សាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ
និង វិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច

សារណាបញ្ចប់ការសិក្សា

សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរាជធានីភ្នំពេញ

ស្រាវជ្រាវពីថ្ងៃទី១៨ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១៩ ដល់ថ្ងៃទី១៦ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៩

តាក់តែងឡើងដោយ

និស្សិតឈ្មោះ៖ **មាស វុទ្ធី**

សាស្ត្រាចារ្យណែនាំ

បណ្ឌិត **ខ៉ាន់ ស៊ុនដេត**

ថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ សេដ្ឋកិច្ចអភិវឌ្ឍន៍ ឆ្នាំចូលសិក្សា ២០១៥

ជំនាន់ទី៣ ឆ្នាំសរសេរសារណា ២០១៩

សេចក្តីថ្លែងអំណរគុណ

ខ្ញុំបាទឈ្មោះ មាស វុទ្ធី ជានិស្សិតបរិញ្ញាបត្រសេដ្ឋកិច្ចអភិវឌ្ឍន៍ ជំនាន់ទី ៣ នៃសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច។ ក្នុងការសរសេរសារណាបញ្ចប់ការសិក្សាលើប្រធានបទ "សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរាជធានីភ្នំពេញ" យើងខ្ញុំសូមធ្វើការគោរពជូន និងថ្លែងអំណរគុណយ៉ាងជ្រាលជ្រៅជូនដូចតទៅៈ

ជាបឋមយើងខ្ញុំសូមសម្តែងនូវការដឹងគុណ និងការគោរពដ៏ខ្ពង់ខ្ពស់បំផុតចំពោះ លោកឪពុកអ្នកម្តាយដែលមានគុណដ៏ធំធេងហើយលោកទាំងពីរបានផ្តល់កំណើត ចិញ្ចឹមបីបាច់ថែរក្សា ព្រមទាំងអប់រំទូន្មានប្រដៅអ្វីដែលពិសេសនោះ គឺលោកបានខិតខំប្រឹងប្រែងទាំងកម្លាំងកាយ កម្លាំងចិត្ត និងធនធានទំនុកបម្រុងការសិក្សាតាំងពីថ្នាក់បឋមសិក្សា រហូតដល់ថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រនេះ។

សូមថ្លែងអំណរគុណដល់លោកគ្រូ សាស្ត្រាចារ្យបណ្ឌិត ង៉ាន់ ស៊ុនដេត ដែលបានជួយជ្រោមជ្រែង ដឹកនាំ ដាស់តឿន ហើយបានកែតម្រូវនូវកំហុសខុសឆ្គង ដែលមាននៅក្នុងសារណាបញ្ចប់ការសិក្សានេះចាប់តាំងពីចំណុចចាប់ផ្តើមរហូតទទួលបានជោគជ័យ ទោះបីជាមានពេលវេលាតិចតួចស្តួចស្តើងយ៉ាងណាក៏ដោយ។

សូមថ្លែងអំណរគុណដល់លោក អ៊ាន សុឃីម អភិបាល នៃរដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងរាជធានីភ្នំពេញ, លោក កាំង លាងហួ ការិយាល័យបុគ្គលិក ព្រមទាំងមន្ត្រីរាជការទាំងអស់ នៃរដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងរាជធានីភ្នំពេញ ដែលលោកបានផ្តល់នូវការស្វាគមន៍ចំពោះការចុះស្រាវជ្រាវឯកសារ ហើយលោកបានផ្តល់ឯកសារជាច្រើន ដែលទាក់ទង នឹងសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ជាពិសេសរថយន្តក្រុងសាធារណៈនៅកម្ពុជាដល់យើងខ្ញុំ។

ជាមួយគ្នានេះដែរ ខ្ញុំបាទសូមថ្លែងអំណរគុណដល់សាស្ត្រាចារ្យទាំងអស់ដែលបង្រៀននៅសកលវិទ្យាល័យនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច ជាពិសេសសូមអរគុណដល់សាស្ត្រាចារ្យដែលបានបង្ហាត់បង្រៀនយើងខ្ញុំដែលជាការរួមចំណែកជំរុញការសិក្សាអស់រយៈពេល ៤ឆ្នាំកន្លងមកនេះព្រមទាំងមិត្តរួមថ្នាក់ទាំងអស់ដែលបានសិក្សាជាមួយគ្នាកន្លងមក។

អារម្ភកថា

បន្ទាប់ពីបានសិក្សានៅសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ចលើមុខជំនាញសេដ្ឋកិច្ចអភិវឌ្ឍន៍រយៈពេល៤ឆ្នាំ ចំពោះសារណាបញ្ចប់ការសិក្សានេះជាការស្រាវជ្រាវកម្រិតបឋម ក្នុងរយៈពេលកំណត់មួយ ហើយក៏ជាលទ្ធផលចុងក្រោយ និងជាចំណេះដឹងដែលបានសិក្សាអស់រយៈពេល ៤ឆ្នាំនៃថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រជំនាញសេដ្ឋកិច្ចអភិវឌ្ឍន៍។

សារណាបញ្ចប់ការសិក្សានេះ គឺធ្វើការសិក្សាស្រាវជ្រាវលើប្រធានបទ "សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរាជធានីភ្នំពេញ" ក្នុងគោលបំណងដើម្បីពង្រីកចំណេះដឹង និងធ្វើការស្វែងយល់បន្ថែមលើវិស័យដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ។ សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ គឺជាសេវាសាធារណៈថ្មីមួយដែលទើបតែបង្កើតឡើងក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ ការស្រាវជ្រាវនេះ និងផ្តល់ចំណេះដឹងទាក់ទងនឹងប្រវត្តិសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈដំបូងគេលើលកលលោក ក៏ដូចជានៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា សារៈសំខាន់នៃសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្នរបស់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។

ជាចុងក្រោយ យើងខ្ញុំសូមថ្លែងអំណរគុណដល់ ឯកឧត្តម លោក លោកស្រី សាស្ត្រាចារ្យ និងមិត្តអ្នកអានទាំងឡាយ ដែលមានចំណាប់អារម្មណ៍ នឹងចំណាយពេលដ៏មានតម្លៃក្នុងការអានកិច្ចការស្រាវជ្រាវរបស់យើងខ្ញុំ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ កិច្ចការស្រាវជាវនេះពិតជាមានកង្វះខាត និងកំហុសឆ្គងណាមួយដោយអចេតនា ដោយសារតែការយល់ដឹងនៅមានកម្រិត ក៏ដូចជាកង្វះខាតនូវបទពិសោធន៍ក្នុងការអនុវត្តជាក់ស្តែង រួមនឹងឯកសារមានកម្រិត ព្រមទាំងថេរវេលាមានកំណត់។ យើងខ្ញុំសង្ឃឹមយ៉ាងមុតមាំថាឯកសារនេះពិតជាផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍ និងខ្លឹមសារសំខាន់ៗជាចំណេះដឹង និងជាពិសេសសម្រាប់និស្សិតណាដែលចង់ធ្វើការស្រាវជ្រាវលើប្រធានបទដែលទាក់ទងនឹងសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈទុកជាទុនក្នុងការស្រាវជ្រាវបន្តទៀតផងដែរ។ ដូចនេះខ្ញុំបាទរីករាយ និងស្វាគមន៍នូវរាល់មតិរិះគន់ដើម្បីស្តាបនាពីសំណាក់ ឯកឧត្តម លោក លោកស្រី សាស្ត្រាចារ្យ និងមិត្តនិស្សិត ដើម្បីឲ្យការសិក្សាស្រាវជ្រាវនេះកាន់តែល្អប្រសើរជាមុន។

មាតិកា

បញ្ជីអក្សរកាត់ v
បញ្ជីតារាង vi
បញ្ជីរូបភាព vii

សេចក្តីផ្តើម

១. លំនាំបញ្ហា ១
២. គោលបំណងនៃការស្រាវជ្រាវ ២
៣. ចំណោទបញ្ហា ២
៤. សារៈសំខាន់នៃការស្រាវជ្រាវ ២
៥. ទំហំ និងដែនកំណត់នៃការស្រាវជ្រាវ ២
៦. វិធីសាស្រ្តនៃការស្រាវជ្រាវ ២
៧. រចនាសម្ព័ន្ធនៃការស្រាវជ្រាវ ៣

ជំពូកទី១
រំលឹកទ្រឹស្តី

១.១ និយមន័យសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ៤
១.២ ប្រវត្តិសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ៤
១.៣ សារៈប្រយោជន៍សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ៩
១.៣.១ កាត់បន្ថយការបំពុលបរិស្ថាន ៩
១.៣.២ កាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍ ១០
១.៣.៣ កាត់ការបន្ថយការចំណាយ ១០
១.៣.៤ កាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ១០
១.៣.៥ ប្រើប្រាស់ពេលវេលាមានប្រសិទ្ធិភាព ១១
១.៣.៦ បង្កើតឲ្យមានទម្លាប់សុខភាពល្អ ១១

១.៤ សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនៅបរទេស ១១
១.៤.១ ករណីសិក្សាក្រុងសៀងហៃ ១១
១.៤.១.១ ការវិវឌ្ឍន៍នៃសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈសៀងហៃ ១២
១.៤.១.២ បច្ចុប្បន្នភាពនៃសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈទីក្រុងសៀងហៃ ១៨
១.៤.១.៣ យុទ្ធសាស្ត្រក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍សេវាសាធារណៈទីក្រុងសៀងហៃ ១៨
១.៤.២ ករណីសិក្សាទីក្រុងហុងកុង ២០
១.៤.២.១ ស្ថានភាពទូទៅ ២០

ជំពូកទី២

ស្ថានភាពទូទៅនៃការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរបស់រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ រថយន្តក្រុងរាជធានីភ្នំពេញ

២.១ ស្ថានភាពទូទៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ២៥
២.១.១ ចំនួនប្រជាជន ២៥
២.១.២ ការកើនឡើងនៃចំនួនយានយន្តក្នុងក្រុងភ្នំពេញ ២៥
២.១.៣ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវរាជធានីភ្នំពេញ ២៦
២.១.៤ ការកើនឡើងនៃសារធាតុពុលក្នុងបរិយាកាស ២៧
២.១.៥ មធ្យោបាយធ្វើដំណើររបស់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ២៨
២.១.៦ ស្ថានភាពចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ២៩
២.១.៦.១ បញ្ហាចរាចរណ៍នៅតាមផ្លូវប្រសព្វ ២៩
២.១.៦.២ ការមិនគោរពច្បាប់ និងសីលធម៌របស់អ្នកបើកបរ ២៩
២.១.៦.៣ កង្វះខាតចំណតយានយន្ត ៣០
២.១.៦.៤ ការប្រើប្រាស់ផ្លូវ និងចញ្ជើមផ្លូវ ៣០
២.២ រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង ៣១
២.២.១ ការបង្កើតរដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង ៣១

២.២.២ ដើមទុនដំបូងរបស់ រ.ដ.ស ៣១

២.២.៣ ការបែងចែកអតិរេកចំណូល ៣២

២.២.៤ គោលបំណងនៃការបង្កើតរដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង ៣២

២.២.៥ ភារៈកិច្ច និងកាតព្វកិច្ច របស់រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង......... ៣៣

២.២.៥.១ ភារកិច្ច របស់រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង..................... ៣៣

២.២.៥.២ កាតព្វកិច្ច របស់រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង ៣៣

២.២.៦ រចនាសម្ព័ន្ធគ្រប់គ្រងនៃរដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង ៣៥

២.២.៦.១ គណៈកម្មាធិការអាជីវកម្ម ៣៥

២.២.៦.២ អភិបាល រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង.......................... ៣៦

២.២.៦.៣ បុគ្គលិករដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង............................. ៣៨

២.៣ ការចាប់ផ្តើមនៃសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរាជធានីភ្នំពេញ.. ៣៨

២.៣.១ ការសាកល្បងដាក់ឲ្យដំណើរការរថយន្តក្រុងសាធារណៈក្រុងភ្នំពេញ.................. ៣៨

២.៣.១.១ ការសាកល្បងដាក់ឲ្យដំណើរការរថយន្តក្រុងសាធារណៈលើកទី១ .... ៣៨

២.៣.១.២ ការសាកល្បងដាក់ឲ្យដំណើរការរថយន្តក្រុងសាធារណៈលើកទី២............... ៣៩

២.៣.១.៣ ស្ថានភាពរថយន្តក្រុងសាធារណៈក្រោយពេលបញ្ចប់ការសាកល្បង............ ៤០

២.៣.២ ការវិវឌ្ឍន៍របស់រថយន្តក្រុងសាធារណៈនៅកម្ពុជា ៤២

២.៣.៣ បច្ចុប្បន្នភាពនៃរថយន្តក្រុងសាធារណៈរាជធានីភ្នំពេញ...................................... ៤៣

២.៣.៣.១ ចំនួនរថយន្តក្រុង ៤៣

២.៣.៣.២ បណ្តាញខ្សែរត់ នឹងចំណតរងចាំ.. ៤៤

ជំពូកទី៣

ការវិភាគពីសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ

៣.១ វិភាគលើទិន្នន័យដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ៤៥

៣.២ ការវិភាគទៅលើលទ្ធផលនៃការស្រង់មតិ ៤៦

៣.២.១ ស្ថិតិអ្នកដំណើរតាមរយៈមុខរបរ ៤៦
៣.២.២ ស្ថិតិអ្នកដំណើរតាមអាយុ ៤៧
៣.២.៣ ស្ថិតិបង្ហាញពីភាពញឹកញាប់ក្នុងការធ្វើដំណើរតាមរថយន្តក្រុង ៤៨
៣.២.៤ មូលហេតុនៃការជ្រើសរើសធ្វើដំណើរតាមរយៈរថយន្តក្រុង ៤៩
៣.២.៥ ចំណុចខ្វះខាតរបស់រថយន្តក្រុងសាធារណៈរាជធានីភ្នំពេញ ៥០
៣.២.៦ ការវិភាគលើថ្លៃធ្វើដំណើរតាមរយៈរថយន្តក្រុង........ ៥១
៣.៣ ការវិភាគអំពីទំនាក់ទំនងរវាងមុខរបរ និងគោលដៅក្នុងការធ្វើដំណើរ ៥៣
៣.៤ ការវិភាគ SWOT ៥៤
៣.៤.១ ការវិភាគពីចំណុចខ្លាំង (Strenghts) ៥៤
៣.៤.២ ការវិភាគពីចំណុចខ្សោយ (Weakness)........ ៥៥
៣.៤.៣ ការវិភាគពីឪកាស (Opportunities) ៥៥
៣.៤.៤ ការវិភាគពីការគំរាមកំហែង (Threats) ៥៥
៣.៥ លទ្ធផលនៃការស្រាវជ្រាវ ៥៦

សេចក្ដីសន្និដ្ឋាន និងការផ្ដល់អនុសាសន៍

១. សេចក្ដីសន្និដ្ឋាន ៥៨
២. ការផ្ដល់អនុសាសន៍ ៥៩

ឯកសារយោង

ឧបសម្ព័ន្ធ

បញ្ជីអក្សរកាត់

GDP: Gross Domestic Product ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប

JICA: Japan International Cooperation Agency ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន

PLBs: Public Light Bus

MTR: Mass Transit Rail

រ.ដ.ស: រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងរាជធានីភ្នំពេញ

បញ្ជីតារាង

តារាងទី១ ៖ បង្ហាញពីចំនួនអ្នកដំណើរ ខ្សែរត់ និងរថយន្តក្រុងទីក្រុងសៀងហៃ ២២
តារាងទី២ ៖ បង្ហាញពីស្ថិតិចំនួនយានយន្ត (ខែសីហា ២០០៦ ដល់ខែសីហា ២០១១) ២៦
តារាងទី៣ ៖ បង្ហាញពីប្រវែងបណ្តាញផ្លូវរាជធានីភ្នំពេញ ២៧
តារាងទី៤ ៖ បង្ហាញពីបង្ហាញពីលទ្ធផលនៃការសាកល្បងឡានក្រុងទាំង ២លើក ៤២
តារាងទី៥ ៖ បង្ហាញពីស្ថិតិអ្នកដំណើរលើរថយន្តក្រុងពីឆ្នាំ ២០១៥ ដល់ ២០១៨...............៤៥

បញ្ជីក្រាហ្វិក

ក្រាហ្វិកទី១ ៖ បង្ហាញពីចំនួនខ្សែរត់រថយន្តក្រុងសាធារណៈទីក្រុងសៀងហៃ.................... ១៦
ក្រាហ្វិកទី២ ៖ បង្ហាញពីចំនួនរថយន្តក្រុងសាធារណៈទីក្រុងសៀងហៃ ១៧
ក្រាហ្វិកទី៣ ៖ បង្ហាញពីភាពពេញចិត្តរបស់អ្នកដំណើរលើរថយន្តក្រុង ទីក្រុងសៀងហៃ ១៧
ក្រាហ្វិកទី៤ ៖ បង្ហាញពីភាគរយនៃការប្រើប្រាស់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ទីក្រុងហុងកុង... ២៣
ក្រាហ្វិកទី៥ ៖ បង្ហាញពីចំនួនអ្នកដំណើរជាមធ្យមប្រចាំថ្ងៃទីក្រុងហុងកុង ២៤
ក្រាហ្វិកទី៦ ៖ បង្ហាញពីស្ថិតិអ្នកដំណើរតាមរយៈឡានក្រុង ៤១
ក្រាហ្វិកទី៧ ៖ បង្ហាញពីស្ថិតិអ្នកដំណើរលើរថយន្តក្រុងពីឆ្នាំ ២០១៥ ដល់ ២០១៨............. ៤៦
ក្រាហ្វិកទី៨ ៖ បង្ហាញពីចំនួនអ្នកដំណើរតាមរយៈរថយន្តក្រុងតាមមុខរបរ......................... ៤៧
ក្រាហ្វិកទី៩ ៖ បង្ហាញពីចំនួនអ្នកដំណើរតាមរយៈរថយន្តក្រុងតាមអាយុ............................ ៤៧
ក្រាហ្វិកទី១០៖ បង្ហាញពីស្ថិតិភាពញឹកញាប់ក្នុងការធ្វើដំណើរតាមរថយន្តក្រុង................... ៤៨
ក្រាហ្វិកទី១១៖ បង្ហាញពីមូលហេតុដែលអ្នកដំណើរជ្រើសរើសធ្វើដំណើរតាម រយៈរថយន្តក្រុង ៤៩
ក្រាហ្វិកទី១២៖ បង្ហាញពីចំណុចខ្វះខាតរបស់រថយន្តក្រុងសាធារណៈ ៥០
ក្រាហ្វិកទី១៣៖ បង្ហាញពីលទ្ធផលសម្រង់មតិរបស់អ្នកដំណើរ និងថ្លៃធ្វើដំណើរ.................. ៥១
ក្រាហ្វិកទី១៤៖ បង្ហាញពីតម្លៃដែលអ្នកដំណើរគិតថាសមរម្យ ៥២
ក្រាហ្វិកទី១៥៖ បង្ហាញពីស្ថិតិក្នុងការប្រើប្រាស់មធ្យោបាយបង់ប្រាក់រថយន្តក្រុង ៥២
ក្រាហ្វិកទី១៦៖ បង្ហាញពីទំនាក់ទនងរវាងមុខរបរ និងគោលដៅក្នុងការធ្វើដំណើរ ៥៣

សេចក្តីផ្តើម

១. លំនាំបញ្ហា

ក្រោយពីសង្គ្រាមស៊ីវិល និងរបបកម្ពុជាប្រជាធិបតេយ្យដែលបានអូសបន្លាយអស់រយៈពេលជាងបីទសវត្ស បានបំផ្លាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធស្ទើរតែទាំងស្រុង ក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ ចាប់ពីឆ្នាំ១៩៧៩ ដល់បច្ចុប្បន្ន រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានខិតខំប្រឹងប្រែងស្តារហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធក្នុងប្រទេសកម្ពុជាឡើងវិញ ហើយថែមទាំងបានកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធថ្មីៗជាច្រើនទៀតដើម្បីបម្រើឲ្យសេចក្តីត្រូវការរបស់ប្រជាជនកម្ពុជា។ ជាពិសេសទីក្រុងភ្នំពេញ ដែលជាមជ្ឈមណ្ឌលសន្តិសុខ នយោបាយ សេដ្ឋកិច្ច សម្បត្តិវប្បធម៌ និងការទូត គេសង្កេតឃើញថាមានការរីកចម្រើនយ៉ាងខ្លាំងលើគ្រប់វិស័យ ដែលជាហេតុនាំឲ្យមានប្រជាជនដែលរស់នៅតាមទីជនបទជាច្រើនបានផ្លាស់ទីលំនៅមកកាន់ទីក្រុងភ្នំពេញដើម្បីស្វែងរកការងារធ្វើ បន្តការសិក្សា ប្រកបការងារ ផ្សេងៗ។ល។

ដោយសង្កេតឃើញថាប្រជាជន ក្នុងក្រុងភ្នំពេញមានការកើនឡើងឥតឈប់ឈរពីមួយថ្ងៃទៅមួយថ្ងៃ ជាពិសេសគឺការចំណាកស្រុកពីជនបទ មកកាន់ទីក្រុងស្របពេលដែលទិន្នផលក្នុងស្រុក សរុបរបស់ប្រជាជនម្នាក់ៗ (GDP per capita) មានការកើនឡើងផងដែរនោះដែលជាហេតុនាំឲ្យមានការកើនឡើងផងដែរ នូវចំនួនយានយន្ត និងតម្រូវការមធ្យោបាយធ្វើដំណើរក្នុងទីក្រុង។ មុនឆ្នាំ ២០១៤ ដោយសារតែគ្មានមធ្យោបាយធ្វើដំណើរសាធារណៈនៅក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ប្រជាជនដែលរស់នៅក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញតែងតែជួបបញ្ហាចរាចរណ៍មួយចំនួនដូចជា ការកកស្ទះចរាចរណ៍ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងបំពុលបរិយាកាសដោយសារតែមានកំនើនយានយន្តដ៏ច្រើនលើដងផ្លូវ។ ដោយមើលឃើញពីភាព ចាំបាច់នៃសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនៅកម្ពុជា JICA និងសាលារាជធានីភ្នំពេញបានផ្តួចផ្តើមបង្កើតឲ្យមានសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈដំបូងគេនៅកម្ពុជាក្នុងឆ្នាំ ២០០១ ប៉ុន្តែត្រូវបញ្ចប់ទៅវិញក្រោយពេលចប់ការសាកល្បង ដែលមានរយៈពេលមួយខែប៉ុណ្ណោះ។ ក្រោយពីបរាជ័យក្នុងការសាកល្បងលើកទី១ JICA និងសាលារាជធានីភ្នំពេញបាននាំមកនូវការដាក់ឲ្យដំណើរការសាកល្បងរថយន្តក្រុងជាថ្មីម្តងទៀតក្នុងឆ្នាំ២០១៤។ បន្ទាប់ពីទទួលបានបទពិសោធន៍ពីការសាកល្បងទាំងពីរលើកនេះក្រោយចប់ការសាកល្បងលើកទី ២ សាលារាជធានីភ្នំពេញបានសម្រេចបន្តប្រតិបត្តិការសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនេះបន្តទៀត រហូតឈានដល់ការបង្កើតរដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងក្នុងខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៤។

២. គោលបំណងនៃការស្រាវជ្រាវ

ការសិក្សាស្រាវជ្រាវទៅលើ សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរាជធានីភ្នំពេញ មានគោលបំណងសំខាន់ៗដូចខាងក្រោម៖

- ស្វែងយល់ពីការវិវឌ្ឍន៍នៃសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរាជធានីភ្នំពេញ
- សារៈសំខាន់នៃសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ
- ស្វែងយល់ពីចំណុចវិជ្ជមាន និងអវិជ្ជមានរបស់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរាជធានីភ្នំពេញ។

៣. ចំណោទបញ្ហា

សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរាជធានីភ្នំពេញ កំពុងតែធ្វើប្រតិបត្តិការនៅលើដងវិថីសំខាន់ៗក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ហើយគេសង្កេតឃើញថាចំនួនដំណើរតាមរថយន្តក្រុងក៏មានកំណើនគួរឲ្យកត់សម្គាល់ផងដែរ។

តើដំណើរការនៃការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ របស់រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ រថយន្តក្រុងរាជធានីភ្នំពេញ បានបំពេញសេចក្តីត្រូវការមធ្យោបាយធ្វើដំណើររបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញដូចម្តេចខ្លះ?

៤. សារៈសំខាន់នៃការស្រាវជ្រាវ

- ចែករំលែកចំណេះដឹងទាក់ទងនឹងសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងរាជធានីភ្នំពេញ
- ស្វែងយល់ពីសារៈសំខាន់នៃសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ
- ផ្តល់ជាឯកសារសម្រាប់ការស្រាវជ្រាវបន្ថែមក្រោយៗទៀត

៥. ទំហំ និងដែនកំណត់នៃការស្រាវជ្រាវ

ការស្រាវជ្រាវនេះ សិក្សាតែទៅលើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ដែលសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងរាជធានីភ្នំពេញសព្វថ្ងៃនេះមាន រថយន្តក្រុងសាធារណៈ កាណូតដឹកអ្នកដំណើរសាធារណៈ និងរថភ្លើងដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ (ស្ថានីយ៍អាយស្ម័នយាន ទៅព្រលានយន្តហោះអន្តរជាតិពោធិ៍ចិនតុង)។ ប៉ុន្តែការសិក្សានេះ នឹងផ្តោតសំខាន់តែលើសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងរាជធានីភ្នំពេញតែប៉ុណ្ណោះពោលពីឆ្នាំ ២០១៤ ដល់បច្ចុប្បន្ន។

៦. វិធីសាស្ត្រនៃការស្រាវជ្រាវ

ការស្រាវជ្រាវនេះត្រូវបានចងក្រងឡើងតាមរយៈប្រភពមកពី ទិន្នន័យទី១ (Primary Data) តាមរយៈកម្រងសំនួរចំនួន ១៤សំណួរដែលក្នុងនោះមានសំនួរបិទចំនួន ១៣សំណួរ និងសំណួរបើកចំនួន ១សំណួរ។ រយៈពេលសម្ភាសន៍ពីថ្ងៃទី០១ ខែកក្កដា ដល់ថ្ងៃទី១០ ខែកក្កដា ឆ្នាំ

២០១៩ ដោយធ្វើការសម្ភាសន៍ទៅលើប្រជាជនចំនួន ១៣០នាក់ និងទិន្នន័យទី២ (Secondary Data) ដែលបានដកស្រង់ចេញពីឯកសារដែលទទួលបានពី រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងរាជធានីភ្នំពេញ គេហទំព័រមួយចំនួន ឯកសារស្រាវជ្រាវរបស់ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការ អន្តរជាតិជប៉ុន(JICA) ឯកសារពីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងពាក់ព័ន្ធមួយចំនួនទៀត។ ក្នុងការបកស្រាយបំភ្លឺការស្រាវជ្រាវ ត្រូវធ្វើជាវិធីសាស្ត្របែបពណ៌នា ពន្យល់ និងវិធីបរិមាណទៅតាមភាពចាំបាច់នៃចំណុចពាក់ព័ន្ធ។ រាល់ទិន្នន័យដែលប្រមូលបានត្រូវបានរៀបចំជាស្ថិតិពណ៌នាដើម្បីឲ្យអ្នកអានងាយស្រួលយល់ ។

៧. រចនាសម្ព័ន្ធនៃការស្រាវជ្រាវ

អត្ថបទសារណានេះ ត្រូវបានចងក្រងឡើងជារចនាសម្ព័ន្ធ ដែលត្រូវបានចែកចេញជាបីជំពូកធំៗដូចខាងក្រោម៖

ជំពូក១៖ និយមន័យនៃសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ប្រវត្តិសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ សារៈប្រយោជន៍សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនៅបរទេស ដោយលើកយកទៅក្រុងសៀងហៃ និងទីក្រុងហុងកុងមកបង្ហាញ។

ជំពូក២៖ ស្ថានភាពទូទៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង ការចាប់ផ្តើមសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរាជធានីភ្នំពេញ ការវិវឌ្ឍន៍នៃសេវាដឹកជញ្ជូន សាធារណៈរថយន្តក្រុង និងបច្ចុប្បន្នភាពនៃសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ។

ជំពូក៣៖ វិភាគលើទិន្នន័យស្ថិតិអ្នកដំណើរតាមរយៈរថយន្តក្រុងសាធារណៈ និងវិភាគលើលទ្ធផលដែលបានមកពីការស្រង់មតិតាមរយៈកម្រងសំនួរ។

ជំពូកទី១

រំលឹកទ្រឹស្តី

១.១ និយមន័យសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ

សេវាដឹកដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ គឺជាការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាជនដែលរស់នៅក្នុងទីក្រុង ដោយប្រើបច្ចកទេសធ្វើដំណើរជាក្រុម ហើយប្រើប្រាស់មធ្យោបាយដូចជាឡានក្រុង ឬរថភ្លើង។ល។ លក្ខណៈពិសេសនៃការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈគឺ វាអាចដឹកមនុស្សបានច្រើននៅក្នុងឡាន ឬរថភ្លើងតែមួយ។ សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ធ្វើអោយប្រជាជនអាចធ្វើដំណើរពីកន្លែងមួយទៅកន្លែងមួយទៀតដោយមានប្រសិទ្ធិភាព ដែលអាចជួយកាត់បន្ថយការចំណាយសម្រាប់ប្រជាជនម្នាក់ៗ ព្រោះថ្លៃចំណាយលើមធ្យោបាយធ្វើដំណើរនោះត្រូវបានចែករំលែកដោយមនុស្សច្រើននាក់ផ្សេងៗគ្នា។[1]

សេវាដឹកដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ គឺជាប្រព័ន្ធរថយន្តក្រុង រថភ្លើងក្រោមដី រថភ្លើង។ល។ ដែលប្រតិបត្តិការដោយរដ្ឋាភិបាល ក្រុមហ៊ុន ឬសហគ្រាសឯកជន។ ប្រជាជនដែលរស់នៅក្នុងទីក្រុងអាចប្រើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនសាធារណៈដើម្បីផ្លាស់ទីពីកន្លែងមួយទៅកន្លែងមួយទៀត។[2]

១.២ ប្រវត្តិសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ

សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ត្រូវបានសង្កេតឃើញថាមានប្រើប្រាស់ជាយូរណាស់មក ហើយដោយដំបូងឡើយគេប្រើប្រាស់រទេះសេះ ដើម្បីធ្វើការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរក្នុងទីក្រុងពីកន្លែងមួយទៅ កន្លែងមួយទៀត។ ក្រោយមកទៀត បានវិវត្តន៍មកជាការប្រើប្រាស់រទេះសេះដែលរត់លើផ្លូវដែក បន្តមកទៀតដោយរថភ្លើងខ្សែកាប រថភ្លើងអគ្គីសនី និងរថយន្តក្រុង។ បន្ទាប់ពីការរីកចម្រើនឥតឈប់ឈរ នៃបច្ចេកវិទ្យាសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក៏មានការរីកចម្រើនជាងមុន ដោយគេបានបង្កើតឲ្យមាន រថភ្លើងក្រោមដី និងរថយន្តក្រុងសាធារណៈដែលវាត្រូវបានគេប្រើប្រាស់យ៉ាងទូលំទូលាយក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន។

---

[1] Joseph L. Schofer, "City transportation, mass transportation, public transit, public transportation", https://www.britannica.com/topic/mass-transit

[2] https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/public-transport

សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈដំបូងបំផុត ត្រូវបានដាក់ឲ្យប្រើប្រាស់នៅក្នុងប្រទេសបារាំង ដោយ លោក ប៉ាស្កាល់ (Blaise Pascal) ក្នុងឆ្នាំ ១៦៦២។[3] រទេះសេះដែលអាចផ្ទុកអ្នកដំណើរ ៧ ទៅ ៨នាក់ត្រូវបានដាក់ឲ្យរត់នៅតាមដងផ្លូវជាច្រើនមួយថ្ងៃពេញ ក្នុងទីក្រុងប៉ារីស។ ក្នុងខណៈពេលនោះជនសាមញ្ញធម្មតាមិនត្រូវបានអនុញ្ញាត្តិឲ្យជិះឡើយ ប៉ុន្តែសម្រាប់ជនដែលមានឋានៈខ្ពស់មិនបាន ចាប់អារម្មណ៍ក្នុងការប្រើប្រាស់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនៅពេលនោះឡើយ។ ក្នុងឆ្នាំ ១៦៧៥ សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈបានបាត់បង់ប្រជាប្រិយភាព ហើយប្រជាជនបានបោះបង់ចោលការ ប្រើប្រាស់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនោះ។ ១៥០ឆ្នាំ ក្រោយមកគំនិតក្នុងការប្រើប្រាស់សេវាដឹក ជញ្ជូនសាធារណៈត្រូវបាន គេចាប់អារម្មណ៍ឡើងវិញ ខណៈដែលពេលដែលកប៉ាល់គឺជាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈធំបំផុតក្នុងអំឡុងឆ្នាំ ១៨០០ ដែលក្រោយមកទៀតក្នុងឆ្នាំ ១៨២៦ រទេះសេះ (Omnibus) សម្រាប់ដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរក្នុងទីក្រុងត្រូវបានបង្កើតឡើង។ រទេះសេះ (Omnibus) គឺជារទេះដែលគេប្រើកម្លាំងសត្វសេះ ១ក្បាល ២ក្បាល ៣ក្បាល សម្រាប់អូសដោយ អាស្រ័យលើទំហំរបស់រទេះនោះ។ រទេះសេះ(Omnibus) ដែលធំជាងគេក្នុងសម័យនោះអាចផ្ទុកអ្នកដំណើរបានចំនួន ៤៣នាក់ ហើយប្រើសត្វសេះចំនួន ៣ក្បាលដើម្បីអូស។ ហើយមានរទេះប្រភេទខ្លះទៀតមាន ២ជាន់ដោយជាន់ខាងលើគ្មានដំបូលនោះទេ។ ប្រទេសបារាំងបានដាក់ដំណើរការសេវាសាធារណៈនោះម្តងទៀត ដោយបើកទូលាយអោយអ្នកដំណើរគ្រប់រូបអាចជិះបាន ប៉ុន្តែវាបាន ទទួលបរាជ័យសារជាថ្មីម្តងទៀត។ រហូតដល់ឆ្នាំ ១៨២៨ ទីក្រុង ញូយ៉កសហរដ្ឋអាមេរិក បានបង្កើតរទេះសេះសាធារណៈរបស់ខ្លួនជាលើកដំបូងហើយវាក៏ត្រូវបានទទួលស្គាល់ និងប្រើប្រាស់យ៉ាងទូលំទូលាយដែលក្រោយមកទីក្រុងជាច្រើនក្នុងទ្វីបអឺរ៉ុបក៏បានយកគំរូតាម។[4]

ស្របពេលដែលសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈត្រូវបានគេចាត់ទុកថាជាគំនិតដ៏ល្អមួយ ប៉ុន្តែរទេះសេះសាធារណៈ មិនបានផ្តល់ភាពផាសុកភាពក្នុងការធ្វើដំណើរដល់អ្នកដំណើរនោះទេ។ កៅអីអង្គុយដែលគ្មានទ្រនាប់ពូក រួមជាមួយនឹងផ្លូវដែលក្រាលដោយថ្ម ហើយនឹងការធ្វើដំណើរមួយលើកក្នុងតម្លៃ ១២ សេនដែលវាមានតម្លៃថ្លៃហួសហេតុសម្រាប់ប្រជាជនដែលរស់នៅទីក្រុង

[3] Madeline Parks, "History of public transportation ,https://gogocharters.com/blog/history-of-public-bus-transportation/

[4] Ibid

នោះវាបានធ្វើឲ្យការធ្វើដំណើរតាមរយៈរទេះសេះសាធារណៈនោះ មិនមែនជាជម្រើសដ៏ល្អនោះទេ។ ក្រោយមករទេះសេះដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ បានទទួលការចាប់អារម្មណ៍ពីប្រជាជនដែលមានវណ្ណៈកណ្តាលដោយសារតែការជួលរទេះសេះឯកជន (stagecoaches) ក្នុងការធ្វើដំណើរមួយលើកមានតម្លៃថ្លៃពេក ហើយការធ្វើដំណើរដោយថ្មើរជើងត្រូវចំណាយកម្លាំងច្រើន និងហត់ពេក។ ដោយសារតែមានអតិថិជនជាវណ្ណៈកណ្តាលទាំងនោះហើយ ទើបសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងពេលនោះអាចបន្តប្រតិបត្តិការរហូតដល់ពេលដែលមានការកែប្រែ និងធ្វើឲ្យល្អប្រសើរឡើងក្នុងឆ្នាំបន្តបន្ទាប់។

ក្នុងឆ្នាំ ១៨៣០ ការរីកចម្រើនក្នុងបច្ចេកវិទ្យាផ្លូវដែក បាននាំមកនូវផ្លូវដែកដំបូងបំផុតសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ដែលត្រូវបានដាក់ឲ្យប្រើប្រាស់នៅតាមដងផ្លូវនានានៅក្នុងទីក្រុង។[5] ក្រោយពេលដែលផ្លូវដែក ទាំងនោះត្រូវបានគេបន្ថែមនៅតាមបណ្តោយផ្លូវដែលរទេះសេះសាធារណៈពីមុនធ្វើដំណើរមក វាបានធ្វើឲ្យការធ្វើដំណើរតាមរយៈរទេះសេះដឹកជញ្ជូនសាធារណៈមានផាសុកភាពជាងមុន។ ការធ្វើដំណើរលើផ្លូវដែកថ្មីនេះបានកាត់បន្ថយការកកិតរវាងកង់រទេះ និងថ្មល់ដែលក្រាលដោយថ្មនោះដែលជួយឲ្យមានភាពងាយស្រួល និងស្រាលជាងមុនដល់សត្វសេះដែលអូសរទេះនោះ។ រទេះនេះអាចដឹកអ្នកដំណើរបានច្រើនជាងមុន ៣ដង។ ហើយតម្លៃនៃការជិះក្នុងមួយលើកបានចុះមកត្រឹម ៥សេនប៉ុណ្ណោះដែលមានតម្លៃសមរម្យ និងអាចទទួលយកបានសម្រាប់ប្រជាជនសាមញ្ញធម្មតា។ ដោយសារតែការធ្វើដំណើរដោយសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងពេលនោះកាន់តែមានផាសុកភាព តម្លៃសមរម្យ ងាយស្រួល និងមានប្រសិទ្ធិភាពផ្លូវដែកសម្រាប់រទេះសាធារណៈត្រូវបានគេបំពាក់លើចំងាយផ្លូវជាង ៣០០០ម៉ៃល៍ ក្នុងសហរដ្ឋអាមេរិក ដែលមានរទេះសេះសាធារណៈជាង ២០,០០០គ្រឿងធ្វើដំណើរនៅតាមទីក្រុងធំៗមួយចំនួន។ ដោយសារតែការបង្កើតរទេះសេះដឹកជញ្ជូនសាធារណៈបានធ្វើឲ្យសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងសហរដ្ឋអាមេរិកបានរីករាលដាលយ៉ាងឆាប់រហ័ស និងមានប្រជាប្រិយភាពយ៉ាងខ្លាំងដែលធ្វើឲ្យសហរដ្ឋអាមេរិកទទួលបាននាមជាអ្នកនាំមុខគេ ក្នុងបដិវត្តន៍ឧស្សាហកម្មនៅចុងសតវត្សទី ១៩ និងដើមសតវត្សទី ២០។ ប៉ុន្តែស្របពេលដែលសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈទទួលបានជោគជ័យនោះ វាក៏បានជួបប្រទះបញ្ហាមួយចំនួនផងដែរ។ ជាធម្មតាសេះ និងលាមួយក្បាលអាចធ្វើការអូសរទេះបានតែរយៈពេល ២ម៉ោងប៉ុណ្ណោះក្នុងមួយលើក។ ដូចនេះហើយ

[5] Madeline Parks, "History of public transportation ,https://gogocharters.com/blog/history-of-public-bus-transportation/

ក្រុមហ៊ុនដែលគ្រប់គ្រងប្រតិបត្តិការនោះត្រូវត្រៀមសត្វសេះចំនួន៨ក្បាល ទៅ ១០ក្បាល សម្រាប់អូសរទេះមួយគ្រឿង។ ដែលសត្វដែលត្រូវគេយកមកប្រើប្រាស់សម្រាប់អូសរទេះមានចំនួនយ៉ាងច្រើននៅលើដងផ្លូវ បានធ្វើឲ្យមានលាមកសត្វយ៉ាងច្រើននៅលើដងផ្លូវផងដែរ ដែលប៉ះពាល់យ៉ាងខ្លាំងដល់អ្នកដំណើរផ្សេងទៀតលើដងផ្លូវ។ ក្នុងឆ្នាំ ១៨៧២ សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងសហរដ្ឋអាមេរិក មានការធ្លាក់ចុះយ៉ាងខ្លាំងដោយសារតែការផ្ទុះឡើងនៃជំងឺផ្តាសាយដែលកើតលើសត្វបានសម្លាប់សត្វសេះអស់រាប់ពាន់ក្បាលក្នុងកំលុងពេលនោះ។[6]

ក្នុងឆ្នាំ ១៨៧៣ រថភ្លើងខ្សែកាប (Cable Car) ត្រូវបានដាក់ឲ្យដំណើរការសាកល្បងដោយលោក Andrew Smith Hallidie ក្នុងទីក្រុង សាន់ហ្វ្រាន់ស៊ីស្កូ។ មូលហេតុដែលនាំឲ្យគាត់មានគំនិតបង្កើតរថយន្តខ្សែកាបនេះឡើង គឺដោយសារសត្វសេះមិនមានសមត្ថភាពក្នុងការអូសរទេះឡើងចំណោតភ្នំនោះទេ។ សាន់ហ្វ្រាន់ស៊ីស្កូ គឺជាទីក្រុងមួយដែលត្រូវបានគេស្គាល់ថាជាទីក្រុងដែលមានភ្នំ និងជំរាលភ្នំច្រើន ដូចនេះហើយវាជាទីក្រុងមួយដែលសាកសមក្នុងការបង្កើតឲ្យមានរបលគំហើញថ្មីៗក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន។ លោក Hallidie បានបង្កើតឲ្យមានប្រព័ន្ធខ្សែកាបដែលមានសមត្ថភាពអាចអូសទូឡើងចំណោតដែលសត្វសេះមិនអាចធ្វើបាន។

រថភ្លើងខ្សែកាបថ្មីនេះ ត្រូវបានគេដាក់ឲ្យធ្វើដំណើរលើផ្លូវដែកដែលមានស្រាប់ដោយភ្ជាប់ជាមួយនឹងខ្សែកាបដែលគេប្រើសម្រាប់អូសទូរនោះ។ ខ្សែកាបត្រូវបានគេភ្ជាប់ទៅនឹងទូរថភ្លើងដើម្បីអូសទៅមុខ។ ខណៈពេលនោះរថភ្លើងខ្សែកាបពិតជាមានភាពល្អប្រសើរជាងរទេះសេះពិតមែន ប៉ុន្តែវាមិនមានសុវត្ថិភាពខ្ពស់នោះទេ។ ខ្សែកាបអាចដាច់ហើយបង្កគ្រោះថ្នាក់ធ្ងន់ធ្ងរខណៈពេលកំពុងធ្វើដំណើរឡើងចំណោត ឬទីទួលខ្ពស់ៗនោះ។ បន្ទាប់ពីដាក់អោយប្រើប្រាស់មិនយូរប៉ុន្មាន វាត្រូវបានគេផ្អាកដំណើរការ។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏គេនៅសង្កេតឃើញមានការប្រើប្រាស់រថភ្លើងខ្សែកាបនេះក្នុងពេលបច្ចុប្បន្នក្នុង ទីក្រុងសាន់ហ្វ្រាន់ស៊ីស្កូ រដ្ឋកាលីហ្វូញ៉ា ក្រោយពេលមានការធ្វើការមានភាពប្រសើរឡើងផ្នែកបច្ចេកវិទ្យា និងសុវត្ថិភាព។

ក្នុងកំឡុងឆ្នាំ ១៨៨១ រថភ្លើងអគ្គីសនី (Streetcars) ត្រូវបានបង្ហាញខ្លួនដំបូងតាមបណ្ដាទីក្រុងជាច្រើនរបស់សហរដ្ឋអាមេរិក [7] ។ វាជាការបង្កើតឡើងដែលមានឥទ្ធិពលបំផុតរបស់សហរដ្ឋអាមេរិកក្នុងសម័យនោះ។ រថភ្លើងអគ្គីសនីនេះអាចដឹកអ្នកដំណើរបានច្រើនជាងមុនក្នុងតម្លៃ

---

[6] Daniel McCollum , "Early Public Transportation from the 1700s to the 1800s ", https://study.com/academy/lesson /history-of-public-transportation.html

[7] Madeline Parks, "History of public transportation ,https://gogocharters.com/blog/history-of-public-bus-transportation/

សមរម្យជាងមុនដែលវាបានទាក់ទាញអ្នកដំណើរជាច្រើន សម្រាប់ការធ្វើដំណើរនៅក្នុងទីក្រុង។ រថភ្លើងអគ្គីសនីប្រើប្រាស់អគ្គីសនីដែលភ្ជាប់ទៅនឹង ទូររថភ្លើងដោយបណ្តាញខ្សែភ្លើងដែលរត់នៅពីលើស្របតាមផ្លូវដែកនោះ។ ខណៈពេលដែលរថភ្លើងអគ្គីសនីទាំងនោះ អាចប្រើប្រាស់ផ្លូវដែលបន្សល់ទុកពីរទេះសេះ និងរថភ្លើងខ្សែកាបបាន វាបានធ្វើឲ្យមានភាពងាយស្រួលខ្លាំងក្នុងការប្តូរមកប្រើប្រាស់រថភ្លើងអគ្គីសនីថ្មីនេះ។ បណ្តាញផ្លូវដែកសម្រាប់រថភ្លើងអគ្គីសនីថ្មីៗជាច្រើនត្រូវបានសាងសង់ឡើង ដែលក្រោយមកវាបានក្លាយជាសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈដែលមានការទទួលស្គាល់ និងប្រើប្រាស់ទូលំទូលាយជាងគេ។ ការធ្វើដំណើរដោយថ្មើរជើងមិនមែនជាការចាំបាច់ទៀតទេបន្ទាប់ពីមាន រថភ្លើងអគ្គីសនី។ ការប្រមូលផ្តុំគ្នារស់នៅកកកុញក្នុងតំបន់ទីប្រជុំជនក៏មានភាពប្រសើរឡើងព្រោះ ការធ្វើដំណើរពីកន្លែងមួយទៅកន្លែងមួយទៀតក្នុងទីក្រុងមានភាពឆាប់រហ័ស និងងាយស្រួលជាងមុន។ ខ្សែរត់របស់រថភ្លើងអគ្គីសនី ជាធម្មតារត់ត្រង់ទៅកាន់តំបន់ទីប្រជុំជន ដែលបានធ្វើឲ្យតម្លៃដីនៅតំបន់ទីប្រជុំជនមានការកើនឡើងខ្លាំង។ ការធ្វើដំណើរទៅកាន់ទីប្រជុំជន មានភាពងាយស្រួលធ្វើឲ្យហាងលក់ទំនិញ ប្រណិតៗ អាជីវកម្មតម្លៃរាប់លានដុល្លារ និងកន្លែងកំសាន្តជាច្រើនទៀតត្រូវបានគេបង្កើតឡើង នៅតាមតំបន់ដែលមានរថភ្លើងអគ្គីសនីឆ្លងកាត់។ រថភ្លើងអគ្គីសនី គឺជាសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈដំបូងដែលអាចឲ្យប្រជាជនអាចធ្វើដំណើរពីតំបន់ជាយក្រុងមកកាន់ទីប្រជុំជនដើម្បីធ្វើការ និងប្រកបរបរអាជីវកម្មផ្សេងៗដែលវាគឺជាការចាប់ផ្តើមនៃការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៃតំបន់ជាយក្រុង។

រថភ្លើងអគ្គីសនី (Streetcars) មានការកើនឡើងគួរឲ្យកត់សម្គាល់ខ្លាំងបើប្រៀបធៀបនឹងសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈមុនៗ ប៉ុន្តែក្រោយមកចំនួនអ្នកដំណើរបានបន្តធ្លាក់ចុះគួរឲ្យកត់សម្គាល់ដោយសារតែមូលហេតុមួយគឺ បញ្ហា Great Depression នៅសហរដ្ឋអាមេរិក ដែលបានធ្វើឲ្យមានការបញ្ឈប់ការរត់ជាច្រើនខ្សែ។ ពេលបច្ចុប្បន្ននេះ រថភ្លើងអគ្គីសនីមួយចំនួននៅតែបន្តប្រតិបត្តិការនៅឡើយ ដែលគេសង្កេតឃើញនៅទីក្រុង ប៊ូស្តុន និង ស៊ីអាថល។

ក្នុងឆ្នាំ ១៨៩២ ប្រព័ន្ធរថភ្លើងក្រោមដីដំបូងគេបានកើតឡើងនៅក្នុងទីក្រុង ឈីកាហ្គូសហរដ្ឋអាមេរិក ដែលត្រូវបានគេហៅថា "រថភ្លើង L"។ រថភ្លើង L ត្រូវបានគេស្គាល់ថាជារថភ្លើងដឹកជញ្ជូនធន់ធ្ងន់ ដែលក្រោយមកប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនក្រោមដីនេះមានប្រជាប្រិយភាពយ៉ាងខ្លាំងសម្រាប់ ប្រជាជនដែលរស់នៅក្នុងទីក្រុងធំៗជាច្រើន។[8] ក្រោយមកទៀត ក្នុងឆ្នាំ ១៨៩៧ ទីក្រុង

[8] Madeline Parks, "History of public transportation ,https://gogocharters.com/blog/history-of-public-bus-transportation/

ប៊ូស្តុន រដ្ឋម៉ាសាឆូសេត បានដាក់ឲ្យប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនក្រោមដីដែលខុសពីរថភ្លើងដែលរត់នៅលើដី និងលើអាកាស រថភ្លើងក្រោមដីមិនចាំបាច់ផ្អាកប្រតិបត្តិការ ដោយសារតែបញ្ហាអាកាសធាតុដូចជា ធ្លាក់ព្រិល ឬខ្យល់ព្យុះនោះឡើយ។ ទីក្រុង ប៊ូស្តុន គឺជាទីក្រុងដែលមានភាពមមាញឹកខ្លាំងហើយមានផ្លូវតូចចង្អៀត ដែលវាជាកន្លែងដែលល្អបំផុតក្នុងការសាកល្បងប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនក្រោមដី។

រថយន្តក្រុង ត្រូវបានគេដាក់ប្រតិបត្តិការជាប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងឆ្នាំ ១៩២០។[9] រថយន្តក្រុងត្រូវបានគេចាត់ទុកថា វាជាសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈដែលអាចផ្តល់ប្រតិបត្តិការបានយ៉ាងរលូន។ ក្នុងឆ្នាំ ១៩៦០ ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈសឹងតែទាំងអស់ត្រូវបានប្រតិបត្តិការដោយឡានក្រុង។ ទន្ទឹមនឹងការផ្តល់សេវាដែលមានការចំណាយទាប និងងាយស្រួលបត់បែន វាក៏មានគុណវិបត្តិមួយចំនួន ផងដែរដូចជា វាមិនអាចធ្វើដំណើរបានលឿនជាងរថយន្តឯកជនតូចៗនោះទេ ដោយសារតែរថយន្តក្រុងត្រូវឈប់នៅតាមចំណតជាច្រើន ហើយពេលខ្លះទៀតវាមិនអាចធ្វើដំណើរបានលឿននោះទេដោយសារកត្តា សុវត្ថិភាព និងការកកស្ទះចរាចរណ៍។ ប៉ុន្តែបញ្ហានេះអាចដោះស្រាយបានដោយការបង្កើតឲ្យមាន ផ្លូវពិសេសសម្រាប់តែឡានក្រុង ឬបង្កើតខ្សែរត់ត្រង់ដែលកាត់បន្ថយចំណតមិនចាំបាច់មួយចំនួន។[10]

១.៣ សារៈប្រយោជន៍សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ

សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ មានគុណសម្បត្តិជាច្រើនដល់បុគ្គល សហគមន៍ ក៏ដូចជាសេដ្ឋកិច្ចជាតិ។ មិនត្រឹមតែប៉ុណ្ណោះ សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈបានជួយកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍ កាត់បន្ថយការបំពុលបរិស្ថាន។ល។

១.៣.១ កាត់បន្ថយការបំពុលបរិស្ថាន

ការប្រើប្រាស់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ជំនួសឲ្យការប្រើប្រាស់មធ្យោបាយផ្ទាល់ខ្លួនក្នុងការធ្វើដំណើរបានជួយកាត់បន្ថយការបំពុលបរិស្ថានពី ការបំពុលដោយសំឡេង ការបំពុលខ្យល់ និងកាត់បន្ថយការបញ្ចេញឧស្ម័នពុលទៅក្នុងបរិយាកាសផងដែរ។ ដោយសារតែការធ្វើការដឹកអ្នកដំណើរដោយមានប្រសិទ្ធភាព។ មធ្យោបាយធ្វើដំណើរសាធារណៈបានកាត់បន្ថយការបំពុលបរិយាកាសបានពីការធ្វើដំណើរដោយយានយន្តរបស់អ្នកដំណើរ។ សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ

[9] Madeline Parks, "History of public transportation ,https://gogocharters.com/blog/history-of-public-bus-transportation/

[10] Ibid

អាចជួយកាត់បន្ថយឧស្ម័នកាបូនម៉ូណូអុកស៊ីត ២០% អ៊ីដ្រូកាបូន ១០% និង ៧៥% នៃឧស្ម័ននីត្រូហ្សែនអុកស៊ីតពីការធ្វើដំណើរដោយយានយន្តផ្ទាល់ខ្លួនរបស់ប្រជាជនម្នាក់ៗ។[11]

ការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈអាចផ្ទុកអ្នកដំណើរបានច្រើននៅក្នុងរថយន្ត ឬរថភ្លើងតែមួយដែលវាអាចកាត់បន្ថយបរិមាណយានយន្តដែលចរាចរណ៍លើដងផ្លូវ ដែលនាំឲ្យមានការកាត់បន្ថយការបញ្ចេញឧស្ម័នពុលពីយានយន្តទៅក្នុងបរិយាកាស។

១.៣.២ កាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍

ការប្រើប្រាស់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ជំនួសឲ្យការប្រើប្រាស់យានយន្តផ្ទាល់ខ្លួនបានជួយកាត់បន្ថយបរិមាណយានយន្តដែលចរាចរណ៍លើដងផ្លូវ ដែលបានជួយសម្រួលដល់ការធ្វើចរាចរណ៍ក្នុងទីក្រុងឲ្យបានរលូនជាងមុន កាត់បន្ថយតម្រូវការចំណតយានយន្ត។ បរិមាណយានយន្តដ៏ច្រើនលើសលុបនៅលើដងផ្លូវ គឺជាកត្តាចម្បងមួយដែលនាំឲ្យមានការកកស្ទះចរាចរណ៍ក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ននេះ។

ឧទាហរណ៍: ប្រសិនបើប្រជាពលរដ្ឋ ៣០នាក់ប្រើប្រាស់យានយន្តផ្ទាល់ខ្លួនចំនួន ៣០គ្រឿងសម្រាប់ការធ្វើដំណើរក្នុងទីក្រុង ប្តូរមកធ្វើដំណើរតាមរយៈរថយន្តក្រុងសាធារណៈ ពេលនោះបរិមាណយានយន្តចំនួន ៣០គ្រឿងនឹងត្រូវបានកាត់បន្ថយនៅលើដងផ្លូវ។

១.៣.៣ កាត់ការបន្ថយការចំណាយ

សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ គឺជាជម្រើសដ៏ប្រសើរមួយសម្រាប់ការសន្សំសំចៃថវិកាក្នុងការធ្វើដំណើរនៅក្នុងទីក្រុង។ តម្លៃធ្វើដំណើរតាមរយៈសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈមានតម្លៃថោកជាងមធ្យោបាយធ្វើដំណើរផ្សេងៗទៀតដែលធ្វើដំណើរលើចំងាយផ្លូវដូចគ្នា។

១.៣.៤ កាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍

ស្របពេលដែលមានការចូលរួមប្រើប្រាស់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ពីប្រជាពលរដ្ឋកាន់តែច្រើន ភាពមមាញឹកលើដងផ្លូវ ក៏ដូចជាបរិមាណយានយន្តលើដងផ្លូវក៏ត្រូវបានកាត់បន្ថយផង ដែរ។ នៅពេលដែលស្ថានភាពចរាចរណ៍មានលក្ខណៈល្អប្រសើរ ប្រាកដណាស់ថាហានិភ័យនៃ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ក៏នឹងត្រូវបានកាត់បន្ថយផងដែរ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត រថយន្តក្រុងសាធារណៈ គឺជាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងដែលមានសុវត្ថិភាពខ្ពស់បំផុត។

[11] "Why is public transportation good for the environment?", https://www.nationalexpresstransit.com/blog/why-is-public-transportation-good-for-the-environment/

១.៣.៥ ប្រើប្រាស់ពេលវេលាមានប្រសិទ្ធិភាព

ការប្រើប្រាស់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងការធ្វើដំណើរ ធ្វើឲ្យចំណេញពេលវេលាជាងការបើកបរយានយន្តដោយខ្លួនឯង។ អ្នកដំណើរដែលប្រើប្រាស់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈអាចប្រើប្រាស់ពេលវេលាក្នុងការធ្វើដំណើរនោះ ដើម្បីសិក្សា អានសៀវភៅ ធ្វើការងារផ្សេងៗ ឬក៏អាចសម្រាកខណៈពេលដែលកំពុងធ្វើដំណើរ ដោយមិនចាំបាច់យកពេលវេលាទាំងនោះដើម្បីបើកបរដោយខ្លួនឯង។

១.៣.៦ បង្កើតឲ្យមានទម្លាប់សុខភាពល្អ

សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ បានជួយបង្កើនគុណភាពក្នុងការរស់នៅនឹងនាំមកនូវសុខភាពដល់ប្រជាជនដែលរស់នៅក្នុងទីក្រុងផងដែរ។ ជាការពិតណាស់ប្រជាជនដែលរស់នៅក្នុង ទីក្រុងកម្រនឹងមានពេលក្នុងការធ្វើលំហាត់ប្រាណដើម្បីសុខភាព ដូចនេះហើយការប្រើប្រាស់ សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈដូចជារថយន្តក្រុងជាដើម ត្រូវបានភ្ជាប់ទៅនឹងរបៀបរស់នៅប្រកបដោយសុខភាពល្អព្រោះអ្នកដែលប្រើប្រាស់រថយន្តក្រុងត្រូវដើរពីផ្ទះរបស់ពួកគេទៅកាន់ចំណតរថយន្តក្រុង ឬដើរពីចំណតរថយន្តក្រុងទៅកាន់ទីតាំងដែលពួកគេចង់ទៅ[12]។

១.៤ សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនៅបរទេស

១.៤.១ ករណីសិក្សាក្រុងសៀងហៃ

ទីក្រុងសៀងហៃ គឺជាទីក្រុងដែលធំបំផុតរបស់ប្រទេសចិន និងជាមជ្ឈមណ្ឌលហិរិញ្ញវត្ថុដ៏ល្បីល្បាញនៅលើពិភពលោក។ មិនតែប៉ុណ្ណោះទីក្រុងសៀងហៃ ក៏ជាទីក្រុងមួយដែលមានប្រជាជន រស់នៅច្រើនជាងគេផងដែរក្នុងលោក ដែលមានប្រជាជនប្រមាណ ២៤លាននាក់ (វិទ្យាស្ថានស្ថិតិប្រទេសចិន ២០១៧)។[13] ទីក្រុងសៀងហៃគឺ ជាទីក្រុងដែលមានដង់ស៊ីតេប្រជាជនខ្ពស់ ដូចនេះហើយបញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍ គឺជាបញ្ហាដែលកើតមានជារឿយៗ ដូចនេះហើយសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈដូចជា រថយន្តក្រុង រថភ្លើងក្រោមដី រថភ្លើងអគ្គីសនី រថយន្តក្រុងអគ្គីសនី គឺជាមធ្យោបាយដ៏សំខាន់បំផុតសម្រាប់ប្រជាជនក្នុងក្រុងសៀងហៃ។[14]

---

[12] "9 benefits of public transportation", https://www.nationalexpresstransit.com/blog/9-benefits-of-public-transportation/

[13] http://www.stats-sh.gov.cn

[14] https://baike.baidu.com/item/城市交通/2317019

១.៤.១.១ ការវិវឌ្ឍន៍នៃសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈសៀងហៃ

- កំឡុងឆ្នាំ ១៩៤៩ ដល់ ១៩៩៦ ដំណាក់កាលមុនពេលកំណែទម្រង់

បន្ទាប់ពីការកកើតឡើងថ្មី នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន ក្នុងឆ្នាំ ១៩៤៩ សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈប្រទេសចិន ត្រូវបានគេបង្កើតឡើងដំបូងក្នុងទីក្រុងសៀងហៃ។ មានតែក្រុមហ៊ុនដែលជាកម្មសិទ្ធិរបស់រដ្ឋមួយប៉ុណ្ណោះដែលត្រូវបានគេស្គាល់ឈ្មោះថា ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនសាធារណៈសៀងហៃ និងមានក្រុមហ៊ុនដែលជាបុត្រសម្ព័ន្ធរបស់ក្រុមហ៊ុននោះចំនួន ២០ផ្សេងទៀតដើម្បីប្រតិបត្តិការសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនេះ។[15] នៅក្នុងស្ថានភាពនេះរដ្ឋាភិបាលក្រុងសៀងហៃជាអ្នកជ្រើសរើសប្រធានក្រុមហ៊ុននោះ ប៉ុន្តែក្រុមហ៊ុនរបស់រដ្ឋនេះមិនបានធ្វើឲ្យមានការលើកទឹកចិត្តដល់បុគ្គលិកក្នុងការខិតខំ និងព្យាយាមបំពេញការងារនោះទេ ដោយហេតុថាពួកគេមិនមានភាពភ័យខ្លាចក្នុងការបាត់បង់ការងារ។ ដូច្នេះហើយ វាបានធ្វើអោយផលិតភាព និងប្រាក់ចំណេញរបស់ក្រុមហ៊ុនរដ្ឋនោះមានកំរិតទាប។ ចាប់ពីឆ្នាំ ១៩៩២ មករដ្ឋាភិបាលទីក្រុងសៀងហៃបានផ្តល់ជំនួយឧបត្ថម្ភដល់ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ សៀងហៃជារៀងរាល់ឆ្នាំ។[16] បន្ទាប់មកក្រុមហ៊ុននោះ បានធ្វើការបែងចែកប្រាក់ជំនួយឧបត្ថម្ភនោះទៅកាន់ក្រុមហ៊ុនបុត្រសម្ព័ន្ធ ២០តូចៗទៀត។

កំឡុងឆ្នាំ ១៩៩៦ ដល់ ២០០២ កំណែទម្រង់ដំណាក់កាលទី១៖

ក្នុងឆ្នាំ ១៩៩៣ ប្រទេសចិន បានដាក់ឲ្យប្រើប្រាស់ច្បាប់ស្តីពីក្រុមហ៊ុន។ ឧស្សាហកម្មដឹកជញ្ជូនសាធារណៈទីក្រុងសៀងហៃ បានធ្វើកំណែទម្រង់លើកដំបូងក្នុងឆ្នាំ ១៩៩៦។ បន្ទាប់មកក្រុមហ៊ុនរដ្ឋដឹកជញ្ជូនសាធារណៈទីក្រុងសៀងហៃត្រូវបានបិទ ហើយក្រុមហ៊ុនបុត្រសម្ព័ន្ធទាំង ២០នោះបានក្លាយជាក្រុមហ៊ុនឯករាជ្យដោយស្របច្បាប់ ដែលត្រូវទទួលខុសត្រូវដោយខ្លួនឯងលើប្រាក់ចំណេញ និងការខាតបង់។ ពួកគេបានបង្កើនខ្សែរត់ឡានក្រុង និងទិញឡានក្រុងបន្ថែមដើម្បីទាក់ទាញអ្នកដំណើរ និងបង្កើនប្រាក់ចំណេញរបស់ពួកគេ។ បន្ទាប់មក រដ្ឋាភិបាលទីក្រុងសៀងហៃបានបញ្ឈប់ការឧបត្ថម្ភផ្នែកហិរិញ្ញវត្ថុដល់ក្រុមហ៊ុនទាំងនោះ ដែលបានបង្ហាញថារដ្ឋាភិបាលទីក្រុងសៀងហៃបានសម្រេចចិត្ត បោះបង់ការទទួលខុសត្រូវក្នុងការផ្តល់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ។

[15] (Huanming, Rui, & Wenyu, 2016)

[16] Ibid

កំឡុងឆ្នាំ ២០០២ ដល់ ២០០៨ កំណែទម្រង់ដំណាក់កាលទី២៖

ចាប់ពីឆ្នាំ ២០០២មក រដ្ឋាភិបាលក្រុងសៀងហៃ បានបង្កើតមូលធនឯកជន និងមូលធនបរទេស ទៅក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ។ កំឡុងពេលនោះ ប្រទេសចិនកំពុងប្រកាន់យកប្រព័ន្ធទីផ្សារចម្រុះ ដែលមានដូចជាសាជីវកម្មរដ្ឋ សាជីវកម្មឯកជន និងសាជីវកម្មភាគហ៊ុន។ ក្នុងដំណាក់កាលនេះ គឺជាការធ្វើឯកជនភាវូបនីយកម្មដែលមានចែងក្នុងច្បាប់ស្តីការការធ្វើឯកជនភាវូបនីយកម្ម។[17] សហគ្រាសដែលចូលរួមក្នុងផ្សារភាគហ៊ុន និងក្រុមហ៊ុនឯកជន ត្រូវបានបង្កើតឡើងក្នុងគោលដៅដើម្បីរកប្រាក់ចំណេញហើយក្នុងពេលនោះវាមានបញ្ហា ២ ដែលត្រូវដោះស្រាយ។ ទីមួយគឺបដិវាទកម្មរវាងផលប្រយោជន៍សាធារណៈ និងប្រាក់ចំណេញរបស់ក្រុមហ៊ុនឯកជន និងសហគ្រាសឯកជន បដិវាទកម្មនេះ បានធ្វើឲ្យសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈធ្វើប្រតិបត្តិការមិនបានពេលលេញ។ នឹងមានបញ្ហាមួយចំនួនទៀតគឺ តម្លៃក្នុងការប្រើប្រាស់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនសាធារណៈឡានក្រុងមានតម្លៃទាប ដែលធ្វើឲ្យក្រុមហ៊ុនប្រតិបត្តិការឡានក្រុងសាធារណៈរកប្រាក់ចំណេញបានតិចតួច។[18] ដូចច្នេះ ហើយបានធ្វើឲ្យក្រុមហ៊ុនទាំងនោះគ្មានលទ្ធភាពតម្លើងប្រាក់ខែដល់បុគ្គលិក។ ប៉ុន្តែរដ្ឋាភិបាលក្រុង សៀងហៃ មិនបានធ្វើការដោះស្រាយបញ្ហាទាំងនោះឡើយ។ ដូច្នេះហើយ បទពិសោធន៍នៃការធ្វើឯកជនភាវូបនីយកម្មបានបង្ហាញថា ការគ្រប់គ្រងទីផ្សារដោយខ្លួនឯង ដោយគ្មានជំនួយពីរដ្ឋាភិបាល គឺមិនគ្រប់គ្រាន់នោះទេ។

កំឡុងឆ្នាំ ២០០៩ ដល់បច្ចុប្បន្ន កំណែទម្រង់ដំណាក់កាលទី៣៖

ក្នុងឆ្នាំ ២០០៩ រដ្ឋាភិបាលទីក្រុងសៀងហៃ បានធ្វើការធ្វើជាតូបនីយកម្មលើវិស័យដឹកជញ្ជូនសាធារណៈវិញដោយមូលធនឯកជន និងមូលធនបរទេសត្រូវបានដកចេញ។ [19] SOE (Special Operation Executive) ត្រូវបានបង្កើតឡើងដើម្បីគ្រប់គ្រងប្រតិបត្តិការឡានក្រុងសាធារណៈដែលមានឈ្មោះថា សៀងហៃជៀវសឺ(Shanghai Jiushi Cooperation)។ ក្នុងដំណាក់កាលនៃកំណែទម្រង់នេះ វាមានលក្ខណៈពិសេស ២។ ដែលលក្ខណៈពិសេសទី ១គឺ រដ្ឋាភិបាលក្នុងតំបន់បានផ្តល់ជំនួយឧបត្ថម្ភដល់ក្រុមហ៊ុនប្រតិបត្តិការជាថ្មីម្តងទៀត ដែលបានបង្ហាញពីការទទួលខុសត្រូវរបស់រដ្ឋាភិបាលលើវិស័យនេះ។ ជាដំណោះស្រាយ ក្រុមហ៊ុនបុត្រសម្ព័ន្ធរបស់ ក្រុមហ៊ុនសៀងហៃជៀវសឺ (Shanghai Jiushi Cooperation) គួរតែត្រូវបានធ្វើការវាយតម្លៃជារៀងរាល់ឆ្នាំ

[17] (Huanming, Rui, & Wenyu, 2016)

[18] Ibid

[19] Ibid

ព្រោះថាដំណើរការ និងលទ្ធផលនៃការវាយតម្លៃនេះអាចធ្វើឲ្យក្រុមហ៊ុនដែលកំពុងប្រតិបត្តិការសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនេះខិតខំធ្វើឲ្យមានតុល្យភាពរវាងអត្ថប្រយោជន៍សាធារណៈ និងប្រាក់ចំណេញ។

មូលហេតុដែលនាំឲ្យមានការធ្វើជាតួបនីយកម្មលើវិស័យដឹកជញ្ជូនសាធារណៈគឺ ទីមួយ មុនពេលការធ្វើកំណែទម្រង់លើកទី៣មុនឆ្នាំ ២០០៩ សេវារថយន្តក្រុងសាធារណៈទីក្រុងសៀងហៃមានដំណើរការមិនល្អនោះទេ។[20] ជាមួយនឹងការអភិវឌ្ឍន៍ឥតឈប់ឈរ និងដ៏ឆាប់រហ័សក្នុងទីក្រុងសៀងហៃ ប្រជាជនដែលរស់នៅតាមបណ្តាជាយក្រុងសៀងហៃ ត្រូវការសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈជាចាំបាច់។ ប៉ុន្តែបរិមាណ និងគុណភាពនៃសាវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងពេលនោះមិនអាចបំពេញតម្រូវការពួកគេបានទេ។ ជាពិសេសសម្រាប់ប្រតិបត្តិករក្រុមហ៊ុនឯកជន ពួកគេមិនពេញចិត្តក្នុងការបន្ថែមទុន និងទិញរថយន្តបន្ថែមដើម្បីផ្គត់ផ្គង់នៅតំបន់ជាយក្រុងនោះឡើយ ដែលធ្វើឲ្យប្រជាជនដែលរស់នៅតំបន់ជាយក្រុងមានផលវិបាក និងជួបប្រទះបញ្ហាជាច្រើនដូចជាមានចំនួនរថយន្តរត់តិច ដែលធ្វើឲ្យពួកគេត្រូវចំណាយពេលធ្វើការរងចាំយូរ ឡានក្រុងចាស់ៗ និងមានខ្សែរត់តិច។ ទី២ ក្រុមហ៊ុនប្រតិបត្តិការសេវាសាធារណៈទាំងនោះមិនមានប្រាក់លើកទឹកចិត្តក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ និងផ្តល់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈមុនឆ្នាំ២០០៩។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ជាមួយនឹងកំនើនដ៏ឆាប់រហ័សនៃសេដ្ឋកិច្ចរបស់ទីក្រុងសៀងហៃ តម្លៃប្រតិបត្តិការមានការកើនឡើង (តម្លៃពលកម្ម តម្លៃប្រេង និងតម្លៃឡាន)។ មួយវិញទៀត សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈត្រូវបានគេចាត់ទុកជាសេវាចម្បង ដែលវាត្រូវបានគេកំណត់តម្លៃសេវាកម្មទាបដើម្បីទាក់ទាញអ្នកដំណើរ បើប្រៀបធៀបទៅនឹងឆ្នាំ ២០០៣ រថយន្តក្រុងសាធារណៈមានការកាត់បន្ថយរហូតដល់ ២០៦៩គ្រឿង ខណៈដែលអ្នកដំណើរមានការកើនឡើងឥតឈប់ឈរ។[21] ប្រតិបត្តិករទាំងអស់បានរងនូវសម្ពាធដោយសារតែការកំណត់ថ្លៃក្នុងការធ្វើដំណើរជាអតិបរមា ដូចនេះហើយទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយក៏ប្រតិបត្តិករមិនអាចដំឡើងថ្លៃក្នុងការធ្វើដំណើរបានដែរ។ ស្ថិតិមួយដែលទទួលបានពីការការស្រាវជ្រាវដោយគណៈកម្មាធិការប្រជាជនទីក្រុង សៀងហៃ ដោយធ្វើការស្រង់មតិប្រជាជនប្រមាណ ១៧០០០នាក់ក្នុងឆ្នាំ ២០០៨ បានបង្ហាញថាមានប្រជាជនចំនួន ៩៥.៨% សង្ឃឹមថានឹងមានការកាត់បន្ថយថ្លៃធ្វើដំណើរតាមរយៈឡានក្រុង។[22] ដោយសារតែមូលហេតុខាងលើនេះទើប

[20] (Huanming, Rui, & Wenyu, 2016)

[21] Ibid

[22] Ibid

ប្រតិបត្តិករក្រុមហ៊ុនមួយឈ្មោះ ប៉ាសី (Bashi Group corperation) បានខាតបង់ប្រាក់ប្រមាណ ៩៧លានយ៉ែន ក្នុងឆ្នាំ ២០០៨ ហើយប្រតិបត្តិករក្រុមហ៊ុនមួយចំនួនទៀតបានដួលរលំ។ ចំនួនប្រតិបត្តិករក្នុង វិស័យដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងឆ្នាំ ២០០៨ នៅសល់តែ៤៣ប៉ុណ្ណោះ ខណៈពេលដែលក្នុងឆ្នាំ ២០០៣ មានប្រតិបត្តិកររហូតដល់៥០។[23] ដែលលទ្ធផលនេះបង្ហាញថា ការផ្គត់ផ្គង់សេវាកម្មក្នុង វិស័យដឹកជញ្ជូនសាធារណៈមិនអាចបំពេញតម្រូវការបានឡើយ។ ទី៣ ទីផ្សារដឹកជញ្ជូនសាធារណៈចាំបាច់ត្រូវធ្វើសមាហរណកម្មដោយផ្អែកលើទិន្នន័យដែលទទួលបានយើងគេសង្កេត ឃើញថាក្នុងកំឡុងឆ្នាំ ១៩៩៦ ដល់ ២០០៨ មានក្រុមហ៊ុនច្រើនជាង ៥០ក្រុមហ៊ុនដែលផ្តល់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ។ ក្នុងឆ្នាំ ២០០៧ មានក្រុមហ៊ុនរដ្ឋតែចំនួន ៨ ក្រុមហ៊ុនឯកជនចំនួន ៣៣ និងក្រុមហ៊ុនបរទេសចំនួន ២ទៀតប៉ុណ្ណោះដែលបន្តផ្តល់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងក្រុងសៀងហៃ។[24] ដោយសារតែការធ្វើឯកជនភាវូបនីយកម្មក្នុងកំឡុងឆ្នាំ ២០០២ ដល់ ២០០៨ ធ្វើឲ្យធនធានបានបែកខ្ញែក ជាពិសេសលើខ្សែរត់របស់រថយន្តដែលពិបាកជាងគេក្នុងការធ្វើសមាហរណកម្មដោយសារតែវាត្រូវបានគ្រប់គ្រង ដោយក្រុមហ៊ុនជាច្រើនផ្សេងៗគ្នា។ សង្កេតឃើញថាក្រុមហ៊ុនឯកជនទាំង ៣៣នោះគ្រប់គ្រងចំណែកទីផ្សារតែ ៣៥%ប៉ុណ្ណោះដែលបានបង្ហាញថាក្រុមហ៊ុនឯកជន មិនមានឥទ្ធិពលនោះឡើយលើទីផ្សារដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនោះ។ ក្រុមហ៊ុនរដ្ឋ គឺជាអ្នកដែលដើរតួសំខាន់បំផុតក្នុងទីផ្សារសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនរថយន្តក្រុងសាធារណៈដែលក្រុមហ៊ុនរដ្ឋមានតែចំនួន៨ប៉ុណ្ណោះ ប៉ុន្តែគ្រប់គ្រងចំណែកទីផ្សារដល់ទៅ ៥៥% ដែលធ្វើឲ្យរដ្ឋាភិបាលមានឱកាស ក្នុងការធ្វើសមាហរណកម្មក្រុមហ៊ុនឯកជនដែលផ្តល់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនោះ។[25]

ដូច្នេះហើយ ប្រាក់ចំណូលតិចដែលបានមកពីសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនេះបានធ្វើឲ្យក្រុមហ៊ុនឯកជនជួបប្រទះនូវបញ្ហាក្នុងការទាក់ទាញបុគ្គលិកឆ្នើម និងសមត្ថភាពខ្ពស់មកធ្វើការ។ មុនឆ្នាំ ២០០៩ ប្រាក់ខែជាមធ្យមរបស់បុគ្គលិកដែលធ្វើការក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនសាធរណៈទាបជាងបុគ្គលិក និងប្រាក់ខែកម្មករក្នុងវិស័យផ្សេងៗទៀត។ ក្នុងឆ្នាំ ២០០៨មានអ្នកបើកបររថយន្តក្រុងចំនួន២៧,៩០០នាក់ ប៉ុន្តែគេត្រូវការអ្នកបើកបររថយន្តក្រុងចំនួន ៥,៥០០នាក់បន្ថែមទៀត។ ដោយសារតែស្ថានភាពបែបនេះ បានធ្វើឲ្យបុគ្គលិករអ៊ូរទាំហើយពួកគេសង្ឃឹមថានឹងមានការ

[23] (Huanming, Rui, & Wenyu, 2016)

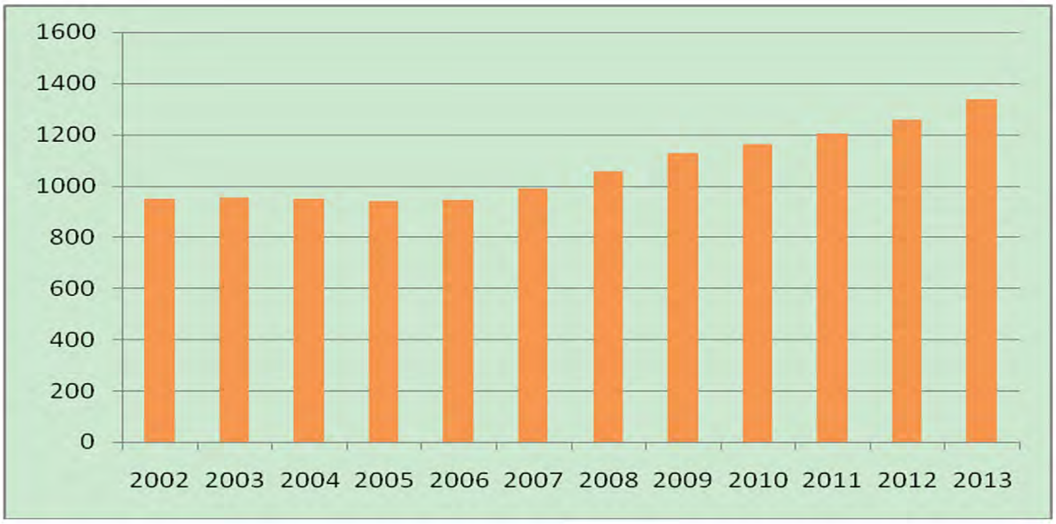
[24] Ibid

[25] Ibid

ផ្លាស់ប្តូរ។ សៀងហៃ គឺជាទីក្រុងដែលមានការអភិវឌ្ឍន៍ឆាប់រហ័សជាងគេក្នុងប្រទេសចិន ប៉ុន្តែប្រាក់ចំណូល របស់កម្មករក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង គឺទាបខ្លាំងណាស់ដែលជាហេតុធ្វើឲ្យបុគ្គលិកដែលបម្រើការក្នុងវិស័យនេះបានប្តូរទៅធ្វើការក្នុងវិស័យផ្សេងទៀត។

ក្រោយពេលដែលធ្វើកំណែទម្រង់ សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងក្នុងសៀងហៃមានការផ្លាស់ប្តូរគួរឲ្យកត់សម្គាល់។ ចំនួនខ្សែរត់រថយន្តមានការកើនឡើង (ក្រាហ្វិកទី១) បានបង្ហាញឲ្យឃើញពីការកើនឡើងនៃចំនួនរថយន្តក្រុងសាធារណៈក្នុងទីក្រុងសៀងហៃពីឆ្នាំ ២០០២ ដល់ឆ្នាំ ២០០៨។ ពីឆ្នាំ ២០០២ ដល់ ២០០៨ វាជាកំលុងពេលនៃការធ្វើឯកជនភាវូបនីយកម្មក្នុងវិស័យរថយន្តក្រុងសាធារណៈ។[26] កំឡុងពេលនោះចំនួនខ្សែរត់រថយន្តក្រុងមិនមានការកើនឡើងនោះទេ។ ក្រោយពីការធ្វើជាតូបនីយកម្មក្នុងឆ្នាំ ២០០៩ ចំនួនខ្សែរត់រថយន្តក្រុងមានការកើនឡើងគួរឲ្យកត់សម្គាល់។ មិនត្រឹមតែប៉ុណ្ណោះ ដោយសារតែមានជំនួយឧបត្ថម្ភប្រចាំឆ្នាំរបស់រដ្ឋាភិបាលទីក្រុងសៀងហៃតម្លៃធ្វើដំណើរមធ្យមសម្រាប់អ្នកដំណើរម្នាក់ក្នុងមួយលើកក្នុងឆ្នាំ ២០១២ មានតម្លៃត្រឹមតែ ១.៩១យ័នប៉ុណ្ណោះ ដែលតម្លៃនេះបានធ្លាក់ចុះ ១៣%បើប្រៀបធៀបនឹងតម្លៃធ្វើដំណើរក្នុងឆ្នាំ ២០០៨។[27]

ក្រាហ្វិកទី១៖ ចំនួនខ្សែរត់រថយន្តក្រុងសាធារណៈទីក្រុងសៀងហៃ



ប្រភព៖ Privatisation Reversals of Bus Transport Service: A Case of China

កំណែទម្រង់បានបង្កឲ្យមានកំនើនយានយន្តក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ។ តាមរយៈក្រាហ្វិកទី២ យើងសង្កេតឃើញថាចំនួនរថយន្តបានធ្លាក់ចុះយ៉ាងលឿនក្នុងកំឡុងឆ្នាំ ២០០២

[26] Ibid

[27] Ibid

ដល់ ២០០៩ ដែលស្ថិតក្នុងដំណាក់កាលមុនពេលកំណែទម្រង់។ ក្រោយមកវាបានចាប់ផ្តើមកើនឡើងវិញក្នុងឆ្នាំ ២០១០ ហើយមានស្ថេរភាពក្រោយឆ្នាំ ២០១២។[28]

ក្រាហ្វិកទី២៖ ចំនួនរថយន្តក្រុងសាធារណៈទីក្រុងសៀងហៃ

ប្រភព៖ Privatisation Reversals of Bus Transport Service: A Case of China

កំណែទម្រង់នោះ បានធ្វើឲ្យការពេញចិត្តរបស់អ្នកដំណើរទៅលើសេវាកម្មរថយន្តក្រុងសាធារណៈមានការកើនឡើង។ ដូចដែរបានបង្ហាញក្នុងក្រាហ្វិកទី៣ ភាពពេញចិត្តរបស់អ្នកដំណើរមានការកើនឡើងចាប់តាំងពីឆ្នាំ ២០០៨។ មុនឆ្នាំ២០០៨ កម្រិតនៃការពេញចិត្តរបស់អ្នកដំណើរ លើសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងស្ថិតនៅក្រោម ៨២ពិន្ទុ។ ក្រោយឆ្នាំ ២០០៨ កម្រិតនៃ ការពេញចិត្តបានកើនឡើងលើ ៨២ពិន្ទុ ដែលវាបានបង្ហាញថាកំណែទម្រង់នោះមានឥទ្ធិពលវិជ្ជមានលើភាពពេញចិត្តរបស់អ្នកដំណើរលើវិស័យដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ។[29]

ក្រាហ្វិកទី៣៖ ភាពពេញចិត្តរបស់អ្នកដំណើរលើរថយន្តក្រុងទីក្រុងសៀងហៃ

ប្រភព៖ Privatisation Reversal of Bus Transport Service: A Case of Shanghai, China

[28] (Huanming, Rui, & Wenyu, 2016)

[29] (Huanming, Rui, & Wenyu, 2016)

១.៤.១.២ បច្ចុប្បន្នភាពនៃសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈទីក្រុងសៀងហៃ

ក្នុងឆ្នាំ ២០០៩ ទីក្រុងសៀងហៃមានខ្សែរត់រថយន្តក្រុងសាធារណៈចំនួន ៩២៧ខ្សែ ជាមួយនឹងឡានក្រុង ១៦,៩៨៤គ្រឿង។[30] ការដឹកជញ្ជូនតាមរថភ្លើង ក៏ជាមធ្យោបាយដ៏សំខាន់នៃការ ដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងក្រុងសៀងហៃផងដែរ ជាពិសេសរវាងតំបន់ទីប្រជុំជនទីក្រុង និងតំបន់ជនបទ។ ក្នុងឆ្នាំ២០១៩ រថភ្លើងក្រោមដីទីក្រុងសៀងហៃមានចំនួន ១៦ខ្សែ និង ៤១៣ ចំណត ដែលក្នុងមួយថ្ងៃប្រជាជនទីក្រុងសៀងហៃធ្វើដំណើរតាមរយៈរថភ្លើងក្រោមដីមានចំនួនមធ្យមប្រមាណ ១០លាននាក់។ [31] ការសិក្សាបានបង្ហាញថាសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ គឺជាមធ្យោបាយដ៏សំខាន់របស់ប្រជាជនក្នុងទីក្រុងសៀងហៃសម្រាប់ការ រស់នៅប្រចាំថ្ងៃ។ ចំនួនអ្នកដំណើរតាមមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងទីក្រុងសៀងហៃក្នុងមួយថ្ងៃមានចំនួនប្រហែល ១២.២៥លាននាក់ ដែលក្នុងនោះការធ្វើដំណើរតាមរថយន្តក្រុងមាន ៧.៤៨លាន នាក់(៦១%) រថភ្លើង(Metro) មានចំនួន ១.៨លាននាក់(១៥%) និងតាមរយៈ ឡានតាក់ស៊ីមានចំនួន ២.៩៦លាននាក់(២៤%)។ ក្នុងឆ្នាំ ២០០៦ ចំនួនអ្នកដំណើរតាមរយៈសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈមានត្រឹមតែ ២៥% ប៉ុណ្ណោះ ប៉ុន្តែវាត្រូវបានគេប៉ានប្រមាណថា នឹងមានការកើនឡើងដល់ ៣៣% ដែលមានន័យថា ក្នុងពេលខាងមុខមានប្រជាជនប្រមាណ ១ភាគ៣ នៃប្រជាជនសរុបទីក្រុងសៀងហៃ នឹងធ្វើដំណើរតាមរយៈសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ។[32]

១.៤.១.៣ យុទ្ធសាស្ត្រក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍សេវាសាធារណៈទីក្រុងសៀងហៃ

ក. បង្កើតឲ្យមានអាទិភាពសម្រាប់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ

ដោយសារតែទីក្រុងសៀងហៃ គឺជាទីក្រុងមួយដែលមានចំនួនប្រជាជនច្រើន និងមានផ្ទៃដីតូច ដូចនេះហើយ សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈដើរតួសំខាន់បំផុត ក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនទីក្រុងសៀងហៃ។ សេវាដឹកជញ្ជូន សាធារណៈ ត្រូវបានគេចាត់ទុកជាសេវាអទិភាពលើសេវាដឹកជញ្ជូនផ្សេងៗទៀត។ ពីឆ្នាំ ២០០៧ ដល់ ២០០៩ ទឹកប្រាក់ប្រមាណ ១១០ ពាន់លានយ័នត្រូវបានគេវិនិយោគលើការសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្សេងៗ សម្រាប់វិស័យដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ដែលផ្តោតសំខាន់ក្នុងការសាងសង់ផ្លូវរថភ្លើង ការផ្លាស់ប្តូរគន្លងធ្វើដំណើររបស់ឡានក្រុង និងធ្វើការ

30 https://baike.baidu.com/item/上海地铁

31 Ibid

32 Ibid

ផ្លាស់ប្តូរទីតាំងចំណតមួយចំនួនដើម្បីធ្វើឲ្យការ តភ្ជាប់រវាងមធ្យោបាយធ្វើដំណើរសាធារណៈមួយទៅមួយទៀតកាន់តែមានភាពងាយស្រួល។[33]

ខ. ធ្វើឲ្យល្អប្រសើរឡើងនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ

ការអភិវឌ្ឍន៍បន្ថែមទៀត ត្រូវបានធ្វើឡើងលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ របស់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ។ ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ប្រព័ន្ធផ្លូវដែក ផ្លូវល្បឿនលឿន (High Way) គឺជាមូលដ្ឋានគ្រឹះ អទិភាពសម្រាប់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន។ ធនធានមនុស្ស និងថវិកា គួរត្រូវបានរៀបចំសម្រាប់សាងសង់ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងការគ្រប់គ្រង។ ដីសម្រាប់រៀបចំការអភិវឌ្ឍន៍ក្នុងប្រព័ន្ធនេះ ត្រូវចាត់ទុកជាអទិភាព និងត្រូវតែពង្រឹងសិទ្ធិអទិភាព នៃសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈលើដងផ្លូវ។ ផ្លូវអាទិភាពសម្រាប់ឡានក្រុង ត្រូវតែរៀបចំឲ្យបានល្អ ដោយសារតែការធ្វើឲ្យល្អប្រសើរឡើងនូវប្រព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ និងការកសាងប្រព័ន្ធផ្លូវដែកដឹកជញ្ជូន។[34]

គ. បង្កើនការគាំទ្ររបស់រដ្ឋាភិបាល

សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ គឺជាសេវាដ៏សំខាន់មួយដែលបង្កើតឡើងដោយរដ្ឋាភិបាល។ សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈគួរទទួលបានការគាំទ្រពីរដ្ឋាភិបាល ជាពិសេសការគាំទ្រលើវិស័យហិរិញ្ញវត្ថុ និងគោលនយោបាយ។ ការចំណាយលើសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ គួរត្រូវបានស្ថិតនៅក្រោម ការគ្រប់គ្រងរបស់រដ្ឋាភិបាល។ លុយប្រមាណ ១១០លានយ័ន គួរត្រូវបានផ្តល់ឲ្យបន្ថែម ក្នុងការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធរណៈដោយរដ្ឋាភិបាល។ គោលនយោបាយ ដែលពាក់ព័ន្ធ គួរត្រូវបានបង្កើតឡើងដើម្បីបង្កើតជាយន្តការក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍រយៈពេលវែងសម្រាប់ សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ។[35]

ឃ. បង្កើតឲ្យមានប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិក

ដោយយោងទៅតាមផែនការរបស់រដ្ឋាភិបាល ប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិកសម្រាប់វិស័យដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ត្រូវបានបង្កើតឡើងក្នុងឆ្នាំ ២០១០ នាទីក្រុងសៀងហៃ។ បណ្តាញបច្ចេកវិទ្យាដែលនឹងផ្តល់ពត៌មានទាក់ទងនឹងសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ នឹងត្រូវបានបង្កើតឡើងក្នុងឆ្នាំ ២០១១។ ដែលប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិចនេះ នឹងផ្តល់ពត៌មានពីចំណត និងខ្សែរត់របស់រថយន្ត និងរថភ្លើងក្នុងទីក្រុងទាំងមូល។ ការអភិវឌ្ឍន៍ផ្នែកបច្ចេកវិទ្យាក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនសាធារណៈដែល

---

[33] (Yang, Hao, & Lihua , 2010)

[34] Ibid

[35] Ibid

មានដូចជាការប្រមូល ពត៌មាន ផ្សព្វផ្សាយពត៌មាន និងផ្តល់ទិន្នន័យចុងក្រោយបំផុតទាក់ទងនឹងសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ដែលវានឹងធ្វើឲ្យការធ្វើដំណើរប្រចាំថ្ងៃតាមរយៈសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈកាន់តែមានភាពងាយស្រួល និងឆាប់រហ័ស។ ការបង្កើតឲ្យមានប្រព័ន្ធពត៌មានវិទ្យាក្នុងការផ្តល់ពត៌មាននឹងបង្កើនប្រសិទ្ធិភាពប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ សន្សំសំចៃពេលវេលា និងធនធាន។[36]

១.៤.២ ករណីសិក្សាទីក្រុងហុងកុង

ទីក្រុងហុងកុង គឺជាទីក្រុងមួយដែលមានការរីកចម្រើនខាងសេដ្ឋកិច្ចខ្លាំងដែលត្រូវបានគេចាត់ទុកជាកូនខ្លាសេដ្ឋកិច្ចនៅអាស៊ី។ ទីក្រុងហុងកុង គឺជាទីក្រុងនាំមុខគេមួយក្នុងលោកខាងផ្នែកហិរិញ្ញវត្ថុ ធនាគារ ហើយវាក៏ជាទីក្រុងពាណិជ្ជកម្មធំបំផុតរបស់ពិភពលោកមួយផងដែរ។[37] ទីក្រុងហុងកុង មានប្រជាជនប្រមាណ ៦.៩លាននាក់។

១.៤.២.១ ស្ថានភាពទូទៅ

ជារៀងរាល់ថ្ងៃ ក្នុងទីក្រុងហុងកុង មានអ្នកដំណើរប្រមាណ ១២.៧លាននាក់ធ្វើដំណើរតាមរយៈ សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ដែលមានដូចជា រថភ្លើងក្រោមដី, រថភ្លើងអគ្គីសនី(Tram) រថយន្តក្រុង, រថយន្តតាក់ស៊ី, និងកាណូត(Ferry) ក្នុងឆ្នាំ ២០១៧។

រថយន្តក្រុងសាធារណៈ:

គិតត្រឹមចុងខែធ្នូ ឆ្នាំ ២០១៧ ក្រុមហ៊ុន Kowloon Motor Bus Limited បានគ្រប់គ្រងប្រតិបត្តិការ ខ្សែរត់ចំនួន ៣៣៩ខ្សែ ក្នុងតំបន់ ខូវលុន(Kowloon) និងតំបន់ដែនដីថ្មី(The New territories) និងផ្លូវក្រោមទឹក(Cross-harbour road)ចំនួន ៦៥ខ្សែទៀត។[38] ជាមួយនឹងការប្រតិបត្តិការឡានក្រុងចំនួន ៣,៩៦៧គ្រឿង ដែលភាគច្រើន ជាប្រភេទឡានក្រុង ដែលមាន ២ជាន់ ក្រុមហ៊ុន Kowloon Motor Bus Limited បានក្លាយជាក្រុមហ៊ុន ដ៏ធំមួយក្នុងតំបន់អាស៊ីអាគ្នេយ៍ដែលប្រតិបត្តិការសេវារថយន្តក្រុង សាធារណៈ។ ដែលក្រុមហ៊ុននេះ បានធ្វើការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរជាមធ្យមប្រមាណ ២.៧៦លាននាក់ ក្នុងមួយថ្ងៃ។[39] ក្រុមហ៊ុន The New World First Bus Service បានប្រតិបត្តិការលើខ្សែរត់ក្នុងតំបន់ កោះហុងកុង ចំនួន ៤៥ខ្សែ, ផ្លូវឆ្លងកាត់ក្រោមទឹក ៣៥ខ្សែ និង

---

[36] (Huanming, Rui, & Wenyu, 2016)

[37] https://www.travelchinaguide.com/cityguides/hongkong/

[38] "Hong Kong: The Facts Transport", https://www.gov.hk/en/about/abouthk/factsheets/docs/transport.pdf

[39] Ibid

១៣ខ្សែទៀតប្រតិបត្តិការក្នុងតំបន់ Kowloon និងតំបន់ Tseung Kwan O។ ក្រុមហ៊ុននេះដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរប្រមាណ ៩៥៩.០០០នាក់ជារៀងរាល់ថ្ងៃជាមួយនឹងរថយន្តក្រុង ៧០២គ្រឿង។ ក្រុមហ៊ុន City Bus Limited ប្រតិបត្តិការបណ្តាញខ្សែរត់ចំនួន ២។ ដែលបណ្តាញខ្សែរត់ទីមួយ ប្រតិបត្តិការលើខ្សែរត់ចំនួន ៥២ខ្សែក្នុងតំបន់កោះហុងកុង ១ខ្សែក្នុងតំបន់ដែនដីថ្មី និង ផ្លូវឆ្លងកាត់ក្រោមទឹកចំនួន ២៩ខ្សែជាមួយនឹងឡានក្រុងចំនួន ៧៥៣គ្រឿង។ បណ្តាញខ្សែរត់នេះធ្វើការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរជាមធ្យមប្រមាណ ៥០២.០០០នាក់ ជារៀងរាល់ថ្ងៃ។[40] បណ្តាញខ្សែរត់មួយទៀតគឺផ្តល់នូវសេវាកម្មរវាងតំបន់ទីប្រជុំជនទីក្រុងតភ្ជាប់ទៅ អាកាសយានដ្ឋានជាមួយឡានក្រុង ២០៦គ្រឿងលើខ្សែរត់ចំនួន ២៩ខ្សែ និងអ្នកដំណើរជាមធ្យមប្រមាណ ៨៥.០០០នាក់ជារៀងរាល់ថ្ងៃ និងមានតម្លៃធ្វើដំណើរប្រមាណ ៣ដុល្លារហុងកុង ទៅ៥២ដុល្លារហុងកុង។ ក្រុមហ៊ុន Long Win Bus Limited ផ្តល់នូវសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរវាងតំបន់ដែនដីថ្មី(The New Terrirories) និងតំបន់អាកាសយានដ្ឋាន វាប្រតិបត្តិការលើខ្សែរត់ចំនួន ៣០ខ្សែ ជាមួយរថយន្តក្រុងចំនួន ២៥៥គ្រឿង និងមានអ្នកដំណើរជាមធ្យមក្នុងមួយថ្ងៃប្រមាណ ១០៧.០០០នាក់។ និងក្រុមហ៊ុនមួយទៀតគឺ The New Lantao Bus Company ដែលប្រតិបត្តិការខ្សែរត់ប្រមាណ ២២ខ្សែក្នុងតំបន់ Lantao និង ១ខ្សែក្នុងតំបន់ដែនដីថ្មីដែលមានរថយន្តក្រុង ១១៩គ្រឿង និងរថយន្តក្រុង២ជាន់ ១០គ្រឿងដែលដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរជាមធ្យមប្រមាណ ៧៨.០០០នាក់។[41]

ក្រុមហ៊ុនឡានក្រុងទាំងអស់នេះ ត្រូវបានលើកទឹកចិត្តជារឿយៗដើម្បីប្រតិបត្តិការសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរបស់ពួកគេអោយសមស្របជាមួយនឹងការថែរក្សា ការពារ នឹងកាត់បន្ថយការបំពុលបរិស្ថាន។

រថយន្តក្រុងប្រភេទស្រាល (Public Light Bus or PLBs) គឺជាប្រភេទឡានក្រុងតូចៗដែលអាចផ្ទុកអ្នកដំណើរបានត្រឹមតែ ១៩នាក់ប៉ុណ្ណោះ។ សព្វថ្ងៃក្នុងទីក្រុងហុងកុង មានឡានក្រុងតូចៗប្រភេទ នេះចំនួន ៤.៣៥០គ្រឿង។ រថយន្ត PLBs ត្រូវបានគេប្រើប្រាស់លើខ្សែរត់ ២គឺ ខ្សែរត់ពណ៌ក្រហម និងពណ៌បៃតង។ គិតត្រឹមឆ្នាំ ២០១៨ ឡានក្រុង PLBs ក្រហមមានចំនួន ១០៦៨គ្រឿង និងមានអ្នកដំណើរជាមធ្យមប្រមាណ ២៩៥.៣០០នាក់រៀងរាល់ថ្ងៃ។[42] ចំណែកឯឡានក្រុងពណ៌បៃតងវិញត្រូវបានគេដាក់ឲ្យដំណើរការដោយការកំណត់ថ្លៃធ្វើដំណើរថេរមួយដែលមាន

[40] "Hong Kong: The Facts Transport", https://www.gov.hk/en/about/abouthk/factsheets/docs/transport.pdf
[41] "Hong Kong: The Facts Transport", https://www.gov.hk/en/about/abouthk/factsheets/docs/transport.pdf
[42] Ibid

ខ្សែរត់ចំនួន ៣៥០ខ្សែ ដែលមានរថយន្តក្រុងចំនួន ៣.២៨១គ្រឿង និងមានអ្នកដំណើរជាមធ្យមប្រមាណ ១.៥២៥.២០០នាក់រៀងរាល់ថ្ងៃ។

តារាងទី១៖ ចំនួនអ្នកដំណើរ ខ្សែរត់ និងរថយន្តក្រុងទីក្រុងសៀងហៃ

ឈ្មោះក្រុមហ៊ុន	ចំនួនឡានក្រុង (គ្រឿង)	ចំនួនខ្សែរត់ (ខ្សែ)	ចំនួនអ្នកដំណើរជាមធ្យមក្នុងមួយថ្ងៃ(នាក់)
Kowloon Motor Bus Limited	៣,៩៦៧	៤០០	២.៧៦០.០០០
The New World First Bus Service	៧០២	៩៣	៤៥៤.០០០
City Bus Limited	៩៥៩	១០៦	៥៨៧.០០០
Long Win Bus Company	២៤៥	៣០	១០៧.០០០
The New Lantao Bus Company	១២៤	២៣	៧៨.០០០
សរុប	៥.៩៩៧	៦៥២	៣.៩៨៦.០០០

ប្រភព៖ Hong Kong: The Facts Transport

រថភ្លើងក្រោមដីសាធារណៈក្នុងទីក្រុង Rail System (MTR)

រថភ្លើងក្រោមដីក្នុងទីក្រុងហុងកុង បានចាប់ផ្តើមដំណើរការដំបូងក្នុងឆ្នាំ ១៩៧៩ ដែលដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរជាមធ្យមប្រមាណ ៥.២ លាននាក់ជារៀងរាល់ថ្ងៃ។ រថភ្លើងក្រោមដី ជាជម្រើសដ៏ពេញនិយមបំផុតក្នុងទីក្រុងហុងកុង។ គិតត្រឹមខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៦ MTR ក្នុងទីក្រុងហុងកុង មានខ្សែរត់ចំនួន ១១ខ្សែ និងចំណតប្រមាណ ៩៣ចំណតដែលស្ថិតនៅតាម តំបន់សំខាន់ៗដូចជា តំបន់ពាណិជ្ជកម្ម, ផ្សារទំនើប, តំបន់អាគារស្នាក់នៅ។[43]

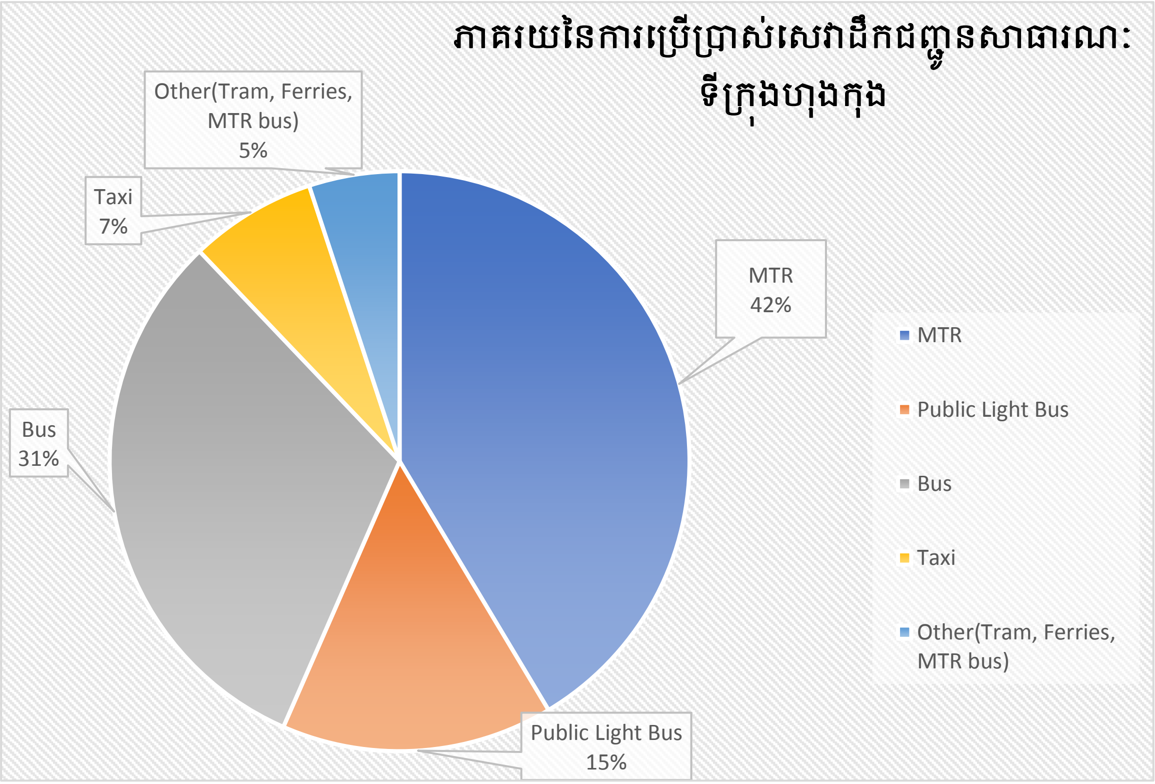
រថភ្លើងដឹកអ្នកដំណើរសាធារណៈធន់ស្រាល (Light Rail Network) ត្រូវបានគេចាត់ទុកនៅក្នុងប្រព័ន្ធ MTR ផងដែរ។ ដែលរថភ្លើងធន់ស្រាលប្រភេទនេះ ត្រូវបានគេដាក់ឲ្យប្រើប្រាស់នៅភាគពាយ័ព្យ នៃតំបន់ដែនដីថ្មី។ ក្នុងខែ កញ្ញា ឆ្នាំ១៩៨៨ ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈធន់ស្រាលនេះត្រូវបានគេដាក់ឲ្យដំណើរការដំបូងក្នុងក្រុង Tuen Mun និង Yuen Long ដែលជាទីក្រុងថ្មី។ ក្រោយមកក្នុងឆ្នាំ ១៩៩៥ ខ្សែរត់នេះត្រូវបានគេបន្លាយទៅដល់តំបន់ Tin Shui Wai។ សព្វថ្ងៃនេះប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈធន់ស្រាលនេះ មានផ្លូវដែក ដែលមានប្រវែងសរុប ៧៣

[43] "Hong Kong: The Facts Transport", https://www.gov.hk/en/about/abouthk/factsheets/docs/transport.pdf

គីឡូម៉ែត្រ ជាមួយនឹងខ្សែរត់ចំនួន ១២ខ្សែ ដែលមានចំណតសរុបចំនួន ៦៨ចំណត និងរថភ្លើងធន់ស្រាលចំនួន ១៩០គ្រឿង ដែលដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរប្រចាំថ្ងៃជាមធ្យមប្រមាណ ៩៨៩.០០០នាក់។[44]

រថភ្លើងអគ្គីសនី (Tram) ត្រូវបានដាក់ឲ្យដំណើរការក្នុងទីក្រុងហុងកុងតាំងពីឆ្នាំ ១៩០៤ ដោយក្រុមហ៊ុន Hongkong Tramways Limited ដោយធ្វើប្រតិបត្តិការលើផ្លូវរត់ពី ខាងជើងកោះហុងកុង លើផ្លូវរត់ដែលមានប្រវែង ១៦គីឡូម៉ែត្រ។ រថភ្លើងអគ្គីសនី ២ជាន់មានចំនួនន ១៦១ គ្រឿងត្រូវបានគេ ដាក់ឲ្យដំណើរការដឹកអ្នកដំណើរក្នុងតំបន់ Shua Kei Wan តំបន់ Kennedy Town និងតំបន់ Happy Valley ដែលមានអ្នកដំណើរមធ្យមក្នុងមួយថ្ងៃប្រមាណ ១៧២.១០០ នាក់។[45]

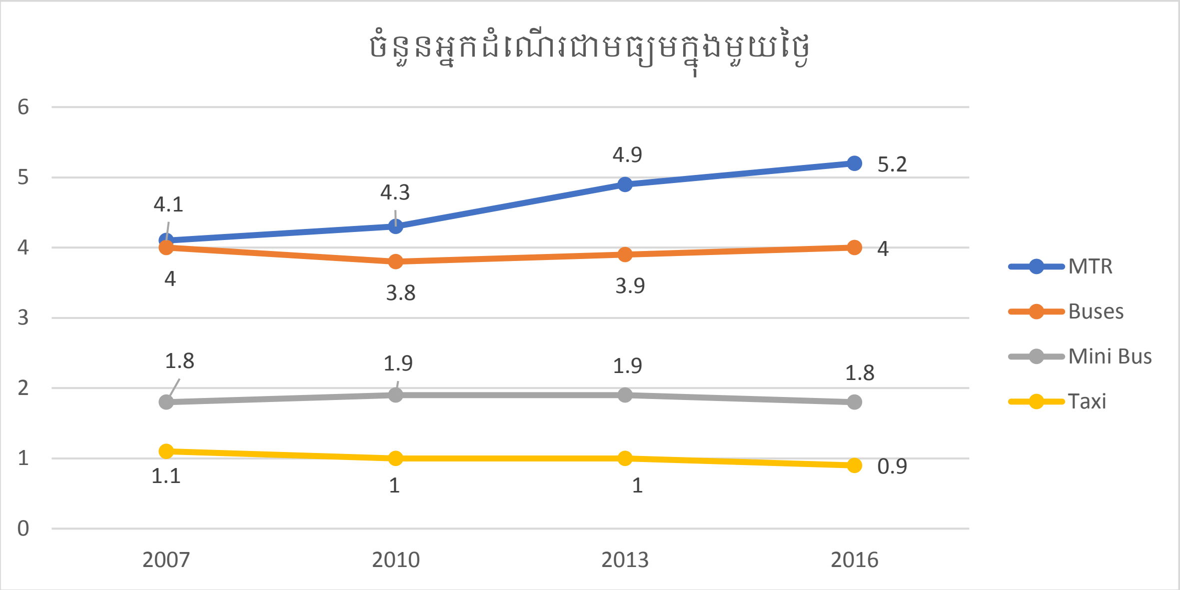
ក្រាហ្វិកទី៤៖ បង្ហាញពីភាគរយនៃការប្រើប្រាស់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈទីក្រុងហុងកុង



[44] "Hong Kong: The Facts Transport", https://www.gov.hk/en/about/abouthk/factsheets/docs/transport.pdf

[45] Ibid

ក្រាហ្វិកទី៥៖ ចំនួនអ្នកដំណើរជាមធ្យមប្រចាំថ្ងៃទីក្រុងហុងកុង



ក្នុងឆ្នាំ ២០១៦ ចំនួនអ្នកដំណើរមធ្យមក្នុងមួយថ្ងៃតាមរយៈសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ មានចំនួនរហូតដល់ទៅ ១២.៧លានដង។ តាមរយៈក្រាហ្វិក៤ និង៥ គេសង្កេតឃើញថាក្នុងចំណោមមធ្យោបាយធ្វើដំណើរសាធារណៈទាំងអស់ មានអ្នកដំណើររហូតដល់ ៥.២លាននាក់ធ្វើដំណើតាមរយៈ MTR ដែលស្មើនឹង ៤១% នៃការធ្វើដំណើរទាំងអស់តាមរយៈសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងមួយថ្ងៃ។ រថយន្តក្រុង មានអ្នកដំណើរធ្វើដំណើរច្រើនបន្ទាប់ពី MTR ដែលមានអ្នកធ្វើដំណើរប្រមាណ៤លាននាក់ ស្មើនឹង ៣១% នៃការធ្វើដំណើរទាំងអស់តាមរយៈសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងមួយថ្ងៃ។ បន្ទាប់មកទៀតគឺ រថយន្តសាធារណៈធន់ស្រាលដែលមានអ្នកធ្វើដំណើរប្រមាណ ១.៨លាននាក់ ស្មើនឹង ១៥% នៃការធ្វើដំណើរទាំងអស់តាមរយៈសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងមួយថ្ងៃ។ គេសង្កេតឃើញផងដែរថា ការធ្វើដំណើរតាមរយៈរថយន្តតាក់ស៊ីជាមធ្យមក្នុងមួយថ្ងៃមានចំនួនប្រមាណ ៩សែននាក់ស្មើនឹង ៧%។[46]

[46] (Legislative Counsil of Hongkong, 2017)

ជំពូកទី២

ស្ថានភាពទូទៅនៃការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរបស់រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ រថយន្តក្រុងរាជធានីភ្នំពេញ

២.១ ស្ថានភាពទូទៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

២.១.១ ចំនួនប្រជាជន

ដង់ស៊ីតេប្រជាជនកម្ពុជា នៅឆ្នាំក្នុង២០១៣មានចំនួន ៨២នាក់ក្នុងមួយគីឡូម៉ែត្រការ៉េ ហើយប្រជាជននៅកម្ពុជាប្រមាណ ២១ ភាគរយ រស់នៅក្នុងតំបន់ទីក្រុង។ ចំនួននេះបានកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័ស ទោះជាយ៉ាងណា អត្រាប្រជាជនក្នុងទីក្រុងប្រចាំឆ្នាំ បានកើន ៣.៧ ភាគរយចន្លោះឆ្នាំ២០០៨ ដល់ឆ្នាំ២០១៣ បើធៀបនឹងអត្រា ១.៣ ភាគរយ ប្រចាំឆ្នាំសម្រាប់តំបន់ជនបទ។ ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី (ADB) ធ្វើការប៉ាន់ប្រមាណថា ៣០ភាគរយ នៃប្រជាជនកម្ពុជា ១៨.៧ លាននាក់ នឹងរស់នៅតាមទីប្រជុំជន និងទីក្រុង នៅក្នុងឆ្នាំ២០២០។[47]

ភ្នំពេញជារាជធានី និងជាទីក្រុងធំជាងគេបំផុតនៃប្រទេសកម្ពុជា ជាមជ្ឈមណ្ឌលសន្តិសុខនយោបាយ សេដ្ឋកិច្ច សម្បត្តិវប្បធម៌ និងការទូត។ នៅក្នុងឆ្នាំ២០១៣ ចំនួនប្រជាជននៅរាជធានីភ្នំពេញ មានដង់ស៊ីតេប្រជាជនខ្ពស់ជាងគេបំផុត ដែលមានចំនួន ២៤៦៨ នាក់ក្នុងមួយគីឡូម៉ែត្រការ៉េ។ ប្រជាជននៅក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ មានការកើនឡើង យ៉ាងឆាប់រហ័ស ពីមួយថ្ងៃទៅមួយថ្ងៃ ដោយសារតែមានការផ្លាស់ប្តូរ ទីលំនៅពីជនបទមកកាន់ទីក្រុង ដើម្បីស្វែងរកឱកាសការងារ ដើម្បីបន្តការសិក្សា និងប្រកបរបរអាជីវកម្មផ្សេងៗល។ សព្វថ្ងៃនេះទីក្រុងភ្នំពេញជាលំនៅស្ថាននៃប្រជាពលរដ្ឋចំនួនប្រហែល ២.០១៤.០១៥នាក់ ហើយបើតាមការប៉ាន់ស្មានចំនួននេះនឹងបន្តកើនឡើង ដល់ជាង ៣.២លាននាក់ក្នុងឆ្នាំ ២០៣៥[48]។

២.១.២ ការកើនឡើងនៃចំនួនយានយន្តក្នុងក្រុងភ្នំពេញ

ការកើនឡើងដ៏ឆាប់រហ័សនៃចំនួនប្រជាជនក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ និងការកើនឡើងនៃផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបរបស់ប្រជាជនម្នាក់ បានធ្វើឲ្យមានកំនើនយានយន្តដ៏ច្រើនលើដងផ្លូវនាពេលបច្ចុប្បន្ន។ ចំនួនរថយន្តចុះបញ្ជីនៅក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញមានការកើនឡើងឥតឈប់ឈរ ដែលមានកំនើនមធ្យម

[47] https://opendevelopmentcambodia.net/km/topics/urban-administration-and-development/

[48] "Phnom Penh Poplulation 2019", http://worldpopulationreview.com/world-cities/phnom-penh-population/

ប្រមាណ ២០%ក្នុងមួយឆ្នាំ។ ឆ្នាំ២០១៦ មានយានយន្តជាង ៣.២ លានគ្រឿងបានចុះបញ្ជី រួមបញ្ចូល ម៉ូតូចំនួន ២.៧ លានគ្រឿង ដែលការកើនឡើងនេះស្មើនឹង ១៤ភាគរយ បើធៀបនឹងឆ្នាំមុន។[49]

យោងតាមស្ថិតិរបស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ ពីខែសីហា ២០០៦ ដល់ខែសីហា ២០១១ រថយន្តដែលចុះបញ្ជីសរុបមានចំនួន ៦៧០,០៩១គ្រឿង ដែលក្នុងនោះទោចក្រយានយន្តមានចំនួនច្រើនជាងគេ ៥៦២,៦២៣គ្រឿង ស្មើរនឹង ៨៤%នៃចំនួនយានយន្តដែលចុះបញ្ជីសរុប ប៉ុន្តែចំនួននេះនៅតែបន្តកើនឡើងជារៀងរាល់ឆ្នាំ។[50] នៅឆ្នាំ២០១៥ មន្ត្រីរាជធានីភ្នំពេញ បានប៉ាន់ប្រមាណថាមានយានជំនិះចំនួន ៤០០,០០០ គ្រឿង ហើយមានម៉ូតូច្រើនជាង ១លានគ្រឿង បើកបរនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ចំណែកឯការប៉ាន់ប្រមាណផ្សេងទៀតបានលើកឡើងថាមានយានជំនិះប្រមាណ ៤០,០០០ គ្រឿង កើនឡើងនៅលើផ្លូវថ្នល់ទូទាំងប្រទេស ជារៀងរាល់ឆ្នាំ។[51]

តារាងទី២៖ ស្ថិតិចំនួនយានយន្ត(ខែសីហា ២០០៦ ដល់ខែសីហា ២០១១)

ល.រ	ប្រភេទ	ចំនួនចុះបញ្ជី
១	រថយន្តធុនតូច	៩៤,៧៨២គ្រឿង
២	រថយន្តធុនធំ	៨,២១៣គ្រឿង
៣	ទោចក្រយានយន្ត	៥៦២,៦២៣គ្រឿង
៤	ត្រីចក្រយានយន្ត	១,១៣៧គ្រឿង
៥	ទោចក្រយានយន្តសណ្តោងរ៉ឺម៉ក	៣,៣៣៦គ្រឿង

ប្រភព៖ គេហទំព័រផ្លូវការរបស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ

២.១.៣ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវរាជធានីភ្នំពេញ

បណ្តាញផ្លូវនៅរាជធានីភ្នំពេញ មានប្រវែងសរុប ១,៣៧៩ គីឡូម៉ែត្រ ដោយគិតបញ្ចូលទាំងប្រភេទផ្លូវកៅស៊ូAC ផ្លូវកៅស៊ូ DBST និងផ្លូវបេតុង។[52] ប្រព័ន្ធផ្លូវគោក មានសារៈសំខាន់ណាស់ក្នុងការធ្វើដំណើរ, ចរាចរណ៍ទំនិញផ្សេងៗ, ដឹកជញ្ជូន, និងសេវាកម្មផ្សេងៗទៀតសម្រាប់ដំណើរការសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា។ ការអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញបានផ្តល់ផលវិជ្ជមានយ៉ាងខ្លាំងក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍វិស័យដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរាជធានីភ្នំពេញ។

---

[49] Sorn Sarath, "3.2M cars, motorbikes registered", https://www.phnompenhpost.com/business/32m-cars-motorbikes-registered

[50] សាលារាជធានីភ្នំពេញ, http://phnompenh.gov.kh/phnom-penh-city/facts/notable-data/

[51] https://opendevelopmentcambodia.net/km/topics/urban-administration-and-development/

[52] Ibid

តារាងទី៣ ៖ ប្រវែងបណ្តាញផ្លូវរាជធានីភ្នំពេញ

បរិយាយ	ផ្លូវកៅស៊ូAC	ផ្លូវកៅស៊ូDBST	ផ្លូវបេតុង	សរុប
ភ្នំពេញ	២១៥,២៨៦.០០	២៧៩,៧៥៣.០០	២០៦,៧៣០.០០	១,៣៧៩,៤៨៧.០០
ខណ្ឌដូនពេញ	២៩,៨០០.០០	១២,៧៣០.០០	១,៦៤៩.០០	៤៣,៨១០.០០
ខណ្ឌចំការមន	២៩,៥២១.០០	៥៣,៦៤៦.០០	២១,៣៧៧.០០	១០៥,៥២៨.០០
ខណ្ឌ៧មករា	២៩,៨០០.០០	១២,៧៣០.០០	១,៦៤៩.០០	២២,២៦៤.០០
ខណ្ឌទួលគោក	៥,៥០០.០០	៦៤,០៦៧.០០	៣២,៤៥៣.០០	១១៧,៩២៤.០០
ខណ្ឌមានជ័យ	១១,៩៨០.០០	១៤,៧២០.០០	៥៧,៩៥៣.០០	១៤៣,៤៩០.០០
ខណ្ឌដង្កោ	–	៣៨,៧៨៨.០០	២២,០៦៧.០០	៤៥១,៧៦៧.០០
ខណ្ឌសែនសុខ	–	៣,៨៦០.០០	៧,៧១០.០០	១០៥,៥២៨.០០
ខណ្ឌឫស្សីកែវ	៧,០២០.០០	១៨,៤០៩.០០	៦២,២៤១.០០	១៨៦,៥២៨.០០

ប្រភព៖ សាលារាជធានីភ្នំពេញ

២.១.៤ ការកើនឡើងនៃសារធាតុពុលក្នុងបរិយាកាស

វិស័យដឹកជញ្ជូន បានធ្វើឲ្យមានផលប៉ះពាល់ខ្លាំងទៅលើគុណភាពខ្យល់ដោយសារតែអត្រាកំណើនយានយន្ត និងការប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈ។ នៅក្នុងឆ្នាំ២០១៦ មានយានយន្តជាង ៣,២ លានគ្រឿងបានចុះបញ្ជីរួមបញ្ចូលម៉ូតូចំនួន ២,៧ លានគ្រឿងដែលការកើនឡើងនេះស្មើនឹង ១៤ភាគរយបើធៀបនឹងឆ្នាំមុន។

ការកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សនៃចំនួនប្រជាជន និងយានយន្តក្នុងទីក្រុងបានធ្វើឲ្យទីក្រុងមាន ទំហំធំឡើងៗពីមួយថ្ងៃទៅមួយថ្ងៃដោយសារតម្រូវការលំនៅស្ថាន នឹងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្សេងៗទៀត។ ចរាចរណ៍នៅក្នុងទីក្រុងមានការកើនឡើងពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំដែលបណ្តាលឲ្យប៉ះពាល់យ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរដល់គុណភាពខ្យល់ និងបរិស្ថានក្នុងទីក្រុង។ ម្យ៉ាងវិញទៀតរោងចក្រដែលនៅជុំវិញទីក្រុងជាបញ្ហាប្រឈមមួយដែលដល់បរិយាកាសក្នុងទីក្រុង ដែលវាបានបញ្ចេញផ្សែងពុល ឧស្ម័ន និងភាគល្អិតជាច្រើនទៅក្នុងបរិយាកាស។ កំណើនទាំងអស់នេះបានធ្វើឲ្យបាត់បង់តំបន់នូវតំបន់បៃតង សួនច្បារ និងបឹងបួរជាច្រើននៅក្នុងទីក្រុង ហើយឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់ ដែលភាគច្រើនគឺជាផ្សែងដែល ចេញមកពីយានយន្ត ឧស្ម័នដែលភាយចេញ ពីម៉ាស៊ីនត្រជាក់ និងទូរទឹកកក។ល។

អង្គការសុខភាពពិភពលោកបានកំណត់ការណែនាំគុណភាពខ្យល់សម្រាប់កម្រិត PM2.5[53] ជាមធ្យមប្រចាំឆ្នាំ ត្រឹម ១០ µg/m3។ ការបំពុលខ្យល់នៅកម្ពុជាមានកម្រិតខ្ពស់ជាង គឺ ២៦ µg/m3 ក្នុងឆ្នាំ ២០១៦។ តួលេខរបស់ប្រទេសកម្ពុជាមានភាពល្អប្រសើរជាងមធ្យមភាគសកលទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយក៏មាន ៥១ µg/m3។[54]

២.១.៥ មធ្យោបាយធ្វើដំណើររបស់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

មុនឆ្នាំ២០១៤ ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ សុទ្ធសឹងតែធ្វើដំណើរតាមរយៈមធ្យោបាយផ្ទាល់ខ្លួនដូចជាកង់ ម៉ូតូ រថយន្ត ឬតាមរយៈម៉ូតូឌុប រ៉ឺម៉កកង់បីជាដើម។ ប្រជាពលរដ្ឋដែលរស់នៅក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញភាគច្រើនជ្រើសរើសយកមធ្យោបាយធ្វើដំណើរផ្ទាល់ខ្លួនដូចជា ឡាន ឬម៉ូតូសម្រាប់ការធ្វើដំណើរ ពីកន្លែងមួយទៅកន្លែងមួយទៀតដោយសារតែការប្រើប្រាស់មធ្យោបាយផ្ទាល់ខ្លួនមានភាពងាយស្រួល រហ័ស ចំណាយតិច និងអាចនាំពួកគេទៅដល់កន្លែងដែលចង់ទៅ។

ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញមានម៉ូតូប្រមាណ ៧៥% កំពុងចរាចរណ៍លើដងផ្លូវដែលចំនួននេះមានចំនួនប្រហាក់ប្រហែលនឹង ៨៦% នៃយានយន្តដែលចុះបញ្ជីសរុប។ ប៉ុន្តែសម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋមួយចំនួនដែលគ្មានមធ្យោបាយធ្វើដំណើរផ្ទាល់ខ្លួន ភាគច្រើនបានប្រើប្រាស់ សេវាម៉ូតូឌុប ឡានតាក់ស៊ី ឬរ៉ឺម៉ក កង់បីក្នុងការធ្វើដំណើរ ដែលគេអាចហៅបាននៅតាមចញ្ចើមផ្លូវ និងនៅមុខផ្សារ ឬកន្លែងដែលមាន មនុស្សអ៊ូអរ។ ដោយសារតែមានការរីកចម្រើន ខាងបច្ចេកវិទ្យាលើទូរស័ព្ទដៃបានបង្កើតឲ្យមានកម្មវិធីទូរស័ព្ទដែលអាច ឲ្យអ្នកដំណើរអាចហៅ ម៉ូតូឌុប ឡានតាក់ស៊ី និងរ៉ឺម៉កកង់បីបានតាមរយៈទូរស័ព្ទដៃ ដែលវាបានបង្កឲ្យមានភាពងាយស្រួល និងឆាប់រហ័សក្នុងការស្វែងរកមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនណាមួយដែលយើងចង់ប្រើប្រាស់។ ក្នុងឆ្នាំ ២០១៤ ស្របពេលដែលសាលារាជធានីភ្នំពេញ បានដាក់ដំណើរការឡានក្រុងសាធារណៈនោះបានធ្វើឲ្យប្រជាពលរដ្ឋដែលរស់នៅក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ មានជម្រើសក្នុងធ្វើដំណើរមួយថ្មីទៀតដែលមានសុវត្ថិភាពខ្ពស់មានផាសុកភាព និងចំណាយតិចជាងមុន។

---

[53] PM2.5 គឺជាភាគល្អិតនិចលតូចៗនៅក្នុងខ្យល់ ដែលមានអង្កត់ផ្ចិតតូចជាង ២,៥ មីក្រុង ឬប្រហែល ៣ ភាគរយនៃអង្កត់ផ្ចិតរបស់សក់មួយសរសៃ។ ភាគល្អិតទាំងនេះមានគ្រោះថ្នាក់ណាស់ ដែលអាចបង្កឱ្យមានការស្លាប់មុនអាយុពី ជម្ងឺបេះដូង និងសួត ហើយភាគល្អិតនេះក៏អាចបង្កឱ្យកើតជម្ងឺហឺត រលាកទងសួត និងជម្ងឺដែលពាក់ព័ន្ធនឹងផ្លូវដង្ហើមផ្សេងៗទៀត។

[54] https://opendevelopmentcambodia.net/km/topics/air-pollution/#ref-90916-3

២.១.៦ ស្ថានភាពចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

២.១.៦.១ បញ្ហាចរាចរណ៍នៅតាមផ្លូវប្រសព្វ

ផ្លូវសំខាន់ៗជាច្រើននៅក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ភាគច្រើនជាផ្លូវដែលមានរាងជាអក្សរ L និងមានសភាពបត់ទៅបត់មកច្រើន ដែលវាបានធ្វើឲ្យចរាចរណ៍នៅលើផ្លូវទាំងនោះមិនមានសុវត្ថិភាព និងទ្រទ្រង់ចរាចរណ៍ឲ្យមានភាពរលូន។ លើសពីនេះទៅទៀតក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ មានផ្លូវបំបែកមួយចំនួនត្រូវបានកែប្រែទៅជា រង្វង់មូលក្នុងកំលុងពេលអាណានិគមបារាំង ដែលវាបានក្លាយជាបញ្ហា ដ៏ចម្បងមួយក្នុងពេលដែលស្ថានភាពចរាចរណ៍នៅក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញកំពុងមានការកើនឡើង។ តាមការវាយតម្លៃពីផលប៉ះពាល់របស់អ្នកជំនាញបានឲ្យដឹងថាដោយសារតែបញ្ហា កកស្ទះចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញបាននាំឲ្យខាតបង់ថវិកាជាង ៦លានដុល្លារក្នុងមួយថ្ងៃ។[55]

នៅចំណុចផ្លូវប្រសព្វមួយចំនួនត្រូវបាន កំណត់ដោយភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍មានសភាពស្មុគស្មាញ និងមិនអាចទ្រទ្រង់និងស្ថានភាពចរាចរណ៍បាន។ ម៉្យាងវិញទៀត មានផ្លូវប្រសព្វតូចតូចជាច្រើនដែលប្រសព្វជាមួយនិងមហាវិថីធំៗមិនមានបំពាក់ភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ ដែលបង្កឲ្យមានការកកស្ទះយ៉ាងខ្លាំងនៅតាមចំណុចផ្លូវប្រសព្វទាំងនោះ។

ឧទាហរណ៍ ភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ដែលបំពាក់នៅផ្លូវប្រសព្វនាងគង្ហីង មានសភាពស្មុគស្មាញ ហើយពិបាកយល់ ហើយមិនអាចតបទៅនិងស្ថានភាពចរាចរណ៍ដល់ច្រើននៅតំបន់នោះបាន។

ចំណែកឯនៅចំណុចរង្វង់មូលចោមចៅវិញ ដែលជាចំណុចប្រសព្វនៃ មហាវិថីសហព័ន្ធរុស្ស៊ី មហាវិថីវេងស្រេង ផ្លូវជាតិលេខ ៣ និងផ្លូវជាតិលេខ៤ មានការកកស្ទះចរាចរណ៍ជារៀងរាល់ថ្ងៃ ដោយសារតែវាជាកន្លែងនៃផ្លូវប្រសព្វធំៗ ហើយចរាចរណ៍នៅចំណុចនោះមានភាពមមាញឹកខ្លាំង ធ្វើឲ្យរង្វង់មូលនោះមិនអាចគ្រប់គ្រងស្ថានភាពចរាចរណ៍ឲ្យរលូនបានឡើយ។

មុនពេលដែលផ្លូវនៅតំបន់ជាយក្រុងត្រូវបានអភិវឌ្ឍន៍ ផ្លូវសំខាន់ៗនៅក្នុងទីក្រុងគួរតែកែតម្រូវឡើងវិញទាំងគុណភាព និងរូបរាងលក្ខណៈរបស់ផ្លូវដើម្បីឲ្យចរាចរណ៍ក្នុងទីក្រុងមានសភាពរលូន និងល្អប្រសើរឡើង។

២.១.៦.២ ការមិនគោរពច្បាប់ និងសីលធម៌របស់អ្នកបើកបរ

នៅលើដងផ្លូវក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញគេសង្កេតឃើញពីភាព អសកម្មរបស់អ្នកបើកបរមួយចំនួន ដែលភាពអសកម្មទាំងអស់នោះ គឺជាបញ្ហាដល់ធ្ងន់ធ្ងរក្នុងការធ្វើឲ្យចរាចរណ៍មិនមានភាពរលូន និងសុវត្ថិភាព។ អ្នកបើកបរមួយចំនួននៅលើដងផ្លូវបានធ្វើការបើកបរឆ្លងគំនូសខណ្ឌផ្លូវពាក់កណ្ដាល

[55] ព្រឹត្តិបត្រសាលារាជធានីភ្នំពេញលេខទី ១៨ ចេញខែមេសា ឆ្នាំ២០១៦, ទំព័រទី ៧

ដោយគ្រោះថ្នាក់ហើយធ្វើដំណើរនៅលើផ្នែកម្ខាងទៀតនៃផ្លូវ។[56] មួយវិញទៀតនៅតាមចំណុចផ្លូវប្រសព្វដែលបំពាក់ដោយភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ អ្នកបើកបើរមួយចំនួនបានឈប់ពីមុខគំនូសហាមឃាត់ និងឈប់លើគំនូសសំម្រាប់អ្នកថ្មើរជើង ដែលធ្វើឲ្យអ្នកដែលត្រូវឆ្លងកាត់មិនអាចឆ្លងកាត់បាន បង្កជាបញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍ដល់ធ្ងន់ធ្ងរ។ នៅតាមផ្លូវប្រសព្វដែលគ្មានរបាំងពុះទ្រូងផ្លូវ អ្នកបើកបរ ទោចក្រយានយន្ត បានជិះឆ្លងទៅលើទ្រូងផ្លូវម្ខាងទៀត ចំណែកឯនៅតាមផ្លូវប្រសព្វដែលមានដាក់របាំងពុះទ្រូងផ្លូវវិញ អ្នកបើកបរដែលត្រូវបត់ឆ្វេងមួយចំនួនបានឆ្លងរបាំងពុះទ្រូងផ្លូវ ហើយបើកបរបញ្ច្រាស់នៅលើដងផ្លូវម្ខាងទៀតតែម្តង។ បញ្ហាមួយចំនួនដែលគេឧស្សាហ៍ជួបប្រទះ មានដូចជាការបើកបរបញ្ច្រាស់នៅលើផ្លូវឯកទិស ការចតយានយន្តលើដងផ្លូវ និងចញ្ចើមផ្លូវ ការបើកបរមិនពាក់មួយសុវត្ថិភាព ការមិនគោរពភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ និងការដឹកលើសចំនួន ដែលច្បាប់កំណត់[57]។

២.១.៦.៣ កង្វះខាតចំណតយានយន្ត

នៅក្នុងតំបន់ពានិជ្ជកម្មមាញឹក និងតបន់ប្រជុំជនសំខាន់ៗ សព្វថ្ងៃនេះមានការខ្វះខាតចំណតយានយន្តប្រហែល ១២០០០កន្លែង សម្រាប់ទោចក្រយានយន្ត និង៦០០០កន្លែងទៀតសម្រាប់រថយន្ត[58]។ ដោយសារកំណើនយានយន្តក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ មានការកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័ស ជារៀងរាល់ថ្ងៃតម្រូវការចំណតយានយន្តនេះក៏មានកាន់តែច្រើនឡើងផងដែរ។ កង្វះខាតចំណតយានយន្តនេះ គឺជាបញ្ហាដែលនាំឲ្យមានការកកស្ទះចរាចរណ៍យ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរ ដោយសារតែអ្នកបើកបរ ទាំងនោះបានយកយករថយន្តមកចតនៅលើ ចញ្ចើមផ្លូវ និងលើទ្រូងផ្លូវដែលនាំឲ្យផ្លូវដែលត្រូវធ្វើ ចរាចរណ៍កាន់តែតូចចង្អៀត មិនអាចចៀស ឬគេចគ្នាបាន។

២.១.៦.៤ ការប្រើប្រាស់ផ្លូវ និងចញ្ចើមផ្លូវ

បញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍ នៅក្នុងទីក្រុងកើតឡើងដោយសារតែការចតយានយន្តគ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់នៅលើដងផ្លូវដោយខុសច្បាប់ ឬការចតយានយន្តជាច្រើនជួរនៅមុខហាងមួយចំនួន និងការឈប់ ឬចតយានយន្តនៅចំណុចផ្លូវប្រសព្វ។

ក្នុងតំបន់ដែលមានការអភិវឌ្ឍន៍ក្នុងសម័យអាណានិគមបារាំង តំបន់ទាំងនោះមាននៅសល់ចញ្ចើមផ្លូវធំៗសំរាប់អ្នកថ្មើរជើង ប៉ុន្តែចញ្ចើមផ្លូវទាំងអស់នោះត្រូវបានគេគ្រប់គ្រងដោយខុសច្បាប់ដោយយកធ្វើជាកន្លែងចតយានយន្ត ដាក់លក់ទំនិញផ្សេងៗ ឬត្រូវបានគេប្រើប្រាស់សម្រាប់ដាក់

---

[56] The project for Comprehensive Urban Transport Plan in Phnom Penh Capital City, Final Report

[57] Ibid

[58] Ibid

តាំងទំនិញផ្សេងៗ[59]។ អ្នកដំណើរថ្មើរជើង ត្រូវដើរដោយប្រឈមនិងគ្រោះថ្នាក់នៅលើផ្លូវជាមួយម៉ូតូ និងឡាន។ ជាលទ្ធផល ដោយសារតែបញ្ហាទាំងអស់នេះបានធ្វើឱ្យទីក្រុងភ្នំពេញបាត់បង់ភាពទាក់ទាញសម្រាប់អ្នកទេសចរណ៍ដែលភាគច្រើនធ្វើដំណើរដោយថ្មើរជើងនៅក្នុងទីក្រុង។

២.២ រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង

២.២.១ ការបង្កើតរដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង

រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង (City Bus) ហៅកាត់ថា រ.ដ.ស ត្រូវបានបង្កើតឡើងតាមរយៈលិខិតលេខ ៣៥៩១ សហវ.អទច ចុះថ្ងៃទី ២៦ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៥ របស់ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរិញ្ញវត្ថុ តាមរយៈសំណើសុំបង្កើត "រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង (City Bus)" របស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ។ រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង អាចធ្វើអាជីវកម្មផ្ទាល់នៃសេវាសាធារណៈនៅរាជធានីភ្នំពេញ ក្រោមរូបភាពជារដ្ឋាករស្វយ័ត សម្រាប់រយៈពេល ០៣(បី) ឆ្នាំ គិតចាប់ពីការបង្កើតរដ្ឋាករស្វយ័តនេះ។ បន្ទាប់ពីរយៈពេល ០៣(បី) ឆ្នាំ ក្រសួង សេដ្ឋកិច្ច និងហិរិញ្ញវត្ថុនឹងធ្វើការពិនិត្យ និងពិភាក្សារួមគ្នាដើម្បីប្រែក្លាយរដ្ឋាករស្វយ័តនេះ ទៅជាសហគ្រាសសាធារណៈ មានទម្រង់ជាក្រុមហ៊ុនរដ្ឋ ឬក្រុមហ៊ុនចម្រុះ។ ក្នុងដំណាក់កាលជារដ្ឋាករស្វយ័តការគ្រប់គ្រងផ្នែកហិរិញ្ញវត្ថុ ត្រូវស្ថិតនៅក្រោមការត្រួតពិនិត្យរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរិញ្ញវត្ថុ។

២.២.២ ដើមទុនដំបូងរបស់ រ.ដ.ស

ដើមទុនដំបូងរបស់ រ.ដ.ស មានចំនួន ១០.៨៥២.៥០៤.០០០ (ដប់ប៊ីលាន ប្រាំបីរយហាសិប ពីរលាន បួនរយបួនពាន់) រៀល។ ក្នុងនោះ[60]៖

- ទុនរូបិយវត្ថុ: ៨.០០០.០០០.០០០ (ប្រាំបីប៊ីលាន) រៀល
- ទុនអចលនទ្រព្យ: ២.៨៥២.៥០៤.០០០ (ពីរប៊ីលានប្រាំបីរយហាសិបពីរលាន បួនរយបួនពាន់)

ដើមទុនដំបូងនេះ ត្រូវបានកំណត់ក្នុងតារាងតុល្យការគ្រាដំបូង ដែលមានការឯកភាពពីសាលារាជធានីភ្នំពេញ និងក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរិញ្ញវត្ថុ។

---

[59] The project for Comprehensive Urban Transport Plan in Phnom Penh Capital City, Final Report

[60] លក្ខន្តិកៈរដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង (City Bus),ឆ្នាំ ២០១៦

ដើមទុនដំបូងរបស់ រ.ដ.ស បានមកពីការផ្តល់ដោយថវិការាជធានី តាមការកំណត់ដោយសេចក្តីសម្រេចសាលារាជធានីភ្នំពេញ។

២.២.៣ ការបែងចែកអតិរេកចំណូល

អតិរេកសុទ្ធនៃចំណូលរបស់រដ្ឋាករ ដែលមាននៅចុងកាលបរិច្ឆេទត្រូវកាត់ទូទាត់នូវការខាតបង់ការិយបរិច្ឆេទមុន។ ចំណែកដែលនៅសល់ក្រោយពីការកាត់កងការខាងបង់រួចត្រូវះ

- ផ្ទេរចូលមូលនិធិបម្រុងសម្រាប់ការប្រើប្រាស់ជាប្រយោជន៍ក្នុងការបង្កើតមូលនិធិចល័ត ៥%
- ទុនបម្រុងសេរី ២៥%
- មូលនិធិអភិវឌ្ឍន៍របស់រដ្ឋាករ ៤០%
- បង់ចូលសាលារាជធានីភ្នំពេញ ៣០%។

ថវិការបស់ រ.ដ.ស គឺជាមូលនិធិសាធារណៈ របស់រដ្ឋដែលត្រូវដាក់ចូលក្នុងគណនីនៅរតនាគារជាតិជាចាំបាច់ លើកលែងតែមានបដិប្បញ្ញត្តិដែលកំណត់ដោយ រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរិញ្ញវត្ថុ។

២.២.៤ គោលបំណងនៃការបង្កើតរដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង

សាលារាជធានីភ្នំពេញ ប្រគល់ជូនរដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងនូវបេសកកម្មដោយយោងតាមលក្ខន្តិកៈ និងសេចក្តីសម្រេចរបស់អភិបាលនៃគណៈអភិបាលរាជធានីភ្នំពេញ ដោយធ្វើអាជីវកម្មសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនសាធារណៈផ្សេងៗទៀតនៅរាជធានីភ្នំពេញក្នុងគោលបំណងះ

- បង្កភាពងាយស្រួលក្នុងការធ្វើដំណើរ ធានាសុវត្ថិភាព និងផាសុកភាព ជូនប្រជាពលរដ្ឋ
- កាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងការបំពុលបរិស្ថានក្នុងទីក្រុង
- កាត់បន្ថយការចំណាយលើការប្រើប្រាស់មធ្យោបាយផ្ទាល់ខ្លួន សន្សំសំចៃថវិកា និងផលប៉ះពាល់ដល់សុខមាលភាពប្រជាពលរដ្ឋ
- បង្កើនភាពស៊ីវិល័យក្នុងការទាក់ទាញភ្ញៀវទេសចរណ៍។[61]

---

[61] លក្ខន្តិកៈរដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង (City Bus),ឆ្នាំ ២០១៦

២.២.៥ ភារៈកិច្ច និងកាតព្វកិច្ច របស់រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង

២.២.៥.១ ភារកិច្ច របស់រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង

រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងមានភារកិច្ច[62]៖

១. ធ្វើអាជីវកម្មសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈដោយរថយន្តក្រុង និងមធ្យោបាយសាធារណៈផ្សេងៗទៀតនៅរាជធានីភ្នំពេញ

២. គ្រប់គ្រងយានយន្ត បណ្តាញខ្សែរត់ ចំណតរងចាំ ថ្លៃសំបុត្រជិះរថយន្ត ម៉ោងពេលប្រតិបត្តិ ការដឹកជញ្ជូន និងចំណតរថយន្តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ។ល។

៣. គ្រប់គ្រងកិច្ចប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ សន្តិសុខ សណ្តាប់ធ្នាប់ និងសុវត្ថិភាពអ្នកដំណើរ

៤. រៀបចំបទបញ្ញត្តិផ្សេងៗ ពាក់ព័ន្ធទៅនឹងការគ្រប់គ្រងរដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង នៅរាជធានីភ្នំពេញ

៥. ជួសជុល ថែទាំយានយន្ត អនាម័យ បរិស្ថាន យានដ្ឋាន និងការងារថែទាំសំណង់អាគារជាដើម។ល។

៦. ប្រមូលប្រាក់កម្រៃបម្រើសេវាដឹកជញ្ជូន និងការងារផ្សេងៗទៀតពាក់ព័ន្ធទៅនឹងការងារ ដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង។

២.២.៥.២ កាតព្វកិច្ច របស់រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង

រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងមានកាតព្វកិច្ច[63]៖

- រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង ត្រូវគោរពសិទ្ធិគ្នាទៅវិញទៅមករវាង រ.ដ.ស និងអ្នកប្រើប្រាស់សេវា ធានានិរន្តភាពនៃការដឹកជញ្ជូន គុណភាពសេវា ជាពិសេសគោរព ម៉ោងពេលឲ្យមានទៀងទាត់ និងយកចិត្តទុកដាក់ ផ្តល់សិទ្ធិអាទិភាពចំពោះបងប្អូន ប្រជាពលរដ្ឋ ដែលជាកុមារ ស្ត្រីមានផ្ទៃពោះ ជនពិការ ជនចាស់ជរា និងព្រះសង្ឃ។ល។
- រ.ដ.ស ត្រូវយកចិត្តទុកដាក់ឲ្យដំណើរការសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈប្រព្រឹត្តិទៅដោយរលូន នៅពេលបើកដំណើរការជាសាធារណៈ។ ត្រូវអនុវត្តតាមច្បាប់ តួនាទីបទបញ្ញាផ្ទៃក្នុង សេចក្តីសម្រេច និងការណែនាំផ្សេងៗរបស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ

[62] ដីកាស្តីពីការបង្កើតរដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង (City Bus) នៅរាជធានីភ្នំពេញ

[63] សៀវភៅបន្ទុក រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង (City Bus), ឆ្នាំ ២០១៦

ជាពិសេសពង្រឹង សកម្មភាពត្រួតពិនិត្យតាមគ្រប់មធ្យោបាយដែលទាក់ទងទៅនឹងដំណើរការនៃការងារដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ដូចជាសណ្តាប់ធ្នាប់ អនាម័យ បណ្តាញខ្សែរត់ ចំណតរងចាំ បញ្ជរលក់សំបុត្រ ការដឹកជញ្ជូន ប្រភេទរថយន្ត ចំនួនរថយន្ត តម្លៃសំបុត្រជិះរថយន្ត គុណភាពសេវា និងម៉ោងពេលប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ជាដើម។ល។

- រ.ដ.ស រ៉ាប់រងចំណាយទុន ដូចមានចែងក្នុងតារាងតុល្យការគ្រាដំបូងដែលកំណត់ដោយសាលារាជធានីភ្នំពេញ បន្ទាប់ពីមានការឯកភាពពីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរិញ្ញវត្ថុ។ ចំនួនទុន គ្រាដំបូងនេះអាចត្រូវបានបង្កើនឡើងតាមការចាំបាច់អាស្រ័យទៅតាមតម្រូវការជាក់ស្តែងនៃការអភិវឌ្ឍន៍របស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ និងបន្ទាប់ពីមានការស្នើសុំតាមរយៈគណៈកម្មាធិការ អាជីវកម្ម និងមានការឯកភាពពីអភិបាល នៃគណៈអភិបាលរាជធានីភ្នំពេញ។
- នៅពេលចាប់ផ្តើមអាជីវកម្ម រ.ដ.ស ត្រូវរកទីតាំងស្ថានីយ៍ចំណត ជំរករថយន្តចេញដំណើរឲ្យបានសមរម្យនៅតាមជាយក្រុង ចៀសវាងរៀបចំចំណតតាមទីសាធារណៈនៅកណ្តាល រាជធានីដែលនាំអោយមានការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងបាត់បង់សោភ័ណភាពរាជធានី។
- រ.ដ.ស ត្រូវសហការជាមួយសាលារាជធានីភ្នំពេញ និងមន្ទីរជំនាញពាក់ព័ន្ធ ក្នុងការរៀបចំផែនទីខ្សែរត់ ស្ថានីយ៍ចេញដំណើរ ឬ ស្ថានីយ៍មកដល់ និងចំណតរងចាំអ្នកដំណើរតាមដងផ្លូវ ឬទីសាធារណៈ។ ហើយរាល់ការបង្កើតខ្សែរត់ថ្មីៗចាំបាច់ត្រូវសុំការឯកភាព ពីមន្ទីរជំនាញ និងសាលារាជធានីភ្នំពេញជាមុន។
- នៅតាមចំណតស្ថានីយ៍រថយន្តចេញដំណើរ ឬស្ថានីយ៍មកដល់នីមួយៗ រ.ដ.ស អាចរៀបចំបញ្ជរលក់សំបុត្រ កន្លែងរងចាំ ហើយត្រូវមានសន្តិសុខ សណ្តាប់ធ្នាប់ អនាម័យ និងមិនត្រូវធ្វើឲ្យប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថានអ្នករស់នៅជុំវិញ ឬ ក្នុងតំបន់ឡើយ។
- រ.ដ.ស ត្រូវរៀបចំស្លាកសញ្ញា ឬភ្លើងសញ្ញាផ្តល់ពត៌មានអំពីតម្លៃសំបុត្រ ម៉ោងពេលចេញដំណើរ ម៉ោងពេលមកដល់ ផែនទីនៃខ្សែរត់ នៅតាមបណ្តាស្ថានីយ៍ចេញដំណើរស្ថានីយ៍មកដល់តាមទីសាធារណៈ ឬតាមដងផ្លូវ ដើម្បីបង្កភាពងាយស្រួលដល់អ្នកដំណើរ។

- រ.ដ.ស ត្រូវរៀបចំកាលវិភាគកំណត់ម៉ោងពេលចេញដំណើរ ឬមកដល់នៃរថយន្តនីមួយៗ នៅតាមបណ្តាស្ថានីយ៍ ឬចំណតរងចាំ ឲ្យមានសមស្របទៅតាមស្ថានភាពជាក់ស្តែង គឺយ៉ាងច្រើន ១០នាទីទៅ១៥នាទី ក្នុងមួយវេន ក្នុងម៉ោងមមាញឹក និង ១៥ទៅ២០នាទី ក្នុងមួយវេន ក្នុងម៉ោងធម្មតា។
- អ្នកបើកបររថយន្តក្រុងរបស់ រ.ដ.ស ត្រូវទទួលការបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ និងត្រូវមាន ឯកសណ្ឋានទាំងនោះត្រូវមានការឯកភាពពីសាលារាជធានីភ្នំពេញ
- តម្លៃសេវាដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើររបស រ.ដ.ស ត្រូវគោរពតាមការកំណត់ក្នុងសៀវភៅបន្ទុក ករណីមានការផ្លាស់ប្តូរត្រូវមានការឯកភាព ពីសាលារាជធានីភ្នំពេញ
- រ.ដ.ស ត្រូវទទួលខុសត្រូវផលប៉ះពាល់ដែលមិនបណ្តាលមកពីប្រធានសក្តិ ឬករណីស្រដៀង គ្នាដែលធ្វើឲ្យប៉ះពាល់យ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរដល់ផលប្រយោជន៍របស់ភ្ញៀវ សាធារណៈជន និងទ្រព្យ សម្បត្តិសាធារណៈ
- រាល់ការបិតផ្សាយខ្លឹមសារផ្សព្វផ្សាយពាណិជ្ជកម្ម ឬខ្លឹមសារផ្សេងៗទៀតលើរថយន្តក្រុង រ.ដ.ស ត្រូវមានការឯកភាពលើអត្ថន័យ និងខ្លឹមសារ នៃអត្ថបទ ឬរូបភាព នៃការផ្សព្វផ្សាយ នោះជាមុនពីស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ច
- អភិបាល រ.ដ.ស មានសិទ្ធិស្នើសុំកែប្រែចំណុចខាងលើ ក្នុងករណីយល់ឃើញថាមានការ ចាំបាច់។ ការស្នើសុំនេះត្រូវធ្វើឡើងតាមរយៈគណៈកម្មាធិការអាជីវកម្ម និងមានការឯកភាព ពីអភិបាលនៃគណៈអភិបាលរាជធានីភ្នំពេញ។

២.២.៦ រចនាសម្ព័ន្ធគ្រប់គ្រងនៃរដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង

២.២.៦.១ គណៈកម្មាធិការអាជីវកម្ម

រដ្ឋាករដឹកជញ្ជូនស្វយ័តរថយន្តក្រុងរាជធានីភ្នំពេញត្រូវដឹកនាំដោយគណៈកម្មាធិការអាជីវកម្មដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ៩នៃអនុក្រឹត្យលេខ ៣០ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី ១២ ខែ មេសា ឆ្នាំ ១៩៩៩ របស់រាជរដ្ឋាភិបាល ស្តីពីរបបរដ្ឋបាលហិរិញ្ញវត្ថុ និងការប្រព្រឹត្តទៅនៃរដ្ឋាករខេត្ត-ក្រុង។ សមាសភាពនៃគណៈកម្មាធិការអាជីវកម្មរួមមាន[64]៖

១. អភិបាលនៃគណៈអភិបាលរាជធានីភ្នំពេញ	ប្រធាន
២. អភិបាលរងរាជធានីភ្នំពេញ	អនុប្រធាន
៣. មន្ត្រីសាលារាជធានីភ្នំពេញ	សមាជិក

[64] លក្ខន្តិកៈរដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង (City Bus),ឆ្នាំ ២០១៦

៤. មន្ត្រីមន្ទីរសេដ្ឋកិច្ច និងហិរិញ្ញវត្ថុរាជធានីភ្នំពេញ សមាជិក

៥. មន្ត្រីមន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ សមាជិក

៦. មន្ត្រីស្នងការដ្ឋាននគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ សមាជិក

៧. អភិបាល រ.ដ.ស សមាជិក

៨. ពលរដ្ឋល្អ សមាជិក

សមាជិកគណៈកម្មាធិការអាជីវកម្ម ត្រូវតែងតាំងដោយសេចក្ដីសម្រេចរបស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ ហើយត្រូវមានសញ្ជាតិខ្មែរ មានសិទ្ធិរដ្ឋប្បវេណីពេលលេញ ពុំដែលទទួលទណ្ឌកម្មពីបទមជ្ឈឹម ឬបទឧក្រិដ្ឋឡើយ។ សមាជិកគណៈកម្មាធិការអាជីវកម្មត្រូវ ជ្រើសរើសក្នុងចំណោមមន្ត្រីសកម្ម ដែលបានបម្រើការងារយ៉ាងតិច ៥ឆ្នាំ ឬឥស្សរជនពុំមែនមន្ត្រីរាជការដែលមានអាយុមិនលើសពី ៦៥ឆ្នាំ តែមានបទពិសោធន៍គ្រប់គ្រាន់។

អណត្តិសមាជិកគណៈកម្មាធិការអាជីវកម្មមានថេរវេលា ៣ឆ្នាំ ហើយថេរវេលានេះអាចបន្តជាថ្មីទៀតបានតាមការសម្រេចរបស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ។ ក្នុងករណីសមាជិកណាម្នាក់មានកំហុសធ្ងន់ធ្ងរសមាជិកនោះត្រូវបានដកចេញពីមុខងាររបស់ខ្លួន តាមការសម្រេចរបស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ។ សមាជិក ១រូបជាប្រជាពលរដ្ឋដែលជ្រើសរើសដោយ អភិបាលនៃគណៈអភិបាលរាជធានីភ្នំពេញពីក្នុងចំណោមអ្នកប្រើប្រាស់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ដែលជានីតិជនត្រូវមានភាពស្មោះត្រង់ ត្រឹមត្រូវ និងជាពលរដ្ឋល្អ តែមិនមែនជាសហគ្រិន ឬអ្នកផ្គត់ផ្គង់នៃសេវាណាមួយ ឬចូលរួមក្នុង ក្រុមប្រឹក្សានៃក្រុមហ៊ុនណាមួយឡើយ។

២.២.៦.២ អភិបាល រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង

រ.ដ.ស ត្រូវបានគ្រប់គ្រងដោយអភិបាល ០១រូប និងអភិបាលរងជាច្រើនរូបដែលតែងតាំងដោយសេចក្ដីសម្រេច របស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ។ គណៈកម្មាធិការអាជីវកម្មផ្ដល់ជូនអភិបាល រ.ដ.ស នូវអំណាចចាំបាច់ក្នុងការគ្រប់គ្រងរដ្ឋាករ ក្រៅពីភារៈកិច្ចរបស់គណៈកម្មាធិការអាជីវកម្ម។ គណៈកម្មាធិការអាជីវកម្មមានសិទ្ធិកែប្រែគ្រប់ពេលវេលា នូវការផ្ទេរអំណាចជូនអភិបាលរដ្ឋករ។

ក. មុខងាររបស់អភិបាលរដ្ឋាករស្វយ័ត

អភិបាលរដ្ឋាករស្វយ័តត្រូវដឹកនាំ និងគ្រប់គ្រងធានាឲ្យការប្រព្រឹត្តិទៅនៃរដ្ឋាករមានដំណើរ ការល្អ និងមានភារកិច្ចដូចខាងក្រោម[65]៖

[65] លក្ខន្តិកៈរដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង (City Bus),ឆ្នាំ ២០១៦

- រៀបចំការប្រជុំគណៈកម្មាធិការអាជីវកម្ម និងទទួលការងារលេខាធិការកិច្ចរាល់ការប្រជុំរបស់ គណៈកម្មាធិការអាជីវកម្ម
- ទទួលបន្ទុកអនុវត្តសេចក្តីសម្រេច និងគោលការណ៍របស់គណៈកម្មាធិការអាជីវកម្ម និងសាលារាជធានីភ្នំពេញ
- រៀបចំគម្រោងការងារ គម្រោងថវិកាប្រចាំឆ្នាំ របាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំ អំពីសកម្មភាព និងតុល្យការហិរិញ្ញវត្ថុដើម្បីដាក់ជូនគណៈកម្មាធិការអាជីវកម្មអនុម័ត
- ទទួលបន្ទុកដឹកនាំ រដ្ឋបាល បច្ចេកទេស ហិរិញ្ញវត្ថុ និងគ្រប់គ្រងអាជីវកម្ម
- គ្រប់គ្រងយានយន្ត បណ្តាញខ្សែរត់ គោលនយោបាយសំបុត្រជិះរថយន្ត ម៉ោងពេលប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន និងចំណតរថយន្តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ។ល។
- រៀបចំបទបញ្ញត្តិផ្សេងៗពាក់ព័ន្ធទៅនិង ការគ្រប់គ្រង រ.ដ.ស តាមការណែនាំរបស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ
- ប្រមូលប្រាក់កំរៃបម្រើសេវាផ្សេងៗពាក់ព័ន្ធទៅនឹងការគ្រប់គ្រង រ.ដ.ស
- ទទួលខុសត្រូវលើទ្រព្យសម្បត្តិរបស់រដ្ឋករ ចលនទ្រព្យ និងអចលនទ្រព្យ
- សំណើជ្រើសរើស តែងតាំង ដកហូតអំណាច ឬបញ្ឈប់ការងារមន្ត្រីគ្រប់រូប ដែលជានិយោជិត រ.ដ.ស ដោយផ្អែកលើបទបញ្ជាផ្ទៃក្នុង និងច្បាប់ជាធរមាន ព្រមទាំងការសម្រេចរបស់ គណៈកម្មាធិការអាជីវកម្ម និងសាលារាជធានីភ្នំពេញ
- ស្នើសុំបែក និងបិទបណ្តាញសាខា ភ្នាក់ងារ ឬតំណាង ដែលចាំបាច់ឲ្យអាជីវកម្មរបស់ រ.ដ.ស ក្នុងការផ្តល់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនសាធារណៈជូនប្រជាពលរដ្ឋឲ្យបានល្អ
- ផ្ទេរអំណាចមួយភាគ ឬទាំងអស់ រួមទាំងផ្ទេរសិទ្ធិចុះហត្ថលេខាទៅឲ្យអភិបាលរង ឬមន្ត្រីនៅក្រោមឱវាទស្របតាមលក្ខខណ្ឌ ដែលបានកំណត់ដោយគណៈកម្មាធិការអាជីវកម្ម
- រៀបចំ និងចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចសន្យា ឬអនុស្សារណៈផ្សេងៗស្របតាមការសម្រេចរបស់ គណៈកម្មាធិការអាជីវកម្ម ក្រោយពីមានការផ្ទេរសិទ្ធិពីអភិបាលនៃគណៈអភិបាលរាជធានី ភ្នំពេញ
- អភិបាលអាចលាលែងពីដំណែងរបស់ខ្លួនបាន តែត្រូវជូនដំណឹងយ៉ាងតិច ០៣ខែមុន ដោយមានការយល់ព្រមពីគណៈកម្មាធិការអាជីវកម្ម និងអភិបាលនៃគណៈអភិបាលរាជធានី ភ្នំពេញ
- អភិបាល រ.ដ.ស ត្រូវមានគណនេយ្យភាពចំពោះគណៈកម្មាធិការអាជីវកម្ម។

២.២.៦.៣ បុគ្គលិករដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង

បុគ្គលិក រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង មាន ០២ប្រភេទរួមមាន[66]៖

- ជាមន្ត្រីរាជការក្របខ័ណ្ឌមុខងារសាធារណៈ ដែលត្រូវបានតែងតាំងដោយសេចក្តីសម្រេចរបស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ ឲ្យមកបម្រើការនៅ រ.ដ.ស ដោយអនុលោមតាមច្បាប់ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមាន
- ជាបុគ្គលិកជាប់កិច្ចសន្យា បំពេញការងារតាមតម្រូវការចាំបាច់របស់ រ.ដ.ស ដោយអនុលោមតាមច្បាប់ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមាន។

២.៣ ការចាប់ផ្តើមនៃសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរាជធានីភ្នំពេញ

ដោយមើលឃើញពីភាពចាំបាច់នៃសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនៅកម្ពុជា JICA និងសាលារាជធានីភ្នំពេញបានផ្តួចផ្តើមឲ្យមានសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈដំបូងគេនៅកម្ពុជាក្នុងឆ្នាំ ២០០១។ ក្រោយពីមានបរាជ័យក្នុងការសាកល្បងលើកទី១ JICA និងសាលារាជធានីភ្នំពេញ បាននាំមក នូវការដាក់ឲ្យដំណើរការសាកល្បងរថយន្តក្រុងជាថ្មីម្តងទៀតក្នុងឆ្នាំ ២០១៤។ បន្ទាប់ពីទទួលបាន បទពិសោធន៍ពីការសាកល្បងទាំងពីរលើកនេះសាលារាជធានីភ្នំពេញបានសម្រេចបន្តប្រតិបត្តិការ សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនេះបន្តទៀតរហូតឈានដល់ការ បង្កើតឲ្យមានរដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូន សាធារណៈរថយន្តក្រុង ដើម្បីគ្រប់គ្រងប្រតិបត្តិការរបស់រថយន្តក្រុងសាធារណៈបន្ត។

២.៣.១ ការសាកល្បងដាក់ឲ្យដំណើរការរថយន្តក្រុងសាធារណៈក្រុងភ្នំពេញ

២.៣.១.១ ការសាកល្បងដាក់ឲ្យដំណើរការរថយន្តក្រុងសាធារណៈលើកទី១

តាមរយៈជំនួយរបស់ JICA រថយន្តក្រុងសាធារណៈត្រូវបានដាក់ឲ្យដំណើរការសាកល្បងរយៈពេលមួយខែ ក្នុងខែមិថុនា ឆ្នាំ ២០០១។ ការដាក់ដំណើរការសាកល្បងនេះ គោលបំណងសំខាន់គឺ ធ្វើឲ្យសាធារណៈជនយល់ដឹងពី គុណសម្បត្តិនៃសេវាដឹកជញ្ជូនរថយន្តក្រុងសាធារណៈ យល់ដឹងពី ប្រសិទ្ធិភាពនៃរថយន្តក្រុងសាធារណៈ និងរកពីដំណោះស្រាយជាយុទ្ធសាស្ត្រសម្រាប់បញ្ហា នៃការប្រើប្រាស់រថយន្តក្រុងសាធារណៈក្នុងទីក្រុង។

ឡានក្រុងសាធារណៈ២ខ្សែដំបូង ត្រូវបានដាក់ឲ្យដំណើរការ។ ខ្សែទីមួយត្រូវបានដាក់ដំណើរការលើមហាវិថីព្រះមុនីវង្ស ពីជើង (ស្ពានជ្រោយចង្វារ) ទៅខាងត្បូង (ផ្សារច្បារអំពៅ)

[66] លក្ខន្តិកៈរដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង (City Bus),ឆ្នាំ ២០១៦

ដែលមានប្រវែងប្រហែល ៨.៥គីឡូម៉ែត្រ។ ខ្សែទី២ គឺជាខ្សែដែលរត់នៅក្នុងតំបន់ទីប្រជុំជនក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ដែលមានប្រវែងប្រហែល ៨.៥គីឡូម៉ែត្រ ។ ដែលមានចំណតសរុប ៥៦ចំណតចន្លោះពី ៣០០ទៅ៥០០ម៉ែត្រ ប៉ុន្តែមានតែ ០៨ ចំណតប៉ុណ្ណោះដែលមានជម្រក និងកៅអីសម្រាប់អង្គុយរងចាំ[67]។ ដើម្បីជួយសម្រួលដល់ប្រតិបត្តិការឡានក្រុង រដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញបានចេញបទបញ្ជាមួយចំនួន ដូចជាហាមការចតរថយន្ត និងទោចក្រយានយន្តនៅលើផ្លូវសម្រាប់ឡានក្រុងឈប់ និងធ្វើដំណើរ។ គេសង្កេតឃើញថា ចំនួនអ្នកដំណើរដែលធ្វើដំណើរតាមរថយន្តក្នុងអំឡុងពេលសាកល្បងមាន ចំនួនសរុប ១០៣.៣២៩នាក់ ដែលក្នុងនោះខ្សែទីមួយមានចំនួន ៦០.២៧៦នាក់ និងខ្សែទី២មានចំនួន ៤២.៩៦៣នាក់[68]។ តំលៃសំបុត្រសម្រាប់ការជិះឡានក្រុងមានតម្លៃ ៨០០រៀលសម្រាប់ការជិះមួយលើក ប៉ុន្តែសំរាប់៥ថ្ងៃដំបូង និង៨ថ្ងៃ ចុងក្រោយនៃការសាកល្បង សំបុត្រសម្រាប់ជិះក្នុងមួយលើកមានតម្លៃ តែ ៥០០រៀលប៉ុណ្ណោះ[69]។ ដោយសារតែការសាកល្បងលើកទីមួយមានការគាំទ្រពីសាធារណៈជន នាយកដ្ឋានការងារសាធារណៈ និងដឹកជញ្ជូន បានពន្យាពេលប្រតិបត្តិការក្រោយចប់ការសាកល្បង សេវាដឹកជញ្ជូនរថយន្តក្រុងបន្តទៀត។ ប៉ុន្តែវាក៏ត្រូវបានបញ្ឈប់វិញក្រោយពេលពន្យាប្រតិបត្តិការបាន ១ខែដោយសារតែបញ្ហាខ្វះខាតហិរិញ្ញវត្ថុសម្រាប់ប្រតិបត្តិការ។

២.៣.១.២ ការសាកល្បងដាក់ឲ្យដំណើរការរថយន្តក្រុងសាធារណៈលើកទី២

សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ គឺជាវិធីសាស្ត្រដ៏មានប្រសិទ្ធភាពមួយក្នុងការដោះស្រាយបញ្ហាចរាចរណ៍ដែលកំពុងជួបប្រទះក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន។ សាលារាជធានីភ្នំពេញ និង JICA បានយករថយន្តក្រុងសាធារណៈមកដាក់ឲ្យដំណើរការសាកល្បងជាលើកទី២ ក្នុងដើមខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០១៤។ ការដាក់សាកល្បងជាលើកទី២នេះ ធ្វើឡើងក្នុងគោលបំណងបីដូចជា[70]៖

១. ផ្តល់ឱកាសឲ្យសាធារណៈជនបានសាកល្បងការធ្វើដំណើរដែលមានផាសុកភាព និងសុវត្ថិភាព

២. ដើម្បីកំណត់ដំណាក់កាលសម្រាប់ប្រតិបត្តិការរថយន្សក្រុងបន្ត ដោយផ្អែកលើការប្រមូលចំនេះដឹងក្នុងការប្រតិបត្តិការរថយន្តក្រុង

[67] The project for Comprehensive Urban Transport Plan in Phnom Penh Capital City, Final Report

[68] Ibid

[69] Ibid

[70] Ibid

៣. ធ្វើការអភិវឌ្ឍន៍សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងទីក្រុងឲ្យកាន់តែទូលំទូលាយ។

អំឡុងពេលដាក់ឲ្យដំណើរការសាកល្បង គេបានដាក់ឲ្យដំណើរការរថយន្តក្រុងដែលមានបំពាក់ម៉ាស៊ីនត្រជាក់ចំនួន ១០គ្រឿង (ជាប្រភេទរថយន្តក្រុងដែលមិនមានស្តង់ដារ ដែលមានទ្វារតែមួយ)។ ឡានក្រុងទាំងនោះត្រូវបានដាក់ឲ្យដំណើរការនៅលើមហាវិថី ព្រះមុនីវង្ស ចាប់ពីរង្វង់មូលស្តាតចាស់ ដល់ផ្សារច្បារអំពៅ ដែលមានចំងាយផ្លូវប្រហែល ៧.៥គីឡូម៉ែត្រ។ ប្រព័ន្ធ GPS ត្រូវបានគេបំពាក់នៅលើរថយន្តក្រុងសម្រាប់តាមដានប្រតិបត្តិការរបស់ឡានក្រុងទាំងនោះ។

រថយន្តក្រុងសាធារណៈ ក្នុងអំឡុងពេលសាកល្បងអាចធ្វើដំណើរក្នុងល្បឿនជាមធ្យម ៩.៩គីឡូម៉ែត្រ ក្នុងមួយម៉ោងដែលគេអាចកំណត់បានថាល្បឿនធ្វើដំណើរនេះគឺមានសភាពយឺតមែនទែន។ កត្តាដែលនាំឲ្យរថយន្តក្រុងធ្វើដំណើរយឺតបែបនេះ គេអាចសន្មត់បានថាដោយសារតែកំនើនយានយន្តនៅក្នុងទីក្រុង។ បរិមាណចរាចរណ៍ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញបានកើនឡើងពី ៩៩.៣៨៩គ្រឿង ក្នុងឆ្នាំ ២០០០ ទៅ ១៣៣.៣២៨គ្រឿងក្នុងឆ្នាំ ២០១២ ដែលមានការកើនឡើងនេះមានប្រហែល ៣៤% ដែលវាបានជះឥទ្ធិពលដល់ល្បឿនធ្វើដំណើរក្នុងទីក្រុង[71]។ ល្បឿនធ្វើដំណើរមធ្យមក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញបានថយចុះពី ២២.១គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោង ក្នុងឆ្នាំ ២០០១ ទៅ ១៥.0 គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោង ក្នុងឆ្នាំ ២០១២។

២.៣.១.៣ ស្ថានភាពរថយន្តក្រុងសាធារណៈក្រោយពេលបញ្ចប់ការសាកល្បង

បន្ទាប់ពីការដាក់ដំណើរការសាកល្បងទាំងពីរលើកមក គេសង្កេតឃើញថាចំនួនអ្នកដំណើរក្នុងការសាកល្បងលើកទីពីរមានចំនួនតិចជាងលើកទីមួយ។ ក្រោយពីការសាកល្បងដំណើរការលើកទីពីរ រយៈពេលមួយខែបានបញ្ចប់ សាលារាជធានីភ្នំពេញ និងមន្ទីរសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន បានធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាដឹកជញ្ជូន សាធារណៈរថយន្តក្រុងបន្ត។ រហូតដល់ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០១៤ ខ្សែរត់ លេខមួយបានបង្កើនចំងាយរត់ពី ៧.៥គីឡូម៉ែត្រ ទៅ ១៩គីឡូម៉ែត្រ[72]។ បន្ថែមពីនេះទៀត ខ្សែរត់ចំនួន ២ខ្សែទៀតត្រូវបានបង្កើតឡើង គឺខ្សែរត់លេខ ២ និងខ្សែរត់លេខ៣ ជាមួយនឹងឡានក្រុងចំនួន ៤៣គ្រឿង[73]។ ក្នុងនោះ មានឡានក្រុងចំនួន ៤០គ្រឿងគឺជាឡានក្រុងស្តង់ដារដែលមានទ្វារ២ និងឡានក្រុងចំនួនបីគ្រឿង គឺឡានក្រុងតូច (Mini Bus)។ តម្លៃសំបុត្រក្នុង

[71] The project for Comprehensive Urban Transport Plan in Phnom Penh Capital City, Final Report

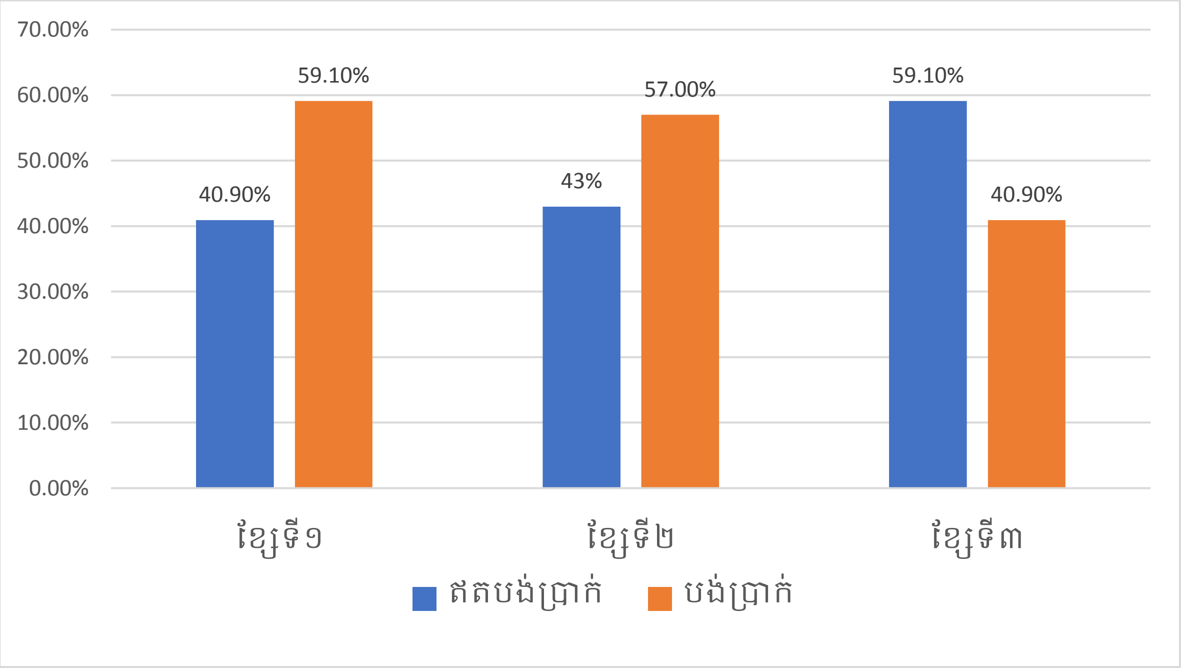
[72] Ibid

[73] Ibid

ការធ្វើដំណើរមានតម្លៃ ១៥០០រៀលសម្រាប់ការធ្វើដំណើរមួយលើក។ ចំណតរង់ចាំរថយន្តក្រុងមានទីតាំងនៅលើចញ្ចើមផ្លូវសាធារណៈ ដែលត្រូវបានគេដាក់ផ្លាក់សម្គាល់ថាជាចំណតរថយន្តក្រុង និងមានគំនូសលើផ្លូវបញ្ជាក់ពីទីតាំងដែលរថយន្តក្រុងត្រូវឈប់។

ប្រតិបត្តិការឡានក្រុង ក្រោយមកត្រូវបានប្រគល់ទៅឲ្យរដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនរថយន្តក្រុងជាអ្នកធ្វើប្រតិបត្តិការបន្តដែលស្ថាប័ននេះត្រូវបានគេបង្កើត ក្នុងគោលបំណងសម្រាប់គ្រប់គ្រងប្រតិបត្តិការឡានក្រុងនេះ។ ផ្អែកលើបទពិសោធន៍ដែលទទួលបានស្តីពីយុទ្ធសាស្រ្តលើការកំនត់ថ្លៃក្នុងកំឡុងពេលសាកល្បងឆ្នាំ ២០០១ រាជរដ្ឋាភិបាលបានដាក់ចេញយុទ្ធសាស្រ្តពិសេសមួយដោយចាប់ពីថ្ងៃទី ១០ ខែតុលា ឆ្នាំ២០១៩ នឹងមិនគិតថ្លៃសេវាធ្វើដំណើរតាមឡានក្រុងសម្រាប់សិស្ស និស្សិត ក្មេងដែលមានកំពស់ទាបជាង ១ម៉ែត្រ មនុស្សចាស់ដែលមានអាយុ ៧០ឆ្នាំឡើង ព្រះសង្ឃ និងជនពិការ។ យុទ្ធសាស្រ្តដែលបានដាក់ចេញនេះបានធ្វើឲ្យមានកំណើនអ្នកដំណើរនៅលើខ្សែរត់ទាំងបីខ្សែរបស់រថយន្តក្រុង។ ដោយចំនួនអ្នកជិះឥតបង់ថ្លៃមាននៅលើខ្សែរត់ទីមួយមានចំនួន ៤០.៩% ខ្សែរត់ទី២ មាន៤៣.០% និងខ្សែរត់ទី៣ មានចំនួន៥៩.១%[74]។

ក្រាហ្វិកទី៦ ៖ បង្ហាញពីស្ថិតិអ្នកដំណើរតាមរយៈឡានក្រុង



ប្រភព៖ JICA

74 The project for Comprehensive Urban Transport Plan in Phnom Penh Capital City, Final Report

តាមទិន្នន័យខាងលើនេះ យើងសង្កេតឃើញថាខ្សែរត់លេខ ៣ មានចំនួនអ្នកដំណើរដែលធ្វើដំណើរឥតបង់ប្រាក់ច្រើនជាងគេ។ ចំនួនអ្នកដំណើរប្រចាំថ្ងៃ នៅលើខ្សែរត់ទាំងបីមានចំនួនជា មធ្យមប្រមាណ ៦.០២៩នាក់ ប៉ុន្តែមាន ៤០.៥% (ស្មើនិង ២៤៣៩នាក់) ឯណោះដែលធ្វើដំណើរដោយ ឥតបង់ប្រាក់ វាបាននាំឲ្យមានការបារម្ភមួយចំពោះអនាគតនៃសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនៅកម្ពុជា ព្រោះគេបារម្ភថារថយន្តក្រុងនេះមិនអាចរកប្រាក់ចំណេញបាន។

តារាងទី៤ ៖បង្ហាញពីលទ្ធផលនៃការសាកល្បងឡានក្រុងទាំង ២លើក

	ការសាកល្បងលើកទី១	ការសាកល្បងលើកទី២
រយៈពេលនៃការសាកល្បង:	១-៣០ មិថុនា ២០០១	៥ កុម្ភៈ - ៤ មិនា ២០១៤
ខ្សែរត់ (ចំងាយផ្លូវ):	ខ្សែទី១(៨.៥ គ.ម) ខ្សែទី២ (៨.៥ គ.ម)	ខ្សែទី១ (៧.៥ គ.ម)
ម៉ោងប្រតិបត្តិការ:	៥:៣០ - ១៩:៣០	៥:៣០ - ២០:៣០
ចំនួនឡានក្រុង:	ឡានក្រុងតូច(២៩កៅអី) ២៣ គ្រឿង	ឡានក្រុងធំ (៣៥កៅអី)
ចំណត និងទំហំ:	៥៦ ចំណត, ៣០០-៥០០ ម៉ែត្រ	៣៦ ចំណត, ២៥០-៦៦០ ម៉ែត្រ
ចំណតដែលមានជម្រក:	៨	៥
ល្បឿនមធ្យម:	ខ្សែទី១: ១៣.៩គម, ខ្សែទី២: ១៣.១គម	៩.៩ គ.ម
ចំនួនអ្នកដំណើរសរុប:	ខ្សែទី១: ៦០,២៧៦នាក់ ខ្សែទី២: ៤២,៩៦៣នាក់	៤៣,២៧៨នាក់
តម្លៃសំបុត្រ:	៥០០រៀល, ៨០០រៀល	១៥០០រៀល
អ្នកដំណើរជាមធ្យមក្នុងមួយថ្ងៃ:	ខ្សែទី១ ២៣៤៩នាក់ ខ្សែទី២ ១៣៦៩នាក់	១៥៤៦ នាក់
ការពន្យាពេលប្រតិបត្តិការ:	១ខែ(ឡាន ១៧គ្រឿង, ២ខ្សែ)	ដល់បច្ចុប្បន្ន

ប្រភព៖ Using Ordered Probit Modeling to Assess Perceived Bus Performance in Phnom Penh, ឆ្នាំ ២០១៥

២.៣.២ ការវិវឌ្ឍន៍របស់រថយន្តក្រុងសាធារណៈនៅកម្ពុជា

ក្រោយការដាក់ដំណើរការរថយន្តក្រុងជាផ្លូវការនៅកម្ពុជាក្នុងឆ្នាំ ២០១៤ សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងមានការវិវឌ្ឍន៍ឥតឈប់ឈរ។ ដោយក្នុងខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០១៤ អំឡុងពេល

សាកល្បងដាក់ដំណើរការ រថយន្តក្រុងសាធារណៈធ្វើប្រតិបត្តិការតែលើខ្សែរត់ចំនួន ១ខ្សែ ប៉ុណ្ណោះដោយមានរថយន្តក្រុងដែលអាចផ្ទុកអ្នកដំណើរបាន ៣៥នាក់ចំនួន ១០គ្រឿងប៉ុណ្ណោះ។ ក្រោយពេលបញ្ចប់ការសាកល្បងសាលារាជធានីភ្នំពេញ ជាមួយនឹងមន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនបានប្រតិបត្តិការសេវារថយន្តក្រុងសាធារណៈបន្ត ដោយបានបញ្ជាទិញរថយន្តក្រុងបន្ថែមពីប្រទេសកូរ៉េចំនួន ៩០គ្រឿងដើម្បីពង្រីកខ្សែរត់ចំនួន ២ខ្សែបន្ថែមទៀតគឺ ខ្សែរត់លេខ ២ និងខ្សែរត់លេខ ៣។[75] ក្នុងខែកក្កដា ឆ្នាំ ២០១៧ រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងទទួលបានរថយន្តក្រុងចំនួន ៩៨គ្រឿង និងរថយន្តសម្រាប់ដឹកជញ្ជូនរថយន្តខូចចំនួន ២គ្រឿង ដែលជាជំនួយឥតសំណងរបស់រដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន[76] ។ រថយន្តថ្មីចំនួន ១០០គ្រឿងនេះនឹងត្រូវយកទៅបំពេញបន្ថែមជាមួយរថយន្តក្រុងដែលមានស្រាប់ ប៉ុន្តែមានសភាពចាស់ខូចមិនអាចដំណើរការបានហើយរដ្ឋាករស្វយ័តនឹងសិក្សាពង្រីកខ្សែរត់ចំនួន ៥ខ្សែទៀតបន្ថែមពីលើខ្សែរត់ ៣ខ្សែដែលមានស្រាប់។ ក្នុងខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០១៨ សាលារាជធានីភ្នំពេញ និងរដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ បានកែសម្រួលខ្សែរត់រថយន្តក្រុងចាស់ៗមួយចំនួន និងបន្លាយខ្សែរត់រហូតដល់ស្រុកកៀនស្វាយ ខេត្តកណ្ដាល និងបន្ថែមបណ្ដាញខ្សែរត់ថ្មីចំនួន ៥ខ្សែបន្ថែមទៀតក្រោយពីទទួលបានរថយន្តក្រុងចំនួន ៨០គ្រឿងដែលជាជំនួយឥតសំណង របស់រដ្ឋាភិបាលជប៉ុន[77]។

២.៣.៣ បច្ចុប្បន្នភាពនៃរថយន្តក្រុងសាធារណៈរាជធានីភ្នំពេញ

២.៣.៣.១ ចំនួនរថយន្តក្រុង

ក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ននេះ រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង មានរថយន្តក្រុងសរុបចំនួន ២៣៥ ក្នុងនោះ ៥៧គ្រឿងជារថយន្តរបស់កូរ៉េ ៩៨គ្រឿងគឺជារថយន្តដែលបានមកពីជំនួយឥតសំណងរបស់រដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន និង៨០គ្រឿងទៀតជាជំនួយឥតសំណងជំហានទី១ របស់រដ្ឋាភិបាលជប៉ុនក្នុងចំណោមរថយន្តក្រុងចំនួន ១៤០គ្រឿង ដែលរដ្ឋាភិបាលជប៉ុនបានសន្យាថានឹងផ្ដល់ឲ្យសាលារាជធានីភ្នំពេញដែលមានតម្លៃជាង ៨លានដុល្លារចាប់ពីឆ្នាំ ២០១៨ ដល់២០២០[78]។

---

[75] "សាលារាជធានីភ្នំពេញបញ្ជាទិញរថយន្ត ៩០គ្រឿងពីកូរ៉េបម្រើសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ", ថ្ងៃទី២៥ ខែមិថុនា ឆ្នាំ ២០១៥, http://everyday.com.kh/article/25802.html

[76] សាលារាជធានីភ្នំពេញ, ឆ្នាំ ២០១៧

[77] រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង, ឆ្នាំ ២០១៨

[78] រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង, តារាងបែងចែករថយន្តនៅតាមគោលដៅនីមួយៗ

២.៣.៣.២ បណ្តាញខ្សែរត់ និងចំណតរងចាំ

ក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ននេះ រថយន្តក្រុងសាធារណៈក្នុងរាជធានីភ្នំពេញមានខ្សែរត់ចំនួន ១៣ ខ្សែដូចជា[79]៖

- ខ្សែទី ១A : ផ្សារព្រែកព្នៅ ដល់ ចំណតច្បារអំពៅ
- ខ្សែទី ១B : ចំណតរង្វង់មូលក្រុងច្បារអំពៅ ដល់ ផ្សារតគីរ
- ខ្សែទី ២ : រង្វង់មូលគួចកាណុង ដល់ ស្ពានព្រែកសំរោង
- ខ្សែទី ៣ : គីឡូម៉ែត្រលេខ៩ ដល់ បុរីសន្តិភាព២
- ខ្សែទី ៤A : ចំណតសួនច្បារឬស្សីកែវ ដល់ បុរីសន្តិភាព២
- ខ្សែទី ៤B : ចំណតសួនច្បារឬស្សីកែវ ដល់ មជ្ឈមណ្ឌលពានិជ្ជកម្ម កម្ពុជា-ចិន
- ខ្សែទី ៤C : ចំណតសួនច្បារឬស្សីកែវ ដល់ រង្វង់មូលគួរស្រូវ
- ខ្សែទី ៥ : ស្ថានីយ៍រថយន្តក្រុងព្រែកព្នៅ ដល់ ផ្សារអ៊ីអន២ ដល់ ផ្សារអ៊ីអន១
- ខ្សែទី ៦ : រង្វង់មូលគួចកាណុង ដល់ ស្ថានីយ៍រថយន្តក្រុងព្រែកព្នៅ
- ខ្សែទី ៧ : ចំណតគីឡូម៉ែត្រលេខ៩ ដល់ ចំណតបឹងឈូក
- ខ្សែទី ៨ : រង្វង់មូលគួចកាណុង ដល់ ផ្សារស៊ិនជូវីផ្លាហ្សា
- ខ្សែទី ៩ : បុរីសន្តិភាព២ ដល់ តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសភ្នំពេញ
- ខ្សែទី ១០ : ផ្សារស៊ិនជូវីផ្លាហ្សា ដល់ ចំណតបឹងឈូក
- ខ្សែទី ១១ : វត្តស្លែង ដល់ ច្រមុះជ្រូកស្ទឹងមានជ័យ
- ខ្សែទី ១២ : រាជាយស្មយានកម្ពុជា(ខ្សែរត់ជារង្វង់វិលជុំ)
- ខ្សែទី ១៣: រង្វង់មូលគួចកាណុង ដល់ រង្វង់មូលផ្សារដើមគរ

រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងរាជធានីភ្នំពេញ បានរៀបចំឲ្យមានចំណតរងចាំសរុបចំនួន ៧២៥ចំណត ដែលក្នុងនោះមាន ១៧៧ចំណតមានជម្រករងចាំ និង៥៤៨ ចំណតផ្សេងទៀតគឺជាចំណតដែលគ្មានជម្រក និងកៅអីសម្រាប់អង្គុយរងចាំក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ និងខេត្តកណ្តាល។ ចំងាយពីចំណតមួយ ទៅចំណតមួយមានប្រវែងប្រមាណ ៣០០ម ទៅ៥០០ម[80]។

[79] រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង, របាយការណ៍ស្តីពីចំណតរង់ចាំ និងចំណតជម្រករង់ចាំ
[80] Ibid

ជំពូកទី៣

ការវិភាគពីសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ

៣.១ វិភាគលើទិន្នន័យដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ

តារាងទី៥៖ ស្ថិតិអ្នកដំណើរលើរថយន្តក្រុងពីឆ្នាំ ២០១៥ ដល់ ២០១៨

ឆ្នាំ	ចំនួនអ្នកជិះសរុប (នាក់)	ចំនួនអ្នកជិះបង់ប្រាក់ (នាក់)	ចំនួនអ្នកជិះ មិនបង់ប្រាក់	មធ្យមភាគ
២០១៥	១,៥៦៦,៣៤២	១,៣៤២,៦៥១	២២៣,៦៩១	៤,២៩១
២០១៦	២,៣៦១,៥១៥	១,៤៥៧,៩៧៧	៩០៣,៥៣៨	៦,៤៦៩
២០១៧	៣,១៩២,០១៩	១,៧៦៥,៦៨២	១,៤២៦,៣៣៧	៨,៧៤៥
២០១៨	៥,៦០១,២៦៤	២,២៦០,៤៧៥	៣,៣៤០,៧៨៩	១៥,៣៤៥
សរុប	១២,៧២១,១៤០	៦,៨២៦,៧៨៥	៥,៨៩៤,៣៥៥	

ប្រភព៖ រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងរាជធានីភ្នំពេញ

តាមរយៈក្រាហ្វិក និងតារាងនេះ យើងអាចវាយតម្លៃបានថាចំនួនអ្នកដំណើរតាមរយៈរថយន្តក្រុងសាធារណៈរាជធានីភ្នំពេញមានការកើនឡើងគួរឲ្យកត់សម្គាល់។ ដើម្បីឲ្យការព្យាករណ៍កំណើននេះកាន់តែមានភាពជាក់លាក់តាមរយៈការប្រើវិធីសាស្ត្រ Regression យើងបានសមីការព្យាករណ៍ដូចខាងក្រោម៖

ចំនួនអ្នកដំណើរសរុប = ៧៩៧.៥៦៣ + ៣៥២.៩៩៥ (ចំនួនខ្សែរត់)

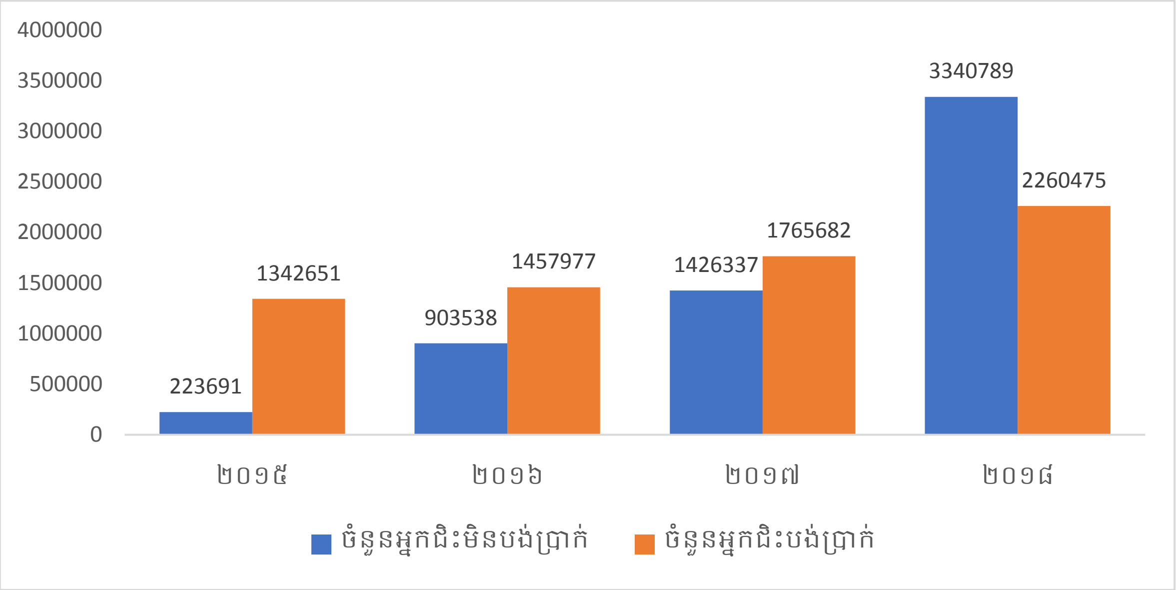
P.value (០.២៥៨) (០.០៣១)

r^2 = ០.៩៣៧, n = ៤

១% < α% = ៣.១% < ៥%

ក្នុងកម្រិតជឿជាក់ ៩៥% យើងអាចសន្និដ្ឋានបានថាចំនួនអ្នកដំណើរមានទំនាក់ទំនងវិជ្ជមានជាមួយនឹងខ្សែរត់។ មានន័យថាប្រសិនបើគេពង្រីកបន្ថែមខ្សែរត់កាន់តែច្រើន នាំឲ្យកំណើនអ្នកដំណើរក៏មានការកើនឡើងផងដែរ។ ប៉ុន្តែកំណើនអ្នកដំណើរនេះ ក៏អាស្រ័យលើកត្តាគួបផ្សំមួយចំនួនទៀតផងដែរដូចជា៖ ការបង្កើនគុណភាព និងសេវាកម្មរថយន្តក្រុង ការបង្កើនចំនួនចំណតរថយន្តក្រុងឲ្យកាន់តែច្រើនបន្ថែមទៀត ជាពិសេសការរៀបចំចំណតរងចាំដែលមានជម្រក និងកៅអីអង្គុយរងចាំដែលមានផាសុកភាព ក៏ដូចជាកាត់បន្ថយរយៈពេលរងចាំដោយបង្កើនចំនួនរថយន្តក្រុងបន្ថែម និងកាត់បន្ថយរយៈពេលធ្វើដំណើរ។ល។

ក្រាហ្វិកទី៧៖ ស្ថិតិអ្នកដំណើរលើរថយន្តក្រុងពីឆ្នាំ ២០១៥ ដល់ ២០១៨



ប្រភព៖ លទ្ធផលសម្រង់មតិអ្នកដំណើរតាមរថយន្តក្រុងសាធារណៈឆ្នាំ ២០១៩

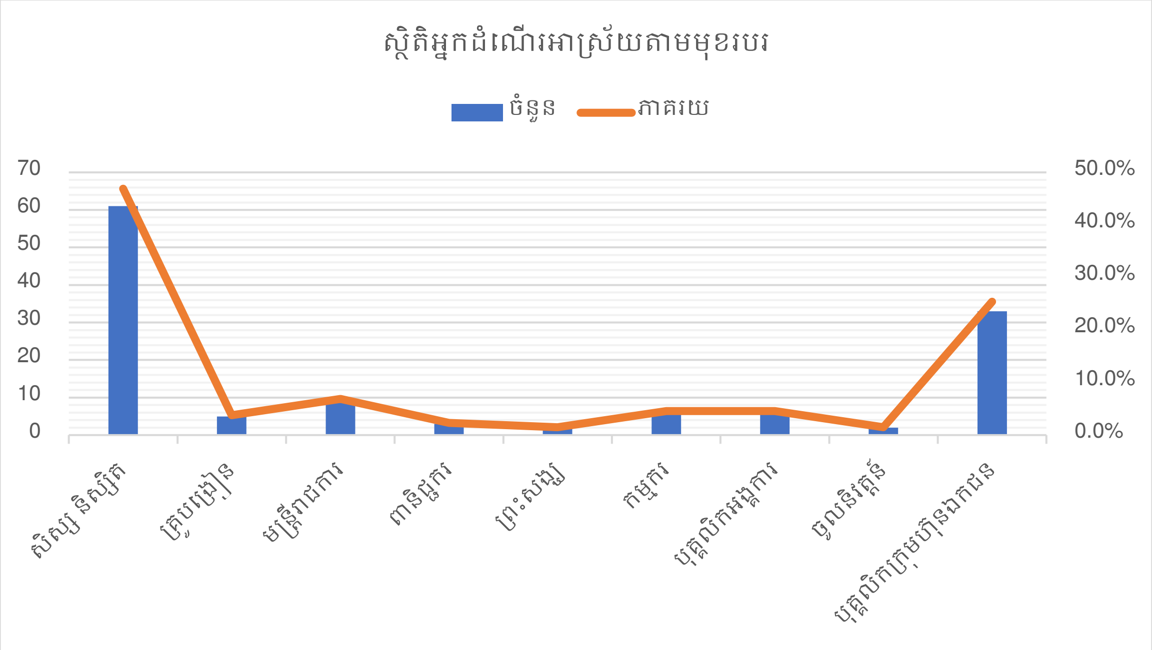
៣.២ ការវិភាគទៅលើលទ្ធផលនៃការស្រង់មតិ

លទ្ធផលនៃការស្រង់មតិនេះ គឺទទួលបានពីការស្រង់មតិប្រជាជនទូទៅ និងអ្នកដំណើរដែល ធ្វើដំណើរលើរថយន្តក្រុងសាធារណៈរាជធានីភ្នំពេញចំនួន ១៣០នាក់។ ដែលក្នុងនោះមានបុរសចំនួន ៦៦នាក់ (ស្មើនឹង ៥០.៨%) និងនារីចំនួន ៦៤នាក់ (ស្មើនឹង ៤៩.២%) ដែលក្នុងចំណោមអ្នកទាំង ១៣០នាក់នោះ មាន ៧៩នាក់ (ស្មើនឹង ៦០.៨%) ធ្លាប់ធ្វើដំណើរតាមរយៈរថយន្តក្រុងសាធារណៈ និង ៥១នាក់ផ្សេងទៀត (ស្មើនឹង ៣៩.២%) មិនធ្លាប់បានធ្វើដំណើរតាមរយៈរថយន្តក្រុង។

៣.២.១ ស្ថិតិអ្នកដំណើរតាមរយៈមុខរបរ

តាមលទ្ធផលនៃការស្រង់មតិប្រជាជនចំនួន ១៣០នាក់ បានបង្ហាញថា សិស្ស និងនិស្សិតធ្វើដំណើរតាមរយៈរថយន្តក្រុងច្រើនជាងគេ ដែលមានចំនួនរហូតដល់ទៅ ៦១នាក់ ស្មើនឹង ៤៦.៩%។ បន្ទាប់ពីសិស្ស និងនិស្សិត គេសង្កេតឃើញថាបុគ្គលិកក្នុងស្ថាប័ន ឬក្រុមហ៊ុនឯកជនមានចំនួន ៣៣នាក់ ស្មើនឹង ២៥.៤% ចំនែកឯមន្ត្រីរាជការមានចំនួន ៩នាក់ ស្មើនឹង ៦.៩%។ បុគ្គលិកអង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាល និងកម្មករមានចំនួន ៣នាក់ដូចគ្នា ស្មើនឹង ៤.៦% នឹងពានិជ្ជករចំនួន ៣នាក់ស្មើនឹង ២.៣% ព្រះសង្ឃចំនួន ២អង្គ ស្មើនឹង ១.៥%។

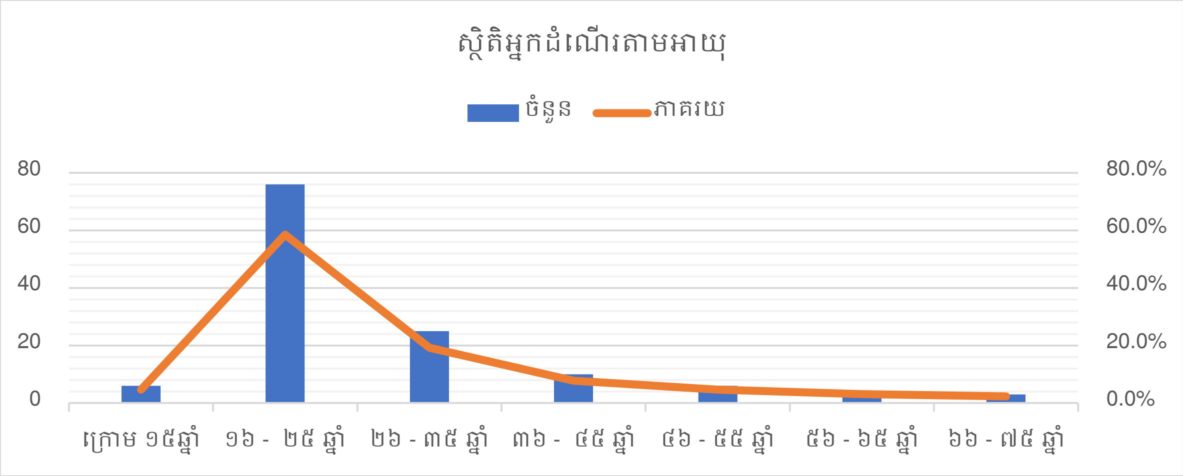
ក្រាហ្វិកទី៨៖ បង្ហាញពីចំនួនអ្នកដំណើរតាមរយៈរថយន្តក្រុងតាមមុខរបរ



ប្រភព៖ លទ្ធផលសម្រង់មតិអ្នកដំណើរតាមរថយន្តក្រុងសាធារណៈឆ្នាំ ២០១៩

៣.២.២ ស្ថិតិអ្នកដំណើរតាមអាយុ

ក្រាហ្វិកទី៩៖ បង្ហាញពីចំនួនអ្នកដំណើរតាមរយៈរថយន្តក្រុងតាមអាយុ



ប្រភព៖ លទ្ធផលសម្រង់មតិអ្នកដំណើរតាមរថយន្តក្រុងសាធារណៈឆ្នាំ ២០១៩

តាមរយៈទិន្នន័យដែលបានមកពីការស្រង់មតិ ដែលបានបង្ហាញក្នុងក្រាបខាងលើយើងសង្កេត ឃើញថា៖

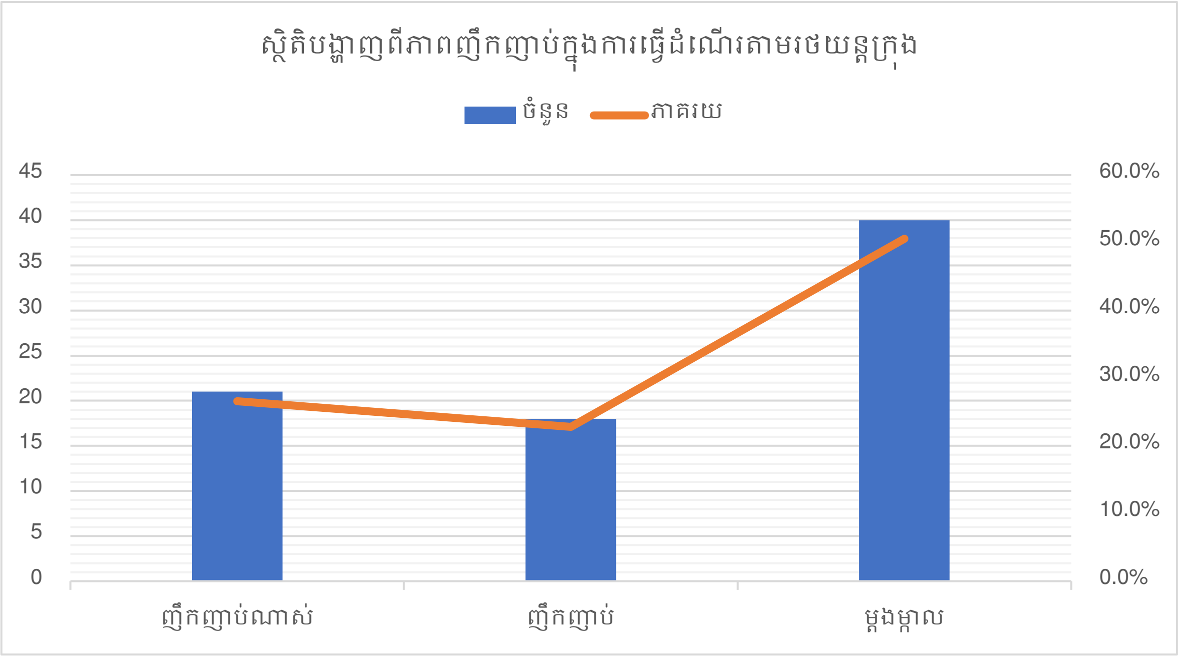
- អាយុក្រោម ១៥ឆ្នាំមានចំនួន ៦នាក់ស្មើនឹង ៤.៦%

- ចន្លោះអាយុពី ១៦ ដល់ ២៥ឆ្នាំ មានចំនួន ៧៦នាក់ស្មើនឹង ៥៨.៥%
- ចន្លោះអាយុពី ២៦ ដល់ ៣៥ឆ្នាំ មានចំនួន ២៥នាក់ស្មើនឹង ១៩.២%
- ចន្លោះអាយុពី ៣៦ ដល់ ៤៥ឆ្នាំ មានចំនួន ១០នាក់ស្មើនឹង ៧.៧%
- ចន្លោះអាយុពី ៤៦ ដល់ ៥៥ឆ្នាំ មានចំនួន ៦នាក់ស្មើនឹង ៤.៦%
- ចន្លោះអាយុពី ៥៦ ដល់ ៦៥ឆ្នាំ មានចំនួន ៤នាក់ស្មើនឹង ៣.១%
- ចន្លោះអាយុពី ៦៦ ដល់ ៧៥ឆ្នាំ មានចំនួន ៣នាក់ស្មើនឹង ២.៣%

តាមរយៈក្រាហ្វិក និងទិន្នន័យខាងលើ អ្នកដំណើរដែលមានចន្លោះអាយុ ១៦ ដល់ ២៥ឆ្នាំ ធ្វើដំណើរតាមរយៈរថយន្តក្រុងច្រើនជាងគេ បន្ទាប់មកគឺអ្នកដំណើរដែលមានចន្លោះអាយុ ២៦ ដល់ ៣៥ឆ្នាំ។

៣.២.៣ ស្ថិតិបង្ហាញពីភាពញឹកញាប់ក្នុងការធ្វើដំណើរតាមរថយន្តក្រុង

ក្រាហ្វិកទី១០៖ ស្ថិតិបង្ហាញពីភាពញឹកញាប់ក្នុងការធ្វើដំណើរតាមរថយន្តក្រុង



ប្រភពពី៖ លទ្ធផលសម្រង់មតិអ្នកដំណើរតាមរថយន្តក្រុងសាធារណៈឆ្នាំ ២០១៩

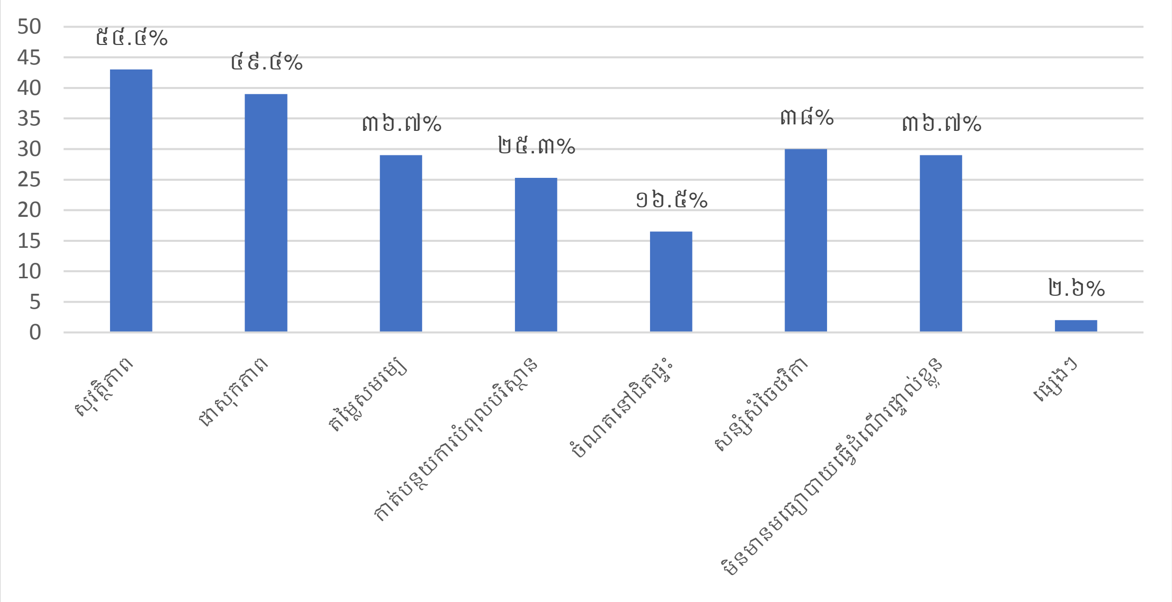
តាមរយៈទិន្នន័យ ដែលបានមកពីការស្រង់មតិអ្នកដំណើរដែលធ្លាប់ធ្វើដំណើរតាមរយៈរថយន្តក្រុងចំនួន ៧៩នាក់ យើងសង្កេតឃើញថា៖

- អ្នកដំណើរចំនួន ២១នាក់ស្មើនឹង២៦.៦% បានអោយដឹងថាពួកគេធ្វើដំណើរញឹកញាប់ណាស់តាមរយៈរថយន្តក្រុង
- អ្នកដំណើរចំនួន ១៨នាក់ ស្មើនឹង ២២.៨% ធ្វើដំណើរញឹកញាប់

- នឹងអ្នកដំណើរ ៩០នាក់ផ្សេងទៀត ស្មើនឹង ៥០.៦% ធ្វើដំណើរម្តងម្កាលតាមរយៈរថយន្តក្រុង។

៣.២.៤ មូលហេតុនៃការជ្រើសរើសធ្វើដំណើរតាមរយៈរថយន្តក្រុង

ក្រាហ្វិកទី១១៖ បង្ហាញពីមូលហេតុដែលអ្នកដំណើរជ្រើសរើសធ្វើដំណើរតាមរយៈរថយន្តក្រុង



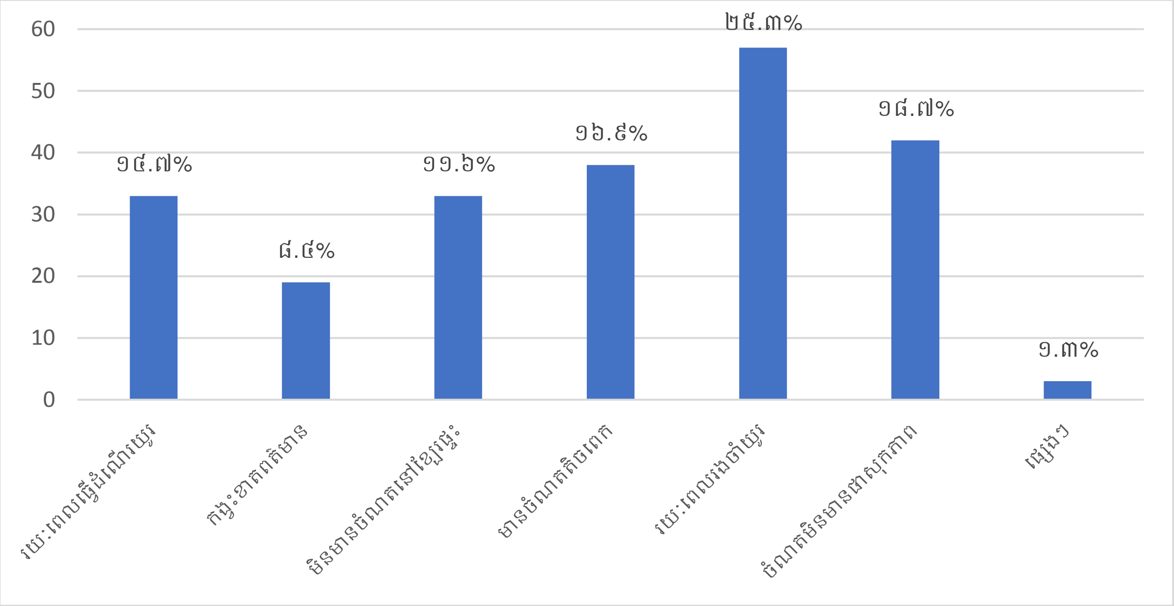
ប្រភព៖ លទ្ធផលសម្រង់មតិអ្នកដំណើរតាមរថយន្តក្រុងសាធារណៈឆ្នាំ ២០១៩

ខាងលើជាមូលហេតុចម្បងមួយចំនួនដែលប្រជាជនជ្រើសរើសយកការធ្វើដំណើរតាមរថយន្តក្រុងសាធារណៈ៖

- អ្នកដែលជិះរថយន្តក្រុងដោយសារតែកត្តាសុវត្ថិភាពមានចំនួន ៥៤.៤ភាគរយ
- អ្នកដែលជិះរថយន្តក្រុងដោយសារតែកត្តាផាសុកភាពមានចំនួន ៤៩.៤ភាគរយ
- កត្តាតម្លៃសមរម្យមានចំនួន ៣៦.៧ភាគរយ ដែលជិះរថយន្តក្រុង
- មាន២៥.៣ភាគរយបានជ្រើសរើសជិះរថយន្តក្រុងដោយសារតែយល់វាអាចជួយកាត់បន្ថយការបំពុលបរិស្ថាន
- ១៦.៥ភាគរយសម្រេចចិត្តជ្រើសរើសជិះរថយន្តក្រុងដោយសារតែកត្តាចំណតនៅជិតផ្ទះ
- កត្តាសន្សំសម្ចៃថវិកាក៏ជាមូលហេតុដែលធ្វើប្រជាជនជិះរថយន្តក្រុងដែរ ក្នុងនោះមាន ៣៨ភាគរយ
- មាន៣៦.៧ភាគរយដែលជ្រើសរើសជិះរថយន្តក្រុងដោយសារតែមានមិនមានមធ្យោបាយធ្វើដំណើរផ្ទាល់ខ្លួន

៣.២.៥ ចំណុចខ្វះខាតរបស់រថយន្តក្រុងសាធារណៈរាជធានីភ្នំពេញ

ក្រាហ្វិកទី១២៖ បង្ហាញពីចំណុខខ្វះខាតរបស់រថយន្តក្រុងសាធារណៈ



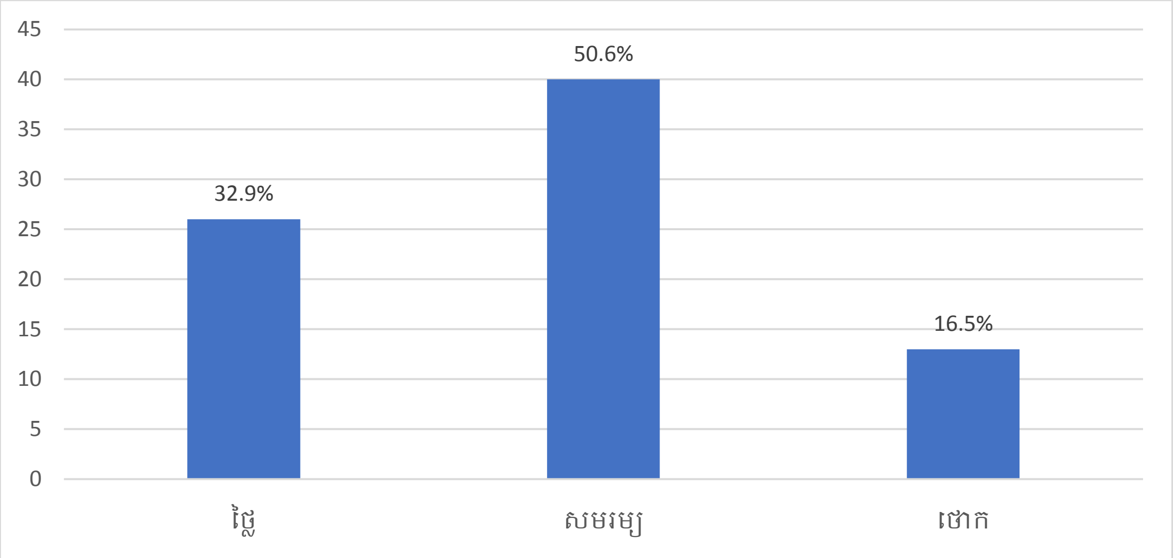
ប្រភពពី៖ លទ្ធផលសម្រង់មតិអ្នកដំណើរតាមរថយន្តក្រុងសាធារណៈឆ្នាំ ២០១៩

ក្រាហ្វិកទី១២ ខាងលើបង្ហាញពីចំណុចខ្វះខាតរបស់រថយន្តក្រុងសាធារណៈរាជធានីភ្នំពេញ ដែលទទួលបានមកពីការចុះស្រង់មតិអ្នកដំណើរតាមរថយន្តក្រុង។ យើងសង្កេតឃើញថា៖

- មានប្រជាជនរហូតដល់២៥.៣ភាគរយដែលបានឆ្លើយថាចំនុចខ្វះខាតរបស់រថយន្តក្រុងសាធារណៈគឺដោយសារតែពួកគេត្រូវប្រើប្រាស់ពេលវេលានៃការរង់ចាំយូរ
- ម្យ៉ាងវិញទៀតមានប្រជាជនចំនួន ១៨.៧ភាគរយដែលឆ្លើយថាចំនុចខ្វះខាតនោះគឺដោយសារតែចំណតមិនមានផាសុកភាព
- ចំនុចខ្វះខាតមួយទៀតគឺដោយសារតែបញ្ហាមានចំណតតិចពេកដែលក្នុងចំណោមអ្នកដែលធ្វើសម្រង់មតិមានចំនួន ១៦.៩ភាគរយបាននិយាយនៅត្រង់ចំនុចនេះ
- ប្រជាជន ១៤.៧ភាគរយ (ក្នុងចំណោម១៣០នាក់)យល់ឃើញថា ចំនុចខ្វះខាតនោះគឺរយៈពេលធ្វើដំណើរយូរ
- មាន១១.៦ភាគរយដែលយល់ថាចំនុចខ្វះខាតរបស់រថយន្តក្រុងសាធារណៈនោះគឺមិនមានចំណតនៅខ្សែផ្ទះរបស់ខ្លួន
- កង្វះខាតពត៌មានក៏ជាចំនុចខ្វះខាតតូចមួយក្នុងចំណោមចំនុចទាំងអស់ដែរ ក្នុងនោះមានមតិប្រជាជនយល់ថា កង្វះខាតពត៌មានមានចំនួន ៨.៤ភាគរយ។

៣.២.៦ ការវិភាគលើថ្លៃធ្វើដំណើរតាមរយៈរថយន្តក្រុង

ក្រាហ្វិកទី១៣៖ បង្ហាញពីលទ្ធផលសម្រង់មតិរបស់អ្នកដំណើរ និងថ្លៃធ្វើដំណើរ



ប្រភពពី៖ លទ្ធផលសម្រង់មតិអ្នកដំណើរតាមរថយន្តក្រុងសាធារណៈឆ្នាំ ២០១៩

សាលារាជធានីភ្នំពេញ និងរដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងបានកំណត់ថ្លៃធ្វើដំណើរតម្លៃ ១៥០០រៀលក្នុងមួយលើក។ តាមរយៈលទ្ធផលដែលទទួលបានពីការស្រង់មតិប្រជាជនចំនួន ១៣០នាក់ ក្នុងនោះអ្នកដំណើរដែលធ្លាប់ធ្វើដំណើរតាមរយៈរថយន្តក្រុងចំនួន ៧៩នាក់បានបញ្ចេញមតិលើតម្លៃធ្វើដំណើរនេះដូចបង្ហាញក្នុងក្រាហ្វិកទី១៣ ខាងលើ។ យើងសង្កេតឃើញថា៖

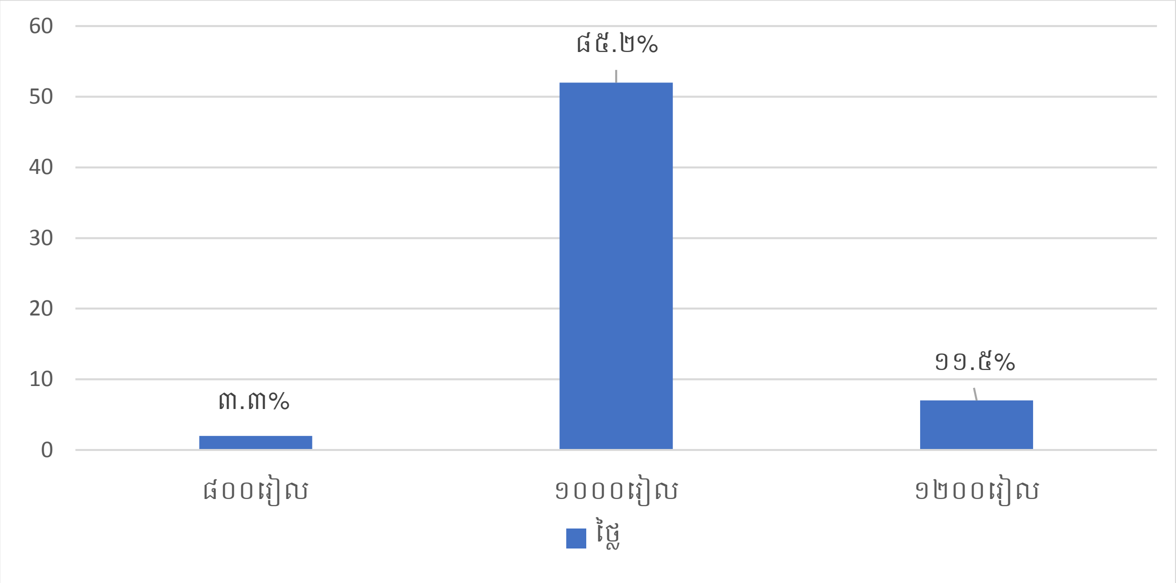
- អ្នកដំណើរចំនួន ៤០នាក់ ស្មើនឹង ៥០.៦% គិតថាការធ្វើដំណើរតាមរយៈរថយន្តក្រុង ១៥០០រៀល ក្នុងមួយលើកមានតម្លៃថ្លៃ
- អ្នកដំណើរចំនួន ២៦នាក់ផ្សេងទៀត ស្មើនឹង ៣២.៩% បានគិតថាវាមានតម្លៃសមរម្យ
- នឹងអ្នកដំណើរចំនួន ១៣នាក់ ស្មើនឹង ១៦.៥% គិតថាមានតម្លៃថោក។

អ្នកដំណើរដែលធ្លាប់ធ្វើដំណើរតាមរយៈរថយន្តក្រុងចំនួន ៦១នាក់បានបញ្ចេញមតិផ្ទាល់ខ្លួនទាក់ទងនឹងតម្លៃ ដែលពួកគេគិតថាជាតម្លៃសមរម្យក្នុងការធ្វើដំណើរមួយលើកតាមរយៈរថយន្តក្រុងដូចបានបង្ហាញក្នុងក្រាហ្វិកទី១៤ ខាងក្រោម។ យើងសង្កេតឃើញថា៖

- អ្នកដំណើរចំនួន ៥១នាក់ ស្មើនឹង ៨៥.២% គិតថាតម្លៃសមរម្យក្នុងការធ្វើដំណើរ តាមរយៈ រថយន្តក្រុងមួយលើកគួរតែមានតម្លៃ ១០០០រៀល

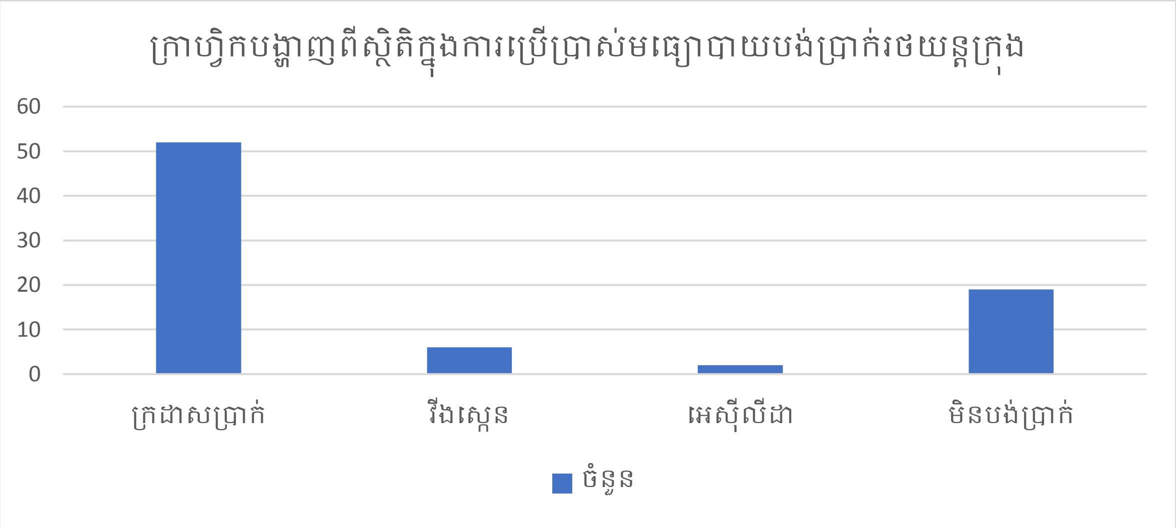
- អ្នកដំណើរចំនួន ៧នាក់ផ្សេងទៀត ស្មើនឹង ១១.៥% បានគិតថាតម្លៃសមរម្យ ក្នុងការធ្វើដំណើរមួយលើកនោះ គួរតែមានតម្លៃ ១២០០រៀល
- នឹងអ្នកដំណើរចំនួន ២នាក់ ស្មើនឹង ៣.៣% គិតថាគួរតែមានតម្លៃ ៨០០រៀល។

ក្រាហ្វិកទី១៤៖ បង្ហាញពីតម្លៃដែលអ្នកដំណើរគិតថាសមរម្យ



ប្រភពពី៖ លទ្ធផលសម្រង់មតិអ្នកដំណើរតាមរថយន្តក្រុងសាធារណៈឆ្នាំ ២០១៩

ក្រាហ្វិកទី១៥៖ បង្ហាញពីស្ថិតិក្នុងការប្រើប្រាស់មធ្យោបាយបង់ប្រាក់រថយន្តក្រុង

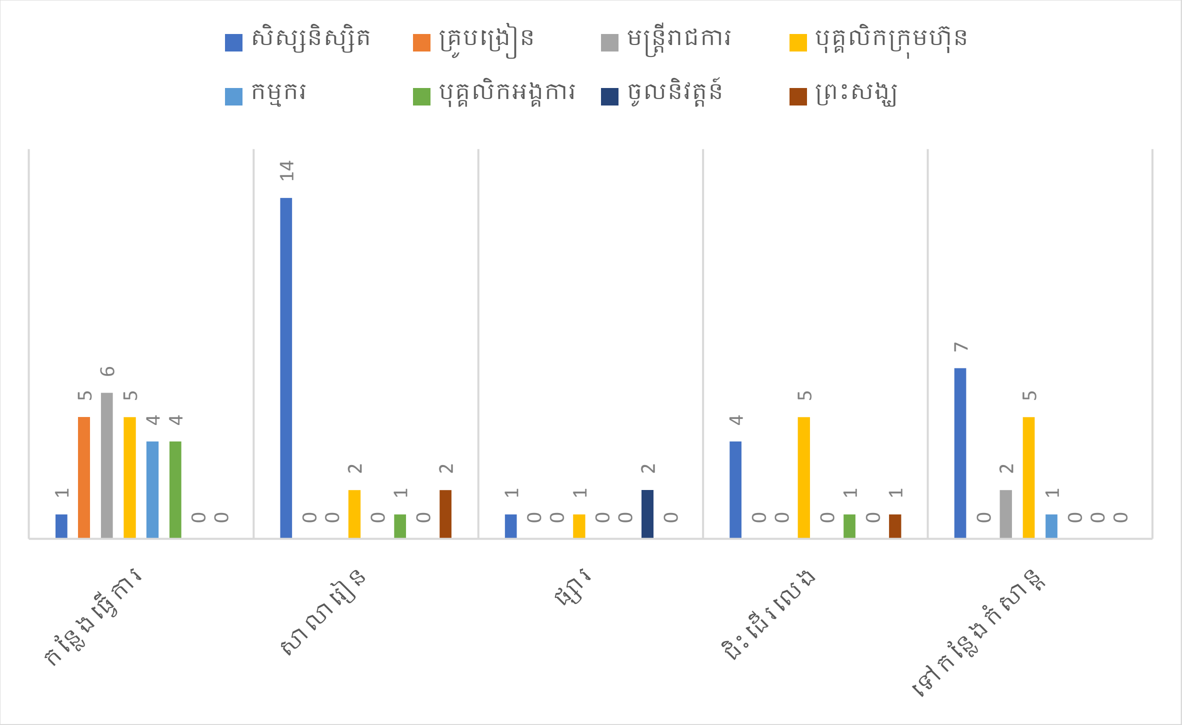


អ្នកដំណើរភាគច្រើន បានបង់ថ្លៃធ្វើដំណើរតាមរថយន្តក្រុងដោយប្រើប្រាស់ក្រដាសប្រាក់មានចំនួន ៥២នាក់ (ស្មើនឹង ៦៥.៨%)។ បន្ទាប់មកគឺអ្នកជិះដែលមិនត្រូវបានគិតប្រាក់ ដែលមានចំនួន ដល់ទៅ ១៩នាក់ស្មើនឹង ២៤% ចំណែកឯការប្រើប្រាស់មធ្យោបាយ បង់ប្រាក់អេឡិចត្រូនិចវិញ

គេសង្កេតឃើញថានៅមានចំនួនទាបនៅឡើយ ដោយការប្រើប្រាស់វីងក្នុងការបង់ប្រាក់រថយន្តក្រុង មានចំនួនតែ ៦នាក់ប៉ុណ្ណោះ ដែលស្មើនឹង ៧.៦% នឹងការបង់ប្រាក់តាមរយៈកម្មវិធីទាន់ចិត្តរបស់ ធនាគារអេស៊ីលីដាលើទូរស័ព្ទដៃមានចំនួនតែ ២នាក់ប៉ុណ្ណោះ ស្មើនឹង ២.៥%។

៣.៣ ការវិភាគអំពីទំនាក់ទំនងរវាងមុខរបរ និងគោលដៅក្នុងការធ្វើដំណើរ

ក្រាហ្វិកទី១៦៖ ទំនាក់ទនងរវាងមុខរបរ និងគោលដៅក្នុងការធ្វើដំណើរ



ប្រភពពី៖ លទ្ធផលសម្រង់មតិអ្នកដំណើរតាមរថយន្តក្រុងសាធារណៈឆ្នាំ ២០១៩

តាមរយៈទិន្នន័យដែលទទួលបានមកពីការចុះស្រង់មតិប្រជាពលរដ្ឋ ដែលធ្វើដំណើរតាមរយៈរថយន្តក្រុង ដូចបានបង្ហាញតាមរយៈក្រាហ្វិកខាងលើនេះ យើងអាចទាញបានទំនាក់ទំនងរវាងមុខរបរ និងគោលដៅធ្វើដំណើររបស់ប្រជាពលរដ្ឋដោយប្រើប្រាស់រថយន្តក្រុងដូចជា៖

- អ្នកដំណើរដែលធ្វើដំណើរទៅកន្លែងធ្វើការ គេឃើញថាមានមន្ត្រីរាជការចំនួន ៦នាក់ស្មើនឹង២៤% គ្រូបង្រៀន និងបុគ្គលិកក្រុមហ៊ុនចំនួន ៥នាក់ស្មើនឹង២០% បន្ទាប់មកបុគ្គលិកអង្គការ និងកម្មករចំនួន ៤នាក់ស្មើនឹង១៦% នឹងចុងក្រោយសិស្ស-និស្សិតចំនួន ១នាក់ប៉ុណ្ណោះស្មើនឹង៤%។
- នៅចំណុចនេះគេឃើញថាមានសិស្ស-និស្សិតរហូតដល់ទៅ ១៤នាក់ស្មើនឹង ៧៣.៧% ដែលធ្វើដំណើរតាមរយៈរថយន្តក្រុងដើម្បីទៅសាលារៀន បុគ្គលិកក្រុមហ៊ុន និងព្រះសង្ឃ ចំនួន ២នាក់ស្មើនឹង ១០.៥% និងមានបុគ្គលិកអង្គការចំនួន ១នាក់ស្មើនឹង ៥.៣%។

- ចំណែកឯការធ្វើដំណើរដើម្បីទៅផ្សារវិញ គេឃើញមានអ្នកដែលចូលនិវត្តន៍ ២នាក់ស្មើនឹង២៨% សិស្ស-និស្សិត មានបុគ្គលិកក្រុមហ៊ុន ១នាក់ស្មើនឹង១៤.៣% និងមេផ្ទះចំនួន ៣នាក់ស្មើនឹង៤២.៩%។
- មានអ្នកដំណើរមួយចំនួនធ្វើដំណើរតាមរថយន្តក្រុងសាធារណៈ ដើម្បីសាកល្បង និងកំសាន្ត គេឃើញមានបុគ្គលិកក្រុមហ៊ុនចំនួន ៥នាក់ស្មើនឹង ៥៥.៥% មានសិស្ស-និស្សិតចំនួន ៤នាក់ស្មើនឹង៣៦.៤% មានព្រះសង្ឃ និងបុគ្គលិកអង្គការ ចំនួន ១នាក់ដូចគ្នាស្មើនឹង៩.១%។
- នឹងចុងក្រោយគេឃើញ មានអ្នកដំណើរខ្លះជ្រើសរើសធ្វើដំណើរតាមរយៈរថយន្តក្រុងដើម្បីទៅកន្លែងកំសាន្តនានា ដូចជាផ្សារទំនើប រមណីយដ្ឋានផ្សេងៗ។ល។ ក្នុងនោះមានសិស្ស-និស្សិតចំនួន ៧នាក់ស្មើនឹង៤៦.៧% បុគ្គលិកក្រុមហ៊ុនចំនួន ៥នាក់ស្មើនឹង ៣៣.៣% មន្ត្រីរាជការចំនួន ២នាក់ស្មើនឹង១៣.៣% និងកម្មករ ១នាក់ស្មើនឹង៦.៧%។

សរុបមកយើងឃើញថា ភាគច្រើនប្រជាពលរដ្ឋធ្វើដំណើរតាមរយៈរថយន្តក្រុងក្នុងគោលបំណងដើម្បីទៅសាលារៀន និងកន្លែងធ្វើការច្រើនជាងគេដែលភាគច្រើនគឺជាសិស្ស-និស្សិត និងមន្ត្រីរាជការ។

៣.៤ ការវិភាគ SWOT

៣.៤.១ ការវិភាគពីចំណុចខ្លាំង (Strenghts)

រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងរាជធានីភ្នំពេញ ជាស្ថាប័នតែមួយគត់ក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ដែលធ្វើប្រតិបត្តិការរថយន្តក្រុងសាធារណៈក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ រ.ដ.ស ជាស្ថាប័នស្វយ័តមួយ ដែលមានស្ថានភាពហិរិញ្ញវត្ថុ និងរចនាសម្ព័ន្ធរឹងមាំ។ មិនតែប៉ុណ្ណោះ រ.ដ.ស មានទំនាក់ទំនងជាមួយដៃគូអន្តរជាតិធំៗជាច្រើន ដើម្បីពង្រឹងសេវាកម្ម គុណភាព និងបច្ចេកទេស។

- ចំនួនអ្នកដំណើរតាមរថយន្តក្រុងមានការការកើនឡើងជាលំដាប់ ដែលឆ្លុះបញ្ចាំងពីទំនុកចិត្ត និងការគាំទ្រលើសេវារថយន្តសាធារណៈរបស់រ.ដ.ស។
- រ.ដ.ស មានរថយន្តក្រុងដែលមានផាសុកភាព មានគុណភាព និងសុវត្ថិភាពខ្ពស់ជាច្រើនគ្រឿង
- សំបុត្រធ្វើដំណើរក្នុងមួយលើកមានតម្លៃសមរម្យ
- មិនគិតថ្លៃសម្រាប់សិស្ស និស្សិត គ្រូបង្រៀន ព្រះសង្ឃ ជនពិការ កម្មករ កីឡាករ កីឡាការនីជំនាញ មនុស្សចាស់ និងកុមារ

- មានខ្សែរត់ទៅកាន់បណ្តាជាយរាជធានីភ្នំពេញ និងខេត្តកណ្តាល
- មានកម្មវិធីសម្រាប់តាមដានពីទីតាំងរថយន្តក្រុង និងបង្ហាញពត៌មានពីខ្សែរត់

៣.៤.២ ការវិភាគពីចំណុចខ្សោយ (Weakness)

រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងរាជធានីភ្នំពេញ មានចំណុចខ្សោយលើការផ្តល់សេវាកម្មមួយចំនួនដូចជា៖

- មានចំនួនរថយន្តក្រុង និងខ្សែរត់តិច
- មានចំណតរងចាំតិច និងមិនមានផាសុកភាព
- រយៈពេលរងចាំយូរ
- រយៈពេលធ្វើដំណើរយូរជាងមធ្យបាយធ្វើដំណើរផ្សេងៗទៀត
- មានតែខ្សែរត់ត្រង់នៅលើផ្លូវធំៗ អ្នកដំណើរមួយចំនួនត្រូវធ្វើការផ្លាស់ប្តូរខ្សែរត់ច្រើនដងដើម្បីទៅដល់គោលដៅដែលគេចង់ទៅ ដែលធ្វើឲ្យអ្នកដំណើរត្រូវចំណាយពេលយូរ ចំណាយលុយលើការប្តូររថយន្តច្រើនដង
- នៅតាមចំណតរងចាំខ្លះមិនមានផ្ទាំងពត៌មានពីខ្សែរត់ និងផែនទីនៃខ្សែរត់
- មិនគោរពពេលវេលា

៣.៤.៣ ការវិភាគពីឱកាស (Opportunities)

រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងរាជធានីភ្នំពេញ គឺជាស្ថាប័នតែមួយគត់ដែលផ្តល់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ដែលមានឪកាសច្រើនក្នុងការពង្រឹងគុណភាព និងសេវាកម្មឲ្យកាន់តែល្អប្រសើរដើម្បីពេញតម្រូវការរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ។ ក៏ដូចជាបង្កើនចំនួនរថយន្តក្រុង និងចំណតរថយន្តក្រុងបន្ថែមដើម្បីកាត់បន្ថយរយៈពេលរងចាំ និងរយៈពេលធ្វើដំណើរ។ មួយវិញទៀត រ.ដ.ស ទទួលបានការឧបត្ថម្ភច្រើនពីដៃគូសហការអន្តរជាតិផ្សេងៗ។

៣.៤.៤ ការវិភាគពីការគំរាមកំហែង (Threats)

រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងរាជធានីភ្នំពេញ កំពុងតែទទួលការគំរាមកំហែងមួយចំនួនពីក្រុមហ៊ុន ដែលផ្តល់សេវាដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរក្នុងរាជធានីភ្នំពេញដូចជា Pass App និង Grap ដែលក្រុមហ៊ុនទាំងពីរនេះកំពុងតែផ្តល់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរក្នុង រាជធានីភ្នំពេញដោយតម្លៃសមរម្យ ឆាប់រហ័ស នឹងទៅដល់គោលដៅដែលអ្នកដំណើរត្រូវទៅ។

៣.៥ លទ្ធផលនៃការស្រាវជ្រាវ

តាមរយៈការសិក្សាស្រាវជ្រាវទៅលើប្រធានបទស្តីអំពី "សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ រាជធានីភ្នំពេញ" នេះបានបង្ហាញឲ្យឃើញថា៖

ចំណុចវិជ្ជមាន

- វិស័យដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងរាជធានីភ្នំពេញក្នុងរយៈពេល ៥ឆ្នាំចុងក្រោយនេះ មានការរីកចម្រើនយ៉ាងឆាប់រហ័សគួរឲ្យកត់សម្គាល់ទាំងគុណភាព និងសេវាកម្ម។ តាមរយៈស្ថិតិអ្នកដំណើរ ដែលទទួលបានពីរដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ រថយន្តក្រុងរាជធានីភ្នំពេញ បានឲ្យដឹងថាចំនួនអ្នកដំណើរមានការកើនឡើងឥតឈប់ឈរពីមួយឆ្នាំ ទៅមួយឆ្នាំ (ក្រាហ្វិកទី៧)។
- តាមក្រាហ្វិកទី៨ យើងសង្កេតឃើញថាសិស្ស-និស្សិតធ្វើដំណើរតាមរយៈរថយន្តក្រុងដើម្បីទៅសាលារៀនច្រើនជាងគេច្រើនជាងគេដែលមានរហូតដល់ទៅ ៥៦.៩% ដោយសារតែពួកគេយល់ថា ការធ្វើដំណើរតាមរថយន្តក្រុងមានសុវត្ថិភាពខ្ពស់ មានផាសុកភាព និងមិនចាំបាច់ចំណាយថវិកាលើមធ្យោបាយធ្វើដំណើរផ្សេងទៀត។
- ដូចដែលបានបង្ហាញក្នុងក្រាហ្វិកទី ១៣ អ្នកដំណើរភាគច្រើនយល់ឃើញថាតម្លៃធ្វើដំណើរតាមរយៈ រថយន្តក្រុងសាធារណៈរាជធានីភ្នំពេញមានតម្លៃសមរម្យ។ ដែលវាជាកត្តាមួយដើម្បីទាក់ទាញអ្នកដំណើរ មកធ្វើដំណើរតាមរយៈរថយន្តក្រុងក្នុងគោលបំនងកាត់បន្ថយការចំណាយរបស់ប្រជាជន លើការធ្វើដំណើរក្នុងទីក្រុងក៏ដូចជាចូលរួមកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងការបំពុលបរិយាកាសផងដែរ។
- តាមរយៈក្រាហ្វិកទី១១ យើងសង្កេតឃើញថាអ្នកដំណើរភាគច្រើនជ្រើសរើសការធ្វើដំណើរតាមរយៈសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈដោយសារតែ វាមានសុវត្ថិភាពខ្ពស់ មានផាសុកភាព តម្លៃសមរម្យ និងជួយរួមចំណែកក្នុងការកាត់បន្ថយការបំពុលបរិស្ថានផងដែរ។

ចំណុចអវិជ្ជមាន

- តាមទិន្នន័យក្នុងក្រាហ្វិកទី១២ អ្នកដំណើរតាមរយៈរថយន្តក្រុងសាធារណៈរហូតដល់ទៅ ២៥.៣ភាគរយបានបញ្ចេញមតិថា ពួកគេត្រូវចំណាយពេលរងចាំយូរ និងចំណតរងចាំមិនមានផាសុកភាព។
- ចំណតរថយន្តមានតិច មិនអាចបំពេញតម្រូវការរបស់អ្នកដំណើរបាន

- និងចំណុចមួយទៀតនោះគឺ ចំណាយពេលធ្វើដំណើរយូរជាងមធ្យោបាយផ្សេងៗ ដោយសារកត្តាសុវត្ថិភាពរថយន្តក្រុងតម្រូវឲ្យរត់ក្នុងល្បឿនកំណត់មួយ។
- តាមក្រាហ្វិកទី ១៣ ទោះបីជាមានអ្នកដំណើរជាច្រើនគិតថាថ្លៃធ្វើដំណើរតាមរយៈរថយន្តក្រុងសាធារណៈមានតម្លៃសមរម្យ ក៏មានអ្នកដំណើរមួយចំនួនទៀតយល់ថាថ្លៃធ្វើដំណើរក្នុងតម្លៃ ១៥០០រៀលក្នុងមួយលើកនោះនៅតែមានតម្លៃថ្លៃ។ ដោយសារតែពេលខ្លះពួកគាត់ត្រូវធ្វើការផ្លាស់ប្តូរឡានក្រុង ២ ទៅ៣ដង ដើម្បីទៅដល់គោលដៅដែលគាត់ចង់ទៅ។

សេចក្តីសន្និដ្ឋាន និងការផ្តល់អនុសាសន៍

១. សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរាជធានីភ្នំពេញ គឺជាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនថ្មីមួយដែលទើបនឹងបង្កើតឡើងក្នុងឆ្នាំ ២០១៤ប៉ុណ្ណោះ ប៉ុន្តែមានការវិវឌ្ឍន៍យ៉ាងឆាប់រហ័សគួរឲ្យកត់សម្គាល់។ ស្របទៅតាមការរីកចម្រើននៃសេដ្ឋកិច្ចប្រទេសកម្ពុជា កនើនចំនួនប្រជាជន និងកំនើនតម្រូវការលើវិស័យដឹកជញ្ជូនដ៏ឆាប់រហ័ស វិស័យដឹកជញ្ជូនសាធារណៈបានដើរតួយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការរៀបចំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុងភ្នំពេញឲ្យកាន់តែល្អប្រសើរឡើង ជាពិសេសរួមចំណែកក្នុងការកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍ កាត់បន្ថយការចំណាយរបស់ប្រជាពលរដ្ឋលើមធ្យោបាយធ្វើដំណើរក្នុងទីក្រុង ក៏ដូចជាកាត់បន្ថយការបំពុលបរិស្ថានក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ និងបំពេញតម្រូវការរបស់ប្រជាពលរដ្ឋលើមធ្យោបាយធ្វើដំណើរក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ល។ រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងរាជធានីភ្នំពេញ បានកំពុងតែខិតខំអភិវឌ្ឍន៍បន្ថែមក៏ដូចជាពង្រឹងសេវាកម្មរបស់ខ្លួនឲ្យកាន់តែប្រសើរឡើងដើម្បីបំពេញតម្រូវការជាក់ស្តែងរបស់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងរាជធានីភ្នំពេញលើមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន។

តាមរយៈការស្រាវជ្រាវ និងលទ្ធផលខាងលើយើងអាចធ្វើការសន្និដ្ឋានបានថា សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរាជធានីភ្នំពេញទទួលបានការគាំទ្រយ៉ាងច្រើន ពីសំណាក់ប្រជាពលរដ្ឋដែលរស់នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ និងតំបន់ជាយក្រុងរាជធានីភ្នំពេញ ដោយសារតែវាមានសុវត្ថិភាពខ្ពស់ មានតម្លៃសមរម្យ និងមានផាសុកភាព។ ប៉ុន្តែយើងសង្កេតឃើញថា សេវារថយន្តក្រុងសាធារណៈរាជធានីភ្នំពេញញបច្ចុប្បន្ននេះ មិនទាន់អាចបំពេញតម្រូវការរបស់ប្រជាពលរដ្ឋដែលរស់នៅក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញនៅឡើយទេ ដោយសារតែមូលហេតុមួយចំនួនដូចជា ចំណត និងខ្សែរត់នៅមានចំនួនតិចមិនទាន់គ្របដណ្តប់ទូទាំងរាជធានីភ្នំពេញ ចំណាយពេលរងចាំយូរ ស្ថានភាពមមាញឹកលើដងផ្លូវបណ្តាលឲ្យមានការកកស្ទះចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ដែលធ្វើឲ្យរថយន្តក្រុងមិនអាចធ្វើដំណើរលឿនបាន។

សរុបសេចក្តីមក សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងរាជធានីភ្នំពេញពិតជាមានការវិវឌ្ឍន៍ឥតឈប់ឈរ ដែលមានជួយសម្រួលបញ្ហាជាច្រើនដែលកំពុងជួបប្រទះក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ ទោះបីជាវាមិនទាន់អាចបំពេញតម្រូវការរបស់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងរាជធានីភ្នំពេញក្តី តែវាក៏ជាសញ្ញាមួយដែលបង្ហាញពីការរីកចម្រើនលើវិស័យដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងរាជធានីភ្នំពេញនាពេលបច្ចុប្បន្ន និងពេលអនាគតផងដែរ។

២. ការផ្ដល់អនុសាសន៍

ឆ្លងកាត់ការសិក្សាស្រាវជ្រាវ យើងយល់ឃើញថាវិស័យដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងមិនទាន់អាចបំពេញតម្រូវការជាក់ស្តែងរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ដែលរស់នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញនៅឡើយ និងមានចំណុចអវិជ្ជមានមួយចំនួនទៀតផងដែរ។ ដោយឃើញដូចនេះហើយ ខ្ញុំបាទសូមចូលរួមចំណែកផ្ដល់ជាអនុសាសន៍មួយចំនួនដូចខាងក្រោមៈ

- រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងរាជធានីភ្នំពេញគួរបន្ថែមខ្សែរត់ និងចំណតឲ្យបានច្រើនដើម្បីបំពេញតម្រូវការ របស់ប្រជាពលរដ្ឋដែលរស់នៅក្នុងទីក្រុងក៏ដូចជាអ្នកដែលរស់នៅតំបន់ជាយក្រុងភ្នំពេញ។ ជាពិសេសគួរបង្កើតឲ្យមានខ្សែរត់ទៅកាន់សាលារៀន និងស្ថាប័នរដ្ឋនានា ដើម្បីលើកទឹកចិត្តឲ្យសិស្ស-និស្សិត និងមន្ត្រីរាជការប្រើប្រាស់រថយន្តក្រុងសាធារណៈជំនួសឲ្យការប្រើប្រាស់មធ្យោបាយធ្វើដំណើរផ្ទាល់ខ្លួន។
- គួររៀបចំឲ្យមានជម្រកនៅតាមចំណតរង់ចាំរថយន្តក្រុងឲ្យបានច្រើន។
- តាមចំណតនីមួយៗគួររៀបចំឲ្យមានផ្ទាំងពត៌មាន ដែលបង្ហាញពីខ្សែរត់របស់រថយន្តក្រុងទាំងអស់ និងចំណុចប្រសព្វរវាងខ្សែរត់ទាំងអស់នោះដើម្បីឲ្យអ្នកដំណើរមានភាពងាយស្រួលក្នុងការស្វែងរកពត៌មានទាក់ទងនឹងខ្សែរត់។
- រដ្ឋាភិបាលគួរបង្កើនពន្ធលើការនាំចូលរថយន្ត និងទោចក្រយានយន្តគ្រប់ប្រភេទដើម្បីកាត់បន្ថយបរិមាណយានយន្តលើដងផ្លូវ ក៏ដូចជាកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។
- គួររៀបចំឲ្យមានផ្លូវអាទិភាពសម្រាប់រថយន្តក្រុងសាធារណៈ ដើម្បីកាត់បន្ថយរយៈពេលក្នុងការធ្វើដំណើរក៏ដូចជាកាត់បន្ថយរយៈពេលរង់ចាំរថយន្តក្រុង។
- គួររៀបចំប្រព័ន្ធបង់ប្រាក់ឲ្យមានភាពងាយស្រួល ដូចជាបង្កើតឲ្យមានកាតសម្រាប់បង់ប្រាក់លើការប្រើប្រាស់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ។
- រៀបចំអោយមានប្រភេទសំបុត្រពិសេសសម្រាប់អ្នកដែលត្រូវប្តូរខ្សែរត់ ដែលអាចអោយគាត់ប្តូរទៅកាន់ខ្សែរត់មួយទៀតដោយមិនចាំបាច់បង់ប្រាក់ លើថ្លៃធ្វើដំណើរម្តងទៀតក្នុងពេលកំណត់ណាមួយ។
- រដ្ឋាភិបាលគួរបន្ថែមការឧបត្ថម្ភផ្នែកហិរិញ្ញវត្ថុបន្ថែមដល់ រ.ដ.សក្នុងការបន្តការអភិវឌ្ឍន៍ទាំងផ្នែកគុណភាព និងសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ក៏ដូចជាពង្រីកបន្ថែមទៅដល់តំបន់ជាយក្រុង និងបណ្តាខេត្តដែលនៅជុំវិញរាជធានីភ្នំពេញ។

ឯកសារយោង

ឯកសារជាភាសាខ្មែរ

១. ព្រឹត្តិបត្រសាលារាជធានីភ្នំពេញលេខទី ១៨ ចេញខែមេសា ឆ្នាំ២០១៦

២. លក្ខន្តិកៈរដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង (City Bus),ឆ្នាំ ២០១៦

៣. ដីកាស្តីពីការបង្កើតរដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង (City Bus) នៅរាជធានីភ្នំពេញ

៤. សៀវភៅបន្ទុក រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង (City Bus), ឆ្នាំ ២០១៦

៥. រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង, តារាងបែងចែករថយន្តនៅតាមគោលដៅនីមួយៗ

៤. រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង, របាយការណ៍ស្តីពីចំណតរង់ចាំ និងចំណតជម្រករង់ចាំ

ឯកសារជាភាសាបរទេស

អង្គការទិន្នន័យពីការអភិវឌ្ឍន៍. (២០១៥, ធ្នូ ១៦). Retrieved from អង្គការទិន្នន័យពីការអភិវឌ្ឍន៍: https://opendevelopmentcambodia.net/km/topics/urban-administration-and-development/

Huanming, W., Rui, M., & Wenyu, L. (2016). *Privatisation Reversals of Bus Transport Service: A Case of Shanghai in China.* Shanghai: Urban Policy and Research.

Legislative Counsil of Hongkong. (2017, December 20). Retrieved from https://www.legco.gov.hk/research-publications/english/1718issh07-mtr-train-service-performance-20171220-e.pdf

Yali, Y., Hao, C., & Lihua, C. (2010). *Evaluation of Public Transportation System in Shanghai, China.* Shanghai: Shanghai University of Engineering Science.

Yang, Y., Hao, C., & Lihua , C. (2010). *Evaluation of Public Transportation System in Shanghai, China.* Shanghai: Shanghai University of Engineering Science.

៥. "Hong Kong: The Facts Transport",

https://www.gov.hk/en/about/abouthk/factsheets/docs/transport.pdf

៦. The project for Comprehensive Urban Transport Plan in Phnom Penh Capital City, Final Report

គេហទំព័រ

៧. Joseph L. Schofer, "City transportation, mass transportation, public transit, public transportation", https://www.britannica.com/topic/mass-transit

៨. https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/public-transport

៩. Madeline Parks, "History of public transportation ,https://gogocharters.com/blog/history-of-public-bus-transportation/

១០. Daniel McCollum , "Early Public Transportation from the 1700s to the 1800s ", https://study.com/academy/ lesson /history-of-public-transportation.html

១១. "Why is public transportation good for the environment?", https://www.nationalexpresstransit.com/blog/why-is-public-transportation-good-for-the-environment/

១២. "9 benefits of public transportation", https://www.nationalexpresstransit.com/blog/9-benefits-of-public-transportation/

១៣. http://www.stats-sh.gov.cn

១៤. https://baike.baidu.com/item/城市交通/2317019

១៥. https://www.travelchinaguide.com/cityguides/hongkong/

១៦. https://opendevelopmentcambodia.net/km/topics/urban-administration-and-development/

១៧. "Phnom Penh Poplulation 2019", http://worldpopulationreview.com/world-cities/phnom-penh-population/

១៨. Sorn Sarath, "3.2M cars, motorbikes registered", https://www.phnompenhpost.com/business/32m-cars-motorbikes-registered

១៩. សាលារាជធានីភ្នំពេញ, http://phnompenh.gov.kh/phnom-penh-city/facts/notable-data/

២០. https://opendevelopmentcambodia.net/km/topics/air-pollution/#ref-90916-3

២១. "សាលារាជធានីភ្នំពេញបញ្ជាទិញរថយន្ត ៨០គ្រឿងពីកូរ៉េបម្រើសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ", ថ្ងៃទី២៥ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៤, http://everyday.com.kh/article/25802.html

ឧបសម្ព័ន្ធទី១៖ កម្រងសំណួរសម្រង់មតិ

ខ្ញុំបាទជានិស្សិតឆ្នាំទី ៤ ផ្នែក វិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច នៃសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច។ កម្រងសំណួរនេះបង្កើតឡើងដើម្បីធ្វើការស្រាវជ្រាវក្នុងគោលបំណង ដើម្បីទទួលបានពត៌មានទាក់ទងនឹង **ការប្រើប្រាស់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនៅក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ**។ ពត៌មាននេះ នឹងត្រូវបានប្រើប្រាស់ដើម្បីធ្វើការស្រង់មតិ ហើយនឹងត្រូវពិនិត្យសម្រាប់ក្រុមសិក្សាស្រាវជ្រាវយើងប៉ុណ្ណោះ ពត៌មានដែលទទួលបានពីការស្រង់មតិនេះ និងត្រូវរក្សាជាការសំងាត់។ សូមអ្នកទាំងអស់គ្នាមេត្តាជួយបំពេញពត៌មានឲ្យបានច្បាស់លាស់។ សូមអរគុណ!

សូមធ្វើការគូសសញ្ញា (√) ចំពោះចម្លើយដែលអ្នកជ្រើសរើស

I. ភេទ

☐ ប្រុស ☐ ស្រី

II. អាយុ

☐ ក្រោម ១៥ឆ្នាំ, ☐ ១៦ ដល់ ២៥ឆ្នាំ ☐ ២៦ ដល់ ៣៥ឆ្នាំ
☐ ៣៦ ដល់ ៤៥ឆ្នាំ ☐ ៤៦ ដល់ ៥៥ឆ្នាំ ☐ ៥៦ ដល់ ៦៥ឆ្នាំ
☐ ៦៦ ដល់ ៧៥ឆ្នាំ ☐ ៧៥ឆ្នាំឡើង

III. មុខរបរ

☐ សិស្ស និស្សិត ☐ គ្រូបង្រៀន ☐ មន្ត្រីរាជការ
☐ ពានិជ្ជករ ☐ បុគ្គលិកក្រុមហ៊ុនឯកជន ☐ អាជីវករ
☐ ព្រះសង្ឃ ☐ កម្មករ កម្មការនី ☐ បុគ្គលិកអង្គការ
☐ ចូលនិវត្តន៍

IV. តើអ្នកធ្លាប់ជិះរថយន្តក្រុងសាធារណៈដែរ ឬទេ?

☐ ធ្លាប់ ☐ មិនធ្លាប់

V. តើអ្នកធ្វើដំណើរតាមរថយន្តក្រុងសាធារណៈញឹកញាប់ប៉ុណ្ណា?

☐ ញឹកញាប់ណាស់ ☐ ញឹកញាប់
☐ម្តងម្កាល

VI. តើអ្នកធ្វើដំណើរតាមរថយន្តក្រុងសាធារណៈ ក្នុងគោលបំណងអ្វី?

☐ ទៅកន្លែងធ្វើការ ☐ ទៅសាលា ☐ ទៅផ្សារ
☐ ទៅផ្ទះ ☐ ជិះដើរលេង

ផ្សេងៗ ____

VII. ហេតុអ្វីបានជាអ្នកជ្រើសរើសធ្វើដំណើរតាមរយៈឡានក្រុង? (រើសបានច្រើន)

☐ សុវត្ថិភាពខ្ពស់ ☐ មានផាសុកភាព ☐ តម្លៃសមរម្យ
☐ កាត់បន្ថយបំពុលបរិស្ថាន ☐ ចំណតនៅជិតផ្ទះ និងកន្លែងដែលត្រូវទៅ

☐ សន្សំសំចៃថវិកា ☐ មិនមានមធ្យោបាយធ្វើដំណើរផ្ទាល់ខ្លួន

VIII. តើអ្នកពេញចិត្តសេវាឡានក្រុងក្នុងរាជធានីភ្នំពេញកម្រិតណា?

☐ ពេញចិត្តខ្លាំង ☐ ពេញចិត្តបង្គួរ ☐ ពេញចិត្ត

☐ មិនពេញចិត្ត

IX. តើអ្នកគិតថាសេវារថយន្តក្រុងមានចំណុចខ្វះខាតអ្វីខ្លះ?

☐ រយៈពេលធ្វើដំណើរយូរ ☐ រយៈពេលរង់ចាំយូរ ☐ ចំណតមានតិច

☐ ពិបាកស្វែងរកពត៌មានពីខ្សែរត់ ☐ ចំណតរងចាំមិនមានផាសុកភាព

☐ គ្មានចំណតរថយន្តនៅជិតផ្ទះ និងកន្លែងដែលត្រូវទៅ

X. តើអ្នកដឹងថាមានកម្មវិធីទូរស័ព្ទសម្រាប់តាមដានឡានក្រុង និងទីតាំងចំណត ឬទេ?

☐ បានប្រើប្រាស់ ☐ ដឹង ប៉ុន្តែមិនប្រើប្រាស់

☐ មិនដឹង

XI. តើអ្នកយល់យ៉ាងណាដែរចំពោះតម្លៃ ១៥០០រៀលក្នុងការធ្វើដំណើរ១លើក?

☐ ថ្លៃ ☐ សមរម្យ ☐ ថោក

XII. ប្រសិនបើអ្នកគិតថាថ្លៃ តើតម្លៃប៉ុន្មានដែលអ្នកគិតថាសមរម្យ?

☐ ៨០០រៀល ☐ ១០០០រៀល ☐ ១២០០រៀល

XIII. តើអ្នកបង់ប្រាក់តាមរយៈអ្វី?

☐ ក្រដាសប្រាក់ ☐ វីង ស្កេនកាត ☐ អេស៊ីលីដាទាន់ចិត្ត

☐ មិនបង់ប្រាក់

XIV. មតិយោបល់ខ្លីសម្រាប់ជាគំនិតអភិវឌ្ឍន៍សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

____

____

____

ឧបសម្ព័ន្ធទី២៖ ការវិភាគលើលទ្ធផលដែលទទួលបានពីការស្រង់មតិ

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
SEX	130	1.00	2.00	1.4692	.50098
AGE	130	1.00	7.00	2.6846	1.25775
JOB	130	1.00	10.00	4.7538	1.76995
Use to ride on bus	130	1.00	2.00	1.3923	.49015
How often	79	1.00	3.00	2.2405	.85057
Purpose of using	79	1.00	6.00	2.6709	1.55020
Satifiction Rate	79	1.00	4.00	2.1646	.77510
Bus App	79	1.00	3.00	2.0759	.72981
Opinion on price	79	1.00	3.00	1.8354	.68744
how much do u think it should be	61	1.00	3.00	2.0820	.37838
Payment Option	79	1.00	4.00	1.8481	1.28191
Valid N (listwise)	61				

Frequency Table

Use to ride on bus

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	used to	79	60.8	60.8	60.8
	never	51	39.2	39.2	100.0
	Total	130	100.0	100.0	

SEX

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Male	69	53.1	53.1	53.1
	Female	61	46.9	46.9	100.0
	Total	130	100.0	100.0	

AGE

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Under 15	6	4.6	4.6	4.6
	16 - 25	75	57.7	57.7	62.3
	26 - 35	26	20.0	20.0	82.3
	36 - 45	10	7.7	7.7	90.0
	46 - 55	6	4.6	4.6	94.6
	56 - 65	4	3.1	3.1	97.7
	66 - 75	3	2.3	2.3	100.0
	Total	130	100.0	100.0	

JOB

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	business man	3	2.3	2.3	2.3
	GOV	9	6.9	6.9	9.2
	teacher	5	3.8	3.8	13.1
	student	61	46.9	46.9	60.0
	NGO	6	4.6	4.6	64.6
	private staff	33	25.4	25.4	90.0
	monk	2	1.5	1.5	91.5
	worker	6	4.6	4.6	96.2
	retired	2	1.5	1.5	97.7
	other	3	2.3	2.3	100.0
	Total	130	100.0	100.0	

Purpose of using

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Working place	25	19.2	31.6	31.6
	School	19	14.6	24.1	55.7
	Market	7	5.4	8.9	64.6
	Entertainment place	15	11.5	19.0	83.5
	Travel	11	8.5	13.9	97.5
	other	2	1.5	2.5	100.0
	Total	79	60.8	100.0	
Missing	System	51	39.2		
Total		130	100.0		

How often

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	very often	21	16.2	26.6	26.6
	often	18	13.8	22.8	49.4
	sometime	40	30.8	50.6	100.0
	Total	79	60.8	100.0	
Missing	System	51	39.2		
Total		130	100.0		

Satifiction Rate

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	very satified	16	12.3	20.3	20.3
	satified	36	27.7	45.6	65.8
	neutral	25	19.2	31.6	97.5
	dissatified	2	1.5	2.5	100.0
	Total	79	60.8	100.0	
Missing	System	51	39.2		
Total		130	100.0		

Opinion on price

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	expensive	26	20.0	32.9	32.9
	reasonable	40	30.8	50.6	83.5
	cheap	13	10.0	16.5	100.0
	Total	79	60.8	100.0	
Missing	System	51	39.2		
Total		130	100.0		

how much do u think it should be

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	800	2	1.5	3.3	3.3
	1000	52	40.0	85.2	88.5
	1200	7	5.4	11.5	100.0
	Total	61	46.9	100.0	
Missing	System	69	53.1		
Total		130	100.0		

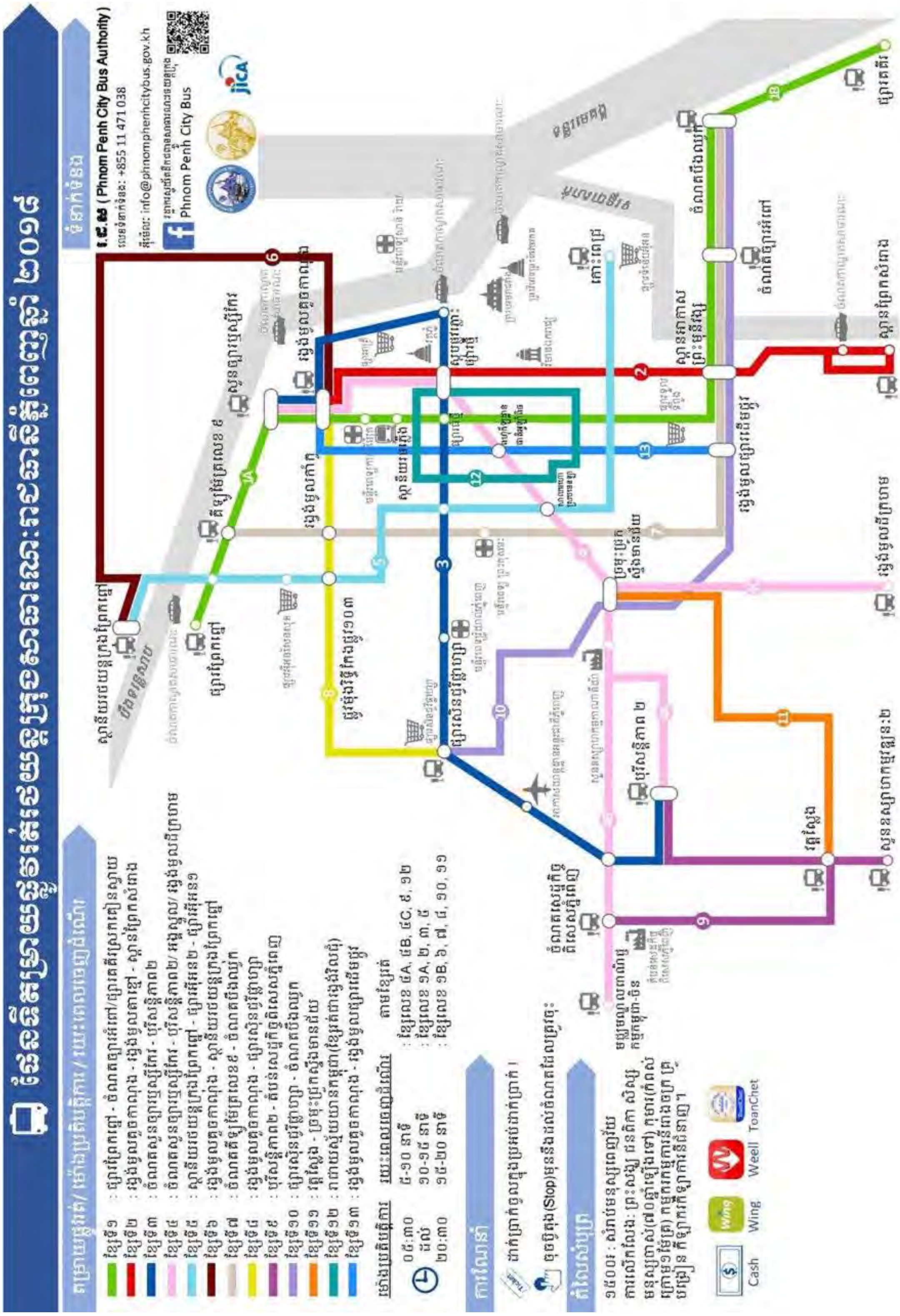
Payment Option

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Cash	52	40.0	65.8	65.8
	Wing Scan	6	4.6	7.6	73.4
	Aceleda QR	2	1.5	2.5	75.9
	free of charge	19	14.6	24.1	100.0
	Total	79	60.8	100.0	
Missing	System	51	39.2		
Total		130	100.0		

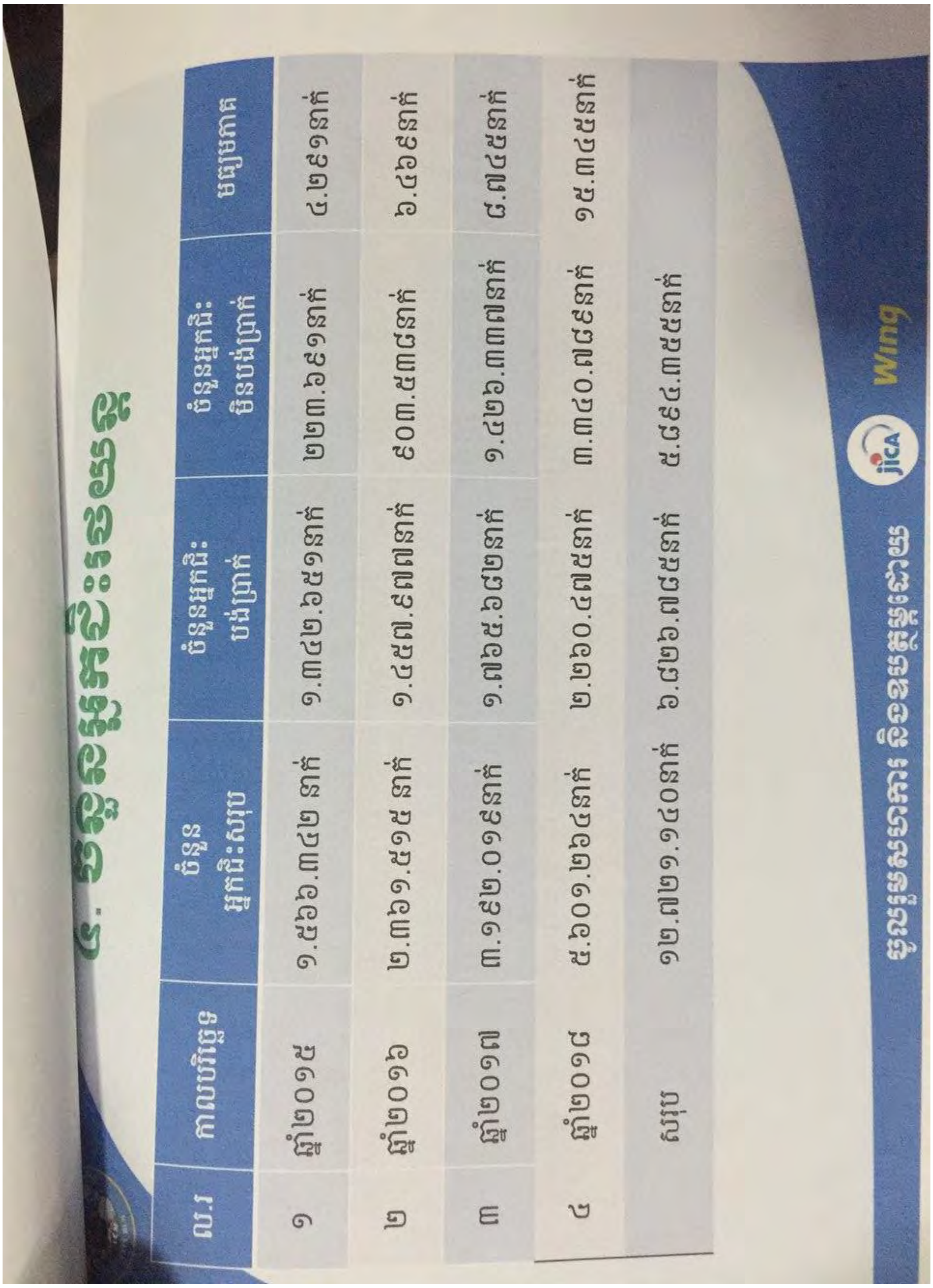
JOB * Purpose of using Crosstabulation

			Purpose of using						Total
			Working place	School	Market	Entertainment place	Travel	other	
JOB	business man	Count	0	0	0	0	1	0	1
		% within JOB	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	100.0%
	GOV	Count	6	0	0	2	0	0	8
		% within JOB	75.0%	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%	100.0%
	teacher	Count	5	0	0	0	0	0	5
		% within JOB	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
	student	Count	1	14	1	7	4	2	29
		% within JOB	3.4%	48.3%	3.4%	24.1%	13.8%	6.9%	100.0%
	NGO	Count	4	1	0	0	1	0	6
		% within JOB	66.7%	16.7%	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	100.0%
	private staff	Count	5	2	1	5	5	0	18
		% within JOB	27.8%	11.1%	5.6%	27.8%	27.8%	0.0%	100.0%
	monk	Count	0	2	0	0	0	0	2
		% within JOB	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
	worker	Count	4	0	0	1	0	0	5
		% within JOB	80.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	100.0%
	retired	Count	0	0	2	0	0	0	2
		% within JOB	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
	other	Count	0	0	3	0	0	0	3
		% within JOB	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
Total		Count	25	19	7	15	11	2	79
		% within JOB	31.6%	24.1%	8.9%	19.0%	13.9%	2.5%	100.0%

ឧបសម្ព័ន្ធទី៣៖ ផែនទី និងពត៌មានពីខ្សែរត់



ឧបសម្ព័ន្ធទី៤៖ ស្ថិតិអ្នកដំណើរតាមរយៈរថយន្តក្រុង



៤. ចំនួនអ្នកជិះរថយន្ត

ល.រ	កាលបរិច្ឆេទ	ចំនួនអ្នកជិះសរុប	ចំនួនអ្នកជិះបង់ប្រាក់	ចំនួនអ្នកជិះមិនបង់ប្រាក់	មធ្យមភាគ
១	ឆ្នាំ២០១៥	១.៥៦៦.៣៤២ នាក់	១.៣៤២.៦៥១នាក់	២២៣.៦៩១នាក់	៤.២៩១នាក់
២	ឆ្នាំ២០១៦	២.៣៦១.៥១៥ នាក់	១.៤៥៧.៩៧៧នាក់	៩០៣.៥៣៨នាក់	៦.៤៦៩នាក់
៣	ឆ្នាំ២០១៧	៣.១៩២.០១៩នាក់	១.៧៦៥.៦៨២នាក់	១.៤២៦.៣៣៧នាក់	៨.៧៤៥នាក់
៤	ឆ្នាំ២០១៨	៥.៦០១.២៦៤នាក់	២.២៦០.៤៧៥នាក់	៣.៣៤០.៧៨៩នាក់	១៥.៣៤៥នាក់
	សរុប	១២.៧២១.១៤០នាក់	៦.៨២៦.៧៨៥នាក់	៥.៨៩៤.៣៥៥នាក់	

ចូលរួមសហការ និងឧបត្ថម្ភដោយ JICA Wing