

ADB ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី

ប្រទេសកម្ពុជា ៖ គម្រោងគ្រប់គ្រងទ្រព្យសម្បត្តិផ្លូវថ្នល់ទី២

ឈ្មោះគម្រោង	គម្រោងគ្រប់គ្រងទ្រព្យសម្បត្តិផ្លូវថ្នល់ទី២	
លេខគម្រោង	41123-014	
ប្រទេស	កម្ពុជា	
ស្ថានភាពគម្រោង	អនុម័ត	
ប្រភេទគម្រោង/គំរូ នៃការផ្តល់ជំនួយ	ជំនួយបច្ចេកទេស	
ប្រភពមូលនិធិ/ចំនួន	TA 8784-CAM: គម្រោងគ្រប់គ្រងទ្រព្យសម្បត្តិផ្លូវថ្នល់ទី២	
	មូលនិធិពិសេសសម្រាប់ជំនួយបច្ចេកទេស	US\$ 850,000.00
របៀបវារៈយុទ្ធសាស្ត្រ	កំណើនសេដ្ឋកិច្ចសម្រាប់ទាំងអស់គ្នា	
កត្តាជម្រុញឱ្យមានការ ផ្លាស់ប្តូរ	អភិបាលកិច្ច និង ការអភិវឌ្ឍន៍សមត្ថភាព	
វិស័យ/អនុវិស័យ	ការដឹកជញ្ជូន - ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ (មិនមែនតំបន់ទីក្រុង)	
សមធម៌យេនឌ័រ និង ការបញ្ឈប់យេនឌ័រ	ការបញ្ឈប់យេនឌ័រប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព	
ការពណ៌នា	<p>គម្រោងនេះ នឹង (១) ជួយដល់ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន ក្នុងការថែទាំ ជាប្រចាំទៅលើផ្លូវរបស់ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន ប្រមាណ ៥១៥ គីឡូម៉ែត្រ (គ.ម) និង (២) ជួយបង្កើតឱ្យមាននូវរបបថែទាំផ្លូវថ្នល់មួយប្រកបដោយនិរន្តរភាព តាមរយៈការពង្រឹងសមត្ថភាពរបស់ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន ដើម្បី (ក) កែលម្អទៅលើការថែទាំ និង ការគ្រប់គ្រងបណ្តាញផ្លូវថ្នល់របស់ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន (ខ) ពង្រឹងប្រតិបត្តិការត្រួតពិនិត្យទម្ងន់ផ្ទុករបស់ថយន្ត និង (គ) បន្តពង្រឹង ដំណើរការធ្វើឯកជននីយកម្មទៅលើគណ៍ជម្រុញ (force account) របស់ក្រសួង</p>	

សាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន។ គម្រោងនេះ ក៏នឹងគាំទ្រដល់កម្មវិធីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ មួយដែលមានមូលដ្ឋានផ្អែកលើសហគមន៍ និង កម្មវិធី មេរោគអេដស៍/ជំងឺអេដស៍ ព្រមទាំងកម្មវិធីលើកកម្ពស់ការយល់ដឹង និង បង្ការអំពើជួញដូរមនុស្ស ជាមួយនឹងការ គិតគូរពិចារណាឱ្យបានគ្រប់គ្រាន់ចំពោះបញ្ហាយេនឌ័រ។

វិចារណភាពគម្រោង និងការតភ្ជាប់ ទៅនឹងយុទ្ធសាស្ត្រ ប្រទេស/តំបន់

ផ្លូវថ្នល់គឺជាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនចម្បងនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ បណ្តាញផ្លូវថ្នល់របស់ ប្រទេសកម្ពុជា ដែលមានប្រវែង ៥១.៧៦៤ គីឡូម៉ែត្រ រួមមាន ៖ (១) ផ្លូវជាតិប្រមាណ ៥.៦២៣ គីឡូម៉ែត្រ (ផ្លូវជាតិលំដាប់ទីមួយ) (២) ផ្លូវខេត្តប្រមាណ ៦.៦៤១ គីឡូម៉ែត្រ (ផ្លូវជាតិលំដាប់ទីពីរ) និង (៣) ផ្លូវជនបទប្រមាណ ៣៩.៥០០ គីឡូម៉ែត្រ។ ការគ្រប់ គ្រងផ្លូវជាតិ និង ផ្លូវខេត្ត គឺជាការទទួលខុសត្រូវរបស់ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន ហើយក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ទទួលខុសត្រូវចំពោះផ្លូវជនបទ។

ចាប់តាំងពីឆ្នាំ១៩៩២ ដោយមានជំនួយពីធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី (ADB) និងដៃគូ អភិវឌ្ឍន៍ដទៃទៀត រាជរដ្ឋាភិបាលបានផ្តោតលើការស្តារហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធជាតិស្នូល ដែលចាំបាច់ ដើម្បីឱ្យសេដ្ឋកិច្ចអាចអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយនិរន្តរភាព។ កិច្ចខិតខំបែបនេះ បាននាំឱ្យមានបណ្តាញផ្លូវជាតិក្រាលកៅស៊ូ ប្រវែងប្រមាណ ២.៧០០ គ.ម ដែលស្មើនឹង ប្រមាណ ២៥% នៃបណ្តាញផ្លូវជាតិ និងខេត្តសរុប។ មានតែផ្លូវចំនួន៣កំណាត់ ប៉ុណ្ណោះនៃផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្ត ៧៥% ទៀត ដែលពុំមានក្រាលកៅស៊ូ ស្ថិតនៅ ក្នុងលក្ខខណ្ឌ ឬ មធ្យម។

ដោយសារតែការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចមានការកើនឡើងឆាប់រហ័ស រថយន្តដឹកទំនិញ លើសចំណុះ បានក្លាយជាមូលហេតុមួយដ៏ធ្ងន់ធ្ងរ ដែលបានបំផ្លាញផ្លូវថ្នល់ក្នុងប្រទេស កម្ពុជា។ បើទោះបីជាធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី បាននិងកំពុងគាំទ្រដល់កម្មវិធីត្រួតពិនិត្យ ទម្ងន់ផ្ទុករបស់រថយន្ត សម្រាប់បណ្តាញផ្លូវជាតិ ចាប់តាំងពីឆ្នាំ២០០៧ (ព្រមទាំង កម្មវិធីត្រួតពិនិត្យទម្ងន់ផ្ទុករបស់រថយន្តមួយច្បាប់ទៀត សម្រាប់ផ្លូវថ្នល់ជនបទរបស់ ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ចាប់តាំងពីឆ្នាំ២០១១) ក៏ដោយ ប៉ុន្តែ កម្មវិធីត្រួតពិនិត្យទម្ងន់ផ្ទុក របស់រថយន្ត នៃក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន បានមានបញ្ហាប្រតិបត្តិការ ចាប់តាំង ពីឆ្នាំ២០១២មកម្ល៉េះ ហើយបច្ចុប្បន្ន កំពុងតែគ្មានប្រសិទ្ធភាពក្នុងការត្រួតពិនិត្យទៅ លើការដឹកទំនិញលើសចំណុះ។

គម្រោងដែលបានស្នើឡើង មានគោលបំណងដោះស្រាយបញ្ហាគ្រប់គ្រងទ្រព្យសម្បត្តិ ផ្លូវថ្នល់ និង ការដឹកទំនិញលើសចំណុះ។ អន្តរាគមន៍របស់ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី កន្លង

មក និង អន្តរាគមន៍ដែលកំពុងអនុវត្ត បានកែលម្អទ្រព្យសម្បត្តិផ្លូវថ្នល់ ដែលជាគោលដៅ ផ្ទាល់នៃការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានរបស់ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី និង ធ្វើការបោះជំហានទៅមុខ មួយចំនួនក្នុងការពង្រឹងសមត្ថភាពរបស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ចំពោះការ ប្រើប្រាស់ឧបករណ៍សំខាន់ៗ សម្រាប់ការរៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងទ្រព្យសម្បត្តិផ្លូវថ្នល់។ បើទោះជាដូច្នោះក្តី ពួកគេមិនទទួលបានជោគជ័យឡើយ ក្នុងការជម្រុញឱ្យមានការផ្លាស់ ប្តូរទូទាំងវិស័យ ចំពោះរបៀបដែលរាជរដ្ឋាភិបាលផ្តល់ហិរញ្ញប្បទាន និងអនុវត្តការគ្រប់ គ្រងផ្លូវថ្នល់របស់ខ្លួន ព្រមទាំង ថែរក្សាទ្រព្យសម្បត្តិដែលបានបង្កើតឡើង ពីការដឹកទំនិញ លើសចំណុះ។

គោលបំណងរួមនៃយុទ្ធសាស្ត្រភាពជាដៃគូប្រចាំប្រទេសរបស់ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី ឆ្នាំ ២០១៤-២០១៨ សម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា គឺការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ ដែលស្របទៅនឹង អាទិភាពអភិវឌ្ឍន៍សង្គមសេដ្ឋកិច្ចរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល។ ស្របពេលជាមួយគ្នានេះដែរ យុទ្ធសាស្ត្រជាតិរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ដើម្បីកំណើនសេដ្ឋកិច្ចសម្រាប់ឆ្នាំ២០១៣-២០១៨ បានសង្កត់ធ្ងន់អំពីសេចក្តីត្រូវការឱ្យមានការអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត ជាមួយ វិស័យស្នូលចំនួន ៣ ដទៃទៀត (ការលើកកម្ពស់វិស័យកសិកម្ម , ការអភិវឌ្ឍន៍វិស័យ ឯកជន និងការងារ , និងការកសាងសមត្ថភាព ព្រមទាំងការអភិវឌ្ឍន៍ធនធានមនុស្ស)។ គម្រោងនេះ គាំទ្រដល់យុទ្ធសាស្ត្រទាំងអស់នេះ។

ផលប៉ះពាល់

លទ្ធផលគម្រោង
ការពណ៌នាអំពីលទ្ធផល
វឌ្ឍនភាពធៀបនឹងលទ្ធផល
វឌ្ឍនភាពនៃការអនុវត្តន៍
ការពណ៌នាអំពីទិន្នផលគម្រោង
ស្ថានភាពនៃវឌ្ឍនភាពចំពោះការអនុវត្តន៍ (ទិន្នផល សកម្មភាព និង បញ្ហា)
ទីតាំងភូមិសាស្ត្រ
សង្ខេបអំពីបញ្ហាបរិស្ថាន និងបញ្ហាសង្គម
បញ្ហាបរិស្ថាន
ការដោះស្រាយផលប៉ះពាល់ដោយមិនស្ម័គ្រចិត្ត
ជនជាតិដើមភាគតិច

ការប្រាស្រ័យទាក់ទង ការចូលរួម និងការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយអ្នកពាក់ព័ន្ធ

ក្នុងអំឡុងពេល ទីប្រឹក្សា PPTA នឹងធ្វើការប្រាស្រ័យទាក់ទង ចូលរួម និង ពិគ្រោះយោបល់ជាមួយ នៃការរៀបចំគម្រោង អ្នកពាក់ព័ន្ធ។ លទ្ធផលនឹងត្រូវបានយកមកបញ្ចូលទៅក្នុងការរៀបចំគម្រោង។

ក្នុងអំឡុងពេល នៃការអនុវត្តន៍គម្រោង

កាលានុវត្តភាពធុរកិច្ច

សេវាទីប្រឹក្សា ៖ PYUNGHWA ENGINEERING CONSULTANTS LTD (PEC) រួមជាមួយ Moha Engineering & Consulting Co.,Ltd (MECC) និង PPIC Co., Ltd (PPIC) ត្រូវបានជ្រើសរើសឱ្យចូលរួមអនុវត្ត PPTA។ ការជ្រើសរើសសេវាទីប្រឹក្សា PPTA ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយយោងទៅតាមគោលការណ៍ណែនាំរបស់ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ីស្តីពីការប្រើប្រាស់ទីប្រឹក្សា (២០១៣)។

លទ្ធកម្ម ការធ្វើលទ្ធកម្មទំនិញ ការងារ និងសេវាពាក់ព័ន្ធផ្សេងៗ នឹងត្រូវបានធ្វើឡើងស្របតាមគោលការណ៍ណែនាំរបស់ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ីស្តីពីលទ្ធកម្ម (២០១៣)។

មន្ត្រីធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី Shihiru Date

ដែលទទួលខុសត្រូវ

នាយកដ្ឋានធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី នាយកដ្ឋានអាស៊ីអាគ្នេយ៍ (SERD)

ដែលទទួលខុសត្រូវ

ផ្នែករបស់ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី ផ្នែកដឹកជញ្ជូន និងគមនាគមន៍របស់ SERD

ដែលទទួលខុសត្រូវ

ទីភ្នាក់ងារប្រតិបត្តិ

ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
ជាន់ទី១ អគ្គរាជទីស្នាក់ការកណ្តាល កែងមហាវិថីព្រះនរោត្តម
១០៦ ភ្នំពេញ ប្រទេសកម្ពុជា

កាលវិភាគ

ការអនុម័តលើទស្សនទាន	-
បេសកកម្មស្វែងរកការពិត	-
កិច្ចប្រជុំត្រួតពិនិត្យឡើងវិញរបស់ថ្នាក់គ្រប់គ្រង	-
ការអនុម័ត	ថ្ងៃទី១១ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៤
បេសកកម្មត្រួតពិនិត្យលើកចុងក្រោយ	-
បច្ចុប្បន្នភាពទិន្នន័យគម្រោងចុងក្រោយ	ថ្ងៃទី២៣ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០១៥

TA 8784-CAM: គម្រោងគ្រប់គ្រងទ្រព្យសម្បត្តិផ្លូវថ្នល់ទី២

ព្រឹត្តិការណ៍សំខាន់ៗ								
ការអនុម័ត	ការចុះហត្ថលេខា	ការចូលជាធរមាន	កំណត់ពីដំបូង			ការបិទ		
			កំណត់ពីដំបូង	កំណត់ពីដំបូង	កំណត់ពីដំបូង	កែសម្រួលឡើងវិញ	ដាក់ស្តែង	
១១ ធ្នូ ២០១៤	០៥ មករា ២០១៥	០៥ មករា ២០១៥	១៥ កញ្ញា ២០១៥			៣១ ធ្នូ ២០១៥		-
ផែនការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទាន/ការប្រើប្រាស់ជំនួយបច្ចេកទេស							ការដកសាច់ប្រាក់សរុប	
ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី	សហហិរញ្ញប្បទាន	សមភាគី				សរុប	កាលបរិច្ឆេទ	ចំនួន
		រដ្ឋាភិបាល	អ្នកទទួលបាន	អ្នកឧបត្ថម្ភគម្រោង	ផ្សេងៗ			
850,000.00	0.00	85,000.00	0.00	0.00	0.00	935,000.00	១១ ធ្នូ ២០១៤	339,525.00

ទិន្នន័យគម្រោង (PDS) រួមមានព័ត៌មានសង្ខេបអំពីគម្រោង ឬ កម្មវិធី ៖ អាស្រ័យដោយ PDS គឺជាការងារមួយដែលកំពុងបន្ត ដូច្នេះព័ត៌មានមួយចំនួនអាចមិនត្រូវបានដាក់បញ្ចូលទៅក្នុងសេចក្តីព្រាងបឋម ប៉ុន្តែព័ត៌មានទាំងនោះនឹងត្រូវយកមកបន្ថែមនៅពេលដែលមានព័ត៌មាន។ ព័ត៌មានអំពីសំណើគម្រោងគឺជាព័ត៌មានដែលអាចមានការប្រែប្រួល និង ជាព័ត៌មានបណ្តោះអាសន្នតែប៉ុណ្ណោះ។

ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី ផ្តល់ព័ត៌មាននៅក្នុងទិន្នន័យគម្រោងនេះ (PDS) ដើម្បីជាធនធានសម្រាប់អ្នកប្រើប្រាស់តែប៉ុណ្ណោះ ដោយពុំមានការធានាក្នុងទម្រង់ណាមួយឡើយ។ បើទោះបីជាធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ីព្យាយាមផ្តល់មតិកាប្រកបដោយគុណភាពខ្ពស់ក៏ដោយ ប៉ុន្តែព័ត៌មានត្រូវបានផ្តល់ជូន “ក្នុងលក្ខណៈមួយ” ដែលពុំមានការធានាក្នុងទម្រង់ណាមួយទេ មិនចំពោះថាជាការធានាដែលមានការបញ្ជាក់ច្បាស់លាស់ ឬ ជាការបង្កប់អត្ថន័យឡើយ រាប់បញ្ចូលការពុំមានកំណត់ទៅលើការធានាចំពោះភាពសមស្របសម្រាប់ទីផ្សារ ភាពសមស្របសម្រាប់គោលបំណងជាក់លាក់មួយ និង ការមិនរំលោភបំពាន។ ជាពិសេស ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ីមិនផ្តល់ការធានាណាមួយទៅលើសុក្រឹតភាព ឬ ភាពគ្រប់ជ្រុងជ្រោយនៃព័ត៌មាននេះឡើយ។