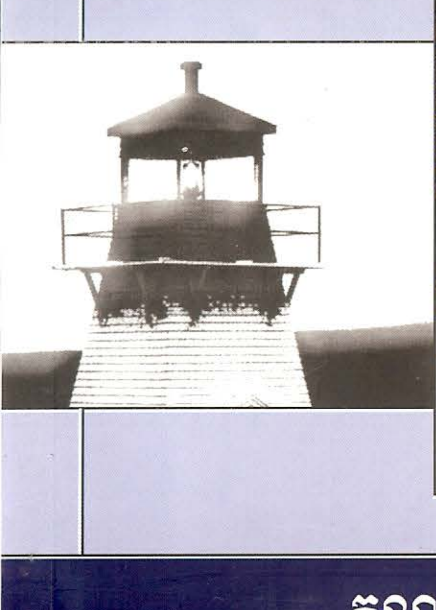
MEKONG RIVER COMMISSION
MRC
FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT

សេចក្តីផ្តើម

កម្មវិធីនាវាចរណ៍
របស់
គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

សេចក្តីផ្តើម
នៃ
កម្មវិធីនាវាចរណ៍

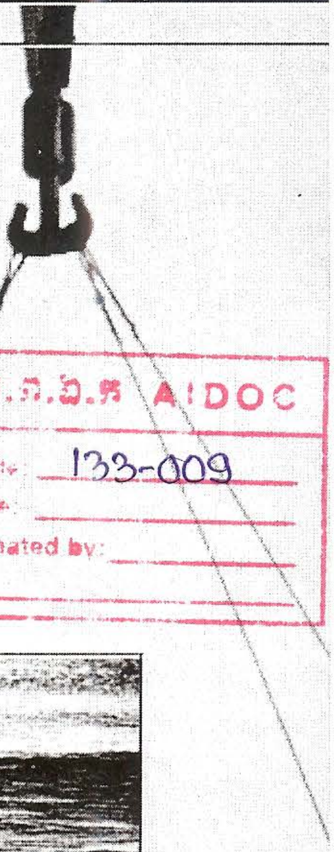


គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០០៧

MEKONG RIVER COMMISSION
MRC
FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT

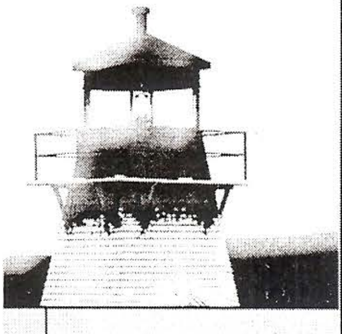
សេចក្តីផ្តើម

កម្មវិធីនាវាចរណ៍
របស់
គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ



សេចក្តីផ្តើម
នៃ
កម្មវិធីនាវាចរណ៍

ម.ព.ឯ.ក AIDOC
Code: 133-009
Date:
Donated by:



គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ២០០៣

មានការចូលរួមចំណែកពី :

បុគ្គលិកសំខាន់ៗរបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ សមាជិកនៃក្រុមជំនាញ និងមន្ត្រីសំរបសំរួលថ្នាក់ជាតិ ដែលបានជួយក្នុងដំណើរការរៀបចំបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រផ្នែកនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ដែលរួមមាន:

បុគ្គលិករបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ:

លោក **Lieven Geerinck** មន្ត្រីគ្រប់គ្រងកម្មវិធីនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

លោក **ស៊ីន ឆាយ** មន្ត្រីកម្មវិធីនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

អ្នកស្រី **ជៀប សុធារី** លេខាធិការិនីនៃកម្មវិធីនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

លោកស្រី **FLine Urban** ជំនួយការនៃជំនាញការផ្នែកនយោបាយ នៃកម្មវិធីនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

ក្រុមជំនាញការ:

លោក **Fortunato Carvajal** ប្រធានក្រុមជំនាញការ មន្ត្រីជំនាញផ្នែកនាវាចរណ៍នៃក្រុមជំនាញ ភូមិន្ទ Haskoning

លោក **David Wright** មន្ត្រីសំរបសំរួលផ្នែកបរិស្ថាននៃក្រុមជំនាញ Statkraft Groner

លោក **Henry Opdam** សេដ្ឋកិច្ចវិទូ មន្ត្រីជំនាញផែនការផ្នែកដឹកជញ្ជូន នៃក្រុមជំនាញការភូមិន្ទ Haskoning

លោកសាស្ត្រាចារ្យបណ្ឌិត **Eric Van Hooydonk** (សកលវិទ្យាល័យ និងជាមេធាវី) អ្នកជំនាញផ្នែកច្បាប់

លោក **Gernot Pauli** មន្ត្រីជំនាញផ្នែកដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹក-ស្ថាប័ន

លោក **Dick De Bruin** គ្រូឧទ្ទេសនាម មន្ត្រីជំនាញផ្នែកធានារ៉ាប់រងគុណភាព

លោក **Boris Dongelmans** មន្ត្រីជំនាញផ្នែកសង្គម- ជំនាញការផ្នែកការចូលរួមផ្នែករដ្ឋ ឯកជន

លោក **Chris Haley** មន្ត្រីជំនាញផ្នែកបរិស្ថាន-ដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹក

មន្ត្រីសំរបសំរួលថ្នាក់ជាតិ:

កម្ពុជា : លោក **សូ សុភ័ទ្រ**

ឡាវ : លោក **Sourasay Phoumavong**

ថៃ : លោកស្រី **Nuanlaor Wongpinitwarodom**

វៀតណាម : លោក **Do Manh Hung**

ផ្នែករូបភាពដោយ:

លេខាធិការដ្ឋានគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ និង Arijan Jansonius

រចនាបទដោយ:

Arijan Jansonius

បោះពុម្ពដោយ:

រោងពុម្ពសាន់វៃ រាជធានីភ្នំពេញ ប្រទេសកម្ពុជា

បុព្វកថា

គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ (គទម) មានសេចក្តីរីករាយ សូមបង្ហាញជូននូវកម្មវិធីនាវាចរណ៍ គទម ។

បណ្តាប្រទេសនៅក្នុងតំបន់ទន្លេមេគង្គ បានប្រើប្រាស់បណ្តាញទន្លេធម្មជាតិដ៏ធំនេះ សំរាប់ការដឹកជញ្ជូន និងការធ្វើពាណិជ្ជកម្ម អស់រយៈពេលជាច្រើនសតវត្សន៍មកហើយ ។ សំរាប់រយៈពេលជាច្រើនឆ្នាំមកនេះ អាងទន្លេមេគង្គភាគខាងក្រោម ដែលបានសំរួលដល់ពាណិជ្ជករពីទីជិត និងឆ្ងាយ កំពុងតែក្លាយជាដៃគូពាណិជ្ជកម្មយ៉ាងសំខាន់នៅក្នុងតំបន់អាស៊ីអគ្នេយ៍ និងតំបន់ដទៃទៀត ។ បច្ចុប្បន្ននេះ មានតែពាណិជ្ជករតំបន់ និងអន្តរជាតិមួយចំនួនតូចតែប៉ុណ្ណោះ ដែលធ្វើដំណើរតាមផ្លូវទឹកទន្លេមេគង្គ ដែលមានន័យថា សក្តានុពលផ្នែកនាវាចរណ៍ និងពាណិជ្ជកម្មដ៏ធំ នៅមិនទាន់បានប្រើប្រាស់អោយបានពេញលេញនៅឡើយ ។

ទន្លេមេគង្គហូរកាត់ប្រទេសចំនួន ០៦ និងជាច្រកផ្លូវទឹកដ៏សំខាន់ តភ្ជាប់ទៅមជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្មនានា នៅក្នុងតំបន់អាស៊ីអគ្នេយ៍ និងតំបន់ដទៃទៀត ។ ក្នុងគោលបំណងដើម្បីទទួលស្គាល់អោយបានពេញលេញ នូវសក្តានុពលផ្នែកពាណិជ្ជកម្ម និងដឹកជញ្ជូននោះៗចំបាច់បំផុត អោយមាននូវអភិក្រមអភិវឌ្ឍន៍ថ្នាក់តំបន់មួយដោយខានមិនបាន ។

កិច្ចព្រមព្រៀងទន្លេមេគង្គឆ្នាំ១៩៩៥ បានផ្តល់អោយគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គនូវអាណត្តិពិសេស ដើម្បីជំរុញសេរីភាពនៃការធ្វើនាវាចរណ៍នៅក្នុងទន្លេមេគង្គ ។ ជាច្រើនឆ្នាំមកហើយ ដែលគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ បានអនុវត្តគំរោងនាវាចរណ៍សំខាន់ៗជាច្រើន ក៏ប៉ុន្តែដោយសារតែមានការអភិវឌ្ឍន៍ថ្មីៗ នៅក្នុងតំបន់នេះ នោះទើបគេបានសំរេចថា គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ គួរតែធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពឯកសារយុទ្ធសាស្រ្តនានា ដែលគាំទ្រដល់សកម្មភាពផ្នែកនាវាចរណ៍ ហើយដែលតាមរយៈនេះ យុទ្ធសាស្រ្ត និងកម្មវិធីនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ត្រូវបានរៀបចំបង្កើតឡើង ។

កម្មវិធីនាវាចរណ៍ថ្មីនេះ មានសមាសភាគសំខាន់ៗចំនួន ៥ ដែលត្រូវអនុវត្តសំរាប់រយៈពេល ៦ឆ្នាំ (២០០៤-២០០៩) ។ គោលបំណងសំខាន់នៃកម្មវិធីនេះ គឺដើម្បី *ជំរុញសេរីភាពនៃការធ្វើនាវាចរណ៍ និងបង្កើននូវឱកាសធ្វើពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ សំរាប់ជាប្រយោជន៍ទៅវិញទៅមករបស់បណ្តាប្រទេសជាសមាជិកគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ និងដើម្បីជួយក្នុងការសំរបសំរួល និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ការដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹកប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងមានសុវត្ថិភាព ក្នុងលក្ខណៈដោយនិរន្តរភាព និងដោយការពារបរិស្ថានផ្លូវទឹក* ។

ដើម្បីធ្វើអោយប្រសើរដល់ការធ្វើវានាចរណ៍កិរិតតំបន់ក្នុងអាងទន្លេមេគង្គភាគខាងក្រោម គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ នឹងស្វះស្វែងធ្វើការអភិវឌ្ឍសមត្ថភាពគ្រប់គ្រងផ្លូវទឹកនៅថ្នាក់ជាតិ និងថ្នាក់តំបន់ នៅក្នុងក្រសួង-ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធថ្នាក់ជាតិ កំពង់ផែ និងរដ្ឋបាលផ្លូវទឹកម្យ៉ាង និងម្យ៉ាងទៀតរៀបចំនូវវិធានការចាំបាច់នានាដែលនឹងត្រូវប្រកាន់យក ឆ្ពោះទៅរកការបង្កើតឡើងនូវភាពជាដៃគូរយ៉ាងជិតស្និត រវាងអ្នកពាក់ព័ន្ធផ្នែកសាធារណៈ និងផ្នែកឯកជន ។ គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ នឹងប្រើប្រាស់អភិក្រមចំរុះទាំងមូល លើការអភិវឌ្ឍផ្នែកនាវាចរណ៍ ដែលក្នុងនោះ ទិដ្ឋភាពផ្នែកបរិស្ថាន សង្គម សេដ្ឋកិច្ច និងបច្ចេកទេស ត្រូវបានយកមកធ្វើថ្លឹងថ្លែងយ៉ាល្អិតល្អន់ ដើម្បីបំពេញនូវតំរូវការសំរាប់ការអភិវឌ្ឍ ដោយថា ការអភិវឌ្ឍដែលនឹងកើតឡើង នឹងធានាបាននូវនិរន្តរភាពផ្នែកអេកូឡូស៊ី ។

ពាណិជ្ជកម្មថ្នាក់តំបន់មិនគ្រាន់តែនាំមកនូវប្រាក់ចំណូល ឱកាសការងារក្នុងស្រុកប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែថែមទាំងនាំមកនូវការវិនិយោគលើផ្នែកបច្ចេកវិទ្យាថ្មីៗ ទៀតផង ។ ទំនាក់ទំនងផ្នែកពាណិជ្ជកម្ម នឹងជួយអោយមានការយល់ដឹងកាន់តែប្រសើរក្នុងចំណោមវប្បធម៌ វិធីសាស្រ្ត និងការគិតគូរផ្សេងៗគ្នា ដែលប្រការនេះ អាចនឹងនាំនូវការច្នៃប្រឌិតថ្មីៗតាមវិស័យ និងផ្នែកនានាដែលមិនមានការទាក់ទងដោយផ្ទាល់ចំពោះការផ្លាស់ប្តូរមុខទំនិញ និងសេវាកម្មជាក់ស្តែង ។ ការអនុវត្តប្រកបដោយជោគជ័យ និងមានប្រសិទ្ធភាព នូវលទ្ធផលរំពឹងទុក និងសកម្មភាពនានាដែលបានស្នើឡើងនៅក្នុងកម្មវិធីនានាចរណ៍នេះ នឹងជួយពង្រឹង

សមត្ថភាពក្នុងការរៀបចំធ្វើផែនការ និងការគ្រប់គ្រងក្នុងវិស័យនាវាចរណ៍ថ្នាក់តំបន់ និងព្រមទាំងផ្តល់ឱកាសអោយបណ្តាប្រទេសក្នុងអាងទន្លេមេគង្គភាគខាងក្រោម អាចទាញយកនូវផលប្រយោជន៍បន្ថែមទៀត ចេញពីកំណើនផ្នែកពាណិជ្ជកម្ម និងការដឹកជញ្ជូនថ្នាក់តំបន់ និងអន្តរជាតិ ។

កម្មវិធីនាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ បានរៀបចំបង្កើតឡើង ដោយមានកិច្ចសហការយ៉ាងជិតស្និតជាមួយប្រទេសជាសមាជិកគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ និងដៃគូរអភិវឌ្ឍន៍ថ្នាក់តំបន់នានា តាមរយៈកិច្ចដំណើរការដោយមានការចូលរួមជាទស្សនកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ថ្នាក់ជាតិ និងតំបន់ និងសិក្ខាសាលាផ្សេងៗ ។ តាមរយៈនៃការបង្ហាញនូវកម្មវិធីនេះ យើងខ្ញុំទន្ទឹមរង់ចាំដើម្បីធ្វើការអោយបានកាន់តែជិតស្និតថែមទៀត ជាមួយដៃគូរ និងអ្នកពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ ទាំងនៅថ្នាក់អន្តរជាតិ តំបន់ និងក្នុងស្រុក ។

បណ្ឌិត Dao Trong Tu

មន្ត្រីទទួលបន្ទុក

នៃលេខាធិការដ្ឋានគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

មាតិកាអត្ថបទ

សេចក្តីផ្តើម ស្តីពីកម្មវិធីនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

១ សេចក្តីផ្តើម.. ៦

យុត្តិកម្ម.. ៧

១.១ ទំនាក់ទំនងថ្នាក់តំបន់.. ៧

១.២ ទំនាក់ទំនងរវាងកម្មវិធីនាវាចរណ៍ និងកម្មវិធីដទៃទៀតរបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ........................ ១០

២ សិនទានភាព និងការអភិវឌ្ឍន៍កម្មវិធីនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ.. ១៣

២.១ សនិទានភាព និងរចនាសម្ព័ន្ធកម្មវិធី.. ១៣

២.២ គោលការណ៍សំរាប់ការរៀបចំបង្កើតកម្មវិធីនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ........................ ១៤

២.៣ បញ្ហាប្រទាក់ក្រឡាគ្នា.. ១៦

២.៤ ការលើកកំពស់កិច្ចសហប្រតិបត្តិការ និងការសំរបសំរួល នៅថ្នាក់ជាតិ.. ១៩

២.៥ បណ្តាអង្គការក្នុងស្រុក តំបន់ និងអន្តរជាតិដែលមានការពាក់ព័ន្ធ.. ២០

២.៦ ការរៀបចំបង្កើតកម្មវិធីនាវាចរណ៍.. ២៦

៣ សេចក្តីសង្ខេបនៃសមាសភាគនានារបស់កម្មវិធីនាវាចរណ៍.. ៣០

៣.១ សមាសភាគ ១: ការវិភាគផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចសង្គម និងការរៀបចំផែនការដឹកជញ្ជូនថ្នាក់តំបន់............ ៣១

៣.២ សមាសភាគ ២: ក្របខ័ណ្ឌផ្នែកច្បាប់ សំរាប់ការធ្វើនាវាចរណ៍ឆ្លងកាត់ព្រំដែន........................ ៣៥

៣.៣ សមាសភាគ ៣: សុវត្ថិភាពចរាចរ និងនិរន្តរភាពផ្នែកបរិស្ថាន.. ៣៨

៣.៤ សមាសភាគ ៤: ព័ត៌មាន ការផ្សព្វផ្សាយ និងកិច្ចសំរបសំរួល.. ៤២

៣.៥ សមាសភាគ ៥: ការអភិវឌ្ឍផ្នែកស្ថាប័ន.. ៤៧

៣.៦ ការគ្រប់គ្រង កិច្ចសំរបសំរួល និងការអនុវត្តកម្មវិធីនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ......... ៥១

៤ ឧបសម្ព័ន្ធ

ឧបសម័ន្ធ ១ គំរោងថវិកាសង្ខេប.. ៥៣

ឧបសម្ព័ន្ធ ២ ឯកសារយោងដែលប្រើប្រាស់សំរាប់ការរៀបចំបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រ និងកម្មវិធីនាវាចរណ៍ ៥៥

ឧបសម្ព័ន្ធ ៣: គេហទំព័រដែលពាក់ព័ន្ធនឹងផ្នែកនាវាចរណ៍ នៃមជ្ឈមណ្ឌលធនធានអន្តរជាតិ........................ ៦០

ឧបសម្ព័ន្ធ ៤: សន្ទានុក្រម.. ៦១

ផែនទី ....

១.សេចក្តីផ្តើម

អាងទន្លេមេគង្គ មានប្រទេសចំនួន ៦។ ប្រទេសចំនួន៤ នៃអាងទន្លេមេគង្គភាគខាងក្រោម មាន កម្ពុជា ឡាវ ថៃ និង វៀតណាម គឺជាសមាជិកគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ (គទម)។ ចំណែក២ ប្រទេសចិន និងមីយ៉ាន់ម៉ា ដែលស្ថិតនៅប៉ែកខាងលើនៃ អាងទន្លេមេគង្គ គឺជាដៃគូរសន្ទនារបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ។ កិច្ចសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិស្តីពីមេគង្គ បានចាប់ផ្តើមតាំងពី ឆ្នាំ១៩២៦ នៅពេលដែលកិច្ចព្រមព្រៀងផ្នែកនាវាចរណ៍ដំបូង ត្រូវបានចុះហត្ថលេខា។គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គត្រូវបានបង្កើត ឡើង នៅពេលដែលកិច្ចព្រមព្រៀងស្តីពីកិច្ចសហប្រតិបត្តិ ដើម្បីការអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយនិរន្តរភាពនៃអាងទន្លេមេគង្គ ត្រូវបាន ចុះហត្ថលេខានាថ្ងៃទី០៥ ខែមេសា ឆ្នាំ១៩៩៥ បើទោះបីជាប្រទេសទាំងបួនបានសហប្រតិបត្តិកាជាមួយគ្នា ស្តីពីការអភិវឌ្ឍ អាងទន្លេ តាំងពីឆ្នាំ១៩៥៧ នៅក្នុងក្របខ័ណ្ឌគណៈកម្មាធិការមេគង្គ។ ក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងមេគង្គឆ្នាំ១៩៩៥ គណៈកម្មការទន្លេ មេគង្គ មានអណ្តត្តិ គឺ *ជួយជំរុញ គាំទ្រ សហការ និងសំរបសំរួលក្នុងការអភិវឌ្ឍនូវសក្តានុពលយ៉ាងពេញលេញ ដើម្បីជាផល ប្រយោជន៍ប្រកបដោយនិរន្តរភាព ចំពោះគ្រប់ប្រទេសទាំងអស់ តាមដងទន្លេមេគង្គ (មាត្រា ២)*។

គជទ បាននឹងកំពុងអនុវត្តគំរោងនាវាចរណ៍នានា ចាប់តាំងពីពាក់កណ្តាលទស្សវត្សឆ្នាំ១៩៩០ ។ ការអភិវឌ្ឍធំៗ នៅក្នុងអាង ទន្លេ និងកង្វះខាតនៃអភិក្រមកម្មវិធីទាំងមូលមួយ គឺជាយុត្តាធិកម្មដ៏សំខាន់មួយសំរាប់ធ្វើបច្ចុប្បន្នបណ្តុងកសារគោលនយោបាយ ដែលគាំទ្រដល់សកម្មភាពផ្នែកនាវាចរណ៍។ ពីខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០០៣ ដល់ខែមីនា ឆ្នាំ២០០៣ គណៈកម្មការបង្កើតនូវយុទ្ធសាស្ត្រ ផ្នែកនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ក្នុងដំណើរការដោយមានការចូលរួមខ្ពស់ ជាទស្សនកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ថ្នាក់ជាតិ និងតំបន់ និងសិក្ខាសាលាផ្សេងៗ។ គណៈកម្មាធិការរួមនៃគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ បានអនុម័តយុទ្ធសាស្ត្រនេះ នៅក្នុងខែសីហា ឆ្នាំ២០០៣។ យុទ្ធសាស្ត្រផ្នែកនាវាចរណ៍ បានកំណត់នូវឱកាសសំខាន់ៗ ក៏ដូចជាឧបសគ្គរារាំងនានា ដល់ការអភិវឌ្ឍផ្នែកវានាចរណ៍ នៅថ្នាក់តំបន់ ក្នុងអាងទន្លេមេគង្គភាគខាងក្រោម។ យុទ្ធសាស្ត្រនោះ បានកំណត់បញ្ហាផ្នែកស្ថាប័ន ថាជាឧបសគ្គរារាំងដ៏ធំបំផុត ដែលត្រូវពុះពារជំនះ ដោយបានផ្តល់នូវអនុសាន៍ដំបូងនានា ចំពោះវិធីសាស្ត្រដែលត្រូវយកទៅធ្វើការដោះស្រាយ។

ការរៀបចំបង្កើតនូវកម្មវិធីនាវាចរណ៍ គជទ បានចាប់ផ្តើមនៅក្នុងខែឧសភា ឆ្នាំ២០០៣ ហើយនឹងត្រូវបញ្ចប់នៅពេលទទួល បានការអនុម័តពីក្រុមប្រឹក្សាគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ។ កម្មវិធីនាវាចរណ៍ បានរៀបចំធ្វើឡើងដោយមានកិច្ចសហប្រតិបត្តិការ យ៉ាងជិតស្និតជាមួយបណ្តាប្រទេសជាសមាជិកគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ និងអ្នកពាក់ព័ន្ធថ្នាក់តំបន់ដទៃទៀត សំដៅធានាអោយ បាននូវភាពជាម្ចាស់នៃសកម្មភាពដែលបានស្នើឡើង ទាំងនៅថ្នាក់ជាតិ និងថ្នាក់តំបន់។ សមាសភាគចំនួន៥ នៃកម្មវិធីនេះ បានឆ្លុះ បញ្ចាំងនូវរាល់គំនិត យោបល់ និងដំបូន្មាននានា ដែលបានទទួល តាមរយៈសិក្ខាសាលាថ្នាក់ជាតិ ការចុះពិគ្រោះយោបល់ដែលបាន រៀបចំធ្វើកាលពីក្នុងខែមិថុនា ឆ្នាំ២០០៣ និងការពិគ្រោះពិភាក្សានានា នៅឯសិក្ខាសាលាថ្នាក់តំបន់ នៅក្នុងខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៣។ កិច្ចសន្ទនាទាំងនេះ បានធានាថា សមាសភាគទាំងនោះ គឺស្របទៅតាមសមាហរកម្ម និងគំនិតអភិវឌ្ឍថ្នាក់តំបន់។

កម្មវិធី នឹងដោះស្រាយនូវរាល់បញ្ហា តាមរយៈការរៀបចំផែនការដឹកជញ្ជូនថ្នាក់តំបន់ និងផលប្រយោជន៍ប្រៀបធៀបនៃការ ដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក ក្របខ័ណ្ឌច្បាប់ថ្មីសំរាប់ការធ្វើនាវាចរណ៍ក្នុងទន្លេមេគង្គ វិធានការដើម្បីពង្រឹងសុវត្ថិភាព និងការការពារ បរិស្ថាន ការធ្វើអោយប្រសើរផ្នែកប្រព័ន្ធព័ត៌មាន និងការសំរបសំរួល និងការអភិវឌ្ឍស្ថាប័ន តាមរយៈការកសាងសមត្ថភាព និង ភាពជាដៃគូរ នៅក្នុងផ្នែកនាវាចរណ៍។ ក្រៅពីនេះ កម្មវិធី ក៏បានយកចិត្តទុកដាក់ក្នុងការអភិវឌ្ឍសមត្ថភាពផ្នែកការគ្រប់គ្រងថ្នាក់ ជាតិ និងថ្នាក់តំបន់ ក្នុងគោលបំណងអោយមានប្រសិទ្ធភាពក្នុងការអនុវត្ត និងដើម្បីពង្រឹងសំលេង និងតួនាទីនៃផ្នែកនាវាចរណ៍ នៅក្នុងការរៀបចំផែនការអភិវឌ្ឍនៅថ្នាក់ជាតិ និងថ្នាក់តំបន់។ សមត្ថភាពគ្រប់គ្រង នឹងត្រូវបានលើកកំពស់នៅតាមក្រសួង-

ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធថ្នាក់ជាតិ ក៏ដូចជាកំពង់ផែ និងរដ្ឋបាលផ្លូវទឹក។ វិធានការចាំបាច់នានា នឹងត្រូវប្រកាន់យក ដើម្បីបង្កើតឡើងនូវភាពជាដៃគូរអោយបានជិតស្និត រវាងអ្នកពាក់ព័ន្ធទាំងឡាយ ទាំងផ្នែក សាធារណៈ និងផ្នែកឯកជន។

កម្មវិធីនាវាចរណ៍ ត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយមានគិតគូរយ៉ាងម៉ត់ចត់អំពីអណ្តត្តិរបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ និងសមត្ថភាពរបស់អង្គការនេះ។ គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ នឹងប្រើប្រាស់អភិក្រមចំរុះ និងទាំងមូល លើការអភិវឌ្ឍផ្នែកនាវាចរណ៍។ ទិដ្ឋភាពផ្នែកបរិស្ថាន សង្គម សេដ្ឋកិច្ច និងបច្ចេកទេស ត្រូវបានយកមកធ្វើថ្លឹងថ្លែងយ៉ាល្អិតល្អន់ ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងការអំពាវនាវអោយមានការអភិវឌ្ឍ ដោយធានាថា ការអភិវឌ្ឍនឹងធ្វើឡើង ក្នុងលក្ខណៈប្រកបដោយនិរន្តរភាព។

យុត្តិកម្ម

១.១ ចំនាក់ចំនងថ្នាក់តំបន់

ផលប្រយោជន៍រួមក្នុងការបង្កើនពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ គឺជាហេតុផលចំបង ដែលហត្ថលេខីរបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ បានកំណត់ឡើងនៅក្នុងមាត្រាដាច់ដោយឡែកមួយ នៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងមេគង្គឆ្នាំ១៩៩៥ (មាត្រា ៩) ស្តីពីសេរីភាពនៃការធ្វើនាវាចរណ៍។ អស់រយៈពេលជាច្រើនសតវត្សមកហើយ ដែលប្រជាពលរដ្ឋក្នុងស្រុក បានពឹងពាក់លើទន្លេមេគង្គ សំរាប់ការធ្វើពាណិជ្ជកម្ម និងការដឹកជញ្ជូន ទាំងនៅក្នុង និងក្រៅប្រទេស របស់ពួកគេ ។ កំណើនផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច គឺជាគោលដៅរួមដ៏សំខាន់មួយសំរាប់ប្រទេសជាសមាជិកទាំងបួនរបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ហើយប្រទេសទាំងនេះ មានការយល់ដឹងយ៉ាងច្បាស់ថា ពាណិជ្ជកម្មថ្នាក់តំបន់ និងអន្តរជាតិ គឺជាមធ្យោបាយមួយដ៏សំខាន់ ដើម្បីសំរេចបាននូវគោលដៅនេះ។ មានការផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់ខ្លាំងលើការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ និងលើការបង្កើតបរិយាកាសជាវិជ្ជមានសំរាប់ការវិនិយោគទុន និងការបង្កើតប្រាក់ចំណូលនៅក្នុងប្រទេសទាំងបួន។ ការដឹកជញ្ជូនដែលមានតម្លៃថោក និងមានប្រសិទ្ធភាព គឺកត្តាកំណត់មួយដ៏សំខាន់សំរាប់យុទ្ធសាស្ត្រនៃកំណើននៅទូទាំងតំបន់ និងជាយុត្តាធិកម្មដ៏សំខាន់សំរាប់ការយកចិត្តទុកដាក់នៅថ្នាក់ជាតិ និងតំបន់ ចំពោះការអភិវឌ្ឍផ្នែកនាវាចរណ៍។ នៅខណៈពេលដែលសេដ្ឋកិច្ចនៅតំបន់អាងទន្លេមេគង្គភាគខាងក្រោមមានការកើនឡើង នោះការធ្វើពាណិជ្ជកម្មតាមដងទន្លេរវាងប្រទេសទាំងបួន នឹងមានការកើនឡើង ហើយការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកក៏នឹងមានការកើនឡើងផងដែរ។

ដោយពិនិត្យឃើញ អំពីការចំណាយទាបចំពោះការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាពលរដ្ឋ និងការចរាចរទំនិញ តាមរយៈការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេ និងម្យ៉ាងទៀត កំពង់ផែ និងបរិធានទន្លេមានតម្លៃថោក លើការអភិវឌ្ឍ និងការថែទាំ ជាងបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ និងផ្លូវដែក ដូច្នេះហើយបានជាផ្នែកនាវាចរណ៍មានសក្តានុពលច្រើន ហើយទន្ទឹមនឹងនោះ វាក៏ជាផ្នែកដ៏សំខាន់មួយនៃបណ្តាញហេថារចនាសម្ព័ន្ធតំបន់ ផងដែរ។ បើទោះបីជាមានផលប្រយោជន៍នៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេយ៉ាងនេះក៏ដោយ ក៏នៅក្នុងផែនការ គោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍ និងអត្ថិភាពផ្នែកថវិការបស់បណ្តារដ្ឋាភិបាលនៅក្នុងអាងទន្លេមេគង្គ និងតំបន់ដទៃទៀត នៅតែបន្តជំរុញការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក និងផ្លូវអាកាស ជាងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក ។ គេជឿជាក់ថា អ្នកធ្វើសេចក្តីសំរេចចិត្តបែបនេះ គឺខ្វះការយល់ដឹងអំពីផលប្រយោជន៍ប្រៀបធៀបរបស់វា ហើយថា រូបភាពអវិជ្ជមាននៃផ្លូវទឹក និងការកែលំអកំពង់ផែ គឺជាហេតុផលដ៏សំខាន់មួយ ដែលជំរុញអោយមានការយកចិត្តទុកដាក់តិចតួចចំពោះការអភិវឌ្ឍផ្នែកនាវាចរណ៍។

វាជាការច្បាស់ណាស់ចំពោះអ្នកទាំងឡាយណា ដែលធ្វើដំណើរតាមដងទន្លេមេគង្គ ឃើញយ៉ាងប្រជាក់នូវសក្តានុពលផ្នែកនាវាចរណ៍ដែលនៅមិនទាន់ប្រើប្រាស់អោយបានពេញទំហឹង នៅឡើយ។ ភាគច្រើននៃទន្លេហាក់បីដូចជាផ្លូវជាតិមួយដែលគ្មាន

សកម្មភាពផ្នែកចរាចរអ្វីទាំងអស់។ រដ្ឋាភិបាលនៃប្រទេសតាមដងទន្លេមេគង្គ និងផ្នែកឯកជន គឺនៅមិនទាន់មានសមត្ថភាពយល់ដឹងអំពីផលប្រយោជន៍នៃសក្តានុពលនេះនៅឡើយ ដោយសារតែឧបសគ្គរារាំងផ្នែកស្ថាប័ន និងរូបវ័ន្ត នៅក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក។ ជាងនេះទៅទៀត វាជាការលំបាកដើម្បីធ្វើអោយអ្នកធ្វើផែនការ និងវិនិយោគិនជឿជាក់លើសក្តានុពលនៃវិស័យនេះ នៅខណៈពេលដែលទិន្នន័យស្តីពីការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវ ទឹក នៅមានកំរិត និងខ្វះខាតនោះ។ មានការសិក្សាមួយ ខ្លះបានធ្វើឡើងនៅក្នុងបណ្តាឆ្នាំថ្មីៗនេះ។ ក៏ប៉ុន្តែ ម្យ៉ាងនៅមានការលំបាកជាច្រើនក្នុងប្រមូលទិន្នន័យទាំងនោះ និងម្យ៉ាង ទៀតកត្តាចំណាយក៏ដាក់កំហិតដល់ការសិក្សាផងដែរ ដែលប្រការនេះធ្វើអោយមានលំបាកដល់ការធ្វើការវិភាគអោយបានស៊ីជំរៅ នូវលក្ខខ័ណ្ឌផ្នែកនាវាចរណ៏នៅថ្នាក់ជាតិ និងតំបន់។ ការប្រមូល និងការទុកដាក់ទិន្នន័យ គឺពុំមានលក្ខណៈឯកសណ្ឋានគ្នានោះទេ។ ទន្ទឹមនឹងនោះ ទិន្នន័យដែលមានស្តីពីសមាសភាព និងកំណើននៃជើងដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក គឺពុំមានលក្ខណៈពេញលេញ មិនស៊ីគ្នា និងមិនអាចជឿជាក់បាន ផងដែរ។

ភាគអន់បំផុតក្នុងផ្នែកនាវាចរណ៏នាពេលបច្ចុប្បន្ន គឺការខ្វះក្របខ័ណ្ឌច្បាប់តំបន់ដ៏ទូលំទូលាយមួយ ដែលអាចកំណត់នូវស្តង់ដានីតិវិធី និងវិធានរួមមួយ សំរាប់ផ្នែកនាវាចរណ៏។ ដើម្បីបង្កើនពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ និងតំបន់ នោះចាំបាច់ត្រូវអោយមានការដឹកជញ្ជូនកំរិតអន្តរជាតិ និងតំបន់ តាមផ្លូវទឹកនៃអាងទន្លេមេគង្គ ។ វាជាការលំបាកខ្លាំងណាស់ ដើម្បីធ្វើអោយប្រសើរ និងជំរុញពាណិជ្ជកម្ម និងការដឹកជញ្ជូនឆ្លងដែន ប្រសិនបើក្របខ័ណ្ឌច្បាប់ដ៏គួរអោយទាក់ទាញមួយ មិនទាន់មាននោះ។ ការវិយោគទុននឹងនៅតែមានភាពប្រថុយប្រថានខ្លាំងណាស់ ហើយរដ្ឋាភិបាលនៅតែបន្តផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់ តែលើអត្ថិភាពជាតិសំរាប់រយៈពេលខ្លី ជំនួសអោយឱកាសអភិវឌ្ឍតំបន់ សំរាប់រយៈពេលវែងនោះ។

ផលប្រយោជន៏នៃការប្រកាន់យកនូវអភិក្រមតំបន់ សំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៏ផ្នែកនាវាចរណ៏ ដោយសារថា ផ្នែកនាវាចរណ៏នេះឯងគឺជាសកម្មភាពឆ្លងដែន ព្រោះទន្លេមេគង្គ វាហូរកាត់ព្រំដែនប្រទេសជាច្រើន មុននឹងចាក់ចូលទៅសមុទ្រចិនខាងត្បូង។ វិធានការដែលបានស្នើឡើង ដើម្បីធ្វើអោយប្រសើរនូវស្តង់ដានោះ គួរតែផ្អែកលើស្តង់ដាអន្តរជាតិ ឬយ៉ាងហោចណាក៏ស្តង់ដារួមណាមួយដែរ។ ការមានជាប្រព័ន្ធថ្នាក់ជាតិផ្សេងៗគ្នា នៅលើដងទន្លេរួម ឧទាហរណ៏ រវាងប្រទេសឡាវ និងថៃ វារារាំងដល់ការធ្វើចរាចរឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងធ្វើអោយខាតពេលវេលាទៀតផង។ បន្ថែមពីលើនោះ វាក៏តែងតែបង្កអោយមានជាគ្រោះថ្នាក់ដល់អាយុជីវិតរបស់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវទឹក ផងដែរ។ យន្តការមហាអនុតំបន់មេគង្គ របស់ធនាគារអភិវឌ្ឍន៏អាស៊ី គឺជំរុញអោយមាននូវការធ្វើសមាហរកម្មនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធតំបន់ និងប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន នៅក្នុងប្រទេសទាំង៦ នៅក្នុងអាងទន្លេមេគង្គ។ សមាគមប្រជាជាតិអាស៊ីអគ្នេយ៏ក៏មានយន្តការដាច់ដោយឡែកមួយទៀត គឺដើម្បីជំរុញសមាហរកម្មជាមួយសមាជិកថ្មី (កម្ពុជា ឡាវ មីយ៉ាន់ម៉ា និងវៀតណាម)។ ប្រទេសទាំងអស់នៅតាមដងទន្លេមេគង្គ ប្តេជ្ញាចិត្តធ្វើកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយគ្នាអោយកាន់តែជិតស្និតលើបញ្ហាទាំងអស់នេះ ក្នុងគោលបំណងដើម្បីពង្រឹងភាពប្រកួតប្រជែងគ្នាទៅវិញទៅមក និងដើម្បីអាចមើលឃើញនូវសក្តានុពលអភិវឌ្ឍន៏សេដ្ឋកិច្ច សង្គម។

ហេតុផលមួយទៀត សំរាប់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គដើម្បីចូលរួមក្នុងការធ្វើអោយប្រសើរ និងជំរុញនាវាចរណ៏ថ្នាក់តំបន់ គឺយោងទៅលើការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយនិរន្តរភាព ត្រង់មាត្រា៣ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងមេគង្គឆ្នាំ១៩៩៥ ដែលបានចែងថា *ការពារបរិស្ថាន ធនធានធម្មជាតិ វារីសត្វនិងលក្ខខ័ណ្ឌរស់នៅរបស់វា និងតុល្យភាពផ្នែកអេកូឡូស៊ី ពីការបំពុល ឬផលប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរផ្សេងទៀត ដែលបណ្តាលមកពីគំរោងផែនការអភិវឌ្ឍន៏ និងការប្រើប្រាស់ទឹក និងធនធានពាក់ព័ន្ធ នៅក្នុងអាងទន្លេមេគង្គ*។

វិធានការការពារបរិស្ថាន នៅក្នុងតំបន់មេគង្គ នៅមានការខ្វះខាតនៅឡើយ។ មានតែបទដ្ឋានច្បាប់មួយចំនួនតូចប៉ុណ្ណោះដែលបានរៀបចំឡើងដើម្បីទប់ស្កាត់ការបំពុល តែមិនត្រូវបានយកទៅអនុវត្តអោយបានត្រឹមត្រូវនៅឡើយ។ ការកំពប់ប្រេង

ទ្រង់ទ្រាយធំ គឺជាការគំរាមគំហែងមួយដល់ប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីទាំងមូល និងដល់ជីវភាពរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ដែលពឹងពាក់អាស្រ័យមកលើទន្លេនេះ សំរាប់ជាប្រភពម្ហូបអាហារសំខាន់របស់ពួកគេ។ គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ត្រៀមលក្ខណៈរួចជាស្រេច ដើម្បីដោះស្រាយនូវបញ្ហាប្រឈមនេះ ដើម្បីធានាអោយមាននូវការប្រើប្រាស់ប្រកបដោយនិរន្តរភាពនៃធនធានធម្មជាតិនៅក្នុង និងតាមបណ្តោយផ្លូវទឹកទន្លេមេគង្គ ក្នុងវត្ថុបំណងសំខាន់ថែរក្សាអោយបានថាជាទន្លេមួយក្នុងចំណោមទន្លេដែលមានបរិស្ថានល្អបំផុតក្នុងពិភពលោក។ គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ត្រូវធានាថា ការជំរុញនូវការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកត្រូវបានធ្វើឡើងក្នុងលក្ខណៈប្រកបដោយនិរន្តរភាពផ្នែកបរិស្ថាន ដោយមានការយកចិត្តទុកដាក់ជាពិសេសចំពោះបញ្ហាឆ្លងដែនដែលមានការពាក់ព័ន្ធ។

គ្រប់ប្រទេសជាសមាជិកគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គទាំងអស់ បានគាំទ្រនូវទស្សនៈនេះ និងបានទទួលស្គាល់ថា ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកមានសក្តានុពលជាងការដឹកជញ្ជូនតាមមធ្យោបាយផ្សេងទៀត ព្រោះវាមានលក្ខណៈប្រសើរ និងមានប្រសិទ្ធភាពជាង។ ទោះជាយ៉ាងនេះក៏ដោយ គោលការណ៍ណែនាំ និងវិធានការការពារដ៏ត្រឹមត្រូវ ចាំបាច់ត្រូវតែរៀបចំ ដាក់អោយអនុវត្ត ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមនៃការបញ្ចូលទិដ្ឋភាពតំបន់ពាក់ព័ន្ធនឹងផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច បរិស្ថាន និងសង្គមនៃវិស័យនាវាចរណ៍ទៅក្នុងផែនការអភិវឌ្ឍន៍រួម។ ការងារបែបនេះ នឹងជួបការលំបាកសំរាប់ប្រទេសជាសមាជិកគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គនីមួយៗក្នុងការធ្វើដោយខ្លួនឯង។ ដូច្នេះ តាមរយៈការធ្វើការរួមគ្នាដើម្បីរៀបចំបទដ្ឋានច្បាប់រួម ប្រទេសទាំងបួនអាចជួយគ្នាទៅវិញទៅមក ដើម្បីឈានដល់ការឯកភាពគ្នាសំរាប់ជាដំណោះស្រាយរយៈពេលយូរអង្វែង ដែលនឹងគាំទ្រដល់ផលប្រយោជន៍រួម ក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយនិរន្តរភាព និងភាពចំរុងចំរើន នៃអាងទន្លេមេគង្គ។

ចំពោះកិច្ចសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិគ្រប់រូបភាពទាំងអស់ ប្រទេសដែលចូលរួមមានការចាប់អារម្មណ៍ក្នុងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការ ក្រោមហេតុផលផ្សេងៗពីគ្នា។ កិច្ចសហប្រតិបត្តិការនឹងទទួលបានជោគជ័យ ប្រសិនបើគោលដៅ និងតម្លៃផ្សេងៗ អាចបំពេញបាន និងប្រសិនបើការធ្វើសម្បទាននានា វាទទួលយកបានពីគ្រប់ភាគីដែលពាក់ព័ន្ធទាំងអស់។ នៅក្នុងតំបន់មេគង្គ ប្រទេសដែលមានការអភិវឌ្ឍន៍ខ្លាំងមានដូចជាប្រទេសថៃ វៀតណាម និងចិន គឺមានការចាប់អារម្មណ៍ជាដំបូងលើការធ្វើអោយប្រសើរនូវផ្នែកពាណិជ្ជកម្ម និងចរាចរ ដែលអាចទាក់ទាញដល់វិនិយោគទុន និងបង្កើតនូវប្រាក់ចំណូល។ ក្រៅពីការទាក់ទាញផ្នែកពាណិជ្ជកម្ម និងវិនិយោគទុន ប្រទេសដែលងាយទទួលរង មានជាអាទិ៍ ប្រទេសកម្ពុជា និងឡាវ ចង់កាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ជាអវិជ្ជមាននៃការអភិវឌ្ឍន៍ផ្នែកនាវាចរណ៍ និងចង់ធានាអោយបាននូវផលប្រយោជន៍ជាតិ។ នៅក្នុងប្រទេសទាំងបួន សហគមន៍ជនបទរស់នៅពឹងពាក់អាស្រ័យលើផ្លូវទឹក សំរាប់ការរស់នៅប្រចាំថ្ងៃរបស់ពួកគេ។ ការអភិវឌ្ឍជាបន្ថែមទៀតនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកនៅជនបទ នឹងផ្តល់ផលប្រយោជន៍ដល់ប្រជាពលរដ្ឋទាំងនោះ ព្រោះថាពួកគេតែងតែទ្រុវបានមើលរំលង នៅពេលដែលគំរោងវិនិយោគ និងអភិវឌ្ឍន៍ត្រូវបានគេផ្តល់អត្ថិភាពនោះ។

សំរាប់ប្រទេសកម្ពុជា និងវៀតណាម គឺមានឱកាសអភិវឌ្ឍន៍ដ៏ធំធេងពីផ្នែកនាវាចរណ៍ឆ្លងដែន នៅទន្លេមេគង្គភាគខាងក្រោម។ ប្រទេសទាំងពីរនេះ អាចធ្វើការរៀបចំចរាចររវាងទន្លេ និងសមុទ្របាន ហើយកំពង់ផែនានារបស់ខ្លួនក៏អាចទទួលបាននូវកប៉ាល់អន្តរជាតិ និងតំបន់កាន់តែច្រើនថែមទៀត ដែលប្រការនេះនឹងជួយបង្កើនប្រាក់ចំណូល និងភាពជាដៃគូររវាងផ្នែកសាធារណៈ និងឯកជន។ ក្រៅពីនេះ ការធ្វើនាវាចរណ៍ដោយសេរីនៅលើទន្លេមេគង្គ នឹងផ្តល់ឱកាសសំរាប់ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនតាមកប៉ាល់របស់ប្រទេសថៃ ផងដែរ។

ប្រទេសជាសមាជិកគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គបានយល់ជ្រួតជ្រាបយ៉ាងច្បាស់ថា មេគង្គបានផ្តល់នូវជីវិតសំរាប់ប្រជាពលរដ្ឋដែលរស់នៅតាមដងទន្លេជាច្រើន ក្នុងប៉ុន្មានឆ្នាំថ្មីៗនេះ ប្រទេសទាំងបួនបានប្តេជ្ញាធ្វើកិច្ចសហប្រតិបត្តិការយ៉ាងជិតស្និតសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍តំបន់អោយមាននិរន្តរភាព ផ្អែកលើប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងអាងទន្លេចំរុះ។ នៅក្នុងសិក្ខាសាលាផ្នែកនាវាចរណ៍ថ្នាក់តំបន់

ដែលបានរៀបចំធ្វើឡើងដោយគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ក្នុងខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០០៣ ប្រទេសចិនបានបង្ហាញនូវការចាប់អារម្មណ៍ខ្ពស់ចំពោះសកម្មភាពដែលបានរៀបចំនៅក្នុងកម្មវិធីនាវាចរណ៍ និងប្តេជ្ញាធ្វើកិច្ចសំរបសំរួលអោយកាន់តែជិតស្និតថែមទៀតជាមួយប្រទេសជាសមាជិកលើបញ្ហាផ្នែកនាវាចរណ៍។ ក្នុងឋានៈជាហត្ថលេខីនៃកិច្ចព្រមព្រៀងផ្នែកនាវាចរណ៍នៅប៉ែកខាងលើទន្លេមេគង្គ ប្រទេសថៃ និងប្រទេសឡាវមានការចាប់អារម្មណ៍ជាពិសេស ក្នុងការធ្វើកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយប្រទេសចិន និងប្រទេសមីយ៉ាន់ម៉ា ក្នុងគោលបំណងដើម្បីពង្រឹងពាណិជ្ជកម្ម និងការវិនិយោគទុន។ ប្រទេសជាសមាជិកទាំងបួនរបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ នៅមិនទាន់ទទួលស្គាល់ថា កិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាផ្លែផ្កា ជាមួយប្រទេសប៉ែកខាងលើទន្លេមេគង្គ គឺជាមធ្យោបាយ មួយដើម្បីឈានដល់ការសំរេចអោយមាននូវការអភិវឌ្ឍន៍ដែលមានតុល្យភាពត្រឹមត្រូវ នៃផ្នែកនាវាចរណ៍ទន្លេមេគង្គ និងឈានដល់ការទប់ស្កាត់នូវជំលោះនានាដែលអាចនឹងកើតមាន នៅឡើយទេ។

១.២ ទំនាក់ទំនងរវាងកម្មវិធីនាវាចរណ៍ និងកម្មវិធីដទៃទៀតរបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

សមាសភាគអន្តរទំនាក់ទំនងទាំង ៥ ដែលបង្កើតបានជាកម្មវិធីនាវាចរណ៍នេះឡើង បានជួយប្រែក្លាយយុទ្ធសាស្ត្រផ្នែកនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ អោយទៅជាសកម្មភាព និងគំនិតផ្តួចផ្តើមជាក់ស្តែង។ សកម្មភាពទាំងនេះ បានរៀបចំឡើង ដើម្បីគាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍផ្នែកពាណិជ្ជកម្ម និងការដឹកជញ្ជូនថ្នាក់តំបន់ ដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា៩ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងមេគង្គឆ្នាំ១៩៩៥។ កម្មវិធីនាវាចរណ៍គាំទ្រដល់គោលបំណងអភិវឌ្ឍន៍នៃយុទ្ធសាស្ត្រផ្នែកនាវាចរណ៍ នោះគឺ *ដើម្បីជំរុញសេរីភាពនៃការធ្វើនាវាចរណ៍ និងបង្កើនឱកាសនៃការធ្វើពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ សំរាប់ជាប្រយោជន៍ទៅវិញទៅមករបស់បណ្តាប្រទេសជាសមាជិកគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ និងដើម្បីជួយក្នុងកិច្ចសំរបសំរួល និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការលើការអភិវឌ្ឍការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងសុវត្ថិភាព ក្នុងលក្ខណៈនិរន្តភាពបរិស្ថានផ្លូវទឹក។*

ជាការបំពេញអោយគ្នាទៅវិញទៅមក គ្រប់សមាសភាគទាំងអស់គឺមានគោលបំណងបន្ទាន់រៀងៗខ្លួន ដែលនឹងជួយសំរេចអោយបាននូវគោលបំណងចម្បងខាងលើនេះ។ សមាសភាពមួយអាចចាត់ទុកថាផ្នែកនៃកម្មវិធី ដែលនឹងបំពេញបន្ថែមអោយគ្នាក្នុងការលើកកំពស់ប្រសិទ្ធភាពរបស់ខ្លួន។ ការអនុវត្តដោយជោគជ័យ និងមានប្រសិទ្ធភាពនៃកម្មវិធីនាវាចរណ៍ អាចធ្វើទៅបានលុះត្រាតែមានកិច្ចសហប្រតិបត្តិការ និងការសំរបសំរួលអោយបានល្អប្រសើរ ជាមួយកម្មវិធីដទៃទៀតរបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ក៏ដូចជាយន្តការអភិវឌ្ឍន៍នានា ទាំងនៅថ្នាក់ជាតិ និងថ្នាក់តំបន់។ ជាងនេះទៅទៀត កិច្ចពិគ្រោះយោបល់ផ្ទៃក្នុងជាមួយកម្មវិធីដទៃទៀតរបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ នោះនឹងអាចធានាថា កម្មវិធីដែលមានស្រាប់គឺវាមានភាពប្រទាក់ក្រឡាជាមួយកម្មវិធីថ្មីនេះ។ ជាពិសេសនោះ គឺថា កម្មវិធីនាវាចរណ៍នឹងផ្តល់ព័ត៌មាន និងទិន្នន័យ ដល់កម្មវិធីស្នូលទាំងបីរបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ និងទន្ទឹមនឹងនោះ ក៏អាចរៀនសូត្រអំពីបទពិសោធន៍ជាយូរមកហើយរបស់គណៈកម្មការ ក្នុងការប្រមូលទិន្នន័យ និងការចែករំលែកព័ត៌មានគ្នា។

កម្មវិធីផែនការអភិវឌ្ឍន៍អាងទន្លេមេគង្គ:

កម្មវិធីផែនការអភិវឌ្ឍន៍អាងទន្លេមេគង្គ គឺជាក្របខ័ណ្ឌមួយសំរាប់ការរៀបចំធ្វើផែនការអភិវឌ្ឍន៍ទូទៅ នៅក្នុងអាងទន្លេមេគង្គភាគខាងក្រោម។ កម្មវិធីនេះ មានគោលបំណងដើម្បីជំរុញ គាំទ្រ និងសំរបសំរួលការអភិវឌ្ឍន៍ដែលមានសក្តានុពលសំរាប់ផលប្រយោជន៍ប្រកបដោយនិរន្តភាព ដល់បណ្តាប្រទេសតាមដងទន្លេទាំងអស់ និងដល់ការទប់ស្កាត់ការប្រើប្រាស់ទឹកខ្ជះខ្ជាយក្នុងអាងទន្លេមេគង្គ។ ផ្អែកតាមក្របខ័ណ្ឌច្បាប់ នយោបាល និងក្នុងបរិបទជាតិ នោះកម្មវិធីផែនការអភិវឌ្ឍន៍អាងទន្លេមេគង្គ នឹងកំណត់សេណារីយ៉ូផែនការសំរាប់រយៈពេល២០ឆ្នាំ និងគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍ជាយុទ្ធសាស្ត្រសំរាប់អនុតំបន់ទាំង១០ក្នុងអាងទន្លេមេគង្គ។

កម្មវិធីនេះ មួយផ្នែកគឺជាការរៀបចំបង្កើតផែនការអភិវឌ្ឍន៍រួមមួយ និងមួយផ្នែកទៀតគឺជាការរៀបចំធ្វើផែនការ និងកិច្ចសំរបសំរួលដោយប្រទេសទាំងបួន។ គេរំពឹងថា បទពិសោធន៍ និងមេរៀន គឺវាមានសារៈសំខាន់សំរាប់កម្មវិធីនាវាចរណ៍ ក្នុងការបង្កើតឡើងនូវក្របខ័ណ្ឌស្ថាប័នគាំទ្រសមស្របមួយ សំរាប់ការអនុវត្តសមាសភាគនិមួយៗ និងផ្តល់នូវព័ត៌មានស្តីពីថាតើការវិនិយោគក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវទឹកមេគង្គ អាចនឹងត្រូវបញ្ចូលអោយបានត្រឹមត្រូវជាមួយនឹងយុទ្ធសាស្ត្រកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រថ្នាក់ជាតិ និងតំបន់បានយ៉ាងដូចម្តេច។ កម្មវិធីនាវាចរណ៍អាច ផ្តល់ដល់កម្មវិធីផែនការអភិវឌ្ឍន៍អាងទន្លេមេគង្គ នូវការ វិភាគថានាវាចរណ៍គឺជាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងប្រជាពលរដ្ឋមួយដែលមានប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់ និងដែលមានសារសំខាន់សំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចសង្គម នៅក្នុងអាងទន្លេមេគង្គ។

កម្មវិធីប្រើប្រាស់ទឹក

កម្មវិធីប្រើប្រាស់ទឹក នឹងបង្កើតនូវយន្តការអចិន្ត្រៃយ៍មួយ ក្នុងគោលបំណងដើម្បីអោយមានការប្រើប្រាស់ទឹកនៅថ្នាក់តំបន់ *ប្រកបដោយសមហេតុផល និងសមធម៌* ស្របទៅតាមកិច្ចព្រមព្រៀងមេគង្គឆ្នាំ១៩៩៥ ដោយរក្សាបាននូវអេកូឡូស៊ីនៃអាងទន្លេមេគង្គ។ កម្មវិធីប្រើប្រាស់ទឹកនឹងរៀបចំបង្កើតវិធានចំនួន៥ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការប្រើប្រាស់ទឹក សំដៅធានាថា ការតាមដានពិនិត្យការប្រើប្រាស់ក្នុងអាងទន្លេមេគង្គ ត្រូវបានពង្រឹង។ វិធានមួយក្នុងចំណោមវិធានទាំង៥ នោះគឺនីតិវិធីស្តីពីការដោះដូរ និងចែករំលែកព័ត៌មាន និងទិន្នន័យ ដែលតាមរយៈនីតិវិធីនេះ នឹងធានាថា ប្រទេសជាសមាជិក នឹងផ្តល់ទិន្នន័យតាមការស្នើសុំ ទៅលេខាធិការដ្ឋានគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ និងរវាងគ្នានឹងគ្នា។ គេស្នើថា ការពិភាក្សាស្តីពីវិធីសាស្ត្រដើម្បីរៀបចំវិធានសំរាប់កិច្ចដំណើរការផ្នែកនាវាចរណ៍ទន្លេមេគង្គ អាចនឹងទាញយកប្រយោជន៍ពីការកិច្ចដំណើរការចរចា ដែលបានអនុវត្តដោយកម្មវិធីប្រើប្រាស់ទឹកដែលប្រទេសទាំងបួនបច្ចុប្បន្នមានការពេញចិត្តនឹងកិច្ចដំណើរការបែបនេះ។

ម៉ូដែលជលវិទ្យាដែលកម្មវិធីប្រើប្រាស់ទឹកបានរៀបចំ នឹងអាចយកទៅប្រើប្រាស់សំរាប់កម្មវិធីផ្នែកនាវាចរណ៍ ដើម្បីវាយតម្លៃអំពីផលប៉ះពាល់នៃបំរែបំរួលកំពស់ទឹក និងសំរាប់ការតាមដានពិនិត្យពេញមួយឆ្នាំ ដែលការនេះ នឹងអាចជាជំនួយទៅដល់ប្រព័ន្ធព័ត៌មានទន្លេ ដែលមាននៅក្នុងសមាសភាគ៤នៃកម្មវិធីនេះ។ ក្រុមម៉ូដែលនៃកម្មវិធីប្រើប្រាស់ទឹកនឹងមានតួលេខបែបទ្រឹស្តីសំរាប់រំហូរអប្បរមា ដែលកម្មវិធីនាវាចរណ៍អាចបំពេញបន្ថែមតាមរយៈទិន្នន័យនៃការធ្វើអង្កេតស្តីពីតំរូវការរំហូរពិតប្រាកដសំរាប់ប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋាន ដែលប្រើប្រាស់ទន្លេសំរាប់ការធ្វើនាវាចរណ៍នៅតាមផ្នែកផ្សេងៗ។ ព័ត៌មានបែបនេះ នឹងជួយបំពេញបន្ថែមបានយ៉ាងល្អប្រសើរដល់ទិន្នន័យសំរាប់ម៉ូដែលតាមបែបទ្រឹស្តី និងធានាថា លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យដែលបានប្រើប្រាស់ដើម្បីធ្វើយុត្តិកម្មសំរាប់កំពស់ទឹកកំណត់ គឺមានលក្ខណៈប្រាកដប្រជា។

កម្មវិធីបរិស្ថាន

កម្មវិធីបរិស្ថានផ្តោតលើវិធានការនានាដែលនឹងជួយដល់កិច្ចការពារបរិស្ថាន និងការថែរក្សាតុល្យភាពផ្នែកអេកូឡូស៊ីនៃអាងទន្លេមេគង្គ។ កម្មវិធីបរិស្ថាននឹងប្រមូលទិន្នន័យផ្នែកបរិស្ថាន និងជួយរៀបចំឧបករណ៍នានាសំរាប់ការរៀបចំផែនការ និងការគ្រប់គ្រងបរិស្ថាន។ ផ្នែកដ៏សំខាន់មួយនៃការងារនេះ នោះគឺការវាយតម្លៃ និងការតាមដានពិនិត្យជាប្រចាំនូវស្ថានភាពគុណភាពទឹក និងប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីក្នុងអាងទន្លេមេគង្គ។ កម្មវិធីបរិស្ថាន ក៏នឹងរួមចំណែកផងដែរ ដល់ការធ្វើអោយប្រសើរនូវគោលនយោបាយ និងការគ្រប់គ្រងបរិស្ថាន។ ដោយមានកិច្ចសហការជាមួយកម្មវិធីនាវាចរណ៍ កម្មវិធីបរិស្ថាននឹងអាចជ្រួតជ្រាបដល់តំណាងប្រតិបត្តិការផ្នែកសាធារណៈ និងឯកជន ហើយតាមរយៈនេះ ពួកគេនឹងបានយល់ដឹងអំពីតម្លៃ និងស្គង់ដាបរិស្ថាន។ ការជួយជ្រោមជ្រែង និងការយល់ដឹងអំពីកម្មវិធីបរិស្ថាន គឺវាមានសារសំខាន់ជាពិសេស សំរាប់កម្មវិធីនាវាចរណ៍ នៅពេលដែលមានការរៀបចំគោលការណ៍ណែនាំស្តីពីការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានសំរាប់គំរោងធ្វើអោយប្រសើរផ្នែករូបវ័ន្ត ជាជំនួយផ្នែកវិធីសាស្ត្រ សំរាប់ការលើកកំពស់ការយល់ដឹងផ្នែកបរិស្ថាន និងការកសាងសមត្ថភាព ក្នុងចំណោមដៃគូរនាវាចរណ៍ថ្នាក់តំបន់។

កម្មវិធីគ្រប់គ្រងគ្រោះទឹកជំនន់

កម្មវិធីគ្រប់គ្រងគ្រោះទឹកជំនន់ត្រូវបានរៀបចំឡើង ដើម្បីធានាថា បណ្តាប្រទេសនៅក្នុងអាងទន្លេមេគង្គភាគខាង ក្រោមបានត្រៀមខ្លួនបានយ៉ាងល្អប្រសើរ ក្នុងការដោះស្រាយគ្រោះទឹកជំនន់ដែលបានធ្វើអោយប៉ះពាល់តំបន់នេះជារៀងរាល់ឆ្នាំ ។ បំរែបំរួលប្រចាំឆ្នាំនូវកំពស់ទឹកទន្លេមេគង្គបានធ្វើអោយប៉ះពាល់ដល់ទិដ្ឋភាពផ្សេងៗ នៃជីវភាពរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋតាមដងទន្លេមេគង្គ និងជួនកាលធ្វើអោយប៉ះពាល់ និងគំរាមគំហែងដល់អាយុជីវិតទៀតផង ។ ស្ថានភាពផ្នែកនាវាចរណ៍ភាគច្រើនគឺមានការប៉ះពាល់ដោយសារតែបំរែបំរួលកំពស់ទឹកនេះឯង។ ការទទួលបាននូវព័ត៌មានស្តីពីកំពស់ទឹក និងការកំណត់នូវផ្លូវសំរាប់ធ្វើនាវាចរណ៍ក្នុងពេលមានទឹកជំនន់ នឹងជួយធ្វើអោយប្រសើរដល់សុវត្ថិភាពរបស់អ្នកធ្វើដំណើរ ហើយទន្ទឹមនឹងនោះក៏នឹងជួយទប់ស្កាត់ការបំពុលដែលអាចបង្កឡើងដោយគ្រោះថ្នាក់ផងដែរ។ ដោយសារគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ កំពង់តែតាមដានពិនិត្យកំពស់ទឹកនៅរដូវទឹកជំនន់ វាហាក់បីដូចជាមានភាពងាយស្រួល ដើម្បីពង្រីកការងារនេះអោយគ្របដណ្តប់សំរាប់រយៈពេលពេញមួយឆ្នាំ ។ សមាគមន៏មូលដ្ឋានដែលទទួលរងផលប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរ ដោយសារគ្រោះទឹកជំនន់ គឺអាស្រ័យលើការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកភាគច្រើននៃឆ្នាំ ។ ការធ្វើអោយប្រសើរនូវការឆ្លើយតប នឹងជីវភាពរស់នៅទូទៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ដែលអាចជាបញ្ហានៃកង្វល់ សំរាប់ទាំងកម្មវិធីគ្រប់គ្រងគ្រោះទឹកជំនន់ និងកម្មវិធីនាវាចរណ៍ ។

កម្មវិធីកសាងសមត្ថភាពចំរុះ

កម្មវិធីកសាងសមត្ថភាពចំរុះមានគោលបំណងដើម្បីបង្កើនសមត្ថភាពក្នុងការគ្រប់គ្រងអាងទន្លេ។ ជំនាញរបស់មន្ត្រីក្នុងរដ្ឋាភិបាលនៃប្រទេសតាមដងទន្លេ និងក្នុងគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ នឹងត្រូវបានលើកកំពស់ តាមរយៈការបណ្តុះបណ្តាលលើការអនុវត្តការងារជាក់ស្តែង និងវគ្គបណ្តុះបណ្តាលផ្សេងៗ។ កម្មវិធីកសាងសមត្ថភាពចំរុះក៏នឹងបង្កើនផងដែរ នូវសមត្ថភាពរបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គដើម្បីទំនាក់ទំនង និងបង្កើតនូវការយល់ដឹងអំពីអណ្តត្តិ និងសកម្មភាពការងាររបស់អង្គការចាត់តាំងនេះ។ ទំនាក់ទំនងរវាងកម្មវិធីនេះ នឹងកម្មវិធីនាវាចរណ៍គឺជាតំរូវការចាំបាច់សំដៅអោយមានការយល់ដឹងកាន់តែប្រសើរឡើងថែមទៀតអំពីសក្តានុពល និងផលប្រយោជន៍នៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកក្នុងកិរិតនយោបាយថ្នាក់តំបន់។ ទន្ទឹមនឹងដែរ សកម្មភាពផ្នែកការបណ្តុះបណ្តាលមួយចំនួនធំ នឹងត្រូវបានរៀបចំធ្វើឡើងក្នុងវិស័យនាវាចរណ៍ ដែលបទពិសោធន៏នៃកម្មវិធីកសាងសមត្ថភាពចំរុះក្នុង

ការធ្វើការជាមួយក្រសួង-ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ និងអង្គការដទៃទៀតនៅក្នុងប្រទេសជាសមាជិកគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ អាចនឹងមានសារប្រយោជន៍ច្រើន។

កម្មវិធីជលផល

កម្មវិធីជលផល បានរួមចំណែកធ្វើអោយមានការយល់ដឹងកាន់តែប្រសើរឡើងថែមទៀតអំពីធនធានជលផល លើផ្នែកបរិមាណត្រី និងការវាយតម្លៃអំពីប្រភេទត្រីដែលមានក្នុងប្រព័ន្ធអាងទន្លេមេគង្គ។ ការផ្តោតជាដំបូងនៃកម្មវិធីជលផលគឺបញ្ហាឆ្លងដែន ដែលធ្វើអោយប៉ះពាល់ដល់ធនធានជលផល និងដែលគាំទ្រដល់កម្មវិធីស្នូល និងកម្មវិធីតាមវិស័យរបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ។ កម្មវិធីជលផលអាចផ្តល់ព័ត៌មានដល់កម្មវិធីនាវាចរណ៍អំពីការផ្លាស់ប្តូរនូវការធ្វើបំលាស់ទីរបស់ត្រី ដោយសារតែលទ្ធផលនៃការអភិវឌ្ឍន៍ផ្នែកនាវាចរណ៍។ គេត្រូវទទួលស្គាល់ថា ធនធានជលផលមានសារសំខាន់ខ្លាំងណាស់សំរាប់ទ្រទ្រង់ដល់ជីវភាពរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋមួយភាគធំតាមដងទន្លេ ដូច្នេះរាល់សកម្មភាពទាំងឡាយណាដែលអាចធ្វើអោយប៉ះពាល់ដល់ធនធានជលផល គួរតែត្រូវបានគិតគូរអោយបានម៉ត់ចត់។ កម្មវិធីជលផលរៀបចំបង្កើតបាននូវឧបករណ៍ដើម្បីធ្វើការវាយតម្លៃធនធានជលផល។ កម្មវិធីជលផលក៏នឹងអាចលើកជាគំនិតថាបានថា ការតាមដានពិនិត្យអំពីផលប៉ះពាល់នៃផ្នែកនាវាចរណ៍ មកលើជីវសាស្ត្រចំរុះ ត្រូវធ្វើឡើងដោយមានការជូនជាយោបល់ពីអ្នកជំនាញការផ្នែកជលផល និងអ្នកជំនាញការផ្នែករុក្ខជាតិ និងសត្វនៅក្នុងអាងទន្លេមេគង្គ។

២.សន្និធានកម្ម និងការរៀបចំបង្កើតកម្មវិធីនាវាចរណ៍នៃគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

២.១ សន្និធានកម្ម និងរចនាសម្ព័ន្ធកម្មវិធី

កម្មវិធីនាវាចរណ៍រៀបចំបង្កើតឡើងដោយផ្អែកទាំងស្រុងលើយុទ្ធសាស្ត្រនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ។ ដូចដែលបានរៀបរាប់នៅត្រង់ផ្នែកសេចក្តីផ្តើមនៃឯកសារនេះគឺថា គ្រប់សមាសភាគទាំងអស់នៃកម្មវិធីនាវាចរណ៍គឺគាំទ្រដល់គោលបំណងអភិវឌ្ឍន៍នៃយុទ្ធសាស្ត្រផ្នែកនាវាចរណ៍ ដែលបានចែងថា : ***ដើម្បីជំរុញសេរីភាពនៃ ការធ្វើនាវាចរណ៍ និងបង្កើនឱកាសនៃការធ្វើពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ សំរាប់ជាប្រយោជន៍ទៅវិញទៅមករបស់បណ្តាប្រទេសជា សមាជិកគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ និងដើម្បីជួយក្នុងកិច្ចសំរបសំរួល និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការលើការអភិវឌ្ឍការដឹកជញ្ជូនតាម ផ្លូវទឹកប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងសុវត្ថិភាពក្នុងលក្ខណៈនិរន្តភាពបរិស្ថានផ្លូវទឹក។***

កម្មវិធីនាវាចរណ៍មានសមាសភាគសំខាន់ចំនួន ៥គឺ:

១. ការវិភាគផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម និងការរៀបចំផែនការដឹកជញ្ជូនថ្នាក់តំបន់

២. ក្របខ័ណ្ឌច្បាប់សំរាប់នាវាចរណ៍ឆ្លងដែន

៣. សុវត្ថិភាពចរាចរ និងនិរន្តរភាពផ្នែកបរិស្ថាន

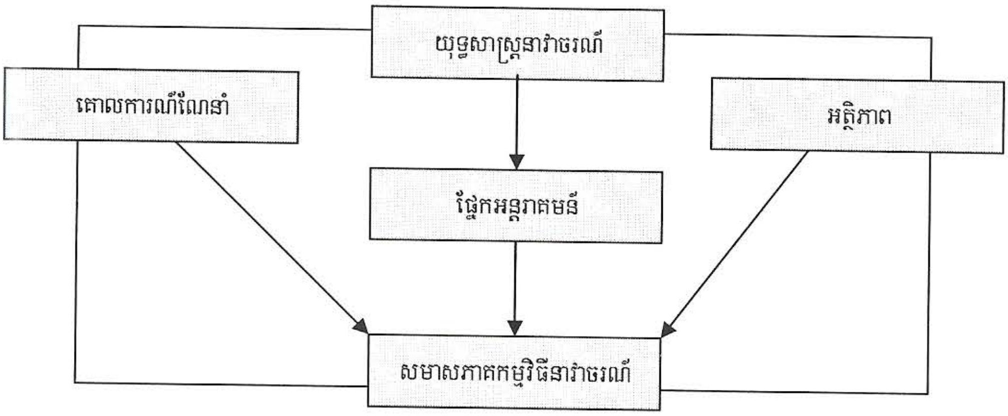
៤. ព័ត៌មាន ការផ្សព្វផ្សាយ និងការសំរបសំរួល

៥. ការអភិវឌ្ឍន៍ស្ថាប័ន

សមាសភាគនិមួយៗមានគោលបំណងបន្ទាន់របស់ខ្លួន ដែលនឹងរួមចំណែកដល់ការសំរេចបាននូវគោលបំណងអភិវឌ្ឍន៍រួមនេះ។ សមាសភាគទាំងនេះ ត្រូវបានរៀបចំបង្កើតឡើងដោយមានការប្រទាក់គ្នាទៅវិញទៅមក។ ដោយសារតែមានទំនាក់ទំនងយ៉ាងជិតស្និតរវាងសមាសភាគទាំងនោះ និងរវាងកម្មវិធីនាវាចរណ៍ និងកម្មវិធីដទៃទៀតរបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ទើបបានធ្វើអោយគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ គឺជាស្ថាប័នតែមួយគត់ ដែលនឹងរួមចំណែកដល់ការអភិវឌ្ឍ និងការធ្វើអោយប្រសើរនៃ ផ្នែកនាវាចរណ៍ក្នុងអាងទន្លេ ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព។

រូបភាពខាងក្រោមនេះ បង្ហាញថាតើកម្មវិធីនាវាចរណ៍ត្រូវបានបង្កើតឡើងយ៉ាងដូចម្តេច និងថាតើលទ្ធផលរំពឹងទុក និងសកម្មភាព ត្រូវបានកំណត់ឡើងយ៉ាងដូចម្តេច ពីគោលដៅនៃយុទ្ធសាស្ត្រនាវាចរណ៍ឆ្ពោះទៅគោលការណ៍ណែនាំ និងអត្ថិភាព ដែលបានកំណត់ឡើងដោយប្រទេសជាសមាជិកគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ។ នៅក្នុងជំពូកជាបន្តបន្ទាប់ទៅទៀតនេះ គោលការណ៍ណែនាំ នឹងត្រូវបានបកស្រាយពន្យល់លំអិត។ ការកំណត់នូវសកម្មភាពជាអត្ថិភាព មានជូនភ្ជាប់នៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ។

២.២ គោលការណ៍សំរាប់ការរៀបចំបង្កើតកម្មវិធីនាវាចរណ៍



ក្នុងដំណាក់កាលដំបូងនៃការរៀបចំបង្កើតកម្មវិធីនេះ គោលការណ៍ណែនាំត្រូវបានកំណត់ និងយកមកប្រើប្រាស់ដើម្បីកំណត់នូវសកម្មភាព និងគំនិតផ្តួចផ្តើមសំរាប់កម្មវិធីនេះ។ គោលការណ៍ណែនាំទាំងនោះ រួមមាន:

ផលប្រយោជន៍តំបន់ ដែលមិនទាន់បញ្ចូលក្នុងអត្ថិភាពជាតិ

វាជាការសំខាន់ដែលគ្រប់សកម្មភាពផ្នែកនាវាចរណ៍ដែលបានស្នើឡើង ត្រូវបានអនុវត្ត និងសំរបសំរួលដោយគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ហើយដែលមានសារប្រយោជន៍ដល់ថ្នាក់តំបន់ (ដែលជាពាក់ព័ន្ធយ៉ាងហោចណាស់ក៏ពីរប្រទេសដែរ និងដែលចង់បានបំផុតនោះ គឺមានការពាក់ព័ន្ធបួនប្រទេស)។ បញ្ហាជាតិ ត្រូវតែដោះស្រាយដោយថ្នាក់ជាតិ។ ទោះបីយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏ស្ថានភាពផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចក្នុងចំណោមប្រទេសតាមដងទន្លេ មានការខុសប្លែក ដែលក្នុងនោះ មានប្រទេសខ្លះបាននាំចេញ ច្រើនជាងប្រទេសផ្សេងទៀត។ សំរាប់រយៈពេលយូរអង្វែង ក្រិត្យក្រមនៃផលប្រយោជន៍ប្រៀបធៀប នឹងផ្តល់ផលប្រយោជន៍ដល់គ្រប់ប្រទេសទាំងអស់។ ក៏ប៉ុន្តែ សំរាប់រយៈពេលខ្លី ប្រទេសកម្ពុជា និងប្រទេសឡាវ នឹងជួបប្រទះការលំបាកច្រើនលើផ្នែកតំរូវការហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនានា។ ដោយសារថា ឧបសគ្គផ្នែករូបវ័ន្ត និងមិនមែនរូបវ័ន្ត ដែលមាននៅក្នុងប្រទេសមួយ អាចនឹងរារាំងដល់ការធ្វើនាវាចរណ៍ដោយគ្មានព្រំដែនកំណត់ ឆ្លងកាត់ក្នុងតំបន់ នោះគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គនឹងជួយក្នុងផ្នែកជាក់ស្តែង ដរាបណាមាន

លទ្ធភាពផ្នែកបច្ចេកទេស និងហិរញ្ញវត្ថុ និងថាពុំមានហានិភ័យសំរាប់ជាផលប៉ះពាល់ជាអចិន្ត្រៃយ៍ចំពោះបរិស្ថាន។ គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គនឹងដើរតួជានាមកត្តារួម។

អភិក្រមដោយមានការចូលរួម ការសំរបសំរួល និងភាពជាដៃគូរ

សារសំខាន់នៃការចូលរួមជាសាធារណៈ ការសំរបសំរួល និងការបង្កើតនូវភាពជាដៃគូរ គឺជាគោលការណ៍ធ្វើការមួយដ៏សំខាន់សំរាប់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ។ ការអនុវត្តកម្មវិធីនាវាចរណ៍ និងសកម្មភាពដែលពាក់ព័ន្ធ នឹងមិនអាចធ្វើឡើងដោយគណៈកម្មាធិការជាតិទន្លេមេគង្គ និងលេខាធិការដ្ឋានតែឯកឯងនោះទេ។ ការចូលរួម និងការប្តេជ្ញាចិត្តពីក្រសួង-ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធសាធារណៈជន និងយន្តការថ្នាក់ជាតិ និងតំបន់ដទៃទៀត គឺជាការងារមួយដ៏សំខាន់ និងមិនអាចខ្វះបាន។ ការចូលរួមពីផ្នែកឯកជន និងភាពជាម្ចាស់នៃសកម្មភាព នៅថ្នាក់មូលដ្ឋាន និងថ្នាក់ជាតិ ចាំបាច់ត្រូវតែអោយមាន ក្នុងពេលអនុវត្តកម្មវិធី។

ទំហំនៃសកម្មភាព ត្រូវតែសមស្របនឹងសមត្ថភាព

ទោះបីជាទំហំសកម្មភាពការងារ អាចត្រូវបានបែងចែកក្នុងចំណោមគណៈកម្មាធិការជាតិទន្លេមេគង្គ និងក្រសួង-ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏សមត្ថភាពផ្នែកបច្ចេកទេស ហិរញ្ញវត្ថុ និងផ្នែកធនធានមនុស្សនៃអង្គការចាត់តាំងទាំងនោះគឺនៅមានកំរិត។ ទំហំនៃសកម្មភាពដែលអាចគ្រប់គ្រងបានដោយមានប្រសិទ្ធភាព នោះត្រូវតែធ្វើការគិតគូរអោយបានម៉ត់ចត់។ ដំបូងបង្អស់នោះ ចាំបាច់ត្រូវផ្តោតទៅលើសកម្មភាពការងារ ដែលសមស្របទៅនឹងសមត្ថភាពរបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ គណៈកម្មាធិការជាតិទន្លេមេគង្គ និងក្រសួង-ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ។

សកម្មភាពរួម ដើម្បីបញ្ចៀសនូវការងារជាន់គ្នា

ការសំរបសំរួលនៃផ្នែកសំខាន់ៗនៃកម្មវិធីនាវាចរណ៍ និងសកម្មភាពការងារផ្សេងទៀត ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងគោលនយោបាយជាតិក៏ដូចជាយន្តការអភិវឌ្ឍន៍ថ្នាក់ជាតិ និងថ្នាក់តំបន់ គឺមានសារសំខាន់ណាស់។ អង្គការសង្គមស៊ីវិលក្នុងស្រុក និងអន្តរជាតិ និងអង្គការអន្តរជាតិ សហគមន៍ផ្តល់ជំនួយទ្វេរភាគី ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍ ក៏ត្រូវបានចាត់ទុកថាជាអ្នកចូលរួមចំណែកដ៏សំខាន់ចំពោះការអភិវឌ្ឍន៍ផ្នែកនាវាចរណ៍នៅលើទន្លេមេគង្គ។

ការគ្រប់គ្រងសង្គម សេដ្ឋកិច្ច ធនធានធម្មជាតិ និងទំនាក់ទំនងនឹងផ្នែកអេកូឡូស៊ី

វាជាការសំខាន់ណាស់ ដែលការគ្រប់គ្រងសង្គម សេដ្ឋកិច្ច ធនធានធម្មជាតិ និង ការគិតគូរផ្នែកអេកូឡូស៊ី ត្រូវបានគេយកចិត្តទុកដាក់ដោយពេញលេញនោះ។

លទ្ធភាព

ការវាយតម្លៃភាពដែលអាចសំរេចបាន និងប្រសិទ្ធភាព ដើម្បីធានាថា គ្រប់សកម្មភាពគឺស្ថិតក្នុងអណ្ណត្តិ និងសមត្ថភាពគ្រប់គ្រងរបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ។

ដៃគូរនៅមេគង្គប៉ែកខាងលើ

ស្វែងរកនូវការពិគ្រោះសន្ទនាក្នុងន័យស្ថាប័នជាបន្តទៅទៀត ជាមួយប្រទេសចិន និងមីយ៉ាន់ម៉ា តាមការដែលអាចធ្វើទៅបាន ។

បទពិសោធន៍អន្តរជាតិ

មេរៀនអាចរៀនសូត្រពីការអភិវឌ្ឍន៍ផ្នែកនាវាចរណ៍ និងសកម្មភាពសំរបសំរួលនៅក្នុងអាងទន្លេអន្តរជាតិដទៃទៀត ដូចជាទន្លេ Rhine, Scheldt, Danube និងទន្លេ Mississippi ។

បច្ចេកវិទ្យាថ្មីៗ និងតំរូវការដែលចេះតែកើនឡើង

ក្នុងការបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រផ្នែកនាវាចរណ៍ គេចាំបាច់ត្រូវតែយកចិត្តទុកដាក់ចំពោះសារប្រយោជន៍ប្រកបដោយសក្តានុពលនៃបច្ចេកវិទ្យាព័ត៌មាន និងទំនាក់ទំនង សំរាប់ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក អោយបានកាន់តែល្អប្រសើរ និងមានប្រសិទ្ធភាពបន្ថែមទៀតនៅក្នុងអាងទន្លេមេគង្គ ។

ទំនាក់ទំនងសកល

ការកសាងនូវទំនាក់ទំនងជាសកល និងភាពជាដៃគូរ ដូចជាទំនាក់ទំនងរបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ជាមួយដៃគូរបច្ចេកទេស មានដូចជាអង្គការសមុទ្រអន្តរជាតិ គណៈកម្មការកណ្តាលទទួលបន្ទុកផ្នែកនាវាចរណ៍នៅលើទន្លេ Rhine (CCNR) គណៈកម្មការទន្លេ Danube និង PIANC ។

២.៣ បញ្ហាប្រទាក់ក្រឡាគ្នា :

នៅពេលដែលសិក្សាអំពីសមាលភាពកម្មវិធី វាជាការច្បាស់ណាស់ថា មានបញ្ហាប្រទាក់ក្រឡាមួយចំនួន ហើយថាភាគខ្លះនៃបញ្ហាទាំងនេះ គឺត្រូវបានកំណត់ទិសដៅចេញពីជ្រុងនានានៅក្នុងកម្មវិធី ។ ខាងក្រោមនេះ មានបញ្ហាប្រទាក់ក្រឡាគ្នាសំខាន់ៗមួយចំនួន នឹងត្រូវបានបកស្រាយពន្យល់ ។

ភាពប្រទាក់ក្រឡាគ្នា រវាងសមាលភាពនៃកម្មវិធីនាវាចរណ៍

ការវាយតម្លៃផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចសង្គមនៃប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹកនៅក្នុងអាងទន្លេមេគង្គភាគខាងក្រោម និងការរៀបចំផែនការមេ សំរាប់ការដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹកកិរិតតំបន់នៅក្នុងសមាសភាព១ មាននៅក្នុងគ្រប់សមាសភាពផ្សេងទៀតទាំងអស់ ។ ប្រសិនបើមិនបានជំរុះចោលនូវឧបសគ្គរាំងផ្នែកច្បាប់ចំពោះការធ្វើនាវាចរណ៍ឆ្លងដែនទេ នោះវិនិយោគិនសាធារណៈ និងឯកជននឹងនៅតែមានការអល់អែកក្នុងការវិនិយោគលើការអភិវឌ្ឍន៍ នាវាចរណ៍ទន្លេមេគង្គ ។ វិធានការចាំបាច់ ដើម្បីទទួលបាននូវផលប្រយោជន៍ផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចសង្គមគឺតាមរយៈការបង្កើនផ្នែកនាវាចរណ៍នៅលើទន្លេមេគង្គ។ បច្ចុប្បន្ននេះ អ្នករកស៊ីដឹកជញ្ជូនភ្ញៀវទេសចរណ៍ និងទំនិញ គឺមិនបានធ្វើអោយប៉ះពាល់ដល់ជំនួញរបស់ពួកគេ ហើយការធ្វើនាវាចរណ៍តាមផ្លូវទឹកដែលការរៀបចំផែនការបំរុង និងប្រព័ន្ធឆ្លើយតបទៅពេលមានគ្រោះអាសន្ន គឺមានលក្ខណៈមិនគ្រប់គ្រាន់ទេ។ ចំពោះហេតុផលនេះ ការអនុវត្តនូវច្បាប់សុវត្ថិភាព និងបរិស្ថាន គឺត្រូវការបំផុតសំរាប់ទន្លេមេគង្គ។ សុវត្ថិភាព និងប្រសិទ្ធិភាពផ្នែកចរាចរក៏នឹងត្រូវបានបង្កើនផងដែរ

ប្រសិនបើប្រព័ន្ធព័តិមានទន្លេចាប់ផ្ដើមដំណើរការ ដើម្បីផ្ដល់សេវាកម្មកិច្ចសំរបសំរួល និងព័តិមានដោយរាប់បញ្ចូលទាំងការតាមដានពិនិត្យនូវអនុវត្តប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹក ត្រូវបានរៀបចំឡើង និងថែរក្សា ។

តាមគោលបំណងផ្នែកច្បាប់ វិធាន និងបទបញ្ញត្តិ គឺត្រូវប្រែក្លាយបំណងផ្នែកនយោបាយអោយទៅជាការយោគយល់រួមនៃខ្លឹមសារ និងការដាក់ក៏រិតចំពោះគំនិតទាំងនេះ ដែលនឹងមានទំនាក់ទំនងយ៉ាងរឹងមាំរវាងសមាសភាគផ្នែកច្បាប់នៃកម្មវិធីនាវាចរណ៍ និងសមាសភាគដទៃទៀត ។ ឧបសគ្គផ្នែកច្បាប់ហាក់បីដូចជាហេតុផលមួយដែលធ្វើអោយការធ្វើនាវាចរណ៍ឆ្លងដែនមិនអាចដំណើរការស្រួលនៅលើទន្លេមេគង្គ ។ ទន្ទឹមនឹងដែរ ទំហំនៃសកម្មភាពផ្នែកច្បាប់ គឺវាអាស្រ័យលើលទ្ធផលនៃសេណារីយ៉ូផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចសង្គម ដែលនឹងផ្ដល់នូវយុត្តិកម្ម សំរាប់វិនិយោគ និងទំហំនៃនាវាចរណ៍នាពេលអនាគត ។ ប្រសិនបើពុំមានយុត្តិកម្មផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចសង្គមសមហេតុផលទេនោះ វានឹងមិនមានប្រយោជន៍អ្វីដើម្បីរៀបចំប្រព័ន្ធផ្នែកច្បាប់ ដោយធ្វើការកែលំអផ្នែកវិធាន បទបញ្ញត្តិ និងក្រមនានានោះដែរ ។ ជាឧទាហរណ៍ អាចនឹងមានតំរូវការកាន់តែកើនឡើងសំរាប់ការធ្វើនាវាចរណ៍ដោយសេរីនៅលើទន្លេបាសាក់ ប្រសិនបើការសិក្សាលទ្ធភាពប្រៀបធៀបស្មើថា កំណាត់ដងទន្លេនេះ គឺមានលក្ខណៈសមស្របច្រើនជាងទន្លេមេគង្គ សំរាប់នាវាចរណ៍អន្តរជាតិ ។

សមាសភាពសុវត្ថិភាពចរាចរ និងនិរន្តរភាពបរិស្ថាន គឺមានទំនាក់ទំនងយ៉ាងខ្លាំងជាមួយនឹងសមាសភាពដទៃទៀតនៃកម្មវិធីនាវាចរណ៍ ។ វិធានការសុវត្ថិភាព និងកិច្ចការពារបរិស្ថានតំបន់ អាចនឹងកើតមានឡើង តែនៅពេលណាដែលបញ្ញត្តិត្រូវបានរៀបចំឡើង ដើម្បីគាំទ្រដល់ការអនុវត្ត និងការតាមដានពិនិត្យជាប្រចាំនោះ ។ ប្រសិនបើពុំមានការផ្សព្វផ្សាយ និងកិច្ចសំរបសំរួលទេនោះគេក៏មិនអាចធ្វើការថ្លឹងថ្លែងអំពីការវាយតម្លៃសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម និងការរៀបចំផែនការមេសំរាប់ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកតំបន់បានដែរ ។ ផ្អែកលើហេតុផលដូចគ្នានេះដែរ ប្រព័ន្ធព័ត៍មានទន្លេចាំបាច់ត្រូវតែរៀបចំ និងថែរក្សា ដើម្បីផ្ដល់នូវសេវាកម្មសំរបសំរួល និងព័ត៍មាន ដោយរាប់បញ្ចូលទាំងការតាមដានពិនិត្យលើកិច្ចដំណើរការប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹក សំរាប់អ្នកធ្វើនាវាចរណ៍ទន្លេមេគង្គ ដើម្បីទៅដល់គោលដៅរបស់ពួកគេ អោយមានឆាប់ និងមានសុវត្ថិភាព តាមដែលអាចធ្វើទៅបាន ។

សមាសភាគព័ត៍មាន ការផ្សព្វផ្សាយ និងការសំរបសំរួល

សមាសភាគនៃកម្មវិធីនាវាចរណ៍នេះ មានសារៈសំខាន់សំរាប់សមាសភាគដទៃទៀត ។ ប្រសិនបើការអនុវត្តបានធ្វើឡើងដោយត្រឹមត្រូវ នោះវានឹងអាចជួយអោយសំរេចបាននូវលទ្ធផលរំពឹងទុក និងជោគជ័យនៃសមាសភាគដទៃទៀត ក៏ដូចជាកម្មវិធីនាវាចរណ៍ទាំងមូល ។ កិច្ចសំរបសំរួល ដែលជាអភិក្រមទូទៅមួយ នឹងផ្ដល់ឱកាសសំរាប់ដោះស្រាយនូវរាល់បញ្ហានានា និងអាចជួយបញ្ចៀសនូវរាល់ជំលោះទាំងឡាយដែលអាចកើតមាន និងអាចបង្កើតបាននូវស្ថានភាពឈ្នះ-ឈ្នះ សំរាប់គ្រប់ភាគីពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ ។ សមាសភាគនេះ នឹងរួមចំណែកដល់ការរៀបចំផែនការអោយមានលក្ខណៈកាន់តែប្រសើរ និងមានប្រសិទ្ធភាពថែមទៀត ពីព្រោះថា រាល់សេចក្ដីសំរេចចិត្តទាំងអស់ដែលនឹងធ្វើឡើង គឺឈរលើមូលដ្ឋានច្បាស់លាស់ និងមានការគិតគូបានត្រឹមត្រូវតាមរយៈពត៍មាន ែ ដលមាន ។ ស្ថានការនាវាចរណ៍នាពេលបច្ចុប្បន្ននេះ គឺជាឧបសគ្គមួយ ចំពោះផលប្រយោជន៍នៃការអភិវឌ្ឍន៍ទ្រង់ទ្រាយធំ ។ ការសំរបសំរួលដោយជោគជ័យជាបន្ថែមទៀត រវាងគំរោង និងអន្តរាគមន៏និមួយៗ អាចសំរេចទៅបាន តែតាមរយៈសកម្មភាព ដែលមានការសំរបសំរួលគ្នាបានល្អ ។

មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដទៃទៀត :

ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក មិនមែនជាប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនតែឯកឯងនោះទេ ក៏ប៉ុន្តែវាចាំបាច់ ត្រូវតែបញ្ចូលក្នុងប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនប្រព័ន្ធរួមមួយ ។ នេះក៏ជាការពិតផងដែរ សំរាប់បណ្តាញដឹកជញ្ជូនក្នុងស្រុក (ថ្នាក់ជាតិ) មានន័យថាសេណារីយ៉ូ និងផែនការអភិវឌ្ឍន៍សំរាប់បណ្តាញផ្លូវថ្នល់ និងផ្លូវដែក គួរតែត្រូវបានវាយតំលៃ ដោយផ្សារភ្ជាប់ទៅនឹងការរៀបចំផែនការមេដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកថ្នាក់តំបន់ និងតារាងពន្ធគយ ដែលអនុញ្ញាតអោយមានការប្រកួតប្រជែង ។

យុទ្ធសាស្ត្រកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រថ្នាក់ជាតិ :

កម្មវិធីនាវាចរណ៍ ត្រូវរៀបចំឯកសារយុទ្ធសាស្ត្រកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ តែឯកសារនេះ ត្រូវតែផ្សារភ្ជាប់ទៅនឹងទិដ្ឋភាពដែលបានកំណត់នៅក្នុងប្រទេសតាមដងទន្លេ ដើម្បីប្រយុទ្ធប្រឆាំងនឹងភាពក្រីក្រនៅថ្នាក់ជាតិ។ ការប្រើនូវចំណាត់ថ្នាក់អត្ថិភាពនៃឯកសារយុទ្ធសាស្ត្រកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រនេះ ក៏នឹងអនុញ្ញាតអោយមានសកម្មភាពនានា ផ្សារភ្ជាប់ទៅនឹងយុទ្ធសាស្ត្ររួម របស់ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍ ទីភ្នាក់ងារពហុភាគី និងប្រទេសអ្នកផ្តល់ជំនួយទ្វេរភាគីសំខាន់ៗ ដែលបានចូលរួមក្នុងការរៀបចំបង្កើតនូវឯកសារយុទ្ធសាស្ត្រនេះ ។ កម្មវិធីនាវាចរ ក៏ជាផ្នែកមួយដ៏សំខាន់ផងដែរ ក្នុងការរៀបចំឯកសារយុទ្ធសាស្ត្រកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រជាបន្តទៀត និងស្នើអោយមាននូវការយកចិត្តទុកដាក់ជាបន្ថែមទៀត ចំពោះការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកក្នុងតំបន់ និងជនបទ នៅក្នុងយុទ្ធសាស្ត្រនៃបណ្តាប្រទេសជាសមាជិករបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គផ្សេងទៀត ។ ការគាំទ្រ និងករតព្វកិច្ចសំរបសំរួលដ៏សំខាន់ត្រូវបានជ្រើសរើសឡើងដោយលេខាធិការដ្ឋានគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ។

សុវត្ថិភាព និងបរិស្ថាន :

កង្វល់ផ្នែកសុវត្ថិភាព និងបរិស្ថាន បានចោទជាបញ្ហាជាច្រើន សំរាប់ផ្នែកនាវាចរណ៍ ។ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក ប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពក្នុងទន្លេមេគង្គ វាមានសក្តានុពល ដើរតួនាទីជាវិជ្ជមានក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចនៃអាងទន្លេមេគង្គភាគខាងក្រោម និងជីវភាពរស់នៅរបស់ប្រជាជន។ ទោះបីជាយ៉ាងនេះក៏ដោយ ក៏ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹក ចាំបាច់ត្រូវមាននូវកិច្ចការពារដើម្បីលើកជាបទដ្ឋានទាំងក្នុង និងក្រៅទិដ្ឋភាពពាណិជ្ជកម្មនៃផ្នែកនាវាចរណ៍។ ការខ្វះខាតនូវបទដ្ឋានសុវត្ថិភាព និងការធ្វើអោយខូចផ្នែកបរិស្ថាន នឹងមានផលប៉ះពាល់មកលើប្រជាពលរដ្ឋ ។ ការយកចិត្តទុកដាក់ជាពិសេសត្រូវតែផ្តោតទៅលើទិដ្ឋភាពសង្គម ដើម្បីលើកកំពស់ជីវភាពរស់នៅ សំរាប់សហគមន៍ដាច់ជនបទដាច់ស្រយាលនិងក្រីក្រ ដែលមិនអាចទទួលបាននូវសេវាកម្មសង្គមជាមូលដ្ឋាន ភាគច្រើននោះ ។

នៅក្នុងបណ្តាប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍គឺមានការគិតគូរអំពីការជ្រើសរើសមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន ដែលមានលក្ខណៈសមស្របបំផុតនឹងផ្នែកបរិស្ថាន និងមិនរួមចំណែកដល់ការកើនឡើងដោយមិនចាំបាច់ក្នុងការប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈ សំលែង ការបំពុលឧស្ម័នគ្រោះថ្នាក់ ការហៀរប្រេង និងការកកស្ទះ។ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក ច្រើនតែបានឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការទាំងនេះ ។ ដូច្នេះហើយ សន្ទុះស្តីពីការយល់ដឹងផ្នែកបរិស្ថាន ចាំបាច់ត្រូវរក្សានៅក្នុងសកម្មភាពនៃការរៀបចំផែនការអភិវឌ្ឍន៍ និងការសំរបសំរួល ។

ការពង្រឹងស្ថាប័ន និងការកសាងសមត្ថភាព :

ការអភិវឌ្ឍផ្នែកនាវាចរណ៍ វាមានការពាក់ព័ន្ធទៅនឹងបញ្ហាសំខាន់ៗដទៃទៀត ដែលគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គកំពុងតែខិតខំដោះស្រាយ ដូចជាបញ្ហាដែលពាក់ព័ន្ធនឹងបរិស្ថាន និងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចសង្គមនៃអាងទន្លេមេគង្គ ។ ការពង្រឹងរចនាសម្ព័ន្ធ

ស្ថាប័នដែលបានស្នើឡើង និងធានាថាកម្មវិធីនាវាចរ នឹងត្រូវបានសំរបសំរួលយ៉ាងពេញលេញ និងកម្មវិធីដទៃទៀត របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ។

ការអភិវឌ្ឍនាវាចរណ៍ឆ្លងដែននៅក្នុងអាងទន្លេមេគង្គ គឺស្ថិតនៅក្នុងលក្ខណៈក្មេងខ្ចីនៅឡើយ ។ រចនាសម្ព័ន្ធស្ថាប័ន ដែលបានស្នើឡើងនឹងធានាថា ផ្នែកសាធារណៈ ទាំងពេលបច្ចុប្បន្ន និងពេលអនាគត អាចអនុវត្តនូវរាល់អន្តរាគមន៍ ដែលចាំបាច់ទាំងអស់ ដើម្បីគាំទ្រ ការអភិវឌ្ឍការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក នៅក្នុងតំបន់ ។

ការចូលរួមទាំងផ្នែកឯកជន និងសាធារណៈគឺជាការចាំបាច់ដែលខានមិនបាន។ រចនាម្ព័ន្ធស្ថាប័ន នឹងជួយគាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍស្ថាប័ន ដែលនឹងផ្តល់ដល់ផ្នែកឯកជននូវឱកាស ដើម្បីរៀបចំខ្លួន និងដើម្បីជួយដល់ការធ្វើសេចក្តីសំរេចចិត្ត នៅថ្នាក់ជាតិ និងតំបន់។ ការអភិវឌ្ឍការដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹក ត្រូវបានធ្វើឡើង និងកំពុងតែកើតមានឡើង នៅក្នុងផ្នែកជាច្រើន នៅក្នុងពិភពលោក។ រចនាសម្ព័ន្ធស្ថាប័ន ដែលបានស្នើឡើង នឹងផ្តល់ជាក្របខ័ណ្ឌមួយ ដើម្បីទទួល និងផ្ទេរចំណេះដឹង និងបទពិសោធន៍ ពីផ្នែកដទៃទៀតនៃពិភពលោក សំរាប់ជាផលប្រយោជន៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ និងបណ្តាប្រទេសជាសមាជិករបស់ខ្លួន។ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក គឺមិនមែនបញ្ចប់ត្រឹមនោះទេ តែក៏ជាឧបករណ៍សំរាប់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច។ ដូច្នេះរចនាសម្ព័ន្ធស្ថាប័ន នឹងផ្តល់សំរាប់ជាការផ្លាស់ប្តូរព័ត៌មានជាលក្ខណៈប្រព័ន្ធ ជាមួយ និងការចូលរួមនៃស្ថាប័នអភិវឌ្ឍន៍ ដែលធ្វើការក្នុង និងក្រៅអាងទន្លេមេគង្គ។

២.៤ ការលើកកំពស់កិច្ចសហប្រតិបត្តិការ និងការសំរបសំរួល នៅថ្នាក់ជាតិ

នៅក្នុងប្រទេសទាំងបួន ផ្នែកនាវាចរណ៍គឺជាការទទួលខុសត្រូវរបស់ក្រសួងគមនាគមន៍។ ដោយសារតែមានប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹកដែលមានការរៀបចំបានល្អ នៅក្នុងប្រទេសវៀតណាម ទើបស្ថាប័នទទួលបន្ទុកផ្នែកនាវាចរណ៍ បានក្លាយជាអង្គការដៃគូដ៏សំខាន់នៅក្នុងប្រទេសនេះ។ វាក៏អាចថា រចនាសម្ព័ន្ធស្ថាប័នដែលបានរៀបចំនៅក្នុងប្រទេសវៀតណាម អាចធ្វើជាគោលមួយសំរាប់អាចរៀបចំ និងអភិវឌ្ឍន៍វិស័យនាវាចរណ៍ នៅក្នុងប្រទេសជាសមាជិកគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គដទៃទៀត។ ដោយមិនគិតអំពីទំហំនៃវិស័យនាវាចរណ៍ថ្នាក់ជាតិ ការវាយតំលៃនៃរចនាសម្ព័ន្ធ សមត្ថភាព និងប្រសិទ្ធភាពផ្នែកនាវាចរណ៍ ចាំបាច់ត្រូវអោយមានសេចក្តីលំអិតបន្ថែមទៀត អំពីការរៀបចំស្ថាប័នដែលមានលក្ខណៈសមស្របបំផុត សំរាប់ការអភិវឌ្ឍ និងការសំរបសំរួលផ្នែកនាវាចរណ៍ ក្នុងតំបន់អាងទន្លេមេគង្គខាងក្រោម ។

ជាងនេះទៅទៀត ក្រសួងផែនការនៃប្រទេសនិមួយៗ ដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ ក្នុងការកំណត់អត្ថិភាព និងគោលនយោបាយរួមនៅក្នុងផ្នែកនានាដូចជា ការអភិវឌ្ឍផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងការវិនិយោគក្នុងគំរោងធ្វើអោយប្រសើរផ្នែកឯកជន និងសាធារណៈ ។ ដូច្នេះ វាជាការចាំបាច់ដែលត្រូវអោយក្រសួងទាំងនោះ ចូលពាក់ព័ន្ធក្នុងការងាររបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ លើការអភិវឌ្ឍនាវាចរណ៍ និងបង្កើតនូវការយល់ដឹងបន្ថែមទៀត អំពីសក្តានុពលនៃវិស័យនេះ ដើម្បីធានាថា ឱកាស និងអត្ថិភាពដែលបានកំណត់នៅក្នុងរបាយការណ៍នេះ មានការគាំទ្រពីគោលនយោបាយជាតិ ហើយកិចសហប្រតិបត្តិការអភិវឌ្ឍន៍ត្រូវបានទទួល។ ការរៀបចំផែនការអភិវឌ្ឍន៍សំរាប់រយៈពេលវែង ទាមទារនូវការប្តេជ្ញាចិត្ត និងភាពជាម្ចាស់ ក្នុងកំរិតនយោបាយនៅថ្នាក់ជាតិ ក៏ដូចជានៅកំរិតរដ្ឋបាលថ្នាក់ខេត្ត និងមូលដ្ឋាន ។ ដូច្នេះ កិច្ចប្រជុំសំរបសំរួលថ្នាក់ជាតិ ក៏នឹងមានសារៈប្រយោជន៍ផងដែរ ។ គេអាចគិតថា កិច្ចប្រជុំថ្នាក់តំបន់ នឹងនាំអោយអាជ្ញាធរថ្នាក់ខេត្ត អាចជួបពិភាក្សាគ្នា អំពីតួនាទី និងតម្រូវការរបស់ពួកគេ ដែលប្រការនេះ អាចជាមធ្យោបាយមួយធានានូវភាពជាម្ចាស់ ដែលអាចនាំទៅរកការអនុវត្តដោយមានការសំរបសំរួលល្អ និងមានប្រសិទ្ធភាព ។

គេគិតថា កម្មវិធីនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ នឹងរួមចំណែកដ៏សំខាន់ដល់កិច្ចការពារធនធានបរិស្ថានក្នុងអាងទន្លេមេគង្គ។ ដូច្នេះ វាជាការប្រសើរអោយមាននូវការចូលរួមពីក្រសួងបរិស្ថាន និងប្រហែលអាចសំរបសំរួលការផ្លាស់ប្តូររវាងក្រសួងទាំងនោះ និងស្ថាប័នបច្ចេកទេសទទួលបន្ទុកវិស័យដឹកជញ្ជូន ដើម្បីធ្វើអោយប្រសើរនូវចំណេះដឹង និងសមត្ថភាពនៅក្នុងស្ថាប័នជាតិ។ ជាការសំខាន់ ដែលវិស័យនាវាចរណ៍ក្នុងពេលអនាគត ត្រូវគិតគូរអោយបានម៉ត់ចត់ថែមទៀតនូវកង្វល់ផ្នែកបរិស្ថាន និងត្រូវធានាថា កង្វល់បែបទាំងនោះ ត្រូវឆ្លុះបញ្ចាំងអោយបានត្រឹមត្រូវនៅក្នុងគោលនយោបាយ និងរដ្ឋបាលថ្នាក់ជាតិ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ចំណេះដឹងអំពីបញ្ហាផ្នែកនាវាចរណ៍ គឺត្រូវផ្តោតជាពិសេសចំពោះនាយកដ្ឋានជំនាញនៃក្រសួងគមនាគមន៍។ ប្រសិនបើក្រសួងផ្សេងទៀត និងស្ថាប័នធ្វើសេចក្តីសំរេចចិត្តនៅថ្នាក់ជាតិ មានការយល់ដឹងបានត្រឹមត្រូវអំពីផលប្រយោជន៍ពីវិស័យនាវាចរណ៍ដែលមានដំណើរការល្អ នោះនឹងអាចរួមចំណែកដើម្បីពុះពារឧបសគ្គរបរិន្តចំពោះការអភិវឌ្ឍន៍ផ្នែកនាវាចរណ៍។

២.៥ អង្គការក្នុងស្រុក តំបន់ និងអន្តរជាតិ ដែលមានការពាក់ព័ន្ធ

អង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាលថ្នាក់តំបន់ និងអន្តរជាតិ អាចចូលរួមចំណែកយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ការដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹក ក្នុងអាងទន្លេមេគង្គ។ កិច្ចសហប្រតិបត្តិការផ្នែកនាវាចរណ៍ថ្នាក់តំបន់បានកើតមាននៅក្នុងតំបន់នានាក្នុងពិភពលោក និងនៅក្នុងប្រទេសជាច្រើនក្នុងតំបន់អាស៊ី (ឥណ្ឌា . បង់ក្លាដែស . ចិន និងរុស្ស៊ី) ដែលផ្លូវទឹកគឺជាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដ៏សំខាន់មួយ។ បណ្តាប្រទេសជាសមាជិកគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ អាចសិក្សារៀនសូត្រច្រើនពីអង្គការ និងពីបណ្តាប្រទេសទាំងនេះ អំពីរបៀបដើម្បីអនុវត្តជាក់ស្តែងនូវប្រព័ន្ធនានាក្នុងគោលបំណងធ្វើអោយប្រសើរនូវស្តង់ដាសំរាប់សុវត្ថិភាព និងកិច្ចការពារបរិស្ថាន តាមដានពិនិត្យការថែរក្សានូវប្រព័ន្ធទាំងនោះ និងដើម្បីធានាថា ប្រព័ន្ធសំរាប់ការជូនដំណឹងជាមុន និងការឆ្លើយតប គឺមានកិច្ចដំណើរការបានយ៉ាងពេញលេញ។ ទំនាក់ទំនងជាមួយអង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាលនៅថ្នាក់ជាតិ និងអន្តរជាតិ ដែលកំពុងតែធ្វើសកម្មភាពក្នុងអាងទន្លេមេគង្គ អាចមានផលប្រយោជន៍ក្នុងការជួយក្នុងយុទ្ធនាការផ្សព្វផ្សាយនូវការយល់ដឹងយល់អំពីកិច្ចការពារបរិស្ថាន និងសុវត្ថិភាព ដោយចុះធ្វើអង្កេត និងដើម្បីធានាអោយមាននូវការចូលរួមជាសាធារណៈអោយបានទូលំទូលាយ។ អង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាល តែងតែមានការយល់ដឹងបានច្បាស់លាស់នៅថ្នាក់មូលដ្ឋាន ដែលវាមានសារប្រយោជន៍ នៅពេលធ្វើការកំណត់អំពីក្រុមគោលដៅ និងអ្នកដែលមានការពាក់ព័ន្ធក្នុងវិស័យនាវាចរណ៍ និងអំពីរបៀបដើម្បីដោះស្រាយនូវបញ្ហាទាំងនោះ ក្នុងលក្ខណៈប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព។

ក្នុងកំឡុងពេល ៤ ទៅ៦ឆ្នាំ កន្លងទៅនេះ ការវិនិយោគសំខាន់ៗ ត្រូវបានធ្វើឡើងក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍បណ្តាញផ្លូវថ្នល់ និងផ្លូវដែកនៅក្នុងតំបន់មេគង្គ ជាពិសេសបានផ្តួចផ្តើមឡើងដោយយន្តការមហាអនុតំបន់មេគង្គ របស់ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី និងដោយអាស៊ាន។ ការចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចព្រមព្រៀងនាវាចរណ៍ប៉ែកខាងលើមេគង្គ រវាងប្រទេសចិន ឡាវ មីយ៉ាន់ម៉ា និងថៃ ក្នុងឆ្នាំ ២០០១ បាននាំទៅដល់ការកើនឡើងលើផ្នែកពាណិជ្ជកម្ម និងការដឹកជញ្ជូនឆ្លងដែន ក្នុងចំណោមប្រទេសជាហត្ថលេខី និងដល់ការអនុវត្តគំរោងកែលំអផ្លូវទឹក។ ទោះបីមានការវិនិយោគក្នុងទ្រទ្រាយធំលើផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធតំបន់ក៏ដោយ ក៏កិច្ចសំរបសំរួលលើការរៀបចំផែនការដឹកជញ្ជូនថ្នាក់តំបន់នៅមិនកើតនៅឡើយ និងមានហានិភ័យលើការវិនិយោគជាន់គ្នា ឬក៏ជំលោះ ដែលការនេះ នឹងនាំអោយមាននូវការខាតបង់ធនធានដ៏កំរនៅក្នុងតំបន់ ដែលតំរូវការអភិវឌ្ឍន៍គឺជាការចាំបាច់ដោយខានមិនបាន។ នៅក្នុងការពិភាក្សាជាមួយប្រទេសជាសមាជិកគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ និងអ្នកពាក់ព័ន្ធដទៃទៀតក្នុងវិស័យនាវាចរណ៍ គេស្នើឡើងថា ការអភិវឌ្ឍន៍នៅក្នុងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនមួយ គឺត្រូវសំរបសំរួលគ្នាអោយបានល្អជាមួយនឹងការអភិវឌ្ឍន៍នៅក្នុងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដទៃទៀត។ យន្តការសំរបសំរួលត្រឹមត្រូវដែលអ្នកពាក់ព័ន្ធសំខាន់ៗរួមគ្នាក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍បណ្តាញដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹក និង

ផ្លូវដែកក្នុងតំបន់ និងការផ្តល់ព័ត៌មានអោយគ្នាទៅវិញទៅមកអំពីចក្ខុវិស័យ និងផែនការសកម្មភាពរបស់ពួកគេ គឺជាមធ្យោបាយដ៏ប្រសើរមួយដើម្បីជំនះនូវការគំរាមកំហែងនេះ ។

ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី គឺជាដៃគូអភិវឌ្ឍន៍ថ្នាក់តំបន់ដ៏សំខាន់មួយរបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ។ ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ីគាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចសង្គម នៅក្នុងតំបន់អាស៊ី តាមរយៈការផ្តល់នូវឥណទាន និងជំនួយឥតសំណងដល់ប្រទេស និមួយៗ។ ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ីជួយលើកកំពស់កិច្ចសហប្រតិបត្តិការតំបន់លើបញ្ហានានាមានដូចជា ការសំរបសំរួល ផ្នែកពាណិជ្ជកម្ម ការលើកកំពស់វិស័យទេសចរណ៍ និងការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ នៅក្នុងបរិបទនៃកម្មវិធីមហាអនុតំបន់មេគង្គ ។ អ្វីដែលមានសំខាន់សំរាប់កម្មវិធីនាវាចរណ៍ ជាពិសេសនោះគឺ ធនាគារបានដើរតួនាទីយ៉ាងសកម្មក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍វិស័យដឹកជញ្ជូន ហើយបច្ចុប្បន្នកំពុងតែអនុវត្តគំរោងនានា ក្នុងប្រទេសទាំង៦ នៅក្នុងអាងទន្លេមេគង្គ។ ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី គឺជាដៃគូដ៏សំខាន់ក្នុងការធ្វើអោយប្រសើរ និងអភិវឌ្ឍន៍នូវការតភ្ជាប់នូវមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនទាំងនេះ និងសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនថ្នាក់តំបន់។ ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពនូវពាណិជ្ជកម្ម និងបណ្តាញដឹកជញ្ជូនថ្នាក់តំបន់ ទាមទារអោយមាននូវកិច្ចសំរបសំរួលអោយបានល្អសំរាប់នូវរាល់គំរោងវិនិយោគទាំងនោះ ដែលតាមរយៈនេះ គំរោងអភិវឌ្ឍន៍រយៈពេលវែង ដោយមានភាពជាម្ចាស់របស់ប្រទេស អាចនឹងរួមចំណែកបានយ៉ាងសំខាន់។

ដោយសារតែធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ីមានការពាក់ព័ន្ធក្នុងគំរោងអភិវឌ្ឍន៍ផ្នែកការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកជាច្រើន នៅទូទាំងតំបន់អាស៊ី ដូច្នេះបានគេត្រូវចាត់ទុកថាជាដៃគូអភិវឌ្ឍន៍ផ្នែកនាវាចរណ៍ដ៏មានបទពិសោធន៍ និងថាជាដៃគូផ្នែកនយោបាយដ៏សំខាន់មួយលើបញ្ហាជាក់ច្បាស់សំរាប់ប្រទេស។ ផ្អែកលើទស្សនទាននេះ ហាក់ដូចជាមានហេតុផលជាច្រើនសំរាប់ទាមទារអោយមាននូវកិច្ចសំរបសំរួលអោយបានជិតស្និតរវាងសកម្មភាពការងាររបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ និងធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី ក្នុងគោលបំណងដើម្បីធានាអោយមាននូវការកែលំអអោយមានប្រសិទ្ធភាពបំផុតសំរាប់ផ្នែកនាវាចរណ៍ថ្នាក់តំបន់ និងថា មេរៀនបទពិសោធន៍ពីគំរោងផ្លូវទឹកអាស៊ីដទៃទៀត ត្រូវបានយកមកគិតគូរក្នុងកម្មវិធីនាវាចរណ៍ផងដែរ។ បន្ថែមពីលើនេះ ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី និងគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ មានចក្ខុវិស័យប្រហាក់ប្រហែលគ្នា សំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយនិរន្តរភាពនៃតំបន់មេគង្គ និងមានអភិក្រមអភិវឌ្ឍន៍ដ៏ទូលំទូលាយចំពោះការអភិវឌ្ឍន៍ផ្នែកនាវាចរណ៍ ដែលមានន័យថា កិច្ចសហប្រតិបត្តិការយ៉ាងជិតស្និតគួរតែមានភាពងាយស្រួលសំរាប់អនុវត្តជាក់ស្តែង។ បច្ចុប្បន្ននេះ ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ីបានផ្តល់ហិរញ្ញវត្ថុសំរាប់គំរោងអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែធំៗ ជាច្រើន (មានដូចជា នៅចុងក្នាស ក្នុងបឹងទន្លេសាប) និងកំពុងតែគាំទ្រការអភិវឌ្ឍន៍នាវាចរណ៍នៅទន្លេមេគង្គភាគខាងលើ។

អាស៊ាន គឺជាវេទិកាសំរាប់ការពិភាក្សាកំរិតខ្ពស់ផ្នែកនយោបាយ ក្នុងចំណោមប្រទេសក្នុងអាស៊ីអគ្នេយ៍ ដែលក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំថ្មីៗនេះ បានប្រកាន់យកនូវវិធានការជាច្រើន ដើម្បីជំរុញសមាហរកម្មសេដ្ឋកិច្ច និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការតំបន់។ ចក្ខុវិស័យរបស់អាស៊ានសំរាប់ឆ្នាំ២០២០ នឹងធ្វើអោយក្លាយជាតំបន់សេដ្ឋកិច្ចអាស៊ានមួយ មានស្ថេរភាព មានភាពចំរុងចំរើន និងមានភាពប្រកួតប្រជែងខ្ពស់ ដែលក្នុងនោះ ធ្វើអោយមានរំហូរដោយសេរីនូវមុខទំនិញ សេវាកម្ម ការវិនិយោគ និងមូលធន ភ្ជាប់មកជាមួយនូវការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចប្រកបដោយសមធម៌ ព្រមទាំងកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ និងភាពខុសគ្នាផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចសង្គម។ ដោយឡែកចំពោះកម្មវិធីនាវាចរណ៍ អាស៊ានកំពុងតែជំរុញអោយមានសមាហរកម្មសេដ្ឋកិច្ចតំបន់ តាមរយៈការអភិវឌ្ឍន៍បណ្តាញដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់អាស៊ាន ដែលរួមមានបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ និងផ្លូវដែកអន្តររដ្ឋធំៗ កំពង់ផែសំខាន់ៗ និងផ្លូវនាវាចរណ៍តាមសមុទ្រ ការដឹកជញ្ជូន

តាមផ្លូវទន្លេ និងការតភ្ជាប់អាកាសចរណ៍ស៊ីវិលសំខាន់ៗ ។ ក្រៅពីធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី អាស៊ានក៏ជាដៃគូមួយដែលចូលរួមក្នុងកិច្ចសំរបសំរួលស្តីពីការធ្វើអោយប្រសើរ និងអភិវឌ្ឍន៍បណ្តាញដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយ និងសំរាប់អភិវឌ្ឍន៍គំរូដឹកជញ្ជូនថ្នាក់តំបន់មួយ។ អាស៊ានមានទំនាក់ទំនងយ៉ាងជិតស្និទជាមួយនឹងរដ្ឋាភិបាលកណ្តាល ដែលរាប់បញ្ចូលទាំងមេដឹកនាំ ផងដែរ។ ប្រសិនបើចាំបាច់ អាស៊ានអាចជួយនាំយកបញ្ហាហេថារចនាសម្ព័ន្ធសំខាន់ៗ បញ្ចូលទៅក្នុងផែនការកំរិតខ្ពស់បំផុត និងទៅថ្នាក់នយោបាយ នៅក្នុងប្រទេសនីមួយៗ បានទៀតផង ។ ការកើនឡើងផ្នែកពាណិជ្ជកម្ម និងទេសចរណ៍ មានផលវិជ្ជមានជាច្រើន និងអាចនាំមកនូវភាពចំរុងចំរើន និងការអភិវឌ្ឍន៍ដល់សហគមន៍មូលដ្ឋាន ផងដែរ។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី ការធ្វើអោយប្រសើរនូវពាណិជ្ជកម្មតំបន់ ប្រហែលជានឹងធ្វើអោយការធ្វើពាណិជ្ជកម្ម កាន់តែមានភាពទាក់ទាញចំពោះភ្នាក់ដឹកជញ្ជូនខុសច្បាប់ ដែលជាលទ្ធផលនឹងបង្កើនអោយមាននូវបញ្ហាយអវិជ្ជមានជាច្រើន មានដូចជា ការរត់ពន្ធមនុស្ស ការចំលងជម្ងឺ និងចរាចរគ្រឿងញៀន។ អាស៊ានបានចាត់វិធានការជាច្រើន ដើម្បីទប់ស្កាត់នូវទិដ្ឋភាពនៃការកើនឡើងនូវពាណិជ្ជកម្មបែបទាំងនេះ និងបានឯកភាពគ្នា ស្តីពីផែនការសកម្មភាព លើបញ្ហាទាំងនេះ។ ក៏ប៉ុន្តែការអនុវត្តជាក់ស្តែង ហាក់បីដូចជានៅមានភាពយឺតយ៉ាវនៅឡើយ។ ប្រសិនបើដៃគូអភិវឌ្ឍន៍តំបន់ មានដូចជា គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី បានផ្សារភ្ជាប់ទៅនឹងផែនការសកម្មភាពផ្នែកនយោបាយ ដែលបានសំរេចរួចហើយ នៅក្នុងអាស៊ាន នោះប្រហែលជានឹងអាចមានលទ្ធភាពកាន់តែប្រសើរឡើងថែមទៀត ដើម្បីដោះស្រាយនូវបញ្ហាទាំងនេះ ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់។

គណៈកម្មការសេដ្ឋកិច្ច សង្គមរបស់សហប្រជាជាតិ សំរាប់តំបន់អាស៊ី និងបាស៊ីហ្វិក (អេស្កាប់) បានចូលរួមយ៉ាងសកម្មក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន ដោយបានជួយជ្រោមជ្រែងដល់បណ្តាប្រទេសក្នុងតំបន់អាស៊ី និងបាស៊ីហ្វិកក្នុងការរៀបចំ និងអនុវត្តគំនិតផ្តួចផ្តើមដឹកជញ្ជូនថ្នាក់ជាតិ តំបន់ និងអន្តរតំបន់ និងក្នុងកិច្ចសំរបសំរួលកិច្ចព្រមព្រៀងអន្តររដ្ឋាភិបាល ក្នុងយន្តការមហាអនុតំបន់មេគង្គជាពិសេសនោះ គឺមានការពាក់ព័ន្ធដោយផ្ទាល់នឹងផ្លូវ Highway អាស៊ី និងផ្លូវដែកឆ្លងកាត់អាស៊ី។ បញ្ហាមួយក្នុងចំណោមបញ្ហាសំខាន់ៗ ដែលកើតមាន នោះគឺតំរូវការអោយមានការអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនចំរុះមួយ និងមានប្រសិទ្ធភាព ក្នុងអាងទន្លេមេគង្គភាគខាងក្រោម ដើម្បីគាំទ្រដល់របៀបវារៈថ្នាក់ជាតិ និងតំបន់ សំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចនិងសង្គម។ អេស្កាប់ និងគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ អាចសំរបសំរួលកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងរបស់ខ្លួន ដើម្បីពង្រឹងសមត្ថភាព សំរាប់ការរៀបចំផែនការ និងការគ្រប់គ្រងនៃហេថារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូននៅថ្នាក់ជាតិ។ ជាងនេះទៅទៀត កម្មវិធីនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ និងអង្គការអេស្កាប់ អាចទទួលបាននូវផលប្រយោជន៍ទៅវិញទៅមក ពីការស្រាវជ្រាវដែលមានការសំរបសំរួល និងសកម្មភាពប្រតិបត្តិការ។ ក្រោមកិច្ចសហប្រតិបត្តិការសេដ្ឋកិច្ចតំបន់របស់អេស្កាប់ គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ អាចជួយការអនុវត្តលើការស្រាវជ្រាវ និងសកម្មភាពប្រតិបត្តិការមួយចំនួនធំ ដែលអនុញ្ញាតអោយបណ្តាប្រទេសជាសមាជិកដោះស្រាយបញ្ហាអភិវឌ្ឍន៍នាពេលបច្ចុប្បន្ន ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការធ្វើពាណិជ្ជកម្ម ការវិនិយោគ និងឧស្សាហកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក។

ក្រុមមួយទៀតនៃកម្មវិធីរបស់អង្គការអេស្កាប់ មានគោលបំណងជួយអភិវឌ្ឍន៍នូវគំរូដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយតំបន់រួមមួយ ដើម្បីធ្វើអោយប្រសើរដល់ការចូលដល់ទីផ្សារក្នុងស្រុក តំបន់ និងពិភពលោក។ ប្រសិនបើមានផែនការអភិវឌ្ឍន៍គំរូដឹកជញ្ជូនចំរុះនោះបណ្តាប្រទេសជាសមាជិកក្នុងអាងទន្លេមេគង្គភាគខាងក្រោម នឹងអាចចូលរួមយ៉ាងពេញលេញក្នុងការគ្រប់គ្រង និងទទួលបាននូវផលប្រយោជន៍ពីដំណើរការសកលភាវូបនីយកម្ម ដោយជំនះបាននូវរាល់បញ្ហាប្រឈមក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍វិស័យដឹកជញ្ជូនសំខាន់ៗ ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់។

ធនាគារពិភពលោក បានផ្តល់ហិរញ្ញវត្ថុ និងប្រាក់កំចីដល់សកម្មភាពនៃការកសាងឡើងវិញ និងការអភិវឌ្ឍន៍ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ការអភិវឌ្ឍន៍ផ្នែកឯកជន និងពាណិជ្ជកម្ម ក្នុងអាស៊ីអគ្នេយ៍។ ធនាគារពិភពលោក គឺជាអ្នកផ្តល់ជំនួយដ៏ធំមួយរបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ព្រោះថា ធនាគារនេះបានផ្តល់មូលនិធិដល់កម្មវិធីប្រើប្រាស់ទឹកសំរាប់ការរៀបចំតាក់តែងវិធាន និងឧបករណ៍នានា ដើម្បីគ្រប់គ្រងធនធានទឹកក្នុងអាងទន្លេមេគង្គភាគខាងក្រោម ដែលនឹងមានឥទ្ធិពលដល់ការប្រើប្រាស់ទន្លេមេគង្គសំរាប់គោលបំណងផ្នែកនាវាចរណ៍។

ក្រៅពីនេះ ស្ថាប័នហិរញ្ញវត្ថុនេះ មានបទពិសោធន៍ច្រើនឆ្នាំក្នុងការអនុវត្តគំរោងអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវទឹក និងកំពង់ផែ ដើម្បីគាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍន៍នាវាចរណ៍ និងពាណិជ្ជកម្ម ក៏ដូចជាគំរោងអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដទៃទៀត នៅក្នុងតំបន់ជាច្រើនក្នុងពិភពលោក។ ធនាគារពិភពលោកកំពុងតែប្រតិបត្តិការងាររបស់ខ្លួន នៅក្នុងប្រទេសជាសមាជិកគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ។ ក៏ប៉ុន្តែអ្វីដែលមានសារសំខាន់ជាពិសេស សំរាប់កម្មវិធីនាវាចរណ៍ នោះគឺគំរោងអភិវឌ្ឍន៍ផ្នែកនាវាចរណ៍ដែលបានអនុវត្តនៅដីសណ្តរមេគង្គនៅក្នុងប្រទេសវៀតណាម។ ធនាគារនេះ កំពុងតែធ្វើការនៅក្នុងប្រទេសវៀតណាម ដោយសហការជាមួយរដ្ឋបាលផ្លូវទន្លេវៀតណាម និងអង្គភាពគ្រប់គ្រងគំរោង សំរាប់គំរោងកំពង់ផែ Can Tho និងការធ្វើអោយប្រសើរមាត់ទន្លេបាសាក់។ ធនាគារពិភពលោកក៏ផ្តល់នូវកិច្ចគាំទ្រផងដែរ ដល់យន្តការឯកជន តាមរយៈយុទ្ធសាស្រ្តអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឯកជនថ្មីមួយ ដែលអាចនឹងមានការពាក់ព័ន្ធផងដែរ ដល់ផ្នែកនាវាចរណ៍តាមផ្លូវទន្លេ ។

ក្នុងទស្សនទាននេះ វាជាការប្រសើរសំរាប់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ក្នុងការស្វែងរកនូវដំបូន្មានពីធនាគារពិភពលោក ដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងអន្តរាគមន៍ដែលចាំបាច់ ក្នុងប្រទេសជាសមាជិកនីមួយៗ និងថាតើគំរោងវិនិយោគទ្រង់ទ្រាយធំនានា ត្រូវអនុវត្តយ៉ាងដូចម្តេច និងនៅកន្លែងណា។ ការចូលរួមរបស់ធនាគារពិភពលោក ក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ផ្នែកនាវាចរណ៍ និងគំរោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដទៃទៀតគឺជាការរួមវិភាគទានដ៏សំខាន់ដល់ការអនុវត្តកម្មវិធីនាវាចរណ៍។

អង្គការផ្នែកសមុទ្រអន្តរជាតិ គឺជាស្ថាប័នមួយដែលបានផ្តល់អណ្តត្តិដោយសហប្រជាជាតិ ដើម្បីលើកកំពស់ និងសំរបសំរួលកិច្ចសហប្រតិបត្តិការលើបញ្ហាដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ។ អង្គការនេះ ត្រូវបានប្រគល់ភារកិច្ចអោយរៀបចំតាក់តែងអនុសញ្ញា និងពិធីសារនានាស្តីពីសុវត្ថិភាព និងការទប់ស្កាត់ការបំពុល ក៏ដូចជាប្រព័ន្ធទូទាត់សំណង។ វិធានការដទៃទៀតដែលបានណែនាំដោយអង្គការនេះ មានពាក់ព័ន្ធនឹងសុវត្ថិភាពកុងតែណឺ ទំនិញ និងធុងផ្ទុកឧស្ម័ន និងប្រភេទកប៉ាល់ដទៃទៀត។ ការយកចិត្តទុកដាក់ជាពិសេសចំពោះស្តង់ដាផ្នែកយានិក ដែលរួមមានការអនុម័តនូវអនុសញ្ញាពិសេសនៃការបណ្តុះបណ្តាល ការចេញវិញ្ញាបត្របញ្ជាក់ និងការប្រុងប្រយ័ត្ន។

ការអនុម័តច្បាប់សមុទ្រ គឺជាការយកចិត្តទុកដាក់ដ៏សំខាន់បំផុត។ អនុសញ្ញា និងពិធីសារប្រមាណជា៤០ ត្រូវបានអនុម័តដោយស្ថាប័ននេះ ហើយភាគច្រើនត្រូវបានធ្វើវិសោធនកម្ម ជាច្រើនលើកច្រើនសារមកហើយ ក្នុងគោលបំណងដើម្បីធានាថា ច្បាប់ និងពិធីសារទាំងនោះ មានលក្ខណៈបច្ចុប្បន្នភាព ក្នុងផ្នែកដឹកជញ្ជូនពិភពលោក។ ការគ្រាន់តែអនុម័តសន្ធិសញ្ញា គឺពុំមានលក្ខណៈគ្រប់គ្រាន់នោះទេ ចាំបាច់ត្រូវដាក់អោយអនុវត្ត នោះទើបមានលក្ខណៈពេញលេញ។ នេះគឺជាការទទួលខុសត្រូវរបស់រដ្ឋាភិបាល និងវាមានលក្ខណៈខុសគ្នា ពីប្រទេសមួយទៅប្រទេសមួយ។ អង្គការសមុទ្រអន្តរជាតិ បានអនុវត្តនូវវិធានការជាច្រើន ដើម្បីធ្វើអោយប្រសើរនូវរបៀបដែលច្បាប់ ត្រូវបានយកទៅអនុវត្ត តាមរយៈការជួយជ្រោមជ្រែង និងការលើកទឹកចិត្ត ដើម្បីបង្កើតអោយមាននូវប្រព័ន្ធត្រួតពិនិត្យកំពង់ផែតំបន់។ ធនធានអាចត្រូវបានប្រើប្រាស់ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពថែមទៀត តាមរយៈការរៀបចំការត្រួតពិនិត្យ នៅថ្នាក់តំបន់ ចៀសជាងតែនៅថ្នាក់ជាតិ។

អង្គការសមុទ្រអន្តរជាតិ ក៏បានរៀបចំផងដែរ នូវកម្មវិធីសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេស ដើម្បីជួយដល់រដ្ឋាភិបាល ដែលមានការខ្វះខាតនូវចំណេះដឹង និងធនធានបច្ចេកទេស ដែលជាតំរូវការចាំបាច់សំរាប់ដំណើរការឧស្សាហកម្មដឹកជញ្ជូនអោយមានជោគជ័យនោះ ។ ការផ្តោតជាពិសេសរបស់កម្មវិធីនេះ នោះគឺការធ្វើអោយប្រសើរនូវផ្នែករដ្ឋបាល ការអប់រំ និងការគ្រប់គ្រង ។

កិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងអង្គការសមុទ្រអន្តរជាតិ និងគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ គឺមានការជាប់ពាក់ព័ន្ធដោយផ្ទាល់នឹងការអភិវឌ្ឍន៍ក្របខ័ណ្ឌដំណើរការផ្នែកច្បាប់ សំរាប់នាវាចរណ៍ និងការអនុវត្តអោយបានត្រឹមត្រូវនូវរាល់អនុសញ្ញា ដែលបានចុះហត្ថលេខាដោយប្រទេសជាសមាជិកគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ។ ដោយសារតែ អង្គការសមុទ្រអន្តរជាតិធ្វើការពាក់ព័ន្ធតែបញ្ហាសមុទ្រ ដូច្នេះស្ថាប័ននេះ មិនមែនជាស្ថាប័នជំនាញលើរាល់បញ្ហាដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេនោះទេ ដែលប្រការនេះទំនងជាក៏រិតលើទស្សនទានលើកិច្ចសហប្រតិបត្តិការដែលអាចនឹងកើតមាន ។

អង្គការនាវាចរណ៍អន្តរជាតិ មានតួនាទីនាំមុខក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ និងការធ្វើអោយប្រសើរនូវផ្នែកនាវាចរណ៍សកល ។ អង្គការនេះ មានមន្ត្រីជំនាញផ្នែកនាវាចរណ៍ដ៏ច្រើន ក្នុងផ្នែកផ្សេងៗ និងជួយគាំទ្រដល់វិស័យនាវាចរណ៍លើផ្នែកព័ត៌មានមិនលំអៀង លើការផ្សព្វផ្សាយ កិច្ចប្រតិបត្តិការ និងការគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ និងផ្លូវទឹក។ នៅក្នុងប៉ុន្មានឆ្នាំថ្មីៗនេះ អង្គការនាវាចរណ៍អន្តរជាតិមានការយកចិត្តទុកដាក់ជាពិសេសនឹងការកើនឡើងនូវតំរូវការសំរាប់ការដឹកជញ្ជូននូវមុខទំនិញ និងសំភារៈនានា ដែលនឹងត្រូវអនុវត្តសំរាប់ផ្នែកសុវត្ថិភាព និរន្តរភាពសេដ្ឋកិច្ច និងកិច្ចការពារបរិស្ថាន សំរាប់ជាផលប្រយោជន៍របស់មនុស្សជាតិទូទៅ។ មានការទទួលស្គាល់នៅទូទាំងអពិភពលោកក្នុងចំណោមមេដឹកនាំផ្នែកនយោបាយ និងវិទ្យាសាស្ត្រ ដែលថាការកើនឡើងជាគំហុកលើការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក នឹងជាការចាំបាច់សំរាប់ដោះស្រាយនូវបញ្ហាប្រឈមនេះ ។

កិច្ចសហប្រតិបត្តិការដែលផ្តួចផ្តើមឡើងដោយគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ នឹងក្លាយជាសមាជិកនៃអង្គការនាវាចរណ៍អន្តរជាតិ និងត្រូវប្រើប្រាស់សមាជិកភាពនេះ ដើម្បីរៀបចំនូវដំណោះស្រាយដ៏ប្រសើរបំផុត សំរាប់កម្មវិធីនាវាចរណ៍។ អង្គការនាវាចរណ៍អន្តរជាតិ គឺជាប្រភពចំណេះដឹងមួយ និងអាចជាដៃគូរបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ និងបណ្តាប្រទេសជាសមាជិក ដើម្បីផ្លាស់ប្តូរបទពិសោធន៍ និងដើម្បីអភិវឌ្ឍនូវការយោគយល់គ្នាទៅវិញទៅមកលើការធ្វើអោយប្រសើរនូវផលប្រយោជន៍នៃផ្នែកនាវាចរណ៍សំរាប់អាងទន្លេមេគង្គភាគខាងក្រោម ។

គណៈកម្មការកណ្តាល ទទួលបន្ទុកផ្នែកនាវាចរណ៍នៅលើទន្លេ Rhine: គណៈកម្មការកណ្តាល ទទួលបន្ទុកផ្នែកនាវាចរណ៍នៅលើទន្លេ Rhine គឺជាគណៈកម្មការនាវាចរណ៍ដែលមានអាយុច្រើនជាងគេ។ គោលបំណងសំខាន់នៃគណៈកម្មការនេះ គឺដើម្បីធានាថា សេរីភាពផ្នែកនាវាចរណ៍នៅលើទន្លេ Rhine និងនៅតាមដៃនៃទន្លេនេះ និងដើម្បីរក្សានូវរបបច្បាប់ដែលគ្រប់គ្រងផ្នែកនាវាចរណ៍នៅតាមដងទន្លេ។ គណៈកម្មការកណ្តាល ទទួលបន្ទុកផ្នែកនាវាចរណ៍នៅលើទន្លេ Rhine ក៏មានការពាក់ព័ន្ធច្រើនផងដែរលើផ្នែកសុវត្ថិភាព និងការការពារបរិស្ថាន នៃបរិស្ថានផ្លូវទឹក។ មានភាពស្រដៀងគ្នាជាច្រើន រវាងតួនាទីរបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ សំរាប់ផ្នែកនាវាចរណ៍ និងគណៈកម្មការកណ្តាល ទទួលបន្ទុកផ្នែកនាវាចរណ៍នៅលើទន្លេ Rhine។ កិច្ចសហប្រតិបត្តិការកាន់តែជិតស្និតរវាងគណៈកម្មការកណ្តាលទទួលបន្ទុកផ្នែកនាវាចរណ៍នៅលើទន្លេ Rhine និងគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ នៅលើផ្នែកនាវាចរណ៍តាមទន្លេ នឹងមានប្រយោជន៍ដើម្បីបង្កើតឡើងនូវកម្មវិធីនាវាចរណ៍ : ស្ថាប័នទាំងពីរចង់ជំរុញអោយមាននូវទំរង់នាវាចរណ៍ដោយធានានូវនិរន្តរភាពបរិស្ថាន។ គណៈកម្មការកណ្តាល ទទួលបន្ទុកផ្នែកនាវាចរណ៍នៅលើទន្លេ

Rhine ក៏អាចនឹងមានប្រយោជន៍ផងដែរ នៅពេលធ្វើស្តង់ដាភាវូបនីយកម្ម និងនៅពេលរៀបចំក្របខ័ណ្ឌច្បាប់ដើម្បីគាំទ្រនាវាចរណ៍អន្តរជាតិក្នុងអាងទន្លេមេគង្គ។

គណៈកម្មការទន្លេ Danube : មានប្រវត្តិយូរមកហើយ និងផ្តល់នូវការធ្វើនាវាចរណ៍ដោយសេរីភាពនៅលើទន្លេ Danube ស្របតាមផលប្រយោជន៍របស់បណ្តារដ្ឋនៅក្នុងអាងទន្លេ Danube ក្នុងគោលបំណងដើម្បីពង្រឹងទំនាក់ទំនងផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច និងវប្បធម៌ក្នុងចំណោមពួកគេ និងជាមួយប្រជាជាតិផ្សេងទៀត។ មានរដ្ឋចំនួន១១ ដែលស្ថិតក្នុងអាងទន្លេ Danube បានធ្វើការថែរក្សាជាប្រចាំនូវចំណែកនៃទន្លេរបស់រដ្ឋទាំងនោះ ដើម្បីធានានូវលក្ខខ័ណ្ឌដែលអាចធ្វើនាវាចរណ៍បានសំរាប់ការចូលមកក្នុងទន្លេ និងនៅតាមផ្នែកដែលសមស្របសំរាប់កប៉ាល់ចូលទៅសមុទ្រ។ ការរួមចំណងទំនាក់ទំនងផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចនៃប្រទេសដែលពាក់ព័ន្ធ និងការលូតលាស់នៃពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ ត្រូវបានឆ្លុះបញ្ចាំងនៅក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍នាវាចរណ៍ទន្លេ Danube និងនៅក្នុងកំណើនផ្នែកចរាចរតាមផ្លូវទឹកនេះ ។ ក្នុងក្របខ័ណ្ឌនៃកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជិតស្និត ការយកចិត្តទុកដាក់លជាពិសេស របស់បណ្តាប្រទេសនៅក្នុងអាងទន្លេ Danube គឺដើម្បីធ្វើអោយប្រសើរជាប្រចាំនូវលក្ខខ័ណ្ឌបច្ចេកទេស និងផ្លូវច្បាប់នៃផ្នែកនាវាចរណ៍ សំរាប់កប៉ាល់របស់គ្រប់ប្រទេស។ ជាលទ្ធផល កប៉ាល់ដែលដាក់ទង់ជាតិនៃប្រទេសជាង៣០ បានធ្វើចរាចរនៅលើទន្លេ Danube ជារៀងរាល់ឆ្នាំ។

កិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ និងគណៈកម្មការទន្លេ Danube អាចជាមធ្យោបាយដ៏សំខាន់មួយ ដើម្បីរៀនសូត្រថាតើមានប្រទេសចំនួនប៉ុន្មានដែលធ្វើសហការគ្នាលើការថែរក្សាផ្លូវទឹក និងថាតើក្របខ័ណ្ឌច្បាប់ត្រូវរៀបចំឡើង និងបានឯកភាពគ្នាយ៉ាងដូចម្តេច។ ប្រការនេះអាចតំរូវអោយមាននូវការសិក្សាប្រៀបធៀបមួយស្តីពីវិធាននានាដែលបានរៀបចំ ដើម្បីគាំទ្រដល់ការធ្វើនាវាចរណ៍នៅលើទន្លេ Rhine និងទន្លេ Danube។ ផ្តើមចេញពីគណៈកម្មការទន្លេទាំងពីរនេះនៅអឺរ៉ុបនោះប្រទេសជាសមាជិកគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ក៏អាចរៀនបទនូវពិសោធន៍ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងធនធាន បន្ទុកការងារ និងចំណាយនានាទាក់ទងនឹងការថែរក្សាទន្លេ ដែលមានចរាចរជាអន្តរជាតិ និងក្នុងស្រុក។

ប្រទេសអ្នកផ្តល់ជំនួយជាលក្ខណៈទ្វេភាគី មានរដ្ឋាភិបាលនៃប្រទេសអ្នកផ្តល់ជំនួយទ្វេភាគីមួយចំនួនបានផ្តល់ ឬបច្ចុប្បន្នកំពុងផ្តល់ជំនួយ ពាក់ព័ន្ធនឹងការអភិវឌ្ឍន៍នាវាចរណ៍ នៅក្នុងតំបន់មេគង្គ ។ បណ្តារដ្ឋាភិបាលនៃប្រទេសទាំងនោះ រួមមានរដ្ឋាភិបាលនៃប្រទេសណរវេ ហូឡង់ បែលហ្ស៊ិក អាឡឺម៉ង់ ជប៉ុន អូស្ត្រាលី ដាណឺម៉ាក់ ស៊ុយអែត និងរដ្ឋាភិបាលនៃប្រទេសផ្សេងទៀតដែលមានចំណាប់អារម្មណ៍ក្នុងការផ្តល់ជំនួយជួយធ្វើអោយប្រសើរផ្នែកសុវត្ថិភាព វិធានការការពារបរិស្ថាន ការអភិវឌ្ឍផ្លូវទឹក និងកំពង់ផែ ការកសាងសមត្ថភាព ការដោះស្រាយបញ្ហាផ្នែកច្បាប់ និងការអនុវត្តគំរោងសាកល្បងនានា។ ទីភ្នាក់ងារចំនួនពីរអាចមាន ការលើកឡើងបញ្ជាក់ ដោយសារតែការងារនៃទីភ្នាក់ងារទាំងនោះ នឹងរួមចំណែកដោយផ្ទាល់ចំពោះការអនុវត្តកម្មវិធីនាវាចរណ៍នេះ។

ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន មានកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាយូរមកហើយ ជាមួយគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ។ នៅក្នុងខែមីនា ឆ្នាំ២០០៣ ប្រទេសជប៉ុន បានធ្វើជាម្ចាស់ផ្ទះនៃវេទិកាទឹកពិភពលោកលើកទី៣ ដែលនៅក្នុងព្រឹត្តិការណ៍នោះមានសម័យប្រជុំដោយឡែកមួយ ដែលនិយាយអំពីការអភិវឌ្ឍនាវាចរណ៍តំបន់ នៅក្នុងអាងទន្លេមេគង្គភាគខាងក្រោម។ តំណាងពីប្រទេសជាសមាជិកគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ និងពីដៃគូពិភាក្សាទាំងពីររបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ បានចូលរួមយ៉ាងសកម្ម

ក្នុងការពិភាក្សាទាំងនេះ ដែលជាការបានរួមចំណែកមួយយ៉ាងសំខាន់ដល់ការពង្រឹងកិច្ចសំរបសំរួលតំបន់ ស្តីពីការអភិវឌ្ឍនាវាចរណ៍។ ការចូលរួមរបស់ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន នៅក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេ មិនបានគ្របដណ្តប់នៅគ្រប់ប្រទេសជាសមាជិកគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ នោះទេ។ ទោះបីយ៉ាងនេះក្តី ក៏ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន បានផ្តល់មូលនិធិសំរាប់ការសិក្សាដែលគាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍលើការដឹកជញ្ជូននៅក្នុងប្រទេសវៀតណាម (ការសិក្សាអំពីយុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនការមេផ្នែកការដឹកជញ្ជូន របស់ប្រទេសវៀតណាម. VITRANSS ឆ្នាំ២០០០)។ ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន ក៏កំពុងផ្ទេរចំណេះដឹង និងបច្ចេកវិទ្យា តាមរយៈការផ្តល់នូវជំនាញការនៃទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន ដល់ស្ថាប័នរដ្ឋាភិបាល និងអង្គការតំបន់នានា មានដូចជា គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ជាដើម។

កិច្ចសហប្រតិបត្តិការកាន់តែជិតស្និតរវាងគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ និងទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន លើការអភិវឌ្ឍផ្នែកនាវាចរណ៍តំបន់ រួមមានការធ្វើអោយប្រសើរនូវកំពង់ផែ និងផ្លូវទឹក និងការរៀបចំគំរោងសិក្សាសាកល្បងនានា។ ផ្នែកទី២ នៃកិច្ចសហប្រតិបត្តិការនោះគឺ ពាក់ព័ន្ធនឹងការប្រមូល ការគ្រប់គ្រង និងការចែកចាយព័ត៌មាន ដែលផ្នែកនេះជប៉ុនមានបទពិសោធន៍យ៉ាងច្រើន។

ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិរបស់ប្រទេសបែលហ្ស៊ិក: បច្ចុប្បន្នកំពុងតែជួយគាំទ្រដល់គំរោងកសាងសមត្ថភាព និងការអភិវឌ្ឍស្ថាប័ន សំរាប់មន្ត្រីបំរើការនៅក្នុងក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន គណៈកម្មាធិការជាតិទន្លេមេគង្គកម្ពុជា និងលេខាធិការដ្ឋានគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ជាពិសេសដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងតំរូវការក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹកទន្លេមេគង្គ។ គំរោងនេះបានរៀបចំឡើងដោយមានកិច្ចសហការគ្នាយ៉ាងជិតស្និតជាមួយគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ និងជាការសាកល្បងលើតំរូវការផ្នែកការកសាងសមត្ថភាពនៅក្នុងប្រទេសនៅប៉ែកខាងក្រោមទន្លេមេគង្គ និងថាតើតំរូវការទាំងនេះ អាចត្រូវបានដោះស្រាយជាប្រព័ន្ធនិងដោយមានប្រសិទ្ធភាព បានយ៉ាងដូចម្តេច។ ការអនុវត្ត និងមេរៀនបទពិសោធន៍ដ៏ប្រសើរបំផុតទាំងនោះ នឹងជាព័ត៌មានដ៏មានតម្លៃដើម្បីដាក់បញ្ចូលទៅក្នុងសកម្មភាពកសាងសមត្ថភាព តាមការចាំបាច់។ គោលបំណងមួយ គឺដើម្បីរៀបចំបង្កើតយន្តការសហប្រតិបត្តិការមួយដ៏សមស្រប រវាងលេខាធិការដ្ឋានគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងគណៈកម្មាធិការជាតិទន្លេមេគង្គកម្ពុជា។ វាក៏ក្នុងគោលបំណង ដើម្បីប្រើប្រាស់នូវការរៀបចំស្ថាប័ន និងការប្រព្រឹត្តទៅនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ជាគំរោងសាកល្បងមួយ សំរាប់បណ្តាប្រទេសផ្សេងទៀត និងសំរាប់ផែនការរៀបចំ ដើម្បីគ្រប់គ្រងនិងអនុវត្ត កម្មវិធីនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ។

២.៦ ការរៀបចំបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រ និងកម្មវិធី

ការរៀបចំបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

ការរៀបចំបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រនាវាចរន៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ត្រូវបានផ្តួចផ្តើមឡើងនៅក្នុងខែសីហា ឆ្នាំ២០០២។ អង្គភាពកម្មវិធីនាវាចរណ៍របស់លេខាធិការដ្ឋានគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ដែលបានជួយជ្រោមជ្រែងពីជំនាញការរបស់អង្គការ Statkraft Groner/Royal Haskoning នៃប្រទេសណ័រវេ បានប្រើប្រាស់អភិក្រមដោយមានការចូលរួម ដូចគ្នានឹងការដែលបានប្រើសំរាប់ការរៀបចំបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រគ្រប់គ្រង និងកាត់បន្ថយគ្រោះទឹកជំនន់។ ការផ្លាស់ប្តូរព័ត៌មាន និងការពិភាក្សាអំពីស្ថានភាពតំរូវការ បញ្ហា និងឱកាសនៃផ្នែកនាវាចរណ៍មេគង្គ ជាមូលដ្ឋាន ត្រូវបានធ្វើឡើងជាមួយគណៈកម្មាធិការជាតិទន្លេមេគង្គ ក្រសួង-

ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធនៅថ្នាក់ជាតិ សមភាគីតំបន់ និងវិស័យឯកជន នៅក្នុងប្រទេសជាសមាជិកទាំងបួន។ លទ្ធផលនៃដំណើរការពិគ្រោះយោបល់ និងការសិក្សានានានៅថ្នាក់ជាតិ ត្រូវបានយកទៅពិភាក្សាជាបន្តទៀត នៅក្នុងកំឡុងសិក្ខាសាលាថ្នាក់ជាតិ និង បន្ទាប់មកបញ្ចូលទៅក្នុងសេចក្តីព្រាងយុទ្ធសាស្ត្រនាវាចរណ៍។

សិក្ខាសាលាពិគ្រោះយោបល់ថ្នាក់តំបន់ មានគោលបំណងដើម្បីធ្វើការកែលំអសេចក្តីព្រាងឯកសារយុទ្ធសាស្ត្រ និងដើម្បីទទួលនូវយោបល់នានាពីប្រទេសជាសមាជិកគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ លើសំណើរតួនាទីសំរាប់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ និងគោលដៅយុទ្ធសាស្ត្រដែលបានស្នើឡើង។ អ្នកចូលរួមបានធ្វើអត្ថិភាពសកម្មភាព ក៏ដូចជាបញ្ហាដែលពាក់ព័ន្ធកិច្ចសំរបសំរួល និងស្ថាប័នដែលត្រូវយកទៅធ្វើការពិចារណា។ យុទ្ធសាស្ត្របានកំណត់នូវ *បណ្តាផ្នែកសំខាន់ៗដែលជាអន្តរាគមន៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ* តាមរយៈការប្រើម៉ាទ្រីកអត្ថិភាព។ សិក្ខាសាលាពិគ្រោះយោបល់ថ្នាក់តំបន់ នៅក្នុងខែមករា ឆ្នាំ២០០៣ បានបញ្ចប់ដោយមាននូវសេចក្តីថ្លែងការជាផ្លូវការអំពីការយល់ដឹងរួម ដើម្បីត្រាយផ្លូវឆ្ពោះទៅការបង្កើតនូវយុទ្ធសាស្ត្រនាវាចរណ៍។

គណៈប្រតិភូនៃប្រទេសជាសមាជិកគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ និងអ្នកពាក់ព័ន្ធ ដែលមានបានចូលរួមក្នុងសិក្ខាសាលាស្តីពីយុទ្ធសាស្ត្រនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ បានឈានដល់ការឯកភាពគ្នារួមលើសេចក្តីសន្និដ្ឋានដូចខាងក្រោម ដោយបានស្នើអោយគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គៈ

១. ធ្វើការកែសំរួលសេចក្តីព្រាងយុទ្ធសាស្ត្រនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ដោយបញ្ចូលនូវរាល់គំនិតយោបល់ដែលបានឯកភាពគ្នា ដាក់ជូនទៅគណៈកម្មាធិការរួម។

២. រៀបចំវិធានការផ្នែកស្ថាប័ន និងកិច្ចដំណើរការ ក៏ដូចជាវិធានរួមសំរាប់អនុវត្តគោលការណ៍នៃសេរីភាពស្តីពីការធ្វើនាវាចរណ៍ ដូចមានចែងនៅត្រង់មាត្រា៩ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងមេគង្គឆ្នាំ១៩៩៥។

៣. ព្រាងច្បាប់ដ៏ទូលំទូលាយមួយស្តីពីនាវាចរណ៍ ដែលរួមមានវិធានសំរាប់ការធ្វើនាវាចរណ៍ដោយសុវត្ថិភាព និរន្តរភាពផ្នែកបរិស្ថាន និងសង្គម។

៤. ស្នើឡើងនូវវិធានការសំរាប់លុបបំបាត់នូវរាល់ឧបសគ្គដែលមានមិនមែនផ្នែករូបវ័ន្ត ដល់ការធ្វើនាវាចរណ៍ និងសំរាប់សេរីភាពរូបនីយកម្មនៃការដឹកជញ្ជូនជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ និងតំបន់ នៅតាមផ្លូវទឹកនៃអាងទន្លេមេគង្គ ស្របតាមច្បាប់ទន្លេអន្តរជាតិ និងអនុសញ្ញានៃទន្លេអន្តរជាតិផ្សេងទៀត។

៥. ស្នើឡើងនូវវិធានការសំរាប់លុបបំបាត់ចោលនូវឧបសគ្គផ្នែករូបវ័ន្ត ដល់ការធ្វើនាវាចរណ៍ ដោយគិតគូរពិចារណាអោយបានម៉ត់ចត់អំពីទិដ្ឋភាពផ្នែកបរិស្ថាន និងសង្គម។

៦. ធ្វើការសិក្សាអំពីលទ្ធភាពអាចចេញចូលបានរបស់ប្រទេសជាសមាជិកគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ សំរាប់ការធ្វើនាវាចរណ៍ផ្លូវទន្លេ និងសមុទ្រ ជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ និងតំបន់ និងការធ្វើពាណិជ្ជកម្មតាមទឹក។

៧. រិះរកលទ្ធភាពនៃកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន និងសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា លើផ្នែកនាវាចរណ៍។

៨. រៀបចំជំរុញសកម្មភាពផ្សព្វផ្សាយ និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការយ៉ាងជិតស្និតជាមួយអ្នកប្រើប្រាស់ វិនិយោគិនធំៗ និងអ្នកពាក់ព័ន្ធដទៃទៀតក្នុងផ្នែកនាវាចរណ៍។

ភ្នំពេញ ថ្ងៃទី២៣ ខែមករា ឆ្នាំ២០០៣

យុទ្ធសាស្ត្រនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ត្រូវបានអនុម័តជាផ្លូវការដោយគណៈកម្មាធិការរួមនៃគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ក្នុងខែសីហា ឆ្នាំ២០០៣។

ការរៀបចំបង្កើតកម្មវិធីនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

សេចក្តីព្រាងឯកសារកម្មវិធីនាវាចរណ៍មួយចំនួន ត្រូវបានរៀបចំបង្កើតឡើង និងបានចែកចាយតាមរយៈគណៈកម្មាធិការជាតិទន្លេមេគង្គ នៅក្នុងកំឡុងដំណើរការរៀបចំ។

សមាសភាគ និងផែនការសកម្មភាពរបស់កម្មវិធី ត្រូវបានលើកយកមកធ្វើការពិភាក្សាគ្នា ដែលជាមធ្យោបាយមួយដើម្បីសំរេចអោយបាននូវគោលបំណង យុទ្ធសាស្ត្រនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ សំរាប់ជំរុញការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកនៃអាងទន្លេមេគង្គភាគខាងក្រោម និងសំរាប់ការរៀបចំបង្កើតដោយមានការចូលរួម នៃកម្មវិធីនាវាចរណ៍។ កម្មវិធីនាវាចរណ៍ត្រូវបានរៀបចំឡើងជាលក្ខណៈពាក់ព័ន្ធទូទាំងអាង ដោយប្រើប្រាស់ការរៀបចំផែនការមួយ ដោយមានការចូលរួមចំរុះ និងដោយមានការពិគ្រោះយោបល់យ៉ាងជិតស្និតជាមួយប្រទេសជាសមាជិក ដើម្បីធានានូវភាពជាម្ចាស់ពិតប្រាកដ។ ដោយសារតែភាពស្មុគ្រស្មាញនៃបញ្ហាផ្នែកច្បាប់ ដែលបានជួបប្រទះក្នុងដំណើរការរៀបចំបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រនាវាចរណ៍ នោះទើបកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងបន្ថែមលើផ្នែកនេះ ត្រូវបានធ្វើឡើង ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាទាំងនេះ អោយបានគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ។

កិច្ចប្រជុំពិគ្រោះយោបល់ជាច្រើន ត្រូវបានធ្វើឡើងជាមួយប្រទេសអ្នកផ្តល់ជំនួយ និងជាមួយក្រសួង-ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ នៅក្នុងប្រទេសជាសមាជិក ហើយតាមរយៈនេះ មតិយោបល់ត្រូវបានទទួលពីអាជ្ញាធរជាតិ វិទ្យាស្ថាន ទីភ្នាក់ងារប្រទេសអ្នកផ្តល់ជំនួយ និងផ្នែកឯកជន។ ផែនការមួយសំរាប់អត្ថិភាពផ្នែកវិនិយោគទុន និងតំរូវការផ្នែកការបណ្តុះបណ្តាល ត្រូវរៀបចំជាលំអិត សំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹករយៈពេលមធ្យម និងវែង ។

ទស្សនកិច្ច និងសិក្ខាសាលាពិគ្រោះយោបល់ថ្នាក់ជាតិ (ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០០៣)

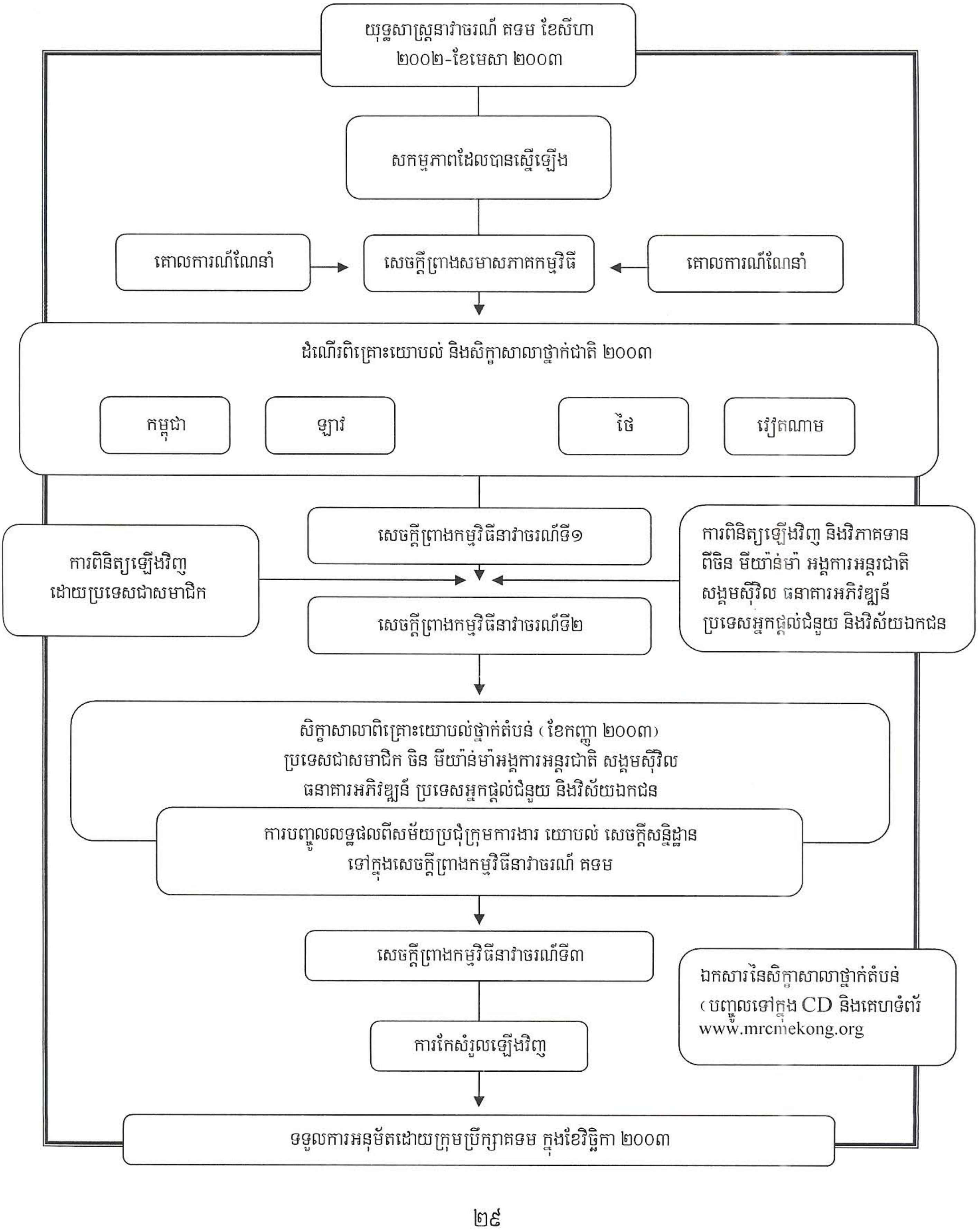
ការពិគ្រោះយោបល់ជាបន្តបន្ទាប់ត្រូវបានរៀបចំធ្វើឡើង នៅក្នុងប្រទេសទាំងបួន ចន្លោះថ្ងៃទី០៨ និង ថ្ងៃទី២០ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០០៣ ជាមួយគណៈកម្មាធិការជាតិទន្លេមេគង្គ និងក្រសួង-ស្ថាប័ន និងអង្គការនានាដែលមានការពាក់ព័ន្ធ។ សិក្ខាសាលាថ្នាក់ជាតិរយៈមួយថ្ងៃ ត្រូវបានរៀបចំធ្វើឡើង នៅគ្រប់ប្រទេសជាសមាជិក ក្នុងរយៈពេលនោះ។ សិក្ខាសាលាទាំងនោះ គឺផ្អែកលើសេចក្តីព្រាងឯកសារកម្មវិធីនាវាចរណ៍ និងគោលបំណងនៃកម្មវិធី សំដៅធ្វើការកែលំអសេចក្តីព្រាងឯកសារកម្មវិធីនាវា ចរណ៍ និង ធ្វើការប្រមូល និងពិភាក្សាអំពីមតិយោបល់ថ្នាក់ជាតិសំខាន់ៗ។

សិក្ខាសាលាពិគ្រោះយោបល់ថ្នាក់តំបន់ (ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០០៣)

សិក្ខាសាលាពិគ្រោះយោបល់ថ្នាក់តំបន់ ត្រូវបានរៀបចំធ្វើឡើងនៅរាជធានីភ្នំពេញ នាថ្ងៃទី៣-៤ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០០៣។ មូលដ្ឋានសំរាប់សិក្ខាសាលា នោះគឺសេចក្តីព្រាងសមាសភាគកម្មវិធីទីពីរ ដែលបានចែកចាយជូនទៅអ្នកចូលរួម នៅមុនសិក្ខាសាលាចាប់ផ្តើម។ បន្ទាប់ពីសិក្ខាសាលាថ្នាក់តំបន់ សមាសភាគទាំងនោះ ត្រូវបានធ្វើការកែសំរួល ដោយផ្អែកលើសំណូមពរ និងអនុសាសន៍ ដែលបានផ្តល់ដោយប្រទេសជាសមាជិកគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ និងអ្នកពាក់ព័ន្ធថ្នាក់តំបន់ដទៃទៀត។ សេចក្តីព្រាងកម្មវិធីនាវាចរណ៍ចុងក្រោយ ត្រូវបានដាក់ជូនទៅក្រុមប្រឹក្សាគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ នៅឯកិច្ចប្រជុំពេញអង្គលើកទី១០ របស់ខ្លួនក្នុងខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០០៣។ កម្មវិធីនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ត្រូវបានអនុម័តដោយប្រទេសជាសមាជិកគណៈកម្មការ ទន្លេមេគង្គ នៅក្នុងសម័យប្រជុំនោះ។

ដំណើរការរៀបចំបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រ និងកម្មវិធី

ទិដ្ឋភាពរួមនៃដំណើរការរៀបចំបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រ និងកម្មវិធីនាវាចរណ៍

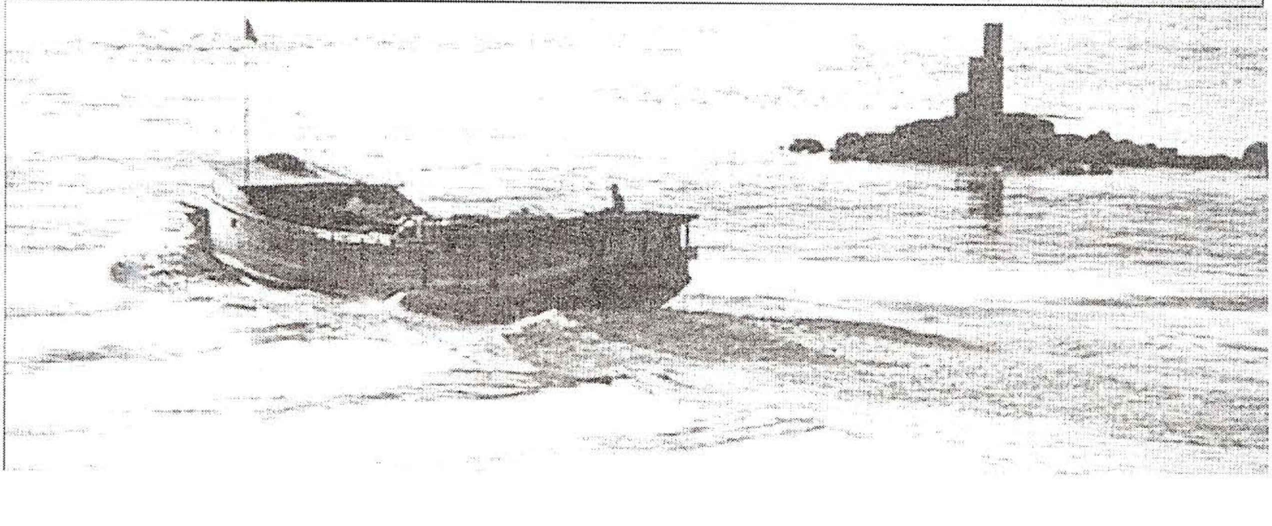


៣.ការពិពណ៌នាខ្លីនៃបណ្តាសមាសភាគនៃកម្មវិធីនាវាចរណ៍

សមាសភាគចំនួន៥ ត្រូវបានកំណត់ឡើង និងផ្តល់អនុសាសន៍សំរាប់ការអនុវត្តក្នុងរយៈពេល ៦ឆ្នាំ ដូចមានបង្ហាញនៅក្នុងតារាង ៤.១ ។ សំរាប់សមាសភាគនីមួយៗនៃកម្មវិធី បានផ្តល់នូវទិដ្ឋភាពរួមនៃខ្លឹមសារ ដែលបានរៀបចំបង្កើត។ ឯកសារសមាសភាគទាំងនេះ គួរត្រូវបានពិគ្រោះយោបល់សំរាប់ព័ត៌មានលំអិត។ នៅក្នុងបណ្តាជំពូកជាបន្តបន្ទាប់នេះ គឺមានបង្ហាជូនដល់អ្នកអានតែសេចក្តីសង្ខេប ដើម្បីទទួលបាននូវទិដ្ឋភាពរួមនៃសមាសភាគនានានៃកម្មវិធី និងលទ្ធផលរំពឹងទុក ដែលបានស្នើឡើង។

Proposed time frame for NAP implementation

	Year	preparations				2				3				4				5				6			
	Quarter	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
លទ្ធផលរំពឹងទុក សកម្មភាព (ចំណងជើងខ្លី)																									
រយៈពេលសរុបនៃសមាសភាពទី ១																									
រយៈពេលសរុបនៃអនុសមាសភាគទី១.១																									
រយៈពេលសរុបនៃអនុសមាសភាគទី១.២																									
រយៈពេលសរុបនៃសមាសភាពទី ២																									
រយៈពេលសរុបនៃសមាសភាពទី ៣																									
រយៈពេលសរុបនៃអនុសមាសភាគទី៣.១																									
រយៈពេលសរុបនៃអនុសមាសភាគទី៣.២																									
រយៈពេលសរុបនៃអនុសមាសភាគទី៣.៣																									
រយៈពេលសរុបនៃសមាសភាពទី ៤																									
រយៈពេលសរុបនៃអនុសមាសភាគទី៤.១																									
រយៈពេលសរុបនៃអនុសមាសភាគទី៤.២																									
រយៈពេលសរុបនៃអនុសមាសភាគទី៤.៣																									
រយៈពេលសរុបនៃសមាសភាពទី ៥																									
រយៈពេលសរុបនៃអនុសមាសភាគទី៥.១																									
រយៈពេលសរុបនៃអនុសមាសភាគទី៥.២																									



៣.១ សមាសភាគទី១: ការវិភាគផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម និងការរៀបចំផែនការដឹកជញ្ជូនតំបន់

គោលបំណង

គោលបំណងបន្ទាន់នៃសមាសភាគនេះ គឺ:

១. វាយតម្លៃលទ្ធផលសេដ្ឋកិច្ច សង្គម នៃការលើកកំពស់ផ្នែកនាវាចរណ៍ នៅលើទន្លេមេគង្គ

២. ពិនិត្យ និងលើកសំណើអំពីមធ្យោបាយជាក់ស្តែង និងប្រកបដោយប្រសិទ្ធលើការចំណាយ ដែលក្នុងនោះការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងអ្នកធ្វើដំណើរ នៅតាមបណ្តាញផ្លូវទឹកមេគង្គ អាចត្រូវបានបង្កើនជាមធ្យោបាយមួយដឹកជញ្ជូនដោយឡែកមួយ និងជាផ្នែកមួយនៃបណ្តាញដឹកជញ្ជូនពហុមធ្យោបាយតំបន់

៣. ផ្តល់នូវផែនការដែលមានលទ្ធភាព និងមានលក្ខណៈប្រកួតប្រជែង សំរាប់ការអភិវឌ្ឍនាវាចរណ៍តំបន់ ដើម្បីឆ្ពោះទៅរកការវិនិយោគទុន

៤. ជួយក្នុងការអភិវឌ្ឍការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកតាមជនបទ ដើម្បីអាចធ្វើដំណើរបានដល់ទីផ្សារ សាលារៀន មន្ទីរពេទ្យ សំរាប់តំបន់ជនបទដាច់ស្រយាល និង ដើម្បីធ្វើអោយប្រសើរផ្នែកនាវាចរណ៍ក្នុងកំឡុងទឹកជំនន់។

៥. ការពារ និងលើកកំពស់ផលប្រយោជន៍របស់ប្រជាជន ដែលរស់នៅដោយផ្ទាល់ជាមួយនឹងទន្លេ (ឧ.ហ ការបាក់ច្រាំង)

បរិបទ និងការវិភាគបញ្ហា

ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកទន្លេមេគង្គ បានក្លាយជាមូលដ្ឋានមួយសំរាប់ការអភិវឌ្ឍផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច នៅក្នុងអាងទន្លេមេគង្គភាគខាងក្រោម និងបានដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ច និងការធ្វើសមាហរណកម្មនៃអាងទន្លេមេគង្គភាគខាងក្រោមទាំងមូល តាមរយៈការសំរបសំរួលការដឹកជញ្ជូនអន្តរជាតិ។ សមាសភាគនេះ នឹងរៀបចំបង្កើតឡើងនូវផែនការមេថ្នាក់តំបន់ ដើម្បីកំណត់ថាតើត្រូវធ្វើអោយប្រសើរផ្នែកនៃទន្លេមេគង្គ នៅកន្លែងណា និងយ៉ាងដូចម្តេច ដែលនឹងមានសក្តានុពលធំធេង ដើម្បីទាក់ទាញពាណិជ្ជកម្ម និងចរាចរអោយបានច្រើនថែមទៀត។ ការសិក្សានេះ នឹងកំណត់នូវភាពសមស្របបំផុតនៃវិស័យដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹក ជាមួយនឹងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងទៀត និងភ្ជាប់ដើម្បីសំរេចអោយបាននូវប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនតំបន់មួយ ដែលមានប្រសិទ្ធភាពបំផុត។ ក្រៅពីការធ្វើពាណិជ្ជកម្មតំបន់ ទស្សនទានសំរាប់ការអភិវឌ្ឍការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក ទៅកាន់តំបន់ជនបទ និងតំបន់ដាច់ស្រយាល នឹងត្រូវពិនិត្យ វាយតម្លៃ និងកែលំអ។

យុត្តិកម្ម

បច្ចុប្បន្ននេះ ផ្លូវទឹកមេគង្គនៅមិនទាន់បានប្រើប្រាស់អោយបានទូលំទូលាយនៅឡើយទេ និង ដោយទទួលស្គាល់យ៉ាងពេញលេញនូវការធ្វើពាណិជ្ជកម្ម និងសក្តានុពលដឹកជញ្ជូន នោះការសិក្សាផ្នែកលទ្ធភាពលើសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម និងបច្ចេកទេស សំរាប់ធ្វើអោយប្រសើរការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកនៅលើទន្លេមេគង្គ គឺជាតំរូវការចាំបាច់។ ប្រសិនបើសក្តានុពលត្រូវបានអភិវឌ្ឍ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេ និងសមុទ្រ ត្រូវតែធ្វើជាផ្នែកមួយនៃប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនចំរុះ ដែលរាប់បញ្ចូលនូវគ្រប់មធ្យោបាយទាំងអស់។ ដោយសារតែខ្វះនូវទិន្នន័យ ការសិក្សាមូលដ្ឋានដ៏ទូលំទូលាយមួយ គឺជាជំហានចាំបាច់មួយ ដើម្បីធ្វើយុត្តិកម្ម និងជំរុញការធ្វើវិនិយោគទុនក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក។

ទំនាក់ទំនងទៅនឹងយុទ្ធសាស្ត្រនាវាចរណ៍ និងកម្មវិធីនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

យុទ្ធសាស្ត្រនាវាចរណ៍បានបញ្ជាក់យ៉ាងច្បាស់ថា ប្រទេសជាសមាជិកប្រាថ្នាចង់ឃើញគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ជាដៃគូដ៏ប្រាកដប្រជាមួយក្នុងការរៀបចំផែនការដឹកជញ្ជូនតំបន់ និងជួយពួកគេអោយបានដឹងច្បាស់លាស់អំពីសក្តានុពលនាវាចរណ៍។ ប្រទេសទាំងនេះបានយល់ដឹងយ៉ាងច្បាស់អំពីសក្តានុពល និងឧបសគ្គនានា ក៏ប៉ុន្តែវាជាការលំបាកសំរាប់ពួកគេ ដើម្បីដោះស្រាយនូវបញ្ហាប្រឈមទាំងអស់នេះដោយខ្លួនឯងបាន ដោយសារតែកង្វះសមត្ថភាព មធ្យោបាយហិរញ្ញវត្ថុ និងទិន្នន័យដែលអាចជឿទុកចិត្តបាន។ សេណារីយ៉ូ និងការសិក្សាពីសមាសភាគនេះ នឹងក្លាយជាឧបករណ៍ដ៏មានតម្លៃ សំរាប់ប្រទេសទាំងនេះ ដើម្បីដោះស្រាយឧបសគ្គផ្នែកនាវាចរណ៍នៅថ្នាក់ជាតិ ហើយក៏នឹងផ្តល់ដល់ប្រទេសទាំងនេះ នូវឱកាសរៀបចំខ្លួនអោយបានកាន់តែប្រសើរសំរាប់សមាហរកម្មពាណិជ្ជកម្មតំបន់ និងអន្តរជាតិ។

សមាសភាគនេះ នឹងផ្តល់ជាពិសេសនូវទិន្នផលជាមូលដ្ឋានដល់កម្មវិធីផែនការអភិវឌ្ឍន៍អាងទន្លេមេគង្គ និងដល់កម្មវិធីប្រើប្រាស់ទឹក។ ទិន្នផលទាំងនេះ នឹងរួមមានទិន្នន័យ និងសេណារីយ៉ូដែលនឹងបង្ហាញអំពីផលប្រយោជន៍ប្រៀបធៀបនៃវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក និងការធ្វើសមាហរកម្មវិស័យនេះ ទៅក្នុងបណ្តាញតភ្ជាប់នៃពហុមធ្យោបាយ។ កាសិក្សាក៏នឹងផ្តល់ផងដែរនូវការយល់ដឹងរឹងតែប្រសើរថែមទៀត អំពីទំហំសកម្មភាពផ្នែកនាវាចរណ៍ក្នុងពេលអនាគត នៅលើទន្លេមេគង្គ ដែលស្នើនូវតំរូវការអោយមានជំរៅសមស្រប និងរំហូរអប្បរមា។

លទ្ធផលរំពឹងទុក និងសកម្មភាពនៃសមាសភាគទី១

អនុសមាសភាគ១: ផែនការមេថ្នាក់តំបន់ សំរាប់នាវាចរណ៍

លទ្ធផលរំពឹងទុក ១: ចរាចរ និងសេណារីយ៉ូពាណិជ្ជកម្ម

សកម្មភាព ១.១ ការប្រមូល និងវិភាគទិន្នន័យ និងព័ត៌មាន ។

សកម្មភាព ១.២ វាយតម្លៃយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍដឹកជញ្ជូនថ្នាក់ជាតិ និងផែនការមេ។

សកម្មភាព ១.៣ ការសិក្សានៅទីតាំងជាក់ស្តែង ។

សកម្មភាព ១.៤ ការវិភាគអំពីតំរូវការ និងការផ្គត់ផ្គង់អោយបានទូលំទូលាយ សំរាប់ការដឹកទំនិញ តាមផ្លូវទឹក ។

សកម្មភាព ១.៥ ការបញ្ជាក់អំពីគុណភាព និងបរិមាណនៃតំរូវការរូបវ័ន្ត ។

សកម្មភាព ១.៦ សិក្សាអំពីលទ្ធភាពដែលអាចធ្វើទៅបានរបស់ប្រទេសជាសមាជិក ចំពោះនាវាចរណ៍ផ្លូវទន្លេ និងសមុទ្រ ក៏រិតតំបន់ និងអន្តរជាតិ និងការធ្វើពាណិជ្ជកម្មតាមផ្លូវទឹក។

សកម្មភាព ១.៧ ការវិភាគអំពីតំរូវការ និងការផ្គត់ផ្គង់ សំរាប់ការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវទឹក និងវិស័យទេសចរណ៍។

សកម្មភាព ១.៨ ការវិភាគអំពីតំរូវការ និងការផ្គត់ផ្គង សំរាប់ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកជនបទ។

លទ្ធផលរំពឹង ២:	**ផែនការមេសំរាប់ការដឹកជញ្ជូន (ទំនិញ អ្នកធ្វើដំណើរ និងទេសចរណ៍) តាមផ្លូវទឹក (អន្តរមធ្យោបាយ) តំបន់ និងការអភិវឌ្ឍការដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹកជនបទ**
សកម្មភាព ២.១	រៀបចំសេណារីយ៉ូទំនិញ សំរាប់ការអភិវឌ្ឍការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក។
សកម្មភាព ២.២	រៀបចំផែនការបណ្តាញដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយតំបន់ ។
សកម្មភាព ២.៣	ការអភិវឌ្ឍម៉ូដែលដឹកជញ្ជូនអន្តរមធ្យោបាយតំបន់ជាយុទ្ធសាស្ត្រ ។
សកម្មភាព ២.៤	ការវិភាគលើកបំបែកមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន ។
សកម្មភាព ២.៥	សេណារីយ៉ូផ្អែកលើជំរើដែលមានករិតតិចបំផុតផ្សេង១គ្នា ។
សកម្មភាព ២.៦	រៀបចំសេណារីយ៉ូអភិវឌ្ឍការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក ។
សកម្មភាព ២.៧	ការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវទឹក ។
សកម្មភាព ២.៨	យុទ្ធសាស្ត្រដើម្បីជំរុញកំណើននៃទេសចរណ៍តាមផ្លូវទឹកឆ្លងដែន ។
សកម្មភាព ២.៩	កំណត់តំបន់ដែលការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកជនបទត្រូវបានប្រើប្រាស់ និងរៀបចំសេណារីយ៉ូដោយឡែក សំរាប់យ៉ាងហោចណាស់ អោយបានបួនតំបន់។
សកម្មភាព ២.១០	រៀបចំអភិក្រមជាយុទ្ធសាស្ត្រដោយឡែក ស្របតាមគោលនយោបាយជាតិ ។
សកម្មភាព ២.១១	អនុវត្តការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់សង្គម សំរាប់ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកករិតតំបន់។
សកម្មភាព ២.១២	វាយតម្លៃសេណារីយ៉ូ ផ្អែកសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ ។
សកម្មភាព ២.១៣	វិភាគផ្អែកសេដ្ឋកិច្ច សំរាប់ប្រទេសជាសមាជិកនិមួយ១ ដើម្បីវាយតម្លៃអំពីផលប៉ះពាល់នៃសកម្មភាព ដែលបានស្នើឡើង និងលទ្ធផលរបស់វាមកលើការអភិវឌ្ឍវិស័យឯកជននៅជនបទ និងតំបន់ ។
សកម្មភាព ២.១៤	វាយតម្លៃផលប្រយោជន៏ផ្អែកសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ ចំពោះសេណារីយ៉ូនៃការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវទឹកជនបទដែលបានកែលំអ។
សកម្មភាព ២.១៥	ការកំណោទ់នូវសេណារីយ៉ូនាវាចរណ៍មេគង្គដែលប្រសើរបំផុត និងជំរើដែលសមស្របតិចបំផុត ។
សកម្មភាព ២.១៦	កំណត់ឱកាសវិនិយោគសំរាប់អភិវឌ្ឍវិស័យទេសចរណ៍តាមផ្លូវទឹក ទាំងសំរាប់ផ្អែកសាធារណៈ និងផ្អែកឯកជន។
សកម្មភាព ២.១៧	កំណត់ឱកាសវិនិយោគសំរាប់ធ្វើអោយប្រសើរប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវទឹកថ្នាក់ជាតិ និងឆ្លងដែន។
សកម្មភាព ២.១៨	កំណត់ឱកាសវិនិយោគសំរាប់វិស័យសាធារណៈ និងឯកជន សំរាប់ធ្វើអោយប្រសើរការអភិវឌ្ឍការដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹកជនបទ។
លទ្ធផលរំពឹងទុក ៣	**វាយតម្លៃលទ្ធផលសេដ្ឋកិច្ចសង្គម នៃការអភិវឌ្ឍការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកជនបទ និងតំបន់**
សកម្មភាព ៣.១	កំណត់សុច្ចនៈករសង្គម វប្បធម៌ដែលពាក់ព័ន្ធ ដើម្បីរៀបចំការធ្វើអង្កេតមូលដ្ឋាន និងប្រព័ន្ធតាមដានពិនិត្យ សំរាប់ផលប៉ះពាល់សង្គមនៃកម្មវិធីនាវាចរណ៍។
សកម្មភាព ៣.២	រៀបចំ និងអនុវត្តការសិក្សាជាមូលដ្ឋានលើផ្អែកសង្គម និងវប្បធម៌អោយបានទូលំទូលាយ។

សកម្មភាព ៣.៣ ប្រើប្រាស់ការសិក្សាជាមូលដ្ឋានដើម្បីកំណត់បញ្ហាបន្ទាន់នានា ពាក់ព័ន្ធនឹងនាវាចរណ៍ លើភាពក្រីក្រ ការទទួលបានធនធានសេដ្ឋកិច្ចរបស់ស្ត្រី និងការប្រើប្រាស់ទូកជនបទ ក្នុងកំឡុងពេលមានគ្រោះទឹកជំនន់ ។

សកម្មភាព ៣.៤ រៀបចំយុទ្ធសាស្ត្រដោយឡែក សំរាប់ប្រទេសជាសមាជិកនិមួយៗ ដោយផ្អែកលើលទ្ធផលនៃការធ្វើអង្កេតជាមូលដ្ឋាន ដើម្បីគាំទ្រសកម្មភាពខ្នាតតូច ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការអភិវឌ្ឍការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកជនបទ ជាពិសេសគឺសំដៅក្រុមដែលងាយទទួលរងគ្រោះ ។

សកម្មភាព ៣.៥ បង្កើតឡើងនូវក្របខ័ណ្ឌច្បាស់លាស់មួយសំរាប់ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់សង្គម ដូចដែលបានប្រើដោយធនាគារពិភពលោក ឬក៏ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី សំរាប់អនុវត្តគ្រប់សកម្មភាពទាំងអស់នៃកម្មវិធីនាវាចរណ៍ ។

លទ្ធផលរំពឹងទុក ៤ រៀបចំបង្កើតអនុសាសន៍សំរាប់ធ្វើអត្ថិភាពវិនិយោគលើផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវទឹកទន្លេ

សកម្មភាព ៤.១ ឱកាសវិនិយោគលើការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកតំបន់ ។

សកម្មភាព ៤.២ ឱកាសវិនិយោគសំរាប់ការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងទេសចរណ៍ថ្នាក់តំបន់ ។

សកម្មភាព ៤.៣ ឱកាសវិនិយោគលើការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកជនបទ ។

សកម្មភាព ៤.៤ ការធ្វើអត្ថិភាព ។

លទ្ធផលរំពឹងទុក ៥ កំណត់ប្រភពហិរញ្ញវត្ថុសំរាប់អនុសាសន៍លើការវិនិយោគ

សកម្មភាព ៥.១ ស្ថាប័នហិរញ្ញវត្ថុអន្តរជាតិ និងប្រទេសអ្នកផ្តល់ជំនួយទ្វេរភាគី ។

សកម្មភាព ៥.២ ភាពជាដៃគូរវាងផ្នែកសាធារណៈ និងផ្នែកឯកជន ។

អនុសមាសភាគ ២: គំរោងគាំទ្រ

លទ្ធផលរំពឹងទុក ១ ផែនការមេសំរាប់នាវាចរណ៍ទន្លេមេគង្គកម្ពុជា

សកម្មភាព ១.១ ការស្តារឡើងវិញការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ។

សកម្មភាព ១.២ ការចូលរបស់កប៉ាល់មកកាន់កម្ពុជា តាមរយៈទន្លេមេគង្គ និងទន្លេបាសាក់ ។

សកម្មភាព ១.៣ សក្តានុពលសំរាប់ការចេញចូលតាមពហុមធ្យោបាយ ទៅកាន់ប្រទេសឡាវភាគខាងត្បូង ។

សកម្មភាព ១.៤ គំរូវិការផ្នែកការបណ្តុះបណ្តាល ។

លទ្ធផលរំពឹងទុក ២ ការធ្វើអោយប្រសើរលក្ខខ័ណ្ឌនាវាចរណ៍តាមទន្លេមេគង្គ ក្នុងប្រទេសវៀតណាម

សកម្មភាព ២.១ សមាសភាគស្តីពីការសិក្សា ។

សកម្មភាព ២.២ សមាសភាគស្តីពីសកម្មភាពជាក់ស្តែង ។

លទ្ធផលរំពឹងទុក ៣ គំរោងសាកល្បងនៅក្នុងប្រទេសឡាវ: ផលប៉ះពាល់នៃការប្រែប្រួលរូបសាស្ត្រទន្លេ និងការរងការកករ មកលើកិច្ចប្រតិបត្តិការនាវាចរណ៍ និងផលប៉ះពាល់ផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ នៃកិច្ចប្រតិបត្តិការនាវាចរណ៍ មកលើកិច្ចប្រតិបត្តិការនាវាចរណ៍ និងផលប៉ះពាល់ផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ នៃកិច្ចប្រតិបត្តិការនាវាចរណ៍

សកម្មភាព ៣.១ ការសិក្សារូបសាស្ត្រទន្លេលំអិត (ភូមិសាស្ត្រ)។

សកម្មភាព ៣.២ វិធានការកាត់បន្ថយ។

សកម្មភាព ៣.៣ វិធានការធ្វើអោយប្រសើរ។

លទ្ធផលរំពឹងទុក ៤ គំរោងសាកល្បង ស្តីពីផ្នែកទេសចរណ៍ និងនាវាចរណ៍

សកម្មភាព ៤.១ ការរៀបចំដំណើរកំសាន្តតាមនាវា ពីទីក្រុងប៉ាំងកក ទីក្រុង ហូ ជីមីញ ទីក្រុងភ្នំពេញ ទៅទីរួមខេត្ត សៀមរាប និងអង្គរវត្ត ។

សកម្មភាព ៤.២ ការរៀបចំទេសចរណ៍តាមផ្លូវទឹក ពីខេត្ត លួង ប្រាបាង ទៅ ស៊ីម៉ៅ។

លទ្ធផលរំពឹងទុក ៥ ការពង្រឹងស្ថាប័ន ការកសាងសមត្ថភាព និងការបណ្តុះបណ្តាល

សកម្មភាព ៥.១ សិក្ខាសាលា ។

សកម្មភាព ៥.២ ការបណ្តុះបណ្តាលតាមរយៈការអនុវត្តការងារជាក់ស្តែង សំរាប់បុគ្គលិក ដែលបានប្រគល់ភារកិច្ច ទទួលខុសត្រូវចំពោះការអនុវត្តសមាសភាគនេះ។

សកម្មភាព ៥.៣ ការរៀបចំ និងបោះពុម្ពឯកសារបណ្តុះបណ្តាល និងគោលការណ៍ណែនាំសំរាប់សិក្ខាសាលា ផ្សេងៗ

សកម្មភាព ៥.៤ ការកំណត់អំពីតំរូវការ សំរាប់ការពង្រឹងស្ថាប័ន ការកសាងសមត្ថភាព និងការបណ្តុះបណ្តាល សំរាប់ ក្រសួង-ស្ថាប័ន អ្នកពាក់ព័ន្ធនានា នៅក្នុងប្រទេសជាសមាជិកនីមួយៗ ។

សកម្មភាព ៥.៥ ការកំណត់អំពីតំរូវការ សំរាប់អភិវឌ្ឍជាបន្ថែមទៀតនៃផ្នែកអប់រំ និងវិទ្យាស្ថាន និងបរិធានបណ្តុះ បណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ នៅក្នុងប្រទេសជាសមាជិកនិមួយៗ ពាក់ព័ន្ធនឹងការវិភាគ និងការរៀបចំផែនការ ដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក។

រយៈពេលអនុវត្តៈ ៥ឆ្នាំ (២០០៥-២០០៩)

ភាគហ៊ុនចំណាយ

តម្លៃគំរោងសរុប	**៤.២៣០.០០០ ដុល្លារ**
វិភាគទានជាតិ	១៨៧.៣២០ ដុល្លារ
មូលនិធិពីខាងក្រៅ	៤.០៤២.៩០៧ ដុល្លារ
មូលនិធិដែលបានសន្យាផ្តល់ (បែលហ្ស៊ិក)	១.៤៧៣.៥០០ ដុល្លារ
មូលនិធិដែលបានស្វែងរក	**២.៥៦៩.៤០៧ ដុល្លារ**

៣.២ សមាសភាគ ២: ក្របខ័ណ្ឌច្បាប់ សំរាប់នាវាចរណ៍ឆ្លងដែន

គោលបំណងបន្ទាន់សំរាប់សមាសភាគនេះ គឺ ដើម្បីអភិវឌ្ឍ និងពង្រឹងមាត្រា៩ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងមេគង្គ ស្តីពីសេរីភាពនៃការ ធ្វើនាវាចរណ៍ តាមរយៈការបង្កើតឡើងនូវក្របខ័ណ្ឌច្បាប់ត្រឹមត្រូវមួយ ដែលនឹងធានានូវសេរីភាពនៃការធ្វើនាវាចរណ៍ឆ្លងដែន កំរិតតំបន់ និងអន្តរជាតិ នៅលើទន្លេមេគង្គ និងដើម្បីធានាអោយបាននូវការអនុវត្ត និងនិរន្តរភាពរបស់វា។

បរិបទ និងការវិភាគបញ្ហា

ភាពខ្សោយបំផុតក្នុងផ្នែកនាវាចរណ៍ក្នុងអាងទន្លេមេគង្គភាគខាងក្រោម នោះគឺកង្វះខាតក្របខ័ណ្ឌច្បាប់ថ្នាក់តំបន់ ដែលកំណត់ស្តង់ដា នីតិវិធី និងវិធានរួម សំរាប់នាវាចរណ៍។ សភាពការណ៍បច្ចុប្បន្នគឺផ្ទុយទៅនឹងអ្វីដែលហៅថា ***ស្មារតីមេគង្គ*** ដែលឆ្លុះបញ្ចាំងនូវប្រពៃណីដែលមានរយៈពេលមួយទសវត្ស ដែលបណ្តារដ្ឋស្ថិតក្នុងអាងទន្លេមេគង្គភាគខាងក្រោមមាន សំរាប់កិច្ចសហប្រតិបត្តិការលើផ្នែកនាវាចរណ៍ឆ្លងដែន ហើយដែលធ្លាប់បានរួមចំណែកដល់ការធ្វើអោយរីកលូតលាស់ពាណិជ្ជកម្មតំបន់។ សមាសភាគនេះ នឹងខិតខំរៀបចំប្រែក្លាយមាត្រា៩ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងមេគង្គ ស្តីពីសេរីភាពនៃការធ្វើនាវាចរណ៍ អោយមាននូវគោលការណ៍ច្បាស់លាស់ស្តីពីការធ្វើនាវាចរណ៍ដោយសេរី និងអោយមាននូវ វិធានផ្នែកបច្ចេកទេស និងផ្នែកកិច្ចប្រតិបត្តិការសុខដុមនីយកម្ម ស្របតាមច្បាប់របស់ទន្លេអន្តរជាតិផ្សេងទៀត។

ក្នុងចំណោមឧបសគ្គផ្នែកច្បាប់ផ្សេងទៀតគឺថា ក្រសួង-ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធតែងតែមានខ្វះនូវចំណេះដឹង ស្តីពីទិដ្ឋភាពផ្នែកច្បាប់នៃនាវាចរណ៍ ហើយទន្ទឹមនឹងនោះដែរ ផ្នែកនាវាចរណ៍មិនបានទាក់ទាញនូវការយកចិត្តទុកដាក់ខ្ពស់ និងជាវិជ្ជមានពីថ្នាក់នយោបាយនៅឡើយ។ បណ្តាប្រទេសទាំងនោះ ក៏មានជំនាញផ្នែកច្បាប់នៅមានកំរិត លើផ្នែកច្បាប់សមុទ្រ។ នេះគឺជាហេតុផលបញ្ជាក់ដ៏សំខាន់មួយលើការខ្វះខាតការយល់ដឹង ដែលក្របខ័ណ្ឌច្បាប់បច្ចុប្បន្នស្តីពីនាវាចរណ៍ទន្លេមេគង្គ គឺមិនស្របតាមកិច្ចព្រមព្រៀងពីមុន និងកិច្ចព្រមព្រៀងនាវាចរណ៍តំបន់ និងអន្តរជាតិ ក្រៅអាស៊ីអគ្នេយ៍។

យុត្តិកម្ម

នៅពេលដែលកិច្ចសហប្រតិបត្តិការតំបន់ ក្របដណ្តប់លើវិស័យកាន់តែច្រើន នោះវានឹងមានឱកាសកាន់តែប្រសើរដើម្បីបង្កើតអោយមានកិច្ចព្រមព្រៀងថ្មីមួយ ដែលអាចទាក់ទាញអោយមាននូវការប្តេជ្ញាចិត្ត និងសុឆន្ទៈទាក់ផ្នែកនយោបាយ ឆ្ពោះទៅការបង្កើតឡើងនូវតំបន់ពាណិជ្ជកម្មសេរី។ ជាងនេះទៅទៀត ច្បាប់កិច្ចសន្យាជាតិ និងស្តង់ដា ស្តីពីបែបបទបច្ចេកទេស សុវត្ថិភាព និងការការពារបរិស្ថាន ក៏មានលក្ខណៈខុសគ្នាច្រើន ដែលកត្តាទាំងនេះជាការគំរាមគំហែងដោយផ្ទាល់ ចំពោះសក្តានុពលពាណិជ្ជកម្មតំបន់ តួយ៉ាងដូចជាវិធានដែលតែងតែប្រើដើម្បីគាំទ្រភាគីមួយពីលើភាគីផ្សេងទៀត។ នេះគឺជាបញ្ហាមួយក្នុងចំណោមបញ្ហាសំខាន់ៗនានា ដែលវិនិយោគិនត្រូវយកចិត្តទុកដាក់ នៅពេលបោះទុនរកស៊ី។ គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គក៏អាចជួយដល់ការចូលទៅក្នុងអនុសញ្ញាអន្តរជាតិនានា មានជាអាទិ៍ អនុសញ្ញា MARPOL, SOLAS និងអនុសញ្ញាសំរបសំរួលទីក្រុងឡុង ជាដើម។ល។ ក្នុងករណីជាច្រើនទៀត ដែលប្រទេសជាសមាជិកបានផ្តល់សច្ចាប័នលើអនុសញ្ញាទាំងនេះ ក៏ប៉ុន្តែ មិនបានតាមដាន ឬដាក់អោយអនុវត្តច្បាប់ទាំងនោះនៅឡើយ។ ផ្អែកលើការយល់ឃើញទាំងនេះ សមាសភាគផ្នែកច្បាប់គឺវាមានសារសំខាន់ជាចាំបាច់បំផុត។ ប្រសិនបើពុំមានក្របខ័ណ្ឌច្បាប់អោយបានច្បាស់លាស់សំរាប់នាវាចរណ៍ឆ្លងដែនទេ នោះផ្នែកនាវាចរណ៍នៅលើទន្លេមេគង្គនឹងមិន អាចធ្វើការអភិវឌ្ឍបានដែរ។

ទំនាក់ទំនងទៅនឹងយុទ្ធសាស្រ្តនាវាចរណ៍គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ និងបណ្តុំកម្មវិធីរបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

ក្នុងកំឡុងពេលរៀបចំយុទ្ធសាស្រ្តនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ក្នុងឆ្នាំ២០០២ និង២០០៣ បញ្ហាកង្វះខាតក្របខ័ណ្ឌបច្ចុប្បន្នសំខាន់ៗត្រូវបានកំណត់ដូចខាងក្រោម:

- ភាពមិនច្បាស់លាស់ផ្នែកច្បាប់
- តួនាទីបន្ទាប់បន្សំនៃបញ្ហានាវាចរណ៍ នៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងមេគង្គ ឆ្នាំ១៩៩៥

- ការកំណត់មិនច្បាស់លាស់អំពីកាតពកិច្ច និងសិទ្ធអំណាចរបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គក្នុងផ្នែកនាវាចរណ៍
- ឧបសគ្គដោយផ្ទាល់ចំពោះនាវាចរណ៍ដោយសារតែក្របខ័ណ្ឌសន្និសញ្ញាដែលមានស្រាប់នៃទន្លេមេគង្គ

តាមរយៈការរៀបចំអភិវឌ្ឍមាត្រា៩ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងមេគង្គឆ្នាំ១៩៩៥ សមាសភាគនេះ នឹងជួយប្រទេសជាសមាជិកគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ក្នុងការបង្កើតឡើងនូវក្របខ័ណ្ឌច្បាប់ និងកិច្ចប្រតិបត្តិការនាវាចរណ៍ សំដៅឆ្ពោះទៅបង្កើននូវពាណិជ្ជកម្ម និងកាត់បន្ថយហានិភ័យ ចំពោះការមិនស្រះស្រួលគ្នាក៏រិតតំបន់។ ការងារនឹងត្រូវកំណត់ ដោយផ្អែកលើការសិក្សាផ្នែកច្បាប់ នៃក្របខ័ណ្ឌនាវាចរណ៍មេគង្គ ដូចដែលបានស្នើឡើងនៅក្នុងយុទ្ធសាស្ត្រនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ និងរួមបញ្ចូល

នូវការរៀបចំសេចក្តីព្រាងកិច្ចព្រមព្រៀងក្របខ័ណ្ឌមួយ សំរាប់នាវាចរណ៍ផ្លូវទន្លេ និងផ្លូវសមុទ្រ ការសំរបសំរួលលើការចរចា និងការផ្សះផ្សារ រវាងរដ្ឋជាសមាជិក និងត្រួតពិនិត្យនូវសុខដុមនីយកម្ម និងការដាក់អោយអនុវត្តវិធានរួម ទាំងឡាយ ។

ការអភិវឌ្ឍមាត្រា៩ គឺអាចធ្វើការប្រៀបធៀបទៅនឹងការងារដែលបានអនុវត្តនៅក្នុងកម្មវិធីប្រើប្រាស់ទឹក និងត្រូវបានគេប្រមើលឃើញថា ក្នុងន័យនេះ សមាសភាគនេះនឹងពឹងផ្អែកច្រើនចំពោះមេរៀនបទពិសោធន៍របស់កម្មវិធីប្រើប្រាស់ទឹក។ ប្រសិនបើ ក្របខ័ណ្ឌច្បាប់ផ្នែកនាវាចរណ៍តំបន់មួយត្រូវបានបង្កើតឡើង នោះការងារនេះ វានឹងមានផលមកលើទស្សនទានអភិវឌ្ឍតំបន់ ដូច្នេះនឹងមានផលមកលើដំណើររៀបចំផែនការអភិវឌ្ឍន៏អាងទន្លេមេគង្គ។

លទ្ធផលរំពឹងទុក និងសកម្មភាព សំរាប់សមាសភាគ ២

លទ្ធផលរំពឹងទុក ១	**ការសិក្សាផ្នែកច្បាប់ដ៏ទូលំទូលាយ នៃក្របខ័ណ្ឌច្បាប់បច្ចុប្បន្ននៃផ្នែកនាវាចរណ៍ នៅលើទន្លេមេគង្គ និងភាពស្របគ្នានៃវិធាន និងបទបញ្ញត្តិជាតិ ស្តីពីនាវាចរណ៍ ទៅនឹងអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ**
សកម្មភាព ១.១	ការប្រមូលឯកសារពាក់ព័ន្ធ។
សកម្មភាព ១.២	ការកំណត់នូវបញ្ហាបកស្រាយ ដែលនៅមិនដោះស្រាយ ។
សកម្មភាព ១.៣	សិក្សាស្រាវជ្រាវផ្នែកច្បាប់ ។
សកម្មភាព ១.៤	ការប្រៀបធៀបទៅនឹងក្របខ័ណ្ឌច្បាប់នៃទន្លេផ្សេងទៀត ។
សកម្មភាព ១.៥	ការកំណត់អនុសញ្ញាអន្តរជាតិនានាដែលពាក់ព័ន្ធ និងការវាយតម្លៃស្ថានភាពនៃអនុសញ្ញាទាំងនោះ ។
លទ្ធផលរំពឹងទុក ២	**ការកំណត់នូវគោលការណ៍ជាមូលដ្ឋាន សំរាប់ការអភិវឌ្ឍការប្រើប្រាស់នាវាចរណ៍ នៃទន្លេមេគង្គ**
សកម្មភាព ២.១	សំណើអោយមាននូវគោលការណ៍ជាមូលដ្ឋាន ពាក់ព័ន្ធនឹងសេរីភាពនៃការធ្វើនាវាចរណ៍ ។
សកម្មភាព ២.២	ការពិភាក្សា និងការអនុម័ត ។
លទ្ធផលរំពឹងទុក ៣	**ការកំណត់នូវតួនាទីរបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គក្នុងឋានៈជាគណៈកម្មការទន្លេអន្តរជាតិ ក្នុងផ្នែកនាវាចរណ៍**
សកម្មភាព ៣.១	សំណើសុំអោយមាននូវតួនាទីរបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ នាពេលអនាគត លើផ្នែកនាវាចរណ៍ ។
សកម្មភាព ៣.២	ការពិភាក្សា និងការអនុម័ត ។
លទ្ធផលរំពឹងទុក ៤	**ការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាព និងសុខដុមនីយកម្មក្របខ័ណ្ឌច្បាប់ដើម្បីធានានូវសេរីភាពនៃការធ្វើនាវាចរណ៍ ដែលរួមមានកិច្ចព្រមព្រៀងផ្នែកច្បាប់ និងកិច្ចព្រមព្រៀងស្តីពីកិច្ចប្រតិបត្តិការនាវាចរណ៍**

សកម្មភាព ៤.១	ព្រាងកិច្ចព្រមព្រៀងនាវាចរណ៍ទូទៅមួយ ។
សកម្មភាព ៤.២	ព្រាងវិធានអនុវត្តដែលបានធ្វើសុខុមដុមនីយកម្មរួចហើយ ។
សកម្មភាព ៤.៣	ស្នើនូវវិធានការបណ្ដោះអាសន្នចំពោះប្រទេសតាមដងទន្លេ ។
សកម្មភាព ៤.៤	ជួយប្រទេសជាសមាជិកលើការផ្សព្វផ្សាយ និងការប្រើប្រាស់វិធានទាំងនេះ ។
លទ្ធផលរំពឹងទុក ៥	**ការកសាងសមត្ថភាពផ្នែកច្បាប់ ជំនាញផ្នែកច្បាប់ និងក្រុមការងារច្បាប់**
សកម្មភាព ៥.១	កំណត់មុខវិជ្ជាជំនាញផ្នែកច្បាប់ និងជ្រើសរើស ។
សកម្មភាព ៥.២	បង្កើតក្រុមការងារផ្នែកច្បាប់ ។
សកម្មភាព ៥.៣	រៀបចំ និងថែរក្សាទិន្នន័យផ្នែកច្បាប់ ។
សកម្មភាព ៥.៤	បង្កើតកម្មវិធីកសាងសមត្ថភាព ។
សកម្មភាព ៥.៥	រៀបចំការបណ្ដុះបណ្ដាល និងការអប់រំ ។
លទ្ធផលរំពឹងទុក ៦	**ការជួយជ្រោមជ្រែងផ្នែកច្បាប់ និងការអនុវត្ត ដោយគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ**
សកម្មភាព ៦.១	ជួយលើកិច្ចចរចា ការផ្សះផ្សារ និងដំបូន្មានផ្នែកច្បាប់ ។
សកម្មភាព ៦.២	ការសន្ទនា និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយប្រទេសចិន និងភូមា ។
សកម្មភាព ៦.៣	ការត្រួតពិនិត្យ និងការដាក់អោយអនុវត្តវិធានរួមនានា ។

រយៈពេលអនុវត្តៈ ៦ឆ្នាំ (២០០៤-២០០៩)

ភាគហ៊ុនចំណាយ	
តម្លៃគំរោងសរុប	**១.៦៣១.១៩៨ ដុល្លារ**
វិភាគទានជាតិ	៥៣.០៨៤ ដុល្លារ
មូលនិធិពីខាងក្រៅ	១.៥៧៨.១៤៤ ដុល្លារ
មូលនិធិដែលបានស្វែងរក	**១.៥៧៨.១៤៤ ដុល្លារ**

៣.៣ សមាសភាគ ៣: សុវត្ថិភាពចរាចរ និងនិរន្តរភាពបរិស្ថាន

គោលបំណងបន្ទាន់សំរាប់សមាសភាគនេះ គឺដើម្បីៈ

១- បង្កើនប្រសិទ្ធផលនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកក្នុងស្រុក និងឆ្លងដែន នៅក្នុងអាងទន្លេមេគង្គភាគខាងក្រោម និងដើម្បីកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់នានា នៅក្នុងកំពង់ផែ នៅលើកប៉ាល់ និងនៅតាមផ្លូវទឹក ។

២- ស្នើនូវវិធានការសំរាប់លុបបំបាត់ចោលឧបសគ្គរូបវ័ន្ត ចំពោះនាវាចរណ៍ ដោយគិតគូរពិចារណាអំពីទិដ្ឋភាពផ្នែកបរិស្ថាន និងសង្គម ។

៣- ជំរុញ និងអោយយល់ដឹងនូវគោលគំនិតនៃស្តង់ដាបរិស្ថាន សំរាប់ការដឹកជញ្ជូនតាមទន្លេ ស្អាត ដោយផ្តោតទៅលើយុទ្ធសាស្ត្រទប់ស្កាត់ការខូចខាតបរិស្ថានឡ

៤- ថ្លឹងថ្លែងផលវិបាកផ្នែកបរិស្ថាននៃគំរោង និងសារប្រយោជន៍ផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គម ។

បរិបទ និងការវិភាគបញ្ហា

នាវាចរណ៍ទន្លេមេគង្គ ត្រូវបានកំណត់ដោយមានបញ្ហាមួយចំនួនដែលធ្វើអោយមានគ្រោះថ្នាក់ ការលំបាក និងស៊ីពេលវេលា និងមិនសូវមាននិរន្តរភាពបរិស្ថានចំពោះការធ្វើនាវាចរណ៍តាមទន្លេ។ ក្នុងចំណោមបញ្ហាទាំងនោះ រួមមានៈ គ្មានវិធាន និងបទបញ្ញត្តិនាវាចរណ៍រួម ខ្វះការដាក់អោយអនុវត្តច្បាប់ជាតិ គ្មានផែនការគ្រោងទុក ខ្វះជំនួយចំពោះផ្នែកនាវាចរណ៍ ថវិកាស្ដួចស្ដើងសំរាប់ការថែទាំផ្លូវទឹក និងកំពង់ផែ កប៉ាល់ដាក់ហួសកទម្ងន់ វិធានការសុវត្ថិភាពមានកំរិត សំរាប់អ្នកធ្វើដំណើរ ។ល។

ទំនិញភាគច្រើននៅលើទន្លេមេគង្គនៅតែត្រូវបានដឹកដោយដាក់ច្រក និងរុំ បើទោះបីបញ្ហានេះកំពង់តែផ្លាស់ប្ដូរក៏ដោយ។ ប្រេងឥន្ទនៈលែងត្រូវបានដឹកជញ្ជូនដោយដាក់ជាធុង តែត្រូវជំនួសមកវិញដោយដាក់នាវាស្ដុកប្រេងធំៗ។ ជាអកុសល កប៉ាល់សំរាប់ បំរើគោលបំណងទាំងនេះ គឺមិនលឿនលឿននៅក្នុងប្រទេសតាមដងទន្លេមេគង្គ ឬមិនបានផ្ដល់នូវកិច្ចការពារអោយគ្រប់គ្រាន់សំរាប់ទំនិញក្នុងករណីមានគ្រោះថ្នាក់។ ប្រេងឥន្ទនៈនៅតែត្រូវបានដឹកជញ្ជូនតាមកាណូត និងកប៉ាល់ នៅខណៈពេលដែលស្តង់ដា អន្តរជាតិតំរូវអោយដាក់ក្នុងនាវាស្ដុកប្រេងធំៗវិញនោះ។ យើងដឹងយ៉ាងច្បាស់អំពីផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាននៃការបំពុលពេលប្រតិបត្តិការ និងហានិភ័យនៃការផ្ទុកមុខទំនិញគ្រោះថ្នាក់ និងផលប៉ះពាល់នៃការងារកែលំអផ្លូវធ្វើដំណើរ។ ប្រសិនបើគេមិនបានគ្រប់គ្រងអោយបានល្អទេនោះ កំណើននៃការធ្វើនាវាចរណ៍នៅលើទន្លេមេគង្គ អាចនឹងមានផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន ជាអវិជ្ជមានធ្ងន់ធ្ងរ។

នៅតាមកំណាត់ផ្លូវទឹកជាច្រើន ជំរៅគឺមិនសមស្របសំរាប់នាវាចរណ៍ក្នុងស្រុក និងឆ្លងដែននោះទេ។ ដើម្បីធ្វើអោយបណ្ដាញផ្លូវទឹកតាមទន្លេមានលក្ខណៈកាន់តែអាចធ្វើចរាចរច្រើនថែមទៀត វាជាការចាំបាច់ដែលត្រូវធ្វើការកែលំអផ្លូវទឹកដែលពាក់ព័ន្ធក្នុងលក្ខណៈមួយដែលគេអាចប្រើប្រាស់បានសំរាប់កប៉ាល់ក្នុងជំរៅទឹកពី ២.៥ ទៅ ៣ម៉ែត្រ សំរាប់រយៈពេញមិនតិចជាង៣០០ថ្ងៃ ក្នុងមួយឆ្នាំ។

យុត្តិកម្ម

គេទទួលស្គាល់ថា នៅមានកង្វះខាតបទដ្ឋាន និងបទបញ្ញត្តិជាច្រើនសំរាប់ផ្នែកសុវត្ថិភាព និងបរិស្ថាន (ដោយរាប់បញ្ចូលទាំងការដឹកជញ្ជូនទំនិញដែលមានគ្រោះថ្នាក់) *សំរាប់នាវាចរណ៍តាមផ្លូវទន្លេ នៅក្នុងអាងទន្លេមេគង្គភាគខាងក្រោម*។ សមាសភាគនេះ ត្រូវធានាថា កំរិតសុវត្ថិភាព អាចឆ្លើយតបបាននៅពេលណាមួយ ស្ដីពីផ្លូវទឹកអន្តរជាតិដទៃទៀត។ វិធានការនានាដែលបានផ្សព្វផ្សាយ គួរផ្អែកលើបទដ្ឋានរួម ព្រោះថាវាប្រព័ន្ធថ្នាក់ជាតិផ្សេងៗគ្នា នៅលើទន្លេរួមនៃប្រទេសពីរ ឬច្រើន។ បទដ្ឋានសុវត្ថិភាពអន់ថយ និងការខូចខាតបរិស្ថាន នឹងមានផលប៉ះពាល់មកលើប្រជាពលរដ្ឋ។ ការយកចិត្តទុកដាក់ជាសំខាន់ទៅលើការលើកកំពស់ជីវភាពរស់នៅសំរបាស់សហគមន៍ក្រីក្រ និងដាច់ស្រយាល ដែលបច្ចុប្បន្នមិនអាចទទួលបាននូវសេវាកម្មសង្គមជាមូលដ្ឋាននោះ។

ប្រសិទ្ធផល និងសុវត្ថិភាពដើរស្របគ្នានឹងការគ្រប់គ្រងបរិស្ថានផ្លូវទឹក។ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកប្រកបដោយប្រសិទ្ធផលនៅក្នុងទន្លេមេគង្គ ក៏នៅតែបង្កអោយមានក្ដីកង្វល់សំរាប់សុវត្ថិភាព និងការការពារបរិស្ថានដដែល។ ដូច្នេះការយល់ដឹងផ្នែកបរិស្ថាន នឹងត្រូវបានលើកកំពស់ជាទីដ្ឋភាពចំរុះនៃការរៀបចំផែនការ ការអភិវឌ្ឍ និងការសំរបសំរួលនៃសកម្មភាពផ្នែកនាវាចរណ៍។ បន្ថែមពីលើនេះ សមាសភាគនេះនឹងផ្ដល់ជាឧបករណ៍គ្រប់គ្រង សំរាប់ដោះស្រាយអោយបានកាន់តែល្អប្រសើរចំពោះទំនិញគ្រោះថ្នាក់ ទប់ស្កាត់ការបំពុល លាងសំអាតប្រេងធ្លាយនៅក្នុងទន្លេ និងជំរុញគោលគំនិតនៃការធ្វើនាវាចរណ៍បៃតង។

ទំនាក់ទំនងទៅនឹងយុទ្ធសាស្ត្រនាវាចរណ៍គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ និងបណ្ណាកម្មវិធីរបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

យុទ្ធសាស្ត្រនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ អំពាវនាវអោយមានសុខដុមនីយកម្ម និងការដាក់អោយអនុវត្តវិធាន និងបញ្ញត្តិរួម ស្តីពីកិច្ចការពារបរិស្ថាន ការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងវិធានការសុវត្ថិភាព។ យុទ្ធសាស្ត្រក៏បង្ហាញផងដែរ នូវតំរូវចាំបាច់សំរាប់ការលើកកំពស់ការយល់ដឹង ស្តីពីកិច្ចការពារបរិស្ថាន នៅក្នុងវិស័យនាវាចរណ៍។

គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ក៏ត្រូវបានប្រគល់ភារកិច្ច ដើម្បីជួយប្រទេសជាសមាជិករបស់ខ្លួន ក្នុងការបង្កើតឡើងនូវប្រព័ន្ធត្រួតពិនិត្យប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងផែនការគ្រោងទុក ដើម្បីដោះស្រាយគ្រាមានអាសន្ន និងគ្រោះថ្នាក់នានាតាមផ្លូវទឹក និងកំពង់ផែទន្លេ។ ទន្ទឹមនឹងនោះដែរ គណៈកម្មការនេះ ក៏ត្រូវបានស្នើអោយរៀបចំមូលដ្ឋានចំណេះដឹងស្តីពីបញ្ហា ការងារបណ្តុះបណ្តាលផ្នែកទន្លេ ដែលរាប់បញ្ចូលទាំងរូបសាស្ត្រទន្លេ ស្ថេរភាពច្រាំងទន្លេ និងវិធានការការពារបរិស្ថាន ដែលត្រូវយកទៅអនុវត្ត។

លទ្ធផលរំពឹងទុក និងសកម្មភាព សំរាប់សមាសភាគ ៣

អនុសមាសភាគ១: អន្តរាគមន៍សំដៅធ្វើអោយប្រសើរសុវត្ថិភាពចរាចរ និងប្រសិទ្ធផល

លទ្ធផលរំពឹងទុក ១ ការតំលើងពោងសញ្ញាសុវត្ថិភាពសំរាប់នាវាចរណ៍

សកម្មភាព ១.១ គ្រោងប្លង់លំអិត។

សកម្មភាព ១.២ ដេញថ្លៃដាក់ពោងសញ្ញា ទូកល្បឿន និងនាំចូលសំភារៈ និងសមាសភាគ សំរាប់តំលើងពោងសញ្ញាសំរាប់ប្រព័ន្ធនាវាចរណ៍ ក្រោមសកម្មភាព ១.១ ដែលរាប់បញ្ចូលការប្រគល់ និងការផ្តល់សំភារៈនាំចូល និងកាណូត។

សកម្មភាព ១.៣ ចាប់ដំណើរការដាក់ពោងសញ្ញានាវាចរណ៍ ដែលរួមមានសមាសភាគដែលផលិតក្នុងស្រុក និងនាំចូលមួយផ្នែក រួមទាំងការតំលើង និងការផ្តល់អោយ។

សកម្មភាព ១.៤ ទទួលការអនុម័តផ្នែកបច្ចេកទេសនៃប្រព័ន្ធ ពីស្ថាប័នសមភាគីថ្នាក់ជាតិ និងការប្រគល់ពោងសញ្ញាសុវត្ថិភាពសំរាប់ប្រព័ន្ធនាវាចរណ៍ទាំងស្រុង ទៅអាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន។

សកម្មភាព ១.៥ ការបណ្តុះបណ្តាលក្រុមទទួលបន្ទុកផ្នែកការថែទាំ។

លទ្ធផលរំពឹងទុក ២ ការធ្វើបច្ចុប្បន្នផែនទីនាវាចរណ៍ និងផែនការថែទាំ

សកម្មភាព ២.១ រៀបចំផែនការសំរាប់ធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពជាប្រចាំផែនទីនាវាចរណ៍ទន្លេ សំរាប់បំរើការធ្វើនាវាចរណ៍។

សកម្មភាព ២.២ កំណត់អោយច្បាស់លាស់ថាតើនរណាទទួលខុសត្រូវចំពោះការថែទាំប្រកបដោយនិរន្តរភាព នៃផ្លូវដែលអាចធ្វើនាវាចរណ៍បាន (ការស្តារ ការដាក់ផ្លាកសញ្ញាតាមផ្លូវ ។ល។) និងរៀបចំផែនការថែទាំ។

លទ្ធផលរំពឹងទុក ៣ ការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាព និងសុខដុមនីយកម្មវិធាន និងបទបញ្ញត្តិនានា

សកម្មភាព ៣.១ ធ្វើបច្ចុប្បន្នភាព និងសុខដុមនីយកម្មនៃប្រព័ន្ធដែលបានជ្រើសរើស ។

លទ្ធផលរំពឹងទុក ៤ ការបង្កើតការយាមល្បាតនគរបាលទន្លេ និងអង្គភាពជួយសង្គ្រោះ

លទ្ធផលរំពឹងទុក ៥ ការរៀបចំប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពមួយ

លទ្ធផលរំពឹងទុក ៦ **ការលុបបំបាត់ចោលឧបសគ្គរូបវ័ន្ត និងមិនមែនរូបវ័ន្ត ដូចដែលបានកំណត់ក្នុងសមាសភាគ ១. ការរៀបចំបង្កើតផែនការសកម្មភាពលំអិត សំរាប់ការលុបបំបាត់ចោលនូវរាល់ការដាក់កំហិត នៃចំណាយលើការវិនិយោគខ្ពស់**

អនុសមាសភាគ២: **និរន្តរភាពបរិស្ថាន**

លទ្ធផលរំពឹងទុក ១ **ការវិភាគហានិភ័យ និងទំហំសំរាប់ការទប់ស្កាត់ និងការគ្រោងទុក**

សកម្មភាព ១.១ ការវិភាគស្ថានភាព នៅក្នុងកំពង់ផែដែលសំខាន់បំផុត។

សកម្មភាព ១.២ ការវិភាគលក្ខណៈផ្លូវទឹក។

សកម្មភាព ១.៣ ការវិភាគបញ្ហាផ្សេងទៀតដែលកំណត់នូវហានិភ័យ។

លទ្ធផលរំពឹងទុក ២ **យុទ្ធសាស្ត្រគ្រប់គ្រង សំរាប់ការទប់ស្កាត់ ការគ្រប់គ្រង និងប្រយុទ្ធប្រឆាំងនឹងការបំពុលបណ្តាលមក ពីនាវាចរណ៍**

សកម្មភាព ២.១ រៀបចំបទដ្ឋានសំរាប់ជូនដំណឹងជាសាធារណៈអំពីការធ្លាយប្រេង។

សកម្មភាព ២.២ បង្កើតការយល់ដឹង និងការចូលរួម។

សកម្មភាព ២.៣ ទំហំសំរាប់ផែនការគ្រប់គ្រងការធ្លាយប្រេងពីការធ្វើនាវាចរណ៍។

សកម្មភាព ២.៤ ការរៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងការធ្លាយប្រេង។

លទ្ធផលរំពឹងទុក ៣ **ការអភិវឌ្ឍក្របខ័ណ្ឌច្បាប់ដែលមានបទដ្ឋានត្រឹមត្រូវ**

សកម្មភាព ៣.១ រៀបចំបញ្ជីសារពើភ័ណ្ឌលំអិតនៃរាល់បញ្ញត្តិច្បាប់ដែលមាន នៅថ្នាក់ជាតិ និងតំបន់ ។

សកម្មភាព ៣.២ ការរៀបចំក្របខ័ណ្ឌច្បាប់។

លទ្ធផលរំពឹងទុក ៤ **ការការពារបរិស្ថាន និងការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់**

សកម្មភាព ៤.១ ការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធព័ត៌មាន និងតាមដានពិនិត្យថ្នាក់តំបន់ សំរាប់វាយតម្លៃផលនៃការកើនឡើងផ្នែកនាវាចរណ៍ ។

សកម្មភាព ៤.២ ការរៀបចំនីតិវិធីតាមដានពិនិត្យគុណភាព សំរាប់នាវាចរណ៍ផ្លូវទឹកទន្លេមេគង្គ។

សកម្មភាព ៤.៣ ប្រភេទគំរោង ទីតាំង ភាពងាយដឹង និងទំហំនៃគំរោង និងទំហំនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន ត្រូវតែធ្វើការវាយតម្លៃអោយបានម៉ត់ចត់។

សកម្មភាព ៤.៤ មានតំរូវការយ៉ាងជាក់ច្បាស់ដើម្បីរៀបចំអោយមាននូវការចែករំលែករបាយការណ៍ ដែលអាចទទួលយកបានទៅវិញទៅមក រវាងប្រទេសជាសមាជិក។

សកម្មភាព ៤.៥ វាស់វែង និងរបាយការណ៍ជាប្រព័ន្ធស្តីពីការប្រតិបត្តិផ្នែកបរិស្ថាននៃផ្លូវទឹក។ បញ្ចូលគំនិតផ្តួចផ្តើមផ្នែកបរិស្ថាន ទៅក្នុងប្រព័ន្ធចាត់តាំង ដូចជាកម្មវិធីបរិស្ថាន និងកម្មវិធីប្រើប្រាស់ទឹកគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ។

សកម្មភាព ៤.៦ រៀបចំគោលការណ៍រួមសំរាប់ការវាយតម្លៃបរិស្ថាន គំរោងកែលំអទន្លេ និងកំពង់ផែទន្លេ។

សកម្មភាព ៤.៧ រៀបចំមូលដ្ឋានចំណេះដឹង ស្តីពីការធ្វើផែនការ និងសំណង់នៃការងារបណ្តុះបណ្តាលផ្នែកទន្លេ និងការស្តារ ដែលរាប់បញ្ចូលទាំងរូបសាស្ត្រទន្លេ ស្ថេរភាពច្រាំងទន្លេ និងវិធានការស្តារឡើងវិញ។

លទ្ធផលរំពឹងទុក ៥ ការពង្រឹងស្ថាប័ន ការកសាងសមត្ថភាព

សកម្មភាព ៥.១ ការកសាងសមត្ថភាព និងការបណ្តុះបណ្តាល

លទ្ធផលរំពឹងទុក ៦ ការពិភាក្សាជាសាធារណៈ ស្តីពីការដឹកជញ្ជូន និងទិដ្ឋភាពផ្នែកបរិស្ថាន

សកម្មភាព ៦.១ ជំរុញជាសាធារណៈ ការពិភាក្សាស្តីពីការលើកកំពស់ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេ សុវត្ថិភាពទន្លេ និងបញ្ហាបរិស្ថាន ។

រយៈពេលអនុវត្តៈ ៥ឆ្នាំ (២០០៤-២០០៩)

ភាគហ៊ុនចំណាយ	
តម្លៃគំរោងសរុប	**៦.៧៧០.៣០៤ ដុល្លារ**
វិភាគទានជាតិ	១២៦.៣៧៦ ដុល្លារ
មូលនិធិពីខាងក្រៅ	៦.៧៧០.៣០៤ ដុល្លារ
មូលនិធិដែលបានស្វែងរក	**៦.៦៤៣.៩៣៧ ដុល្លារ**

៣.៤ សមាសភាគ ៤: ព័ត៌មាន ការផ្សព្វផ្សាយ និងការសំរបសំរួល

គោលបំណង

គោលបំណងបន្ទាន់សំរាប់សមាសភាពនេះ គឺដើម្បី:

១ បង្កើតប្រព័ន្ធព័ត៌មានទន្លេមេគង្គចំរុះមួយ ដែលចាំបាច់សំរាប់ការអភិវឌ្ឍនាវាចរណ៍ដែលគ្របដណ្តប់ទិន្នន័យប្រតិបត្តិការ ការតាមដានពិនិត្យចរាចរ និងព័ត៌មានស្តីពីការអភិវឌ្ឍ និងគ្រប់គ្រងនាវាចរណ៍នៅទូទាំងអាងទន្លេមេគង្គភាគខាងក្រោម ។

២ បង្ហាញអំពីផលប្រយោជន៍ និងសក្តានុពលនៃវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក និងផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មានសំខាន់ៗដល់បណ្តាអ្នកពាក់ព័ន្ធ សំដៅកែប្រែការយល់នាំអោយខុស និងសំដៅជំរុញអោយមានវិនិយោគទុនឯកជន និងសាធារណៈ នៅក្នុងវិស័យនេះ ។

៣ បញ្ចៀសនូវកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងជាន់គ្នា និងដើម្បីធានាអោយមានការប្តេជ្ញាចិត្តរបស់ប្រទេសសំដៅបង្កើនពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ តាមរយៈការកំណត់នូវយន្តការសំរបសំរួល និងសហប្រតិបត្តិការ ទាំងនៅថ្នាក់ជាតិ និងតំបន់ វិស័យឯកជន និងដៃគូរសន្ទនាទាំងពីរ គឺសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិត្យចិន និងសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ។

បរិបទ និងការវិភាគបញ្ហា

នៅពេលបច្ចុប្បន្ននេះ ស្ថិតិចរាចរ ដែលអាចជឿទុកចិត្ត និងអាចប្រៀបធៀបបាន គឺពុំមានទេនៅអាងទន្លេមេគង្គ ដែលនេះវាការងារមួយដ៏សំខាន់សំរាប់កម្មវិធីនាវាចរណ៍ ដើម្បីបង្កើតឡើងនូវការតាមដានពិនិត្យនៃចរាចរដឹកទំនិញ និងអ្នកដំណើរ និងការបោះពុម្ពផ្សាយនូវទិន្នន័យប្រភេទនេះ ក្នុងពេលវេលាខ្លីសមស្របណាមួយ ។ ទិន្នន័យដែលអាចជឿទុកចិត្តបាន ក៏ជាទំនាក់ទំនងចន្លោះប្រហោងផងដែរ ក្នុងផ្នែកនាវាចរណ៍ទន្លេមេគង្គ ដែលធ្វើអោយការធ្វើនាវាចរណ៍មានហានិភ័យ និងស៊ីពេលវេលា ។

និយោគជិកជាច្រើននៅក្នុងវិស័យនាវាចរណ៍ចាត់ទុកវាថាជាបញ្ហាប្រឈមមួយដ៏សំខាន់ ដើម្បីផ្លាស់ប្តូរការយល់ឃើញអវិជ្ជមាន នៃផ្នែកនាវាចរណ៍ក្នុងចំណោមសាធារណៈជនទូទៅ។ ប្រសិនបើការយល់ឃើញអវិជ្ជមាននេះមិនត្រូវបានកែប្រែ និងការបែងចែកធនធានអោយបានសមហេតុផលចំពោះវិស័យដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹកមិនត្រូវបានធានានៅថ្នាក់ជាតិនិងថ្នាក់តំបន់ នោះការអភិវឌ្ឍន៍នាវាចរណ៍ គឺនឹងមិនអាចប្រព្រឹត្តទៅបានទេ។ សកម្មភាពផ្សព្វផ្សាយនឹងជួយវិស័យនាវាចរណ៍ក្នុងការទាក់ទាញវិនិយោគទុន និងការផ្លាស់ប្តូរមុខមាត់អវិជ្ជមាននៃវិស័យនេះ។

ការខ្វះនូវកិច្ចសំរបសំរួលក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក និងរវាងគំរោងវិនិយោគក្នុងវិស័យនាវាចរណ៍ និងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដទៃទៀត មានន័យថា ការវិនិយោគទុន នឹងមិនមានប្រសិទ្ធភាពតាមដែលអាចធ្វើទៅបានទេ។ លក្ខណៈរួមមួយទៀតសំរាប់វិស័យដឹកជញ្ជូនក្នុងតំបន់មេគង្គនោះ គឺការវិនិយោគសាធារណៈដ៏ខ្លាំងមួយ។ វាជាការចាំបាច់ ដើម្បីអោយផ្នែកឯកជនចូលរួមក្នុងការរៀបចំផែនការ និងកិច្ចសំរបសំរួល សំដៅទាក់ទាញវិនិយោគិន និងទីភ្នាក់ងារដឹកជញ្ជូនតាមកប៉ាល់អោយបានច្រើនថែមទៀតតាមទន្លេមេគង្គ។ វិស័យឯកជនខ្លួនឯង ត្រូវការជំនួយសំរាប់ការរៀបចំអោយបានកាន់តែប្រសើរឡើងរបស់ម្ចាស់កប៉ាល់ អាជ្ញាធរកំពង់ផែ និងអ្នកគ្រប់គ្រងផ្លូវទឹក ដើម្បីមានឥទ្ធិពលលើសេចក្តីសំរេចចិត្ត ដែលតាមរយៈនេះពួកគេទទួលរងប៉ះពាល់។ ការបង្កើត និងការគាំទ្រដល់សមាគមន៍ឧស្សាហកម្មថ្នាក់ជាតិ និងតំបន់គឺជាជំហានដ៏សំខាន់ក្នុងទិសដៅនេះ។

យុត្តិកម្ម

សមាសភាគនេះ នឹងលើកកំពស់ផ្នែកព័ត៌មានទូទៅនៅក្នុងវិស័យនាវាចរណ៍។ ប្រព័ន្ធព័ត៌មានទន្លេថ្នាក់តំបន់នឹងផ្តល់ដល់អ្នកធ្វើផែនការ អ្នកធ្វើសេចក្តីសំរេចចិត្ត និងអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវទឹកនូវទិន្នន័យប្រាកដប្រជា និងអាចជឿទុកចិត្តបានសំរាប់ប្រើប្រាស់ក្នុងគោលបំណងសំរាប់ប្រតិបត្តិការ និងសំរាប់ការធ្វើសេចក្តីសំរេចចិត្តជាយុទ្ធសាស្ត្រ។ តាមរយៈការផ្តល់ដល់ប្រទេសជាសមាជិកនូវព័ត៌មានបែបនេះ និងតាមរយៈការបង្កើតឡើងនូវយន្តការសំរបសំរបថ្នាក់តំបន់ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព នោះការបែងចែកធនធានទូទាំងវិស័យដឹកជញ្ជូនថ្នាក់តំបន់ នឹងអាចធានាបានប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព។

ទំនាក់ទំនងទៅនឹងយុទ្ធសាស្ត្រនាវាចរណ៍គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ និងបណ្តុំកម្មវិធីរបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

យុទ្ធសាស្ត្រនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ បានកំណត់នូវតំរូវដើម្បីផ្សព្វផ្សាយសេវាកម្មព័ត៌មានទន្លេថ្នាក់តំបន់ សំដៅគាំទ្រដល់នាវាចរណ៍ក្នុងអាងទន្លេមេគង្គ។ បណ្តាប្រទេសជាសមាជិកប្រឈមមុខនឹងឱកាសអភិវឌ្ឍន៍សំរាប់ពាណិជ្ជកម្ម និងការដឹកជញ្ជូននៅលើទន្លេមេគង្គ ដែលត្រូវការនូវការគាំទ្រដល់កិច្ចប្រតិបត្តិការលើផ្នែកសេវាកម្មព័ត៌មាន។

សមាសភាគនេះនឹងធានាអោយមាននូវទំនាក់ទំនងដោយផ្ទាល់រវាងកម្មវិធីនាវាចរណ៍ និងអណ្តត្តិស្ថលរបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ព្រោះថា វាដោះស្រាយអោយមាននូវការបង្កើតឡើង និងការគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធព័ត៌មាន និងទិន្នន័យ ដើម្បីគាំទ្រដល់កិច្ចប្រតិបត្តិការ ការផ្សព្វផ្សាយ និងកិច្ចសំរបសំរួលនៃសកម្មភាពផ្នែកនាវាចរណ៍តំបន់នៅលើទន្លេមេគង្គ។ សមាសភាគនេះតំណាងអោយសកម្មភាពជាច្រើនដែលមាននៅក្នុងកម្មវិធីតាមវិស័យទាំងអស់ របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ហើយនឹងដកយកបទពិសោធន៍ពីកម្មវិធីទាំងនោះ និងពី ISDIT ។

លទ្ធផលរំពឹងទុក និងសកម្មភាព សំរាប់សមាសភាគ ៤

អនុសមាសភាគ ១: សេវាកម្មព័ត៌មានទន្លេ សំរាប់នាវាចរណ៍ទន្លេមេគង្គ

លទ្ធផលរំពឹងទុក ១.១ ផែនការអនុវត្តសេវាកម្មព័ត៌មានទន្លេ

សកម្មភាព ១.១.១ ការស៊ើបអង្កេតដំបូង និងការរៀបចំផែនការ ។

សកម្មភាព ១.១.២ ការរៀបចំផែនការលំអិត ។

លទ្ធផលរំពឹងទុក ១.២ បទដ្ឋានីយកម្ម និងសុខដុមនីយកម្មទិន្នន័យ

សកម្មភាព ១.២.១ កំណត់តំរូវការទិន្នន័យសំរាប់សេវាកម្មព័ត៌មានទន្លេ ។

សកម្មភាព ១.២.២ កំណត់តំរូវការទិន្នន័យជាក់ច្បាស់ នៅក្នុងប្រទេសជាសមាជិកគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ។

សកម្មភាព ១.២.៣ ចងក្រងសំណុំទិន្នន័យដំបូង និងកំណត់នូវតំលាតទិន្នន័យ

សកម្មភាព ១.២.៤ អនុវត្តដំណើរការស្តង់ដានីយកម្មទិន្នន័យ ។

លទ្ធផលរំពឹងទុក ១.៣ ការតាមដានពិនិត្យចរាចរក្នុងទន្លេមេគង្គៈ ស្ថិតិទំនិញ និងអ្នកធ្វើដំណើរ

សកម្មភាព ១.៣.១ ផ្សព្វផ្សាយប្រព័ន្ធតាមដានពិនិត្យ ។

សកម្មភាព ១.៣.២ ការធានាផ្នែកគុណភាព ។

សកម្មភាព ១.៣.៣ ការតាមដានពិនិត្យជាប្រចាំ ។

លទ្ធផលរំពឹងទុក ១.៤ សេវាកម្មប្រតិបត្តិការ និងព័ត៌មានស្តីពីផ្លូវ

សកម្មភាព ១.៤.១ ជំរៅទឹក និងការព្យាករណ៍ផ្នែកដែលរាក់ ។

សកម្មភាព ១.៤.២ ព័ត៌មាននាវាចរណ៍សកម្មផ្សេងទៀត ។

អនុសមាសភាគ ២: ការជំរុញការអភិវឌ្ឍនាវាចរណ៍តំបន់

លទ្ធផលរំពឹងទុក ២.១ ការបញ្ចូលបញ្ហានាវាចរណ៍ទៅក្នុងការរៀបចំផែនការអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ

សកម្មភាព ២.១.១ ការពិភាក្សាជាមួយដៃគូជាតិនានា ។

សកម្មភាព ២.១.២ អញ្ជើញប្រទេសអ្នកផ្តល់ជំនួយនាំមុខ ដើម្បីធ្វើការពិភាក្សា ។

សកម្មភាព ២.១.៣ ប្រមូលរាល់មតិយោបល់សំរាប់រៀបចំផែនការសកម្មភាព ។

សកម្មភាព ២.១.៤ អ្នកពាក់ព័ន្ធផ្នែកនាវាចរណ៍រៀបចំសេចក្តីព្រាងអត្ថបទអភិវឌ្ឍនាវាចរណ៍ថ្នាក់ជាតិ ។

សកម្មភាព ២.១.៥ រៀបចំវេទិកានាវាចរណ៍ថ្នាក់តំបន់ ។

សកម្មភាព ២.១.៦ អោយមានការចូលរួមរបស់ស្ថាប័នទទួលបន្ទុកផែនការជាតិ នៅក្នុងការអនុវត្តកម្មវិធីនាវាចរណ៍ ។

លទ្ធផលរំពឹងទុក ២.២ រៀបចំ និងអនុវត្តយុទ្ធនាការផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មាន

សកម្មភាព ២.២.១ ការវាយតម្លៃបណ្តាក្រុមគោលដៅ ។

សកម្មភាព ២.២.២ រៀបចំយុទ្ធសាស្ត្រផ្នែកការផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មាន ។

សកម្មភាព ២.២.៣ ធ្វើការសាកល្បងសេចក្តីព្រាងយុទ្ធសាស្ត្រ និងធ្វើការកែលំអ ។

លទ្ធផលរំពឹងទុក ៣.២ ព័ត៌មាននាវាចរណ៍ និងការបណ្តុះបណ្តាលផ្នែកផ្សព្វផ្សាយ

សកម្មភាព ៣.២.១ រៀបចំកម្មវិធីបណ្តុះបណ្តាល ។

សកម្មភាព ៣.២.២ កំណត់អ្នកចូលរួមក្នុងកម្មវិធីបណ្តុះបណ្តាល ។

សកម្មភាព ៣.២.៣ អនុវត្តការបណ្តុះបណ្តាល ៦ខែ និងកែសំរួលកម្មវិធី និងវិធីសាស្ត្របណ្តុះបណ្តាល ។

សកម្មភាព ៣.២.៤ បណ្តុះបណ្តាលអ្នកចូលរួមលើវិធីសាស្ត្របង្រៀន ។

សកម្មភាព ៣.២.៥ រៀបចំបន្ថែមទៀតឯកសារសំរាប់បណ្តុះបណ្តាល ។

សកម្មភាព ៣.២.៦ សិក្ខាកាមរៀបចំយុទ្ធនាការផ្សព្វផ្សាយ នៅក្នុងប្រទេសរៀងៗខ្លួន ។

សកម្មភាព ៣.២.៧ សិក្ខាកាមរៀបចំអនុវត្តជាក់ស្តែងនូវយុទ្ធនាការផ្សព្វផ្សាយ ។

លទ្ធផលរំពឹងទុក ២.៤ គំរោងសិក្សាសាកល្បង ការចូលរួមជាសាធារណៈ

សកម្មភាព ២.៤.១ រៀបចំគោលការណ៍ណែនាំអនុវត្ត ។

សកម្មភាព ២.៤.២ កំណត់អង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាល ដែលត្រូវជូនយោបល់ដល់ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធថ្នាក់ជាតិ ។

សកម្មភាព ២.៤.៣ ប្រើប្រាស់គំរោងសាកល្បង ជាការសាកល្បងលើគោលការណ៍ណែនាំ និងធ្វើការកែសំរួល ដោយផ្អែកលើមេរៀនបទពិសោធន៍ ។

អនុសមាសភាគ ៣: ការសំរបសំរួលសកម្មភាពនាវាចរណ៍តំបន់

លទ្ធផលរំពឹងទុក ៣.១ វេទិកានាវាចរណ៍ថ្នាក់ជាតិ និងតំបន់

សកម្មភាព ៣.១.១ វេទិកានាវាចរណ៍ថ្នាក់តំបន់ប្រចាំឆ្នាំ ស្តីពីកម្មវិធីនាវាចរណ៍ ។

សកម្មភាព ៣.១.២ វេទិកានាវាចរណ៍ថ្នាក់តំបន់ប្រចាំឆ្នាំ តាមប្រធានសមស្របណាមួយ ។

សកម្មភាព ៣.១.៣ គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គផ្តល់ការគាំទ្រថវិកាសំរាប់វេទិកាថ្នាក់ជាតិចំនួន ៣ នៅក្នុងប្រទេសនីមយ។ ។

សកម្មភាព ៣.១.៤ ពិនិត្យឡើងវិញនូវលទ្ធផល និងធ្វើការកែសំរួលវេទិកាថ្នាក់ជាតិ ។

សកម្មភាព ៣.១.៥ រៀបចំយ៉ាងហោចណាស់វេទិកាថ្នាក់ជាតិ ចំនួនពីរបន្ថែមទៀត ។

លទ្ធផលរំពឹងទុក ៣.២ ការសំរបសំរួលរវាងនាវាចរណ៍ប៉ែកខាងលើ និងប៉ែកខាងក្រោមទន្លេមេគង្គ

សកម្មភាព ៣.២.១ វាយតម្លៃផលប្រយោជន៍ក្នុងកិច្ចសំរបសំរួលរវាងប៉ែកខាងលើ និងប៉ែកខាងក្រោមទន្លេមេគង្គ ។

សកម្មភាព ៣.២.២ អញ្ជើញប្រទេសចិន និងមីយ៉ាន់ម៉ា ជាអ្នកអង្កេតការណ៍ នៅក្នុងក្រុមការងារណាមួយ នៃកម្មវិធីនាវាចរណ៍ ។

សកម្មភាព ៣.២.៣ មធ្យោបាយដែលគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គអាចចូលរួមជាអ្នកអង្កេតការណ៍ លើកិច្ចសហប្រតិបត្តិការប៉ែកខាងលើ ។

សកម្មភាព ៣.២.៤ រៀបចំបញ្ជីនៃបញ្ហាសំរាប់ធ្វើកិច្ចសហប្រតិបត្តិការ ។

សកម្មភាព ៣.២.៥ គណៈកម្មាធិការរួមនៃគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ និងកិច្ចប្រជុំពិគ្រោះពិភាក្សាដើម្បីធ្វើអត្តិភាពបញ្ហាកិច្ចសំរបសំរួល ចំនួន ៥។

សកម្មភាព ៣.២.៦ រៀបចំផែនការសកម្មភាព និងពេលវេលា សំរាប់ការធ្វើកិច្ចសំរបសំរួល។

លទ្ធផលរំពឹងទុក ៣.៣ ក្របខ័ណ្ឌសំរបសំរួលសំរាប់ភាពជាដៃគូរវាងផ្នែកឯកជន និងសាធារណៈ

សកម្មភាព ៣.៣.១ កំណត់ និងវាយតម្លៃផលប្រយោជន៍-តំរូវការរបស់ប្រតិបត្តិករវិស័យឯកជន។

សកម្មភាព ៣.៣.២ កំណត់ និងវាយតម្លៃផលប្រយោជន៍-តំរូវការក្នុងផ្នែកសាធារណៈ។

សកម្មភាព ៣.៣.៣ អញ្ជើញអ្នកពាក់ព័ន្ធសាធារណៈ និងឯកជនថ្នាក់ជាតិ ចូលរួមក្នុងកិច្ចប្រជុំដើម្បីពិភាក្សាអំពីករិត និងភាពទៀងទាត់នៃកិច្ចសំរបសំរួល។

សកម្មភាព ៣.៣.៤ រួមជាមួយកំរងអភិវឌ្ឍគំរោងមេគង្គ កំណត់គំរោងសាកល្បងមួយ នៅក្នុងប្រទេសនិមួយៗ ដើម្បីធ្វើការសាកល្បងអំពីផលប្រយោជន៍នៃភាពជាដៃគូ។

សកម្មភាព ៣.៣.៥ រៀបចំកិច្ចប្រជុំពីរដងក្នុង១ឆ្នាំ រវាងអ្នកពាក់ព័ន្ធសាធារណៈ និងឯកជន។

សកម្មភាព ៣.៣.៦ វាយតម្លៃអំពីផលប្រយោជន៍ក្នុងការបន្តកិច្ចប្រជុំសំរបសំរួល។

លទ្ធផលរំពឹងទុក ៣.៣ ពង្រឹងយន្តការសំរបសំរួលថ្នាក់តំបន់

សកម្មភាព ៣.៣.១ រៀបចំយុទ្ធសាស្ត្រសំរាប់កិច្ចសំរបសំរួល និងការចែករំលែកព័ត៌មាន។

សកម្មភាព ៣.៣.២ វាយតម្លៃអំពីតំរូវការនូវកិច្ចសំរបសំរួលថ្នាក់តំបន់ និងគ្រឿងលើកទឹកចិត្ត។

សកម្មភាព ៣.៣.៣ ទំនាក់ទំនងរវាងផ្នែកនាវាចរណ៍ និងការអភិវឌ្ឍពាណិជ្ជកម្មតំបន់-ពិភពលោក។

សកម្មភាព ៣.៣.៤ ចងក្រងមេរៀនបទពិសោធន៍ ពីប្រទេសអ្នកផ្តល់ជំនួយទ្វេភាគី និងពហុភាគី។

សកម្មភាព ៣.៣.៥ រៀបចំ-ធ្វើការសាកល្បងយុទ្ធសាស្ត្រលំអិត សំរាប់យន្តការសំរបសំរួលថ្នាក់តំបន់។

សកម្មភាព ៣.៣.៦ រៀបចំសេចក្តីព្រាងយុទ្ធសាស្ត្រសំរបសំរួល និងកំណត់ចំនួនកិច្ចសំរបសំរួល។

សកម្មភាព ៣.៣.៧ វាយតម្លៃសកម្មភាព បន្ទាប់ពីបានអនុវត្ត ១២ខែ។

សកម្មភាព ៣.៣.៨ ពិនិត្យឡើងវិញផែនការអនុវត្ត និងសមត្ថភាពនៃក្រុមបង្គោលថ្នាក់តំបន់។

សកម្មភាព ៣.៣.៩ កំណត់នូវការទទួលខុសត្រូវថ្នាក់តំបន់ សំរាប់រយៈពេលវែង និងផែនការអនុវត្ត។

លទ្ធផលរំពឹងទុក ៣.៤ នាវាចរណ៍ទន្លេមេគង្គ និងបញ្ជីរាយឈ្មោះការអភិវឌ្ឍ

សកម្មភាព ៣.៤.១ រៀបចំបញ្ជីបញ្ហា ដែលត្រូវដោះស្រាយ និងបញ្ជីនៃអ្នករួមវិភាគទាន។

សកម្មភាព ៣.៤.២ រៀបចំសេចក្តីព្រាងបញ្ជីឯកសារយោងនៃបណ្តាអង្គការនានា។

សកម្មភាព ៣.៤.៣ រៀបចំសេចក្តីព្រាងផែនការសកម្មភាព ដោយមានកាលបរិច្ឆេទច្បាស់លាស់។

សកម្មភាព ៣.៤.៤ ចេញផ្សាយបញ្ហាពីរនៃបញ្ជីរាយឈ្មោះ និងរៀបចំសេចក្តីព្រាងយុទ្ធសាស្ត្រ សារជាថ្មី។

សកម្មភាព ៣.៤.៥ ចេញផ្សាយបញ្ជីរាយឈ្មោះយ៉ាងហោចណាស់ចំនួន ៦ដងបន្ថែមទៀត។

រយៈពេលអនុវត្តៈ ៦ឆ្នាំ (២០០៤-២០០៩)

ភាគហ៊ុនចំណាយ

តម្លៃគំរោងសរុប	**៣.៩៨២.១៦៨៦ ដុល្លារ**
វិភាគទានជាតិ	១៨០.៧៩៨ ដុល្លារ

មូលនិធិពីខាងក្រៅ	៣.៨០១.៨៩៧ ដុល្លារ
មូលនិធិដែលបានស្វែងរក	**៦.៦៤៣.៩៣៧ ដុល្លារ**

៣.៥ សមាសភាគ ៥: ការអភិវឌ្ឍស្ថាប័ន

គោលបំណង

គោលបំណងបន្ទាន់សំរាប់សមាសភាពនេះ គឺដើម្បី:

១ បង្កើតនូវរចនាសម្ព័ន្ធស្ថាប័ននៅថ្នាក់តំបន់ និងដើម្បីផ្តល់នូវធនធានចាំបាច់សំរាប់ប្រទេសជាសមាជិកគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គសំដៅបង្កើតរចនាសម្ព័ន្ធគ្រប់គ្រងនៅនាក់ជាតិ សំរាប់អនុវត្តកម្មវិធីនាវាចរណ៍(ដែលនឹងសំរេចបានតាមរយៈការអនុវត្តអនុសមាសភាគ១។

២ សំរបសំរួល និងធ្វើសុខដុមនីយកម្មនូវការកំណត់ ការរៀបចំបង្កើត និងការអនុវត្តនៃកម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍សមត្ថភាព សំរាប់វិស័យដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹក នៅក្នុងប្រទេសជាសមាជិក (ដែលនឹងសំរេចបានតាមរយៈការអនុវត្តអនុសមាសភាគ២)។

បរិបទ និងការវិភាគបញ្ហា

នៅពេលគិតពិចារណាអំពីស្ថានភាពនៃវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក នៅក្នុងប្រទេសជាសមាជិក វាមានតំរូវការអោយមានការពង្រឹងបន្ថែមទៀតដល់ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ អ្នកពាក់ព័ន្ធ និងអ្នកទទួលផលនៅក្នុងប្រទេសជាសមាជិកនីមួយៗ។ គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គអាចជាស្ថាប័នមួយក្នុងការសំរបសំរួល និងធ្វើសុខដុមនីយកម្មនូវសកម្មភាពទាំងអស់នេះ នៅពេលណាដែលសមស្រប ក៏ប៉ុន្តែអ្វីដែលសំខាន់ដំបូងបង្អស់ នោះគឺថា គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គត្រូវតែគាំទ្រដល់ការគ្រប់គ្រង និងការអភិវឌ្ឍសមត្ថភាពនៅក្នុងប្រទេសជាសមាជិក។ ជាងនេះទៅទៀត គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គមានគោលបំណងដើម្បីសំរបសំរួល និងសុខដុមនីយកម្ម និងអភិវឌ្ឍន៍ជាបន្ថែមទៀតដល់វិទ្យាស្ថានអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ និងសំភារៈឧបទេស នៅក្នុងអាងទន្លេមេគង្គភាគខាងក្រោម និងវាយតម្លៃនូវតំរូវការសំរាប់រៀបចំកម្មវិធីសិក្សា សំភារៈបណ្តុះបណ្តាល និងការចេញវិញ្ញាបនបត្រផ្នែកនាវិក ផ្នែកជួសជុល និងអ្នកបំរើក្នុងកប៉ាល់ ជាដើម។ល។

ការពង្រឹរចនាសម្ព័ន្ធនេះ នឹងផ្តោតទៅលើការគាំទ្រដល់ការធ្វើសេចក្តីសំរេចចិត្ត ការគ្រប់គ្រង និងកិច្ចសំរបសំរួលនៅថ្នាក់តំបន់សំដៅគាំទ្រដល់គោលដៅនៃកិច្ចព្រមព្រៀងមេគង្គឆ្នាំ១៩៩៥ ជាពិសេស គឺមាត្រា៩។

ដោយចែកចេញជាពីរដំណាក់កាល សមាសភាគនេះមានគោលបំណងដើម្បី:

- ពង្រឹងលេខាធិការដ្ឋានគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គក្នុងផ្នែកនាវាចរណ៍តាមរយៈបង្កើតនូវការិយាល័យនាវាចរណ៍នៅលេខាធិការដ្ឋានគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ដែលមានបណ្តាក្រុមការងារនាវាចរណ៍។
- បង្កើតឡើងនូវគណៈកម្មការប្រឹក្សាបច្ចេកទេសនាវាចរណ៍ ក្រោមគណៈកម្មាធិការរួម។
- ពង្រឹងសមត្ថភាពគ្រប់គ្រង និងសំរបសំរួលនៃស្ថាប័នជាតិរបស់រដ្ឋាភិបាល។
- កំណត់ការទទួលខុសត្រូវ និងឯកសារក្នុងសៀវភៅណែនាំការគ្រប់គ្រង និងសំរបសំរួលនាវាចរណ៍។

គណៈកម្មការនាវាចរណ៍ដទៃទៀត បានបង្កើតនូវប្រព័ន្ធរាយការណ៍ដែលនឹងបង្ហាញយ៉ាងជាក់ច្បាស់អំពីសេចក្តីសំរេចចិត្តដែលត្រូវបានធ្វើឡើងនៅក្នុងការរៀបចំច្បាប់នៅថ្នាក់ជាតិ និងនៅពេលដែលប្រការនេះកើតឡើង។ មេរៀនសំរាប់គណៈកម្មការ

ទន្លេមេគង្គ គឺច្បាស់ណាស់ថា ប្រព័ន្ធរាយការណ៍ស្តីពីការគ្រប់គ្រងដែលគួរអោយទុកចិត្តបាន ចាំបាច់ត្រូវតែបង្កើតឡើងដើម្បីផ្តល់នូវរាល់ទិន្នន័យជាមូលដ្ឋានទាំងអស់ ដែលចាំបាច់សំរាប់ការរៀបចំគោលនយោបាយ និងការធ្វើសេចក្តីសំរេចចិត្ត នៅថ្នាក់ជាតិ និងតំបន់។

យុត្តិកម្ម

រចនាសម្ព័ន្ធស្ថាប័នដែលមានដំណើរការពេញលេញមួយសំរាប់លេខាធិការដ្ឋានគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ គណៈកម្មាធិការជាតិទន្លេមេគង្គ និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ដែលមានទំនាក់ទំនងការងារជាមួយនឹងអ្នកពាក់ព័ន្ធដទៃទៀតនៅក្នុងតំបន់ គឺចាំបាច់ធានាអោយមានការអនុវត្តកម្មវិធីនេះប្រកបដោយជោគជ័យ។ ការនេះ គេចាំបាច់ត្រូវពង្រឹងអង្គភាពកម្មវិធីនាវាចរណ៍នៅលេខាធិការដ្ឋានគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ដើម្បីគាំទ្រ និងសំរបសំរួលអោយរឹតតែប្រសើរថែមទៀត ចំពោះរាល់សកម្មភាពអភិវឌ្ឍទាំងអស់ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹក។

ការអភិវឌ្ឍស្ថាប័នស្វែងរកអោយមានការបង្កើតឡើងនូវរចនាសម្ព័ន្ធគ្រប់គ្រងមួយ និងដើម្បីកសាងសមត្ថភាពដែលចាំបាច់សំរាប់អភិវឌ្ឍការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកនៅលើទន្លេមេគង្គ និងដើម្បីដាក់អោយដំណើរការនូវគោលគំនិតនៃសេរីភាពនៃការធ្វើនាវាចរណ៍ដូចមានចែងក្នុងមាត្រា៩ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងមេគង្គឆ្នាំ១៩៩៥។ នៅថ្នាក់តំបន់ជាពិសេសសំរាប់កិច្ចសហប្រតិបត្តិការលើផ្នែកនាវាចរណ៍ នឹងត្រូវរៀបចំបង្កើតឡើង ដូចជាគណៈកម្មការប្រឹក្សាបច្ចេកទេសនាវាចរណ៍ និងបណ្តាក្រុមការងារនាវាចរណ៍លើប្រធានបទជាក់ស្តែង។ នៅថ្នាក់ជាតិ ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធរបស់រដ្ឋាភិបាល នឹងទទួលបាននូវការគាំទ្រចាំបាច់នានាដើម្បីធ្វើអោយប្រសើរសមត្ថភាពលើផ្នែកគ្រប់គ្រង។

ទំនាក់ទំនងទៅនឹងយុទ្ធសាស្រ្តនាវាចរណ៍គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ និងបណ្តាកម្មវិធីរបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

យុទ្ធសាស្រ្តនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ បានផ្តល់នូវមូលដ្ឋានសំរាប់អោយមានការចូលរួមអោយកាន់តែខ្លាំងក្លាច្រើនថែមទៀតនាពេលអនាគតរបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ក្នុងផ្នែកនាវាចរណ៍តំបន់។ នៅក្នុងសិក្ខាសាលាថ្នាក់ជាតិ និងតំបន់នានាដែលបានរៀបចំក្នុងកំឡុង និងក្រោយការរៀបចំបង្កើតយុទ្ធសាស្រ្តនាវាចរណ៍ គឺថាការពង្រឹងស្ថាប័ន និងសមត្ថភាពគឺជាទូទៅត្រូវបានចាត់ទុកថាជាអត្ថិភាពខ្ពស់។ ភាគច្រើននៃគោលបំណងនៃយុទ្ធសាស្រ្តនេះ អាចនឹងសំរេចបាន លុះត្រាតែស្ថាប័ន និងសមត្ថភាព ត្រូវបានពង្រឹង ។

សមាសភាគនេះគឺផ្សារភ្ជាប់នឹងបណ្តាកម្មវិធីស្នូលរបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ហើយនឹងជួយដល់ការសំរេចបានរបស់កម្មវិធីទាំងនោះ។ ជាពិសេស សមាសភាគនេះ នឹងធានាថា រចនាសម្ព័ន្ធស្ថាប័នដែលកើតមាន នឹងបញ្ចូលគោលបំណងផ្នែកបរិស្ថានទៅក្នុងសកម្មភាពនាវាចរណ៍ និងផ្តល់សំរាប់កិច្ចសហប្រតិបត្តិការអោយកាន់តែជិតស្និតថែមទៀតជាមួយកម្មវិធីប្រើប្រាស់ទឹក និងកម្មវិធីផែនការអភិវឌ្ឍន៍អាងទន្លេមេគង្គ របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ។

លទ្ធផលរំពឹងទុក និងសកម្មភាព សំរាប់សមាសភាគ ៥

ដំណាក់កាលទី១: ការចាប់ផ្តើម

លទ្ធផលរំពឹងទុក ១.១ ការរៀបចំទូទៅ និងការសំរបសំរួល សំរាប់ការអនុវត្តកម្មវិធី

សកម្មភាព ១.១ រៀបចំសកម្មភាពការងារលំអិត ដោយផ្អែកលើឯកសារកម្មវិធីនាវាចរណ៍។

សកម្មភាព ១.២ សំរបសំរួលជាមួយប្រទេសជាសមាជិក និងដៃគូនានា។

សកម្មភាព ១.៣ សំរបសំរួលជាមួយគណៈកម្មាធិការជាតិទន្លេមេគង្គ ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ និងដៃគូខាងក្រៅ ដើម្បីត្រួសត្រាយផ្លូវឆ្ពោះទៅការអនុវត្តប្រកបដោយសុវត្ថិភាពកម្មវិធីនាវាចរណ៍។

សកម្មភាព ១.៤ សំរបសំរួលជាមួយប្រទេសអ្នកផ្តល់ជំនួយ និងរៀបចំបេសកកម្មវាយតម្លៃ។

សកម្មភាព ១.៥ ធានាអោយបាននូវតំរូវការផ្អែកហិរញ្ញវត្ថុ សំរាប់អនុវត្តកម្មវិធីនាវាចរណ៍។

លទ្ធផលរំពឹងទុក ២ ការជ្រើសរើស និងការតែងតាំងគណៈកម្មការប្រឹក្សាបច្ចេកទេសនាវាចរណ៍ និងក្រុមការងារនាវាចរណ៍ ដើម្បីត្រៀមលក្ខណៈសំរាប់ដំណាក់កាលទី២

សកម្មភាព ២.១ រៀបចំលក្ខន្តិកៈការងារសំរាប់គណៈកម្មការប្រឹក្សាបច្ចេកទេសនាវាចរណ៍។

សកម្មភាព ២.២ រៀបចំលក្ខន្តិកៈការងារលំអិត សំរាប់ការិយាល័យកម្មវិធីនាវាចរណ៍ ដោយរាប់បញ្ចូលក្រុមការងារនាវាចរណ៍។

សកម្មភាព ២.៣ រៀបចំលក្ខន្តិកៈការងារសំរាប់ក្រុមការងារនាវាចរណ៍។

សកម្មភាព ២.៤ ទទួលបាននូវអនុម័តពីគណៈកម្មាធិការរួម។

សកម្មភាព ២.៥ ជ្រើសរើស និងតែងតាំងសមាជិក និងមន្ត្រីជំនាញ។

សកម្មភាព ២.៦ ជ្រើសរើសបុគ្គលិកគាំទ្រ។

សកម្មភាព ២.៧ រៀបចំឯកសារ សំរាប់បុគ្គលិកថ្មីទាំងអស់។

ដំណាក់កាលទី២: ការអនុវត្តកម្មវិធីនាវាចរណ៍ នៅថ្នាក់កណ្តាល

លទ្ធផលរំពឹងទុក ៣ គណៈកម្មការប្រឹក្សាបច្ចេកទេសនាវាចរណ៍

សកម្មភាព ៣.១ រៀបចំ និងចាប់ផ្តើមកិច្ចប្រជុំលើកទី១ នៃក្រុមការងារនាវាចរណ៍។

សកម្មភាព ៣.២ ផ្តល់មុខងារផ្នែករដ្ឋបាល សំរាប់ក្រុមការងារនាវាចរណ៍ បន្ទាប់ពីបានសម្ភោធ ។

សកម្មភាព ៣.៣ រៀបចំ និងផ្តល់ការបណ្តុះបណ្តាលដល់ក្រុមការងារនាវាចរណ៍។

សកម្មភាព ៣.៤ អនុវត្តមុខងារ យោងតាមលក្ខន្តិកៈការងារនៃក្រុមការងារនាវាចរណ៍ ដែលបានអនុម័ត។

លទ្ធផលរំពឹងទុក ៤ សេវាកម្មប្រតិបត្តិការ និងព័ត៌មានស្តីពីផ្លូវ

សកម្មភាព ៤.១ រៀបចំ និងចាប់ផ្តើមកិច្ចប្រជុំលើកទី១ នៃក្រុមការងារនាវាចរណ៍។

សកម្មភាព ៤.២ ផ្តល់មុខងារផ្នែករដ្ឋបាល សំរាប់ក្រុមការងារនាវាចរណ៍ បន្ទាប់ពីបានសម្ភោធ ។

សកម្មភាព ៤.៣ អនុវត្តមុខងារ យោងតាមលក្ខន្តិកៈការងារនៃការិយាល័យកម្មវិធីនាវាចរណ៍ ដែលបានអនុម័ត។

សកម្មភាព ៤.៤ រៀបចំ និងផ្តល់ការបណ្តុះបណ្តាលដល់ក្រុមការងារនាវាចរណ៍។

សកម្មភាព ៤.៥ អនុវត្តមុខងារ យោងតាមលក្ខន្តិកៈការងារនៃក្រុមការងារនាវាចរណ៍ ដែលបានអនុម័ត។

លទ្ធផលរំពឹងទុក ៥ ការពង្រឹងសមត្ថភាពគ្រប់គ្រងរបស់មន្ត្រីសមភាគីជាតិ ដែលពាក់ព័ន្ធដោយផ្ទាល់នឹងការអនុវត្តកម្មវិធីនាវាចរណ៍ និងមុខងារ

សកម្មភាព ៥.១ រៀបរាប់ និងវិភាគស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃអង្គការ និងអង្គភាពចាត់តាំងជាតិ។

សកម្មភាព ៥.២ កំណត់ស្ថានភាពនៃរចនាសម្ព័ន្ធចាត់តាំងអនាគត ដែលចង់បាន ។

សកម្មភាព ៥.៣ កំណត់ភាពខ្វះខាតនៃអង្គការចាត់តាំង និងតំរូវការសំរាប់ការផ្លាស់ប្តូរ។

សកម្មភាព ៥.៤ រៀបចំផែនការសំរាប់ដំណើរការអន្តរកាល ។

សកម្មភាព ៥.៥ រៀបចំលក្ខ័ណ្ឌការងារទទួលខុសត្រូវសំរាប់បុគ្គលិកទាំងអស់នៃអង្គការចាត់តាំង នៅក្នុងប្រទេសជាសមាជិកនីមួយៗ។

សកម្មភាព ៥.៦ រៀបចំប្រគល់ការងារជាថ្មីដល់គ្រប់មន្ត្រីបុគ្គលិក ដែលមានស្រាប់ និងដែលបានជ្រើសរើសថ្មី ។

សកម្មភាព ៥.៧ អនុវត្តមុខងារ យោងតាមលក្ខន្តិកៈការងារនៃការិយាល័យកម្មវិធីនាវាចរណ៍ ដែលបានអនុម័ត។

សកម្មភាព ៥.៨ កំណត់យន្តការសំរបសំរួលរវាងក្រុមការងារនាវាចរណ៍នៅថ្នាក់ជាតិ និងក្រុមការងារនាវាចរណ៍នៅលេខាធិការដ្ឋានគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ដោយរាប់បញ្ចូលផែនការធ្វើដំណើរ រវាងមន្ត្រីជំនាញការសមភាគី។

លទ្ធផលរំពឹងទុក ៦ ការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅសមាគមន៍ឧស្សាហកម្ម

សកម្មភាព ៦.១ អនុវត្តមុខងារ យោងតាមលក្ខន្តិកៈការងារនៃក្រុមការងារនាវាចរណ៍នៅថ្នាក់ជាតិ ដែលបានអនុម័ត។

សកម្មភាព ៦.២ កំណត់យន្តការសំរបសំរួលរវាងក្រុមការងារនាវាចរណ៍នៅថ្នាក់ជាតិ និងវិស័យឯកជន។

សកម្មភាព ៦.៣ ផ្តួចផ្តើម គាំទ្រ និងផ្តល់មុខងារនៃសមាគមន៍ម្ចាស់កប៉ាល់ទន្លេមេគង្គ។

សកម្មភាព ៦.៤ ផ្តួចផ្តើម និងគាំត្រការបង្កើតឡើងសមាគមន៍កំពង់ផែទន្លេមេគង្គ ដូចក្នុងសកម្មភាព ៦.៣។

លទ្ធផលរំពឹងទុក ៧ ការបោះពុម្ពផ្សាយសៀវភៅព័ត៌មានស្តីពីការគ្រប់គ្រង និងសំរបសំរួលនាវាចរណ៍គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

សកម្មភាព ៧.១ រៀបចំគ្រោងប្លង់លំអិតសំរាប់សៀវភៅព័ត៌មាន។

សកម្មភាព ៧.២ សុំការអនុម័តពីគណៈកម្មាធិការរួម និងក្រុមប្រឹក្សានៃគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ។

សកម្មភាព ៧.៣ ប្រមូលនូវរាល់ទិន្នន័យដែលពាក់ព័ន្ធនឹងកាតព្វកិច្ច ការទទួលខុសត្រូវ និងអាស័យដ្ឋានទំនាក់ទំនងនៃស្ថាប័នជាតិ និងអង្គភាពចាត់តាំងនានា។

សកម្មភាព ៧.៤ បោះពុម្ពផ្សាយសៀវភៅព័ត៌មាន

សកម្មភាព ៧.៥ បកប្រែសៀវទៅព័ត៌មានជាភាសាជាតិនៃប្រទេសជាសមាជិក

សកម្មភាព ៧.៦ ធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពជាប្រចាំ។

លទ្ធផលរំពឹងទុក ៨ ការរៀបចំសំរាប់ដំណាក់កាលទី៣

សកម្មភាព ៨.១ វាយតម្លៃការត្រៀមលក្ខណៈរួចជាស្រេចនៃរចនាសម្ព័ន្ធគ្រប់គ្រងថ្មីនៃកម្មវិធីនាវាចរណ៍ នៅថ្នាក់ជាតិ និងតំបន់ ដើម្បីចាប់ផ្តើមដំណាក់កាលទី៣ តាមរយៈការវិភាគកម្មវិធីនាវាចរណ៍ និងការវិវត្តន៍នៃការ អភិវឌ្ឍន៍ស្ថាប័ន។

សកម្មភាព ៨.២ រៀបចំសំណើសុំការសំរេចពីគណៈកម្មាធិការរួមនៃគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ដោយផ្អែកលើការវាយតម្លៃសកម្មភាព ៨.១។

រយៈពេលអនុវត្តៈ ៥ឆ្នាំ (២០០៤-២០០៩)

ភាគហ៊ុនចំណាយ

តម្លៃគំរោងសរុប	**៥.៩៥៥.០៧១ ដុល្លារ**
វិភាគទានជាតិ	៣៨៩.៣៧០ ដុល្លារ
មូលនិធិពីខាងក្រៅ	៥.៥៦៥.៧០១ ដុល្លារ
មូលនិធិដែលបានស្វែងរក	**៥.៥៦៥.៧០១ ដុល្លារ**

៣.៦ ការគ្រប់គ្រង ការសំរបសំរួល និងការអនុវត្តកម្មវិធីនាវាចរណ៍

ការអនុវត្តជារួមនៃកម្មវិធីនាវាចរណ៍គឺពាក់ព័ន្ធនឹងសមាសភាគទី៥ ដែលផ្តោតទៅលើការរៀបចំ អភិវឌ្ឍន៍ស្ថាប័ន។ រចនាសម្ព័ន្ធអនុវត្តដែលបានស្នើឡើងគឺមិនប្រាកចាកចេញពីអ្វីដែលមានស្រាប់នោះទេ ហើយនឹងក្នុងគោលបំណងដើម្បីពង្រឹងតាមរយៈការបង្កើន ការធ្វើចំណាត់ថ្នាក់ និងការបណ្តុះបណ្តាល។ រចនាសម្ព័ន្ធដែលបានពង្រឹងនេះ នឹងផ្តោតជាពិសេស ទៅលើការធ្វើសេចក្តីសំរេចចិត្ត និងកិច្ចសំរបសំរួលនៅថ្នាក់តំបន់ ដើម្បីគាំទ្រដល់គោលដៅរួមនៃកិច្ចព្រមព្រៀងមេគង្គឆ្នាំ១៩៩៥ ជាពិសេស មាត្រ៩ ក៏ដូចជាកិច្ចព្រមព្រៀងទ្វេភាគី និងពហុភាគីដទៃទៀត។ នៅពេលដែលគេរំពឹងថា នឹងមានការរៀបចំជាបន្ថែមទៀតនូវក្របខ័ណ្ឌច្បាប់សំរាប់នាវាចរណ៍ឆ្លងដែន និងការចូលរួមកាន់តែកើនឡើងរបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ក្នុងបញ្ហានាវាចរណ៍ នោះរចនាសម្ព័ន្ធនេះនឹងមានការប្រែប្រួលខ្លះ ដើម្បីអោយវាស្របទៅនឹងការវិវត្តន៍ទាំងនេះ។

គេស្នើថា អនុក្រុមការងារនេះមានសមាជិក៤រូប ប្រចាំការជាអចិន្ត្រៃយ៍នៅការយាល័យកណ្តាលបោះទីតាំងក្នុងលេខាធិការដ្ឋានគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ និងមានមន្ត្រីជាសមាជិក០១រូបពីប្រទេសនិមួយៗជាសមាជិក។ មន្ត្រីជាសមាជិកពីប្រទេសជាសមាជិក នឹងចំណាយពេលវេលាពាក់កណ្តាលរបស់ពួកគេរៀងរាល់ខែ ដោយ២សប្តាហ៍ នៅការិយាល័យកណ្តាល និង ២សប្តាហ៍ទៀតនៅប្រទេសរបស់ខ្លួន ។ មន្ត្រី ៤រូបដែលប្រចាំការនៅលេខាធិការដ្ឋានគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ នឹងរួមសហការជាមួយមន្ត្រី៤រូបទៀត នៅពេលបំពេញការងារនៅការិយាល័យក្នុងប្រទេសរបស់ខ្លួន។

ការធ្វើដំណើរជាញឹកញាប់ត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការចាំបាច់ ដើម្បីអោយមានការចូលរួមជាអចិន្ត្រៃយ៍ និងមានការប្តេជ្ញាចិត្តពីគណៈកម្មាធិការជាតិ ស្ថាប័ននិងអ្នកពាក់ព័ន្ធ និងអ្នកទទួលផល។ ក្នុងវិធីបែបនេះ ក្រុមដ៏មានប្រសិទ្ធភាពមួយអាចត្រូវបានបង្កើតឡើង ដើម្បីអនុវត្តនូវរាល់សកម្មភាពទាំងអស់។

គេគ្រោងថា ក្រុមការងារអចិន្ត្រៃយ៍មួយនេះ នឹងសហការយ៉ាងជិតស្និតជាមួយជំនាញការអន្តរជាតិដែលបានជ្រើសរើស ដើម្បីអនុវត្តការងារភាគច្រើន។ ការធ្វើដូចនេះ នឹងបង្កលក្ខណៈអោយមានការបណ្តុះបណ្តាលដោយអនុវត្តលើសកម្មភាពជាក់ស្តែង

សំរាប់សមាជិកក្រុមនីមួយៗ។ បុគ្គលិកគាំទ្រចាំបាច់ នឹងផ្តល់កិច្ចគាំទ្រដល់ក្រុមការងារ ដែលមាន ០៤រូប នៅការិយាល័យកណ្តាល បោះទីតាំងនៅលេខាធិការដ្ឋានគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ និង ០៤រូបទៀត នៅគណៈកម្មាធិការជាតិនីមួយៗ។

នៅខណៈពេលនៃការរៀបចំ គេគិតថាក្រុមការងារនឹងមានភារកិច្ចដែលត្រូវបំពេញដូចតទៅនេះ : ការរៀបចំផែនការដឹកជញ្ជូននិងសេដ្ឋកិច្ច ទន្លេនិងវិស្វកម្មស៊ីវិល អ្នកជំនាញការដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹក អ្នកជំនាញការផ្នែកពោងសញ្ញាសំគាល់ផ្លូវនាវាចរណ៍ កំពង់ផែនិងអ្នកជំនាញការផ្នែកប្រតិបត្តិការផែ នាវានិងអ្នកជំនាញការនាវា។ លក្ខណៈសម្បត្តិនៃបុគ្គលិកក្រុមការងារ នឹងត្រូវធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពជាបណ្តើរៗ នៅពេលបំពេញការងារជាមួយជំនាញការអន្តរជាតិដែលមានបទពិសោធន៍។ គេបានផ្តល់អនុសាសន៍អោយដាក់ការងារទាំងនោះ នៅក្រោមផ្នែកពង្រឹងស្ថាប័ន ការកសាងសមត្ថភាព និងការបណ្តុះបណ្តាល (លទ្ធផលរំពឹងទុក ៩) ដែលពាក់ព័ន្ធទៅនឹងសកម្មភាពនានា ក្នុងលទ្ធផលរំពឹងទុកផ្សេងទៀត។

គំរោងថវិកា ដែលបង្ហាញជូននៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ៣ គឺផ្អែកលើការអនុវត្តនៃបណ្តាសកម្មភាពដែលបានរៀបរាប់ជូនខាងលើ។

ឧបសម្ព័ន្ធ១: សេចក្តីសង្ខេបគំរោងថវិកា

ទិដ្ឋភាពទូទៅគំរោងថវិការបស់កម្មវិធី ក្នុងមួយឆ្នាំ សំរាប់សមាសភាគនីមួយៗ							
	ឆ្នាំទី ១	ឆ្នាំទី ២	ឆ្នាំទី ៣	ឆ្នាំទី ៤	ឆ្នាំទី ៥	ឆ្នាំទី ៦	សរុប
លេខាធិការដ្ឋានគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ-វិភាគទានពីខាងក្រៅ	**370,167**	**3,096,746**	**6,284,197**	**4,306,886**	**1,441,310**	**1,158,656**	**16,657,962**
សមាសភាគ ១	0	631,090	1,198,513	493,422	39,795	0	2,362,820
សមាសភាគ ២	0	321,333	396,615	229,641	229,641	144,307	1,321,537
សមាសភាគ ៣	0	536,960	3,091,654	2,219,152	194,513	43,232	6,085,511
សមាសភាគ ៤	54,590	616,246	797,016	492,041	344,221	334,616	2,638,730
សមាសភាគ ៥	315,577	991,117	800,399	872,630	633,140	636,501	4,249,364
គណៈកម្មាធិការជាតិទន្លេមេគង្គ-វិភាគទានពីខាងក្រៅ	**497,796**	**1,217,699**	**1,434,533**	**927,717**	**474,245**	**422,604**	**4,974,594**
សមាសភាគ ១	368,375	579,074	546,812	180,235	5,591	0	1,680,087
សមាសភាគ ២	0	54,626	89,671	41,081	41,081	30,118	256,577
សមាសភាគ ៣	0	43,412	255,089	203,408	47,622	8,895	558,426
សមាសភាគ ៤	14,573	232,803	304,100	238,924	188,488	184,279	1,163,167
សមាសភាគ ៥	114,848	307,784	238,861	264,069	191,463	199,312	1,316,337
គណៈកម្មាធិការជាតិទន្លេមេគង្គ-វិភាគទានជាតិ	**58,198**	**206,306**	**259,591**	**195,684**	**116,532**	**100,637**	**936,948**
សមាសភាគ ១	35,875	64,909	65,455	19,834	1,247	0	187,320
សមាសភាគ ២	0	11,291	15,054	9,971	9,971	6,797	53,084
សមាសភាគ ៣	0	10,551	58,378	44,039	10,961	2,447	126,376
សមាសភាគ ៤	1,920	34,800	48,378	37,919	29,440	28,000	180,798
សមាសភាគ ៥	20,403	84,755	71,985	83,921	64,913	63,393	389,370
តំរូវការថវិកាសរុប ពីខាងក្រៅ (សំរាប់លេខាធិការដ្ឋានគទម) បូក សំរាប់ប្រទេស	**867,963**	**4,314,445**	**7,718,730**	**5,234,603**	**1,915,555**	**1,581,260**	**21,632,556**
វិភាគទានជាតិសរុប	**58,198**	**206,306**	**259,591**	**195,684**	**116,532**	**100,637**	936,948
ថវិកាសរុប (តំរូវការ បូក វិភាគទានជាតិ)	**926,161**	**4,520,751**	**7,978,321**	**5,430,287**	**2,032,087**	**1,681,897**	22,569,504

តំរូវការថវិកាសរុបពីខាងក្រៅ សំរាប់សមាសភាគនីមួយៗ							
	ឆ្នាំទី ១	ឆ្នាំទី ២	ឆ្នាំទី ៣	ឆ្នាំទី ៤	ឆ្នាំទី ៥	ឆ្នាំទី ៦	សរុប
សមាសភាគ ១	368,375	1,210,164	1,745,325	673,657	45,386	0	4,042,907
សមាសភាគ ២	0	375,959	486,286	270,722	270,722	174,425	1,578,114
សមាសភាគ ៣	0	580,959	3,346,743	2,422,560	242,135	52,127	6,643,937
សមាសភាគ ៤	69,163	849,049	1,101,116	730,965	532,709	518,895	3,801,897
សមាសភាគ ៥	430,425	1,298,901	1,039,260	1,136,699	824,603	835,813	5,565,701
សរុប	**867,963**	**4,314,445**	**7,718,730**	**5,234,603**	**1,915,555**	**1,581,260**	**21,632,556**

ឧបសម្ព័ន្ធ២: ឯកសារយោងដែលប្រើប្រាស់ក្នុងការរៀបចំបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រ និងកម្មវិធីនាវាចរណ៍

ឯកសារធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី

- ការសិក្សាវិស័យដឹកជញ្ជូននៅកម្ពុជា (ADB TA 3651). សេចក្តីព្រាងរបាយការណ៍បញ្ចប់ ខែតុលា ២០០២
- ការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន សំរាប់បណ្តាប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ នៅអាស៊ី, កំរងឯកសារជុំទី១ និងទី២ — ទិដ្ឋភាពទូទៅ ឆ្នាំ១៩៩៧

ឯកសារធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី/កម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍សហប្រជាជាតិ

- ការបំលាស់ទី និងជម្ងឺអេត នៅក្នុងមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ, វិទ្យាស្ថានសិក្សាអាស៊ី, សកលវិទ្យាល័យ Chulalongkorn ទីក្រុងបាំងកក ប្រទេសថៃ។

ឯកសារ ASEAN/ANZCER

- ការសិក្សាភស្តុភាដឹកជញ្ជូនមេគង្គ: ការសិក្សាដើម្បីធ្វើអោយប្រសើរការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងសំរួលផ្នែកពាណិជ្ជកម្ម នៅក្នុងតំបន់ ប្រទេសកម្ពុជា ឡាវ និងវៀតណាម, ASEAN-ANZCER ខែឧសភា ឆ្នាំ២០០២។

ឯកសារ ASTRA

- ASTRA, ការវាយតម្លៃយុទ្ធសាស្ត្រដឹកជញ្ជូន, គំរោងលេខ 0ST-97-SC.1049, EU ខែកញ្ញា ឆ្នាំ១៩៩៨។

ឯកសារស្តីពីតួនាទី របស់ BCEOM/MRC

- ការសិក្សាការដឹកជញ្ជូនចំរុះ សំរាប់ដីសណ្តរមេគង្គ (កម្ពុជា និងវៀតណាម): ដំណាក់កាលទី២, របាយការណ៍បញ្ចប់ ១៩៩២។
- ការសិក្សាយុទ្ធសាស្ត្រ ស្តីពីការអភិវឌ្ឍន៍នាវាចរណ៍មេគង្គភាគខាងលើ (ទូទាំងអាង), របាយការណ៍បញ្ចប់ ១៩៩៤

ឯកសារនៃរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា និងវៀតណាម

- កិច្ចព្រមព្រៀងស្តីពីការដឹកទំនិញឆ្លងកាត់ រវាងរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម។

ឯកសារគយ និងអាករកម្ពុជា

- កំរងឯកសារអន្តរជាតិជុំទី១ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងផ្នែកគយ និងការធ្វើពាណិជ្ជកម្ម។

ឯកសារការិយាល័យដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹក Changjiang

- ការថែរក្សាផ្លូវទឹកទន្លេ និងការដាក់ពោងសញ្ញាសុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍ នៅក្នុងប្រទេសចិន។

ឯកសាររបស់ប្រទេសអ៊ីតាលី CMI

- សេចក្តីបរិយាយស្តីពីច្បាប់សមុទ្រ កំរងឯកសារជុំទី២ ឆ្នាំ១៩៩៥។

ឯកសារក្រុមហ៊ុន Dan-Pacific Ldt.

- ការពិនិត្យឡើងវិញយុទ្ធសាស្ត្រនាវាចរណ៍អាងទន្លេមេគង្គ របាយការណ៍បញ្ចប់ ឆ្នាំ១៩៩៥។

ឯកសារ EADA

- របាយហេតុនៃសន្និសិទលើកទី២ ស្តីពីកំពង់ផែអាស៊ី និងអូស្ត្រាលី ក្រោមប្រធានបទ ការអភិវឌ្ឍន៍ និងការថែរក្សាប្រតិបត្តិការកំពង់ផែ ឆ្នាំ១៩៩៧។

ឯកសារ របស់ UNESCAP

- គោលការណ៍ណែនាំ សំរាប់គំរោងផែនការព្រែកជីកនាវាចរណ៍ផ្លូវទន្លេ
- របាយការណ៍ស្តីពីប្រព័ន្ធព័ត៌មានដឹកជញ្ជូនផ្លូវទន្លេ និងការបណ្តុះបណ្តាល នៅក្នុងតំបន់ ESCAP ឆ្នាំ ១៩៩៥។
- របាយការណ៍នៃការពិនិត្យឡើងវិញ ស្តីពីប្រព័ន្ធព័ត៌មានដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេ និងការបណ្តុះបណ្តាល នៅក្នុងតំបន់ ESCAP (ឯកសារបំពេញបន្ថែមស្តីពីទីកសាបប្រទេសបង់ក្លាដែស ឆ្នាំ១៩៩៥) ។
- សៀវភៅក្បួនរបស់ ESCAP/UNDP ស្តីពីអន្តរផ្លាស់ប្តូរទិន្នន័យអេឡិកត្រូនិក ក្នុងការដឹកជញ្ជូន ឆ្នាំ១៩៩៣។
- ធនធានមនុស្សផ្នែកសមុទ្រ សំរាប់ឧស្សាហកម្មដឹកជញ្ជូនតាមកប៉ាល់ នៅតំបន់អាស៊ី-ប៉ាស៊ីហ្វិក ឆ្នាំ១៩៩៥។
- សេចក្តីបរិយាយស្តីពីច្បាប់សមុទ្រ កំរងឯកសារជុំទី១ សិក្ខាសាលាស្តីពីសិទ្ធដកហូតទ្រព្យ និងការដាក់បញ្ចាំទ្រព្យ និងស្តីពីការដាក់អោយអនុវត្តច្បាប់សន្តិសុខ Dalian, Chi 1990 ។
- គោលការណ៍ណែនាំសំរាប់ច្បាប់ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងកំពង់ផែ — កំរងឯកសារគោលការណ៍ណែនាំ ជុំទី២ ឆ្នាំ១៩៩០។
- សេចក្តីបរិយាយស្តីពីច្បាប់សមុទ្រ កំរងឯកសារជុំទី២ ឆ្នាំ១៩៩០។
- គោលការណ៍ណែនាំស្តីពីច្បាប់ពលកម្មឧស្សាហកម្មសមុទ្រ-កំរងឯកសារគោលការណ៍ណែនាំ ជុំទី៣ ឆ្នាំ១៩៩១។
- គោលការណ៍ណែនាំស្តីពីច្បាប់សមុទ្រ-កំរងឯកសារគោលការណ៍ណែនាំ ជុំទី១ ឆ្នាំ១៩៩១។
- របាយការណ៍ និងរបាយហេតុនៃសិក្ខាសាលាថ្នាក់តំបន់ស្តីពីប្រតិបត្តិការ និងការថែរក្សាផ្លូវទឹកទន្លេ ទីក្រុងបាំងកក នាថ្ងៃទី២៤-២៨ ខែតុលា ឆ្នាំ១៩៨៨។
- បច្ចេកវិទ្យាស្តារដែលចំណាយទាប។
- ការអភិវឌ្ឍន៍ការដឹកជញ្ជូនពហុមធ្យោបាយ នៅក្នុងតំបន់ ESCAP ឆ្នាំ១៩៩៥។
- សិក្ខាសលាថ្នាក់តំបន់ស្តីពីទិដ្ឋភាពបរិស្ថាននៃសកម្មភាពនៃការស្តារ នៅតំបន់អាស៊ី និងប៉ាស៊ីហ្វិក នាថ្ងៃទី២៥-២៨ ខែតុលា ឆ្នាំ១៩៩៤ ទីក្រុងបាំងកក ប្រទេសថៃ។
- ការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាននៃការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែ សៀវភៅណែនាំស្តីពីការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាននៃការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែ ឆ្នាំ១៩៩២។
- ការស្តារទន្លេសំរាប់នាវាចរណ៍ សៀវភៅណែនាំសំរាប់អាផ្ទាចរកំពង់ផែ និងផ្លូវទឹក ឆ្នាំ១៩៩១។
- គោលការណ៍ណែនាំសំរាប់សុខដុមរមនីយកម្មនៃវិធាន និងបញ្ញត្តិនាវាចរណ៍ កំរងឯកសារជុំទី១-ពោងសញ្ញាសុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍ ឆ្នាំ២០០១។
- ការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានសំរាប់គំរោងអភិវឌ្ឍន៍ដឹកជញ្ជូនផ្លូវទន្លេ នៅអនុតំបន់មេគង្គប៉ែកខាងលើ ការត្រួតពិនិត្យបរិស្ថានដំបូង ឆ្នាំ១៩៩៥។

ឯកសារ របស់ FINNIDA

- របាយការណ៍វាយតម្លៃនៃការសិក្សាស្តីពីសកម្មភាពនាវាចរណ៍ជាអត្ថិភាព នៅលើទន្លេមេគង្គ ពីវៀងច័ន្ទ នង ខៃ-មុកដាហាម ឆ្នាំ១៩៩១។

ឯកសារ របស់ IALA

- ពោងសញ្ញាសុវត្ថិភាពបង្ហាញផ្លូវនាវាចរណ៍ (Navguide) ១៩៩០ ។
- សៀវភៅក្បួនសេវាកម្មចរាចរណ៍កប៉ាល់ ឆ្នាំ១៩៩៣ ។

ឯកសារ របស់ IAPH

- ការស្តារបាតទន្លេ សំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍, គណៈកម្មាធិការកំពង់ផែ សុវត្ថិភាពកប៉ាល់ បរិស្ថាន និងការសាងសង់, របាយការណ៍ នៃក្រុមការងារស្តារទន្លេ ឆ្នាំ១៩៩១។

ឯកសារ របស់ ILO

- បច្ច័យផ្នែកសង្គម និងការងារ នៃការកែលំអរចនាសម្ព័ន្ធ នៅក្នុងឧស្សាហកម្មកំពង់ផែ នៃប្រទេសនៅអាស៊ី និងប៉ាស៊ីហ្វិក ដែលបានជ្រើសរើស របាយការណ៍ឆ្នាំ១៩៩១។
- បទដ្ឋានការងារសមុទ្រ នៅក្នុងតំបន់អាស៊ី របាយការណ៍នៃសិក្ខាសាលាត្រីភាគីស្តីពីបទដ្ឋានការងារសមុទ្រ សំរាប់អាស៊ី ឆ្នាំ១៩៩៤។
- បេសកកម្មទៅប្រទេសឡាវ ដើម្បីវាយតម្លៃតំរូវការបណ្តុះបណ្តាលផ្នែកការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេ. ថ្ងៃទី២៩ ខែមិនា រហូតដល់ថ្ងៃទី០៩ ខែមេសា ឆ្នាំ១៩៩០។

ឯកសារ របស់ IMO

- ការទប់ស្កាត់ការបំពុលសមុទ្រ ការគំរាមគំហែងផ្នែកបរិស្ថាន ឆ្នាំ១៩៩៥។
- អង្គការសមុទ្រអន្តរជាតិ និងសុវត្ថិភាពទំនិញ ឆ្នាំ១៩៩៤។
- សូឡាសៈ អនុសញ្ញាអន្តរជាតិឆ្នាំ១៩៧៤ សំរាប់ផ្នែកសុវត្ថិភាពនៃជីវិត នៅសមុទ្រ. ឆ្នាំ១៩៩៥។
- សេចក្តីសង្ខេបនៃអនុសញ្ញាអង្គការសមុទ្រអន្តរជាតិ. ស្ថិតិជាតិឡាវ ឆ្នាំ១៩៩៦។
- ស្ថិតិជាមូលដ្ឋានអំពីការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចសង្គម នៅក្នុងប្រទេសឡាវ ឆ្នាំ១៩៩៥។

ឯកសារ របស់ Maunsell

- ទិដ្ឋភាពអន្តរជាតិនៃ សិក្ខាសាលាស្ពាន My Thuan នៅក្នុងទីក្រុង ហូ ជីមិញ ឆ្នាំ១៩៩២។

ឯកសារ របស់ MRC

- ស្ថិតិស្តីពីការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេ របស់ប្រទេសឡាវ និងថៃ ឆ្នាំ១៩៨៧។
- គំរោងស្នើសុំនៃការសិក្សាស្តីពីទិដ្ឋភាពអន្តរជាតិនៃស្ពាន My Thuan (ទូទាំងអាង) ឆ្នាំ១៩៩០។
- របាយការណ៍បញ្ចប់ស្តីពីការសិក្សានៃទិដ្ឋភាពអន្តរជាតិនៃស្ពាន My Thuan សាធារណរដ្ឋសង្គមនិយម វៀតណាម (ទូទាំងអាង) ឆ្នាំ១៩៩២។
- គំរោងរៀបចំផែនការលំអិតនៃពោងសញ្ញាសុវត្ថិភាព នៅដីសណ្តរមេគង្គ (គំរោងស្នើសុំ) ឆ្នាំ១៩៩៣។
- ការសិក្សាស្តីពីការកំណត់ចក្រធ្វើនាវាចរណ៍ (ទន្លេមេ) គំរោងស្នើសុំ ឆ្នាំ១៩៨៨។
- បទដ្ឋានបច្ចេកទេសសំរាប់ការធ្វើអង្កេតផ្លូវទន្លេ នៅអាងទន្លេមេគង្គភាគខាងក្រោម ឆ្នាំ១៩៧៤។
- យុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍វារីអគ្គិសនីរបស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ឆ្នាំ២០០១។
- ការសិក្សាយុទ្ធសាស្ត្រស្តីពីការអភិវឌ្ឍន៍នាវាចរណ៍ទន្លេមេគង្គប៉ែកខាងលើ (ទូទាំងអាង) , សេចក្តីសង្ខេប ឆ្នាំ១៩៩៤។
- កាសិក្សាស៊ើបអង្កេត-តួនាទីទន្លេមេគង្គ ក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ដឹកជញ្ជូនតំបន់ និងអនុតំបន់ , គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ខែឧសភា ឆ្នាំ១៩៩១។

- ការវាយតម្លៃនិន្នាការក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូននៃអាងទន្លេមេគង្គភាគខាងក្រោម ដោយសង្កត់ជាពិសេសលើការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេ , គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០០២ ។
- ទិដ្ឋភាពទូទៅវិស័យនាវាចរណ៍តំបន់ ,គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ខែតុលា ឆ្នាំ២០០២ ។
- បច្ចុប្បន្នភាពនៃប្រធានបទសំខាន់នៃការពិនិត្យឡើងវិញយុទ្ធសាស្ត្រនាវាចរណ៍មេគង្គ ឆ្នាំ១៩៩៥ ។
- បញ្ជីនៃផ្លូវទឹក ក្នុងដីសណ្តរមេគង្គនៅវៀតណាម (ដោយរាប់បញ្ចូលទាំង ទន្លេ Nai-Saigon និងព្រែកដែលអាចធ្វើនាវាចរណ៍បាន នៅក្នុងទីក្រុងហូ ជីមិញ) ។
- ការរៀបចំប្រព័ន្ធវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន ការវាយតម្លៃផ្នែកបរិស្ថានជាយុទ្ធសាស្ត្រ សំរាប់អាងទន្លេមេគង្គភាគខាងក្រោម: ប្រព័ន្ធដែលបានស្នើឡើង និងរបាយការណ៍ស្តីពីប្រវត្តិ ខែមេសា ឆ្នាំ២០០២ ។
- ឯកសារបង្រៀនសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍អាងទន្លេមេគង្គដោយឆ្លើយតបទៅនឹងផ្នែកយ៉េនឌ័រ ឆ្នាំ២០០០ ។
- ការសិក្សាយុទ្ធសាស្ត្រស្តីពីការអភិវឌ្ឍន៍នាវាចរណ៍ទន្លេមេគង្គប៉ែកខាងលើ (ទូទាំងអាង) , សេចក្តីសង្ខេប ឆ្នាំ១៩៩៤ ។
- របាយការណ៍ស្តីពីសកម្មភាពនៃអ្នកជំនាញសេដ្ឋកិច្ចសង្គម តារាងផ្ទៀងផ្ទាត់សំរាប់ការបញ្ចូលនៃការគិតគូរពិចារណាផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម នៅក្នុងកំពង់ផែ RTU ឆ្នាំ២០០០ ។

ឯកសារ របស់ប្រទេសឡាវ និងចិន MoCTP

- ឯកសារស្តីពីបញ្ហាឆ្លងកាត់ព្រំដែន ឆ្នាំ១៩៩៦ ។

ឯកសារ របស់ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

- គំរោងមិត្តភាពកម្ពុជា-ជប៉ុន សំរាប់ការស្តារឡើងវិញកំពង់ផែភ្នំពេញ ឆ្នាំ១៩៩៦ ។
- សេចក្តីព្រាងពិធីសារស្តីពីការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងរវាងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា និងរដ្ឋាភិបាលវៀតណាម ។

ឯកសារ របស់ MPPM

- ទស្សនទានសំរាប់ការដឹកជញ្ជូនកុងតែន័រ និងការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែ (អនុតំបន់អាស៊ីខាងកើត) ឆ្នាំ១៩៩៤ ។

ឯកសារ របស់ MRLC/UNEP/DANIDA

- សៀវភៅព័ត៌មាននៃសន្ធិសញ្ញា និងឧបករណ៍ច្បាប់ដទៃទៀត នៅក្នុងផ្នែកច្បាប់បរិស្ថាន ឆ្នាំ១៩៩៧ ។
- គ្រោងប្លង់សេចក្តីព្រាងផែនការមេ: ផែនការមេដីសណ្តរទន្លេមេគង្គ ឆ្នាំ១៩៩១ ។
- ទស្សនទានសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ផែនការចង្អុលទិសអភិវឌ្ឍន៍ ដី ទឹក និងធនធានដែលពាក់ព័ន្ធនៃអាងទន្លេមេគង្គភាគខាងក្រោម ឆ្នាំ១៩៨៨ ។

ឯកសារ របស់ PIANC

- អភិក្រម ការណែនាំសំរាប់រៀបចំផែនការ ឆ្នាំ១៩៩៧ ។
- ទំនិញដែលមានគ្រោះថ្នាក់នៅកំពង់ផែ ឆ្នាំ២០០០ ។
- នាវាផ្លូវទឹកទន្លេ និងការបំពុល ឆ្នាំ១៩៩៥ ។
- ក្របខ័ណ្ឌគ្រប់គ្រងបរិស្ថាន សំរាប់កំពង់ផែ និងឧស្សាហកម្មដែលពាក់ព័ន្ធ ឆ្នាំ១៩៩៩ ។
- ការស្តារបាតទន្លេ: ភាពពិតជាក់ស្តែង
- បទដ្ឋានីយកម្មនៃកប៉ាល់ និងផ្លូវទឹក សំរាប់នាវាចរណ៍ទន្លេ សមុទ្រ ឆ្នាំ១៩៩៦ ។
- ការដឹកជញ្ជូនកុងតែន័រ ជាមួយនាវាផ្លូវទន្លេ ឆ្នាំ១៩៩២ ។

- ការវិភាគតំលៃប្រតិបត្តិការនាវានៅផ្លូវទន្លេ ឆ្នាំ១៩៩១ ។
- បទដ្ឋានីយកម្មនៃទិដ្ឋភាពផ្លូវទឹកទន្លេ ឆ្នាំ១៩៩០ ។
- គោលការណ៍ណែនាំសំរាប់ផែនការ និងការសាងសង់នៃខឿនទប់ដែលមានលក្ខណៈបត់បែនបាន ដោយបញ្ចូលវាយណភ័ណ្ឌភូមិសាស្ត្រ សំរាប់ផ្លូវទន្លេ ឆ្នាំ១៩៨៧ ។
- ទំនាក់ទំនងផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច នៃការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវទឹកទន្លេ ឆ្នាំ១៩៨៤ ។
- តំរូវការស្រាវជ្រាវទីតាំងសំរាប់ការងារបូមស្ពារ ឆ្នាំ២០០០ ។

ឯកសារ របស់ PMU-SW

- គំរោងផ្លូវទឹកទន្លេ និងការស្តារកំពង់ផែឡើងវិញ ។

ឯកសារ របស់ UNCTAD

- ការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែ សៀវភៅណែនាំសំរាប់អ្នករៀបចំផែនការ នៅក្នុងប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ ឆ្នាំ១៩៩៥ ។
- ឯកសារសហប្រជាជាតិ ។
- អនុសញ្ញាសហប្រជាជាតិ ស្តីពីលក្ខខ័ណ្ឌ សំរាប់ការចុះបញ្ជីកប៉ាល់ ឆ្នាំ១៩៨៦ ។
- ក្រសួងដឹកជញ្ជូន រដ្ឋបាលជើងទឹក គុណសម្បត្តិបរិស្ថាន នៃការដឹកជញ្ជូនតាមកប៉ាល់ដឹកទំនិញផ្លូវទន្លេ សហរដ្ឋអាមេរិក ឆ្នាំ១៩៩៤ ។

ឯកសារ របស់ សកលវិទ្យាល័យ Ghent

- ខ្លឹមសារនៃកិច្ចព្រមព្រៀងស្តីពីកិច្ចការពារទន្លេ Scheldt និង Meuse ឆ្នាំ១៩៩៤ ។

ឯកសារ របស់ Vinamarine

- សិក្ខាសាលាស្តីពីច្បាប់នាវាចរណ៍សមុទ្រ និងទន្លេអន្តរជាតិ ឆ្នាំ១៩៩៩ ។
- សិក្ខាសាលាស្តីពីច្បាប់នាវាចរណ៍សមុទ្រ និងទន្លេអន្តរជាតិ ថ្ងៃទី២ ខែធ្នូ ឆ្នាំ១៩៩៩ ទីក្រុងហាណូយ ប្រទេសវៀតណាម ។
- គំរោងផ្លូវទឹកទន្លេ និងការស្តារកំពង់ផែឡើងវិញ ។

ឯកសារ របស់ UNCTAD

- ការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែ សៀវភៅណែនាំសំរាប់អ្នករៀបចំផែនការ នៅក្នុងប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ ឆ្នាំ១៩៩៥ ។
- ឯកសារសហប្រជាជាតិ ។
- អនុសញ្ញាសហប្រជាជាតិ ស្តីពីលក្ខខ័ណ្ឌ សំរាប់ការចុះបញ្ជីកប៉ាល់ ឆ្នាំ១៩៨៦ ។
- ក្រសួងដឹកជញ្ជូន រដ្ឋបាលជើងទឹក គុណសម្បត្តិបរិស្ថាន នៃការដឹកជញ្ជូនតាមកប៉ាល់ដឹកទំនិញផ្លូវទន្លេ សហរដ្ឋអាមេរិក ឆ្នាំ១៩៩៤ ។

ឯកសារ របស់ សកលវិទ្យាល័យ Ghent

- ខ្លឹមសារនៃកិច្ចព្រមព្រៀងស្តីពីកិច្ចការពារទន្លេ Scheldt និង Meuse ឆ្នាំ១៩៩៤ ។

ឯកសារ របស់ Vinamarine

- សិក្ខាសាលាស្តីពីច្បាប់នាវាចរណ៍សមុទ្រ និងទន្លេអន្តរជាតិ ឆ្នាំ១៩៩៩ ។
- សិក្ខាសាលាស្តីពីច្បាប់នាវាចរណ៍សមុទ្រ និងទន្លេអន្តរជាតិ ថ្ងៃទី២ ខែធ្នូ ឆ្នាំ១៩៩៩ ទីក្រុងហាណូយ ប្រទេសវៀតណាម ។

ឧបសម្ព័ន្ធ ៣៖ គេហទំព័រនៃមជ្ឈមណ្ឌលធនធានអន្តរជាតិ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងផ្នែកនាវាចរណ៍

ឈ្មោះអង្គការ	ពាក្យអក្សរកាត់	គេហទំព័រ
ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី	ADB	www.adb.org
សមាគមន៍ប្រជាជាតិអាស៊ីអគ្នេយ៍	ASEAN	www.asean.org
សហភាពអឺរ៉ុប	EU	www.europa.eu.int.
អង្គការពលកម្មពិភពលោក	ILO	www.ilo.org
អនុសញ្ញាសមុទ្រអន្តរជាតិស្តីពីទំនាក់ទំនងតាមផ្កាយរណប	INMARSAT	www.inmarsat.org
អង្គការសមុទ្រអន្តរជាតិ	IMO	www.imo.org
មូលនិធិរូបិយវត្ថុអន្តរជាតិ	IMF	www.imf.org
ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន	JICA	www.jica.org
គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ	MRC	www.mrcmekong.org
គណៈកម្មការកណ្តាលទទួលបន្ទុកផ្នែកនាវាចរណ៍នៅលើទន្លេ Rhine	CCNR	www.ccr-zkr.org
សមាគមន៍អន្តរជាតិនៃអាជ្ញាធរនាំផ្លូវកប៉ាល់	IALA	www.iala-aism.org
សមាគមន៍នាវាចរណ៍អន្តរជាតិ	PIANC	www.pianc-aipcn.org
អនុសញ្ញាសហប្រជាជាតិស្តីពីច្បាប់សមុទ្រ	UNCLOS	www.un.org/Depts/los
កម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍សហប្រជាជាតិ	UNDP	www.undp.org
គណៈកម្មការសេដ្ឋកិច្ច សង្គម សហប្រជាជាតិ សំរាប់តំបន់អាស៊ីប៉ាស៊ីហ្វិក	UNESCAP	www.unescap.org
ធនាគារពិភពលោក	WB	www.worldbank.org

ឧបសម្ព័ន្ធ ៤: អក្សរកាត់

ADB	ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី
ASEAN	សមាគមន៍ប្រជាជាតិអាស៊ីអគ្នេយ៍
BDP	ផែនការអភិវឌ្ឍន៍អាងទន្លេមេគង្គ
CCNR	គណៈកម្មការកណ្ដាលទទួលបន្ទុកផ្នែកនាវាចរណ៍នៅលើទន្លេ Rhine
CNMC	គណៈកម្មាធិការជាតិទន្លេមេគង្គកម្ពុជា
CSO	អង្គការសង្គមស៊ីវិល (អង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាល)
CWG	ក្រុមការងាររបស់ប្រទេស (សមភាគីជាតិប្រចាំនៅក្រុមការងារជាតិនៅឯលេខាធិការដ្ឋានគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ)
DGPS	ប្រព័ន្ធបោះទីតាំងសកលឌីជីទល
EIA	ការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន
EP	កម្មវិធីបរិស្ថាន (របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ)
EU	សហភាពអឺរ៉ុប
FMP	កម្មវិធីគ្រប់គ្រងទឹកជំនន់ (របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ)
FOI	ផ្នែកនៃអន្តរាគមន៍
GIS	ប្រព័ន្ធព័ត៌មានភូមិសាស្ត្រ
GMS	មហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ
HCMC	ទីក្រុងហូ ជីមិញ
IBRD	ធនាគារអន្តរជាតិសំរាប់ការសាងសង់ឡើងវិញ និងការអភិវឌ្ឍ
IFC	សាជីវកម្មហិរញ្ញវត្ថុអន្តរជាតិ
ILO	អង្គការពលកម្មអន្តរជាតិ
IMO	អង្គការសមុទ្រអន្តរជាតិ
IWT	ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេ
LA	ក្រសួង-ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ
LAD	ជំរៅដែលមានតិចបំផុត
LMB	អាងទន្លេមេគង្គភាគខាងក្រោម
LNMC	គណៈកម្មាធិការជាតិទន្លេមេគង្គឡាវ
MPM	សៀវភៅក្បួនស្ដីពីកម្មវិធីគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ
MRC	គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ
MRCS	លេខាធិការដ្ឋានគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ
NAB	គណៈកម្មការប្រឹក្សាបច្ចេកទេសនាវាចរណ៍
NAP	កម្មវិធីនាវាចរណ៍

NEG	ក្រុមជំនាញការនាវាចរណ៍
NGO	អង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាល
NMC	គណៈកម្មាធិការជាតិទន្លេមេគង្គ
NPIU	អង្គភាពអនុវត្តកម្មវិធីនាវាចរណ៍
NPO	ការិយាល័យកម្មវិធីនាវាចរណ៍
NSG	អនុក្រុមការងារនាវាចរណ៍
NWG	ក្រុមការងារនាវាចរណ៍
PDR	សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិត
PIANC	សមាគមន៍នាវាចរណ៍អន្តរជាតិ
PPAP	កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ
PRC	សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
PRP	ការយាមល្បាតទន្លេរបស់នគរបាល
PRSP	ឯកសារយុទ្ធសាស្ត្រកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ
RRU	អង្គភាពជួយសង្គ្រោះផ្ទៃកទន្លេ
SEA	ការវាយតម្លៃបរិស្ថានជាយុទ្ធសាស្ត្រ
SIA	ការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់សង្គម
SMS	ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាព
TAN	បណ្តាញតំបន់ដឹកជញ្ជូន
TNMC	គណៈកម្មាធិការជាតិទន្លេមេគង្គថៃ
UN	សហប្រជាជាតិ
UNCTAD	សន្និសិទសហប្រជាជាតិស្តីពីពាណិកម្ម និងការអភិវឌ្ឍ
UNDP	កម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍សហប្រជាជាតិ
UNEP	កម្មវិធីបរិស្ថានរបស់សហប្រជាជាតិ
UNESCAP	គណៈកម្មការសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមសហប្រជាជាតិ សំរាប់តំបន់អាស៊ី និងប៉ាស៊ីហ្វិក
VIWA	រដ្ឋបាលផ្លូវទឹកទន្លេវៀតណាម (វៀតណាម)
VNMC	គណៈកម្មាធិការជាតិទន្លេមេគង្គវៀតណាម
WB	ធនាគារពិភពលោក
WGN	ក្រុមការងារស្តីពីផ្ទៃកនាវាចរណ៍
WUP	កម្មវិធីប្រើប្រាស់ទឹក (គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ)
WUP-FIN	ក្រុមការងារហ្វាំងឡង់ក្នុងកម្មវិធីប្រើប្រាស់ទឹក

កម្មវិធីនាវាចរណ៍
របស់
គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

សេចក្តីផ្តើម
កម្មវិធីនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

សេចក្តីផ្តើម

សមាសភាគ ១
កម្មវិធីនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

**១ ការវិភាគផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចសង្គម
និងការរៀបចំផែនការដឹកជញ្ជូនតំបន់**

សមាសភាគ ២
កម្មវិធីនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

**២ ក្របខ័ណ្ឌច្បាប់សំរាប់នាវាចរណ៍
ឆ្លងដែន**

សមាសភា ៣
កម្មវិធីនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

**៣ សុវត្ថិភាពចរាចរ
និងនិរន្តរភាពបរិស្ថាន**

សមាសភា ៤
កម្មវិធីនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

**៤ ព័ត៌មាន ការផ្សព្វផ្សាយ
និងការសំរបសំរួល**

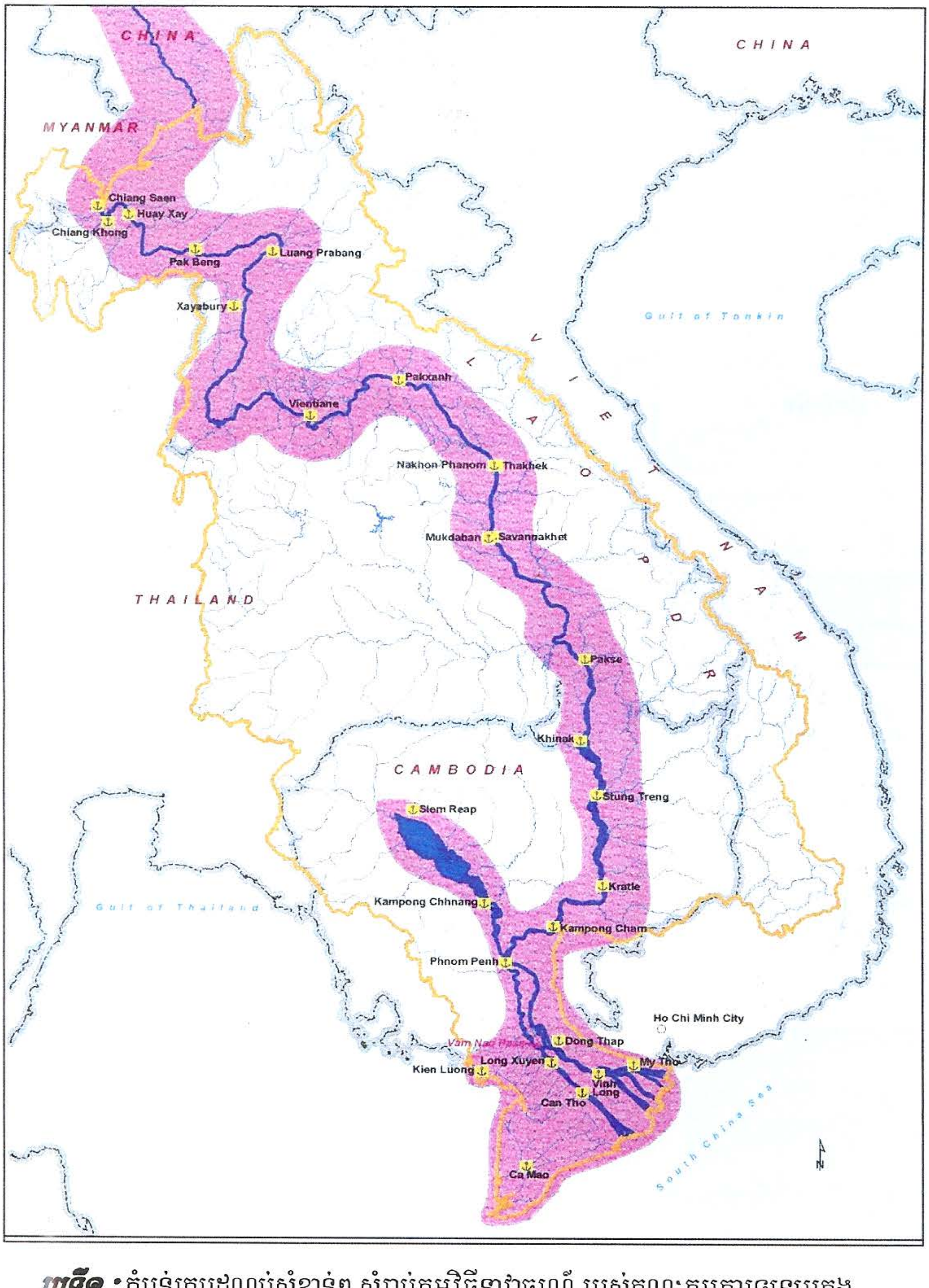
សមាសភា ៥
កម្មវិធីនាវាចរណ៍របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

៥ ការអភិវឌ្ឍស្ថាប័ន

គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០០៣

កម្មវិធីនាវាចរណ៍ របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

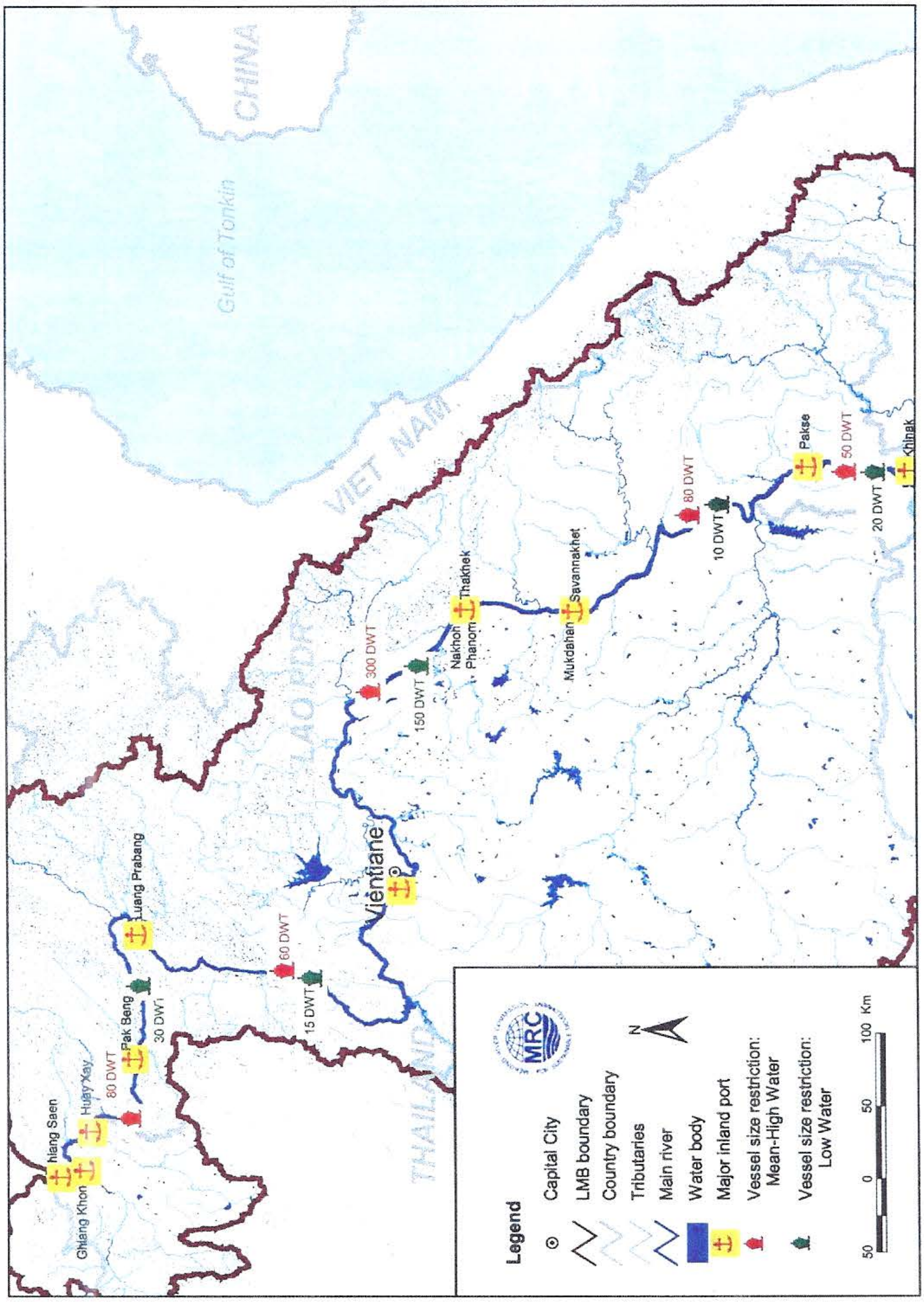
ផែនទី



រូបទី១ : តំបន់គ្របដណ្ដប់សំខាន់ៗ សំរាប់កម្មវិធីនាវាចរណ៍ របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

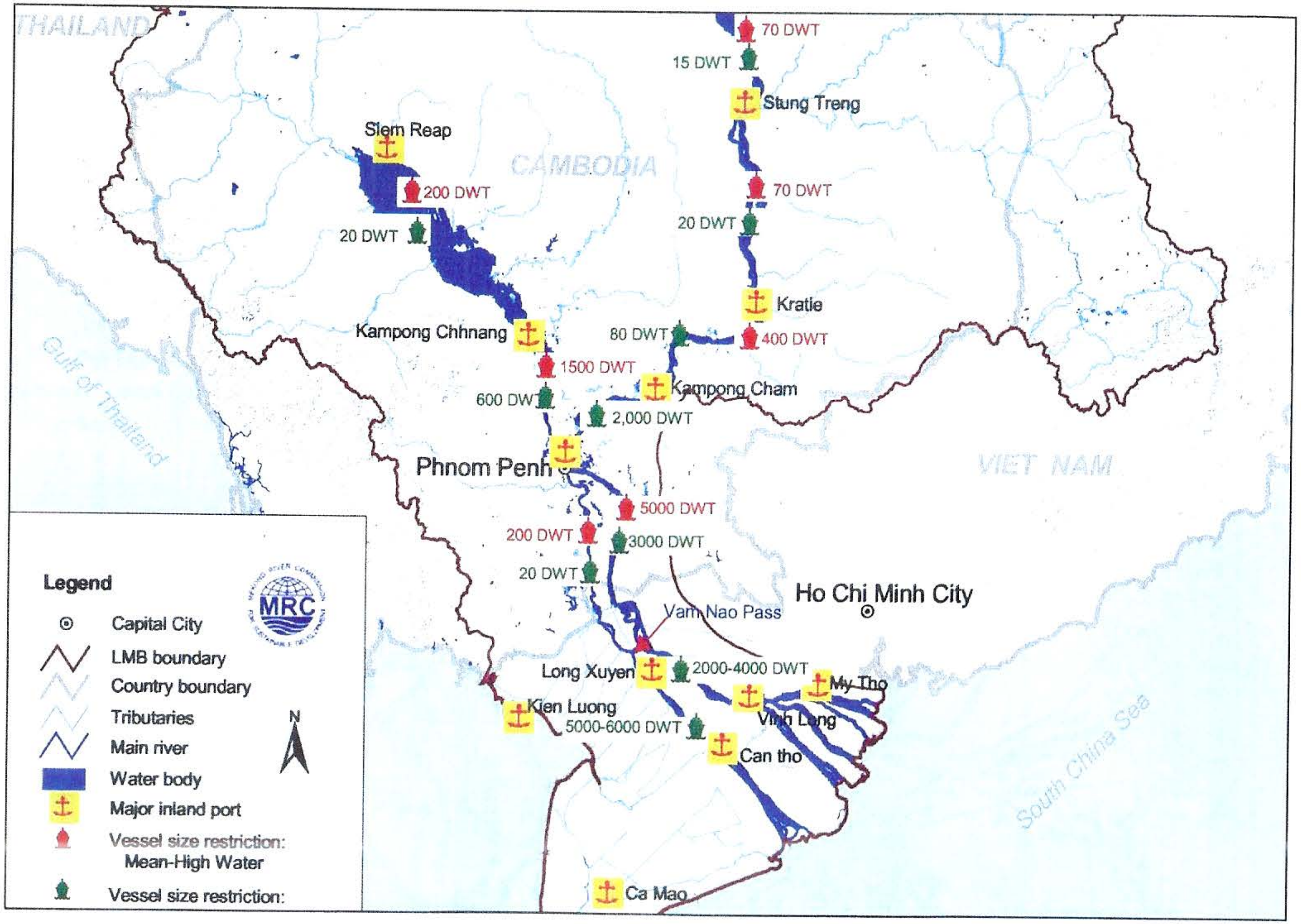
កម្មវិធីនាវាចរណ៍ របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

ផែនទី



រូបទី២: ស្ថានភាពផ្នែកនាវាចរណ៍ ផ្តោតលើសមត្ថភាពគិតជាតោន នៅលើទន្លេមេគង្គ ក្នុងប្រទេសឡាវ និងប្រទេសថៃ ។ កំណត់សំគាល់អំពីរដូវទឹកទាប និងខ្ពស់

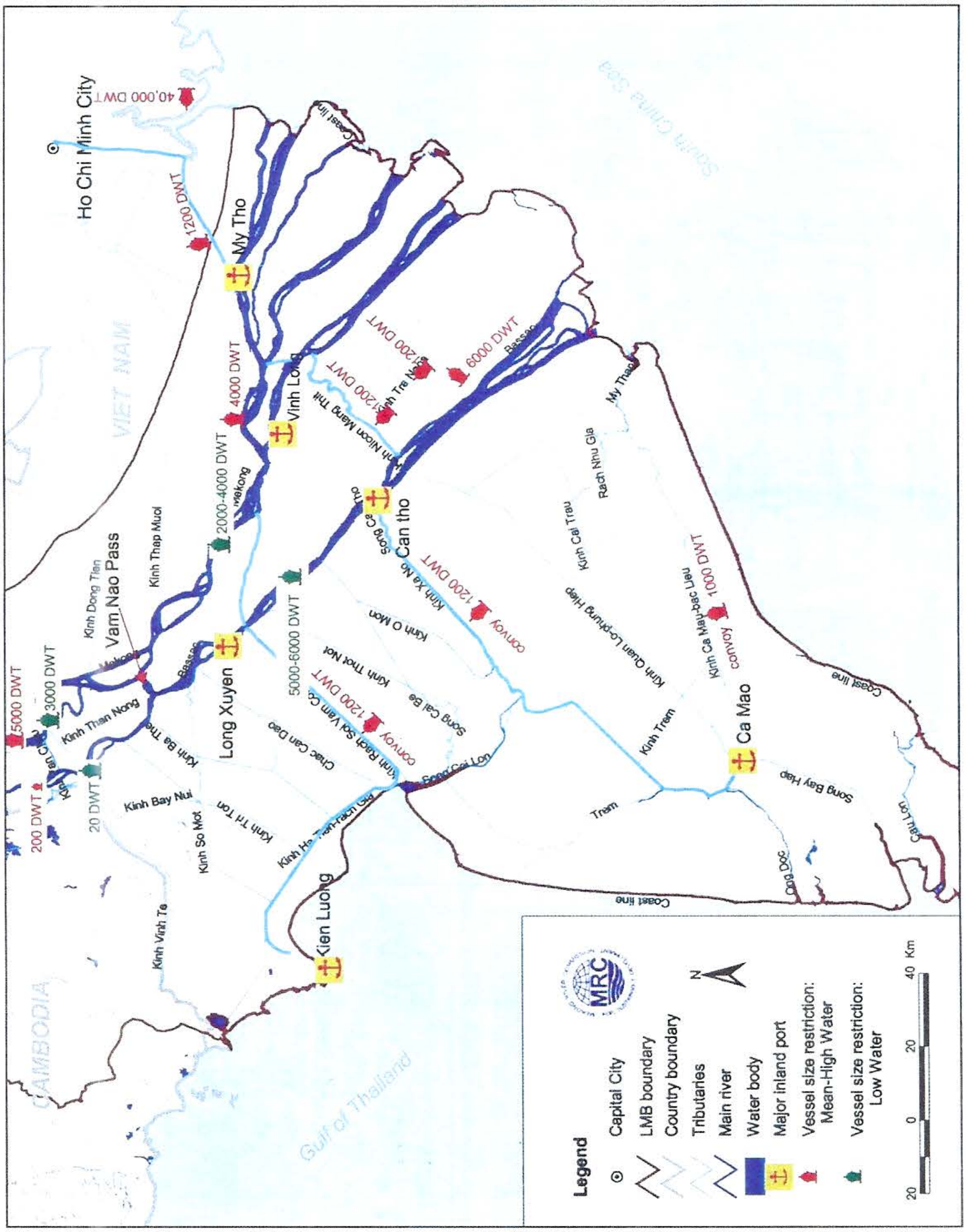
ផែនទី



រូបទី៣: ស្ថានភាពផ្នែកនាវាចរណ៍ ផ្តោតលើសមត្ថភាពគិតជាតោន នៅលើទន្លេមេគង្គ និងដៃទន្លេក្នុងប្រទេសកម្ពុជា និងប្រទេសវៀតណាម ។ កំណត់សំគាល់អំពីរដូវទឹកទាប និងខ្ពស់

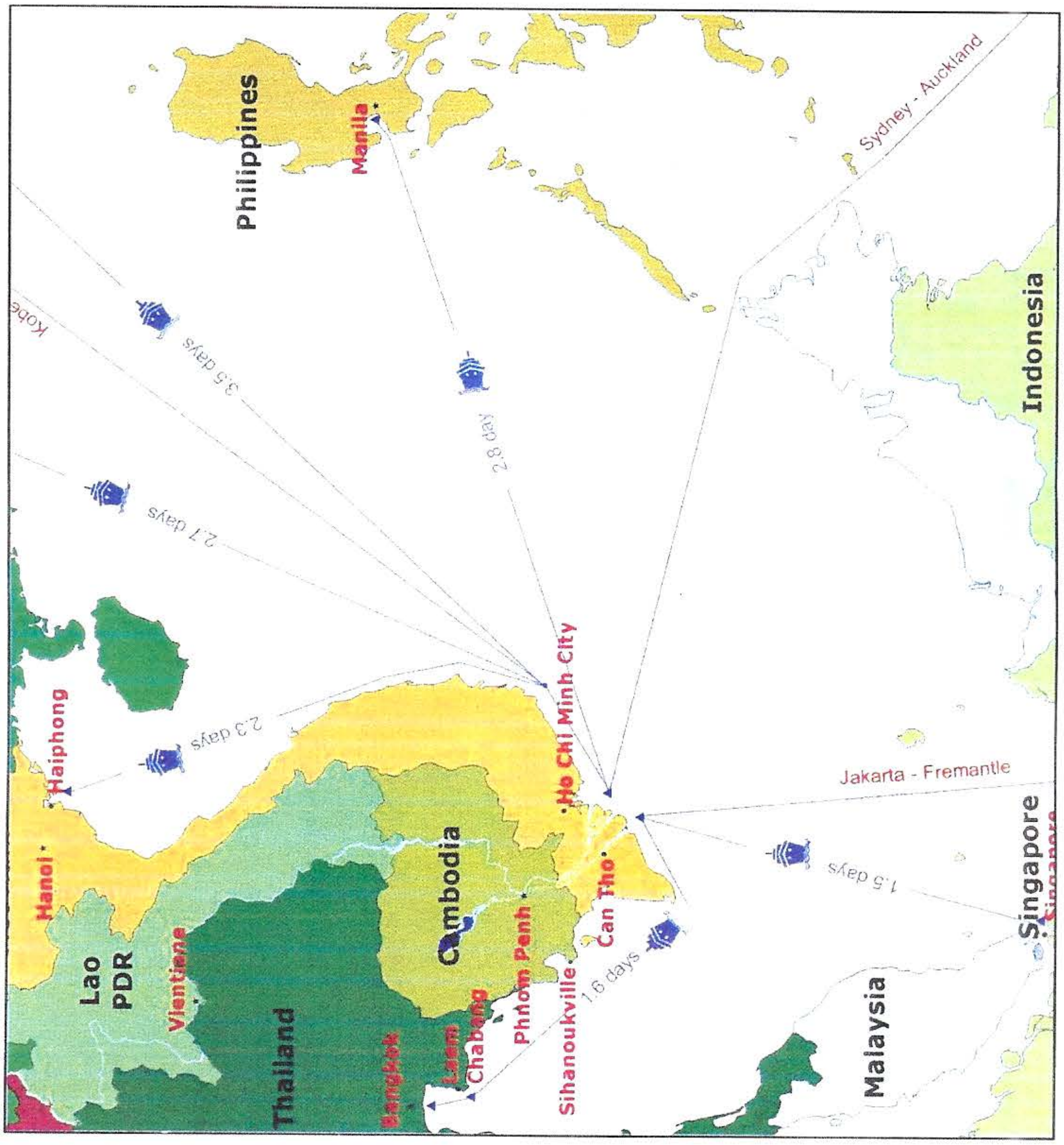
កម្មវិធីនាវាចរណ៍   របស់គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

ផែនទី



រូបទី៨: ស្ថានភាពផ្នែកនាវាចរណ៍ ផ្តោតលើសមត្ថភាពតិតជាគោល នៅលើទន្លេមេគង្គ ទន្លេបាសាក់ និងផ្លូវទន្លេ ក្នុងតំបន់ដីសណ្តរមេគង្គ ក្នុងប្រទេសវៀតណាម។ កំណត់សំគាល់អំពីរដូវទឹកទាប និងខ្ពស់

ផែនទី



រូបទី៥: ការតភ្ជាប់ផ្នែកសមុទ្រ និងពេលវេលាធ្វើដំណើរពីកំពង់អាស៊ី ទៅកាន់មាត់ទន្លេមេគង្គ-ទន្លេបាសាក់

MRC
MEKONG RIVER COMMISSION FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT

កម្មវិធីនាវាចរណ៍
របស់
គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

សេចក្តីផ្តើម

កម្មវិធីនាវាចរណ៍របស់
គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

**សេចក្តីផ្តើម
កម្មវិធីនាវាចរណ៍នៃ
គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ**

គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០០៧

សមាសភាព ១

កម្មវិធីនាវាចរណ៍របស់
គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

**1 ការវិភាគផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចសង្គម និង
ការរៀបចំផែនការដឹកជញ្ជូនតំបន់**

គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០០៧

សមាសភាព ២

កម្មវិធីនាវាចរណ៍របស់
គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

**2 ក្របខ័ណ្ឌច្បាប់សំរាប់
នាវាចរណ៍ ឆ្លងដែន**

គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០០៧

សមាសភាព ៣

កម្មវិធីនាវាចរណ៍របស់
គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

**3 សុវត្ថិភាពចរាចរ
និងនិរន្តរភាពបរិស្ថាន**

គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០០៧

សមាសភាព ៤

កម្មវិធីនាវាចរណ៍របស់
គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

**4 ព័ត៌មានការផ្សព្វផ្សាយ
និងការសំរបសំរួល**

គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០០៧

សមាសភាព ៥

កម្មវិធីនាវាចរណ៍របស់
គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ

5 ការអភិវឌ្ឍន៍ស្ថាប័ន

គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០០៧

គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០០៧