ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

លេខ:...១៨១...អនក្រ.បក

អនុក្រឹត្យ

ស្តីពី

ការដាក់ឱ្យអនុវត្តប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញ

រាជរដ្ឋាភិបាល

- បានឃើញរដ្ឋធម្មនុញ្ញនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៩១៣/៩០៣ ចុះថ្ងៃទី២៤ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០១៣ ស្តីពីការតែងតាំងរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/១២១៣/១៣៩៣ ចុះថ្ងៃទី២១ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៣ ស្តីពីការកែសម្រួលនិងបំពេញបន្ថែមសមាសភាពរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ០២/នស/៩៤ ចុះថ្ងៃទី២០ ខែកក្កដា ឆ្នាំ១៩៩៤ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំនិងការប្រព្រឹត្តទៅនៃគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០១៩៦/០៨ ចុះថ្ងៃទី២៤ ខែមករា ឆ្នាំ១៩៩៦ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការបង្កើតក្រសួងមហាផ្ទៃ
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០៦៩៩/០៩ ចុះថ្ងៃទី២៣ ខែមិថុនា ឆ្នាំ១៩៩៩ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការបង្កើតក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០៨០១/១៤ ចុះថ្ងៃទី៣០ ខែសីហា ឆ្នាំ២០០១ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ភូមិបាល
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០៥០៨/០១៧ ចុះថ្ងៃទី២២ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០០៨ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងរដ្ឋបាលរាជធានី ខេត្ត ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០២១០/០០៣ ចុះថ្ងៃទី២៦ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០១០ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីអស្សាមិករណ៍
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៥១២/៤៦៣ ចុះថ្ងៃទី២៦ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១២ ស្តីពីការបង្កើតគណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដីនិងនគរូបនីយកម្មថ្នាក់ជាតិ
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៣១៤/៣៧៣ ចុះថ្ងៃទី២៦ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១៤ ស្តីពីការកែសម្រួលមាត្រា២និងមាត្រា៥នៃព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៥១២/៤៦៣ ចុះថ្ងៃទី២៦ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១២ ស្តីពីការបង្កើតគណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដីនិងនគរូបនីយកម្មថ្នាក់ជាតិ/.

- បានឃើញអនុក្រឹត្យលេខ៧៧ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី០៧ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១២ ស្តីពីការបង្កើតគណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដីនិងនគរូបនីយកម្មថ្នាក់រាជធានី ខេត្ត ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ
- បានឃើញអនុក្រឹត្យលេខ៤២ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី០៣ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១៥ ស្តីពីនគរូបនីយកម្ម រាជធានី ក្រុង និងទីប្រជុំជន
- បានឃើញអនុក្រឹត្យលេខ៧៦ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី០៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៥ ស្តីពីការកែសម្រួលមាត្រា៣០ មាត្រា៣៤ មាត្រា៣៨ មាត្រា៥០ មាត្រា៦៦ មាត្រា៧៤ និងមាត្រា៨២ នៃអនុក្រឹត្យលេខ៤២ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី០៣ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១៥ ស្តីពីនគរូបនីយកម្ម រាជធានី ក្រុង និងទីប្រជុំជន
- បានទទួលការឯកភាពពីគណៈរដ្ឋមន្ត្រីក្នុងសម័យប្រជុំពេញអង្គ នាថ្ងៃទី១១ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៥

សម្រេច

មាត្រា១ .-

ត្រូវបានដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់នូវប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញ ដែលមានចក្ខុវិស័យដល់ឆ្នាំ២០៣៥ ដូចមានឧបសម្ព័ន្ធភ្ជាប់ជាមួយអនុក្រឹត្យនេះ។

មាត្រា២ .-

ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញនេះ អាចធ្វើការកែសម្រួលក្នុងរយៈពេល៥(ប្រាំ)ឆ្នាំម្តង តាមករណីចាំបាច់នៃការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចនិងសង្គម។ ការកែសម្រួលប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញមុនពេលកំណត់អាចប្រព្រឹត្តទៅបាន ក្នុងករណីដែលមានតម្រូវការចាំបាច់សម្រាប់បម្រើផលប្រយោជន៍សាធារណៈឬផលប្រយោជន៍ជាតិ។

ការកែសម្រួលប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញត្រូវអនុវត្តតាមនីតិវិធីនិងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមាន។

មាត្រា៣ .-

បទប្បញ្ញត្តិទាំងឡាយណាដែលផ្ទុយនឹងអនុក្រឹត្យនេះ ត្រូវទុកជានិរាករណ៍។

មាត្រា៤ .-

រដ្ឋមន្ត្រីទទួលបន្ទុកទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងមហាផ្ទៃ រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ប្រធានគណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដីនិងនគរូបនីយកម្មថ្នាក់ជាតិ រដ្ឋមន្ត្រីគ្រប់ក្រសួង និងប្រធានគ្រប់ស្ថាប័នដែលពាក់ព័ន្ធ និងអភិបាលនៃគណៈអភិបាលរាជធានីភ្នំពេញ ត្រូវទទួលបន្ទុកអនុវត្តអនុក្រឹត្យនេះតាមភារកិច្ចរៀងៗ ខ្លួនចាប់ពីថ្ងៃចុះហត្ថលេខាតទៅ។ ៚

ធ្វើនៅរាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី២៣ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ២០១៥

នាយករដ្ឋមន្ត្រី

សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន

កន្លែងទទួល :
- ក្រសួងព្រះបរមរាជវាំង
- អគ្គលេខាធិការដ្ឋានក្រុមប្រឹក្សាធម្មនុញ្ញ
- អគ្គលេខាធិការដ្ឋានព្រឹទ្ធសភា
- អគ្គលេខាធិការដ្ឋានរដ្ឋសភា
- អគ្គលេខាធិការរាជរដ្ឋាភិបាល
- ខុទ្ទកាល័យសម្តេចនាយករដ្ឋមន្ត្រី
- ខុទ្ទកាល័យសម្តេច ឯកឧត្តម លោកជំទាវឧបនាយករដ្ឋមន្ត្រី
- ដូចមាត្រា៤
- រាជកិច្ច
- ឯកសារ កាលប្បវត្តិ

ឧបសម្ព័ន្ធនៃអនុក្រឹត្យលេខ.១៩៧.អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី.២៣...ខែ......ធ្នូ..........ឆ្នាំ២០១៥

ស្តីពីការដាក់ឱ្យអនុវត្តប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញ

ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញឆ្នាំ២០៣៥

មាតិកា

ទំព័រ

១- សេចក្តីផ្តើម ៤

២- ចក្ខុវិស័យនៃយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍ ៦

៣- គោលបំណង និងគោលដៅនៃយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍ ៦

៣.១- គោលបំណង ៦

៣.២- គោលដៅ ៦

៤- យុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍ ៨

៤.១- ភ្នំពេញ-ប៉ូលអភិវឌ្ឍន៍ស្នូល ៨

៤.១.១- រាជធានីតូចមួយនៃអាស៊ីអាគ្នេយ៍ដែលត្រូវជម្នះឧបសគ្គសំខាន់ជាច្រើន ៨

៤.១.២- ទំហំនៃការរៀបចំដែនដី ៨

៤.១.៣- ប៉ូលសេវាកម្មកណ្តាលសម្រាប់ប្រជាជនចំនួន៦លាននាក់ ៩

៤.១.៤- រាជធានីភ្នំពេញគឺជាចលករសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍប្រទេសកម្ពុជា ៩

៤.១.៥- ភាពចាំបាច់នៃការធ្វើក្របខ័ណ្ឌប្លង់មួយថ្មី ១០

៤.២- ភ្នំពេញ-ទីក្រុងប្រកបដោយគុណភាពអន្តរជាតិ ១០

៤.២.១- រាជធានីភ្នំពេញគឺជារាជធានីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ១០

៤.២.២- មុខងារសំខាន់ៗសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ ១៣

៤.២.៣- ពង្រឹងគុណសម្បត្តិនៃការទាក់ទាញនិងការប្រកួតប្រជែងរបស់រាជធានីភ្នំពេញ ១៥

៤.២.៤- តុល្យភាពរវាងអភិក្រមខាងក្នុងនិងអភិក្រមខាងក្រៅ ១៥

៤.២.៥- ការពង្រីកផ្ទៃដីទីក្រុងធំ(មេត្រូប៉ូលីតែន) និងការកើនឡើងទ្វេដងនៃចំនួនប្រជាជនឆ្នាំ២០៣៥ .... ១៦

៤.២.៦- កម្រិតទីមួយនៃការរៀបចំអភិវឌ្ឍន៍ ការធ្វើសមាហរណកម្មទៅក្នុងតំបន់ ១៨

៤.៣- ការបម្រុងទុកនូវប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តមេចាំបាច់ ១៩

៤.៣.១- បណ្តាញផ្លូវជាតិ ជាផ្លូវខ្សែក្រវាត់ព័ទ្ធជុំវិញទីក្រុងដ៏ធំ ១៩

៤.៣.២- ការបោះទីតាំងកំពង់ផែទាំងឡាយ ការរក្សាទុកកំពង់ផែនៅក្នុងទីក្រុង ១៩

៤.៣.៣- បណ្តាញផ្លូវដែក ការស្តារឡើងវិញនូវបណ្តាញផ្លូវដែកដែលមាន ស្រាប់និងស្ថានីយរថភ្លើងថ្មីមួយនៅផ្នែកខាងលិចទីក្រុង .... [illegible]

ទំព័រ

៤.៣.៤- អាកាសយានដ្ឋានសព្វថ្ងៃអាចឆ្លើយតបសេចក្តីត្រូវការរហូតដល់ត្រឹមឆ្នាំ២០២០ .... ២១
៤.៣.៥- យ៉ាងហោចណាស់ត្រូវមានទីកន្លែងផៃស្ងួតមួយដែលមានអន្តរគូនាទី...... ២៣

៤.៤- ការរៀបចំការអភិវឌ្ឍនគរូបនីយកម្មក្នុងកម្រិតទីក្រុងធំ........................ ២៤
៤.៤.១- ភាពបន្ទាន់នៃការកំណត់នូវបណ្តាញលម្ហសាធារណៈ ២៤
៤.៤.២- បណ្តាញផ្លូវតាមកម្រិតថ្នាក់ ២៤
៤.៤.៣- បណ្តាញពណ៌បៃតង(សួននិងដើមឈើ)និងពណ៌ខៀវ(ទឹក) ២៤
៤.៤.៤- ការបម្រុងទុកនូវប៉ូលអភិវឌ្ឍបន្ទាប់នានាក្នុងកម្រិតទីប្រជុំជនក្រុង.............. ២៥
៤.៤.៥- ភាពចាំបាច់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនរួម ២៦

៤.៥- បេតិកភណ្ឌតំបន់ពិសេសនានានិងទេសភាពរបស់ទីក្រុង ២៦
៤.៥.១- តើត្រូវយកគំរូអភិវឌ្ឍន៍មួយណាសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ?........................ ២៦
៤.៥.២- ការលើកតម្កើងតំបន់ចតុមុខ ២៧
៤.៥.៣- ការលើកតម្កើងការអភិវឌ្ឍតំបន់បឹងកក់.. ២៨
៤.៥.៤- ការលើកតម្កើងបឹងនានានៅភាគខាងជើង ២៨
៤.៥.៥- ការរៀបចំផ្ទៃអាងចម្រោះទឹកកខ្វក់ខាងត្បូងទីក្រុង (បឹងជើងឯក)............ ២៩
៤.៥.៦- ការរៀបចំទីតាំងទីលានចាក់សំរាម ២៩
៤.៥.៧- ការបង្កើតលក្ខខណ្ឌចាំបាច់សម្រាប់ទទួលអគារខ្ពស់ៗ........................ ២៩
៤.៥.៨- នយោបាយលំនៅឋានដីធ្លីនិងអចលនវត្ថុ ៣០

៥- ផែនការសកម្មភាព ៣២
៥.១- ការផ្សព្វផ្សាយ ៣៣
៥.២- គម្រោងសំខាន់ៗដែលត្រូវការចាំបាច់នូវការអនុម័តបន្ទាន់ ៣៣
៥.៣- បទប្បញ្ញត្តិនគរូបនីយកម្ម.. ៣៣
៥.៤- សកម្មភាពអភិវឌ្ឍន៍បន្តនិងវិនិយោគសាធារណៈ ៣៤

៦- សេចក្តីសន្និដ្ឋាន ៣៤
- ផែនទីរូបភាព ....

១- សេចក្តីផ្តើម

ការធ្វើប្លង់គោលនគរូបនីយកម្មរាជធានីភ្នំពេញ ត្រូវបានរៀបចំឡើង(ជាច្រើនលើក)តាំងពីជាងមួយសតវត្សរ៍មកហើយ ប៉ុន្តែ មានតែគម្រោងប្លង់គោលនគរូបនីយកម្មដែលបានរៀបចំដោយក្រសួងកសិកម្មនៅថ្ងៃទី១៦ ខែមេសា ឆ្នាំ១៩៥០ តែមួយគត់ដែលត្រូវបានអនុម័តឲ្យប្រើប្រាស់នៅឆ្នាំ១៩៥៦។

ប្លង់គោលនាពេលនោះគឺជាឧបករណ៍គោលដ៏សំខាន់មួយ(ក្នុងការគ្រប់គ្រងនិងតម្រង់ទិស) ការអភិវឌ្ឍទីក្រុងភ្នំពេញចាប់ពីសម័យទទួលបានឯករាជ្យរហូតដល់សម័យមានសង្គ្រាម។ ពោលវាជាឯកសារដែលត្រូវបានគេប្រើប្រាស់ជាមគ្គុទ្ទេសក៍ សម្រាប់ការធ្វើបទប្បញ្ញត្តិនគរូបនីយកម្ម និងក៏ជាមគ្គុទ្ទេសក៍សម្រាប់គម្រោងធំៗដទៃទៀតដូចជាពហុកីឡដ្ឋានអូឡាំពិក សាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទភ្នំពេញ បុរីកីឡា ដីឡូត៍នៅជុំវិញពហុកីឡដ្ឋានអូឡាំពិក ទួលគោក សាលមហោស្រពព្រះសុរាម្រឹត វិមានឯករាជ្យ...។ល។ ដើម្បីឆ្លើយតបនឹងសេចក្តីប្រាថ្នា(មហិច្ឆតា)ធំៗរបស់ប្រទេស។

ប៉ុន្តែការធ្វើប្លង់គោលពេលនោះបានគ្របដណ្តប់ត្រឹមព្រំដែនកំណត់ក្រុងមួយ ដែលមានទំហំមួយតូចនៅឡើយ ពោលគឺនៅត្រឹម៤ខណ្ឌចាស់កណ្តាលក្រុងសព្វថ្ងៃដែលដីធ្លីត្រូវបានប្រើប្រាស់អស់តាំងពីទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៦០ សម្រាប់អនុវត្តតាមផែនការពង្រីកទីក្រុងទៅគ្រប់តំបន់នានានៅពេលនោះ។ ចាប់ពីទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៧០រហូតមកដល់បច្ចុប្បន្ន គ្រប់ការសាកល្បងដើម្បីកំណត់នូវការរៀបចំធ្វើប្លង់គោលនគរូបនីយកម្មនានា ត្រូវទទួលបរាជ័យទាំងអស់ ដោយសារកង្វះធនធានមនុស្សនិងគ្មានមធ្យោបាយគ្រប់គ្រាន់ដែលអាចប្រើប្រាស់បាន និងដោយសារប្រទេសគ្មានស្ថិរភាព ជាពិសេសក្នុងរបបខ្មែរក្រហម ដែលភ្នំពេញមិនត្រឹមតែមិនអាចបន្តការអភិវឌ្ឍ តែត្រូវបានរងការបំផ្លិចបំផ្លាញ និងស្ទើរតែត្រូវបានបោះបង់ចោលទាំងស្រុង ក្លាយជាទីក្រុងដែលគ្មានមនុស្សរស់នៅ។ ចាប់ពីក្រោយថ្ងៃរំដោះ៧ មករា ឆ្នាំ១៩៧៩ ភ្នំពេញត្រូវស្តារជាបន្តបន្ទាប់។ បន្ទាប់ពីមានកិច្ចព្រមព្រៀងសន្តិភាពនៅទីក្រុងប៉ារីស ពិសេសចាប់ពីឆ្នាំ១៩៩៨ដែលប្រទេសកម្ពុជាបានស្គាល់ស្ថិរភាពពេញលេញទូទាំងប្រទេសកើតពីនយោបាយឈ្នះ-ឈ្នះរបស់**សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន នាយករដ្ឋមន្ត្រី** បាតុភូតនៃការអភិវឌ្ឍទីក្រុងមានល្បឿនយ៉ាងលឿនដោយបានផ្លាស់ប្តូរមាឌមាត្រដ្ឋានយ៉ាងឆាប់រហ័សតាមគំរូនៃការអភិវឌ្ឍមួយដែលរីកសាយដូចស្នាមតំណក់ប្រេងដែលស្រក់លើក្រដាស បន្តពីគម្រោងប្លង់នគរូបនីយកម្មនៃទីក្រុងចាស់។ ការអភិវឌ្ឍយ៉ាងឆាប់រហ័សនៃតំបន់នានាជាយក្រុងក្នុងកាលៈទេសៈមួយដែលនៅមិនទាន់មានប្លង់គោលតម្រង់ទិស បាននាំឲ្យលេចចេញនូវនគរូបនីយកម្មមួយដែលមិនសូវមានលក្ខណៈត្រង់ស្មើ អតុល្យភាពនៃប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងនាំឲ្យមានភាពមិនគ្រប់ជ្រុងជ្រោយឬភាពខ្វះចន្លោះនៃប្រសិទ្ធភាពគ្រប់គ្រងលម្ហសាធារណៈ បរិក្ខារសាធារណៈនិងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដូចជាទោចក្រយានយន្តរថយន្ត។ ជាបទពិសោធជាក់ស្តែងកន្លងនៅខាងក្នុងទំនប់កប់ស្រូវ ដែលទំនប់នេះត្រូវបានកសាងនៅភាគខាងជើងភ្នំពេញនៅដើមទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៧០សម្រាប់ក្រវាត់សុវត្ថិភាពស្បៀង ក្លាយជាតំបន់អភិវឌ្ឍចម្រុះមិនរាបស្មើ មានការអភិវឌ្ឍដោយដុំតូចៗពង្រាយពុំស្មើសាច់...

ការវិវត្តស្បែកខ្លានៅលើដែនដីដ៏ធំ ដែលជាដីសម្រាប់សាងសង់ទីក្រុងផងនិងជាដីសម្រាប់កសិកម្មផង នៅពេលដែលតំបន់នេះនៅមានការខ្វះខាតប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធចាំបាច់ខ្លះសម្រាប់គាំទ្រក៏ដោយ (ភ្លើងអគ្គិសនី ទឹកស្អាត ផ្លូវថ្នល់) ក៏នៅមានការបោះទីតាំងថ្មីនៃដីឡូត៍និងរោងចក្រនានាដែលជួនកាលស្ថិតនៅចម្ងាយរាប់គីឡូម៉ែត្រពីទីប្រជុំជន។

ជាមួយគ្នានេះ ការអភិវឌ្ឍយ៉ាងឆាប់រហ័សនៃតំបន់អាស៊ីអាគ្នេយ៍ បានបង្កើតឡើងនូវការប្រមូលផ្តុំនៃភាពសំបូរបែបថ្មីៗជាច្រើន ដែលនឹងតម្រូវឲ្យមានការរៀបចំគម្រោងរៀបចំដែនដីធំៗក្នុងក្រុង ដូចជាគម្រោងរៀបចំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបសាស្ត្រសម្រាប់គាំទ្រធំៗ និងការបង្កើតឡើងនូវរចនាសម្ព័ន្ធគ្រប់គ្រងក្រុងធំមួយដ៏មានប្រសិទ្ធភាព។ ក្នុងបរិបទនេះ រាជធានីភ្នំពេញត្រូវតែស្វះស្វែងរកមធ្យោបាយដើម្បីទាក់ទាញនិងកៀរគរនូវហិរញ្ញប្បទានពីប្រភពនានា សំដៅធ្វើឱ្យសម្រេចគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍សំខាន់ទាំងនេះ។ ក៏ប៉ុន្តែអ្វីដែលជាបញ្ហាប្រឈមនោះ គឺការបណ្តែតបណ្តោយទៅតាមវិនិយោគិននានា ដែលគ្មានគម្រោងពិតប្រាកដ និងភាពមិនទៀងទាត់ក្នុងការវិនិយោគ ដែលនាំឱ្យខូចប្រយោជន៍ដល់ការតម្រង់ទិសធំៗ សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍទីក្រុងនាពេលអនាគត។

ម្យ៉ាងទៀត យើងក៏ត្រូវតែគិតគូរពីការកើនឡើងទ្វេដងនៃចំនួនប្រជាជននិងផ្ទៃដីសម្រាប់ការកសាងពង្រីកទីក្រុងចាប់ពីពេលនេះរហូតដល់ឆ្នាំ២០៣៥ ដែលតម្រូវឱ្យមានការបង្កើតនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនិងបរិក្ខារសាធារណៈធំៗ បន្ថែមទៀតសម្រាប់ដែនដីរាជធានីភ្នំពេញមួយជាក្រុងធំ។

យុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណដំណាក់កាលទី៣ និងផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍជាតិនៃរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាដែលមាន**សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន** ជាប្រមុខ បានសម្រេចនូវជោគជ័យធំៗជាច្រើនពិសេសការធានាបាននូវស្ថិរភាពម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ច ការធ្វើឱ្យសេដ្ឋកិច្ចមានកំណើនឡើងវិញ បន្ទាប់ពីត្រូវបានរងផលប៉ះពាល់នៃវិបត្តិសេដ្ឋកិច្ចសកលលោកនាឆ្នាំ២០០៩ និងការសម្រេចបាននូវវឌ្ឍនភាពក្នុងដំណើរអភិវឌ្ឍន៍សង្គមកិច្ចសេដ្ឋកិច្ច និងការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រស្របតាមគោលដៅអភិវឌ្ឍន៍សហស្សវត្សរ៍កម្ពុជាឆ្នាំ២០១៥។ ទន្ទឹមនេះ កម្ពុជាបានធ្វើសមាហរណកម្មខ្លួនយ៉ាងជោគជ័យនិងពេញលេញចូលទៅក្នុងតំបន់និងពិភពលោក ហើយកំពុងដើរតួនាទីយ៉ាងសកម្មក្នុងបេសកកម្មជាអន្តរជាតិធំៗ និងក្នុងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការនានា ប្រកបដោយថាមភាពនិងចីរភាពក្នុងឋានៈជាសមាជិកស្មើភាពនិងស្មើសិទ្ធិលើឆាកអន្តរជាតិ។ វឌ្ឍនភាពស្ថិរភាពសង្គមរបស់ប្រទេសកម្ពុជា និងនិន្នាការនៃការកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សនៃនគរូបនីយកម្មបានតម្រូវឱ្យមានការរៀបចំជាថ្មី ឲ្យមានគម្រោងប្លង់គោលនេះឡើង សម្រាប់ប្រើប្រាស់ជាឧបករណ៍គន្លឹះប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព ដែលអាចគ្របដណ្តប់បានទាំងទិដ្ឋភាពច្បាប់និងបច្ចេកទេសសំដៅធ្វើការតម្រង់ទិស និងគ្រប់គ្រងការអភិវឌ្ឍរាជធានីភ្នំពេញឲ្យប្រកបដោយនិរន្តរភាព ឆ្លើយតបបានទៅនឹងនិន្នាការអភិវឌ្ឍន៍របស់ប្រទេសទាំងក្នុងក្របខ័ណ្ឌជាតិទាំងក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ននិងក្នុងពេលអនាគត។

២- ចក្ខុវិស័យនៃយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍

ដោយផ្អែកលើយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណដំណាក់កាលទី៣ ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ និងគោលនយោបាយជាតិស្តីពីការរៀបចំដែនដីរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ចក្ខុវិស័យនៃយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍ រាជធានីភ្នំពេញ គឺ*ភ្នំពេញជាក្រុងរាជធានី ជាបេះដូងរបស់ប្រទេសកម្ពុជាដែលស្ថិតនៅលើចំណុចពិសេសនៃប្រសព្វទន្លេបួន ហៅថាទន្លេបួនមុខ ដែលជាអត្តសញ្ញាណតែមួយគ្មានពីរ ជាមជ្ឈមណ្ឌលនយោបាយ សេដ្ឋកិច្ចពាណិជ្ជកម្ម វប្បធម៌ ប្រកបដោយសក្តានុពលប្រកួតប្រជែង ជាមួយការអភិវឌ្ឍមួយប្រកបដោយវឌ្ឍនភាព សមធម៌ និងចីរភាព។*

ការតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍ផ្អែកនគរូបនីយកម្មសំដៅធានាការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមកិច្ចរបស់រដ្ឋក្នុងដែនដីរាជធានីឱ្យមានប្រសិទ្ធភាព និងមាននិរន្តរភាព ពិសេសដើម្បីតម្រង់ទិសការវិនិយោគសាធារណៈនិងឯកជន ក៏ដូចជាការវិនិយោគរបស់ដៃគូអភិវឌ្ឍទាំងអស់ចាប់ពីពេលនេះរហូតដល់ឆ្នាំ២០៣៥។ យុទ្ធសាស្ត្រនេះនឹងជួយសាលារាជធានីភ្នំពេញ ប្រជាជនទាំងអស់ វិនិយោគិន ព្រមទាំងដៃគូអភិវឌ្ឍនានា ឱ្យចូលរួមអភិវឌ្ឍទីក្រុងប្រកបដោយសណ្តាប់ធ្នាប់ល្អ ហើយក៏ធ្វើឱ្យមានវឌ្ឍនភាពដល់ការវិនិយោគនានាដោយកាត់បន្ថយឬបញ្ចៀសបាននូវហានិភ័យនានាជាអតិបរមា ។

៣- គោលបំណងនិងគោលដៅនៃយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍

៣.១- គោលបំណង

គោលបំណងនៃយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍នគរូបនីយកម្មរាជធានីភ្នំពេញគឺ៖

- តម្រង់ទិសការប្រើប្រាស់ដីធ្លី និងធានាតម្លៃសក្តានុពល ដែលមានស្រាប់របស់ទីក្រុងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់ ចីរភាព និងសមធម៌ ដើម្បីគាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច សង្គមកិច្ច ការធានាសន្តិសុខស្បៀងសោភណភាព និងគុណភាពបរិស្ថាន
- តម្រង់ទិសការអភិវឌ្ឍដោយតុល្យភាព សមភាព និងភាពស៊ីចង្វាក់គ្នា រវាងរាជធានីភ្នំពេញ ទីក្រុងតូចបន្ទាប់ ខេត្តរបស់ប្រទេស និងទីក្រុងរបស់ប្រទេសនានា
- ធានាការលើកស្ទួយអត្តសញ្ញាណរាជធានីភ្នំពេញ ដើម្បីធ្វើសមាហរណកម្មទៅក្នុងតំបន់ និងប្រកួតប្រជែងជាមួយទីក្រុងនានានៅក្នុងតំបន់ សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍនៅក្នុងបរិបទដែលផ្តល់នូវលទ្ធភាពធំជាងពេលមុន ទាំងលើផ្នែកបច្ចេកទេសនិងផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ។

៣.២- គោលដៅ

គោលដៅនៃយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍រាជធានីគឺសំដៅ៖

- អភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាព ធានាបាននូវការផ្គត់ផ្គង់សេចក្តីត្រូវការ និងតម្រូវការចាំបាច់ចំពោះផលប្រយោជន៍របស់មនុស្សបច្ចុប្បន្ននិងអ្នកជំនាន់ក្រោយ។

- គ្រប់គ្រងការពារប្រើប្រាស់សក្តានុពល និងអភិវឌ្ឍធនធានធម្មជាតិ ដោយកំណត់ឱ្យច្បាស់លាស់ជាមុននូវទីតាំងឬតំបន់ដែលត្រូវប្រើប្រាស់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍថ្មី (តំបន់ដែលទើបបញ្ចូលពីខេត្តកណ្តាល) និងការអភិរក្សនូវតំបន់ ដែលសំបូរសំណង់បេតិកភណ្ឌប្រវត្តិសាស្ត្រក្នុងទីក្រុងចាស់
- រក្សានូវការប្រើប្រាស់ដីធ្លីសម្រាប់រយៈពេលវែងដើម្បីឱ្យមានតុល្យភាពក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច សង្គម និងបរិស្ថានព្រមទាំងសោភណភាពរាជធានីភ្នំពេញ
- ប្រើប្រាស់នូវសក្តានុពលដែលមានពីធម្មជាតិ (ទីតាំងតំបន់ចតុមុខ និងបឹងធម្មជាតិនានា) ឱ្យប្រសើរនិងមានប្រសិទ្ធភាព ទៅតាមលក្ខណៈពិសេសនៃតំបន់នីមួយៗ
- លើកកម្ពស់កម្រិតជីវភាពប្រជាជន ទីក្រុង ឱ្យកាន់តែប្រសើរ និងកាត់បន្ថយជាអតិបរមានូវគម្លាតរវាងសង្កាត់កណ្តាលក្រុងនិងសង្កាត់ជាយក្រុង
- ធានាការប្រើប្រាស់ ការអភិវឌ្ឍ និងការគ្រប់គ្រងដី តាមផែនការរៀបចំដែនដី និងផែនការប្រើប្រាស់ដី ប្រកបដោយសមភាពយេនឌ័រ និងគាំទ្រដល់ជីវភាពរស់នៅរបស់ក្រុមជនងាយរងគ្រោះ
- រៀបចំបន្សុំការគ្រប់គ្រងដី ការអភិវឌ្ឍថ្មី និងការការពារតំបន់នីមួយៗនៃរាជធានីភ្នំពេញឱ្យមានភាពសុខដុមរមនាជាមួយគ្នា និងឱ្យស្របទៅនឹងលក្ខខណ្ឌ និងផែនការមេនៃការរៀបចំដែនដីរបស់ប្រទេស
- ទប់ស្កាត់និងកាត់បន្ថយនូវហានិភ័យនៃគ្រោះធម្មជាតិនានា ដែលបណ្តាលមកពីគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍។

ដើម្បីសម្រេចនូវគោលបំណងនិងគោលដៅខាងលើ សាលារាជធានីភ្នំពេញ ត្រូវរៀបចំឯកសារគោលនយោបាយបញ្ជាក់អំពីសេចក្តីប្រាថ្នាធំៗ នៃការអភិវឌ្ឍរបស់រដ្ឋលើដែនដីរាជធានីសម្រាប់អនាគតឆ្នាំ២០៣៥អមដោយផែនទីគោល(Master Schema)ដែលជាឯកសារបច្ចេកទេសបន្ថែមទៅលើឯកសារយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងនេះ ដោយកំណត់យកផែនទីមានមាត្រដ្ឋាន១/៥០០០០ ខ្នាតUTM WG84 រៀបចំឡើងនៅឆ្នាំ២០១៥ ដោយមានការដាក់បញ្ចូលនូវគ្រប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធធំៗនៃផ្លូវដែលមានទំហំធំលើសពី២០ម៉ែត្រឡើង ខ្សែផ្លូវដែក ប្រឡាយមេនានា បឹង បរិក្ខារសាធារណៈធំៗដូចជាកំពង់ផែ ស្ថានីយរថភ្លើង អាកាសយានដ្ឋាន ស្ថានីយរថយន្តក្រុង ដែលជាលក្ខខណ្ឌចាំបាច់គាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍទីក្រុង។ ឯកសារបទប្បញ្ញត្តិនគរូបនីយកម្មតាមសង្កាត់នីមួយៗ ដែលនឹងត្រូវកំណត់នៅពេលក្រោយដោយមន្ទីរនានារបស់សាលារាជធានី ដោយមានការពិគ្រោះយោបល់រវាងប្រជាជនក្នុងមូលដ្ឋាន និងអាជ្ញាធរសង្កាត់ស្របទៅតាមច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងរដ្ឋបាលឃុំ សង្កាត់ថ្ងៃទី១៩ ខែមីនា ឆ្នាំ២០០១។ ចំពោះឯកសារប្លង់ប្រើប្រាស់ដីធ្លីលម្អិត ខ្នាតតំបន់ និងបទប្បញ្ញត្តិនគរូបនីយកម្មនានា ដែលនឹងត្រូវតាក់តែងក្រោយមកទៀតដោយមន្ទីររៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម សំណង់ និងសុរិយោដីរាជធានីភ្នំពេញ និងទីចាត់ការរៀបចំក្រុងរបស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ អនុលោមទៅតាមផ្លូវគោលនៃយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងនេះ។ល។

៤- យុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍

ផ្អែកតាមគោលនយោបាយជាតិរៀបចំដែនដី និងសៀវភៅស្តីពីការវិភាគវិនិច្ឆ័យសេដ្ឋកិច្ចសង្គម និងបរិស្ថាន រាជធានីភ្នំពេញនឹងត្រូវរៀបចំអភិវឌ្ឍន៍តាមយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសដូចតទៅ៖

៤.១- ភ្នំពេញ-ប៉ូលអភិវឌ្ឍន៍ស្នូល

៤.១.១- រាជធានីតូចមួយនៃអាស៊ីអាគ្នេយ៍ដែលត្រូវជម្នះឧបសគ្គសំខាន់ជាច្រើន

ជាមួយនឹងប្រជាជនរស់នៅអចិន្ត្រៃយ៍ចំនួន១ ៣២៥ ៦៨១នាក់[១] (រូបភាពទី១នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ) **ភ្នំពេញស្ថិតនៅលើទីតាំងភូមិសាស្ត្រមួយ** ដែលហាក់ដូចជានៅឆ្ងាយពីលំហូរធំៗនៃសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក និងជាទីក្រុងតូចមួយបើប្រៀបធៀបទៅនឹងទីក្រុងធំៗនៅអាស៊ីអាគ្នេយ៍មានដូចជា ហ្សាការតា ម៉ានីល បាងកក ហូជីមិញ សិង្ហបុរី។ ក្នុងស្ថានភាពនេះ រាជធានីភ្នំពេញត្រូវជម្នះឧបសគ្គសំខាន់ៗ ដើម្បីកំណត់និងលើកតម្លៃឡើងវិញនូវទីតាំងនិងអត្តសញ្ញាណរបស់ខ្លួននៅក្នុងតំបន់ និងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវក្នុងបណ្តាញនៃការផ្លាស់ប្តូរពាណិជ្ជកម្មឈានទៅពង្រឹងឱ្យបាននូវគុណសម្បត្តិទាក់ទាញនិងការប្រកួតប្រជែងរបស់ខ្លួន។

៤.១.២- ទំហំនៃការរៀបចំដែនដី

រាជធានីភ្នំពេញជាទីក្រុងរាជធានីសំខាន់តែមួយគត់របស់កម្ពុជា ដែលហ៊ុមព័ទ្ធដោយតំបន់ជនបទនៅឡើយ។ ភ្នំពេញ និងទីប្រជុំជនជុំវិញ មានប្រជាជន១០%នៃប្រជាជនសរុបរបស់ប្រទេស ១៣ ៣៨៨ ៩១០នាក់ (តាមជំរឿន២០០៨របស់វិទ្យាស្ថានជាតិស្ថិតិ) ស្មើនឹង៥៣% នៃប្រជាជននៅតាមទីប្រជុំជនក្នុងប្រទេស។ មានតែទីប្រជុំជនខេត្តបាត់ដំបង សៀមរាប និងមង្គលបុរី (សិរីសោភ័ណ)ទេ ដែលមានប្រជាជនលើសពី១០០ ០០០នាក់ ទីក្រុងព្រះសីហនុ (ខណ្ឌមិត្តភាព) កំពុងមានកំណើនប្រជាជនយ៉ាងឆាប់រហ័ស (ស្មើ១៥%ក្នុងមួយឆ្នាំ) ហើយនឹងតាមទាន់ទីក្រុងធំៗទីពីរ ទាំងបីនៅពេលឆាប់ៗខាងមុខនេះ។ ទីប្រជុំជនជាងដប់ទៀតមានប្រជាជន នៅចន្លោះពី ២៥ ០០០ ទៅ៦០ ០០០នាក់ និងស្ថិតនៅលើអ័ក្សទំនាក់ទំនងធំៗ ដែលកំណត់បានជារចនាសម្ព័ន្ធទំនាក់ទំនងរបស់ប្រទេស។

គោលនយោបាយរៀបចំដែនដី នឹងជំរុញនូវការគ្រោងឱ្យមានទីក្រុងធំទី២បន្ទាប់ពីរាជធានីភ្នំពេញ ដើម្បីបង្កើតឱ្យមានការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយសមភាព តុល្យភាព រួមចំណែកទទួលចែករំលែកនូវបន្ទុកសេវាកម្មសាធារណៈ ឲ្យមានកម្រិតប្រសើរឡើង សម្រាប់ដែនដីទាំងមូលរបស់ប្រទេស។ នេះជាមធ្យោបាយមួយដើម្បីសម្រាលនូវសម្ពាធនៃកំណើនហួសហេតុប្រជាជនក្នុងតំបន់ប្រមូលផ្តុំតែមួយ ជាពិសេសក្នុងទីកណ្តាលរាជធានីភ្នំពេញ[២] ដែលត្រូវតែគ្រប់គ្រងការពង្រាយការអភិវឌ្ឍឱ្យបានល្អ។ ការអភិវឌ្ឍដោយផ្អែកលើប៉ូលនានានៅតាមអ័ក្ស

---

[១] ទីប្រជុំជនមានប្រជាជន ១៥០ ០០០ នាក់បន្ថែមទៀតនៅក្រៅក្រុង ជាពិសេសនៅតាខ្មៅ និងតាមបណ្តាលផ្លូវជាតិលេខ ១ ៥ ៤ និង៦។

[២] បច្ចុប្បន្នប្រជាជននៅទីក្រុងភ្នំពេញកើនឡើង៥០០០០នាក់ក្នុង១ឆ្នាំ ក្នុងនោះមាន១៥០០០ ជាជនអន្តោប្រវេសន៍ រាជធានីភ្នំពេញ [illegible] បម្លាស់ទី២០% ពីទីអន្តរតំបន់ ជាពិសេសមកពីខេត្តនៅក្បែរៗក្រុង។

រាជធានីភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុ គឺជាគោលការណ៍អភិវឌ្ឍន៍មួយនៅក្នុងតំបន់និរតីនៃប្រទេស។ តំបន់វាលទំនាបហាក់ដូចជាមានទំហំថយចុះពី៥១% ក្នុងពេលសព្វថ្ងៃនេះ មក៤៨%នៅឆ្នាំ២០៣៥។ ឯទីក្រុងភ្នំពេញអាចនឹងមានកំណើនយឺតជាងទីក្រុងទី២ផ្សេងៗទៀត។ លទ្ធផលរំពឹងទុកសំខាន់នៃការអភិវឌ្ឍប្រទេស នឹងស្ថិតលើការរៀបចំទីក្រុងទី២ទាំងនោះដែលនឹងមានប្រជាជនកើនឡើង៤ដងនៅពេលដែលរាជធានីភ្នំពេញមានប្រជាជនកើនឡើងតែពីរដងប៉ុណ្ណោះ។

៤.១.៣- ប៉ូលសេវាកម្មកណ្តាលសម្រាប់ប្រជាជនចំនួន៦លាននាក់

តាមពិតទៅរាជធានីភ្នំពេញ គឺជាប៉ូលសេវាកម្មកណ្តាលមួយក្នុងតំបន់ដែលប្រមូលផ្តុំនូវប្រជាជនជាង៦លាននាក់នៅក្នុងកាំរង្វង់ចម្ងាយ១០០គីឡូម៉ែត្រជុំវិញ (រូបភាពទី២និងទី៣នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ) ដែលប្រហាក់ប្រហែលនឹងទីក្រុងធំៗមួយចំនួននៅអាស៊ីអាគ្នេយ៍ ដូចជាទីក្រុងបាងកកបម្រើប្រជាជន៩លាននាក់ ទីក្រុងហាណូយបម្រើប្រជាជន៨លាននាក់ ទីក្រុងហូជីមិញ ៧លាននាក់ សិង្ហបុរី ៤លាននាក់ និងទីក្រុងកូឡាឡាំពួរ ៤លាននាក់។

ការពង្រឹងនូវតួនាទីរបស់ទីក្រុងសំខាន់ៗនៃខេត្តនានា និងការជំរុញឱ្យលេចឡើងនូវរចនាសម្ព័ន្ធនគរូបនីយកម្ម ដែលមានការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយគុណភាពសុខដុមនីយកម្មជាមួយគ្នា ជាកត្តាសំខាន់មួយក្នុងការជំរុញការអភិវឌ្ឍដែនដីទាំងមូល។ ប៉ុន្តែគោលនយោបាយនេះមិនត្រូវធ្វើជ្រុលហួសហេតុនាំឱ្យខូចគុណប្រយោជន៍នៃការលើកតម្កើងតម្លៃរាជធានីភ្នំពេញ ដែលជាអ្នកផ្តល់សេវាសម្រាប់ប្រទេសទាំងមូលនោះទេ ជាពិសេស គឺសម្រាប់ប្រជាជនជាង៦លាននាក់(ដែលស្មើនឹងជិតពាក់កណ្តាលនៃប្រជាជនសរុបរបស់ប្រទេស) ដែលរស់នៅក្នុងតំបន់វាលទំនាបស្ថិតនៅក្នុងរង្វង់១០០គីឡូម៉ែត្រជុំវិញ ដែលចំនួននេះនឹងកើនឡើងទ្វេដងនៅឆ្នាំ២០៣៥។

៤.១.៤- រាជធានីភ្នំពេញគឺជាចលករសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍប្រទេសកម្ពុជា

ការវិនិយោគទុនដើម្បីលើកកម្ពស់ទីក្រុងគឺជាភាពចាំបាច់និងផ្តល់ផលប្រយោជន៍ដល់ទីក្រុង

រាជធានីភ្នំពេញមានមុខងារជារាជធានីដែលជាទីប្រមូលផ្តុំនូវសកម្មភាពនយោបាយ និងសេដ្ឋកិច្ច ដែលអាចមានផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបរហូតដល់ប្រហែល ១,៣ប៊ីលានដុល្លារអាមេរិក (នៅឆ្នាំ២០០៣) គឺស្មើនឹង៣១%នៃផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបរបស់ជាតិ ហើយដែលបច្ចុប្បន្នផលទុនសរុបប្រចាំឆ្នាំបានកើនលើសពី១ ០០០ដុល្លារអាមេរិកទៅហើយសម្រាប់ប្រជាជនម្នាក់ គឺស្មើជិត៤ដងច្រើនជាងផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបមធ្យមនៃប្រជាជនម្នាក់ដែលរស់នៅតាមខេត្តនានា។ ដូច្នេះរាជធានីភ្នំពេញមានភាពធូរធារជាងតំបន់ដទៃទៀតនៃប្រទេសកម្ពុជា។ ប៉ុន្តែរាជធានីភ្នំពេញក៏នៅតែមានភាពទន់ខ្សោយនៅឡើយ បើប្រៀបធៀបនឹងផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបសម្រាប់ប្រជាជនម្នាក់នៅទីក្រុងបាងកកដែលមានចំនួនច្រើនជាងនេះ១០ដង[៣] (រូបភាពទី៤នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ)។

[៣]ផលិតផលក្នុងស្រុកដុលជាមធ្យមក្នុងប្រជាជនម្នាក់គឺប្រហែល២៧០ដុល្លារអាមេរិក នៅប្រទេសកម្ពុជា៤០០ដុល្លារអាមេរិក នៅប្រទេស វៀតណាម និង២៤០០ នៅប្រទេសថៃ(ទិន្នន័យឆ្នាំ២០០០)

ជាមួយគ្នានេះ ទោះបីភ្នំពេញគឺជាកន្លែងប្រមូលផ្តុំនូវភាពសំបូរបែបធូរធារមួយក៏ដោយ ក៏នៅពឹងផ្អែកយ៉ាងខ្លាំងលើកត្តាខាងក្រៅ ដោយត្រូវដោះស្រាយនូវបញ្ហាធំៗមួយចំនួន ពិសេសការវិនិយោគទុនចាំបាច់ជាច្រើនដើម្បីផលប្រយោជន៍រួមផង និងដើម្បីជំរុញនូវភាពទាក់ទាញរបស់ទីក្រុងផង។ ដូច្នេះ មិនត្រូវបង្អង់ការអភិវឌ្ឍរាជធានីភ្នំពេញដោយបង្វែរការអភិវឌ្ឍជាអាទិភាពទៅតំបន់ដទៃទៀតរបស់ប្រទេសទេ ពីព្រោះរាជធានីគឺជាកញ្ចក់ឆ្លុះបញ្ចាំង ហើយក៏ជាចលករសេដ្ឋកិច្ចមួយរបស់ប្រទេសផងដែរ ជាមួយកំណើនសេដ្ឋកិច្ច១២%នៅរាជធានីភ្នំពេញ។ សម្រាប់ការធ្វើវិនិយោគទុនបរទេសមួយចំនួន ជម្រើសមិនមែនស្ថិតនៅចន្លោះរវាងរាជធានីភ្នំពេញនិងខេត្តនានានោះទេ គឺរវាងរាជធានីភ្នំពេញនិងទីក្រុងធំៗនានាដែលជាគូប្រជែងនៅតំបន់អាស៊ីអាគ្នេយ៍។

៤.១.៥- ភាពចាំបាច់នៃការធ្វើក្របខ័ណ្ឌប្លង់មួយថ្មី

ក្នុងទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៦០ ការអភិវឌ្ឍរាជធានីភ្នំពេញត្រូវបានអនុវត្តតាមប្លង់រូបវន្តនគរូបនីយកម្មមួយដែលត្រូវបានរៀបចំឡើងយ៉ាងហ្មត់ចត់ ជាទីក្រុងព័ទ្ធដោយទំនប់(ការលើកទំនប់ដើម្បីចាក់បំពេញដីសម្រាប់សាងសង់ ការរៀបជាផ្លូវខ្វាត់ខ្វែងដើម្បីកសាងទីក្រុង និងផែនការនគរូបនីយកម្មធំៗ ដែលមួយផ្នែកត្រូវបង្កើតឡើងដើម្បីការពារទប់ស្កាត់គ្រោះទឹកជំនន់)។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ គម្រោងប្លង់នេះបានកំណត់មាឌទីក្រុងមួយ ដែលត្រៀមសម្រាប់ការទទួលយកប្រជាជនឲ្យចូលមករស់នៅតែត្រឹម៥០ម៉ឺននាក់ប៉ុណ្ណោះ។ លើសពីចំនួននេះ ភ្នំពេញត្រូវតែមានការគិតគូរឡើងវិញជាចាំបាច់ដើម្បីជៀសវាងនូវវិបត្តិនគរូបនីយកម្ម។ ជាក់ស្តែង បន្ទាប់ពីមានចំណូលយ៉ាងគំហុកនៃប្រជាជនថ្មីពីជនបទមកទីក្រុងកើនឡើង នៅពាក់កណ្តាលដើមទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៧០ (ទីក្រុងមានប្រជាជនប្រែប្រួលពី៧០០ ០០០ ទៅ១,៣លាននាក់ ក្នុងរយៈពេល៥ឆ្នាំក្រោយមក) នាំឲ្យមានប្រជាជនច្រើនដែលហួសពីការមិនអាចគ្រប់គ្រងបាន។ បច្ចុប្បន្នប្រជាជនក្នុងរាជធានីភ្នំពេញបានបន្តកើនឡើងជាបន្តបន្ទាប់ ការទទួលយកប្រជាជនពីទីជនបទឲ្យចូលមករស់នៅវិញបន្ទាប់ពីការដួលរលំនៃរបបខ្មែរក្រហមនៅទសវត្សរ៍ទី៨នៃសតវត្សរ៍ទី២១ ការបើកចំហសេដ្ឋកិច្ចដល់អន្តរជាតិ និងផ្អែកលើសន្ទុះនៃការស្តារឡើងវិញ ចាប់តាំងពីពាក់កណ្តាលទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៩០មក រាជធានីភ្នំពេញបានទទួលនូវកំណើនយ៉ាងលឿន។ ជាមួយគ្នានេះ ក៏មានការរីកដុះដាលសំណង់និងនគរូបនីយកម្មកាន់តែខ្លាំងឡើងៗ ហើយគម្រោងអភិវឌ្ឍនានាត្រូវបានកើនឡើងជាបន្តបន្ទាប់ ធ្វើឱ្យដែនដីនៃរាជធានីរីកលាតសន្ធឹងកាន់តែធំទូលាយជាងមុនដែល ទាមទារឲ្យរាជធានីភ្នំពេញត្រូវមានគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍជាយុទ្ធសាស្ត្រនគរូបនីយកម្មមួយជាចាំបាច់សម្រាប់ទស្សនវិស័យឆ្នាំ២០៣៥។

៤.២- ភ្នំពេញ-ទីក្រុងប្រកបដោយគុណភាពអន្តរជាតិ

៤.២.១- រាជធានីភ្នំពេញគឺជារាជធានីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា(មាត្រាទី៦នៃរដ្ឋធម្មនុញ្ញ)

មុខងាររាជធានីរបស់ភ្នំពេញ តម្រូវឱ្យស្របនឹងវត្តមានស្ថាប័នសំខាន់ៗនានាស្ថិតនៅក្នុងភូមិសាស្ត្រនេះរាប់ទាំងស្ថាប័នកំពូលនានារបស់រដ្ឋ អង្គការនីតិប្បញ្ញត្តិ នីតិប្រតិបត្តិ និងតុលាការ

មុខងារនេះត្រូវបានបញ្ជាក់ដោយវត្តមានរបស់ព្រះបរមរាជវាំង ព្រឹទ្ធសភា រដ្ឋសភា ក្រសួងយុត្តិធម៌ ទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី ក្រុមប្រឹក្សារដ្ឋធម្មនុញ្ញ ឧត្តមក្រុមប្រឹក្សាអង្គចៅក្រម អគ្គសេនាធិការនៃកងយោធពលខេមរភូមិន្ទ ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា ទីស្តីការនៃគ្រប់ក្រសួង ធនាគារជាតិ សារមន្ទីរជាតិ បណ្ណាល័យជាតិ មជ្ឈមណ្ឌលតម្កល់ឯកសារជាតិ រាជបណ្ឌិត្យសភាកម្ពុជា ពហុកីឡដ្ឋានជាតិអូឡាំពិក រោងមហោស្រពជាតិ ទីស្នាក់ការនៃគ្រឹះស្ថានសាធារណៈនានាដែលមានលក្ខណៈជាតិដូចជា រាជាយស្ម័យយានកម្ពុជា ក្រុមហ៊ុនអគ្គិសនីកម្ពុជា អាជ្ញាធរ-ជាតិប្រេងកាតកម្ពុជា គណៈកម្មាធិការជាតិទន្លេមេគង្គ កាកបាទក្រហមកម្ពុជា អាជ្ញាធរដើម្បីការថែរក្សានិងរៀបចំតំបន់អង្គរ(អប្សរា) ព្រមទាំងតំណាងនៃអង្គការបរទេសនានា តំណាងអង្គទូត (៥២តំណាងបច្ចុប្បន្ននេះ) និងទីភ្នាក់ងារអភិវឌ្ឍរបស់តំណាងអង្គទូតទាំងនេះ (មាន៧សព្វថ្ងៃនេះ) តំណាងអង្គការពហុភាគីៈ ធនាគារពិភពលោក មូលនិធិរូបិយវត្ថុអន្តរជាតិ ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី គណៈកម្មការអឺរ៉ុប តំណាងទាំង១៤នៃអង្គការសហប្រជាជាតិ។

ឆ្លើយតបជាមួយមុខងារទាំងនេះ ដែលភ្នំពេញត្រូវតែមានផែនការជាយុទ្ធសាស្ត្រមួយដែលមានកម្រិតខ្ពស់ ក្នុងនោះជាអាទិ៍ទាក់ទងនឹងវិស័យរៀបចំដែនដី ការគ្រប់គ្រងទីក្រុងនិងសន្តិសុខ ព្រមទាំងគុណភាពនៃទីក្រុងក្នុងការបង្ហាញអំពីអត្តសញ្ញាណ ពោលគឺ*រាជធានីភ្នំពេញគឺជាកញ្ចក់ឆ្លុះបញ្ចាំងពីគុណភាពតំណាងឱ្យជាតិទាំងមូល*។

ម្យ៉ាងទៀតក៏មានជាភាពតំណាងមួយធំជាងគេក្នុងវិស័យរដ្ឋបាល និងសេវាសាធារណៈ នៅថ្នាក់ក្រោមជាតិ និងថ្នាក់មូលដ្ឋាន ដែលក្នុងនោះមានសាលារាជធានីភ្នំពេញ រដ្ឋាករទឹកស្វយ័តភ្នំពេញ កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ សភាពាណិជ្ជកម្មភ្នំពេញ ក្លឹបពាណិជ្ជកម្មសំខាន់ៗដទៃទៀតនៅក្នុងប្រទេស ដែលមានភាពសកម្មក្នុងវិស័យពាណិជ្ជកម្មដែលមានលក្ខណៈអន្តរជាតិ។

រាជធានីភ្នំពេញប្រមូលផ្តុំមន្ត្រីរាជការជាង ៨៦ ០០០នាក់ ក្នុងនោះ ១/៤ ធ្វើការបម្រើឱ្យសាលារាជធានីភ្នំពេញ សកម្មក្នុងការអភិវឌ្ឍ ការផ្តល់សេវាសាធារណៈ និងជំរុញសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចដ៏ធំៗ បង្កលក្ខណៈឲ្យវិស័យឯកជនអាចទាញយកគុណប្រយោជន៍យ៉ាងធំធេងពីស្ថានភាពអំណោយផលនេះ ជាក់ស្តែងភ្នំពេញធ្លាប់បានបង្ហាញនូវសមត្ថភាពអាចទទួលភ្ញៀវគណៈប្រតិភូ-ជាតិនិងអន្តរជាតិ ក្នុងឱកាសជំនួបកំពូលនានា និងការប្រជុំទាំងឡាយ (សមាជរបស់អាស៊ានសមាជពិភពលោក ការប្រកួតកីឡានានា ការតាំងពិព័រណ៍អន្តរជាតិនានា ទស្សនីយភាព។ល។

ដោយរាជធានីភ្នំពេញជាមជ្ឈមណ្ឌលនៃអំណាចកំពូលខាងលើទាំងនេះ ទើបនាំឱ្យមានការបោះទីតាំងនៃក្រុមហ៊ុនឯកជនធំៗសំខាន់ៗនានាផងដែរ។ នេះជាតម្រូវការមួយផ្នែកដែលនាំឱ្យមានការចូលចិត្តបោះទីតាំងប្រកបអាជីវកម្មទាំងនេះនៅរាជធានីភ្នំពេញ ពីសំណាក់វិនិយោគិននានា។

វិស័យសេវាកម្មនានា(ទេសចរណ៍ ការបោះពុម្ព មេធាវី ការិយាល័យសិក្សា ស្ថាបត្យករ អ្នកជំនាញការគណនេយ្យ សេវាកម្មសម្រាប់ក្រុមហ៊ុន សហគ្រាសពាណិជ្ជកម្មការដឹកជញ្ជូន ...) ក៏ត្រូវបានប្រមូលផ្តុំដោយសារវត្តមាននៃអំណាចសាធារណៈនិងឯកជនទាំងនោះ។ ម្យ៉ាងទៀត [illegible]

ការងារចំនួន១/៣ របស់ប្រជាជនកម្ពុជាក៏បានប្រមូលផ្តុំនៅភ្នំពេញ ក្នុងចំណោមការងារទាំងនោះ មានការងារនានាដែលគ្រប់គ្រងចំណូលដ៏លើសលប់យ៉ាងច្រើនបំផុត (៥៨%នៃផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបរបស់រាជធានីភ្នំពេញគឺត្រូវបានមកពីសកម្មភាពសេវាកម្ម)។

វិស័យទេសចរណ៍ : មានសណ្ឋាគារនិងផ្ទះសំណាក់ចំនួន៥៩៦កន្លែងដែលមានចំនួនបន្ទប់ច្រើនជាង៧ ៥០០បន្ទប់(ដែលក្នុងនោះ មាន១ ២៥០បន្ទប់ស្ថិតនៅក្នុងខ្នាតអន្តរជាតិ) និងភោជនីយដ្ឋានមាន៣៦៤ មូលដ្ឋានដែលធ្វើឱ្យទីក្រុងភ្នំពេញក្លាយជាទីក្រុងទេសចរណ៍ទីមួយរបស់ប្រទេសកម្ពុជា ទោះបីជាសក្តានុពលវប្បធម៌ទេសចរណ៍ និងកម្សាន្តមិនត្រូវបានគេទាញយកផលប្រយោជន៍អស់ក៏ដោយ សណ្ឋាគារថ្មីៗកំពុងត្រូវបានគេសាងសង់ពង្រីក(សណ្ឋាគារណាហ្គា សណ្ឋាគារកាំបូឌីយ៉ាណា សណ្ឋាគារភ្នំពេញ សណ្ឋាគារឡឺរ៉ូយ៉ាល់ សណ្ឋាគារសូហ្វីតែលភូកេត្រា ...។ និងបង្កើតយ៉ាងឆាប់រហ័សនូវសក្តានុពលនៃការទទួលភ្ញៀវគ្រប់ខ្នាតទាំងអស់។

វិស័យអប់រំ : សាកលវិទ្យាល័យសាធារណៈ និងសាកលវិទ្យាល័យឯកជនសំខាន់ៗ បានប្រមូលផ្តុំនៅរាជធានីភ្នំពេញ ជាមួយហេតុផលពិតប្រាកដ និងចាំបាច់ពីការប្រមូលផ្តុំនៃទីតាំងភូមិសាស្ត្រនៃមធ្យោបាយអប់រំនានា ដើម្បីបញ្ចេញឱ្យឃើញនូវការសិក្សាកម្រិតមួយខ្ពស់ និងសេវាកម្មអប់រំប្រកបដោយគុណភាព។ បណ្តានិស្សិតនិងសិស្សវិទ្យាល័យមានចំនួន២១ ០០០នាក់ ស្មើនឹង២/៣នៃសិស្សនិស្សិតទាំងនេះ ស្ថិតនៅក្នុងវិស័យអប់រំឯកជន។

ជាមួយវត្តមានរបស់ប្រជាជនរស់នៅអចិន្ត្រៃយ៍១ ២៥០ ០០០នាក់ និងចំនួនប្រជាជនដែលធ្វើបម្លាស់ទីទៅមក ចំនួនប្រហែល២៥០ ០០០នាក់បន្ថែមលើនេះទៀតនោះ ភ្នំពេញបានបង្កើតជាទីផ្សារការប្រើប្រាស់មួយធំជាងគេបំផុតនៅក្នុងប្រទេស ដែលសកម្មភាពពាណិជ្ជកម្មយ៉ាងសកម្ម ក្នុងនោះមានផ្សារប្រហែល៩១(២៥ ០០០ស្តង់) មជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម និងផ្សារទំនើបចំនួន១២ និងការលក់ដូររាប់ពាន់នៅតាមបណ្តោយផ្លូវនានា។

វិស័យដឹកជញ្ជូនទំនិញនិងអ្នកដំណើរ ក៏មានលក្ខណៈសំខាន់ណាស់ដែរសម្រាប់ឱ្យមានការទទួលជួបជាលក្ខណៈអន្តរជាតិនៅក្នុងភ្នំពេញក្នុងលក្ខខណ្ឌដ៏ប្រសើរ និងអាចឱ្យមានការតភ្ជាប់ នូវបណ្តាញចែកចាយនានាទៅដល់បណ្តាខេត្តក្នុងប្រទេស។ បទពិសោធថ្មីៗ ក្នុងអំឡុងពេលនៃការធ្វើជាប្រធាននៃជំនួបកំពូលអាស៊ានរបស់ប្រទេសកម្ពុជា បានបង្ហាញឱ្យឃើញថារាជធានីភ្នំពេញបានឈានទៅដល់កម្រិតគុណភាពដ៏ខ្ពស់មួយ ក្នុងការទទួលបដិសណ្ឋារកិច្ចនូវពិធីទាំងនេះ។ ការអភិវឌ្ឍនគរូបនីយកម្មនៃរាជធានីជាអាទិ៍ទាក់ទងនឹងការគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ការធ្វើចរាចរណ៍យានយន្ត អនាម័យបរិស្ថានមិនត្រូវធ្វើឱ្យថយចុះពីកម្រិតគុណភាពជាអន្តរជាតិនេះទេ។

គោលបំណងនៃការអភិវឌ្ឍរាជធានីក៏គឺជាការផ្តុំគ្នារវាងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចឱ្យមានប្រសិទ្ធភាពបំផុតនៃសុខដុមនីយកម្ម ជាមួយប្រជាជនគ្រប់ស្រទាប់ថ្នាក់រួមទាំងអ្នកក្រីក្រ ជនក្រីក្រ និងលើកកម្ពស់តម្លៃសេដ្ឋកិច្ច សង្គមកិច្ច បរិស្ថាន សំដៅឱ្យមានការអភិវឌ្ឍមួយប្រកបដោយចីរភាពដល់អ្នកជំនាន់ក្រោយ។

ការសម្រេចចិត្តរបស់រដ្ឋាភិបាល ក្នុងការតម្រង់ទិសឆ្ពោះទៅរកទីប្រជុំជនបន្ទាប់នានានូវកម្លាំងផលិតកម្ម ក្នុងនោះមានជាពិសេសទីក្រុងព្រះសីហនុនិងតំបន់ព្រំដែន ដើម្បីទីផ្សារនាំចេញនឹងអាចឱ្យមានការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយសមភាព និងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនៅក្នុងក្របខ័ណ្ឌនៃការរៀបចំដែនដីដែនដីរបស់ប្រទេសជាតិទាំងមូល ព្រមទាំងអាចឱ្យកម្ពុជាជំរុញនូវគុណសម្បត្តិដែលអាចប្រកួតប្រជែងបានជាមួយប្រទេសដទៃ។ ដូច្នេះ ឧស្សាហកម្មដែលអាចមានទាំងផលិតផលឧស្សាហកម្មធុនធ្ងន់ នឹងមិនត្រូវបោះទៅតាំងនៅរាជធានីភ្នំពេញទេ នៅពេលដែលផលិតផលពីឧស្សាហកម្មទាំងនោះជាគោលដៅសម្រាប់នាំចេញ។ ប៉ុន្តែគួរតែបោះទីតាំងនៅលើក្បែរតំបន់កំពង់ផែសមុទ្រតំបន់ក្បែរៗព្រំដែនទើបជាការប្រសើរ។

យោងតាមភាពតូចចង្អៀតនៃដែនដីរបស់ភ្នំពេញ និងបញ្ហាប្រឈមនឹងហានិភ័យនានាគួរគប្បីធ្វើពិពិធកម្មកសិកម្មមានការផលិតផលដំណាំបន្លែបង្ការនានា និងការចិញ្ចឹមត្រីសាច់សម្រាប់ចិញ្ចឹមទីក្រុងទាំងមូល និងសម្រាប់នាំចេញ។ ការបម្រុងទុកនូវដីសម្រាប់សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចសម្រាប់ធានាការធ្វើការបម្រុងទុកនូវផលិតផលសម្រាប់ផ្គត់ផ្គង់ និងការប្រើប្រាស់នានានៅក្នុងរាជធានី មាននៅតំបន់ខ្លះនៃជាយក្រុងភ្នំពេញ តែផលិតផលទាំងនេះមិនទាន់អាចបំពេញតម្រូវការទាំងស្រុងឡើយ។ ការកសាងឡើងវិញនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៃរាជធានីភ្នំពេញសព្វថ្ងៃបានឈានចូលមកដល់ដំណាក់កាលមួយដែលបរិក្ខារក្រុង មានតម្រូវការកម្រិតខ្ពស់ជាងកាលពីទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៧០ក្នុងខណៈដែលប្រជាជនមានចំនួនស្មើគ្នា។ បច្ចុប្បន្ន កំណើនប្រជាជនមានចំនួនប្រហាក់ប្រហែល១ ០០ ០០០នាក់ នៅក្នុងខណ្ឌកណ្តាលក្រុងទាំង៤ បើប្រៀបធៀបនឹងចំនួនប្រហែល៩០០ ០០០នាក់នៅក្នុងខណ្ឌជាយក្រុងទាំង៨ ដូចនេះត្រូវតែបន្តការខិតខំប្រឹងប្រែងថែមទៀត ដើម្បីឱ្យទីក្រុងមានគុណភាពដល់កម្រិតអន្តរជាតិឡើងវិញ ពិសេសត្រូវបង្វែរទិសការកសាងប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនានាទៅតំបន់ជាយក្រុង ដែលសព្វថ្ងៃមានចំនួនប្រជាជនច្រើនជាងនៅខណ្ឌកណ្តាលក្រុងទាំង៤ទៅហើយនោះ។

៤.២.២- មុខងារសំខាន់ៗ សម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ

ក្នុងមុខងារដ៏សំខាន់របស់ខ្លួនរាជធានីភ្នំពេញមានតួនាទីជានយោបាយ រដ្ឋបាលកណ្តាល និងជាចំណុចទំនាក់ទំនងជាលក្ខណៈសាកល និងដោយផ្ទាល់ជាមួយនឹងវត្តមាន តំណាងអង្គទូតនានា អង្គការអន្តរជាតិ ហើយនិងទីស្នាក់ការកណ្តាលរបស់សហគ្រាសធំៗ...។ ទន្ទឹមគ្នានេះ រាជធានីភ្នំពេញ បំពេញនាទីជាលក្ខណៈប្រយោលជាចំណុចផ្តុំនៃសេវាកម្មភ័ស្តុភារសម្រាប់ការផ្គត់ផ្គង់ដល់ទីផ្សារក្នុងស្រុក សណ្ឋាគារ និងភោជនីយដ្ឋាន ការបោះពុម្ព ការតំណាងនានា។ មុខងារនេះធានាផ្តល់នូវទីផ្សារការងារមួយផ្នែកធំ និងបង្កើតនូវចំណែកធំមួយនៃផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបរបស់ក្រុង ផ្នែកសេវាកម្មដែលបានរួមចំណែកដល់៥៨%ទូទាំងប្រទេស ហើយអាចឱ្យក្រុងភ្នំពេញមានស្ថិរភាពមួយដែលមានមុខងារមួយច្បាស់លាស់ និងស្ថិរភាពសេដ្ឋកិច្ចមួយចំនួន តួនាទីរបស់រាជធានីនេះ ទាមទារនូវគុណភាពសម្រាប់សេវាមួយចំនួនរបស់ទីក្រុង ត្រូវទីតាំង...

ភាពនៃការគ្រប់គ្រងទីក្រុងទាំងមូល ដែលជាមគ្គុទ្ទេសក៍សម្រាប់ការតម្រង់ទិសទាំងឡាយក្នុងការធ្វើគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍។

ដោយសាររាជធានីភ្នំពេញជាមជ្ឈមណ្ឌលនៃក្បាលម៉ាស៊ីនដឹកនាំនយោបាយ ដែលមានប្រព័ន្ធគមនាគមន៍ធំសំខាន់ៗ និងមានបរិក្ខារសាធារណៈច្រើន ធ្វើឱ្យភ្នំពេញមានភាពទាក់ទាញ និងចំណាប់អារម្មណ៍ពីវិនិយោគិនដើម្បីទទួលបានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគាំទ្រទាំងឡាយសម្រាប់ការវិនិយោគផ្នែកឧស្សាហកម្ម រហូតធ្វើឲ្យមកដល់បច្ចុប្បន្ននេះ ភ្នំពេញក្លាយជាមានភាពឈានមុខជាងគេផ្នែកឧស្សាហកម្មកាត់ដេរសម្លៀកបំពាក់ និងស្បែកជើង[4]។ រោងចក្រទាំងឡាយរួមទាំងបណ្ដារោងចក្រដែលមានទីតាំងនៅរាជធានីភ្នំពេញ ជាអ្នករួមបង្កើតការងារ បានធ្វើមួយភាគធំនោះ នៅមានលក្ខណៈផុយស្រួយនៅឡើយ ដោយហេតុថារោងចក្រនិងសកម្មភាពផលិតកម្មទាំងនេះ ត្រូវស្ថិតនៅក្រោមបរិបទនៃការប្រកួតប្រជែងអន្តរជាតិដែលការប្រកួតប្រជែងនេះនឹងរីកកាន់តែធំឡើងដោយបាត់ភាពអនុគ្រោះពីប្រទេសទទួលទិញ។ ចំនួនការងារដែលទាក់ទងនឹងមុខងាររបស់រាជធានីទាំងនេះ មិនទាន់គ្រប់គ្រាន់អាចឆ្លើយតបនឹងការកើនឡើងរបស់ប្រជាជនដែលមានប្រមាណ៥០ ០០០នាក់ក្នុង១ឆ្នាំនោះឡើយ។ ដើម្បីធានានូវអត្រាការងារស្របច្បាប់ដ៏ប្រសើរមួយ (ការងារដែលចុះបញ្ជីជាផ្លូវការ) ចាំបាច់ត្រូវតែបង្កើតឡើងនូវគោលនយោបាយមួយនៃការធ្វើពិពិធកម្មនូវមុខងារនានានៃសេដ្ឋកិច្ច ដោយរួមបញ្ចូលនូវការអភិវឌ្ឍវិស័យឧស្សាហកម្មធុនស្រាលនានានិងវិស័យសំណង់។

លើសពីនេះ ត្រូវមានការចាប់អារម្មណ៍ផងដែរ និងត្រូវតែរៀបចំការអភិវឌ្ឍវិស័យទេសចរណ៍ ព្រោះឧស្សាហកម្មទេសចរណ៍គឺជាប្រភពចំណូលមួយនៃសេដ្ឋកិច្ច។ មុខងាររបស់រាជធានីក៏នឹងកាន់តែសំខាន់ឡើងទៀតនៅឱកាសនៃការធ្វើសមាហរណកម្មរបស់ប្រទេសកម្ពុជាទៅក្នុងសមាគមអាស៊ាន និងអង្គការពាណិជ្ជកម្មពិភពលោក(WTO) ដែលនឹងនាំឱ្យមានសកម្មភាពទេសចរណ៍ជាលក្ខណៈពាណិជ្ជកម្មដ៏សំខាន់មួយ។

ជាមួយនឹងវត្តមានអត្រាច្រើនជាង៥០%នៃបន្ទប់សណ្ឋាគារ៣០%នៃបន្ទប់ផ្ទះសំណាក់និង៦០%នៃទីភ្នាក់ងារនិងក្រុមហ៊ុនទេសចរណ៍របស់ប្រទេសកម្ពុជា រាជធានីភ្នំពេញមានសកម្មភាពទេសចរណ៍យ៉ាងសកម្ម ដែលមានអ្នកស្នាក់នៅ១លាននាក់/ឆ្នាំ គឺប្រហែល២ដងលើសខេត្ត-សៀមរាប។ ចំនួនអត្រាទេសចរណ៍ធុរកិច្ចនៅរាជធានីភ្នំពេញ ក៏បានជះឥទ្ធិពលដល់ការកើនឡើងនៃទេសចរណ៍វប្បធម៌នៅខេត្តសៀមរាបផងដែរ។ សំណង់បេតិកភណ្ឌ រមណីយដ្ឋាន-បុរាណវិទ្យា ទេសភាពទីក្រុង ទេសភាពតាមដងទន្លេវាលឆ្នេរ ទន្លេបឹងទាំងឡាយសុទ្ធតែនៅល្អស្អាតនៅឡើយ រួមទាំងរូបភាពទេសភាពល្អនៃជនបទជាយក្រុងដែលមានភាពទាក់ទាញ និងដែលជាតំបន់មិនសូវមានដង់ស៊ីតេប្រជាជនខ្ពស់នោះអាចឱ្យរាជធានីភ្នំពេញមានសក្ដានុពលអភិវឌ្ឍន៍ដ៏ធំសម្បើមមួយ។ គួបផ្សំនឹងទេសចរណ៍ធុរកិច្ចដែលទាក់ទងនឹងមុខងាររបស់រាជធានីដែលមានស្រាប់ ក្នុងពេលអនាគត រាជធានីភ្នំពេញនឹងក្លាយជាមុំសេដ្ឋកិច្ច ជាកន្លែងទេសចរណ៍ឆ្លងកាត់មួយរវាងទេសចរណ៍វប្បធម៌នៅអង្គរ និងទេសចរណ៍លម្ហែកាយ និងកម្សាន្តនៅសមុទ្រ

[4]ឧស្សាហកម្មទាំងនេះមានប្រហែល ៣០% នៃផលិតផលក្នុងស្រុកដុលសរុបរបស់រាជធានីភ្នំពេញ ហើយឧស្សាហកម្មផ្សេងទៀតមានតិចជាង៥%នៃផលិតផលដុលទៅទៀត។

សមុទ្រ ដែលជាកត្តាធ្វើឱ្យរាជធានីភ្នំពេញត្រូវតែអភិវឌ្ឍនូវគុណសម្បត្តិទេសចរណ៍របស់ខ្លួនទាំងអស់នេះ។ ដូច្នេះ ត្រូវតែមានគោលនយោបាយចាំបាច់មួយដែលទទួលខុសត្រូវក្នុងការការពារ និងលើកតម្កើងតម្លៃបេតិកភណ្ឌស្ថាបត្យកម្មនិងទេសភាព ហើយនិងការការពារលើកតម្កើងបរិយាកាសទីក្រុងដ៏ល្អ។

៤.២.៣- ពង្រឹងគុណសម្បត្តិនៃការទាក់ទាញនិងការប្រកួតប្រជែងរបស់រាជធានីភ្នំពេញ

រាជធានីភ្នំពេញមានគុណសម្បត្តិមួយចំនួនធំ អាចប្រៀបធៀបជាមួយបណ្តាទីក្រុងនានាលើពិភពលោកបានជាអាទិ៍ តម្លៃដីធ្លីនិងតម្លៃពលកម្ម សមត្ថភាពនៃប្រព័ន្ធគមនាគមន៍កម្រិតអន្តរជាតិ[៥]និងទីតាំងភូមិសាស្ត្ររបស់ខ្លួនស្ថិតនៅលើអ័ក្ស និងចំណុចកណ្តាលរវាងទីក្រុងបាងកក-ហូជីមិញ។ ប៉ុន្តែ ចំណុចខ្សោយមួយចំនួនធំត្រូវតែកាត់បន្ថយជាអាទិ៍ការខ្វះសេចក្តីទុកចិត្តពីសំណាក់វិនិយោគិនទាំងឡាយ តម្លៃខ្ពស់នៃថាមពលនានានិងទូរគមនាគមន៍ និងភាពខ្វះខាតនៃកម្លាំងពលកម្មដែលមានជំនាញ និងប្រកបដោយគុណភាព។ ការផ្តល់អាទិភាពរបស់រដ្ឋាភិបាលក្នុងការផលិតភ្លើងអគ្គិសនី (តភ្ជាប់បណ្តាញពីប្រទេសវៀតណាម រោងចក្រអគ្គិសនីថ្មីៗ ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវបណ្តាញអគ្គិសនី) ការកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សនៃអ្នកប្រើប្រាស់របស់ក្រុមហ៊ុនទូរសព្ទ និងការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សនៃបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ នឹងអាចកាត់បន្ថយយ៉ាងពិតប្រាកដនូវតម្លៃខ្ពស់ពីក្នុងចំណោមសេវាទាំងនេះនៅក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំខាងមុខ ដែលនឹងអាចពង្រឹងដល់ការប្រកួតប្រជែងយ៉ាងឆាប់រហ័សរបស់រាជធានីភ្នំពេញ។ សន្ទុះសេដ្ឋកិច្ចដែលនៅមានភាពផុយស្រួយនៅឡើយ នឹងត្រូវបានពង្រឹងដោយការរៀបចំអភិវឌ្ឍន៍ទីប្រជុំជនក្រុងមួយឱ្យល្អ និងដោយការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងដល់ប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៃការដឹកជញ្ជូនដែលមានស្រាប់។

៤.២.៤- តុល្យភាពរវាងអភិក្រមខាងក្នុងនិងអភិក្រមខាងក្រៅ

ការស្ថាបនាទីក្រុងមួយត្រូវបានរៀបចំដោយអភិក្រមពីរប្រភេទ៖

- អភិក្រមខាងក្នុង គឺរាល់សកម្មភាពអភិវឌ្ឍន៍ដែលឆ្លើយតបដោយផ្ទាល់ដល់សេចក្តីត្រូវការចាំបាច់របស់ប្រជាជនក្នុងស្រុកដូចជាលំនៅឋានប្រពៃណី បណ្តាញផ្លូវ មូលដ្ឋានបរិក្ខារ មូលដ្ឋានទីផ្សារនានា...។
- អភិក្រមខាងក្រៅ គឺជាសកម្មភាពអភិវឌ្ឍន៍ឡើងដោយវិនិយោគិនទាំងឡាយជាអាទិ៍ជនបរទេសដែលបង្កើតឡើងនូវផលិតផលពិសេស រួមមានការអភិវឌ្ឍទីក្រុងរណបនានា (ទីក្រុងកោះពេជ្រ ខាំកូ ហ្គ្រែនភ្នំពេញ ទីក្រុងរណបជ្រោយចង្វា ...។ល។ សណ្ឋាគារខ្នាតអន្តរជាតិនានា លំនៅឋានច្រើនជាន់ និងអគារខ្ពស់ៗសម្រាប់ការិយាល័យ ការកសាងពហុកីឡដ្ឋានជាតិនៅភាគខាងជើង (តំបន់អភិវឌ្ឍក្រុមហ៊ុនLYP) ទីលានវាយកូនគោល បរិក្ខារកម្សាន្ត សួនទឹកកម្សាន្ត តំបន់សកម្មភាពនានា សាលារៀនអន្តរជាតិ និងសង្កាត់លំនៅឋាន បុរីដែលមានការឃោសនា ...។

[៥]អាកាសយានដ្ឋានភ្នំពេញ និងច្រកចូលពីរទៀតតាមកបាល់ជាមួយកំពង់ក្រុងព្រះសីហនុនិងភ្នំពេញ។

អភិក្រមទាំងពីរនេះបំពេញឱ្យគ្នាទៅវិញទៅមក និងជាអ្នកបង្កើតនូវភាពរីកចម្រើនសំបូរសប្បាយ និងការងារសម្រាប់ប្រជាជនទីក្រុង ប៉ុន្តែ អភិក្រមទាំងពីរនេះជួនកាលអាចមានការប្រកួតប្រជែងគ្នានៅលើទីតាំងតែមួយដូចគ្នា។ នៅមានភាពប្រថុយប្រថាននៃការទិញដីធ្លីពីសំណាក់វិនិយោគិន ដើម្បីស្តុកទុកកេងយកចំណេញ ដែលអាចឱ្យមានការលំបាកដល់ការឆ្លើយតបនឹងសេចក្តីត្រូវការចាំបាច់នៅមូលដ្ឋានក្នុងការសាងសង់លំនៅឋាន ជាពិសេសសម្រាប់ប្រជាជនដែលក្រីក្រ។

ដើម្បីផ្សារភ្ជាប់នូវអភិក្រមទាំងពីរនេះចូលគ្នា យើងនឹងបង្កើតទីកន្លែងទទួលការសាងសង់ប្រកបដោយការទាក់ទាញសម្រាប់អគារខ្ពស់ៗ នៅក្នុងតំបន់ដែលមានគុណសម្បត្តិល្អ (ផ្លូវធំៗ ទេសភាពល្អៗនៅជុំវិញបឹងខាងជើង និងតាមបណ្តោយដងទន្លេមេគង្គ ...)។ យើងក៏នឹងធ្វើឱ្យមានការធ្វើវិនិយោគទុនដែលអាចផ្សារភ្ជាប់ការថែរក្សាបេតិកភណ្ឌប្រវត្តិសាស្ត្រ ពោលគឺការអភិវឌ្ឍត្រូវដើរស្របនឹងការអភិរក្ស។

៤.២.៥- ការពង្រីកផ្ទៃដីទីក្រុងធំ(មេត្រូប៉ូលីតែន)និងការកើនឡើងទ្វេដង នៃចំនួនប្រជាជនឆ្នាំ២០៣៥

ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបរាជធានីភ្នំពេញបច្ចុប្បន្នមានប្រហែល៣០% នៃផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបរបស់ប្រទេសកម្ពុជា គឺលើសពី១,៣៣ាន់លានដុល្លារអាមេរិកក្នុងមួយឆ្នាំ។ ការពង្រីកព្រំដែននៃការគ្រប់គ្រងរដ្ឋបាលរបស់ទីក្រុងភ្នំពេញ នឹងត្រូវរាប់បញ្ចូលនូវផ្ទៃដីដែលកាត់ចេញពីខេត្តកណ្តាលផងនោះ នឹងនាំឱ្យមានការថយចុះកម្រិតនៃផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបប្រចាំឆ្នាំរបស់រាជធានីភ្នំពេញ ក៏នឹងធ្វើឱ្យមានគម្លាតមួយតិច ជាមួយនឹងផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបនៅកន្លែងដទៃទៀតក្នុងប្រទេសកម្ពុជា (រូបភាពទី៥នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ)។

ទោះជាផ្ទៃដីសរុបបច្ចុប្បន្នមានចំនួន៦៧៨ ៤១៦គម^{២} (រូបភាពទី៦នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ) ក៏ដោយ ក៏ផ្ទៃដីរាជធានីភ្នំពេញនៅមានលក្ខណៈតូចចង្អៀតនៅឡើយ បើប្រៀបធៀបទៅនឹងផ្ទៃដីនៃទីក្រុងធំៗនៅក្នុងតំបន់ដូចជា៖

- **ទីក្រុងហាណូយ** : មានប្រជាជន២,៧លាននាក់លើផ្ទៃក្រឡា៩១៨គីឡូម៉ែត្រក្រឡាក្នុងនោះមានប្រជាជនចំនួន១ ៨៤៦ ០០០នាក់រស់នៅក្នុងទីក្រុង (ទីប្រជុំជន)នៅឆ្នាំ១៩៩៩ គឺលើសប្រជាជនរស់នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញប្រហែល១/៣ (១ ០៧៨ ០០០នាក់សម្រាប់ទីប្រជុំជននៅលើរាជធានីភ្នំពេញនិងខេត្តកណ្តាល នៅឆ្នាំ១៩៩៨) ក្នុងស្ថានភាពដែលហាណូយមានកំណើនប្រជាជនយឺតជាងនៅរាជធានីភ្នំពេញ (២,២%នៅទីប្រជុំជនហាណូយ រីឯនៅទីក្រុងភំពេញមាន៤,៤) ផ្ទៃដីហាណូយធំជាងផ្ទៃដីរាជធានីភ្នំពេញ ២ដងកន្លះ។
- **ទីក្រុងហូជីមិញ** : មានប្រជាជន៥,៥លាននាក់ (ការប៉ាន់ប្រមាណនៅឆ្នាំ១៩៩៨)នៅលើផ្ទៃដី២,០៩៣គីឡូម៉ែត្រក្រឡាគឺស្មើនឹងប្រជាជននៅរាជធានីភ្នំពេញចំនួន៥ដង ក៏ប៉ុន្តែក៏មានព្រំដែនរដ្ឋបាលធំជាង៤ដងដែរ។

ដើម្បីឱ្យមានមាត្រដ្ឋានដែនដីមួយដូចនឹងទំហំនៃទីក្រុងធំទាំងពីរខាងលើនៅក្នុងតំបន់នេះ យើងអាចពង្រីកព្រំដែនរាជធានីភ្នំពេញ នៅក្នុងរង្វង់ទំហំ៣០គីឡូម៉ែត្រជុំវិញដោយគិតពីចំណុចកណ្តាលនៃរាជធានីភ្នំពេញ។ នៅពេលនោះ ទីក្រុងភ្នំពេញនឹងត្រូវគ្របដណ្តប់លើផ្ទៃដីខាងជើងស្ទើរតែទាំងអស់នៃខេត្តកណ្តាល។

បច្ចុប្បន្ន មានប្រជាជនច្រើនជាង១៥០ ០០០នាក់នៃទីប្រជុំជនក្រុងភ្នំពេញ ដែលរស់នៅខាងក្រៅព្រំដែនរាជធានី ពោលគឺនៅក្នុងខេត្តកណ្តាល ជាពិសេសនៅតាខ្មៅដែលជាផ្លូវចូលភាគខាងត្បូង និងនៅច្រកចូលផ្សេងទៀតតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ១ លេខ៣ លេខ៤ និងលេខ៥។ ចំនួនប្រជាជនដែលធ្វើបម្លាស់ទីទៅមកប្រចាំថ្ងៃចូលភ្នំពេញគឺប្រហែល២៥០ ០០០នាក់ និងពលករដែលមកបំពេញការងារក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ មានប្រមាណ៤០០ ០០០នាក់។ ដូច្នេះ ចំនួន"ប្រជាជនរស់នៅជាប្រចាំ"របស់រាជធានីភ្នំពេញមានប្រមាណច្រើនជាង២ ០០០ ០០០នាក់។ ការបោះទីតាំងនៃសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចនានា ក៏មិនសុទ្ធតែស្ថិតនៅក្នុងព្រំដែនរដ្ឋបាលនៃរាជធានីភ្នំពេញសព្វថ្ងៃនេះដែរ ពោលគឺស្ថិតនៅក្នុងទីក្រុងតាខ្មៅ និងនៅតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ៣និងលេខ៤។ អមផ្លូវជាតិលេខ៤ សព្វថ្ងៃទទួលរោងចក្រជាង៥០នៅក្នុងរយៈចម្ងាយ២០គីឡូម៉ែត្រដែលរាប់ពីព្រំដែនរដ្ឋបាលនៃរាជធានី។

ព្រំដែនរដ្ឋបាលទាំងនេះបង្កបញ្ហាដល់ការគ្រប់គ្រងក្រុងរួចទៅហើយ ឧទាហរណ៍ដូចជាការត្រូវផ្គត់ផ្គង់ទឹកស្អាតឬការគ្រប់គ្រងកាកសំណល់នៃទីប្រជុំជនក្រុង ដែលលាតសន្ធឹងរហូតដល់ខេត្តកណ្តាល។

វិទ្យាស្ថានជាតិស្ថិតិប៉ាន់ប្រមាណថា ក្រុងភ្នំពេញ នឹងមានប្រជាជនរស់នៅផ្ទាល់ និងអចិន្ត្រៃយ៍ចំនួនប្រហែល១ ៩៨៣ ០៤០នាក់នៅពេលអនាគតឆ្នាំ២០៣៥ ដែលស្របនឹងឆ្នាំនៃទិសដៅប្លង់គោលនេះ។ សាលារាជធានីភ្នំពេញបានធ្វើចំណោលប៉ាន់ស្មានថានឹងមានប្រជាជនប្រហែល២ ២៦៦ ២៨៩នាក់ នៅក្នុងទីប្រជុំជនក្រុងភ្នំពេញ ដោយរាប់បញ្ចូលទាំងប្រជាជននៃឃុំនានាជាប់នឹងទីក្រុងនៃទីប្រជុំជននៅក្នុងខេត្តកណ្តាលផងដែរ ហើយប៉ាន់ប្រមាណថាមានប្រជាជនចំនួន២ ៥៤៤ ៦៥៩នាក់ ដែលនឹងរស់នៅក្នុងទីក្រុងធំទាំងមូលនោះ។ ដូច្នេះ ប្រជាជនពាក់កណ្តាលនៃខេត្តកណ្តាលនឹងត្រូវផ្សារភ្ជាប់ជាមួយនឹងការងារនៅក្នុងទីប្រជុំជនរាជធានីភ្នំពេញសម្រាប់ឆ្នាំគោលដៅនៃគម្រោងប្លង់គោលនេះ ជាមួយនឹងការរីកឡើងនូវផ្ទៃដីទីក្រុងធំមួយ។

នេះជាបញ្ហាប្រឈមសម្រាប់ការចង់បានប្រសិទ្ធភាពនៃការគ្រប់គ្រងដែនដីមួយធំសម្រាប់ការធ្វើគម្រោងផែនការអភិវឌ្ឍន៍ ក៏ដូចជារបៀបរបបគ្រប់គ្រងដែលសមស្របបំផុតមួយដើម្បីឆ្លើយតបនឹងតម្រូវការនៃការអភិវឌ្ឍជារាជធានីភ្នំពេញមួយធំ(Greater Phnom Penh)។

បណ្តាលទ្ធភាពនានាជាច្រើនដែលអាចយកមកវិភាគពិចារណា៖

១- កិច្ចសម្របសម្រួលឲ្យមានភាពស្របគ្នារវាង កំណើន និងការគ្រប់គ្រងសេវាសាធារណៈនីយកម្មនានារវាងសាលារាជធានីភ្នំពេញនិងខេត្តកណ្តាល ដែលមានរចនាសម្ព័ន្ធគ្រប់គ្រងដឹកនាំដ៏សមស្របមួយ ត្រូវបង្កើតឡើងក្រោមសមត្ថកិច្ចរបស់ក្រសួងមហាផ្ទៃ។

២- ការបញ្ចូលគ្នារវាងសាលារាជធានីភ្នំពេញ ជាមួយនឹងផ្នែកខាងជើងនៃខេត្តកណ្តាល (២ ០០០គីឡូម៉ែត្រក្រឡា) ឬជាមួយខេត្តកណ្តាលទាំងមូល(៤ ០០០គីឡូម៉ែត្រក្រឡា)ដើម្បីបង្កើតបានជារាជធានីភ្នំពេញធំមួយជាមួយនឹងលក្ខន្តិកៈពិសេសគឺរាជធានី។ រាជធានីនឹងមានស្វយ័តភាពហិរញ្ញវត្ថុមួយយ៉ាងធំដោយរួមបញ្ចូលទាំងការធ្វើវិនិយោគទុន និងលទ្ធភាពនៃការខ្ចីស្វ័យ័តភាពប្រាក់ផងដែរ។ ដំណោះស្រាយដែលមានភាពរលូនបំផុតនេះនឹងអនុញ្ញាតឱ្យរដ្ឋាភិបាលកណ្តាលដកខ្លួនចេញពីការធ្វើវិនិយោគសាធារណៈនៅរាជធានីភ្នំពេញ ហើយភ្នំពេញអាចរកបាននូវធនធានស្វយ័ត សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍរបស់ខ្លួនជាមួយនឹងសារពើពន្ធមូលដ្ឋានទាំងឡាយដែលរាជធានីនឹងគ្រប់គ្រងដោយផ្ទាល់ ហើយក៏អាចមានលទ្ធភាពក្នុងការខ្ចីប្រាក់ដោយផ្ទាល់ពីម្ចាស់ជំនួយអន្តរជាតិនានា។ រាជធានីភ្នំពេញធំនឹងមានសាមគ្គីភាពជាមួយខេត្តដទៃៗទៀតនៅក្នុងប្រទេស តាមរយៈសារពើពន្ធជាតិដែលករណីនេះបានដំណើរការស្រាប់ទៅហើយ។ នេះជាដំណោះស្រាយដែលត្រូវបានគេប្រើប្រាស់ច្រើនបំផុតសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងទីក្រុងធំនានា។

៤.២.៦- កម្រិតទីមួយនៃការរៀបចំអភិវឌ្ឍន៍ការធ្វើសមាហរណកម្មទៅក្នុងតំបន់

រាជធានីភ្នំពេញទទួលបានគុណប្រយោជន៍ពីស្ថានភាពទន្លេប្រកបដោយឯកលក្ខណៈ គឺជាចំណុចប្រសព្វនៃទន្លេមេគង្គ ទន្លេសាបនិងទន្លេបាសាក់(ទន្លេចតុមុខ) និងទទួលគុណប្រយោជន៍ពីភាពប្រសព្វគ្នារបស់អ័ក្សសេដ្ឋកិច្ចប្រកបដោយសក្តានុពលនៅលើដែនដីគោក។

- អ័ក្សប្រទេសថៃ-វៀតណាមគឺជាអ័ក្សកណ្តាលស្ថិតនៅចន្លោះអ័ក្សដែលឆ្លងកាត់ពីខាងជើងនៃបឹងទន្លេសាប មកឆ្នេរសមុទ្រភាគនិរតី។ ទីតាំងនៅលើអ័ក្សបាងកក-ហូជីមិញនេះត្រូវបានធានានូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់នានា (ផ្លូវអាស៊ីPanasiatique) ជាមួយនឹងស្ពានអ្នកលឿងមួយដែលត្រូវសាងសង់នៅចម្ងាយ៦០គីឡូម៉ែត្រ(ផ្នែកអាគ្នេយ៍នៃរាជធានីភ្នំពេញ)។ ការបញ្ជាក់ពីការតភ្ជាប់ផ្លូវដែកនានាដែលជាគម្រោងមូលដ្ឋាននៃការតភ្ជាប់ជាមួយប្រទេសវៀតណាមនិងការគ្រោងធ្វើផ្លូវដែកឆ្លងកាត់ទន្លេមួយខ្សែ ប្រហែល៤០គីឡូម៉ែត្រខាងជើងរាជធានីភ្នំពេញ(គម្រោងនេះមានតម្លៃថ្លៃពេក)។ គម្រោងប្លង់គោលនគរូបនីយកម្ម ត្រូវតែឈរនៅលើផលប្រយោជន៍ក្នុងការបម្រុងទុកនូវលទ្ធភាពឱ្យខ្សែរថភ្លើងថ្មីឆ្លងកាត់តាមរាជធានីភ្នំពេញជាមួយនឹងចម្ងាយផ្លូវមួយជិតជាងនេះពីរដងដែលត្រូវឆ្ពោះទៅកាន់ទីក្រុងហូជីមិញ បើទោះបីជាមានសង្ឃឹមតិចតួចថានឹងអាចធ្វើបានដោយខ្លួនឯងនៅពេលអនាគតនៃគម្រោងប្លង់គោលឆ្នាំ២០៣៥ក៏ដោយ។
- ច្រកអភិវឌ្ឍន៍ចន្លោះរាជធានីភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុ ជាច្រកសមុទ្រអន្តរជាតិរបស់ប្រទេសកម្ពុជា គឺជាការអភិវឌ្ឍ ដែលស្ថិតក្នុងការរំពឹងទុកថានឹងនាំមកការលូតលាស់នៃសេដ្ឋកិច្ច ដែលការអភិវឌ្ឍនេះពឹងផ្អែកជាពិសេសលើអ័ក្សពីរ គឺបណ្តាញផ្លូវជាតិលេខ៣និងផ្លូវជាតិលេខ៤ ជាមួយនឹងផ្លូវដែកនៅចន្លោះផ្លូវជាតិទាំង២ ដូចដែលគម្រោងពាណិជ្ជកម្មគ្រោងទុក គឺច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ច(Gross Economic Corridor)ខាងលិចភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ (រូបភាពទី៧នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ)។/.

កត្តាសំខាន់នៃការធ្វើប្លង់យុទ្ធសាស្ត្រសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ គឺជាការរៀបចំអភិវឌ្ឍន៍ និងការគ្រោងទុកលម្ហនៃអ័ក្សផ្លូវថ្នល់មេធំៗទាំងនេះ (ជាពិសេសផ្លូវខ្សែក្រវាត់ក្រុងនានា) និងផ្លូវដែកនៅក្នុងការឆ្លងកាត់តំបន់ទីក្រុងធំៗ និងទំហំនៃការរៀបចំប្លង់អភិវឌ្ឍន៍ស្ថានីយផ្លាស់ប្ដូរទំនិញនិងអ្នកដំណើរជាមួយនឹងបណ្ដាញដឹកជញ្ជូនក្នុងស្រុកនានា តំបន់ផែស្ងួត តំបន់កំពង់ផែ និងស្ថានីយរថភ្លើងនានា។

៤.៣- ការបម្រុងទុកនូវប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តមេចាំបាច់

ការដឹកជញ្ជូនធុនធ្ងន់ត្រូវបង្វែរមកធ្វើតាមកប៉ាល់នៅតាមទន្លេមេគង្គ និងទន្លេសាប តាមផ្លូវដែកពីទីក្រុងព្រះសីហនុជាចម្បងឬតាមផ្លូវថ្នល់ តែក្នុងករណីដទៃៗទៀតដែលគ្មានមធ្យោបាយជំនួស។ ទីតាំងប្ដូរ ផ្ទុកទំនិញនានា និងរបៀបរបបគ្រប់គ្រងទំនិញគឺជាលទ្ធផលរំពឹងទុកឲ្យមានការផ្លាស់ទីទៅតំបន់ឬទីតាំងនានានៅខាងក្រៅរាជធានីភ្នំពេញ។ ទីតាំងមួយចំនួនសម្រាប់ការប្ដូរទំនិញនានាដែលមានតួនាទីច្រើនយ៉ាងគឺជាចំណុចសំខាន់ ដែលអាចឱ្យយើងមានលទ្ធភាពធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងវិញនូវប្រសិទ្ធភាពនៃការដឹកជញ្ជូនដើម្បីធានាឲ្យចែកចាយផលិតផលដល់ទីក្រុងដែលមិនបង្កការរំខាន។ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធធំៗនៅក្នុងទីក្រុងនឹងត្រូវកម្រិតទំហំទៅតាមការរៀបចំនិងគ្រប់គ្រងការហូរចូលនៃទំនិញដែលត្រូវមានការចាត់ចែងនៅជុំវិញទីតាំងទាំងនោះឲ្យបានល្អ។

ការចែកចាយទំនិញនានានៅក្នុងទីក្រុងធំមួយ ដែលមានប្រជាជនរស់នៅប្រហែល៣លាននាក់តម្រូវឱ្យមានការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់នូវមធ្យោបាយភ័ស្តុភារនិងសមត្ថភាពនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធក្នុងកម្រិតមួយដ៏ធំ ដែលជាគម្រោងអាទិភាពនៃការធ្វើវិនិយោគសាធារណៈនាពេលអនាគតជាមួយការពឹងផ្អែកលើការគាំទ្រពីវិស័យឯកជន។

៤.៣.១- បណ្ដាញផ្លូវជាតិ : ជាផ្លូវខ្សែក្រវាត់ព័ទ្ធជុំវិញទីក្រុងដ៏ធំ

ផ្លូវក្រវាត់ព័ទ្ធជុំវិញរាជធានីភ្នំពេញដ៏ធំនានាត្រូវបានស្នើឡើង ដែលមួយផ្នែកធំគឺជាផ្លូវក្រវាត់ដែលមានស្រាប់នាពេលបច្ចុប្បន្ននេះ។ ជាមួយនឹងស្ពានដែលបានស្ថាបនារួចឆ្លងកាត់ទន្លេបាសាក់នៅតាខ្មៅ និងគម្រោងផ្លូវខ្សែក្រវាត់ក្រុងធំដទៃទៀតដែលគ្រោងដោយក្រសួងសាធារណៈការនិងដឹកជញ្ជូននឹងអនុញ្ញាតឱ្យមានការតភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងគ្នានៃបណ្ដាញផ្លូវជាតិទាំងមូលដែលត្រូវមកជួបគ្នានៅរាជធានីភ្នំពេញ។

៤.៣.២- ការបោះទីតាំងនៃកំពង់ផែទាំងឡាយ : ការរក្សាទុកកំពង់ផែនៅក្នុងទីក្រុង

ការធ្វើចរាចរណ៍ទំនិញរបស់កំពង់ផែភ្នំពេញមិនមានការប្រែប្រួលទេគឺ ប្រមាណ៥០០ ០០០តោនក្នុងមួយឆ្នាំ ក្នុងនោះ៤០០ ០០០តោន ជាផលិតផលប្រេងចាប់តាំងពីប៉ុន្មានឆ្នាំមកហើយនេះ។ ការបង្កើតនូវគ្រឹះស្ថានសាធារណៈនៃកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ អាចឱ្យមានការអភិវឌ្ឍយ៉ាងឆាប់រហ័សនៃសកម្មភាពកំពង់ផែក្នុងក្រុង។ យើងត្រូវបំពេញបន្ថែមកំពង់ផែដែលមានស្រាប់

សព្វថ្ងៃនេះនៅលើទន្លេសាប ដោយបង្កើតនូវទីតាំងសម្រាប់ផ្ទេរទំនិញ ដោយសង្ឃឹមឱ្យមានការបោះទីតាំងជាកំពង់ផែនានា និងការបញ្ចូលកំពង់ផែទាំងនោះឱ្យស្ថិតនៅក្នុងភូមិសាស្ត្រទីក្រុង (ជាអាទិ៍ការរក្សាទុកដីស្ថិតនៅក្បែរទន្លេ) ត្រូវគ្រប់គ្រងហានិភ័យបរិស្ថានទាំងឡាយ (ជាអាទិ៍ឃ្លាំងផ្ទុកប្រេងនានានៅគីឡូម៉ែត្រលេខ៤) ដើម្បីឱ្យមានដំណើរការកំពង់ផែល្អ ត្រូវគ្រោងនូវលទ្ធភាពនៃការបង្កើតនូវទីតាំង (សកម្មភាព) សម្រាប់ផ្ទេរផ្ទុកទំនិញដែលអាចមានទំហំខ្នាតអន្តរជាតិនៅខាងចុងផ្នែកខាងជើងនៃផ្លូវដែកដែលមានស្រាប់នៅគីឡូម៉ែត្រលេខ៦[6]។

ការបង្កើតកំពង់ផែថ្មីមួយនៅលើទន្លេមេគង្គខាងត្បូងទីក្រុង (ស្រុកកៀនស្វាយ)មិនត្រឹមតែប្រើប្រាស់សម្រាប់រយៈពេលមធ្យមនោះ ឬសម្រាប់បម្រុងទុកនៃកំណើនឡើងនៃចរាចរណ៍ផ្លូវទឹកសម្រាប់បម្រើឱ្យចរាចរណ៍នៃការដឹកជញ្ជូនកុងតឺន័រជាមួយប្រទេសវៀតណាមប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែវាត្រូវបានគ្រោងដើម្បីរក្សាទុកនូវលទ្ធភាពក្នុងការធ្វើបម្លាស់ទីនៃឃ្លាំងប្រេងនានាដែលមានទីតាំងនៅលើទន្លេសាបឱ្យទៅកាន់ផ្នែកខាងក្រោមនៃទន្លេមេគង្គ ដោយហេតុផលបរិស្ថាននិងហេតុផលហានិភ័យធំៗដទៃទៀត។ ការធ្វើការរើទីតាំងនេះ នឹងត្រូវផ្សារភ្ជាប់នឹងការបង្កើតឡើងនូវខ្សែផ្លូវដែកមួយ ដែលឆ្លងកាត់តំបន់ជាយក្រុងខាងត្បូងនៃរាជធានីភ្នំពេញទៅកាន់ផ្លូវជាតិលេខ១។

កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ដែលមានទំហំធំជាងកំពង់ផែភ្នំពេញ៣ដងនោះនឹងស្ថិតនៅជាច្រកចូលដ៏សំខាន់បំផុតសម្រាប់ទទួលយកការដឹកជញ្ជូន និងស្តុកទំនិញដែលត្រូវចែកចាយក្នុងប្រទេស។ ការដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹកជាការបំពេញបន្ថែមមួយដែលជាគុណប្រយោជន៍មួយដ៏ធំ ហើយការដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹកនេះមានហេតុផលសេដ្ឋកិច្ចសម្រាប់ការឆ្លងកាត់រាជធានីភ្នំពេញ (រូបភាពទី៨នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ)។ វាក៏បង្ហាញផងដែរនូវគុណសម្បត្តិក្នុងការរក្សានូវការប្រកួតប្រជែងដ៏សមស្របជាមួយនឹងប្រភេទនៃការដឹកជញ្ជូនដទៃទៀតចូលមកទីក្រុង។ ការតាំងទីនៅជិតទីផ្សារនៃការដឹកជញ្ជូនគឺជាហេតុផលដ៏សំខាន់មួយ ដែលត្រូវរក្សាទុកនូវទីតាំងដីសម្រាប់ការរៀបចំជាកំពង់ផែនៅក្នុងតំបន់កណ្តាល។ ដោយចម្ងាយផ្លូវជាតិរវាងភ្នំពេញនិងច្រកចុងបំផុតនៃទន្លេមេគង្គមានប្រវែងខ្លី កំពង់ផែថ្មីមួយដែលកសាងនៅឆ្ងាយបន្តិចពីរាជធានីភ្នំពេញនឹងមានការធ្លាក់ចុះនៃការស្តុកនិងដឹកជញ្ជូនទំនិញបន្ថែមទៀត និងដែលនឹងនាំឱ្យការដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹកតាមដងទន្លេចុះខ្សោយប្រៀបធៀបនឹងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក។

សកម្មភាពនៃការដឹកជញ្ជូន និងការធ្វើដំណើរទៅមករវាងរាជធានីភ្នំពេញ និងទីរួមខេត្តនានាតាមបឹងទន្លេសាប ត្រូវតែធ្វើការអភិវឌ្ឍបន្ថែមនូវប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ក៏ដូចជាការកែលម្អស្ថានភាពដឹកជញ្ជូនរបស់កប៉ាល់ទាំងនេះ គួរតែធ្វើឱ្យបានប្រសើរឡើងជាងពេលបច្ចុប្បន្ន។

៤.៣.៣- បណ្តាញផ្លូវដែក : ការស្តារឡើងវិញនូវបណ្តាញផ្លូវដែកដែលមានស្រាប់និងស្ថានីយរថភ្លើងថ្មីមួយនៅផ្នែកខាងលិចទីក្រុង

ការស្តារឡើងវិញនូវចម្ងាយផ្លូវ៦០០គីឡូម៉ែត្រនៃបណ្តាញផ្លូវដែក (ការតភ្ជាប់ទៅកាន់ទីក្រុងព្រះសីហនុ និងទៅកាន់ព្រំដែនថៃ) គឺចាំបាច់ណាស់ដើម្បីធានានូវសន្តិសុខនៃ[illegible]

[6]រឿងនេះនឹងអាចឱ្យតភ្ជាប់ទៅនឹងតំបន់ភស្តុភារមួយដ៏ធំ ដែលការបង្កើតតំបន់នេះត្រូវបានស្នើឡើងនៅទិសខាងលិច[illegible] នៃទីប្រជុំជនក្រុង។

និងល្បឿនពាណិជ្ជកម្មមួយឱ្យប្រសើរជាងមុន (រូបភាពទី៩នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ)។ ការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមរថភ្លើង ដែលជាការដឹកជញ្ជូនបន្ថែមលើការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ នឹងជាការចាំបាច់ណាស់សម្រាប់សេដ្ឋកិច្ចប្រទេសជាតិ ហើយក៏អាចបន្ថយនូវទម្ងន់ដល់បណ្តាញផ្លូវថ្នល់ផងដែរ ដែលត្រូវទ្រុឌទ្រោមខូចខាតជាអចិន្ត្រៃយ៍ ដោយចរាចរណ៍នៃរថយន្តធំៗទាំងឡាយ ដែលផ្ទុកហួសទម្ងន់។

នៅរាជធានីភ្នំពេញ ការបង្កើតឡើងនូវស្ថានីយរថភ្លើងមួយថ្មីនៅចំណុចប្រសព្វនៃបណ្តាញដែលមានស្រាប់នៅច្រកចូលខាងលិចនៃទីប្រជុំជន(ស្ថានីយសំរោង)ត្រូវតែគ្រោងឡើង។ ការថែរក្សានូវមុខងាររបស់ស្ថានីយរថភ្លើងសព្វថ្ងៃ នៅកណ្តាលក្រុងជាមួយនឹងមុខងារជាស្ថានីយចុងបញ្ចប់នៃអ្នកធ្វើដំណើរ នឹងអាចបញ្ជូនទំនិញទាំងឡាយសម្រាប់ផ្គត់ផ្គង់ទីផ្សារក្នុងស្រុករបស់ក្រុងភ្នំពេញ។ ក្រៅពីមុខងារជាសេវាដឹកជញ្ជូនសម្រាប់ប្រទេស បណ្តាញផ្លូវដែកនៅតំបន់កណ្តាលក្រុងភ្នំពេញ អាចក្លាយជាស្ថានីយខ្នាតតូចសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនៅក្នុងក្រុងដោយគ្រាន់តែធ្វើការវិនិយោគជាអប្បបរមាមួយប៉ុណ្ណោះ។

ខ្សែផ្លូវដែកដែលត្រូវភ្ជាប់រវាងរាជធានីភ្នំពេញនិងទីក្រុងហូជីមិញអាចនឹងមានសារៈសំខាន់ដូចជាអ័ក្សអភិវឌ្ឍន៍រវាងទីក្រុងធំទាំងពីរសម្រាប់ការធ្វើចរាចរណ៍របស់អ្នកដំណើរ។ការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវដែកនឹងក្លាយជាតម្រូវការចាំបាច់ដោយសារការកើនឡើងនៃការធ្វើចរាចរនៅលើផ្លូវជាតិលេខ១ដែលនឹងនាំឱ្យមានការទ្រុឌទ្រោមខូចខាតយ៉ាងឆាប់រហ័សដោយយានយន្តធុនធ្ងន់។ ខ្សែផ្លូវដែកដែលគ្រោងធ្វើតាមខេត្តកំពង់ចាមនិងឡុកនិញ (ប្រទេសវៀតណាម) ឬដោយកាត់តាមក្រោលគោ ព្រៃវែង ឆ្លើយតបនឹងអ័ក្សអភិវឌ្ឍន៍ដ៏មានសារៈសំខាន់មួយក្នុងកម្រិតជាតិ ប៉ុន្តែមិនអាចផ្តល់នូវផលប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ចខ្ពស់សម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញនិងខេត្តក្បែរៗនោះទេ។ ផ្លូវវាងកាត់តាមឡុកនិញមុននឹងទៅដល់ទីក្រុងហូជីមិញមានចម្ងាយ ៥៨០គីឡូម៉ែត្រ បើប្រៀបធៀបនឹងចម្ងាយ២៣០គីឡូម៉ែត្រតាមផ្លូវថ្នល់គឺលើសពីរដង នេះនឹងមានការប៉ះពាល់នឹងតម្លៃនៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងបញ្ហាទាក់ទងនឹងពេលវេលានៃការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ។ ដូច្នេះ ផ្លូវជាតិលេខ១នឹងនៅតែជាមធ្យោបាយផ្លូវគោកតែមួយគត់ និងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពសម្រាប់ភ្ជាប់ទីក្រុងទាំងពីរ។

ជាការចាំបាច់បំផុតក្នុងរយៈពេលដ៏ខ្លី ក្នុងការបង្កើតនូវទំនាក់ទំនងផ្លូវគោកថ្មី ហើយមានតែផ្លូវដែកតែមួយគត់ដែលនឹងអាចឆ្លើយតបទៅនឹងសេចក្តីត្រូវការដ៏សម្បើមនេះនាពេលអនាគត។

៤.៣.៤- អាកាសយានដ្ឋានសព្វថ្ងៃអាចឆ្លើយតបសេចក្តីត្រូវការរហូតដល់ត្រឹមឆ្នាំ២០២០

សេវាកម្មតាមផ្លូវអាកាស គឺជាការតភ្ជាប់ជាមួយនឹងការហោះហើររបស់ពិភពលោកទាំងមូលដែលសេវានេះមានសារៈសំខាន់ណាស់សម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ។ ក៏ប៉ុន្តែទីផ្សារនៃការហោះហើរក្នុងស្រុកដែលនៅមានកម្រិតនៅឡើយ និងអវត្តមាននៃក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលចាកផ្ញើវិនិយោគទ្រង់ទ្រាយធំមិនអាចឱ្យអាកាសយានដ្ឋាននេះ មានមុខងារផ្សេងទៀតក្រៅពីជាទីបំផុតចុងក្រោយបំផុតនៃបណ្តាញហោះហើរអន្តរជាតិ ដែលនឹងត្រូវឆ្លងកាត់តាមអាកាសយានដ្ឋាននេះ

សំខាន់ៗ នៅក្នុងតំបន់ដូចអាកាសយានដ្ឋានទីក្រុងបាងកក សិង្ហបុរី ហុងកុង(រូបភាពទី១០ នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ)។ល។ ដែលអាកាសយានដ្ឋានទាំងនេះទទួលនូវការហោះហើរ៣០ដង ច្រើនជាងនៅរាជធានីភ្នំពេញ។

បរិក្ខាររបស់អាកាសយានដ្ឋានសព្វថ្ងៃនេះអាចមានលទ្ធភាពទទួលនូវការហោះហើរច្រើនជាងនេះ ជាងការគ្រោងទុកទៅទៀតក្នុងរយៈពេលមធ្យមនិងវែង"។

ដូច្នេះ ការសាងសង់នូវអាកាសយានដ្ឋានថ្មីមួយ ដែលជាការវិនិយោគមួយមានតម្លៃថ្លៃរហូតដល់ជាង៣០០លានដុល្លារអាមេរិកនោះ ហាក់មិនទាន់ស្ថិតនៅក្នុងភាពចាំបាច់ក្នុងទស្សនវិស័យនៃយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសនេះនៅឡើយទេ។ ជាងនេះទៀត ការស្ថិតនៅជិតទីក្រុង គឺជាគុណសម្បត្តិគួរបានយកចិត្តទុកដាក់របស់អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ ក៏ដូចជាអាកាសយានដ្ឋានដទៃៗទៀតដែរ ដែលអាចទទួលការធ្វើចរាចរណ៍ផ្លូវអាកាសច្រើនជាងនេះទៀត។ ក្នុងនោះយើងអាចធ្វើការប្រៀបធៀបអាកាសយានដ្ឋានអ៊ករលី (Orly) ដែលមានអ្នកធ្វើដំណើរ ២៥លាននាក់សម្រាប់ទីក្រុងប៉ារីស និងអាកាសយានដ្ឋានលីណាត (Linate) សម្រាប់ទីក្រុងមីឡង់ (Milan) ដែលជាអាកាសយានដ្ឋានរបស់ក្រុងទាំងពីរនេះគួរជាទីពេញចិត្តពីសំណាក់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍និងអ្នកធ្វើដំណើរ ជាងអាកាសយានដ្ឋានសាលដឺហ្គោល (Charles de Gaulle)និង ម៉ាល់ប៉ង់សា (Malpensa) ដែលស្ថិតនៅឆ្ងាយពីទីក្រុងជាងនេះ។ បទពិសោធនៅទីក្រុងកូឡា-ឡាំពួរ ដែលបានធ្វើអាកាសយានដ្ឋានថ្មីមួយរបស់ខ្លួននៅចម្ងាយ៧៥គីឡូម៉ែត្រពីទីក្រុងនោះ វាហាក់ដូចជាការយល់ច្រឡំផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចមួយ(រយៈពេលនិងតម្លៃក្នុងការបម្លាស់ទីកើនខ្ពស់)ដែលគួរឱ្យមានការសាងសង់នូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលមានតម្លៃដ៏ថ្លៃ(ផ្លូវហាយវេ រថភ្លើងលឿន) សម្រាប់ឱ្យអាកាសយានដ្ឋាននេះមានដំណើរការបាន។ គំរូនេះមិនអាចធ្វើបានទេនៅរាជធានីភ្នំពេញ ដោយយោងទៅតាមធនធានរបស់រដ្ឋនិងអាទិភាពនានារបស់រាជរដ្ឋាភិបាល។

ផ្ទុយទៅវិញ ការពង្រីកបន្តនៃផ្លូវចុះចត សម្រាប់ការធ្វើចរាចរណ៍នៃការហោះហើរដឹកទំនិញ និងអនុញ្ញាតឱ្យយន្តហោះដឹកទំនិញធុនធ្ងន់ហោះហើរបាននោះ(A-៣៨០ឬ ប៊ូអ៊ីងB៧៤៧) គួរតែធ្វើឱ្យបានឆាប់រហ័សបំផុត ដើម្បីបន្ថយនូវតម្លៃដែលទាក់ទងនឹងការធ្វើអស្សាមិករណ៍កម្មសិទ្ធិដីធ្លី។ តម្លៃសរុបបន្ទុករបស់រដ្ឋសម្រាប់ការបន្តពង្រីកផ្លូវចុះចតនេះត្រូវបានប៉ាន់ប្រមាណថាមានប្រហែល៣០លានដុល្លារអាមេរិក។ ការរៀបចំបន្ថែមផ្លូវចុះចតនឹងត្រូវជាបន្ទុករបស់ក្រុមហ៊ុនសម្បទានអាកាសយានដ្ឋាន។ បើគិតពីការទទួលយន្តហោះធុនធំៗ ព្រមទាំងពន្ធរំពឹងទុកដទៃទៀត(ពន្ធអ្នកដំណើរ ពន្ធយន្តហោះ ពន្ធតម្លៃបន្ថែម) ការវិនិយោគទាំងនេះមិនគួរជាបន្ទុករបស់រដ្ឋទេ។/ន៚

"ការធ្វើចរាចរណ៍នៅអាកាសយានដ្ឋាន គឺមានអ្នកធ្វើដំណើរជិតពី១លាននាក់ក្នុងមួយឆ្នាំ។ ជាមួយនឹងកំណើននៃការធ្វើចរាចរណ៍ពី៥%ទៅ៧% ក្នុង១ឆ្នាំ ការហោះហើរនឹងកើនឡើងទ្វេដងនៅក្នុងរយៈ១៥ទៅ២០ឆ្នាំ។ សមត្ថភាពនៃការតាំងទីលំនៅដែលថ្មីៗបានស្តារឡើងវិញ(ត្រូវបានស្រូបយកប្រាក់៣៥លានដុល្លារអាមេរិក) អាចទទួលអ្នកដំណើរយ៉ាងហោចណាស់៥លាននាក់។ ដូចនេះ គឺវាគ្រប់គ្រាន់ណាស់ទៅហើយ [illegible] សម្រាប់ពេលវែងក៏ដោយ។ ជាងនេះទៅទៀត យើងគិតពិចារណាទៅលើភាពចាំបាច់នៃការបន្តបន្ថែមផ្លូវចុះចតចំនួន៣០[illegible]ម៉ែត្រ ដោយ[illegible] តែការវិវត្ត នៃបច្ចេកវិទ្យា នឹងអាចឱ្យពង្រីកប្រភេទយន្តហោះនានា ដែលនឹងអាចត្រូវទទួល។ ការពង្រីកបន្តនេះ រដ្ឋនឹងប្រើប្រាស់ថវិកា[illegible] ប្រមាណ៣០លានដុល្លារអាមេរិក (ការដកកម្មសិទ្ធិពីជាង៥០០គ្រួសារ ទីតាំង៥០ហិកតាបម្លាស់ទីផ្លូវថ្នល់នានា។

ទីតាំងអាកាសយានដ្ឋានសព្វថ្ងៃ គឺជាគុណសម្បត្តិដែលអាចប្រកួតប្រជែងបានបើប្រៀបធៀបនឹងអាកាសយានដ្ឋាននៃទីក្រុងធំៗនានាក្នុងតំបន់ លើកលែងតែអាកាសយានដ្ឋាននៅហូជីមិញ។ ជាការពិត អាកាសយានដ្ឋាននៅជិតក្រុងបានកាត់បន្ថយនូវរយៈពេលធ្វើដំណើរនិងតម្លៃនៃការធ្វើដំណើរពីព្រលានយន្តហោះ មកកន្លែងដែលមានសកម្មភាពនិងមកកន្លែងដែលមានអំណាចសម្រេចចិត្តទាំងឡាយក្នុងក្រុង។ ក៏ប៉ុន្តែគុណសម្បត្តិដែលអាចផ្គូផ្គងជាមួយគេនោះនឹងអាចថយចុះវិញយ៉ាងឆាប់រហ័ស ប្រសិនបើទំនាក់ទំនងរវាងព្រលានយន្តហោះនិងទីក្រុងត្រូវបានពន្យឺតដោយចរាចរណ៍ដែលមិនសមស្របមួយ។ ដូច្នេះ វាជារឿងអាទិភាពក្នុងការពង្រីកផ្លូវនានាដែលមានស្រាប់រហូតដល់កណ្តាលរាជធានីភ្នំពេញនិងគិតទុកជាមុននូវប្រព័ន្ធប្រទាក់ក្រឡានៃមហាវិថីនានានៅខាងជើងនិងខាងត្បូងនៃអាកាសយានដ្ឋាន ដែលនឹងអាចផ្តល់នូវឱកាសជាច្រើនដល់ការធ្វើដំណើរចូលមកកណ្តាលក្រុង។

នៅក្នុងករណីរាជធានីភ្នំពេញ បើទោះបីជាមានការធានារក្សាទុកអាកាសយានដ្ឋាននៅក្នុងទីតាំងរបស់វាសព្វថ្ងៃ ក៏អាកាសយានដ្ឋាននេះអាចទ្រទ្រង់ប្រតិបត្តិការបានត្រឹមកម្រិតរហូតឆ្នាំ២០៣៥។ ដូច្នេះ បន្ទាប់ពីឆ្នាំ២០៣៥អាជ្ញាធរអាកាសចរណ៍ស៊ីវិលត្រូវតែសិក្សារៀបចំឱ្យមានអាកាសយានដ្ឋានថ្មីធំមួយទៀតដែលអាចឆ្លើយតបតម្រូវការនាពេលអនាគត។

៤.៣.៥- យ៉ាងហោចណាស់ ត្រូវមានទីកន្លែងផែស្ងួតមួយដែលមានអន្តរគូនាទី

ការបង្កើតឡើងនូវទីផែស្ងួតនានានៅជាយខ្លះរាជធានីភ្នំពេញ[៨] គឺមានភាពចាំបាច់ណាស់សម្រាប់រក្សាបាននូវស្ថានភាពដ៏ល្អប្រសើរមួយក្នុងការទប់ស្កាត់ការហូរចូលនៃទំនិញនានាមកក្នុងទីកណ្តាលក្រុងដោយមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនធំៗដោយផ្ទាល់។ នៅក្នុងបរិការណ៍សេដ្ឋកិច្ចសព្វថ្ងៃមុខងារភ័ស្តុភារមួយចំនួនមិនមានភាពសមស្របនឹងផលិតផលជាក់ស្តែងរបស់សេដ្ឋកិច្ច ពោលគឺមិនស្របនឹងលំហូរមុខទំនិញដែលឆ្លងកាត់ទីភ័ស្តុភារទាំងនោះ ដែលជាទូទៅទីកន្លែងភ័ស្តុភារមួយនឹងអាចប្រមូលផ្តុំនូវមធ្យោបាយទាំងឡាយ(គយ សន្តិសុខ សេវាកម្មផ្សេងៗ ...) និងអាចផ្តល់នូវសេវាកម្មកម្រិតខ្ពស់មួយនិងមានសមត្ថភាពទទួលឲ្យក្រុមហ៊ុនសហគ្រាសនានានៅរាជធានីភ្នំពេញនិងនៅប្រទេសកម្ពុជាចូលប្រើប្រាស់បាន។ ក្នុងន័យនេះ ទីកន្លែងដ៏គួរឱ្យចាប់អារម្មណ៍បំផុតនោះគឺជាកន្លែងដែលមានទំនាក់ទំនងផ្ទាល់ជាមួយនឹងស្ថានីយរថភ្លើងថ្មី ដែលត្រូវបានស្នើកសាងឡើងនៅច្រកចូលខាងលិចនៃរាជធានីភ្នំពេញ (ស្ថានីយសំរោង) តំបន់នេះត្រូវឆ្លងកាត់ដោយផ្លូវក្រវាត់ក្រុង ដែលតភ្ជាប់បណ្តាញផ្លូវជាតិទាំងអស់ ដែលរួមផ្តុំចូលគ្នានៅរាជធានីភ្នំពេញ។ ដូច្នេះ តំបន់នេះអាចមានលក្ខណៈងាយស្រួលដោយមានផ្លូវដែលមានអន្តរគូនាទីរវាងផ្លូវថ្នល់និងផ្លូវដែក ព្រមទាំងស្ថិតនៅជិតអាកាសយានដ្ឋាន ហើយដែលអាចត្រូវតភ្ជាប់ដោយផ្លូវដែកទៅទីតាំងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុទៀតផង។

[៨] ប្រហែលមានទំហំពី៥០ទៅ១០០ហិកតា។

៤.៤- ការរៀបចំការអភិវឌ្ឍនគរូបនីយកម្មក្នុងកម្រិតទីក្រុងធំ

នៅក្នុងចំណុចនេះ យើងនឹងមិនលើកយកបញ្ហាផ្លែប្លង់ប្រើប្រាស់ដីធ្លី និងដង់ស៊ីតេមកនិយាយទេ ព្រោះបញ្ហានេះនឹងជាកម្មវត្ថុនៃការសិក្សាឱ្យបានស៊ីជម្រៅជាងនេះទៀតនៅពេលក្រោយ។ ក៏ប៉ុន្តែ មានបញ្ហាធំៗមួយចំនួននឹងអាចលើកយកមកនិយាយជាមុននៅក្នុងការរៀបចំគម្រោងប្លង់គោល ដោយឈរលើដំណោះស្រាយជាគោលការណ៍សមស្របនានា។

៤.៤.១- ភាពបន្ទាន់ក្នុងការកំណត់នូវបណ្តាញលម្ហសាធារណៈ

ការអភិវឌ្ឍនគរូបនីយកម្មរាជធានីភ្នំពេញ ត្រូវបានរៀបចំអនុវត្តរហូតមកដល់ត្រឹមចុងទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៦០ នៅក្នុងភូមិសាស្ត្រខណ្ឌកណ្តាលក្រុងទាំង៤ ព្រមជាមួយនឹងមានការពង្រីកតាមបណ្តោយផ្លូវនៃច្រកចូលទីក្រុងនៅភាគខាងជើងនិងខាងត្បូង និងទៅកាន់អាកាសយានដ្ឋាននៅភាគខាងលិច។ ដោយការអភិវឌ្ឍទីក្រុងស្ទើរគ្មានសកម្មភាពអស់រយៈជាងដប់ឆ្នាំ នៅពេលដែលប្រទេសជួបវិបត្តិសង្គ្រាមស៊ីវិលនិងអសន្តិសុខ(ពី១៩៧០-១៩៧៩) រួមទាំងការហ៊ុមព័ទ្ធសេដ្ឋកិច្ចនៅទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៨០ ហើយបន្ទាប់មកការវិវឌ្ឍដោយខ្លួនឯងតាមរយៈការវិនិយោគដែលគ្មានផែនការច្បាស់លាស់បានកើនឡើងជាបន្តបន្ទាប់។ ទាំងអស់នេះរាចនឹងនាំឱ្យមាននូវហានិភ័យទាក់ទងនឹងការគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធធារាសាស្ត្រ និងបញ្ហាការបង្កើតបណ្តាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងនាពេលអនាគត។ ដូច្នេះហើយដោយមិនរង់ចាំការអនុម័តនូវគម្រោងប្លង់គោលថ្មីជាផ្លូវការ សាលារាជធានីចាំបាច់ត្រូវតែរកឱ្យឃើញនូវកុងសង់ស៊ីសមួយសម្រាប់រៀបចំបណ្តាញនៃលម្ហសាធារណៈ ដោយត្រូវតែរក្សាទុកដីធ្លីដើម្បីធានាឱ្យបាននូវការរៀបចំអភិវឌ្ឍនគរូបនីយកម្មរាជធានីភ្នំពេញមួយឱ្យស្រស់បំព្រង។ បណ្តាញនេះគឺជាការបញ្ចូលគ្នារវាងបណ្តាញផ្លូវសំខាន់ៗ និងបណ្តាញពណ៌បៃតងនិងពណ៌ខៀវ ជាអាទ៍បឹងនិងប្រឡាយនានាដែលត្រូវថែរក្សាទុក (រូបភាពទី១១នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ)។

៤.៤.២- បណ្តាញផ្លូវតាមកម្រិតថ្នាក់

គំនូសបណ្តាញផ្លូវមេមានបួនកម្រិតត្រូវបានស្នើឡើង។ កម្រិតទីមួយ គឺផ្លូវមានទំហំទទឹង៦០ម៉ែត្រ កម្រិតទីពីរមានទទឹង៤៥ម៉ែត្រ កម្រិតទីបី មានទទឹង៣០ម៉ែត្រ និងកម្រិតទីបួន២០ម៉ែត្រ។ បណ្តាញផ្លូវទាំងនេះសម្រាប់បម្រើការតភ្ជាប់ រវាងរាជធានីទៅខេត្តនិងទីក្រុងរណបខ្សែក្រវាត់ក្រុង ដើម្បីបង្វែរចរាចរណ៍មិនឱ្យឆ្លងកាត់ទីកណ្តាលក្រុង និងដើម្បីការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងទៅតំបន់ធំនានា។

៤.៤.៣- បណ្តាញពណ៌បៃតង(សួននិងដើមឈើ)និងពណ៌ខៀវ(ទឹក)

ជាការចាំបាច់ក្នុងការកំណត់នូវបណ្តាញមួយទៀត គឺបណ្តាញផ្ទៃទឹកដែលត្រូវរក្សាទុក ដើម្បីអាចឱ្យមានដំណើរការល្អមួយនៃប្រព័ន្ធធារាសាស្ត្ររាជធានីភ្នំពេញ និងអាចការពារការមានជាអតិបរមានូវហានិភ័យនៃគ្រោះទឹកជំនន់ជាអាទ៍ អាចធ្វើការស្តុកទុកជាបណ្តោះអាសន្ននូវ...

ទាំងឡាយ។ នេះគឺជាលក្ខខណ្ឌសំខាន់ៗដែលត្រូវតែគោរព ហើយការរៀបចំទំហំនៃផ្ទៃទឹកនេះត្រូវបានគណនាដោយហ្មត់ចត់បំផុតតាមដែលអាចធ្វើទៅបាន។ ការកំណត់នូវផ្ទៃបឹង និងបណ្តាញប្រឡាយនានា ដែលត្រូវថែរក្សាទុក និងអាចឱ្យយើងរៀបចំផងដែរនូវក្របខ័ណ្ឌនៃការរៀបចំអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយគុណភាពខ្ពស់ដើម្បីការអភិវឌ្ឍរាជធានីភ្នំពេញ។*បណ្តាញពណ៌ខៀវ* នេះត្រូវអមដោយ *បណ្តាញពណ៌បៃតង* (រូបភាពទី១២នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ)ដែលមួយផ្នែកជាតំបន់លាតសន្ធឹងរបស់បឹងនានានៅរដូវវស្សា ហើយដែលត្រូវប្រើប្រាស់ជាតំបន់ពណ៌បៃតងសាធារណៈនៅរដូវប្រាំងដែលមានអាកាសធាតុក្តៅ។ តំបន់ភូមិនានាក៏ត្រូវបានស្នើឡើងដែរដែលតំបន់ទាំងនេះ ត្រូវបានកំណត់សម្គាល់ដោយចំណែកដីដែលមានលក្ខណៈជាភូមិបុរាណចំណែកដីទាំងនេះមានការលំបាកក្នុងការធ្វើការរៀបចំនានា ហើយដោយសារតែមានវត្តមាននៃដើមឈើយ៉ាងច្រើន។ ចំណែកដីទាំងនេះត្រូវបានចាត់ទុកទៅក្នុងបណ្តាញពណ៌បៃតងផងដែរ[9]។ គោលការណ៍ដែលត្រូវបានស្នើឡើងនេះនឹងកាត់បន្ថយនូវការរៀបចំនានានៅក្នុងតំបន់ដែលមានដង់ស៊ីតេទាប (សង្កាត់ភូមិគ្រឹះនានា) ហើយការរក្សាទុកនូវតំបន់ពណ៌បៃតងនឹងធ្វើឡើងជាអតិបរមានៅទីនោះ ដូចនេះបណ្តាញពណ៌បៃតង និងពណ៌ខៀវ ធានានូវមុខងារយ៉ាងច្រើន : សន្តិសុខធារាសាស្ត្រ ការរក្សាទុកនូវភាពបន្តគ្នានៃទីក្រុង និងការរក្សាទុកនូវតំបន់ដែលជ្រាបទឹក ការកំណត់រចនាសម្ព័ន្ធទេសភាពក្រុង ការទទួលជាកន្លែងលម្ហែកាយ និងចរាចរណ៍សុវត្ថិភាព ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនៃគុណភាពដែនដីក្រុងការលើកតម្កើងតម្លៃដីធ្លី។

៤.៤.៤- ការបម្រុងទុកនូវប៉ូលអភិវឌ្ឍន៍បន្ទាប់នានាក្នុងកម្រិតទីប្រជុំជនក្រុង

សម្រាប់ពេលបច្ចុប្បន្ននេះ សារៈសំខាន់នៃមុខងារកណ្តាលនិងសេវាកម្មនានាក្នុងកម្រិតទីក្រុងធំគឺប្រមូលផ្តុំនៅក្នុងខណ្ឌកណ្តាលក្រុងទាំងបួន។នៅព្រំប្រទល់ខាងត្បូងរាជធានីភ្នំពេញ និងនៅក្នុងខេត្តកណ្តាល តាខ្មៅគឺជាច្រកចូលផ្នែកខាងត្បូងនៃទីប្រជុំជនក្រុង ហើយក៏ជាប៉ូលប្រមូលផ្តុំបន្ទាប់មួយរបស់ភ្នំពេញ ដែលយើងត្រូវតែពង្រឹងដើម្បីបម្រើសេវានៅផ្នែកខាងត្បូងនៃទីប្រជុំជនក្រុង ។

នៅក្នុងក្របខ័ណ្ឌនៃប្លង់គោល គួរតែបានគ្រោងធ្វើរចនាសម្ព័ន្ធនៃប៉ូលប្រមូលផ្តុំបន្ទាប់ក្នុងកម្រិតទីប្រជុំជនក្រុងយ៉ាងហោចណាស់ចំនួនបួន មួយនៅចន្លោះស្ថានីយរថភ្លើងថ្មីដែលត្រូវបានស្នើឱ្យសាងសង់ឡើងនៅផ្នែកច្រកចូលខាងលិចនិងតំបន់អាកាសយានដ្ឋាន ប៉ូលប្រមូលផ្តុំបន្ទាប់មួយទៀត អាចនឹងត្រូវបានគ្រោងធ្វើឡើងនៅផ្នែកច្រកចូលខាងជើងនៃទីប្រជុំជនក្រុង ដែលនៅទីនោះការវិវត្តនគរូបនីយកម្មជាខ្សែបន្ទាត់នៅតាមបណ្តោយទន្លេ នឹងមានកាន់តែច្រើននៅជុំវិញបឹងខាងជើង។

ការរៀបចំប៉ែកខាងត្បូងនៃតំបន់ចតុមុខ ជាមួយនឹងទំនប់ការពារនៅច្រកចូលទន្លេបាសាក់ច្បារអំពៅនឹងផ្តល់នូវឱកាសក្នុងការកសាងប៉ូលសេវាកម្មថ្មីមួយទៀតសម្រាប់តំបន់នគរូបនីយកម្មធំៗនាពេលអនាគត។

---

[9]សូមអានរបាយការណ៍បេសកម្មរបស់លោក ប៉ូល ម៉ាតតាំង ទ្រីកូ (P.M Tricaud) ស្ថាបត្យករអ្នករៀបចំទេស[illegible]

ការរៀបចំទីក្រុងអូឡាំពិកនៅផ្នែកខាងជើង ដែលនឹងមានការស្ថាបនាបន្ថែមនូវពហុកីឡដ្ឋានសម្រាប់ល្បែងកីឡាអាស៊ាននាពេលខាងមុខរួមជាមួយការអភិវឌ្ឍចម្រុះ នឹងបានធ្វើឱ្យកើតចេញជាប៉ូលបន្ទាប់រណបឱ្យរាជធានីភ្នំពេញ។

ជាទីបញ្ចប់ ការអភិវឌ្ឍដែលកំពុងតែមានដំណើរការនៅតំបន់ជាយក្រុងប៉ែកនិរតី បង្ហាញអំពីហេតុផលនៃការអភិវឌ្ឍមជ្ឈមណ្ឌលសេវាកម្មមួយ ដែលនឹងអាចមានការអភិវឌ្ឍនៅតាមបណ្តោយបឹងក្រពើនៅចំណុចប្រសព្វរវាងច្រកចូលថ្មីរបស់ទីក្រុងនៅខាងត្បូងនិងផ្លូវចោមចៅ។

៤.៤.៥- ភាពចាំបាច់នៃប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនរួម

បញ្ហានៃការកកស្ទះដែលកាន់តែកើនឡើងនៃការធ្វើចរាចរណ៍នៅក្នុងទីប្រជុំជនក្រុង ដែលទំហំចំណតយានយន្តបានកើនឡើងទ្វេដងក្នុងអំឡុងពេលដប់[១០]ឆ្នាំ តម្រូវឱ្យមានការគិតពិចារណាឡើងវិញដល់ដំណោះស្រាយដែលត្រូវលើកឡើងក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនរួម។

ជម្រើសមួយដែលបានបញ្ជាក់ខាងលើរួចមកហើយ ក្នុងចំណោមជម្រើសដែលបានស្នើឡើងនានា គឺការប្រើប្រាស់នូវផ្លូវដែកដែលមានស្រាប់ទាំងឡាយដើម្បីឱ្យរថភ្លើងក្នុងក្រុងអាចធ្វើចរាចរណ៍បាន។ ប្រព័ន្ធនេះនឹងបង្កើតឱ្យមានចំណតរថភ្លើងសម្រាប់ភាគខាងលិច និងខាងជើងនៃទីប្រជុំជនក្រុង។ ប្រព័ន្ធនេះនឹងត្រូវបំពេញបន្ថែមដោយប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនរួមមួយទៀត (រថយន្តក្រុងឬរថភ្លើងត្រាំវ៉េ) ដែលនឹងត្រូវកំណត់ពេលក្រោយដែលតភ្ជាប់ទីកណ្តាលក្រុងឆ្ពោះទៅទីក្រុងតាខ្មៅនៅភាគខាងត្បូង។

ការប្រើប្រាស់ទន្លេគឺជាជំហរសម្រាប់សម្រួលការដឹកជញ្ជូនក្នុងក្រុង នឹងត្រូវគ្រោងធ្វើឡើងដើម្បីសម្រាលដល់ផ្លូវថ្នល់ទាំងឡាយ ក៏ប៉ុន្តែសមត្ថភាពរបស់វានឹងនៅមានកម្រិតនៅឡើយ។

៤.៥- បេតិកភណ្ឌតំបន់ពិសេសនានានិងទេសភាពរបស់ទីក្រុង

៤.៥.១- តើត្រូវយកគំរូអភិវឌ្ឍន៍មួយណាសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ?

នៅពេលដែលទីក្រុងធំៗនៅអាស៊ីបានបាត់បង់អត្តសញ្ញាណ និងក្របខ័ណ្ឌជីវិតរបស់ពួកគេក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានទសវត្សរ៍ចុងក្រោយនេះ ដំណើរប្រែប្រួលនៃប្រវត្តិសាស្ត្ររាជធានីភ្នំពេញបានធ្វើឱ្យទីក្រុងនេះក្លាយជាបេតិកភណ្ឌស្ថាបត្យកម្ម ដែលមានគុណភាពទទួលស្គាល់ដោយសម្រស់និងអត្តសញ្ញាណរបស់ខ្លួន រហូតមកដល់បច្ចុប្បន្ននេះ នៅក្នុងទស្សនៈនេះ រាជធានីភ្នំពេញមានគុណភាពនគរូបនីយកម្មដែលមិនចាញ់ទីក្រុងហាណូយឬហូជីមិញទេ។ គុណសម្បត្តិដ៏វិសេសវិសាលរបស់ខ្លួនឯងផ្ទាល់ដែលត្រូវរក្សាជាពិសេសដាច់ដោយឡែករបស់ខ្លួន និងដែលត្រូវពង្រឹងភាពទាក់ទាញរបស់ខ្លួនជាអាទិ៍ ការទាក់ទាញផ្នែកទេសចរណ៍ជាមួយនឹងរូបភាពជាទីក្រុងសួនច្បារ មានចរិតបម្រើឲ្យសេចក្តីត្រូវការរបស់មនុស្សជាតិ ហើយបានសម្រេចនូវការការពារភាពស្រស់ស្រាយនៃជីវិតទីក្រុង។ នៅក្នុងន័យនេះ នយោបាយសមស្របមួយក្នុងការការពារនិង

[១០] ចំណតយានយន្តមានទំហំសម្រាប់៦៨០០០០ យានយន្តគ្រឿង ស្មើនឹងយានយន្តមួយសម្រាប់ប្រជាជនពីរនាក់ ហើយស្មើនឹង៨[illegible] នៃចំណត់ប្រទេសកម្ពុជា។ ចំណត់យានយន្តនេះអាចផ្ទុកទោចក្រយានបានចំនួន៥៩០ ០០០រថយន្តក្រុងធុនតូច រថយន្ត Pick up [illegible] ចំនួន ១៦០០០០ រថយន្តធន់ធ្ងន់ និងរថយន្តក្រុង៣០ ០០០។

លើកតម្កើងបេតិកភណ្ឌស្ថាបត្យកម្មការការពារនិងលើកតម្កើងគុណភាពទេសភាព គួរត្រូវតែបានកំណត់។

ដូច្នេះ សំណួរដែលត្រូវលើកឡើងនៅទីនេះគឺថាតើភ្នំពេញត្រូវជ្រើសយករបៀបអភិវឌ្ឍន៍តាមបែបណា ដើម្បីកុំឱ្យរងនូវភាពអវិជ្ជមានដែលបណ្តាលពីការអភិវឌ្ឍនេះ។ ដោយសំអាងលើវប្បធម៌ ប្រវត្តិសាស្ត្រទីក្រុង គុណសម្បត្តិនិងសក្តានុពលរបស់ខ្លួន តើរាជធានីភ្នំពេញអាចកំណត់នូវរបៀបអភិវឌ្ឍន៍ពិសេសមួយ ដែលចេញពីក្របខ័ណ្ឌអភិរក្សទីក្រុងមួយប្រកបដោយគុណភាពឱ្យទៅជាការទទួលយកទំនើបនីយកម្ម?

៤.៥.២- ការលើកតម្កើងតំបន់ចតុមុខ

តំបន់ចតុមុខគឺជាតំបន់វិសេសវិសាលណាស់ ហើយគុណភាពនៃការអភិវឌ្ឍនានាក្នុងតំបន់នេះគឺជាលទ្ធផលរំពឹងទុកដ៏សំខាន់សម្រាប់រូបភាពរបស់ទីក្រុង។ ចំណុចចុងជ្រោយចង្វាដែលជាតំបន់ឯកសិទ្ធិបំផុតនៅទល់មុខនឹងព្រះបរមរាជវាំង នឹងត្រូវតែរៀបចំការអភិវឌ្ឍដែលស្របនឹងការអភិរក្ស ពោលគឺជាគម្រោងពិសេសដែលមានភាពសុខដុមរមនាជាមួយរមណីយដ្ឋានវត្តភ្នំនិងព្រះរាជវាំង។

ច្រកចូលនៃទន្លេបាសាក់គឺជាតំបន់មានហានិភ័យធំៗ ដែលទាមទារឱ្យមានការរៀបចំសំខាន់ៗ និងមានតម្លៃខ្ពស់សម្រាប់ធ្វើឱ្យមានស្ថិរភាពនៅតំបន់នេះ។ ការចាក់ដីលុបដែលបានធ្វើឡើងនៅដើមទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៦០នៅទីកន្លែងសណ្ឋាគារកាំបូឌីយ៉ាណាសព្វថ្ងៃ បានជំរុញចលនាច្រាំងទន្លេជាង១គីឡូម៉ែត្រឆ្ពោះទៅទិសខាងកើតក្នុងរយៈពេល៤០ឆ្នាំ។ ការវិវត្តថ្មីៗនៃច្រាំងខាងកើតរបស់ច្រកចូលទន្លេបាសាក់ គឺជាការពង្រីកដីទំហំជាង១០០ម៉ែត្រឆ្ពោះទៅទិសខាងកើតនៅចន្លោះឆ្នាំ១៩៩៣ ដល់ឆ្នាំ២០០១ បន្តពីកន្លែងដែលមានការសាងសង់ទំនប់ សួនច្បារសម្តេចហ៊ុនសែន ដែលបណ្តាលឱ្យមានបាក់ដីយ៉ាងខ្លាំង ហើយបាននាំយកទៅបាត់នូវផ្ទះសម្បែងនានានិងវត្តមួយផងនៅត្រើយខាងកើតទន្លេបាសាក់ (រូបភាពទី១៣នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ)។ ការវិវត្តរបៀបនេះនឹងនាំឱ្យមានការបិទច្រកទន្លេបាសាក់បន្តិចម្តងៗ ដែលនាំឱ្យខូចប្រយោជន៍ដល់កសិកម្មខាងក្រោមនៃទន្លេ។ ដូច្នេះ ទាមទារជាចាំបាច់នូវការស្តាបនាច្រាំងទន្លេរឹងមាំនិងការស្តារជាប្រចាំនូវកំណាកដីបាតទន្លេ ពិសេសតំបន់ចតុមុខ។

តាមកម្រិតនិងចម្ងាយឆ្ងាយល្មមពីមជ្ឈមណ្ឌលប្រវត្តិសាស្ត្រចំណុចចុងនៃច្បារអំពៅអាចទទួលក្នុងរយៈពេលមធ្យមនូវការធ្វើការរៀបចំជានិមិត្តរូប សម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជានាពេលអនាគត។ មហិច្ឆតានិងកម្រិតនៃកិច្ចប្រតិបត្តិការនេះ នឹងអាចទទួលបន្ទុកនូវបញ្ហាបច្ចេកទេសសំខាន់ៗនានាដែលមាននៅក្នុងការរៀបចំតំបន់នេះ ដែលជាតំបន់ប្រឈមមុខនឹងអានុភាពរបស់ទន្លេ។ តំបន់នេះនឹងធានាអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយគុណភាពខ្ពស់សម្រាប់ទទួលនូវអគារខ្ពស់ៗនានា។

នៅខាងកើតទល់មុខនឹងតំបន់នេះ គឺតំបន់អរិយក្សត្រនឹងត្រូវរក្សាទុកនៅក្នុងអំឡុងពេល ១០ឆ្នាំទៅមុខទៀត ជាលក្ខណៈភូមិនិងទេសភាពដូចនឹងការបម្រុងទុកនៃនគរូបនីយកម្មសម្រាប់កំណត់នៅពេលក្រោយ នៅក្នុងគម្រោងប្លង់គោលបន្ទាប់មកទៀត។ ក៏ប៉ុន្តែក្នុងពេលនេះ [illegible]

និមិត្តរូបសំខាន់ៗដូចជាវត្តអារាម ឬបូជនីយដ្ឋានដែលអាចមើលឃើញពីអ័ក្សសួនច្បារសម្តេចហ៊ុនសែន នឹងអាចរក្សាបាននូវគុណភាពទេសភាព ហើយនិងអាចគ្រោងសម្រាប់ការពង្រីកទីក្រុងនាពេលអនាគត។ ជាទូទៅ ការលើកតម្កើងតម្លៃតំបន់ចតុមុខគួរតែបង្កើតឱ្យមានការប្រឡងប្រជែងនគរូបនីយកម្មជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ ដើម្បីទាក់ទាញរកអ្នករៀបចំក្រុងដ៏ល្បីៗបំផុតនៅលើពិភពលោកឱ្យមកចូលរួមប្រកួតប្រជែងចូលរួមសិក្សា។

៤.៥.៣- ការលើកតម្កើងការអភិវឌ្ឍតំបន់បឹងកក់

ទីតាំងសាធារណៈថ្មីៗ អគារការិយាល័យ និងពាណិជ្ជកម្មទំនើបៗនឹងអាចលើកតម្កើងតំបន់នេះ ដោយអាចបើកចំហដល់សាធារណជនអាចបង្កើតតំបន់កណ្តាលក្រុងថ្មី និងបង្កើតកាលានុវត្តភាពនៃការធ្វើវិនិយោគទុនថ្មីៗដែលមានលម្ហបើកទូលាយច្រើន។

គម្រោងរបស់សាលារាជធានីក្នុងការរៀបចំបឹងកក់ តម្រូវឱ្យមានការថែរក្សានៃទីតាំងស្ថានីយរថភ្លើងចាស់ ដែលជាសំណង់បេតិកភណ្ឌ និងតម្រូវឱ្យមានការតភ្ជាប់ឡើងវិញនូវបណ្តាញផ្លូវដែលតភ្ជាប់តំបន់ខាងលិច និងខាងជើងមកតំបន់ទីក្រុងចាស់ផ្នែកខាងត្បូង និងខាងកើតនៃបឹងកក់នេះ ផ្លូវថ្មីៗ និងទីតាំងសាធារណៈនានាដែលបន្តពីទីលាននៅមុខស្ថានីយរថភ្លើងឆ្ពោះទៅខាងលិចនៅទល់មុខទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រីសព្វថ្ងៃ។ ការបន្តពីផ្ទៃពណ៌បៃតង ដែលមានទំនាក់ទំនងរវាងពហុកីឡាដ្ឋានអូឡាំពិក និងបឹងកក់ គឺជាទីកន្លែងថ្មីៗផងដែរដែល បន្តប្លង់អភិវឌ្ឍន៍ជាប្រវត្តិសាស្ត្ររបស់រាជធានី ហើយផ្លូវទាំងនេះនឹងរៀបសម្រាប់ទទួលនូវសកម្មភាពកម្សាន្តទាំងឡាយ (មជ្ឈមណ្ឌលវប្បធម៌ និងតាំងពិព័រណ៍ រោងភាពយន្ត សាល មហោស្រពបណ្ណាល័យសោតទស្សន៍) ទទួលនូវសកម្មភាពប្រើប្រាស់ទាំងឡាយ (មជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្មភោជនីយដ្ឋាន សណ្ឋាគារ) និងទទួលសេវាកម្មនានា (ការិយាល័យរដ្ឋបាលនានា)។

៤.៥.៤- ការលើកតម្កើងបឹងនានានៅភាគខាងជើង

បឹងនៅភាគខាងជើង (បឹងតាមោគនិងបណ្តាញរបស់វា) នៃរាជធានីភ្នំពេញគឺជាសេចក្តីប្រាថ្នានៃការរៀបចំនគរូបនីយកម្ម បឹងទាំងនេះបង្ហាញនូវឱកាសតែមួយគត់សម្រាប់បង្កើតនូវទីតាំងនគរូបនីយកម្មថ្មីមួយដើម្បីធ្វើការពង្រីកទីក្រុងប្រកបដោយគុណភាពខ្ពស់ ដែលរាជធានីត្រូវតែមាន ដើម្បីទទួលនូវស្តង់ដាលំនៅឋាន និងតំបន់កណ្តាលក្រុងថ្មីៗ។

ការថែរក្សាទុកនូវបឹងទាំងអស់នេះ គឺមានសារៈសំខាន់ណាស់សម្រាប់ការបង្ហូរទឹកពីទីតាំងនគរូបនីយកម្មដែលបានគ្រោងទុកនៅខាងជើងទំនប់កប់ស្រូវនិងទន្លេសាប។ ការធ្វើឱ្យថយសមត្ថភាពជ្រាបទឹកនូវផ្ទៃដីទាំងឡាយបន្តិចម្តងៗ នឹងនាំឱ្យមានការលំបាកកាន់តែខ្លាំងក្នុងការគ្រប់គ្រងជំនន់ដោយទឹកភ្លៀងធំៗ។

ការការពារនិងការលើកតម្កើងបឹងនានា ដែលតភ្ជាប់ទៅនឹងប្រឡាយដ៏ធំនានាក្នុងខណ្ឌឫស្សីកែវនិងខណ្ឌសែនសុខ នឹងក្លាយទៅជាជន្ទល់ដ៏មានសារៈសំខាន់សម្រាប់ទាក់ទាញការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយគុណភាព ដោយរាប់បញ្ចូលផងដែរនូវគម្រោងដែលអាចមាន[illegible]ៗជុំវិញនៃមាត់បឹង។

ការអភិវឌ្ឍទាំងឡាយនេះ តម្រូវឱ្យមានការបង្កើតឡើងនូវអាងទទួលទឹកដែលប្រើប្រាស់រួចហើយដែលនឹងត្រូវបង្ហូរទឹកកខ្វក់ទាំងនេះចេញពីតំបន់ជាយក្រុងខាងជើងទៅកាន់អាងចម្រោះទឹកកខ្វក់បឹងជើងឯកនៃតំបន់ជាយក្រុងខាងត្បូង ដើម្បីចៀសវាងការបំពុលបរិស្ថានទន្លេសាប ដែលជាទីតាំងបរិស្ថាននិងសេដ្ឋកិច្ច(ទេសចរណ៍ការនេសាទ) ដ៏សំខាន់មួយរបស់ប្រទេសកម្ពុជា។

៤.៥.៥- ការរៀបចំផ្ទៃអាងចម្រោះទឹកកខ្វក់ខាងត្បូងក្រុង(បឹងជើងឯក)

ការសម្អាតទឹកកខ្វក់របស់រាជធានីភ្នំពេញនៅក្នុងបឹងនៃតំបន់ជាយក្រុងខាងត្បូង(ជើងឯក) គឺសម្រាប់បន្សុទ្ធទឹកកខ្វក់របស់ទីក្រុងតាមរយៈការធ្វើអាងសម្អាតជាបន្តបន្ទាប់ និងខុសៗគ្នា (ការច្រោះទឹក-អាងទឹក សម្រាប់ដំណាំមិនត្រូវការខ្យល់-អាងទឹកសម្រាប់ដំណាំធំៗ ការដាំដំណាំនានា និងការចិញ្ចឹមត្រី)មុននឹងបញ្ចេញទៅក្នុងមជ្ឈដ្ឋានធម្មជាតិ។ ការបន្សុទ្ធនេះតម្រូវឱ្យមានការរៀបចំទុកផ្ទៃបឹងទំហំ៥២០ហិកតា (ប្រហាក់ប្រហែលនឹង២ម៉ែត្រក្រឡាសម្រាប់ប្រជាជនម្នាក់ និងតំបន់ការពារនៅជុំវិញបឹង)។

៤.៥.៦- ការរៀបចំទីតាំងទីលានចាក់សំរាម

ការកើនឡើងនូវសំរាមជារៀងរាល់ឆ្នាំ បរិមាណសំរាមអាចនឹងមានចំនួន២០០០តោនក្នុងមួយថ្ងៃត្រឹមឆ្នាំ២០១៥។ ជាមួយគ្នានេះ គេអាចប៉ាន់ប្រមាណថា សមត្ថភាពទីលានចាក់សំរាមដង្កោមានសមត្ថភាពត្រឹមឆ្នាំ២០១៧។ ចាប់ពីក្រោយឆ្នាំ២០១៧យ៉ាងយូរ ទាមទារឲ្យមានការរកទីលានចាក់សំរាមថ្មី បើអាចឆ្ងាយពីទីប្រជុំជនកាន់តែប្រសើរ ដើម្បីអាចបន្ថយនូវការបំពុលឬត្រូវជំរុញឲ្យមានការអភិវឌ្ឍរោងចក្រផលិតអគ្គិសនីពីឋាមពលសំរាម ឬដោយមធ្យោបាយទាំងពីរយ៉ាង ទាំងការសាងសង់រោងចក្រ និងការសាងសង់រោងចក្រផលិតអគ្គិសនី។ ថែមលើនេះទៀត ដើម្បីលើកកម្ពស់បរិស្ថាន ភាពអនុគ្រោះលើការទិញអគ្គិសនីពីរោងចក្រដែលដើរដោយឋាមពលសំរាម គួរបានពិចារណាជាអាទិភាព។

៤.៥.៧- ការបង្កើតលក្ខខណ្ឌចាំបាច់សម្រាប់ទទួលអគារខ្ពស់ៗ

ការសាងសង់អគារខ្ពស់ៗនៅរាជធានីភ្នំពេញ គឺជាប្រធានបទដ៏រសើបមួយ តាមពិតទៅទីក្រុង មានកម្ពស់កើនឡើងតាំងពីច្រើនឆ្នាំមកហើយ យោងទៅតាមការវិវត្តនៃដង់ស៊ីតេ។ កំណើនសេដ្ឋកិច្ចរបស់រាជធានីភ្នំពេញ ដែលក្នុងនោះមានអ្នកធ្វើវិនិយោគទុនបានចូលរួមផងដែរ នឹងត្រូវបង្ខំឱ្យមាន ទោះយូរឬឆាប់នូវការសាងសង់អគារខ្ពស់ៗនានា។ បញ្ហាមិនមែនបដិសេធការសាងសង់អគារខ្ពស់ៗនោះទេ ក៏ប៉ុន្តែគឺធ្វើយ៉ាងណារៀបចំទីតាំងរបស់វាឱ្យឆ្លើយតបទៅនឹងសេចក្ដីត្រូវការរបស់អ្នកធ្វើវិនិយោគទុន តែជំរុញនូវគុណសម្បត្តិនៃទេសភាពនគរូបនីយកម្មក្រុង មិនត្រូវឱ្យការសាងសង់អគារខ្ពស់ៗ ដែលធ្វើឱ្យធ្លាក់តម្លៃទីកណ្ដាលក្រុង ធ្វើឱ្យថយចុះនូវតម្លៃរបស់ទេសភាពទីក្រុង ឬស្ថានភាពនៃការធ្វើចរាចរណ៍នានានោះទេ។ តំបន់កណ្ដាលក្រុងជាតំបន់ប្រវត្តិសាស្ត្រតាំងពីមុនមកមិនបានរៀបចំនូវរចនាសម្ព័ន្ធសម្រាប់ទទួលអគារខ្ពស់ៗ [illegible]

បានរៀបចំឱ្យមានផ្លូវចង្អៀត ទំហំដីឡូត៍តូចៗ ការលំបាកទាំងឡាយដែលជួបប្រទះរបស់ទីក្រុងនានានៅក្នុងតំបន់ក្នុងការគ្រប់គ្រងការធ្វើចរាចរណ៍ជាអាទិ៍ដោយសារតែការសាងសង់នៃអគារខ្ពស់ៗនៅក្នុងតំបន់កណ្តាលក្រុងជាប្រវត្តិសាស្ត្រដែលគួរជំរុញឱ្យមានការបង្វែរ ឬស្នើឡើងនូវទីតាំងផ្សេងទៀត ដែលសមរម្យជាងនេះ។

ការបង្កើនសេដ្ឋកិច្ចរាជធានីភ្នំពេញទាំងលើផែនការទេសចរណ៍ និងការបោះទីតាំងរបស់ក្រុមហ៊ុនសហគ្រាសនានាចាំបាច់ត្រូវតែរក្សានូវគុណភាពទេសភាព នៃតំបន់កណ្តាលក្រុងជាប្រវត្តិសាស្ត្រជាអាទិ៍ នៅជុំវិញផ្សារធំថ្មី ជុំវិញវត្តភ្នំ និងព្រះបរមរាជវាំង។

ដូចគ្នានេះដែរនៅក្នុងករណី ដែលអគារខ្ពស់ៗនានាមិនធ្វើឱ្យអន្តរាយដល់ទេសភាពទីក្រុងការសាងសង់អគារខ្ពស់ៗនានា នឹងអាចត្រូវបានគ្រោងធ្វើឡើងនៅក្នុងផ្នែកមួយចំនួននៃទីប្រជុំជនក្រុងហើយថែមទាំងអាចជាសេវាសម្រាប់សមាសភាព នគរូបនីយកម្ម ការកំណត់ផ្លូវចូលទីក្រុងនៅខាងជើងទួលគោក ឬនៅខាងប៉ែកនិរតី (បឹងក្រពើ)ការរក្សាទុកនូវស្ថាបត្យកម្មដាច់ៗគ្នាដែលអាចឱ្យមានផ្លូវចូលសាធារណៈទៅកាន់ច្រាំងទន្លេ (ច្បារអំពៅ) ឬបឹង (បឹងពោងពាយ បឹងកក់...)។

៤.៥.៨- នយោបាយលំនៅឋានដីធ្លីនិងអចលនវត្ថុ

កំណើនប្រជាជនរាជធានីភ្នំពេញមានប្រហែល ៤០ ០០០នាក់ ក្នុងមួយឆ្នាំ ជាល្បឿនកំណើនមួយប្រហែលគ្នានឹងល្បឿននៃកំណើនមុនសង្គ្រាមដែរ។ គោលនយោបាយកសិកម្មមួយមុខមិនអាចកាត់បន្ថយបាននូវការធ្វើចំណាកស្រុកពីទីជនបទមកទីក្រុងបានទេ(កំណើនប្រជាជននៅប្រទេសកម្ពុជាគឺ ១,៥%ក្នុងមួយឆ្នាំ ហើយកំណើនផ្ទៃដីកសិកម្មគឺស្មើ ០,៥ក្នុង១ឆ្នាំ) ហើយទីក្រុងបន្ទាប់នានាស្រូបយក ១/៣នៃប្រជាជនធ្វើបម្លាស់ទីអន្តរតំបន់ ហើយក្នុងនោះមាន២០% មករាជធានីភ្នំពេញ។ គោលនយោបាយជាតិស្តីពីលំនៅឋាន នឹងរួមចំណែកដល់ការដោះស្រាយសំណង់បណ្តោះអាសន្ននានាដោយសុច្ឆន្ទៈ ក្នុងការលើកតម្កើងឡើងវិញនូវតំបន់កណ្តាលក្រុងនៃរាជធានីផង និងដើម្បីផ្តល់នូវលក្ខខណ្ឌជីវិត ដ៏ប្រសើរដល់ប្រជាជនក្រីក្រទាំងឡាយផង។ សកម្មភាពនៃការផ្តល់ទីតាំងថ្មី ដល់អ្នករស់នៅក្នុងសំណង់អនាធិបតេយ្យទាំងឡាយ (១៩៩៨-២០០២)បានធ្វើបម្លាស់ទីប្រជាជនជាង១០ ០០០គ្រួសារពីកណ្តាលក្រុងទៅកាន់ជាយក្រុងជាមួយនឹងបទពិសោធ ដែលទោះជាបានរៀបចំនិងព្រមព្រៀងគ្នាយ៉ាងល្អក៏ដោយ ក៏ការធ្វើបម្លាស់ទីប្រជាជនខ្លះបានជួបប្រទះនូវការលំបាកមួយចំនួន ដោយសារវាបានបង្កើតឱ្យមាននូវចលនាវិលទៅរកតំបន់អនាធិបតេយ្យនៅកណ្តាលក្រុងរបស់ខ្លួនវិញ ក្រោមកិច្ចលូកដៃរបស់អង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាលមួយចំនួន។ ដូច្នេះ វាបានបំផ្លាញចោលមួយផ្នែកនូវកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងនានាដែលបានធ្វើក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ ជាអាទិ៍ទាក់ទងនឹងការកសាងនីតិរដ្ឋ ដោយ[illegible] ហើយការកាន់កាប់ទីកន្លែងដោយភាពមិនស្របច្បាប់ ហាក់បីដូចជាបានក្លាយទៅ[illegible] មួយសម្រាប់ទាក់ទាញឲ្យមានការចូលក្នុងក្រុងដោយប្រជាជនក្រីក្រ។ បច្ចុប្បន្ន[illegible] នយោបាយអភិវឌ្ឍសហគមន៍បណ្តោះអាសន្នចំនួន១០០ក្នុងមួយឆ្នាំ និងសា[illegible]

ស្តីពីការដោះស្រាយសំណង់បណ្តោះអាសន្នលើដីរបស់រដ្ឋ ដែលត្រូវបានទទ្រានកាន់កាប់ដោយខុសច្បាប់ តាមរាជធានី ទីក្រុង និងទីប្រជុំជន។ នេះជាគោលបំណងដ៏មានមហិច្ឆតាធំណាស់។ ក៏ប៉ុន្តែគោលនយោបាយនេះតែមួយមុខ មិនអាចទប់ស្កាត់នឹងកំណើនលឿនរបស់ប្រជាជនចំណូលថ្មីដែលជាបញ្ហាស្រួចស្រាល់ជាងគេបំផុតទេ។ គោលនយោបាយដែលផ្តោតសំខាន់តែទៅលើសហគមន៍បណ្តោះអាសន្នដែលមានស្រាប់នេះ គឺមិនមានអនាគតល្អទេដោយវាមិនបានដោះស្រាយនូវបញ្ហាចំណូលថ្មីបន្ថែមនៃប្រជាជនក្រីក្រមានចំនួន ២៥ ០០០ នាក់ក្នុងមួយឆ្នាំ(ជាង ៥ ០០០ គ្រួសារ/ឆ្នាំ) ដែលពួកគេជាប្រជាជនដែលគ្មានផ្ទះសម្បែងឬដីធ្លីនោះឡើយ។

តាមពិតទៅ ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវសេវាកម្មនគរូបនីយកម្មនិងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបានចូលរួមយ៉ាងទូលំទូលាយ ដល់ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវលក្ខខណ្ឌរស់នៅរបស់ប្រជាជនទាំងមូលដូចគ្នានេះដែរ ការធ្វើឱ្យមានភាពរឹងមាំនៃទីផ្សារដីធ្លី និងអចលនទ្រព្យដែលយើងបានឃើញតាំងពីប៉ុន្មានឆ្នាំមកហើយនោះ កាន់តែបានឆ្លើយតបជាបណ្តើរៗដល់សេចក្តីត្រូវការផ្នែកលំនៅឋានដែលនាំឱ្យមានការកាត់បន្ថយសម្ពាធនៃការបង្កើតសហគមន៍បណ្តោះអាសន្ន។ ក៏ប៉ុន្តែប្រជាជនមួយចំនួនមិនបានទទួលសេវាកម្មទីផ្សារលំនៅឋានជាក់លាក់ទេ។ ការដែលគ្មានការផ្គត់ផ្គង់នូវលំនៅឋានដែលមានតម្លៃថោកនៅលើទីផ្សារលំនៅឋានដែលមានបរិក្ខារគ្រប់គ្រាន់និងជាក់លាក់ ឬការខ្វះការផ្គត់ផ្គង់នូវដីធ្លីសាងសង់សម្រាប់ប្រជាជនក្រីក្រ គឺជាបញ្ហាដ៏លំបាកដោះស្រាយបំផុត។ ការផ្តោតសំខាន់នៃជំនួយអន្តរជាតិទៅលើសហគមន៍បណ្តោះអាសន្នដែលមានស្រាប់នានា គ្រាន់តែអាចដោះស្រាយបញ្ហាក្នុងរយៈពេលខ្លីប៉ុណ្ណោះ ប្រហែលជាត្រូវជំរុញនូវគំនិតដែលថាមធ្យោបាយតែមួយគត់ដើម្បីចូលទីក្រុងសម្រាប់ប្រជាជនក្រីក្រ គឺភូមិអ្នកក្រនិងក្រុងអនាធិបតេយ្យទៅវិញទេ។ ដូច្នេះ ការបង្កើតភូមិអ្នកក្រនៅតែបន្តកើតមានរហូត ហើយថែមទាំងរីកច្រើនថែមទៀតផង ពីព្រោះថាគ្មានដំណោះស្រាយជាចីរភាពណាមួយត្រូវបានធ្វើឡើងដោយនយោបាយកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រទេ។

ការតម្រង់ទិសប្រាំចំណុចគួរត្រូវបានយកចិត្តទុកដាក់ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាលំនៅឋាន៖

១- ធ្វើឱ្យទីផ្សារដីធ្លីនិងអចលនទ្រព្យមានលំហូរ ដើម្បីធ្វើការអភិវឌ្ឍការផ្គត់ផ្គង់លំនៅឋាននៃក្រុមហ៊ុនឯកជនសម្រាប់ប្រជាជនគ្រប់ស្រទាប់វណ្ណៈ ភ្នាក់ងារសង្កេតទីផ្សារដីនិងអចលនវត្ថុមួយជាមួយនឹងការប្រជុំជារៀងរាល់ឆមាសដែលប្រមូលផ្តុំគ្រប់មហាជន និងដៃគូអភិវឌ្ឍពាក់ព័ន្ធត្រូវរៀបចំឡើងដោយសាលារាជធានីភ្នំពេញ ដើម្បីចែកចាយព័ត៌មាននិងសម្រួលដល់សកម្មភាពរបស់វិនិយោគិនទាំងឡាយ។ ភ្នាក់ងារសង្កេតដីធ្លីនេះនឹងត្រូវបំពេញបន្ថែម ដោយការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធឥណទានជាមួយនឹងការប្រាក់ដែលមានភាពទាក់ទាញបំផុត សម្រាប់ឱ្យចំនួនប្រជាជនដ៏ច្រើនបំផុតអាចបង្វិលទឹកប្រាក់សងវិញបាន។

២- ធ្វើការអភិវឌ្ឍលើការផ្គត់ផ្គង់ផ្នែកដីធ្លីដោយផ្តល់អាទិភាព ដល់ការសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមូលដ្ឋានទាំងឡាយ (ផ្លូវថ្នល់ ទឹកស្អាត ភ្លើងអគ្គិសនី ការបង្ហូរទឹក) នៅតាមតំបន់ជាយក្រុង នានាដែលនឹងអាចទទួលស្រូបយកកំណើនថ្មីនៃប្រជាជនក្រុងចំនួន ៥០% ពីពេលនេះរហូតដល់ឆ្នាំ២០៣៥។

៣- ធ្វើការអភិវឌ្ឍដីធ្លីដែលបម្រុងទុកសម្រាប់ប្រជាជនក្រីក្រទាំងឡាយ នៅលើដីឯកជនរបស់រដ្ឋ (សម្បទានដីសង្គមកិច្ច ដីទិញដោយទីភ្នាក់ងារអចលនវត្ថុឯកជននានា) នៅតំបន់ជាយក្រុង ដោយត្រូវបានរៀបចំជាចំណែកដីឡូត៍តូចៗតម្លៃថោកប្រកបដោយសម្ភារៈបរិក្ខារគ្រប់គ្រាន់។

៤- ធ្វើការអភិវឌ្ឍទីផ្សារជួលដែលមានលក្ខណៈសង្គមកិច្ច ជាឯកជននៅតំបន់កណ្តាលក្រុងដោយអ្នកអភិវឌ្ឍឯកជន ដោយមានការគ្រប់គ្រងដង់ស៊ីតេនៃអគារលំនៅឋានបានល្អនៅក្នុងក្រុង ជាគោលនយោបាយមួយដើម្បីជំរុញការថែរក្សា និងស្តារឡើងវិញនូវអគារលំនៅឋានរួមចាស់ៗនានានៃតំបន់កណ្តាលក្រុងប្រវត្តិសាស្ត្រ(ខណ្ឌដូនពេញ) និងដោយសារមានវិធានការក្នុងការជំរុញវិស័យនេះ (មិនមានពន្ធ១០%លើការជួលជាលក្ខណៈសង្គមកិច្ចនានា ការជួលរយៈពេលវែងជាមួយនឹងអត្រាប្រាក់ឈ្នួលថោក និងការកាត់បន្ថយនូវតម្លៃជួល..)។

៥- កាត់បន្ថយនូវការបំផ្លាញចោលអគារលំនៅឋានសហកម្មសិទ្ធិ ដែលមានស្រាប់ហើយបង្កើតគោលនយោបាយឧបត្ថម្ភមួយសម្រាប់ការស្តារឡើងវិញនូវអគារចាស់ៗ ដើម្បីធ្វើការអភិវឌ្ឍទីផ្សារកណ្តាលមួយ(តម្លៃថោកសមរម្យ) រវាងទីផ្សារនៃលំនៅឋានថ្មី និងទីផ្សារនៃលំនៅឋាននៅភូមិអ្នកក្រ។

៦- អនុវត្តតាមសារាចរលេខ០៣ស.រ ស្តីពីការដោះស្រាយសំណង់បណ្តោះអាសន្នលើដីរបស់រដ្ឋ ដែលត្រូវបានទន្ទ្រានកាន់កាប់ដោយខុសច្បាប់នៅតាមរាជធានី ទីក្រុង និងទីប្រជុំជន ដោយធ្វើសមាហរណកម្មទៅនឹងទីក្រុងនូវទីតាំងសហគមន៍បណ្តោះអាសន្ន នៅលើដីសាធារណៈរបស់រដ្ឋទាំងឡាយណាដែលអាចអភិវឌ្ឍនៅនឹងកន្លែង ដោយមានលក្ខខណ្ឌមិនអាចក្លាយជាដីឯកជនបានក្នុងករណីណាក៏ដោយ ដូចមានចែងក្នុងសារាចរ (ផ្លូវដែក បឹង ផ្លូវនានា កំពង់ផែ ស្ថានីយរថភ្លើង សួនច្បារសាធារណៈ ច្រាំងទន្លេ ប្រឡាយនានា...)។

ជម្រើសគោលនយោបាយក្នុងការតម្រង់ទិសការអភិវឌ្ឍ ឆ្ពោះទៅរកសេដ្ឋកិច្ចទីផ្សារ (រដ្ឋធម្មនុញ្ញឆ្នាំ១៩៩៣) និងការបង្កើនល្បឿននៃការសម្រេចនូវកម្មសិទ្ធិដីដែលផ្តើមនៅក្នុងក្របខ័ណ្ឌនៃគម្រោងរដ្ឋបាលដីធ្លី LMAP របស់ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់តម្រូវឱ្យយើងយកចិត្តទុកដាក់ជាអាទិភាពដល់ការកំណត់នូវដីបម្រុងសាធារណៈរបស់រដ្ឋ ដើម្បីបម្រុងទុកនូវទីតាំងចាំបាច់នានាសម្រាប់កសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធធំៗ ដែលជាលក្ខខណ្ឌកំណត់នូវការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមកិច្ចលើសពីគម្រោងប្លង់គោលនគរូបនីយកម្មសម្រាប់ឆ្នាំ២០៣៥ទៀតផង។ ដូច្នេះ យុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍នេះត្រូវបានធ្វើឡើងសម្រាប់រយៈពេលពីឆ្នាំ២០១៥ ដល់ឆ្នាំ២០៣៥។ ប៉ុន្តែយុទ្ធសាស្ត្រនេះបានបញ្ចូលតែការពិចារណាទាំងឡាយនៃក្របខ័ណ្ឌក្នុងកម្រិត មីក្រូតំបន់ និងស្ថិតក្នុងភាពបណ្តោះអាសន្នតែប៉ុណ្ណោះ។ ដូចនេះសាលារាជធានីត្រូវរៀបចំផែនការសកម្មភាពរបស់ខ្លួនដើម្បីអភិវឌ្ឍឱ្យបានជោគជ័យតាមបំណងប្រាថ្នារបស់ខ្លួន។

៥- ផែនការសកម្មភាព

ផ្អែកតាមគោលនយោបាយជាតិរៀបចំដែនដីនិងយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសនេះ សាលារាជធានីភ្នំពេញត្រូវរៀបចំគម្រោងសំខាន់ៗ ចាំបាច់ដូចតទៅ៖

៥.១- ការផ្សព្វផ្សាយ

- រៀបចំការប្រជុំផ្សព្វផ្សាយយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍នេះដល់ក្រុមជំនាញ វិនិយោគិន និងប្រជាពលរដ្ឋ ផ្សព្វផ្សាយយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍នេះតាមគេហទំព័រអេឡិចត្រូនិករបស់សាលារាជធានី។

៥.២- គម្រោងសំខាន់ៗ ដែលត្រូវការចាំបាច់នូវការអនុម័តបន្ទាន់

- ការអនុម័តបទប្បញ្ញត្តិ និងប្លង់នៃការបម្រុងទុកធំៗនៃវិស័យសាធារណៈ ផ្លូវធំៗ ផ្លូវដែក និងការបង្ហូរទឹកនៅតំបន់ជាយក្រុងនានា
- ការអនុម័តកំណត់ទីតាំងស្ថានីយរថភ្លើងសម្រាប់ទំនិញ និងទីតាំងផែស្ងួតធំនៅសំរោង ខណ្ឌពោធិ៍សែនជ័យ
- ការអនុម័តជាគោលការណ៍នូវគម្រោងផ្លូវដែក ដែលតភ្ជាប់ដោយផ្ទាល់ទៅកាន់ទីក្រុងហូជីមិញ ដែលតម្រូវឱ្យមានស្ពានមួយឆ្លងទន្លេមេគង្គនៅភ្នំពេញ និងផ្លូវដែកដែលតភ្ជាប់ពីស្ថានីយសំរោងទៅតំបន់ជាយក្រុងខាងត្បូងឆ្លងកាត់ទន្លេបាសាក់
- ការស្ដាបនាពង្រីកបន្តនូវផ្លូវចុះចតរបស់អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ
- ការស្ដាបនានូវទំនប់មួយ និងការធ្វើច្រាំងបេតុងជាច្រកចូលរបស់ទន្លេបាសាក់
- ការកំណត់ស្តង់ដាដែលមានអគារខ្ពស់ៗ នៅច្បារអំពៅ នៅបឹងក្រពើ បឹងពោងពាយ ទល់មុខទន្លេបាសាក់ បឹងកក់
- ការកំណត់ទីតាំងទីលានចាក់សំរាមថ្មី ការកែលម្អទីតាំងចាក់សំរាមដង្កោក្រោមរូបភាពនៃការវិនិយោគជារោងចក្រកែច្នៃសំរាម និងការរៀបចំសួនឧទ្យាននៅទីលានចាក់សំរាមមានជ័យ
- ការកំណត់តំបន់អេកូឡូស៊ីព្រែកព្នៅ
- ការអនុវត្តការថែរក្សានិងលើកតម្កើងមជ្ឈមណ្ឌលប្រវត្តិសាស្ត្រ។

៥.៣- បទប្បញ្ញត្តិនគរូបនីយកម្ម

តាមគណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដីនិងនគរូបនីយកម្មថ្នាក់រាជធានី បទប្បញ្ញត្តិនគរូបនីយកម្មដែលត្រូវធ្វើមានៈ

- ផែនទីនៃប្លង់បែងចែក និងប្រើប្រាស់ដីធ្លីនៃរាជធានីភ្នំពេញ (Zoning) (រូបភាពទី១៤នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ)
- ប្លង់អភិវឌ្ឍន៍ទិសខាងជើងនិងខាងលិច
- ប្លង់អភិវឌ្ឍន៍ទិសខាងត្បូងនិងគម្រោងរៀបចំអាងចម្រោះទឹកបឹងជើងឯក
- ផែនទីនៃប្លង់លម្អសាធារណៈ(បឹង ប្រឡាយ ផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក អាកាសយានដ្ឋាន កំពង់ផែ ទីលានពណ៌បៃតង)
- ផែនទីនៃកំណត់តំបន់អភិវឌ្ឍន៍ជាអាទិភាព

- ផែនទីនៃការកំណត់កម្ពស់អគារ និងសេវកិច្ចនៃកម្ពស់ការហោះហើររបស់យន្តហោះ
- ផែនទីសំណង់អគារបេតិកភណ្ឌនៃរាជធានីភ្នំពេញ
- ផែនទី និងបទប្បញ្ញត្តិប្លង់មេទេសភាពដ៏ធំមួយ ការថែរក្សាទេសភាពដើមឈើនានា និងការរៀបចំទេសភាព និងបរិក្ខារសាធារណៈជាតិនៅក្នុងស្តង់ដាចុងជ្រោយចង្វារ។

៥.៤- សកម្មភាពអភិវឌ្ឍន៍បន្តនិងវិនិយោគសាធារណៈ

- ការកសាងនិងអភិវឌ្ឍន៍បន្តទីក្រុងរណបនានាដូចជាកោះពេជ្រ ជ្រោយចង្វារ ខាំកូ
- ការកសាងនិងបន្តអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងរណបអូឡាំពិកនៅផ្នែកខាងជើងភ្នំពេញ
- ការកសាងបន្តផ្លូវឆ្លងកាត់បឹងកក់ និងបន្តអភិវឌ្ឍន៍តំបន់បឹងកក់
- ការអភិវឌ្ឍនិងកសាងផែស្ងួត និងស្ថានីយអាស៊ាននៅតំបន់សំរោង ខណ្ឌពោធិ៍សែនជ័យ
- ការកសាងបន្តភ្ជាប់ផ្លូវក្រវាត់ក្រុងធំភ្ជាប់ពីខណ្ឌមួយទៅខណ្ឌមួយ(ឫស្សីកែវ-សែនសុខ-ពោធិ៍សែនជ័យ)
- ការស្ថាបនាផ្លូវបន្ទាប់ទាំងឡាយស្របផ្លូវមេ (ផ្លូវជាតិលេខ១,២,៣,៤,៥)ដើម្បីកាត់បន្ថយចរាចរណ៍ចេញនិងចូលក្រុង
- ការស្ថាបនាស្ពានអាកាសតាមរង្វង់មូលធំទាំងឡាយ(ជំនួបរវាងផ្លូវក្រវាត់ក្រុងនិងផ្លូវចេញក្រៅក្រុងទៅខេត្តនានា)
- ការកសាង និងពង្រីកផ្លូវនៅតំបន់ជាយក្រុង ដើម្បីអភិវឌ្ឍមួយមានសមភាព និងតុល្យភាពជាមួយតំបន់កណ្តាលក្រុង និងដើម្បីជួយស្រូបកំណើនប្រជាជនពីទីក្រុង
- ការស្ថាបនាអាងច្រោះទឹកស្អុយនៅបឹងជើងឯក និងការរៀបចំប្រព័ន្ធលូទឹកស្អុយរាជធានីភ្នំពេញ
- បន្តអនុវត្តយ៉ាងម៉ឺងម៉ាត់និងទន់ភ្លន់សារាចរលេខ០៣សរ ស្តីពីការដោះស្រាយសំណង់បណ្តោះអាសន្នលើដីរបស់រដ្ឋដែលត្រូវបានទន្ទ្រានកាន់កាប់ដោយខុសច្បាប់ តាមរាជធានី ទីក្រុង និងទីប្រជុំជន
- ជំរុញនិងពង្រឹងសមត្ថភាពសេដ្ឋកិច្ចនៅក្នុងវិស័យសំណង់ វិស័យវាយនភណ្ឌ ការចិញ្ចឹមត្រី ការដាំដំណាំបន្លែបង្ការ ការដឹកជញ្ជូនទេសចរណ៍ កសិចំណីអាហារ សេវាកម្មសម្រាប់ក្រុមហ៊ុនសហគ្រាសនានា វិស័យអេឡិចត្រូនិច ការវេចខ្ចប់ ការដំឡើងមេកានិក និងការបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ។

៦- សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

ទោះបីជាកន្លងមក ប្រទេសកម្ពុជាបានជួបវិបត្តិធំនៃសេដ្ឋកិច្ចសកលនិងវិបត្តិព្រំដែនខ្លះជាមួយប្រទេសថៃក៏ដោយ កម្ពុជាបច្ចុប្បន្នមានសន្តិភាព ស្ថិរភាពនយោបាយ សន្តិសុខ និងសណ្តាប់ធ្នាប់សង្គមល្អប្រសើរប្រកបដោយវឌ្ឍនភាពសង្គមកិច្ច និងកំណើនសេដ្ឋកិច្ច [illegible]

នេះ កម្ពុជាបានធ្វើសមាហរណកម្មខ្លួនចូលទៅក្នុងតំបន់និងពិភពលោក ហើយថែមទាំងជាសមាជិកដែលស្មើសិទ្ធិជាមួយបណ្តាប្រទេសលើសកលលោកទៀតផង។ គុណសម្បត្តិទាំងនេះបានទាក់ទាញការវិនិយោគក្នុងនិងក្រៅប្រទេសបន្ថែមទៀតលើគ្រប់វិស័យពិសេសវិស័យនគរូប-នីយកម្មនិងសំណង់ចាប់ពីពេលនេះរហូតដល់ឆ្នាំ២០៣៥ ដើម្បីឆ្លើយតបនឹងតម្រូវការនៃកំណើនប្រជាជនជិត៣លាននាក់នៅភ្នំពេញ។ ដូច្នេះ គោលការណ៍ធំៗនៃយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសការអភិវឌ្ឍផ្នែកនគរូបនីយកម្មរាជធានីភ្នំពេញ និងត្រូវអនុវត្តដោយទូលំទូលាយក្រោមបរិបទលទ្ធិប្រជាធិបតេយ្យនិងមានតម្លាភាព ដើម្បីសម្រេចបាននូវបំណងប្រាថ្នាធំៗរបស់រដ្ឋ ក៏ដូចជាស្របតាមយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណដំណាក់កាលទី៣ និងផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលដែលមានសម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន ជាប្រមុខ ឈានទៅកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រនិងឆ្ពោះទៅរកវឌ្ឍនភាព។ ក្នុងបរិយាកាសនេះ រាជធានីភ្នំពេញនឹងក្លាយជាទីក្រុងចតុមុខដ៏ទំនើបមួយ ជាប៉ូលអភិវឌ្ឍន៍ស្នូលនៃសេដ្ឋកិច្ចនិងសង្គមកិច្ចដែលមិនអាចខ្វះបានដោយរក្សាបានអត្តសញ្ញាណជាតិរបស់ខ្លួន គុណភាពបរិស្ថាន និងទេសភាពគុណភាព(ស្តង់ដា)អន្តរជាតិ សក្តិសមជាទីក្រុងគជ់មួយនៅអាស៊ីអាគ្នេយ៍។/.

ដង់ស៊ីតេប្រជាជនតាមភូមិនៅទីក្រុងភ្នំពេញឆ្នាំ១៩៩៨

Densité de la Population par phum PHNOM PENH 1998

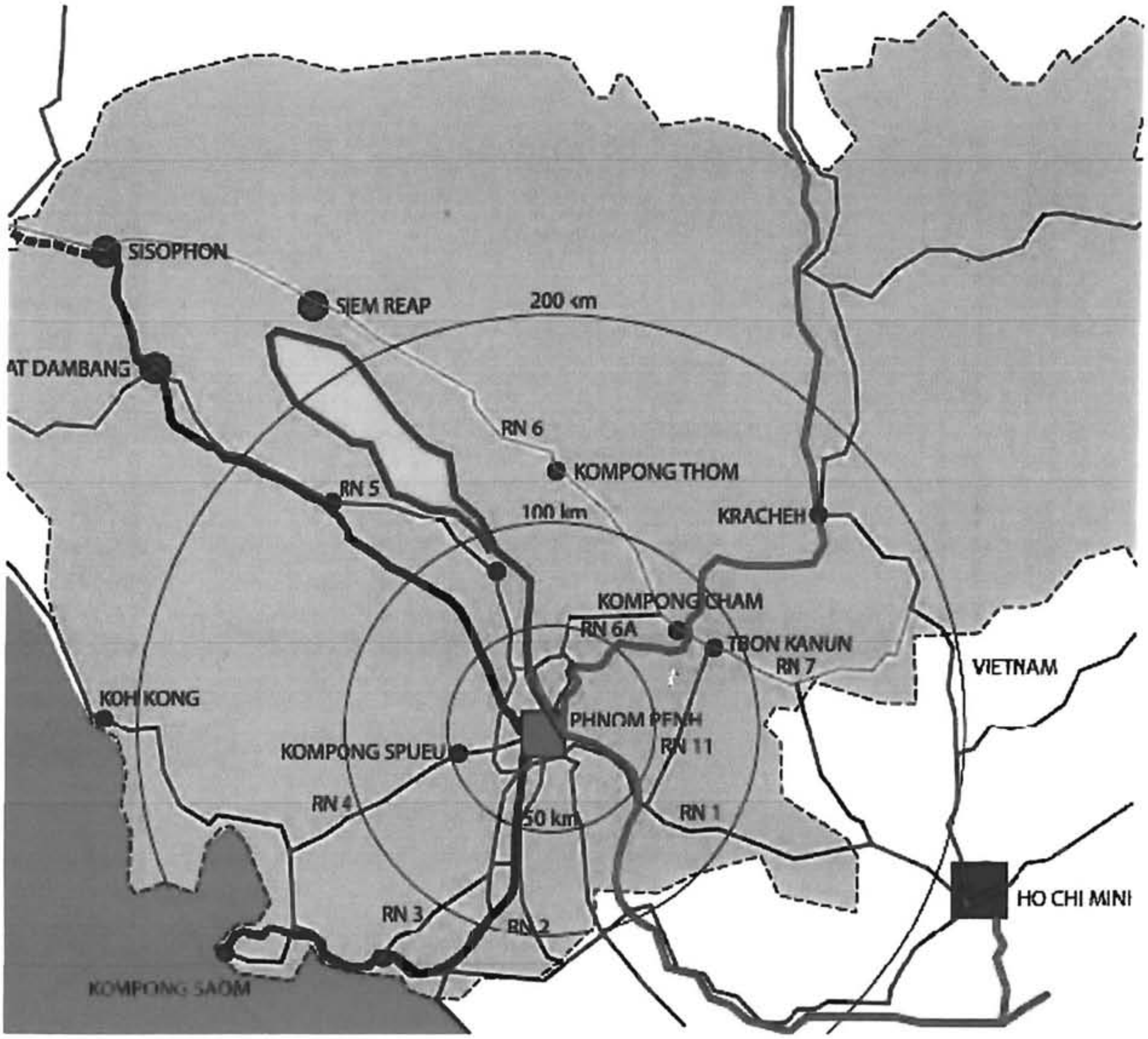
រូបភាពទី១៖ ដង់ស៊ីតេប្រជាជននៅទីក្រុងភ្នំពេញ (ចំនួនប្រជាជនក្នុង១គីឡូម៉ែត្រក្រឡា)

Densité de la population à Phnom Penh (Nombre d'habitants par Km^2)

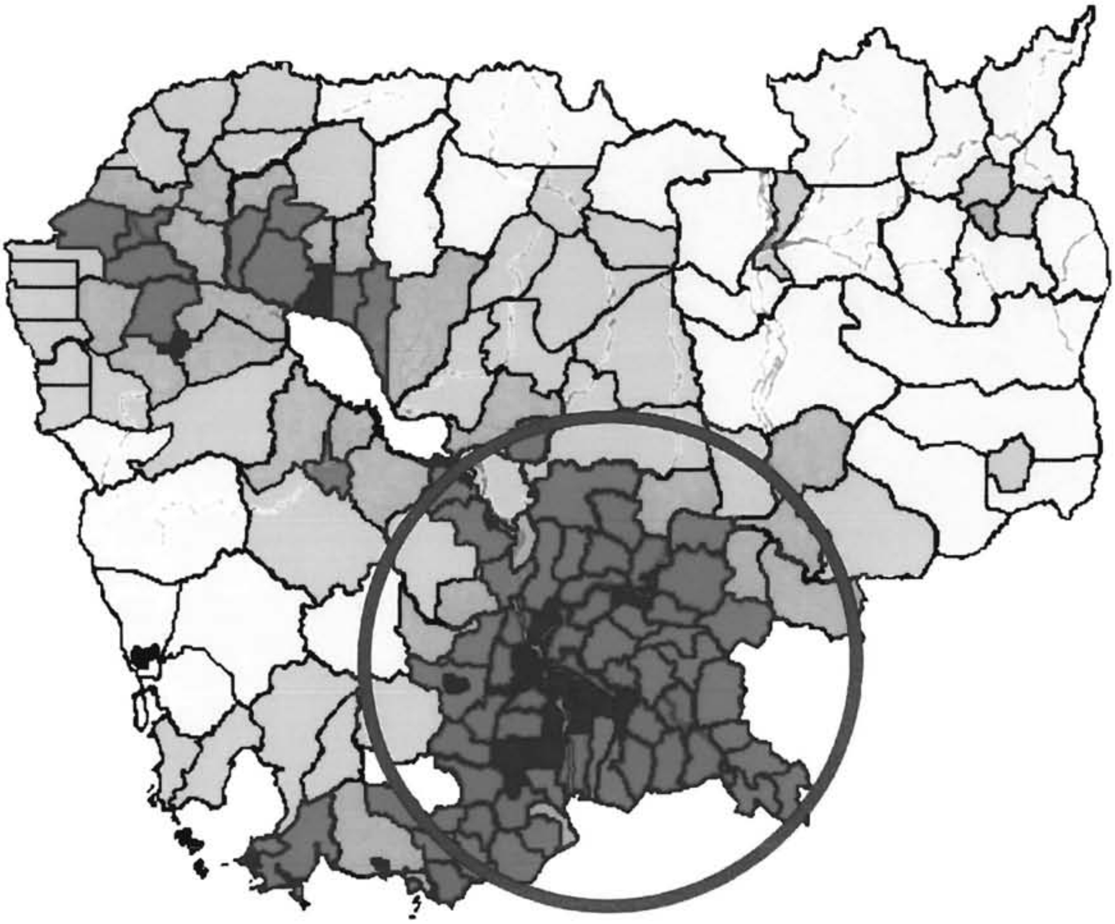
៤០.០០០ -៣១៦.៧០០	40,000 -316,700
១៥.០០០ - ៤០.០០០	15,000 - 40,000
៣.០០០ - ១៥.០០០	3,000 - 15,000
៧.០០ - ៣.០០០	7,00 - 3,000
0 - ៧.០០	0 - 7,00

ប្រភព : ជំរឿនជាតិកម្ពុជាឆ្នាំ ១៩៩៨

Source : Recensement National du Cambodge 1998



រូបភាពទី២: ផែនសេវាកម្មនៃរាជធានីភ្នំពេញ

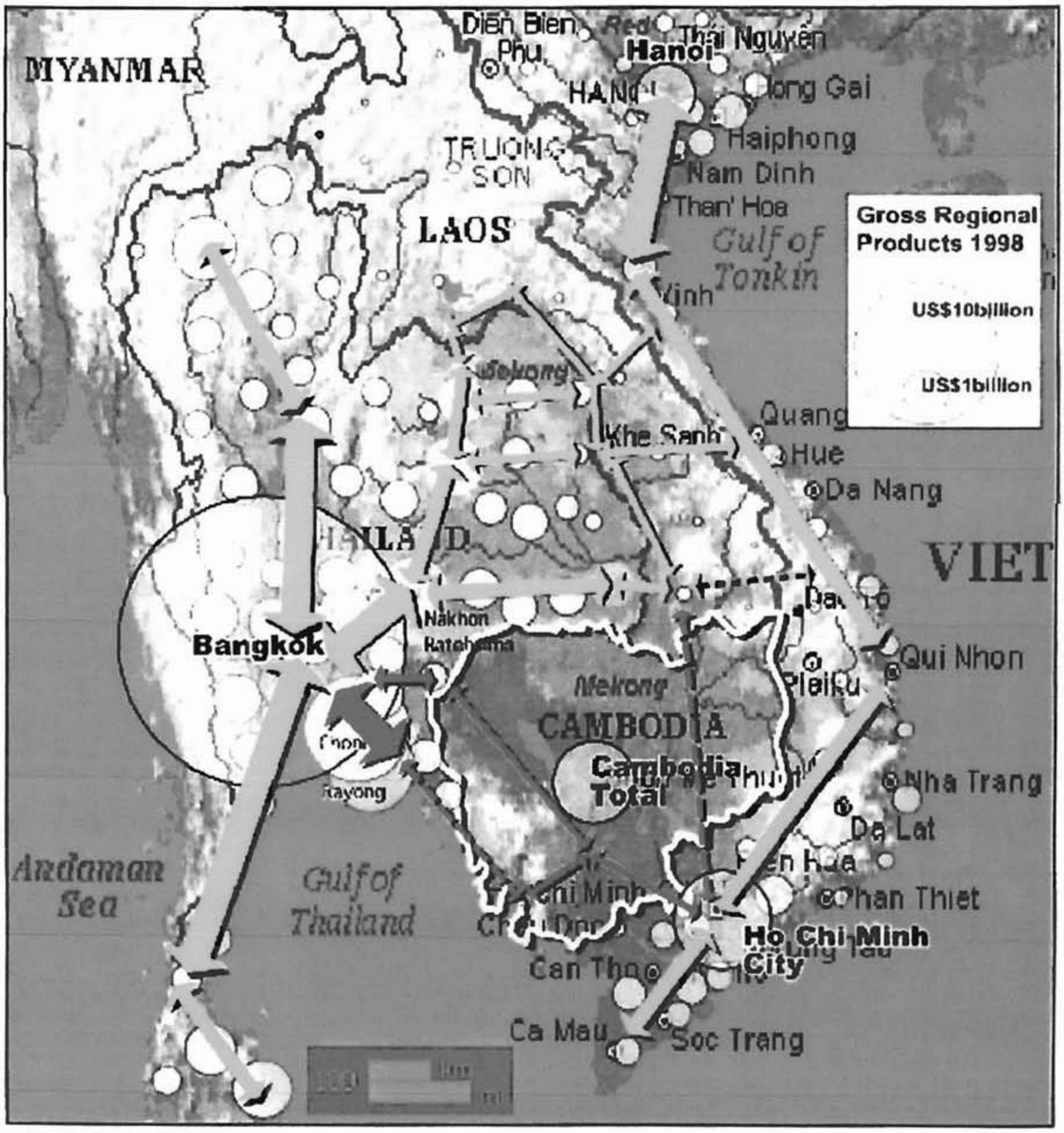


រូបភាពទី៣៖ ដង់ស៊ីតេប្រជាជន — **Densité de population**

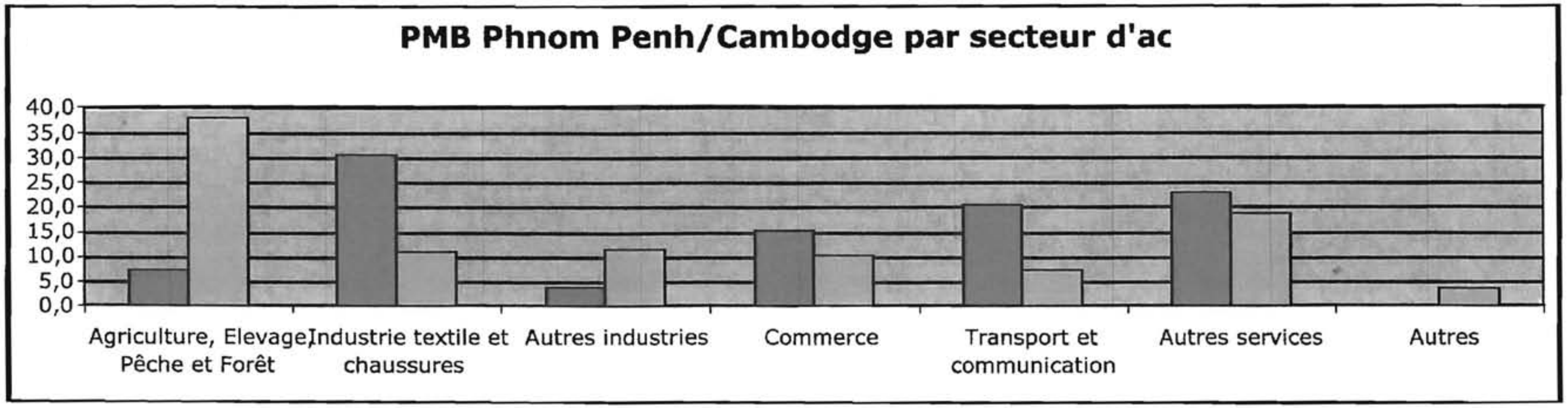
(ចំនួនប្រជាជនក្នុង១ គីឡូម៉ែត្រក្រឡា) — (Nombre de personnes par Km2)

២៣០០០ - ៥៣៤៤០ (ខ័ណ្ឌកណ្តាលក្រុងទាំង៤)	23000 - 53440 (4 khan centraux)
៥០០ -៥០០០	500 - 5000
៣០០ - ៥០០	300 - 500
២០០ - ៣០០	200 - 300
១០០ - ២០០	100 - 200
៥០ - ១០០	50 - 100
១០ - ៥០	10 - 50
០ - ១០	0 - 10
គ្មានទិន្នន័យ	Sans données

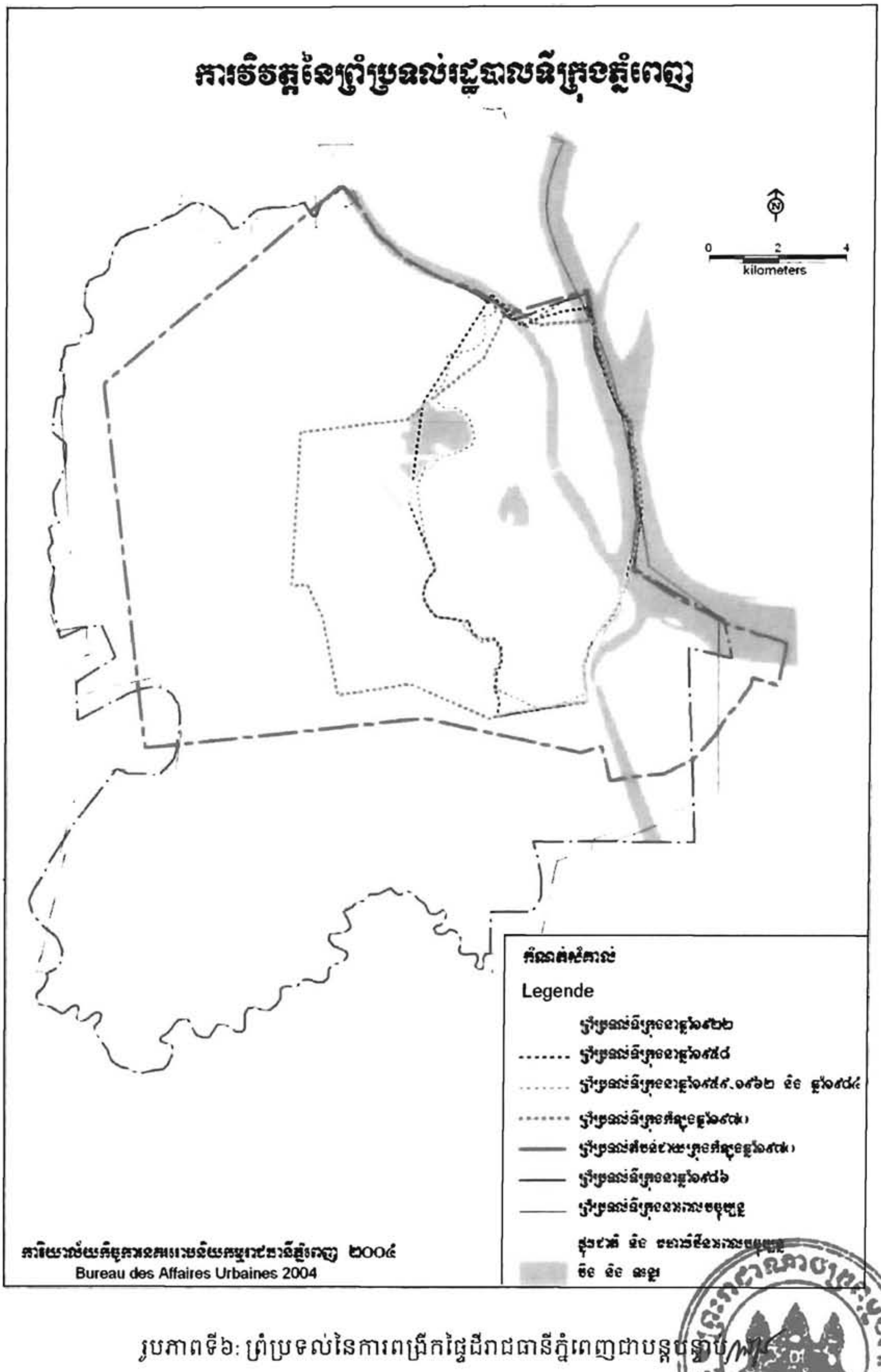
ប្រភព : ជំរឿនជាតិកម្ពុជាឆ្នាំ ១៩៩៨
Source : Recensement National du Cambodge 1998



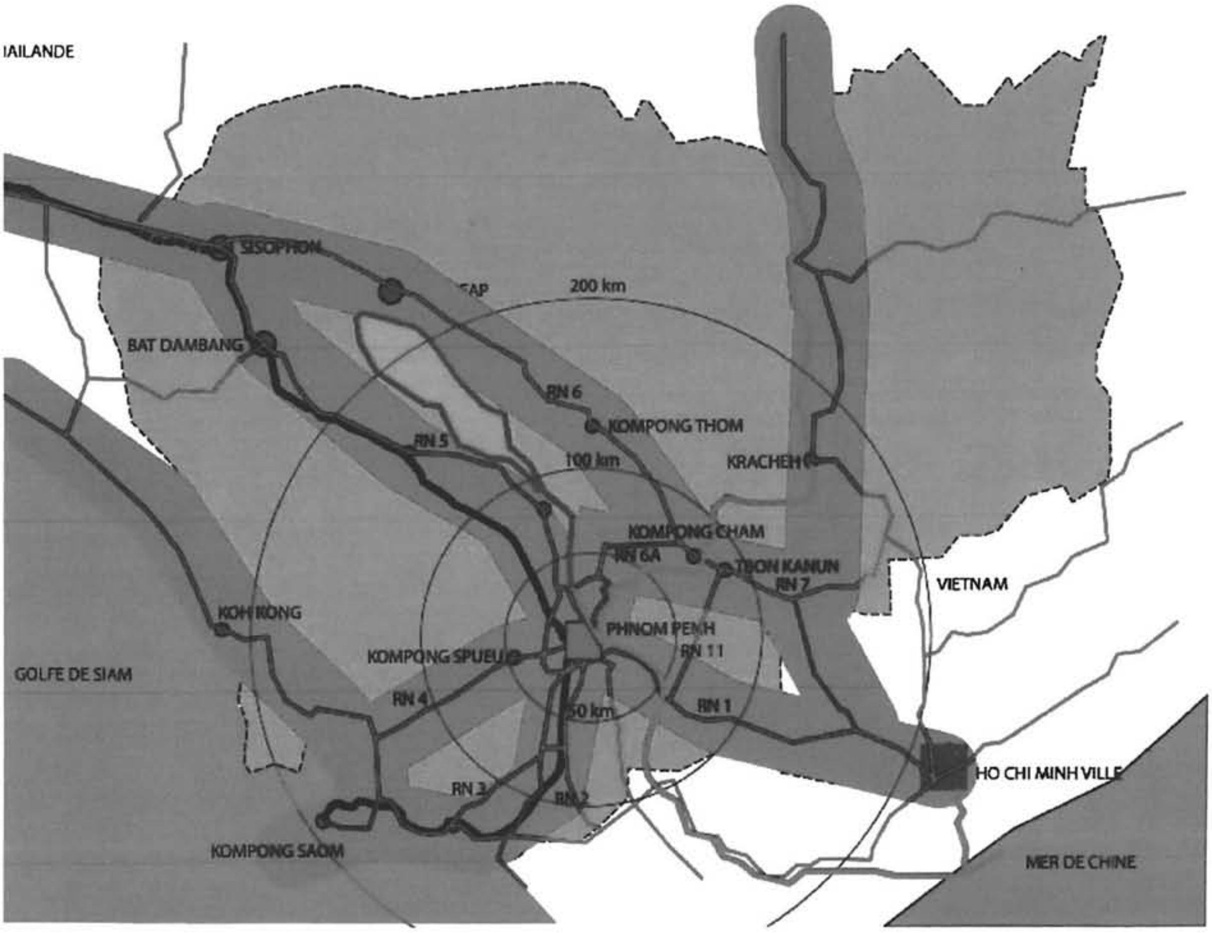
រូបភាពទី៩: គំនូសបំប្រួញនៃបណ្ដាញទំនាក់ទំនងដីគោកនៅឥណ្ឌូចិន
បង្ហាញពីផលិតផលសរុបមហាតំបន់ ឆ្នាំ១៩៩៨
១០ពាន់លានដុល្លាអាមេរិក "រង្វង់ធំ"
១ពាន់លានដុល្លាអាមេរិក "រង្វង់តូច"



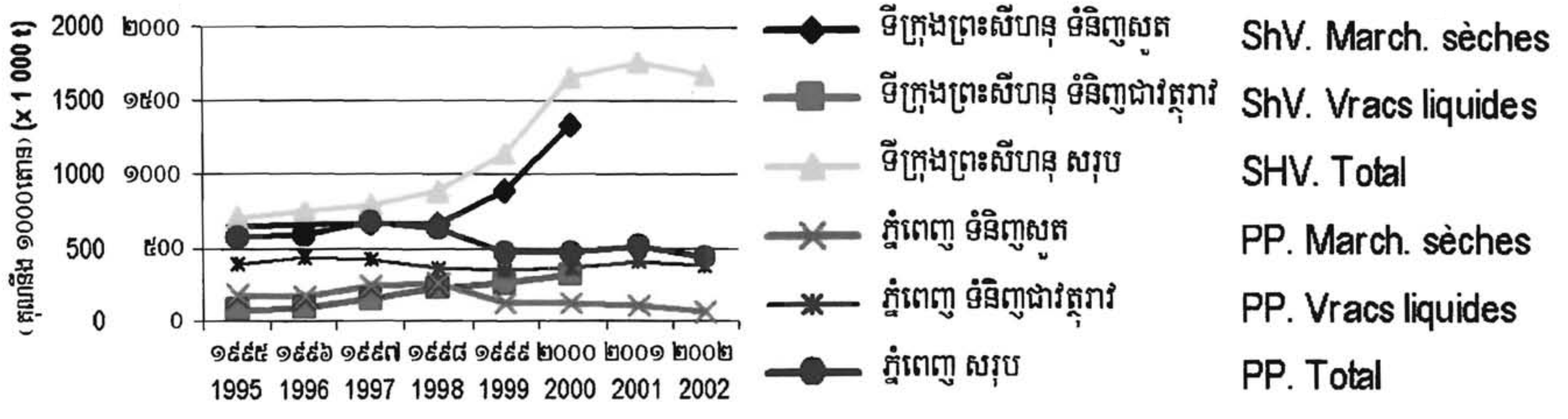
រូបភាពទី៥:ក្រាហ្វិកបរិយាយពីសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចតាមវិស័យនៃប្រទេសកម្ពុជា: កសិកម្ម ការចិញ្ចឹមសត្វ ការនេសាទនិងឈើព្រៃ ឧស្សាហកម្មវាយនភ័ណ្ឌ និងស្បែកជើង ឧស្សាហកម្ម ពាណិជ្ជកម្ម ការដឹកជញ្ជូន សេវាកម្មផ្សេងៗ និងទំនាក់ទំនងផ្សេងទៀត



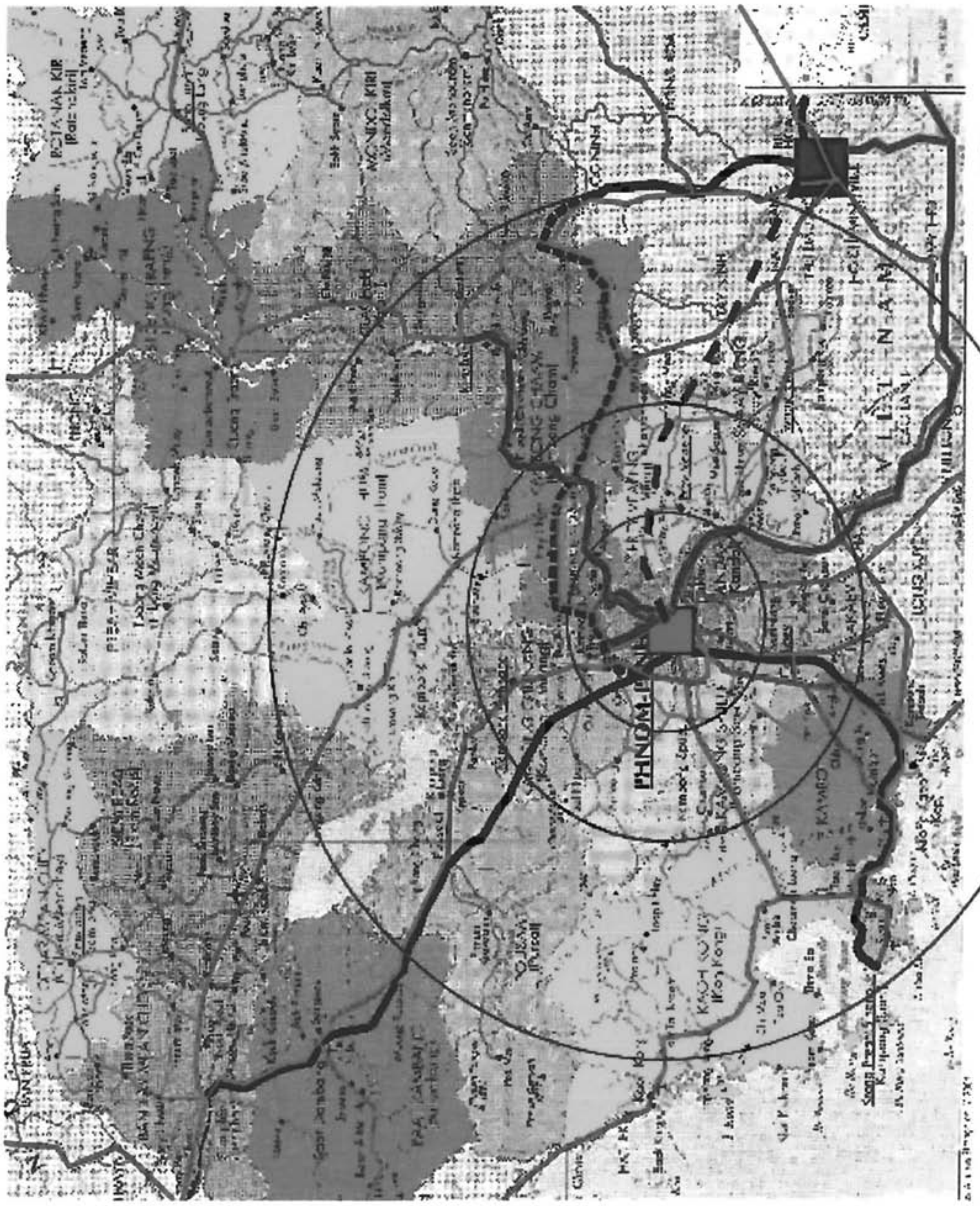
រូបភាពទី៦: ព្រំប្រទល់នៃការពង្រីកផ្ទៃដីរាជធានីភ្នំពេញជាបន្តបន្ទាប់



រូបភាពទី៧: ផែនទីនៃអ័ក្សអភិវឌ្ឍន៍នៃប្រទេសកម្ពុជា

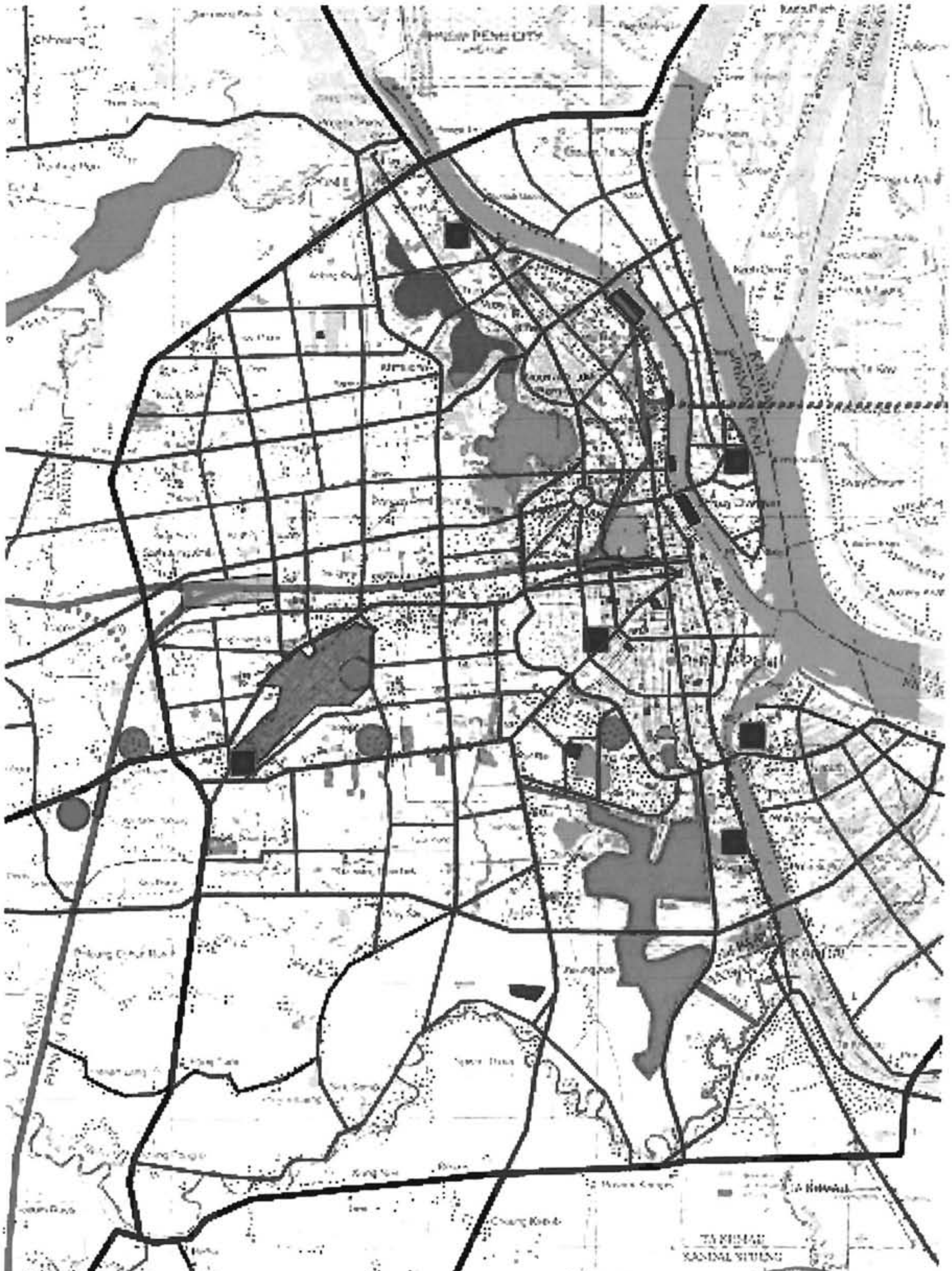


រូបភាពទី៨: ក្រាហ្វិកនៃទិន្នន័យដឹកជញ្ជូននៅកម្ពុជា

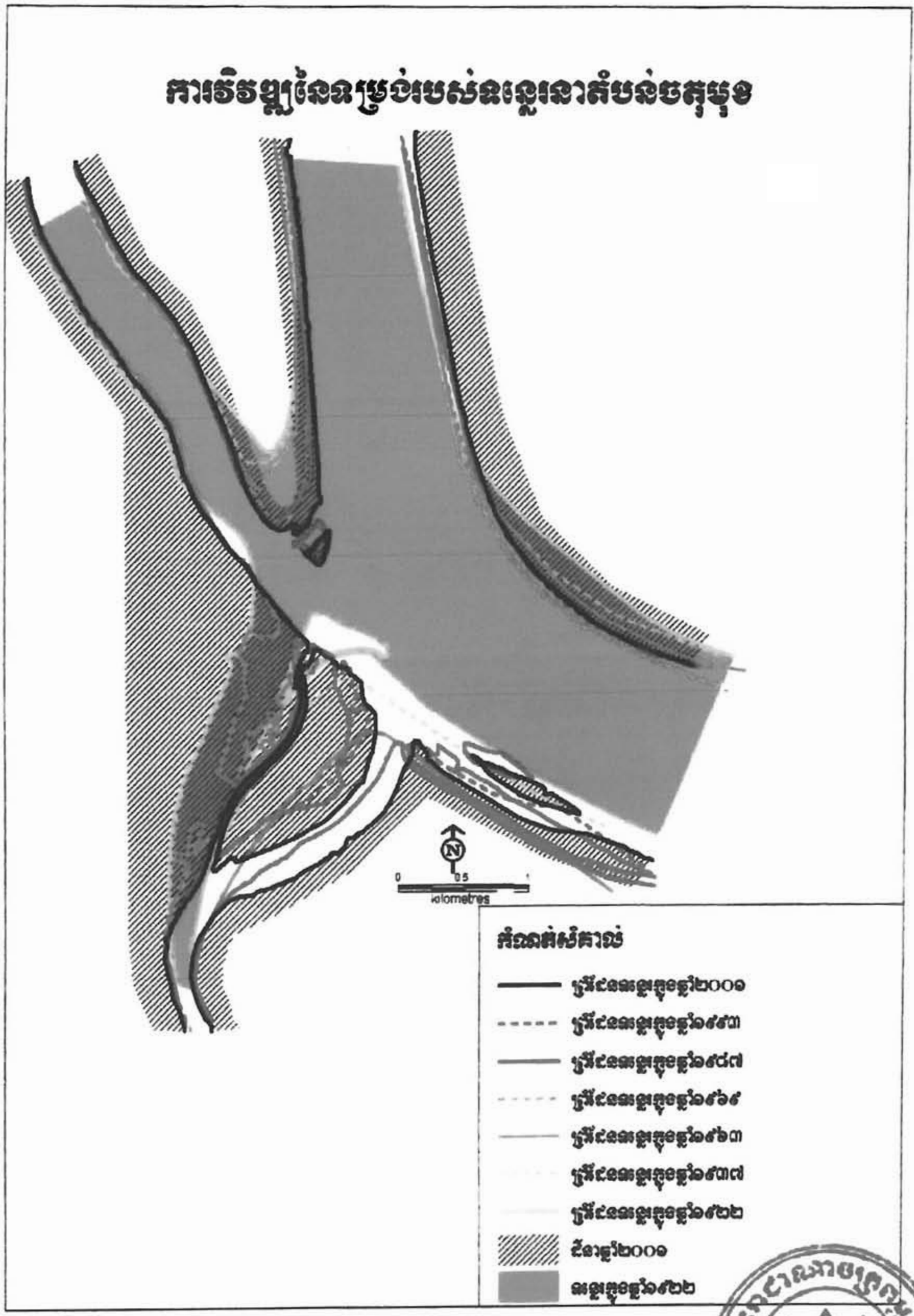


រូបភាពទី៩: ផែនទីនៃប្រព័ន្ធផ្លូវដែកកម្ពុជា

រូបភាពទី១០: ផែនទីចំនួនអ្នកដំណើរនៃព្រលានយន្តហោះធំៗនៅតំបន់អាស៊ីប៉ាស៊ីហ្វិក

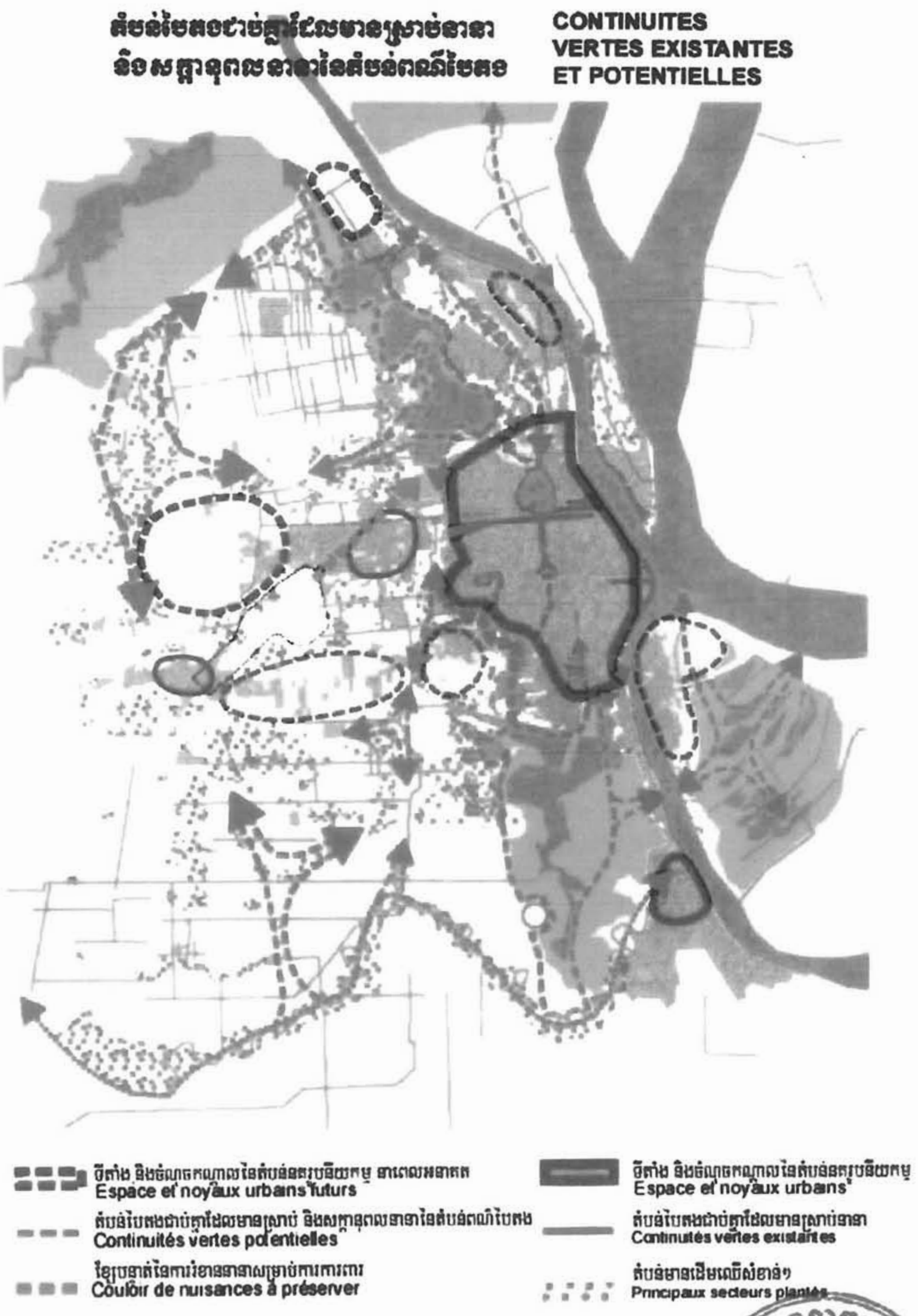


រូបភាពទី១១: ផែនទីប្រព័ន្ធផ្លូវថ្នល់នៃរាជធានីភ្នំពេញ

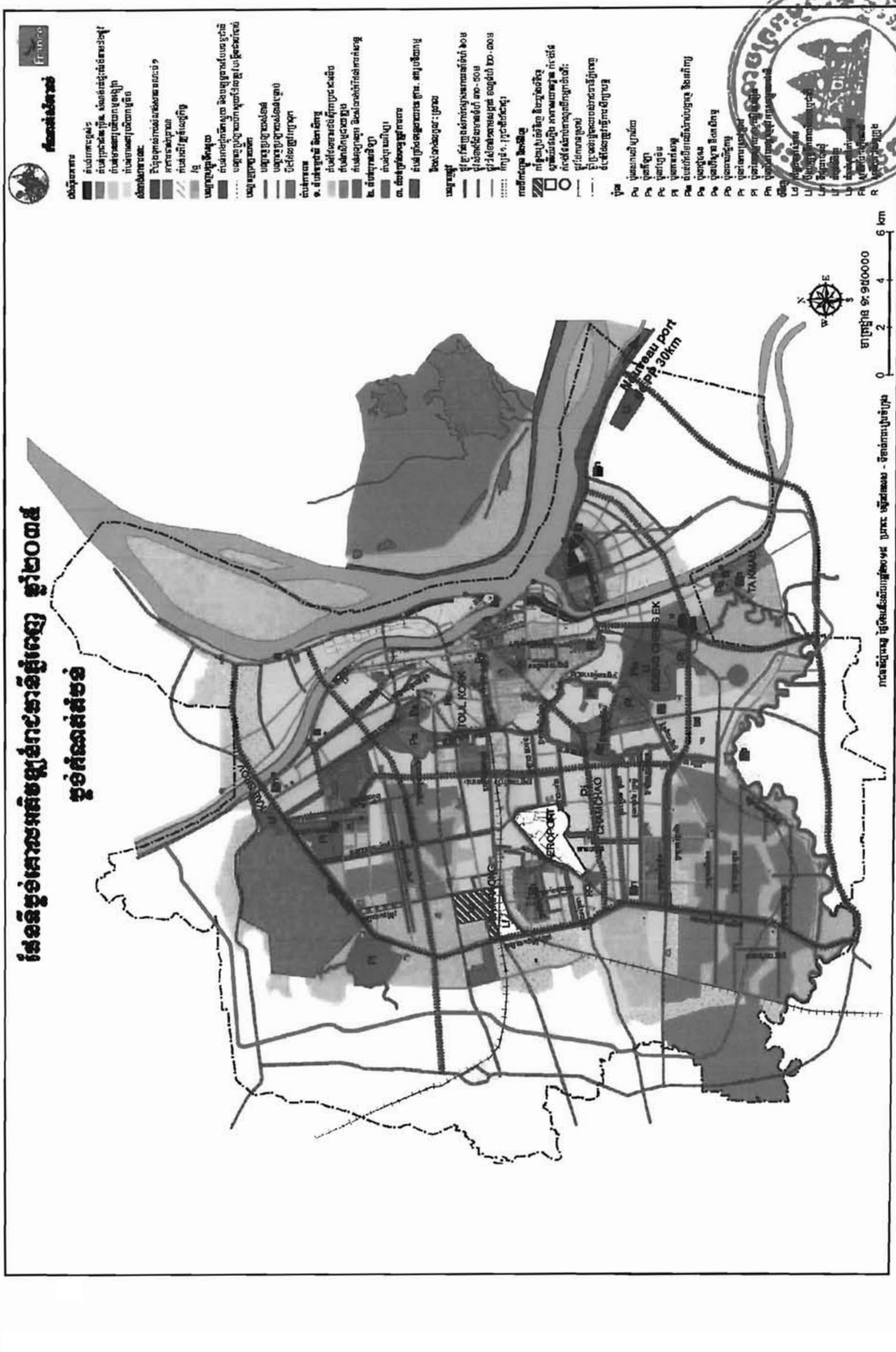


[illegible] ២០០៤

រូបភាពទី១៣: ផែនទីការវិវត្តនៃទន្លេចតុមុខ នៅរាជធានីភ្នំពេញ



រូបភាពទី១២: ផែនទីបណ្តាញពណ៌និងពណ៌ខៀវនៃរាជធានីភ្នំពេញ



រូបភាពទី១៩: ផែនទីប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញ