុវត្តយុទ្ធសាស្ត្រ ឬសកម្មភាពអ្វីខ្លះដើម្បីធានាការដាក់បញ្ចូលទស្សនៈយល់ឃើញ និងមតិយោបល់របស់សហគមន៍ (ទាំងវិជ្ជមាន និងអវិជ្ជមាន) ទៅក្នុងដំណើរការស្តារឡើងវិញ? តើមានយន្តការដោះស្រាយបណ្តឹងជាស្រេចដែលអាចយកជាសំអាងបានដែរ ឬទេ?

គោលការណ៍សំខាន់ៗនៃយុទ្ធសាស្ត្រទំនាក់ទំនងផ្ទៃក្នុងដែលមានប្រសិទ្ធភាព រួមមានការរួមចំណែកដល់តម្លាភាពនៃការស្តារឡើងវិញ ការកសាងភាពអាចជឿទុកចិត្តបាន និងការឯកភាពគ្នាលើគោលដៅនៃការស្តារឡើងវិញ និងការកំណត់តម្លាតវិសាលភាព និងចំណុចត្រួតគ្នាក្នុងគម្រោង។ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ គួរដឹកនាំការបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រទំនាក់ទំនងផ្ទៃក្នុង ដើម្បីផ្សព្វផ្សាយពី PDNA ក្នុងវិស័យផ្លូវថ្នល់។

គួរអនុវត្តជំហានខាងក្រោមដើម្បីគាំទ្រដល់ការធ្វើទំនាក់ទំនងជាមួយក្រុមស្តារឡើងវិញ និងម្ចាស់ជំនួយ៖

- ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទគួរកំណត់ពេលរៀបចំកិច្ចប្រជុំធ្វើសេចក្តីសម្រេចប្រចាំខែ ជាមួយដៃគូអន្តរជាតិ ដែលមានការផ្សព្វផ្សាយពីគោលបំណងនៃការស្តារឡើងវិញរបស់រដ្ឋាភិបាល វិស័យឯកជន និងសង្គមស៊ីវិល។ កិច្ចប្រជុំទាំងនេះនឹងផ្តល់ពេលវេលាដល់មន្ត្រីជាន់ខ្ពស់រដ្ឋាភិបាល ដើម្បីឱ្យពួកគេអាចរក្សាការផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់លើការសម្រេចគោលបំណង និងបង្គោលចរនៃការស្តារឡើងវិញដែលបានកំណត់។
- សម្រាប់ទំនាក់ទំនងក្នុងក្រុមភាគីពាក់ព័ន្ធដែលចូលរួមដោយផ្ទាល់ក្នុងដំណើរការស្តារឡើងវិញ សូមបង្កើតគេហទំព័រចែករំលែកព័ត៌មានផ្ទៃក្នុង។ គេហទំព័រនេះគួរផ្តល់រាល់ព័ត៌មានទំនាក់ទំនង មូលដ្ឋានទិន្នន័យគ្រោះមហន្តរាយ និងខ្លឹមសារសង្ខេបកិច្ចពិភាក្សារវាងភាគីពាក់ព័ន្ធ។ គេក៏អាចប្រើប្រាស់គេហទំព័រនេះសម្រាប់សម្រួលដល់កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងផ្សព្វផ្សាយ (ដូចជា សិក្ខាសាលាអនឡាញ និងវេទិកាពិភាក្សា) បានផងដែរ។

ការពិភាក្សា និងការគូសប្លង់ជាមួយអ្នកធ្វើផែនការ អ្នកអនុវត្តន៍ និងក្រុមសហគមន៍ នឹងជួយពង្រឹងតម្លាភាព កាត់បន្ថយកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងត្រួតគ្នា គូសបញ្ជាក់ពីគម្លាតក្នុងជំនួយ និងបង្កើតភាពឯកច្ឆ័ន្ទគ្នាលើការសម្រេចបានគោលដៅរួមនៃការស្តារឡើងវិញ។ ទំនាក់ទំនងផ្ទៃក្នុងនឹងផ្តល់ឱកាសសម្រាប់ការផ្លោះប្តូរយោបល់ត្រឡប់ក្នុងចំណោមអ្នកពាក់ព័ន្ធទាំងអស់។ ទំនាក់ទំនងនេះក៏អាចដើរតួនាទីជាយន្តការសម្រាប់ការដោះស្រាយបណ្តឹងបានផងដែរ។

យុទ្ធសាស្ត្រផ្សព្វផ្សាយជាសាធារណៈប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព អាចកសាងការយល់ដឹងពីកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងស្តារឡើងវិញក្នុងចំណោមសាធារណជន (ទាំងជាតិ និងអន្តរជាតិ) ជាពិសេសក្នុងប្រទេសម្ចាស់ជំនួយ។ យុទ្ធសាស្ត្រនេះគួរកំណត់ពីទំនាក់ទំនងសំខាន់ៗសម្រាប់ការផ្សព្វផ្សាយ អត្ថបទបោះពុម្ព និងបណ្តាញសង្គម។ សារទាំងនេះគឺដើម្បីផ្តល់មូលដ្ឋានព័ត៌មានដល់ការរំពឹងទុករបស់សាធារណជនចំពោះវិសាលភាព និងក្របខ័ណ្ឌពេលវេលានៃការស្តារឡើងវិញ។

ដើម្បីធានាការផ្សព្វផ្សាយជាសាធារណៈប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព គួរអនុវត្តសកម្មភាពដូចខាងក្រោម ៖

- កំណត់អត្តសញ្ញាណមន្ត្រីផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មានសាធារណៈដែលនឹងរៀបចំពេលសម្ភាសន៍ ចេញសេចក្តីថ្លែងការណ៍ព័ត៌មាន និងប្រមូល និងផ្ទៀងផ្ទាត់ព័ត៌មាន
- ផ្តល់ព័ត៌មានពាក់ព័ន្ធដល់សាធារណជន ដើម្បីឱ្យពួកគេអាចការពារខ្លួន និងសហគមន៍បានប្រសើរជាងមុនពីផលប៉ះពាល់នៃគ្រោះមហន្តរាយ។ ព័ត៌មានរួមមាន ផ្លូវដែលមានស្រាប់ និងផ្លូវដែលនឹងមាននៅពេលដ៏ខ្លីខាងមុខ ផ្លូវវាង និងប្លង់សម្រាប់បណ្តាញដឹកជញ្ជូន។
- បង្កើតយន្តការផ្តល់យោបល់ត្រឡប់ដែលអាចឱ្យសាធារណជនចូលរួម កំណត់រកឱកាសថ្មីៗ លើកបញ្ហា ឬបណ្តឹង កំណត់រកអំពើពុករលួយ និងដាក់ស្នើជម្រើសសម្រាប់ការវិនិយោគ និងកម្មវិធីស្តាបនាបណ្តាញដឹកជញ្ជូនឡើងវិញ
- ប្រើប្រាស់មូលដ្ឋានទិន្នន័យរួម កិច្ចពិភាក្សាអនឡាញ និងតំណភ្ជាប់ផ្គាយរណបដើម្បីបង្កើនលំហូរព័ត៌មាន
- កំណត់រកវិធីចម្រុះសម្រាប់ការចែករំលែកព័ត៌មាន ដើម្បីឱ្យព័ត៌មានគ្របដណ្តប់លើប្រជាជនបានច្រើនបំផុត។ វិធីផ្សព្វផ្សាយ (GFDRR) រួមមាន ៖
  - កិច្ចប្រជុំសហគមន៍
  - សារព័ត៌មាន
  - វិទ្យុ
  - ក្តារប្រកាសដំណឹង
  - គេហទំព័រ
  - ទូរទស្សន៍
  - ទូរស័ព្ទចល័ត (សារខ្លីៗ/សារជាអត្ថបទ)
  - បណ្តាញសង្គម (Facebook, Twitter, Blogs...)
  - ការនិយាយពីមាត់មួយទៅមាត់មួយ

តាមរយៈការកត់សម្គាល់ពីសញ្ញានៃការស្តារឡើងវិញឆាប់រហ័ស និងការប្រកាសពីគោលដៅរយៈពេលវែង យុទ្ធសាស្ត្រផ្សព្វផ្សាយជាសាធារណៈប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព អាចឱ្យសហគមន៍ទាំងមូលដែលកំពុងស្តារឡើងវិញ និងសាធារណជនបានដឹងពីដំណាក់កាលបន្តបន្ទាប់នៃការស្តារ និងស្តាបនាឡើងវិញ។

ការរៀនសូត្រយ៉ាងសកម្ម

តាមរយៈការអភិវឌ្ឍក្របខ័ណ្ឌស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ ក្រោយពេលមានគ្រោះមហន្តរាយ និងការអនុវត្តក្របខ័ណ្ឌនេះសម្រាប់ការស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ បទពិសោធន៍នេះនឹងនាំឱ្យភាគីពាក់ព័ន្ធទទួលបានការរៀនសូត្របន្ថែមទៀត។ សៀវភៅមគ្គុទេសក៍ស្តីពីការស្តារឡើងវិញពីគ្រោះមហន្តរាយ គួរមានការកែសម្រួលតាមដំណាក់កាល ដោយផ្អែកលើមេរៀនពីបទពិសោធន៍កន្លងមក ដូចជា ឃ្លាំងឯកសារស្តីពីការអនុវត្តដែលមានប្រសិទ្ធភាព និងការលុបចោលចំណុចណែនាំដែលលែងមានប្រសិទ្ធភាព ដោយសារការប្រែប្រួលប្រព័ន្ធស្ថាប័ននៃវិស័យផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា។

គន្ថនិទ្ទេស

ADB. (2009). SECTOR ASSISTANCE PROGRAM EVALUATION ON TRANSPORT SECTOR IN CAMBODIA—FOCUSING ON RESULTS. ADB.

ADB. (2014). Disaster Risk Management in Cambodia. ADB.

ADB. (2019). Camobodia - Transport Sector Assessment, Strategy, and Road Map. ADB.

Banica, A., Kourtit, K., & Nijkamp, P. (2020). Natural disasters as a development opportunity: a spatial economic resilience interpretation. Review of Regional Research.

Behlert, B., Diekjobst, R., Felgentress, C., Manandhar, T., Mucke, P., Pries, L., . . . Weller, D. (2020). World Risk Report 2020. Ruhr University Bochum – Institute for International Law of Peace and Armed Conflict (IFHV).

CERA. (2012). Recovery Strategy for Greater Christchurch. CERA.

CFE-DM. (2020). Cambodia Disaster Management Reference Handbook. CFE-DM.

Community & Public Health. (n.d.). Canterbury Wellbeing Index. Retrieved from Canterbury Wellbeing Index: https://www.canterburywellbeing.org.nz/

Dissanayake, L. (2018). Tsunami Recovery Impact Assessment and Monitoring System (TRIAMS): Methodological Approach for Recovery . In The Asian Tsunami and Post-Disaster Aid.

Euklidiadas, M. (2021). SMART TUNNEL: WHAT IS IT, HOW DOES IT WORK AND THE REAL EXAMPLE OF MALAYSIA. Retrieved from Tomorrow City: https://tomorrow.city/a/smart-tunnel

FHWA. (2013). EMERGENCY RELIEF MANUAL (Federal-Aid Highways) . FHWA.

FHWA. (2018). FHWA Vulnerability Assessment and Adaptation Framework.

GFDRR. (2018). Methdology Note on the Global Rapid Post-Disaster Damage Estimation (GRADE) Approach. GFDRR.

GFDRR. (2018). Transport Sector Recovery: Opportunities to Build Resilience .

GFDRR. (2020). Disaster Recovery Framework Guide. Revised Version. GFDRR.

GFDRR. (n.d.). Communication during Disaster Recovery. 2019: GFDRR.

Hess, W., Pang, J., & Nelson, B. (2016). Construction of the World's Longest Floating Bridge. Retrieved from Structure: https://www.structuremag.org/?p=10525

IFAI Industry News. (2022). Resilient Roads Roundtable announces innovators/influencers list. Retrieved from Georsynthetics ATA Publication: https://geosyntheticsmagazine.com/2022/03/15/resilient-roads-roundtable-announces-innovators-influencers-list/

JICA. (2006). THE STUDY ON THE ROAD NETWORK DEVELOPMENT IN THE KINGDOM OF CAMBODIA .

JICA. (2014). Preparatory Survey for National Road No.5 Improvement Project (Middle Section: Thlea Ma'am – Battambang, and Sri Sophorn – Poipet). JICA.

Katich, K. (n.d.). Monitoring and evaluation in disaster risk management. EAP DRM KnowledgeNotes.

KCI. (2011). TA No 7665-CAM Preparing the Provincial Roads Improvement Project . ADB.

KCI. (n.d.). TA No 7665-CAM Preparing the Provincial Roads Improvement Project . 2011: ADB.

Kingdom of Cambodia. (2015). Law on Disaster Management. Kingdom of Cambodia.

MPWT. (2001). Ministry of Public Works and Transport. Retrieved from PRAKAS NO. 177 DATED 11 OCTOBER, 2001- STANDARDS FOR PUBLIC CONSTRUCTION REGARDING DETERMINATION OF OFFICIAL USE OF TECHNICAL STANDARDS, BRIDGES AND ROADS (CONSTRUCTION SPECIFICATION): https://www.mpwt.gov.kh/en/documents/declaration/57

MRD. (2014). CAM: Rural Roads Improvement Project II . ADB.

NEMA. (2018). National monitoring and evaluation for disaster recovery programs. Australian Government | NEMA.

OpenDevelopment Cambodia. (2015). Infrastructure. Retrieved from OpenDevelopment Cambodia: https://opendevelopmentcambodia.net/topics/infrastructure/

Partnerships for Infrastructure. (2022). Australian Government - Partnerships for Infrastructure . Retrieved from Austroads assists Cambodia with road design standards update: https://www.partnershipsforinfrastructure.org/newsroom/austroads-assists-cambodia-road-design-standards-update

Plyer, A., Shrinath, N., & Mack, V. (2015). The New Orleans Index at Ten Measuring Greater New Orleans' Progress toward Prosperity.

RISE-PAK. (2006). Relief and Information Systems for Earthquakes Pakistan . Retrieved from https://web.archive.org/web/20051023004933/http://www.risepak.com/

Royal Government of Cambodia. (2010). Cambodia Post-Ketsana Disaster Needs Assessment . GFDRR.

Savani, K. (2016). Design of Temporary Deployable bridge to Rehabilitate Traffic after Disaster.

Siev, S., Ann, V., Nakamura, T., Fujii, H., & Yoshimura, C. (2020). Flood mapping under an extreme event in a large shallow lake influenced by flood pulse in Southeast Asia. E3S Web of Conferences.

Singh, P. (2022). PDNA Guidelines: Roadways Sector in Cambodia (Draft).

Singh, P., Amekudzi-Kennedy, A., Woodall, B., & Joshi, S. (2021). Lessons from case studies of flood resilience: Institutions and built systems. Transportation Research Interdisciplinary Perspectives.

The World Bank. (2015). Disaster Risk Financing and Insurance (DRFI) Program . Retrieved from The World Bank: https://www.worldbank.org/en/programs/disaster-risk-financing-and-insurance-program

UNDP. (2022). Disaster Financial Preparedness Analysis Report (Draft). UNDP.

UNDP. (2022). Water Supply, Sanitation and Hygiene (WASH) Disaster Recovery Framework Guide. UNDP.

World Bank. (2016). Thematic discussion — 1 : Sustainable transport at the heart of the Sustainable Development Goals. Global Sustainable Transport Conference.

United Nations Development Programme (UNDP)
No. 53, Pasteur Street, Boeung Keng Kang I,
PO Box 877 Phnom Penh, Cambodia