

ព័ត៌មានមូលដ្ឋានអំពីគម្រោង

(ត្រូវបំពេញគ្រប់ចំណុចទាំងអស់)

ផ្នែក ក

១. ឈ្មោះគម្រោង : គម្រោងការសិក្សាលើកកម្ពស់ការតភ្ជាប់ផ្លូវអាកាសនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ឡាវ ភូមា និងចិន

២. កាលបរិច្ឆេទគម្រោង

កាលបរិច្ឆេទចាប់ផ្តើមគម្រោង 01/06/17

កាលបរិច្ឆេទបញ្ចប់គម្រោង 30/12/18

៣. ចំណាយគម្រោងសរុប \$473,000

៤. ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវ រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរណ៍ស៊ីវិល

RESPONSIBLE UNIT

អង្គភាពទទួលខុសត្រូវ

៥. ស្ថានភាពគម្រោង គម្រោងដែលបានលុបចោល

ព័ត៌មានលម្អិតអំពីគម្រោង

៦. ប្រភេទគម្រោង : គម្រោងជំនួយបច្ចេកទេស

៧. ប្រភពហិរញ្ញប្បទាន : ស្វែងរកម្ចាស់ជំនួយ

៨. មុំនៃគោលនយោបាយក្នុងយុទ្ធសាស្ត្របញ្ជាក់គោល ដំណាក់កាលទី១ ដែលគម្រោងស្ថិតនៅ

មុំទី៣- ការពង្រឹងភាពជាដៃគូវិស័យសាធារណៈ និងវិស័យឯកជន

៩. ការចូលរួមចំណែករបស់គម្រោងក្នុងការសម្រេចបានគោលនយោបាយអាទិភាពខាងលើ

អត្ថប្រយោជន៍នៃការតភ្ជាប់ផ្លូវអាកាសរវាងចំណុចចេញដំណើរ និងការចុះចតរវាងអាកាសយានដ្ឋាន នៃប្រទេសទាំងបី និងប្រទេសចិន មានគោលបំណងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង និងធ្វើការកាត់បន្ថយរយៈពេលនៃការធ្វើដំណើរ ដែលទាំងនេះជាការចង់បានរបស់អ្នកធ្វើដំណើរតាមផ្លូវអាកាស; ព្រមទាំងការកំណត់តម្លៃអប្បបរមា សម្រាប់ជម្រុញឱ្យមានកំណើនការផ្សព្វផ្សាយ អ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស សំបុត្រ ឥវ៉ាន់ និងទំនិញ ដែលនឹងអនុញ្ញាតឱ្យប្រទេសទាំងបួនខិតជិតគ្នា និងរួមចំណែកពង្រឹងកំណើនសេដ្ឋកិច្ច រៀងៗខ្លួន។

១០. ការគាំទ្រដល់គោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍ វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា

តើគម្រោងនេះគាំទ្រដល់ការអនុវត្តគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជាដែរឬទេ ?

មិនគាំទ្រ

១១. វិស័យ (សូមប្រើវិស័យ អនុវិស័យ ដែលមានចែងក្នុងផ.យ.អ.ជ. )

ការដឹកជញ្ជូន

១២. ទីតាំងអនុវត្តគម្រោង ( ពិពណ៌នាទីតាំងដែលត្រូវអនុវត្តគម្រោង )

រាជធានីភ្នំពេញ,

១៣. គោលបំណងរបស់គម្រោង ( ពិពណ៌នាគោលបំណងចម្បងៗរបស់គម្រោង )

- ដើម្បីលើកកម្ពស់ការតភ្ជាប់ផ្លូវអាកាស ( ការផ្លាស់ទីនៃអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស សំបុត្រ និងទំនិញ ) ពីគោលដៅចេញដំណើរ / ទៅគោលដៅចុះចតនៅអាកាសយានដ្ឋានប្រទេសចិន និងបណ្តាប្រទេស CLM
- ដើម្បីផ្តល់ឱ្យការតភ្ជាប់ផ្លូវអាកាសនៅក្នុងតំបន់មានប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់ តាមរយៈសេវាកម្មនៃបណ្តាញទៅកាន់គោលដៅធ្វើដំណើរ ក៏ដូចជាអាកាសយានដ្ឋានដែលកម្រិតប្រេកង់មិនទាន់មានសកម្មភាព និងអាកាសយានដ្ឋានដែលមិនបានតភ្ជាប់ជើងហោះហើរទៅប្រទេសចិន និង CLM
- ដើម្បីបង្កើនប្រសិទ្ធភាពពីផលប្រយោជន៍នៃការតភ្ជាប់ផ្លូវអាកាសឱ្យកាន់តែប្រសើរឡើងរវាងប្រទេសចិន និង
- ដើម្បីផ្តល់នូវចក្ខុវិស័យរយៈពេលវែងសម្រាប់ការតភ្ជាប់ផ្លូវអាកាសរវាង CLM និង ប្រទេសចិន។

១៤. ការពិពណ៌នាអំពីគម្រោង ( ពិពណ៌នាអំពីសមាសភាគទាំងអស់របស់គម្រោង )

នៅក្នុងបរិបទនៃការអនុវត្តផែនការយុទ្ធសាស្ត្រដឹកជញ្ជូនអាកាស 2016-2025, យើងបានកត់សម្គាល់សមត្ថភាពនៅក្នុងចំណោមប្រទេសជាសមាជិកអាកាសមានភាពខុសគ្នា, ដោយត្រូវបានចាត់ទុកថាសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសកម្ពុជា ឡាវ និងមីយ៉ាន់ម៉ាត្រូវបានគេចាត់ទុកជាប្រទេសដែលមានសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចតិចតួច ប្រៀបទៅនឹងបណ្តាប្រទេសផ្សេងទៀតក្នុងតំបន់។ ទន្ទឹមនឹងនេះការលើកកម្ពស់ការតភ្ជាប់ផ្លូវអាកាសក្នុងបណ្តាប្រទេសទាំង០៣ ភ្ជាប់មកពីប្រទេសចិនដែលជាប្រទេសមានមូលដ្ឋានសេដ្ឋកិច្ចរឹងមាំ និងផ្តល់ភាពចាំបាច់សម្រាប់បង្កើនកម្លាំងសេដ្ឋកិច្ច ដោយមេដឹកនាំអាកាសទទួលស្គាល់ថាជាមូលដ្ឋានគ្រឹះ នៃការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចសង្គម និងសមាហរណកម្មអាកាស ដែលនេះជាការដើរតួនាទីដ៏សំខាន់ក្នុងការផ្លាស់ទីទំនិញ មូលធន សេវាកម្ម និងអ្នកដំណើរ។ ទាំងនេះក៏បានផ្តល់នូវការគាំទ្រដ៏អស្ចារ្យនៅក្នុងការតភ្ជាប់សេដ្ឋកិច្ចអាកាសឱ្យកាន់កាន់តែជិតគ្នា និងកសាងសហគមន៍សេដ្ឋកិច្ចអាកាសដែលមានសារៈសំខាន់ណាស់សម្រាប់អនាគតនៃបណ្តាប្រជាជាតិអាកាស។

១៥. យុត្តិកម្មលើគម្រោង ( បង្ហាញពីហេតុផលថាហេតុអ្វីបានជាគម្រោងនេះត្រូវបានជ្រើសរើស )

គម្រោងនេះមានសារៈសំខាន់ខ្លាំងណាស់ក្នុងការជួយដល់បណ្តាប្រទេស CLM នៅក្នុងបរិបទនៃការលើកកម្ពស់ការតភ្ជាប់ផ្លូវអាកាសហោះហើរឆ្ពោះទៅ / ហោះហើរត្រលប់មកពីប្រទេសចិន ដែលនឹងអាចបំពេញតម្លៃក្នុងចំណោមបណ្តាប្រទេសអាស៊ាន ជាមួយនឹងការតភ្ជាប់ផ្លូវអាកាសជាមួយប្រទេសផ្សេងៗ ដូចជាសិង្ហបុរី ម៉ាឡេស៊ី និងប្រទេសថៃ ។ ចំណេះដឹងដ៏មានសារៈសំខាន់ដែលទទួលបានក្នុងការសិក្សាគម្រោងនេះ នឹងជួយធ្វើការកែលម្អឧស្សាហកម្មអាកាសចរណ៍ របស់ប្រទេសសាមី ដោយហេតុនេះនឹងលើកកម្ពស់វិស័យឧស្សាហកម្ម ដែលមានដូចជាវិស័យទេសចរណ៍ និងវិស័យដឹកជញ្ជូន ស្របតាម ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិរបស់កម្ពុជា 2014-2018 (NSDP) ។

គម្រោងនេះនឹងក្លាយជាឱកាសដ៏មានអត្ថន័យសម្រាប់ប្រទេសចិនធ្វើការចែករំលែកបទពិសោធន៍ និងចំណេះដឹងទាក់ទងវិស័យអាកាសចរណ៍ ជាមួយបណ្តាប្រទេសពាក់ព័ន្ធ ដោយក្នុងខណៈពេលដែលកំពុងជំរុញពង្រឹងឱ្យមានភាពជាដៃគូ និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងប្រទេសចិន និងបណ្តាប្រទេស CLM ក្នុងបរិបទនៃ សហប្រតិបត្តិការ Lancang-ទន្លេមេគង្គ។ ហើយវាជួយឱ្យសមត្ថភាពនៃបណ្តាប្រទេស CLM សម្រេចគោលដៅ ដឹកជញ្ជូនផ្លូវអាកាសអាស៊ាន ដោយទាំងនេះគឺដើម្បីគាំទ្រឱ្យ ទីផ្សារអាកាសចរណ៍អាស៊ានតែមួយ មានការប្រកួតប្រជែងច្រើនជាងមុន និងមានភាពរឹងមាំ។

១៦. ផលប្រយោជន៍របស់គម្រោង ( រៀបរាប់ពីអ្នកដែលនឹងទទួលបានប្រយោជន៍ផ្ទាល់និងមិនផ្ទាល់ពីការអនុវត្តគម្រោង )

- កំណត់អត្តសញ្ញាណ ដើម្បីគាំទ្រដល់ការផ្លាស់ទីអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស សំបុត្រ និងទំនិញ រវាងប្រទេស CLM និង ប្រទេសចិន។
- ដើម្បីយល់កាន់ច្បាស់ អំពីភាពស្មុគស្មាញ បទប្បញ្ញត្តិ ក៏ដូចជាទំនាក់ទំនងទៅវិញទៅមក រវាងសមត្ថភាពរបស់អាកាសយានដ្ឋាន និងទិដ្ឋភាពទូទៅរបស់ទីផ្សារអាកាសចរណ៍ ដែលជះឥទ្ធិពលលើយុទ្ធសាស្ត្រប្រកួតប្រជែងរបស់កាត់ពាក់ព័ន្ធក្នុងវិស័យអាកាសចរណ៍ និងការបង្កើនប្រសិទ្ធភាពបណ្តាញដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស។
- លទ្ធផលនៃការសិក្សានេះនឹងជួយដល់អ្នកតាក់តែងគោលនយោបាយក្នុងការធ្វើការតភ្ជាប់ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស និងការរក្សាបាននូវកំណើនប្រកបដោយនិរន្តរភាព នៃការតភ្ជាប់ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស
- ដើម្បីលើកកម្ពស់សមត្ថភាពប្រទេសទាំងបី CLM ក្នុងការគាំទ្រដល់ការសម្រេចបាននូវចក្ខុវិស័យនៃសហគមន៍សេដ្ឋកិច្ចអាស៊ាន (AEC) នៅឆ្នាំ 2025 ដែលអំពាវនាវឱ្យមានការរួមបញ្ចូលគ្នាស៊ីជម្រៅក្នុងតំបន់ និងរួមចំណែកឆ្ពោះទៅរកសេដ្ឋកិច្ចអាស៊ានស្ថិតិមូតុខ្ពស់។

**១៧. ការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាព**

តើគម្រោងនេះតម្រូវឱ្យមានការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាពដែរ ឬទេ? មាន

ប្រសិនបើត្រូវការ តើការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាព បានរៀបចំហើយឬនៅ? មិនទាន់ចាប់ផ្តើម

១៨. ផលប៉ះពាល់ផ្នែកបរិស្ថាននិងសង្គម ( ពិពណ៌នាផ្នែកផលប៉ះពាល់របស់គម្រោងលើប្រជាជននិងបរិស្ថានជុំវិញ ប្រសិនបើមាន។ តើគម្រោងនេះនឹងជួយដល់ការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រដែរឬទេ? )

គម្រោងនេះមិនមានផលប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាន និង សង្គមទេ។

**១៩. ការប្រែប្រួល អាកាសធាតុ**

ក. តើសកម្មភាព ឬធាតុចេញរបស់គម្រោងទាក់ ទងនឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ ឬទេ? គួន

ខ. តើគម្រោងមានភាពទាក់ទងនឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុកម្រិតណា ?

សូមជ្រើសរើសវិស័យដែលទាក់ទងនឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុរបស់គម្រោងនិងបំពេញការចូលរួមចំណែកនៃចំណាយដែល ទាក់ទងនឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុរបស់គម្រោងធៀបនឹងតម្លៃគម្រោងសរុប។

២០. ការកាត់បន្ថយហានិភ័យនិងគ្រោះមហន្តរាយ

អាកាសធាតុ

តើសកម្មភាព ឬធាតុចេញរបស់គម្រោងទាក់ទងនឹងការកាត់បន្ថយហានិភ័យ និងគ្រោះមហន្តរាយដែរឬទេ? **គួន**

២១. ការវិភាគយេនឌ័រ (តើគម្រោងនេះមានផលប៉ះពាល់ដល់គូនារីរបស់បុរសនិងស្ត្រីក្នុងទីតាំងរបស់គម្រោងនេះដូចម្តេច? តើស្ត្រីនឹងត្រូវចូលរួមយ៉ាងសកម្មក្នុងការអនុវត្តគម្រោងនេះដែរឬទេ?)

បុរស និង ស្ត្រីត្រូវបានចូលរួមជាមួយនឹងការអនុវត្តគម្រោងនេះ។

២២. សមត្ថភាពអនុវត្តគម្រោង (តើក្រសួងមានជំនាញនិងបទពិសោធន៍គ្រប់គ្រាន់សម្រាប់អនុវត្តគម្រោងដែរឬទេ?)

មន្ត្រីនៃរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសធាតុមានសមត្ថភាពគ្រប់គ្រាន់ក្នុងការអនុវត្តនូវគម្រោងនេះ។

២៣. ស្ថានភាពនៃការអនុវត្តគម្រោង (ពិពណ៌នាសង្ខេបអំពីវឌ្ឍនភាពរបស់គម្រោងនិងបញ្ហាអំពីភាពប្រឈមនានា ដែល បណ្តាលឲ្យមាន ការព្យាបាលក្នុងការអនុវត្តគម្រោង។)

២៤. អាទិភាពរបស់គម្រោង (បញ្ជាក់ពីការកំណត់អាទិភាពរបស់គម្រោងរបស់ក្រសួង ស្ថាប័ន)

9

២៥. ការចូលរួមរបស់ដៃគូអភិវឌ្ឍ (ផ្តល់ព័ត៌មានអំពីដៃគូអភិវឌ្ឍសក្តានុពល ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងគម្រោងនេះ)

ស្វែងរកដៃគូ

**ផ្នែក ខ ចំណាយរបស់គម្រោងនិងប្រភពហិរញ្ញប្បទាន**

(គិតជាពាន់ដុល្លារអាមេរិក)

ចំណាយវិនិយោគ	2020		2021 ថវិកា	2022 ប៉ាន់ស្មាន	2023 ប៉ាន់ស្មាន	2024 ប៉ាន់ស្មាន	សរុប 2022-2024	ថវិកា ចរន្ត
	ថវិកា	ជាក់ស្តែង						
<b>ចំណាយប្រតិបត្តិ</b>	0.0	0.0	0.0	114.0	262.0	0.0	376.0	0.0
បៀវត្សរ៍	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
សម្ភារៈនិងរដ្ឋបាល	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
ផ្សេងៗ	0.0	0.0	0.0	114.0	262.0	0.0	376.0	0.0

<b>ចំណាយមូលធន</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>18.0</b>	<b>79.0</b>	<b>0.0</b>	<b>97.0</b>	<b>0.0</b>
ការសាងសង់	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
សេវាទីប្រឹក្សា	0.0	0.0	0.0	18.0	36.0	0.0	54.0	0.0
ទទួលបាន:	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
ការបណ្តុះបណ្តាល	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
ផ្សេងៗ	0.0	0.0	0.0	0.0	43.0	0.0	43.0	0.0
<b>ចំណាយសរុប</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>132.0</b>	<b>341.0</b>	<b>0.0</b>	<b>473.0</b>	<b>0.0</b>

ប្រភពហិរញ្ញប្បទាន	2020		2021 ថវិកា	2022 ប៉ាន់ស្មាន	2023 ប៉ាន់ស្មាន	2024 ប៉ាន់ស្មាន	សរុប 2022-2024	
	ថវិកា	ជាក់ស្តែង						
ចំណូលពីគម្រោង	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
ថវិកាជាតិ	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
សាច់ប្រាក់សុទ្ធ	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
ធនធានផ្សេងៗ	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
ហិរញ្ញប្បទាន របស់ ដៃគូអភិវឌ្ឍ								
សរុបហិរញ្ញប្បទាន ដែលបានសន្យាផ្តល់	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
តម្រូវហិរញ្ញប្បទាន បំពេញបន្ថែម	0.0	0.0	0.0	132.0	341.0	0.0	473.0	

បានឃើញ និង ឯកភាព  
រដ្ឋមន្ត្រី

កាលបរិច្ឆេទ: