ADB ASIAN DEVELOPMENT BANK

ប្រទេសកម្ពុជា៖ គាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈចម្រុះ ក្នុងទីក្រុង ប្រកបដោយនិរន្តរភាព

ឈ្មោះគម្រោង	គាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈចម្រុះក្នុងទីក្រុង ប្រកបដោយនិរន្តរភាព	
លេខគម្រោង	51113-001	
ប្រទេស	ប្រទេសកម្ពុជា	
ស្ថានភាពគម្រោង	ត្រូវបានអនុម័ត	
ប្រភេទ/គំរូនៃការផ្តល់ជំនួយសម្រាប់គម្រោងនេះ	ជំនួយបច្ចេកទេស	
ប្រភពមូលនិធិ/ចំនួន	**ជំនួយបច្ចេកទេស 9503-CAM៖ គាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈចម្រុះក្នុងទីក្រុង ប្រកបដោយនិរន្តរភាព**	
	មូលនិធិជប៉ុន សម្រាប់កាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ	១,៥០ លានដុល្លារ
របៀបវារៈជាយុទ្ធសាស្ត្រ	កំណើនដែលធានាបាននូវនិរន្តរភាពបរិស្ថាន កំណើនសេដ្ឋកិច្ចសម្រាប់ទាំងអស់គ្នា	

កត្តាជម្រុញឱ្យមានការផ្លាស់ប្តូរ	អភិបាលកិច្ច និងការអភិវឌ្ឍន៍សមត្ថភាព ដំណោះស្រាយចំណេះដឹង ភាពជាដៃគូ
វិស័យ/អនុវិស័យ	**ដឹកជញ្ជូន** - គោលនយោបាយដឹកជញ្ជូន និងការអភិវឌ្ឍស្ថាប័ន
សមធម៌ និងការបញ្ជ្រាបយេនឌ័រ	ការបញ្ជ្រាបយេនឌ័រ ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព
ការពណ៌នា	ជំនួយបច្ចេកទេសផ្តល់ចំណេះដឹង និងការគាំទ្រ ដែលត្រូវបានលើកស្នើនេះ នឹងនាំឱ្យមានការកែលម្អការគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ដើម្បីបង្កើតនូវប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនចម្រុះប្រកបដោយនិរន្តរភាព និងជំរុញលើកកម្ពស់ឱ្យមានការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូននេះ តាមរយៈ (i) រៀបចំគោលការណ៍ណែនាំស្តីពីគោលនយោបាយ និងកញ្ចប់ឧបករណ៍ផែនការសម្រាប់អាជ្ញាធរទទួលខុសត្រូវលើការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ដែលពាក់ព័ន្ធ (ii) រៀបចំកម្មវិធីកែលម្អការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈចម្រុះក្នុងទីក្រុង ដែលត្រូវបានជ្រើសរើសជាបេក្ខភាពកម្មវិធី សម្រាប់អនុវត្ត និង (iii) ផ្តល់ការបណ្តុះបណ្តាលអភិវឌ្ឍន៍សមត្ថភាព ដល់អាជ្ញាធរទទួលខុសត្រូវលើវិស័យដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ដើម្បីបង្កើនសមត្ថភាពគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធរបស់ពួកគេ និងរៀបចំសិក្ខាសាលាបង្កើនការយល់ដឹងជាសាធារណៈ ដើម្បីជំរុញឱ្យមានការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធនេះ។
សនិទានភាពនៃគម្រោង និងទំនាក់ទំនងជាមួយយុទ្ធសាស្ត្ររបស់ប្រទេស/ថ្នាក់តំបន់	ចំនួនប្រជាជនក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ដែលជារាជធានីរបស់ប្រទេសកម្ពុជា កើនឡើងពី ១,១៣ លាននាក់ ក្នុងឆ្នាំ ១៩៩៨ ដល់ ១,៨៥ លាននាក់ ក្នុងឆ្នាំ ២០១២។ គេរំពឹងថានិន្នាការនេះ នឹងនៅតែបន្តទៀត ដោយមានការព្យាករណ៍ថា ចំនួនប្រជាជននឹងមានការកើនឡើងដល់ ២,៤១ លាននាក់ ក្នុងឆ្នាំ ២០២០ និង ២,៨៧ លាននាក់ ក្នុងឆ្នាំ ២០៣៥។ គេរំពឹងថា ចំនួននៃការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាពលរដ្ឋទាំងអស់ ដូចជា ទៅផ្ទះ ទៅកន្លែងធ្វើការ ទៅសាលារៀន ក្រុមហ៊ុន និងការធ្វើដំណើរសម្រាប់គោលបំណងឯកជន តាមរយៈថ្មើរជើង ម៉ូតូ ឡានដឹកអ្នកដំណើរ និងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ នឹងកើនឡើងពី ៤,៣០ លានដង ក្នុងឆ្នាំ ២០១២ ដល់ ៦,៩៧ លានដង ក្នុងឆ្នាំ ២០៣៥។ តំបន់ទីក្រុង បានពង្រីកខ្លួននៅតាម

បណ្តោយផ្លូវជាតិសំខាន់ៗ ទៅប៉ែកខាងលិច ខាងជើង និងខាងត្បូង និងទៅផុតពីតំបន់ប្រជុំជនបច្ចុប្បន្នប៉ែកខាងលិច។

ស្ថានភាពចរាចរក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញរឹតតែធ្លាក់ចុះដុនដាបទៅៗ។ កំណើនសេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសនេះ បានជំរុញឱ្យមានការកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សនូវចំនួនយានជំនិះ ដោយចំនួនយានជំនិះដែលបានចុះបញ្ជីកើនឡើង ៣៥០% ពីឆ្នាំ ២០០១ ដល់ឆ្នាំ ២០១២ ខណៈពេលដែលល្បឿននៃការធ្វើដំណើរគិតជាមធ្យមនៅក្នុងតំបន់កណ្តាលក្រុង ថយចុះពី ២២,៩ ដល់ ១៩,៦ គីឡូម៉ែត្រក្នុងម៉ោង ក្នុងរយៈពេលដូចគ្នានេះ។

ស្របតាមផែនការមេស្តីពីការដឹកជញ្ជូន (TMP) ឆ្នាំ ២០០១ ដោយបានកំណត់ឆ្នាំគោលដៅ ២០១៥ រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា បានវិនិយោគលើការសាងសង់ និងការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ ការកែលម្អត្រង់ចំណុចប្រសព្វផ្លូវ ការដំឡើងភ្លើងសញ្ញាចរាចរ និងការបង្កើនសុវត្ថិភាពចរាចរ។ ការវិនិយោគទាំងនេះ បានធ្វើឱ្យស្ថានភាពចរាចរមានភាពល្អប្រសើរជាងមុនខ្លះ ប៉ុន្តែការពិនិត្យឡើងវិញក្នុងឆ្នាំ ២០១៥ បានរកឃើញថា ចាំបាច់ត្រូវមានប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងវិធានការគ្រប់គ្រងចរាចរ ដើម្បីកាត់បន្ថយស្ថានភាពចរាចរ ដែលកំពុងធ្លាក់ចុះនេះ ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព។

ក្នុងឆ្នាំ ២០១៤ ដោយមានការគាំទ្រពីទីភ្នាក់ងារជប៉ុន ដើម្បីកិច្ចសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិ (JICA) រដ្ឋាភិបាលបានរៀបចំផែនការមេស្តីពីការដឹកជញ្ជូនឆ្នាំ ២០០១ សាជាថ្មី និងបានរៀបចំនូវផែនការដឹកជញ្ជូនទីក្រុង ដែលមានលក្ខណៈគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ (CUTP) ដើម្បីលើកកម្ពស់លទ្ធភាពរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ រក្សាស្ថានភាពក្នុងទីក្រុង ដែលគិតគូរពីតម្រូវការរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ និងបរិស្ថាន និងពង្រឹងសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ដោយធ្វើការផ្លាស់ប្តូរពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ក្នុងទីក្រុង ជាលក្ខណៈបុគ្គល ទៅជាប្រព័ន្ធ ដែលអាចធានាបាននូវតុល្យភាពរវាងការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងការដឹកជញ្ជូនឯកជន និងការកែលម្អគោលនយោបាយដឹកជញ្ជូនជាសាធារណៈ ការកែលម្អការគ្រប់គ្រងចរាចរ និងការកែលម្អបណ្តាញផ្លូវថ្នល់។ ផែនការដឹកជញ្ជូនទីក្រុង ដែលមានលក្ខណៈគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ គឺជាឯកសារបច្ចុប្បន្នភាពនៃផែនការមេស្តីពីការដឹកជញ្ជូន ដោយកំណត់ឆ្នាំ ២០៣៥ ជាឆ្នាំគោលដៅ ដោយប្រើប្រាស់ម៉ូដែលព្យាករណ៍ពីតម្រូវការចរាចរ។ ផែនការនេះ រួមមាន ផែនការអនុវត្តវិនិយោគ ជាមួយនឹងការវិនិយោគសរុបរំពឹងទុកប្រមាណ ៤,៦ ពាន់លានដុល្លារ។ ផែនការនេះ ក៏បានបញ្ចូលនូវផែនការសកម្មភាពរយៈពេលមធ្យម (២០១៧-

២០២០) និងផែនការសកម្មភាពរយៈពេលវែង (២០២១-២០៣៥) ដែលបានកំណត់ចំណុចដៅ សកម្មភាព រយៈពេល និងទីភ្នាក់ងារទទួលខុសត្រូវផងដែរ។

ផែនការសកម្មភាពនេះ មានសមាសភាគចំនួនបី៖ (i) ការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ រួមនឹងការបញ្ចប់បណ្តាញរថយន្តក្រុង និងការអនុវត្តគម្រោងផ្លូវដែក ជាមួយនឹងសកម្មភាពដែលស្មើឡើងចំនួនប្រាំបី (ii) ការគ្រប់គ្រងចរាចរ ដូចជា ការកែលម្អភ្លើងសញ្ញាចរាចរនៅចំណុចផ្លូវប្រសព្វ និងការគ្រប់គ្រងតម្រូវការចរាចរ (ដូចជា សួន និងកន្លែងឡើងជិះរថយន្តក្រុង វិធានការសម្រាប់ការចតយានយន្ត និងការកែលម្អផ្លូវដើរសម្រាប់ថ្មើរជើង និងការដឹកជញ្ជូនទំនិញ) ដោយមានសកម្មភាពស្មើឡើងចំនួនប្រាំបី និង (iii) ផ្លូវថ្នល់ ដូចជា ការអភិវឌ្ឍផ្លូវភ្ជាប់ពីក្នុងក្រុង ទៅក្រៅក្រុង ប្រព័ន្ធផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុង និងប្រព័ន្ធផ្លូវតូចៗនៅក្នុងទីក្រុង និងការកែលម្អចំណុចប្រសព្វ ដែលនាំឱ្យមានបញ្ហាកកស្ទះចរាចរ ដោយមានសកម្មភាពស្មើឡើងចំនួន ១៣។

ទីក្រុងភ្នំពេញ ចាំបាច់ត្រូវអនុវត្តសមាសភាគដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងសមាសភាពគ្រប់គ្រងចរាចរ ដោយសារតែការកែលម្អបណ្តាញផ្លូវថ្នល់តែមួយមុខ មិនគ្រប់គ្រាន់ ដើម្បីឱ្យស្ថានភាពចរាចរមានលក្ខណៈល្អប្រសើរនោះឡើយ។

រដ្ឋាភិបាល និងសាលារាជធានីភ្នំពេញ បាននឹងកំពុងអនុវត្តផែនការសកម្មភាពរយៈពេលមធ្យម សម្រាប់សមាសភាគដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងសមាសភាគគ្រប់គ្រងចរាចរ ដោយមានការគាំទ្រពីដៃគូអភិវឌ្ឍន៍នានា ដើម្បីឆ្លើយតបចំពោះតម្រូវការនៃការធ្វើដំណើរ ដែលកើតឡើង ដោយសារតែការពង្រីកទីក្រុងភ្នំពេញ និងដើម្បីឆ្លើយតបចំពោះស្ថានភាពចរាចរ ដែលកាន់តែធ្លាក់ចុះដុនដាបទៅៗ។ សាលារាជធានីភ្នំពេញ បានដាក់ឱ្យដំណើរការនូវផ្លូវរថយន្តក្រុងចំនួនបី ជាមួយនឹងរថយន្តក្រុងចំនួន ៥៧ គ្រឿង ក្នុងឆ្នាំ ២០១៤ និងពង្រីកដល់ប្រាំបីផ្លូវ ជាមួយនឹងបន្ថែមរថយន្តក្រុង ដែលជាអំណោយរបស់សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន និង JICA ក្នុងឆ្នាំ ២០១៧ និងបានដំឡើងកន្លែងឡើងជិះរថយន្តក្រុងថ្មីចំនួន ៣៦០ កន្លែង នៅតាមផ្លូវទាំងនេះ។ លើសពីនេះ JICA បានកែលម្អភ្លើងសញ្ញានៅចំណុចផ្លូវប្រសព្វចំនួន ១០០ កន្លែង និងកំពុងត្រៀមរៀបចំបង្កើតគន្លងផ្លូវអាទិភាព សម្រាប់រថយន្តក្រុងក្នុងលក្ខណៈសាកល្បង។ លើសពីនេះ JICA និងប្រទេសបារាំង គ្រោងនឹងដាក់ឱ្យដំណើរការនូវផ្លូវរថភ្លើងក្នុងទីក្រុង សម្រាប់ច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនកើត-លិច និងផ្លូវត្រាំវ៉េ ដែលជាផ្នែកមួយនៃផែនការសកម្មភាពរយៈពេលវែង។

សមាសភាគដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងសមាសភាគគ្រប់គ្រងចរាចរ គឺជាប្រធានបទថ្មី ហើយមន្ត្រីរដ្ឋាភិបាល និងសាលារាជធានីភ្នំពេញ ត្រូវការស្តង់ដា និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តិថ្មី ដើម្បីរៀបចំផែនការ តាក់តែង និងអនុវត្តសកម្មភាពប្រកបដោយសង្គតិភាព (ជាពិសេសសម្រាប់កន្លែង ដែលត្រូវផ្លាស់ប្តូរមធ្យោបាយធ្វើដំណើរ) ក្នុងផែនការសកម្មភាពរយៈពេលមធ្យម និងរយៈពេលវែង នៃផែនការមេស្តីពីការដឹកជញ្ជូនគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ ដើម្បីគាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ចម្រុះក្នុងទីក្រុងប្រកបដោយនិរន្តរភាព។ ការរៀបចំស្តង់ដា និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តិ នឹងផ្តល់លទ្ធភាពឱ្យមន្ត្រីអាចធ្វើការសម្របសម្រួល និងគ្រប់គ្រងផែនការសកម្មភាពទាំងនេះ ដើម្បី (i) បង្កើនភាពងាយស្រួលក្នុងការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងទីក្រុង ចាប់ពីកន្លែងចាប់ផ្តើមធ្វើដំណើរទៅ និង (ii) កែលម្អការតភ្ជាប់ទំនាក់ទំនង ឬការធ្វើសមាហរណកម្មរវាងមធ្យោបាយធ្វើដំណើរផ្សេងៗគ្នា (ឧទាហរណ៍ យានជំនិះឯកជន មធ្យោបាយធ្វើដំណើរសម្រាប់ជនពិការ ថ្មើរជើង និងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនជាសាធារណៈ) និង ដោយប្រើប្រាស់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនតែមួយប្រភេទ (ឧទាហរណ៍ ពីរថយន្តក្រុងមួយទៅរថយន្តក្រុងមួយទៀតជាដើម)។ ការបំពេញតម្រូវការទាំងនេះ មានសារៈសំខាន់ ដើម្បីធានាយ៉ាងណាឱ្យប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងទីក្រុងបំពេញតួនាទីកាន់តែសំខាន់ ក្នុងការធ្វើដំណើរ និងការដឹកជញ្ជូននៅក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ។

ផលប៉ះពាល់ជាវិជ្ជមាន	ស្ថានភាពនៅក្នុងទីក្រុង ដែលអំណោយផលសម្រាប់មនុស្ស និងបរិស្ថាន ត្រូវបានរក្សា ហើយសកម្មភាពក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ត្រូវបានកែលម្អបន្ថែម

លទ្ធផលគម្រោង

ការពណ៌នាអំពីលទ្ធផល	ការគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងទីក្រុង មានភាពល្អប្រសើរជាងមុន
វឌ្ឍនភាពធៀបនឹងលទ្ធផល	

វឌ្ឍនភាពនៃការអនុវត្តន៍

ការពណ៌នាអំពីធាតុចេញគម្រោង	១. មគ្គុទេសក៍គោលនយោបាយស្តីពីការដឹកជញ្ជូនសាធារ-ណៈចម្រុះក្នុងទីក្រុង ប្រកបដោយនិរន្តរភាព និងកញ្ចប់ឧបករណ៍សម្រាប់រៀបចំផែនការ ត្រូវបានរៀបចំឡើង។ ២. កម្មវិធីកែលម្អប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈចម្រុះក្នុងទីក្រុង ត្រូវជ្រើសរើសធ្វើជាកម្មវិធីបេក្ខភាព ត្រូវបានរៀបចំឡើង។ ៣. សមត្ថភាព និងការយល់ដឹងអំពីការគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងទីក្រុង ត្រូវបានបង្កើន។
ស្ថានភាពនៃវឌ្ឍនភាពអនុវត្ត (ជាតុចេញ សកម្មភាព និងបញ្ហា)	
ទីតាំងភូមិសាស្ត្រ	ទីក្រុងភ្នំពេញ
សង្ខេបអំពីបញ្ហាបរិស្ថាន និងបញ្ហាសង្គម	
ទិដ្ឋភាពផ្នែកបរិស្ថាន	
ការដោះស្រាយផលប៉ះពាល់ដោយមិនស្ម័គ្រចិត្ត	
ជនជាតិដើមភាគតិច	
ការប្រាស្រ័យទាក់ទង ការចូលរួម និងការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយអ្នកពាក់ព័ន្ធ	
ក្នុងកំឡុងពេលរៀបចំគម្រោង	ដើម្បីកំណត់ពីតម្រូវការកែលម្អប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ និងរៀបចំជំនួយបច្ចេកទេស ដែលត្រូវបានស្នើឡើង ADB តែងធ្វើការពិគ្រោះយោបល់ជាទៀតទាត់ជាមួយនឹងស្ថាប័ននានារបស់រដ្ឋាភិបាល សាលារាជធានីភ្នំពេញ ដៃគូអភិវឌ្ឍន៍ អ្នកប្រើប្រាស់រថយន្តក្រុង និងអ្នកប្រើប្រាស់មធ្យោបាយធ្វើដំណើរសម្រាប់ជនពិការ។

ក្នុងកំឡុងពេលអនុវត្តគម្រោង	ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងសាលារាជធានីភ្នំពេញ នឹងបង្កើតក្រុមការងារមួយ ដោយមានការជួយគាំទ្រពីទីប្រឹក្សា។ ក្រុមការងារនេះ មានសមាសភាព ដូចជា អាជ្ញាធរដែលពាក់ព័ន្ធ ដូចជាក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ និងអញ្ជើញតំណាងសំខាន់ៗមកពីឧស្សាហកម្មដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ដូចជា អ្នកផ្តល់សេវាធ្វើដំណើរសម្រាប់ជនពិការ និងអាជ្ញាធរស្វ័យតរថយន្តក្រុង។ លើសពីនេះ សកម្មភាពជំនួយបច្ចេកទេស និងលទ្ធផលទាំងនេះ ត្រូវបង្ហាញទៅកាន់ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ និងដៃគូអភិវឌ្ឍន៍នានាក្នុងកិច្ចប្រជុំក្រុមការងារបច្ចេកទេសសមាហរណកម្មហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៅថ្នាក់តំបន់ ដែលមានក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និង JICA ជាប្រធាន។

ឱកាសធុរកិច្ច

សេវាផ្តល់ប្រឹក្សា	កម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍គោលនយោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងទីក្រុង QCBS 90:10, FTP
លទ្ធកម្ម	គ្មាន

មន្ត្រី ADB ដែលទទួលខុសត្រូវ	Mizusawa, Daisuke
នាយកដ្ឋាន ADB ដែលទទួលខុសត្រូវ	នាយកដ្ឋានអាស៊ីអាគ្នេយ៍
ផ្នែករបស់ ADB ដែលទទួលខុសត្រូវ	ផ្នែកដឹកជញ្ជូន និងសារដឹកជញ្ជូន នៃនាយកដ្ឋានអាស៊ីអាគ្នេយ៍
ទីភ្នាក់ងារប្រតិបត្តិ	ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ជាន់ទី ៤ អគារខាងកើត កែងមហាវិថីព្រះនរោត្តម និងផ្លូវលេខ ១០៦ រាជធានីភ្នំពេញ ប្រទេសកម្ពុជា

កាលវិភាគ	
ការអនុម័តលើទស្សនទាន	ថ្ងៃទី ២៩ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០១៧
បេសកកម្មស្វែងរកការពិត	
កិច្ចប្រជុំត្រួតពិនិត្យឡើងវិញរបស់ថ្នាក់គ្រប់គ្រង (MRM)	
ការអនុម័ត	ថ្ងៃទី ២១ ខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០១៨
បេសកកម្មត្រួតពិនិត្យលើកចុងក្រោយ	-
បច្ចុប្បន្នភាព PDS លើកចុងក្រោយ	ថ្ងៃទី ២៨ ខែ មីនា ឆ្នាំ ២០១៨

ជំនួយបច្ចេកទេស 9503-CAM

ព្រឹត្តិការណ៍សំខាន់ៗ

ការអនុម័ត	ការចុះហត្ថលេខា	កាលបរិច្ឆេទចូលជាធរមាន	ការបិទ		
			កំណត់ពីដំបូង	កែសម្រួលឡើងវិញ	ជាក់ស្តែង
ថ្ងៃទី ២១ ខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០១៨	-	-	ថ្ងៃទី ៣០ ខែ មិថុនា ឆ្នាំ ២០២០	-	-

ផែនការហិរញ្ញប្បទាន/ការប្រើប្រាស់ជំនួយបច្ចេកទេស							ការទម្លាក់សាច់ប្រាក់សរុប	
		សមភាគី						
ADB	សហហិរញ្ញប្បទាន	រដ្ឋាភិបាល	អ្នកទទួលផល	អ្នកឧបត្ថម្ភគម្រោង	ដទៃទៀត	សរុប	កាលបរិច្ឆេទ	ចំនួន
០,០០	១.៥០០.០០០,០០	០,០០	០,០០	០,០០	០,០០	១.៥០០.០០,០០	ថ្ងៃទី ២១ ខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០១៨	០,០០

គេហទំព័ររបស់គម្រោង	https://www.adb.org/projects/51113-001/main
សំណើសុំព័ត៌មាន	http://www.adb.org/forms/request-information-form?subject=51113-001
កាលបរិច្ឆេទ បង្កើតឯកសារនេះ	ថ្ងៃទី ១៤ ខែ ឧសភា ឆ្នាំ ២០១៨

ទិន្នន័យគម្រោង (PDS) រួមមានព័ត៌មានសង្ខេបអំពីគម្រោង ឬកម្មវិធីៈ អាស្រ័យដោយ PDS គឺជាការងារមួយដែលកំពុងបន្ត ដូច្នេះព័ត៌មានមួយចំនួនអាចមិនត្រូវបានដាក់បញ្ចូលទៅក្នុងសេចក្តីព្រាងបឋម ប៉ុន្តែ ព័ត៌មានទាំងនោះនឹងត្រូវយកមកបន្ថែមនៅពេលដែលមានព័ត៌មាន។ ព័ត៌មានអំពីសំណើគម្រោង គឺជាព័ត៌មានដែលអាចមានការប្រែប្រួល និង ជាព័ត៌មានបណ្តោះអាសន្នតែប៉ុណ្ណោះ។

ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី ផ្តល់ព័ត៌មាននៅក្នុងទិន្នន័យគម្រោងនេះ (PDS) ដើម្បីជាធនធានសម្រាប់អ្នកប្រើប្រាស់តែប៉ុណ្ណោះ ដោយពុំមានការធានាក្នុងទម្រង់ណាមួយឡើយ។ បើទោះបីជាធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី ព្យាយាមផ្តល់មាតិកាប្រកបដោយគុណភាពខ្ពស់ក៏ដោយ ប៉ុន្តែព័ត៌មានត្រូវបានផ្តល់ជូន "ក្នុងលក្ខណៈមួយ" ដែលពុំមានការធានាក្នុងទម្រង់ណាមួយទេ មិនចំពោះថាជាការធានាដែលមានការបញ្ជាក់ច្បាស់លាស់ ឬ ជាការធានាដែលបង្កប់អត្ថន័យឡើយ រាប់បញ្ចូលទាំងការធានាដែលពុំមានការកំណត់ចំពោះភាពសមស្របសម្រាប់ទីផ្សារ ភាពសមស្របសម្រាប់គោលបំណងជាក់លាក់ណាមួយ និង ការមិនរំលោភបំពាន។ ជាពិសេស ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី មិនផ្តល់ការធានា ឬ ភាពជាតំណាងណាមួយទៅលើសុក្រឹត្យភាព ឬ ភាពគ្រប់ជ្រុងជ្រោយនៃព័ត៌មាននេះឡើយ។