ការវាយតម្លៃបឋម

ប្រកាសអន្តរក្រសួងស្តីពីការគ្រប់គ្រងការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងទេសចរតាមផ្លូវគោក ក្រសួងទេសចរណ៍

លេខយោង : ០០០០០១៣

កាលបរិច្ឆេទចាប់ផ្តើម : ថ្ងៃទី១១ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១២

កាលបរិច្ឆេទបញ្ចប់ : ថ្ងៃទី២៩ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១៣

ប្រកាសស្តីពីការគ្រប់គ្រងការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងទេសចរតាមផ្លូវគោកនេះមានវិសាលភាពគ្របដណ្តប់លើសកម្មភាពសេវាកម្មក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងទេសចរតាមផ្លូវគោកនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាឲ្យមានប្រសិទ្ធភាព។ ប្រកាសនេះមានគោលបំណងបែងចែកតួនាទីនិងភារកិច្ចរវាងក្រសួងទេសចរណ៍ និងក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ដើម្បីធានាឲ្យមានប្រសិទ្ធភាពក្នុងការអនុវត្តរួមមាន ៖

- បើកវគ្គបណ្តុះបណ្តាលអំពីសុវត្ថិភាពនិងបដិសណ្ឋារកិច្ចដល់ប្រតិបត្តិករ។
- សហការជំរុញឲ្យបង្កើតសមាគមដឹកជញ្ជូន ក្រមសីលធម៌វិជ្ជាជីវៈ បទបញ្ជាផ្ទៃក្នុង។
- បង្កើតក្រុមការងារដែលមានមន្ត្រីជំនាញឲ្យចុះធ្វើអធិការកិច្ចត្រួតពិនិត្យសកម្មភាពសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងទេសចរតាមផ្លូវគោក។

សំណើប្រកាស(ជម្រើសទី១)ត្រូវបានវាយតម្លៃ ដោយប្រៀបធៀបនឹងជម្រើសពីរទៀត។ សំណើដាក់បន្ទុកចំណាយកាតព្វកិច្ចខ្ពស់ជាងជម្រើសពីរផ្សេងទៀត ប៉ុន្តែផ្តល់ផលចំណេញច្រើនជាងជម្រើសពីរផ្សេងទៀត ពីព្រោះជម្រើសទី២ មិនមានវិធានការដូចជម្រើសទី១ក្នុងការកែលម្អឥរិយាបថអ្នកបើកបរ និងជម្រើសទី៣ មានតែធុរកិច្ចខ្នាតធំប៉ុណ្ណោះនឹងចូលរួមក្នុងកម្មវិធីផ្តល់រង្វាន់ជាការទទួលស្គាល់សុវត្ថិភាព ខណៈដែលអ្នកដំណើរភាគច្រើនជ្រើសរើសយកធុរកិច្ចខ្នាតតូចដែលសមរម្យសម្រាប់សេចក្តីត្រូវការរបស់ពួកគេ។

ទោះបីជា ជម្រើសទី១(ប្រកាស) ត្រូវបានផ្តល់ជាអនុសាសន៍ទទួលយកនិងមានផលចំណេញគួរឲ្យកត់សម្គាល់ក៏ដោយ ក៏ប៉ុន្តែ វាត្រូវបានកែលម្អដោយបន្ថែមយន្តការឬការទទួលខុសត្រូវរបស់ក្រសួងទាំងពីរនេះ ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងបណ្តឹងទារសំណងពីអ្នករងគ្រោះដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ ទៅក្នុងសំណើប្រកាសអន្តរក្រសួងនេះ ហើយត្រូវពិនិត្យពីប្រសិទ្ធភាពក្នុងរយៈពេល១ឆ្នាំ បន្ទាប់ពីប្រកាសនេះចូលជាធរមាន។

ការវាយតម្លៃបឋម

ប្រកាសអន្តរក្រសួងស្តីពីការគ្រប់គ្រងការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងទេសចរតាមផ្លូវគោក

ក្រសួងទេសចរណ៍

លេខយោង : ០០០០០១៣

កាលបរិច្ឆេទចាប់ផ្តើម : ថ្ងៃទី១១ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១២

កាលបរិច្ឆេទបញ្ចប់ : ថ្ងៃទី២៩ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១៣

ទំនាក់ទំនង :

	ឈ្មោះ	លេខទូរស័ព្ទ	អ៊ីម៉ែល
IA-ទទួលបន្ទុក	លោក កើត ពុទ្ធវរី	០១២ ៨៩៧ ៩៧៣	puthvory@yahoo.com
IA-ជំនួស	លោក ប៊ូ ចន្ទ សិរី	០១២ ៨៨៥ ៥៥៩	bouserey@yahoo.com
ORIA-ទទួលបន្ទុក	លោក ហេង សុភ:បញ្ញា	០១៦ ៨៩៧ ៧៩៩	pangha.h@gmail.com
ORIA-ជំនួស	លោកស្រី ស៊ឹម រដ្ឋា លោក ឈិត រតនៈ	០១២ ៩៨៨ ៨៦៥ ០៨១ ៨៨៨ ៨១២	srothakh@yahoo.com ch_rotanak77@yahoo.com

អត្ថាធិប្បាយសង្ខេបអំពីសំណើបញ្ញត្តិកម្ម

ប្រកាសស្តីពីការគ្រប់គ្រងការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងទេសចរតាមផ្លូវគោកនេះមានវិសាលភាពគ្របដណ្តប់លើសកម្មភាពសេវាកម្មក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងទេសចរតាមផ្លូវគោកនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាឲ្យមានប្រសិទ្ធភាព។ ប្រកាសនេះមានគោលបំណងបែងចែកតួនាទីនិងភារកិច្ចរវាងក្រសួងទេសចរណ៍ និងក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ដើម្បីធានាឲ្យមានប្រសិទ្ធភាពក្នុងការអនុវត្តរួមមាន ៖

- បើកវគ្គបណ្តុះបណ្តាលអំពីសុវត្ថិភាពនិងបដិសណ្ឋារកិច្ចដល់ប្រតិបត្តិករដែលទទួលបានលិខិតអនុញ្ញាតឲ្យធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ លិខិតអនុញ្ញាតឲ្យយានយន្តធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន ឬអាជ្ញាបណ្ណទេសចរណ៍។
- សហការជំរុញឲ្យបង្កើតសមាគមដឹកជញ្ជូន ធ្វើក្រមប្រតិបត្តិវិជ្ជាជីវៈ និងក្រមសីលធម៌វិជ្ជាជីវៈបទបញ្ជាផ្ទៃក្នុង ដើម្បីពង្រឹងការទទួលខុសត្រូវសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនឲ្យកាន់តែល្អ។

បង្កើតក្រុមការងារដែលមានមន្ត្រីជំនាញឲ្យចុះធ្វើអធិការកិច្ចត្រួតពិនិត្យសកម្មភាពសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នក

ដំណើរ និងទេសចរតាមផ្លូវគោក ដោយសហការណ៍ជាមួយនគរបាលមូលដ្ឋាន និងមន្ត្រីនៃក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធផ្សេងៗទៀត។ ប្រកាសនេះផ្តល់សិទ្ធិដល់ក្រសួងទាំងពីរក្នុងការព្យួរ ការផ្អាក ការលុបចោលលិខិតអនុញ្ញាតឲ្យយានយន្តធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរនិងទេសចររបស់ប្រតិបត្តិករណាដែលមិនគោរពនិងអនុវត្តតាមប្រកាសនេះ ដោយយោងទៅលើច្បាប់ដែលមានស្រាប់របស់ភាគីក្រសួងទាំងពីរគឺច្បាប់ស្តីពីទេសចរណ៍ និងច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។

តើសំណើនេះមានចរិតជាបញ្ញត្តិកម្មដែរឬទេ? មែន
តើវាផ្លាស់ប្តូរឥរិយាបទធុរកិច្ចដែរឬទេ ? មែន

ច្បាប់		ព្រះរាជក្រឹត្យ		អនុក្រឹត្យ		ប្រកាស		សេចក្តីសម្រេច		សារាចរ		ផ្សេងៗ
						☑						

តើសំណើបញ្ញត្តិនេះមានផលប៉ះពាល់លើវិស័យធុរកិច្ចដែរឬទេ? មាន

១. បញ្ហា- ហេតុអ្វីបានជាយើងធ្វើបញ្ញត្តិកម្មនេះឡើង?

ប្រធានបទទូទៅ		ភស្តុតាង/ភាពជាក់ស្តែង (សូមភ្ជាប់កំណត់សម្គាល់ប្រសិនបើចាំបាច់)
សុខភាពសាធារណៈនិងសុវត្ថិភាព	មែន	កម្ពុជាមានអត្រាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរខ្ពស់ដែលបណ្តាលឲ្យស្លាប់ និងរងរបួស ដូចមានស្ថិតិបង្ហាញខាងក្រោម៖ យោងតាមរបាយការណ៍ស្តីពីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរក្នុងប្រទេសកម្ពុជានៅឆ្នាំ២០១២ គឺមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ ៤៣០៥ ករណី បើធៀបនឹងឆ្នាំ២០១១ មានការធ្លាក់ចុះ ៧៩១ករណីឬស្មើនឹង១៦%។ ក្នុងចំណោម ៤៣០៥ នេះ មានមនុស្សស្លាប់ចំនួន១៨៩៤នាក់(ថយចុះម្នាក់បើធៀបនឹងឆ្នាំ២០១១) អ្នករងរបួសធ្ងន់ចំនួន ៤៣៨៨ នាក់ (ថយចុះ៥៦០នាក់ឬស្មើនឹង១១% បើធៀបនឹងឆ្នាំ២០១១) និងអ្នករងរបួសស្រាលចំនួន ៣០៧៩ នាក់

		(ថយចុះ៧០៧នាក់ឬស្មើនឹង១៩% បើធៀបនឹងឆ្នាំ២០១១)។ ចំពោះការខូចខាតទ្រព្យសម្បត្តិរួមមាន ម៉ូតូចំនួន ៨៤០៦ គ្រឿង (ថយចុះចំនួន ៧៦២ គ្រឿងឬស្មើនឹង១៥% បើធៀបនឹងឆ្នាំ២០១១) រថយន្តធុនតូចចំនួន ១៦៦៧ (ថយចុះចំនួន ១០០ គ្រឿងឬស្មើនឹង៦% បើធៀបនឹងឆ្នាំ២០១១) និងរថយន្តធុនធំចំនួន៥៣៩ (ថយចុះចំនួន ៤៧ គ្រឿងឬស្មើនឹង៨% បើធៀបនឹងឆ្នាំ២០១១)។ បុព្វហេតុចម្បងនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរគឺបើកបរលើសល្បឿនកំណត់មានចំនួន៤៧% មិនគោរពសិទ្ធិអទិភាពចំនួន១៥% និងបើកបរក្នុងស្ថានភាពស្រវឹងចំនួន១១%។ ភាគច្រើននៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរកើតឡើងគឺបណ្តាលមកពីអ្នកបើកបរ និង ស្ថានភាពផ្លូវ និងស្ថានភាពរថយន្ត។ http://www.cen.com.kh/localnews/details_more/135?token=NjljmjFinNDdhMJBmY2VhNWI52TcyZid1NjAxZTVO) ស្ថិតិខាងលើនេះមិនរំលេចពីករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរពាក់ព័ន្ធនឹងអ្នកដំណើរឬអ្នកទេសចរ ក៏ប៉ុន្តែមានការអះអាងថា មានអ្នកទេសចរស្លាប់និងរងរបួសក្នុងករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងសេវាដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ។ ឧទាហរណ៍ នៅឆ្នាំ២០១២ មានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរពីរករណី គឺឡានក្រុងដឹកអ្នកទេសចរជួបគ្រោះថ្នាក់ចរាចរដែលបណ្តាលឲ្យស្លាប់និងរងរបួស មានដូចខាងក្រោម៖ ១-នៅខេត្តកោះកុង : ថ្ងៃទី២៨ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០១២ មានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរកើតឡើងដែលបណ្តាលឲ្យស្លាប់ជនជាតិរុស្ស៊ីម្នាក់ និងរបួសធ្ងន់ធ្ងរចំនួន២៤នាក់ទៀត, រថយន្តក្រុង Paramount Angkor Express Co.Ltd (ប្រភពព័ត៌មាន: http://alfredmeier.me/2012/02/29/cambodia-bus-accident-in-koh-kong-province-1-dead-46-injured/) ២-នៅខេត្តព្រៃវែង ៖ ថ្ងៃទី០៥ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១២

		មានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរកើតឡើងដែលបណ្តាលឲ្យស្លាប់មនុស្សបួននាក់ និង១៣នាក់ទៀតរងរបួស គឺរថយន្តតាក់ស៊ីប៉ះទង្គិចគ្នាជាមួយ នឹងរថយន្តក្រុងទេសចរណ៍ "the Vietnamese Van Rex Company" (ប្រភពព័ត៌មាន: http://www.phnompenhpost.com/index.php/2012110559562/National-news/four-killed-as-tour-bus-taxi-collide-in-prey-veng.html) ព័ត៌មានដែលមានមិនអនុញ្ញាតឲ្យមានការវាយតម្លៃពីទំហំនៃបញ្ហាឲ្យបានសុក្រឹត្យទេ ក៏ប៉ុន្តែការស្លាប់និងរងរបួសដាក់បន្ទុកចំណាយខ្ពស់ដល់បុគ្គល គ្រួសារ និងសហគម។ ទោះបីជា ស្ថានភាពផ្លូវមិនល្អនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា គឺជាកត្តាចម្បងនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរមួយចំនួន។ លទ្ធភាពមានកំណត់របស់ប្រទេសកម្ពុជាក្នុងការដោះស្រាយបញ្ហានេះក្នុងរយៈពេលខ្លី គឺតម្រូវឲ្យអ្នកបើកបរផ្លាស់ប្តូរឥរិយាបថបើកបរចំពោះស្ថានភាពផ្លូវបែបនេះ ។ មានការលើកឡើងថា បញ្ហានេះមិនមែនចេះតែកើតឡើងនោះទេ។ មានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរបន្តិចបន្តួចជាច្រើនដែលមិនបានដាក់បញ្ចូនក្នុងស្ថិតិខាងលើនេះទេ។ម្យ៉ាងទៀត ការថែទាំរថយន្តមិនបានល្អជាចំណែកនៃការបង្កឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរកើតឡើងមួយចំនួន ដូចជាឧទាហរណ៍ទី១ខាងលើនេះ គឺបណ្តាលមកពីការផ្ទុះបែកកង់រថយន្ត។
ការការពារនិងអភិរក្សបរិស្ថាន	មិនមែន	
សមធម៌យេនឌ័រ, ការអភិរក្សសង្គមនិងវប្បធម៌	មិនមែន	
ជំរុញការប្រកួតប្រជែង	មិនមែន	
ការប្រមូលផ្តុំព័ត៌មាន	មិនមែន	

អនុលោមតាមកិច្ចព្រម របស់(WTO) និងកិច្ចព្រមព្រៀងអន្តរជាតិនានា	មិនមែន	

ប្រសិនបើមានបញ្ហាផ្សេងទៀត ចូរពន្យល់ និងផ្តល់ភស្តុតាង

តួនាទីនិងការទទួលខុសត្រូវមិនច្បាស់លាស់ រវាងក្រសួងទេសចរណ៍និងក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ពាក់ព័ន្ធនឹងការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរនិងអ្នកទេសចរតាមផ្លូវគោកក្នុងករណីមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរកើតឡើង។ ករណីនេះបង្កឲ្យមានការលំបាកក្នុងការអនុវត្តនិងការពង្រឹងការអនុវត្តច្បាប់ ឧទាហរណ៍ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរនៅខេត្តព្រៃវែងនិងខេត្តកោះកុង បង្កឲ្យមានការលំបាកដល់មន្ត្រីក្នុងការដោះស្រាយបណ្តឹងទារសំណងពីជនរងគ្រោះ(អ្នកទេសចរ) ពីព្រោះតាមច្បាប់ដែលមានស្រាប់ ក្រសួងទាំងពីរមិនមានការទទួលខុសត្រូវជាក់លាក់ចំពោះករណីនេះ។

សូមបញ្ជាក់ថាតើបញ្ញត្តិកម្មនេះនឹងធ្វើឲ្យស្ថានការណ៍ប្រសើរឡើងយ៉ាងដូចម្តេច

ប្រកាសអន្តរក្រសួងនេះនឹងធ្វើឲ្យអ្នកធ្វើដំណើរ និងអ្នកទេសចរមានទំនុកចិត្តលើមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន ទទួលបាននូវព័ត៌មានគ្រប់គ្រាន់ ការធ្វើអធិការកិច្ចតឹងរឹងលើសុវត្ថិភាពឡានក្រុងអាចកាត់បន្ថយអត្រាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរនិងផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផ្សេងទៀត។ ការពង្រឹងសុវត្ថិភាពនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោកនឹងផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍បន្ថែមទៀត ដែលអាចលើកមុខមាត់ទេសចរណ៍និងភាពប្រកួតប្រជែងជាអន្តរជាតិរបស់កម្ពុជា។

២. គោលបំណង - តើយើងចង់សម្រេចអ្វី?

ប្រកាសនេះ មានគោលបំណងធានាឲ្យមានការយកចិត្តទុកដាក់ខ្ពស់ចំពោះសុវត្ថិភាពពីសំណាក់ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោកនិងអ្នកបើកបររបស់ក្រុមហ៊ុនទាំងនោះ ហើយធានាថា មិនមែនជាកំហុសរបស់ពួកគេទេ នៅពេលពួកគេជួបនឹងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណាមួយ។ គោលបំណងនៃប្រកាសនេះជាការរួមចំណែកទៅនឹងគោលបំណងទូទៅរបស់រដ្ឋាភិបាលក្នុងការពង្រឹងសុវត្ថិភាពចំពោះអ្នកដំណើរនិងអ្នកទេសចរធ្វើដំណើរតាមក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោក។

៣. ជម្រើស- ពិចារណាជម្រើសផ្សេងៗទាំងឡាយ

៣.ក. សូមរាយបញ្ជីនូវលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តដែលមានស្រាប់ ដែលពាក់ព័ន្ធឬប្រហាក់ប្រហែល។

១. ច្បាប់ស្តីពីទេសចរណ៍ ឆ្នាំ ២០០៩ មាត្រា ២ មាត្រា ១១ និង មាត្រា៣០។

២. ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ឆ្នាំ ២០០៧ ជំពូក ទី៧ មាត្រា ៥០។

៣. ប្រកាសស្តីពីការផ្តល់អាជ្ញាប័ណ្ណទេសចរណ៍តាមផ្លូវគោក របស់ក្រសួងទេសចរណ៍។

៤. ច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រង ឆ្នាំ២០០០។

ចូរបញ្ជាក់ថាតើហេតុអ្វីបានជាលិខិតបទដ្ឋានទាំងនេះមិនទាន់គ្រប់គ្រាន់?

លិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តដែលមានស្រាប់មិនបានបញ្ជាក់ឲ្យលម្អិត និងច្បាស់លាស់ពីតួនាទី ភារកិច្ច និងការទទួលខុសត្រូវរួម និងដោយឡែករបស់ក្រសួងទេសចរណ៍ និងក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនក្នុងការគ្រប់គ្រងការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងអ្នកទេសចរតាមផ្លូវគោក។ ដូច្នេះ ករណីនេះបង្ករការលំបាកក្នុងការអនុវត្តនិងការពង្រឹងការអនុវត្តច្បាប់។

ហេតុនេះ ក្រសួងទេសចរណ៍ និងក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនបានតាក់តែងសេចក្តីព្រាងប្រកាសអន្តរក្រសួង " ស្តីពីការគ្រប់គ្រងការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងទេសចរតាមផ្លូវគោក " ដែលបានកំណត់ដោយច្បាប់ស្តីពីទេសចរណ៍ និងច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។ សេចក្តីព្រាងប្រកាសនេះមានចែងអំពីយន្តការបែងចែកតួនាទី និងការទទួលខុសត្រូវរបស់ក្រសួងទាំងពីរ ដើម្បីធានាឲ្យមានការគ្រប់គ្រងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងអ្នកទេសចរតាមផ្លូវគោកឲ្យមានប្រសិទ្ធភាព។

<u>ជម្រើសដទៃទៀត</u>

៣.ខ. ជម្រើសដទៃទៀតដែលអាចអនុវត្តបាន (សម្រាប់កាវិភាគលើផលប៉ះពាល់)

២. បង្កើតក្រុមការងារអន្តរក្រសួង ដើម្បីធ្វើអធិការកិច្ចក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោកលើភាពអនុលោមតាមលិខិបទដ្ឋានគតិយុត្តដែលមានស្រាប់។

៣. ផ្តល់រង្វាន់ជាការទទួលស្គាល់សុវត្ថិភាពល្អដល់ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោកណាដែល បានបំពេញតាមលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសុវត្ថិភាពតាមស្តង់ដាកម្រិតខ្ពស់ ដោយបិទស្ទិកកឺ(Sticker)លើរថយន្ត ឧទាហរណ៍មានសរសេរនៅលើស្ទិកកឺថា សាកសមសម្រាប់អ្នកទេសចរណ៍(Suitable for Tourists) ដែលចេញដោយក្រសួងទេសចរណ៍និងក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។

<u>ជម្រើសដែលមិនអាចធ្វើបាន</u>

៥. ក្រសួងទេសចរណ៍ និងក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនចេញអាជ្ញាប័ណ្ណរួមគ្នាតែមួយដល់អាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងអ្នកទេសចរណ៍ ។ ជម្រើសនៃការចេញអាជ្ញាប័ណ្ណរួមគ្នានេះមិនដែលបានអនុវត្តពីមុនមកទេនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ដូចនេះ វាហាក់បីដូចជាមិនអាចអនុវត្តបានទេ ពីព្រោះការរៀបចំស្ថាប័នតម្រូវឲ្យក្រសួងទេសចរណ៍ទទួលខុសត្រូវលើការចេញអាជ្ញាប័ណ្ណទេសចរណ៍ ហើយក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនទទួលខុសត្រូវលើការចេញអាជ្ញាប័ណ្ណដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការដឹកជញ្ជូន។

៤. ការប៉ាន់ស្មានបឋមចំណាយកាតព្វកិច្ចនិងផលប៉ះពាល់ចំពោះការប្រកួតប្រជែង

៤.១. ការកំណត់នូវភារកិច្ច និងប្រភេទចំណាយ

៤.២. វិសាលភាពនៃជម្រើស

ការប៉ាន់ស្មានពីបន្ទុកចំណាយរបស់ធុរកិច្ចនិងរដ្ឋាភិបាលមានភ្ជាប់នៅទំព័រខាងក្រោយ។

៤.៣. ប៉ាន់ស្មានកម្រិតកំណើននៃចំណាយកាតព្វកិច្ចរបស់ធុរកិច្ចនិងរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល

ធុរកិច្ច	កម្រិតកំណើននៃចំណាយកាតព្វកិច្ច	អំណះអំណាង(មើលទំព័រខាងក្រោយ)
ជម្រើសទី១: សំណើប្រកាស	មិនគួរឲ្យកត់សម្គាល់	បន្ទុកចំណាយសរុប ១៣៣ ៤៤៦,១៥ ដុល្លារ គ្របដណ្តប់លើធុរកិច្ចចំនួន២០០(ធុរកិច្ចមួយមានបន្ទុកចំណាយ៦៦៧ដុល្លារ)។ ធុរកិច្ចដែលទទួលរងផលប៉ះពាល់ខ្លាំងជាងគេគឺធុរកិច្ចខ្នាតតូចនិងមធ្យមដែលមានចំណូលប្រហែល៤៥០ដុល្លារក្នុងរថយន្តក្រុងមួយក្នុងមួយជើង។ ចំណូលជាមធ្យមប្រចាំថ្ងៃសម្រាប់ធុរកិច្ចខ្នាតធំគឺ៤៥០០ដុល្លារ និងធុរកិច្ចខ្នាតតូច ១២០០ដុល្លារ។
ជម្រើសទី២: ការធ្វើអធិការកិច្ចលើភាព	មិនគួរឲ្យកត់សម្គាល់	បន្ទុកចំណាយសរុប ៤៨០០០ ដុល្លារ គ្របដណ្តប់លើធុរកិច្ចចំនួន ២០០(ធុរកិច្ចមួយមានបន្ទុកចំណាយ២៤០ដុល្លារ)។ បន្ទុកចំណាយក្នុងមួយធុរកិច្ចមានចំនួនតិច។

អនុលោមតាមលិខិតបទដ្ឋានដែលមានស្រាប់		
ជម្រើសទី៣ :ការផ្តល់រង្វាន់ជាការទទួលស្គាល់	មិនគួរឲ្យកត់សម្គាល់	បន្ទុកចំណាយសរុប ១៧០០០ ដុល្លារ គ្របដណ្តប់លើធុរកិច្ចចំនួន ១០០(ធុរកិច្ចមួយមានបន្ទុកចំណាយ១៧៥ដុល្លារ)។ បន្ទុកចំណាយក្នុងមួយធុរកិច្ចមានចំនួនតិច ហើយការចូលរួមក្នុងកម្មវិធីទៅតាមការស្ម័គ្រចិត្ត។

រាជរដ្ឋាភិបាល	កម្រិតកំណើននៃចំណាយ កាតព្វកិច្ច	អំណះអំណាង
ជម្រើសទី១ :សំណើប្រកាស	មិនគួរឲ្យកត់សម្គាល់	បន្ទុកចំណាយសរុបនៅឆ្នាំទី១មានចំនួន ៥៣ ៨៧៦,៨២ ដុល្លារ។
ជម្រើសទី២ : ការធ្វើអធិការកិច្ចលើភាពអនុលោមតាមលិខិតបទដ្ឋានដែលមានស្រាប់	មិនគួរឲ្យកត់សម្គាល់	បន្ទុកចំណាយសរុបនៅឆ្នាំទី១មានចំនួន ៤០០០០ ដុល្លារ។
ជម្រើសទី៣	គួរឲ្យកត់សម្គាល់	បន្ទុកចំណាយសរុបនៅឆ្នាំទី១មានចំនួន ២២ ២៥៦,៥០ ដុល្លារ។

ៈការផ្តល់រង្វាន់ជាការទទួលស្គាល់		

៤.៤. ប៉ាន់ស្មានកម្រិតនៃផលចំណេញ

រាជរដ្ឋាភិបាល	កម្រិតផលចំណេញ	មូលហេតុ
ជម្រើសទី១: សំណើប្រកាស	គួរឲ្យកត់សម្គាល់	ការធ្វើអធិការកិច្ចដោយក្រុមការងារជំនាញនឹងជំរុញឲ្យមានការគោរពតាមលក្ខខណ្ឌតម្រូវសុវត្ថិភាពយានយន្តដែលមានស្រាប់ ពីព្រោះបច្ចុប្បន្ននេះមានការគោរពតាមតិចតួចមណ្ឌលមកពីមិនមានការធ្វើអធិការកិច្ចជាក់លាក់។ លើសពីនោះទៀត ការបណ្តុះបណ្តាលពីសុវត្ថិភាពនិងក្រមសីលធម៌វិជ្ជាជីវៈនឹងជំរុញធុរកិច្ចផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់ថែមទៀតចំពោះសុវត្ថិភាពអ្នកដំណើរនិងមានផាសុកភាព។ សូម្បីតែការកែលម្អតិចតួចនៃស្តង់ដាសុវត្ថិភាពអាចផ្តល់ផលចំណេញច្រើន ប្រសិនបើមិនមានការបាត់បង់ជីវិតក្នុងករណីមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរកើតឡើង។ ការបង្កើនលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តអាចផ្តល់នូវការធានាសុវត្ថិភាពថែមទៀតដល់អ្នកដំណើរនិងអ្នកទេសចរតាមផ្លូវគោក។ ម្យ៉ាងទៀត កត្តានេះក៏អាចលើកទឹកចិត្តថែមទៀតដល់អ្នកទេសចរមកទស្សនាប្រទេសកម្ពុជា។ ជាការរួមផ្សំគ្នា ផលចំណេញទាំងនេះនឹងមានចំនួនច្រើន ប៉ុន្តែវាមិនច្បាស់ជុំវិញកម្រិតនៃផលចំណេញនេះ។
ជម្រើសទី២: ការធ្វើអធិការកិច្ចលើភាពអនុលោមតាមលិខិតបទ	គួរឲ្យកត់សម្គាល់	ដូចជម្រើសទី១ ការធ្វើអធិការកិច្ចដោយក្រុមការងារជំនាញនឹងជំរុញឲ្យមានការគោរពតាមលក្ខខណ្ឌតម្រូវសុវត្ថិភាពយានយន្តដែលមានស្រាប់ ពីព្រោះបច្ចុប្បន្ននេះមានការគោរពតាមតិចតួចមណ្ឌលមកពីមិនមានការធ្វើអធិការកិច្ចជាក់លាក់។ ទោះបីជាយ៉ាងក៏ដោយ ផលចំណេញជារួមរបស់ជម្រើសទី២ត្រូវបានគេ

ដ្ឋានដែលមានស្រាប់		រំពឹងថាទាបជាងជម្រើសទី១ ពីព្រោះជម្រើសទី២ មិនមានវិធានការដើម្បីកែលម្អឥរិយាបថរបស់អ្នកបើកបរដូចជម្រើសទី១ទេ។
ជម្រើសទី៣ :ការផ្តល់រង្វាន់ជាការទទួលស្គាល់	មិនគួរឲ្យកត់សម្គាល់	អាចមានធុរកិច្ចធំៗប៉ុណ្ណោះនឹងចូលរួមក្នុងកម្មវិធីនេះ ខណៈដែលអ្នកដំណើរភាគច្រើនជ្រើសរើសយកធុរកិច្ចខ្នាតតូចដែលសមរម្យសម្រាប់សេចក្តីត្រូវការរបស់ពួកគេ។ ដូច្នេះ ការកែលម្អសុវត្ថិភាពនឹងអាចមានផលចំណេញតិចជាងជម្រើសទាំងពីរខាងលើនេះ។

៤.៥. តើមានផលប៉ះពាល់ដល់ការប្រកួតប្រជែងដែរឬទេ? មិនមាន

បន្ទុកចំណាយបន្ថែមរបស់ធុរកិច្ចគឺជាផលប៉ះពាល់តិចតួច ដូច្នេះ នឹងមិនប៉ះពាល់ដល់ការប្រកួតប្រជែងខ្លាំងនោះទេ។

៤.៦. តើមានផលប៉ះពាល់លើយេនឌ័រដែរឬទេ?

តើបញ្ញត្តិកម្មនេះមានឥទ្ធិពលមកលើស្ត្រី(បុគ្គលនិងស្ត្រីជាម្ចាស់ធុរកិច្ច)ច្រើនជាងបុរស? មិនមាន

៥. កិច្ចពិគ្រោះយោបល់បឋម

ក្រុម	សហគ្រាស	វិធីសាស្ត្រ	សង្ខេបទស្សនៈ
ក្រុមហ៊ុនរថយន្តក្រុង	សមាគមរថយន្តក្រុងកម្ពុជា (CAMBA)	កម្រងសំណួរ	កម្រងសំណួរត្រូវបានផ្ញើទៅ CAMBA ដើម្បីសុំយោបល់ ប៉ុន្តែមិនមានការឆ្លើយតប។
	Apex Cambodia Travel Service Co.Ltd Phnom Penh Sorya Transport	កម្រងសំណួរ	គាំទ្រប្រកាស ប៉ុន្តែមិនមានយោបល់លម្អិតទេ ទាក់ទងនឹងកម្រៃអាជ្ញាប័ណ្ណ។

អ្នកប្រើប្រាស់	ក្រុមអ្នកប្រើប្រាស់ អ្នកប្រើប្រាស់ចម្បងៗ(ឧទាហរណ៍ អ្នកទិញក្នុងទ្រង់ទ្រាយធំ)		មិនបានធ្វើ
	អ្នកប្រើប្រាស់តូចតាច(ទិញតិចតួច)		
រាជរដ្ឋាភិបាល	ក្រសួង		មិនបានធ្វើ

៦.សន្និដ្ឋាន

៦.១: សេចក្តីសង្ខេបនៃការចំណាយបន្ថែមនិងផលចំណេញ

ជម្រើស	បន្ទុកចំណាយរបស់វិស័យឧស្សាហកម្ម	បន្ទុកចំណាយរបស់រដ្ឋាភិបាល	ផលចំណេញ
ជម្រើសទី១:សំណើប្រកាស	មិនគួរឲ្យកត់សម្គាល់	មិនគួរឲ្យកត់សម្គាល់	គួរឲ្យកត់សម្គាល់
ជម្រើសទី២: ការធ្វើអធិការកិច្ចលើភាពអនុលោមតាមលិខិតបទដ្ឋានដែលមានស្រាប់	មិនគួរឲ្យកត់សម្គាល់	មិន គួរឲ្យកត់សម្គាល់	គួរឲ្យកត់សម្គាល់
ជម្រើសទី៣:ការផ្តល់រង្វាន់ជាការទទួលស្គាល់	មិនគួរឲ្យកត់សម្គាល់	មិនគួរឲ្យកត់សម្គាល់	មិនគួរឲ្យកត់សម្គាល់

៦.២. តើចាំបាច់ធ្វើRIS ដែរឬទេ? មិនចាំបាច់

សំណើបញ្ញត្តិកម្មមិនមានបន្ទុកចំណាយកាតព្វកិច្ចច្រើនទេ ឬ មិនមានផលប៉ះពាល់ដល់ការប្រកួតប្រជែងទេ។

៦.៣. ជម្រើសដែលបានជ្រើសរើស

ជម្រើសទី១ ត្រូវបានជ្រើសរើស។

លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ		មូលហេតុ
តើវាជាជម្រើសដែលមានបន្ទុកចំណាយអប្បបរមាសម្រាប់វិស័យឧស្សាហកម្មនិងសហគមន៍ដែរឬទេ?	មិនមែន	ជម្រើសទី២មានបន្ទុកចំណាយកាតព្វកិចទាបជាង។
តើជម្រើសនេះផ្តល់នូវផលចំណេញអតិបរមាដែរឬទេ?	មែន	ជម្រើសទី១ មានសក្តានុពលផ្តល់ផលចំណេញច្រើនជាងជម្រើសទី២ អាស្រ័យលើកម្រិតប្រសិទ្ធភាពនៃការបញ្ចុះបណ្តាលនិងក្រមសីលធម៌វិជ្ជាជីវៈ។
តើវាជាជម្រើសដែលមានហានិភ័យអប្បបរមាសម្រាប់សាធារណៈដែរឬទេ?	មែន	ជម្រើសទី១អាចកាត់បន្ថយហានិភ័យបានច្រើនពីព្រោះផលចំណេញចម្បងគឺការកាត់បន្ថយហានិភ័យ។

ប្រសិនបើចម្លើយចំពោះសំណួរខាងលើសុទ្ធតែ "មែន" បន្តទៅចំណុចទី៧។

ប្រសិនបើចម្លើយណាមួយនៃសំណួរខាងលើ "មិនមែន" ហេតុអ្វីបានជាជ្រើសរើសយកជម្រើសនោះ។

ទោះបីជាលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យមួយឬពីរខាងលើអវិជ្ជមានតែការរួមបញ្ចូលគ្នានៃលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យទាំងអស់មានលក្ខណៈសមស្រប។

ទោះបីជាភាពមិនច្បាស់លាស់ជុំវិញកម្រិតនៃផលចំណេញរបស់ជម្រើសទី១ សំណើប្រកាសត្រូវបានគេពិចារណាថានឹងផ្តល់ផលចំណេញសុទ្ធច្រើនជាងជម្រើសទី២ ពីព្រោះមានភាពខុសគ្នានៃបន្ទុកចំណាយចរន្ត(ongoing cost) រវាងជម្រើសទាំងនេះគឺតិចតួច ហើយជម្រើសទី១ មានសក្តានុពលក្នុងការផ្តល់ផលប្រយោជន៍សុវត្ថិភាពតាមរយៈការកែលម្អឥរិយាបថអ្នកបើកបរនិងសុវត្ថិភាពយានយន្ត។

៧. ការអនុវត្ត

ប្រសិនបើជម្រើសបញ្ញត្តិកម្មត្រូវបានជ្រើសរើស។

៧.១. តើវិធានការអ្វីត្រូវបានជ្រើសរើសដើម្បីលើកកម្ពស់តម្លាភាពនិងអភិបាលកិច្ចល្អក្នុងអំឡុងពេលនៃការអនុវត្ត?

ផ្នែកមួយគួរត្រូវបានបង្កើតឡើងរវាងក្រសួងទាំងពីរនេះ ដើម្បីសម្របសម្រួលអនុវត្តបញ្ញត្តិកម្មថ្មីនេះ។

៧.២. តើគួរធ្វើការពិនិត្យបញ្ញត្តិកម្មនេះឡើងវិញ ក្រោយពេលបញ្ញត្តិកម្មនេះត្រូវបានអនុវត្តដែរឬទេ?

បើដូច្នោះ តើបញ្ញត្តិកម្មនេះគួរត្រូវបានពិនិត្យឡើងវិញយ៉ាងដូចម្តេច និងនៅពេលណា?

ក្រសួងទេសចរណ៍នឹងត្រួតពិនិត្យយោបល់ត្រលប់តាមរយៈការប្រជុំយ៉ាងទៀតទាត់ជាមួយធុរកិច្ចវិស័យទេសចរណ៍ រួមទាំងធុរកិច្ចដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវគោក និងពិនិត្យឡើងវិញរួមជាមួយនឹងក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ប្រសិនបើចាំបាច់។

<u>យោបល់ផ្សេងទៀត</u>

ទោះបីជា ជម្រើសទី១(ប្រកាស) ត្រូវបានផ្តល់ជាអនុសាសន៍ទទួលយកនិងមានផលចំណេញគួរឲ្យកត់សម្គាល់ក៏ដោយ ក៏វាហាក់បីដូចជាមិនអាចដោះស្រាយបញ្ហាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរបានទាំស្រុងទេ។ ឧទាហរណ៍បើមានអ្នករងគ្រោះ(អ្នកទេសចរ)ប្តឹងមកក្រសួងទាំងពីរនេះ ដើម្បីទារសំណងនោះសំណើប្រកាសមិនចែងពីយន្តការឬការទទួលខុសត្រូវក្នុងការដោះស្រាយបណ្តឹងទារសំណងពីអ្នករងគ្រោះឡើយ។ ម្យ៉ាងវិញទៀតសំណើប្រកាសនិយាយតែពីវិធានការការពារ(បណ្តុះបណ្តាល អធិការកិច្ច ។ល។)។ វិធានការទាំងនេះ អាចកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ ប៉ុន្តែមិនអាចលុបបំបាត់គ្រោះថ្នាក់ចរាចរទេ ដូច្នេះគ្រោះថ្នាក់ចរាចរនៅតែកើតឡើង។ ជាការល្អ គួរបន្ថែមយន្តការឬការទទួលខុសត្រូវរបស់ក្រសួងទាំងពីរនេះ ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងបណ្តឹងទារសំណងពីអ្នករងគ្រោះដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ ទៅក្នុងសំណើប្រកាសអន្តរក្រសួងនេះ ហើយត្រូវពិនិត្យពីប្រសិទ្ធភាពក្នុងរយៈពេល១ឆ្នាំ បន្ទាប់ពីប្រកាសនេះចូលជាធរមាន។

ដំណើរការ	ឈ្មោះ	មុខងារ	ហត្ថលេខា	កាលបរិច្ឆេទ
រៀបចំដោយ (ក្រសួងពាក់ព័ន្ធ)	[illegible]	[illegible] RIA MoT	[illegible]	15/5/2013
ត្រួតពិនិត្យដោយ (ORIA)	[illegible]	[illegible] RIA	[illegible]	16/05/13
	[illegible]	[illegible] RIA		17-5-13
	[illegible]	[illegible] CBA	[illegible]	16.5.13
ឯកភាពដោយ (ORIA)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	30.5.13
បញ្ចូលទិន្នន័យដោយ	[illegible]	[illegible] RIA	[illegible]	30.05.13
បញ្ចូលក្នុងគេហទំព័រដោយ	[illegible]	[illegible] I-Center	[illegible]	30.5.13