សាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ
និង វិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច

សារណាបញ្ចប់ការសិក្សា

ការអភិវឌ្ឍវិស័យដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែកនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា

ស្រាវជ្រាវពីថ្ងៃទី១៨ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១៩ ដល់ថ្ងៃទី១៦ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៩

គាត់តែងឡើងដោយ	សាស្ត្រាចារ្យណែនាំ
និស្សិតឈ្មោះ៖ **ស៊ឹម សុវណ្ណពិសិដ្ឋ**	បណ្ឌិត **ខ៉ាន់ ស៊ុនដេត**
សឿនសាយ័ន្ត ថវិកា	
ថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ សេដ្ឋកិច្ចអភិវឌ្ឍន៍	ឆ្នាំចូលសិក្សា ២០១៥
ជំនាន់ទី៣	ឆ្នាំសរសេរសារណា ២០១៩

សេចក្ដីថ្លែងអំណរគុណ

យើងខ្ញុំឈ្មោះ ស៊ឹម សុវណ្ណពិសិដ្ឋ និង សឿនសាយ័ន្ត ថវិកា ជានិស្សិតបរិញ្ញាបត្រសេដ្ឋកិច្ចជំនាញសេដ្ឋកិច្ចអភិវឌ្ឍន៍ ជំនាន់ទី ៣ នៃសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច។ ក្នុងការសរសេរសារណាបញ្ចប់ការសិក្សាលើប្រធានបទ "ការអភិវឌ្ឍវិស័យដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែកនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា" យើងខ្ញុំសូមធ្វើការគោរពជូន និងថ្លែងអំណរគុណយ៉ាងជ្រាលជ្រៅជូនដូចតទៅៈ

ជាបឋមយើងខ្ញុំសូមសម្ដែងនូវការដឹងគុណ និងការគោរពដ៏ខ្ពង់ខ្ពស់បំផុតចំពោះ លោកឪពុក អ្នកម្ដាយដែលមានគុណដ៏ធំធេងហើយលោកទាំងពីរបានផ្ដល់កំណើត ចិញ្ចឹមបីបាច់ថែរក្សាព្រមទាំងអប់រំទូន្មានប្រៀនប្រដៅ។ អ្វីដែលពិសេសនោះគឺលោកបានខិតខំប្រឹងប្រែងទាំងកម្លាំងកាយកម្លាំងចិត្ត និងធនធានទំនុកបម្រុងការសិក្សាតាំងពីថ្នាក់បឋមសិក្សារហូតដល់ថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រនេះ។

សូមថ្លែងអំណរគុណដល់លោកគ្រូ សាស្ត្រាចារ្យបណ្ឌិត ង៉ាន់ ស៊ុនដេត ដែលបានជួយជ្រោមជ្រែង ដឹកនាំ ដាស់តឿន ហើយបានកែតម្រូវនូវកំហុសខុសឆ្គងដែលមាននៅក្នុងសារណានេះចាប់តាំងពីចំណុចចាប់ផ្ដើមរហូតទទួលបានជោគជ័យ ទោះបីជាមានពេលវេលាតិចតួចស្ដួចស្ដើងយ៉ាងណាក៏ដោយ។

សូមថ្លែងអំណរគុណដល់លោក អ៊ុក អ៊ួ ប្រធាននាយកដ្ឋានផ្លូវដែក និងលោក ចាប ម៉ូលី ប្រធានការិយាល័យបុគ្គលិក និងធនធានមនុស្សនៃនាយកដ្ឋានផ្លូវដែក ព្រមទាំងមន្ត្រីរាជការទាំងអស់នៃនាយកដ្ឋានផ្លូវដែក ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ដែលលោកបានផ្ដល់នូវការស្វាគមន៍ចំពោះការចុះស្រាវជ្រាវឯកសារ ដែលលោកបានផ្ដល់ឯកសារមួយចំនួនដែលទាក់ទងនិងផ្លូវដែកនៅកម្ពុជាដល់យើងខ្ញុំ។

ជាមួយគ្នានេះដែរ យើងខ្ញុំសូមថ្លែងអំណរគុណដល់សាស្ត្រាចារ្យទាំងអស់ដែលបង្រៀននៅសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច ជាពិសេសសូមអរគុណដល់សាស្ត្រាចារ្យដែលបានបង្ហាត់បង្រៀនយើងខ្ញុំដែលជាការរួមចំណែកជំរុញការសិក្សាអស់រយៈពេល៤ឆ្នាំកន្លងមកនេះ ព្រមទាំងមិត្តរួមថ្នាក់ទាំងអស់ដែលបានសិក្សាជាមួយគ្នាកន្លងមក។

អារម្ភកថា

បន្ទាប់ពីបានសិក្សានៅសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ចលើមុខជំនាញសេដ្ឋកិច្ចអភិវឌ្ឍន៍រយៈពេល៤ឆ្នាំ ចំពោះសារណានេះជាការស្រាវជ្រាវកម្រិតបឋមក្នុងរយៈពេលកំណត់មួយ ហើយក៏ជាលទ្ធផលចុងក្រោយ និងជាចំណេះដឹងដែលបានសិក្សាអស់រយៈពេល ៤ឆ្នាំនៃថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រជំនាញសេដ្ឋកិច្ចអភិវឌ្ឍន៍។

សារណានេះ គឺសិក្សាស្រាវជ្រាវលើប្រធានបទ "ការអភិវឌ្ឍវិស័យដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែកនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា" គឺមានគោលបំណងក្នុងការពង្រីកចំណេះដឹងទៅលើវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែកដោយយោងទៅតាមឯកសារមួយចំនួនបានបង្ហាញថា វិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែកកំពុងដើបមុខឡើងវិញនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ ការស្រាវជ្រាវនេះ និងផ្តល់ចំណេះដឹងទាក់ទងនឹងប្រវត្តិផ្លូវដែកកម្ពុជា ការជួសជុលផ្លូវដែកកន្លងមក ស្ថានភាពប្រតិបត្តិការរបស់រថភ្លើងនៅកម្ពុជា គោលនយោបាយរបស់រដ្ឋាភិបាលក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែក ជាងនេះទៅទៀតការសិក្សាស្រាវជ្រាវនេះក៏ធ្វើការវិភាគទៅលើវឌ្ឍនភាពចុងក្រោយនៅលើវិស័យដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែកក្រោយពេលដែលរដ្ឋាភិបាលបានប្រគល់ឲ្យក្រុមហ៊ុនឯកជនជាអ្នកគ្រប់គ្រង បន្ថែមពីលើនេះទៅទៀតយើងនឹងវិភាគទៅលើចំណុចវិជ្ជមាន និងចំណុចអវិជ្ជមានក្នុងការធ្វើប្រតិបត្តិការផ្លូវដែកនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។

ជាចុងក្រោយ យើងខ្ញុំសូមថ្លែងអំណរគុណដល់ ឯកឧត្តម លោក លោកស្រី សាស្ត្រាចារ្យ និងមិត្តអ្នកអានទាំងឡាយ ដែលមានចំណាប់អារម្មណ៍ និងចំណាយពេលដ៏មានតម្លៃក្នុងការអានកិច្ចការស្រាវជ្រាវរបស់យើងខ្ញុំ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ កិច្ចការស្រាវជាវនេះពិតជាមានកង្វះខាតនិងកំហុសឆ្គងណាមួយដោយជៀសពុំផុត ដោយការយល់ដឹងនៅមានកម្រិត ការខ្វះខាតបទពិសោធន៍ក្នុងការអនុវត្តជាក់ស្តែង រួមនិងឯកសារមានកម្រិត ព្រមទាំងថេរវេលាមានកំណត់។ យើងខ្ញុំសង្ឃឹមយ៉ាងមុតមាំថាឯកសារនេះពិតជាផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍ និងខ្លឹមសារសំខាន់ៗ ជាចំណេះដឹង និងជាពិសេសសម្រាប់និស្សិតណាដែលចង់ធ្វើការស្រាវជ្រាវលើប្រធានបទដែលទាក់ទងនឹងផ្លូវដែក ដើម្បីទុកជាទុនក្នុងការស្រាវជ្រាវបន្តទៀតផងដែរ។ ដូចនេះយើងខ្ញុំរីករាយស្វាគមន៍រាល់មតិរិះគន់ដើម្បីស្តាបនាពីសំណាក់ ឯកឧត្តម លោក លោកស្រី សាស្ត្រាចារ្យ និងមិត្តនិស្សិតដើម្បីឲ្យការសិក្សាស្រាវជ្រាវនេះកាន់តែល្អប្រសើរជាមុន។

មាតិកា

ទំព័រ

បញ្ជីអក្សរកាត់.....V
បញ្ជីតារាង.....Vi
បញ្ជីក្រាហ្វិក.....Vii

សេចក្តីផ្តើម

១. លំនាំបញ្ហា.....១
២. គោលបំណងនៃការស្រាវជ្រាវ.....១
៣. ចំណោទបញ្ហា.....២
៤. សារៈសំខាន់នៃការស្រាវជ្រាវ.....២
៥. ទំហំ និងដែនកំណត់.....២
៦. វិធីសាស្រ្តក្នុងការស្រាវជ្រាវ.....២
៧. រចនាសម្ព័ន្ធ.....២

ជំពូកទី១

រំលឹកទ្រឹស្តី

១. ១ ទ្រឹស្តីនៃការដឹកជញ្ជូនតាមរយៈផ្លូវដែក.....៤
១.២ ប្រវត្តិនៃផ្លូវដែក.....៤
១.៣ ប្រភេទនៃផ្លូវដែក.....៦
១.៤ អត្ថប្រយោជន៍នៃការដឹកជញ្ជូនតាមរយៈផ្លូវដែក.....៦
១.៥ ការរីកចម្រើននៃផ្លូវដែកនៅបរទេស.....៨
១.៥.១ ករណីសិក្សាប្រទេសឥណ្ឌូនេស៊ី.....៨
១.៥.២ ករណីសិក្សាប្រទេសថៃ.....១០
១.៥.៣ ករណីសិក្សាប្រទេសម៉ាឡេស៊ី.....១២

ជំពូកទី២

ស្ថានភាពទូទៅនៃផ្លូវដែកកម្ពុជា

២.១ ប្រវត្តិនៃការកកើតផ្លូវដែកនៅកម្ពុជា.....១៤
២.១.១ ប្រវត្តិផ្លូវដែកកម្ពុជា.....១៤

២.១.២ ផ្លូវដែកមុនឆ្នាំ ១៩៧០ .... ១៥
២.១.៣ ផ្លូវដែកចាប់ពីឆ្នាំ ១៩៧០-១៩៧៩ .... ១៦
២.១.៤ ផ្លូវដែកចាប់ពីឆ្នាំ ១៩៨១-១៩៩៨ .... ១៦
២.១.៥ ផ្លូវដែកចាប់ពីឆ្នាំ ១៩៩៨-២០០៥ .... ១៨
២.២ ការជួសជុសឡើងវិញ ២២
២.២.១ ការជួសជុលអំឡុងឆ្នាំ ១៩៩៣-១៩៩៥ .... ២២
២.២.២ ការជួសជុលអំឡុងឆ្នាំ ២០០១-២០០៣ .... ២២
២.២.៣ ការជួសជុលអំឡុងឆ្នាំ ២០០៦-២០១០ .... ២៣
២.២.៤ ការជួសជុលអំឡុងឆ្នាំ ២០០៩-២០១៤ .... ២៤
២.៣ ស្ថានភាពផ្លូវដែក និងការដឹកជញ្ជូនបច្ចុប្បន្នរបស់ផ្លូវដែកកម្ពុជា ២៤
២.៣.១ ផ្លូវដែកភាគខាងត្បូង (ភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ) ២៥
២.៣.១.១ សេវាដឹកអ្នកដំណើរភាគខាងត្បូង ២៥
២.៣.១.២ តម្លៃធ្វើយាន្តជំនិះ ២៦
២.៣.១.៣ កាលវិភាគរថភ្លើងចេញដំណើរ ២៦
២.៣.២ ផ្លូវដែកភាគខាងជើង (ភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត) ២៧
២.៣.២.២ តម្លៃធ្វើយាន្តជំនិះ ៣០
២.៣.៣ ទិន្នន័យនៃការធ្វើប្រតិបត្តិការ ២០១៨ .... ៣០
២.៤ ផែនការមេនិងយុទ្ធសាស្រ្តគោលការណ៍នៃការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវដែក ៣២
២.៤.១ ការអភិវឌ្ឍក្នុងពេលខ្លី ២០១៤-២០២០ .... ៣៣
២.៤.២ ការអភិវឌ្ឍក្នុងពេលមធ្យម ២០២១-២០៣០ .... ៣៣
២.៤.៣ ការអភិវឌ្ឍក្នុងពេលវែងបន្ទាប់ពីឆ្នាំ ២០៣០ .... ៣៣
២.៤.៣.១ ផ្លូវដែកល្បឿនលឿន ៣៣
២.៤.៣.២ តំបន់សក្តានុពល ៣៤

២.៤.៣.៣ ផ្លូវឧស្សាហកម្ម ៣៤

២.៤.៣.៤ ផ្លូវដែកទៅកាន់ព្រលានយន្តហោះ និងកំពង់ផែ ៣៥

២.៤.៤ ស្តង់ដាផ្លូវដែក ៣៥

២.៤.៥ បញ្ហាប្រឈមចម្បងសម្រាប់គម្រោងផែនការមេ ៣៦

២.៤.៦ ដំណោះស្រាយសម្រាប់គម្រោងផែនការមេ ៣៦

២.៥ អត្ថប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ចពីវិស័យដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែកក្រោយពីសម្រេចផែនការមេ... ៣៧

២.៥.១ ការប៉ាន់ប្រមាណនៃការសន្សំការប្រើប្រាស់ប្រេង ៣៨

២.៥.២ ការប៉ាន់ប្រមាណនៃការសន្សំក្នុងចំណាយលើការថែទាំផ្លូវ ៣៨

២.៥.៣ ការប៉ាន់ស្មាននៃការសន្សំពីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ៣៩

ជំពូកទី៣

ការវិភាគវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែក

៣.១ វិភាគទៅលើទិន្នន័យដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងអ្នកដំណើរតាមផ្លូវដែក ៤១

៣.១.១ វិភាគលើទិន្នន័យដឹកជញ្ជូនទំនិញ ៤១

៣.១.២ វិភាគលើទិន្នន័យដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវដែក ៤៣

៣.២ វិភាគទៅលើលទ្ធផលនៃការស្រង់មតិ ៤៤

៣.២.១ អ្នកដំណើរតាមរថភ្លើង ៤៤

៣.២.២ មុខរបររបស់អ្នកដំណើរ ៤៥

៣.២.៣ ការធ្វើដំណើរការតាមរដូវកាល ៤៥

៣.២.៤ មូលហេតុដែលអ្នកដំណើរជ្រើសរើសយកការជិះរថភ្លើង ៤៦

៣.២.៥ មូលហេតុដែលអ្នកដំណើរមិនជ្រើសរើសយកការជិះរថភ្លើង ៤៧

៣.២.៦ ការវិភាគលើទំនាក់ទំនង ៤៨

៣.៣ លទ្ធផលនៃការស្រាវជ្រាវ ៥៣

សេចក្តីសន្និដ្ឋាន និងការផ្តល់អនុសាសន៍

១. សេចក្តីសន្និដ្ឋាន ៥៥

២. អនុសាសន៍ ៥៦
ឯកសារយោង
ឧបសម្ព័ន្ធ

បញ្ជីអក្សរកាត់

RRC ៖ Royal Railway Cambodia ក្រុមហ៊ុន រ៉ូយ៉ាល់ រេលវេ កម្ពុជា

PT KAI ៖ PT Kereta Api Indonesia ក្រុមហ៊ុនធ្វើប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូននៅប្រទេសឥណ្ឌូនេស៊ី

UNDP ៖ United Nation Development Programme កម្មវិធីអភិវឌ្ឍរបស់អង្គការសហប្រជាជាតិ

ADB ៖ Asia Development Bank ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី

WB ៖ World Bank ធនាគារពិភពលោក

OPEC ៖ The Organization of the Petroleum Exporting Countries អង្គការគ្រប់គ្រងការនាំចេញប្រេង

AKP ៖ Agence Kampuchea Press ទីភ្នាក់ងារសារព័ត៌មានកម្ពុជា

DMU ៖ Diesel Multiple Unit ក្បាលរថភ្លើងប្រើម៉ាស៊ុត

KOICA ៖ Korea International Coopertation Agency ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិកូរ៉េ

JICA ៖ Japan International Cooperation Agency ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន

បញ្ជីតារាង

ទំព័រ

តារាងទី១ ៖ បង្ហាញពីចំនួន និងអាយុកាលរបស់ក្បាលម៉ាស៊ីន និងទូរថភ្លើងថៃ ១១
តារាងទី២ ៖ បង្ហាញពីប្រវត្តិនៃការសាងសង់ផ្លូវដែកខ្សែខាងជើង ១៤
តារាងទី៣ ៖ បង្ហាញពីប្រវត្តិនៃការសាងសង់ផ្លូវដែកខ្សែខាងត្បូង ១៥
តារាងទី៤ ៖ បង្ហាញពីទិន្នន័យនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែក (ឆ្នាំ ១៩៨១ ដល់ ១៩៩៨) ១៧
តារាងទី៥ ៖ បង្ហាញពីឈ្មោះក្រុមហ៊ុន និងប្រភេទដែលប្រើប្រាស់ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែក ១៩
តារាងទី៦ ៖ បង្ហាញពីទំហំនៃការដឹកជញ្ជូនខ្សែខាងជើង និងខាងត្បូង (១៩៩៨-២០០៥)..... ២០
តារាងទី៧ ៖ បង្ហាញពីតម្លៃសំបុត្រតាមទិសដៅនៅខ្សែខាងត្បូង....................................... ២៥
តារាងទី៨ ៖ បង្ហាញពីតម្លៃដឹកយានជំនិះតាមរថភ្លើងនៅខ្សែខាងត្បូង ២៦
តារាងទី៩ ៖ បង្ហាញពីថ្ងៃ និងម៉ោងចេញដំណើរនៅខ្សែខាងត្បូង....................................... ២៦
តារាងទី១០ ៖ បង្ហាញពីទិសដៅចេញដំណើរនៅខ្សែខាងជើង ២៩
តារាងទី១១ ៖ បង្ហាញពីតម្លៃដឹកជញ្ជូនយានជំនិះនៅខ្សែខាងជើង ៣០
តារាងទី១២ ៖ បង្ហាញពីទិន្នន័យទាក់ទងនិងផ្លូវដែកកម្ពុជា..៣១
តារាងទី១៣ ៖ បង្ហាញពីទិន្នន័យស្តង់ដាផ្លូវដែកកម្ពុជា ៣៥
តារាងទី១៤ ៖ បង្ហាញពីដំណោះស្រាយគោលដៅ និងយុទ្ធសាស្ត្រនៃផែនការមេ..................៣៦
តារាងទី១៥ ៖ បង្ហាញពីគ្រោះថ្នាក់ និងការខាតបង់ ៣៩
តារាងទី១៦ ៖ បង្ហាញពីចំនួននៃការខាតបង់ពីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍...................................... ៤០
តារាងទី១៧ ៖ បង្ហាញពីទំហំនៃការដឹកជញ្ជូនសរុបតាមឆ្នាំនីមួយៗ (២០១០-២០១៨)............ ៤១
តារាងទី១៨ ៖ បង្ហាញពីទំនាក់ទំនងរវាងភេទ និងមូលហេតុនៃការជិះរថភ្លើង ៤៨
តារាងទី១៩ ៖ បង្ហាញពីទំនាក់ទំនងរវាងអាយុ និងមូលហេតុនៃការជិះរថភ្លើង...................... ៤៩
តារាងទី២០ ៖ បង្ហាញពីទំនាក់ទំនងរវាងមុខរបរ និងមូលហេតុនៃការជិះរថភ្លើង ៥២

បញ្ជីក្រាហ្វិក

ទំព័រ

ក្រាហ្វិកទី ១ ៖ បង្ហាញពីទំហំនៃការដឹកជញ្ជូន (១៩៨១-១៩៩៨).. ១៨
ក្រាហ្វិកទី ២ ៖ បង្ហាញពីទំហំនៃការដឹកជញ្ជូន (១៩៩៨-២០០៥)..២០
ក្រាហ្វិកទី ៣ ៖ បង្ហាញពីទិន្នន័យនៃការដឹកជញ្ជូនសរុបតាមឆ្នាំនីមួយៗ (២០១០-២០១៨)..... ៤២
ក្រាហ្វិកទី ៤ ៖ បង្ហាញពីទិន្នន័យអ្នកដំណើរតាមរថភ្លើងសរុប (២០១៧ និង ២០១៨) ៤៣
ក្រាហ្វិកទី ៥ ៖ បង្ហាញពីទិន្នន័យអាយុអ្នកដំណើរតាមរថភ្លើង ៤៤
ក្រាហ្វិកទី ៦ ៖ បង្ហាញពីទិន្នន័យមុខរបរអ្នកដំណើរតាមរថភ្លើង ៤៥
ក្រាហ្វិកទី ៧ ៖ បង្ហាញពីទិន្នន័យរដូវកាលដែលអ្នកដំណើរចូលចិត្តជិះរថភ្លើង ៤៦
ក្រាហ្វិកទី ៨ ៖ បង្ហាញពីទិន្នន័យមូលហេតុដែលអ្នកដំណើរជ្រើសរើសជិះរថភ្លើង ៤៦
ក្រាហ្វិកទី ៩ ៖ បង្ហាញពីទិន្នន័យមូលហេតុដែលអ្នកដំណើរមិនជ្រើសរើសជិះរថភ្លើង...........៤៧
ក្រាហ្វិកទី ១០ ៖ បង្ហាញពីទំនាក់ទំនងភេទ និងមូលហេតុនៃការជិះរថភ្លើង ៤៩
ក្រាហ្វិកទី ១១ ៖ បង្ហាញពីទំនាក់ទំនងអាយុ និងមូលហេតុនៃការជិះរថភ្លើង.......................... ៥១
ក្រាហ្វិកទី ១២ ៖ បង្ហាញពីទំនាក់ទំនងមុខរបរ និងមូលហេតុនៃការជិះរថភ្លើង.......................៥៣

សេចក្តីផ្តើម

១. លំនាំបញ្ហា

ប្រទេសកម្ពុជាបច្ចុប្បន្នជាប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍។ សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាកំពុងស្ថិតលើមាគ៌ាដ៏ជោគជ័យនៃការងើបឡើងវិញយ៉ាងខ្លាំងដោយសារតែកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងរបស់រដ្ឋាភិបាល និងវិស័យឯកជន[1]។ ក្នុងឆ្នាំ ២០១៧ សេដ្ឋកិច្ចនៅតែបន្តកើនឡើងក្នុងរង្វង់ ៦,៩% ជាមួយនិងការរក្សាបានស្ថិរភាពសេដ្ឋកិច្ច និងហរិញ្ញវត្ថុរឹងមាំ[2]។ កំណើនសេដ្ឋកិច្ចនេះដោយសារការអនុវត្តគោលនយោបាយសេដ្ឋកិច្ច និងហរិញ្ញវត្ថុប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព ព្រមទាំងវឌ្ឍនភាពនៃការធ្វើកំណែទម្រង់ស៊ីជម្រៅក្នុងស្រុកដែលបានរួមចំណែកគាំទ្រការរីកចម្រើនពីវិស័យសេដ្ឋកិច្ចចម្បងៗរបស់កម្ពុជា។

ក្នុងន័យនេះ វិស័យដឹកជញ្ជូនក៏ជាវិស័យដ៏សំខាន់មួយដែរ ក្នុងការជំរុញសេដ្ឋកិច្ចឲ្យរីកចម្រើនពោលគឺ វិស័យដឹកជញ្ជូនបានក្លាយជាមុខព្រួញសំខាន់របស់រដ្ឋាភិបាល ដោយវិស័យនេះត្រូវបានដាក់បញ្ចូលជាវិស័យអាទិភាពទាំង ៤ របស់រដ្ឋាភិបាលដែលមានដូចជាផ្លូវ, ទឹក, ភ្លើង និងមនុស្ស ដោយសព្វថ្ងៃនេះវិស័យដឹកជញ្ជូនបែងចែកជា ៣ធំៗគឺ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក, ផ្លូវទឹក ផ្លូវអាកាសសម្រាប់ការធ្វើដំណើរ និងការដឹកជញ្ជូនទំនិញផ្សេងៗទាំងក្នុងប្រទេស និងក្រៅប្រទេស[3]។ ក្នុងនោះការធ្វើដំណើរ និងដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែកក៏ជាផ្នែកមួយដ៏សំខាន់ផងដែរសម្រាប់បម្រើក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ច។ បច្ចុប្បន្នដោយសារការស្តារឡើងវិញនៃផ្លូវដែកទាំងពីរខ្សែត្រូវបានសាងសង់ និងជួសជុលដាក់ឲ្យប្រើប្រាស់ឡើងវិញ តាមរយៈការសហការរវាងក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រុមហ៊ុន រ៉ូយ៉ាល់ រេលវេ កម្ពុជា (RRC) ដែលផ្តល់ជម្រើសបន្ថែមមួយទៀតសម្រាប់ប្រជាជនក្នុងការធ្វើដំណើរ និងដឹកជញ្ជូន ដោយសេវាដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែកនេះមានអត្ថប្រយោជន៍សម្រាប់អ្នកដំណើរ និងទំនិញ។

២. គោលបំណងនៃការស្រាវជ្រាវ

ការស្រាវជ្រាវលើប្រធានបទ "ការអភិវឌ្ឍវិស័យដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែកនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា" មានបំណងដូចតទៅះ

- ស្វែងយល់ពីវិស័យផ្លូវដែកនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា

[1] ម៉ៃ គុណមកក, "ស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា និងការវិវឌ្ឍទៅមុខ"

[2] ធនាគារជាតិនៃកម្ពុជា, "វឌ្ឍនភាពម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ច និងវិស័យធនាគារឆ្នាំ ២០១៧ និងទស្សនវិស័យឆ្នាំ ២០១៨"

[3] ឯឧបណ្ឌិត ហង់ ជួនណារ៉ុង, "សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា"

- ស្វែងយល់ពីចំណុចវិជ្ជមាន និងចំណុចអវិជ្ជមានរបស់ផ្លូវដែកនាពេលបច្ចុប្បន្ន
- ស្វែងយល់ពីមតិនិងការគាំទ្ររបស់ប្រជាជន។

៣. ចំណោទបញ្ហា

តើការអភិវឌ្ឍវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមរយៈផ្លូវដែកកម្ពុជានាបច្ចុប្បន្នអាចចូលរួមក្នុងការសម្រួលដល់ជីវភាពរបស់ប្រជាជនកម្ពុជាដូចម្តេចខ្លះ?

៤. សារៈសំខាន់នៃការស្រាវជ្រាវ

- ចែករំលែកនូវចំណេះដឹងទូទៅនៃស្ថានភាពផ្លូវដែកក្រោយពីការស្តារឡើងវិញ
- ចែករំលែកចំណេះដឹងដែលបានមកពីការស្រាវជ្រាវស្តីអំពីការចូលរួមសម្រួលដល់ជីវភាពនៃការរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ
- ផ្តល់ជាឯកសារសម្រាប់ការស្រាវជ្រាវក្រោយៗទៀត។

៥. ទំហំ និងដែនកំណត់

ការស្រាវជ្រាវនេះផ្តោតសំខាន់លើការដឹកជញ្ជូនតាមរយៈផ្លូវដែករបស់កម្ពុជារយៈពេល ៨ ឆ្នាំគឺចាប់ពីឆ្នាំ ២០១០ មកទល់ឆ្នាំ ២០១៨ ក្រោយពីក្រុមហ៊ុន រ៉ូយ៉ាល់ រេលវេ កម្ពុជា(RRC) បានទទួលសិទ្ធិវិនិយោគពីរដ្ឋាភិបាល។ ការស្រាវជ្រាវនេះបានចុះផ្ទាល់នៅនាយកដ្ឋានផ្លូវដែកនៃក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនដែលមានទីតាំងនៅមហាវិថីសហព័ន្ធរុស្ស៊ី។ បន្ថែមពីលើនេះទៀត ការស្រាវជ្រាវនេះយើងសង្កេតទៅលើតម្រូវការរបស់ប្រជាជនដែលជាអ្នកជិះរថភ្លើង ដោយធ្វើការស្រង់មតិពីអ្នកដែលជិះនៅលើរថភ្លើងផ្ទាល់តែម្តង។

៦. វិធីសាស្ត្រក្នុងការស្រាវជ្រាវ

ការស្រាវជ្រាវនេះចងក្រងចេញពីប្រភពឯកសារទី ១ (Primary Data) ដោយប្រើប្រាស់ការវិភាគបែបគុណវិស័យ និងបែបពណ៌នាអំពីប្រសិទ្ធភាពពីការប្រើប្រាស់រថភ្លើង និងស្វែងរកទិន្នន័យពាក់ព័ន្ធមួយចំនួនដោយប្រើប្រាស់កម្រងសំណួរចំនួន ១២សំណួរ (សំណួរជ្រើសរើសមាន ១០សំណួរ, សំណួរបើកមាន ២សំណួរ) ដែលបានធ្វើឡើងដោយការស្ទង់មតិជាមួយអ្នកដែលធ្វើដំណើរតាមរថភ្លើងចំនួន ៤០នាក់ ដើម្បីរកទិន្នន័យជាក់លាក់មួយ។ ដោយការស្ទង់មតិនេះធ្វើឡើងនៅថ្ងៃអាទិត្យ ទី១៦ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩ រីឯទិន្នន័យដែលប្រមូលបានគឺយកមកវិភាគដោយប្រើកម្មវិធី SPSS Program។ ប្រភពឯកសារទី ២ (Secondary Data) គឺដកស្រង់ពីសៀវភៅដែលចេញពីអ្នកនិពន្ធផ្សេងៗ ទាំងភាសាខ្មែរ និងភាសាបរទេស ឯកសារចេញពីគេហទំព័រផ្សេងៗ

និងឯកសារមួយចំនួន បូករួមនឹងទិន្នន័យរបស់នាយកដ្ឋានផ្លូវដែកនៃក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។ ក្នុងការបកស្រាយឯកសារមួយចំនួននេះត្រូវបានប្រើជាវិធីសាស្ត្របែបពណ៌នា និងពន្យល់។

៧. រចនាសម្ព័ន្ធ

នៅក្នុងខ្លឹមសារទាំងមូលនៃសារណានេះ យើងខ្ញុំបែងចែកជាបីជំពូក។

ជំពូកទី ១៖ ការលើកឡើងពីទ្រឹស្តីនៃការដឹកជញ្ជូនតាមរយៈផ្លូវដែក, ប្រវត្តិនៃផ្លូវដែក, ប្រភេទនៃផ្លូវដែក, អត្ថប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ចតាមរយៈការដឹកជញ្ជូនតាមរយៈផ្លូវដែក, និងការរីកចម្រើននៃផ្លូវដែកនៅបរទេសដោយលើកយកប្រទេស ៣មកបង្ហាញដែលមានដូចជា ប្រទេសឥណ្ឌូនេស៊ី, ថៃ និងម៉ាឡេស៊ី។

ជំពូកទី ២៖ ស្ថានភាពទូទៅនៃផ្លូវដែកកម្ពុជា ដែលចែកជា ៥ចំណុចធំៗគឺ៖ ប្រវត្តិនៃការកកើតផ្លូវដែកនៅកម្ពុជា, ការជួសជុលឡើងវិញ, ស្ថានភាពផ្លូវដែក និងការដឹកជញ្ជូនបច្ចុប្បន្នរបស់ផ្លូវដែក, ផែនការមេ និងយុទ្ធសាស្ត្រគោលការណ៍នៃការអភិវឌ្ឍផ្លូវដែក, និងអត្ថប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ចពីវិស័យដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែកក្រោយពីសម្រេចផែនការមេ។

ជំពូកទី ៣៖ ការវិភាគលើវិស័យដឹកជញ្ជូន និងកំណើនសេដ្ឋកិច្ចដែលចែកជា ២ចំណុច៖ វិភាគទៅលើទិន្នន័យ,និងលទ្ធផលនៃការស្រាវជ្រាវ។

ជំពូកទី១
រំលឹកទ្រឹស្តី

១. ១ ទ្រឹស្តីនៃការដឹកជញ្ជូនតាមរយៈផ្លូវដែក

ការដឹកជញ្ជូនតាមរថភ្លើងនៅលើផ្លូវដែកគឺ ជាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដែលមានប្រសិទ្ធភាពបំផុតមួយក្នុងចំណោមមធ្យោបាយនៃការដឹកជញ្ជូនទាំងអស់។ ជាទូទៅរថភ្លើងត្រូវបានបំពាក់ដោយក្បាលម៉ាស៊ីនដែលកំពុងដំណើរការចរន្តអគ្គិសនី ឬប្រេងម៉ាស៊ូត។ ការដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែកមានការរៀបចំបានល្អជាងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងទៀតដោយសារតែវាមានផ្លូវដែលថេរ និងសេវាកម្មមានលក្ខណៈច្បាស់លាស់ និងទៀងទាត់បើប្រៀបធៀបនឹងរបៀបដឹកជញ្ជូនផ្សេងទៀត[4]។

១.២ ប្រវត្តិនៃផ្លូវដែក

ផ្លូវដែកបានលេចឡើងដើមទសវត្សរ៍ឆ្នាំ ១៥៥០ នៅពេលដែលប្រទេសអាល្លឺម៉ង់បានចាប់ផ្តើមដំឡើងផ្លូវដែកដើម្បីធ្វើឲ្យវាងាយស្រួលសម្រាប់រទេះរុញឆ្លងកាត់នៅតាមជនបទ។ នៅឆ្នាំ ១៧៧០ គេក៏យកឈើប្តូរចេញ ហើយជំនួសដោយដែក។ បន្ទាប់មកវិវត្តន៍ទៅជារថភ្លើងដែលធ្វើឲ្យរីករាលដាលនៅទូទាំងទ្វីបអឺរ៉ុប។ នៅឆ្នាំ ១៧៨៩ ជនជាតិអង់គ្លេសឈ្មោះ William Jessup បានរចនាក្បាលរថភ្លើងដែលមានរង្វង់កង់រត់ស្របលើផ្លូវដែក និងការរចនាដ៏សំខាន់មួយទៀតគឺ ក្បាលរថភ្លើងនោះអាចអូសទូរថភ្លើងពីក្រោយទៀតបាន។ ក្នុងឆ្នាំ ១៨០៤ ក្បាលម៉ាស៊ីនរថភ្លើងដែលដើរដោយចំហាយទឹក (ម៉ាស៊ីននោះអាចអូសដែកទម្ងន់ ១០តោន មនុស្ស ៧០នាក់ និងរទេះ ៥គ្រឿង)[5]។

ឆ្នាំ១៨២០ មានការរកឃើញថ្មីមួយដោយលោក John Birkinshaw ដោយប្តូរមកប្រើដែកថែបវិញ ដោយការដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែកទំនើបបានចាប់ផ្តើមជាមួយជនជាតិអង់គ្លេស។ ការអភិវឌ្ឍក្បាលម៉ាស៊ីនចំហាយនៅដើមសតវត្សរ៍ទី ១៩។ ប្រព័ន្ធផ្លូវដែកនៅចក្រភពអង់គ្លេសដែលមានអាយុកាលចាស់ជាងគេនៅលើពិភពលោកដែលបង្កើតឡើងដោយលោក George Stephenson និងកូនប្រុសរបស់គាត់។ ក្បាលរថភ្លើងទី ១ គឺជាលើកដំបូងនៃក្បាលម៉ាស៊ីនរថភ្លើងដើរដោយចំហាយទឹកដើម្បីដឹកអ្នកដំណើរនៅលើខ្សែរថភ្លើងសាធារណៈនៅឆ្នាំ ១៨២៥ នៅក្រុង Stockton និងក្រុង Darlington។ លោក George ក៏បានបង្កើតខ្សែរថភ្លើងសាធារណៈជាលើកដំបូងនៅលើពិភពលោកដើម្បីប្រើក្បាលរថភ្លើងដើរដោយចំហាយទឹកដែលដំណើរការនៅខ្សែនៅទីក្រុង Liverpool និង

[4] The Economic Times, Definition of Rail Transport, https://economictimes.indiatimes.com/definition/rail-transport

[5] Mary Bellis, "The History of the Railroad", ថ្ងៃទី ២៨ កញ្ញា ឆ្នាំ២០១៨, https://www.thoughtco.com/history-of-railroad-4059935

Manchester ដែលបានបើកឲ្យដំណើរការជាផ្លូវការលើកដំបូងនៅក្នុងឆ្នាំ ១៨៣០[6]។ បន្ទាប់មកខ្សែរថភ្លើងក្រោមដីដំបូងគេរបស់ពិភពលោក ដែលមិនធ្លាប់មានពីមុនមកត្រូវបានបើកឲ្យប្រើប្រាស់ជាផ្លូវការលើកដំបូងនៅទីក្រុងឡុងដ៍ ប្រទេសអង់គ្លេសនៅថ្ងៃទី ១០ ខែមករា ឆ្នាំ១៨៦៣ ដោយខ្សែរថភ្លើងនេះអាចដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរបាន ៣០,០០០នាក់។ ខ្សែរថភ្លើងក្រោមដីដំបូងរបស់ទីក្រុងឡុងដ៍នេះ បានបង្ហាញពីប្រសិទ្ធភាពនៃការដឹកជញ្ជូនដ៏ធំធេង ជួយសម្រួលដល់ការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅតាមដងផ្លូវ[7]។ ខ្សែរថភ្លើងក្រោមដីដំបូងដែលល្បីល្បាញទូទាំងពិភពលោកនេះចាប់ផ្ដើមមានការត្អូញត្អែរជាច្រើនដោយសារតែផ្សែងនៅក្នុងរូងក្រោមដីបន្តសាយភាយ។ ឆ្នាំ១៨៩០ អង់គ្លេសបង្កើតប្រវត្តិសាស្ត្រថ្មីមួយទៀតដោយចាប់ផ្ដើមប្រើប្រាស់រថភ្លើងប្រើម៉ាស៊ីនអគ្គីសនីវិញម្ដង។ ដោយនេះជាការចាប់ផ្ដើមយុគសម័យថ្មីនៃការដឹកជញ្ជូនដែលមានល្បឿនលឿននៅក្នុងទីក្រុង ហើយខ្សែរថភ្លើងក្រោមដីក៏លេចរូបរាងឡើងនៅបណ្ដាប្រទេសផ្សេងៗជាបន្តបន្ទាប់[8]។ នៅក្នុងឆ្នាំ ១៩១៣ ក្បាលរថភ្លើងដើរដោយថាមពលប្រេងបានលេចរូបរាងឡើងនៅប្រទេសស៊ុយអែត ហើយសហរដ្ឋអាមេរិកចាប់ផ្ដើមប្រើក្បាលរថភ្លើងដើរដោយថាមពលប្រេងនេះក្នុងឆ្នាំ ១៩៣៩[9]។ ក្នុងអំឡុងទសវត្សរ៍ឆ្នាំ ១៩៦០ ប្រទេសជាច្រើនដែលប្រើប្រាស់ក្បាលរថភ្លើងដែលដើរដោយថាមពលប្រេងនោះបានផ្លាស់ប្ដូរមកប្រើក្បាលរថភ្លើងដែលដើរដោយថាមពលអគ្គីសនីជំនួសវិញ ប៉ុន្តែអ្វីដែលគួរឲ្យចាប់អារម្មណ៍ជាងនេះទៀតនោះគឺ ប្រទេសជប៉ុនចាប់ផ្ដើមមានផ្លូវដែកដែលមានល្បឿនលឿនប្រើសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនផ្លូវឆ្ងាយដោយអាចបង្កើនល្បឿនរហូតដល់ ៣៥០គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោង[10]។ ផ្លូវដែកដែលមានល្បឿនលឿនលើកដំបូងមានខ្សែរត់នៅរវាងទីក្រុងតូក្យូ និងទីក្រុងអូសាកានៅក្នុងប្រទេសជប៉ុនដែលបានដំណើរការនៅឆ្នាំ ១៩៦៤[11]។

---

[6] Anand Kumar Choudhary និង Dr. Srinivas Rao, "History of Rail Transportation and Importance Indian Railway Transportation", https://www.ijedr.org/papers/IJEDR1803014.pdf

[7] Christopher Klein, "10 Trains that changed the world", ថ្ងៃទី ០១ កញ្ញា ឆ្នាំ២០១៨, https://www.history.com/news/10-trains-that-changed-the-world

[8] Train History, "History of Rail Transport", http://www.trainhistory.net/railway-history/railroad-history/

[9] Train History, 'Railway Timeline-Important Moments in Railway History", http://www.trainhistory.net/railway-history/railroad-timeline/

[10] Anand Kumar Choudhary និង Dr. Srinivas Rao, "History of Rail Transportation and Importance Indian Railway Transportation", https://www.ijedr.org/papers/IJEDR1803014.pdf

[11] Mary Bellis, "The History of the Railroad", ថ្ងៃទី ២៤ កញ្ញា ឆ្នាំ២០១៨, https://www.thoughtco.com/history-of-railroad-4059935

១.៣ ប្រភេទនៃផ្លូវដែក

ផ្លូវដែក គឺជាវិធីសាស្ត្រដឹកជញ្ជូនមួយប្រកបដោយសុវត្ថិភាពខ្ពស់ និងចំណាយប្រាក់តិច សម្រាប់អ្នកដំណើរ និងការដឹកជញ្ជូនទំនិញ។ វិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែកទទួលបានអ្នកដំណើរសរុបលើពិភពលោកចំនួន ៨% និង ៧% លើការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមរយៈផ្លូវដែក។ បច្ចុប្បន្ននេះ សកម្មភាពដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែករបស់អ្នកដំណើរចំនួន ៣ភាគ៤ បានកើតឡើងលើរថភ្លើងអគ្គិសនី។ តំបន់ដែលប្រើរថភ្លើងអគ្គិសនីច្រើនបំផុតគឺ មាននៅអឺរ៉ុប, ជប៉ុន, និងរុស្ស៊ី ខណៈដែលទ្វីបអាមេរិក នៅតែពឹងផ្អែកលើរថភ្លើងប្រើម៉ាស៊ូត[12]

ប្រភេទនៃផ្លូវដែកសម្រាប់ដឹកជញ្ជូនសព្វថ្ងៃចែកជា[13]៖

- ផ្លូវរថភ្លើងធម្មតា៖ ផ្លូវដែកធ្វើដំណើររយៈចម្ងាយឆ្ងាយ និងមានល្បឿនអតិបរមាក្រោម ២៥០ គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោង និងភាគច្រើនមាននៅជាយក្រុង។ អ្នកដំណើរប្រហែល ៩០% ទូទាំងសាកលលោកជ្រើសរើសផ្លូវរថភ្លើងនេះច្រើនជាងគេ គឺនៅប្រទេសឥណ្ឌា ប្រមាណ ៣៩%, ប្រទេសចិន ២៧%, ប្រទេសជប៉ុន ១១% និងសហភាពអឺរ៉ុប ៩%។
- ផ្លូវរថភ្លើងល្បឿនលឿន៖ ជាផ្លូវដែកធ្វើដំណើរចម្ងាយឆ្ងាយរវាងស្ថានីយមួយទៅស្ថានីយមួយក្នុងល្បឿនអតិបរមាលើសពី ២៥០ គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោង។
- ផ្លូវរថភ្លើងក្រោមដី៖ ជាផ្លូវដែកដែលមានខ្សែរត់នៅក្រោមដី។
- ផ្លូវដែកធុនស្រាល៖ ជាផ្លូវដែកដែលមានល្បឿនអតិបរមាទាប និងមានខ្សែរត់នៅលើផ្លូវថ្នល់។

១.៤ អត្ថប្រយោជន៍នៃការដឹកជញ្ជូនតាមរយៈផ្លូវដែក

នៅតាមបណ្តាប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍ សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែកមានសារៈសំខាន់ចំពោះការធ្វើពាណិជ្ជកម្ម និងការចែកចាយវត្ថុធាតុដើម ដែលភាគច្រើនមានដូចជា ធ្យូង,រ៉ែ, ប្រេង, ផលិតផលគ្រាប់ធញ្ញជាតិ, សារធាតុគីមី, ដែកថែប, ស៊ីម៉ង់, ឈើ, ខ្សាច់, និងក្រួស។ នៅលើចម្ងាយផ្លូវឆ្ងាយដែលរថភ្លើងអាចមានលទ្ធភាពទ្រទ្រង់នូវទំនិញដែលធំៗ និងមានទម្ងន់ធ្ងន់ប្រកប ដោយប្រសិទ្ធភាព និងសុវត្ថិភាពសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនទូទៅ។ ជាពិសេសនៅក្នុងសកម្មភាពនៃដឹកជញ្ជូនកុងតឺន័រពីកំពង់ផែទៅឃ្លាំងនីមួយៗ។ ការដឹកជញ្ជូនតាមរយៈផ្លូវដែកបានផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍ជាច្រើន

[12] Dr. Faith Birol, "The Future of Railway Opportunities for energy and the environment", https://www.iea.org/futureofrail/

[13] Ibid

ដោយផ្តោតលើការកាត់បន្ថយការធ្វើដំណើរទូទៅ (ទាំងថ្លៃចំណាយ និងរយៈពេល)។ ការកាត់បន្ថយចំណាយបែបនេះធ្វើឲ្យប្រសើរឡើងនូវប្រសិទ្ធភាពនៃវិស័យជំនួញ ដោយកាត់បន្ថយថ្លៃដើមទំនិញគាំទ្រដល់ការពង្រីកសេដ្ឋកិច្ច និងជួយសម្រួលដល់ការទទួលបានឱកាសការងារ និងកម្សាន្ត។ ចរាចរតាមផ្លូវរថភ្លើងបានផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍ដូចជាកាត់បន្ថយចរាចររថយន្តធុនធំលើផ្លូវថ្នល់ ដូច្នេះនាំឲ្យកាត់បន្ថយការចំណាយលើការថែទាំ និងការពង្រីកផ្លូវថ្នល់នាពេលអនាគតក៏ដូចជាកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ដែលអាចកើតមានជាយថាហេតុ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត កាត់បន្ថយការដឹកប្រេង និងទំនិញគ្រោះថ្នាក់ផ្សេងៗតាមដងផ្លូវ ដូច្នេះនាំឲ្យកាត់បន្ថយហានិភ័យចរាចរផ្លូវគោក។ លើសពីនេះផ្លូវរថភ្លើងអាចផ្តល់នូវការដឹកជញ្ជូនដែលមានតម្លៃថោកសម្រាប់ទំនិញដុលដូចជាស៊ីម៉ង់ និងប្រេង ដូច្នេះនាំឲ្យកាត់បន្ថយចំណាយការនាំចូល និងចែកចាយផលិតផលជាមូលដ្ឋាន និងបង្កើនគំនាបប្រកួតប្រជែងលើប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនបច្ចុប្បន្នជាចម្បង គឺការដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោក និងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុតាមរយៈការបង្កើតនូវច្រកផ្លូវ និងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងៗ។ វានឹងជួយបន្ថយនូវការអនុវត្តការកំណត់តម្លៃផ្តាច់មុខ។ បន្ថែមពីនេះវានឹងជួយជម្រុញសមាហរណកម្ម និងពាណិជ្ជកម្មក្នុងតំបន់ក៏ដូចជាវិស័យទេសចរណ៍ ទន្ទឹមនឹងការបង្កើតការងារបន្ថែមសម្រាប់ប្រជាជន[14]។

លោក Ajai ក្នុងឆ្នាំ២០០៥ បានបង្ហាញយ៉ាងច្បាស់ថាផ្លូវដែកនេះមានសក្តានុពលនៃការផ្លាស់ប្តូរកំណើនសេដ្ឋកិច្ចដោយសារតែ[15]៖

- វាអាចដើរតួជាកាតាលីករសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍប្រទេសជាតិ ព្រោះវាមានលទ្ធភាពបង្កើតការងារដល់អ្នកដែលគ្មានការងារធ្វើជាច្រើននាក់ ដូច្នេះវាអាចជួយកាត់បន្ថយអត្រាគ្មានការងារធ្វើនៅក្នុងប្រទេស
- កាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ បើធៀបនិងការប្រើមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងទៀត
- វាមានសមត្ថភាពដល់សេវាដឹកជញ្ជូនដែលនាំមកនូវបរិស្ថានល្អជាងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដទៃទៀត។

ទាំងនេះបានកាត់បន្ថយចំណាយទូទៅនៃការដឹកជញ្ជូន និងបង្កើនឱកាសសម្រាប់ការធ្វើដំណើរ និងពាណិជ្ជកម្មដែលការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែកអាចមានតួនាទីសំខាន់ចំពោះសេដ្ឋកិច្ច។

---

[14] ឯឧបណ្ឌិត ហាង់ ជួនណារ៉ុង, "សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា" ទំព័រ ៣២៨

[15] Joyce Etim, Rail Transport: Definition, Types, Advantages and Disadvantages of Rail Transport, ថ្ងៃទី ១៦ មករា ឆ្នាំ២០១៨, http://www.jotscroll.com/forums/3/posts/195/rail-transport-definition-types-advantages-and-disadvantages.html

១.៥ ការរីកចម្រើននៃផ្លូវដែកនៅបរទេស

១.៥.១ ករណីសិក្សាប្រទេសឥណ្ឌូនេស៊ី

នៅក្នុងប្រទេសឥណ្ឌូនេស៊ីរថភ្លើងជាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនមួយដែលមានគុណសម្បត្តិជាច្រើនបើប្រៀបធៀបនឹងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងទៀត។ ការដឹកជញ្ជូនតាមរយៈរថភ្លើងផ្តល់សុវត្ថិភាពដល់យានយន្តតាមដងផ្លូវដោយកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកដោយសារតែរថភ្លើងគឺ រត់តែនៅលើផ្លូវដែករបស់ខ្លួនប៉ុណ្ណោះ។ ដោយហេតុប្រទេសឥណ្ឌូនេស៊ីមានបញ្ហាដឹកជញ្ជូនដែលកំពុងជួបប្រទះដូចជា៖ ផ្លូវគោកខូចខាតច្រើន, ការកកស្ទះចរាចរណ៍ដោយសារតែការកើនឡើងនៃយានយន្ត, និងការកើនឡើងនៃតម្លៃប្រេងឥន្ធនៈដែលនាំឲ្យមានការចំណាយលើការដឹកជញ្ជូនកើនឡើង។ ប្រទេសឥណ្ឌូនេស៊ីក៏ប្តូររបៀបនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោកមកប្រើសេវាដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែកវិញ ដែលធ្វើឲ្យការដឹកជញ្ជូនតាមរថភ្លើងក្លាយជាសេវាដឹកជញ្ជូនពេញនិយមនៅឥណ្ឌូនេស៊ី។ គេអាចសង្កេតមើលឃើញពីការរីកចម្រើននៃសេវាដឹកជញ្ជូនតាមរថភ្លើងដោយអ្នកដំណើរជាច្រើនចាប់ផ្តើមធ្វើដំណើរគ្រប់ទិសទីតាមរថភ្លើង ហើយក៏មានមនុស្សដែលទិញសំបុត្ររថភ្លើងដើម្បីធ្វើដំណើរក្នុងអំឡុងថ្ងៃឈប់សម្រាកផ្សេងៗ[16]។

រដ្ឋបាលផ្លូវដែករបស់ឥណ្ឌូនេស៊ីត្រូវបានបែងចែកជា ២គឺ៖ ផ្នែកផ្លូវដែកគឺស្ថិតក្រោមជាគ្រប់គ្រងរបស់រដ្ឋាភិបាល ដែលមានអគ្គនាយកដ្ឋានផ្លូវដែកនៃក្រសួងដឹកជញ្ជូនរបស់ឥណ្ឌូនេស៊ីដែលបានបង្កើតឡើងក្នុងឆ្នាំ២០០៧។ អគ្គនាយកដ្ឋាននេះមានមុខងារដូចជា[17]៖

១. រៀបចំគោលនយោបាយស្តីពីការអភិវឌ្ឍផ្លូវដែក និងការគ្រប់គ្រងផ្លូវដែក។
២. ការរៀបចំការអនុវត្តគោលនយោបាយគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវដែក និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវដែក។
៣. រៀបចំបទដ្ឋាននីតិវិធីសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងផ្លូវដែក។
៤. ការបណ្តុះបណ្តាលធនធានមនុស្សសម្រាប់បម្រើឲ្យវិស័យផ្លូវដែក។
៥. រៀបចំការអនុវត្តរដ្ឋបាលក្នុងអគ្គនាយកដ្ឋានផ្លូវដែក។

ចំណែកឯការធ្វើប្រតិបត្តិការគឺស្ថិតក្រោមការគ្រប់គ្រងរបស់ក្រុមហ៊ុន PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) ដែលមានសេវាកម្មដូចជា[18]៖

[16] Organisation for Economic Co-operation and Development, "Recent developments in rail transportation services", ថ្ងៃទី ១៣ ធ្នូ ២០១៣, ទំព័រ ១១៣ ដល់ ១២៣

[17] Ibid

[18] Ibid

១. សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងទំនិញ

២. សេវាកម្មជួលឃ្លាំងស្តុកទំនិញក្នុងស្ថានីយ និងសេវាកម្មជួលផុលកុងតឺន័រ។

ប្រវែងផ្លូវដែកបច្ចុប្បន្ននៅប្រទេសឥណ្ឌូនេស៊ីគឺ ៦,៥៤៦ គីឡូម៉ែត្រ។ ក្នុងនោះមាន ១០០ គីឡូម៉ែត្រដែលប្រើរថភ្លើងដើរដោយថាមពលអគ្គីសនីដែលមាននៅក្នុងទីក្រុងចាកាតា (Jakarta), បូហ្គ័រ (Bogor), ដេប៉ក (Depok), ធ័រម៉ាង (Tangerang) និងបេកស៊ី (Bekasi)។ ក្នុងឆ្នាំ ២០១២ រដ្ឋាភិបាលឥណ្ឌូនេស៊ីចាប់ផ្តើមសាងសង់បន្ថែមនៅតាមបណ្តាកោះដែលមិនទាន់មានផ្លូវដែក[19]។

បើទោះបីជាមានការវិនិយោគពីក្រុមហ៊ុនឯកជនក៏ដោយ រដ្ឋាភិបាលបានចែងអំពីគោលការណ៍ណែនាំស្តីពីការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងថ្លៃដឹកជញ្ជូនទំនិញដែលត្រូវប្រើប្រាស់សម្រាប់ការគណនាថ្លៃឈ្នួលដែលកំណត់ដោយអ្នកគ្រប់គ្រងផ្លូវដែក។ បញ្ហាដែលវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមរថភ្លើងបានជួបគឺអំឡុងឆ្នាំ ២០០២ នៅពេលដែលមានការជ្រៀតជ្រែកពីវិស័យអាកាសចរណ៍នាំឲ្យមានការប៉ះពាល់យ៉ាងខ្លាំងដល់សេវាដឹកអ្នកដំណើរដោយសារអាជ្ញាធរគ្រប់គ្រងផ្នែកអាកាសចរស៊ីវិលរបស់ឥណ្ឌូនេស៊ីមិនអាចកំណត់ថ្លៃនៃការដឹកជញ្ជូនរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍បានដែលធ្វើឲ្យមានការទម្លាក់ថ្លៃដើម្បីប្រកួតប្រជែងជាមួយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ផ្សេងទៀត ហើយបានទាក់ទាញអ្នកដំណើរធ្លាប់ជិះរថភ្លើងផ្លាស់ប្តូរគំនិតទៅជ្រើសរើសយកការធ្វើដំណើរតាមផ្លូវអាកាសវិញដែលចំណាយថវិកាប្រហាក់ប្រហែលគ្នាជាមួយសេវាផ្លូវដែក និងចំណេញពេលវេលាជាងការជិះរថភ្លើង។ ផ្លូវដែកដែលជួបប្រទះបញ្ហាប្រឈមដ៏លំបាកបំផុតនោះ គឺខ្សែរត់ពីចាកាតា (Jakarta) ទៅស៊ូរ៉ាបាយ៉ា (Surabaya) ពីព្រោះវាជាផ្លូវដែលមានប្រជាជនធ្វើដំណើរទៅមកច្រើន ដោយមុនពេលដែលមានបញ្ហានេះកើតឡើងអ្នកដំណើរប្រមាណ ៨១% ជ្រើសរើសយកការជិះរថភ្លើង ប៉ុន្តែចំនួននេះធ្លាក់ចុះមកត្រឹម ៤០% បន្ទាប់ពីមានបញ្ហាប្រកួតប្រជែងជាមួយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍មក[20]។

រដ្ឋាភិបាលបានបើកច្រកផ្លូវគោកមួយឈ្មោះ Cipularang ដែលតភ្ជាប់ពីចាកាតា (Jakata) ទៅ បង់ដុង (Bandung)។ ការបើកច្រកផ្លូវគោកថ្មីនេះធ្វើឲ្យការធ្វើដំណើរតាមរថភ្លើងមានចំនួនធ្លាក់ចុះយ៉ាងខ្លាំងដោយសារតែការធ្វើដំណើរតាមរថភ្លើងត្រូវប្រើរយៈពេល ៤ម៉ោង ប៉ុន្តែសម្រាប់ច្រកផ្លូវគោកថ្មីនេះសម្រាប់រថយន្តប្រើពេលតែ ២ម៉ោងប៉ុណ្ណោះ[21]។

---

[19] Organisation for Economic Co-operation and Development, “Recent developments in rail transportation services”, ថ្ងៃទី ១៣ ធ្នូ ២០១៣, ទំព័រ ១១៣ ដល់ ១២៣

[20] Ibid

[21] Ibid

ដើម្បីជៀសវាងពីបញ្ហានៃការធ្លាក់ចុះនៃអ្នកដំណើរនេះ ក្រុមហ៊ុន PT KAI បានដាក់ចេញនូវដំណោះស្រាយមួយចំនួនដើម្បីបញ្ចៀសពីបញ្ហាទាំងនេះដូចជា[22]៖

- ការប្តូរតម្លៃសំបុត្រតាមថ្ងៃ៖ កាលពីមុនតម្លៃសំបុត្រត្រូវបានលក់ក្នុងតម្លៃស្មើគ្នាមិនថាថ្ងៃធម្មតា ឬថ្ងៃចុងសប្តាហ៍។ ក្រោយពីជួបបញ្ហាធ្លាក់ចុះនៃអ្នកដំណើរ គេបានប្តូរតម្លៃសំបុត្រថ្ងៃធម្មតា (ច័ន្ទ-ព្រហ) ទាបជាងតម្លៃសំបុត្រថ្ងៃចុងសប្តាហ៍ (សុក្រ-អាទិត្យ)។
- ការបង់ប្រាក់តាមចម្ងាយដែលអ្នកដំណើរជិះ៖ កាលពីមុនបើអ្នកដំណើរជិះរថភ្លើងរយៈចម្ងាយជិតក៏ដោយក៏ត្រូវបង់ប្រាក់ពេញថ្លៃស្មើអ្នកជិះឆ្ងាយដែរ ប៉ុន្តែគេបានប្តូរការទូទាត់វិញដោយគិតតាមចម្ងាយដែលអ្នកដំណើរជិះពីស្ថានីយមួយទៅស្ថានីយមួយទៀត។
- ការលក់សំបុត្រ និងបង្ហាញព័ត៌មានពេលវេលាចេញដំណើរតាមប្រព័ន្ធអ៊ីនធឺណេត៖ ក្រុមហ៊ុន PT KAI បានពង្រឹងសេវាលក់សំបុត្ររបស់ខ្លួនតាមអ៊ីនធឺណេត ដោយផ្តល់ភាពកាន់តែងាយស្រួលដល់អ្នកដំណើរជាមួយការផ្តល់ព័ត៌មានពេលវេលាការចាកចេញរបស់រថភ្លើងជាដើម។
- ការដឹកជញ្ជូនទំនិញដល់ដៃអតិថិជន៖ ក្រុមហ៊ុន PT KAI បានផ្តល់សេវាដឹកជញ្ជូនទំនិញបន្តដល់ទីកន្លែងរបស់អតិថិជន។

១.៥.២ ករណីសិក្សាប្រទេសថៃ

កាលពីអតីតកាលផ្លូវដែកត្រូវបានប្រើប្រាស់ជាញឹកញាប់បំផុតសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូន។ ការដឹកជញ្ជូនតាមរយៈរថភ្លើងភាគច្រើនជាផលិតផលប្រេងដែលជាចំណែកតិចតួចនៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញសរុបរបស់ជាតិ។ ប្រាក់ចំណូលបានពីផ្លូវដែកចាប់ផ្តើមធ្លាក់ចុះជាការលំបាកបំផុតសម្រាប់វិស័យផ្លូវដែកថៃក្នុងការបង្កើនប្រាក់ចំណូលពីសេវាដឹកជញ្ជូន។ ទោះជាយ៉ាងសេវាដឹកជញ្ជូនចាប់ផ្តើមផ្លាស់ប្តូរក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានទសវត្សរ៍កន្លងមកនេះ[23]។ នៅរយៈពេលដប់ឆ្នាំចុងក្រោយនេះតម្រូវការនៃការដឹកជញ្ជូនតាមរថភ្លើងចាប់ផ្តើមកើនឡើងដោយមានការដឹកជញ្ជូនកុងតឺន័រដែល

---

[22] Organisation for Economic Co-operation and Development, "Recent developments in rail transportation services", ថ្ងៃទី ១៣ ធ្នូ ២០១៣, ទំព័រ ១១៣ ដល់ ១២៣

[23] Pongtana Vanichkobchinda, "The development of Thailand railway Freight Transportation: A key Element to become the Great Mekong Subregion (GMS) Freight Distribution Center"

តភ្ជាប់ពីកំពង់ផែ Leam Chabang នៅច្រាំងសមុទ្រខាងកើត ទៅឃ្លាំងស្តុកទំនិញ ឡាតក្រាបាង (Lad Krabang) បានបន្តកើនឡើង[24]។

បញ្ហាដែលរារាំងការរីកចម្រើននៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែកនៅប្រទេសថៃមានដូចជា[25]៖

- ចំណាប់អារម្មណ៍របស់អ្នកដំណើរទៅលើផ្លូវដែក គឺនៅទាបបើធៀបនិងការធ្វើដំណើរតាមផ្លូវគោក
- ការខ្វះខាតបទពិសោធន៍ផ្នែកបច្ចេកទេស និងបញ្ហាឧបករណ៍បរិក្ខាសម្រាប់បម្រើការក្នុងដំណើរការនៃការធ្វើដំណើររបស់រថភ្លើង
- បញ្ហាក្បាលម៉ាស៊ីនចាស់រួមទាំងទូរថភ្លើងចាស់ៗ ខ្វះស្តង់ដាសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងទំនិញ។ ការខូចខាតផ្លូវដែក និងពេលកំណត់ដែលត្រូវផ្លាស់ប្តូរជាច្រើនមិនទាន់មានការជួសជុលដែលធ្វើឲ្យរំខានដល់ប្រតិបត្តិការផ្លូវដែក។

តារាងទី១ ៖ ចំនួន និងអាយុកាលរបស់ក្បាលម៉ាស៊ីន និងទូរថភ្លើង

ចំនួនឆ្នាំ	**ក្បាលម៉ាស៊ីនរថភ្លើង**	**ទូរថភ្លើង**
១ ដល់ ១៥	៣១%	៣១%
១៦ ដល់ ៣០	៣៦%	៣៦%
លើសពី ៣០	៣៣%	៣៣%

ប្រភពពី៖ The development of Thailand railway Freight Transportation: A Key Element to become the Great Mekong Subregion (GMS) Freight Distribution Center

ដូចដែលបានបង្ហាញក្នុងតារាងខាងលើ ក្បាលរថភ្លើង និងទូររថភ្លើងរបស់ថៃដែលមានអាយុកាល ១៦ ទៅ ៣០ឆ្នាំមានចំនួន ៣៦ភាគរយ ។ ក្បាល និងទូររថភ្លើងមានអាយុកាល លើសពី៣០ឆ្នាំ មាន៣៣ភាគរយ និង ៣១ភាគរយដែលជាក្បាលរថភ្លើង ដែលមានអាយុកាល១ឆ្នាំទៅ១៥ឆ្នាំ។

ទន្ទឹមនឹងបញ្ហានេះ ប្រទេសថៃមានដំណោះស្រាយដើម្បីបង្កើនសេវាដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែកឲ្យកាន់តែមានប្រសិទ្ធភាពថែមមួយកម្រិតទៀត ដោយដំណោះស្រាយនោះមានដូចជា[26]៖

- ការកែលម្អស្ថានីយ

[24] Pongtana Vanichkobchinda, "The development of Thailand railway Freight Transportation: A key Element to become the Great Mekong Subregion (GMS) Freight Distribution Center"

[25] Ibid

[26] Ibid

- ចាប់ផ្តើមធ្វើការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ
- ការពង្រីកស្ថានីយដឹកជញ្ជូនបន្ថែម
- ពង្រីកសេវាដឹកជញ្ជូនកុងតឺន័រ។

១.៥.៣ ករណីសិក្សាប្រទេសម៉ាឡេស៊ី

សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមរថភ្លើងក្លាយជាការដឹកជញ្ជូនមួយបែបដែលអាចបញ្ចៀសការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងមានសុវត្ថិភាពនៅប្រទេសម៉ាឡេស៊ី។ នៅពេលកន្លងមកប្រព័ន្ធនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែកនៅម៉ាឡេស៊ីនៅមានកម្រិតនៅឡើយ។ ដោយមើលឃើញបញ្ហាដែលកើតឡើងជាបន្តបន្ទាប់របស់ប្រទេសម៉ាឡេស៊ីបានបែងចែកការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែកជា ២ប្រភេទគឺ ការដឹកជញ្ជូននៅក្នុងទីក្រុង និងទីជនបទ។ ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែកនៅក្នុងទីក្រុងត្រូវបានបង្កើតឡើងដំបូងដើម្បីកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍ ដោយកសាងផ្លូវតភ្ជាប់ពីតំបន់មួយទៅតំបន់ដើម្បីផ្តល់ភាពងាយស្រួលដល់ប្រជាជនមានជម្រើសសម្រាប់ការធ្វើដំណើរ។ ប្រជាជនដែលធ្វើការក្នុងទីក្រុងកូឡាឡាំពួរមួយចំនួនរស់នៅជាយក្រុង ដូច្នេះការបង្កើតសេវាដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែកបានផ្តល់ភាពងាយស្រួលដល់ពួកគេសម្រាប់ការធ្វើដំណើរមកធ្វើការ និងត្រឡប់ទៅផ្ទះវិញ។ ស្របពេលដែលមានការធ្វើដំណើរចេញចូលទីក្រុងច្រើន។ រដ្ឋាភិបាលម៉ាឡេស៊ីក៏បានបង្កើតរថភ្លើងក្រោមដីថែមទៀតដើម្បីបញ្ចៀសភាពតានតឹង និងមមាញឹកនៃការធ្វើដំណើរ។ ក្រៅពីការបង្កើនសមត្ថភាពដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងហើយ រដ្ឋាភិបាលចាប់ផ្តើមពង្រីកខ្សែរត់កាត់តាមតំបន់ផ្សេងៗដោយផ្តល់នូវការដឹកជញ្ជូនដែលអាចទុកចិត្តបាន, មានល្បឿនលឿន, និងមានតម្លៃសមរម្យ។ ប្រតិបត្តិការនៃការផ្តល់សេវាដឹកជញ្ជូននេះកាន់តែប្រសើរដោយអាចបំពេញតម្រូវការ និងការពេញចិត្តរបស់អ្នកដំណើរដែលធ្វើឲ្យសេវាដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែកទទួលការចាប់អារម្មណ៍កាន់តែខ្លាំងឡើងៗ និងទាក់ទាញអ្នកដំណើរដែលធ្លាប់តែជ្រើសរើសការធ្វើដំណើរតាមរថយន្តផ្ទាល់ខ្លួន ឬរថយន្តក្រុងឲ្យងាកមករើសយកការដឹកជញ្ជូនតាមរថភ្លើងវិញ[27]។

បន្ទាប់ពីមានការពង្រីកសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែក ក្រុមហ៊ុនវិនិយោគលើសេវានេះក៏កាន់តែមានចំនួនច្រើនឡើង រដ្ឋាភិបាលម៉ាឡេស៊ីបានដាក់ចេញនូវវិធានការសុវត្ថិភាពសម្រាប់

[27] Noor Hafiza Binti Nordin, Mohd Idrus Mohd Masirin, Imran bin Ghazali និង Mohd Isom bin Azis, "Apraisal on Rail Transit Development: A Review on Train Service And Safety"

ប្រតិបត្តិការនៃការដឹកជញ្ជូនដោយតម្រូវឲ្យវិនិយោគិនដែលជាក្រុមហ៊ុនឯកជនគោរពតាមនូវបទបញ្ញាដូចខាងក្រោម[28]៖

- វិញ្ញាបនបត្រសុវត្ថិភាព៖ វិញ្ញាបនបត្រនេះតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនឯកជនទាំងអស់ដែលទទួលបានអាជ្ញាប័ណ្ណវិនិយោគលើសេវាដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែកត្រូវតែគោរពតាមតម្រូវការរបស់ជាតិស្របតាមច្បាប់ដែលបានចែងទាក់ទងនឹងស្តង់ដាសុវត្ថិភាព ,ពេលវេលា និងល្បឿននៃការបើកបរ
- ការថែទាំក្បាល និងទូរថភ្លើង៖ ក្បាលរថភ្លើង និងទូរថភ្លើងស្ថិតក្រោមការថែទាំរបស់អង្គភាពថែទាំដែលអាចធានានូវដំណើរការនៃក្បាល និងទូរថភ្លើងត្រឹមត្រូវតាមស្តង់ដា
- ការបង្កើតអាជ្ញាធរសុវត្ថិភាពជាតិ៖ ស្ថាប័ននេះបង្កើតឡើងសម្រាប់គ្រប់គ្រងលើកិច្ចការសុវត្ថិភាពនៃប្រតិបត្តិការ។ អាជ្ញាធរសុវត្ថិភាពជាតិមានសិទ្ធិធ្វើការត្រួតពិនិត្យលើប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការរបស់ក្រុមហ៊ុនឯកជន និងអាចពិនិត្យមើលឯកសារដែលពាក់ព័ន្ធនឹងប្រតិបត្តិការទាំងអស់
- ការិយាល័យសុវត្ថិភាពផ្លូវដែក៖ ការិយាល័យនេះបង្កើតឡើងសម្រាប់ផ្តោតលើការលើកកម្ពស់សុវត្ថិភាពផ្លូវដែកដែលមានបុគ្គលិកជំនាញប្រមាណ ៥០០នាក់សម្រាប់គ្រប់គ្រងបច្ចេកទេសផ្លូវដែក និងប្រព័ន្ធភ្លើងសញ្ញានៅតាមផ្លូវដែកដើម្បីការពារគ្រោះថ្នាក់អំឡុងពេលរថភ្លើងធ្វើការឆ្លងកាត់។

[28] Noor Hafiza Binti Nordin, Mohd Idrus Mohd Masirin, Imran bin Ghazali និង Mohd Isom bin Azis, "Apraisal on Rail Transit Development: A Review on Train Service And Safety"

ជំពូកទី២
ស្ថានភាពទូទៅនៃផ្លូវដែកកម្ពុជា

២.១ ប្រវត្តិនៃការកកើតផ្លូវដែកនៅកម្ពុជា

២.១.១ ប្រវត្តិផ្លូវដែកកម្ពុជា

ផ្លូវដែកកម្ពុជា បានចាប់ផ្តើមសាងសង់ដំបូងក្នុងទសវត្សរ៍ឆ្នាំ ១៩៣០ ដល់ឆ្នាំ ១៩៤០។ ផ្លូវដែកកម្ពុជាមានចំនួន ២ខ្សែ គឺខ្សែខាងជើង និងខ្សែខាងត្បូង ដែលមានប្រវែងសរុប ៦៥០ គីឡូម៉ែត្រ[29]។ ផ្លូវដែកភាគខាងជើង មានប្រវែង ៣៨៦គីឡូម៉ែត្រ ពីភ្នំពេញ ទៅដល់ប៉ោយប៉ែត (ព្រំដែនកម្ពុជា-ថៃ) ត្រូវបានកសាងឡើងចាប់ពីឆ្នាំ ១៩២៩ ដល់ឆ្នាំ ១៩៤២ ក្នុងសម័យអាណានិគមបារាំង ហើយផ្លូវដែកភាគខាងត្បូងត្រូវបានកសាងឡើងនៅចន្លោះឆ្នាំ ១៩៦០ ដល់ឆ្នាំ ១៩៦៩ ក្នុងសម័យសង្គមរាស្ត្រនិយមក្រោមព្រះរាជកិច្ចដឹកនាំរបស់ ព្រះករុណាព្រះបាទសម្តេចព្រះនរោត្តម សីហនុ ព្រះបរមរតនកោដ្ឋ ក្រោមជំនួយរបស់ប្រទេសបារាំង អាល្លឺម៉ង់ខាងលិច និងចិន ដែលមានប្រវែងសរុប ២៦៤គីឡូម៉ែត្រ[30]។ ផ្លូវដែកទាំងពីរខ្សែនេះបានទទួលរងការខូចខាតយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរ ហើយផ្នែកខ្លះត្រូវបានបំផ្លាញទាំងស្រុងដោយរបបកម្ពុជាប្រជាធិបតេយ្យ[31]។

ខ្សែផ្លូវខាងជើងមានប្រវែងសរុប ៣៣៨ គីឡូម៉ែត (ភ្នំពេញ-ស៊ីសុផុន)។ ៤៨គីឡូម៉ែតពី ស៊ីសុផុន-ប៉ោយប៉ែតខូចខាតទាំងស្រុងក្នុងឆ្នាំ ១៩៧០ ដោយសារសង្គ្រាមស៊ីវិល។ ការស្តាបនាខ្សែផ្លូវដែកភាគខាងជើងត្រូវបានចាប់ផ្តើមនៅឆ្នាំ ១៩២៩ និងបានបញ្ចប់ក្នុងឆ្នាំ ១៩៤២[32]។

តារាងទី ២៖ បង្ហាញពីប្រវត្តិនៃការសាងសង់ខ្សែខាងជើង

ឆ្នាំ	ចំណុច	ប្រវែង(គីឡូម៉ែត្រ)
១៩២៩-១៩៣១	ភ្នំពេញ - ពោធិ៍សាត់	១៦៥.៥
១៩៣១-១៩៣២	ពោធិ៍សាត់ - បាត់ដំបង	១០៧.៦

[29] គេហទំព័រក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន, "សេវាដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែក", http://www.mpwt.gov.kh/kh/public-services/railway-services

[30] Ibid

[31] Ibid

[32] ADB Report, "Cambodia: Preparing the Greater Mekong Subregion: Rehabilitation of the Railway in Cambodia", ឆ្នាំ ២០០៦

១៩៣២-១៩៣៣	បាត់ដំបង - មង្គលបុរី	៥៧.១
១៩៣៣-១៩៤២	មង្គលបុរី - ប៉ោយប៉ែត	៥៥.៨

ប្រភពពី៖ ADB technical Assistance Consultant's Report, Cambodia: Preparing the Greater Mekong Sub region: Rehabilitation of the Railway in Cambodia

ខ្សែផ្លូវខាងត្បូងត្រូវបានចាប់ផ្តើមនៅដើមទសវត្សរ៍ឆ្នាំ ១៩៦០ ហើយវាបានបើកដំណើរការសម្រាប់ឆ្នាំ ១៩៦៩ មុនពេលចាប់ផ្តើមសង្គ្រាមស៊ីវិល។ ខ្សែនេះភ្ជាប់ពីក្រុងភ្នំពេញទៅក្រុងព្រះសីហនុមានប្រវែងសរុប ២៦៤ គីឡូម៉ែត្រ។

តារាងទី ៣ ៖ បង្ហាញពីប្រវត្តិនៃការសាងសង់ខ្សែខាងត្បូង

ឆ្នាំ	ចំណុច	ប្រវែង(គីឡូម៉ែត្រ)
១៩៦០-១៩៦៦	ភ្នំពេញ - តាកែវ	៧៤.៥
១៩៦៦-១៩៦៧	តាកែវ - កំពត	៩១.៥
១៩៦៧-១៩៦៩	កំពត - ក្រុងព្រះសីហនុ	៩៨

ប្រភពពី៖ ADB technical Assistance Consultant's Report, Cambodia: Preparing the Greater Mekong Sub region: Rehabilitation of the Railway in Cambodia.

២.១.២ ផ្លូវដែកមុនឆ្នាំ ១៩៧០

ខ្សែបន្ទាត់ទីមួយឬ " ខ្សែចាស់" ត្រូវបានគេសាងសង់ចន្លោះឆ្នាំ ១៩២៩ និងឆ្នាំ ១៩៤២។ ការកសាងនេះក្រោមការគ្រប់គ្រងរបស់បារាំង ពោលពីភ្នំពេញទៅប៉ោយប៉ែត និងភ្ជាប់ពីកម្ពុជាដល់ព្រំដែនថៃដោយឆ្លងកាត់ ខេត្តកំពង់ឆ្នាំង ខេត្តពោធិ៍សាត់ និងខេត្តបាត់ដំបងដែលមានប្រវែងសរុប ៣៨៦ គីឡូម៉ែត្រ[33]។ ខ្សែខាងជើងត្រូវបានកសាងដោយប្រើកំណល់ទ្រជើងទម្ងន់ ៣០ គីឡូក្រោមក្នុងមួយម៉ែត្រ។ ការកសាងអាចមានសមត្ថភាពដឹកទំនិញធុនធ្ងន់ពី ១៣ ទៅ ១៥តោន។ ខ្សែខាងជើងមានស្ថានីយចំនួន ៤៩កន្លែង។ បន្ថែមពីលើនេះ ខ្សែរថភ្លើងបានភ្ជាប់ពីរាជធានីភ្នំពេញទៅទីក្រុងបាងកកក្នុងអំឡុងឆ្នាំ ១៩៤២-១៩៦១[34]។

ខ្សែបន្ទាត់ខាងត្បូងឬ "ខ្សែថ្មី" ពីភ្នំពេញទៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុប្រវែង ២៦៤ គីឡូម៉ែត្រដែលឆ្លងកាត់ ខេត្តតាកែវ និងខេត្តកំពត (ភ្នំពេញ-តាកែវ ៧៥ គីឡូម៉ែត្រ, តាកែវ-កំពត

[33] Chap Moly, "Infastructure Development of Railway in Cambodia: A Long Term Strategy" ឆ្នាំ ២០០៨

[34] Ibid

៩២ គីឡូម៉ែត្រ និងកំពត-ព្រះសីហនុ ៩៨ គីឡូម៉ែត្រ)[35]។ ខ្សែរថភ្លើងនេះត្រូវបានកសាងឡើង អំឡុងឆ្នាំ ១៩៦០ និងឆ្នាំ ១៩៦៩ ដោយមានជំនួយពីប្រទេសបារាំង អាល្លឺម៉ង់ខាងលិច និង ប្រទេសចិន។ ខ្សែបន្ទាត់ភាគខាងត្បូងត្រូវបានសាងសង់ដោយប្រើកំណល់ទ្រជើងទម្ងន់ ៤៣ គីឡូក្រាមក្នុងមួយម៉ែត្រ និងមានស្ថានីយចំនួន ២៨កន្លែង[36]។

ក្នុងឆ្នាំ ១៩៦៩-១៩៧០ មានរថភ្លើងចំនួន ៣៧ ជើងក្នុងមួយថ្ងៃដោយមានក្បាលម៉ាស៊ីន ប្រើប្រាស់ចំនួន ៧៤ គ្រឿង និងទូរថភ្លើងគ្រប់ប្រភេទចំនួន ៩២៨ទូ ហើយរថភ្លើងមានល្បឿន ៦០ គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោង[37]។

២.១.៣ ផ្លូវដែកចាប់ពីឆ្នាំ ១៩៧០-១៩៧៩

ក្រោយឆ្នាំ ១៩៧០ ប្រទេសកម្ពុជាបានធ្លាក់ចូលក្នុងបញ្ហានយោបាយ និងបានធ្លាក់ចូល ទៅក្នុងសង្គ្រាមស៊ីវិល។ ជាពិសេសនៅឆ្នាំ ១៩៧៥-១៩៧៩ កម្ពុជាទាំងមូលដែលស្ថិតក្រោមរបប គ្រប់គ្រងខ្មែរក្រហមដ៏ឃោរឃៅដែលបានធ្វើឲ្យកម្ពុជាធ្លាក់ដល់ចំណុចសូន្យ។ នៅពេលនោះរថភ្លើង ប្រើសម្រាប់តែយោធាតែប៉ុណ្ណោះ[38]។

២.១.៤ ផ្លូវដែកចាប់ពីឆ្នាំ ១៩៨១-១៩៩៨

ទោះបីជាជម្លោះស៊ីវិល ការគំរាមកំហែងដោយគ្រាប់មីន និងការគំរាមកំហែងដោយធម្មជាតិ ក៏ដោយ ការដឹកជញ្ជូនតែមាននឹងត្រូវការជាចាំបាច់ក្នុងអំឡុងឆ្នាំ ១៩៨១-១៩៩៨។ កាន់តែគួរឲ្យ កត់សម្គាល់ ផ្លូវដែកកម្ពុជាស្ថិតនៅក្រោមស្ថានភាពលំបាកដោយសារគ្រោះថ្នាក់ ពោលគឺដោយ សារគ្រាប់មីន និងជម្លោះស៊ីវិលបន្ទាប់ពីរយៈពេលប្រហែលជាង ២០ ឆ្នាំហើយផ្លូវដែកទាំងពីរខ្សែ ត្រូវបានរងការខូចខាតយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរនៅផ្នែកមួយចំនួនដែលត្រូវបានបំផ្លាញ[39]។

ក្នុងអំឡុងពេលនោះក្បាលរថភ្លើង(ម៉ាស៊ូត) ដែលប្រើប្រាស់បានមានចំនួន ២៩គ្រឿង និង ទូរថភ្លើងមានចំនួន ៤៨ទូ។ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៃផ្លូវដែកចាស់ៗត្រូវបានខូចខាត ត្រូវបានគេធ្វើ ការជួសជុលបន្តិចបន្តួច។ ម្យ៉ាងវិញទៀតផ្លូវរថភ្លើងតាំងពីដំបូងមកមិនបានធ្វើថ្មី ឬកែលម្អឲ្យ ប្រសើរជាងមុនទេ ពោលគឺអាចដឹកបានត្រឹមតែ ១០តោនប៉ុណ្ណោះនៅក្រោយឆ្នាំ១៩៧០ ហើយមាន

[35] Chap Moly, "Infastructure Development of Railway in Cambodia: A Long Term Strategy" ឆ្នាំ ២០០៨

[36] Ibid

[37] Ibid

[38] Ibid

[39] Ibid

រថភ្លើងជាច្រើនដែលមានអាយុកាលរហូតដល់ ៦០ឆ្នាំ ឬច្រើនជាងនេះទៅទៀត។ ឆ្នាំ១៩៩៧ នៅលើខ្សែបន្ទាត់ខាងជើងមានស្ពានចំនួន ១៧៥ កន្លែង និងលូបូមទឹក ២៥២កន្លែងដែលមានសភាពទ្រុឌទ្រោមដោយហេតុនេះហើយទើបមានការកំណត់ល្បឿនត្រឹម ១០-១៥ គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោងប៉ុណ្ណោះនៅកន្លែងមានស្ពាន[40]។ ខ្សែភាគខាងជើង ៤៨គីឡូម៉ែត្រ (កំណាត់ផ្លូវពីស៊ីសុផុន ទៅព្រំដែនថៃ) ត្រូវបានកាត់ផ្តាច់ទាំងស្រុង។ ចំណែកឯខ្សែបន្ទាត់ភាគខាងត្បូងវិញក៏ស្ថិតនៅក្នុងស្ថានភាពមិនល្អដែរ គឺជួសជុលបណ្តោះអាសន្នឡើងវិញក្នុងគោលបំណងដឹកទំនិញនឹងរំពឹងថាអាចផ្ទុកទំនិញទម្ងន់ ២០ តោន ប៉ុន្តែក្នុងស្ថានភាពជាក់ស្តែងបានត្រឹមតែ ១៥ តោនប៉ុណ្ណោះ។ មួយវិញទៀតហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធត្រូវបានខូចខាតដោយសារគ្រាប់មីន និងទឹកជំនន់ ៧០% ហើយកំណល់ទ្រជើងត្រូវបានជួសជុលឡើងវិញស្ទើរតែទាំងស្រុង ស្ពានចំនួន ១៦កន្លែង (១៧.២%) និងលូបូមទឹកនៅតាមបណ្តោយផ្លូវរថភ្លើង ប្រវែង ៥៦៦.៦៦ម៉ែត្រត្រូវបានបំផ្លាញដោយទឹកជំនន់ និងស្ថានីយចំនួន ២៤ (៨៥.៧១%) ត្រូវបានខូចខាត[41]។ ក្នុងអំឡុងពេលនោះគេអាចនិយាយបានថា ផ្លូវដែករបស់កម្ពុជាធ្វើការទំនាក់ទំនងដោយប្រើវិទ្យុទាក់ទងដើម្បីផ្តល់ដំណឹងឲ្យទៅស្ថានីយធំតែមួយប៉ុណ្ណោះ[42]។ ប៉ុន្តែទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយសេវាកម្មផ្លូវរថភ្លើងអាចធ្វើចរាចរបន្តិចបន្តួចនៅដើមទសវត្សរ៍ឆ្នាំ ១៩៨០[43]។

តារាងទី ៤ ៖ បង្ហាញពីទិន្នន័យនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែក (ឆ្នាំ ១៩៨១-១៩៩៨)

ឆ្នាំ	ខ្សែខាងជើង	ខ្សែខាងត្បូង	សរុប
១៩៨១	២១,២០០	៦២,៦០០	៨៣,៨០០
១៩៨៥	៩៥,៤០០	៥៣,៤០០	១៤៨,៨០០
១៩៨៩	៧៤,០០០	៦៥,៦០០	១៣៩,៦០០
១៩៩០	៦៤,៣០០	៥១,០០០	១១៥,៣០០
១៩៩១	៣៨,០០០	២៦,៤០០	៦៤,៤០០
១៩៩២	៩០,៨០០	២៣,៧០០	១១៤,៥០០

40 Chap Moly, "Infastructure Development of Railway in Cambodia: A Long Term Strategy" ឆ្នាំ ២០០៨

41 Ibid

42 Ibid

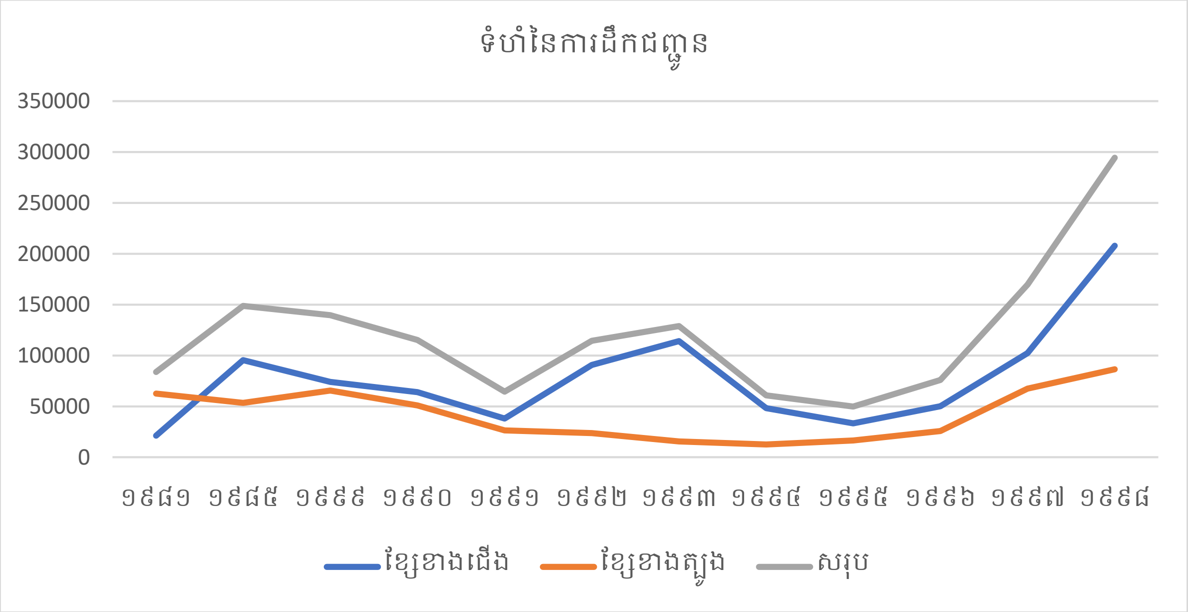
43 Ibid

១៩៩៣	១១៤,២០០	១៥,៦០០	១២៩,០០០
១៩៩៤	៤៨,២០០	១២,៦០០	៦០,៨០០
១៩៩៥	៣៣,២៩០	១៦,៥០០	៤៩,៧៩០
១៩៩៦	៥០,១៨០	២៥,៨០៧	៧៥,៩៨៧
១៩៩៧	១០២,៣៣៤	៦៧,៤១៩	១៦៩,៧៥៣
១៩៩៨	២០៨,០១០	៨៦,៤៤១	២៩៤,៤៥១

ប្រភពពី៖ Infastructure Development of Railway in Cambodia: A Long Term Strategy˝ ឆ្នាំ ២០០៨

ដូចដែលបានបង្ហាញក្នុងតារាងខាងលើនេះការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែកចាប់ផ្តើមមានសកម្មភាពងើបឡើងវិញក្រោយពីសង្គ្រាមដោយមានកំណើនបន្តិចម្តងៗ ដែលក្នុងឆ្នាំ១៩៨១ មានចំនួនសរុបដឹកជញ្ជូនទាំងពីរខ្សែ ៨៣,៨០០តោន បើធៀបនឹងឆ្នាំ១៩៩៨ ការដឹកជញ្ជូនទំនិញមានការកើនឡើងដល់ ២៩៥,៤៥១តោន។

ក្រាហ្វិកទី ១ ៖ បង្ហាញពីទំហំនៃការដឹកជញ្ជូន (១៩៨១-១៩៩៨) គិតជាតោន



២.១.៥ ផ្លូវដែកចាប់ពីឆ្នាំ ១៩៩៨-២០០៥

ផ្លូវដែកត្រូវបានជួសជុលឡើងវិញ ប៉ុន្តែនៅស្ថិតក្នុងស្ថានភាពទ្រុឌទ្រោមដដែល ដូច្នេះហើយផ្លូវដែកអាចរត់ល្បឿនត្រឹមតែ ២០ ទៅ ៣០គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោងប៉ុណ្ណោះ។ បន្ថែមពីលើ

នេះទៀតសេវាកម្មនៃការដឹកជញ្ជូនមួយខ្សែអាចដឹកបានត្រឹមតែមួយជើងប៉ុណ្ណោះក្នុងមួយថ្ងៃ[44]។ ជាក់ស្តែងការធ្វើចរាចរណ៍ផ្លូវដែកមានទំហំតិចជាងមុនពេលសង្គ្រាមទៅទៀតពោលគឺមិនសូវមានរីកចម្រើនប៉ុន្មានទេ។

បើគិតចាប់តាំងពីក្រោយឆ្នាំ១៩៩៨ មកដល់បច្ចុប្បន្នរថភ្លើងរបស់កម្ពុជាអាចដឹកទំនិញចម្បងៗមួយចំនួនតែប៉ុណ្ណោះនោះគឺៈ ប្រេងសាំង, ស៊ីម៉ង់, ជីធម្មជាតិ, កុងតឺន័រ, សម្ភារៈសំណង់, ផលិតផលកសិកម្ម, អង្ករ, ស្ករ, និងទំនិញផ្សេងៗទៀត។

តារាងទី ៥ ៖ បង្ហាញពីឈ្មោះក្រុមហ៊ុន និងប្រភេទដែលប្រើប្រាស់ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែក

លេខ	ឈ្មោះក្រុមហ៊ុនដឹកទំនិញ	ប្រភេទទំនិញ
១	SOKIMEX	ប្រេងសាំង
២	CALTEX	ប្រេងសាំង
៣	RTC	ស៊ីម៉ង
៤	Hour Hout	ទំនិញធុនធ្ងន់
៥	Lim Hour	ស៊ីម៉ង
៦	Master Railway Transport	កុងតឺន័រ
៧	Lim	ផលិតផលកសិកម្ម

ប្រភពពីៈ Infastructure Development of Railway in Cambodia: A Long Term Strategy ឆ្នាំ ២០០៨

បន្ថែមពីលើពីនេះមានតែក្រុមហ៊ុនធំៗចំនួន ៧ ប៉ុណ្ណោះដែលបានសម្រេចចិត្តដឹកទំនិញតាមរថភ្លើងដែលមានដូចជា ក្រុមហ៊ុន SOKIMEX និង CALTEX ដែលប្រើប្រាស់សេវាដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែកសម្រាប់ដឹកប្រេងសាំង។ ក្រុមហ៊ុន R.T.C. COMPANY LIMITED និង ក្រុមហ៊ុន Lim Hour ដែលបានដឹកជញ្ជូនស៊ីម៉ងតាមផ្លូវដែក។ ក្រុមហ៊ុន Hour Hout ដឹកទំនិញធុនធ្ងន់និងក្រុមហ៊ុនផ្សេងៗទៀត។

ខាងក្រោមនេះជាទិន្នន័យបានពីការដឹកជញ្ជូនពីឆ្នាំ ១៩៩៨ រហូតដល់ ឆ្នាំ២០០៥ ដោយបង្ហាញពីទំហំសរុបនៃផ្លូវដែកទាំង២ខ្សែដែលបានធ្វើចរាចរ។

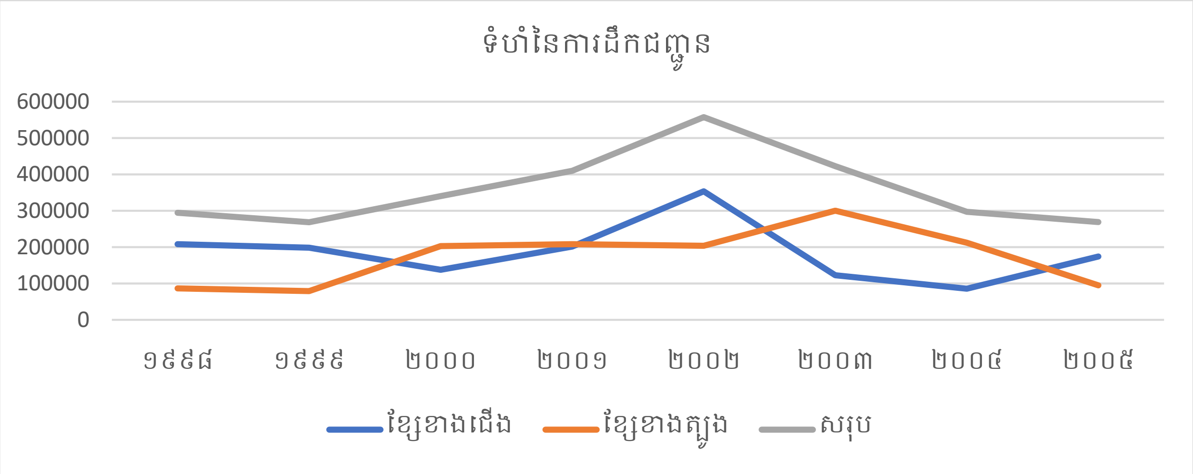
តារាងទី ៦ ៖ បង្ហាញពីទំហំនៃការដឹកជញ្ជូនខ្សែខាងជើង និងត្បូង (១៩៩៨-២០០៥) គិតជាតោន

[44] Chap Moly, "Infastructure Development of Railway in Cambodia: A Long Term Strategy" ឆ្នាំ ២០០៨

ឆ្នាំ	ខ្សែខាងជើង	ខ្សែខាងត្បូង	សរុប
១៩៩៨	២០៨,០១០	៨៦,៨៤១	២៩៤,៨៥១
១៩៩៩	១៨៩,២៧០	៧៩,១២២	២៦៨,៣៩២
២០០០	១៣៧,៤៨៤	២០២,៦៧២	៣៤០,១៥៦
២០០១	២០១,៤៥២	២០៨,២៥១	៤០៩,៧០៣
២០០២	៣៥៣,៦៥៤	២០៣,៦៥៣	៥៥៧,៣០៧
២០០៣	១២២,៥០៨	៣០០,១៩២	៤២២,៧០០
២០០៤	៨៥,៣៥២	២១១,៨៦៥	២៩៧,២១៧
២០០៥	១៧៤,០០៥	៩៤,៧៩៥	២៦៨,៨០០

ប្រភពពី៖ Infastructure Development of Railway in Cambodia: A Long Term Strategy˝ ឆ្នាំ ២០០៨

ក្រាហ្វិកទី ២៖ បង្ហាញពីទំហំនៃការដឹកជញ្ជូន (១៩៩៨-២០០៥) គិតជាតោន



ដូចដែលបានបង្ហាញក្នុងក្រាហ្វិកខាងលើ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែកបានមានសកម្មភាពដើបឡើងវិញបន្តិចបន្តួច តែទោះយ៉ាងណាក្តីបើយោងតាមទិន្នន័យដែលបានបង្ហាញដោយនាយកដ្ឋានផ្លូវដែកបានឲ្យឃើញថា តាំងពីឆ្នាំ១៩៩៨ មានការកើនឡើងវិញជាបណ្តើរៗនូវសកម្មភាពនៃការដឹកជញ្ជូនតែកំណើននេះមិនបានយូរអង្វែងប៉ុន្មានទេ ពោលគឺមានការធ្លាក់ចុះមកវិញនៅក្នុងឆ្នាំ២០០៥។ មានន័យថា នៅក្នុងឆ្នាំ១៩៩៨ ចំនួនទិន្នន័យដែលបានដឹកជញ្ជូន

មានចំនួន ២៩៩,៩៥១តោន ហើយធ្លាក់ចុះមកវិញនៅត្រឹមតែ ២៦៨,៨០០តោនក្នុងឆ្នាំ២០០៥។ ការដឹកជញ្ជូនតាមរយៈផ្លូវដែកនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាមានកំណើនឡើងវិញគួរឲ្យកត់សម្គាល់ដោយ នៅក្នុងឆ្នាំ២០០២ ដែលទិន្នន័យសរុបមានចំនួន ៥៥៧,៣០៧តោន ក្នុងនោះខ្សែខាងជើងបានចូលរួមចំណែករហូតដល់ ៣៥៣,៦៥៤តោន រីឯខ្សែខាងត្បូងចូលរួមចំណែករហូតដល់ ២០៣,៦៥៣តោន។ បន្ទាប់មកបានធ្លាក់ចុះមកវិញនៅឆ្នាំ ២០០៥ ដោយចុះមកត្រឹម ២៦៨,៨០០ តោន។ មូលហេតុនៃការធ្លាក់ចុះក្នុងដំណើរការនៃការដឹកទំនិញតាមផ្លូវដែកក្នុងឆ្នាំ ២០០៥ មាន ២ ចំណុចដូចជា[45]៖

ក.ការប្រកួតប្រជែងពីផ្លូវជាតិ

មានមូលហេតុជាច្រើនដែលធ្វើការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមរយៈផ្លូវដែកធ្លាក់ចុះ ម្យ៉ាងគឺដោយសារតែមានការប្រកួតប្រជែងពីផ្លូវជាតិ នោះដោយសាររាជរដ្ឋាភិបាលមានការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវជាតិដោយបង្កើនចរាចរណ៍នៅលើផ្លូវជាតិ។ ផ្លូវជាតិលេខ ៥ ត្រូវបានកសាងឡើងវិញហើយបានដើរតួនាទីជំនួសឲ្យផ្លូវដែកខ្សែខាងជើង និងផ្លូវជាតិលេខ ២ ផ្លូវជាតិលេខ ៣ ផ្លូវជាតិលេខ ៤ បានកសាងឡើងវិញហើយវាបានដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការជំនួសផ្លូវដែកខ្សែខាងត្បូង។

- ផ្លូវជាតិលេខ៥ បានជួសជុលឡើងវិញជាបន្ទាន់ បន្ទាប់ពីទទួលបានជំនួយពី UNDP ក្នុងឆ្នាំ ១៩៩២-១៩៩៣ និងជួសជុលសម្រេចក្នុងឆ្នាំ ២០០៥ ក្រោមជំនួយរបស់ប្រទេសថៃ រួមនឹង UNDP។ បន្ថែមពីលើនេះទៀតស្ពាននៅតាមបណ្ដោយផ្លូវជាតិលេខ ៥ និងលេខ ៦ ក៏បានជួសជុលឡើងវិញក្រោមថវិកាគាំទ្ររបស់ ADB ផងដែរក្នុងឆ្នាំ ២០០៦-២០០៨
- ផ្លូវជាតិលេខ២ ទទួលបានជំនួយពីប្រទេសជប៉ុនដើម្បីជួសជុលឡើងវិញក្នុងឆ្នាំ ២០០២-២០០៣
- ផ្លូវជាតិលេខ៣ និង៤ តាំងពីឆ្នាំ ២០០២-២០០៤ ទទួលបានជំនួយពី WB[46]។

ខ.ការទ្រុឌទ្រោមនៃក្បាលម៉ាស៊ីនរថភ្លើង

មូលហេតុមួយទៀតដែលនាំឲ្យការដឹកជញ្ជូនតាមរយៈផ្លូវដែកមានការធ្លាក់ចុះគឺកង្វះខាតអ្នកជំនាញផ្លូវដែក និងជំនាញជួសជុលក្បាលរថភ្លើងជាបញ្ហាចម្បងដែលធ្វើឲ្យស្ថានភាពផ្លូវដែកនៅកម្ពុជាមិនទទួលបានការដំណើរការល្អ។ នៅដែលមានបញ្ហាទៅលើផ្នែកទាំងនេះម្តងៗ គេ

[45] Chap Moly, "Infastructure Development of Railway in Cambodia: A Long Term Strategy" ឆ្នាំ ២០០៨

[46] Ibid

តែងតែពឹងពាក់អ្នកជំនាញរបស់ប្រទេសបារាំងមកដោះស្រាយ ដោយចំណាយថវិកាច្រើន។ ម្យ៉ាងវិញទៀតដោយសារតែផ្លូវដែក, ក្បាលរថភ្លើង និងទូរថភ្លើងរបស់កម្ពុជាខូចខាតច្រើនទើបបណ្តាលឲ្យមានការធ្លាក់ចុះនៃការដឹកជញ្ជូនក្នុងឆ្នាំ២០០៥[47]។

២.២ ការជួសជុលឡើងវិញ

២.២.១ ការជួសជុលអំឡុងឆ្នាំ ១៩៩៣-១៩៩៥

ដោយសារការដឹកជញ្ជូនដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចសង្គមក្រោមការដឹកនាំរបស់រដ្ឋាភិបាល និងក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ផ្លូវដែកកម្ពុជាបានទទួលជំនួយសម្រាប់ការស្តារឡើងវិញនូវខ្សែទាំងពីរដែលបានចាប់ផ្តើមតាំងពីឆ្នាំ១៩៩៣ ដែលបានជំនួយហិរញ្ញវត្ថុពីរដ្ឋាភិបាលបារាំងជាមួយជំនួយពី ADB។ គម្រោងនោះគឺជាគម្រោងជំនួយលើការស្តារផ្លូវដែកឡើងវិញ ពិសេសការអនុវត្តគម្រោងក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនដោយទទួលបានឥណទានពី ADB (ADB-1199-CAM)[48]។ គម្រោងនេះបានចាប់ផ្តើមពីឆ្នាំ ១៩៩៣ និងបញ្ចប់នៅឆ្នាំ ១៩៩៥ លើការស្តារឡើងវិញដល់ផ្នែកផ្លូវដែកនៅតាមបណ្តាស្ពាន, ជួសជុលប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹកតាមបណ្តោយផ្លូវដែកទាំងនោះ និងការជួសជុលស្ថានីយនៅភ្នំពេញ។ ខ្សែទាំងពីរនេះគ្រាន់តែត្រូវបានជួសជុលបណ្តោះអាសន្នប៉ុណ្ណោះសម្រាប់សេវាកម្មអំឡុងពេលនោះ។ ការស្តារនេះមិនមែនត្រឹមតែត្រូវការជំនួយសម្រាប់ស្តារផ្លូវដែកបណ្តោះអាសន្ននោះទេ ប៉ុន្តែក៏ត្រូវការចាំបាច់សម្រាប់ការស្តាររយៈពេលវែងដើម្បីការធ្វើឲ្យផ្លូវដែកកាន់តែរឹងមាំ និងមានប្រសិទ្ធិភាពសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូន។ នៅពេលនោះរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានអនុវត្តផែនការសកម្មភាពដើម្បីធ្វើកំណែទម្រង់ជួសជុល និងអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវដែក។ ផែនការនេះរួមបញ្ចូលទាំងការកែទម្រង់រចនាសម្ព័ន្ធ ការស្តារឡើងវិញនៃខ្សែរថភ្លើងដែលមានស្រាប់[49]។

២.២.២ ការជួសជុលអំឡុងឆ្នាំ ២០០១-២០០៣

ការអនុវត្តគម្រោងក្រោមជំនួយឥណទានរបស់ធនាគារអភិវឌ្ឍអាស៊ី ADB ដែលមានលេខ ADB Loan No.1824-CAM(SF) ដោយសារមានគ្រោះទឹកជំនន់ធ្វើឲ្យខូចខាតដល់ហេដ្ឋាសម្ព័ន្ធផ្លូវដែកនិងស្ពាន គម្រោងនេះបានស្តារផ្លូវដែកឡើងវិញចម្ងាយ ៣៥ គីឡូម៉ែត្រ, ប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹកនៅ

---

[47] Chap Moly, "Infastructure Development of Railway in Cambodia: A Long Term Strategy" ឆ្នាំ ២០០៨

[48] Ibid

[49] Ibid

ខ្សែខាងជើង និងជួសជុលស្ពាននៅខ្សែខាងត្បូង[50]។

២.២.៣ ការជួសជុលអំឡុងឆ្នាំ ២០០៦-២០១០

ដោយជំនួយបច្ចេកទេសរបស់ធនាគារអភិវឌ្ឍអាស៊ីដែលបានចាប់ផ្តើមនៅខែមករា ឆ្នាំ ២០០៦ ហើយត្រូវបានរំពឹងថានឹងបញ្ចប់នៅខែមីនាឆ្នាំ ២០០៨ កិច្ចព្រមព្រៀងប្រាក់កម្ចីនេះត្រូវបានចុះហត្ថលេខាកាលពីថ្ងៃទី ៥ ខែមីនា ឆ្នាំ២០០៧ ដោយរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាសហការជាមួយអង្គការ OPEC និងធនាគារអភិវឌ្ឍអាស៊ីក្នុងតម្លៃ ៧៣ លានដុល្លារអាមេរិកសម្រាប់ការស្តារឡើងវិញនៃផ្លូវដែក (ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ីផ្តល់ ៤២ លានដុល្លារអាមេរិក, ១៣លានដុល្លារអាមេរិកទៀតដោយអង្គការ OPEC, រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ១៥,២ លានដុល្លារអាមេរិក និងរដ្ឋាភិបាលម៉ាឡេស៊ីផ្តល់ជំនួយជាដែកដែលមានតម្លៃស្មើនឹង ២,៨ លានដុល្លារអាមេរិក)។ គម្រោងនេះត្រូវបានបញ្ចប់នៅឆ្នាំ ២០១០[51]។

គម្រោងនេះនឹងស្តារហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវដែកកម្ពុជាឡើងវិញដោយការស្តារផ្លូវដែកដែលមានស្រាប់។ ប្រតិបត្តិការនេះ គឺការកែលម្អតាមរយៈការរៀបចំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសម្រាប់ការដំណើរការផ្លូវដែកប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពដល់វិស័យដឹកជញ្ជូនដូចជាបង្កើនសមត្ថភាពប្រកួតប្រជែងនៃផ្លូវដែក, កាត់បន្ថយការខូចខាតផ្លូវ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការដឹកជញ្ជូនទំនិញធុនធ្ងន់។ លទ្ធផលនៃការស្តារ និងជួសជុលក្នុងគម្រោងនេះបានសម្រេចសមិទ្ធផលដូចជា[52]៖

- ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវដែកប្រហែល ៦០០ គីឡូម៉ែត្រដែលរួមមានផ្លូវរថភ្លើងនិងស្ពានដែលរងការខូចខាតនៅតាមបណ្តាខ្សែខាងត្បូងនិងខាងជើងអាចមានប្រតិបត្តិការសុវត្ថិភាពនៅល្បឿនអតិបរមា ៥០ គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោង។
- ខ្សែរថភ្លើងដែលមានប្រវែង ១១០ គីឡូម៉ែត្ររវាងសំរោងនិងទូកមាសត្រូវបានបើកឲ្យដំណើរការនៅខែតុលាឆ្នាំ ២០១០ ។
- ផ្លូវដែលតភ្ជាប់ពីស៊ីសុផុនទៅប៉ោយប៉ែតប្រវែង ៤៨ គីឡូម៉ែត្របានបញ្ចប់ប្រហែល ៤២ គីឡូម៉ែត្រ។

---

50 ADB Report, "Cambodia: Preparing the Greater Mekong Subregion: Rehabilitation of the Railway in Cambodia", ឆ្នាំ ២០០៦

51 Chap Moly, "Infastructure Development of Railway in Cambodia: A Long Term Strategy" ឆ្នាំ ២០០៨

52 Ibid

- គម្រោងថវិកានេះបានដោះស្រាយផលប៉ះពាល់ ៣,៨១២ គ្រួសារដែលក្នុងនោះ ១,០៣៥ គ្រួសារត្រូវបានរងផលប៉ះពាល់យ៉ាងពេញលេញ និងតម្រូវឲ្យមានការផ្លាស់ប្តូរទីលំនៅ។ ដំណោះស្រាយបញ្ហានេះបានបញ្ចប់នៅក្នុងឆ្នាំ ២០១៥[53]។

២.២.៤ ការជួសជុលអំឡុងឆ្នាំ ២០០៩-២០១៤

គម្រោងស្តារ និងអភិវឌ្ឍផ្លូវដែកមួយទៀតដែលមានឈ្មោះថា "អនុតំបន់ទន្លេមេគង្គៈ គម្រោងស្តារផ្លូវដែកកម្ពុជាឡើងវិញ" ផែនការនេះនឹងអាចបង្កើតនូវឱកាសអភិវឌ្ឍដ៏យូរអង្វែងនៅប្រទេសកម្ពុជាក្នុងវិស័យសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនដើម្បីពង្រីកបណ្តាញច្រកសេដ្ឋកិច្ចរបស់មហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គតាមរយៈតំណភ្ជាប់ជាមួយប្រទេសជិតខាង។ គម្រោងស្តារផ្លូវដែកកម្ពុជាក្នុងអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គនេះកើតឡើងក្រោមជំនួយឧបត្ថម្ភពីរដ្ឋាភិបាលអូស្ត្រាលីក្នុងទំហំទឹកប្រាក់ប្រមាណជាង ២២លានដុល្លារអាមេរិក បូករួមទាំងមូលនិធិ ADB ក្នុងទំហំទឹកប្រាក់ ៤២លានដុល្លារអាមេរិក (សរុបទឹកប្រាក់ប្រមាណ ៦៤លានដុល្លារអាមេរិក)[54]។ សមិទ្ធិផលពីគម្រោងអភិវឌ្ឍនេះបានសម្រេចនូវលទ្ធផលជាច្រើនរួមមាន[55]៖

- បង្កើតកន្លែងថែទាំស្តុកទំនិញដឹកជញ្ជូននៅសំរោងដែលមានចម្ងាយ ១០ គីឡូម៉ែត្រភាគខាងលិចរាជធានីភ្នំពេញដោយមានទំហំគ្រប់គ្រាន់ដើម្បីបំពេញតម្រូវការដឹកជញ្ជូននៅពេលអនាគត
- ពង្រឹងប្រព័ន្ធព័ត៌មាននៅស្ថានីយ ដើម្បីកាន់តែផ្តល់ភាពងាយស្រួលដល់ខ្សែរថភ្លើងដែលធ្វើដំណើរការ
- ការស្តារ និងតភ្ជាប់ផ្លូវដែកភ្ជាប់ជារវាងប្រទេសកម្ពុជា និងប្រទេសថៃ
- គ្រួសារដែលទទួលរងផលប៉ះពាល់រស់នៅជិតផ្លូវរថភ្លើង និងស្ថានីយត្រូវបានទទួលសំណងសមរម្យ។

២.៣ ស្ថានភាពផ្លូវដែក និងការដឹកជញ្ជូនបច្ចុប្បន្នរបស់ផ្លូវដែកកម្ពុជា

បច្ចុប្បន្នផ្លូវដែកទាំងពីរខ្សែ ត្រូវបានសាងសង់ និងជួសជុលដាក់ឲ្យប្រើប្រាស់ឡើងវិញតាមរយៈការសហការរវាងក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រុមហ៊ុន RRC ដែលធ្វើ

---

[53] ADB Report, "Cambodia: CAM: GMS Rehabilition of the Railway in Cambodia", Project number 37269-013

[54] ADB Report, "Cambodia: Greater Mekong Subregion: Rehabilitition of the Railway in Cambodia Project", Project number 37269-023

[55] Ibid

ប្រតិបត្តិការដឹកទំនិញ និងដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរដូចខាងក្រោម៖

២.៣.១ ផ្លូវដែកភាគខាងត្បូង (ភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ)

ដើម្បីលើកស្ទួយការដឹកជញ្ជូនប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពព្រមទាំងធ្វើឲ្យប្រសើរឡើងនូវបណ្តាញដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែក។ កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុបានសហការជាមួយក្រុមហ៊ុន RRC បង្កើតប្រព័ន្ធផ្លូវដែក និងទីលានផ្ទុកទំនិញកុងតឺន័រក្នុងបរិវេណកំពង់ផែដើម្បីឲ្យអតិថិជន ឬម្ចាស់ទំនិញអាចដឹកជញ្ជូនទំនិញទូទៅ ពោលគឺទំនិញកុងតឺន័រពីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុទៅភ្នំពេញ និងពីភ្នំពេញមកកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។ ជាក់ស្តែង ក្នុងឆ្នាំ ២០១៤ បរិមាណកុងតឺន័រដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែកមានការកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សរហូតដល់ជាង ១១,៦៦០កុងតឺន័រ ហើយក្នុងឆ្នាំ ២០១៥ បរិមាណមានការកើនឡើងជាង ២០,០៤៧កុងតឺន័រ ក្នុងរយៈពេល ២ខែចុងក្រោយនៃឆ្នាំ ២០១៦ បរិមាណដឹកជញ្ជូនបានកើនឡើង ២១,២៤៥កុងតឺន័រ[56]។ អាជ្ញាធរកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុបានកត់ត្រាការនាំចេញអង្ករកើនឡើង ៨៥% នៅក្នុងឆ្នាំ ២០១៣ ដែលភាគច្រើនបានធ្វើដំណើរទៅកាន់កំពង់ផែតាមរយៈខ្សែរថភ្លើងខ្សែខាងត្បូង។ បរិមាណនៃការនាំចេញអង្ករក្នុងឆ្នាំ ២០១៤ ត្រូវបានរាយការណ៍ដោយសមាគមន៍អ្នកនាំចេញស្រូវអង្ករកម្ពុជាមានចំនួន ៣៨៧,០៦១តោន ហើយផ្លូវដែកបានទទួលការដឹកជញ្ជូន ១ភាគ៤ នៃចំនួននេះ (ប្រមាណ ៩៦,៧៦៥តោន) លើសពីនេះទៀតការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវដែកបានកាត់បន្ថយការដឹកទំនិញតាមឡានកុងតឺន័រស្ទើរតែ ៧០០ គ្រឿងធ្វើដំណើររៀងរាល់សប្តាហ៍ពីផ្លូវជាតិ[57]។

២.៣.១.១ សេវាដឹកអ្នកដំណើរភាគខាងត្បូង

តារាងទី ៧ ៖ បង្ហាញពីតម្លៃសំបុត្រតាមទិសដៅនៅខ្សែខាងត្បូង

ទិសដៅ	តម្លៃ
ភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុ / ក្រុងព្រះសីហនុ-ភ្នំពេញ	៨ ដុល្លារ
ភ្នំពេញ-កំពត / កំពត-ភ្នំពេញ	៧ ដុល្លារ
ភ្នំពេញ-តាកែវ / តាកែវ-ភ្នំពេញ	៥ ដុល្លារ
ក្រុងព្រះសីហនុ-កំពត / កំពត-ក្រុងព្រះសីហនុ	៥ ដុល្លារ

[56] លិខិតលេខ ១១៧៨.ដ ចេញថ្ងៃទី ២៣ ខែឧសភា ឆ្នាំ ២០១៩ របស់នាយកដ្ឋានផ្លូវដែកនៃក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

[57] កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ http://www.pas.gov.kh/page-category/sihanoukville-autonomous-port

ក្រុងព្រះសីហនុ-តាកែវ / តាកែវ-ក្រុងព្រះសីហនុ	៧ដុល្លារ
តាកែវ-កំពត / កំពត-តាកែវ	៦ ដុល្លារ

ប្រភពពីៈ Royal Railway Cambodia (RRC)

២.៣.១.២ តម្លៃផ្ញើយានជំនិះ

តារាងទី ៨ ៖ បង្ហាញពីតម្លៃនៃការដឹកយានជំនិះតាមរថភ្លើងនៅខ្សែខាងត្បូង

ប្រភេទ	**តម្លៃ**
រថយន្ត	១៥ ដុល្លារ
ម៉ូតូ	៥ ដុល្លារ (ធម្មតា) ១០ ដុល្លារ (ធំ)
កង់	២ ដុល្លារ

ប្រភពពីៈ Royal Railway Cambodia (RRC)

២.៣.១.៣ កាលវិភាគរថភ្លើងចេញដំណើរ

តារាងទី ៩ ៖ បង្ហាញពីថ្ងៃ និងម៉ោងចេញដំណើរនៅខ្សែខាងត្បូង

ថ្ងៃចេញដំណើរ	ម៉ោង	គោលដៅ
រាល់ថ្ងៃសុក្រ	០៧:០០	ភ្នំពេញ ទៅ ក្រុងព្រះសីហនុ
រាល់ថ្ងៃសៅរ៍	០៧:០០	ភ្នំពេញ ទៅ ក្រុងព្រះសីហនុ
រាល់ថ្ងៃសៅរ៍	០៧:០០	ក្រុងព្រះសីហនុ ទៅ ភ្នំពេញ
រាល់ថ្ងៃអាទិត្យ	០៧:០០	ភ្នំពេញ ទៅ ក្រុងព្រះសីហនុ
រាល់ថ្ងៃអាទិត្យ	០៧:០០	ក្រុងព្រះសីហនុ ទៅ ភ្នំពេញ
រាល់ថ្ងៃអាទិត្យ	១៦:០០	ភ្នំពេញ ទៅ ក្រុងព្រះសីហនុ
រាល់ថ្ងៃអាទិត្យ	១៦:០០	ក្រុងព្រះសីហនុ ទៅ ភ្នំពេញ
រាល់ថ្ងៃច័ន្ទ	០៧:០០	ក្រុងព្រះសីហនុ ទៅ ភ្នំពេញ

ប្រភពពីៈ Royal Railway Cambodia (RRC)

ការចេញដំណើរពេលព្រឹក (សម្រាប់ខ្សែភ្នំពេញ ទៅ ខេត្តព្រះសីហនុ) ចាប់ផ្ដើមពីស្ថានីយយស្ម័យានរាជធានីភ្នំពេញម៉ោង ០៧:០០ ទៅដល់ស្ថានីយតាកែវម៉ោង ០៩:០០ ទៅដល់ស្ថានីយកំពតម៉ោង ១២:០០ និងទៅដល់ស្ថានីយចុងក្រោយគឺស្ថានីយព្រះសីហនុម៉ោង ១៥:០០

ការចេញដំណើរពេលព្រឹក (សម្រាប់ខ្សែខេត្តព្រះសីហនុ ទៅ ភ្នំពេញ) ចាប់ផ្ដើមពីស្ថានីយ

ព្រះសីហនុម៉ោង ០៧:០០ ទៅដល់ស្ថានីយកំពតម៉ោង ០៩:០០ ទៅដល់ស្ថានីយតាកែវម៉ោង ១២:០០ និងទៅដល់ស្ថានីយចុងក្រោយគឺស្ថានីយយស្ម័យានរាជធានីភ្នំពេញម៉ោង ១៤:០០

ការចេញដំណើរពេលរសៀល (សម្រាប់ខ្សែភ្នំពេញ ទៅ ខេត្តព្រះសីហនុ) ចាប់ផ្តើមពីស្ថានីយយស្ម័យានរាជធានីភ្នំពេញម៉ោង ១៦:០០ ទៅដល់ស្ថានីយតាកែវម៉ោង ១៨:០០ ទៅដល់ស្ថានីយកំពតម៉ោង ២០:៣០ និងទៅដល់ស្ថានីយចុងក្រោយគឺស្ថានីយព្រះសីហនុម៉ោង ២២:៣០

ការចេញដំណើរពេលរសៀល (សម្រាប់ខ្សែខេត្តព្រះសីហនុ ទៅ ភ្នំពេញ) ចាប់ផ្តើមពីស្ថានីយព្រះសីហនុម៉ោង ១៦:០០ ទៅដល់ស្ថានីយកំពតម៉ោង ១៨:០០ ទៅដល់ស្ថានីយតាកែវម៉ោង ២៣:៣០ និងទៅដល់ស្ថានីយចុងក្រោយគឺយស្ម័យានរាជធានីភ្នំពេញម៉ោង ២៣:៣០[58]។

២.៣.២ ផ្លូវដែកភាគខាងជើង (ភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត)

ផ្នែកដែលបានស្តារឡើងវិញប្រវែង ៤៨គីឡូម៉ែត្ររវាងស៊ីសុផុននិងប៉ោយប៉ែតដែលគ្រោងនឹងរៀបចំឡើងវិញនៅចុងឆ្នាំ ២០១៣ ដោយមានមូលនិធិពី ADB ប៉ុន្តែវាត្រូវបានពន្យាពេលដោយសារបញ្ហាថវិកា។ គិតត្រឹមថ្ងៃទី ៣១ ខែឧសភា ឆ្នាំ ២០១៤ មានតែ ៣២% នៃខ្សែផ្លូវខាងជើងត្រូវបានស្តារឡើងវិញ[59]។

ផ្លូវដែកពោធិ៍សាត់-ភ្នំពេញ មានប្រវែង ១៦៦គីឡូម៉ែត្រ ឆ្លងកាត់ខេត្តពោធិ៍សាត់-កំពង់ឆ្នាំង-កំពង់ស្ពឺ-កណ្តាល និងរាជធានីភ្នំពេញ។ កំណាត់ផ្លូវដែកពីពោធិ៍សាត់-ភ្នំពេញនេះ អាចបើកបរបានក្នុងល្បឿន៣០គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោង ដោយមានស្ថានីយចំនួន២០ ជាអាទិ៍៖ ពោធិ៍សាត់-ទទឹងថ្ងៃ-កំរែង-បំណក់-ក្គុល-ក្រាំងស្គារ-រមាស-បារាំង-ក្រាំងល្វា-មានក-ត្បែងខ្ពស់-ដំណាក់ស្មាច់-ត្រាចទង-បាត់ដឹង-ទួលលៀប-ត្រពាំងត្នោត-សំរោង-ផ្លូវបំបែក-ពោធិ៍ចិនតុង-ភ្នំពេញ[60]។

ឯកឧត្តម ស៊ុន ចាន់ថុល រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនបានបញ្ជាក់ថា "ផ្លូវដែកភាគខាងជើងនេះ គឺជាផ្លូវសេដ្ឋកិច្ចមួយដ៏មានសក្តានុពលក្នុងការដឹកជញ្ជូនផលិតផលនានារបស់ប្រជាពលរដ្ឋទៅកាន់ទីផ្សារក្នុងតំបន់ និងជាពិសេសទៅកាន់ប្រទេសថៃ។ ផ្លូវដែកនេះនឹងអនុញ្ញាតឲ្យប្រជាពលរដ្ឋដឹកទំនិញពីកម្ពុជាទៅថៃ និងដឹកទំនិញពីប្រទេសថៃមកកម្ពុជាវិញ ប្រកប

---

[58] Royal Railway Cambodia (RRC), ២០១៩

[59] Infrastructure and Regional Integration technical Working Group (IRITWG), "Overview of the Transport Infastructure Sector in the Kingdom of Cambodia, 5th edition, ឆ្នាំ ២០១៥

[60] អឹម រចនា, "ផ្លូវដែក ភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត ដំណើរការឡើងវិញ ក្រោយអាក់ខានអស់រយៈពេលជាង៤៥ឆ្នាំផ្លូវដែក ភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត ដំណើរការឡើងវិញ ក្រោយអាក់ខានអស់រយៈពេលជាង៤៥ឆ្នាំ", ថ្ងៃទី ០៤ កក្កដា ២០១៨, http://km.rfi.fr/cambodia/railway-pp-poipet-is-in-process-04-07-2018

ដោយភាពងាយស្រួល សុវត្ថិភាពខ្ពស់ និងចំណាយតិច”[61]។

ខណៈផ្លូវដែកនេះនឹងត្រូវតភ្ជាប់ជាមួយផ្លូវដែកនៃប្រទេសថៃ។ មួយផ្នែកទៀត ផ្លូវនេះបាន ចូលរួមចំណែកយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងផ្តល់ការប្រកួតប្រជែងក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន។

កំណាត់ផ្លូវដែកពោធិ៍សាត់-ភ្នំពេញ ត្រូវបានស្តារឡើងវិញដោយប្រើប្រាស់ថវិកាជាតិចំនួន ២៣៤លានដុល្លារ ក្នុងគោលបំណងធ្វើយ៉ាងណាតភ្ជាប់ទាំងស្រុងផ្លូវដែកភាគខាងជើង (ភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត) ដែលមានប្រវែង ៣៨៥គីឡូម៉ែត្រ។ បន្ថែមពីលើនេះប្រវែងផ្លូវពីពោធិ៍សាត់ដល់ភ្នំពេញបានដាក់ដំណើរការនៅថ្ងៃទី ០៤ កក្កដា ឆ្នាំ២០១៨[62]។

កម្ពុជា និងថៃ មានកិច្ចព្រមព្រៀងជាគោលនៅក្នុងការតភ្ជាប់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែក រវាងប្រទេសទាំងពីរហើយ។ ប៉ុន្តែទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទាំងអ្នកដំណើរ និងទំនិញដោយប្រើផ្លូវដែករវាងប្រទេសទាំងពីរ នៅមិនទាន់បានដំណើរការនៅឡើយទេដោយ ទាមទារពេលវេលា និងការពិភាក្សាលម្អិតបន្ថែមទៀត។ តាមការចុះផ្សាយរបស់ AKP នាថ្ងៃទី០៣ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៩ ដែលបានដកស្រង់សម្តីលោក វ៉ាស៊ីម សុរិយា អ្នកនាំពាក្យក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន “ការងារបន្ទាប់គឺខាងភាគីកម្ពុជា នឹងពិភាក្សាទៅលើការដឹកជញ្ជូនក្នុងស្រុក តាមរយៈក្រុមហ៊ុនទទួលបានសម្បទាន។ ការងារភ្ជាប់ផ្លូវដែកជាមួយថៃ គឺចប់សព្វគ្រប់ហើយ ប៉ុន្តែមិនមែនមានន័យថា យើងអាចធ្វើដំណើរជិះឆ្លងកាត់ ឬដឹកទំនិញព្រំដែនតាមរយៈរថភ្លើងបានភ្លាមនោះទេ។ ការពិភាក្សាលម្អិតទៅលើការដឹកជញ្ជូន ជាពិសេសពេលនេះ ផ្លូវដែកភាគខាងជើងនេះស្ថិតនៅក្រោមការគ្រប់គ្រងដោយក្រុមហ៊ុនទទួលសម្បទានពីរាជរដ្ឋាភិបាល”[63]។ កាលពីថ្ងៃទី២២ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១៩កន្លងទៅ រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនកម្ពុជា និងរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូនថៃ បានចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចព្រមព្រៀងប្រតិបត្តិការរួមគ្នាលើការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែកឆ្លងកាត់ព្រំដែនកម្ពុជា-ថៃ និងចូលរួមក្នុងពិធីប្រគល់-ទទួល ក្បាលរថភ្លើង (DMU) ដែលជាអំណោយ

[61] អ៊ឹម រចនា, “ផ្លូវដែក ភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត ដំណើរការឡើងវិញ ក្រោយអាក់ខានអស់រយៈពេលជាង៤៥ឆ្នាំផ្លូវដែក ភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត ដំណើរការឡើងវិញ ក្រោយអាក់ខានអស់រយៈពេលជាង៤៥ឆ្នាំ”, ថ្ងៃទី ០៤ កក្កដា ២០១៨, http://km.rfi.fr/cambodia/railway-pp-poipet-is-in-process-04-07-2018

[62] Ibid

[63] ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន, “ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនកម្ពុជា-ថៃ មិនទាន់ដំណើរការឡើយ ទោះនាយករដ្ឋមន្ត្រីទាំង២ ជិះរថភ្លើងឆ្លងកាត់រួមគ្នាក៏ដោយ”,ថ្ងៃ ០៣ មិថុនា ២០១៩, http://www.mpwt.gov.kh/kh/post/7335

របស់រាជរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រថៃ ជូនរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។ ពិធីចុះហត្ថលេខានេះ ធ្វើឡើងក្រោមអធិបតីភាពសម្តេចតេជោ ហ៊ុន សែន នាយករដ្ឋមន្ត្រីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងលោក ប្រាយុទ្ធ ចាន់អូចា នាយករដ្ឋមន្ត្រីនៃព្រះរាជាណាចក្រថៃ។ បន្ទាប់ពីការចុះហត្ថលេខា នាយករដ្ឋមន្ត្រីទាំង២ ព្រមទាំងគណៈប្រតិភូ បានអញ្ជើញធ្វើដំណើររួមគ្នាតាមខ្សែរថភ្លើងពីស្ថានីយ បានក្លងលឹក នៃប្រទេសថៃ ឆ្ពោះមកកាន់ស្ថានីយរថភ្លើងប៉ោយប៉ែតនៃប្រទេសកម្ពុជា[64]។ ឯកឧត្តម ស៊ុន ចាន់ថុល ទេសរដ្ឋមន្ត្រី រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនបានលើកឡើងថា "ការតភ្ជាប់ផ្លូវដែកកម្ពុជា និងថៃ និងសម្រួលដល់ការដឹកទំនិញឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ជាពិសេសភ្ញៀវទេសចរពីកម្ពុជា ទៅទីក្រុងបាងកកប្រទេសថៃ។ មកពីភ្នំពេញ ឬពីក្រុងព្រះសីហនុ អាចឈប់ត្រង់ស្ថានីយនេះ (ស្ថានីយប៉ោយប៉ែត) រួចបន្តទៅដល់ទីក្រុងបាងកក។ ពីបាងកក ចង់ទៅម៉ាឡេស៊ីក៏បាន ទៅដល់សិង្ហបុរីក៏បាន សម្រាប់ដំណើរទេសចរណ៍ ដូច្នេះសំខាន់ណាស់ផ្លូវដែកនេះ"[65]។

តារាងទី ១០ ៖ បង្ហាញពីទិសដៅចេញដំណើរនៅខ្សែខាងជើង

ទិសដៅ	**តម្លៃ**
ភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត / ប៉ោយប៉ែត-ភ្នំពេញ	មិនមាន
ភ្នំពេញ-បាត់ដឹង / បាត់ដឹង-ភ្នំពេញ	មិនមាន
ភ្នំពេញ-បាត់ដំបង / បាត់ដំបង-ភ្នំពេញ	មិនមាន
ភ្នំពេញ-សិរីសោភ័ណ / ស៊ីសុផុន-ភ្នំពេញ	មិនមាន
ភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត / ប៉ោយប៉ែត-ភ្នំពេញ	មិនមាន
ប៉ោយប៉ែត-ស៊ីសាផុន / ស៊ីសុផុន-ប៉ោយប៉ែត	មិនមាន
ប៉ោយប៉ែត-បាត់ដំបង / បាត់ដំបង-ប៉ោយប៉ែត	មិនមាន
ប៉ោយប៉ែត-ពោធិ៍សាត / ពោធិ៍សាត-ប៉ោយប៉ែត	មិនមាន
ប៉ោយប៉ែត-បាត់ដឹង/ បាត់ដឹង-ប៉ោយប៉ែត	មិនមាន
សិរីសោភ័ណ-បាត់ដំបង / បាត់ដំបង-សិរីសោភ័ណ	មិនមាន

[64] ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន, "ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនកម្ពុជា-ថៃ មិនទាន់ដំណើរការឡើយ ទោះនាយករដ្ឋមន្ត្រីទាំង២ ជិះរថភ្លើងឆ្លងកាត់រួមគ្នាក៏ដោយ",ថ្ងៃ ០៣ មិថុនា ២០១៩, http://www.mpwt.gov.kh/kh/post/7335

[65] Ibid

សិរីសោភ័ណ-ពោធិ៍សាត / ពោធិ៍សាត-ស៊ីសុផុន	មិនមាន
សិរីសោភ័ណ-បាត់ដឹង / បាត់ដឹង-ស៊ីសុផុន	មិនមាន
បាត់ដឹង-ពោធិ៍សាត / ពោធិ៍សាត-បាត់ដឹង	មិនមាន
បាត់ដឹង-សិរីសោភ័ណ / សិរីសោភ័ណ-បាត់ដឹង	មិនមាន
ពោធិ៍សាត-បាត់ដំបង / បាត់ដំបង-ពោធិ៍សាត់	មិនមាន
ពោធិ៍សាត់-បាត់ដឹង / បាត់ដឹង-ពោធិ៍សាត់	មិនមាន

ប្រភពពី៖ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

២.៣.២.២ តម្លៃផ្ញើយានជំនិះ

តារាងទី ១១ ៖ បង្ហាញពីតម្លៃដឹកជញ្ជូនយានជំនិះនៅខ្សែខាងជើង

ប្រភេទយានយន្ត	តម្លៃ
រថយន្ត	១៤ ដុល្លារ
ម៉ូតូ	៥ ដុល្លារ
កង់	២ ដុល្លារ
ទំនិញ	មិនមាន

ប្រភពពី៖ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

២.៣.៣ និន្នន័យនៃការធ្វើប្រតិបត្តិការ ២០១៨

ផ្លូវដែកបច្ចុប្បន្នពោលគឺឆ្នាំ ២០១៨មានខ្សែរថភ្លើងធ្វើប្រតិបត្តិការចំនួន២ខ្សែ ខ្សែខាងជើង ខ្សែខាងត្បូងដែលបានប្រើប្រាស់ ក្បាលរថភ្លើងដឹកទំនិញ ចំនួន១៨គ្រឿង បានបន្ថែម៣គ្រឿងទៀត ដែលកាលពីឆ្នាំ២០១៧ មានតែ ១៥គ្រឿងប៉ុណ្ណោះ ក្នុងនោះក្បាលរថភ្លើងដឹកអ្នកដំណើរចំនួន ០១គ្រឿង និងទូរដឹកទំនិញ ២១២ទូ។ ជាក់ស្តែងក្នុងឆ្នាំ២០១៨ បរិមាណទំនិញដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែកសរុប ៩១៤,៨៧៩តោនក្នុងមួយឆ្នាំ និងបរិមាណកុងតឺន័រដែលដឹកដោយរថភ្លើង មានចំនួន ២៤,៨៦១គ្រឿង, ដឹកអ្នកដំណើរពីភ្នំពេញទៅក្រុងព្រះសីហនុមានចំនួន ២៨,៩៩៩នាក់ និង ភ្នំពេញ- ប៉ោយប៉ែតមានចំនួន ៧០,២៥១នាក់។ លើសពីនេះទៅទៀត ក្នុងឆ្នាំ២០១៨ មានចំនួន បុគ្គលិកបម្រើការក្នុងផ្នែកប្រតិបត្តិការណ៍មានចំនួន ២៤៨នាក់។ ទោះបីជាយ៉ាងណាយើងសង្កេតឃើញថាក្នុងឆ្នាំ២០១៨ជាឆ្នាំដែលផ្លូវដែករបស់ប្រទេសកម្ពុជាចាប់ផ្តើមមានប្រជាប្រិយភាពឡើងវិញក៏ពិតមែនប៉ុន្តែគេនៅតែសង្កេតឃើញថាវានៅមានចន្លោះខ្វះខាត ដោយក្នុងឆ្នាំ២០១៨ មាន

គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ច្រើនរហូតទៅដល់១១ដង តួលេខនេះជាចំនួនច្រើនជាងគេបើគិតចាប់ពីឆ្នាំ ២០១០មកប៉ុន្តែករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នេះពុំបានធ្វើឲ្យមានការស្លាប់ ឬក៏រងរបួសនោះទេ[66]។

តារាងទី ១២ ៖ បង្ហាញពីទិន្នន័យទាក់ទងនឹងផ្លូវដែកកម្ពុជា

លេខ	តំរុយ (Indicatior)	២០១៨
	សមត្ថភាព	
១	ខ្សែរថភ្លើង	ខ្សែជើង ខ្សែត្បូង
២	ចំនួនរថភ្លើង	
	ចំនួនក្បាលម៉ាស៊ីនដឹកទំនិញ	១៨
	ចំនួនក្បាលម៉ាស៊ីនដឹកអ្នកដំណើរ	១
	ចំនួនទូរថភ្លើង	២១២
	ការចរាចរណ៍	
៣	បរិមាណដឹកទំនិញផ្លូវដែក (តោន)	៩១៥,៨៧៩
៤	បរិមាណកុងតឺន័រដឹកដោយរថភ្លើង	២៤,៨៦១
៥	បរិមាណដឹកអ្នកដំណើរ ភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ	២៨៩,៩៩៩
៦	បរិមាណដឹកអ្នកដំណើរ ភ្នំពេញ-ប៉ោតប៉ែត	៧០,២៥១
	ការប្រតិបត្តិការណ៍	
៧	ចំនួនបុគ្គលិក(គិតតែប្រតិបត្តិការណ៍)	២៤៨នាក់
៨	ចំនួនគ្រោះថ្នាក់	១១
៩	អ្នកស្លាប់	0
១០	អ្នករបួស	0

ប្រភពពី៖ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

បន្ថែមពីលើនេះនៅក្នុងឆ្នាំ ២០១៨ ជាឆ្នាំដែលប្រវត្តិសាស្ត្រដែលគេឃើញថារីកចម្រើននូវវិស័យផ្លូវដែករបស់កម្ពុជា។ រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា និងក្រុមហ៊ុន RRC បានដាក់ឲ្យដំណើរការជាបណ្តោះអាសន្ននូវកំណាត់ផ្លូវរថភ្លើងនិងការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរពីរាជាយស្មយាន ឆ្ពោះទៅកាន់

[66] លិខិតលេខ ១១៧៨.ដ ចេញថ្ងៃទី ២៣ ខែឧសភា ឆ្នាំ ២០១៩ របស់នាយកដ្ឋានផ្លូវដែកនៃក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញជាលើកដំបូង។ កំណាត់ផ្លូវរថភ្លើងដែលមានប្រវែងជាង ៩ គីឡូម៉ែត្រ គឺជាមុខមាត់ថ្មីមួយរបស់ទីក្រុងភ្នំពេញ ដើម្បីបញ្ចៀសការកកស្ទះចរាចរណ៍។ បន្ទាប់ពីកសាងរួចរាល់នៅក្នុងឆ្នាំ២០១៨ ហើយក៏មានការដាក់ដំណើរការជាបណ្តោះអាសន្នចាប់ពីថ្ងៃទី ១០ ខែមេសា រហូតដល់ថ្ងៃទី ១ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៨ ដោយមិនគិតថ្លៃ[67]។

ផ្លូវដែកនេះ ត្រូវបានរៀបចំឡើងជាប្រភេទ Tramway[68] សេវាដឹកជញ្ជូនតាមរថភ្លើងនេះចេញដំណើររៀងរាល់ ៣០នាទីម្តងដោយប្រើប្រាស់ថេរវេលាប្រមាណ ២២-២៥នាទី ពីស្ថានីយរាជាយស្ម័យានរាជធានីភ្នំពេញទៅកាន់អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ ដោយឆ្លងកាត់កំណាត់ផ្លូវសហព័ន្ធរុស្ស៊ី ចូលអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញតែម្តង[69]។

ការដាក់ឲ្យដំណើរការផ្លូវរថភ្លើងនៅពេលនេះ គឺដើម្បីផ្តល់ជម្រើសក្នុងការធ្វើដំណើរជូនប្រជាពលរដ្ឋ កាត់បន្ថយការចំណាយថវិកា ពេលវេលា សុវត្ថិភាព គ្មានការរំខាន ព្រមទាំងរួមចំណែកកាត់បន្ថយការកកស្ទះ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ ក្នុងដំណាក់កាលដំបូងនេះ គេនឹងប្រើប្រាស់រថភ្លើងចំនួន ២គ្រឿងដែលមានស្រាប់ សម្រាប់ការផ្តល់សេវាដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរទៅមក និងបានបន្ថែមក្បាលរថភ្លើងថ្មីចំនួន ៣គ្រឿងទៀតដែលបានបញ្ជាទិញមកពីប្រទេសម៉ិចស៊ីកូនៅដើមឆ្នាំ២០១៩[70]។

ផ្លូវដែកដែលរត់ក្នុងក្រុងភ្នំពេញ ពីស្ថានីយរាជាយស្ម័យានរាជធានីភ្នំពេញទៅកាន់អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញនេះទទួលបានអ្នកដំណើរចំនួន ១១,៧០៩នាក់ក្នុងឆ្នាំ២០១៨[71]។

២.៤ ផែនការមេនិងយុទ្ធសាស្ត្រគោលការណ៍នៃការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវដែក

សព្វថ្ងៃផ្លូវដែកត្រូវបានផ្តួចផ្តើមផែនការមេ ក្រោមជំនួយនិងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការរបស់កូរ៉េ KOICA។ ជាការពិតណាស់ផែនការមេក្នុងការអភិវឌ្ឍផ្លូវដែករបស់កម្ពុជាជាមួយនឹងការបែងចែក

[67] វ៉ា សំណព្វ, "ផ្លូវរថភ្លើងទៅកាន់ព្រលានយន្តហោះជាលើកដំបូងត្រូវបានដាក់ឲ្យដំណើរការជាបណ្តោះអាសន្ន", ថ្ងៃទី ១០ មេសា ២០១៨, http://km.rfi.fr/cambodia/inauguration-traimway-ville-a%C3%A9roport-10-04-2018

[68] Tramway: ជាប្រភេទផ្លូវរថភ្លើងដែលបង្កប់លើផ្លូវថ្នល់ដែលអាចអនុញ្ញាតឲ្យយានយន្ត និងយានផ្សេងៗ អាចធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់បាន

[69] វ៉ា សំណព្វ, "ផ្លូវរថភ្លើងទៅកាន់ព្រលានយន្តហោះជាលើកដំបូងត្រូវបានដាក់ឲ្យដំណើរការជាបណ្តោះអាសន្ន", ថ្ងៃទី ១០ មេសា ២០១៨, http://km.rfi.fr/cambodia/inauguration-traimway-ville-a%C3%A9roport-10-04-2018

[70] Ibid

[71] លិខិតលេខ ១១៧៨.ដ ចេញថ្ងៃទី ២៣ ខែឧសភា ឆ្នាំ ២០១៩ របស់នាយកដ្ឋានផ្លូវដែកនៃក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

ជា ៣ ដំណាក់កាលធំៗរួមមាន៖ ការអភិវឌ្ឍក្នុងពេលខ្លី (២០១៥-២០២០), ការអភិវឌ្ឍក្នុងពេលមធ្យម (២០២១-២០៣០) និងការអភិវឌ្ឍក្នុងពេលវែង (បន្ទាប់ពីឆ្នាំ ២០៣០)។

២.៤.១ ការអភិវឌ្ឍក្នុងពេលខ្លី ២០១៥-២០២០

គឺបែងចែកជាចំណុចសំខាន់ដូចជា[72]៖

- ខ្សែមេ D៖ សិក្សាពីគម្រោងក្នុងការបង្កើតផ្លូវដែកថ្មីភាគខាងកើតពោលគឺពីភ្នំពេញទៅឡុងនីញ ប្រទេសវៀតណាម
- ខ្សែមេ A ៖ ចូលរួមក្នុងការកសាងឡើងវិញនៅខ្សែភាគខាងជើង។

២.៤.២ ការអភិវឌ្ឍក្នុងពេលមធ្យម ២០២១-២០៣០

គឺបែងចែកជាចំណុចសំខាន់ដូចជា[73]៖

- ខ្សែមេ B ៖ សិក្សាពីគម្រោងអភិវឌ្ឍបន្ថែមទៅលើផ្លូវដែកខ្សែខាងត្បូងពីភ្នំពេញទៅក្រុងព្រះសីហនុ
- ខ្សែមេ C ៖ សិក្សាពីគម្រោងធ្វើផ្លូវដែកថ្មីពីភ្នំពេញទៅសៀមរាបដែលជាតំបន់ទេសចរណ៍សំខាន់របស់កម្ពុជា។

២.៤.៣ ការអភិវឌ្ឍក្នុងពេលវែងបន្ទាប់ពីឆ្នាំ ២០៣០

គឺបែងចែកជាចំណុចសំខាន់ដូចជា[74]៖

២.៤.៣.១ ផ្លូវដែកល្បឿនលឿន

- ផ្លូវដែកខ្សែ A ដែលមានប្រវែង ៤០០គីឡូម៉ែត្រពីភ្នំពេញទៅប៉ោយប៉ែត ដល់ប្រទេសថៃ
- ផ្លូវដែកខ្សែ B ដែលមានប្រវែង ២៥៣គីឡូម៉ែត្រពីភ្នំពេញទៅក្រុងព្រះសីហនុ
- ផ្លូវដែកខ្សែ C ដែលមានប្រវែង ៣១៥ គីឡូម៉ែត្រពីស៊ីសុផុនទៅដល់ស្រុក ជើងព្រៃ ខេត្តកំពង់ចាម
- ផ្លូវដែកខ្សែ D ដែលមានប្រវែង ២៣៦ គីឡូម៉ែត្រពីវាំងចាស់នៅឧត្តុង្គទៅដល់ស្រុកស្ទួល ខេត្តកំពង់ចាម

[72] កិច្ចប្រជុំ ASEAN Railway CEO's Conference លើកទី ៣៦ ប្រទេសវៀតណាម, "Master Plan for Railway Network Development in Cambodia", ឆ្នាំ ២០១៤

[73] Ibid

[74] Ibid

- ខ្សែរមេ E គម្រោងក្នុងការអនុវត្តរយៈពេលវែងភ្ជាប់ផ្លូវដែកពីភ្នំពេញទៅប្រទេសឡាវ[75]។

២.៤.៣.២ តំបន់សក្តានុពល

- ខ្សែតំណាងលេខ ១ ដែលមានប្រវែង ៧៣គីឡូម៉ែត្រ ដោយភ្ជាប់ពីស្រុក ព្រៃជ្រុំ ទៅឧត្តរមានជ័យក្នុងតំបន់ដែលក្បែរប្រទេសថៃ
- ខ្សែតំណាងលេខ ២ មានប្រវែង ១៣៦គីឡូម៉ែត្រ ដែលក្នុងគោលបំណងដើម្បីអភិវឌ្ឍតំបន់ដែលមានធនធានរ៉ែតភ្ជាប់ទៅខេត្តព្រះវិហារ
- ខ្សែតំណាងលេខ ៣ មានប្រវែង ១៥៨គីឡូម៉ែត្រ ធ្វើឡើងក្នុងគោលបំណងលើកតំកើនសេដ្ឋកិច្ចនៅក្នុងភូមិឃុំស្រុក ដោយអភិវឌ្ឍនូវការធ្វើរបបកសិកម្មដើម្បីយកផលិតផលមកលក់ និងតំបន់ទេសចរណ៍នៅតាមតំបន់នោះ
- ខ្សែតំណាងលេខ ៤ ប្រវែង ១១៤គីឡូម៉ែត្រ ដើម្បីផ្សព្វផ្សាយនូវតំបន់អភិវឌ្ឍ ដោយធ្វើឲ្យកាន់តែល្អនូវមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសំរាប់ប្រជាជន
- ខ្សែតំណាងលេខ ៥ ប្រវែង ១០៦គីឡូម៉ែត្រ ធ្វើឡើងក្នុងគោលបំណងលើកតំកើនសេដ្ឋកិច្ចនៅក្នុងភូមិឃុំស្រុក ដោយអភិវឌ្ឍនូវការធ្វើរបបកសិកម្មដើម្បីយកផលិតផលមកលក់ និងតំបន់ទេសចរណ៍នៅតាមតំបន់នោះ
- ខ្សែតំណាងលេខ ៦ ប្រវែង ៧១គីឡូម៉ែត្រ ពិចារណាការអភិវឌ្ឍ និងខ្សែភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងកម្ពុជា - ថៃ ពោលគឺពីបាត់ដំបងទៅជាយដែនប្រទេសថៃ
- ខ្សែតំណាងលេខ ៧ ប្រវែង ២៥០គីឡូម៉ែត្រ ពិចារណាលើការកែលម្អទេសចរណ៍ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍នៃកំពង់ផែ និងឧស្សាហកម្មឲ្យកាន់តែងាយស្រួលដោយដឹកជញ្ជូនតាមរយៈរថភ្លើងដោយមិនចាំបាច់ឆ្លងកាត់ទីក្រុងភ្នំពេញ
- ខ្សែតំណាងលេខ ៨ ប្រវែង ១៣៤គីឡូម៉ែត្រ ដើម្បីជម្រុញការអភិវឌ្ឍន៍ដោយភ្ជាប់ទៅកំពង់ផែថ្មី, តំបន់ឧស្សាហកម្ម និងដឹកជញ្ជូន[76]។

២.៤.៣.៣ ផ្លូវឧស្សាហកម្ម

- ពីឧត្តរមានជ័យទៅព្រះវិហារដែលមានប្រវែង ១៨១គីឡូម៉ែត្រ

[75] កិច្ចប្រជុំ ASEAN Railway CEO's Conference លើកទី ៣៦ ប្រទេសវៀតណាម, "Master Plan for Railway Network Development in Cambodia", ឆ្នាំ ២០១៤

[76] Ibid

- ពីព្រះវិហារទៅស្ទឹងត្រែងដែលមានប្រវែង ១១៣ គីឡូម៉ែត្រ
- ពីមណ្ឌលគីរីទៅរតនគិរីដែលមានប្រវែង ១៥១ គីឡូម៉ែត្រ
- ពីស្រុកកំពង់សិលាខេត្តព្រះសីហនុទៅវាលរេញ ដែលមានប្រវែង ៤៨គីឡូម៉ែត្រ[77]។

២.៤.៣.៤ ផ្លូវដែកទៅកាន់ព្រលានយន្តហោះ និងកំពង់ផែ

- ពីទីក្រុងភ្នំពេញទៅព្រលានយន្តហោះថ្មីដែលមានប្រវែង ៤២ គីឡូម៉ែត្រ
- ខ្សែព្រលានយន្តហោះកំពង់ឆ្នាំងដែលមានប្រវែង ២១ គីឡូម៉ែត្រ
- ភ្ជាប់ទៅកំពង់ផែកំពតដែលមានប្រវែង ៤ គីឡូម៉ែត្រ
- សៀមរាបទៅព្រលានយន្តហោះថ្មីដែលមានប្រវែង ៣ គីឡូម៉ែត្រ[78]។

២.៤.៤ ស្តង់ដាផ្លូវដែក

តារាងទី ១៣ ៖ បង្ហាញពីទិន្នន័យស្តង់ដាផ្លូវដែកកម្ពុជា

	ផ្លូវដែកធម្មតា	ផ្លូវដែកល្បឿនលឿន
រង្វាស់	១.០០០មីលីម៉ែត្រ	១.៤៣៥មីលីម៉ែត្រ
ល្បឿនសរុប	១២០គីឡូម៉ែត្រ/ម៉ោង	៣៥០គីឡូម៉ែត្រ/ម៉ោង
ជម្រាលអតិបរមា	១០%	២៥%
គន្លង់អតិបរមា	៩០មីលីម៉ែត្រ	១៦០មីលីម៉ែត្រ

ប្រភពពី៖ កិច្ចប្រជុំ ASEAN railway CEO's Conference លើកទី ៣៦ នៅប្រទេសវៀតណាម

ក្នុងតារាងខាងលើបង្ហាញពីស្តង់ដាផ្លូវដែកក្នុងគម្រោងផែនការលើ ផ្លូវដែករបស់កម្ពុជានឹងត្រូវការរង្វាស់ (ទទឹង) ផ្លូវដែក ១,០០០មីលីម៉ែត្រ, ជម្រាលអតិបរិមា ១០% និងហើយគន្លង់អតិបរិមា ៩០មីលីម៉ែត្រ បើផ្លូវដែកកម្ពុជាអាចធ្វើបានដូចខាងលើនោះដំណើរការផ្លូវដែកនឹងកាន់តែល្អ និងរលូន ហើយអាចបើកបរក្នុងល្បឿនធម្មតា១២០គីឡូម៉ែត្រក្នុងម៉ោង។ ចំណែកឯស្តង់ផ្លូវដែកល្បឿនលឿនរបស់កម្ពុជាត្រូវការស្តង់ដារង្វាស់(ទទឹង)ផ្លូវដែក ១,៤៣៥ មីលីម៉ែត្រ ជម្រាលអតិបរិមា ២៥% និងគន្លង់អតិបរិមា ១៦០មីលីម៉ែត្រ ហើយបើកម្ពុជាអាចធ្វើបានដូចខាងលើនោះដំណើរការផ្លូវដែកនឹងកាន់តែល្អ និងរលូន ហើយអាចបើកបរក្នុងល្បឿន ៣៥០គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោង។

---

[77] Infrastructure and Regional Integration Technical Working Group (IRITWG), "Overview of the Transport Infastructure Sector in the Kingdom of Cambodia, 5th edition, ឆ្នាំ ២០១៥

[78] Ibid

២.៤.៥ បញ្ហាប្រឈមចម្បងសម្រាប់គម្រោងផែនការមេ

ទោះបីជាកម្ពុជាបានព្យាយាមធ្វើឲ្យផ្លូវដែកមានដំណើរការបានល្អ និងអាចមានប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ចយ៉ាងច្រើនចំពោះកម្ពុជាក៏ដោយ តែនឹងមានបញ្ហាចម្បងៗមួយចំនួនក្នុងការអនុវត្តផែនការមេ នោះគឺ[79]៖

- បញ្ហាទី ១៖ ភាពមិនស្មើគ្នានៃការអភិវឌ្ឍក្នុងចំណោមតំបន់ដែលធ្វើផ្លូវដែក
- បញ្ហាទី ២៖ កង្វះខាតថវិការបស់ជាតិ
- បញ្ហាទី ៣៖ ភាពមិនស្មើគ្នាក្នុងដំណើរសេដ្ឋកិច្ចរវាងកម្ពុជានិងប្រទេសជិតខាង
- បញ្ហាទី ៤៖ ភាពខុសគ្នាក្នុងការអភិវឌ្ឍនៅតំបន់ដែលមានសក្តានុពល
- បញ្ហាទី៥៖ ភាពក្រីក្រនៅតាមតំបន់ជនបទ
- បញ្ហាទី៦៖ តម្រូវការកសាងផ្លូវដែកដែលបាត់បង់ និងតភ្ជាប់ខ្សែថ្មី
- បញ្ហាទី៧៖ កង្វះខាតនូវប្រព័ន្ធផ្លូវដែកចាស់ៗច្រើន។

បញ្ហាទាំង៧ ដូចខាងលើនេះដែលធ្វើឲ្យកម្ពុជាជួបនឹងការលំបាកក្នុងការអនុវត្តនូវផែនការមេដែលបានសិក្សាដោយកូរ៉េ KOICA។

២.៤.៦ ដំណោះស្រាយសម្រាប់គម្រោងផែនការមេ

ទោះបីជាផ្លូវដែកកម្ពុជាអាចនឹងជួបនូវបញ្ហាជាច្រើនដែលបានចេញពីការសិក្សាវិភាគ និងរំពឹងទុកដែលធ្វើគម្រោងផែនការមេពិបាកក៏ដោយ រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានព្យាយាមស្វែងរកដំណោះស្រាយដោយដាក់ចេញនូវ៤ គោលដៅ និង ៧យុទ្ធសាស្ត្រសំខាន់ៗដូចជា[80]៖

តារាងទី១៤៖ បង្ហាញពីដំណោះស្រាយគោលដៅ និងយុទ្ធសាស្ត្រនៃផែនការមេ

គោលដៅ	យុទ្ធសាស្ត្រ
១. អភិវឌ្ឍផ្លូវដែកដើម្បីលើកកម្ពស់សេដ្ឋកិច្ចជាតិ	១. ការអភិវឌ្ឍន៍ និងពិពិធកម្មកំណើនសេដ្ឋកិច្ច ២. ធ្វើសមាហរណកម្មជាតិ
២. អភិវឌ្ឍផ្លូវដែកក្នុងតំបន់ដើម្បីការឆ្ពោះទៅមុខ និងលុបបំបាត់ភាពក្រីក្រ	៣. លើកកម្ពស់សេដ្ឋកិច្ចជាតិ ៤. ធ្វើការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចក្នុងតំបន់ដើម្បីលុបបំបាត់ភាពក្រីក្រ

[79] កិច្ចប្រជុំ ASEAN Railway CEO's Conference លើកទី ៣៦ ប្រទេសវៀតណាម, "Master Plan for Railway Network Development in Cambodia", ឆ្នាំ ២០១៤

[80] Ibid

៣. រឹតចំណងសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិ និងកំណើនសេដ្ឋកិច្ច	៦. បង្កើតនូវប្រព័ន្ធអន្តរជាតិ ៧. ប្រព័ន្ធរថភ្លើងមានល្បឿនលឿន
៤. បង្កើតប្រព័ន្ធចរាចរណ៍ដែលចំណាយតិច និងប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់	៥. បង្កើនប្រព័ន្ធអន្តរជាតិ

ប្រភពពី៖ Infrastructure and Regional Inegration Technical Working Group, "Overview of the Transport Infrastructure Sector In the kingdom of Cambodia, 5th Edition ឆ្នាំ ២០១៥

- គោលដៅ ១ អភិវឌ្ឍផ្លូវដែកដើម្បីលើកកម្ពស់សេដ្ឋកិច្ចជាតិ ដើម្បីសម្រេចនូវគោលដៅទី ១ រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានដាក់ចេញ យុទ្ធសាស្ត្រ ២
    - យុទ្ធសាស្ត្រទី ១ ការអភិវឌ្ឍន៍ និងពិពិធកម្មកំណើនសេដ្ឋកិច្ច
    - យុទ្ធសាស្ត្រទី ២ ធ្វើសមាហរណកម្មជាតិ
- គោលដៅទី ២ អភិវឌ្ឍផ្លូវដែកក្នុងតំបន់ដើម្បីការឆ្ពោះទៅមុខ និងលុបបំបាត់ភាពក្រីក្រ ដើម្បីសម្រេចនូវគោលដៅទី ២ បានដាក់ចេញ យុទ្ធសាស្ត្រ ២
    - យុទ្ធសាស្ត្រទី ៣ លើកកម្ពស់សេដ្ឋកិច្ចជាតិ
    - យុទ្ធសាស្ត្រទី ៤ ធ្វើការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចក្នុងតំបន់ដើម្បីលុបបំបាត់ភាពក្រីក្រ
- គោលដៅទី ៣ រឹតចំណងសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិ និងកំណើនសេដ្ឋកិច្ច ដើម្បីសម្រេចនូវគោលដៅទី ៣ រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានដាក់ចេញ យុទ្ធសាស្ត្រ ២
    - យុទ្ធសាស្ត្រទី ៦ បង្កើតនូវប្រព័ន្ធអន្តរជាតិ
    - យុទ្ធសាស្ត្រទី ៧ ប្រព័ន្ធរថភ្លើងមានល្បឿនលឿន
- គោលដៅទី ៤ បង្កើតប្រព័ន្ធចរាចរណ៍ដែលចំណាយតិច និងប្រសិទ្ធិភាពខ្ពស់ ដើម្បីសម្រេចនូវគោលដៅទី ៤ រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានដាក់ចេញ យុទ្ធសាស្ត្រ ១
    - យុទ្ធសាស្ត្រទី ៥ បង្កើនប្រព័ន្ធអន្តរជាតិ។

២.៥ អត្ថប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ចពីវិស័យដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែកក្រោយពីសម្រេចផែនការមេ

តម្លៃសរុបនៃគម្រោងនេះ នឹងមានឥទ្ធិពលវិជ្ជមានទៅដល់សេដ្ឋកិច្ចជាតិដូចជា ករណីដឹកជញ្ជូនទំនិញ ដើម្បីកាត់បន្ថយចំណាយថ្លៃដើម, ដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ, កាត់បន្ថយថវិកាជាតិដែល

ចំណាយទៅលើការជួសជុលផ្លូវជាតិ និងសន្សំពេលវេលា។ គម្រោងអភិវឌ្ឍនេះមានអត្ថប្រយោជន៍ដ៏មានវិសាលភាពដែលវារួមចំណែកដោយផ្ទាល់ ឬដោយប្រយោលចំពោះការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ។

ផលប្រយោជន៍ដល់អ្នកក្រីក្រពីគម្រោងនេះអាចត្រូវបានគេរំពឹងថា នឹងរួមមាន[81]៖

អត្ថប្រយោជន៍ផ្ទាល់ ៖ ដោយកើតចេញពីការកាត់បន្ថយការចំណាយលើការដឹកជញ្ជូនផ្ទាល់ខ្លួន, អាចបង្កើតឱកាសការងារនៃការប្រកបអាជីវកម្មផ្សេងៗដល់ប្រជាជនដែលរស់នៅក្បែរតំបន់អភិវឌ្ឍផ្លូវដែក, សន្សំសំចៃពេលវេលានៃការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាជនទូទៅ, សន្សំសំចៃការចំណាយថ្លៃធ្វើដំណើរដែលមានតម្លៃថ្លៃ និងកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។ គេប៉ាន់ប្រមាណថាអត្ថប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ចដ៏សំខាន់នឹងបានមកពីការផ្តល់សេវាដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរនៅលើផ្លូវដែកដែលនិងផលប្រយោជន៍ដ៏ច្រើនលើសលប់ដល់រដ្ឋាភិបាល (ដែលប៉ាន់ប្រមាណ 0,៦ លានដុល្លារអាមេរិក ក្នុងឆ្នាំដំបូងនៃប្រតិបត្តិការ ហើយក្នុងឆ្នាំ២០៣០ អាចកើនដល់ ៣លានដុល្លារ ក្នុងមួយឆ្នាំបើសិនជាការអនុវត្តប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព)

អត្ថប្រយោជន៍ដោយប្រយោល ៖ ធ្វើឲ្យចំណាយដឹកជញ្ជូនថ្លៃដើមទាប (ទាំងរបស់របរប្រើប្រាស់ប្រចាំថ្ងៃ និង ម្ហូបអាហាររបស់ប្រជាជន)។

២.៥.១ ការប៉ាន់ប្រមាណនៃការសន្សំការប្រើប្រាស់ប្រេង

ការជួសជុលផ្លូវរថភ្លើងនៅកម្ពុជាអាចមានផលប្រយោជន៍ និងសន្សំសំចៃច្រើនដែលបានកើតចេញក្រោយពីការជួសជុលផ្លូវរថភ្លើងបន្ទាប់ពីគម្រោងផែនការមេ ពោលគឺបើអាចធ្វើឲ្យផ្លូវរថភ្លើងមានកំណើនឡើងវិញគឺអាចមានសមត្ថភាពបង្វែរពីការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវជាតិទៅដឹកជញ្ជូនតាមរយៈផ្លូវដែកដែលសន្សំសំចៃប្រេងសាំងបានចំនួន ០.២៩៣៦ ដុល្លារក្នុងមួយលីត្រ និងអាចសន្សំសំចៃចំណាយនៃការប្រើប្រាស់ប្រេងសាំងរហូតដល់ ៥៩៥ លានដុល្លារនៅក្នុងឆ្នាំ២០៣០ ប្រសិនបើគម្រោងផែនការមេអនុវត្តបានជោគជ័យ[82]។

២.៥.២ ការប៉ាន់ប្រមាណនៃការសន្សំក្នុងចំណាយលើការថែទាំផ្លូវ

ការលុបបំបាត់ចរាចរណ៍យានយន្តធុនធ្ងន់ពីបណ្តាញផ្លូវជាតិ បន្ទាប់ពីការស្តារឡើងវិញនៃផ្លូវដែកត្រូវបានរំពឹងថានឹងមានឥទ្ធិពល លើការកាត់បន្ថយការចំណាយលើការថែទាំផ្លូវ ដែល

[81] ADB Report, "Cambodia: Preparing the Greater Mekong Subregion: Rehabilitition of the railway Cambodia", ឆ្នាំ ២០០៦

[82] Ibid

យោងទៅតាមការសិក្សាពី JICA បានបង្ហាញឲ្យឃើញថា បើផ្លូវរថភ្លើងនៅកម្ពុជាអាចដំណើរបានយ៉ាងល្អដូចគម្រោងផែនការមេ គេអាចសន្សំលុយពីការជួសជុលផ្លូវជាតិ (ប្រមាណ ៣៩លានដុល្លារនៅក្នុងឆ្នាំ២០៣០) ដែលបណ្តាលមកពីការខូចខាតដោយរថយន្តធុនធ្ងន់ដឹកជញ្ជូននៅលើផ្លូវជាតិ[83]។

២.៥.៣ ការប៉ាន់ស្មាននៃការសន្សំពីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍

គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ត្រូវបានកើតឡើងយ៉ាងច្រើននៅតាមបណ្តាយផ្លូវជាតិលេខ ៣ ផ្លូវជាតិលេខ ៤ និងផ្លូវជាតិលេខ៥។ នៅក្នុងន័យនេះ គេសង្កេតឃើញថាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ទាំងនេះបណ្តាលឲ្យមានការខាតបង់ថវិកាជាតិ, ខូចខាតទ្រព្យសម្បត្តិសាធារណៈ (ផ្លូវថ្នល់ បង្គោលភ្លើង របាំងផ្លូវ) និងបាត់បង់ផលិតភាពជាតិ។ ផ្លូវជាតិលេខ៣ មានគ្រោះថ្នាក់ចំនួន ១៥៩ករណី ក្នុងនោះមានអ្នកបាត់បង់ជីវិតភ្លាមៗនៅកន្លែងកើតហេតុ ៣០នាក់, របួសធ្ងន់ចំនួន ១៤៧នាក់, របួសស្រាលចំនួន ១៧៨នាក់។ ផ្លូវជាតិលេខ ៤ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍មាន ២៩២ករណី ក្នុងនោះមានអ្នកដែលស្លាប់ភ្លាមៗនៅកន្លែងកើតហេតុ ៩៩នាក់, អ្នកដែលរបួសធ្ងន់ចំនួន ១៨២នាក់, អ្នករបួសស្រាល ២៧៥ នាក់។ ផ្លូវជាតិលេខ ៥ មានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ៧៦៣ករណី មានអ្នកស្លាប់១៨០នាក់, អ្នករបួសធ្ងន់ ៦៣៧នាក់, និងអ្នករបួសស្រាល ៧៥៩នាក់[84]។

តារាងទី ១៥ ៖ បង្ហាញពីគ្រោះថ្នាក់ និងការខាតបង់

ផ្លូវជាតិលេខ ៣	ចំនួនតួលេខ
គ្រោះថ្នាក់ (ករណី)	១៥៩
ស្លាប់ (នាក់)	៣០
ស្ថានភាពធ្ងន់ធ្ងរ (នាក់)	១៤៧
ស្ថានភាពស្រាល (នាក់)	១៧៨
ផ្លូវជាតិលេខ ៤	ចំនួនតួលេខ
គ្រោះថ្នាក់ (ករណី)	២៩២
ស្លាប់ (នាក់)	៩៩
ស្ថានភាពធ្ងន់ធ្ងរ (នាក់)	១៨២
ស្ថានភាពស្រាល (នាក់)	២៧៥

[83] ADB Report, "Cambodia: Preparing the Greater Mekong Subregion: Rehabilitition of the railway Cambodia", ឆ្នាំ ២០០៦

[84] Ibid

ផ្លូវជាតិលេខ ៥	ចំនួនតួលេខ
គ្រោះថ្នាក់ (ករណី)	៧៦៣
ស្លាប់ (នាក់)	១៨០
ស្ថានភាពធ្ងន់ធ្ងរ (នាក់)	៦៣៧
ស្ថានភាពស្រាល (នាក់)	៧៩៨

ប្រភពពី៖ ADB technical Assistance Consultant′s Report, Cambodia: Preparing the Greater Mekong Sub region: Rehabilitation of the Railway in Cambodia, ឆ្នាំ ២០០៦

មានន័យថាក្នុងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ទាំងនោះអាចនឹងខាតបង់នូវសេដ្ឋកិច្ចជាតិយ៉ាងច្រើន ប្រសិនបើករណីស្លាប់ វានឹងបណ្តាលឲ្យខូតខាតទ្រព្យសម្បត្តិជាតិរហូត ១,១៣២ដុល្លារក្នុងមួយករណី, ចំណាយរដ្ឋបាល ២,១៧២ដុល្លារ ក្នុងមួយករណី សរុបករណីដែលស្លាប់ខាតបង់ថវិកា ៣,៣០៤ដុល្លារក្នុងមួយករណី (ករណីស្លាប់ភ្លាមៗនៅកន្លែងកើតហេតុ)។ ប្រសិនបើករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ដែលបណ្តាលឲ្យមានរបួសធ្ងន់អាចធ្វើឲ្យខូចខាតទ្រព្យសម្បត្តិជាតិ ២,៧៧៧ដុល្លារក្នុងមួយករណី, ចំណាយរដ្ឋបាល ១,៦២៧ដុល្លារក្នុងមួយករណីសរុបករណីដែលមានរបួសធ្ងន់អាចនឹងចំណាយ ៤,៤០៤ដុល្លារក្នុងមួយករណី។ ករណីដែលគ្រោះថ្នាក់មានរបួសស្រាលអាចធ្វើឲ្យខាតបង់ទ្រព្យសម្បត្តិជាតិ ៥៤៥ដុល្លារក្នុងមួយករណី, ចំណាយរដ្ឋបាល ៥៤៣ដុល្លារក្នុងមួយករណី សរុបករណីដែលមានរបួសស្រាលអាចនឹងចំណាយ ១,០៨៨។

តារាងទី ១៦ ៖ បង្ហាញពីចំនួននៃការខាតបង់ពីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍

សង្ខេប	ស្លាប់	ស្ថានភាពធ្ងន់ធ្ងរ	ស្ថានភាពស្រាល
ទ្រព្យសម្បត្តិជាតិ	១,១៣២	២,៧៧៧	៥៤៥
ចំណាយរដ្ឋបាល	២,១៧២	១,៦២៩	៥៤៣
សរុប	៣,៣០៤	៤៤០៦	១,០៨៨

ប្រភពពី៖ ADB technical Assistance Consultant′s Report, Cambodia: Preparing the Greater Mekong Sub region: Rehabilitation of the Railway in Cambodia

ដូចនេះការធ្វើដំណើរតាមផ្លូវជាតិអាចបណ្តាលឲ្យជួបករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ដោយយថាហេតុជាញឹកញាប់បាន ព្រមទាំងអាចធ្វើឲ្យខាតបង់នូវសេដ្ឋកិច្ច និងថវិកាជាតិជាច្រើន។

ជំពូកទី ៣

ការវិភាគវិស័យដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែក

៣.១ វិភាគទៅលើទិន្នន័យដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងអ្នកដំណើរតាមផ្លូវដែក

៣.១.១ វិភាគលើទិន្នន័យដឹកជញ្ជូនទំនិញ

យោងតាមប្រភពមកពី RRC ទំហំនៃការដឹកជញ្ជូនតាំងពីឆ្នាំ២០១០ក្រោយពេលដែលផ្លូវដែកខ្សែខាងត្បូងប្រគល់ទៅឲ្យក្រុមហ៊ុនឯកជនគ្រប់គ្រងមានការដឹកជញ្ជូនកើនឡើង ដែលមានន័យថានៅក្នុងឆ្នាំ២០១០ ទំហំនៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញមានត្រឹមតែ ១៦,២៨៨តោន។ រហូតមកដល់ឆ្នាំ ២០១៨ តាមរបាយការណ៍ដែលក្រុមហ៊ុន RRC បានផ្តល់ជូនទៅនាយកដ្ឋានផ្លូវដែកនៃក្រសួងសារណការ និងដឹកជញ្ជូន តាមរយៈលិខិតលេខ ១១៧ផជ ចុះនៅថ្ងៃទី២៣ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៩ បានឲ្យឃើញថា នៅក្នុងឆ្នាំ២០១៧ ទំហំនៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញមាន ៤១៩,១០៦ តោន ដោយប្រើកុងតឺន័រ ២៧,០០៨ គ្រឿង និងបានថយចុះទំហំនៃការដឹកជញ្ជូនបន្តិចប៉ុណ្ណោះក្នុងឆ្នាំ២០១៨ គឺបានត្រឹម ៤១៤,៨៧៩តោន ដោយប្រើកុងតឺន័រ ២៤,៨៦១គ្រឿង[85]។ ខាងក្រោមនេះជាតារាងបង្ហាញពីទំហំនៃការដឹកជញ្ជូននៅខ្សែភាគខាងត្បូង (ភ្នំពេញទៅក្រុងព្រះសីហនុ) រយៈពេល ៨ឆ្នាំចុងក្រោយ។

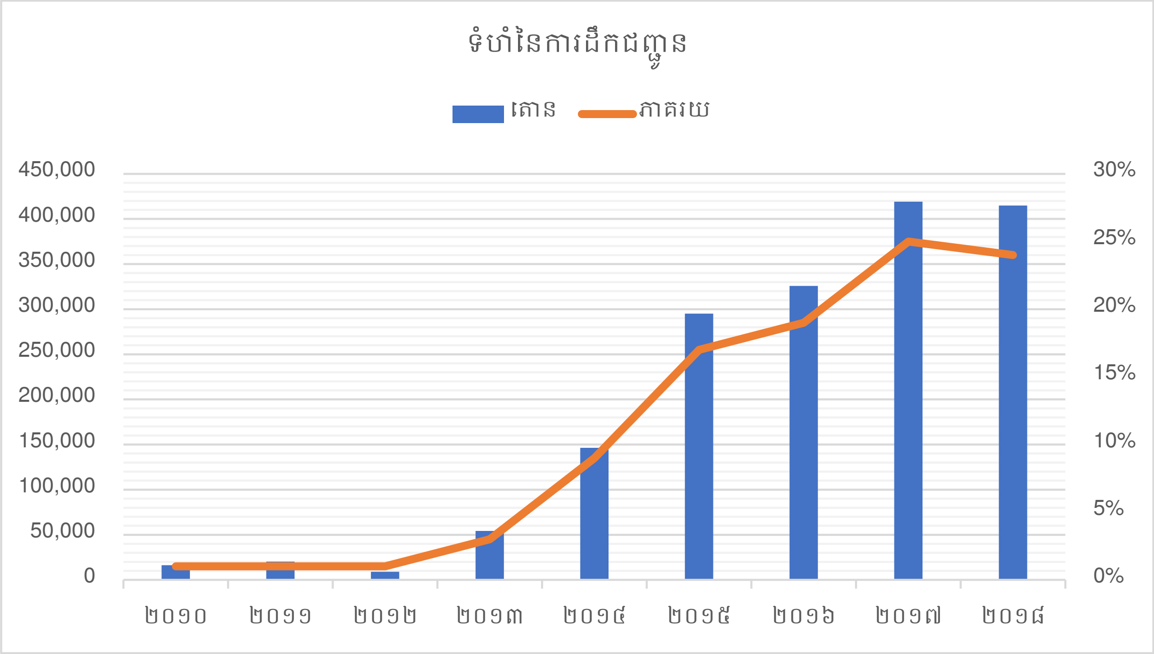
តារាងទី ១៧ ៖ បង្ហាញពីទំហំនៃការដឹកជញ្ជូនសរុបតាមឆ្នាំនីមួយៗ (២០១០-២០១៨)

ឆ្នាំ	ទំនិញ(តោន)	ចំនួនកុងទីន័រ (គ្រឿង)
២០១០	១៦.២៨៨	0
២០១១	២០.១២៤	0
២០១២	៨.៩៦៨	0
២០១៣	៥៤.២០៥	៤.៤០០
២០១៤	១៩៦.២៩០	១១.៦៦០
២០១៥	២៩៥.០៧៦	២០.០៩៧
២០១៦	៣២៥.៨៥១	២១.២៩៥
២០១៧	៤១៩.១០៦	២៧.០០៨
២០១៨	៤១៤.៩៨៧	២៤.៨៦១

ប្រភពពី៖ លិខិតលេខ ១១៧ផ.ដ ចេញថ្ងៃទី ២៣ ខែឧសភា ឆ្នាំ ២០១៩ របស់នាយកដ្ឋានផ្លូវដែកនៃក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

[85] លិខិតលេខ ១១៧ផ.ដ ចេញថ្ងៃទី ២៣ ខែឧសភា ឆ្នាំ ២០១៩ របស់នាយកដ្ឋានផ្លូវដែកនៃក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

ក្រាហ្វិកទី ៣ ៖ បង្ហាញពីទិន្នន័យនៃការដឹកជញ្ជូនសរុបតាមឆ្នាំនីមួយៗ (២០១០-២០១៨)



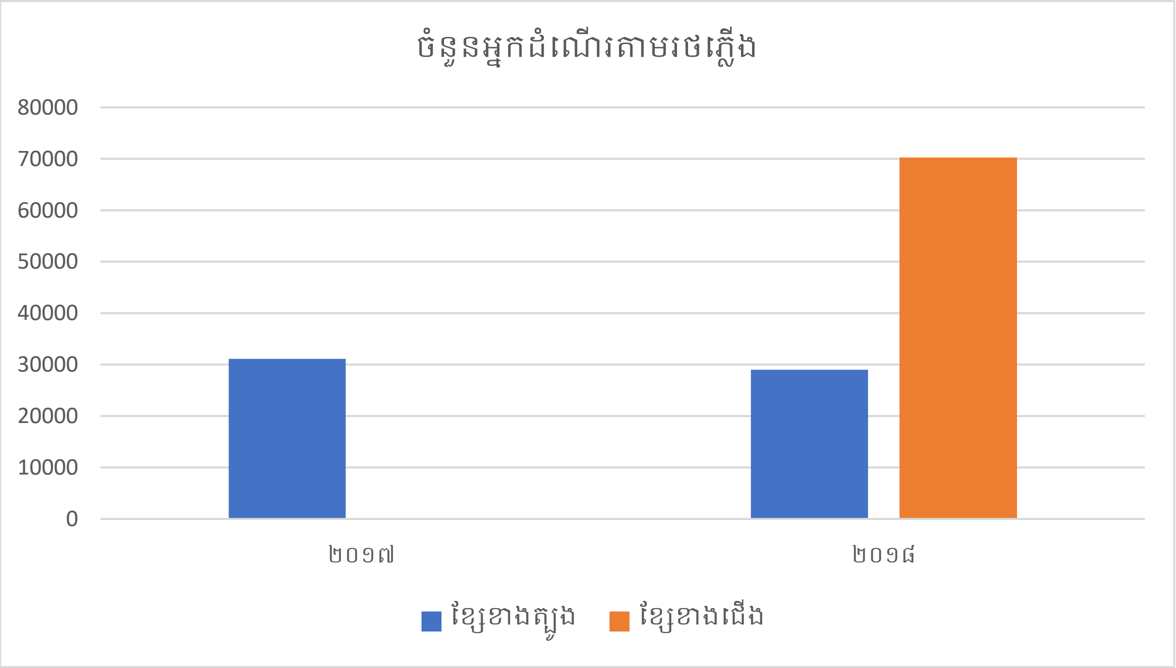
ប្រភពពី៖ លិខិតលេខ ១១៧៨.ដ ចេញថ្ងៃទី ២៣ ខែឧសភា ឆ្នាំ ២០១៩ របស់នាយកដ្ឋានផ្លូវដែក នៃក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

តាមរយៈក្រាហ្វិកបង្ហាញឲ្យឃើញថា ពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំការដឹកជញ្ជូនពោលគឺនៅឆ្នាំ ២០១០ មានទំហំនៃការដឹកជញ្ជូនត្រឹមតែ ១% ប៉ុណ្ណោះដែលគិតជាតួលេខស្មើនឹង ១៦,២៨៤តោន។ នៅឆ្នាំ២០១១ ក៏គេពុំសង្កេតឃើញទំហំនៃការដឹកជញ្ជូនមានកំណើនកើនឡើងខ្លាំងនោះទេ គឺមានប្រមាណ ១% ដូចគ្នាកាលពីឆ្នាំ២០១០ ប៉ុន្តែទិន្នន័យនេះបើគិតជាចំនួនតួលេខមានការកើនឡើងត្រឹមតែជាង ២០,១២៨តោន (កើនឡើង ៣ពាន់តោនប៉ុណ្ណោះ)។ ក្នុងឆ្នាំ២០១២ មានការថមថយមកវិញត្រឹម ៨,៩៦៨តោនប៉ុណ្ណោះ ដែលនៅតែស្ថិតក្នុងរង្វង់ ១% ដូចឆ្នាំ ២០១០ និងឆ្នាំ ២០១១ ដែរ។ គេបានសង្កេតឃើញទំហំដឹកជញ្ជូនហាក់មានការកើនឡើងវិញនៅឆ្នាំ២០១៣ គឺកើនស្ទើរតែជាង២ដងនៃឆ្នាំចាស់ៗ បើគិតជាតួលេខមានប្រមាណ ៥៤,២០៥តោន ដែលស្មើនឹងការកើនឡើង ៣%។ នៅក្នុងឆ្នាំ ២០១៤ ទំហំនៃការដឹកជញ្ជូនកើនតែឡើងរហូតដល់ ៩% ដែលស្មើនឹង ១៤៦,២៩០តោន។ ទំហំនៃការដឹកជញ្ជូននេះនៅតែបន្តមានការកើនឡើងនៅក្នុងឆ្នាំ ២០១៥ ដែលកើនឡើងចំនួន ១៧% ស្មើនឹង ២៩៥,០៧៦តោន។ ក្នុងឆ្នាំ ២០១៦ ទំហំនៃការដឹកជញ្ជូនកាន់តែកើនឡើងថែមទៀតរហូតដល់ ១៩% ស្មើនឹង ៣២៥,៨៥១តោន។ ទំហំនៃការដឹកជញ្ជូនកើនឡើងកាន់តែច្រើនឡើងនៅក្នុងឆ្នាំ ២០១៧ រហូតដល់ ២៥% ដែលស្មើនឹង ៤១៩,១០៦តោន។

ប៉ុន្តែតួលេខបានធ្លាក់ចុះមកវិញបន្តិចបន្តិចប៉ុណ្ណោះ (ត្រឹម ១%) ដែលមានន័យថាធ្លាក់ចុះមកត្រឹម ២៤% នៅក្នុងឆ្នាំ ២០១៨ ដែលស្មើនឹង ៩១៤,៩៨៧តោន។

៣.១.២ វិភាគលើទិន្នន័យដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវដែក

ក្រាហ្វិកទី ៤ ៖ បង្ហាញពីទិន្នន័យអ្នកធ្វើដំណើរតាមរថភ្លើងសរុប ឆ្នាំ ២០១៧ និង ២០១៨



ប្រភពពី៖ លិខិតលេខ ១១៧៨.ដ ចេញថ្ងៃទី ២៣ ខែឧសភា ឆ្នាំ ២០១៩ របស់នាយកដ្ឋានផ្លូវដែកនៃក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

នៅអំឡុងឆ្នាំ ២០១០ ដល់ ២០១៦ ពុំមានសេវាកម្មដឹកអ្នកដំណើរឡើយនៅខ្សែខាងត្បូង។ សម្រាប់ខ្សែខាងជើងក៏ពុំមានសេវាកម្មដឹកអ្នកដំណើរដូចខ្សែខាងត្បូងដែរនៅអំឡុងឆ្នាំ ២០១០ ដល់ ២០១៧[86]។

សម្រាប់សេវាកម្មដឹកអ្នកដំណើរ គេសង្កេតឃើញថាទើបតែធ្វើការដឹកអ្នកដំណើរឡើងវិញនៅខ្សែភាគខាងត្បូងនៅក្នុងឆ្នាំ២០១៧ ដែលទទួលបានអ្នកដំណើររហូតដល់ ៣១,១១៦ នាក់ ខណ:ដែលខ្សែរថភ្លើងនៅភាគខាងជើងពុំទាន់បានបើកឲ្យដំណើរការឡើយទាំងសម្រាប់ដឹកអ្នកដំណើរ និងសម្រាប់ដឹកទំនិញក្នុងឆ្នាំ២០១៧[87]។ លុះរហូតដល់ឆ្នាំ២០១៨ ទើបខ្សែរថភ្លើងភាគខាងជើងបានបើកឲ្យដំណើរការដឹកអ្នកដំណើរតែប៉ុណ្ណោះ មិនទាន់អាចដឹកទំនិញឆ្លងកាត់នោះទេ។

[86] លិខិតលេខ ១១៧៨.ដ ចេញថ្ងៃទី ២៣ ខែឧសភា ឆ្នាំ ២០១៩ របស់នាយកដ្ឋានផ្លូវដែកនៃក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

[87] Ibid

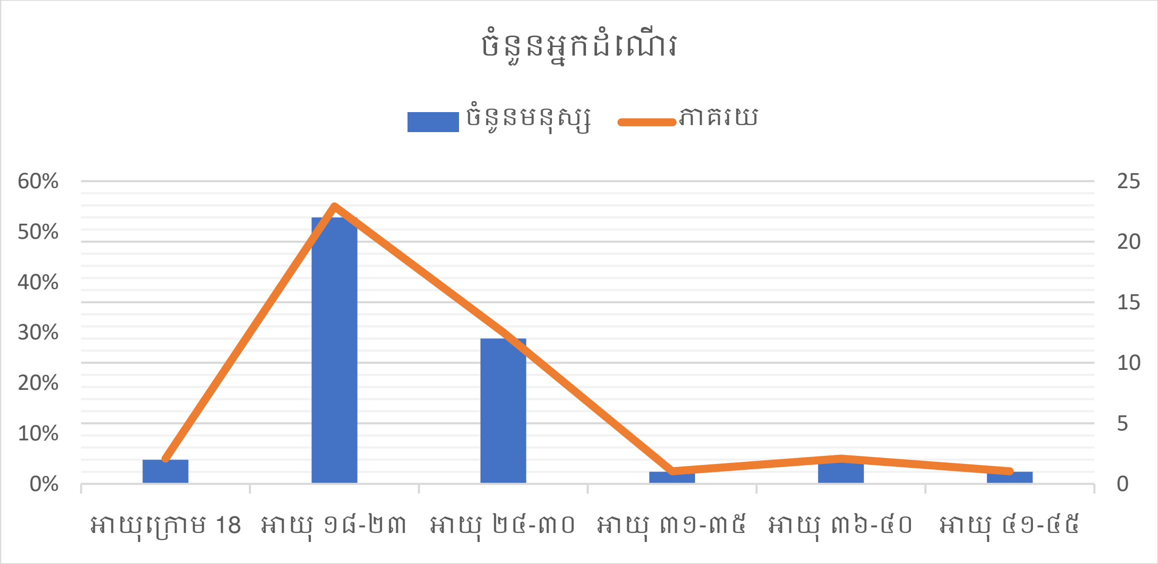
ក្នុងឆ្នាំ២០១៨ ខ្សែខាងជើងបានទទួលអ្នកដំណើរច្រើនជាងសឹងតែ ២ដងនៃខ្សែខាងត្បូង ជាអាទិ៍ ខ្សែខាងជើងទទួលអ្នកដំណើររហូតដល់ ៧០,២៥១នាក់ក្នុងឆ្នាំ២០១៨ ខណៈដែលខ្សែខាងត្បូង ទទួលបានត្រឹមតែ ២៨,៩៩៩នាក់ប៉ុណ្ណោះក្នុងឆ្នាំដូចគ្នា[88]។ មានមូលហេតុជាច្រើនដែលធ្វើឲ្យខ្សែ ខាងជើងមានអ្នកដំណើរច្រើន គឺដោយសារនៅក្នុងអំឡុងពេលដាក់ដំណើរការបណ្តោះអាសន្ន ក្នុងខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៨ ក្រសួងសារធារណការ និងដឹកជញ្ជូនសហការណ៍ជាមួយក្រុមហ៊ុន RRC បានអនុញ្ញាតឲ្យប្រជាពលរដ្ឋធ្វើដំណើរពីភ្នំពេញទៅប៉ោយប៉ែត ដោយមិនគិតថ្លៃរហូត ដល់ចុងខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៨។ ម្យ៉ាងវិញដោយសារខ្សែខាងជើងនេះបានរត់កាត់ខេត្តជាច្រើន រួមមាន ខេត្តកំពង់ឆ្នាំង, ពោធិ៍សាត់, បាត់ដំបង, បន្ទាយមានជ័យ, និងប៉ោយប៉ែត។ ទោះបីជាខ្សែនេះបាន ចំណាយពេលវេលាច្រើនបន្តិចក៏ដោយ ប៉ុន្តែមានប្រជាជនមួយចំនួននៅតែចង់សាកល្បង។

៣.២ វិភាគទៅលើលទ្ធផលនៃការស្រង់មតិ

យោងទៅតាមការធ្វើកម្រងសំណួរដែលសាកសួរមតិប្រជាជនជិះរថភ្លើង ក្នុងនោះមាន ចំនួនមនុស្ស ៤០នាក់ដែល មានបុរសចំនួន ១៥នាក់ (ស្មើនឹង៣៧.៥ភាគរយ) និងនារីចំនួន ២៥ នាក់ (ស្មើនឹង ៦២.៥ភាគរយ) ដែលបានធ្វើដំណើរតាមរយៈរថភ្លើងពីភ្នំពេញ ទៅខេត្តកំពត។

៣.២.១ អ្នកដំណើរតាមរថភ្លើង

ក្រាហ្វិកទី ៥ ៖ បង្ហាញពីទិន្នន័យអាយុអ្នកដំណើរ



សរុបចំនួនអ្នកដំណើរមាន ៤០នាក់ (បុរសមាន ១៥នាក់, នារីមាន ២៥នាក់)
ប្រភពពី៖ Survey (២០១៩)

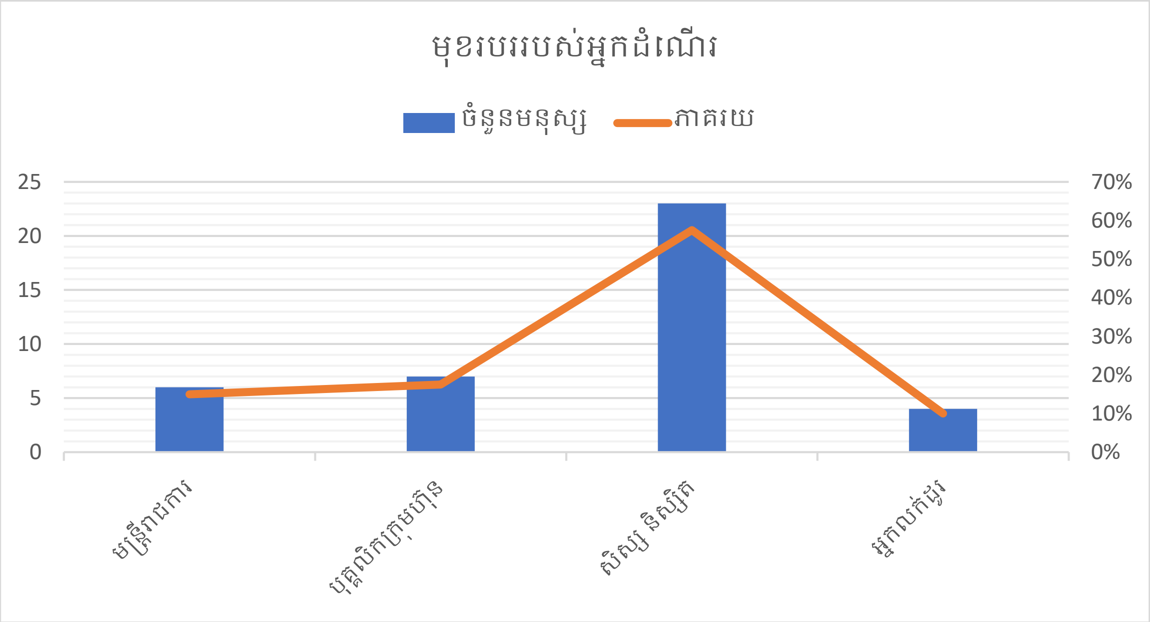
[88] លិខិតលេខ ១១៧៨.ដ ចេញថ្ងៃទី ២៣ ខែឧសភា ឆ្នាំ ២០១៩ របស់នាយកដ្ឋានផ្លូវដែកនៃក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន

បន្ថែមពីលើនេះទៅទៀតអ្នកដែលជិះរថភ្លើងភាគច្រើនសុទ្ធសឹងតែជាយុវជន ពុំសូវមានមនុស្សវ័យកណ្តាល ឬមនុស្សចាស់ទេ ជាអាទិ៍ក្នុងចំណោមអ្នកដំណើរ ៤០នាក់ មនុស្សដែលមាន

- អាយុក្រោម ១៨ឆ្នាំចំនួន ៥ភាគរយ ស្មើនឹង ២នាក់
- អាយុចន្លោះពី ១៨ ទៅ ២៣ឆ្នាំ មានរហូតដល់ ៥៥ភាគរយ ដែលស្មើនឹង ២២នាក់
- អាយុចន្លោះ ២៤ ដល់ ៣០ មាន ៣០ភាគរយ ស្មើនឹង ១២នាក់
- អាយុចន្លោះពី ៣១ ទៅ ៣៥ឆ្នាំ មានតែ ១នាក់ស្មើនឹង ២.៥ភាគរយ
- អាយុចន្លោះ ពី ៣៦ ទៅ ៤០ឆ្នាំ មានត្រឹមតែ ៥ ភាគរយ ស្មើនឹង ២នាក់ប៉ុណ្ណោះ
- អាយុចន្លោះ ៤១ ទៅ ៤៥ឆ្នាំ មាន១នាក់ប៉ុណ្ណោះ ដែលស្មើនឹង ២.៥ភាគរយ។

៣.២.២ មុខរបររបស់អ្នកដំណើរ

ក្រាហ្វិកទី ៦ ៖ បង្ហាញពីទិន្នន័យមុខរបររបស់អ្នកដំណើរ

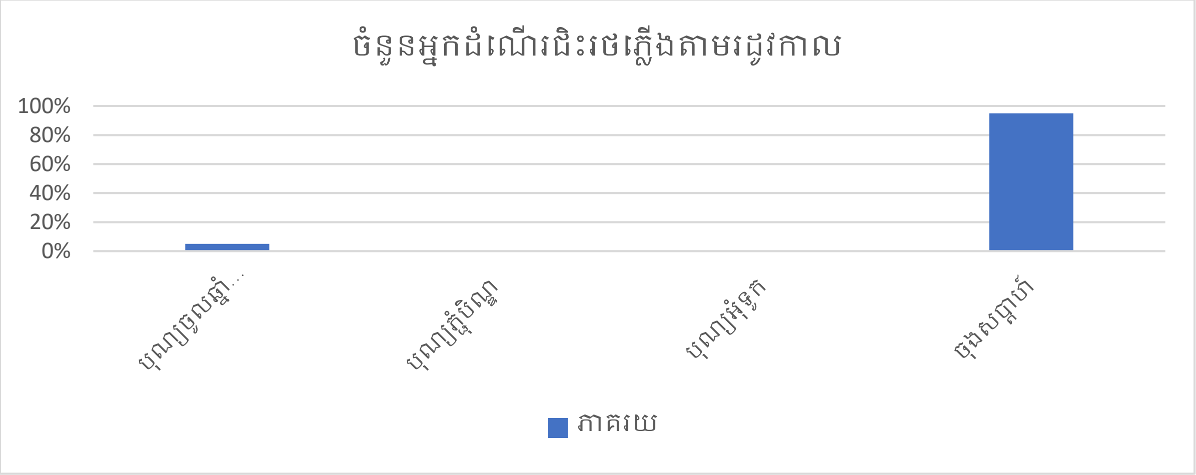


ប្រភពពី៖ Survey, (២០១៩)

តាមការសម្រង់មតិនេះបានបង្ហាញឲ្យឃើញទៀតថា ភាគច្រើនមនុស្សដែលសម្រេចចិត្តជិះរថភ្លើងមានមុខរបរជាសិស្ស និស្សិតមានរហូតដល់ ២៣នាក់ដែលចំនួននេះស្មើនឹង ៥៧.៥ ភាគរយ។ អ្នកដែលបម្រើការក្នុងស្ថាប័ន ឬក្រុមហ៊ុនឯកជនមានចំនួន ៧នាក់ ស្មើនឹង ១៧.៥ ភាគរយ។ មន្ត្រីរាជការដែលបានជិះរថភ្លើងមានចំនួន ៦នាក់ ស្មើនឹង១៥ភាគរយ។ ចុងក្រោយគឺអ្នកដែលប្រកបរបរជាអ្នកលក់ដូរមាន ៤នាក់ ស្មើនឹង ១០ភាគរយ។

៣.២.៣ ការធ្វើដំណើរការតាមរដូវកាល

ក្រាហ្វិកទី ៧ ៖ បង្ហាញពីទិន្នន័យរដូវកាលដែលអ្នកដំណើរចូលចិត្តជិះរថភ្លើង

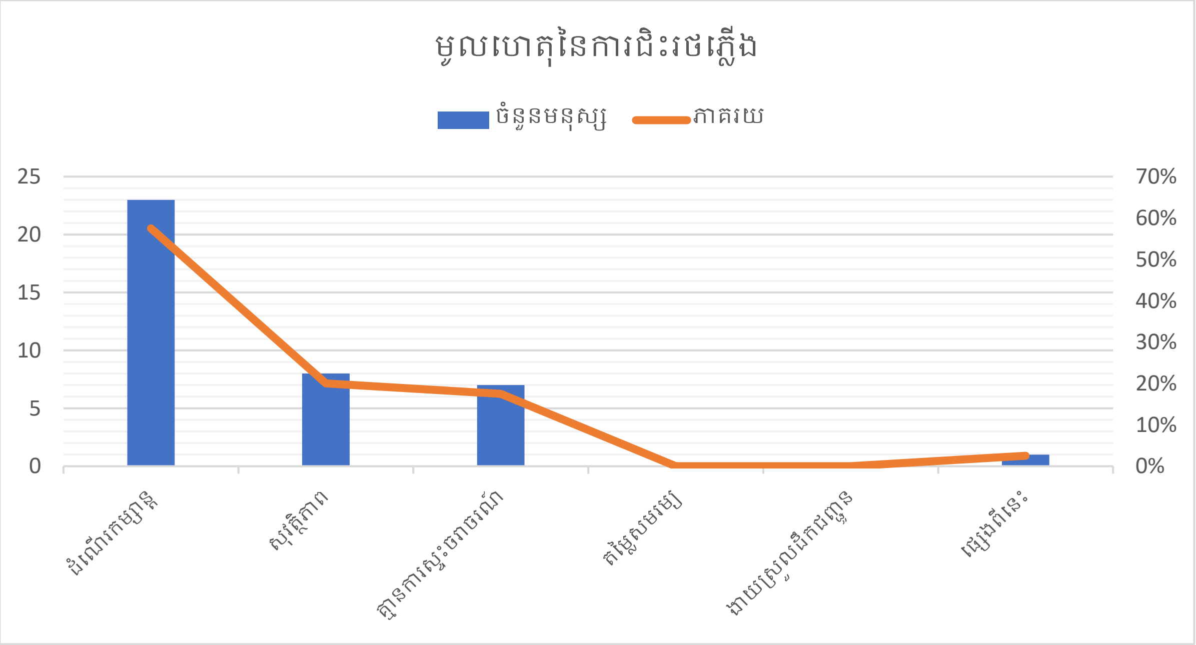


ប្រភពពី៖ Survey, (២០១៩)

យោងតាមក្រាហ្វិកខាងលើ ចំនួនអ្នកដំណើរដែលចូលចិត្តជិះរថភ្លើងក្នុងអំឡុងពេលបុណ្យចូលឆ្នាំប្រពៃណីខ្មែរមានតែ ៥ភាគរយស្មើនឹង ២នាក់ប៉ុណ្ណោះ។ ប៉ុន្តែអ្នកដំណើរដែលមានចំណង់ចំណូលជិះរថភ្លើងគឺមានភាគច្រើនក្នុងអំឡុងពេលចុងសប្តាហ៍ដែលតួលេខរហូតដល់ទៅ ៩៥ភាគរយ។

៣.២.៤ មូលហេតុដែលអ្នកដំណើរជ្រើសរើសយកការជិះរថភ្លើង

ក្រាហ្វិកទី ៨ ៖ បង្ហាញពីទិន្នន័យមូលហេតុដែលអ្នកដំណើរជ្រើសរើសជិះរថភ្លើង

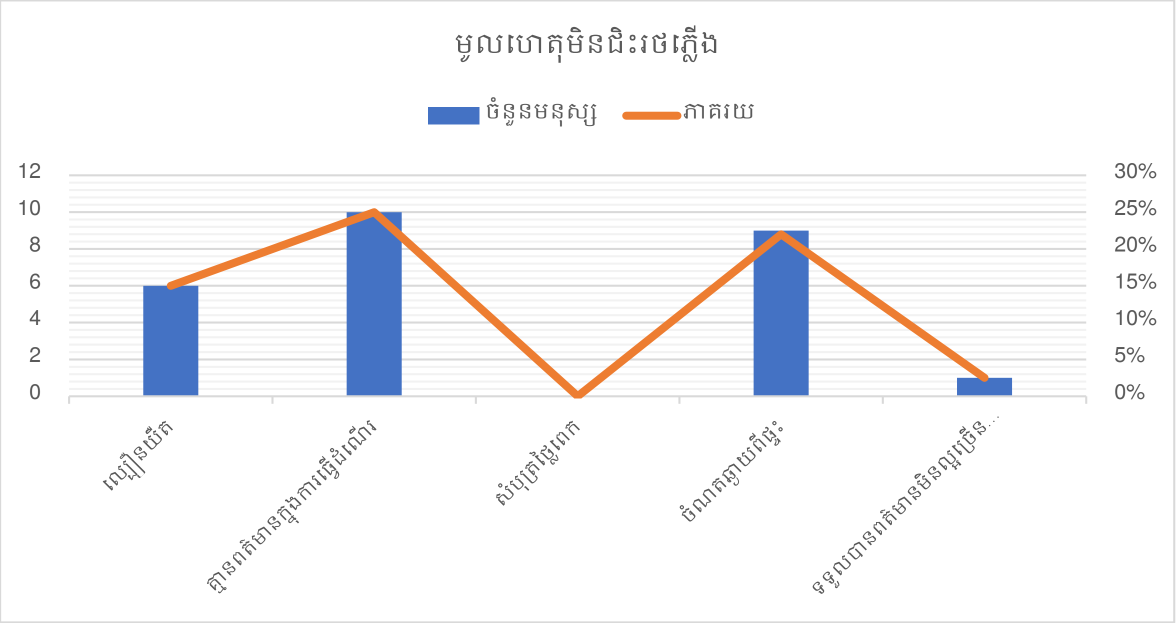


ប្រភពពី៖ Survey, (២០១៩)

យោងតាមទិន្នន័យមូលហេតុនៃអ្នកដំណើរជ្រើសរើសយកការជិះរថភ្លើងដែលចំនួនច្រើនជាងគេគឺជិះរថភ្លើងដើម្បីដំណើរកម្សាន្តដែលទិន្នន័យមាន ២៣នាក់ ស្មើនឹង ៥៧.៥ភាគរយ។ អ្នកដំណើរដែលគិតថាការជិះរថភ្លើងដើម្បីសុវត្ថិភាពមានចំនួន ៨នាក់ ស្មើនឹង ២០ភាគរយ។ អ្នកដំណើរដែលជ្រើសរើសយកការជិះរថភ្លើងដោយសារគ្មានការកកស្ទះចរាចរណ៍មានចំនួន ៧នាក់ ស្មើនឹង ១៧.៥ភាគរយ។ មានអ្នកដំណើរម្នាក់ជ្រើសរើសយកការជិះរថភ្លើង ដោយសារហេតុផលផ្សេង។ ប៉ុន្តែមិនមានអ្នកដំណើរណាដែលជ្រើសរើសយកការជិះរថភ្លើង ដោយសារតម្លៃសមរម្យ ឬងាយស្រួលក្នុងការដឹកជញ្ជូនទំនិញឡើយ។

៣.២.៥ មូលហេតុដែលអ្នកដំណើរមិនជ្រើសរើសយកការជិះរថភ្លើង

ក្រាហ្វិកទី ៩ ៖ បង្ហាញពីទិន្នន័យមូលហេតុដែលអ្នកដំណើរមិនជ្រើសរើសយកការជិះរថភ្លើង



ប្រភពពី៖ Survey, (២០១៩)

មូលហេតុមួយចំនួនដែលប្រជាជនមិនជ្រើសរើសការជិះរថភ្លើងនោះ គឺអ្នកដំណើរ ៦នាក់ ស្មើនឹង ១៥ភាគរយគិតថារថភ្លើងមានល្បឿនយឺត។ មួយចំនួនពុំសូវបានទទួលនូវព័ត៌មាននៃការធ្វើដំណើររបស់រថភ្លើងដែលក្នុងនោះមានប្រហែល ១០នាក់ ស្មើនឹង ២៥ភាគរយ។ មូលហេតុផ្សេងទៀតគឺដោយសារតែពួកគេយល់ថា រថភ្លើងមានស្ថានីយចំណតឆ្ងាយពីផ្ទះរបស់ពួកគេពេក ដែលជាហេតុធ្វើឲ្យពួកគេពិបាកក្នុងការធ្វើដំណើរមកស្ថានីយដើម្បីជិះរថភ្លើង ដោយក្នុងចំណោម ៤០នាក់នោះមាន ៩នាក់ ស្មើនឹង ២២.៥ភាគរយ។ មានអ្នកដំណើរម្នាក់មិនចង់ជិះរថភ្លើង

ដោយសារទទួលបានព័ត៌មានមិនល្អពីរថភ្លើងពីមុនមក ប៉ុន្តែមិនមានអ្នកដំណើរណាគិតថាសំបុត្រមានតម្លៃថ្លៃឡើយ។

៣.២.៦ ការវិភាគលើទំនាក់ទំនង

ក. ទំនាក់ទំនងរវាងភេទ និងមូលហេតុនៃការជិះរថភ្លើង

តារាងទី ១៨ ៖ បង្ហាញពីទំនាក់ទំនងរវាងភេទ និងមូលហេតុនៃការជិះរថភ្លើង

			ដំណើរកម្សាន្ត	សុវត្ថិភាព	គ្មានការកកស្ទះ	ផ្សេងពីនេះ	សរុប
ភេទ	បុរស	ចំនួន	៩	៥	១	០	១៥
		ភាគរយ	៦០%	៣៣%	៦.៧%	០%	១០០%
	នារី	ចំនួន	១៤	៣	៦	១	២៤
		ភាគរយ	៥៨.៣%	១២.៥%	២៥%	៤.២%	១០០%
	សរុប	ចំនួន	២៣	៨	៧	១	៣៩
		ភាគរយ	៥៩%	២០%	១៧.៩%	២.៦%	១០០%

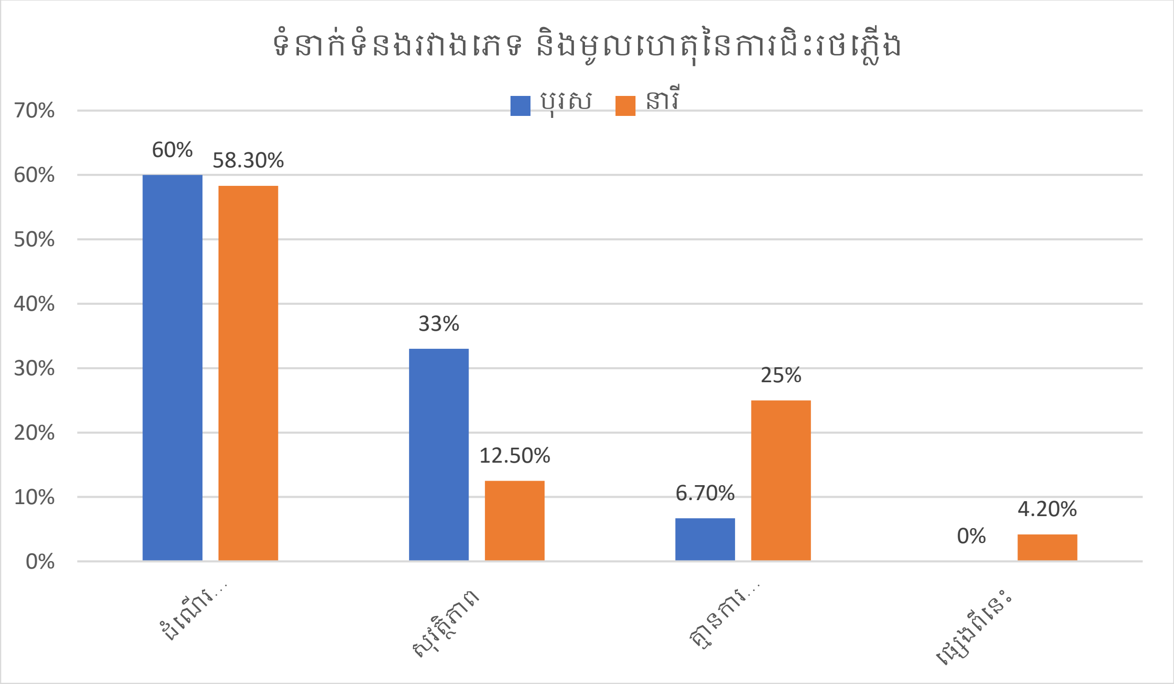
ប្រភពពី៖ Survey, (២០១៩)

ទំនាក់ទំនងរវាងភេទ និងមូលហេតុមួយចំនួនដែលក្នុងនោះអ្នកដែលជ្រើសរើសការជិះរថភ្លើងដែលមាន៖

- ភេទប្រុស
  - ជ្រើសរើសការជិះរថភ្លើងក្នុងគោលបំណងដើម្បីដំណើរកម្សាន្តមានចំនួន ៩នាក់ ដែលស្មើនឹង ៦០ភាគរយ ក្នុងចំណោមមនុស្សប្រុសទាំងអស់ ១៥នាក់ ស្មើនឹង ១០០ភាគរយ។
  - ការជ្រើសរើសជិះរថភ្លើងរបស់មនុស្សប្រុសដោយសារតែយល់ថា ការជិះរថភ្លើងអាចមានសុវត្ថិភាពមានចំនួន ៥នាក់ ដែលស្មើនឹង ៣៣.៣ភាគរយ។
  - មនុស្សភេទប្រុសមានតែម្នាក់ប៉ុណ្ណោះ ដែលបានជ្រើសរើសការជិះរថភ្លើងដោយសារដែលយល់ថាគ្មានការកកស្ទះចរាចរណ៍។
- ភេទស្រី
  - អ្នកដែលជិះរថភ្លើងក្នុងគោលបំណងដើម្បីដំណើរកម្សាន្តរបស់មនុស្សស្រីមានត្រឹមតែ ៥៨.៣ភាគរយ មានន័យថាក្នុងចំណោមមនុស្សស្រីទាំងអស់ ២៤នាក់ មានមនុស្សស្រី១៤នាក់ជិះរថភ្លើងដោយសារតែដំណើរកម្សាន្ត

- គ្មានកកស្ទះចរាចរណ៍ក៏បានក្លាយជាមូលហេតុដែលធ្វើឲ្យមនុស្សចាប់អារម្មណ៍ងាកមករកការជិះរថភ្លើងដែរ។ ក្នុងនោះមានមនុស្សស្រីចំនួន ៦នាក់ ស្មើនឹង ២៥ ភាគរយ។
- អ្នកដំណើរជ្រើសរើសជិះរថភ្លើងដោយសារការយល់ឃើញថា ការជិះរថភ្លើងគឺមានសុវត្ថិភាពមាន៣នាក់ ស្មើនឹង ១២.៥ភាគរយប៉ុណ្ណោះ។

ក្រាហ្វិកទី ១០ ៖ បង្ហាញពីទំនាក់ទំនងរវាងភេទ និងមូលហេតុនៃការជិះរថភ្លើង



ប្រភពពី៖ Survey, (២០១៩)

ខ. ទំនាក់ទំនងរវាងអាយុ និងមូលហេតុនៃការជិះរថភ្លើង

លទ្ធផលទំនាក់ទំនងរវាងអាយុ និងមូលហេតុបានពីចំណោមអ្នកដែលបានជិះរថភ្លើង៤០នាក់៖

តារាងទី ១៩ ៖ ទំនាក់ទំនងរវាងអាយុ និងមូលហេតុនៃការជិះរថភ្លើង

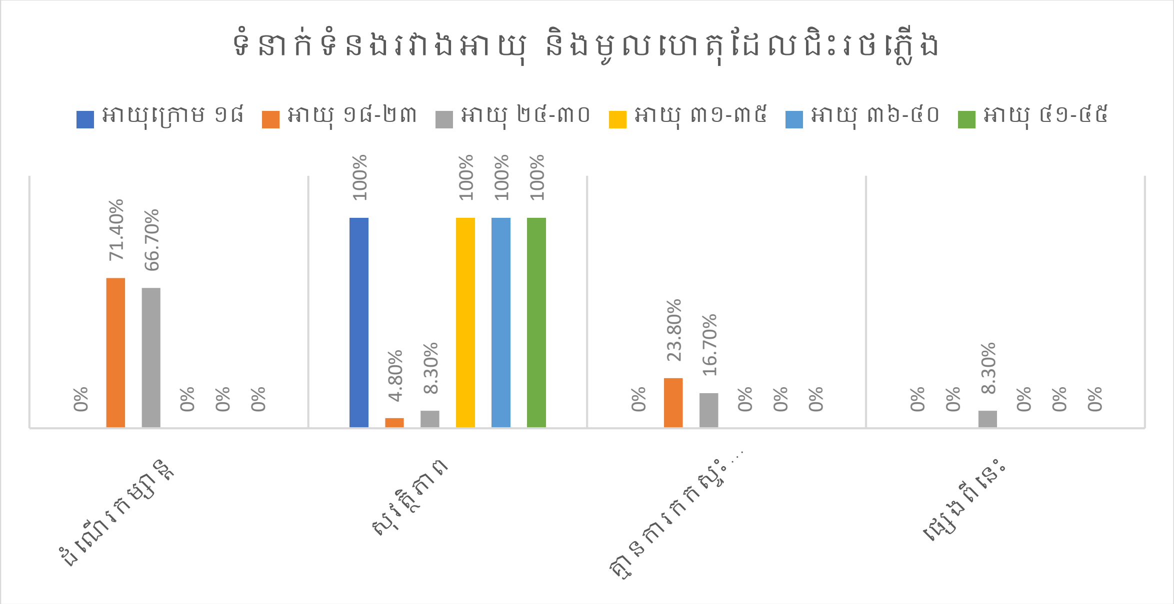
			ដំណើរកម្សាន្ត	សុវត្ថិភាព	គ្មានការកកស្ទះ	ផ្សេងពីនេះ	សរុប
	ក្រោម ១៨ ឆ្នាំ	ចំនួន	០	២	០	០	២
		ភាគរយ	០%	១០០%	០%	០%	១០០%
	១៨-២៣	ចំនួន	១៥	១	៥	០	២១
		ភាគរយ	៧១.៤%	៤.៨%	២៣.៨%	០%	១០០%

ចន្លោះអាយុ	២៤-៣០	ចំនួន	៨	១	២	១	១២
		ភាគរយ	៦៦.៧%	៨.៣%	១៦.៧%	៨.៣%	១០០%
	៣១-៣៥	ចំនួន	០	១	០	០	១
		ភាគរយ	0%	១០០%	0%	0%	១០០%
	៣៦-៤០	ចំនួន	០	២	០	០	២
		ភាគរយ	0%	១០០%	0%	0%	១០០%
	៤១-៤៥	ចំនួន	០	១	០	០	១
		ភាគរយ	0%	១០០%	0%	0%	១០០%
	សរុប	ចំនួន	២៣	៨	៧	១	៣៩
		ភាគរយ	៥៩%	២០%	១៧.៩%	២.៦%	១០០%

ប្រភពពី៖ Survey, (២០១៩)

- មនុស្សដែលនៅក្រោមអាយុ១៨ឆ្នាំមានចំនួន ២នាក់ប៉ុណ្ណោះ ហើយពួកគេសុទ្ធតែជ្រើសរើសការជិះរថភ្លើងដើម្បីសុវត្ថិភាព។
- ចំណែកឯមនុស្សដែលស្ថិតក្នុងអាយុចន្លោះពី ១៨ ទៅ ២៣ឆ្នាំ បានជ្រើសរើសការជិះរថភ្លើងដោយសារតែចង់កម្សាន្តដែលមានចំនួន ១៥នាក់ ស្មើនឹង ៧១.៤ភាគរយ។ អ្នកដែលជ្រើសរើសជិះរថភ្លើងដោយសារគ្មានការកកស្ទះចរាចរណ៍ចំនួន ៥នាក់ ស្មើនឹង ២៣.៨ភាគរយ។ អ្នកដែលមានអាយុចន្លោះនេះដដែរ ជិះរថភ្លើងដោយសារតែយល់ថាមានសុវត្ថិភាពគឺមាន ១នាក់ ដែលគិតជាភាគរយមានត្រឹមតែ ៤.៨ភាគរយប៉ុណ្ណោះ។
- អ្នកដំណើរដែលមានអាយុចន្លោះពី ២៤ ទៅ ៣០ឆ្នាំ មានសរុប១២នាក់ ស្មើនឹង១០០ភាគរយ។ អ្នកដែលបានជ្រើសរើសការជិះរថភ្លើងដោយសារតែដំណើរកម្សាន្តមាន ៨នាក់ (៦៦.៧ភាគរយ)។ ជិះរថភ្លើងដោយសារតែគ្មានការកកស្ទះចរាចរណ៍មាន ២នាក់ ស្មើនឹង ១៦.៧ភាគរយ និងមូលហេតុដោយសារតែសុវត្ថិភាពមាន ១នាក់ប៉ុណ្ណោះ ស្មើនឹង ៨.៣ភាគរយ។ ក្នុងនោះមានអ្នកដំណើរម្នាក់គិតថាជិះរថភ្លើងដោយសារមូលហេតុផ្សេងទៀត។
- អ្នកដំណើរដែលមានអាយុចន្លោះពី ៣០ ដល់ ៤៥ឆ្នាំ មានចំនួន ៤នាក់ ហើយសុទ្ធតែជាអ្នកដែលជិះរថភ្លើងដោយសារគិតថារថភ្លើងមានសុវត្ថិភាព។

ក្រាហ្វិកទី ១១ ៖ បង្ហាញពីទំនាក់ទំនងរវាងអាយុ និងមូលហេតុនៃការជិះរថភ្លើង



ប្រភពពី៖ Survey, (២០១៩)

គ. ទំនាក់ទំនងរវាងមុខរបរ និងមូលហេតុដែលជិះរថភ្លើង

បើយើងធ្វើការសង្កេតទៅទំនាក់ទំនងរវាងមុខរបរ និងមូលហេតុដែលនាំឲ្យមានការជិះរថភ្លើងបានបង្ហាញឲ្យឃើញថា៖

- អ្នកដែលជ្រើសរើសជិះរថភ្លើងដោយសារដំណើរកម្សាន្តភាគច្រើនសុទ្ធតែជាសិស្ស និស្សិតដែលសរុបមាន ១៥នាក់ (ក្នុងចំណោម ២២នាក់) ស្មើនឹង ៦៨.២ភាគរយ។ អ្នកដែលបម្រើការងារជាបុគ្គលិកក្រុមហ៊ុនឯកជនជ្រើសរើសជិះរថភ្លើងដោយសារដំណើរកម្សាន្តមាន ៤នាក់ (ក្នុងចំណោម ៧នាក់) ស្មើនឹង ៥៧.១ភាគរយ។ ក្នុងនោះអ្នកដែលបម្រើការងារជាមន្ត្រីរាជការដែលជ្រើសរើសការជិះរថភ្លើងក្រោមមូលហេតុដំណើរកម្សាន្តដែលមាន ៣នាក់ (ក្នុងចំណោម ៦នាក់) ស្មើនឹង ៥០ភាគរយ និងអ្នកប្រកបរបរលក់ដូរដែលជ្រើសរើសជិះរថភ្លើងដោយសារដំណើរកម្សាន្តមានម្នាក់ (ក្នុងចំណោម ៤នាក់) ស្មើនឹង ២៥ភាគរយ
- ការជិះរថភ្លើងដោយសារតែសុវត្ថិភាព ក្នុងនោះអ្នកប្រកបរបរលក់ដូរមាន ២នាក់ (ក្នុងចំណោម ៤នាក់) ស្មើនឹង ៥០ភាគរយ។ អ្នកដែលបម្រើការងារជាបុគ្គលិកក្រុមហ៊ុនឯកជនមាន ២នាក់ (ក្នុងចំណោម ៧នាក់) ស្មើនឹង ២៨.៦ភាគរយ។ អ្នកដែលបម្រើការងារជាមន្ត្រីរាជការមានតែម្នាក់ប៉ុណ្ណោះក្នុងចំណោម ៦នាក់ ស្មើនឹង១៦.៧ភាគរយ។ សិស្ស និស្សិតដែលជិះរថភ្លើងដោយសារតែសុវត្ថិភាពមាន ៣នាក់ក្នុងចំណោម ២២នាក់ ស្មើនឹង ១៣.៦ភាគរយ

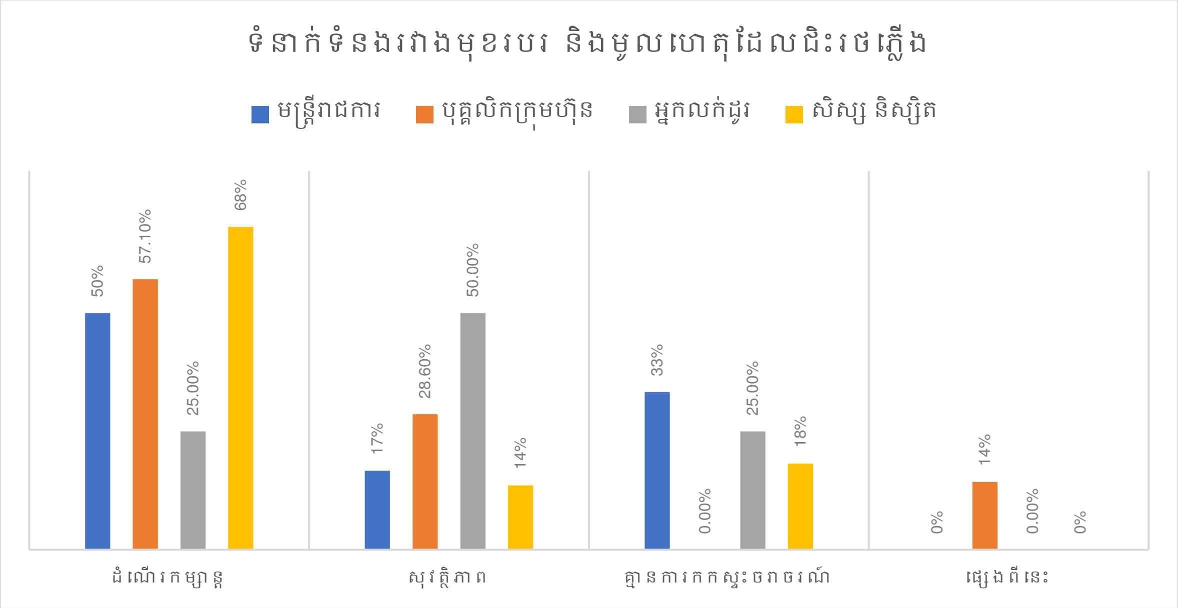
- ការជិះរថភ្លើងដោយសារតែគ្មានការកកស្ទះចរាចរណ៍មានសរុប ៧នាក់។ ក្នុងនោះ មន្ត្រីរាជការមាន ២នាក់, សិស្ស និស្សិត ៤នាក់ និងអ្នកលក់ដូរ ១នាក់
- អ្នកដែលជិះរថភ្លើងដោយសារមូលហេតុផ្សេងពីនេះមានម្នាក់ដែលជាបុគ្គលិកក្រុមហ៊ុនឯកជន។

តារាងទី ២០ ៖ ទំនាក់ទំនងរវាងមុខរបរ និងមូលហេតុនៃការជិះរថភ្លើង

			ដំណើរកម្សាន្ត	សុវត្ថិភាព	គ្មានការកកស្ទះ	ផ្សេងពីនេះ	សរុប
មុខរបរ	មន្ត្រីរាជការ	ចំនួន	៣	១	២	០	៦
		ភាគរយ	៥០%	១៦.៧%	៣៣%	០%	១០០%
	បុគ្គលិកក្រុមហ៊ុន	ចំនួន	៤	២	០	១	៧
		ភាគរយ	៥៧.១%	២៨.៦%	០%	១៤.៣%	១០០%
	អ្នកលក់ដូរ	ចំនួន	១	២	១	០	៤
		ភាគរយ	២៥%	៥០%	២៥%	០%	១០០%
	សិស្ស និស្សិត	ចំនួន	១៥	៣	៤	០	២២
		ភាគរយ	៦៨.២%	១៣.៦%	១៨.២%	០%	១០០%
	សរុប	ចំនួន	២៣	៨	៧	១	៣៩
		ភាគរយ	៥៩%	២០.៥%	១៧.៩%	២.៦%	១០០%

ប្រភពពី៖ Survey, (២០១៩)

ក្រាហ្វិកទី ១២ ៖ បង្ហាញពីទំនាក់ទំនងរវាងមុខរបរ និងមូលហេតុនៃការជិះរថភ្លើង



ប្រភពពី៖ Survey, (២០១៩)

៣.៣ លទ្ធផលនៃការស្រាវជ្រាវ

តាមរយៈការសិក្សាជ្រាវទៅលើប្រធានបទស្ដីអំពី "ការអភិវឌ្ឍវិស័យដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែកនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា" នេះបានបង្ហាញឲ្យឃើញថា៖

❖ ចំណុចវិជ្ជមាន

- វិស័យផ្លូវដែកក្នុងអំឡុងរយៈពេល ៨ឆ្នាំ (២០១០ដល់២០១៨) ចុងក្រោយនេះពិតជាមានការរីកចម្រើនច្រើនជាងមុន ទាំងលើផ្នែកដឹកជញ្ជូនទំនិញធុនធ្ងន់ និងដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរពិតប្រាកដមែន ព្រោះបើយោងទៅតាមទិន្នន័យរបស់ RRC បានបង្ហាញឲ្យឃើញពីកំណើនដឹកទំនិញ និងដឹកអ្នកដំណើរ។
- តាមក្រាហ្វិកទី៦ រថភ្លើងនៅកម្ពុជានាពេលបច្ចុប្បន្នគឺអាចទាក់ទាញយុវជនដែលជាសិស្ស និស្សិតឲ្យជិះរថភ្លើងបានយ៉ាងច្រើន។
- ការរីកចម្រើនផ្លូវដែកនាពេលបច្ចុប្បន្នអាចជាកត្តាលីករនៃការធ្វើឲ្យប្រជាជនអាចធ្វើដំណើរកម្សាន្តច្រើន ព្រោះបើយោងទៅតាមក្រាហ្វិកទី១០ បង្ហាញថាអ្នកធ្វើដំណើរតាមរថភ្លើងមួយចំនួនធំគឺដើម្បីដំណើរកម្សាន្តយ៉ាងច្រើន។
- បន្ថែមពីលើនេះតាមក្រាហ្វិកទី១១ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែកបានផ្ដល់សុវត្ថិភាព (កាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍) នៅលើដងផ្លូវត្រូវបានអ្នកដែលជិះរថភ្លើងនៅអាយុក្រោម ១៨ឆ្នាំនិងចន្លោះអាយុពី ២៩ឆ្នាំ ដល់ ៤៥ឆ្នាំបានយល់ឃើញថានេះជាចំណុចវិជ្ជមានដែលជាកត្តាធ្វើឲ្យក្រុមមនុស្សចន្លោះអាយុនេះជ្រើសការជិះរថភ្លើង។ ម្យ៉ាងវិញទៀត

គ្មានការកកស្ទះចរាចរណ៍វាក៏ជាចំណុចវិជ្ជមានរបស់ផ្លូវដែកបច្ចុប្បន្ន បើតាមក្រាហ្វិកដដែរនេះ។

- ជាពិសេសការរីកចម្រើន និងការកែលម្អឡើងវិញនូវផ្លូវដែកនេះបានធ្វើឲ្យមានការគាំទ្រពីប្រជាជនស្ទើរតែគ្រប់ភេទ គ្រប់វ័យ និងគ្រប់មុខរបរផ្សេងៗគ្នា។

◈ **ចំណុចអវិជ្ជមាន**

ផ្លូវដែកនៅកម្ពុជាពុំទាន់បានឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការទាំងស្រុងរបស់ប្រជាពលរដ្ឋនៅឡើយទេព្រោះ

- ស្ថានីយរថភ្លើងដែលមានតែមួយក្នុងក្រុងទីភ្នំពេញបានក្លាយជាបញ្ហាដែលធ្វើឲ្យប្រជាជនមានភាពរារែកក្នុងការធ្វើដំណើរតាមរថភ្លើងដែរ ដោយសារតែចំណាតឆ្ងាយពីផ្ទះរបស់ពួកគេ បើយោងតាមក្រាហ្វិកទី៩។
- ការដឹកជញ្ជូនតាមរថភ្លើងនៅកម្ពុជាពុំទាន់បានផ្តល់ពត៍មានគ្រប់គ្រាន់ជូនទៅដល់ប្រជាជនទេ។
- វិស័យផ្លូវដែកនៅកម្ពុជានាពេលបច្ចុប្បន្នពុំទាន់អាចកាត់បន្ថយថ្លៃដើមនៃការដឹកជញ្ជូន និងផ្តល់ភាពងាយស្រួលឲ្យប្រជាពលរដ្ឋដឹកទំនិញបានទេ ព្រោះថាក្នុងចំណោមអ្នកធ្វើដំណើរទាំងបុគ្គលិកក្រុមហ៊ុន មន្ត្រីរាជការ អ្នកលក់ដូរមិនបានសម្រេចចិត្តជិះដោយសារតែមូលហេតុទាំងពីរនេះទេ។
- ម្យ៉ាងវិញទៀតការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមរថភ្លើងក៏មិនទាន់អាចផ្តល់ផលចំណេញសេដ្ឋកិច្ចទាក់ទងនឹងសន្សំសំចៃថវិកា និងសន្សំសំចៃពេលវេលានៃការធ្វើដំណើរនោះទេ។

សេចក្តីសន្និដ្ឋាន និងការផ្តល់អនុសាសន៍

១. សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

យោងតាមការស្រាវជ្រាវ និងលទ្ធផលខាងលើយើងអាចធ្វើការសន្និដ្ឋានបានថា ការធ្វើចរាចរណ៍ផ្លូវដែកបានផ្តល់នូវអត្ថប្រយោជន៍ជាច្រើននៅពេលដែលផ្លូវដែករីកចម្រើន។ ការកសាងផ្លូវដែកនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាមិនមែនទើបតែមានក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ននេះទេ ផ្ទុយទៅវិញផ្លូវដែកនៅកម្ពុជាបានចាប់កសាងជាយូរណាស់មកហើយគឺតាំងពីឆ្នាំ ១៩៣០ក្រោមព្រះរាជកិច្ចដឹកនាំរបស់ព្រះករុណាព្រះបាទសម្តេចព្រះនរោត្តម សីហនុមកម្ល៉េះ។ ដែលក្នុងអំឡុងពេលនោះផ្លូវដែកបានការរីកចម្រើនយ៉ាងខ្លាំងគួរឲ្យកត់សំគាល់ និងបានផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ចយ៉ាងច្រើនផងដែរដល់ប្រទេសកម្ពុជា។ ប៉ុន្តែផ្លូវដែកមានបញ្ហាមិនអាចដំណើរការវិញ ដោយសារតែប្រទេសកម្ពុជាបានជួបប្រទះនូវបញ្ហាសង្គ្រាមស៊ីវិល។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានព្យាយាមពង្រីកវិសាលភាពរបស់ខ្លួនតាមរយៈការស្តារឡើងវិញនូវផ្លូវដែកដែលខូចខាតដោយទទួលបានជំនួយពីបរទេស បូករួមនឹងថវិកាជាតិដើម្បីជួសជុលកែលម្អឡើងវិញ និងបានសហការជាមួយក្រុមហ៊ុន RRC ក្នុងគោលបំណងធ្វើប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងទំនិញ ដោយធ្វើយ៉ាងណាឲ្យវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែកមានការរីកចម្រើនឡើងវិញ។

ក្រោមកិច្ចសហការរវាងក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ជាមួយក្រុមហ៊ុន RRC វិស័យផ្លូវដែកបានការងើបឡើងវិញជាបណ្តើរៗ ដោយសារតែមានការយកចិត្តទុកដាក់នឹងជម្រុញពីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។ ប៉ុន្តែការរីកចម្រើនឡើងវិញនេះពុំទាន់ធ្វើឲ្យមានភាពងាយស្រួលដល់ការធ្វើដំណើរ និងអាចដោះស្រាយនូវតម្រូវការរបស់ប្រជាជនបាននៅឡើយទេ ដោយមិនមានប្រជាជនណាគិតថាជិះរថភ្លើងព្រោះតម្លៃសមរម្យ និងងាយស្រួលដឹកជញ្ជូនទំនិញនោះទេ។

សរុបសេចក្តីមក ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែកនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជានាពេលបច្ចុប្បន្នពិតជាមានការរីកចម្រើន និងជាមោទនភាពមួយសម្រាប់ប្រជាជនកម្ពុជា ក្រោយពីខកខានក្នុងការធ្វើចរាចរតាមផ្លូវដែក។ ទោះបីជាការរីកចម្រើននេះនៅមានបញ្ហាអវិជ្ជមានមួយចំនួនដែលមិនទាន់អាចឆ្លើយតបនឹងតម្រូវការសេដ្ឋកិច្ច និងប្រជាជនក្តី តែវាក៏បានក្លាយជាសញ្ញានៃការរីកចម្រើននៅលើវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែកនាពេលអនាគតផងដែរ។

២. អនុសាសន៍

ក្រោយពីបានធ្វើការសិក្សាស្រាវជ្រាវទៅលើប្រធានបទខាងលើ វិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែកពុំទាន់អាចឆ្លើយតបបានទាំងស្រុងទៅលើតម្រូវការរបស់ប្រជាជននៅឡើយទេ។ យោងតាមលទ្ធផលស្ទង់មតិ នៅត្រង់សំណួរទី ១២ យើងបានរកឃើញនូវមតិរបស់ប្រជាជនដើម្បីជាគំនិតសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមរថភ្លើងនៅកម្ពុជាកាន់តែមានភាពប្រសើរឡើង។ ដូច្នេះក្រុមយើងខ្ញុំសូមចូលរួមចំណែកជាអនុសាសន៍ក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមរយៈផ្លូវដែកដូចតទៅៈ

- រដ្ឋាភិបាល ឬក្រុមហ៊ុនដែលទទួលបន្ទុកលើការអភិវឌ្ឍផ្លូវដែកគួរតែបន្ថែមរថយន្ត ឬក៏មានសេវាកម្មដឹកទំនិញបន្តពីស្ថានីយរាជាយស្ម័យយានភ្នំពេញទៅដល់ទីតាំងផ្ទាល់របស់អតិថិជនដែលបានសម្រេចចិត្តជ្រើសរើសការដឹកទំនិញតាមរថភ្លើង។ ការធ្វើដូចនេះវាអាចនឹងក្លាយជាវិធីដែលទាក់ទាញដើម្បីឲ្យមានការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវដែក។
- រដ្ឋាភិបាលគួរតែចូលរួមយកចិត្តទុកដាក់, ធ្វើគោលនយោបាយជម្រុញ និងលើកទឹកចិត្តដើម្បីឲ្យក្រុមហ៊ុនផ្តល់សេវាដឹកជញ្ជូនបែរមករកការដឹកទំនិញតាមផ្លូវដែកវិញ។
- ការបន្ថែមស្ថានីយតូចៗសម្រាប់អ្នកដំណើរ ឬដើម្បីឲ្យមានងាយស្រួលទៅដល់ប្រជាជនជៀសវាងការធ្វើដំណើរឆ្ងាយពេកពីផ្ទះរបស់ពួកគេ។
- រដ្ឋាភិបាល ឬក្រុមហ៊ុនដែលពាក់ព័ន្ធនឹងផ្លូវដែកគួរតែធ្វើការផ្សព្វផ្សាយពីសេវាកម្មរបស់ពួកគេឲ្យកាន់តែធំទូលាយជាងមុន ព្រោះថាមាន៩ករណីដែលបានឆ្លើយថាការផ្សាព្វផ្សាយពីពេលវេលា និងតម្លៃនៃការធ្វើដំណើរនៅមានកម្រិត ឬពុំទាន់ទទួលបានដោយទូលំទូលាយនៅឡើយ។
- ក្រុមហ៊ុន RRC គប្បីយកចិត្តទុកដាក់ទៅលើបច្ចេកវិជ្ជាទំនើប ដូចជាការបង្កើតកម្មវិធីទូរស័ព្ទដែលបង្ហាញព័ត៌មានពីរថភ្លើង និងការទិញសំបុត្រតាមអនឡាញ ដើម្បីផ្តល់ភាពងាយស្រួលដល់អតិថិជន ។
- ថ្លៃនៃការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាជនគួរតែមានតម្លៃទាបជាងនេះ ដោយសារបច្ចុប្បន្នការធ្វើដំណើរតាមរថយន្តក៏មានតម្លៃប្រហាក់ប្រហែលគ្នាដែរ ស្របពេលដែលរថយន្តប្រើប្រាស់ពេលវេលាលឿនជាងរថភ្លើង។

- ក្រុមហ៊ុន RRC គួរតែបន្ថែមពេលវេលានៃការចេញដំណើរដើម្បីផ្តល់ភាពងាយស្រួលដល់អ្នកដែលមានបំណងចង់សាកល្បងជិះរថភ្លើង។
- ក្រុមហ៊ុន RRC គប្បីបន្ថែមវិធានការសុវត្ថិភាពដល់អ្នកធ្វើដំណើរតាមរថភ្លើង ព្រោះថានៅពេលដែលរថភ្លើងឆ្លងកាត់ផ្លូវជាតិ ឬផ្លូវលំម្តងៗ នៅតែជាកង្វល់របស់អ្នកធ្វើដំណើរ ដោយសារអ្នកបើកបរនៅលើផ្លូវជាតិមួយចំនួន ពុំបានគោរពសិទ្ធិអាទិភាពរបស់រថភ្លើងឡើយ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត គួរគប្បីមានចំណាត់ការទៅលើសត្វពាហនៈឆ្លងកាត់ផ្លូវដែកដើម្បីជៀសវាងគ្រោះថ្នាក់នៅពេលរថភ្លើងបើកបរ។

ឯកសារយោង

ឯកសារជាភាសាខ្មែរ

១. ម៉ៃ គុណមករា, **ស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា និងការវិវឌ្ឍទៅមុខ**

២. ធនាគារជាតិនៃកម្ពុជា, **វឌ្ឍនភាពម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ច និងវិស័យធនាគារឆ្នាំ ២០១៧ និងទស្សនាវិស័យឆ្នាំ ២០១៨**

៣. ឯកឧត្តមបណ្ឌិត ហង់ ជួន ណារ៉ុង, ២០១៥, **សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា**

៤. លិខិតលេខ ១១៧៨.ដ, ថ្ងៃទី ២៣ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៩ របស់នាយកដ្ឋានផ្លូវដែក ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

ឯកសារជាភាសាបរទេស

៥. Anand Kumar Choudhary និង Dr. Srinvas Rao, *"History of Rail Transportation and importance India Railway transportation"*

៦. Organisation for Economic Co-operation and Development, *"Recent developments in rail transportation services"*, ទំព័រ ១១៣ ដល់ ១២៣

៧. Pongtana Vanichkobchinda, *"The development of Thailand railway Freight Transportation: A key Element to become the Great Mekong Subregion (GMS) Freight Distribution Center"*

៨. Noor Hafiza Binti Nordin, Mohd Idrus Mohd Masirin, Imran bin Ghazali និង Mohd Isom bin Azis, *"Apraisal on Rail Transit Development: A Review on Train Service And Safety"*

៩. ADB Report, ឆ្នាំ ២០០៦, *"Cambodia: Preparing the Greater Mekong Subregion: Rehabilitation of the Railway in Cambodia"*

១០. Chap Moly, ឆ្នាំ ២០០៨ *"Infastructure Development of Railway in Cambodia: A Long Term Strategy"*

១១. ADB Report, *"Cambodia: CAM: GMS Rehabilition of the Railway in Cambodia"*, Project number 37269-013

១២. ADB Report, *"Cambodia: Greater Mekong Subregion: Rehabilitition of the Railway in Cambodia Project"*, Project number 37269-023

១៣. Infrastructure and Regional Integration technical Working Group (IRITWG), ឆ្នាំ ២០១៥ *"Overview of the Transport Infastructure Sector in the Kingdom of Cambodia"*,5th edition
១៤. កិច្ចប្រជុំ ASEAN Railway CEO's Conference លើកទី ៣៦ ប្រទេសវៀតណាម, ឆ្នាំ២០១៤, *"Master Plan for Railway Network Development in Cambodia"*

គេហទំព័រ

១៥. The Economic Times, *"Definition of Rail Transport"*, https://economictimes.indiatimes.com/definition/rail-transport
១៦. Mary Bellis, ថ្ងៃទី ២៥ កញ្ញា ឆ្នាំ២០១៨ *"The history of the the railroad"*, https://www.thoughtco.com/history-of-railroad-4059935
១៧. Christopher Klein, ថ្ងៃទី ០១ កញ្ញា ឆ្នាំ២០១៨, *"10 trains that changed the world"*, https://www.history.com/news/10-trains-that-changed-the-world
១៨. Train History, *"History of Rail Transport"*, http://www.trainhistory.net/railway-history/railroad-history/
១៩. Train History, *"Railway Timeline-Important Moments in Railway History"*, http://www.trainhistory.net/railway-history/railroad-timeline/
២០. Dr. Faith Birol, *"The Future of Railway Opportunities for enegy and the environment"*, https://www.iea.org/futureofrail/
២១. Joyce Etim, ថ្ងៃទី ១៦ ខែមករា ឆ្នាំ២០១៨, *"Rail Definition, Types Advantages and Disadvantages of Rail Transport"*, http://www.jotscroll.com/forums/3/posts/195/rail-transport-definition-types-advantages-and-disadvantages.html
២២. ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន, *"សេវាដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែក"*, http://www.mpwt.gov.kh/kh/public-services/railway-services
២៣. កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ, http://www.pas.gov.kh/page-category/sihanoukville-autonomous-port
២៤. អឹម រចនា, ថ្ងៃទី ០៤ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៨, *"ផ្លូវដែក ភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត ដំណើរការឡើងវិញ ក្រោយអាក់ខានអស់រយៈពេលជាង ៤៥ឆ្នាំ"*, http://km.rfi.fr/cambodia/railway-pp-poipet-is-in-process-04-07-2018

២៥. ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន, ថ្ងៃទី ០៣ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩, "*ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនកម្ពុជា-ថៃ មិនទាន់ដំណើរការឡើយ ទោះនាយករដ្ឋមន្ត្រីទាំង២ ជិះរថភ្លើងឆ្លងកាត់រួមគ្នាក៏ដោយ*", http://www.mpwt.gov.kh/kh/post/7335

២៦. រ៉ា សំណព្វ, ថ្ងៃទី ១០ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១៨, "*ផ្លូវរថភ្លើងទៅកាន់ព្រលានយន្តហោះជាលើកដំបូងត្រូវបានដាក់ឲ្យដំណើរការជាបណ្តោះអាសន្ន*", http://km.rfi.fr/cambodia/inauguration-traimway-ville-a%C3%A9roport-10-04-2018

ឧបសម្ព័ន្ធទី១៖ កម្រងសំណួរស្រង់មតិអ្នកធ្វើដំណើរតាមរថភ្លើង

កម្មវត្ថុ៖ កម្រងសំណួរនេះគឺដើម្បីធ្វើការសិក្សាស្រាវជ្រាវក្នុងគោលបំណងដើម្បីទទួលបានព័ត៌មានពីទំនោរនៃការជិះរថភ្លើងរបស់ប្រជាជនខ្មែរ។ ដោយពួកយើងសង្កេតឃើញថា ពុំសូវមានការគាំទ្រជិះរថភ្លើងក្នុងប្រទេសកម្ពុជា និងការចំណុចខ្វះខាតរបស់ផ្លូវដែក។ ខណៈពេលដែលផ្លូវដែកបានជួយយ៉ាងច្រើនទៅសេដ្ឋកិច្ច តែដូចពុំសូវមានការគាំទ្រ។ដូចនេះហើយដែលជាមូលហេតុឲ្យក្រុមយើងខ្ញុំធ្វើការស្រាវជ្រាវពីតំរូវការផ្លូវដែករបស់ប្រជាជន។

ព័ត៌មានផ្ទាល់ខ្លួន៖ ព័ត៌មាននេះនឹងត្រូវបានប្រើប្រាស់ដើម្បីធ្វើការស្រង់មតិ ហើយនិងត្រូវពិនិត្យសម្រាប់ក្រុមស្រាវជ្រាវយើងប៉ុណ្ណោះ។ ការស្រង់មតិនេះនិងត្រូវបានរក្សាការសំងាត់ ដូច្នេះសូមផ្តល់ព័ត៌មានឲ្យបានត្រឹមត្រូវ។

សូមធ្វើគូសសញ្ញាត្រឹមត្រូវ (√) នៅចំពោះចម្លើយរបស់អ្នក

I. ភេទ

1. □ ប្រុស 2. □ ស្រី

II. អាយុ

1. □ ក្រោម ១៨ឆ្នាំ 2. □ ១៨-២៣ឆ្នាំ 3. □ ២៤-៣០ឆ្នាំ
4. □ ៣០-៣៥ឆ្នាំ 5. □ ៣៦-៤០ឆ្នាំ 6. □ ៤១-៤៥ឆ្នាំ
7. □ ច្រើនជាង ៤៥ឆ្នាំ

III. មុខរបរ

1. □ អ្នកជំនួញ 2. □ មន្ត្រីរាជការ 3. □ បុគ្គលិកអង្គការ

4. □ បុគ្គលិកក្រុមហ៊ុនឯកជន 5. □ អ្នកលក់ដូរ 6. □ កសិករ
7. □ សិស្ស-និស្សិត 8. □ ផ្សេងៗ ...

IV. តើអ្នកធ្លាប់ជិះរថភ្លើងដែរ ឬទេ? (**រើសបានតែមួយ**)

1. □ ធ្លាប់ 2. □ មិនធ្លាប់

V. តើអ្នកជិះរថភ្លើងជាមធ្យមប៉ុន្មានដងក្នុងមួយឆ្នាំ? (**រើសបានតែមួយ**)

1. □ កម្រណាស់ 2. □ម្តងម្កាល 3. □ ញឹកញាប់

VI. បន្ទាប់ពីបានជិះរថភ្លើង តើបានណែនាំទៅអ្នកដទៃឲ្យជិះដែរ ឬទេ?

1. □ បាទ/ចាស់ 2. □ ទេ

VII. តើអ្នកចូលចិត្តជិះក្នុងរដូវកាលណាជាងគេ?

1. □ បុណ្យចូលឆ្នាំខ្មែរ 2. □ បុណ្យភ្ជុំបិណ្ឌ 3. □ បុណ្យអុំទូក

VIII. តើមានកត្តាអ្វីជម្រុញឲ្យអ្នកជ្រើសរើសការជិះរថភ្លើង? (**រើសបានតែមួយ**)

1. □ ដំណើរកម្សាន្ត 2. □ សុវត្ថិភាព 3. □ គ្មានការកកស្ទះចរាចរណ៍

4. □ តម្លៃសមរម្យ 5. □ ងាយស្រួលដឹកជញ្ជូនទំនិញ 6. □ ផ្សេងពីនេះ

IX. តើមានកត្តាអ្វីដែលសំខាន់ជាងគេនាំឲ្យអ្នកមិនធ្លាប់ជិះ? **(រើសបានតែមួយ)**

1. □ ល្បឿនយឺត 2. □ គ្មានព័ត៌មានក្នុងការធ្វើដំណើរ 3. □ សំបុត្រថ្លៃពេក

4. □ ចំណាតឆ្ងាយពីផ្ទះ 5. □ ទទួលបានព័ត៌មានមិនល្អច្រើនពីរថភ្លើង

X. តើអ្នកមានគម្រោងចង់សាកល្បងដែរឬទេ?

1. □ មាន 2. □ មិនមាន

XI. តើអ្នកយល់ថារថភ្លើងសព្វថ្ងៃមានការរីកចម្រើនឬទេ? ហេតុអ្វី? **(រើសបានតែមួយ)**

1. □ រីកចម្រើន 2. □ មិនរីកចម្រើនទេ

....

....

...

....

...

XII. សូមផ្តល់មតិយោបល់ខ្លីសម្រាប់ជាគំនិតអភិវឌ្ឍន៍សេវាកម្មរថភ្លើងកម្ពុជា៖

....

....

....

......

សូមអរគុណ!

ឧបសម្ព័ន្ធទី២៖ ការវិភាគលើលទ្ធផលដែលប្រមូលបានពីការស្ទង់មតិ

Frequencies

[DataSet1] /Users/vannchandararith/Desktop/survey KP line.sav

Statistics

		SEX	Age	JOB	Have been you travel by train?	How many time you travel by train?	After travel by train will you invite you friend ?	When do you choose to travel by train?	Which reason that make you choose to travel by train?	Which reason that make you don't choose travel by train?	Do you want to try again?	Do you think railway is good?
N	Valid	40	40	40	40	37	39	40	39	26	26	38
	Missing	0	0	0	0	3	1	0	1	14	14	2

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
SEX	40	1.00	2.00	1.6250	.49029
Age	40	1.00	6.00	2.5500	1.01147
JOB	40	2.00	7.00	5.5250	1.90798
Have been you travel by train?	40	1.00	1.00	1.0000	.00000
How many time you travel by train?	37	1.00	3.00	1.4054	.55073
After travel by train will you invite you friend ?	39	1.00	2.00	1.0769	.26995
When do you choose to travel by train?	40	1.00	4.00	3.8500	.66216
Which reason that make you choose to travel by train?	39	1.00	6.00	1.6923	1.05516
Which reason that make you don't choose travel by train?	26	1.00	5.00	2.5769	1.30148
Do you want to try again?	26	1.00	1.00	1.0000	.00000
Do you think railway is good?	38	1.00	2.00	1.2895	.45961

បង្ហាញពីទិន្នន័យអាយុអ្នកដំណើរ

Age

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	under 18y	2	5.0	5.0	5.0
	18-23	22	55.0	55.0	60.0
	24-30	12	30.0	30.0	90.0
	30-35	1	2.5	2.5	92.5
	36-40	2	5.0	5.0	97.5
	41-45	1	2.5	2.5	100.0
	Total	40	100.0	100.0	

បង្ហាញពីទិន្នន័យមុខរបររបស់អ្នកដែលដំណើរ

JOB

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Government staff	6	15.0	15.0	15.0
	Private company staff	7	17.5	17.5	32.5
	Seller	4	10.0	10.0	42.5
	Student	23	57.5	57.5	100.0
	Total	40	100.0	100.0	

បង្ហាញពីភាពញឹកញាប់នៃការជិះរថភ្លើង

How many time you travel by train?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rarely	23	57.5	62.2	62.2
	Sometimes	13	32.5	35.1	97.3
	Usuaslly	1	2.5	2.7	100.0
	Total	37	92.5	100.0	
Missing	System	3	7.5		
Total		40	100.0		

បង្ហាញពីចំនួននៃការណែនាំឲ្យជិះរថភ្លើង

After travel by train will you invite you friend ?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Yes	36	90.0	92.3	92.3
	No	3	7.5	7.7	100.0
	Total	39	97.5	100.0	
Missing	System	1	2.5		
Total		40	100.0		

បង្ហាញពីទិន្នន័យរដូវកាលដែលអ្នកដំណើរចូលចិត្តជិះរថភ្លើង

When do you choose to travel by train?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Khmer New Year	2	5.0	5.0	5.0
	Others.	38	95.0	95.0	100.0
	Total	40	100.0	100.0	

បង្ហាញពីទិន្នន័យមូលហេតុដែលអ្នកដំណើរជ្រើសរើសជិះរថភ្លើង

Which reason that make you choose to travel by train?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Trip	23	57.5	59.0	59.0
	Safe	8	20.0	20.5	79.5
	No traffic jam	7	17.5	17.9	97.4
	Others	1	2.5	2.6	100.0
	Total	39	97.5	100.0	
Missing	System	1	2.5		
Total		40	100.0		

បង្ហាញពីទិន្នន័យមូលហេតុដែលអ្នកដំណើរមិនជ្រើសរើសជិះរថភ្លើង

which reason that make you don't choose travel by train?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Slow	6	15.0	23.1	23.1
	Don't have information	10	25.0	38.5	61.5
	Station far from home	9	22.5	34.6	96.2
	Other	1	2.5	3.8	100.0
	Total	26	65.0	100.0	
Missing	System	14	35.0		
Total		40	100.0		

បង្ហាញពីទិន្នន័យដែលអ្នកដំណើរចង់ជិះរថភ្លើងម្តងទៀត

Do you want to try again?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Yes	26	65.0	100.0	100.0
Missing	System	14	35.0		
Total		40	100.0		

បង្ហាញពីទំនាក់ទំនងភេទ និងមូលហេតុនៃការជិះរថភ្លើង

Crosstabs

[DataSet1] /Users/vannchandararith/Desktop/survey KP line.sav

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
SEX * Which reason that make you choose to travel by train?	39	97.5%	1	2.5%	40	100.0%

SEX * Which reason that make you choose to travel by train? Crosstabulation

			Which reason that make you choose to travel by train?				Total
			Trip	Safe	No traffic jam	Others	
SEX	Male	Count	9	5	1	0	15
		% within SEX	60.0%	33.3%	6.7%	0.0%	100.0%
	Female	Count	14	3	6	1	24
		% within SEX	58.3%	12.5%	25.0%	4.2%	100.0%
Total		Count	23	8	7	1	39
		% within SEX	59.0%	20.5%	17.9%	2.6%	100.0%

បង្ហាញពីទំនាក់ទំនងអាយុ និងមូលហេតុនៃការជិះរថភ្លើង

Crosstabs

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Age * Which reason that make you choose to travel by train?	39	97.5%	1	2.5%	40	100.0%

Age * Which reason that make you choose to travel by train? Crosstabulation

			Which reason that make you choose to travel by train?				Total
			Trip	Safe	No traffic jam	Others	
Age	under 18y	Count	0	2	0	0	2
		% within Age	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%
	18-23	Count	15	1	5	0	21
		% within Age	71.4%	4.8%	23.8%	0.0%	100.0%
	24-30	Count	8	1	2	1	12
		% within Age	66.7%	8.3%	16.7%	8.3%	100.0%
	30-35	Count	0	1	0	0	1
		% within Age	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%
	36-40	Count	0	2	0	0	2
		% within Age	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%
	41-45	Count	0	1	0	0	1
		% within Age	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%
Total		Count	23	8	7	1	39
		% within Age	59.0%	20.5%	17.9%	2.6%	100.0%

បង្ហាញពីទំនាក់ទំនងមុខរបរ និងមូលហេតុនៃការជិះរថភ្លើង

Crosstabs

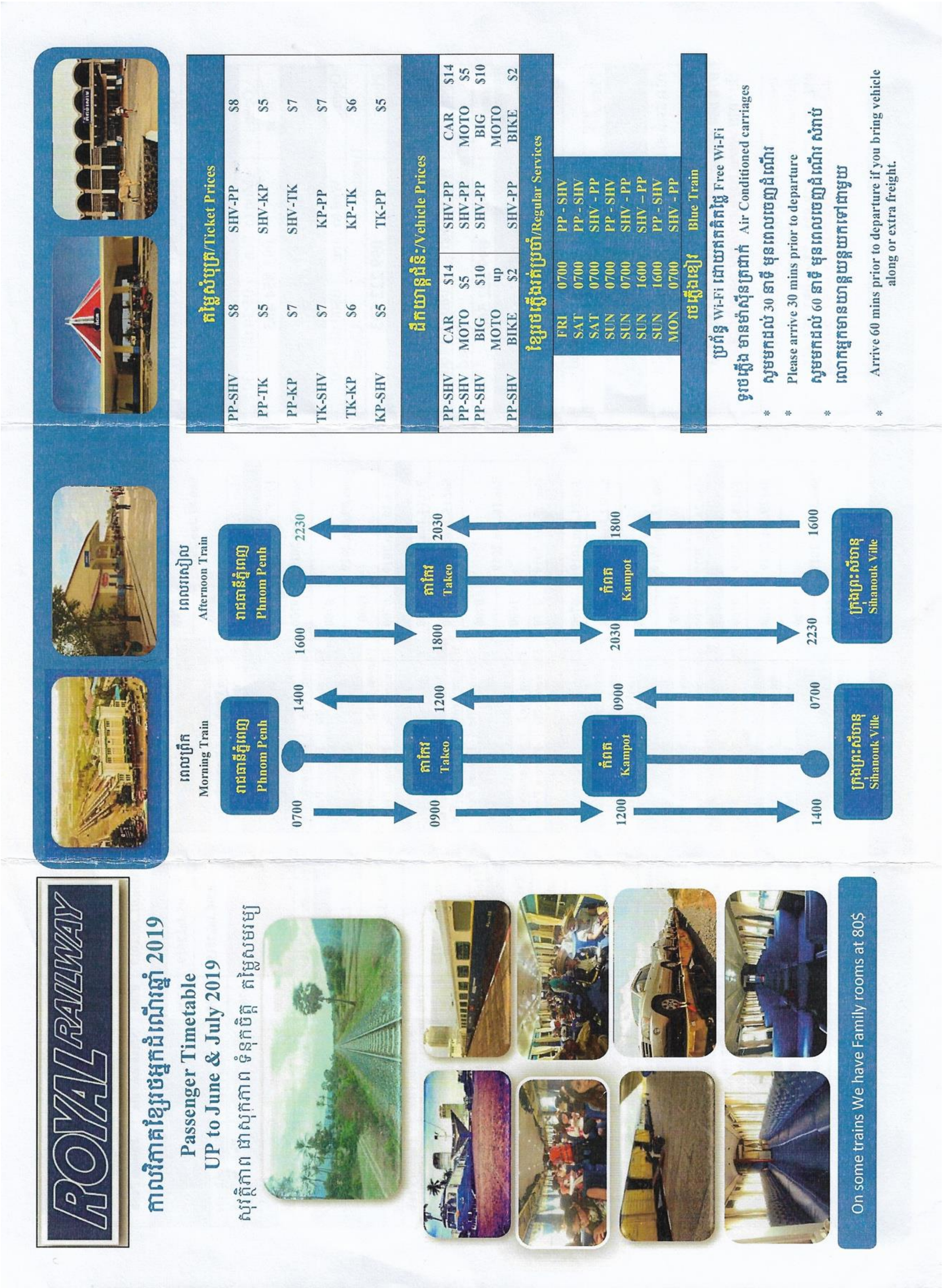
Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
JOB * Which reason that make you choose to travel by train?	39	97.5%	1	2.5%	40	100.0%

JOB * Which reason that make you choose to travel by train? Crosstabulation

			Which reason that make you choose to travel by train?				Total
			Trip	Safe	No traffic jam	Others	
JOB	Government staff	Count	3	1	2	0	6
		% within JOB	50.0%	16.7%	33.3%	0.0%	100.0%
	Private company staff	Count	4	2	0	1	7
		% within JOB	57.1%	28.6%	0.0%	14.3%	100.0%
	Seller	Count	1	2	1	0	4
		% within JOB	25.0%	50.0%	25.0%	0.0%	100.0%
	Student	Count	15	3	4	0	22
		% within JOB	68.2%	13.6%	18.2%	0.0%	100.0%
Total		Count	23	8	7	1	39
		% within JOB	59.0%	20.5%	17.9%	2.6%	100.0%

ឧបសម្ព័ន្ធទី៣ ៖ តារាងព័ត៌មានពីក្រុមហ៊ុន RRC



ROYAL RAILWAY

កាលវិភាគខ្សែរថអ្នកដំណើរឆ្នាំ 2019

Passenger Timetable
UP to June & July 2019

សុវត្ថិភាព ជាសុភភាព ទំនុកចិត្ត តម្លៃសមរម្យ

On some trains We have Family rooms at 80$

ពេលព្រឹក
Morning Train

Down	Station	Up
0700	រាជធានីភ្នំពេញ Phnom Penh	1400
0900	តាកែវ Takeo	1200
1200	កំពត Kampot	0900
1400	ក្រុងព្រះសីហនុ Sihanouk Ville	0700

ពេលរសៀល
Afternoon Train

Down	Station	Up
1600	រាជធានីភ្នំពេញ Phnom Penh	2230
1800	តាកែវ Takeo	2030
2030	កំពត Kampot	1800
2230	ក្រុងព្រះសីហនុ Sihanouk Ville	1600

តម្លៃសំបុត្រ/Ticket Prices

PP-SHV	$8	SHV-PP	$8
PP-TK	$5	SHV-KP	$5
PP-KP	$7	SHV-TK	$7
TK-SHV	$7	KP-PP	$7
TK-KP	$6	KP-TK	$6
KP-SHV	$5	TK-PP	$5

ដឹកយានជំនិះ/Vehicle Prices

PP-SHV	CAR	$14	SHV-PP	CAR	$14
PP-SHV	MOTO	$5	SHV-PP	MOTO	$5
PP-SHV	BIG MOTO	$10 up	SHV-PP	BIG MOTO	$10
PP-SHV	BIKE	$2	SHV-PP	BIKE	$2

ខ្សែរថភ្លើងរត់ប្រចាំ/Regular Services

FRI	0700	PP - SHV
SAT	0700	PP - SHV
SAT	0700	SHV - PP
SUN	0700	PP - SHV
SUN	0700	SHV - PP
SUN	1600	SHV – PP
SUN	1600	PP - SHV
MON	0700	SHV - PP

រថភ្លើងខៀវ Blue Train

ប្រព័ន្ធ Wi-Fi ដោយឥតគិតថ្លៃ Free Wi-Fi
ទូរថភ្លើង មានម៉ាស៊ីនត្រជាក់ Air Conditioned carriages

- * សូមមកដល់ 30 នាទី មុនពេលចេញដំណើរ
- * Please arrive 30 mins prior to departure
- * សូមមកដល់ 60 នាទី មុនពេលចេញដំណើរ សំរាប់លោកអ្នកមានយានយន្តយកទៅជាមួយ
- * Arrive 60 mins prior to departure if you bring vehicle along or extra freight.

ខាងក្រោមនេះគឺជាបញ្ជីនៃទីតាំងដើម្បីទិញសំបុត្រនិងម៉ោងលក់សំបុត្រ

Below is a List of locations to purchase tickets and the times they are open

រាជធានីភ្នំពេញ Phnom Penh		
Open :	Mon to Sun	05:30 till 01:30
Phone	078 888 582 or 078 888 583	
ព្រលានយន្តហោះ Airport Shuttle		
Open :	Mon to Sun	05:30 till 01:30
Phone	093 854 463	
តាកែវ Takeo		
Open :	Wed to Mon	0800 till 1600
	Tuesday	Closed
Phone	099 222 533	
កំពត Kampot		
Open :	Wed to Mon	0800 till 1600
	Tuesday	Closed
Phone	099 222 566	
ក្រុងព្រះសីហនុ Sihanouk Ville		
Open :	Wed to Mon	0800 till 1630
	Tuesday	Closed
Phone	099 222 544	

General Inquiries

សំរាប់ពត៌មានបន្ថែមពាក់ពន្ធ័និងសេវាខ្សែរថភ្លើង សូមទាក់ទងមកលេខ

078 888 582 or 078 888 583 or 093 854 463

វេបសាយ www.royalrailway.easybook.com

Should you require any further information or clarification on services please contact:

078 888 582 or 078 888 583 or 093 854 463

Website - www.royalrailway.easybook.com

PASSENGER SERVICE DEPARTURE SCHEDULE

Sat.01.Jun.2019	0700	Sihanoukville	Phnom Penh
		Phnom Penh	Sihanoukville
Sun.02.Jun.2019	0700	Sihanoukville	Phnom Penh
		Phnom Penh	Sihanoukville
	1600	Sihanoukville	Phnom Penh
		Phnom Penh	Sihanoukville
Mon.03.Jun.2019	0700	Sihanoukville	Phnom Penh
Fri.07.Jun.2019	0700	Phnom Penh	Sihanoukville
Sat.08.Jun.2019	0700	Sihanoukville	Phnom Penh
		Phnom Penh	Sihanoukville
Sun.09.Jun.2019	0700	Sihanoukville	Phnom Penh
		Phnom Penh	Sihanoukville
	1600	Sihanoukville	Phnom Penh
		Phnom Penh	Sihanoukville
Mon.10.Jun.2019	0700	Sihanoukville	Phnom Penh
Fri.14.Jun.2019	0700	Phnom Penh	Sihanoukville
Sat.15.Jun.2019	0700	Sihanoukville	Phnom Penh
		Phnom Penh	Sihanoukville
Sun.16.Jun.2019	0700	Sihanoukville	Phnom Penh
		Phnom Penh	Sihanoukville
	1600	Sihanoukville	Phnom Penh
		Phnom Penh	Sihanoukville
Mon.17.Jun.2019	0700	Sihanoukville	Phnom Penh
Fri.21.Jun.2019	0700	Phnom Penh	Sihanoukville
Sat.22.Jun.2019	0700	Sihanoukville	Phnom Penh
		Phnom Penh	Sihanoukville
Sun.23.Jun.2019	0700	Sihanoukville	Phnom Penh
		Phnom Penh	Sihanoukville
	1600	Sihanoukville	Phnom Penh
		Phnom Penh	Sihanoukville
Mon.24.Jun.2019	0700	Sihanoukville	Phnom Penh
Fri.28.Jun.2019	0700	Phnom Penh	Sihanoukville
Sat.29.Jun.2019	0700	Sihanoukville	Phnom Penh
		Phnom Penh	Sihanoukville
Sun.30.Jun.2019	0700	Sihanoukville	Phnom Penh
		Phnom Penh	Sihanoukville
	1600	Sihanoukville	Phnom Penh
		Phnom Penh	Sihanoukville

Mon.01.Jul.2019	0700	Sihanoukville	Phnom Penh
Fri.05.Jul.2019	0700	Phnom Penh	Sihanoukville
Sat.06.Jul.2019	0700	Sihanoukville	Phnom Penh
		Phnom Penh	Sihanoukville
Sun.07.Jul.2019	0700	Sihanoukville	Phnom Penh
		Phnom Penh	Sihanoukville
	1600	Sihanoukville	Phnom Penh
		Phnom Penh	Sihanoukville
Mon.08.Jun.2019	0700	Sihanoukville	Phnom Penh
Fri.12.Jul.2019	0700	Phnom Penh	Sihanoukville
Sat.13.Jul.2019	0700	Sihanoukville	Phnom Penh
		Phnom Penh	Sihanoukville
Sun.14.Jul.2019	0700	Sihanoukville	Phnom Penh
		Phnom Penh	Sihanoukville
	1600	Sihanoukville	Phnom Penh
		Phnom Penh	Sihanoukville
Mon.15.Jul.2019	0700	Sihanoukville	Phnom Penh
Fri.19.Jul.2019	0700	Phnom Penh	Sihanoukville
Sat.20.Jul.2019	0700	Sihanoukville	Phnom Penh
		Phnom Penh	Sihanoukville
Sun.21.Jul.2019	0700	Sihanoukville	Phnom Penh
		Phnom Penh	Sihanoukville
	1600	Sihanoukville	Phnom Penh
		Phnom Penh	Sihanoukville
Mon.22.Jul.2019	0700	Sihanoukville	Phnom Penh
Fri.26.Jul.2019	0700	Phnom Penh	Sihanoukville
Sat.27.Jul.2019	0700	Sihanoukville	Phnom Penh
		Phnom Penh	Sihanoukville
Sun.28.Jul.2019	0700	Sihanoukville	Phnom Penh
		Phnom Penh	Sihanoukville
	1600	Sihanoukville	Phnom Penh
		Phnom Penh	Sihanoukville
Mon.29.Jul.2019	0700	Sihanoukville	Phnom Penh

Our passenger service, besides running a regular Friday, Saturday, Sunday and Monday, we also have extended every public holiday. And special private event hire as require from

ឧបសម្ព័ន្ធទី៤ ៖ បង្ហាញពីទិន្នន័យពាក់ព័ន្ធនឹងវឌ្ឍនភាពនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែក របស់ក្រុមហ៊ុន RRC ចាប់ពីឆ្នាំ២០១០ ដល់ ឆ្នាំ២០១៨

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
នាយកដ្ឋានផ្លូវដែក
លេខ៖...១១៧...ផដ

ថ្ងៃ [illegible] ខែ [illegible] ឆ្នាំកុរ ឯកស័ក ព.ស ២៥៦៣
រាជធានីភ្នំពេញ ,ថ្ងៃទី ២៣ខែ ឧសភា ឆ្នាំ២០១៩

គោរពជូន
លោកនាយកប្រតិបត្តិ ក្រុមហ៊ុន រ៉ូយ៉ាល់រេលវេ

កម្មវត្ថុ ៖សំណើសុំទិនន្ន័យពាក់ព័ន្ធនឹងវឌ្ឍនភាពនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែក របស់ក្រុមហ៊ុនរ៉ូយ៉ាល់រេលវេ ចាប់ពីឆ្នាំ២០១០ ដល់ ឆ្នាំ២០១៨។

យោង ៖លិខិតលេខ០៧២អភក ចុះថ្ងៃទី១៧ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៩ របស់អគ្គនាយកដ្ឋានភស្តុភារកម្ម នៃក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

សេចក្តីដូចមានចែងក្នុងកម្មវត្ថុ និង យោងខាងលើ នាយកដ្ឋានផ្លូវដែក តាមការស្នើសុំពីអគ្គនាយកដ្ឋានភស្តុភារកម្មអំពីទិន្នន័យពាក់ព័ន្ធនឹងវឌ្ឍនភាពនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែករបស់ក្រុមហ៊ុនរ៉ូយ៉ាល់រេលវេ ចាប់ពីឆ្នាំ២០១០ ដល់ ឆ្នាំ២០១៨ ដើម្បីធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពទិន្នន័យពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យភស្តុភារកម្ម(Logistics) សម្រាប់ជាធាតុចូលក្នុងការរៀបចំរបាយការណ៍ស្តីពី វឌ្ឍនភាពការអភិវឌ្ឍវិស័យភស្តុភារកម្ម ក្នុងកិច្ចប្រជុំលើកទីមួយនៃគណៈកម្មាធិការជាតិភស្តុភារកម្ម នៅពេលខាងមុខនេះ។

ខ្ញុំសូមជម្រាបជូនថាអគ្គនាយកដ្ឋានភស្តុភារកម្ម នៃក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន បានសហការជាមួយ ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុន (JICA) ក្រោមក្របខ័ណ្ឌនៃការអនុវត្តគម្រោងសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេស រៀបចំចងក្រងទិន្នន័យស្ថិតិស្តីពីវឌ្ឍនភាពនៃការអភិវឌ្ឍវិស័យភស្តុភារកម្ម នៃប្រទេសកម្ពុជាទាំងមូល។

អាស្រ័យដូចបានជម្រាបជូនខាងលើ សូម **លោកនាយក** មេត្តាពិនិត្យ សម្រេច ផ្តល់ទិន្នន័យ តាមការស្នើសុំ។

សូមជូនភ្ជាប់មកជាមួយនូវ៖ តារាងស្នើសុំទិន្នន័យពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យផ្លូវដែក ចំនួន០១ច្បាប់។

សូម **លោកនាយក** ទទួលនូវការគោរពរាប់អានអំពីខ្ញុំ។

ជ. **ប្រធាននាយកដ្ឋានផ្លូវដែក**

ម៉ែង លី

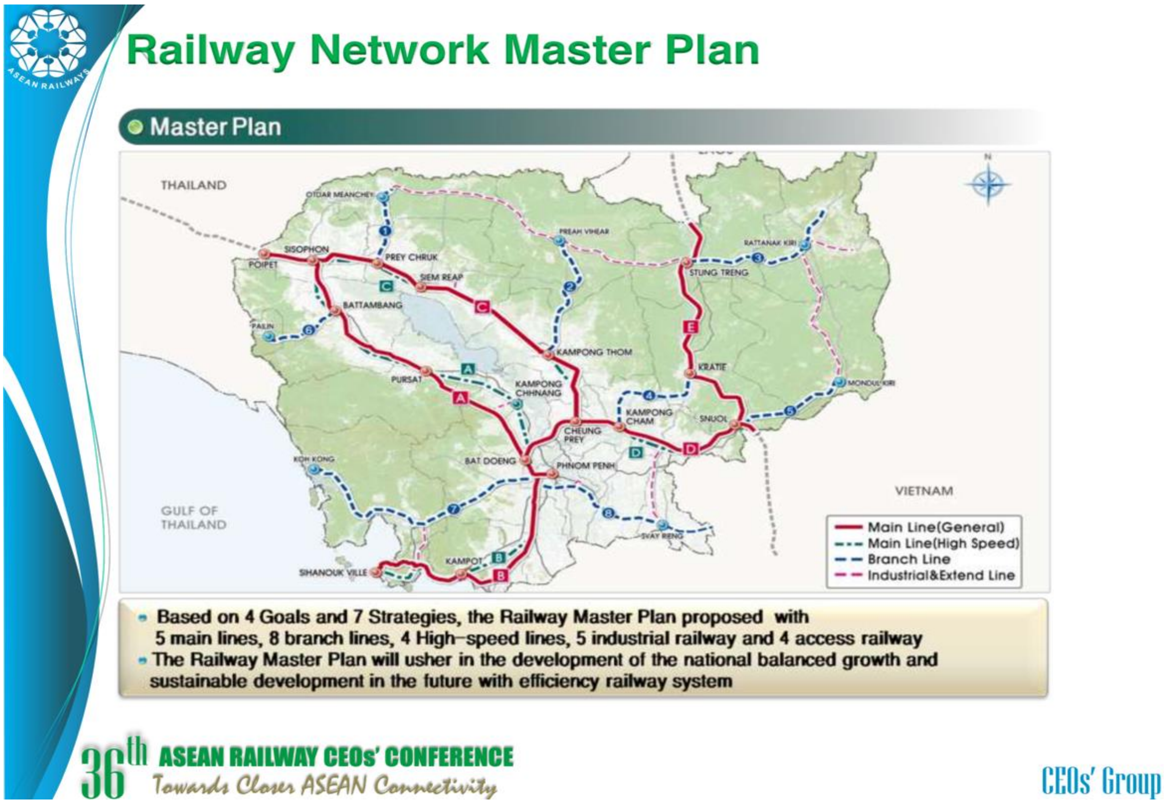
ចម្លងជូន៖
- -ខុទ្ទកាល័យ ឯកឧត្តម ទេសរដ្ឋមន្ត្រី សក
- -ឯកឧត្តម តូច ចាន់កុសល រដ្ឋលេខាធិការ
- -ឯកឧត្តម លី បូរិន អនុរដ្ឋលេខាធិការ
- -លោកជំទាវ កុយ សុជានី អនុរដ្ឋលេខាធិការ
- -ឯកសារកាលប្បវត្តិ

តារាងស្នើសុំទិន្នន័យពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យផ្លូវដែក

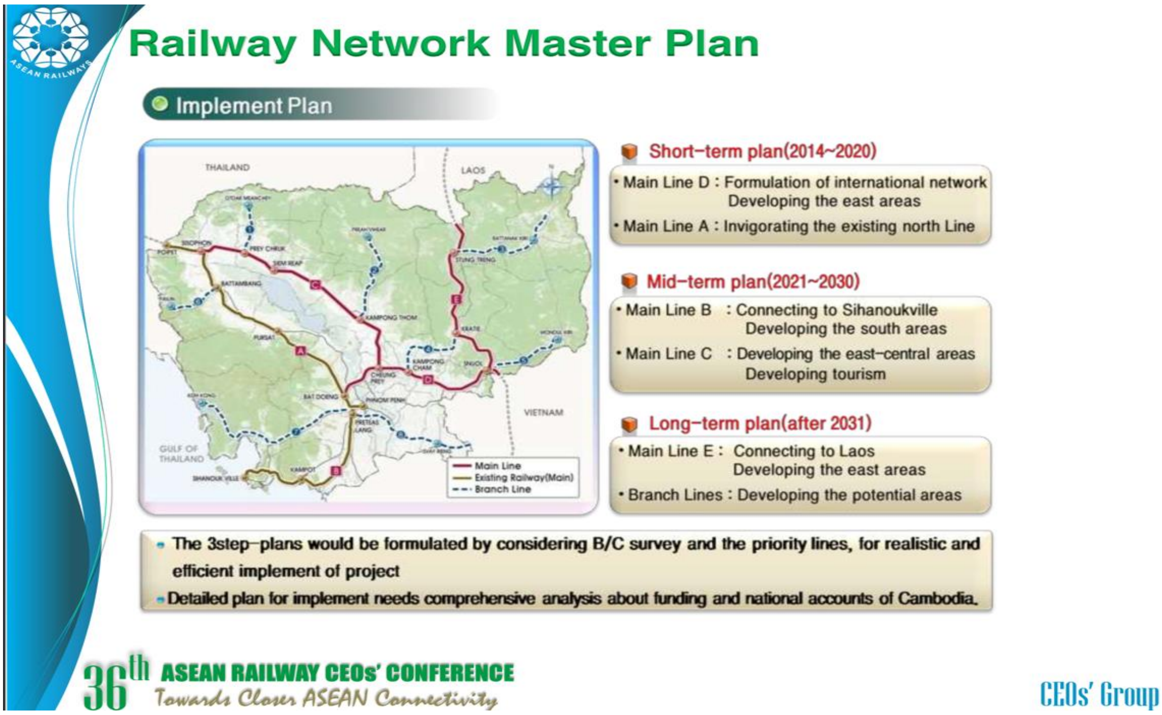
No	Indicators	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Other
	Capacity										
1	Railway network	SL	SL	SL	SL	SL	SL	SL	SL	SL & NL	
2	Number of trains										
	-Number of locomotives	11	11	11	11	11	11	15	15	18	(3 New)
	-Number of DMUs	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	-Number of wagons	28	80	120	150	170	187	187	203	212	
	Traffic										
3	Railway cargo volumes (ton)	16,284	20,124	8,968	54,205	146,290	295,076	325,851	419,106	414,879	
4	Number of containers carried by train (TEUs) TEU	Ø	Ø	Ø	4,400	11,660	20,047	21,245	27,008	24,861	
5	Number of passengers PP – SHV (millions)	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	31,116	28,999	
6	Number of passengers PP - Poi Pet (millions)	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	70,251	
7	Number of passengers PP – Airport (millions)	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	11,709	
	Performance										
8	Productivity (ton-km/number of staffs)	8.13 / 64	9.24 / 145	7.78 / 141	17.5 / 172	19.25 / 286	16.28 / 287	14.41 / 428	17.15 / 570	20.15 / 650	
9	Number of railway staff (operation part only)	36	80	90	90	125	151	239	250	248	

10	Number of accidents (total)	.Ø	Ø	5	2	8	7	9	10	11	
	-Number of accidents (death)	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	
	-Number of accidents (injuries)	Ø	Ø	2	Ø	Ø	Ø	2.	Ø	Ø	
11	Time (PP-SHV)										
12	Time (PP-Poi Pet)	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	
13	Time (PP-Airport)	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	schedule
14	Cost per km (person $) (PP-SHV)	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Every time 30 MIN SERVICE
15	Cost per km (car $) (PP-SHV)	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	0.03/km	0.03/Km
16	Cost per km (motor $) (PP-SHV)	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	0.05/km	0.05/Km
17	Cost per km (bicycle $) (PP-SHV)	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	0.02/km	0.02/Km
		Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Free	Free.

ឧបសម្ព័ន្ធទី៥ ៖ បង្ហាញពីគម្រោងផែនការនៃការអភិវឌ្ឍផ្លូវដែក



បង្ហាញពី៖ ដំណាក់កាលធំៗនៃការអភិវឌ្ឍផ្លូវដែក



បង្ហាញពីៈ ការអភិវឌ្ឍផ្លូវដែកល្បឿនលឿន និងស្តង់ដាផ្លូវដែក

Railway Network Master Plan

High-speed Railway

High-speed railway line

Line	Length (km)	Note
A	400	PHNOM PENH ~ POIPET ~ THAILAND
B	243	PHNOM PENH ~ SIHANOUK VILLE
C	314	SISOPHON ~ CHEUNG PREY
D	236	VEANG CHAS ~ SNUOL

Railway Standard

	Ordinary	High-speed
Gauge	1,000mm	1,435mm
Speed	120km/hr	350km/hr
Max. gradient	10‰	25‰
Max. cant	90mm	160mm

- Economical feasibility of high-speed railway is very low in the present status
- If the economy grows faster than expected, it would possibly be accelerated to introduce High-speed railway
- So, there are 4 lines of high-speed railway to improve the services and competition ability of railway

36th ASEAN RAILWAY CEOs' CONFERENCE
Towards Closer ASEAN Connectivity
CEOs' Group

បង្ហាញពីៈ ការអភិវឌ្ឍផ្លូវដែកនៅតំបន់សក្តានុពល

Railway Network Master Plan

Branch Lines

- Branch lines lead to national integrated development by connecting potential cities to the Growth Pole and Main Lines
- There are 8 branch lines in Master Plan

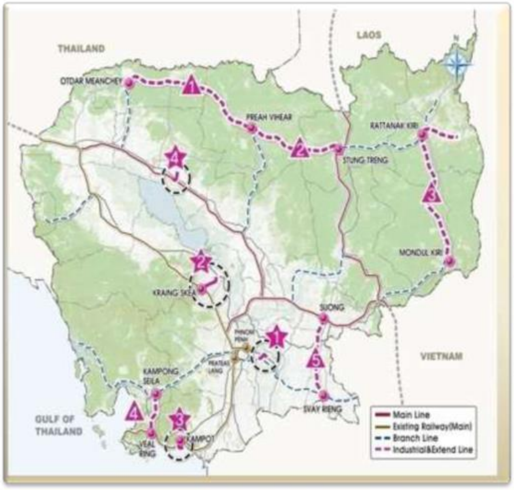
Line	Length (km)	Content
1	73	• To connect from Prey Chrum to Otdar Meanchey in vicinity of Tailand
2	136	• For the development of Mineral resources and connecting Preah Vihear
3	158	• To improve the economy of the district by development of agriculture and tourism resources
4	114	• To promote the development of the districts by improving accessibility to north districts
5	106	• To improve the economy of the district by development of agriculture and tourism resources
6	71	• Considering the development of mines and the Cambodia-Thailand Linkage Line
7	250	• Considering the tourism resources and the development plans of the port and industries
8	134	• To promote the development by connecting to the Phnom Penh New port and industrial and logistic zones

36th ASEAN RAILWAY CEOs' CONFERENCE
Towards Closer ASEAN Connectivity
CEOs' Group

បង្ហាញពី៖ ការអភិវឌ្ឍផ្លូវដែកនៅផ្លូវឧស្សាហកម្ម និងផ្លូវដែកទៅកាន់ព្រលាន
យន្តហោះ

Railway Network Master Plan

Industrial & Access Railway



Industrial Railway

Line	Length (km)	Note
1	182	Otdar Meanchey ~ Preah Vihear
2	113	Preah Vihear ~ Stung Treng
3	151	Mondul Kiri ~ Ratanak Kiri
4	47	Kampong Seila ~ Veal Ring
5	90	Svay Rieng ~ Suong

Access Railway

Line	Length (km)	Note
1	42	Phnom Penh New Port Line
2	21	Kampong Chhnang Airport Line
3	4	Kampot Port Line
4	3	Siem Reap New Airport Line

- Industrial railways are very low profitability but private sector interested in developing the resource
- Access Railway are formulated to establish the efficient integrated transport system by connecting railway to ports

36th ASEAN RAILWAY CEOs' CONFERENCE
Towards Closer ASEAN Connectivity

CEOs' Group