សាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ
និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច

សារណាបញ្ចប់ការសិក្សា

ផលប៉ះពាល់កូវីដ១៩ទៅលើសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

ករណីសិក្សា៖ អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី(តុកតុកខ្មែរ)នៅរាជធានីភ្នំពេញ

ស្រាវជ្រាវពីថ្ងៃទី២៦ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២១ ដល់ថ្ងៃទី១៣ ខែសីហា ឆ្នាំ២០២១

ស្រាវជ្រាវដោយ
និស្សិតឈ្មោះ **លី លីហួរ**
ម៉ឺន សុខដារី

សាស្ត្រាចារ្យណែនាំ
បណ្ឌិត **ខ៉ាន់ ស៊ុនដេត**

ថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ សេដ្ឋកិច្ចអភិវឌ្ឍន៍
ជំនាន់ទី៥

ឆ្នាំចូលសិក្សា ២០១៧
ឆ្នាំសរសេរសារណា ២០២១

សេចក្តីថ្លែងអំណរគុណ

យើងខ្ញុំឈ្មោះ **លី លីហួរ** និង **ម៉ឺន សុខដារី** ជានិស្សិតបរិញ្ញាបត្រវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច ជំនាញសេដ្ឋកិច្ចអភិវឌ្ឍន៍ ឆ្នាំទី៤ ជំនាន់ទី៥ ក្នុងឆ្នាំសិក្សា ២០២០-២០២១ នៃសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច។

ជាបឋមយើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់ សូមសម្តែងនូវការដឹងគុណ និងការគោរពដ៏ខ្ពង់ខ្ពស់ចំពោះ លោកឪពុក និងអ្នកម្តាយ ដែលជាអ្នកបានផ្តល់កំណើត ចិញ្ចឹមបីបាច់ថែរក្សា ទូន្មានប្រៀនប្រដៅ យើងខ្ញុំ ពោរពេញដោយក្តីស្រឡាញ់ ការសន្តោសប្រណី និងព្រហ្មវិហារធម៌ ជាពិសេសលោកទាំងពីរតែងតែជួយជ្រោមជ្រែងគ្រប់សព្វបែបយ៉ាងទាំងស្មារតី និងធនធានដើម្បីទំនុកបម្រុងការសិក្សាយើងខ្ញុំទាំងពីររូប ចាប់តាំងពីថ្នាក់បឋមសិក្សា រហូតដល់ថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រនេះ។

យើងខ្ញុំសូមថ្លែងអំណរគុណចំពោះ ឯកឧត្តមសាកលវិទ្យាធិការ និងសាកលវិទ្យាធិការរង ព្រឹទ្ធបុរស ព្រឹទ្ធបុរសរង លោកសាស្ត្រចារ្យ និងលោកស្រីសាស្ត្រាចារ្យទាំងអស់ ដែលបានចំណាយទាំងពេលវេលា និងកម្លាំងកាយចិត្ត ក្នុងការបង្ហាត់បង្រៀន ផ្ទេរចំណេះដឹងជាច្រើនដល់សិស្សនិស្សិត។

ជាពិសេស យើងខ្ញុំសូមធ្វើការថ្លែងអំណរអរគុណយ៉ាងជ្រាលជ្រៅចំពោះ លោកសាស្ត្រាចារ្យ បណ្ឌិត **ខ៉ាន់ ស៊ុនដេត** ដែលបានខិតខំយកចិត្តទុកដាក់ និងចំណាយពេលវេលាដ៏មានតម្លៃ ក្នុងការជួយណែនាំដាស់តឿន ផ្តល់យោបល់ល្អៗ និងកែតម្រូវនូវកំហុសឆ្គង ទាំងលើខ្លឹមសារ និងអក្ខរាវិរុទ្ធ ដែលកើតមានក្នុងដំណើរការសរសេរសារណាមួយនេះ ចាប់តាំងពីចំណុចចាប់ផ្តើម រហូតទទួលបានជោគជ័យ បើទោះបីជាឋិតក្នុងស្ថានភាពលំបាកយ៉ាងណាក៏ដោយ។

យើងខ្ញុំក៏សូមថ្លែងអំណរគុណយ៉ាងក្រៃលែងចំពោះ បងៗ ពូៗ និងអ៊ំៗ ដែលជាអ្នកប្រកបរបររត់ម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ដែលបានចំណាយពេលវេលាដ៏មានតម្លៃក្នុងការចូលរួមផ្តល់នូវព័ត៌មាន និងកិច្ចសម្ភាសន៍ដល់យើងខ្ញុំ។

ជាចុងក្រោយ យើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់ សូមគោរពជូនពរដល់លោកឪពុក អ្នកម្តាយ ព្រមទាំងឯកឧត្តមសាកលវិទ្យាធិការ សាកលវិទ្យាធិការរង លោកសាស្ត្រាចារ្យណែនាំ លោកលោកស្រី ដែលជាសាស្ត្រាចារ្យ និងបុគ្គលិកទាំងអស់ សូមជួបប្រទះនូវព្រះពុទ្ធពរទាំងបួនប្រការគឺ អាយុ វណ្ណៈ សុខៈ ពលៈ កុំបីឃ្លៀងឃ្លាតឡើយ។

សូមអរគុណ។

អារម្ភកថា

ក្រោយពីបានបញ្ចប់ការសិក្សាអស់រយៈពេល ៤ឆ្នាំ នៅសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ចលើមុខជំនាញសេដ្ឋកិច្ចអភិវឌ្ឍន៍រួចមក យើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់ ដែលជាសិស្សរួមជំនាន់គ្នាបានពិភាក្សា និងសម្រេចចាប់ដៃគូគ្នា ក្នុងការសរសេរសារណាបញ្ចប់ការសិក្សាថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ចក្នុងឆ្នាំ២០២១នេះ។ ចំពោះសារណាបញ្ចប់ការសិក្សានេះ ជាការស្រាវជ្រាវកម្រិតបឋម ក្នុងរយៈពេលកំណត់មួយ ដែលអាចអោយពួកយើងបានធ្វើការសិក្សាស្រាវជ្រាវបន្ថែមលើចំណុចដែលខ្វះខាតកំឡុងពេលសិក្សាកន្លងមក និងសម្រាប់បន្សល់ទុកស្នាដៃនេះ ជាគុណប្រយោជន៍ដល់សិស្សនិស្សិតជំនាន់ក្រោយ ក្នុងការសិក្សាស្រាវជ្រាវបន្តទៀត។

ដោយសារតែស្ថានភាពក្នុងប្រទេសកម្ពុជាបច្ចុប្បន្ន ទទួលរងនូវផលប៉ះពាល់ខ្លាំងពីបញ្ហានៃជម្ងឺឆ្លងកូវីដ ១៩ បានធ្វើឲ្យវិស័យមួយចំនួនមានការរាំងស្ទះ ហើយប្រជាពលករខ្លះបានបាត់បង់ការងារធ្វើ គ្មានចំណូលចំណាយកាន់តែច្រើនជាងមុន។ ជាក់ស្តែងក្នុងកាលៈទេសៈបែបនេះ យើងសង្កេតឃើញថា ការប្រកបអាជីវកម្មរត់ម៉ូតូកង់បី នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ កំពុងមានការប្រឈមនូវហានិភ័យខ្ពស់ ទាក់ទងទៅនឹងការបាត់បង់ប្រាក់ចំណូលដើម្បីផ្គត់ផ្គង់ជីវភាព រស់នៅប្រចាំថ្ងៃរបស់ពួកគេ ខណៈពេលដែលការរីករាលដាលជាសហគមន៍នៃ ជម្ងឺឆ្លងដ៏កាចសាហាវនេះ នៅតែមិនទាន់មានការចុះអន់ថយនៅឡើយ។ ដោយហេតុនេះហើយទើបពួកយើងខ្ញុំសម្រេចជ្រើសរើសយកប្រធានបទបញ្ចប់ការសិក្សា ដែលនិយាយទាក់ទងនឹង **ផលប៉ះពាល់កូវីដ១៩ទៅលើសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ** ដោយលើកយក ករណីសិក្សាចំពោះអ្នកប្រកបរបររត់ម៉ូតូកង់បីនៅរាជធានីភ្នំពេញ។ មូលហេតុនៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវលើប្រធានបទនេះ ក្នុងគោលបំណងចង់ធ្វើការពង្រីកចំណេះដឹង និងស្វែងយល់បន្ថែមទៀតលើវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ក៏ដូចជាបញ្ហាកូវីដ១៩ ដែលកំពុងត្រូវបានដោះស្រាយ។ យើងខ្ញុំសង្ឃឹមយ៉ាងមុតមាំ និងជឿជាក់ថា បើទោះបីជាសារណានេះនៅមានភាពខ្វះខាត តែវាអាចក្លាយទៅជាឯកសារសម្រាប់ការសិក្សា និងការស្រាវជ្រាវសម្រាប់មិត្តអ្នកអាន និងមិត្តនិស្សិតទាំងឡាយដែលមានបំណងចង់ស្វែងយល់ និងរៀនសូត្របន្ថែម ព្រមទាំងអាចចងក្រងជាឯកសារយោងជាក់ជាពុំខាន។

ជាចុងក្រោយយើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់ សូមអរគុណអ្នកទាំងអស់គ្នា សម្រាប់ការកំពុងចំណាយពេលអានសៀវភៅនេះ។ យើងក៏សូមអះអាងផងដែរថា សៀវភៅមួយក្បាលនេះ មិនទាន់ល្អឥតខ្ចោះនៅឡើយទេ យើងសូមខន្តីអភ័យទោសនូវរាល់កំហុសឆ្គងទាំងឡាយណា ដែលកើតមានដោយអចេតនា ហើយពួកយើងក៏រីករាយស្វាគមន៍នូវរាល់មតិរិះគន់ក្នុងន័យស្ថាបនាគ្រប់ទម្រង់របស់លោកអ្នក។

មាតិកា

ទំព័រ

បញ្ជីអក្សរកាត់ vi

បញ្ជីតារាង vii

បញ្ជីក្រាហ្វិក vii

សេចក្តីផ្តើម

១. សាវតានៃការស្រាវជ្រាវ ១

២. កម្មវត្ថុនៃការស្រាវជ្រាវ ២

៣. ចំណោទបញ្ហានៃការស្រាវជ្រាវ ២

៤. ទំហំ និងដែនកំណត់នៃការស្រាវជ្រាវ ៣

៥. សារៈសំខាន់នៃការស្រាវជ្រាវ ៣

៦. វិធីសាស្ត្រនៃការស្រាវជ្រាវ ៣

៧. រចនាសម្ព័ន្ធនៃការស្រាវជ្រាវ ៣

ជំពូកទី១
រំលឹកទ្រឹស្តីពាក់ព័ន្ធអាជីវកម្មក្រៅប្រព័ន្ធ

១.១. ការយល់ដឹងពីសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ៥

១.១.១. ការដាក់ឈ្មោះផ្សេងៗនៃពាក្យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ៥

១.១.២. ការកំណត់និយមន័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ៦

១.១.២.១. ការកំណត់និយមន័យតាមទស្សនៈបែបប្រពៃណី ៧

១.១.២.២. ការកំណត់និយមន័យតាមទស្សនៈបែបថ្មី ៧

១.១.២.៣. ការកំណត់និយមន័យដោយសកម្មភាព ៨

១.១.២.៤. ការកំណត់និយមន័យរបស់អង្គការអន្តរជាតិ (ILO) ៨

១.២. លក្ខណៈទូទៅនៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ៩

១.២.១. ទស្សនៈវិស័យប្រវត្តិសាស្ត្រនៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ៩

១.២.១.១. នៅកំឡុងឆ្នាំ១៩៥០-១៩៦០ .... ៩

១.២.១.២. នៅកំឡុងឆ្នាំ ១៩៧០ .... ១០

១.២.១.៣. នៅកំឡុងឆ្នាំ ១៩៨០-១៩៩០ .... ១០

១.២.១.៤. នៅកំឡុងឆ្នាំ ២០០០ រហូតមកដល់បច្ចុប្បន្ន ១១
១.២.២. ប្រវត្តិនៃការសិក្សាសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ១១
១.២.៣. មុខរបរដែលស្ថិតក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ១២
១.២.៤. ចរិតលក្ខណៈនៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ១២
១.២.៤.១. ស្របច្បាប់ ឬផ្ទុយពីច្បាប់ ១២
១.២.៤.២. សាច់ប្រាក់ជាមធ្យោបាយនៃការដោះដូរ ១៣
១.២.៤.៣. ប្រាក់ខែ ឬប្រាក់កម្រៃដែលគ្មានការចុះបញ្ជី ១៣
១.២.៤.៤. លក្ខខណ្ឌពលកម្ម ឬការងារ ១៣
១.២.៥. មូលហេតុនៃការកើនឡើងនៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ១៣
១.២.៥.១. ការស្រូបយកកម្លាំងពលកម្មនៅមានកម្រិត ១៣
១.២.៥.២. របាំងនៃការឈានចូលក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ ១៤
១.២.៥.៣. ការអប់រំនិងការបណ្តុះបណ្តាលនៅមានកម្រិត ១៤
១.២.៥.៤. កង្វះការយកចិត្តទុកដាក់ពីរាជរដ្ឋាភិបាល ១៥
១.២.៥.៥. ភាពយ៉ាប់យ៉ឺននៃសេដ្ឋកិច្ច ១៥
១.៣. ចំណុចវិជ្ជមាន និងអវិជ្ជមាននៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ១៥
១.៣.១. ចំណុចវិជ្ជមាននៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ១៥
១.៣.២. ចំណុចអវិជ្ជមាននៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ១៦
១.៤. ទំនាក់ទំនងរវាងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ និងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ១៧
១.៥. កត្តាដែលចាំបាច់ផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់ទៅលើការប្រកបការងារនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ១៨
១.៥.១. ឱនភាពនៃការងារសមរម្យ ១៩
១.៥.២. ឱនភាពនៃសិទ្ធិ ១៩
១.៥.៣. ឱនភាពនៃការការពារខាងសង្គមកិច្ច ១៩
១.៥.៤. ឱនភាពនៃអ្នកតំណាង ២០
១.៦. សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ២០
១.៦.១. ប្រភេទការងាររបស់សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ២១
១.៦.២. ចរិតលក្ខណៈនៃអ្នកធ្វើការក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ២២
១.៦.៣. កត្តាដែលបណ្តាលអោយមានកំណើននៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ២៣

១.៦.៤.១. ការិយាធិបតេយ្យ និងអំពើពុករលួយ ២៣
១.៦.៤.២. ភាពក្រីក្រ ២៤
១.៦.៤.៣. កំណើនសេដ្ឋកិច្ច និងកម្លាំងពលកម្ម ២៤
១.៦.៤.៤. ការនាំចេញសំលៀកបំពាក់ និងការលុបបំបាត់ចោលកូតា ២៥
១.៦.៤. សារៈសំខាន់នៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ២៥
១.៦.៥. បញ្ហាប្រឈមក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ២៦
១.៦.៥.១. ក្របខណ្ឌច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ២៧
១.៦.៥.២. បញ្ហានានាពាក់ព័ន្ធនឹងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ២៧

ជំពូកទី២

ស្ថានភាពនៃការប្រកបអាជីវកម្មម៉ូតូកង់បីនៅរាជធានីភ្នំពេញ

២.១. ដើមកំណើតនៃម៉ូតូកង់បី ២៩
២.១.១. ដើមកំណើត ២៩
២.១.២. នៅចុងសតវត្សរ៍ទី ១៩ .... ២៩
២.១.៣. សតវត្សរ៍ទី ២០ .... ៣០
២.១.៤. សតវត្សរ៍ទី ២១ .... ៣១
២.២. អាជីវកម្មម៉ូតូកង់បីនៅតំបន់អាស៊ី ៣១
២.២.១. ម៉ូតូកង់បីនៅប្រទេសថៃ ៣២
២.២.២. ប្រទេសឡាវ ៣៣
២.២.៣. ប្រទេសកម្ពុជា ៣៣
២.៣. ការវិវត្តន៍នៃមធ្យោបាយធ្វើដំណើរសាធារណៈផ្លូវគោកនៅប្រទេសកម្ពុជា ៣៤
២.៣.១. ស៊ីក្លូ ៣៤
២.៣.២. ម៉ូតូឌុប ៣៥
២.៣.៣. ម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) ៣៥
២.៣.៤. ម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌា ៣៦
២.៣.៥. មធ្យោបាយធ្វើដំណើរសាធារណៈដទៃទៀត ៣៦
២.៤. ស្ថានភាពអាជីវកម្មម៉ូតូកង់បីនៅរាជធានីភ្នំពេញ ៣៧
២.៤.១. ស្ថានភាពទូទៅនៅរាជធានីភ្នំពេញ ៣៧

២.៤.១.១. ទីតាំងភូមិសាស្ត្រ ៣៧
២.៤.១.២. កំណើនប្រជាជន ៣៨
២.៤.១.៣. ចំនួនយានយន្ត ៣៩
២.៤.២. ស្ថានភាពអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី ៤០
២.៤.២.១. មូលហេតុក្នុងការជ្រើសរើសប្រកបមុខរបរម៉ូតូកង់បី ៤០
២.៤.២.២. គុណសម្បត្តិនៃការរត់ម៉ូតូកង់បី ៤១
២.៤.៣. កត្តាផ្សេងៗដែលជះឥទ្ធិពលទៅលើរបររត់ម៉ូតូកង់បី.. ៤២
២.៤.៣.១. បញ្ហាទូទៅ ៤២
២.៤.៣.២. ការចូលមកដល់នៃម៉ូតូកង់បីតណ្ឌា.. ៤៣
២.៤.៣.៣. បញ្ហាជម្ងឺកូវីត១៩ .... ៤៣

ជំពូកទី៣

ការវិភាគ និងពិភាក្សាលើលទ្ធផលស្រាវជ្រាវ

៣.១. ការវិភាគបែបពិពណ៌នា ៤៥
៣.១.១.ស្ថានភាពទូទៅនៃអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ៤៥
៣.១.១.១. ភេទ ៤៥
៣.១.១.២. អាយុ ៤៥
៣.១.១.៣. កម្រិតវប្បធម៌ ៤៦
៣.១.១.៤. ស្រុកកំណើត ៤៨
៣.១.១.៥. ស្ថានភាពគ្រួសារ ៤៨
៣.១.១.៦. ចំនួនសមាជិកគ្រួសារ ៤៩
៣.១.១.៧. រយៈពេលប្រកបមុខរបរ ៥១
៣.១.២. កត្តាជំរុញប្រកបមុខរបររត់ម៉ូតូកង់បី... ៥១
៣.១.៣. បញ្ហាប្រឈមទូទៅ... ៥៣
៣.១.៤. ផលប៉ះពាល់កំឡុងពេលកូវីដ១៩ .... ៥៤
៣.១.៤.១. ប្រាក់ចំណូលជាមធ្យមប្រចាំថ្ងៃ... ៥៦
៣.១.៤.២. ប្រាក់ចំណាយជាមធ្យមប្រចាំថ្ងៃ ៥៨
៣.២. ការវិភាគ SWOT ៦០

៣.២.១. ចំណុចខ្លាំង ៦១

៣.២.២. ចំណុចខ្សោយ ៦១

៣.២.៣. ឱកាស ៦១

៣.២.៤. ការគំរាមកំហែង ៦១

៣.៣. លទ្ធផលស្រាវជ្រាវ ៦១

៣.៣.១. ចំណុចវិជ្ជមាន ៦២

៣.៣.២.ចំណុចអវិជ្ជមាន ៦២

សេចក្តីសន្និដ្ឋាន និងអនុសាសន៍

១. សេចក្តីសន្និដ្ឋាន ៦៣

២. អនុសាសន៍ ៦៤

ឯកសារយោង

ឧបសម្ព័ន្ធ

បញ្ជីអក្សរកាត់

ពាក្យកាត់៖

ILO	International Labor Organization	អង្គការពលកម្មអន្តរជាតិ
GDP	Gross Domestic Product	ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប
ADB	Asian Development Bank	ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី
FDI	Foreign Direct Investment	ការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស
WTO	World Trade Organization	អង្គការពាណិជ្ជកម្មពិភពលោក
CoV	Corona Virus	វីរុសកូរ៉ូណាប្រភេទថ្មី
COVID-19	Corona Virus Disease 2019	**ជំងឺវីរុសកូរ៉ូណាឆ្នាំ២០១៩**
SARS	Severe Acute Respiratory Syndrome	ជម្ងឺរោគសញ្ញាផ្លូវដង្ហើមធ្ងន់ធ្ងរ

សញ្ញាសម្គាល់៖

(%) ភាគរយ

(.) កាត់ខ្ទង់ពាន់

(,) ទសភាគ ឬក្បៀស

បញ្ជីតារាង

តារាងទី១.១៖ លក្ខណៈផ្សេងគ្នានៃពាក្យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ៦
តារាងទី៣.១៖ ប្រាក់ចំណូលរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីកំឡុងពេលកូវីដ១៩ .... ៥៦
តារាងទី៣.២៖ ប្រាក់ចំណាយរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីកំឡុងពេលកូវីដ១៩ .... ៥៨

បញ្ជីក្រាហ្វិក

ក្រាហ្វិកទី៣.១៖ អាយុ.. ៤៦
ក្រាហ្វិកទី៣.២៖ កម្រិតវប្បធម៌ ៤៧
ក្រាហ្វិកទី៣.៣៖ ស្រុកកំណើត... ៤៨
ក្រាហ្វិកទី៣.៤៖ ស្ថានភាពគ្រួសារ.. ៤៩
ក្រាហ្វិកទី៣.៥៖ ចំនួនសមាជិកគ្រួសារ ៤៩
ក្រាហ្វិកទី៣.៦៖ ចំនួនអ្នករកប្រាក់ចំណូលក្នុងគ្រួសារ.. ៥០
ក្រាហ្វិកទី៣.៧៖ រយៈពេលប្រកបមុខរបរ ៥១
ក្រាហ្វិកទី៣.៨៖ កត្តាជំរុញប្រកបមុខរបររត់ម៉ូតូកង់បី ៥២
ក្រាហ្វិកទី៣.៩៖ បញ្ហាប្រឈមទូទៅ...៥៣
ក្រាហ្វិកទី៣.១០៖ ប្រភពដើមទុនសម្រាប់ដំណើរការអាជីវកម្ម ៥៤
ក្រាហ្វិកទី៣.១១៖ ផលលំបាកកំឡុងពេលកូវីដ១៩... ៥៥
ក្រាហ្វិកទី៣.១២៖ ប្រាក់ចំណូលជាមធ្យមប្រចាំថ្ងៃពេលមិនទាន់មានកូវីដ១៩ ....៥៧
ក្រាហ្វិកទី៣.១៣៖ បំរែបំរួលប្រាក់ចំណូលកំឡុងពេលកូវីដ១៩... ៥៨
ក្រាហ្វិកទី៣.១៤៖ ប្រាក់ចំណាយជាមធ្យមប្រចាំថ្ងៃពេលមិនទាន់មានកូវីដ១៩ .... ៥៩
ក្រាហ្វិកទី៣.១៥៖ បំរែបំរួលប្រាក់ចំណាយកំឡុងពេលកូវីដ១៩.. ៦០

សេចក្តីផ្តើម

សេចក្តីផ្តើម

១. សារៈសំខាន់នៃការស្រាវជ្រាវ

ជម្ងឺកូវីដ១៩ ជាវីរុសថ្មីមួយដែលទើបតែរកឃើញនៅចុងឆ្នាំ ២០១៩ និងមានប្រភពដំបូងមកពីទីក្រុងវូហាន ប្រទេសចិន។ ជម្ងឺកូវីដ១៩ ឬ វីរុសកូរ៉ូណានេះត្រូវបានចម្លងតាមរយៈការប៉ះពាល់ផ្ទាល់ទៅនឹងដំណក់ទឹកតូចៗដែលចេញពីប្រព័ន្ធផ្លូវដង្ហើមរបស់អ្នកដែលបានឆ្លងវីរុស (តាមរយៈការក្អក និងកណ្តាស់) និងការប៉ះផ្ទាល់ទៅលើផ្ទៃនានាដែលមានវីរុសនោះ។ វីរុសកូវីដ១៩ នេះអាចរស់នៅផ្ទៃខាងក្រៅបានជាច្រើនម៉ោង ហើយវាឆ្លងទៅមនុស្សគ្រប់វ័យបានទាំងអស់ ថែមទាំងមានគ្រោះថ្នាក់ដល់អាយុជីវិតទៀតផង ជាពិសេសនោះ គឺមនុស្សវ័យចំណាស់ដែលមានជម្ងឺប្រចាំកាយស្រាប់។ ដោយសារតែភាពកាចសាហាវ និងការឆ្លងយ៉ាងលឿននៃជម្ងឺកូវីដ ១៩ នេះហើយ ទើបវាបានជះឥទ្ធិពលអវិជ្ជមានយ៉ាងខ្លាំងដល់សេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក ជាពិសេសគឺប្រទេសក្រីក្រ និង ប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍។ ការកើនឡើងនៃវិបត្តិនេះបានផ្តល់ផលប៉ះពាល់ដល់ប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍មិនត្រឹមតែទៅលើភាពអាសន្នផ្នែកសុខភាពប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែថែមទាំងបានបំផ្លាញដល់ការអភិវឌ្ឍន៍សង្គម និងសេដ្ឋកិច្ចដល់ប្រទេសទាំងនោះយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរផងដែរ។ ខណៈការផ្ទុះឡើងនៃជំងឺកូវីដ១៩ ជាសកលបាននាំឱ្យ មានការរំខានដល់ខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ និងបង្កការរាំងស្ទះទៅដល់តម្រូវការ ព្រមទាំងលំហូរនៃការធ្វើដំណើរពាណិជ្ជកម្ម និងការវិនិយោគ ដែលជាហេតុបាននាំមកនូវការរំខាន ទៅលើគ្រប់វិស័យនៃសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ច នៅក្នុងបណ្តាប្រទេសអាស៊ាន។ ជម្ងឺកូវីដ១៩ បានគម្រាមកំហែងយ៉ាងខ្លាំងទៅលើសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចទៅលើវិស័យផ្សេងៗនៃការអភិវឌ្ឍន៍របស់ប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ និងប្រទេសក្រីក្រ ទាំងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ និងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ។ ជាពិសេសនោះគឺ វិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ដោយវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ឬក្រៅផ្លូវការ ជាសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចចម្រុះ សហគ្រាស ការងារ និងកម្មករដែលមិនត្រូវបានកំណត់ដោយរដ្ឋ ឬជាសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចដែលប្រជាជនប្រកបមុខរបររកស៊ីដោយខ្លួនឯង ឬការងារមានប្រាក់ឈ្នួលនៅក្នុងសហគ្រាសនៃវិស័យក្រៅប្រព័ន្ធ ដែលមិនមានការបង់ពន្ធ និងមិនមានការយកចិត្តទុកដាក់ពីសំណាក់រដ្ឋាភិបាលទេ។ យោងតាមការចុះផ្សាយរបស់អង្គការពលកម្មអន្តរជាតិ (ILO) នៅថ្ងៃទី២៩ ខែមេសា ឆ្នាំ២០២០ បានប៉ាន់ប្រមាណថា កម្មករធ្វើការនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធជិត ១,៦ ពាន់លាននាក់ បានរងផលប៉ះពាល់ទៅលើសមត្ថភាពក្នុងការរកចំណូល។ នេះដោយសារតែការវិធានការណ៍បិទប្រទេស និងវិធានការណ៍ផ្សេងៗទៀតក្នុងការបង្ការការរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ ១៩ និងដោយសារតែពួកគេធ្វើការនៅក្នុងវិស័យដែលរងគ្រោះខ្លាំងបំផុតស្រាប់។

ជាក់ស្តែង ប្រទេសកម្ពុជាក៏ស្ថិតនៅក្នុងចំណោមប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ដែរ ដោយប្រជាជនភាគច្រើននៅប្រទេសនេះគឺ ស្ថិតនៅក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ។ វិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធបានចូលរួមចំណែកលើក

កម្ពស់សេដ្ឋកិច្ចគ្រួសារយ៉ាងសកម្មផងដែរ។ នៅឆ្នាំ២០០៣ វិស័យក្រៅប្រព័ន្ធ បានរួមចំណែក ៦២% នៃផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប ដែលតួលេខនេះបានបង្ហាញថា ការចូលរួមចំណែកនៃវិស័យក្រៅប្រព័ន្ធនេះបានជះឥទ្ធិពលយ៉ាងខ្លាំងដល់កំណើនសេដ្ឋកិច្ចទាំងមូល។ ប៉ុន្តែដោយសារតែវិបត្តិកូវីដ១៩ បានធ្វើឲ្យវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនេះ នៅប្រទេសកម្ពុជារងផលប៉ះពាល់យ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរ។

នៅប្រទេសកម្ពុជា កាលមុនកើតមានជម្ងឺកូវីដ១៩ អ្នកដែលប្រកបមុខរបរនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ តួយ៉ាងដូចជាអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) ជាដើម អាចរកចំណូលបានគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ផ្គត់ផ្គង់ជីវភាពគ្រួសាររបស់ពួកគាត់។ ប៉ុន្តែនាពេលបច្ចុប្បន្ន តាមការសង្កេតជាក់ស្តែងបង្ហាញថាអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) រកប្រាក់ចំណូលបានតិចជាងមុន ហើយថ្ងៃខ្លះសឹងតែគ្មានប្រាក់ចំណូលតែម្តង ដែលធ្វើឲ្យពួកគេគ្មានលទ្ធភាពគ្រប់គ្រាន់ក្នុងការចិញ្ចឹមជីវិតរបស់ខ្លួននិងគ្រួសាររបស់ពួកគេបាននោះទេ។

២. គម្មវត្ថុនៃការស្រាវជ្រាវ

នៅដើមឆ្នាំ២០២១ យើងសង្កេតឃើញថា អ្នកដែលឆ្លងជម្ងឺកូវីដ១៩ នៅប្រទេសកម្ពុជាមានការកើនឡើងជាលំដាប់ ដូច្នេះហើយទើបក្រុមយើងខ្ញុំសម្រេចចិត្តជ្រើសរើសប្រធានបទនេះយកមកសិក្សាស្វែងយល់ដូចក្នុងគោលបំណងដូចខាងក្រោម

- ស្វែងយល់ពីមូលហេតុនៃការរីករាលដាលនៃជម្ងឺកូវីដ១៩
- ស្វែងយល់ពីហានិភ័យនៃជម្ងឺកូវីដ១៩ ចំពោះអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី
- ស្វែងយល់ពីចំណុចខ្លាំង និងចំណុចខ្សោយរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីនៅអំឡុងពេលការរីករាលដាលនៃជជម្ងឺកូវីដ១៩
- ស្វែងយល់ពីការគំរាមកំហែង និងផលលំបាករបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីក្នុងសម័យកូវីដ១៩
- ជួយស្វែងរកដំណោះស្រាយក្នុងការកែប្រែស្ថានភាពរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីក្នុងកំឡុងពេលកូវីដ ១៩។

៣. ចំណោទបញ្ហានៃការស្រាវជ្រាវ

ខណៈពេលដែលប្រទេសជាតិកំពុងតែជួបនូវផលប៉ះពាល់ដោយសារតែបញ្ហាជម្ងឺកូវីដ១៩ ដែលផលប៉ះពាល់នេះបានជះឥទ្ធិពលទៅលើគ្រប់វិស័យទាំងអស់ដូចជាវិស័យទេសចរណ៍ វិស័យឧស្សាហកម្ម វិស័យវាយណភ័ណ្ឌ ស្បែកជើង បានទទួលរងគ្រោះយ៉ាងខ្លាំងដោយសារតែជម្ងឺដ៏កាចសាហាវនេះ។ ទន្ទឹមនឹងនេះ អ្នកដែលបម្រើការក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ពិសេសគឺអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) ដែលជាមុខរបរមួយពេញនិយម នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញផងដែរ។ តើជម្ងឺកូវីដ១៩ផ្តល់ផលប៉ះពាល់យ៉ាងដូចម្តេចខ្លះដល់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី?

៤. ទំហំ និងដែនកំណត់នៃការស្រាវជ្រាវ

នៅក្នុងប្រធានបទនេះ យើងនឹងសិក្សាអំពីផលប៉ះពាល់នៃជម្ងឺកូវីដ១៩ ទៅលើអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី ដែលពួកគាត់ជាផ្នែកមួយនៃការរងផលប៉ះពាល់នៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនៅរាជធានីភ្នំពេញនៅចន្លោះ ឆ្នាំ២០២០-២០២១ ព្រមទាំងចំណុចខ្លាំង ចំណុចខ្សោយ ឱកាស ការរងគ្រោះ និងការគំរាមកំហែងផ្សេងៗទៀត ដោយផ្តោតសំខាន់ទៅលើទិន្នន័យជាចម្បងដែលទទួលបានពីកម្រងសំណួរទាំងស្រុង។

៥. សារៈសំខាន់នៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវ

បន្ទាប់ពីបានសិក្សាអំពីប្រធានបទនេះ យើងនឹងស្វែងយល់កាន់តែច្បាស់អំពីស្ថានភាពជីវភាពរបស់អាជីវករនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ជាពិសេសគឺស្ថានភាពជីវភាពរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី។ ម៉្យាងវិញទៀត យើងនឹងយល់ដឹងអំពីផលប៉ះពាល់ទាំងឡាយទៅលើមុខរបររត់ម៉ូតូកង់បីនេះ និងកង្វល់របស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីជុំវិញការឆ្លងជម្ងឺកូវីដ១៩ នាពេលបច្ចុប្បន្ន។ ទន្ទឹមនឹងនេះ យើងក៏អាចស្វែងយល់អំពីរបៀបនៃការបង្ការ និងការពារខ្លួនពីជម្ងឺកូវីដ១៩ របស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីស្របពេលចេញប្រកបរបររកស៊ីដើម្បីទំនុកបម្រុងជីវភាពគ្រួសារផងដែរ។ មិនតែប៉ុណ្ណោះ យើងនឹងយល់ដឹងអំពីដំណោះស្រាយ និងវិធានការណ៍របស់រដ្ឋាភិបាលក្នុងការជួយអន្តរាគមន៍ដល់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហារបស់ពួកគាត់ផងដែរ។ ក្រៅពីនេះ អ្វីដែលសំខាន់នោះគឺការសិក្សានេះនឹងក្លាយជាស្ពានមួយសម្រាប់អ្នកសិក្សាគ្រប់រូបដែលចង់យល់ដឹងពីជីវិតរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី ខណៈពេលមានជម្ងឺរាតត្បាតតាមផ្លូវដង្ហើមបែបនេះ។ លើសពីនេះទៅទៀត ការសិក្សាស្រាវជ្រាវនេះអាចក្លាយជាប្រភពពត៌មានចម្បងមួយដល់អ្នកស្រាវជ្រាវដទៃទៀតឲ្យធ្វើការស្រាវជ្រាវអំពីបញ្ហានេះបន្ថែមទៀត។

៦. វិធីសាស្ត្រនៃការស្រាវជ្រាវ

ដើម្បីសិក្សាអំពីប្រធានបទ ផលប៉ះពាល់កូវីដ១៩ ទៅលើសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ជាពិសេសអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី យើងប្រើប្រាស់ភាគច្រើនគឺ វិធីសាស្ត្រពិពណ៌នា និងបំពេញបន្ថែមដោយវិធីសាស្ត្របរិមាណខ្លះ។

តម្រូវការទិន្នន័យ៖ ដោយយើងខ្ញុំប្រើកម្រងសំណួរដែលក្នុងចំណោមសំណួរនោះមានដូចជាសំណួរបើក សំណួរបិទ និងសំណួរវាស់ផលប៉ះពាល់។ ដើម្បីទទួលទិន្នន័យទាំងនេះ យើងនឹងធ្វើការសម្ភាសន៍ជាមួយអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីដោយផ្ទាល់ចាប់ពីថ្ងៃទី២៧ ខែមេសា ឆ្នាំ ២០២១ ដល់ថ្ងៃទី២៥ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២១។

ក្នុងការវិភាគទិន្នន័យដែលប្រមូលបានគឺ យើងខ្ញុំនឹងធ្វើអត្ថាធិប្បាយពន្យល់អំពីផលប៉ះពាល់ទាំងនោះ។

៧. រចនាសម្ព័ន្ធនៃការស្រាវជ្រាវ

នៅក្នុងការសិក្សាស្រាវជ្រាវនេះ យើងបានបែងចែកចំណុចសំខាន់ៗដូចខាងក្រោម៖

ជំពូកទី១៖ យើងនឹងធ្វើការរំលឹកឡើងវិញជុំវិញទ្រឹស្តីដែលពាក់ព័ន្ធតាមរយៈ ការសិក្សាទៅលើនិយម

ន័យ លក្ខណៈទូទៅ ចំណុចវិជ្ជមាន និងអវិជ្ជមាននៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ភាពជាប់ទាក់ទងគ្នារវាងសេដ្ឋកិច្ចក្នុង និងក្រៅប្រព័ន្ធ មូលហេតុនៃការយកចិត្តទុកដាក់លើកការប្រកបការងារក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ និងស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនៅកម្ពុជា។ ជំពូកទី២៖ យើងនឹងបង្ហាញ អំពីដើមកំណើតនៃម៉ូតូកង់បី ការធ្វើអាជីវកម្មម៉ូតូកង់បីនៅតំបន់អាស៊ី ការវិវត្តន៍នៃមធ្យោបាយធ្វើដំណើរសាធារណៈនៅកម្ពុជា ស្ថានភាពអាជីវកម្មម៉ូតូកង់បីនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ រួមបញ្ចូលទាំងស្ថានភាពទូទៅនៅក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ស្ថានភាពជីវភាពរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី និងកត្តាផ្សេងៗជះឥទ្ធិពលមកលើប្រជាពលរដ្ឋដែលប្រកបរបររត់ម៉ូតូកង់បី។ ជំពូកទី៣៖ យើងនឹងធ្វើការវិភាគ និងពិភាក្សាលើលទ្ធផលដែលទទួលបានពីកម្រងសំណួរ តាមរយៈ ការវិភាគតាមបែបពិពណ៌នា ការវិភាគតាមបែប SWOT និងលទ្ធផលស្រាវជ្រាវ។

ជំពូកទី១
រំលឹកទ្រឹស្តីពាក់ព័ន្ធអាជីវកម្ម
ក្រៅប្រព័ន្ធ

ជំពូកទី១
រំលឹកទ្រឹស្តីពាក់ព័ន្ធអាជីវកម្មក្រៅប្រព័ន្ធ

យោងតាមប្រធានបទ ផលប៉ះពាល់ជម្ងឺកូវីដ១៩ទៅលើសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ នេះប្រហែលជាមានមនុស្សមួយចំនួនច្បាស់ជាមានចម្ងល់និងចង់ដឹងថា តើសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធជាអ្វី? តើវាមានលក្ខណៈយ៉ាងដូចម្តេច? តាមការសង្កេតរបស់យើងខ្ញុំបង្ហាញថា នាពេលបច្ចុប្បន្នអ្នកសិក្សាភាគច្រើនយកចិត្តទុកដាក់ និងធ្វើការសិក្សាស្រាវជ្រាវពាក់ព័ន្ធតែវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធតែប៉ុណ្ណោះ ដោយពុំសូវមានមនុស្សចាប់អារម្មណ៍ទៅលើសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធប៉ុន្មានទេ ដែលជាហេតុធ្វើឲ្យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធមិនសូវមានអ្នកស្គាល់ និងលើកមកសិក្សាឲ្យបានស៊ីជម្រៅនៅឡើយទេ។ ទោះបីជាយើងមិនបានស្គាល់ និងមិនបានយល់ដឹងពីសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធក៏ដោយ ក៏ប្រជាជនភាគច្រើននៅក្នុងប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ កំពុងតែស្ថិត និងកំពុងប្រកបអាជីវកម្មនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធដែរ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធបានផ្តល់នូវឱកាសការងារជាច្រើនដល់ប្រជាជនក្រីក្រ ហើយបានពង្រីកយ៉ាងលឿនចាប់តាំងពីទសវត្សឆ្នាំ ១៩៦០។ ហេតុដូចនេះហើយ ដើម្បីស្វែងយល់ឲ្យកាន់តែច្បាស់ ក្រុមយើងខ្ញុំនឹងធ្វើការពន្យល់ និងបកស្រាយអំពីពាក្យគន្លឹះ និងលក្ខណៈផ្សេងៗនៃ សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធឲ្យបានក្បោះក្បាយនៅក្នុងជំពូកនេះ។

១.១. ការយល់ដឹងពីសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

យោងតាមអត្ថន័យទូលំទូលាយ ពាក្យថាសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ គឺជាចំណែកមួយនៃសេដ្ឋកិច្ចទីផ្សារដែលមានលក្ខណៈមិនផ្លូវការ និងមិនមានបែបបទច្បាប់ត្រឹមត្រូវទេ ហើយប្រព័ន្ធនេះផលិតទំនិញ និងសេវាកម្មសម្រាប់លក់ដូរ ឬសម្រាប់ការចាយវាយបែបផ្សេងទៀត។ ពាក្យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធសំដៅទៅលើ សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចដែលបង្កើតឡើងដោយកម្មករនិយោជិត និងអង្គភាពសេដ្ឋកិច្ច ដែលមិនត្រូវបានគាំទ្រ ឬមានការគាំទ្រមិនពេញលេញតាមផ្លូវច្បាប់ ដោយស្ថាប័នផ្លូវការនោះទេ។ ទស្សនៈផ្សេងៗនៃពាក្យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ត្រូវបានកំណត់ទៅតាមសកម្មភាពនៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនៅក្នុងសម័យកាលនោះ។

១.១.១. ការដាក់ឈ្មោះផ្សេងៗនៃពាក្យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

ការឲ្យនិយមន័យ និងការដាក់ឈ្មោះទៅលើពាក្យ សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ គឺមានភាពខុសៗគ្នាទៅតាមការយល់ដឹងផ្សេងៗគ្នារបស់អ្នកប្រាជ្ញម្នាក់ៗនៅជុំវិញពិភពលោក។ ខាងក្រោមនេះគឺជា ឈ្មោះពាក្យដែលបានប្រើជំនួសឲ្យពាក្យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ[1]

[1] Jan L. Losby , John F. Else, Marcia E. Kingslow, Elaine L. Edgcomb, Erika T. Malm, Vivian Kao-Rereach Assitant, *Informal Economy Literature Review,* Dec 2002, 2&3.

តារាងទី១.១៖ លក្ខណៈផ្សេងគ្នានៃពាក្យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

ឆ្នាំ	ឈ្មោះអ្នកប្រាជ្ញ	ពាក្យផ្សេងៗនៃពាក្យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ
១៩៧៣	Farman	សេដ្ឋកិច្ចមិនទៀងទាត់ (Irregular economy)
១៩៧៧	Gutmann	សេដ្ឋកិច្ចក្នុងរូងភ្នំ (Subterranean economy)
១៩៨២	Simon & Witte	សេដ្ឋកិច្ចក្រោមដី (Underground economy)
១៩៨៧	Houston	
១៩៨១	Dilnot & Morris	សេដ្ឋកិច្ចខ្មៅ (Black economy)
១៩៨២	Frey, Weck, Pommerehne	សេដ្ឋកិច្ចស្រមោល (Shadow economy)
១៩៨៦	Cassel & Cichy	
១៩៨៦	McCrohan & Smith	សេដ្ឋកិច្ចក្រៅផ្លូវការ (Informal economy)

ប្រភព៖ Kingslow Associates, ២០០២

ខាងក្រោមនេះជាការដាក់ឈ្មោះនៃពាក្យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ របស់អ្នកប្រាជ្ញមួយចំនួនដោយផ្អែកទៅលើទស្សនៈរបស់ពួកគាត់៖

លោក Gutman ប្រើប្រាស់ពាក្យសេដ្ឋកិច្ចក្នុងរូងភ្នំ (Subterranean economy) សំដៅទៅលើប្រតិបត្តិការទាំងអស់ដែលគេចវេសន៍ពីការបង់ពន្ធ។

លោក Feige បង្ហាញថា សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធជាសេដ្ឋកិច្ចលាក់បាំង (Hidden economy) ដោយសារតែវាគេចខ្លួនទាំងស្រុងពីការវាស់វែងរបស់សង្គម។

លោក Tanzi (១៩៨២) ហៅសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធជាសេដ្ឋកិច្ចក្រោមដី (Underground economy) ព្រោះផលិតផលជាតិសរុបមិនត្រូវបានវាស់វែងដោយស្ថិតិផ្លូវការទាំងស្រុង។[2]

១.១.២. ការកំណត់និយមន័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

ការប្រើប្រាស់ដំបូងគេនៃពាក្យ "វិស័យក្រៅផ្លូវការ" ដោយលោក W. Arthur Lewis នៅក្នុងឆ្នាំ ១៩៥៥ ដែលពាក្យនេះត្រូវបានសន្មតថាជាការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចគំរូទៅមុខ និងត្រូវបានប្រើដើម្បីរៀបរាប់អំពីការងារ ឬការបង្កើតជីវភាពរស់នៅជាចម្បងនៅក្នុងប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ ។ វាត្រូវបានគេប្រើ ដើម្បីពិពណ៌នា អំពីប្រភេទ

[2] ប៊ុន សេង និងអាន គឹមស្រ៊ី, *ស្ត្រីលើកកម្ពស់ជីវភាពគ្រួសារតាមរយៈសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ*សារណាបញ្ចប់ការសិក្សាថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ) , សាកលវិទ្យាល័យភូមិនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច, ២០១៧), ១៧។

ការងារមួយដែលត្រូវបានគេមើលឃើញថា ស្ថិតនៅខាងក្រៅវិស័យឧស្សាហកម្មទំនើប ។ បន្ទាប់មក នៅពាក់កណ្តាលទសវត្សឆ្នាំ ១៩៩០ វិស័យបែបប្រពៃណី ឬវិស័យក្រៅផ្លូវការ ត្រូវបានអ្នកប្រាជ្ញជាច្រើនហៅថាសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ដែលសំដៅទៅលើសកម្មភាពទាំងឡាយណាដែលគ្មានការទទួលស្គាល់ កត់ត្រា ការពារ ឬគ្រប់គ្រងដោយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច។ ដូច្នេះការកំណត់និយមន័យនៃពាក្យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ត្រូវបានកំណត់ដោយទស្សនៈពីរគឺ ទស្សនៈបែបប្រពៃណី និងទស្សនៈបែបថ្មី។[3]

១.១.២.១. ការកំណត់និយមន័យតាមទស្សនៈបែបប្រពៃណី

សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ គឺជាសេដ្ឋកិច្ចបែបប្រពៃណី ដែលនឹងត្រូវបាត់បង់នៅពេលដែលមានកំណើនឧស្សាហូបនីយកម្ម។ សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ គ្រាន់តែជាកន្លែងមួយសម្រាប់ប្រើប្រាស់ភាពលើសនៃកម្លាំងពលកម្ម នៅពេលដែលសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធមិនដំណើរការតែប៉ុណ្ណោះ។ អាជីវកម្ម និងការងារក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធគឺមិនត្រូវបានចុះបញ្ជីសហគ្រាស មិនមានការគ្រប់គ្រង និងមិនមានការបង់ពន្ធជូនរដ្ឋទេ។ មុខរបរក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធទទួលបានចំណូលត្រឹមតែចិញ្ចឹមជីវភាពគ្រួសារតែប៉ុណ្ណោះ។ ការងារទាំងអស់ នៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធមិនស្ថិតក្នុងគោលនយោបាយសេដ្ឋកិច្ច និងមិនមានការការពារឡើយ ដែលបណ្តាលឲ្យការងារភាគច្រើនក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធមានភាពទន់ខ្សោយ។

១.១.២.២. ការកំណត់និយមន័យតាមទស្សនៈបែបថ្មី

ការកំណត់និយមន័យតាមទស្សនៈបែបថ្មី នៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ បានចូលរួមចំណែកយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការបង្កើនកំណើនផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប ដែលវាមានទំនាក់ទំនងជាមួយនឹងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ។ សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធដើរតួយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការស្រូបយកកម្លាំងពលកម្មដែលខ្វះជំនាញ និងមានជំនាញតិចតួចពីសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ។ ការកំណត់និយមន័យតាមទស្សនៈបែបថ្មីមានដូចជា៖

- ការប្រកបមុខរបរដោយខ្លួនឯងនៅក្នុងសហគ្រាសក្រៅប្រព័ន្ធ៖ គឺសំដៅទៅលើនិយោជកជាអ្នកប្រកបអាជីវកម្មដោយខ្លួនឯងដោយគ្មានការចុះបញ្ជី និងនិយោជិតជាសមាជិកក្នុងគ្រួសារដែលធ្វើការដោយមិនយកប្រាក់កម្រៃ។
- ការងារគិតជាម៉ោងនៅក្នុងការងារក្រៅប្រព័ន្ធ៖ គឺជាការធ្វើការរបស់និយោជិត ដែលទទួលបានប្រាក់កម្រៃក្រៅប្រព័ន្ធដូចជា កម្មករដែលត្រូវទទួលប្រាក់កម្រៃប្រចាំថ្ងៃ អ្នកធ្វើការតាមផ្ទះ ឬអ្នកធ្វើការបណ្តោះអាសន្ន។

[3] គេហទំព័រ https://en.wikipedia.org/wiki/Informal_economy#Definition (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី២២ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០២១)។

១.១.២.៣. ការកំណត់និយមន័យដោយសកម្មភាព

ការកំណត់និយមន័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធដោយសកម្មភាព គឺផ្អែកទៅលើទស្សនៈបែបបុរាណ។ សហគ្រាសក្រៅប្រព័ន្ធត្រូវបានកំណត់លក្ខណៈក្រៅផ្លូវការ ពីព្រោះពួកគេកម្រនឹងគោរពតាមបទប្បញ្ញត្តិទាំងអស់ដែលទាក់ទងនឹងពាណិជ្ជកម្មរបស់ពួកគេណាស់។ ឧទាហរណ៍៖ ទាក់ទងនឹងការចុះឈ្មោះការបង់ពន្ធ លក្ខខណ្ឌនៃការងារ និងអាជ្ញាប័ណ្ណប្រតិបត្តិការផ្សេងៗ។ សហគ្រាសក្រៅប្រព័ន្ធមិនត្រឹមតែជាអង្គភាពដែលជួលកម្លាំងពលកម្មប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែក៏ជាសហគ្រាសដែលគ្រប់គ្រង និងដំណើរការដោយបុគ្គលដែលធ្វើការដោយខ្លួនឯងផងដែរ។ ដូច្នោះហើយអ្នកលក់តាមផ្លូវ អ្នកបើកតាក់ស៊ី និងកម្មករនៅផ្ទះត្រូវបានគេចាត់ទុកថាជាសហគ្រាសក្រៅប្រព័ន្ធ។ ដោយហេតុថាសហគ្រាសទាំងនេះមានធនធាន ឬដើមទុនមានកំណត់ ពួកគេកម្រនឹងចូលរួមក្នុងការប្រតិបត្តិការជាកិច្ចសន្យាទូលទៅ ឬកិច្ចសន្យាជំពាក់បំណុលគេ។ ជាទូទៅម្ចាស់ត្រូវដំឡើងហិរញ្ញវត្ថុចាំបាច់តាមហានិភ័យរបស់ពួកគេ ម៉្យាងទៀតសហគ្រាសក្រៅប្រព័ន្ធ ក៏កម្រមានប្រព័ន្ធគណនេយ្យ ដើម្បីគ្រប់គ្រងទិន្នន័យណាមួយណាស់។[4]

១.១.២.៤. ការកំណត់និយមន័យរបស់អង្គការអន្តរជាតិ (ILO)

យោងតាមអង្គការពលកម្មអន្តរជាតិ បានបង្កើតបច្ចេកស័ព្ទ សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ឬ វិស័យក្រៅប្រព័ន្ធប្រហែលជា ៣០ឆ្នាំមកហើយ។ និយមន័យនៃបច្ចេកស័ព្ទនេះ សំដៅដល់អង្គភាពតូចៗ ឬសហគ្រាសតាមបែបគ្រួសារដែលផលិត និងចែកចាយទំនិញឬសេវាកម្ម។ ផលិតករទាំងនោះជាបុគ្គលឯករាជ្យ ដោយពួកគេស្វ័យគ្រប់គ្រងអាជីវកម្មដោយខ្លួនឯង ដែលក្នុងនោះអ្នកខ្លះបានជួលកម្មករនិយោជិតពីរទៅបីនាក់ ហើយអ្នកខ្លះទៀតក៏បានប្រើប្រាស់កម្លាំងពលកម្មដែលជាសមាជិកគ្រួសារផ្ទាល់របស់ពួកគេផងដែរ។ អង្គភាពទាំងនេះ ដំណើរការដោយមានដើមទុនតិច ឬគ្មានតែម្តង ដែលពួកគេប្រើប្រាស់បច្ចេកទេស និងជំនាញកំរិតទាប ដែលជាហេតុធ្វើឲ្យពួកគេទទួលបានផលិតភាពក្នុងកំរិតទាប និងមិនមានការត្រួតពិនិត្យគុណភាពស្តង់ដាររបស់ផលិតផលទេ។ ជាទូទៅ អង្គភាពនេះទទួលបាននូវប្រាក់ចំណូលតិចតួច និងមិនទៀងទាត់ ព្រមទាំងផ្តល់នូវការងារដែលមានកំរិតអស្ថេរភាពខ្ពស់ ចំពោះអ្នកធ្វើការនៅតាមអង្គភាពទាំងនោះផងដែរ។ មិនតែប៉ុណ្ណោះ អង្គភាពទាំងនេះ មិនមានការចុះបញ្ជី និងមិនមានការកត់ត្រានៅក្នុងស្ថិតិផ្លូវការទេ ហេតុដូច្នេះហើយទើបពួកគេមិនត្រូវបានគេទទួលស្គាល់គាំទ្រ និងមិនមានការគ្រប់គ្រងដោយរាជរដ្ឋាភិបាលទេ។ ពួកគេហាក់ដូចជាមិនមានលទ្ធភាព ឬមានលទ្ធភាពតិចតួចក្នុងការចូលទៅដល់ទីផ្សារដែលមានការរៀបចំល្អ ទាំងស្ថាប័នឥណទាន ការអប់រំក្នុងប្រព័ន្ធ និងស្ថានភាពបណ្តុះបណ្តាល ឬទទួលបានសេវាកម្មសាធារណៈ និងការជួយសំរួលផ្សេងៗ។ អង្គភាពទាំងនេះត្រូវបង្ខំឲ្យ

[4] Kristina F. Becker. *The informal economy* (Sida: Edita Sverige AB, 2004), 12.

ដំណើរការនៅក្រៅក្របខ័ណ្ឌច្បាប់ និងនៅឲ្យឆ្ងាយពីវង្វង់ការការពារសង្គមកិច្ច ច្បាប់ស្តីពីការងារ និងវិធានការណ៍ការពារសុវត្ថិភាព បើទោះបីជាបានចុះបញ្ជី ហើយគោរពតាមបទបញ្ញត្តិមួយចំនួននៃច្បាប់ក៏ដោយ។[5]

១.២. លក្ខណៈទូទៅនៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធត្រូវបានកំណត់យ៉ាងទូលំទូលាយ ដោយគុណសម្បត្តិមួយចំនួនដូចជា ជំនាញដែលទទួលបានក្រៅពីការអប់រំក្នុងប្រព័ន្ធ ការចូលក្នុងវិស័យនេះដោយងាយស្រួល (មានន័យថាអ្នកដែលចង់ចូលរួមក្នុងវិស័យនេះ អាចរកការងារប្រភេទណាក៏បានដែរ ឲ្យតែការងារនោះ នាំមកនូវប្រាក់ចំណូលជាសាច់ប្រាក់) និយោជិកមានស្ថេរភាពទំនាក់ទំនង និងប្រតិបត្តិការតូចមួយ។ ប្រភេទការងារដែលបង្កើតឲ្យមានសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធមានលក្ខណៈចម្រុះ ជាពិសេសទាក់ទងនឹងការវិនិយោគដើមទុន ការប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យា និងប្រាក់ចំណូលដែលបានបង្កើតឡើងជាដើម។

១.២.១. ទស្សនៈវិស័យប្រវត្តិសាស្ត្រនៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

តួនាទីរបស់សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចត្រូវបានគេពិភាក្សាយ៉ាងក្តៅគគុក នៅទសវត្សឆ្នាំ ១៩៧០។ អ្នកសង្កេតការណ៍ខ្លះបានចាត់ទុកសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធជា សំអាងនៃទេពកោសល្យសហគ្រិន ឬជាទ្រនាប់ការពារក្នុងកំឡុងពេលមានវិបត្តិសេដ្ឋកិច្ច។ អ្នកខ្លះទៀតយល់ឃើញថា សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធមានបញ្ហាជាច្រើនដោយសហគ្រិនក្រៅប្រព័ន្ធចៀសវាងពីបទបញ្ញត្តិ និងការយកពន្ធ។ ចំណែកអ្នកខ្លះទៀតយល់ឃើញថា សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ជាប្រភពចំណូលសម្រាប់អ្នកក្រីក្រ ដើម្បីប្រកបរបរចិញ្ចឹមជីវិត។ ទោះបីជាមានទស្សនៈខុសគ្នាក៏ដោយ ក៏ទស្សនៈទាំងនោះប្រាកដជាមានការទាក់ទងទៅនឹងសមាសធាតុជាក់លាក់ ឬទិដ្ឋភាពជាក់ស្តែងនៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធដែរ។ សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនាពេលបច្ចុប្បន្ន មានសភាពផ្ទុយពីការព្យាករណ៍របស់អ្នកប្រាជ្ញដោយវាបានបន្តការរីកចម្រើន និងបានលេចចេញជាទម្រង់ថ្មីថែមទៀតផង។ សព្វថ្ងៃ សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធមានចំនួន ៦១ ភាគរយនៃកម្លាំងពលកម្មពិភពលោក និងជាចំណែកមួយដ៏សំខាន់នៃសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក។

១.២.១.១. នៅកំឡុងឆ្នាំ១៩៥០-១៩៦០

នៅកំឡុងឆ្នាំ ១៩៥០-១៩៦០ មានការសន្មតជាទូទៅថា នឹងមានការលាយបញ្ចូលគ្នាយ៉ាងត្រឹមត្រូវនៃគោលនយោបាយ និងធនធានសេដ្ឋកិច្ច ដែលជាសេដ្ឋកិច្ចបែបប្រពៃណីនិងមានប្រាក់ចំណូលទាបអាចត្រូវបានផ្លាស់ប្តូរទៅជាសេដ្ឋកិច្ចសម័យទំនើប និងពាណិជ្ជករតូចតាច អ្នកផលិតខ្នាតតូចនិងការងារធម្មតាជាច្រើននឹងត្រូវបានស្រូបចូលទៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ។ ការសន្មតនេះ ត្រូវបានបំពេញបន្ថែមដោយការកសាងឡើងវិញ

[5] អង្គការពលកម្មអន្តរជាតិ, *ការងារសមរម្យសំរាប់ស្ត្រី និងបុរសនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធៈទំរង់ និងការអនុវត្តល្អៗនៅកម្ពុជា* (ការិយាល័យពលកម្មអន្តរជាតិ, ២០០៦), ២៣ និង២៤។

យ៉ាងជោគជ័យរបស់អឺរ៉ុបនិងជប៉ុន និងការពង្រីកឧស្សាហកម្មនៅអឺរ៉ុប និងអាមេរិកខាងជើង បន្ទាប់ពីសង្គ្រាមលោកលើកទី ២ ។ ទោះយ៉ាងណា នៅពាក់កណ្តាលទសវត្សឆ្នាំ ១៩៦០ ភាពសុទិដ្ឋិនិយមអំពីកំណើនសេដ្ឋកិច្ចនៅក្នុងប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ បានចាប់ផ្តើមផ្តល់នូវក្តីកង្វល់អំពីកំណើននៃភាពអត់ការងារធ្វើ និងភាពថេរនៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ។ ដោយឆ្លុះបញ្ចាំងពីការព្រួយបារម្ភនេះ អង្គការពលកម្មអន្តរជាតិ (ILO) បានបញ្ជូនបេសកកម្មរុករកជាច្រើនទៅកាន់ប្រទេសផ្សេងៗគ្នា ដើម្បីស៊ើបអង្កេតអំពីលក្ខណៈនៃបញ្ហាប្រឈមការងារនៅក្នុងប្រទេសនីមួយៗ និងអ្វីដែលអាចធ្វើបានដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងក្តីកង្វល់នេះ។

១.២.១.២. នៅកំឡុងឆ្នាំ ១៩៧០

អ្នកជំនាញវិទូអង់គ្លេស Keith Hart បានបង្កើតពាក្យ "វិស័យក្រៅផ្លូវការ" ក្នុងកំឡុងពេលសិក្សាឆ្នាំ ១៩៧១ ដែលសំដៅលើសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចក្នុងចំណោមជនចំណាកស្រុក ពីជនបទទៅទីក្រុងអាក្រា ប្រទេសហ្គាណា។ លោក Keith Hart បានសន្និដ្ឋានថា ទោះបីមានឧបសគ្គខាងក្រៅនិងការគ្រប់គ្រងលើមូលធននិយមក៏ដោយ ក៏ជនចំណាកស្រុកភាគច្រើនបានចូលរួមក្នុងសកម្មភាពក្រៅផ្លូវការដែរ ដែលពួកគេមាន "សមត្ថភាពស្វយ័តសម្រាប់បង្កើតប្រាក់ចំណូល"។ បេសកកម្មការងារពិភពលោកដំបូងរបស់ILO គឺទៅកាន់ប្រទេសកេនយ៉ាក្នុងឆ្នាំ ១៩៧២ ។ ទាំងបេសកកម្មហាត និងបេសកកម្មកេនយ៉ាត្រូវបានកត់សម្គាល់ពីប្រសិទ្ធភាព ភាពច្នៃប្រឌិត និងភាពធន់នៃវិស័យនេះ ប៉ុន្តែគំនិតនេះទទួលបានការស្វាគមន៍ចម្រុះនៅក្នុងរង្វង់ការអភិវឌ្ឍន៍។ មនុស្សជាច្រើនបាននិយាយថា សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនៅក្នុងប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍គឺមានលក្ខណៈជាគ្រឿងបរិក្ខារ និងមិនមានទំនាក់ទំនងជាមួយសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ ឬការអភិវឌ្ឍន៍មូលធននិយមទំនើបទេ ហើយវានឹងរលាយបាត់ជាមួយនឹងកំណើនសេដ្ឋកិច្ច ឬការអភិវឌ្ឍន៍ឧស្សាហកម្មទំនើប។ អ្នកខ្លះទៀតបានអះអាងថា ការអភិវឌ្ឍន៍ឧស្សាហកម្ម និងការពង្រីកសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ គួរតែយកគំរូតាមប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ ជាងនៅប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍ ព្រោះគំរូនៃការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ និងរបស់ប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍ មានលក្ខណៈខុសគ្នា។

១.២.១.៣. នៅកំឡុងឆ្នាំ ១៩៨០-១៩៩០

នៅទសវត្សឆ្នាំ ១៩៨០ ការជជែកដេញដោលបានពង្រីកការរួមបញ្ចូលការផ្លាស់ប្តូរដែលកើតឡើងនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចមូលធននិយមជឿនលឿន ដែលផលិតកម្មត្រូវបានរៀបចំឡើងវិញ ឲ្យទៅជាអង្គភាពសេដ្ឋកិច្ចខ្នាតតូចវិមជ្ឈការ និងអាចបត់បែនបាន។ ការផ្លាស់ប្តូរទាំងនេះ ត្រូវបានផ្សារភ្ជាប់ជាមួយនឹងការងារក្រៅប្រព័ន្ធ។ ការងារស្តង់ដារបានប្រែក្លាយទៅជាការងារដែលមិនមានលក្ខណៈស្តង់ដារ ដោយមានប្រាក់ឈ្នួលគិតជាម៉ោង និងអត្ថប្រយោជន៍តិចតួច ឬផលិតកម្មត្រូវបានចុះកិច្ចសន្យា ដោយផ្អែកលើអត្រាបំណែកដោយមិនមានអត្ថប្រយោជន៍ដល់សហគ្រាសខ្នាតតូចក្រៅប្រព័ន្ធ និងអ្នកធ្វើការខាងឧស្សាហកម្មទេ។ នៅក្នុងដំណើរការនេះសេដ្ឋ

កិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធបានក្លាយជាអចិន្ត្រៃយ៍ ទោះបីជាអ្នកក្រោមបង្គាប់ និងអ្នកនៅក្នុងបន្ទុកមានលក្ខណៈពិសេសនៃការអភិវឌ្ឍន៍មូលធននិយមក៏ដោយ ។ វិបត្តិសេដ្ឋកិច្ចដូចជានៅអាមេរិកឡាទីនក្នុងទសវត្សឆ្នាំ ១៩៨០ និងអាស៊ីនៅទសវត្សឆ្នាំ ១៩៩០ បានបង្ហាញថាប្រជាជនដែលបាត់បង់ការងារក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធងាកទៅរកការងារធ្វើនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ដើម្បីរកប្រាក់ចំណូលចិញ្ចឹមជីវិត។ ដូចនេះ នៅពេលដែលមានកំណើនអតិផរណាគ្រួសារនីមួយៗនឹងរកប្រាក់ចំណូលតាមរយៈការងារនៅសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ដើម្បីបំពេញតម្រូវការដែលចំបាច់នៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ។

១.២.១.៤. នៅអំឡុងឆ្នាំ ២០០០ រហូតមកដល់បច្ចុប្បន្ន

នៅទសវត្សឆ្នាំ ២០០០ មានការចាប់អារម្មណ៍ជាថ្មី ទៅលើសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនៅទូទាំងពិភពលោកដោយសារតែសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធមិនត្រឹមតែរីកចម្រើនប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែវាបានក៏លេចចេញជារូបរាងថ្មីនៅកន្លែងដែលមិននឹកស្មានដល់ផងដែរ។ ការងារក្រៅប្រព័ន្ធ បានកើនឡើងគួរឱ្យកត់សម្គាល់ ក្នុងកំឡុងពេលមានវិបត្តិសេដ្ឋកិច្ចដ៏ធំបានកើតមានឡើង។ ក្រោយមក មានការទទួលស្គាល់កាន់តែច្រើនឡើងថាសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធមានទំនាក់ទំនងជាមួយសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ និងបានរួមចំណែកដល់សេដ្ឋកិច្ចទូទៅ។ ការជួយដល់ជនក្រីក្រដែលកំពុងធ្វើការនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ គឺមានសារៈសំខាន់ណាស់ សម្រាប់ការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ និងវិសមភាពដូចគ្នាទៅនឹងការគាំទ្រស្ត្រីក្រីក្រដែលកំពុងធ្វើការនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ។ ដូចនេះ សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធមានសារៈសំខាន់សម្រាប់ការកាត់បន្ថយវិសមភាពយេនឌ័រ។ សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនាពេលបច្ចុប្បន្នជាមុខវិជ្ជាមួយសម្រាប់សិក្សាផ្ទាល់ខ្លួនដោយមានការចូលរួមពីនិស្សិត ដោយធ្វើការស្រាវជ្រាវជាវិញ្ញាសាជាច្រើន រួមមាន សេដ្ឋកិច្ចការសិក្សាយេនឌ័រ ទំនាក់ទំនងឧស្សាហកម្ម នយោបាយសង្គមវិទ្យា គោលនយោបាយសង្គម និងផែនការទីក្រុង។[6]

១.២.២. ប្រវត្តិនៃការសិក្សាសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

ពាក្យ សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយ អង្គការពលកម្មអន្តរជាតិ ក្នុងការសិក្សាយ៉ាងទូលំទូលាយទៅលើទីផ្សារការងាររបស់ប្រទេសហ្កាណា ដោយលោក Hart នៅឆ្នាំ១៩៧៣។ ក្រោយមក វាត្រូវបានប្រើនៅក្នុងរបាយការណ៍របស់ ILO ស្តីពីស្ថានភាពទីផ្សារការងារនៅតាមបណ្តាទីក្រុងនានានៃទ្វីបអាហ្វ្រិក និងត្រូវបានប្រើប្រាស់ដោយធនាគារពិភពលោក ក្នុងការសិក្សាពីនគរូបនីយកម្ម និងភាពក្រីក្រដែលបានបាចសាចពាសពេញពិភពលោក ។ ពាក្យនេះត្រូវបានប្រើប្រាស់យ៉ាងទូលំទូលាយ ក្នុងការពិពណ៌នាអំពីរចនាសម្ព័ន្ធនៃសេដ្ឋកិច្ចពីរ ក្នុងប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍។ សេដ្ឋកិច្ចប្រភេទនេះរួមមានសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ និងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅ

[6] គេហទំព័រ https://www.wiego.org/informal-economy/history-debates (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី២៤ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០២១)។

ប្រព័ន្ធ ដែលប្រតិបត្តិការកើតឡើងក្រៅប្រព័ន្ធប្រពៃណី ហើយផ្តល់នូវផលប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមកិច្ចជាច្រើន។ វាត្រូវបានវិវត្តដើម្បីរួមបញ្ចូលប្រភេទសាច់ប្រាក់ និងប្រតិបត្តិការមិនមែនសាច់ប្រាក់ផ្សេងៗទៀត ទាំងក្នុងសេដ្ឋកិច្ចកំពុងអភិវឌ្ឍនិងសេដ្ឋកិច្ចឧស្សាហកម្ម ដែលប្រតិបត្តិការនេះបាន ផ្តល់ផលប្រយោជន៍ដល់អ្នកក្រជាច្រើន។

១.២.៣. មុខរបរដែលស្ថិតក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

អ្នកដែលស្ថិតនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ គឺសំដៅទៅលើចំនួនដ៏ច្រើនសន្ធឹកសន្ធាប់នៃមីក្រូសហគ្រាស និងសហគ្រាសខ្នាតតូចដែលភាគច្រើននៃសហគ្រាសទាំងនោះ គេឃើញមានតាមផ្ទះ កសិដ្ឋាន តាមដងផ្លូវ បន្ទប់ ឬហាងតូចៗ។ ក្រៅពីនេះ អ្នកធ្វើការដែលខ្វះនូវការការពារ និងការគាំទ្រក៏ស្ថិតនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធដែរ ដែលអ្នកទាំងនោះមានដូចជា[7]៖

- អ្នកប្រកបរបរការងាររកស៊ីដោយខ្លួនឯង ដែលសំដៅលើអ្នកប្រកបការងារដោយខ្លួនឯងដែលធ្វើការតែម្នាក់ឯង ឬធ្វើការជាមួយនិយោជិកដែលគ្មានប្រាក់ឈ្នួល។
- អ្នកធ្វើការនៅតាមមីក្រូសហគ្រាស ឬសហគ្រាសក្រៅប្រព័ន្ធទាំងឡាយណាដែលធ្វើការដោយគ្មានកិច្ចសន្យាជាប់លាប់ ឬគ្មានកាន់មុខការជាប់លាប់។
- អ្នកធ្វើការងាររកស៊ីចិញ្ចឹមជីវិត ដែលគ្មានលទ្ធភាពទទួលបានពត៌មានឥណទាន ការបណ្តុះបណ្តាល ការផ្តល់ប្រឹក្សា និងសេវាផ្សេងៗ។
- សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចដែលមិនចុះបញ្ជី ដោយសារតែមានកំហិតជាច្រើននៅក្នុងនីតិវិធី។

១.២.៤. ចរិតលក្ខណៈនៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

១.២.៤.១. ស្របច្បាប់ ឬផ្ទុយពីច្បាប់

សកម្មភាពការងារក្រៅប្រព័ន្ធ មិនមែនសុទ្ធតែជាសកម្មភាពផ្ទុយពីច្បាប់នោះទេ។ សកម្មភាពទាំងនោះជាសកម្មភាពស្របច្បាប់ ឬផ្ទុយពីច្បាប់អាស្រ័យលើការដោះដូរទិនិញ ឬសេវាកម្មដែលមិនមានការគេចវេសពីការបង់ពន្ធជូនរដ្ឋ។ ឧទាហរណ៍៖ ការលក់អាហារ សម្លៀកបំពាក់ ឬសេវាកម្មថែទាំក្មេង គឺជាទង្វើស្របច្បាប់ ប៉ុន្តែអាចកំណត់ជាសកម្មភាពផ្ទុយពីច្បាប់ នៅពេលដែលសកម្មភាពទាំងនោះមិនបានចុះបញ្ជីពាណិជ្ជកម្ម ឬគេចវេសន៍ពីការបង់ពន្ធជូនរដ្ឋ។

[7] គេហទំព័រ https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@asia/@ro-bangkok/documents/publication/ (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី ២២ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០២១)។

១.២.៤.២. សាច់ប្រាក់ជាមធ្យោបាយនៃការដោះដូរ

នៅក្នុងការងារក្រៅប្រព័ន្ធ ឬសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ មានការប្រើប្រាស់ជាសាច់ប្រាក់ ឬរូបិយប័ណ្ណសម្រាប់ជាមធ្យោបាយចម្បងក្នុងការដោះដូរ ជាជាងការទូទាត់ដោយសែក ឬប័ណ្ណឥណទាន ដើម្បីចៀសវាងនូវការកត់ត្រាប្រតិបត្តិការនៃការទូទាត់។

១.២.៤.៣. ប្រាក់ខែ ឬប្រាក់កម្រៃដែលគ្មានការចុះបញ្ជី

នៅពេលដែលការទូទាត់សាច់ប្រាក់មិនត្រូវបានកត់ត្រាក្នុងប្រតិបត្តិការទេនោះ ប្រាក់ចំណូលមិនត្រូវបានជាប់ពន្ធអាករទេ។ ការធ្វើបែបនេះ ផ្តល់ផលចំណេញទាំងសងខាងដល់និយោជក និងនិយោជិត ដោយប្រាក់ចំណូលរបស់និយោជិត នឹងមិនត្រូវបានកាត់ពន្ធទេ ខណៈពេលដែលនិយោជកមិនចាំបាច់រាយការណ៍ដល់រដ្ឋាភិបាល ឬក្រសួងពាក់ព័ន្ធនូវចំនួននិយោជិតដែលបម្រើការឲ្យខ្លួន។

១.២.៤.៤. លក្ខខណ្ឌពលកម្ម ឬការងារ

ប្រភេទការងារក្រៅប្រព័ន្ធ ត្រូវបានសម្គាល់តាមរយៈការងារដែលមានលក្ខណៈអន់ជាងការងារក្នុងប្រព័ន្ធ ត្រង់ចំណុចមួយចំនួនដូចជា ប្រាក់កម្រៃ សន្តិសុខសុវត្ថិភាព ស្តង់ដារការងារ និងការការពារពីការកេងប្រវ័ញ្ច ។ អ្នកដែលធ្វើការនៅក្រៅប្រព័ន្ធ នឹងត្រូវទទួលបានប្រាក់កម្រៃទាបជាងអ្នកធ្វើការក្នុងប្រព័ន្ធ ហើយប្រាក់កម្រៃទាំងនោះមិនបានរាប់បញ្ចូលនូវ ប្រាក់របបសន្តិសុខសង្គម ប្រាក់ធានារ៉ាប់រងសុវត្ថិភាព ដោយសារតែពួកគេធ្វើការពុំមានចុះបញ្ជីការងារត្រឹមត្រូវតាមបទបញ្ញត្តិការងារនោះទេ។

១.២.៥. មូលហេតុនៃការកើនឡើងនៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

សហគ្រិនភាគច្រើន បានធ្វើការសិក្សាស្រាវជ្រាវទៅលើមូលហេតុ នៃការកើនឡើងនៃសហគ្រាសក្រៅប្រព័ន្ធដែលការសិក្សានោះបានបង្ហាញថា ផលប៉ះពាល់ទាំងឡាយណា ដែលជះឥទ្ធិពលទៅលើសហគ្រាសក្រៅប្រព័ន្ធគឺមានការទាក់ទងទៅនឹងឧបសគ្គនៃការចូលក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ។ ដូចនេះ ចំនួនអ្នកប្រកបអាជីវកម្ម និងអ្នកធ្វើការនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធមានការកើនឡើងដោយសារតែមូលហេតុដូចខាងក្រោម៖

១.២.៥.១. ការស្រូបយកកម្លាំងពលកម្មនៅមានកម្រិត

ទីផ្សារការងារមានសារៈសំខាន់ណាស់ចំពោះប្រជាជនម្នាក់ៗ ពីព្រោះមនុស្សភាគច្រើនជាពិសេសអ្នកក្រីក្រទទួលបានប្រាក់ចំណូលពីការងារដែលពួកគេធ្វើ ដូច្នេះកម្លាំងពលកម្ម គឺជាទ្រព្យសម្បត្តិដ៏សំខាន់សម្រាប់គ្រួសារក្រីក្រ។ តួយ៉ាង នៅក្នុងប្រទេសក្រីក្រភាគច្រើន អត្រានៃចំនួនប្រជាជនមានការកើនឡើងជាលំដាប់ ដែលធ្វើឲ្យកម្លាំងពលកម្មនៅក្នុងប្រទេសទាំងនោះក៏មានការកើនឡើងផងដែរ។ ការកើនឡើងនៃកម្លាំងពលកម្មនេះបណ្តាលឲ្យមានភាពលើសនៃកម្លាំងពលកម្ម នៅក្នុងទីផ្សារការងារ។ ការស្រូបយកកម្លាំងពលកម្ម នៅក្នុងវិស័យកសិកម្ម និងវិស័យការងារក្នុងប្រព័ន្ធក៏នៅមានកម្រិតនៅឡើយ។ ម៉្យាងទៀត ប្រជាជននៅក្នុងប្រទេសក្រី

ក្រមួយចំនួនខ្វះជំនាញក្នុងការបម្រើការងារក្នុងវិស័យក្នុងប្រព័ន្ធ។ ហេតុដូចនេះហើយ កម្លាំងពលកម្មដែលលើសទាំងនោះគ្មានជម្រើសក្រៅពីចូលបម្រើការ និងប្រកបរបរនៅក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធទេ ដោយហេតុថាការបើកអាជីវកម្ម និងការបម្រើការងារនៅក្នុងវិស័យនេះចំណាយដើមទុនតិច និងមិនតម្រូវឲ្យមានការអប់រំខ្ពង់ខ្ពស់នោះទេ។

១.២.៥.២. របាំងនៃការឈានចូលក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ

ការប្រកបអាជីវកម្មនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ តម្រូវឲ្យមានការចុះបញ្ជីពាណិជ្ជកម្ម ដែលការចុះឈ្មោះអាជីវកម្មដំបូង និងថ្លៃអាជ្ញាប័ណ្ណអាចនឹងចំណាយប្រាក់ និងពេលវេលាច្រើនលើសលប់ ដោយអាជីវករទាំងនោះគ្មានលទ្ធភាពចំណាយថវិការក្នុងការចុះបញ្ជីនេះទេ។ ម៉្យាងវិញទៀត ប្រជាជនមួយចំនួនមិនមានការយល់ដឹងពីដំណើរការក្នុងការចុះបញ្ជី និងការបង់ពន្ធឡើយ។ ក្រៅពីនេះ បុគ្គលមួយចំនួនមានការស្ទាក់ស្ទើរក្នុងការផ្តល់ព័ត៌មានអំពីទ្រព្យសម្បត្តិផ្ទាល់ខ្លួនរបស់ពួកគេដល់មន្ត្រីរដ្ឋាភិបាល ពីព្រោះពួកគេមានការព្រួយបារម្ភថាព័ត៌មាននេះអាចត្រូវបានបញ្ជូនទៅមនុស្សដែលពាក់ព័ន្ធនឹងឧក្រិដ្ឋកម្មធ្ងន់ធ្ងរនិងមានគំរោងរៀបចំឧក្រិដ្ឋកម្ម ដែលអាចធ្វើឱ្យពួកគេក្លាយជាគោលដៅសម្រាប់សកម្មភាពឧក្រិដ្ឋទាំងនោះ។ លើសពីនេះទៅទៀត អំពើពុករលួយគឺជាកត្តាចំបងមួយដែលរារាំងអាជីវករក្នុងការចូលប្រកបអាជីវកម្មក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ ដោយពួកគេគិតថាការមិនចុះបញ្ជី និងមិនបង់ពន្ធអាចកាត់បន្ថយការទាក់ទងជាមួយមន្ត្រីសាធារណៈពុករលួយ នេះសបញ្ជាក់ថាពួកគេគ្មានទំនុកចិត្តទៅរដ្ឋាភិបាលទេ។ កត្តាទាំងនេះហើយដែលបណ្តាលឲ្យប្រជាជនជាច្រើននៅតែបន្តប្រកបរបរសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ។[8]

១.២.៥.៣. ការអប់រំនិងការបណ្តុះបណ្តាលនៅមានកម្រិត

ការងារមួយចំនួននៅក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ តម្រូវឲ្យបុគ្គលិកមានការអប់រំនិងមានចំនេះដឹងក្នុងកម្រិតណាមួយច្បាស់លាស់។ ប៉ុន្តែបុគ្គលមួយចំនួន មិនបានទទួលការអប់រំ ឬការអប់រំនៅមានកម្រិតទាប ដែលបណ្តាលឲ្យពួកគេមិនអាចបម្រើការនៅក្នុងវិស័យនេះបាន។ ម៉្យាងវិញទៀត ស្ថាប័នក្នុងប្រព័ន្ធមួយចំនួនក៏គ្មានលទ្ធភាពគ្រប់គ្រាន់ក្នុងការបណ្តុះបណ្តាល និងអប់រំដល់បុគ្គលដែលស្នើរសមត្ថភាពផងដែរ។ ដូចនេះហើយ ការកែលម្អហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ការលើកកម្ពស់ការអភិវឌ្ឍន៍ជំនាញ និងការជំរុញការកែទម្រង់ស្ថាប័ន គឺជាយុទ្ធសាស្ត្រដ៏ល្អដើម្បីបង្ការការកើនឡើងនៃការងារនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ។

[8] OECD. *Removing Barriers to Formalisation* (OECD Library, 2007).

១.២.៥.៤. កង្វះការយកចិត្តទុកដាក់ពីរាជរដ្ឋាភិបាល

រដ្ឋាភិបាលនៅប្រទេសមួយចំនួន មិនមានការធ្វើអន្តរាគមន៍និងយកចិត្តទុកដាក់ទៅលើអាជីវកម្មក្រៅប្រព័ន្ធទេ ដោយសារតែពួកគេគិតថាសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនឹងធ្លាក់ចុះបន្តិចម្តងៗ ស្របពេលដែលមានការកើនឡើងនៅក្នុងវិស័យឧស្សាហកម្មទំនើប។ ប៉ុន្តែដោយសារតែ ការមិនយកចិត្តទុកដាក់ពីសំណាក់រដ្ឋាភិបាលនេះហើយ បណ្តាលឲ្យអត្រាអ្នកធ្វើការនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធមានការកើនឡើងជារៀងរាល់ឆ្នាំ។ ដូចនេះ ការយកចិត្តទុកដាក់ពីរាជរដ្ឋាភិបាលគឺមានសារៈសំខាន់ណាស់ក្នុងការទប់ស្កាត់ការកើនឡើងនៃវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ។

១.២.៥.៥. ភាពយ៉ាប់យ៉ឺននៃសេដ្ឋកិច្ច

ខណៈពេលដែលប្រទេសមួយជួបប្រទះនឹងវិបត្តិសេដ្ឋកិច្ច មនុស្សភាគច្រើននៅក្នុងប្រទេសនោះនឹងត្រូវបាត់បង់ការងារ ដែលបណ្តាលឲ្យពួកគេត្រូវបង្ខំឱ្យធ្វើការក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ទោះបីជាការងារទាំងនោះទទួលបានប្រាក់ឈ្នួលទាប គ្មានការការពារ និងមានហានិភ័យខ្ពស់ក៏ដោយ។ ការសិក្សាបានរកឃើញថាប្រជាជនចំនួន ១,៨ ពាន់លាននាក់ ឬច្រើនជាងពាក់កណ្តាលនៃកម្លាំងពលកម្មពិភពលោកកំពុងធ្វើការដោយគ្មានកិច្ចសន្យាការងារក្នុងប្រព័ន្ធ និងសន្តិសុខសង្គមទេ។ លោក Johannes Jutting បានមានប្រសាសន៍ថា "សូម្បីតែនៅពេលដែលមានអត្រាកំណើនសេដ្ឋកិច្ចរឹងមាំក៏ដោយ ក៏ការងារក្រៅប្រព័ន្ធនៅក្នុងតំបន់ខ្លះនៃប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍នៅតែបន្តកើនឡើងផងដែរ"។ ដូចនេះ ចំណែកនៃការងារក្រៅប្រព័ន្ធមាននិន្នាការកើនឡើងក្នុងអំឡុងពេលមានវិបត្តិសេដ្ឋកិច្ច។ ឧទាហរណ៍៖ ក្នុងអំឡុងពេលមានវិបត្តិសេដ្ឋកិច្ចនៅអាហ្សង់ទីន (១៩៩៩-២០០២) សេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសនេះបានធ្លាក់ចុះជិត ១ ភាគ ៥ ខណៈពេលដែលការងារក្រៅប្រព័ន្ធបានកើនឡើងពី ៤៨% ទៅ ៥២%។[9]

១.៣. ចំណុចវិជ្ជមាន និងអវិជ្ជមាននៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

១.៣.១. ចំណុចវិជ្ជមាននៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

ក. សម្រាប់កម្មករក្រៅប្រព័ន្ធ

- ទទួលបានការបណ្តុះបណ្តាលជំនាញផ្សេងៗ ការអភិវឌ្ឍចំណេះដឹង និងគំនិតស្មារតី
- មានភាពងាយស្រួលក្នុងការធ្វើការងារទាំងទីកន្លែង និងពេលវេលា
- កាត់បន្ថយឧបសគ្គនៅពេលធ្វើការងារ ព្រោះភាគច្រើនធ្វើការជាមួយគ្រួសារ។

[9] D. Pardo. *The informal econamy and developing countries: an engine of growth and a source of abuse,* 30 October 2019.

ខ. សម្រាប់អតិថិជន និងពាណិជ្ជករក្រៅប្រព័ន្ធ

តម្លៃទំនិញ និងសេវាកម្មមានតម្លៃសមរម្យដែលប្រព្រឹត្តទៅតាមសំណើររបស់អតិថិជន។

គ. ភាន់តែមានភាពទូលំទូលាយសម្រាប់សង្គម

- ប្រាក់ចំណូលនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ បានចំណាយចូលទៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ ដែលនេះជាការរួមចំណែកជាផ្លូវការទៅក្នុងកំណើនសេដ្ឋកិច្ច តាមរយៈការចែកចាយទំនិញនិងសេវាកម្ម
- មានការបណ្តុះបណ្តាលបុគ្គលិក ដែលវាជួយកាត់បន្ថយនីកម្មភាពក្នុងសង្គម
- ការអនុគ្រោះពន្ធ អាចឲ្យពួកគេមានលទ្ធភាពក្នុងការចូលរួមកសាងសង្គម។

សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ បានផ្តល់ឱកាសជាថ្មីដល់អ្នកដែលបរាជ័យនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ។ ចំណុចវិជ្ជមានមួយទៀតនៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ គឺធ្វើឲ្យនិយោជិតមានការងារធ្វើ ដើម្បីកាត់បន្ថយនីកម្មជន នៅក្នុងប្រទេស។ ដូច្នេះហើយ សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធជួយបំពេញបន្ថែមចំណុចខ្វះខាតនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធបានបណ្តោះអាសន្ន។

១.៣.២. ចំណុចអវិជ្ជមាននៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

ក. សម្រាប់កម្មករក្រៅប្រព័ន្ធ

- កង្វះហិរញ្ញវត្ថុ
- ការទទួលប្រាក់ឈ្នួលមិនសមស្របទៅនឹងកម្លាំងពលកម្ម
- ពិបាកក្នុងការពង្រីកអាជីវកម្ម ដែលមិនអាចធ្វើការផ្សព្វផ្សាយដោយបើកចំហ
- មានឧបសគ្គច្រើនក្នុងការឈានជើងចូលក្នុងទីផ្សារការងារក្នុងប្រព័ន្ធ ដោយសារបញ្ហាការងារ ដែលធ្លាប់មានរបស់ពួកគេនៅមានកម្រិត។

ខ. សម្រាប់អតិថិជន និងពាណិជ្ជករក្រៅប្រព័ន្ធ

ការរៀបចំកិច្ចសន្យាដោះដូរទំនិញ ឬសេវាកម្មរវាងអតិថិជន និងពាណិជ្ជករក្រៅប្រព័ន្ធអាចនឹងមានកំណត់ ឬមិនមានការកំណត់អាស្រ័យដោយការព្រមព្រៀងរវាងបុគ្គលទាំងសងខាង ហើយអាចនឹងមិនមានការគាំទ្រពីច្បាប់។

គ. ភាន់តែមានភាពទូលំទូលាយសម្រាប់សង្គម

- បាត់បង់ការគ្រប់គ្រងលើគុណភាពផលិតផល និងសេវាកម្មដែលផលិត និងចែកចាយ

- ការងារមិនត្រឹមត្រូវ និងស្ថិតិប្រាក់ចំណូលមិនពិតប្រាកដ អាចមានផលប៉ះពាល់ដល់ការងារ និងអាជីវកម្មដែលគាំទ្រដោយរដ្ឋាភិបាលក្នុងការអនុវត្តគោលនយោបាយថ្នាក់មូលដ្ឋាន និងថ្នាក់ជាតិ។[10]

១.៤. ទំនាក់ទំនងរវាងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ និងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

ប្រទេសទាំងអស់ នៅលើសកលលោកយើងនេះ ធ្វើការទទួលស្គាល់សេដ្ឋកិច្ចថា ជាកត្តាលីករជម្រុញដល់ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រទេសជាតិយ៉ាងសំខាន់។ បើយោងទៅតាមការសិក្សាស្រាវជ្រាវ សេដ្ឋកិច្ចគឺជាវិទ្យាសាស្ត្រ ដ៏ទូលំទូលាយមួយ ដែលគេអាចធ្វើការបែងចែកប្រភេទរបស់វាទៅលើលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ ឬបរិបទរបស់ប្រទេស និងទៅតាមវិសាលភាពនៃសេដ្ឋកិច្ច។ ជាក់ស្តែង ប្រសិនបើផ្អែកទៅលើការប្រកបអាជីវកម្ម យើងមើលឃើញថា គេបែងចែកសេដ្ឋកិច្ចជាពីរគឺ សេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ និងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ។

- **សេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ** គឺសំដៅនូវរាល់សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចទាំងឡាយណា ដែលស្ថិតនៅក្នុងក្របខណ្ឌច្បាប់ និងមានការទទួលស្គាល់ពីសង្គម អាជ្ញាធរសាធារណៈ ហើយមានការយកចិត្តទុកដាក់ ពីសំណាក់រដ្ឋាភិបាល។
- **សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ** សំដៅនូវរាល់សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចទាំងឡាយណា ដែលស្ថិតនៅក្រៅក្របខណ្ឌច្បាប់ និងមិនមានការយកចិត្តទុកដាក់ពីរដ្ឋាភិបាល និងអាជ្ញាធរសាធារណៈ។

បើទោះបីជាមានការបែងចែករវាងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ និងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធយ៉ាងណាក្តីក៏ សេដ្ឋកិច្ចទាំងពីរនេះ នៅតែមានទំនាក់ទំនងជាមួយគ្នា ដោយទំនាក់ទំនងរវាងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ និងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនេះ គឺត្រូវបានគេសង្កេតឃើញតាមរយៈទំនាក់ទំនងរវាងសហគ្រាសក្នុងប្រព័ន្ធ និងសហគ្រាសក្រៅប្រព័ន្ធ រួមជាមួយគ្នានឹង ទំនាក់ទំនងរវាងនិយោជិតក្រៅប្រព័ន្ធ និងសហគ្រាសក្នុងប្រព័ន្ធ។

❖ **ទំនាក់ទំនងរវាងសហគ្រាសក្នុងប្រព័ន្ធ និងសហគ្រាសក្រៅប្រព័ន្ធ**

ភាគច្រើននៃសហគ្រាសក្នុងប្រព័ន្ធ ទទួលបានការផ្គត់ផ្គង់វត្ថុធាតុដើម និងទំនិញសម្រេចពីសហគ្រាសក្រៅប្រព័ន្ធ ដោយផ្ទាល់ ឬដោយចម្លងការ ព្រោះនៅក្នុងទីផ្សាររបស់សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ មានការប្រកួតប្រជែងគ្នាខ្លាំង ដែលជាហេតុធ្វើអោយតម្លៃទំនិញមានការធ្លាក់ចុះ និងផ្តល់នូវភាពងាយស្រួល ចំពោះសហគ្រាសក្នុងប្រព័ន្ធ ក្នុងការស្វែងរកការផ្គត់ផ្គង់ដែលមានតម្លៃថោក សម្រាប់បំពេញតម្រូវការ អាជីវកម្មរបស់ខ្លួន។

[10] ហេង សារ៉ែន និងថេង យ៉ានីដា, *ការលើកកម្ពស់ជីវភាពគ្រួសារតាមរយៈសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ* (សារណាបញ្ចប់ការសិក្សាថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ, សាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច, ២០២០), ១៣និង១៤ ។

❖ **ទំនាក់ទំនងរវាងនិយោជិតក្រៅប្រព័ន្ធ និងសហគ្រាសក្នុងប្រព័ន្ធ**

ដោយសារតែភាពលើសនៃកម្លាំងពលកម្ម ដែលមាននៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ធ្វើអោយការទទួលបានថ្លៃឈ្នួលពលកម្មរបស់អ្នកធ្វើការក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធមានកម្រិតទាប។ ហេតុដូចនេះហើយទើបសហគ្រាសក្នុងប្រព័ន្ធមួយចំនួន ដែលចង់ធ្វើការកាត់បន្ថយការចំណាយ ទៅលើបុគ្គលិកក្នុងសហគ្រាស របស់ខ្លួន នឹងធ្វើការជួលជំនួសមកវិញនូវ កម្លាំងពលកម្មនៅក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ដែលក្នុងនោះរួមមាន អ្នកបោសសម្អាត អ្នកដឹកជញ្ជូន និងអ្នកបេះផ្លែឈើជាដើម។[11]

១.៥. កត្តាដែលចាំបាច់ផ្ដោតការយកចិត្តទុកដាក់នៅលើការប្រកបការងារនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

យោងតាមអង្គការពលកម្មអន្តរជាតិ ដែលមានប្រទេសកម្ពុជាចូលជាសមាជិក បានជម្រុញអោយមានការងារសមរម្យនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ។ ការងារសមរម្យ គឺសំដៅទៅលើការងារ ដែលផ្ដល់ប្រាក់ចំណូលសមល្មមសម្រាប់ទ្រទ្រង់ជីវភាពរស់នៅរបស់អ្នកធ្វើការ និងសមាជិកក្នុងគ្រួសារ ដោយធានាអោយបាននូវសុវត្ថិភាពការងារ និងសុខាមាលភាពល្អប្រសើរ តាមរយៈការការពារខាងផ្នែកសង្គមកិច្ច និងធានាអោយបាននូវ សិទ្ធិសេរីភាពក្នុងការដំណើរការ រៀបចំ ចាត់ចែង និងឱកាសក្នុងការទទួលបាននូវសេវាផ្សេងៗយ៉ាងត្រឹមត្រូវ សម្រាប់បង្កើនផលិតភាព និងប្រសិទ្ធភាពការងារ។[12]

កាលបើនិយាយដល់សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ គេអាចនិយាយបានថាការងារសមរម្យ គឺពិបាកធ្វើការសម្រេចអោយបានខ្លាំងណាស់ ប៉ុន្តែវាពិតជាអាចធ្វើទៅរួច ប្រសិនបើមានការយកចិត្តទុកដាក់ពីសំណាក់ រដ្ឋាភិបាល និងអាជ្ញាធរសាធារណៈ ពីព្រោះតាមការសង្កេតឃើញអំពីកង្វះខាត នៃការងារនៅក្នុង សេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធគឺជាហេតុធ្វើអោយមនុស្សជាច្រើន បានបង្ខំចិត្តធ្វើការក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ដែលផ្នែកនានាក្នុងវិស័យនេះ ប្រឈមនឹងកង្វះខាតការងារសមរម្យ ឬឱនភាពនៃការងារសមរម្យ ឱនភាពនៃសិទ្ធិ ឱនភាពនៃការការពារខាងសង្គមកិច្ច និងឱនភាពនៃភាពតំណាង។

[11] ប៊ុន សេង និងអាន គឹមស្រ៊ុ, *ស្ត្រីលើកកម្ពស់ជីវភាពគ្រួសារតាមរយៈសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ* (សារណាបញ្ចប់ការសិក្សាថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ, សាកលវិទ្យាល័យភូមិនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច, ២០១៧), ១៧។

[12] អង្គការពលកម្មអន្តរជាតិ, *សៀវភៅណែនាំស្តីពីការងារសមរម្យក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនៅប្រទេសកម្ពុជា* (ភ្នំពេញ៖ ការិយាល័យពលកម្មអន្តរជាតិ, ២០០៦),១៣។

១.៥.១. ឱនភាពនៃការងារសមរម្យ

មនុស្សជាច្រើននៅកម្ពុជា ធ្វើការក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ពីព្រោះថាផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធមិនបានឆ្លើយតបទៅនឹងកំណើននៃកម្លាំងពលកម្មប្រចាំឆ្នាំបាន ខណៈការងារក្នុងប្រព័ន្ធមានប្រមាណត្រឹមតែ ១៥% ប៉ុណ្ណោះ ដែលធ្វើអោយ មនុស្សជាច្រើននាក់ទៀតមានបំណងចូលទៅកាន់ទីផ្សារការងារ បានបង្ខំចិត្តធ្វើការក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ដែលជាទីទាំងឡាយណាពុំបានផ្តល់អោយអ្នកធ្វើការនូវលក្ខខ័ណ្ឌការងារល្អប្រសើរឡើយ។ ភាគច្រើនបញ្ហាដែលកើតមាន ហើយអ្នកធ្វើការងារក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធត្រូវប្រឈមនោះគឺ ប្រាក់ចំណូលមិនសមល្មមសម្រាប់ការផ្គត់ផ្គង់ជីវភាពគ្រួសារ មិនមានឱកាសសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ កង្វះនូវសន្តិសុខ សុវត្ថិភាព និងសុខភាពការងារ មិនបានទទួលការការពារផ្នែកច្បាប់ និងការការពារខាងសង្គមកិច្ច ពុំមានអង្គការ ឬសមាគមតំណាងអោយកម្មករនិយោជិត សម្រាប់ការបញ្ចេញមតិ ដើម្បីបម្រើការពារផលប្រយោជន៍របស់ពួកគេ តាមរយៈការធានាឲ្យបាននូវប្រសិទ្ធភាពក្នុងការសន្ទនាសង្គមរវាងនិយោជក កម្មករនិយោជិត និងរដ្ឋាភិបាល។

១.៥.២. ឱនភាពនៃសិទ្ធិ

អ្នកធ្វើការក្រៅប្រព័ន្ធ មិនត្រូវបានគេទទួលស្គាល់ និងមិនត្រូវបានកម្រិតដោយច្បាប់ទេ ហេតុនេះហើយទើបពុំមានសិទ្ធិទទួលបានការការពារតាមផ្លូវច្បាប់ឡើយ ប៉ុន្តែអាជ្ញាធរសាធារណៈមួយចំនួន នៅតែមានការយល់ច្រឡំ អំពីសកម្មភាពអាជីវកម្មដែលមិនបានកំណត់ដោយច្បាប់ នៃសហគ្រាសក្រៅប្រព័ន្ធ ជាមួយនឹងសកម្មភាពអាជីវកម្មខុសច្បាប់។ កន្លងមកយើងឃើញថា អ្នកធ្វើការប្រកបរបរក្រៅប្រព័ន្ធជានិច្ចកាល ត្រូវបានទទួលរងនូវការយាយីរំខានពីអាជ្ញាធរ តាមរយៈការបង្ក្រាប ការជំរិតយកប្រាក់ ការស៊ីសំណូក និងការបៀតបៀនខាងផ្លូវកាយទៀតផង។

អ្នកធ្វើការក្រៅប្រព័ន្ធទៀតសោត មិនត្រូវបានគ្រប់គ្រងដោយច្បាប់ស្តីពីការងារនោះទេ ពីព្រោះច្បាប់ការងារផ្អែកសំខាន់ទៅលើមូលដ្ឋាននៃទំនាក់ទំនងរវាងកម្មករនិយោជិត និងនិយោជក ហើយការចុះបញ្ជីអាជីវកម្ម ក៏មានការពិបាកខ្លាំងសម្រាប់អ្នកប្រកបអាជីវកម្មទ្រង់ទ្រាយតូច ដែលជាហេតុធ្វើអោយ ពួកគេត្រូវបង្ខំចិត្តដំណើរការសកម្មភាពរកស៊ីដោយគ្មានអាជ្ញាប័ណ្ណត្រឹមត្រូវ។

១.៥.៣. ឱនភាពនៃការការពារខាងសង្គមកិច្ច

ជាទូទៅ អ្នកធ្វើការក្រៅប្រព័ន្ធពុំទទួលបាននូវលក្ខខ័ណ្ឌការងារត្រឹមត្រូវ និងទទួលរងហានិភ័យការងារដូចជា គ្រោះថ្នាក់ការងារ គ្រោះថ្នាក់ផ្នែកសុខភាពជាដើម ពោលគឺច្បាប់ស្តីពីរបបសន្តិសុខសង្គម អនុវត្តចំពោះតែអ្នកធ្វើការទាំងឡាយណា ដែលគ្រប់គ្រងដោយច្បាប់ការងារតែប៉ុណ្ណោះ។ ភាគច្រើននៃអ្នកធ្វើការក្រៅប្រព័ន្ធមិនថា អ្នកធ្វើការ ឬអ្នកប្រកបរបរនៅតាមផ្ទះនោះទេ សុទ្ធតែទទួលរងនូវហានិភ័យដែលអាចកើតមានជាយថាហេតុដោយសារពួកគេមិនបានយល់ដឹង ពីគ្រោះថ្នាក់ការងារតាមរយៈការប្រើប្រាស់សំភារៈ ឧបករណ៍ និងគ្រឿង

ម៉ាស៊ីនមួយចំនួន ដែលបង្កគ្រោះថ្នាក់ដល់សុខភាពរបស់ពួកគេ។ ម៉្យាងទៀតភាពខ្វះខាតនៃការទទួលបានពត៌មានអំពីសុវត្ថិភាពការងារ អនាម័យការងារ ការបណ្តុះបណ្តាលត្រឹមត្រូវ និងវិធីសាស្ត្រក្នុងការការពារខ្លួនពីជម្ងឺឆ្លង និងមេរោគឆ្លងផ្សេងៗ ជាមូលហេតុនៃការនៅតែបន្តមានការគំរាមកំហែងយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរ ទៅដល់ប្រសិទ្ធភាពការងាររបស់ប្រជាពលរដ្ឋដែលប្រកបការងារក្រៅប្រព័ន្ធ។

ដោយហេតុតែ អ្នកធ្វើការក្រៅប្រព័ន្ធ មិនទទួលបានប្រាក់សោធននិវត្តន៍ ឬប្រាក់បំណាច់ពេលមានជំងឺនោះ និងពុំអាចមានលទ្ធភាពទទួលបានសេវាសន្តិសុខសង្គមទេនោះ ដែលបញ្ហាទាំងនេះ មិនត្រឹមតែជះឥទ្ធិពលទៅលើអ្នកធ្វើការដោយផ្ទាល់ប៉ុណ្ណោះទេ គឺថែមទាំងផ្តល់នូវផលប៉ះពាល់ទៅលើសមាជិកគ្រួសាររបស់ពួកគេទាំងមូល រួមមានទាំងកុមារ ដែលត្រូវបង្ខំចិត្តបោះបង់ការសិក្សាមកធ្វើការរកប្រាក់ចំណូលផ្គត់ផ្គង់គ្រួសារថែមទៀតផង។

១.៥.៤. ឱនភាពនៃអ្នកតំណាង

ជានិច្ចជាកាល អ្នកធ្វើការក្រៅប្រព័ន្ធ និងសហគ្រិនក្រៅប្រព័ន្ធ មិនមានការចងក្រងជាអង្គការ ឬសមាគម និងមិនមានតំណាងក្នុងការចូលរួមក្នុងវេទិកាផ្សេងៗ ជាហេតុធ្វើអោយពួកគេស្ទើរតែមិនមានសំលេង ឬការបញ្ចេញមតិអ្វីសោះដើម្បីធ្វើការចរចា ឬការចុះអនុសញ្ញារួមជាមួយនិយោជក ម្ចាស់ជំនួយ សង្គមស៊ីវិល ឬរដ្ឋបាលសាធារណៈក្នុងការការពារសិទ្ធិរបស់ពួកគេ។ ហេតុដូចនេះហើយ ទើបគប្បីធ្វើការយកចិត្តទុកដាក់ខ្ពស់ចំពោះផលប្រយោជន៍ដែលត្រូវទទួលបានរបស់ពួកគេ។ មូលហេតុនៃការមិនចងក្រងជាអង្គការតំណាងគឺៈ

- ភាពខុសប្លែកគ្នានៃមុខរបរ និងផលប្រយោជន៍ ដែលធ្វើអោយពិបាកក្នុងការប្រមូលផ្តុំពួកគេជាមួយគ្នា។
- មិនបានយល់ដឹងអោយច្បាស់ពី ភាពសំខាន់នៃការបង្កើតអោយមានអង្គការតំណាង ដោយសារតែតម្រូវការជាបឋមរបស់ពួកគេគឺ រកលុយមកចិញ្ចឹមជីវិត ហើយមិនព្រមលៃលោកពេលវេលាសម្រាប់ ការជួបប្រជុំ ឬពិភាក្សាគ្នាជាក្រុម។
- ការធ្វើការហួសកម្លាំង ជាហេតុធ្វើអោយពួកគេពិបាករកពេលជួបប្រជុំ និងពិភាក្សាគ្នា អំពីបញ្ហានានា។
- ខ្វះស្ថេរភាព និងភាពមិនទៀងទាត់នៃរយៈពេលមានការងារធ្វើរបស់ពួកគេ។
- ការភ័យខ្លាច ពីការបំភិតបំភ័យ រួមជាមួយនឹងការដកចេញពីការងារ។

១.៦. សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា

អត្ថន័យ ឬនិយមន័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ខុសប្លែកគ្នាពីប្រទេសមួយទៅប្រទេសមួយ អាស្រ័យលើស្ថានភាពបច្ចុប្បន្នរបស់ប្រទេសនោះ។ ដោយឡែក កម្ពុជាបានកំណត់និយមន័យ សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ថាជាសកម្មភាពទាំងឡាយណាដែលមិនមានគ្រឹះស្ថាន អាស័យដ្ឋានច្បាស់លាស់ ដែលមានអ្នកប្រកបរបររកស៊ី

ដោយខ្លួនឯង និងមានប្រើកម្មករពេញម៉ោង ឬមិនពេញម៉ោង ដោយប្រតិបត្តិការពឹងផ្អែកលើកំលាំងពលកម្មច្រើន និងមានការផ្លាស់ប្តូរការងារឆាប់រហ័ស មានប្រើប្រាស់ថាមពលដែលមានប្រភពពីមនុស្ស ឬសត្វ។

ក្នុងន័យការងារ សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធរួមបញ្ចូលសកម្មភាពមួយចំនួនធំដូចជា ការប្រកបមុខរបរចិញ្ចឹមជីវិត ឬមុខរបរសំរាប់តែមួយរស់ និងអ្នកដែលប្រកបការងារដោយខ្លួនឯង ព្រមទាំងអ្នកធ្វើការមានប្រាក់ឈ្នួល និងគ្មានប្រាក់ឈ្នួលនៅក្នុងសហគ្រាសក្នុងប្រព័ន្ធ និងក្រៅប្រព័ន្ធ។ អ្នកធ្វើការខ្លះនៅក្នុងសហគ្រាសក្នុងប្រព័ន្ធត្រូវបានគេបញ្ចូលជាសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ដោយសារនិយោជករបស់ពួកគេ មិនបានប្រកាសជូនដំណឹងអំពីបុគ្គលិករបស់ខ្លួនទៅដល់ក្រសួងការងារ។

នៅទីក្រុងភ្នំពេញ មុខរបរក្រៅប្រព័ន្ធរួមមាន អ្នករត់តាក់ស៊ី អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី អ្នកធាក់ស៊ីក្លូ អ្នកលក់តាមដងផ្លូវ អ្នកខាត់ស្បែកជើង អ្នកប្រមូលសំរាម អ្នកជួសជុលយានយន្តតាមចិញ្ចើមថ្នល់ ជាងកំបោរ កម្មករសំណង់ សិប្បករ ជាងកាត់ដេរសំលៀកបំពាក់ ជាងអ៊ុតសក់ និងអ្នកបំរើតាមផ្ទះ។

១.៦.១. ប្រភេទការងាររបស់សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

តាមរយៈការបង្ហាញរបស់អង្គការពលកម្មអន្តរជាតិប្រចាំប្រទេសកម្ពុជា បានអោយដឹងថាការបែងចែកប្រភេទការងារក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ធ្វើឡើងទៅតាមផ្នែកការងារសំខាន់ៗ រួមមាន៖

- និយោជក៖ មនុស្សម្នាក់ ឬច្រើននាក់ ធ្វើការបោះទុនរកស៊ី ឬបើកដំណើរការសហគ្រាស ខ្នាតតូច ដែលភាគច្រើន គេឃើញមានតាមផ្ទះ កសិដ្ឋាន បន្ទប់ ឬហាងតូចៗតាមដងផ្លូវនានា ដែលជួលកម្មករនិយោជិតពីរទៅបីនាក់។ នៅកម្ពុជាមានមនុស្សមួយចំនួនតូចប៉ុណ្ណោះ (ប្រហែល ៨,១១០ នាក់) ដែលត្រូវបានចាត់ទុកជានិយោជក និងក្នុងចំណោមនោះ បុរសមានរហូតដល់ពីរភាគបី នៃនិយោជក ដែលធ្វើការក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ។
- អ្នកប្រកបរបររកស៊ីដោយខ្លួនឯង៖ អ្នកប្រកបអាជីវកម្មផ្ទាល់ខ្លួន ឬដំណើរការក្នុងសហគ្រាសពាណិជ្ជកម្មខ្នាតតូច ដោយមិនបានជួលកម្មករនិយោជិតដែលមានប្រាក់ឈ្នួល។ គេសង្កេតឃើញថា ស្ត្រីភាគច្រើនមាននិន្នាការ ជាអ្នកប្រកបមុខរបរកាត់ដេរ តម្បាញ ការធ្វើសិប្បកម្ម និងប្រកបការងារ ឬអាជីវកម្មផ្ទាល់ខ្លួនផ្សេងៗ។ រីឯបុរសវិញមាននិន្នាការ ប្រកបការងារក្នុងអាជីវកម្មលក់ដូរ ជួសជុល យានយន្ត ការងារសំណង់ ជាងដែក ជាងឈើ ធ្វើតុ ទូ កៅអី និងការធ្វើសិប្បកម្ម។ល។ ចំណែក អ្នកដទៃទៀត គឺជាកម្មករ ឬអ្នកបើកបររថយន្ត ឈ្នួល អ្នករត់ម៉ូតូឌុប ម៉ូតូកង់បី រ៉ឺម៉កម៉ូតូជាដើម។
- និយោជិត៖ ជាមនុស្ស ឬក្រុមមនុស្សដែលធ្វើការអោយនិយោជកសាធារណៈ ឬឯកជន ច្បាស់លាស់ និងមានកិច្ចសន្យាត្រឹមត្រូវ អ្នកទាំងនោះរួមមាន អ្នករត់តុ កម្មករសម្អាតតាមផ្ទះ កម្មករជាប់កិច្ចសន្យាជាដើម ក្នុងគោលបំណងគឺដើម្បីទទួលបានកម្រៃជាប្រាក់ឈ្នួល កម្រៃជើងសារ និងកម្រៃទូទាត់ ទៅ

តាមបរិមាណនៃការងារជាសាច់ប្រាក់ ឬជាវត្ថុ ។ បើយោងតាមការ ចុះផ្សាយរបស់ក្រសួងការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ នៅថ្ងៃទី១៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩ បានអោយដឹងថា នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាមានកម្មករនិយោជិតសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធមានប្រមាណ ២,៤ លាននាក់ ដែលបានកំពុងបម្រើការក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ខណៈពេលដែលកម្មករនិយោជិតសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ មានប្រមាណជិត១,៥លាននាក់តែប៉ុណ្ណោះ។[13]

- អ្នកធ្វើការដែលមិនមានប្រាក់ឈ្នួលៈ ជាសមាជិកគ្រួសារចូលរួមចំណែកធ្វើការងារ ដោយមិនយកកម្រៃក្នុងសហគ្រាសធុនតូចក្រៅប្រព័ន្ធសេដ្ឋកិច្ចមួយ។ ភាគច្រើនអ្នកប្រកបរបរប្រភេទនេះ ធ្វើការអោយអ្នកប្រកបរបររកស៊ីផ្ទាល់ខ្លួន ដែលប្រតិបត្តិការដោយសាច់ញាតិរស់នៅក្នុងគ្រួសារជាមួយគ្នា។ ចំពោះទីកន្លែង កន្លែងស្នាក់នៅ ចំណីអាហារហូបចុក និងប្រាក់ឧបត្ថម្ភផ្សេងៗ ដែលម្ចាស់អាជីវកម្មបានផ្តល់ដល់ពួកគេ គឺមិនត្រូវបានរាប់បញ្ចូល ឬចាត់ទុកថាជាការទូទាត់ប្រាក់ឈ្នួល ចំពោះកម្លាំងពលកម្មរបស់ពួកគេឡើយ។[14]

១.៦.២. ចរិតលក្ខណៈនៃអ្នកធ្វើការក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

ប្រជាជនដែលរស់នៅតាមតំបន់ជនបទ ភាគច្រើនប្រឈមមុខនឹងភាពក្រីក្រ និងឱកាសការងារទាបស្របពេលដែលកម្មសិទ្ធិដីធ្លីនៅមានភាពខ្វះខាត ជាហេតុធ្វើអោយការប្រកបរបរកសិកម្មរបស់ពួកគេស្ថិតក្នុងទ្រង់ទ្រាយតូចនៅឡើយ ដែលពិបាកក្នុងការផ្គត់ផ្គង់ ជីវភាពគ្រួសារបានគ្រប់គ្រាន់។ ដោយសារតែបញ្ហាទាំងអស់នេះហើយ ទើបប្រជាជនមួយចំនួនធំសម្រេចចិត្តធ្វើចំណាកស្រុកពីជនបទ ដើម្បីស្វែងរកការងារនៅទីក្រុង និងទីប្រជុំជននានាក្នុងស្រុក ក៏ដូចជាប្រទេសជិតខាងផងដែរ។

នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា អ្នកដែលធ្វើចំណាកស្រុក គេសង្កេតឃើញគឺដោយសារតែមានការកើនឡើង នូវការងារក្នុងវិស័យរោងចក្រឧស្សាហកម្មផ្នែកកាត់ដេរ បូករួមនឹងកង្វះខាតនៃការងារក្នុងតំបន់ផងនោះ ជាហេតុធ្វើអោយពួកគេសម្រេចចិត្តចាកចេញពីស្រុកកំណើត និងធ្វើការផ្លាស់ប្តូរទីលំនៅមកកាន់ទីក្រុង ដើម្បីស្វែងរកប្រាក់ចំណូលសម្រាប់ផ្គត់ផ្គង់ជីវភាពគ្រួសារ។ ដូចគ្នាជាមួយនឹងករណីខាងលើនេះដែរ នៅក្នុងចំណោម ប្រជាពលរដ្ឋទាំងនោះ មានមួយចំនួនបានធ្វើការប្រកបរបររកស៊ីក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធដូចជាអ្នកលក់តាមដង

[13] ក្រសួងការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ, *ក្រុមជំនាញរបស់ILO ចុះមកវាយតម្លៃលើសកម្មភាពប្រែក្លាយសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនៅកម្ពុជា អោយទៅជាសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ ២០១៤-២០១៨* (ភ្នំពេញ៖ ក្រសួងការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ, ២០១៩)។

[14] អង្គការពលកម្មអន្តរជាតិ, *ការងារសមរម្យសំរាប់ស្ត្រី និងបុរសនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធៈទំរង់ និងការអនុវត្តល្អៗនៅកម្ពុជា* (ការិយាល័យពលកម្មអន្តរជាតិ, ឆ្នាំ២០០៦), ៣១និង៣២។

ផ្លូវ លក់បន្លែ លក់មីឆា លក់ភេសជ្ជៈតាមរទេះ រត់ម៉ូតូឌុប រត់តាក់ស៊ី និងរត់ម៉ូតូកង់បីជាដើម។ ក្រៅពីមុខរបរក្រៅប្រព័ន្ធ ប្រជាពលរដ្ឋមួយចំនួន ដែលមានជំនាញការងារតិចតួច បានប្រកបការងារនៅក្នុង វិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ ប៉ុន្តែអ្នកទាំងអស់នោះ ភាគច្រើនងាយប្រឈមនឹងការបោកប្រាស់ និងកេងប្រវ័ញ្ចលើ ផលប្រយោជន៍ការងារ និងលក្ខខណ្ឌការងារ នេះគឺដោយសារតែកង្វះនូវចំណេះដឹងផងដែរ។

ក្នុងឆ្នាំ២០១២ ក្នុងចំណោមប្រជាពលរដ្ឋ ដែលមានការងារធ្វើសរុប នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា មានប្រជាពលរដ្ឋចំនួន ៦០,២% បានធ្វើការក្នុងវិស័យក្រៅប្រព័ន្ធ ពុំមានស្តង់ដារត្រឹមត្រូវនោះទេ (និយោជិតខ្លះទទួលបានប្រាក់ឈ្នួលមូលដ្ឋាន គឺគិតអត្រាធ្វើការប្រចាំម៉ោង ឬប្រចាំថ្ងៃ អ្នកខ្លះទៀតទទួលបានប្រាក់ឈ្នួលតាមមូលដ្ឋានការងារជាក់ស្តែង ហើយការបើកប្រាក់ឈ្នួលអាចជាប្រាក់សុទ្ធ ឬជាសម្ភារៈប្រដាប់ប្រដាផ្សេងៗជាដើម) ហើយក៏មិនមានប្រាក់ឈ្នួល អប្បបរមាត្រូវបានកំណត់ដោយច្បាប់នៅឡើយទេ លើកលែងតែចំពោះកម្មករនិយោជិតក្នុងវិស័យក្នុងប្រព័ន្ធដូចជាវិស័យកាត់ដេរសម្លៀកបំពាក់ និងស្បែកជើងជាដើម។[15]

១.៦.៣. កត្តាដែលបណ្តាលអោយមានកំណើននៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

កត្តានានាដែលមានឥទ្ធិពលទៅលើទំហំនៃកម្លាំងពលកម្មនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនៅកម្ពុជា មានលក្ខណៈដូចគ្នានឹងកត្តាផ្សេងទៀតនៅក្នុងប្រទេសដទៃដែរ ជាពិសេសប្រទេសដែលមានការអភិវឌ្ឍន៍តិចតួចដែលសេដ្ឋកិច្ចមានលក្ខណៈអាចប្រៀបធៀបគ្នាបាន។ កត្តាទាំងនេះរួមមាន ការិយាធិតេយ្យ អំពើពុករលួយ និងថ្លៃខ្ពស់នៃប្រតិបត្តិការអាជីវកម្មនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ ចំនួនប្រជាជនក្រីក្រច្រើន កំណើនសេដ្ឋកិច្ចមិនគ្រប់គ្រាន់ អតិរេកនៃកម្លាំងពលកម្ម និងការលុបបំបាត់ចោលទូទាំងពិភពលោកនូវប្រព័ន្ធកូតាលើការនាំចេញសំលៀកបំពាក់។

១.៦.៣.១. ការិយាធិបតេយ្យ និងអំពើពុករលួយ

គេឃើញថា ការិយាធិបតេយ្យនៅកម្ពុជាមានភាពពាក់ព័ន្ធគ្នាយ៉ាងស្អិតរមួត អំពើពុករលួយដែលបណ្តាលអោយថ្លៃនៃការប្រកបអាជីវកម្មគ្រប់ប្រភេទបានក្លាយជាឧបសគ្គមួយគួរអោយបារម្ភ មានន័យថាដើម្បីប្រតិបត្តិការអាជីវកម្មក្នុងប្រព័ន្ធបាន លុះត្រាតែអាជីវកម្មមានទំហំធំ និងធ្វើការស្នើសុំចូលក្នុងប្រព័ន្ធ ដែលឆ្លងកាត់រង្វង់ការិយាធិបតេយ្យមួយចំនួន ដូចជា នីតិវិធីសុំអាជ្ញាប័ណ្ណមានលក្ខណៈស្មុគស្មាញ ការចំណាយលើការចុះបញ្ជីធ្វើអាជីវកម្ម ជាមួយនាយកដ្ឋាននីតិកម្មនៃក្រសួងពាណិជ្ជកម្មដោយផ្ទាល់ ចំពោះក្រុមហ៊ុនមួយចំនួន ឬការចុះបញ្ជីជាមួយការិយាល័យខេត្ត ក្រុងនៃក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម ក្នុងករណីសហគ្រាសឯកកម្មសិទ្ធិ ដែលចំណាយលើអំពើ

[15] ថៃ សុម៉ារី និងឡា ស៊ីឡាយ, *ការធ្វើចំណាកស្រុក* (សារណាបញ្ចប់ការសិក្សាថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ, សាកលវិទ្យាល័យភូមិនីតិសាស្រ្ត និងវិទ្យាសាស្រ្តសេដ្ឋកិច្ច, ២០១៨), ៤០-៤១។

ពុករលួយមានរហូតដល់៥% នៃចំណូលពីការលក់ប្រចាំឆ្នាំ និងលើសពី ៦% ចំពោះក្រុមហ៊ុនធំៗ នេះបើយោងទៅតាមការអង្កេតរបស់ធនាគារពិភពលោក។ ប្រព័ន្ធនៃការចុះបញ្ជីនៅថ្នាក់ខេត្ត ឬក្រុងតែម៉្យាងគឺវាគ្រប់គ្រាន់ណាស់ហើយ ក្នុងការបំបាក់ទឹកចិត្តសហគ្រាសធុនតូច ដែលស្ថិតនៅទីជនបទដាច់ស្រយាល។ ជារួមការចុះបញ្ជីពាណិជ្ជកម្មមួយក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធនៅកម្ពុជា ត្រូវសុំអាជ្ញាប័ណ្ណផ្សេងៗទៀត ពីក្រសួងខុសៗគ្នា ហើយត្រូវបានគេប៉ាន់ស្មានឃើញថា ត្រូវចំណាយអស់ប្រមាណ ១.៥០០ដុល្លារអាមេរិក និងចំណាយថេរវេលាអស់ប្រហែល ៩៤ថ្ងៃ។ ថ្មីៗនេះ ដំណើរការចុះបញ្ជីពាណិជ្ជកម្មថ្មីនៅក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម ត្រូវបានគេរៀបចំឡើងវិញក្រោមកម្មវិធីកំចីមួយដែលផ្តល់ដោយ ADB ជាលទ្ធផល ប្រកាសលេខ ១៦២ ចេញនៅថ្ងៃទី២៣ ខែសីហា ឆ្នាំ ២០០៤ ដោយក្រសួងពាណិជ្ជកម្មជាផ្លូវការ បានកាត់បន្ថយថ្លៃ ចុះបញ្ជីមកនៅត្រឹមតែ ១៧៧ដុល្លារអាមេរិក ប៉ុន្តែការសិក្សាថ្មីៗនេះរបស់ ILO បង្ហាញថាបុគ្គលិកក្រសួងនៅតែបន្តស្នើសុំថ្លៃសេវាសម្របសម្រួល ហើយថ្លៃនៃការចុះបញ្ជីជាទូទៅ មានចំនួនចាប់ពី ២៥០ ដល់ ៣០០ដុល្លារអាមេរិក រួមទាំងថ្លៃផ្លូវការ និងថ្លៃសេវាសម្របសម្រួល។ ជាលទ្ធផលសហគ្រាសធុនតូច និងមធ្យមចំនួនប្រហែល ២៧.០០០សហគ្រាស ក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធបានសម្រេចមិនចុះបញ្ជីជាមួយក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម ដោយសារមូលហេតុប្រតិបត្តិការអាជីវកម្មក្រៅប្រព័ន្ធមានភាពប្រសើរជាង យ៉ាងហោចណាស់ក៏អាចជៀសវាងការមកត្រួតពិនិត្យដោយអធិការកិច្ចជាផ្លូវការ និងក្រៅផ្លូវការ ដែលស្វែងរកសំណូក។

១.៦.៣.២. ភាពក្រីក្រ

ភាពក្រីក្រ ដែលបណ្តាលមកពីផលិតភាពទាប និងប្រាក់ចំណូលតិចជះឥទ្ធិពលដល់ការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ។ តាមការប៉ាន់ស្មាន គេសង្កេតឃើញថា ៤០% ទៅ ៤៥% នៃប្រជាជនកម្ពុជាទាំងមូលរស់នៅក្រោមបន្ទាត់ភាពក្រីក្រ។ ជាលទ្ធផលនៃគំលាតរវាងទីជនបទ និងទីក្រុង គឺបណ្តាលអោយមានប្រជាជនត្រូវបង្ខំចិត្តធ្វើការនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ តាមរយៈការធ្វើចំណាកស្រុកពីទីជនបទ មកកាន់ទីក្រុង ដែលជាមជ្ឈមណ្ឌលនៃការវិនិយោគលើសណ្ឋាគារ រោងចក្រ និងក្រុមហ៊ុននានា ។

១.៦.៣.៣. កំណើនសេដ្ឋកិច្ច និងកម្លាំងពលកម្ម

កំណើនសេដ្ឋកិច្ចមិនគ្រប់គ្រាន់ និងអតិរេកនៃកម្លាំងពលកម្ម ជាកត្តាដែលធ្វើអោយមានកំណើននៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ដោយសារគម្រោងនៃការបង្កើតការងារតាមរយៈការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស (FDI) ដែលផ្តល់នូវឱកាសការងារនៅវិស័យក្នុងប្រព័ន្ធដោយផ្ទាល់ចំនួនប្រមាណ ៣៣.៧០៣ ការងារ តែចំនួននេះទាបឆ្ងាយជាងចំនួនអ្នកចូលមកកាន់ទីផ្សារការងារ ដែលគេប៉ាន់ស្មានថា អាចកើនដល់ជាង ២០០.០០០ នាក់ក្នុងមួយឆ្នាំ ជាហេតុធ្វើអោយកម្លាំងពលកម្មមានចំនួនលើសពីសេចក្តីត្រូវការ ហើយជំរុញអោយមនុស្សដែលពុំមានការងារធ្វើ ទទួលយកមុខរបរក្រៅប្រព័ន្ធវិញ។

១.៦.៣.៤. ការនាំចេញសំលៀកបំពាក់ និងការលុបបំបាត់ចោលកូតា

ការនាំចេញសំលៀកបំពាក់ និងការលុបបំបាត់ចោលកូតា គឺជាកត្តាសក្តានុពលដែលអាចបង្កើនទំហំការងារក្នុងវិស័យកាត់ដេរ ដែលជាមូលដ្ឋានគ្រឹះសម្រាប់ផ្នែកក្នុងប្រព័ន្ធ។ ជាក់ស្តែង កម្ពុជាបានចូលជាសមាជិកអង្គការពាណិជ្ជកម្មពិភពលោក (WTO) ជាមួយនឹងការបញ្ចប់កូតាទូទាំងពិភពលោក ដែលជាផ្នែកមួយជួយការពារ និងជំរុញឧស្សាហកម្មកាត់ដេរ ដើម្បីធ្វើការប្រកួតប្រជែងជាមួយប្រទេសដទៃទៀត។ ក្រៅពីការចូលជាសមាជិកអង្គការពាណិជ្ជកម្មពិភពលោក (WTO) រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាចាំបាច់ត្រូវតែជួយវិស័យកាត់ដេរ និងដោះស្រាយបញ្ហា ដែលរារាំងដល់ផលិតភាព និងបង្កើនថ្លៃដើម តែបើគ្មានការកែទម្រង់ដើម្បីជំរុញផ្នែកឯកជនពិសេសវិស័យកាត់ដេរទេនោះ កំណើននៃការងារក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ នឹងមានទំហំកាន់តែខ្ពស់ថែមទៀត ពោលគឺកម្មករភាគច្រើន អាចនឹងបាត់បង់ការងារក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ ហើយនឹងត្រលប់ទៅរកសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធវិញ ដោយសារវាក្លាយជាជំរើសតែមួយគត់របស់ពួកគេ។

១.៦.៤. សារៈសំខាន់នៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

ជាការពិតណាស់ ការងារនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនៅកម្ពុជា ដើរតួយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការផ្តល់ការងារដល់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងស្រុក ដើម្បីធ្វើអោយអត្រាគ្មានការងារធ្វើក្នុងប្រទេស មានកម្រិតទាប និងបានចូលរួមចំណែកយ៉ាងច្រើនក្នុងកំណើនសេដ្ឋកិច្ចជាតិ ជាមួយនឹងការទទួលបានមកវិញនូវអត្ថប្រយោជន៍មួយចំនួន អំពីការសម្រេចចិត្តប្រកបការងារក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនេះ។

ស្របពេលជាមួយគ្នានេះដែរ សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធបានផ្តល់នូវលក្ខណៈងាយស្រួលដល់ប្រជាជនដែលមានបំណង ក្នុងការឈានជើងចូលទៅកាន់ទីផ្សារ ដោយសារការប្រតិបត្តិការទីផ្សារអាជីវកម្មក្នុងក្របខណ្ឌសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធមានលក្ខណៈស្មុគស្មាញខ្លាំង ដែលតម្រូវអោយមានការចុះបញ្ជីពាណិជ្ជកម្មជាមួយក្រសួងពាក់ព័ន្ធ ត្រូវមានអាជ្ញាប័ណ្ណ និងត្រូវបង់ពន្ធជូនរដ្ឋថែមទៀត។ ផ្ទុយមកវិញ ចំពោះអ្នកប្រកបអាជីវកម្មក្នុង សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ គឺមិនតម្រូវអោយបំពេញដូចទៅនឹងអ្វីដែលសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធត្រូវការនោះទេ ពោលនោះគឺអាជីវករដែលមានដើមទុនតិច ហើយចំណេះដឹង និងការអប់រំនៅមានកម្រិតនោះក៏អាចប្រកបរបររកស៊ីបានដែរ។ ប្រការដែលសំខាន់នៃការសម្រចចិត្តប្រកបអាជីវកម្មក្រៅប្រព័ន្ធនេះ គឺការទទួលបាននូវប្រាក់ចំណូលដើម្បីផ្គត់ផ្គង់ជីវភាពគ្រួសារ និងអាចធ្វើអោយពួកគេមានភាពម្ចាស់ការលើខ្លួនឯងជាងមុន។

លើសពីនេះទៅទៀត គេឃើញថាភាពក្រីក្រនៅកម្ពុជានៅតែមានការកើនឡើងដដែល បើទោះបីជាប្រទេសកម្ពុជាមានកំណើនសេដ្ឋកិច្ចខ្លាំងក្នុងរង្វង់ ៧% រយៈពេល២ទសវត្សរ៍ចុងក្រោយនេះក៏ដោយ។ ភាពច្រើននៃប្រជាជនក្រីក្រ គឺអសមត្ថភាពក្នុងការឈានជើងចូលធ្វើការក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ ដោយសារតែពួកគេមានការសិក្សាអប់រំទាប និងមូលធនតិច។ យ៉ាងណាមិញ ពួកគេគ្មានជម្រើស ហើយធ្វើការបង្ខំចិត្តប្រកបមុខរបរ ក្នុង

សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ដោយសារតែសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធបានផ្តល់ការងារសមស្របសម្រាប់ពួកគាត់ ក្នុងការចិញ្ចឹមជីវិតរស់នៅ។ ដូចនេះហើយសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធមិនត្រឹមតែស្រូបយកកម្លាំងពលកម្មពីប្រជាជនដែលមានចំណូលទាបនោះទេ ថែមទាំងចូលរួមក្នុងការកាត់បន្ថយនូវភាពក្រីក្រក្នុងប្រទេស និងបានផ្តល់នូវអត្ថប្រយោជន៍ដល់ប្រជាពលរដ្ឋជាច្រើន ក្នុងការទទួលបានប្រាក់ចំណូលសម្រាប់ផ្គត់ផ្គង់ជីវភាពរស់នៅប្រចាំថ្ងៃរបស់ខ្លួន និងសម្រាប់ក្រុមគ្រួសារផងដែរ។

១.៦.៥. បញ្ហាប្រឈមក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

ទន្ទឹមនឹងការប្រកបរបរមុខរបររកស៊ីក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធក្នុងប្រទេសកម្ពុជាដើរតួយ៉ាងសំខាន់ក្នុងកំណើនសេដ្ឋកិច្ចគ្រួសារ និងកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ អ្នកធ្វើការក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនៅប្រទេសកម្ពុជា បានប្រឈមទៅនឹងបញ្ហាប្រឈមមួយចំនួន ទាក់ទងនឹងកម្លាំងពលកម្មការងារក្រៅប្រព័ន្ធ មានដូចជាបំលាស់ប្តូរការងារច្រើនកន្លែងក្នុងពេលតែមួយ ដោយសារតែមិនមានឯកសារច្បាស់លាស់ ការប្រើប្រាស់កម្លាំងច្រើន តែទទួលបានប្រាក់ឈ្នួលទាប ដោយសារកង្វះខាតចំណេះដឹង និងជំនាញ ច្បាស់លាស់ និងការទទួលរងការបោកប្រាស់ កេងប្រវ័ញ្ចលើផលប្រយោជន៍ការងារ និងលក្ខខណ្ឌការងារក្នុងពេលបំពេញភារកិច្ច។ រីឯការរំខាន ការគំរាមកំហែង និងការជម្រិតទារប្រាក់ពីសំណាក់អាជ្ញាធរសាធារណៈ គេសង្កេតឃើញមានជារៀងរាល់ថ្ងៃ ចំពោះការធ្វើអាជីវកម្មនៅតាមដងផ្លូវ និងតាមចិញ្ចើមថ្នល់ជាដើម។ ពេលខ្លះ ការបំពេញការងារជួបប្រទះនឹង គ្រោះថ្នាក់ធ្ងន់ធ្ងរ ហើយមិនមានប្រាក់សម្រាប់ធ្វើការព្យាបាលជម្ងឺអោយបានត្រឹមត្រូវ។ ចំណែកខ្លះទៀត ការទទួលរងគ្រោះថ្នាក់នោះរហូតដល់ពិការភាព ឬឈានទៅដល់ការស្លាប់ទៅទៀត ដែលវាធ្វើអោយបាត់បង់នូវប្រាក់ចំណូលគ្រួសារ រួមទាំងបន្ថែមនូវបន្ទុកធ្ងន់ដល់គ្រួសារ និងអាចទៅរកភាពក្រីក្រ ដោយសារតែការចំណាយកាន់តែច្រើន និងគ្មានអ្វីជាទីពឹងបន្តទៀត។

ជារួមសកម្មភាពប្រកបរបររបស់សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ គឺមិនត្រូវបានគ្រប់គ្រង និងការពារដោយច្បាប់ នៅឡើយ ជាមួយនឹងបទបញ្ញត្តិនៅមានលក្ខណៈមិនច្បាស់លាស់ផងដែរនោះ ធ្វើអោយអ្នកធ្វើការក្រៅប្រព័ន្ធ បានប្រឈមមុខនឹងបញ្ហាជាច្រើន ជាពិសេសអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី ដែលគ្មានកន្លែងចំណតណាត្រឹមត្រូវ សម្រាប់ពួកគាត់នៅពេលត្រូវការឈប់ចាំទទួលភ្ញៀវ ឬនៅពេលដែលឈប់សម្រាកមួយពេលៗតាមដងផ្លូវ តែងតែរងនូវការ រំខានពីសំណាក់អាជ្ញាធរសាធារណៈ និងសន្តិសុខជាដើម។

១.៦.៥.១. ក្របខណ្ឌច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

ប្រសិនបើធ្វើការក្រឡេកមើលផ្នែកច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិផ្សេងៗរបស់រដ្ឋាភិបាលនៅកម្ពុជា បានបន្ថែមបន្ទុកដល់ប្រជាពលរដ្ឋដែលប្រកបការងារសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ដូចជាការិយាល័យធិបតេយ្យ អំពើពុករលួយ និងការចំណាយខ្ពស់ក្នុងប្រតិបត្តិការអាជីវកម្ម។

តាមច្បាប់ស្តីពីបញ្ញត្តិពាណិជ្ជកម្ម តម្រូវអោយអាជីវកម្មទាំងអស់ធ្វើប្រតិបត្តិការចុះបញ្ជីពាណិជ្ជកម្មនៅក្រសួងមានសមត្ថកិច្ចជាច្រើនដូចជា ក្រសួងពាណិជ្ជកម្មសម្រាប់ការចុះបញ្ជីពាណិជ្ជកម្ម ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ សម្រាប់ការធានាលេខអត្តសញ្ញាណ ពន្ធប៉ាតង់ និងពន្ធអាករលើតម្លៃបន្ថែមផ្សេងទៀត ក្រសួងការងារសម្រាប់ការអនុម័តលើបទបញ្ជាផ្ទៃក្នុង និងក្រសួងពាក់ព័ន្ធដទៃទៀត ប្រសិនបើសកម្មភាពអាជីវកម្ម មានការទាក់ទងទៅនឹងក្រសួងទាំងនោះ។ ប្រភេទអាជីវកម្មខ្លះ ត្រូវបានរួចផុត ពីកាតព្វកិច្ចបង់ពន្ធលើប្រាក់ចំណេញដូចជាប្រភេទសិប្បកម្មជាលក្ខណៈគ្រួសារ និងប្រភេទអាជីវកម្មមានផលរបរប្រចាំឆ្នាំក្រោម ២៥០ លានរៀល។[16] ទោះជាយ៉ាងណាក្តី សហគ្រាស ដែលមិនស្ថិតនៅក្រោមច្បាប់នេះ នៅតែត្រូវសុំការអនុញ្ញាត ឬអាជ្ញាប័ណ្ណពីក្រសួងពាណិជ្ជកម្មផងដែរ។ ករណីសហគ្រាសជាច្រើន ចាំបាច់ជ្រើសរើសយកការប្រកបរបរក្នុង លក្ខខណ្ឌក្រៅប្រព័ន្ធ ដោយការប្រតិបត្តិការអាជីវកម្មដោយគ្មានការអនុញ្ញាតិ និងការចុះបញ្ជីបានត្រឹមត្រូវនោះ ក៏ដើម្បីចៀសវៀងនូវបទបញ្ញត្តិដ៏ស្មុគស្មាញនានា និងការចំណាយខ្ពស់លើការចុះបញ្ជី។

សរុបមកការគេចវេចពីការបង់ពន្ធ និងកង្វះទំនុកចិត្តលើតម្លាភាពក្នុងការគ្រប់គ្រងរបស់រដ្ឋាភិបាលជំរុញអោយកើតមានការមិនគោរពច្បាប់។ ភាពងាយរងគ្រោះរបស់អ្នកធ្វើការក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ មានការកើនឡើងទ្វេដង ដោយសារពួកគេពិបាកក្នុងការគោរព និងប្រតិបត្តិតាមច្បាប់ដែលបានកំណត់ទាំងនោះ បូករួមជាមួយ នឹងការរំខាន ការគំរាមកំហែង និងការគាបសង្កត់ពីអាជ្ញាធរសាធារណៈផងនោះ ជាហេតុធ្វើអោយពួកគេទទួល បានប្រាក់ចំណូលទាប និងការងារមានលក្ខណៈមិនទៀងទាត់ទៀតផង។

១.៦.៥.២. បញ្ហានានាពាក់ព័ន្ធនឹងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

ច្បាប់ការងារនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាបច្ចុប្បន្ន គឺពុំបានបញ្ជាក់អំពីកិច្ចគាំពារតាមផ្លូវច្បាប់ ក្នុងលក្ខខណ្ឌការងារសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនៅឡើយទេ ដែលធ្វើអោយអ្នកធ្វើការក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ទទួលរងនូវ ផលប៉ះពាល់ជាច្រើនដែលពុំមានវិធានការណ៍ និងការឆ្លើយតបណាមួយ ទាក់ទងទៅនឹងសុខភាពអនាម័យ និងសន្តិសុខសុវត្ថិភាពក្នុងពេលប្រកបការងារនោះនៅឡើយទេ។ នៅក្នុងនោះមានមុខរបរខ្លះមិនត្រូវបានគេរាប់បញ្ចូលក្នុងច្បាប់ការងាររបស់ប្រទេសកម្ពុជាទៀតផង មានជាអាទិ៍៖ អ្នកប្រកបការងារដោយខ្លួនឯង (ដោយសារគ្មានចំណងទាក់ទងជានិយោជក និងនិយោជិត) អ្នកធ្វើការជួយគ្រួសារដោយមិនយកប្រាក់ឈ្នួល (ដោយសារគ្មានការផ្តល់ប្រាក់ឈ្នួល) និងអ្នកបំរើតាមផ្ទះ (ត្រូវបានដាត់ចេញពីច្បាប់តែម្តង) ព្រមទាំងអ្នកធ្វើការមួយចំនួនទៀត ដូចជា អ្នកធ្វើការនៅតាមផ្ទះ ឬអ្នកធ្វើការដែលគេជួលមកពីប្រភពខាងក្រៅ (ដោយសារគ្មានភាពច្បាស់លាស់ក្នុងចំណងទាក់ទងជានិយោជក និងនិយោជិត)។

[16] គេហទំព័រ https://www.khmerhome.com/article/67707 (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី២៥ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០២១)។

ប្រជាជនមួយផ្នែកធំ បានប្រកបរបរក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ដោយមានការបង្កើតអាជីវកម្មផ្ទាល់ខ្លួន និងប្រភេទការងារដទៃទៀតដែលទទួលបានប្រាក់កម្រៃ ដែលអាចផ្គត់ផ្គង់ជីវភាពគ្រួសារបានមួយចំណែក។ ទន្ទឹមនឹងការអាចដោះស្រាយជីវភាពរស់នៅប្រចាំថ្ងៃ ការទទួលបាននូវប្រាក់ចំណូលរបស់អ្នកប្រកបការងារក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ មានលក្ខណៈមិនទៀងទាត់ និងអស្ថេរភាពនៅឡើយ បូករួមជាមួយនឹងភាពក្រីក្រផងដែរនោះ ធ្វើអោយពួកគេពុំសូវមានលទ្ធភាពគ្រប់គ្រាន់ ក្នុងការទទួលបាននូវសេវាថែទាំសុខភាព ការអប់រំ ការបណ្តុះបណ្តាលលើជំនាញ និងគ្មានឱកាសក្នុងការចូលរួមសកម្មភាពសង្គម និងនយោបាយផ្សេងៗទៀត។

ម្យ៉ាងវិញទៀត ការប្រមូលផ្តុំអ្នកធ្វើការក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធអោយទៅជាសមាគម មានភាពកម្រណាស់នៅកម្ពុជា ហើយសមាគមនេះទៀតសោតនៅមានភាពទន់ខ្សោយនៅឡើយ ដោយកង្វះនូវការយកចិត្តទុកដាក់ និងកង្វះធនធានមនុស្ស ដែលសម្រាប់បម្រើផលប្រយោជន៍ជូនសមាជិកនៅក្នុងក្រុម តាមរយៈ ភាពជាអ្នកតំណាងរបស់ពួកគេ។ ជាមួយនឹងការចំណាយពេលរបស់អ្នកធ្វើការក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធក្នុងការ ចូលរួមកិច្ចពិភាក្សា និងសកម្មភាពផ្សេងៗ គឺនៅមានកម្រិតដោយសារពួកគេត្រូវការបំពេញភារកិច្ចការងារ ដែលខានមិនបាន ដើម្បីស្វះស្វែងរកប្រាក់ចំណូលចិញ្ចឹមជីវិត ជាហេតុធ្វើអោយពួកគេពុំមានឱកាសគ្រប់គ្រាន់ ក្នុងការប្រមូលផ្តុំ ដូច្នេះហើយទើបពួកគេមានសិទ្ធិ និងអំណាចតិចតួចនៅក្នុងសង្គម។

ជំពូកទី២
ស្ថានភាពនៃការប្រកបអាជីវកម្ម
ម៉ូតូកង់បីនៅរាជធានី
ភ្នំពេញ

ជំពូកទី២
ស្ថានភាពនៃការប្រកបរបរអាជីវកម្មម៉ូតូកង់បីនៅរាជធានីភ្នំពេញ

២.១. ដើមកំណើតនៃម៉ូតូកង់បី

ការប្រើពាក្យដែលគេស្គាល់ដំបូងបង្អស់ នៃម៉ូតូកង់បី ឬរ៉ឺម៉កកង់គឺនៅឆ្នាំ ១៨៧៩ សំដៅទៅលើរទេះដឹកអ្នកដំណើរ ដែលត្រូវបានទាញដោយកម្លាំងមនុស្សក្នុងការដឹកអ្នកដំណើរ។ យូរៗទៅគេសង្កេតឃើញមានរទេះកង់ ដែលភាគច្រើនត្រូវបានគេប្រើប្រាស់ ក្នុងវិស័យទេសចរណ៍ ហើយធ្វើការជំនួសមកវិញដោយ រ៉ឺម៉កកង់ (Cycle Rickshaw) ម៉ូតូកង់បីស្វ័យប្រវត្តិ (Auto Rickshaw) និងម៉ូតូកង់បីអគ្គិសនី (Electric Rickshaw) ។ល។

រ៉ឺម៉កកង់ ត្រូវបានបង្កើតជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើរដ៏ពេញនិយម និងជាប្រភពការងារសម្រាប់ ពលករប្រុសៗ នៅក្នុងបណ្តាលប្រទេសនៅតំបន់អាស៊ីក្នុងសតវត្សរ៍ទី ១៩។ ប្រជាប្រិយភាពរបស់រ៉ឺម៉កកង់ ត្រូវបានធ្លាក់ចុះ នៅពេលដែលមានវត្តមាននៃរថយន្ត រថភ្លើង និងទំរង់នៃការដឹកជញ្ជូនផ្សេងៗទៀត បានចែកចាយយ៉ាងទូលំទូលាយ។ ក្នុងនោះផងដែរ ម៉ូតូកង់បីស្វ័យប្រវត្តិ (Auto Rickshaw) កំពុងមានការពេញនិយម នៅតាមទីក្រុងមួយចំនួនក្នុងសតវត្សរ៍ទី ២១ ដែលតម្លៃជួលមានកម្រិតទាប ហើយអាចជំនួសឡានតាក់ស៊ីបាន។

២.១.១. ដើមកំណើត

រទេះកង់ (Rickshaw) ត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយឯករាជ្យឡើងវិញ នៅប្រទេសជប៉ុនប្រហែលឆ្នាំ ១៨៦៩ បន្ទាប់ពីការដកបម្រាមលើយានដែលមានកង់ពីសម័យតូកហ្គាវ៉ា “Tokugawa” (១៦០៣-១៨៦៨) និងនៅដើមនៃដំណាក់កាលជឿនលឿនខាងបច្ចេកទេសនៅជប៉ុន ។ មានទ្រឹស្តីជាច្រើន ដែលទំនងនឹងទទួលយកបានយ៉ាងទូលំទូលាយ អំពីអ្នកបង្កើតរទេះកង់ ដំបូងគេនៅប្រទេសជប៉ុនក្នុងឆ្នាំ ១៨៦៩ ដោយអ៊ីហ្សុមីយូស៊ូឃី (Izumi Yosuke) ដែលសហការណ៍រួមគ្នាជាមួយស៊ូហ្សីគីតូគូជីរ៉ូ (Suzuki Tokujiro) និងតាកាយ៉ាម៉ាកូស៊ូឃី (Takayama Kosuke)។ ពួកគេបានបំផុសគំនិត ក្នុងការសាងសង់រទេះកង់ ដែលត្រូវបានគេឃើញមាននៅតាមដងផ្លូវនៃទីក្រុងតូក្យូ។

២.១.២. នៅចុងសតវត្សរ៍ទី ១៩

រទេះអូសដោយដៃបានក្លាយជាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដែលមានតំលៃថោកនិងពេញនិយមនៅទូទាំងអាស៊ី។ ពួកកសិករដែលបានធ្វើចំណាកស្រុកទៅកាន់ទីក្រុងធំៗ នៅអាស៊ីជារឿយៗដើម្បីធ្វើការជាអ្នកអូសរទេះ។

ចាប់ផ្តើមក្នុងឆ្នាំ ១៨៧០ រដ្ឋាភិបាលទីក្រុងតូក្យូបានចេញការអនុញ្ញាតឲ្យ Izumi Yosuke, Takayama Kosuke និងSuzuki Tokujiro អ្នកទាំងបីដែលត្រូវបានគេជឿថា ជាអ្នកច្នៃប្រឌិតរទេះកង់នៅអាស៊ី ធ្វើការសាងសង់និងលក់ ដើម្បីដំណើរការនៅទីក្រុងតូក្យូ។ នៅឆ្នាំ ១៨៧២ ពួកគេបានជំនួសមកវិញដោយ Kago និង

Norimono (ជាប្រភេទគ្រែស្នែង ឬរទេះគ្មានកង់ដែលប្រើប្រាស់កម្លាំងមនុស្សក្នុងការសែងអ្នកដំណើរ) ដែលបានក្លាយជាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដ៏សំខាន់នៅក្នុងប្រទេសជប៉ុនដែលមានប្រហែល ៤០.០០០ រទេះ ក្នុងរយៈពេលនោះ។ ហើយក្រុមហ៊ុនផលិតរទេះកង់របស់ជប៉ុនបានផលិត និងនាំចេញរទេះទៅបណ្ដាប្រទេសនៅអាស៊ី និងនៅអាហ្វ្រិកខាងត្បូងផងដែរ។

នៅក្នុងប្រទេសចិនវិញ រទេះកង់ត្រូវបានគេឃើញ ជាលើកដំបូងនៅឆ្នាំ ១៨៧៣ ហើយត្រូវបានប្រើសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនៅឆ្នាំបន្តបន្ទាប់។ ក្នុងរយៈពេលមួយឆ្នាំបន្ទាប់មានរទេះនេះចំនួន ១០.០០០ កំពុងដំណើរការនៅទីក្រុងប៉េជីងប្រទេសចិន។ រីឯនៅក្នុងប្រទេសឥណ្ឌា ប្រហែលជា ១.៨៨៨ រទេះកង់បានបង្ហាញខ្លួនដំបូងនៅទីក្រុងស៊ីមឡា (Simla) ។ រហូតដល់ដំណាច់សតវត្សរ៍ទី១៩ គេឃើញមានវត្តមាននៃរទេះកង់នៅកាល់កាល់តា (Calcutta) ប្រទេសឥណ្ឌា និងនៅប្រទេសកូរ៉េបន្ថែមទៀត។

២.១.៣. សតវត្សរ៍ទី ២០

បន្ទាប់ពីសង្គ្រាមលោកលើកទី២ មានការផ្លាស់ប្តូរដ៏ធំមួយ ក្នុងការប្រើប្រាស់ទោចក្រយានដែលដើរដោយថាមពលរបស់មនុស្ស គឺរទេះទាញដោយដៃបានក្លាយជាការអាម៉ាស់មួយចំពោះការធ្វើទំនើបកម្មឥស្សរជននៅទីក្រុង ហើយត្រូវបានហាមឃាត់ ដោយសារតែពិភពសក្តិភូមិនៃវណ្ណៈខុសគ្នា ធ្វើការធៀបអ្នកបើកបរដែលអង្គុយនៅខាងក្រៅប្រៀបបានទៅនឹងគ្រោងសត្វ ជាហេតុធ្វើអោយមានការជំនួសអោយការប្រើប្រាស់កម្លាំងមនុស្ស ទៅជាការប្រើប្រាស់កម្លាំងម៉ាស៊ីនជំនួយវិញ។ ប្រជាប្រិយភាពរបស់អ្នកជិះរទេះទាញដោយដៃ នៅប្រទេសជប៉ុនបានធ្លាក់ចុះនៅទសវត្សឆ្នាំ ១៩៣០ ជាមួយនឹងការមកដល់នៃទម្រង់ដឹកជញ្ជូនដោយស្វ័យប្រវត្តិដូចជាយានយន្ត និងរថភ្លើង។ បន្ទាប់ពីសង្គ្រាមលោកលើកទី ២ ប្រេងសាំងនិងរថយន្តមានការខ្វះខាតដែលធ្វើអោយមានការត្រឡប់មកវិញជាបណ្ដោះអាសន្ននៃរទេះកង់។

ទោះយ៉ាងណាបន្ទាប់ពីសង្គ្រាមលោកលើកទី២ ទម្រង់នៃការដឹកជញ្ជូនផ្សេងទៀតរបស់ប្រទេសចិនដូចជារ៉ឺម៉កកង់ រទេះសេះ និងរទេះគោ បានក្លាយជាដៃគូប្រកួតប្រជែងយ៉ាងខ្លាំង ដែលធ្វើឱ្យអាជីវកម្មរបស់រទេះអូសដោយដៃបានធ្លាក់ចូលក្នុងភាពជាប់គាំង។ ទោះយ៉ាងណាការប្រើប្រាស់រទេះសេះបានចាប់ផ្តើមថយចុះក្នុងទសវត្សឆ្នាំ ១៩២០ នៅពេលដែលរដ្ឋាភិបាលកុម្មុយនិស្តថ្មីបានណែនាំនូវប្រព័ន្ធរទេះភ្លើងនៅឆ្នាំ ១៩២៤ ។ ចំនួនអ្នកប្រើប្រាស់រទេះកង់បានធ្លាក់ចុះពី ៤៤.២០០ មក ២៥.៨៧៧ ប្រាំមួយខែបន្ទាប់ពីការបើកផ្លូវដែក។ យ៉ាងណាមិញ គេនៅតែឃើញមានរទេះអូសប្រពៃណីចិនជាច្រើននៅក្នុងទីក្រុងជាច្រើន សម្រាប់គោលបំណងដំណើរកម្សាន្ត ឬការដឹកជញ្ជូនចម្ងាយខ្លីនៅតាមស្រុកមួយចំនួន។

រ៉ឺម៉កកង់ (Cycle Rickshaw) ត្រូវបានប្រើប្រាស់ជាប្រចាំនៅប្រទេសសិង្ហបុរីនៅឆ្នាំ ១៩២៩ ។ នៅទសវត្សឆ្នាំ ១៩៣០ អ្នកជិះរ៉ឺម៉កកង់ត្រូវបានគេឃើញមាននៅក្នុងទីក្រុងកូលកាតា (Kolkata) ប្រទេសឥណ្ឌា, ចាការ

តា (Jakarta) ប្រទេសឥណ្ឌូនេស៊ី និងដាកា (Dhaka) ប្រទេសបង់ក្លាដែស។ នៅឆ្នាំ ១៩៥០ រ៉ឺម៉កកង់អាចត្រូវបានគេរកឃើញនៅក្នុងបណ្ដាប្រទេសអាស៊ីខាងត្បូងនិងខាងកើត។ ហើយនៅចុងទសវត្សឆ្នាំ ១៩៨០ គេបានប៉ាន់ស្មានថានឹងមានអ្នករត់រ៉ឺម៉កកង់ប្រហែល ៤ លាននាក់នៅលើពិភពលោក។

២.១.៤. សតវត្សរ៍ទី ២១

នៅសតវត្សរ៍ទី ២១ គេឃើញការជិះម៉ូតូកង់បីស្វ័យប្រវត្តិដែលត្រូវបានគេហៅថា "Velotaxis" បានដើបឡើងនៅប្រទេសអាឡឺម៉ង់គួរអោយកត់សំគាល់ ដោយសារពួកគេចំណាយត្រឹមតែ ១ភាគ៣ ទៅដល់ ១ភាគ២ នៃថ្លៃឡានតាក់ស៊ីធម្មតា។ Velotaxis គឺជាយានដែលមានកង់បី ហើយបំពាក់ដោយកន្លែងទំនេរសម្រាប់អ្នកបើកបរហើយនៅខាងក្រោយអ្នកបើកបរមានកន្លែងសម្រាប់អ្នកដំណើរពីរនាក់។ ម៉ូតូកង់បីស្វ័យប្រវត្តិ ត្រូវបានប្រើនៅក្នុងទីក្រុងអាមេរិកខាងជើង អឺរ៉ុប និងអាស៊ីជាដើម។ ត្រីចក្រយានប្រភេទនេះ កំពុងត្រូវបានប្រើប្រាស់ជាមធ្យោបាយសម្រាប់វិស័យទេសចរណ៍ និងការដឹកជញ្ជូនរយៈចម្ងាយខ្លី ជាពិសេសនៅក្នុងតំបន់ទីក្រុង។

ម៉ូតូកង់បីស្វ័យប្រវត្តិមានប្រជាប្រិយភាពនៅក្យូតូនិងតូក្យូ នៃប្រទេសជប៉ុន។ ការប្រើប្រាស់របស់ពួកគេកំពុងកើនឡើងក្នុងអត្រាប្រហែល ២០ ដល់ ៣០ភាគរយ ក្នុងមួយឆ្នាំ។ នៅក្នុងប្រទេសចិន ម៉ូតូកង់បីដើរដោយថាមពលស្វ័យប្រវត្តិ ត្រូវបានប្រើសម្រាប់ការធ្វើដំណើរចម្ងាយខ្លីនៅក្នុងទីក្រុងធំៗ ដូចជាហុងកុងជាដើម។ ចំណែកឯនៅប្រទេសឥណ្ឌាវិញ ភាគច្រើនប្រជាជននៃប្រទេសនេះ ផ្ដល់នូវសេវាកម្មមធ្យោបាយធ្វើដំណើរម៉ូតូកង់បីស្វ័យប្រវត្តិ។ ហើយរ៉ឺម៉កទាញដោយដៃនៅតែមានតាមតំបន់ខ្លះ ដែលជាផ្នែកនៃប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនរបស់ពួកគេដែលរួមបញ្ចូលទាំងរ៉ឺម៉កកង់ផងដែរ។ នៅប្រទេសម៉ិកស៊ិក មានម៉ូតូកង់បីស្វ័យប្រវត្តិរាប់ពាន់គ្រឿង។ អ្នកបើកបរទាំងអស់ស្ថិតក្នុងស្ថានភាពក្រៅផ្លូវការហើយមានល័ក្ខខ័ណ្ឌការងារមិនទៀងទាត់រយៈពេលវែង (១១,៣ ម៉ោងក្នុងមួយថ្ងៃ) ប្រាក់ឈ្នួលទាប (៥៩,១៨ ដុល្លារអាមេរិកក្នុងមួយសប្ដាហ៍) និងមិនមានការការពារ ឬអត្ថប្រយោជន៍ពីសង្គមឡើយ។[17]

២.២. អាជីវកម្មម៉ូតូកង់បីនៅតំបន់អាស៊ី

ម៉ូតូកង់បី ឬតុកតុក ជាទូទៅគេតែងឃើញមាននៅក្នុងបណ្ដាប្រទេសនៅអាស៊ីអាគ្នេយ៍រួមមាន ប្រទេសកម្ពុជា ប្រទេសថៃ ប្រទេសឡាវ ប្រទេសហ្វីលីពីន និងប្រទេសឥណ្ឌូនេស៊ី។ល។ ជាពិសេស ម៉ូតូកង់បីត្រូវបានគេស្គាល់ថាជានិមិត្តរូបនៃប្រទេសថៃដោយសារតែភាពល្បីល្បាញរបស់វានៅក្នុងប្រទេសនោះ។ គេបាននិយាយថា ម៉ូតូកង់បីត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយក្រុមហ៊ុនជប៉ុន ហើយធ្វើការនាំចូលដំបូងនៅប្រទេសថៃ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ នៅពេលម៉ូតូកង់បីនាំចូលទៅក្នុងបណ្ដាប្រទេសអាស៊ីអាគ្នេយ៍ វាបានផ្លាស់ប្ដូរចនាសម្ព័ន្ធទៅតាម

---

[17] គេហទំព័រ https://en.wikipedia.org/wiki/Rickshaw (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី៣០ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០២១)។

វប្បធម៌នៃប្រទេសនោះ ហើយពាក្យតុកតុកត្រូវបានដាក់ឈ្មោះតាមសំឡេង "តុកតុក" របស់ម៉ាស៊ីន នៅពេលវាធ្វើប្រតិបត្តិការ។ ម៉ូតូកង់បី ឬតុកតុកនេះអាចដឹកអ្នកដំណើរបានប្រហែល ៤ ទៅ ៦នាក់ ហើយការធ្វើដំណើរតាមម៉ូតូកង់បី ឬតុកតុកនេះអាចធ្វើឲ្យអ្នកដំណើរទទួលយកខ្យល់អាកាសត្រជាក់ និងអាចគយគន់ទេសភាពយ៉ាងច្បាស់តាមដងផ្លូវក្នុងដំណើរកម្សាន្តទាំងមូលថែមទៀតផង។[18]

២.២.១. ម៉ូតូកង់បីនៅប្រទេសថៃ

ម៉ូតូកង់បី ជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើរមួយដែលវិវត្តន៍មកពីរ៉ឺម៉កកង់បី ដែលត្រូវបានគេស្គាល់ជាភាសាថៃថា Samlor "សាឡេង" ។ នៅឆ្នាំ១៩៣៣ សាឡេង ត្រូវបានណែនាំដោយប្រទេសថៃ និងត្រូវបានហាមឃាត់មិនឲ្យធ្វើដំណើរគឺដោយសារតែដើម្បីរក្សាសុវត្ថិភាព។ បន្ទាប់មក នៅឆ្នាំ១៩៦០ ប្រទេសថៃបាននាំចូលរ៉ឺម៉កម៉ូតូឬម៉ូតូកង់បីពីប្រទេសជប៉ុន ដើម្បីជំនួសឲ្យរ៉ឺម៉កកង់បី។ នៅឆ្នាំ ២០១៧ ម៉ូតូកង់បីប្រហែល ២ ម៉ឺនគ្រឿងត្រូវបានចុះបញ្ជីជាតាក់ស៊ីក្នុងប្រទេស ក្នុងចំណោមនោះមាន ៩.០០០នាក់ នៃអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី បានកំពុងធ្វើសកម្មភាពអាជីវកម្មរបស់ខ្លួននៅក្នុងទីក្រុងបាងកក។ ដោយសារតែនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកបានអនុម័តតែទៅលើការអនុញ្ញាតប្រមាណ ៨០០គ្រឿងប៉ុណ្ណោះ សម្រាប់ម៉ូតូកង់បីថ្មីក្នុងឆ្នាំ ២០១៥ ជាហេតុធ្វើអោយ ពួកគេគិតថារដ្ឋាភិបាលប្រទេសនេះ មិនបានគាំទ្រដល់ការលូតលាស់ និងការអភិវឌ្ឍន៍នៃយានយន្តនោះទេ ។[19]

នៅប្រទេសថៃ មានមធ្យោបាយធ្វើដំណើរជាច្រើនដែលជាជម្រើសសម្រាប់អ្នកស្រុកនៅទីនោះ ប៉ុន្តែពួកគេនៅតែជ្រើសរើសម៉ូតូកង់បីសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូន និងការចែកចាយរបស់ពួកគេដដែល។ គេសង្កេតឃើញមានអ្នកប្រកបអាជីវកម្មរត់ម៉ូតូកង់បីភាគច្រើននៅតាមទីផ្សារ កំពុងប្រើប្រាស់មធ្យោបាយនេះ ក្នុងការផ្ទុកបន្លែ និងផ្លែឈើស្រស់ៗ និងធ្វើការដឹកជញ្ជូនទៅអោយអតិថិជនរបស់ពួកគេដែលជាអ្នកលក់បន្លែ និងផ្លែឈើទាំងនោះ។ មិនតែប៉ុណ្ណោះ ម៉ូតូកង់បីក៏ជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើររបស់ភ្ញៀវទេសចរផងដែរ ហើយអ្នកទេសចរភាគច្រើននៅទីក្រុងបាងកកជួបប្រទះតែម៉ូតូកង់បីពណ៌លឿង និងពណ៌ខៀវប៉ុណ្ណោះ។ រីឯការរចនាម៉ូតូកង់បីនៅខេត្តត្រាង (Trang) និងខេត្តអយុធ្យា (Ayutthaya) គឺមានភាពខុសគ្នាជាមួយនឹងម៉ូតូកង់បីនៅទីក្រុងបាងកក ដោយម៉ូតូកង់បីនៅខេត្តទាំងពីរនេះ មានពណ៌បៃតង និងមានរហស្សនាមថា រូបរាងស្រដៀងនឹងក្បាលកង្កែប។ ចំណែកឯការចំណាយសម្រាប់ជិះម៉ូតូកង់បីអាចដូចគ្នា ឬច្រើនជាងថ្លៃនៃការចំណាយលើការជិះតាក់ស៊ីក្នុងចម្ងាយតែមួយ ដោយមានហេតុផលជាច្រើនបញ្ជាក់ថា ថ្លៃឈ្នួលតាក់ស៊ី ត្រូវបានគណនាដោយម៉ែត្រដែលការគណនានេះ

---

[18] គេហទំព័រ https://www.travelsense.asia/tuk-tuk-the-unique-vehicle-in-southeast-asia/
(ចូលទស្សនាថ្ងៃទី០៣ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២១)។

[19] S. Wattanasukchai. *With our tuk tuks, let's copy the Dutch* (Bangkok Post, Feb. 2017).

អាចនឹងមានស្តង់ដារជាង ។ អ្នកខ្លះបាននិយាយថា ដោយសារការគណនាចម្ងាយផ្លូវ ដោយគិតតាមម៉ែត្រ គឺមានតម្លៃទាបពេក ដែលធ្វើឱ្យអ្នកបើកបរម៉ូតូកង់បីពិបាករកចំណូលបានសមរម្យ។ ដូចនេះ ពួកគេតែងតែមានការចរចារគ្នារវាងភ្ញៀវ និងអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីជាមុនសិនមុននឹងឡើងជិះ ហើយតម្លៃសម្រាប់ម៉ូតូកង់បីភាគច្រើនប្រហែលគិតចាប់ពី ៤០ បាតសម្រាប់ការជិះរយៈចម្ងាយខ្លី។[20]

២.២.២. ប្រទេសឡាវ

ម៉ូតូកង់បី ឬតុកតុក គឺជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើរពិសេសមួយនៅក្នុងប្រទេសឡាវ ដោយសារតែវាមានតម្លៃសមរម្យ និងមានភាពងាយស្រួលក្នុងការធ្វើដំណើរ។ វាបានបំពាក់ទៅដោយម៉ាស៊ីនជំមួយដើម្បីទាញកាប៊ីនដែលអាចផ្ទុកអ្នកដំណើរជាមធ្យមរហូតដល់ ១២នាក់។ កៅអីរបស់អ្នកបើកបរត្រូវបានតំឡើងនៅផ្នែកខាងលើនៃម៉ាស៊ីន ហើយកាប៊ីនដឹកអ្នកដំណើរស្ថិតនៅក្រោយកៅអីអ្នកបើកបរ។ ម៉ូតូកង់បី (តុកតុក) នៅប្រទេសឡាវ ជារឿយៗ ត្រូវបានតុបតែងដោយឆ្នូតពណ៌ខៀវ ក្រហម និងលឿង ហើយលេចចេញជាមធ្យោបាយសំខាន់នៅវៀងច័ន្ទ និងហ្លួងព្រះបាង។ ចំពោះតុកតុកនៅហ្លួងព្រះបាង ប្រសិនបើអ្នកចង់ជួលម៉ូតូកង់បី ដើម្បីទៅកន្លែងណាឆ្ងាយ អ្នកគួរតែចរចាតម្លៃជាមួយអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីនេះជាមុនសិន។ វាមានតំលៃចាប់ពី ២០.០០០ ទៅ ៣០.០០០ Kips (២,៤៥ ដុល្លារ - ៣,៦៧ ដុល្លារ)សម្រាប់ចម្ងាយខ្លីនៅក្នុងទីក្រុង ឬ ៥០.០០០ Kips (៦,១២ ដុល្លារ) សម្រាប់ការជិះម៉ូតូកង់បីរួម និង ១៥០.០០០ Kips (១៨,៣៥ ដុល្លារ) សម្រាប់ការជួលជាលក្ខណៈឯកជន។[21]

២.២.៣. ប្រទេសកម្ពុជា

នៅប្រទេសកម្ពុជា ប្រជាជនភាគច្រើនប្រើប្រាស់ម៉ូតូជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើរប្រចាំថ្ងៃរបស់ពួកគេ ហើយម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) គឺជាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដ៏ពេញនិយមសម្រាប់ភ្ញៀវជាតិ និងអន្តរជាតិ។ ម៉ូតូកង់បីប្រភេទនេះត្រូវបានគេហៅថា Remorque (រ៉ឺម៉ក) ដែលបានហៅសូរសម្លេងទៅតាមភាសាបារាំង។ ជាទូទៅ ម៉ូតូកង់បីនេះមានការពេញនិយមច្រើននៅរាជធានីភ្នំពេញ និងខេត្តសៀមរាប។ ម៉ូតូកង់បីខ្មែរមានលក្ខណៈបើកចំហ និងសាមញ្ញ ប៉ុន្តែវាមានរបៀបរាបរយណាស់ ដែលនៅពីលើមានប្រក់ដំបូល ដើម្បីការពារអ្នកដំណើរពីភ្លៀងនិងខ្យល់ និងនៅចំហៀងដៃទាំងសងខាងមានបង្កាន់ដៃដើម្បីទប់ខ្លួននៅពេលដែលម៉ូតូត្រូវបត់ ឬចំកន្លែងរលាក់។ ការរចនាម៉ូតូកង់បីនេះ បានធ្វើឲ្យអ្នកដំណើរដែលជិះម៉ូតូកង់បីនេះមានអារម្មណ៍ថាសុវត្ថិភាព និងមានទំនុកចិត្ត។ ក្រៅពីម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) ប្រទេសកម្ពុជាបាននាំចូលនូវម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌាពីក្រុមហ៊ុន Bajaj នៅប្រទេសឥណ្ឌា

---

[20] Nattakan. *The Story of Thailand's Tuk Tuks* (Expique, July 20, 2020).

[21] គេហទំព័រ https://www.bestpricetravel.com/travel-guide/useful-tips-for-traveling-in-luang-prabang-212.html#Tuk-tukinLuangPrabang_7b7e9ae8 (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី០៣ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២១)។

នៅឆ្នាំ២០១២។ ការធ្វើដំណើរតាមរយៈម៉ូតូកង់បីទាំងពីរប្រភេទនេះគឺ ប្រសិនបើអ្នកជួលម៉ូតូកង់បី នៅតាមផ្លូវសាធារណៈ អ្នកត្រូវធ្វើការចរចារតម្លៃមុនពេលដែលអ្នកឡើងជិះ ប៉ុន្តែប្រសិនបើអ្នកប្រើកម្មវិធីដើម្បីជួលកង់បីនោះ តម្លៃគឺស្ថិតទៅចម្ងាយផ្លូវនៃទីតាំងដែលអ្នកត្រូវទៅ ចំពោះម៉ូតូកង់បីខ្មែរតម្លៃជាមធ្យមគឺ ៤.០០០រៀលក្នុងមួយគីឡូម៉ែត្រ ចំណែកឯម៉ូតូកង់បីតណ្ឌាតម្លៃជាមធ្យមគឺ ៣.០០០រៀលក្នុងមួយគីឡូម៉ែត្រ។

២.៣. ការវិវត្តន៍នៃមធ្យោបាយធ្វើដំណើរសាធារណៈផ្លូវគោកនៅប្រទេសកម្ពុជា

២.៣.១. ស៊ីក្លូ

ស៊ីក្លូ ត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយអ្នកជំនាញជនជាតិបារាំងម្នាក់ឈ្មោះថា Pierre Coupeaud ។ ស៊ីក្លូបានបង្ហាញវត្តមានដំបូងរបស់ខ្លួនក្នុងរាជធានីភ្នំពេញក្នុងឆ្នាំ ១៩៣៦ និងបានក្លាយជាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដ៏សំខាន់សម្រាប់ប្រជាជននៅក្នុងក្រុង និងជុំវិញទីក្រុង ដោយមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនទាំងនេះក្លាយជាផ្នែកមួយដ៏សំខាន់នៃទេសភាពនៅក្នុងទីក្រុង ប៉ុន្តែក្រោយការមកដល់នៃវត្តមានអ្នករត់ម៉ូតូឌុប ស៊ីក្លូបានបាត់បង់ប្រជាប្រិយភាពរបស់ខ្លួន ហើយអតិថិជនបានថយចុះ ដោយបន្សល់ទុកនូវអ្នកធាក់ស៊ីក្លូមួយចំនួនដែលនៅបន្តអាជីព។[22] ស៊ីក្លូត្រូវបានបំពាក់ដោយឈ្នាន់ហើយហ្វ្រាំង និងត្រូវបានដំណើរការដោយដងថ្លឹងដែលទាញដោយដៃនៅខាងក្រោយអ្នកបើកបរ ដូចជាបើកបរកង់ធម្មតាប៉ុន្តែវាមានការពិបាកបត់បែន និងធ្ងន់ជាងកង់ធម្មតា។ ស៊ីក្លូ មិនដូចទៅនឹងរ៉ឺម៉កដែលពេញនិយមនៅតំបន់ផ្សេងៗនៅអាស៊ីទេ ស៊ីក្លូនៅភ្នំពេញមានលក្ខណៈខុសប្លែកពីគេដោយ អ្នកបើកបរប្រើប្រាស់ហ្វ្រាំងរបស់គាត់នៅពីក្រោយ ហើយកន្លែងដែលអ្នក បើកបរអង្គុយមានកម្ពស់ខ្ពស់ជាងអ្នកធ្វើដំណើរដែលអង្គុយនៅខាងមុខដោយកៅអីទាប។ យោងតាមសមាគមអភិរក្សស៊ីក្លូ និងមុខរបរក្រៅប្រព័ន្ធ (CCCA) ក្នុងឆ្នាំ ១៩៩៩ មានស៊ីក្លូជាង ១.៥០០ នៅភ្នំពេញ និងមានការធ្លាក់ចុះដោយសារតែការមកដល់នៃវត្តមានអ្នករត់ម៉ូតូឌុប ដែលបានធ្វើឲ្យស៊ីក្លូបានបាត់បង់ប្រជាប្រិយភាពរបស់ខ្លួន។ ក្រោយមកដោយសារតែប្រទេសជាតិមានភាពរីកចម្រើន មធ្យោបាយធ្វើដំណើរផ្សេងៗទៀតជាច្រើនបានបន្តមានវត្តមាននៅទីក្រុងភ្នំពេញ ដូចជាម៉ូតូឌុប ម៉ូតូកង់បី និងឡានក្រុង ដែលបណ្ដាលឲ្យអតិថិជនរបស់អ្នកធាក់ស៊ីក្លូមានការថយចុះ។ នៅចុងឆ្នាំ ២០២០ ចំនួនអ្នកធាក់ស៊ីក្លូបានធ្លាក់ចុះយ៉ាងខ្លាំងដោយនៅសល់ប្រហែលត្រឹមតែ ៣០០ ស៊ីក្លូប៉ុណ្ណោះ បើគិតពីស្ថានភាពបច្ចុប្បន្នចំនួនអ្នកធាក់ស៊ីក្លូ ត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងបន្តធ្លាក់ចុះថែមទៀត ដោយសារផលប៉ះពាល់នៃជម្ងឺរាតត្បាត ។[23]

---

[22] គេហទំព័រ https://www.wingmoney.com/km/16041/ (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី០៦ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២១)។

[23] The Phnom Penh Post. *Saving the cyclo from extinction* (Dec 24, 2020).

២.៣.២. ម៉ូតូឌុប

តាក់ស៊ីម៉ូតូដែលគេស្គាល់ថាជា "ម៉ូតូឌុប" គឺជាមធ្យោបាយទូទៅបំផុតក្នុងការធ្វើដំណើរជុំវិញទីក្រុងភ្នំពេញ ក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ ម៉ូតូឌុប គឺជាទម្រង់ដឹកជញ្ជូនសាធារណៈទូទៅ និងមានល្បឿនលឿនបំផុត បើប្រៀបធៀបទៅនឹងមធ្យោបាយធ្វើដំណើរដទៃទៀត ដោយសារវាមានលក្ខណៈងាយស្រួលបើកបរនៅក្នុងទីប្រជុំជន និងទីកន្លែងដែលមានចរាចរណ៍កកស្ទះ។ គេអាចស្វែងរកម៉ូតូឌុបបាននៅគ្រប់ទីកន្លែងដូចជា កន្លែងទាក់ទាញទេសចរណ៍សំខាន់ៗ អគារការិយាល័យ ផ្សារសាធារណៈ និងនៅជិតកាច់ជ្រុងផ្លូវនៃលំនៅដ្ឋាន។ ការជិះម៉ូតូឌុប សម្រាប់រយៈ ចម្ងាយជិតចំណាយប្រហែលចាប់ពី ១.៥០០រៀល ដល់ ៤.០០០រៀល និងសម្រាប់ដំណើរកម្សាន្តក្នុងក្រុងប្រហែល ៦ដុល្លារ ទៅដល់៨ដុល្លារ ក្នុងមួយថ្ងៃ តម្លៃនេះនឹងមានការឡើងថ្លៃនៅពេលយប់ផងដែរ។ យោងតាមការចុះផ្សាយរបស់ធនាគារឯកទេសរឹងបានបង្ហាញថា វត្តមានរបស់ម៉ូតូឌុបបានធ្វើឲ្យ ចំនួនអ្នកធាក់ស៊ីក្លូនៅទីក្រុងភ្នំពេញមានការធ្លាក់ចុះ ហើយចំនួននៃអ្នករត់ម៉ូតូឌុបនៅទីក្រុងភ្នំពេញ ទៀតសោត គឺ ពិបាកក្នុងការប្រមូលទិន្នន័យណាមួយច្បាស់លាស់ណាស់។ យោងតាមការសង្កេត ចំនួនអ្នករត់ម៉ូតូឌុបមានការធ្លាក់ចុះ ដោយសារតែអ្នករត់ម៉ូតូឌុបមួយចំនួនបានងាកទៅរកការប្រកបរបរម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) វិញ ព្រោះម៉ូតូកង់បីនេះ អាចដឹកអ្នកដំណើរបានច្រើនជាង និងអាចរកប្រាក់ចំណូលបានច្រើនជាង។

២.៣.៣. ម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ)

ម៉ូតូកង់បី ដែលត្រូវបានគេហៅម៉្យាងទៀតថាតុកតុកខ្មែរ គឺជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើរមួយដែលពេញនិយមនៅទីក្រុងភ្នំពេញ នៅដើមទសវត្សទី២១នេះ។ វាមានការរចនាដោយយកម៉ូតូទៅសន្តោងនឹងរទេះដែលអាចអង្គុយបានមនុស្សចំនួន ៤ទៅ៦នាក់ និងមានដំបូលប្រក់នៅខាងលើផងដែរ។ ការធ្វើដំណើរតាមម៉ូតូកង់បីនេះ អាចឲ្យអ្នកធ្វើដំណើរអាចស្រូបនូវខ្យល់អាកាសល្អ និងមានសុវត្ថិភាពជាងការធ្វើដំណើរតាមរយៈម៉ូតូ ឬម៉ូតូឌុប ទោះបីជាវាអាចនឹងមានល្បឿនយឺតជាងម៉ូតូក៏ដោយ។ អ្នកដំណើរអាចរកម៉ូតូកង់បីជិះបាន នៅគ្រប់ទីកន្លែងដូចជា ផ្សារទំនើប ផ្សារសាធារណៈ និងកន្លែងទេសចរណ៍សំខាន់ៗនៅទីក្រុងភ្នំពេញ។ យោងតាមការសង្កេតជាច្រើនបានអោយដឹងថា ចំនួនអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) មានការកើនឡើង ស្របពេលដែលអ្នករត់ម៉ូតូឌុបមានការធ្លាក់ចុះ បណ្តាលមកពី ការរត់ម៉ូតូកង់បីអាចរកប្រាក់ចំណូលបានច្រើនជាង និងមានការពេញនិយមជាងម៉ូតូឌុប ។ ដោយសារតែបច្ចេកវិទ្យាមានការរីកចម្រើន នៅឆ្នាំ ២០១២ ម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌាមានវត្តមាននៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ដែលការនាំចូលម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌានេះ បានមានការគម្រាមកំហែងដល់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីខ្មែរជាខ្លាំង ដោយសារតែការចំណាយរបស់ភ្ញៀវទេសចរណ៍ និងអ្នកធ្វើដំណើរ ទៅលើម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌាមានតម្លៃថោកជាងម៉ូតូកង់បីរបស់ខ្មែរ ព្រោះម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌាប្រើប្រេងម៉ាសូត ហើយម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) ប្រើប្រេងសាំងដែលមាន

តម្លៃថ្លៃជាង។ ភាពងាយរកប្រាក់ចំណូលនៃម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌានេះហើយ បានធ្វើឲ្យអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) មួយចំនួន បានងាកទៅរកការប្រកបអាជីវកម្មរត់ម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌាវិញ។

២.៣.៤. ម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌា

ម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌា ផលិតដោយក្រុមហ៊ុនបាចាច (Bajaj) នៅប្រទេសឥណ្ឌា និងបាននាំចូលមកក្នុងទីផ្សារប្រទេសកម្ពុជាដោយក្រុមហ៊ុនវីប៉ាអូតូកម្ពុជា (Vipar Auto Cambodia) នៅឆ្នាំ២០១២។[24] ម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌាកំពុងត្រូវបានគេនិយមជិះនៅប្រទេសឥណ្ឌា ស្រីលង្កា ឥណ្ឌូនេស៊ី និងប្រទេសហ្វីលីពីន ប៉ុន្តែវាត្រូវបានគេនាំយកមកលក់ក្នុងស្រុកខ្មែរ ដើម្បីជំនួសម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) ដោយសារតែម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌាអាចផ្តល់សុវត្ថិភាពខ្ពស់ជាងម៉ូតូកង់បី ឬតុកតុកខ្មែរ ព្រោះវាត្រូវបានផលិតដោយប្រើប្រាស់បច្ចេកវិជ្ជាខ្ពស់ពីរោងចក្រនៅបរទេស ចំណែកម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) វិញ គឺត្រូវបានគេផលិត និងធ្វើការកែច្នៃដោយដៃ។ អ្នកធ្វើដំណើរភាគច្រើនអាចស្វែងរកអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌាឃើញបានយ៉ាងងាយស្រួលនៅតាមដងផ្លូវ ឬតាមរយៈកម្មវិធីជិះតាមទូរស័ព្ទដៃ ដូចជា Pass App, Grab, Tada ជាដើម។ ដោយសារតែអ្នកបើកបរដែលមានភ្ជាប់ជាមួយនឹងកម្មវិធីទូរស័ព្ទ និងមានការដាក់តម្លៃនៅក្នុងកម្មវិធីនេះស្រាប់ ដែលធ្វើឲ្យអ្នកដំណើរ ឬអតិថិជនរបស់ពួកគាត់មានទំនុកចិត្ត និងមិនមានការភ័យខ្លាចក្នុងការបោកបញ្ឆោត ឬគេងលើតម្លៃនោះទេ។ បច្ចុប្បន្ន ម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌានៅតែមានប្រជាប្រិយភាព និងនៅតែបន្តធ្វើចរាចរណ៍ និងធ្វើការប្រកបអាជីវកម្មរបស់ខ្លួននៅទីក្រុងភ្នំពេញ ដោយគ្មានការគម្រាមកំហែងពីការប្រកួត ប្រជែងលើទីផ្សាររបស់មធ្យោបាយធ្វើដំណើរផ្សេងទៀតនោះទេ។

២.៣.៥. មធ្យោបាយធ្វើដំណើរសាធារណៈដទៃទៀត

ក្រៅពីមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងស្រុករួមមានស៊ីក្លូ, ទោចក្រយានយន្តឈ្នួលដែលគេស្គាល់ថា ម៉ូតូឌុប, ត្រីចក្រយានយន្តដែលគេស្គាល់ថាជា ម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) និងម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌានៅកម្ពុជាជាពិសេសនៅរាជធានីភ្នំពេញបានដាក់អោយដំណើរការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនរួមមានតាក់ស៊ី និងរថយន្តក្រុងសាធារណៈបន្ថែមទៀត ដើម្បីបង្កលក្ខណៈងាយស្រួលដល់ប្រជាពលរដ្ឋ បានធ្វើដំណើរទៅតាមជម្រើសគោលដៅប្រកបដោយសុវត្ថិភាព និងកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍ ការគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងកាត់បន្ថយការបំពុលបរិស្ថានជាដើម។

តាក់ស៊ី៖ សំដៅលើឡានតាក់ស៊ីដែលបម្រើសេវាកម្មក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ ក្រុមហ៊ុន Global taxi, Tranchoic taxi និងសមាគមតាក់ស៊ីផ្សេងទៀត បានផ្តល់សេវារត់តាក់ស៊ីជារៀងរាល់ម៉ោង និងរាល់ថ្ងៃ តាមការហៅរបស់អតិថិជនតាមកម្មវិធីទូរស័ព្ទដៃ។ ក្រៅពីការបញ្ជាកក់តាមទូរស័ព្ទ គេក៏អាចរកឃើញ ឡានតាក់ស៊ីបាន

[24] មាស រ័ត្ន, *ម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌាលេចវត្តមាននៅខ្មែរ* (ភ្នំពេញប៉ុស្តិ៍, ០៩ សីហា ២០១២)។

នៅតាមក្រៅសណ្ឋាគារធំៗ និងទីភ្នាក់ងារទេសចរណ៍។ ការចំណាយថ្លៃឡានតាក់ស៊ី គឺគិតតាមតម្លៃគីឡូម៉ែត្រ ដែលជាមធ្យមអ្នកដំណើរអាចចំណាយយ៉ាងហោចណាស់ពី ៤ដុល្លារ - ៥ដុល្លារ សម្រាប់ការជិះជិតៗ និងពី២៥ ដុល្លារ - ៣៥ដុល្លារសម្រាប់ការជិះលំហែពេញមួយថ្ងៃ។

រថយន្តក្រុងសាធារណៈ៖ សាលារាជធានីភ្នំពេញ បានចាប់ផ្តើមដាក់ឲ្យដំណើរការនូវសេវាកម្មរថយន្តក្រុង លើកដំបូងកាលពីថ្ងៃទី១ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០១៤ ដោយមានខ្សែរត់ចំនួន០៣ខ្សែ រថយន្តចំនួន៤៣គ្រឿង។ នៅឆ្នាំ២០១៧ បានបន្ថែមខ្សែរត់ចំនួន០៥ខ្សែ មានរថយន្តចំនួន១៥៥គ្រឿង និងឆ្នាំ២០១៨ បន្ថែមខ្សែរត់ចំនួន០៥ខ្សែទៀត សរុបចំនួន១៣ខ្សែ ដោយបានប្រើប្រាស់រថយន្តរហូតដល់ចំនួន២៣៥គ្រឿង ក្រោមការជួយឧបត្ថម្ភគាំទ្រ និងផ្តល់ជំនួយរថយន្តក្រុងទាំងនេះពីប្រទេសជប៉ុន និងប្រទេសចិន។[25] ចំពោះការធ្វើដំណើរតាមរយៈរថយន្តក្រុង តម្រូវឲ្យពលរដ្ឋម្នាក់បង់ប្រាក់ចំនួនត្រឹមតែ ១.៥០០ រៀលប៉ុណ្ណោះសម្រាប់ការជិះមួយលើក។ ចំណែកឯសិស្ស និស្សិត កម្មករ-កម្មការិនី និងព្រះសង្ឃគឺមិនតម្រូវឲ្យបង់ប្រាក់ឡើយ។ ថ្មីៗនេះ ដើម្បីរួមចំណែកជាមួយរាជរដ្ឋាភិបាល និងក្រសួងសុខាភិបាល ក្នុងការទប់ស្កាត់ការចម្លង ការរីករាលដាលមេរោគកូវីដ ១៩ នៅរាជធានីភ្នំពេញ រដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ នៅថ្ងៃទី២៦ ខែមីនា ឆ្នាំ២០២០នេះ បានសម្រេចផ្អាក ការផ្តល់សេវារថយន្តក្រុងសាធារណៈ និងសេវាកាណូតសាធារណៈ រហូតដល់ស្ថានភាពកូវីដ ១៩ បានធូរស្បើយឡើងវិញ។

២.៤. ស្ថានភាពអាជីវកម្មម៉ូតូកង់បីនៅរាជធានីភ្នំពេញ

២.៤.១. ស្ថានភាពទូទៅនៅរាជធានីភ្នំពេញ

២.៤.១.១. ទីតាំងភូមិសាស្ត្រ

រាជធានីភ្នំពេញ មានទីតាំងស្ថិតនៅតំបន់កណ្តាលភាគខាងត្បូងនៃប្រទេសកម្ពុជា និងព័ទ្ធជុំវិញដោយខេត្តកណ្តាល។ រាជធានីភ្នំពេញមានផ្ទៃក្រឡាសរុបចំនួន ៦៩២,៤៦ គីឡូម៉ែត្រក្រឡា និងបែងចែកជា ១៤ខណ្ឌ (១០៥សង្កាត់)។[26] ទីក្រុងភ្នំពេញ ត្រូវបានគេកំណត់ថាជាទីប្រជុំទៅដោយមជ្ឈមណ្ឌលសន្តិសុខ នយោបាយ សេដ្ឋកិច្ច សម្បត្តិវប្បធម៌ ការទូត និងបណ្តុំការងារច្រើនជាងគេក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ លក្ខណៈពិសេសរបស់រាជធានីភ្នំពេញគឺដោយសារតែវាជាចំណុចប្រសព្វមុខគ្នារវាងទន្លេមុខបួនគឺ ទន្លេមេគង្គលើ ទន្លេមេគង្គក្រោម ទន្លេបាសាក់ និងទន្លេសាប ដែលទន្លេទាំងនេះផ្តល់នូវ ប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីទឹកសាប និងធនធានធម្មជាតិដែលប្រកបទៅដោយសក្តានុពល។ ចំពោះលក្ខខណ្ឌធម្មជាតិ នៅរាជធានីភ្នំពេញមានអាកាសធាតុក្តៅហើយសើម ដោយ

---

[25] សួស សំរិត, *ក្នុងឆ្នាំ២០១៩ រថយន្តក្រុងសាធារណៈ ដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរបានជាង៨លាននាក់ ខណៈកាណូតដឹកអ្នកដំណើរដោយមិនយកប្រាក់មានអ្នកជិះជិត២ម៉ឺននាក់* (ក្រសួងព័ត៌មាន, ថ្ងៃទី២១ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២០)។

[26] គេហទំព័រ http://phnompenh.gov.kh/phnom-penh-city/facts/ (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី១១ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២១)។

ទទួលរងឥទ្ធិពលមូសុងនិរតី ដែលបក់នាំមកនូវខ្យល់ផ្ទុកសំណើមពីឈូងសមុទ្រថៃ និងមហាសមុទ្រឥណ្ឌា និងមូសុងឦសាន ដែលបក់នាំមកនូវរដូវប្រាំងពីខែវិច្ឆិកា ដល់ខែមេសា ហើយមានកម្រិតសីតុណ្ហភាពជាមធ្យមស្ថិតនៅចន្លោះចាប់ពី ២២ ដល់ ៣៥ អង្សាសេ (៧២ ដល់ ៩៥ អង្សារហ្វារិនហាយ) ដែលមានលក្ខណៈអំណោយផលដល់ការរស់នៅរបស់បងប្អូនប្រជាពលរដ្ឋ ទាំងអ្នកមានលំនៅដ្ឋាននៅរាជធានីភ្នំពេញផ្ទាល់ និងអ្នកមកពីតាមបណ្តាខេត្តនានា។ ភ្នំពេញមានបណ្តុំសំណង់អាគារធំៗជាច្រើន រួមបញ្ចូលទាំងផ្សាររដ្ឋ និងផ្សារទំនើបដែលធំជាងគេនៅកម្ពុជា សកលវិទ្យាល័យល្បីៗ ព្រលានយន្តហោះអន្តរជាតិ កំពង់ផែផ្លូវទឹក និងកំពង់ផែផ្លូវគោកសម្រាប់ផ្គត់ផ្គង់ការដឹកជញ្ជូន និងផ្ទុកទំនិញផ្សេងៗ និងមានកន្លែងទេសចរណ៍ដែលទាក់ទាញភ្ញៀវជាតិ និងអន្តរជាតិមកទស្សនាបានច្រើនជាងគេដោយឈរលើលំដាប់ទី២ បន្ទាប់ពីក្រុងសៀមរាប។ ភាពទាក់ទាញរបស់រាជធានីភ្នំពេញពីសំណាក់ភ្ញៀវទេសចរភាគច្រើន ជាទីកន្លែងបែបប្រវត្តិសាស្ត្រ ដែលបង្ហាញអំពីវប្បធម៌ និងអរិយធម៌របស់ជាតិរួមមាន ព្រះបរមរាជវាំង វត្តភ្នំ ផ្សារធំថ្មី ព្រះវិហារព្រះកែវមរកត វិមានឯករាជ្យ សារមន្ទីរជាតិ សារមន្ទីរទួលស្លែង វាលពិឃាតជើងឯកនៅជាយក្រុងភ្នំពេញជាដើម។ មិនត្រឹមតែតំបន់ទេសចរណ៍បែបប្រវត្តិសាស្ត្រនោះទេ យើងសង្កេតឃើញថា ទីក្រុងភ្នំពេញកំពុងមានការរីកដុះដាលយ៉ាងខ្លាំងនៃអគារពាណិជ្ជកម្ម សណ្ឋាគារ ផ្ទះសំណាក់ ភោជនីយដ្ឋានអន្តរជាតិ ហាងអាហារ ក្លឹបកំសាន្ត ផ្សារទំនើប ដែលបង្កភាពងាយស្រួលដល់ភ្ញៀវទេសចរណ៍ជាតិ និងអន្តរជាតិ។ លើសពីនេះទៅទៀតនោះ រាជធានីភ្នំពេញ បានពង្រីកវិស័យដឹកជញ្ជូនរបស់ខ្លួនតាមរយៈការសាងសង់ ជួសជុល និងអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធគមនាគមន៍ ទាំងផ្លូវគោក ផ្លូវអាកាស និងផ្លូវទឹក។ សព្វថ្ងៃនេះ មានច្រកទ្វារចេញចូលអន្តរជាតិផ្លូវគោកចំនួន៣ ដែលបានចាប់ដំណើរការតាំងពីឆ្នាំ ២០០៨ មកម្លេះ និងបើកដំណើរការជើងហោះហើរ តាមផ្លូវអាកាសដោយផ្ទាល់ពីរាជធានីភ្នំពេញ ទៅកាន់ទីក្រុងមួយចំនួននៃបណ្តាប្រទេសជាសមាជិកអាស៊ាន ដែលការរីកចំរើនទាំងនេះ បានបង្កអោយមានងាយស្រួលក្នុងការ បម្រើសេវាដឹកជញ្ជូនទាំងក្នុងស្រុក និងក្រៅប្រទេស។

២.៤.១.២. កំណើនប្រជាជន

យោងតាមគណៈកម្មាធិការជាតិជំរឿនទូទៅប្រជាជនបានបង្ហាញតួលេខបណ្តោះអាសន្ននៃការធ្វើជំរឿនពលរដ្ឋទូទាំងប្រទេសកម្ពុជា គិតត្រឹមថ្ងៃទី៣ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១៩ ប្រជាជនសរុបមានចំនួន ១៥.២៨៨.៤៨៩ នាក់ ក្នុងនោះមានប្រុស ៧.៤១៨.៥៧៧ នាក់ និង ស្រី ៧.៨៦៩.៩១២ នាក់ (មើលឧបសម្ព័ន្ធទី១)។ បើប្រៀបធៀបនឹងតួលេខជំរឿនឆ្នាំ ២០០៨ ប្រជាជនកម្ពុជាបានកើនឡើងប្រមាណជាង ១ លាន ៨ សែននាក់ ឬស្មើនឹង ១៤,១ ភាគរយប៉ុណ្ណោះ ក្នុងរយៈពេល ១១ ឆ្នាំកន្លងមកនេះ។ ជាការពិត តួលេខបណ្តោះអាសន្ន នៃចំនួនប្រជាជនសរុបអាចនឹងប្រែប្រួលបន្តិចបន្តួច បើធៀបនឹង លទ្ធផលចុងក្រោយ ដោយសារកំហុសឆ្គង ឬការខ្វះចន្លោះក្នុងការបូកសរុបរបស់មន្ត្រី។ តាមរបាយការណ៍ដែលបានបង្ហាញថា ចំនួនមនុស្សប្រុសមាន ៤៨,៧ ភាគរយ

នៃចំនួនប្រជាជនកម្ពុជាសរុប ខណៈពេលដែលចំនួនស្ត្រីមានស្មើនឹង ៥១,៣ ភាគរយ នៃចំនួនប្រជាជនសរុប។ ពលរដ្ឋរស់នៅជនបទមាន ៣៩,៤ភាគរយ ឯអ្នករស់នៅទីប្រជុំជនមាន ៦០,៦ភាគរយ។ រីឯដង់ស៊ីតេប្រជាជន គឺកម្ពុជាមានប្រជាជនចំនួន ៨៧នាក់ រស់នៅលើផ្ទៃដីក្នុង១គីឡូម៉ែត្រការ៉េ។ ជំរឿនក៏រកឃើញដែរថា ជនអន្តោប្រវេសន៍រស់នៅកម្ពុជាមានប្រមាណ៩ម៉ឺន៨ពាន់នាក់។[27]

តាមតារាងដែលមាននៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី១ បានបង្ហាញអំពីចំនួនប្រជាជន តាមរាជធានីខេត្ត ក្នុងឆ្នាំ ២០០៨ និងឆ្នាំ២០១៩។ តាមលទ្ធផល ចំនួនប្រជាជនក្នុងចំណោមរាជធានីខេត្តទាំង ២៥ ក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ភ្នំពេញមានប្រជាជនខ្ពស់ជាងគេចំនួន ២.១២៩.៣៧១ នាក់ (១៣,៩ ភាគរយ) បន្ទាប់មកគឺ ខេត្តកណ្តាលមាន ១.១៩៥.៥៤៧ នាក់ (៧,៨ ភាគរយ)។ ប្រៀបធៀបទៅឆ្នាំ ២០០៨ របាយប្រជាជនកម្ពុជាមានទម្រង់ដូចគ្នានឹងឆ្នាំ ២០១៩ ដែរ គឺនៅរាជធានីភ្នំពេញ មានប្រជាជនខ្ពស់ជាងគេ បន្ទាប់ពីខេត្តកណ្តាល ព្រៃវែង សៀមរាប បាត់ដំបង តាកែវ និងកំពង់ចាម។ ប៉ុន្តែភាគរយរបាយប្រជាជននៅខេត្តកណ្តាល ព្រៃវែង សៀមរាប បាត់ដំបង តាកែវ និងកំពង់ចាម បានថយចុះ បើធៀបនឹងឆ្នាំ ២០០៨ លើកលែងតែ រាជធានីភ្នំពេញមានរបាយប្រជាជនកើនឡើង។ រីឯដង់ស៊ីតេប្រជាជនតាមរាជធានី ខេត្តឆ្នាំ២០០៨ និងឆ្នាំ២០១៩វិញ នៅរាជធានីភ្នំពេញមានដង់ស៊ីតេប្រជាជនខ្ពស់បំផុតគឺ ៣.១៣៦ នាក់ ក្នុងផ្ទៃដីមួយគីឡូម៉ែត្រការ៉េ។ ការកើនឡើងនេះដោយសារតែ រាជធានីភ្នំពេញ ជាបេះដូងនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដែលជាតំបន់ប្រមូលផ្តុំដោយមជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម សេដ្ឋកិច្ច សង្គម និងវប្បធម៌ ហើយមានការអភិវឌ្ឍន៍ ប្រកបដោយសក្តានុពលខ្ពស់ ខាងវិស័យឧស្សាហកម្មកាត់ដេរ សំណង់ សណ្ឋាគារ ទេសចរណ៍ និងវិស័យអប់រំ ដែលជាមូលហេតុធ្វើអោយរាជធានីភ្នំពេញជាប្រភពទាក់ទាញ និងស្រូបយកការធ្វើចំណាកស្រុកមកពី បណ្តាខេត្តផ្សេងទៀត ជាពិសេសប្រជាជនវ័យកណ្តាល ក្នុងគោលបំណងតាំងលំនៅថ្មី បន្តការសិក្សា ស្វែងរកឱកាសការងារ និងការប្រកបរបរអាជីវកម្មផ្សេងៗ។

២.៤.១.៣. ចំនួនយានយន្ត

យោងតាមរបាយការណ៍របស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន បានបង្ហាញថា ចំនួនយានយន្តនៅទូទាំងប្រទេសកម្ពុជា បានកើនឡើងគួរឱ្យកត់សម្គាល់ក្នុងប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ គឺបន្ទាប់ពីកំណើនសេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសបានរីកលូតលាស់ប្រមាណ ៧% ក្នុង១ឆ្នាំ បានធ្វើអោយចំនួនរថយន្តនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា មានចំនួនជិត១លានគ្រឿង និងម៉ូតូប្រមាណជាង៦លានគ្រឿង ក្នុងឆ្នាំ២០១៨។

កំណើនសេដ្ឋកិច្ចជាតិមានលក្ខណៈរឹងមាំជាច្រើនឆ្នាំកន្លងទៅនេះ បានបែងចែកផ្លែផ្កាដល់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងការរកទទួលទាន បង្កើតប្រាក់ចំណូល និងមានជីវភាពធូរធារប្រសើរជាងមុន។ កត្តាទាំងនេះ បានធ្វើឲ្យតម្រូវ

[27] វិទ្យាស្ថានជាតិស្ថិតិក្រសួងផែនការ, *ជំរឿនទូទៅប្រជាជននៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ឆ្នាំ២០១៩* (ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩), ៩។

ការប្រើប្រាស់ផលិតផល និងសម្ភារៈនានាមានការកើនឡើងខ្ពស់ផងដែរ ។ ជាក់ស្តែង បើមើលពីវិស័យយានយន្ត គិតត្រឹមដំណាច់ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៨ ចំនួនយានយន្តគ្រប់ប្រភេទនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ បានកើនឡើងដល់ជាង ២លាន១សែន៩ម៉ឺនគ្រឿង ដែលជាចំនួនមួយដ៏ច្រើន។ យោងតាមប្រសាសន៍របស់លោកសាំ ពិសិដ្ឋ ប្រធានមន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញបានអោយដឹងថា ក្នុងឆ្នាំ ២០១៨ ចំនួនរថយន្តគ្រប់ប្រភេទ ដែលបានចុះបញ្ជីនៅមន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ មានចំនួនជាង ៤៨ម៉ឺនគ្រឿង, ម៉ូតូចំនួន ១លាន៧០ម៉ឺនគ្រឿង និងរ៉ឺម៉កកង់បី មានចំនួន ១ម៉ឺន១៣ពាន់គ្រឿង។ លោកបន្តថា កំណើនរថយន្តដែលបានចុះបញ្ជីប្រើប្រាស់នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ បើធៀបនឹងឆ្នាំមុន មានការកើនឡើងទ្វេដង។ ជាក់ស្តែង កាលពីចុងឆ្នាំ២០១៦ ចំនួនរថយន្តដែលបានចុះបញ្ជីមានតែជាង ៤០ម៉ឺន គ្រឿង ប៉ុណ្ណោះ ម៉ូតូមាន ១លាន៤សែន គ្រឿង ខណៈរ៉ឺម៉កម៉ូតូកង់បីប្រមាណតែជាង ១០%ទៀត ដែលមិនទាន់បានមកចុះបញ្ជី។[28]

មន្ត្រីជំនាញនៃក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន បាននិយាយថា កំណើនយានយន្តនៅកម្ពុជាមានការកើនឡើងពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំចន្លោះពី ៣០-៤០ ម៉ឺនគ្រឿង ដែលកំណើនដ៏ច្រើនសន្ធឹកសន្ធាប់ នេះបានធ្វើឲ្យប្រព័ន្ធគមនាគមន៍ផ្លូវគោកនៅកម្ពុជា ជួបប្រឈមទៅនឹងឧបសគ្គជាច្រើនដូចជាបញ្ហាគ្រោះថ្នាក់ និងការកកស្ទះចរាចរណ៍កើតឡើងជាញឹកញាប់។ តាមរបាយការណ៍បានបង្ហាញថា គ្រប់រាជធានី-ខេត្តសុទ្ធតែមានកំណើនគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ដែលក្នុងនោះភូមិសាស្ត្រមានកំណើនគ្រោះថ្នាក់ខ្ពស់ និងជនរងគ្រោះច្រើន គឺរាជធានីភ្នំពេញ ខេត្តកំពង់ស្ពឺ និងខេត្តព្រះសីហនុ។ ដោយឡែកមានខេត្តចំនួន៥ ដែលបានកាត់បន្ថយចំនួនជនរងគ្រោះដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍រួមមាន៖ កណ្តាល កំពង់ធំ ក្រចេះ សៀមរាប និងមណ្ឌលគិរី។ គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកបានឱ្យដឹងថា ពេញមួយឆ្នាំ២០១៩ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅទូទាំងប្រទេសបានកើតចំនួន ៤.១២១លើក សម្លាប់មនុស្ស ១.៩៨១នាក់ និងរងរបួស ៦.១៤១នាក់ ហើយបើគិតជាមធ្យមភាគក្នុងមួយថ្ងៃមានមនុស្សស្លាប់ ៥,៤នាក់។[29]

២.៤.២. ស្ថានភាពអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីនៅរាជធានីភ្នំពេញ

២.៤.២.១. មូលហេតុក្នុងការជ្រើសរើសប្រកបមុខរបរម៉ូតូកង់បី

ទីផ្សារការងារ និងអាជីវកម្មនៅរាជធានីភ្នំពេញ គឺមានសភាពធំទូលំទូលាយណាស់ ដោយមានមុខរបរជាច្រើន ដើម្បីឲ្យប្រជាជនខ្មែរជ្រើសរើសទៅតាមចំណង់ចំណូលចិត្តរបស់ខ្លួន។ ក្នុងការជ្រើសរើសអាជីវកម្មណា

[28] សុវណ្ណ ណៃត, *បច្ចុប្បន្ន យានយន្តកំពុងចរាចរនៅរាជធានីភ្នំពេញជាង2លានគ្រឿង* (កោះសន្តិភាព, ថ្ងៃទី១២ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៨)។ https://kohsantepheapdaily.com.kh/article/667896.html

[29] Radio Veritas Asia KHMER, ចំនួនយានយន្តកើនឡើង រីឯគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ក៏កើនឡើង (ថ្ងៃទី២៣ ខែមករា ឆ្នាំ២០២០)។

មួយ ប្រាកដណាស់នឹងមានកត្តាផ្សេងៗដែលជម្រុញឲ្យពួកគេជ្រើសរើសមុខរបរនោះជាក់ជាមិនខាន។ ជាក់ស្តែងដូចជា អាជីវកម្មរត់ម៉ូតូកង់បី គឺជាអាជីវកម្មមួយដែលមានការពេញនិយមនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ទោះបីជាវាស្ថិតនៅក្នុងប្រព័ន្ធសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធក៏ដោយ ក៏ប្រជាជនមួយចំនួននៅតែជ្រើសរើសប្រកបមុខរបរនេះដែរ។ តាមការសង្កេត និងសិក្សាស្រាវជ្រាវបានបង្ហាញថា មូលហេតុដែលជម្រុញឲ្យប្រជាជនខ្មែរធ្វើការជ្រើសរើសប្រកបរបររត់ម៉ូតូកង់បី គឺការចាប់ផ្តើមអាជីវកម្មម៉ូតូកង់បីមិនតម្រូវឲ្យចំណាយថវិកាច្រើនពេកនោះទេ ដោយពួកគេគ្រាន់តែមានដើមទុកបន្តិចបន្តួចក្នុងការទិញម៉ូតូ និងរ៉ឺម៉កគឺគ្រប់គ្រាន់ហើយ។ ម៉្យាងវិញទៀត អាជីវកម្មម៉ូតូកង់បី មិនតម្រូវឲ្យមានការបង់ពន្ធ និងមិនចាំបាច់ចុះបញ្ជីជាមួយក្រសួងដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធនោះទេ ដោយសារការមិនចាំបាច់ចុះបញ្ជីនេះហើយ បានធ្វើឲ្យពួកគេចំណេញទាំងថវិកា និងពេលវេលាក្នុងការបំពេញបែបបទមួយចំនួនថែមទៀតផង។ លើសពីនេះទៅទៀត ការមើលឃើញពីការកើនឡើងនៃតម្រូវការម៉ូតូកង់បី ការទទួលបានឯករាជ្យលើខ្លួនឯង និងភាពងាយស្រួលក្នុងការធ្វើដំណើរសម្រាប់គ្រួសារ ក៏ជាកត្តាដែលជម្រុញឲ្យពួកគាត់សម្រេចចិត្តជ្រើសរើសប្រកបអាជីវកម្មនេះផងដែរ ប៉ុន្តែកត្តាចំបងបំផុតសម្រាប់ពួកគេគឺ ប្រភពចំណូល។ ចំពោះអ្នកប្រកបមុខរបររត់ម៉ូតូកង់បី ការងារនេះគឺជាប្រភពចំណូលមួយដ៏សំខាន់ដើម្បីបំពេញតម្រូវការចាំបាច់ប្រចាំថ្ងៃរបស់ពួកគាត់ ដោយការប្រកបមុខរបរម៉ូតូកង់បីនេះអាចរកប្រាក់ចំណូលបានយ៉ាងងាយស្រួល ស្របពេលដែលពួកគាត់មិនសូវមានចំណេះដឹង និងមិនបានចេះជំនាញណាមួយច្បាស់លាស់ទៀតនោះ។

២.៤.២.២. គុណសម្បត្តិនៃការរត់ម៉ូតូកង់បី

នៅក្នុងទីផ្សារនៃប្រទេសនីមួយៗមិនថាមុខរបរអ្វីទេ សុទ្ធតែបានបង្កប់នូវសារៈសំខាន់របស់ខ្លួននៅក្នុងនោះជាមិនខាន ទោះបីជាមុខរបទាំងនោះស្ថិតនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ ឬសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធក៏ដោយ ឲ្យតែអាជីវកម្មនោះប្រព្រឹត្តទៅដោយស្របច្បាប់ និងភាពសុច្ចរិត នោះគេនឹងឃើញពីគុណតម្លៃរបស់វាជាក់ជាមិនខានឡើយ។ ជាក់ស្តែង នៅរាជធានីភ្នំពេញ រាជរដ្ឋាភិបាលបានអនុញ្ញាតឲ្យអាជីវកម្មម៉ូតូកង់បីដំណើរការនៅក្នុងទីផ្សារ និងប្រជាជនជាច្រើនបានចាប់យកអាជីវកម្មរត់ម៉ូតូកង់បី ជាមុខរបរផ្ទាល់ខ្លួនរបស់ពួកគេ ដោយសារតែមុខរបរនេះបានផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍ជាច្រើនដូចជា៖

ចំពោះសង្គមជាតិ៖ អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី បានចូលរួមក្នុងការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្របានមួយកម្រិត ដោយពួកគាត់បានជួយលើកកម្ពស់កម្រិតជីវភាពគ្រួសាររបស់ពួកគាត់ តាមរយៈប្រាក់ចំណូលដែលពួកគាត់រកបាន។ ម៉្យាងវិញទៀត ការរត់ម៉ូតូកង់បីនេះ អាចជួយកាត់បន្ថយនិកម្មភាព នៅក្នុងសង្គមជាតិបានមួយចំណែកតូចផងដែរ ដោយមុខរបរនេះមិនត្រូវការចំណេះដឹងខ្ពង់ខ្ពស់ទេ ដែលអាចឲ្យប្រជាជន ដែលមិនមានសមត្ថភាពគ្រប់គ្រាន់ក្នុងការបំពេញការងារនៅក្នុងវិស័យឯកទេសផ្សេងៗ អាចងាកមកចាប់យកមុខរបរនេះ ដើម្បីរកប្រាក់ចំណូលបាន។

ចំពោះអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី៖ អាជីវកម្មរត់ម៉ូតូកង់បីមិនត្រឹមតែជាប្រភពចំណូលដ៏សំខាន់សម្រាប់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីនោះទេ វាថែមទាំងអាចប្រើប្រាស់ជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើរសម្រាប់គ្រួសាររបស់ពួកគាត់នៅពេលដែលត្រូវទៅលេងស្រុក ឬជូនកូនៗរបស់ពួកគាត់ទៅសាលារៀនថែមទៀតផង។ អត្ថប្រយោជន៍ទាំងនេះហើយ បានផ្តល់នូវភាពងាយស្រួល និងការចំណេញជាច្រើនដល់ពួកគាត់។

ចំពោះប្រជាជនទូទៅ៖ ម៉ូតូកង់បីគឺជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើរដែលទទួលបានការគាំទ្រ និងពេញនិយមបំផុតពីសំណាក់ប្រជាជននៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ដោយសារតែវាមានភាពងាយស្រួលក្នុងការដឹកជញ្ជូន អាចដឹកជញ្ជូនទំនិញបានច្រើនក្នុងពេលតែមួយ មានសុវត្ថិភាពជាងការធ្វើដំណើរតាមម៉ូតូឌុប និងមានតម្លៃសមរម្យថែមទៀតផង។

២.៤.៣. កត្តាផ្សេងៗដែលជះឥទ្ធិពលទៅលើរបររត់ម៉ូតូកង់បី

ទន្ទឹមនឹងការទទួលបានអត្ថប្រយោជន៍ជាច្រើនពីការរត់ម៉ូតូកង់បី មុខរបរនេះក៏បានទទួលរងផលប៉ះពាល់ផ្សេងៗ និងបានជួបប្រទះនូវបញ្ហាជាច្រើន មានដូចជា៖

២.៤.៣.១. បញ្ហាទូទៅ

ដើមទុនគឺជាបញ្ហាចំបងបំផុត នៅពេលដែលប្រជាជនមួយចំនួនមានបំណងចាប់ផ្តើមប្រកបអាជីវកម្មដោយខ្លួនឯង ជាពិសេសគឺប្រជាជនដែលប្រកបអាជីវកម្មក្រៅប្រព័ន្ធ ដូចជាការរត់ម៉ូតូកង់បីជាដើម។ វាអាចនឹងមានការលំបាកសម្រាប់ពួកគាត់ក្នុងការទាក់ទងជាមួយធនាគារ និងគ្រឹះស្ថានមីក្រូហិរញ្ញវត្ថុដើម្បីទទួលបានប្រាក់កម្ចី ដោយសារតែពួកគាត់មិនមានការយល់ដឹងច្បាស់ពីដំណើរការនៃប្រត្តិបត្តិការផ្សេងៗរបស់ធនាគារ និងគ្រឹះស្ថានមីក្រូហិរញ្ញវត្ថុនោះទេ ដែលជាហេតុធ្វើឲ្យពួកគាត់ត្រូវសម្រេចចិត្តទៅចងការប្រាក់ជាមួយនឹងអ្នកចងការប្រាក់ក្នុងអត្រាការប្រាក់ខ្ពស់ និងមានហានិភ័យទៅថ្ងៃក្រោយ។

មុខរបររត់ម៉ូតូកង់បី ដែលស្ថិតនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនេះ គឺមិនមានការយកចិត្តទុកដាក់ពីសំណាក់រដ្ឋាភិបាលទេ ដែលជាហេតុធ្វើឲ្យពួកគាត់ពុំបានទទួលនូវរបបសន្តិសុខសង្គម និងការការពារផ្សេងៗពីច្បាប់។ ជាពិសេសនោះគឺ ពួកគាត់បែរជាទទួលបាននូវការគំរាមកំហែង និងគាបសង្កត់ពីសំណាក់អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចទៅវិញ។ ម៉្យាងវិញទៀត អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីជាអ្នកធ្វើដំណើរអចិន្ត្រៃយ៍គ្មានចំណតច្បាស់លាស់ទេ ទោះបីជាពួកគាត់មានចំណតត្រឹមត្រូវក៏ដោយ ក៏ចំណតទាំងនោះគឺទទួលបានដោយការបង់ប្រាក់ដើម្បីចតម៉ូតូកង់បីរបស់ពួកគាត់ដែរ។

បញ្ហាទូទៅមួយទៀតដែលអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី មិនអាចជៀសផុតនោះគឺ កត្តាអាកាសធាតុ។ ទោះបីជាអាកាសធាតុប្រែប្រួលយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏ពួកគាត់ត្រូវតែប្រកបអាជីវកម្មរបស់ពួកគាត់ជារៀងរាល់ថ្ងៃដែរ។ នៅរដូវប្រាំង អាកាសធាតុមានភាពក្តៅខ្លាំង ពួកគាត់នៅតែព្យាយាមអង្គុយរងចាំអតិថិជនរបស់ពួកគាត់ក្រោមកម្តៅ

ថ្ងៃដ៏ក្ដៅដដែល។ នៅរដូវវស្សា ពេលមានភ្លៀងធ្លាក់ខ្លាំងម្ដងៗ ផ្លូវមួយចំនួននៃរាជធានីភ្នំពេញមានការលិចទឹក ហើយសភាពផ្លូវក៏មានការរអិល ដែលធ្វើឲ្យពួកគាត់មានការលំបាកក្នុងការធ្វើដំណើរ និងអាចបណ្ដាលឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់ពួកគាត់ថែមទៀតផង។ ក្រៅពីនេះ ការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងការប្រឈមនឹងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ក៏ជាបញ្ហាដែលពួកគាត់ត្រូវជួបប្រទះជារៀងរាល់ថ្ងៃផងដែរ។

២.៤.៣.២. ការចូលមកដល់នៃម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌា

វត្តមានរបស់ម៉ូតូកង់បីប្រភេទថ្មី ដែលប្រជាជនខ្មែរនិយមហៅថាម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌានៅទីក្រុងភ្នំពេញ បានធ្វើឲ្យមានការគំរាមកំហែងយ៉ាងខ្លាំងទៅលើអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) ដោយសារតែការធ្វើដំណើរតាមម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌាមានតម្លៃថោកថ្លៃ និងមានសុវត្ថិភាពជាងម៉ូតូកង់បីខ្មែរ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ការប្រកបមុខរបរម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌាគឺមិនចាំបាច់ឲ្យពួកគាត់ជិះរកភ្ញៀវនោះទេ ដោយសារតែពួកគាត់បានចុះឈ្មោះនៅក្នុងកម្មវិធីទូរស័ព្ទដៃផ្សេងៗ ដូចជា PassApp, Grab, TaDa ជាដើម ដែលកម្មវិធីទាំងនេះ មិនត្រឹមតែអ្នកបើកបរចំណេញពេលវេលាប៉ុណ្ណោះទេ ថែមទាំងបានផ្ដល់ភាពងាយស្រួលដល់អតិថិជន ក្នុងការស្វែងរកមធ្យោបាយធ្វើដំណើររបស់ខ្លួនផងដែរ។ កត្តាទាំងនេះហើយដែលធ្វើឲ្យអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) មួយចំនួន ដែលមិនបានចុះឈ្មោះនៅក្នុងកម្មវិធីទាំងនោះប្រឈមនឹងការបាត់បង់ភ្ញៀវជាច្រើន។ តាមការសិក្សាស្រាវជ្រាវបានឲ្យដឹងថា បន្ទាប់ពីការមកដល់នៃម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌា ប្រាក់ចំណូលរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីខ្មែរបានធ្លាក់ចុះពី ១២,៥០ដុល្លារ ទៅ ២០ដុល្លារ ក្នុងមួយថ្ងៃ មកត្រឹម ៥ដុល្លារ ទៅ ៧,៥ដុល្លារ ក្នុងមួយថ្ងៃ។[30] ដោយសារតែការពេញនិយមនៃម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌា បណ្ដាលឲ្យអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) មួយចំនួនបានសម្រេចចិត្តផ្លាស់ប្ដូរមុខរបររបស់ខ្លួន ដោយលក់ម៉ូតូកង់បីខ្មែរ ហើយទិញមកវិញនូវម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌាដើម្បីរកប្រាក់ចំណូលចិញ្ចឹមជីវិត។

២.៤.៣.៣. បញ្ហាជម្ងឺកូវីដ១៩

វីរុសកូរ៉ូណាប្រភេទថ្មី (CoV) គឺជាវីរុសថ្មីនៃអម្បូរវីរុសកូរ៉ូណា។ ជំងឺដែលបង្កដោយវីរុសកូរ៉ូណាប្រភេទថ្មីនេះ ត្រូវបានគេរកឃើញដំបូងនៅក្នុងទីក្រុងវូហាន ប្រទេសចិន ដែលត្រូវបានគេដាក់ឈ្មោះថា **ជំងឺវីរុសកូរ៉ូណាឆ្នាំ ២០១៩** (កូវីដ១៩/COVID-19) ដែលពាក្យកាត់ "CO" តំណាងឱ្យពាក្យ corona (កូរ៉ូណា) "VI" តំណាងឱ្យពាក្យ virus (វីរុស) និង "D" តំណាងឱ្យពាក្យ disease (ជំងឺ)។ វីរុស COVID-19 គឺជាវីរុសថ្មីមួយដែលមានទំនាក់ទំនងទៅនឹង អម្បូរនៃវីរុសដូចគ្នានឹងជម្ងឺរោគសញ្ញាផ្លូវដង្ហើមធ្ងន់ធ្ងរ (SARS) និងប្រភេទជំងឺផ្ដាសាយ

[30] Mom Sophon, *Tuk-tuk drivers are losing business to imported Indian rickshaws* (KHMER TIMES, March 9, 2018).

ទូទៅមួយចំនួនទៀត។[31] ករណីទីមួយនៃវីរុសនេះនៅប្រទេសកម្ពុជាត្រូវបានរកឃើញនៅថ្ងៃទី២៧ ខែមករា ឆ្នាំ ២០២០ ដែលកើតមានឡើងទៅលើបុរសជនជាតិចិនម្នាក់ ហើយបើគិតមកដល់ថ្ងៃទី១៦ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២១ នៅប្រទេសកម្ពុជា មានករណីឆ្លងជម្ងឺកូវីដ១៩ សរុប ៤០.៧៨២ករណីទៅហើយ។

ជម្ងឺនេះ បានផ្ដល់ការគំរាមកំហែងទៅលើប្រភពចំណូល និងសុខភាពរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី(តុកតុកខ្មែរ) យ៉ាងខ្លាំង ដោយវិធានការផ្សេងៗក្នុងការទប់ស្កាត់ការរីករាលដាលនៃជម្ងឺនេះដូចជា ការបិទជើងហោះហើរ ការបិទសាលារៀនទាំងរដ្ឋនិងឯកជន ការបិទកន្លែងបណ្ដុះបណ្ដាលវិជ្ជាជីវៈ ការបិទកន្លែងកម្សាន្តផ្សេងៗ និងការថយចុះនៃភ្ញៀវទេសចរទាំងក្នុងស្រុកនិងក្រៅស្រុក បានធ្វើឲ្យចំណូលរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី មានការធ្លាក់ចុះយ៉ាងខ្លាំង។ ទោះបីជាការឆ្លងនៃជម្ងឺនេះមានភាពកាចសាហាវយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏ពួកគាត់នៅតែបន្តប្រកបអាជីវកម្មនេះដដែល ដែលធ្វើឲ្យពួកគាត់ប្រឈមនឹងហានិភ័យខ្ពស់ក្នុងការឆ្លងជម្ងឺនេះ និងអាចបណ្ដាលឲ្យប៉ះពាល់ដល់សុខភាពរបស់ពួកគាត់យ៉ាងខ្លាំង។ យោងតាមការសិក្សាស្រាវជ្រាវបានអោយដឹងថា ការធ្លាក់ចុះនៃវិស័យទេសចរណ៍នៅកម្ពុជា ដោយសារវិបត្តិកូវីដ១៩ បានជះឥទ្ធិពលមកលើការប្រកបអាជីវកម្មរត់ម៉ូតូកង់បី របស់ប្រជាពលរដ្ឋនៅរាជធានីភ្នំពេញ ដែលបានធ្វើឲ្យប្រាក់ចំណូលរបស់ពួកគាត់មានការធ្លាក់ចុះ។ លើសពីនេះទៅទៀត នៅកំឡុងពេលវិធានការបិទខ្ទប់របស់រដ្ឋាភិបាលនៅរាជធានីភ្នំពេញ ដើម្បីទប់ស្កាត់នៃការរាលដាលនៃជម្ងឺកូវីដ១៩ បានធ្វើឲ្យអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីមួយចំនួនបានប្រឈមនឹងការដាច់ស្បៀង ដោយសារតែពួកគាត់រកប្រាក់ចំណូលសឹងមិនបាន ៥,០០០រៀល ក្នុងមួយថ្ងៃ ឬរកមិនបានតែម្តង។ មិនតែប៉ុណ្ណោះ គ្រឹះស្ថានមីក្រូហិរញ្ញវត្ថុ និងធនាគារនៅតែបន្តទារបំណុលដែលពួកគាត់ធ្លាប់បានខ្ចីកន្លងមក។

[31] គេហទំព័រ https://www.unicef.org/cambodia/coronavirus-disease-covid-19-what-parents-should-know (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី២០ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២១)។

ជំពូកទី៣
ការវិភាគ និងពិភាក្សាលើ
លទ្ធផលស្រាវជ្រាវ

ជំពូកទី៣

ការវិភាគ និងពិភាក្សាលើលទ្ធផលនៃការស្រាវជ្រាវ

ការវិភាគលទ្ធផលស្រាវជ្រាវនេះធ្វើឡើង ដើម្បីពិនិត្យទៅលើស្ថានភាពជីវភាពរស់នៅរបស់អ្នកប្រកបរបររត់ម៉ូតូកង់បីក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ដែលទទួលរងផលប៉ះពាល់ពីការរីករាលដាលនៃជម្ងឺកូវីដ១៩ ដោយរួមបញ្ចូលចំណុចសំខាន់ៗមួយចំនួន ដូចជា អាយុ កម្រិតវប្បធម៌ ស្រុកកំណើត ស្ថានភាពគ្រួសារ ចំនួនសមាជិកគ្រួសារ រយៈពេលប្រកបមុខរបរ កត្តាជំរុញអោយពួកគាត់សម្រេចចិត្តប្រកបមុខរបរនេះ បញ្ហាប្រឈមទូទៅ ផលប៉ះពាល់កូវីដ១៩ ព្រមទាំងប្រាក់ចំណូលជាមធ្យមប្រចាំថ្ងៃ និងប្រាក់ចំណាយប្រចាំថ្ងៃរបស់ពួកគាត់ សម្រាប់ការផ្គត់ផ្គង់តម្រូវការក្នុងគ្រួសារ។ បន្ថែមពីលើនេះទៀត យើងនឹងបង្ហាញអោយឃើញពីចំណុចខ្លាំង ចំណុចខ្សោយ ការគំរាមកំហែង និងឱកាសផ្សេងៗដែលអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីជួបប្រទះតាមរយៈការវិភាគ SWOT។

៣.១. ការវិភាគបែបពិពណ៌នា

ការប្រមូលទិន្នន័យសម្រាប់ការវិភាគនេះ យើងខ្ញុំបានប្រើប្រាស់វិធីសាស្ត្រក្នុងការប្រមូលទិន្នន័យតាមបែបទិន្នន័យបឋម ឬប្រភពដើម (Primary Source) ដែលយើងខ្ញុំបានធ្វើការសម្ភាសន៍ដោយផ្ទាល់ជាមួយ អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី ដើម្បីទទួលយកពត៌មាន និងទិន្នន័យដែលត្រូវការ ដោយប្រើប្រាស់នូវកម្រងសំណួរដែលបានរៀបចំឡើង (មើលឧបសម្ព័ន្ធ២)។ យើងខ្ញុំបានធ្វើការសម្ភាសន៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញនៅកន្លែងមួយចំនួនផ្សេងៗ ពីគ្នា ហើយយើងខ្ញុំបានជ្រើសរើសយកគំរូតាង (អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី ឬតុកតុកខ្មែរ នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ) ចំនួន១០៨ នាក់ រួចបញ្ចូលទិន្នន័យនោះ ទៅក្នុងកម្មវិធី SPSS ដើម្បីធ្វើការវិភាគ។

៣.១.១.ស្ថានភាពទូទៅនៃអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

៣.១.១.១. ភេទ

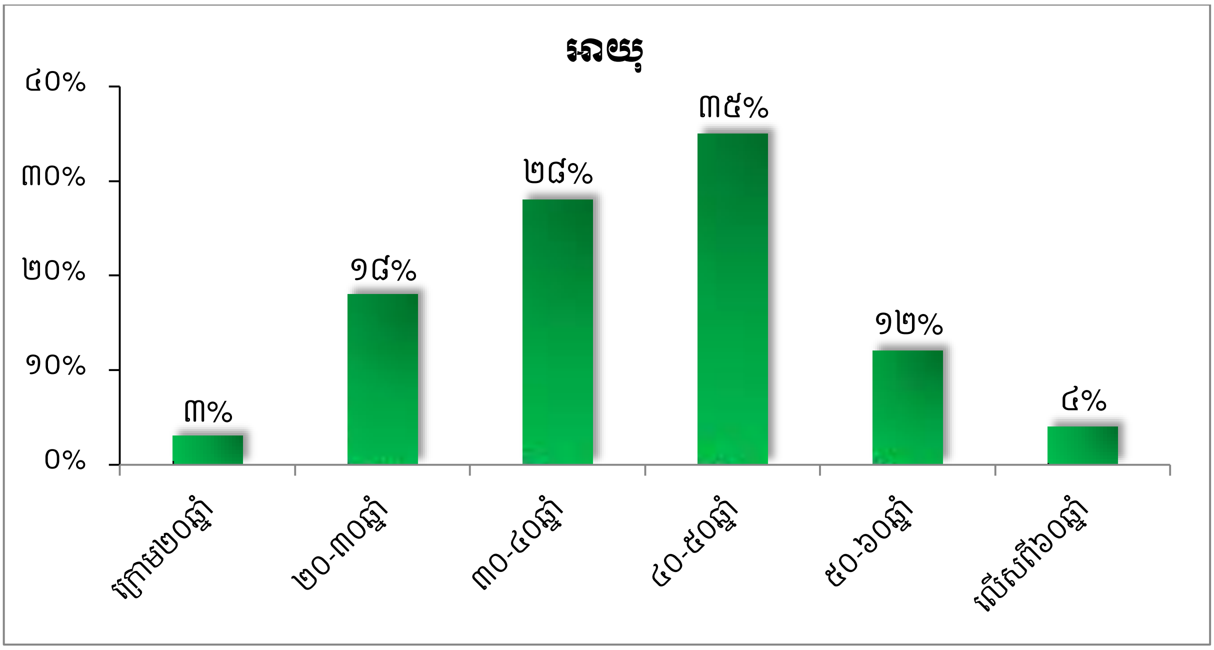
តាមការអង្កេត និងផ្អែកទៅលើទិន្នន័យដែលក្រុមយើងខ្ញុំបានចុះទៅសម្ភាសន៍ផ្ទាល់ជាមួយអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីបានអោយដឹងថា អ្នកដែលប្រកបមុខរបរជាអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីនៅរាជធានីភ្នំពេញគឺ ១០០% ជាបុរស មិនមានស្ត្រីនោះទេ (មើលក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ៣) ប៉ុន្តែកន្លងមកនេះគេក៏ធ្លាប់សង្កេតឃើញថា មានស្ត្រីក្នុងចំនួនតិចតួចបំផុត ដែលប្រកបមុខរបរមួយនេះផងដែរ។

៣.១.១.២. អាយុ

ដោយពឹងផ្អែកលើលទ្ធផលទទួលបានពី ការចុះទៅសម្ភាសន៍ដោយផ្ទាល់រួចមកយើងឃើញថា អ្នកដែលបានផ្តល់ចម្លើយទាំងអស់មានអាយុក្នុងចន្លោះពី ១៨ ទៅ ៧២ឆ្នាំ (គម្លាត ៥៤ឆ្នាំ) មានន័យថា អ្នកដែលមានអាយុច្រើនជាងគេគឺ ៧២ឆ្នាំ ចំណែកឯអ្នកដែលមានអាយុតិចជាងគេគឺ ១៨ឆ្នាំ។ អាយុជាមធ្យម របស់ពួកគាត់គឺប្រហែលជា ៣៩ឆ្នាំ ហើយភាគច្រើនក្រុមអ្នកដែលមានអាយុក្នុងចន្លោះចាប់ពី ៤០ ទៅ ៥០ឆ្នាំ មានចំនួន

ច្រើនជាងគេ គឺសរុបប្រមាណជា ៣៨នាក់ ស្មើនឹង ៣៥%។ ក្នុងនោះផងដែលអ្នកដែលមានអាយុ ក្រោម២០ឆ្នាំ មានចំនួនតិចជាងគេ សរុបត្រឹមតែ ៣នាក់ប៉ុណ្ណោះ ដែលស្មើនឹង ៣% រីឯអ្នកមានអាយុចន្លោះពី ២០ ទៅ ៣០ ឆ្នាំ មានចំនួន ២០នាក់ ស្មើនឹង ១៨% និងចន្លោះពី ៣០ ទៅ ៤០ឆ្នាំ មានចំនួន ៣០នាក់ ស្មើនឹង ២៨% នៃអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីទាំងអស់ដែលបានផ្តល់ចម្លើយ។

ក្រាហ្វិកទី៣.១៖ អាយុ



ប្រភព៖ ទិន្នន័យចម្បង

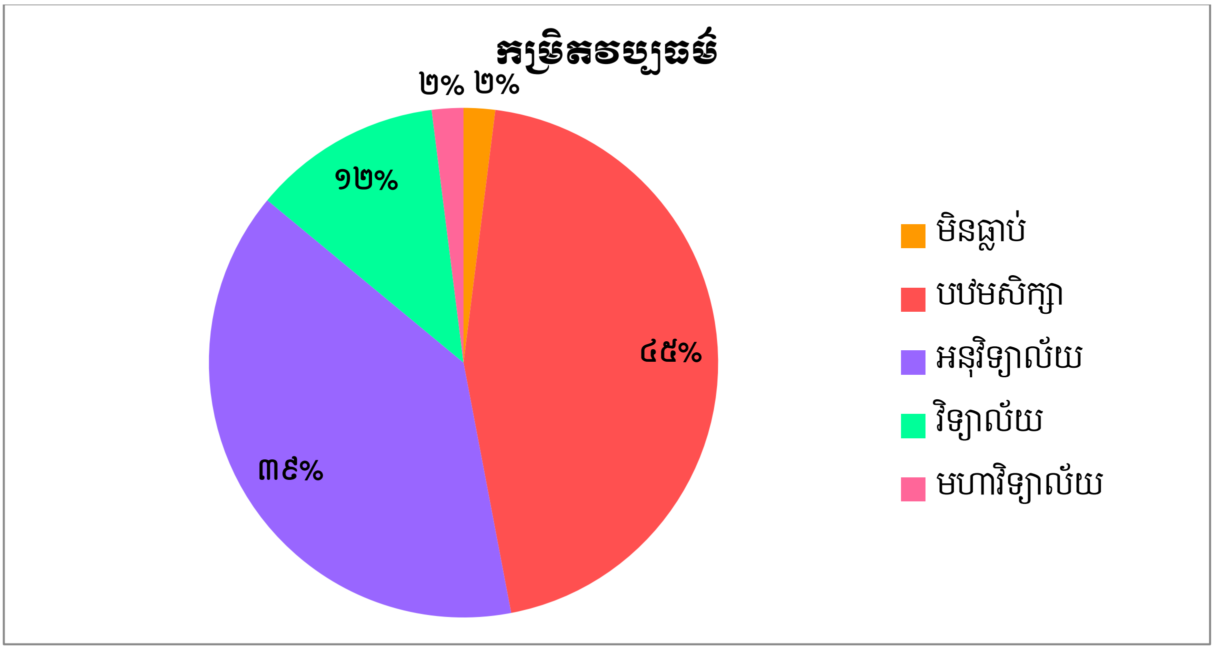
លើសពីនេះទៀត យើងសង្កេតឃើញថា ចំនួនអ្នកដែលមានអាយុចន្លោះពី ៥០ ទៅ ៦០ឆ្នាំ មានចំនួន ១៣នាក់ ស្មើនឹង ១២% ចំណែកអ្នកដែលមានអាយុច្រើនជាង ៦០ឆ្នាំ មានចំនួនត្រឹមតែ ៤នាក់ ស្មើនឹង ៤%។ តាមរយៈក្រាហ្វិកខាងលើ បានសបញ្ជាក់អោយឃើញថា ភាគច្រើនអ្នកដែលមានអាយុ ៥០ឆ្នាំចុះក្រោមមានសមត្ថភាពគ្រប់គ្រាន់ក្នុងការចេញទៅរកប្រាក់ចំណូលដើម្បីយកមកផ្គត់ផ្គង់ជីវភាពគ្រួសារ និងអាចប្រឈមមុខទៅនឹងបញ្ហាផ្សេងៗនៅក្នុងពេលប្រកបមុខរបរមួយនេះ លើកលែងតែអ្នកដែលមានអាយុក្រោម ២០ឆ្នាំនិងលើសពី៥០ឆ្នាំឡើងទៅប៉ុណ្ណោះ ដែលពួកគេពុំសូវមានលទ្ធភាពប្រកបមុខរបរនេះ ដើម្បីរកប្រាក់ចំណូលជួយជីវភាពគ្រួសារនោះទេ។

៣.១.១.៣. កម្រិតវប្បធម៌

តាមរយៈក្រាហ្វិកទី៣.២ បានបង្ហាញថា ចំនួនអ្នកដែលបានសិក្សាកម្រិតបឋមសិក្សា (ថ្នាក់ទី១-៦) និង អនុវិទ្យាល័យ (ថ្នាក់ទី៧-៩) មានចំនួនច្រើនប្រហាក់ប្រហែលគ្នា រហូតដល់ ៤៩នាក់ និង៤២នាក់ ស្មើនឹង

៤៥% និង ៣៩% រៀងគ្នា។ ចំពោះអ្នកដែលមានកម្រិតសិក្សាត្រឹមថ្នាក់វិទ្យាល័យ (ថ្នាក់ទី១០-១២) មានចំនួន ១៣នាក់ ស្មើនឹង ១២%។

ក្រាហ្វិកទី៣.២៖ កម្រិតវប្បធម៌



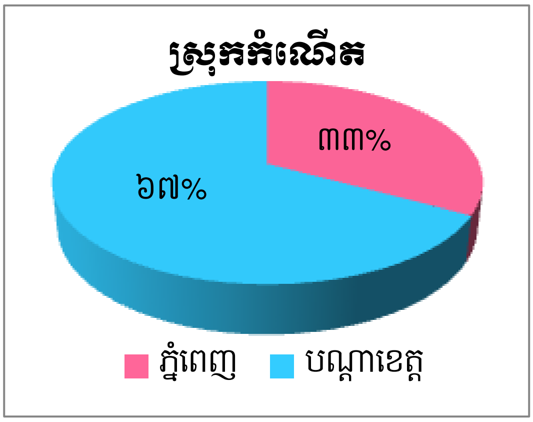
ប្រភព៖ ទិន្នន័យចម្បង

ក្នុងចំណោមអ្នកដែលបានផ្តល់ចម្លើយ យើងសង្កេតឃើញមានតែ ២នាក់ ស្មើនឹង ២% ប៉ុណ្ណោះ ដែលបានសិក្សាត្រឹមកម្រិតមហាវិទ្យាល័យ ដែលមានចំនួនដូចគ្នាទៅនឹងមនុស្ស ២នាក់ ស្មើនឹង ២% ដទៃទៀតដែលមិនទទួលបានសិក្សានោះទេ។ គួរបញ្ជាក់ផងដែរថា អ្នកដែលបានសិក្សាដល់ថ្នាក់មហាវិទ្យាល័យ (កម្រិតបរិញ្ញាបត្រ) ទោះបីជាពុំបានបញ្ចប់ការសិក្សាក៏ពិតមែន ពួកគេនៅតែមានសមត្ថភាព ក្នុងការស្វែងរកការងារដែលល្អប្រសើរជាងនេះ ដើម្បីចិញ្ចឹមជីវិតតាមជំនាញរបស់ពួកគេ ប៉ុន្តែពួកគេបែរជាសម្រេចជ្រើសរើសមុខរបរមួយនេះ ក៏ព្រោះតែវាមានភាពងាយស្រួលក្នុងការរកប្រាក់ចំណូល និងចង់មានភាពឯករាជ្យទៅលើការងារធ្វើរបស់ខ្លួនគេផ្ទាល់។ ម៉្យាងវិញទៀត ចំពោះអ្នកដែលមិនបានទទួលការសិក្សា តាមទិន្នន័យដែលទទួលបាន ពួកគាត់មានអាយុលើសពី ៦០ឆ្នាំឡើង ដែលបានជួបនូវសង្គ្រាមរ៉ាំរ៉ៃ ជាហេតុគ្មានលទ្ធភាពទទួលបានការសិក្សាអប់រំ។

៣.១.១.៤. ស្រុកកំណើត

យោងតាមទិន្នន័យបានបង្ហាញថា អ្នកដែលប្រកបមុខរបរជាអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញភាគច្រើន មានដើមកំណើតមកពីបណ្តាខេត្តនានាក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដែលមានប្រមាណជា ៧២នាក់ ស្មើនឹង ៦៧%។ ចំណែកឯ អ្នកដែលរស់នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ក៏ចាប់យកមុខរបរនេះផងដែរ ដែលមានប្រមាណជា ៣៦ នាក់ ស្មើនឹង ៣៣% នៃអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីទាំងអស់ដែលបានផ្តល់ចម្លើយ។

ក្រាហ្វិកទី៣.៣៖ ស្រុកកំណើត



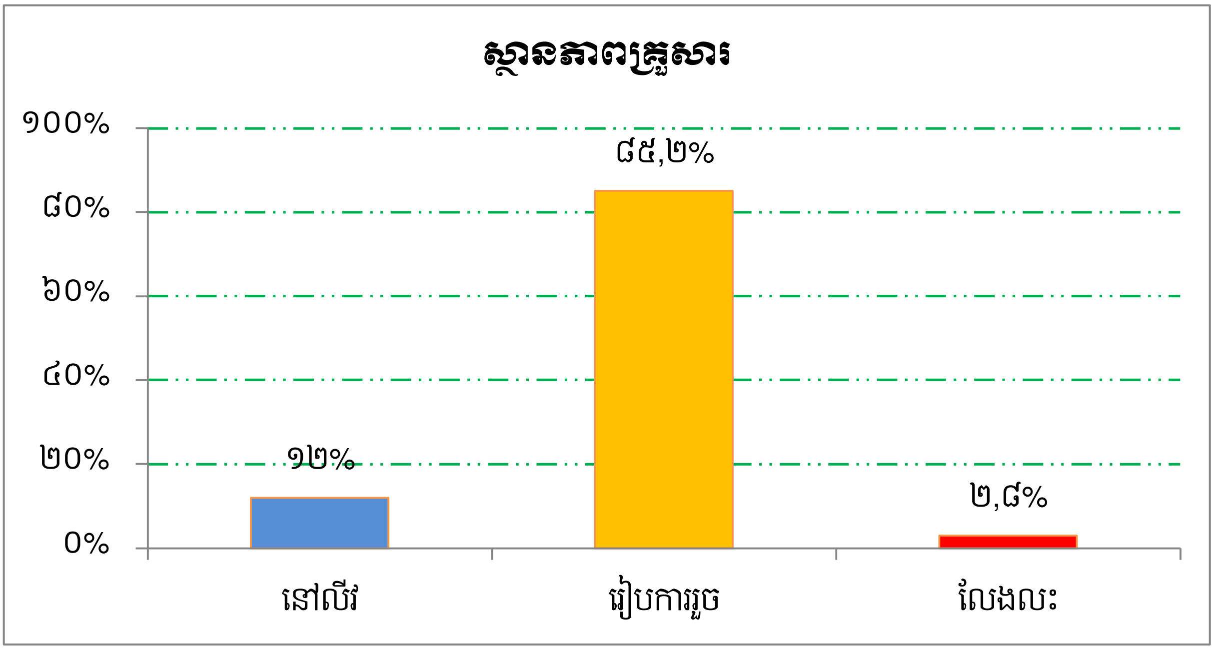
ប្រភព៖ ទិន្នន័យចម្បង

ជាក់ស្តែងយើងសង្កេតឃើញថា មុខរបរនេះមិនថាតែអ្នកដែលរស់នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញស្រាប់នោះទេ ដែលជាអ្នកប្រកបមុខរបររត់ម៉ូតូកង់បីនេះ សូម្បីតែអ្នកដែលមានដើមកំណើតមកពីតាមបណ្តាខេត្តនានាក៏ចាប់អារម្មណ៍ប្រកបមុខរបរនេះផងដែរ ក៏ព្រោះតែការមើលឃើញពីសក្តានុពលរបស់អាជីវកម្មប្រភេទនេះ នៅក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ដែលជាទីកន្លែងអាចអោយពួកគាត់ទទួលបានប្រាក់ចំណូលដើម្បីយកមកផ្គត់ផ្គង់ និងការចាយវាយតាមតម្រូវការក្នុងគ្រួសារប្រចាំថ្ងៃ ។

៣.១.១.៥. ស្ថានភាពគ្រួសារ

យោងតាមទិន្នន័យក្នុងក្រាហ្វិកទី៣.៤ បានបង្ហាញថា ភាគច្រើននៃអ្នកផ្តល់ចម្លើយជាអ្នកដែលរៀបការរួចមានចំនួនសរុប ៩២នាក់ ស្មើនឹង ៨៥,២% នៃគំរូតាងអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីនៅរាជធានីភ្នំពេញ ។ ខណៈពេលដែលអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីជាបុរសពោះម៉ាយ (បានលែងលះ ឬស្លាប់) មានចំនួន ៣នាក់ ស្មើនឹង ២,៨% និងអ្នកនៅលីវមានចំនួន ១៣នាក់ ស្មើនឹង ១២%។ លទ្ធផលខាងលើនេះបានបង្ហាញថា អ្នកដែលមានគ្រួសារបានស្វះស្វែងចេញមកប្រកបមុខរបរ ដើម្បីស្វែងរកប្រាក់ចំណូល ក្នុងការជួយផ្គត់ផ្គង់ជីវភាពគ្រួសារអោយមានភាពល្អប្រសើរឡើង មិនត្រឹមតែអ្នកដែលមានគ្រួសារនោះទេ យើងឃើញថាអ្នកនៅលីវក៏បានធ្វើការរកប្រាក់ចំណូលដើម្បីផ្គត់ផ្គង់ជីវភាពរស់នៅប្រចាំថ្ងៃ និងសម្រាប់ក្រុមគ្រួសារផងដែរ តាមរយៈការប្រកបមុខរបរក្រៅប្រព័ន្ធ ជាអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី។

ក្រាហ្វិកទី៣.៤៖ ស្ថានភាពគ្រួសារ

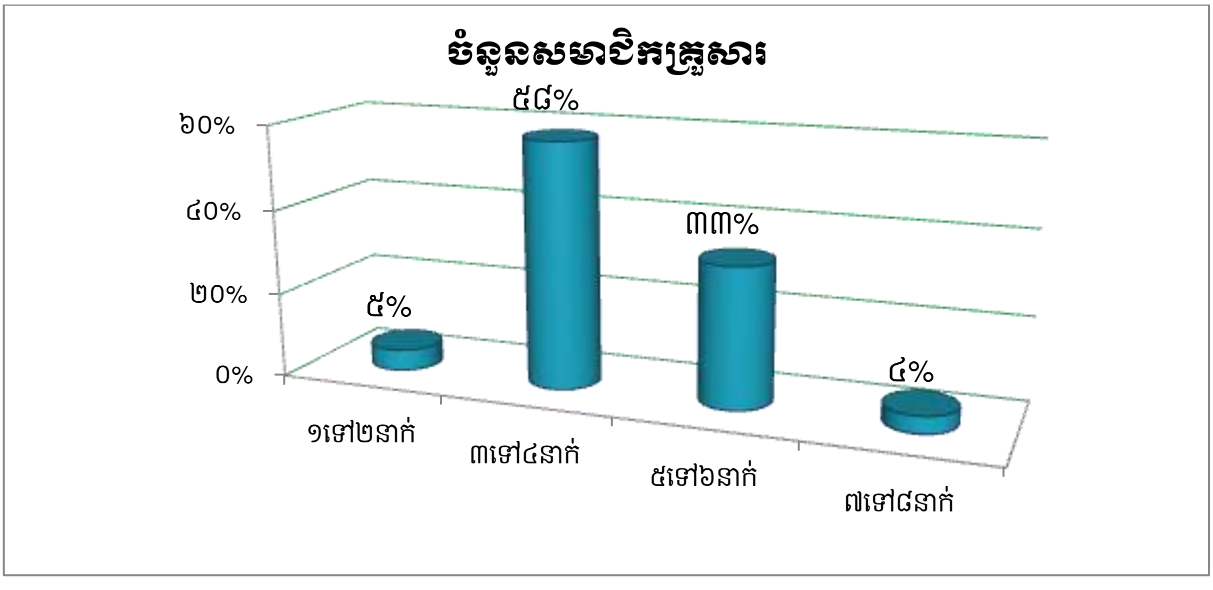


ប្រភព៖ ទិន្នន័យចម្បង

៣.១.១.៦. ចំនួនសមាជិកគ្រួសារ

ក្នុងចំណោមគំរូតាងទាំងអស់ ដែលទទួលបានពីការធ្វើសម្រង់មតិរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី នៅរាជធានីភ្នំពេញ យើងមើលឃើញថា ចំនួនសមាជិកគ្រួសាររបស់ពួកគេដែលមានចំនួនច្រើនជាងគេគឺមានដល់ ៨នាក់ ហើយចំនួនសមាជិកគ្រួសារជាមធ្យមមានចំនួន ៤នាក់។

ក្រាហ្វិកទី៣.៥៖ ចំនួនសមាជិកគ្រួសារ

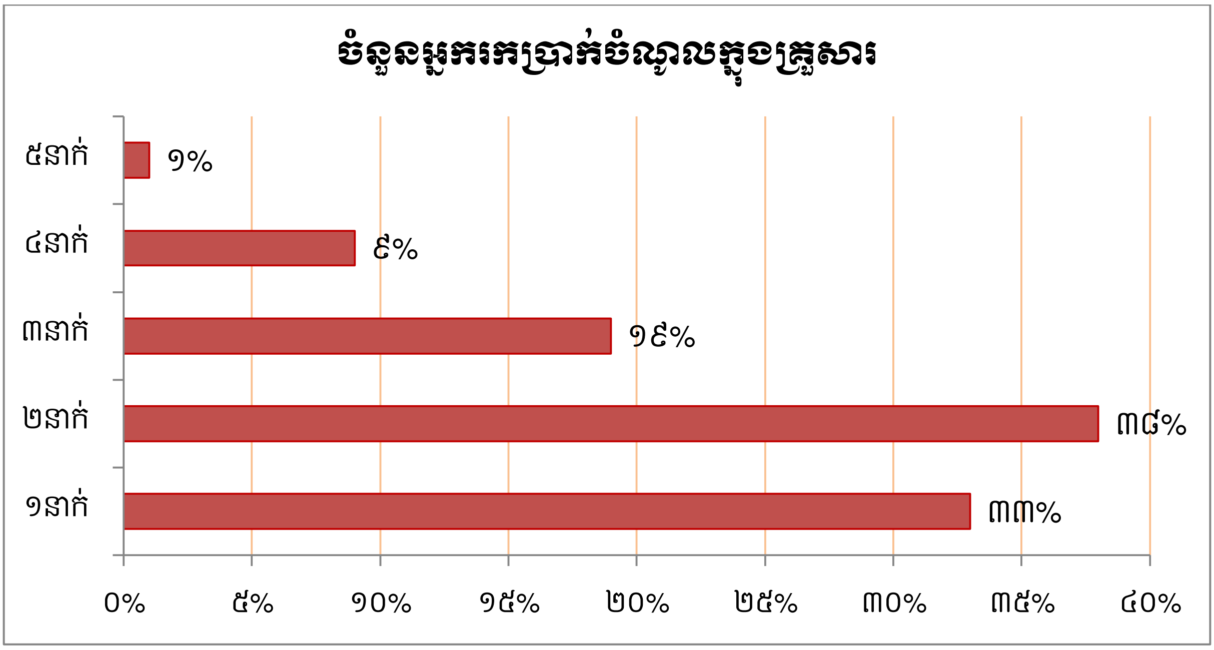


ប្រភព៖ ទិន្នន័យចម្បង

ជាក់ស្តែង នៅក្នុងក្រាហ្វិកខាងលើ បានបង្ហាញយ៉ាងច្បាស់ថា ៥៨% នៃគំរូតាង (៦៣នាក់ក្នុងចំណោម១០៨នាក់) មានសមាជិកគ្រួសារចន្លោះពី ២ ទៅ ៤នាក់ ហើយ ៣៣% មានសមាជិកគ្រួសារចន្លោះពី ៤ ទៅ ៦នាក់។ ចំណែកឯសមាជិកគ្រួសារចន្លោះពី ៧ ទៅ ៨នាក់ គិតជាភាគរយមានចំនួន ៤% ហើយ ៥% ទៀតជាសមាជិកគ្រួសារចន្លោះពី ១ ទៅ ២នាក់។

ទោះបីជាសមាជិកក្នុងគ្រួសារមានចំនួនច្រើនក៏ពិតមែន ប៉ុន្តែពួកគាត់ដែលជាអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី និងជាមេគ្រួសារទទួលបន្ទុកស្វែងរកប្រាក់ចំណូលដើម្បីផ្គត់ផ្គង់ការចំណាយក្នុងផ្ទះ ដោយសារសមាជិកគ្រួសារដទៃទៀតមិនមានលទ្ធភាពគ្រប់គ្រាន់ក្នុងការចេញរកប្រាក់ចំណូល។ យោងតាមការផ្តល់ចម្លើយរបស់ពួកគាត់ ដែលបានបង្ហាញក្នុងក្រាហ្វិកទី៣.៦ បានអោយដឹងថា អ្នកប្រកបរបររត់ម៉ូតូកង់បី ដែលត្រូវរ៉ាប់រងលើបន្ទុកគ្រួសារតែម្នាក់ឯង មានប្រមាណជា ៣៦នាក់ ស្មើនឹង ៣៣%។ ស្រដៀងគ្នានេះដែរសមាជិកក្នុងគ្រួសារមួយចំនួនក៏មានសមត្ថភាពក្នុងការជួយរកប្រាក់ចំណូលមកផ្គត់ផ្គង់ក្នុងគ្រួសារផងដែរ ក្នុងនោះអ្នកដែលរកចំណូលក្នុងគ្រួសារមានគ្នា ២នាក់ មានចំនួនប្រមាណជា ៤១នាក់ ស្មើនឹង ៣៨%។ រីឯអ្នករកចំណូលក្នុងគ្រួសារដែលមានគ្នា ៣នាក់ មានចំនួន ២០នាក់ ស្មើនឹង ១៩% ហើយក្រៅពីនេះ ជាអ្នកអាចដែលរកចំណូលក្នុងគ្រួសារមានគ្នា ៤នាក់ ឡើងទៅ មានចំនួន ១១នាក់ ស្មើនឹង ១០%។

ក្រាហ្វិកទី៣.៦៖ ចំនួនអ្នករកប្រាក់ចំណូលក្នុងគ្រួសារ

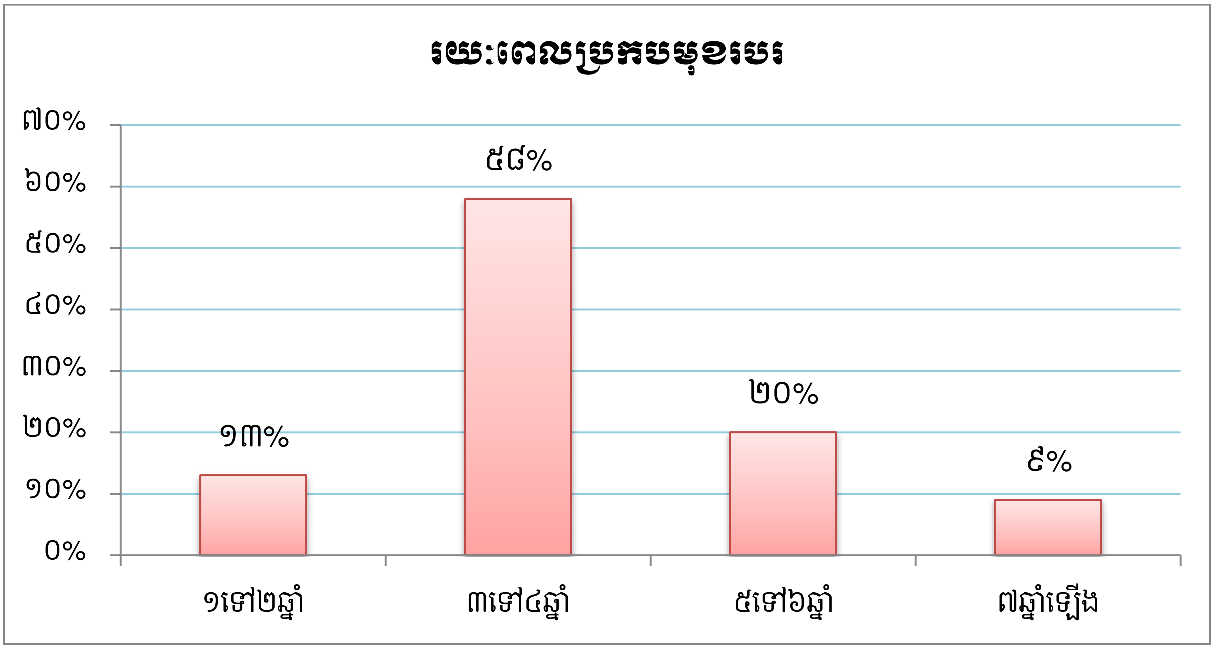


ប្រភព៖ ទិន្នន័យចម្បង

៣.១.១.៧. រយៈពេលប្រកបមុខរបរ

យោងតាមក្រាហ្វិកទី៣.៧ បានបង្ហាញអំពីចំនួនរយៈពេលប្រកបមុខរបររត់ម៉ូតូកង់បីរបស់ប្រជាពលរដ្ឋនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ក្នុងចំណោមអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីទាំងអស់ ដែលបានផ្តល់ចម្លើយ គឺមានអ្នកដែលប្រកបមុខរបរនេះក្នុងចន្លោះចាប់ពី ៣ ទៅ ៤ឆ្នាំ មានចំនួនច្រើនជាងគេរហូតដល់ ៦២នាក់ ស្មើនឹង ៥៨% នៃអ្នកផ្តល់ចម្លើយទាំងអស់ ក្នុងនោះយើងឃើញថា អ្នកដែលទើបប្រកបមុខរបរនេះបានរយៈពេល ១ ទៅ ២ឆ្នាំ មានចំនួន ១៤នាក់ ស្មើនឹង ១៣% នៃអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីទាំងអស់ដែលបានផ្តល់ចម្លើយ។ ចំណែកឯ អ្នកដែលប្រកបមុខរបរក្នុងចន្លោះពី ៤ ទៅ ៦ឆ្នាំ មានចំនួន ២២នាក់ ស្មើនឹង ២០% ហើយអ្នកដែលប្រកបមុខរបរនេះចាប់ពី ៧ឆ្នាំឡើងទៅមានត្រឹមតែ ១០នាក់ ស្មើនឹង ៩% តែប៉ុណ្ណោះ។ នេះសបញ្ជាក់អោយឃើញថា មុខរបរនេះមានការពេញនិយមខ្លាំងនៅប៉ុន្មាន៤ឆ្នាំមុន ប៉ុន្តែនៅក្នុងរយៈប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ យើងសង្កេតឃើញថា អាជីវកម្មរត់ម៉ូតូកង់បីខ្មែរ មានការធ្លាក់ចុះជាលំដាប់ ដោយសារកត្តាមួយចំនួនដូចជា បញ្ហាការកើនឡើងនៃចំនួនអាជីវកម្មម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌា និងបញ្ហាកូវីដ១៩ជាដើម។

ក្រាហ្វិកទី៣.៧៖ រយៈពេលប្រកបមុខរបរ



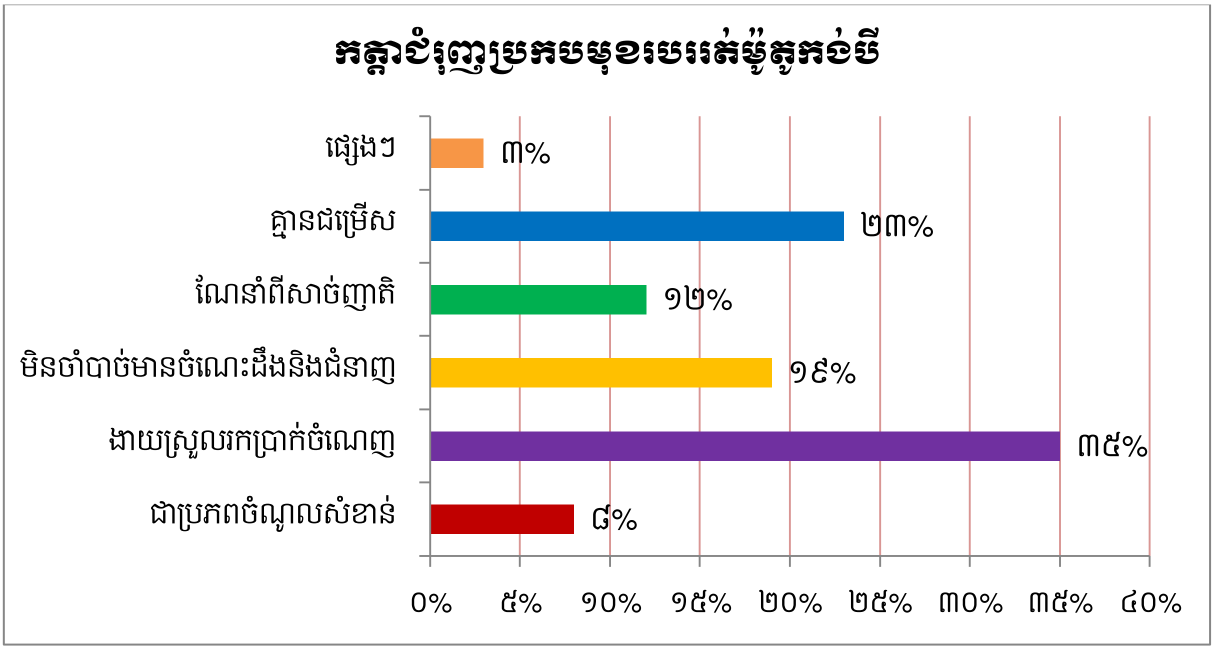
ប្រភព៖ ទិន្នន័យចម្បង

៣.១.២. កត្តាជំរុញប្រកបមុខរបររត់ម៉ូតូកង់បី

ក្នុងចំណោមគំរូតាងទាំងអស់ដែលទទួលបានពីការសម្ភាសន៍ផ្ទាល់លើអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី បានអោយដឹងថា កត្តាដែលជំរុញអោយពួកគាត់សម្រេចចិត្តប្រកបមុខរបររត់ម៉ូតូកង់បីនេះ ដែលជាមុខរបរមួយក្នុងចំណោមមុខរបរជាច្រើនទៀតក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ក៏ដោយសារតែពួកគាត់មានភាពលំបាកក្នុងការឈានជើងចូល

ទៅក្នុងទីផ្សារការងារសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ និងមានកត្តាមួយចំនួនទៀតដែលជំរុញអោយពួកគាត់សម្រេចចិត្តប្រកបរបរបែបនេះ។

ក្រាហ្វិកទី៣.៨៖ កត្តាជំរុញប្រកបមុខរបររត់ម៉ូតូកង់បី



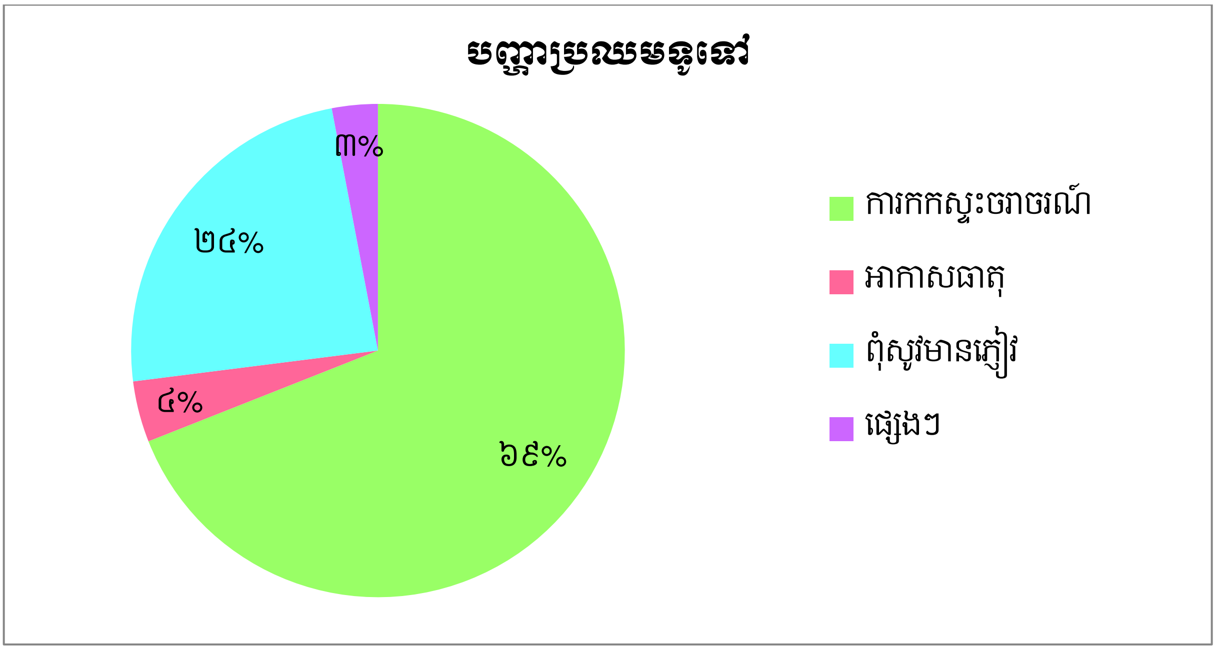
ប្រភព៖ ទិន្នន័យចម្បង

យោងតាមទិន្នន័យក្នុងក្រាហ្វិកខាងលើនេះ ប្រហែលជា ៣៥% (៣៨នាក់) ពួកគាត់គិតថាមុខរបរនេះមានភាពងាយស្រួលក្នុងរកប្រាក់ចំណូលសម្រាប់ទប់ទល់នឹងជីវភាពរស់នៅប្រចាំថ្ងៃក្នុងគ្រួសារ ព្រមទាំងអាចជួយក្នុងរកប្រាក់ចំណូលក្នុងគ្រួសារផងដែរ។ មូលហេតុដែលនាំអោយពួកគាត់ជ្រើសយកមុខរបររត់ម៉ូតូកង់បីជាមធ្យោបាយស្វែងរកប្រាក់ចំណូល មានប្រហែលជា ២៣% (២៥នាក់) ដោយសារពួកគាត់ គ្មានជម្រើសអ្វីផ្សេងក្រៅពីមុខរបរមួយនេះ និងប្រហែលជា ១៩% (២០នាក់) ដោយសារពួកគាត់ជួបប្រទះនូវកង្វះខាតចំណេះដឹងនិងជំនាញផ្សេងៗ ដែលធ្វើអោយពួកគាត់ពិបាកក្នុងការរកការងារធ្វើ។ ទន្ទឹមនឹងនេះ ប្រហែលជា ១២% (១៣នាក់) នៃពួកគាត់បានផ្តល់ចម្លើយថា វាជាការណែនាំពីក្រុមគ្រួសារ សាច់ញាតិ និងមិត្តភក្តិ។ បើយើងក្រឡេកមើលទៅលើវាជាប្រភពចំណូលសំខាន់របស់ពួកគាត់វិញ មានប្រមាណជា ៨% (៩នាក់) តែប៉ុណ្ណោះដែលគិតបែបនេះ។ ចំណែកឯ កត្តាផ្សេងៗទាំងនោះរួមមាន ការមិនចាំបាច់បំពេញបែបបទ និងការគេចវេសពីច្បាប់បង់ពន្ធផ្សេងៗ មានប្រមាណជា ៣% (៣នាក់) នៃអ្នកដែលបានផ្តល់ចម្លើយ។

៣.១.៣. បញ្ហាប្រឈមទូទៅ

ក្នុងកំឡុងពេលចុះសាកសួរ និងប្រមូលពត៌មាន លើបញ្ហាជីវភាពរស់នៅប្រចាំថ្ងៃរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី ពួកគាត់បានផ្តល់ចម្លើយ ដែលទាក់ទងនឹងការប្រឈមរបស់ពួកគាត់ក្នុងការប្រកបមុខរបរជាអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីនេះ ថា បញ្ហាប្រឈមរបស់ពួកគាត់ជាទូទៅ គឺការកកស្ទះចរាចរណ៍ មានប្រហែលជា ៧៥នាក់ ស្មើនឹង ៦៩% ។ ប្រហែលជា ២៤% (២៦នាក់) បានផ្តល់ចម្លើយថាបញ្ហាកង្វល់របស់ពួកគាត់គឺពុំសូវមានអតិថិជន ឬភ្ញៀវដែលប្រើប្រាស់នូវសេវាដឹកជញ្ជូនប្រភេទនេះណាស់ ពោលគឺចាប់តាំងពីមុនពេលមានវត្តមានជម្ងឺកូវីដ១៩ មកម្លេះ នេះអាចបណ្តាលមកពីការចរាចរណ៍យ៉ាងច្រើនសន្ធឹកសន្ធាប់ពីអាជីវកម្មម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌា ដែលធ្វើអោយមានការរាំងស្ទះ ដល់ការប្រកបអាជីវកម្មម៉ូតូកង់បីរបស់ពួកគាត់។ ហើយប្រហែលជា ៤% (៤នាក់) នៃពួកគាត់បានជួបប្រទះនូវបញ្ហាអាកាសធាតុ និងបញ្ហាផ្សេងៗទៀត ដូចជាបញ្ហាដែលកើតពីបញ្ហាគ្រឿងយន្ត ឧបទ្ទវហេតុលើដងផ្លូវ និងការអន្តរាគមន៍របស់ប៉ូលីសចរាចរណ៍ជាដើមនោះ មានប្រមាណជា ៣% (៣នាក់) នៃអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីដែលបានធ្វើការសម្ភាសន៍។

ក្រាហ្វិកទី៣.៩៖ បញ្ហាប្រឈមទូទៅ

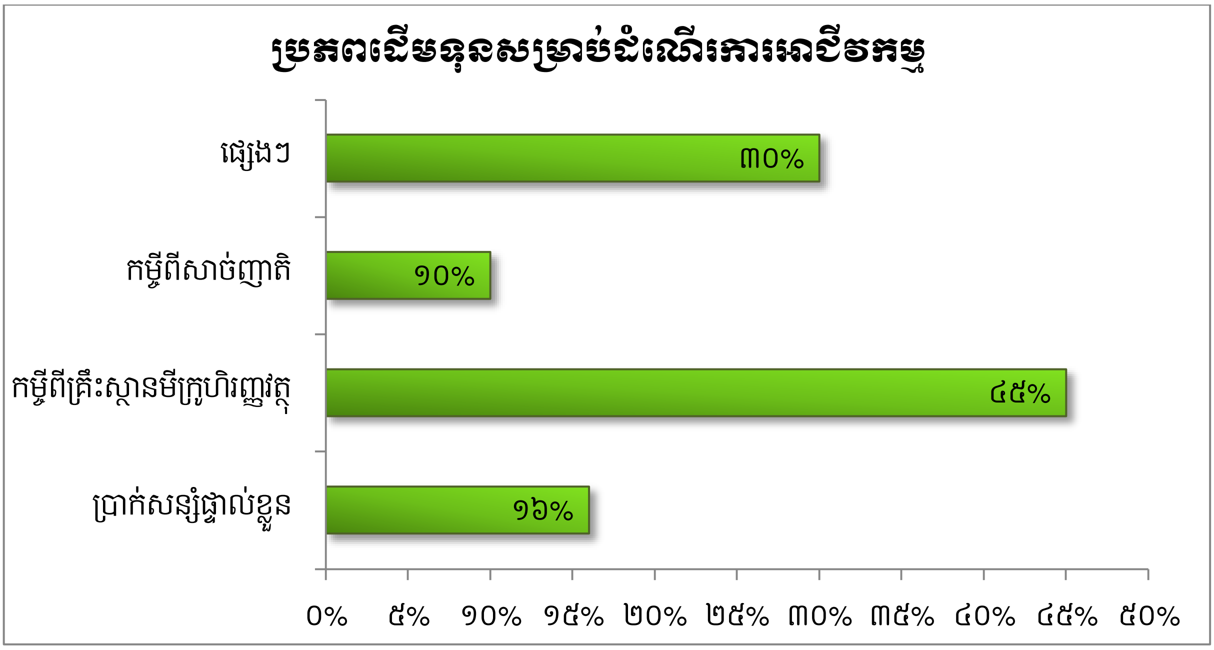


ប្រភព៖ ទិន្នន័យចម្បង

ម៉្យាងវិញទៀត បញ្ហាដើមទុនក៏ជាកង្វល់មួយផងដែរ សម្រាប់ការចាប់យកមុខរបរនេះ ដែលត្រូវប្រើប្រាស់ដើមទុនច្រើនក្នុងការចាប់ផ្តើម និងដំណើរការអាជីវកម្មប្រភេទនេះ។ ជាក់ស្តែង ក្រាហ្វិកទី៣.១០ បានបង្ហាញថា ប្រហែលជា ៤៥% (៤៩នាក់) នៃអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីទាំងអស់ដែលបានផ្តល់ចម្លើយ បានពឹងផ្អែកទាំងស្រុងទៅលើ កម្ចីពីគ្រឹះស្ថានមីក្រូហិរញ្ញវត្ថុ ឬធនាគារ។ ប្រហែលជា ១៦% (១៦នាក់) បានផ្តល់ចម្លើយថា ពួក

គាត់បានដើមទុនសម្រាប់អាជីវកម្មរបស់ខ្លួនពី ការសន្សំផ្ទាល់ខ្លួន។ ខណៈពេលដែលមានប្រមាណជា ១០% (១១នាក់) បានដើមទុនតាមរយៈកម្ចីពីសាច់ញាតិបងប្អូន និងប្រភពផ្សេងៗទៀត រួមមានការបង់រំលស់ពីអ្នកលក់ ការចងការប្រាក់ជាដើមនោះ មានប្រមាណជា ៣០% (៣២នាក់)។

ក្រាហ្វិកទី៣.១០៖ ប្រភពដើមទុនសម្រាប់ដំណើរការអាជីវកម្ម

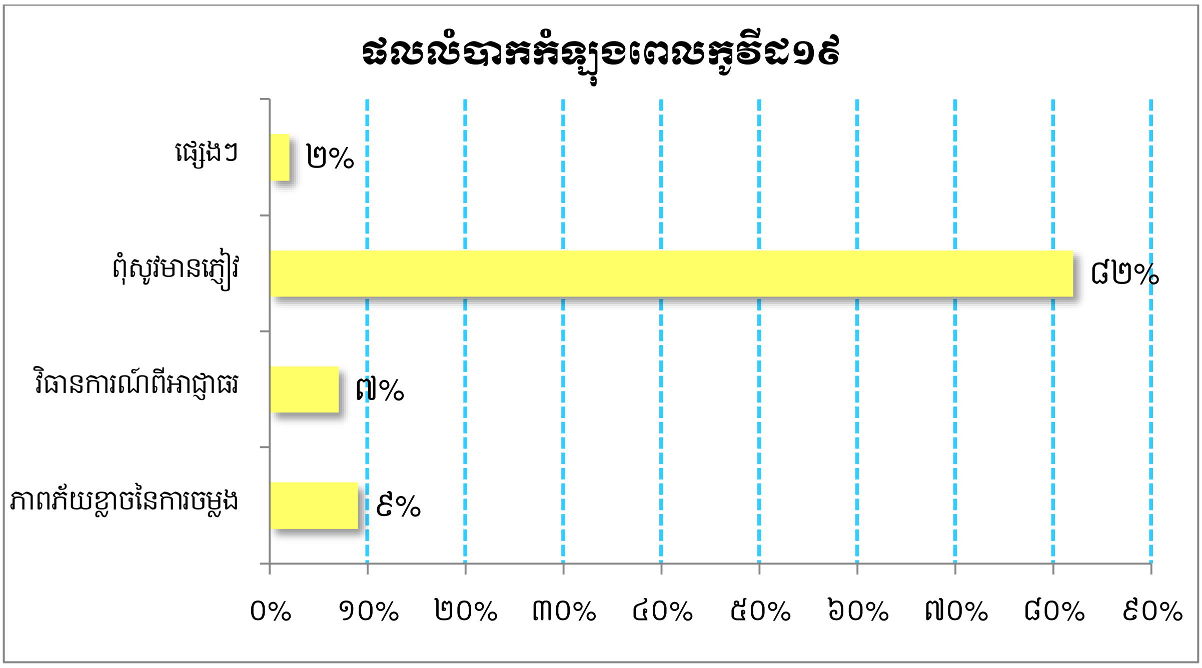


ប្រភព៖ ទិន្នន័យចម្បង

៣.១.៤. ផលប៉ះពាល់កំឡុងពេលកូវីដ១៩

ត្បិតថាអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) កំពុងប្រឈមនឹងស្ថានភាពដាច់ភ្ញៀវបណ្តើរៗ ដោយសារការវាយលុករបស់ម៉ូតូកង់បីដែលនាំចូលពីបរទេស និងប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាដើម្បីទាញរកអតិថិជនក៏ពិតមែន តែអ្វីដែលជាផលប៉ះពាល់កាន់តែធ្ងន់ធ្ងរបន្ថែមទៀតនោះគឺ បញ្ហាការរីករាលដាលជាសហគមន៍នៃជម្ងឺឆ្លងកូវីដ១៩ ដែលបានកំពុងធ្វើឲ្យអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ បាត់បង់ប្រាក់ចំណូលរបស់ពួកគេ ពីព្រោះការធ្លាក់ចុះនៃភ្ញៀវទេសចរមកកាន់កម្ពុជា ហើយជាមួយនឹងការសំរេចចិត្តស្នាក់នៅផ្ទះរបស់ប្រជាជនដើម្បីការពារខ្លួនពីជម្ងឺឆ្លង។

ក្រាហ្វិកទី៣.១១៖ ផលលំបាកកំឡុងពេលកូវីដ១៩



ប្រភព៖ ទិន្នន័យចម្បង

តាមរយៈក្រាហ្វិកទី៣.១១ បានបង្ហាញអំពីបញ្ហាប្រឈមក្នុងជីវភាពរស់នៅ និងសមត្ថភាពរកប្រាក់ចំណូលរបស់ប្រជាពលរដ្ឋដែលប្រកបរបររត់ម៉ូតូកង់បី កំឡុងពេលមានវិបត្តិកូវីដ១៩។ យោងតាមការចូលរួមផ្តល់បទសម្ភាសន៍ យើងមើលឃើញថា រហូតដល់ ៨២% (៨៩នាក់) ភាគច្រើនពួកគាត់ត្អូញត្អែរអំពីការធ្លាក់ចុះនៃអ្នកប្រើប្រាស់មធ្យោបាយប្រភេទនេះ ចាប់តាំងពីការចេញបទបញ្ជាហាមឃាត់ការធ្វើដំណើរពីបរទេស រួមទាំងការរឹតបន្តឹងការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាជនក្នុងស្រុក។ រីឯប្រហែល ៩% (១0នាក់) មានភាពភ័យខ្លាចនៃការចម្លងមេរោគកូវីដ១៩ ដែលធ្វើអោយពួកគាត់ប្រកបការងារនេះទាំងប្រថុយប្រថាន។ ចំណែកឯ ៧% (៧នាក់) ពួកគាត់ប្រឈមនឹងវិធានការណ៍ពីអាជ្ញាធររួមមានការដាក់កម្រិត និងវិធានការណ៍រក្សាគម្លាតសង្គម ដែលជាឧបសគ្គរាំងការប្រកបអាជីវកម្មរបស់ពួកគាត់ក្នុងការចូលទៅដល់អតិថិជន និងកត្តាផ្សេងៗទៀតដូចជា បញ្ហាស្មារតី ដែលធ្វើឲ្យមានការព្រួយបារម្ភនឹងបញ្ហាអសន្តិសុខ ពួកគាត់បានរាយការណ៍ពីលក្ខខណ្ឌការងារដែលមានគ្រោះថ្នាក់មានប្រហែល ២% (២នាក់)។ ទន្ទឹមនឹងនេះ កម្មករក្រៅផ្លូវការ ឬក្រៅប្រព័ន្ធភាគច្រើន ត្រូវបានគេដកចេញពីការគាំទ្រខាងផ្នែកសុខុមាលភាពសង្គម ដែលមានសម្រាប់តែកម្មករផ្លូវការប៉ុណ្ណោះដែលទទួលបានក្នុងកំឡុងពេលសេដ្ឋកិច្ចធ្លាក់ចុះនេះ។

៣.១.៤.១. ប្រាក់ចំណូលជាមធ្យមប្រចាំថ្ងៃ

ដូចបានបង្ហាញក្នុងតារាងទី៣.១ អំពីប្រាក់ចំណូលរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីកំឡុងពេលកូវីដ១៩ ក្នុងចំណោមគំរូតាងទាំង ១០៨នាក់ ជាអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី ដែលបានចូលរួមផ្តល់ជាទិន្នន័យ ពួកគាត់អាចរកប្រាក់ចំណូលបានជាមធ្យមប្រចាំថ្ងៃគឺប្រហែលជា ១២.០០០រៀល ស្ថិតក្នុងចន្លោះពី ១០.០០០រៀល ទៅ ២០.០០០ រៀលក្នុងមួយថ្ងៃ។ រីឯប្រាក់ចំណូលដែលពួកគាត់រកបានខ្ពស់បំផុតភាគតិចណាស់មានត្រឹមតែ ៣០.០០០ រៀល ប៉ុណ្ណោះ និងប្រាក់ចំណូលដែលរកបានទាបបំផុតមានត្រឹមតែ ០រៀល ឬមិនបានទាល់តែសោះក្នុងមួយថ្ងៃ។

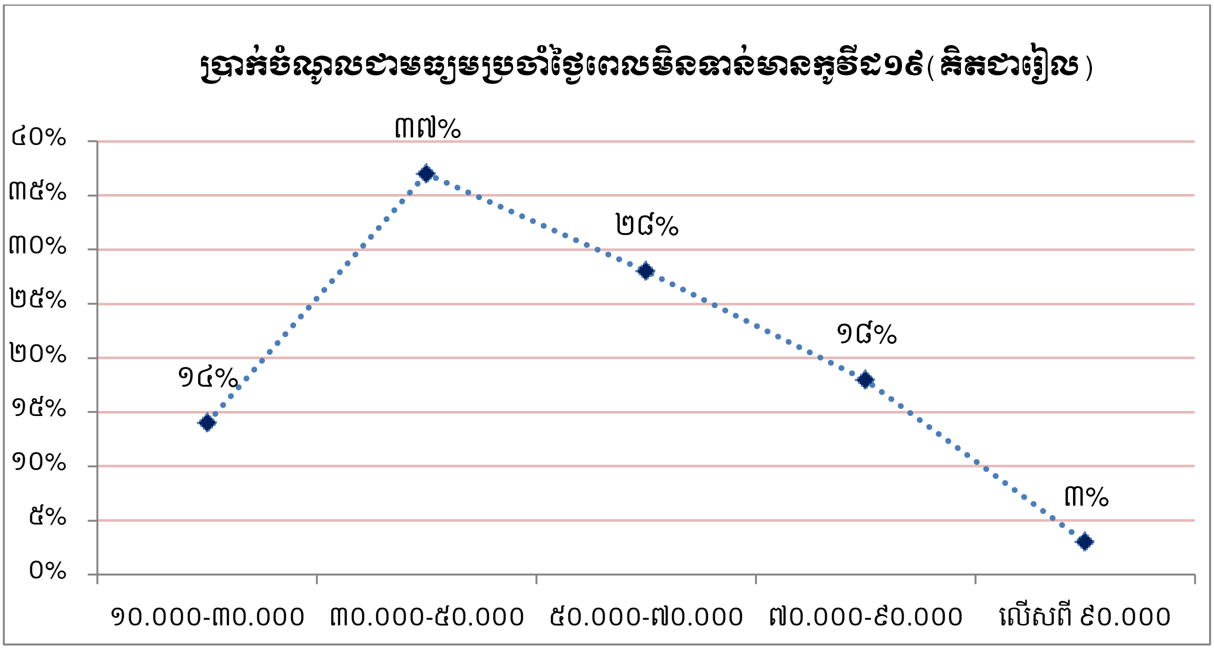
តារាងទី៣.១៖ ប្រាក់ចំណូលរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីកំឡុងពេលកូវីដ១៩

គំរូតាង	១០៨នាក់
មធ្យម	១២.០០០រៀល
មេដ្យាន	១០.០០០រៀល
អតិបរមា	៣០.០០០រៀល
អប្បបរមា	០រៀល
សរុប	១.៣៤៥.០០០រៀល

ប្រភព៖ ទិន្នន័យចម្បង

បើយើងក្រឡេកទៅមើលទិន្នន័យនៅក្នុងក្រាហ្វិកទី៣.១២ យើងឃើញថា ជាធម្មតាពេលមិនទាន់មានជម្ងឺរាលត្បាតកូវីដ១៩ អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីប្រហែលជា ១៤% អាចរកប្រាក់ចំណូលបានចន្លោះពី ១០.០០០រៀល ទៅ ៣០.០០០ រៀល ក្នុងមួយថ្ងៃ ប្រហែលជា ៣៧% អាចរកប្រាក់ចំណូលបានចន្លោះពី ៣០.០០០រៀល ទៅ ៥០.០០០រៀល ក្នុងមួយថ្ងៃ ហើយប្រហែលជា ២៨% អាចរកប្រាក់ចំណូលបានចន្លោះពី ៥០.០០០រៀល ទៅ ៧០.០០០រៀល ក្នុងមួយថ្ងៃ ខណៈពេលដែលអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីអាចរកប្រាក់ចំណូលបានរហូតដល់ចន្លោះពី ៧០.០០០រៀល ទៅ ៩០.០០០រៀលក្នុងមួយថ្ងៃ មាន ១៨% ហើយអ្នកដែលអាចរកប្រាក់ចំណូលបានចន្លោះពី ៩០.០០០រៀល ឡើងទៅ មានត្រឹមតែ ៣% តែប៉ុណ្ណោះ។ គួរបញ្ជាក់ផងដែរថា ទំហំទឹកប្រាក់ដែលពួកគាត់ទទួលបានគឺ អាស្រ័យទៅនឹងចំនួនភ្ញៀវទេសចរណ៍ ដើរកំសាន្ត និងទីតាំងដែលពួកគាត់ប្រចាំការ។

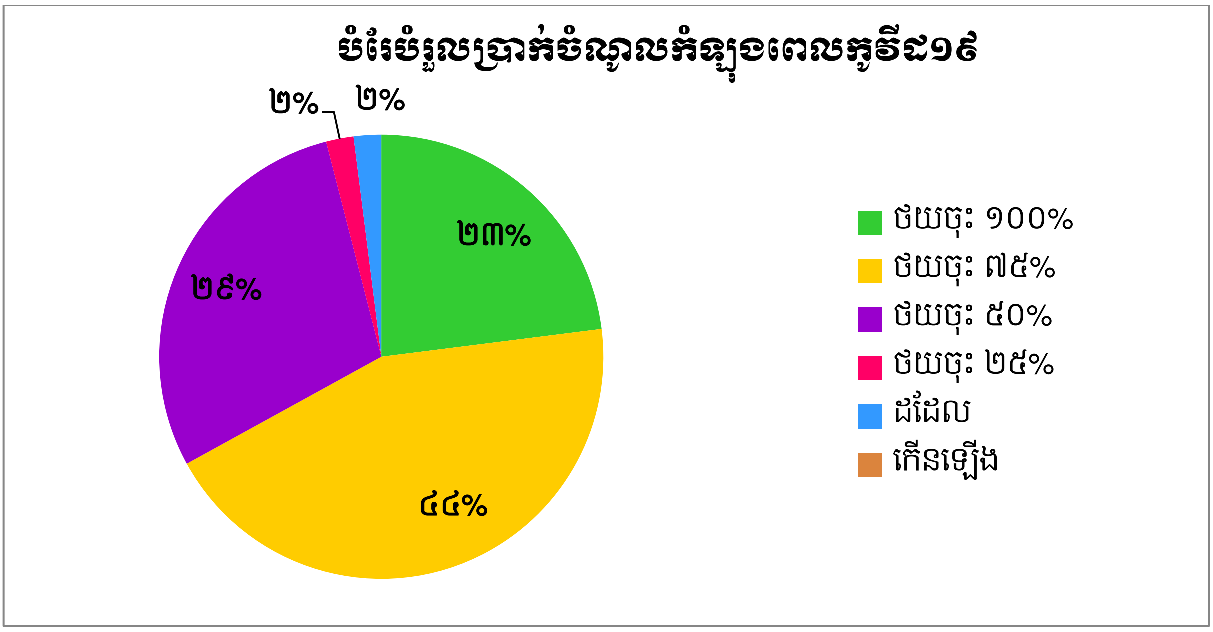
ក្រាហ្វិកទី៣.១២៖ ប្រាក់ចំណូលជាមធ្យមប្រចាំថ្ងៃពេលមិនទាន់មានកូវីដ១៩



ប្រភព៖ ទិន្នន័យចម្បង

ផ្ទុយទៅវិញ ចាប់តាំងពីពេលមានជំងឺរាតត្បាតកូវីដ ១៩ បានធ្វើអោយប៉ះពាល់ដល់ប្រាក់ចំណូលរបស់អ្នកប្រកបមុខរបររត់ម៉ូតូកង់បីយ៉ាងខ្លាំង។ យោងតាមការប្រមូលទិន្នន័យ ដែលបានបង្ហាញក្នុងក្រាហ្វិកទី៣.១៣ ជាការឆ្លើយតបរបស់អ្នកដែលបានសម្ភាសន៍មានប្រហែលជា ២៣% (២៥នាក់) បានរាយការណ៍ថាពួកគាត់បាត់បង់ប្រាក់ចំណូលស្ទើរតែ ១00% ឬ មិនទទួលបានប្រាក់កម្រៃសោះ។ ប្រហែល ៤៤% (៤៨នាក់) បាននិយាយថាប្រាក់ចំណូលរបស់ពួកគាត់ថយចុះមិនក្រោម ៧៥% នោះទេ ហើយ ២៩% (៣១នាក់) ដែលនិយាយថាពួកគាត់បាត់បង់ប្រាក់ចំណូលយ៉ាងហោចណាស់ ៥0% ឯណោះ បើធៀបទៅនឹងពេលមិនទាន់មានការរីករាលដាលនៃជម្ងឺកូវីដ១៩។ ទោះបីជាយ៉ាងណា ២% (២នាក់) បានឆ្លើយថាប្រាក់ចំណូលរបស់ពួកគាត់ក្នុងកំឡុងពេលកូវីដ១៩ បានថយចុះត្រឹមតែ ២៥% ប៉ុណ្ណោះ ខណៈមាន ២% (២នាក់) ទៀត បានឆ្លើយតបថាពួកគាត់មិនបានបាត់បង់ចំណូលអ្វីទាំងអស់ ហើយក៏ពុំមានការកើនឡើងនៃប្រាក់ចំណូលដែរ មានន័យថាប្រាក់ចំណូលពួកគាត់ទទួលបានគឺនៅដដែល (0%) នេះក៏ដោយសារតែពួកគាត់មានអតិថិជនប្រចាំ ឬម៉ូយសម្រាប់ធ្វើការដឹកជញ្ជូនទំនិញជារៀងរាល់ថ្ងៃ។

ក្រាហ្វិកទី៣.១៣៖ បំរែបំរួលប្រាក់ចំណូលកំឡុងពេលកូវីដ១៩



ប្រភព៖ ទិន្នន័យចម្បង

៣.១.៤.២. ប្រាក់ចំណាយជាមធ្យមប្រចាំថ្ងៃ

យោងតាមតារាងទី៣.២ ដែលបានបង្ហាញពីប្រាក់ចំណាយរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីកំឡុងពេលកូវីដ១៩ យើងបានសង្កេតឃើញថា ក្នុងចំណោមអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីទាំង ១០៨នាក់ ដែលបានផ្តល់ចម្លើយ ត្រូវចំណាយជាមធ្យមនៅ កំឡុងពេលមានកូវីដ១៩ អស់ប្រហែល ១៥.០០០រៀល ភាគច្រើនមានចន្លោះពី ១០.០០០រៀល ទៅ ១៥.០០០រៀល ក្នុងមួយថ្ងៃ។ ចំណែកឯប្រាក់ចំណាយខ្ពស់បំផុតរហូតដល់ ៤០.០០០រៀល និងប្រាក់ចំណាយទាបបំផុតមានត្រឹមតែ ១០.០០០រៀល ក្នុងមួយថ្ងៃ។

តារាងទី៣.២៖ ប្រាក់ចំណាយរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីកំឡុងពេលកូវីដ១៩

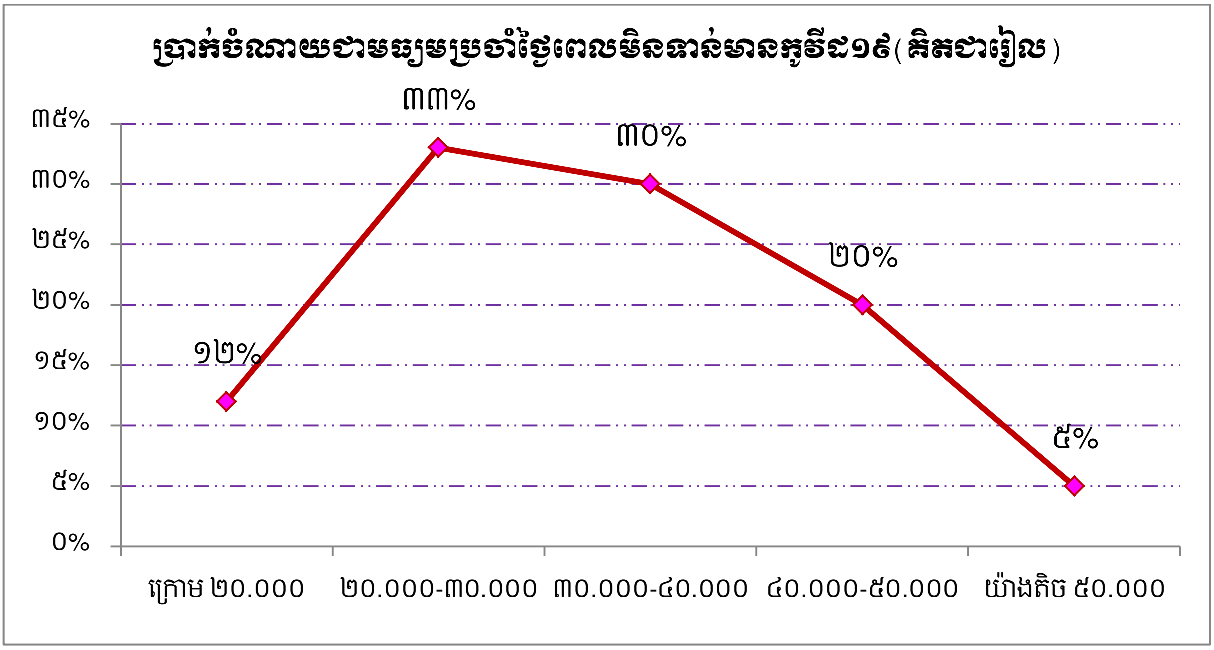
គំរូតាង	១០៨នាក់
មធ្យម	១៥.០០០រៀល
មេដ្យាន	១៥.០០០រៀល
អតិបរមា	៤០.០០០រៀល
អប្បបរមា	១០.០០០រៀល
សរុប	១.៦៧០.០០០រៀល

ប្រភព៖ ទិន្នន័យចម្បង

បើយើងក្រឡេកទៅមើលទិន្នន័យដែលទទួលបានពីការផ្តល់ចម្លើយរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីទាំងអស់បាន បង្ហាញថា ជាធម្មតាពេលមិនទាន់មានវត្តមានជម្ងឺកូវីដ១៩ អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីទាំងអស់ត្រូវចំណាយលើជីវភាព ប្រចាំថ្ងៃដូចជា ថ្លៃម្ហូបអាហារ ថ្លៃសាំង និងការសិក្សារបស់កូនជាដើម ជាមធ្យមអស់ប្រហែល ៣០.០០០រៀល ក្នុងមួយថ្ងៃ (មើលក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ៣)។

យោងតាមក្រាហ្វិកទី៣.១៤ យើងឃើញថា ជាធម្មតាអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីចំណាយជារៀងរាល់ថ្ងៃចន្លោះពី ២០.០០០រៀល ទៅ ៣០.០០០ រៀល មានចំនួនគិតជាភាគរយប្រហែល ៣៣%។ ខណៈពេលដែលអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីត្រូវចំណាយក្រោម ២០.០០០រៀល ក្នុងមួយថ្ងៃ មានប្រហែលជា ១២% ហើយប្រហែលជា ៣០% នៃអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី ត្រូវចំណាយចន្លោះពី ៣០.០០០រៀល ទៅ ៤០.០០០រៀល ក្នុងមួយថ្ងៃ។ រីឯអ្នកដែលចំណាយចន្លោះពី ៤០.០០០រៀល ទៅ ៥០.០០០រៀល មានប្រហែល ២០% ហើយអ្នកដែលចំណាយរហូតចាប់ពី ៥០.០០០រៀល ឡើងទៅ មានត្រឹមតែ ៥% តែប៉ុណ្ណោះ។ ជារួមពួកគាត់ភាគច្រើនត្រូវការចំណាយជាប្រចាំថ្ងៃអស់ប្រហែលចន្លោះពី ២០.០០០រៀល ទៅ ៣០.០០០រៀល ក្នុងកម្រិតខុសគ្នាបន្តិចបន្តួចទៅនឹងពេលដែលមិនទាន់មានបញ្ហាកូវីដ១៩។

ក្រាហ្វិកទី៣.១៤៖ ប្រាក់ចំណាយជាមធ្យមប្រចាំថ្ងៃពេលមិនទាន់មានកូវីដ១៩

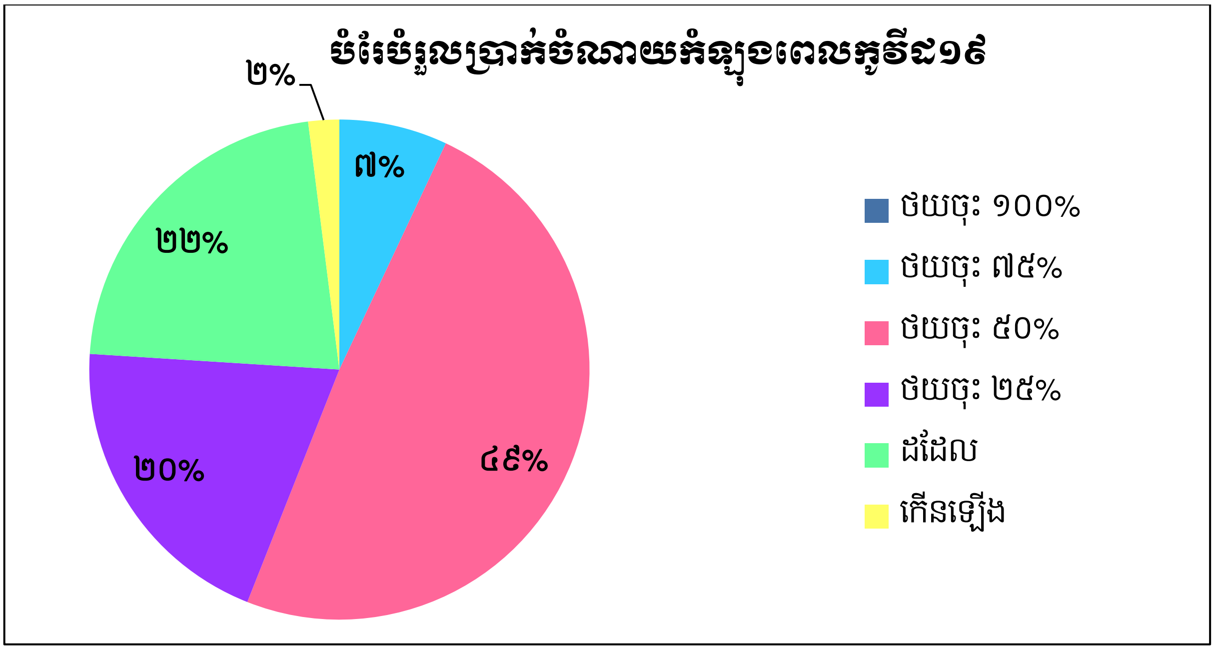


ប្រភព៖ ទិន្នន័យចម្រុង

ស្របពេលដែលមានជំងឺរាតត្បាតកូវីដ ១៩ បានធ្វើអោយប៉ះពាល់ដល់ប្រាក់ចំណូលរបស់អ្នកប្រកបមុខរបររត់ម៉ូតូកង់បីក៏ពិតមែន ប៉ុន្តែការចំណាយគឺនៅតែមានជារៀងរាល់ថ្ងៃ បើទោះបីជាពួកគាត់មួយចំនួន ពុំទទួលប្រាក់ប្រាក់ចំណូលទាល់តែសោះ។ យោងតាមការប្រមូលទិន្នន័យ តាមរយៈការធ្វើបទសម្ភាសន៍ប្រហែល

៧% (៨នាក់) បាននិយាយថាពួកគាត់ត្រូវកាត់បន្ថយការចំណាយយ៉ាងហោចណាស់ ៧៥% ឯណោះ បើធៀបទៅនឹងប្រាក់ដែលធ្លាប់ចំណាយពេលមិនទាន់មានជម្ងឺកូវីដ១៩ ដើម្បីទប់ទល់ទៅនឹងស្ថានភាពដ៏លំបាកនេះ។ ចំណែកឯប្រហែលជា ៤៩% (៥៣នាក់) បានរាយការណ៍ថាប្រាក់ចំណាយរបស់ពួកគាត់ ថយចុះយ៉ាងតិច ៥០% ហើយអ្នកដែលមានចំណាយថយចុះក្នុងចន្លោះ ២៥% មានចំនួន ២១នាក់ បើគិតជាភាគរយស្មើនឹង ២០%។ ខណៈពេលដែលប្រហែល ២២% (២៤នាក់) បាននិយាយថាប្រាក់ចំណាយរបស់ពួកគាត់ពុំមានការធ្លាក់ចុះ ឬកើនឡើងនោះទេ ពោលគឺចំណាយនៅដដែល។ ហើយប្រហែលជា ២% (២នាក់) ទៀត បាននិយាយថាពួកគាត់ត្រូវចំណាយច្រើនជាងពេលធម្មតា ដោយសារតែតម្រូវការកាន់តែច្រើនជាងមុន ដូចជាការចំណាយលើសម្ភារៈការពារខ្លួនពីជម្ងឺឆ្លង និងឧបករណ៍ប្រើប្រាស់សម្រាប់ការសិក្សារបស់កូនៗតាមប្រព័ន្ធអ៊ីនធឺណែត។

ក្រាហ្វិកទី៣.១៥៖ បំរែបំរួលប្រាក់ចំណាយកំឡុងពេលកូវីដ១៩



ប្រភព៖ ទិន្នន័យចម្បង

៣.២. **ការវិភាគ** SWOT

តាមរយៈទិន្នន័យដែលបានមកពីការធ្វើបទសម្ភាសន៍ផ្ទាល់ជាមួយអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញរួចមក យើងបានសង្កេតឃើញថា មុខរបរមួយនេះបានបង្កប់នូវចំណុចខ្លាំង ចំណុចខ្សោយ និងឱកាសជាច្រើននៅពេលចាប់ប្រកបមុខរបរនេះ ប៉ុន្តែទន្ទឹមនឹងការទទួលបាននូវឱកាសក្នុងការប្រាស្រ័យទាក់ទងជាមួយអ្នកដទៃ អ្នកដែលប្រកបមុខរបរនេះក៏ទទួលរងនូវឥទ្ធិពលផ្សេងៗ តាមរយៈការគំរាមកំហែងពីមជ្ឈដ្ឋានជុំវិញខ្លួន ព្រមទាំងកត្តាសង្គមផងដែរ។ ជាការពិតណាស់ យោងតាមទិន្នន័យដែលទទួលបាន យើងឃើញមានចំណុចសំខាន់ៗដូចខាងក្រោម៖

៣.២.១. ចំណុចខ្លាំង

- មុខរបរនេះអាចអោយពួកគាត់រកប្រាក់ចំណូលបានដោយមិនចាំបាច់គិតពីកម្រិតវប្បធម៌។
- ពួកគាត់ដើរតួនាទីជាអ្នករកប្រាក់ចំណូលមួយរូបក្នុងគ្រួសារ តាមរយៈការប្រកបមុខរបរសុចរិត។
- ពួកគាត់មានសិទ្ធិសេរីភាព និងមានឯករាជ្យភាពក្នុងមុខរបរការងាររបស់ខ្លួន។
- ពួកគាត់បានជួយសម្រួលដល់ការចំណាយក្នុងគ្រួសារ ថ្លៃម្ហូបអាហារប្រចាំថ្ងៃ និងអាចឈានដល់ការផ្គត់ផ្គង់ការសិក្សារបស់កូនថែមទៀត។
- ពួកគាត់បានផ្តល់ជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើរជាប្រចាំសម្រាប់ក្រុមគ្រួសារ ដូចជាការជូនកូនទៅសាលារៀន និងជូនប្រពន្ធទៅធ្វើការ។

៣.២.២. ចំណុចខ្សោយ

- ពួកគាត់អាចប្រឈមនឹងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ជាយថាហេតុគ្រប់ពេលវេលា។
- ពួកគាត់ពុំមានពេលវេលាគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់គ្រួសារ និងតាមដានការសិក្សារបស់កូន ដោយសារតែពួកគាត់ត្រូវចំណាយពេលស្ទើរតែគ្រប់ម៉ោងនៅលើដងផ្លូវ។
- ពួកគាត់ត្រូវប្រឈមនឹងបម្រែបម្រួលអាកាសធាតុ និងអាចធ្វើឲ្យសុខភាពរបស់ពួកគាត់ចុះអន់ខ្សោយ។

៣.២.៣. ឱកាស

- ពួកគាត់អាចជួយលើកកម្ពស់ជីវភាពគ្រួសារឲ្យមានភាពប្រសើរជាងមុន។
- ពួកគាត់អាចអភិវឌ្ឍន៍ការធ្វើទំនាក់ទំនង និងការប្រាស្រ័យទាក់ទងជាមួយអ្នកដទៃ បានកាន់តែច្រើនក្នុងពេលប្រកបមុខរបរនេះ។

៣.២.៤. ការគំរាមកំហែង

- ការប្រកួតប្រជែងទីផ្សារម៉ូតូកង់បីដែលនាំចូលពីបរទេសមានកំណើនខ្លាំង ដែលធ្វើអោយធ្លាក់ចុះប្រជាប្រិយភាពរបស់ការធ្វើដំណើរតាមរយៈម៉ូតូកង់បីខ្មែរពីសំណាក់អតិថិជន។
- ក្នុងកំឡុងពេលការរីករាលដាលនៃជម្ងឺកូវីដ១៩ក្នុងសហគមន៍ ធ្វើឲ្យពួកគាត់បាត់បង់ប្រាក់ចំណូល។
- ការកកស្ទះចរាចរណ៍ ជាឧបសគ្គក្នុងការរាំងស្ទះដល់ការធ្វើដំណើរ និងដំណើរការអាជីវកម្ម។
- បម្រែបម្រួលអាកាសធាតុធ្វើឲ្យមានផលប៉ះពាល់ដល់សុខភាពរបស់ពួកគាត់។

៣.៣. លទ្ធផលស្រាវជ្រាវ

តាមរយៈការសិក្សាស្រាវជ្រាវទៅលើ ប្រធានបទស្តីអំពី "ផលប៉ះពាល់កូវីដ១៩ទៅលើសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ" ដោយផ្តែកទៅលើករណីសិក្សាលើអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញរួចមកនេះ បានបង្ហាញឲ្យឃើញថា៖

៣.៣.១. ចំណុចវិជ្ជមាន

- នៅពេលដែលពួកគាត់ធ្វើប្រតិបត្តិការអាជីវកម្មនេះ អាចជួយអោយទទួលបានថវិកាខ្លះសម្រាប់ផ្គត់ផ្គង់ការចំណាយប្រចាំថ្ងៃក្នុងគ្រួសារ បើទោះបីក្នុងចំនួនតិចតួចក៏ដោយ។
- ជម្ងឺកូវីដ១៩បានធ្វើឲ្យពួកគាត់យល់ដឹងពីបច្ចេកទេសជាមូលដ្ឋានក្នុងការការពារ និងពង្រឹងអាជីវកម្មតាមបែបគន្លងថ្មី តាមរយៈការអនុវត្តវិធានការណ៍ការពារនៃជម្ងឺឆ្លង និងការចេះសម្របខ្លួនដើម្បីទប់ទល់ទៅនឹងស្ថានភាពដ៏លំបាកនេះ។
- អាចធ្វើឲ្យពួកគាត់មានឱកាសតាមដានការសិក្សាកូនៗរបស់ខ្លួន និងជួយសម្រាលការងារក្នុងគ្រួសារក្នុងរយៈពេលអនុវត្តវិធានការណ៍បិទខ្ទប់របស់អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច។
- អាចឲ្យពួកគាត់ធ្វើការស្វ័យសិក្សាទៅលើការងារ និងជំនាញបន្ថែមទៀតពីលើមុខរបរប្រចាំថ្ងៃរបស់ពួកគាត់។

៣.៣.២.ចំណុចអវិជ្ជមាន

- ប្រាក់ចំណូលមានការធ្លាក់ចុះខ្លាំង ឬស្ទើរតែមិនទទួលបានប្រាក់ចំណូលទាល់តែសោះ ហើយតម្រូវការកាន់តែច្រើនជាងមុន រួមមានសម្ភារៈសម្រាប់ការពារខ្លួនពីជម្ងឺឆ្លង (ម៉ាស ទឹកអាកុល...) និងសម្ភារៈសិក្សាសម្រាប់ការសិក្សារបស់កូនៗគាត់ (ទូរស័ព្ទដៃ)។
- ត្រូវទទួលបន្ទុកស្វែងរកប្រាក់ដើម្បីសងបំណុល បើទោះបីជាធនាគារ ឬគ្រឹះស្ថានមីក្រូហិរញ្ញវត្ថុ បានធ្វើការពន្យាពេលសងប្រាក់រយៈពេលខ្លីក៏ពិតមែន តែគេនៅតែតម្រូវឲ្យពួកគាត់សងការប្រាក់ជារៀងរាល់ខែដដែល។
- ពួកគាត់ប្រឈមនឹងការចុះខ្សោយនៃសុខភាព និងមានហានិភ័យខ្ពស់នៃការចម្លងជម្ងឺកូវីដ១៩គ្រប់ពេលកំពុងដំណើរការអាជីវកម្មនេះ។
- ពុំបានផ្តល់ភាពកក់ក្តៅសម្រាប់កូនៗ និងសមាជិកក្នុងគ្រួសារ ដោយសារពួកគាត់មួយចំនួនបានបង្ខំចិត្តបញ្ជូនក្រុមគ្រួសារ ជាពិសេសកូនៗរបស់គាត់ទៅស្រុកកំណើតវិញ។

សេចក្តីសន្និដ្ឋាន
និងអនុសាសន៍

សេចក្តីសន្និដ្ឋាន និងអនុសាសន៍

១. សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

ក្រោយពីបានធ្វើការសិក្សាស្រាវជ្រាវ ទៅលើស្ថានភាពជីវភាពរស់នៅរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី នៅរាជធានីភ្នំពេញ ដោយផ្អែកទៅលើការសម្ភាសន៍ដោយផ្ទាល់ជាមួយពួកគាត់រួចមក យើងសង្កេតឃើញថា មុខរបររត់ម៉ូតូកង់បីនាពេលបច្ចុប្បន្នត្រូវបានរងនូវការគម្រាមកំហែងយ៉ាងខ្លាំងដោយសារតែការរាតត្បាតនៃជម្ងឺកូវីដ១៩។ ការរីករាលដាលនៃជម្ងឺកូវីដ១៩ បានធ្វើឲ្យចំនួនភ្ញៀវដែលជិះម៉ូតូកង់បីមានការធ្លាក់ចុះជាខ្លាំង មិនថាភ្ញៀវជាតិ និងភ្ញៀវអន្តរជាតិនោះទេ ដែលកត្តានេះហើយ ទើបបានបណ្តាលឲ្យពួកគាត់មានការលំបាកក្នុងការរកប្រាក់ចំណូលដើម្បីបំពេញសេចក្តីត្រូវការប្រចាំថ្ងៃ។

យោងតាមទិន្នន័យដែលបានមកពីការចុះស្រង់ស្ថិតិជាមួយអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី នៅរាជធានីភ្នំពេញ យើងសង្កេតឃើញថា មុនពេលមានការរាតត្បាតនៃជម្ងឺកូវីដ១៩ ពួកគាត់អាចរកប្រាក់ចំណូលបានជាមធ្យមចន្លោះពី ១០.០០០រៀល ដល់ ៥០.០០០រៀល ក្នុងមួយថ្ងៃ និងចំណាយជាមធ្យមចន្លោះពី ១០.០០០រៀល ដល់ ៤០.០០០រៀល ក្នុងមួយថ្ងៃ។ ប៉ុន្តែបន្ទាប់ពីមានការរាតត្បាតនៃជម្ងឺកូវីដ១៩មក ពួកគាត់រកប្រាក់ចំណូលបានជាមធ្យមក្នុងចន្លោះពី ៥.០០០រៀល ដល់១០.០០០រៀល ក្នុងមួយថ្ងៃ ហើយអ្នកខ្លះមិនទទួលបានប្រាក់ចំណូលទាល់តែសោះ ចំណែកឯ ការចំណាយរបស់ពួកគាត់វិញ នៅតែមានជារៀងរាល់ថ្ងៃ គ្រាន់តែមានការធ្លាក់ចុះបន្តិចបន្តួចដែរ ដោយពួកគាត់ចំណាយជាមធ្យមក្នុងចន្លោះត្រឹមតែ ១០.០០០រៀល ដល់ ២០.០០០រៀល តែប៉ុណ្ណោះក្នុងមួយថ្ងៃ។ តាមរយៈទិន្នន័យចំណូល-ចំណាយនេះបញ្ជាក់ថា ក្រោយពីមានការឆ្លងនៃជម្ងឺកូវីដ១៩នៅរាជធានីភ្នំពេញមក អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីរកប្រាក់ចំណូលមិនគ្រប់គ្រាន់ទេក្នុងការចំណាយសម្រាប់ជីវភាពរស់នៅប្រចាំថ្ងៃនោះ ដែលធ្វើឲ្យពួកគាត់ត្រូវកាត់បន្ថយការចំណាយក្នុងគ្រួសាររបស់ពួកគាត់ ហើយបណ្តាលឲ្យសេដ្ឋកិច្ចគ្រួសាររបស់ពួកគាត់មានការធ្លាក់ចុះជាខ្លាំង។ មិនតែប៉ុណ្ណោះ អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីមួយចំនួន ត្រូវប្រឈមនឹងការជំពាក់បំណុលធនាគារ ឬគ្រឹះស្ថានមីក្រូហិរញ្ញវត្ថុ ដែលពួកគាត់ធ្លាប់បានខ្ចីប្រាក់ ដើម្បីប្រើប្រាស់ជាដើមទុនក្នុងការប្រកបមុខរបរនេះ និងសម្រាប់យកមកបំពេញតម្រូវការប្រចាំថ្ងៃថែមទៀតផង។

សរុបសេចក្តីមក មុខរបររត់ម៉ូតូកង់បី គឺជាមុខរបរមួយប្រភេទក្នុងចំណោមមុខរបរជាច្រើនក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ដែលមុខរបរនេះបានចូលរួមចំណែកយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការលើកកម្ពស់សេដ្ឋកិច្ចគ្រួសារ ប៉ុន្តែបន្ទាប់ពីមានការរីករាលដាលនៃជម្ងឺកូវីដ១៩មក ការធ្វើដំណើរតាមម៉ូតូកង់បីនៅរាជធានីភ្នំពេញ បូករួមជាមួយនឹងបច្ចេកវិទ្យា និងការពេញនិយមផងដែរនោះ ធ្វើអោយអ្នកធ្វើដំណើរមានការថយចុះជាបន្តបន្ទាប់ ដែលធ្វើឲ្យអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីសឹងតែរកចំណូលមិនបានតែម្តង ប៉ុន្តែទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយក៏ពួកគាត់នៅតែខិតខំប្រឹងប្រែង អត់ធ្មត់

និងព្យាយាមស្វែងរកមុខជំនាញដទៃបន្ថែមទៀត ដើម្បីរកប្រាក់ចំណូលក្នុងការយកមកផ្គត់ផ្គង់ជីវភាពគ្រួសាររបស់ពួកគាត់បន្តទៀត និងគោរពតាមវិធានការណ៍ការការពារ ដែលដាក់ចេញដោយរាជរដ្ឋាភិបាល និងក្រសួងសុខាភិបាល។

២. អនុសាសន៍

បន្ទាប់ពីបានធ្វើការសិក្សាស្រាវជ្រាវ ទៅលើមុខរបររត់ម៉ូតូកង់បីដែលជាមុខរបរមួយស្ថិតក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធរួចមក យើងខ្ញុំបានស្វែងយល់កាន់តែច្បាស់បន្ថែមទៀត អំពីទុកលំបាករបស់ពួកគាត់ និងផលប៉ះពាល់ជាច្រើនដែលកើតមានឡើងដោយសារការរីករាលដាលនៃជម្ងឺកូវីដ១៩។ ដោយមើលឃើញអំពី ចំណុចខ្វះខាត និងចំណុចអវិជ្ជមានមួយចំនួនដែលត្រូវដោះស្រាយ យើងខ្ញុំសូមចូលរួមចំណែកផ្តល់នូវអនុសាសន៍ និងសំណូមពរមួយចំនួនដូចខាងក្រោម៖

- រដ្ឋាភិបាល គួរតែផ្តល់ការផ្ទេរជាសាច់ប្រាក់ដល់កម្មករក្រៅផ្លូវការដូចជាអ្នកប្រកបរបររត់ម៉ូតូកង់បី ដែលងាយរងគ្រោះក្នុងកំឡុងពេលមានជំងឺរាតត្បាតកូវីដ១៩ ដូចទៅនឹងកម្មករនិយោជិកផ្លូវការដទៃទៀតក្នុងវិស័យកាត់ដេរសម្លៀកបំពាក់ និងវាយនភណ្ឌ។
- រដ្ឋាភិបាល គួរតែបង្កើតច្បាប់មួយសម្រាប់ឲ្យអ្នកប្រកបរបរនៅក្នុងអាជីវកម្មក្រៅប្រព័ន្ធ ដូចជា អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី ត្រូវធ្វើការចុះបញ្ជីពាណិជ្ជកម្មជាមួយក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម។
- រដ្ឋាភិបាល គួរតែបង្កើនថវិកាជាតិសម្រាប់កិច្ចការពារសង្គម ដើម្បីពង្រីកប័ណ្ណសមធម៌សុខភាព ដល់កម្មករក្រៅផ្លូវការ ជាពិសេសសម្រាប់អ្នកដែលងាយរងគ្រោះបំផុត ដើម្បីធានាថាពួកគេអាចទទួលបានការគាំទ្រទាំងផ្នែកសុខាភិបាល និងផ្នែកសង្គមកិច្ចក្នុងកំឡុងពេលមានវិបត្តិកូវីដ១៩ ។
- រាជរដ្ឋាភិបាល និងស្ថាប័នដែលពាក់ព័ន្ធគួរតែធ្វើការអប់រំបន្ថែមនូវច្បាប់ចរាចរណ៍ទៅដល់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី ដូចជា ការបើកវគ្គបណ្តុះបណ្តាល នឹងមានការផ្តល់នូវវិញ្ញាបនប័ត្រ ទៅដល់អ្នកដែលបានចូលរួម។
- រាជរដ្ឋាភិបាល គួរតែគិតគូរឡើងវិញអំពីតម្លៃប្រេងសាំងនៅលើទីផ្សារ ដើម្បីអាចឲ្យអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីចំណាយដើមទុនទាបជាងមុន ក្នុងកាលៈទេសៈដ៏លំបាកនេះ។
- ធនាគារ ឬគ្រឹះស្ថានមីក្រូហិរញ្ញវត្ថុ គួរតែកាត់បន្ថយអត្រាការប្រាក់ ឬផ្តល់ការអនុគ្រោះក្នុងការសងប្រាក់ជាបណ្តោះអាសន្នទៅដល់អ្នកប្រកបអាជីវកម្មក្រៅប្រព័ន្ធ ដូចជាអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីជាដើម ដើម្បីសម្រួលដល់ការចំណាយ និងអាចឲ្យពួកគាត់មានលទ្ធភាពផ្គត់ផ្គង់ជីវភាពគ្រួសារ ក្នុងកំឡុងពេលការរីករាលដាលនៃជម្ងឺកូវីដ១៩នេះ។

- ក្រុមហ៊ុនបម្រើសេវាដឹកជញ្ជូនតាមប្រព័ន្ធអ៊ីនធឺណែតទាំងអស់ មិនគួរបញ្ចុះតម្លៃ ឬយកថ្លៃសេវាទាបពេកទេ ដែលធ្វើឲ្យអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីដែលគ្មានភ្ជាប់ជាមួយកម្មវិធីទូរស័ព្ទដៃរកចំណូលមិនបាន ហើយធ្វើការលើកទឹកចិត្តអតិថិជនរបស់ខ្លួនឲ្យប្រើប្រាស់ការធ្វើដំណើរតាមរយៈម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) កាន់តែច្រើនជាងនេះបន្ថែមទៀត។
- សូមឲ្យអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី និងអ្នកធ្វើដំណើរតាមដងផ្លូវទាំងអស់ធ្វើការបើកបរប្រកបដោយក្រមសីលធម៌ ចេះអធ្យាស្រ័យគ្នាទៅវិញទៅមក និងចូលរួមគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ទាំងអស់គ្នា។

ឯកសារយោង

ឯកសារយោង

- ## ឯកសារជាភាសាខ្មែរ

អង្គការពលកម្មអន្តរជាតិ, *ការងារសមរម្យសំរាប់ស្ត្រី និងបុរសនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធៈទំរង់ និងការអនុវត្តល្អៗនៅកម្ពុជា* (ការិយាល័យពលកម្មអន្តរជាតិ, ២០០៦)។ អាចរកបាននៅ https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@asia/@ro-bangkok/documents/publication/wcms_bk_pb_135_km.pdf

អង្គការពលកម្មអន្តរជាតិ, *សៀវភៅណែនាំស្តីពីការងារសមរម្យក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនៅប្រទេសកម្ពុជា* (ភ្នំពេញ៖ ការិយាល័យពលកម្មអន្តរជាតិ, ២០០៦)។ អាចរកបាននៅ https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@asia/@ro-bangkok/documents/publication/wcms_bk_pb_127_km.pdf

ក្រសួងការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ, *ក្រុមជំនាញរបស់ILO ចុះមកវាយតម្លៃលើសកម្មភាពប្រែក្លាយសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនៅកម្ពុជា អោយទៅជាសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ ២០១៤-២០១៨* (ភ្នំពេញ៖ ក្រសួងការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ, ២០១៩)។ អាចរកបាននៅ http://www.mlvt.gov.kh/

វិទ្យាស្ថានជាតិស្ថិតិក្រសួងផែនការ, *ជំរឿនទូទៅប្រជាជននៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាឆ្នាំ២០១៩* (ខែមិថុនា ឆ្នាំ ២០១៩)។

មាស រ័ត្ន, *ម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌាលេចវត្តមាននៅខ្មែរ* (ភ្នំពេញប៉ុស្តិ៍, ០៩ សីហា ២០១២)។

ប៊ុន សេង និងអាន គឹមស្រ៊, *ស្ត្រីលើកកម្ពស់ជីវភាពគ្រួសារតាមរយៈសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ* (សារណាបញ្ចប់ការសិក្សាថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ, សាកលវិទ្យាល័យភូមិនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច, ២០១៧)។

ហេង សារ៉ែន និងថោង យ៉ានីដា, *ការលើកកម្ពស់ជីវភាពគ្រួសារតាមរយៈសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ* (សារណាបញ្ចប់ការសិក្សាថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ, សាកលវិទ្យាល័យភូមិនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច, ២០២០)។

ថៃ សុម៉ារី និងឡា ស៊ីឡាយ, *ការធ្វើចំណាកស្រុក* (សារណាបញ្ចប់ការសិក្សាថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ, សាកលវិទ្យាល័យភូមិនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច, ២០១៨)។

- ## ឯកសារជាភាសាបរទេស

Jan L. Losby , John F. Else, Marcia E. Kingslow, Elaine L. Edgcomb, Erika T. Malm, Vivian Kao-Rereach Assitant, *Informal Economy Literature Review,* Dec 2002.

Kristina F. Becker. *The informal economy* (Sida: Edita Sverige AB, 2004) http://www.rrojasdatabank.info/sida.pdf

OECD. *Removing Barriers to Formalisation* (OECD Library, 2007). https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/9789264024786-8-en.pdf?expires=1622176245&id=id&accname=guest&checksum=CD7855D07ECF91DD8D685F1633641B46

D. Pardo. *The informal econamy and developing countries: an engine of growth and a source of abuse* (30 October 2019) https://www.smartcitylab.com/blog/governance-finance/informal-economy-in-developing

WIEGO. *History & Debates* https://www.wiego.org/informal-economy/history-debates

Travel Sense Asia. *Tuk Tuk is, definitely, the unique vehicle in Southeast Asia* (28 Dec, 2004) https://www.travelsense.asia/tuk-tuk-the-unique-vehicle-in-southeast-asia/

S. Wattanasukchai. *With our tuk tuks, let's copy the Dutch* (Bangkok Post, Feb. 2017). https://www.bangkokpost.com/opinion/opinion/1191193/with-our-tuk-tuks-lets-copy-the-dutch

Nattakan. *The Story of Thailand's Tuk Tuks* (Expique, July 20, 2020). https://www.expique.com/article/the-story-of-thailands-tuk-tuks/

The Phnom Penh Post. *Saving the cyclo from extinction* (Dec 24, 2020). https://www.phnompenhpost.com/opinion/saving-cyclo-extinction

Mom Sophon, *Tuk-tuk drivers are losing business to imported Indian rickshaws* (KHMER TIMES, March 9, 2018). https://www.khmertimeskh.com/112781/tuk-tuk-drivers-are-losing-business-to-imported-indian-rickshaws/

IDEA, *Social and Economic Impacts of the COVID-19 Pandemic on Vulnerable Groups (Tuk-Tuk Drivers, Street Vendors and Domestic Workers) in Phnom Penh City, Cambodia* (2020). https://www.amrc.org.hk/sites/default/files/IDEA-Sumary%20report%20Impact%20of%20Covid-19%20on%20Informal%20Workers-final%20edition%207May21.pdf

- **ឯកសារជាគេហទំព័រ**

គេហទំព័រ https://en.wikipedia.org/wiki/Informal_economy#Definition (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី២២ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០២១)។

គេហទំព័រ https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@asia/@ro-bangkok/documents/publication/ (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី២២ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០២១)។

គេហទំព័រ https://www.khmerhome.com/article/67707 (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី២៥ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០២១)។

គេហទំព័រ https://en.wikipedia.org/wiki/Rickshaw (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី៣០ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០២១)។

គេហទំព័រ https://www.bestpricetravel.com/travel-guide/useful-tips-for-traveling-in-luang-prabang-212.html#Tuk-tukinLuangPrabang_7b7e9ae8 (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី០៣ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២១)។

គេហទំព័រ https://www.wingmoney.com/km/16041/ (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី០៦ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២១)។

គេហទំព័រ http://phnompenh.gov.kh/phnom-penh-city/facts/ (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី១១ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២១)។

គេហទំព័រ https://www.unicef.org/cambodia/coronavirus-disease-covid-19-what-parents-should-know (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី២០ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២១)។

សួស សំរិត, *ក្នុងឆ្នាំ២០១៩ រថយន្តក្រុងសាធារណៈ ដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរបានជាង៨លាននាក់ ខណៈកាណូត ដឹកអ្នកដំណើរដោយមិនយកប្រាក់មានអ្នកជិះជិត២ម៉ឺននាក់* (ក្រសួងព័ត៌មាន, ថ្ងៃទី២១ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២០)។ https://www.information.gov.kh/articles/19126

សុវណ្ណ ណៃត, *បច្ចុប្បន្ន យានយន្តកំពុងចរាចរនៅរាជធានីភ្នំពេញជាង2លានគ្រឿង* (កោះសន្តិភាព, ថ្ងៃទី១២ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៨)។ https://kohsantepheapdaily.com.kh/article/667896.html

Radio Veritas Asia KHMER, ចំនួនយានយន្តកើនឡើង រីឯគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ក៏កើនឡើង (ថ្ងៃទី២៣ ខែមករា ឆ្នាំ២០២០)។ https://khmer.rvasia.org/

ឧបសម្ព័ន្ធ

ឧបសម្ព័ន្ធទី១ ៖ ទិន្នន័យបណ្ដោះអាសន្ននៃជំរឿនទូទៅប្រជាជនឆ្នាំ២០១៩របស់ វិទ្យាស្ថានជាតិស្ថិតិនៃក្រសួងផែនការ

រាជធានីខេត្ត	ចំនួនប្រជាជនសរុប		ដង់ស៊ីតេប្រជាជន/គម^2	
	២០០៨	២០១៩	២០០៨	២០១៩
បន្ទាយមានជ័យ	៦៧៧.៨៧២	៨៥៩.៥៤៥	១០១	១២៩
បាត់ដំបង	១.០២៥.១៧៤	៩៨៧.៤០០	៨៨	៨៤
កំពង់ចាម	៩១៨.៩៥៦	៨៩៥.៧៦៣	២០២	១៩៧
កំពង់ឆ្នាំង	៤៧២.៣៤១	៥២៥.៩៣២	៨៦	៩៥
កំពង់ស្ពឺ	៧១៦.៩៤៤	៨៧២.២១៩	១០២	១២៤
កំពង់ធំ	៦៣១.៤០៩	៦៧៧.២៦	៤៦	៤៩
កំពត	៥៨៥.៨៥	៥៩២.៨៤៥	១២០	១២២
កណ្ដាល	១.០៩១.១៧០	១.១៩៥.៥៤៧	៣៤៣	៣៧៦
កោះកុង	១១៧.៤៨១	១២៣.៦១៨	១២	១២
ក្រចេះ	៣១៩.២១៧	៣៧២.៨២៥	២៩	៣៤
មណ្ឌលគិរី	៦១.១០៧	៨៨.៦៤៩	៤	៦
ភ្នំពេញ	១.៥០១.៧២៥	២.១២៩.៣៧១	២.២១២	៣.១៣៦
ព្រះវិហារ	១៧១.១៣៩	២៥១.៣៥២	១២	១៨
ព្រៃវែង	៩៤៧.៣៧២	១.០៥៧.៤២៨	១៩៤	២១៧
ពោធិ៍សាត់	៣៩៧.១៦១	៤១១.៧៥៩	៣១	៣២
រតនគិរី	១៥០.៤៦៦	២០៤.០២៧	១៤	១៩
សៀមរាប	៨៩៦.៤៤៣	១.០០៦.៥១២	៨៧	៩៨
ព្រះសីហនុ	២២១.៣៩៦	៣០២.៨៨៧	១១៤	១៥៦
ស្ទឹងត្រែង	១១១.៦៧១	១៥៩.៥៥៤	១០	១៤
ស្វាយរៀង	៤៨២.៧៨៨	៥២៤.៥៥៤	១៦៣	១៧៧
តាកែវ	៨៤៤.៩០៦	៨៩៩.៤៨៥	២៣៧	២៥២
ឧត្ដរមានជ័យ	១៨៥.៨១៩	២៦១.២៥២	៣០	៤២
កែប	៣៥.៧៥៣	៤១.៧៩៨	១០៦	១២៤
ប៉ៃលិន	៧០.៤៨៦	៧១.៦០០	៨៨	៨៩
ត្បូងឃ្មុំ	៧៦១.០៣៦	៧៧៥.២៩៦	១៤៥	១៤៨
សរុប	**១៣.៣៩៥.៦៨២**	**១៥.២៨៨.៤៨៩**	**៧៥**	**៨៦**

ឧបសម្ព័ន្ធទី២ ៖ កម្រងសំណួរ

សាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច
Royal University of Law and Economics

កម្រងសំណួរសម្រាប់ស្ថិតិចំពោះអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

យើងខ្ញុំជានិស្សិតនៃសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច បានរៀបចំចងក្រងសំណួរទាំងនេះឡើងមក ក្នុងគោលបំណងចង់ធ្វើការសិក្សាស្វែងយល់អំពីការប្រកបមុខរបររត់ម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) របស់បងប្អូនប្រជាពលរដ្ឋក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ នៅក្នុងអំឡុងពេលនៃការរីករាលដាលនៃជម្ងឺកូវីដ១៩ ក្នុងសហគមន៍ ថាតើពួកគាត់បានជួបប្រទះនូវបញ្ហាអ្វីខ្លះ ក្នុងការប្រកបមុខរបរចិញ្ចឹមជីវិត ហើយតើស្ថានភាពរស់នៅរបស់ពួកគាត់ បានទទួលរងនូវផលប៉ះពាល់ដូចម្តេចខ្លះ នៅពេលមានវិបត្តិកូវីដ១៩នេះ។ យើងខ្ញុំសូមសន្យាថានឹងទទួលយកនូវរាល់ពត៌មាន និងចម្លើយរបស់បងប្អូន ហើយប្រើប្រាស់វាអោយបានត្រឹមត្រូវ ទៅតាមបរិបទនៃការសិក្សា និងរក្សាទុកជាការសម្ងាត់។

យើងខ្ញុំសូមថ្លែងអរគុណយ៉ាងជ្រាលជ្រៅចំពោះបងប្អូន លោកពូ អ្នកមីង ដែលបានចំណាយពេលវេលាដ៏មានតម្លៃសម្រាប់ក្រុមយើងខ្ញុំ ក្នុងការចូលរួមចែករំលែកនូវពត៌មានទាំងអស់នេះ។

សូមគូស " ✓ " នៅក្នុងប្រអប់ដែលជាចម្លើយត្រឹមត្រូវតែមួយគត់របស់អ្នក និងឆ្លើយនឹងសំណួរខាងក្រោម៖

១. ភេទ ☐ប្រុស ☐ស្រី

២. អាយុ ....ឆ្នាំ

៣. តើអ្នកធ្លាប់បានសិក្សាដល់ថ្នាក់ទីប៉ុន្មាន? ....

៤. ស្រុកកំណើត ☐ភ្នំពេញ ☐បណ្តាខេត្ត

៥. ស្ថានភាពទីស្នាក់នៅបច្ចុប្បន្ន ☐ផ្ទះជួល ☐ផ្ទះផ្ទាល់ខ្លួន ☐ផ្សេងៗ

៦. ស្ថានភាពគ្រួសារ ☐នៅលីវ ☐រៀបការរួច ☐លែងលះ

៧. តើក្នុងគ្រួសាររបស់អ្នកមានសមាជិកប៉ុន្មាននាក់? ....នាក់

៨. ក្នុងគ្រួសារ មានអ្នករកចំណូល ចំនួនប៉ុន្មាននាក់? ....នាក់

៩. តើអ្នកប្រមុខរបរនេះបានរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំហើយ? ....ឆ្នាំ

១០. ហេតុអ្វីបានជាអ្នកសម្រេចចិត្តជ្រើសរើសមុខរបរនេះ?

□ជាប្រភពចំណូលសំខាន់ □ណែនាំពីសាច់ញាតិ

□ងាយស្រួលរកប្រាក់ចំណូល □គ្មានជម្រើស

□មិនចាំបាច់មានចំណេះដឹងនិងជំនាញ □ផ្សេងៗ

១១. តើអ្នកបានដើមទុនពីប្រភពមួយណាសម្រាប់ប្រកបមុខរបរនេះ?

□ប្រាក់សន្សំផ្ទាល់ខ្លួន □កម្ចីពីសាច់ញាតិ

□កម្ចីពីគ្រឹះស្ថានមីក្រូហិរញ្ញវត្ថុ □ផ្សេងៗ

១២. នៅពេលមិនទាន់មានជម្ងឺរាលត្បាត តើអ្នកជួបប្រទះបញ្ហាអ្វីខ្លះ នៅពេលប្រកបមុខរបរនេះ?

□ការកកស្ទះចរាចរណ៍ □ពុំសូវមានភ្ញៀវ

□អាកាសធាតុ □ផ្សេងៗ

១៣. នៅកំឡុងពេលមានការរីករាលដាលជម្ងឺកូវីដ១៩ តើអ្នកជួបផលលំបាកអ្វីខ្លះ ក្នុងពេលប្រកបមុខរបរ?

□ភាពភ័យខ្លាចនៃការចម្លងជំងឺកូវីដ □ពុំសូវមានភ្ញៀវ

□វិធានការណ៍ផ្សេងៗពីអាជ្ញាធរ □ផ្សេងៗ

១៤. តើបញ្ហាកូវីដ១៩ បានជះឥទ្ធិពលដូចម្ដេចខ្លះ ទៅដល់ស្ថានភាពជីវភាពរស់នៅរបស់អ្នកនិងគ្រួសារ?

□បាត់បង់ប្រាក់ចំណូល □គ្មានអាហារហូបចុកគ្រប់គ្រាន់

□ចំណាយច្រើនលើសមុន □ផ្សេងៗ

១៥. ក្នុងកំឡុងពេលវិធានការណ៍បិទខ្ទប់ តើអ្នកបានធ្វើអ្វីខ្លះសម្រាប់អ្នក និងគ្រួសារអ្នក?

□ជួយសម្រួលការងារផ្ទះ □ជួយបង្ហាត់បង្រៀនកូន

□ស្វ័យសិក្សាលើមុខជំនាញថ្មី □ផ្សេងៗ

១៦. តើមុខរបរនេះបានជួយសម្រួលបន្ទុកអ្វីខ្លះដល់គ្រួសារអ្នក?

□ការចំណាយក្នុងផ្ទះ □ការចំណាយលើការសិក្សាកូន

□ជូនប្រពន្ធកូនទៅរៀន/ធ្វើការ □ផ្សេងៗ

១៧. តើគិតជាមធ្យមប្រាក់ចំណូលដែលអ្នកទទួលបានប៉ុន្មានក្នុងមួយថ្ងៃ ពេលមិនទាន់កើតមានបញ្ហាកូវីដ១៩? ....(គិតជារៀល)

១៨. តើគិតជាមធ្យមប្រាក់ចំណូលដែលអ្នកទទួលបានប៉ុន្មានក្នុងមួយថ្ងៃ នៅពេលកើតមានបញ្ហាកូវីដ១៩? ....(គិតជារៀល)

១៩. តើអ្នកត្រូវចំណាយជាមធ្យមប៉ុន្មាន ពេលមិនទាន់មានបញ្ហាកូវីដ១៩?..................(គិតជារៀល)

២០. តើអ្នកត្រូវចំណាយជាមធ្យមប៉ុន្មាន ពេលកើតមានបញ្ហាកូវីដ១៩? ....(គិតជារៀល)

២១. ក្នុងកំឡុងពេលមានការរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ១៩នេះ តើអ្នកធ្លាប់បានទទួលជំនួយពីរដ្ឋាភិបាលដែរឬទេ? □ធ្លាប់ □មិនធ្លាប់

២២. ដោយសារតែការរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ១៩នេះ តើអ្នកមានបំណងប្រកបមុខរបរផ្សេងទេ?

□មាន □មិនមាន

បើមាន តើអ្នកមានបំណងប្រកបមុខរបរអ្វី? ....

២៣. តើអ្នកមានសំណូមពរអ្វីខ្លះ ចំពោះរាជរដ្ឋាភិបាលក្នុងការដោះស្រាយបញ្ហានេះ?

....

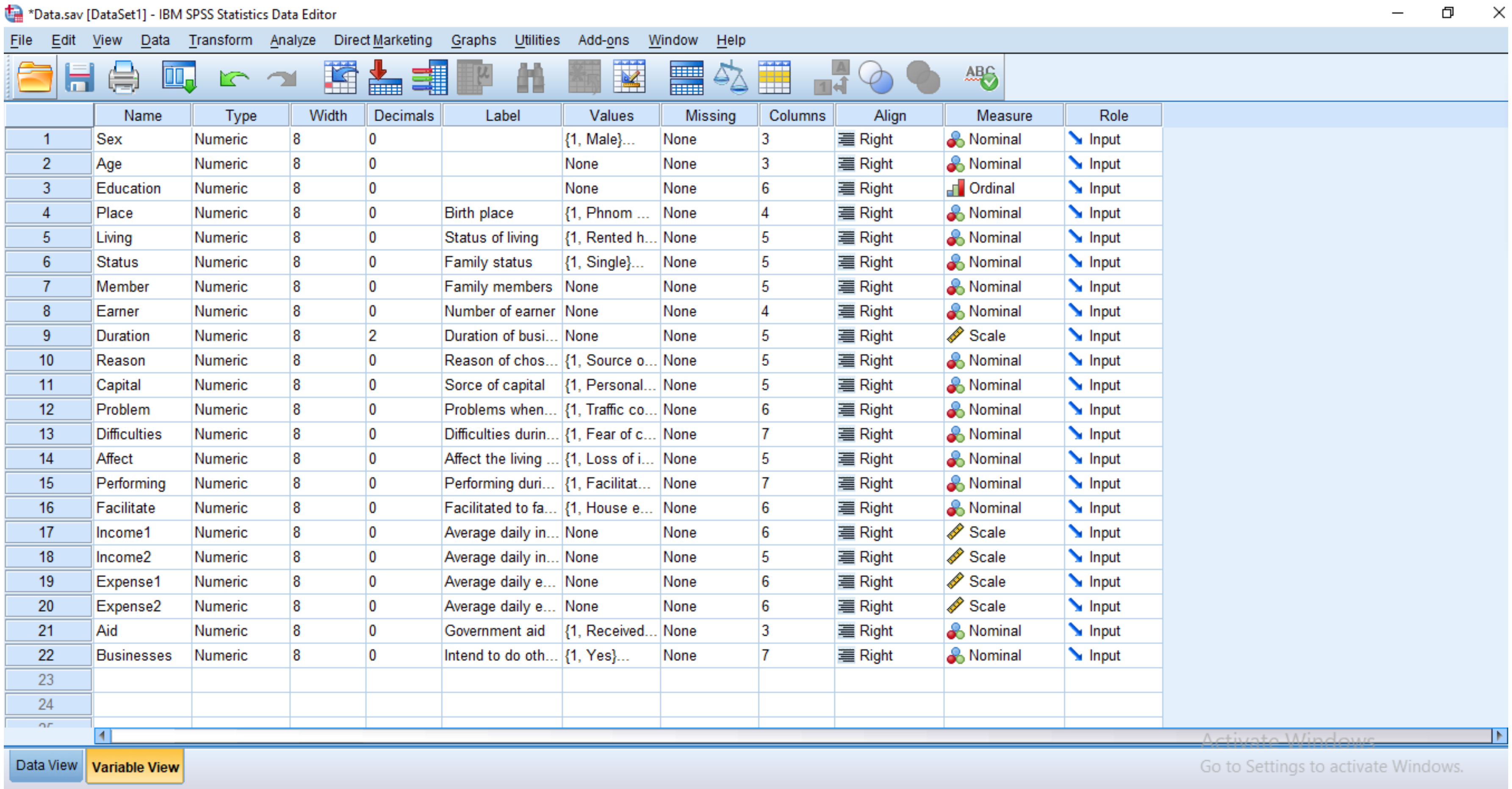
....

....

កម្រងសំណួរត្រូវបានបញ្ចប់។

សូមអរគុណ!

ឧបសម្ព័ន្ធទី៣ ៖ ទិន្នន័យបញ្ចូលក្នុងកម្មវិធី SPSS



	Name	Type	Width	Decimals	Label	Values	Missing	Columns	Align	Measure	Role
1	Sex	Numeric	8	0		{1, Male}...	None	3	Right	Nominal	Input
2	Age	Numeric	8	0		None	None	3	Right	Nominal	Input
3	Education	Numeric	8	0		None	None	6	Right	Ordinal	Input
4	Place	Numeric	8	0	Birth place	{1, Phnom ...	None	4	Right	Nominal	Input
5	Living	Numeric	8	0	Status of living	{1, Rented h...	None	5	Right	Nominal	Input
6	Status	Numeric	8	0	Family status	{1, Single}...	None	5	Right	Nominal	Input
7	Member	Numeric	8	0	Family members	None	None	5	Right	Nominal	Input
8	Earner	Numeric	8	0	Number of earner	None	None	4	Right	Nominal	Input
9	Duration	Numeric	8	2	Duration of busi...	None	None	5	Right	Scale	Input
10	Reason	Numeric	8	0	Reason of chos...	{1, Source o...	None	5	Right	Nominal	Input
11	Capital	Numeric	8	0	Sorce of capital	{1, Personal...	None	5	Right	Nominal	Input
12	Problem	Numeric	8	0	Problems when...	{1, Traffic co...	None	6	Right	Nominal	Input
13	Difficulties	Numeric	8	0	Difficulties durin...	{1, Fear of c...	None	7	Right	Nominal	Input
14	Affect	Numeric	8	0	Affect the living ...	{1, Loss of i...	None	5	Right	Nominal	Input
15	Performing	Numeric	8	0	Performing duri...	{1, Facilitat...	None	7	Right	Nominal	Input
16	Facilitate	Numeric	8	0	Facilitated to fa...	{1, House e...	None	6	Right	Nominal	Input
17	Income1	Numeric	8	0	Average daily in...	None	None	6	Right	Scale	Input
18	Income2	Numeric	8	0	Average daily in...	None	None	5	Right	Scale	Input
19	Expense1	Numeric	8	0	Average daily e...	None	None	6	Right	Scale	Input
20	Expense2	Numeric	8	0	Average daily e...	None	None	6	Right	Scale	Input
21	Aid	Numeric	8	0	Government aid	{1, Received...	None	3	Right	Nominal	Input
22	Businesses	Numeric	8	0	Intend to do oth...	{1, Yes}...	None	7	Right	Nominal	Input
23											
24											

*Data.sav [DataSet1] - IBM SPSS Statistics Data Editor

File Edit View Data Transform Analyze Direct Marketing Graphs Utilities Add-ons Window Help

Visible: 22 of 22 Varia

	Sex	Age	Education	Place	Living	Status	Member	Earner	Duration	Reason	Capital	Problem	Difficulties	Affect	Performing	Facilitate	Income1	Income2	Expense1	Expense2	Aid	Businesses
1	1	40	7	2	1	2	3	2	4.00	2	4	1	3	1	3	3	80000	20000	40000	10000	1	1
2	1	38	7	2	2	2	6	3	3.00	5	4	1	3	1	2	2	40000	20000	30000	10000	1	1
3	1	23	10	2	3	1	4	3	3.00	3	3	1	3	1	2	1	70000	20000	50000	20000	1	1
4	1	25	12	1	1	1	3	2	2.50	6	3	1	3	1	2	4	100000	25000	40000	10000	1	1
5	1	53	3	2	1	2	4	2	6.00	3	4	3	1	2	4	4	10000	0	10000	10000	1	1
6	1	48	6	1	1	2	4	2	3.00	5	1	3	2	3	3	2	40000	0	20000	30000	1	1
7	1	49	3	2	1	2	4	1	5.00	2	2	4	3	1	1	1	40000	10000	30000	10000	1	1
8	1	48	4	1	1	2	4	2	4.00	5	2	3	2	2	4	4	20000	15000	10000	10000	1	1
9	1	29	12	1	3	2	5	2	3.00	1	1	1	3	3	2	3	100000	25000	40000	20000	1	1
10	1	46	6	1	1	2	4	3	5.00	2	2	1	3	1	2	1	80000	20000	40000	10000	1	2
11	1	25	7	2	3	1	6	2	5.00	1	4	1	4	1	2	1	40000	10000	40000	10000	1	1
12	1	40	6	2	1	2	4	1	5.00	3	1	3	1	3	3	4	30000	0	15000	10000	1	2
13	1	45	9	2	2	2	5	4	3.00	1	1	1	3	1	2	1	40000	10000	20000	10000	1	1
14	1	37	8	2	1	2	5	2	4.00	3	2	3	1	1	1	4	30000	0	30000	10000	1	1
15	1	27	14	1	1	1	5	3	3.00	3	4	1	3	1	2	1	40000	10000	20000	10000	1	1
16	1	45	5	2	1	2	3	2	4.00	5	2	1	3	1	2	1	80000	20000	20000	10000	1	1
17	1	42	6	1	2	2	6	2	5.00	2	1	1	3	1	3	2	50000	10000	40000	10000	1	1
18	1	26	11	2	1	2	3	2	3.00	1	2	1	3	1	2	1	40000	20000	20000	10000	1	1
19	1	30	10	2	1	2	5	3	3.50	2	4	1	3	1	2	2	80000	20000	40000	20000	2	1
20	1	48	3	2	1	2	4	3	3.00	3	4	1	3	1	4	1	40000	10000	30000	10000	1	2
21	1	50	4	2	1	2	5	1	4.00	5	1	2	4	4	4	1	40000	0	20000	10000	1	2
22	1	19	9	1	1	1	3	2	1.50	2	4	1	3	1	2	1	70000	20000	20000	10000	1	1
23	1	20	10	1	1	1	4	2	3.00	4	3	4	3	1	2	3	80000	20000	30000	30000	1	1

Data View Variable View

Activate Windows
Go to Settings to activate Windows.

*Data.sav [DataSet1] - IBM SPSS Statistics Data Editor

File Edit View Data Transform Analyze Direct Marketing Graphs Utilities Add-ons Window Help

Visible: 22 of 22 Variat

	Sex	Age	Education	Place	Living	Status	Member	Earner	Duration	Reason	Capital	Problem	Difficulties	Affect	Performing	Facilitate	Income1	Income2	Expense1	Expense2	Aid	Businesses
24	1	48	9	1	1	2	4	2	3.00	5	2	3	3	2	3	1	20000	0	10000	10000	1	1
25	1	31	13	1	1	1	7	3	3.00	6	4	1	3	1	2	1	40000	20000	20000	10000	1	1
26	1	39	6	1	1	2	6	4	4.00	5	2	1	3	1	1	1	40000	10000	30000	10000	1	2
27	1	32	7	1	2	2	3	1	4.00	2	1	1	3	1	3	1	40000	10000	40000	20000	1	1
28	1	38	8	2	1	2	3	1	4.00	2	2	3	3	1	2	1	40000	10000	20000	10000	1	1
29	1	41	6	2	3	2	5	1	10.00	2	2	1	3	1	3	1	50000	20000	30000	20000	1	1
30	1	27	8	2	3	1	7	4	3.00	6	4	1	3	1	2	1	40000	10000	20000	10000	1	1
31	1	23	12	1	1	1	3	1	3.00	2	3	1	3	1	2	1	80000	20000	40000	20000	1	1
32	1	50	7	2	1	2	5	1	5.00	5	1	3	3	1	3	1	40000	30000	30000	20000	1	1
33	1	42	9	1	2	2	2	2	4.00	2	4	1	3	1	3	1	60000	10000	30000	20000	1	1
34	1	32	7	1	1	2	5	3	4.00	3	4	1	3	1	1	1	60000	15000	40000	20000	1	1
35	1	37	7	2	2	2	5	4	4.00	3	3	1	3	1	3	1	70000	20000	30000	20000	1	1
36	1	38	8	2	1	2	4	1	4.00	2	2	1	3	1	1	1	40000	10000	30000	15000	1	1
37	1	35	8	1	1	2	3	2	5.00	6	3	3	3	1	3	2	40000	0	40000	20000	1	1
38	1	30	9	2	1	2	2	2	2.25	3	4	4	2	1	2	1	70000	20000	50000	20000	1	1
39	1	44	6	2	1	3	4	1	5.00	2	2	1	3	1	1	1	25000	0	15000	10000	2	1
40	1	41	7	2	3	2	5	1	11.00	1	2	1	3	1	1	3	40000	10000	30000	20000	1	2
41	1	53	6	2	1	2	4	2	7.00	3	1	3	3	4	4	2	40000	10000	25000	10000	1	1
42	1	48	9	1	1	2	4	2	3.00	5	2	3	3	2	1	1	20000	0	10000	10000	1	1
43	1	25	7	2	1	2	3	1	3.00	3	4	1	3	1	1	1	50000	15000	40000	20000	1	1
44	1	18	8	1	1	1	6	4	2.50	6	4	1	3	1	2	3	120000	30000	60000	40000	1	1
45	1	68	6	2	1	2	3	1	10.00	1	1	3	1	4	4	1	20000	0	10000	10000	1	2
46	1	26	7	2	1	2	4	3	2.50	3	3	1	3	1	1	1	50000	20000	30000	20000	1	1

Data View Variable View

Activate Windows
Go to Settings to activate Windows.

*Data.sav [DataSet1] - IBM SPSS Statistics Data Editor

File Edit View Data Transform Analyze Direct Marketing Graphs Utilities Add-ons Window Help

Visible: 22 of 22 Varial

	Sex	Age	Education	Place	Living	Status	Member	Earner	Duration	Reason	Capital	Problem	Difficulties	Affect	Performing	Facilitate	Income1	Income2	Expense1	Expense2	Aid	Businesses
47	1	28	9	2	1	2	3	1	3.00	4	2	1	3	1	1	1	40000	10000	20000	20000	1	1
48	1	40	7	2	1	2	3	1	4.00	6	4	1	3	1	3	1	60000	20000	15000	15000	1	1
49	1	35	5	1	1	2	2	2	5.00	4	4	1	1	1	2	3	60000	20000	30000	20000	1	1
50	1	42	6	2	3	2	5	1	8.00	1	2	1	3	1	4	1	50000	20000	30000	20000	1	1
51	1	44	9	1	2	2	3	2	5.00	2	1	1	3	1	3	1	40000	10000	30000	10000	1	1
52	1	41	6	2	2	2	4	1	6.00	3	1	3	2	1	1	1	20000	5000	15000	10000	1	1
53	1	56	6	2	1	2	3	1	4.00	5	2	3	3	2	4	1	20000	0	10000	10000	1	1
54	1	47	1	2	3	2	5	2	7.00	1	2	1	3	1	1	1	25000	25000	15000	15000	1	2
55	1	62	5	2	2	2	8	5	15.00	6	4	2	3	1	1	1	60000	20000	40000	10000	1	1
56	1	33	10	2	1	2	3	1	4.00	2	2	1	3	1	3	1	80000	20000	20000	15000	1	1
57	1	28	8	1	3	2	4	1	2.00	3	2	3	3	3	1	1	20000	0	20000	30000	1	1
58	1	36	10	2	2	2	4	2	3.00	2	4	1	3	1	1	1	50000	15000	25000	15000	1	1
59	1	50	7	2	2	2	5	1	6.00	5	2	1	3	1	3	3	50000	20000	25000	15000	1	1
60	1	32	8	1	2	2	5	3	4.00	2	4	1	3	1	1	1	60000	20000	40000	20000	1	1
61	1	37	4	2	1	2	4	1	3.00	5	2	1	3	1	1	1	60000	20000	40000	10000	1	1
62	1	42	9	1	2	2	4	4	4.00	2	4	1	3	1	2	1	50000	20000	30000	20000	1	1
63	1	35	8	2	1	2	3	1	3.00	5	2	1	3	1	1	1	40000	20000	20000	10000	1	1
64	1	36	7	2	1	2	4	1	2.50	2	4	1	3	1	3	3	80000	25000	50000	20000	1	1
65	1	29	12	2	1	1	5	4	2.50	2	3	1	1	1	2	1	70000	20000	30000	20000	1	1
66	1	26	4	2	1	2	4	3	2.00	3	3	1	3	1	1	1	50000	15000	30000	15000	1	1
67	1	39	6	2	2	2	4	1	5.00	2	2	1	3	1	4	1	40000	10000	20000	10000	1	1
68	1	40	2	2	1	2	6	2	3.00	3	2	1	3	3	1	1	50000	25000	30000	15000	1	1
69	1	38	4	2	1	2	5	2	2.59	2	2	3	2	2	3	1	30000	0	30000	10000	1	1

Data View Variable View

Activate Windows
Go to Settings to activate Windows.

*Data.sav [DataSet1] - IBM SPSS Statistics Data Editor

File Edit View Data Transform Analyze Direct Marketing Graphs Utilities Add-ons Window Help

Visible: 22 of 22 Variab

	Sex	Age	Education	Place	Living	Status	Member	Earner	Duration	Reason	Capital	Problem	Difficulties	Affect	Performing	Facilitate	Income1	Income2	Expense1	Expense2	Aid	Businesses
70	1	51	6	2	2	2	4	2	5.50	5	2	3	3	4	4	1	30000	0	20000	10000	1	1
71	1	37	3	2	2	2	5	4	3.00	3	4	1	3	1	1	1	70000	10000	30000	10000	1	1
72	1	18	8	1	2	1	4	3	3.00	2	3	1	1	1	2	1	50000	15000	30000	10000	1	1
73	1	42	6	1	2	2	6	2	3.00	2	2	1	3	1	1	1	50000	10000	40000	20000	1	1
74	1	44	3	2	1	2	3	3	3.00	5	4	3	3	1	3	1	30000	0	30000	10000	1	1
75	1	29	10	2	2	2	4	2	2.00	6	4	1	3	1	1	3	80000	20000	60000	20000	1	1
76	1	48	5	2	2	3	4	1	4.00	6	2	1	3	1	4	1	50000	10000	20000	20000	1	1
77	1	36	6	2	1	2	4	2	3.00	2	2	1	3	1	1	1	70000	20000	30000	30000	1	1
78	1	55	4	1	2	2	5	3	6.00	3	1	2	3	4	4	1	40000	0	20000	10000	1	1
79	1	53	6	2	1	2	6	3	5.00	3	1	2	3	4	1	1	40000	0	30000	10000	1	1
80	1	42	6	2	2	2	5	3	3.00	5	2	1	3	1	1	1	60000	10000	20000	10000	1	1
81	1	47	3	1	2	2	3	1	3.00	5	2	1	3	1	1	1	50000	20000	40000	20000	1	1
82	1	30	10	2	1	2	4	4	4.00	2	4	1	3	1	1	3	60000	15000	30000	20000	1	1
83	1	38	9	2	1	2	3	2	4.00	2	2	1	3	1	1	1	40000	10000	30000	10000	1	1
84	1	48	3	2	1	2	5	2	5.00	5	4	3	2	1	1	1	25000	0	20000	20000	1	1
85	1	22	7	1	2	2	5	3	3.00	2	3	1	3	1	2	1	80000	20000	20000	20000	1	1
86	1	72	0	1	2	2	5	3	9.00	5	1	3	3	4	4	1	20000	0	10000	10000	1	1
87	1	50	6	2	1	2	5	2	5.00	6	2	1	1	1	1	1	50000	10000	20000	20000	1	1
88	1	26	3	2	2	1	8	4	4.00	2	2	3	3	1	1	1	40000	10000	20000	20000	1	1
89	1	43	4	2	2	2	2	1	7.00	6	2	1	3	1	1	1	60000	10000	20000	20000	1	1
90	1	35	8	2	1	2	3	1	4.00	5	2	1	3	1	1	1	50000	20000	20000	20000	2	2
91	1	45	7	1	2	2	3	2	5.00	2	2	3	3	1	2	3	40000	0	40000	20000	1	1
92	1	48	5	1	1	2	4	2	3.00	5	2	3	3	2	1	1	10000	0	10000	10000	1	1

Data View Variable View

Activate Windows
Go to Settings to activate Windows.

*Data.sav [DataSet1] - IBM SPSS Statistics Data Editor

File Edit View Data Transform Analyze Direct Marketing Graphs Utilities Add-ons Window Help

Visible: 22 of 22 Variab

	Sex	Age	Education	Place	Living	Status	Member	Earner	Duration	Reason	Capital	Problem	Difficulties	Affect	Performing	Facilitate	Income1	Income2	Expense1	Expense2	Aid	Businesses
93	1	53	4	2	2	2	4	2	6.00	3	1	1	3	1	1	1	40000	10000	25000	10000	1	1
94	1	40	4	1	2	2	6	3	3.00	6	2	1	3	1	3	3	80000	20000	40000	20000	1	1
95	1	49	3	1	2	2	5	2	4.00	5	4	1	1	1	4	1	40000	0	30000	20000	1	1
96	1	29	9	2	1	2	3	2	3.00	2	2	1	3	1	1	1	40000	0	20000	20000	1	1
97	1	52	4	2	1	3	1	1	3.50	5	4	1	3	4	4	1	50000	10000	30000	20000	1	1
98	1	39	8	2	3	2	4	1	2.25	2	4	1	3	1	1	1	25000	0	20000	20000	1	1
99	1	61	0	2	1	2	4	2	10.00	1	4	1	3	1	1	1	60000	10000	20000	10000	1	1
100	1	40	7	2	1	2	3	1	4.00	6	2	1	2	1	1	1	60000	20000	20000	20000	1	1
101	1	45	4	2	2	2	5	2	4.00	2	2	3	3	1	4	1	30000	0	30000	20000	1	1
102	1	35	7	2	1	2	3	1	2.50	2	2	1	3	1	1	3	50000	20000	40000	20000	1	1
103	1	28	11	2	3	2	5	3	3.00	2	2	1	3	1	1	1	40000	10000	30000	10000	1	1
104	1	31	9	1	3	2	3	1	3.00	2	2	1	3	1	2	2	40000	10000	40000	10000	1	1
105	1	43	7	2	1	2	4	2	3.00	5	2	3	1	1	1	1	70000	20000	40000	20000	1	1
106	1	46	5	2	1	2	3	1	6.00	5	2	1	3	1	1	1	80000	20000	20000	20000	1	1
107	1	54	3	2	2	2	4	2	4.00	2	4	1	3	1	3	1	40000	10000	25000	10000	1	1
108	1	38	6	1	3	2	4	1	2.00	2	2	3	3	1	1	1	20000	20000	20000	10000	1	1
109																						
110																						
111																						
112																						
113																						
114																						
115																						

Data View Variable View

Activate Windows
Go to Settings to activate Windows.

Sex

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Male	108	100.0	100.0	100.0

Statistics

Age

N	Valid	108
	Missing	0
Mean		39.42
Median		40.00
Mode		48
Minimum		18
Maximum		72
Sum		4257

Education

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	2	1.9	1.9	1.9
	1	1	.9	.9	2.8
	2	1	.9	.9	3.7
	3	10	9.3	9.3	13.0
	4	11	10.2	10.2	23.1
	5	6	5.6	5.6	28.7
	6	20	18.5	18.5	47.2
	7	18	16.7	16.7	63.9
	8	12	11.1	11.1	75.0
	9	12	11.1	11.1	86.1
	10	7	6.5	6.5	92.6
	11	2	1.9	1.9	94.4
	12	4	3.7	3.7	98.1
	13	1	.9	.9	99.1
	14	1	.9	.9	100.0
	Total	108	100.0	100.0	

Birth place

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Phnom Penh	36	33.3	33.3	33.3
	Provines	72	66.7	66.7	100.0
	Total	108	100.0	100.0	

Family status

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Single	13	12.0	12.0	12.0
	Married	92	85.2	85.2	97.2
	divorce	3	2.8	2.8	100.0
	Total	108	100.0	100.0	

Statistics

Family members

N	Valid	108
	Missing	0
Mean		4.19
Median		4.00
Mode		4
Minimum		1
Maximum		8
Sum		453

Number of earner

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	36	33.3	33.3	33.3
	2	41	38.0	38.0	71.3
	3	20	18.5	18.5	89.8
	4	10	9.3	9.3	99.1
	5	1	.9	.9	100.0
	Total	108	100.0	100.0	

Statistics

Duration of business

N	Valid	108
	Missing	0
Mean		4.2138
Median		4.0000
Mode		3.00
Minimum		1.50
Maximum		15.00
Sum		455.09

Reason of chossing job

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Source of income	9	8.3	8.3	8.3
	Easy to find income	38	35.2	35.2	43.5
	No knowledge and skills required	20	18.5	18.5	62.0
	Introduction from relatives	3	2.8	2.8	64.8
	No choice	25	23.1	23.1	88.0
	Others	13	12.0	12.0	100.0
	Total	108	100.0	100.0	

Problems when no Covid19

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Traffic congestion	75	69.4	69.4	69.4
	Wheater problems	4	3.7	3.7	73.1
	No customers	26	24.1	24.1	97.2
	Others	3	2.8	2.8	100.0
	Total	108	100.0	100.0	

Sorce of capital

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Personal savings	16	14.8	14.8	14.8
	Loan from MFI	49	45.4	45.4	60.2
	Loans from relatives	11	10.2	10.2	70.4
	Others	32	29.6	29.6	100.0
	Total	108	100.0	100.0	

Difficulties during Covid19

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Fear of communicable disease	10	9.3	9.3	9.3
	Other measures from the authorities	7	6.5	6.5	15.7
	Few customers	89	82.4	82.4	98.1
	Others	2	1.9	1.9	100.0
	Total	108	100.0	100.0	

Statistics

Average daily incomes (no Covid19)

N	Valid	108
	Missing	0
Mean		49074.07
Median		40000.00
Mode		40000
Std. Deviation		20417.925
Minimum		10000
Maximum		120000
Sum		5300000

Statistics

Average daily incomes (during Covid19)

N	Valid	108
	Missing	0
Mean		12453.70
Median		10000.00
Mode		20000
Std. Deviation		8469.168
Minimum		0
Maximum		30000
Sum		1345000

Average daily incomes (no Covid19) * Average daily incomes (during Covid19) Crosstabulation

Count

		Average daily incomes (during Covid19)							Total
		0	5000	10000	15000	20000	25000	30000	
Average daily incomes (no Covid19)	10000	2	0	0	0	0	0	0	2
	20000	6	1	0	1	1	0	0	9
	25000	3	0	0	0	0	1	0	4
	30000	6	0	0	0	0	0	0	6
	40000	8	0	21	0	4	0	1	34
	50000	0	0	5	4	8	1	0	18
	60000	0	0	4	2	6	0	0	12
	70000	0	0	1	0	7	0	0	8
	80000	0	0	0	0	11	1	0	12
	100000	0	0	0	0	0	2	0	2
	120000	0	0	0	0	0	0	1	1
Total		25	1	31	7	37	5	2	108

Statistics

Average daily expenses (no Covid19)

N	Valid	108
	Missing	0
Mean		27870.37
Median		30000.00
Mode		30000
Std. Deviation		10704.259
Minimum		10000
Maximum		60000
Sum		3010000

Statistics

Average daily expenses (during Covid19)

N	Valid	108
	Missing	0
Mean		15462.96
Median		15000.00
Mode		10000
Std. Deviation		6019.324
Minimum		10000
Maximum		40000
Sum		1670000

Average daily expenses (no Covid19) * Average daily expenses (during Covid19) Crosstabulation

Count

		Average daily expenses (during Covid19)					Total
		10000	15000	20000	30000	40000	
Average daily expenses (no Covid19)	10000	8	0	0	0	0	8
	15000	3	2	0	0	0	5
	20000	16	1	12	2	0	31
	25000	3	2	0	0	0	5
	30000	13	3	14	2	0	32
	40000	8	0	14	0	0	22
	50000	0	0	3	0	0	3
	60000	0	0	1	0	1	2
Total		51	8	44	4	1	108