ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ជាតិ | សាសនា | ព្រះមហាក្សត្រ

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

ផែនទីបង្ហាញផ្លូវ ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា

យុទ្ធសាស្ត្រ និង ការសម្របសម្រួលអន្តរស្ថាប័ន

បរិយាកាសធុរកិច្ច និង វិនិយោគ

ធនធានមនុស្ស និងនវានុវត្តន៍

ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ

កិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ជាតិ | សាសនា | ព្រះមហាក្សត្រ

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

ផែនទីបង្ហាញផ្លូវ
ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត
និងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា

បុព្វកថា

ក្នុងរយៈពេលជាងពីរទសវត្សរ៍កន្លងមកនេះ ស្ថិតក្រោមដំបូលនៃសុខសន្តិភាពនិងស្ថិរភាពពេញលេញ រាជរដ្ឋាភិបាលបាននិងកំពុងសម្រេចបាននូវសមិទ្ធផលសំខាន់ៗជាច្រើន សម្រាប់ជាតិមាតុភូមិ ជាពិសេសការបន្តរក្សាបាននូវកំណើនសេដ្ឋកិច្ចខ្ពស់ដែលជាកត្តាយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការអភិវឌ្ឍប្រទេស កាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ និងលើកកម្ពស់ជីវភាពប្រជាជន ស្របតាមយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណ និងផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ។ ជាមួយផ្លែផ្កាដែលយើងកំពុងទទួលបាន វិបត្តិនៃជំងឺកូវីដ-១៩ ដែលកើតមានឡើងក្នុងរយៈពេលពីរឆ្នាំចុងក្រោយនេះ បានបន្ទុចបង្អាក់ដល់ការរីកចម្រើននៃសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា ព្រមទាំងគន្លងអភិវឌ្ឍន៍រយៈពេលមធ្យមនិងវែង ដោយបានជះផលអវិជ្ជមានដល់សសរស្តម្ភសេដ្ឋកិច្ចជាតិ ជាពិសេសវិស័យទេសចរណ៍ដែលជាចន្ទល់កំណើនសេដ្ឋកិច្ចដ៏សំខាន់មួយរបស់កម្ពុជា។ ឆ្លើយតបទៅនឹងវិបត្តិនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលបានដាក់ចេញនូវវិធានការទាន់ពេល ប្រកបដោយស្មារតីបុរេសកម្ម ម្ចាស់ការ ឈរលើគោលការណ៍ជាក់ស្តែងនិយម និងដោយមានការចូលរួមយ៉ាងសកម្មពីសំណាក់ប្រជាពលរដ្ឋកម្ពុជា ដើម្បីបង្កើតភាពស៊ាំក្នុងសហគមន៍ តាមរយៈការដាក់ចេញនូវវិធានការសុខាភិបាល វិធានការរដ្ឋបាល និងយុទ្ធនាការជាតិចាក់វ៉ាក់សាំង ព្រមទាំងយុទ្ធសាស្ត្រនិងគោលនយោបាយនានា សំដៅការពារអាយុជីវិតនិងសុខភាពប្រជាជន ព្រមទាំងជំរុញការស្តារសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចឡើងវិញ។

យ៉ាងណាមិញ ក្រៅពីវិបត្តិនៃជំងឺកូវីដ-១៩ បញ្ហាប្រឈមដទៃទៀត រួមមាន ការប្រកួតប្រជែងភូមិសាស្ត្រនយោបាយ សង្គ្រាមពាណិជ្ជកម្មនិងបច្ចេកវិទ្យា ការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ បញ្ហាសម្ពាធអតិផរណាកើតចេញពីវិបត្តិថាមពល ស្បៀងអាហារ និងហិរញ្ញវត្ថុ ដែលជាផលវិបាកនៃការដាក់ទណ្ឌកម្មសេដ្ឋកិច្ចទៅវិញទៅមករបស់ប្រទេសមហាអំណាចពាក់ព័ន្ធនឹងវិបត្តិសង្គ្រាមនៅអ៊ុយក្រែន ក៏បានបង្កឱ្យមានចលាចលទីផ្សារ ភាពមិននឹងនរនៃប្រព័ន្ធហិរញ្ញវត្ថុអន្តរជាតិ និងផលរំខាននានាដល់ខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់សកលផងដែរ។ ដើម្បីប្រឈមទប់នឹងវិបត្តិទាំងនេះ ព្រមទាំងត្រៀមខ្លួនចាប់យកកាលានុវត្តភាពថ្មីៗ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបាននិងកំពុងជំរុញការធ្វើពិពិធកម្មសេដ្ឋកិច្ច ឆ្ពោះទៅរកវិស័យដែលមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ និងប្រកបដោយភាពធន់នឹងវិបត្តិ សំដៅស្តារនិងពង្រឹងមូលដ្ឋានគ្រឹះសម្រាប់កិច្ចអភិវឌ្ឍសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចឡើងវិញឱ្យកាន់តែមានភាពរឹងមាំប្រកបដោយចីរភាពនិងបរិយាបន្ន។

ក្នុងបរិការណ៍នេះ រាជរដ្ឋាភិបាលបានកំណត់វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ជាវិស័យអាទិភាព ដើម្បីទាក់ទាញការវិនិយោគនិងបង្កើតការងារដែលមានជំនាញនិងប្រាក់ឈ្នួលខ្ពស់ សំដៅចូលរួមចំណែកស្តារនិងពង្រឹងភាពធន់នៃសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាក្រោយវិបត្តិនៃជំងឺកូវីដ-១៩។ ការកំណត់យកវិស័យទាំងពីរជាវិស័យអាទិភាព គឺធ្វើឡើងស្របតាមការចង្អុលបង្ហាញរបស់ **គោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជាឆ្នាំ២០១៥-២០២៥** និង**ក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រ និងកម្មវិធីស្តារ និងជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា ក្នុងការរស់នៅជាមួយកូវីដ-១៩ តាមគន្លងប្រក្រតីភាពថ្មី សម្រាប់ឆ្នាំ២០២១-២០២៣**។ ក្នុងន័យនេះ **"ផែនទីបង្ហាញផ្លូវការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា"** ត្រូវបានផ្តួចផ្តើមឡើង ដើម្បីតម្រង់ទិសការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា ដោយបានកំណត់ចក្ខុវិស័យរយៈពេលវែង គន្លងអភិវឌ្ឍន៍តាមដំណាក់កាលនីមួយៗ និងវិធានការគន្លឹះដែលនឹងដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមនានារបស់វិនិយោគិន ដោយប្រកាន់យកនូវអភិក្រម

រហ័សរហួននិងបត់បែនក្នុងការអនុវត្ត។ តាមរយៈការដាក់ចេញនូវផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះ កម្ពុជាអាចទាញយកអត្ថប្រយោជន៍ជាអតិបរមាពីកាលានុវត្តភាពបង្កើតដោយនិន្នាការចម្បងៗ ដែលនឹងផ្លាស់ប្ដូរខ្សែច្រវាក់តម្លៃនាពេលខាងមុខ ព្រមទាំងការធ្វើទំនើបកម្មនិងពិពិធកម្មមូលដ្ឋានឧស្សាហកម្ម ទៅរកសកម្មភាពផលិតកម្មថ្មីដែលមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ និងបង្កើនជំនាញព្រមទាំងឯកទេសកម្មរបស់កម្លាំងពលកម្មកម្ពុជាផងដែរ។

ក្នុងនាមរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ខ្ញុំសូមសម្ដែងនូវការកោតសរសើរ និងវាយតម្លៃខ្ពស់ចំពោះកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងរបស់ **ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា** និងគ្រប់ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ ដែលបានដឹកនាំសម្របសម្រួលរៀបចំផែនទីបង្ហាញផ្លូវដ៏មានសារៈសំខាន់នេះ ប្រកបដោយគុណភាពនិងប្រសិទ្ធភាព ក្នុងស្មារតីបុរេសកម្ម ទទួលខុសត្រូវ និងសហការខ្ពស់។ ខ្ញុំក៏សូមថ្លែងអំណរគុណយ៉ាងជ្រាលជ្រៅចំពោះរាជរដ្ឋាភិបាលចក្រភពអង់គ្លេស តាមរយៈកម្មវិធីពន្លឿនការគាំទ្រសេដ្ឋកិច្ចក្នុងដំណាក់កាលជំងឺកូវីដ-១៩ ដែលបានផ្ដល់នូវការគាំទ្រនិងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយរាជរដ្ឋាភិបាលក្នុងការរៀបចំផែនទីបង្ហាញផ្លូវការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងពីរនេះឡើង។ ជាមួយគ្នានេះ ខ្ញុំសូមថ្លែងអំណរគុណចំពោះវិស័យឯកជន និងភាគីពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ ដែលបានចូលរួមក្នុងស្មារតីនៃភាពជាដៃគូយ៉ាងជិតស្និទ្ធ ក្នុងការផ្ដល់ធាតុចូលនិងការរួមចំណែកដល់ការតម្រង់ទិសការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងពីរនេះ។

ជាចុងក្រោយ ខ្ញុំមានជំនឿយ៉ាងមុតមាំថា ផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះ នឹងក្លាយជាមគ្គុទ្ទេសក៍ដ៏សំខាន់សម្រាប់ជំរុញការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក សំដៅរួមចំណែកអភិវឌ្ឍសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាប្រកបដោយភាពធន់ ចីរភាព និងបរិយាបន្ន។ ខ្ញុំសូមលើកទឹកចិត្តដល់គ្រប់ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ វិស័យឯកជន និងតួអង្គនានា ចូលរួមអនុវត្ត និងសហការអនុវត្តវិធានការដែលបានដាក់ចេញក្នុងផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះប្រកបដោយឆន្ទៈមោះមុតនិងស្មារតីទទួលខុសត្រូវខ្ពស់ ដើម្បីធានាបាននូវសមិទ្ធផលដ៏ជោគជ័យក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងពីរតាមការរំពឹងទុក។

ថ្ងៃ សុក្រ ១រោច ខែមិគសិរ ឆ្នាំខាល ចត្វាស័ក ព.ស.២៥៦៦

ធ្វើនៅរាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ៩ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ២០២២

នាយករដ្ឋមន្ត្រី

សម្ដេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន

អារម្ភកថា

ក្រោមការដឹកនាំដ៏ឈ្លាសវៃ ប្រកបដោយចក្ខុវិស័យវែងឆ្ងាយរបស់ **សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន នាយករដ្ឋមន្ត្រីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា** រាជរដ្ឋាភិបាលបាននិងកំពុងរក្សាបាននូវសុខសន្តិភាព ស្ថិរភាពនយោបាយ និងសម្រេចបាននូវកិច្ចអភិវឌ្ឍគួរជាទីមោទនៈលើគ្រប់វិស័យ ជាពិសេសក្នុងការពង្រឹងមូលដ្ឋានឧស្សាហកម្ម ដែលជាកត្តាមួយយ៉ាងសំខាន់ជួយជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចប្រកបដោយចីរភាព និងបរិយាបន្ន។ យ៉ាងណាមិញ ការរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ-១៩ គួបផ្សំនឹងភាពមិនប្រាកដប្រជានៃស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចសកល បានបន្តជះឥទ្ធិពលអវិជ្ជមានដល់វិស័យសំខាន់ៗដែលជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា ហើយដែលតម្រូវឱ្យមានការគិតគូរដាក់ចេញនូវគោលនយោបាយ និង/ឬ វិធានការ ដើម្បីឆ្លើយតបឱ្យមានប្រសិទ្ធភាព។

ក្នុងបរិការណ៍នេះ ការពន្លឿនការធ្វើពិពិធកម្មមូលដ្ឋានផលិតកម្ម និងការពង្រឹងភាពប្រកួតប្រជែងនៃសេដ្ឋកិច្ច តាមរយៈការជំរុញការទាក់ទាញសកម្មភាពឧស្សាហកម្មចំគោលដៅនិងមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ កាន់តែមានភាពចាំបាច់និងបន្ទាន់ជាងមុន។ ផ្អែកតាមតម្រូវការនេះ **ផែនទីបង្ហាញផ្លូវការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា** ត្រូវបានរៀបចំឡើងជាមគ្គុទ្ទេសក៍ជួយតម្រង់ទិសនិងពន្លឿនការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ដែលត្រូវបានរាជរដ្ឋាភិបាលចាត់ទុកថាជាវិស័យអាទិភាពចម្បងនិងមានសក្តានុពលខ្ពស់សម្រាប់ការជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ច ជាពិសេសនៅក្នុងដំណាក់កាលក្រោយវិបត្តិជំងឺកូវីដ-១៩។

ផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះ មានចក្ខុវិស័យប្រែក្លាយកម្ពុជាទៅជាមជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្តុំសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្តនិងបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកសម្រាប់ការនាំចេញទៅកាន់ទីផ្សារក្នុងតំបន់និងសកលលោក ដោយចាប់ផ្តើមពីការផលិតគ្រឿងបង្គុំនិងបរិក្ខារដែលមានលក្ខណៈសាមញ្ញ ឈានឆ្ពោះទៅការកសាងប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីនៃអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្តនិងបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិក ដែលប្រើប្រាស់ជំនាញនិងមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់សម្រាប់រយៈពេលវែង។ ដើម្បីសម្រេចបានចក្ខុវិស័យនេះ **ផែនទីបង្ហាញផ្លូវការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា** បានកំណត់នូវវិធានការគន្លឹះជាអាទិភាពចំនួន ២០ តាមផ្នែកចំនួន ៥ ដែលរួមមាន ១) យុទ្ធសាស្ត្រ និងការសម្របសម្រួលអន្តរស្ថាប័ន, ២) ធនធានមនុស្ស និងនវានុវត្តន៍, ៣) ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ, ៤) កិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម, និង ៥) បរិយាកាសធុរកិច្ច និងវិនិយោគ។

ខ្ញុំជឿជាក់យ៉ាងមុតមាំប្រកបដោយសុទិដ្ឋិនិយមថា ផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះនឹងក្លាយជាឯកសារគោលមួយដ៏មានសារៈសំខាន់ ដែលនឹងជួយតម្រង់ទិសការងារនិងការចូលរួមចំណែករបស់ក្រសួង ស្ថាប័ន វិស័យឯកជន និងគ្រប់ភាគីពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ ក្នុងការជំរុញការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា។ ទន្ទឹមនេះ ដើម្បីធានាថាបញ្ហារាំងស្ទះនានាត្រូវបានដោះស្រាយប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពនិងទាន់ពេល ចាំបាច់ត្រូវមានការចូលរួមសហការយ៉ាងជិតស្និទ្ធប្រកបដោយស្មារតីម្ចាស់ការនិងការទទួលខុសត្រូវខ្ពស់ពីគ្រប់តួអង្គពាក់ព័ន្ធទាំងអស់។

ជាទីបញ្ចប់ ក្នុងនាមក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា ខ្ញុំសូមវាយតម្លៃខ្ពស់ចំពោះកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងរបស់តំណាងក្រសួង ស្ថាប័ន និងតួអង្គពាក់ព័ន្ធទាំងអស់, លេខាធិការដ្ឋានដឹកនាំ និងសម្របសម្រួលការអនុវត្តគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជានៃក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា និងក្រុមហ៊ុនទីប្រឹក្សា Boston Consulting Group (BCG) ដែលបានចូលរួមយ៉ាងសកម្មក្នុងដំណើរការរៀបចំឯកសារនេះឡើង។ ខ្ញុំសូមថ្លែងអំណរគុណចំពោះរាជរដ្ឋាភិបាលចក្រភពអង់គ្លេស តាមរយៈស្ថានទូតចក្រភពអង់គ្លេសប្រចាំព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដែលបានផ្តល់ការគាំទ្រសម្រាប់ការអនុវត្តកម្មវិធីពន្លឿនការគាំទ្រសេដ្ឋកិច្ចក្នុងដំណាក់កាលជំងឺកូវីដ-១៩ (Accelerated Covid-19 Economic Support Programme-ACES) ដើម្បីចូលរួមចំណែកក្នុងការជំរុញការងើបឡើងវិញនៃសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា។ ជាមួយគ្នានេះ ខ្ញុំសូមថ្លែងអំណរគុណយ៉ាងជ្រាលជ្រៅបំផុតជូនចំពោះ **ឯកឧត្តមអគ្គបណ្ឌិតសភាចារ្យ អូន ព័ន្ធមុនីរ័ត្ន** ឧបនាយករដ្ឋមន្ត្រី រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ និងជាប្រធានគណៈកម្មាធិការគោលនយោបាយសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ ដែលបានផ្តល់ការគាំទ្រយ៉ាងពេញទំហឹងនៅក្នុងការអនុវត្តកម្មវិធី ACES ក៏ដូចជាការរៀបចំឯកសារផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះ តាំងពីដើមរហូតបញ្ចប់ជាស្ថាពរ។

ថ្ងៃ សុក្រ ៩កើត ខែ មិគសិរ ឆ្នាំខាល ចត្វាស័ក ព.ស.២៥៦៦

រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី២ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ២០២២

ទេសរដ្ឋមន្ត្រីទទួលបន្ទុកបេសកកម្មពិសេស

អនុប្រធានក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា

ជិន ប៊ុនស៊ាន

មាតិកា

បុព្វកថា I

អារម្ភកថា III

ខ្លឹមសារសង្ខេប VII

ជំពូកទី១៖ សេចក្តីផ្តើម **១**

១.១. ភាពចាំបាច់នៃការរៀបចំផែនទីបង្ហាញផ្លូវ ១

១.២. ឥទ្ធិពលនៃនិន្នាការចម្បងៗលើវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ២

១.៣. គុណប្រយោជន៍សម្រាប់វិនិយោគិន ៥

ជំពូកទី២៖ ទិដ្ឋភាពជារួមនៃការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក **៧**

២.១. បច្ចុប្បន្នភាពនៃវិស័យយានយន្ត ៧

២.២. បច្ចុប្បន្នភាពនៃវិស័យអេឡិចត្រូនិក ១០

២.៣. ឧត្តមភាពប្រកួតប្រជែង ១២

ជំពូកទី៣៖. ចក្ខុវិស័យ គន្លងអភិវឌ្ឍន៍ និងគោលដៅ **១៤**

៣.១. ចក្ខុវិស័យ ១៤

៣.២. គន្លងអភិវឌ្ឍន៍ និងគោលដៅនៃវិស័យយានយន្ត ១៤

៣.៣. គន្លងអភិវឌ្ឍន៍ និងគោលដៅនៃវិស័យអេឡិចត្រូនិក ១៩

ជំពូកទី៤៖ បញ្ហាប្រឈមក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក **២៤**

៤.១. ភាពចាំបាច់ឱ្យមានយុទ្ធសាស្ត្រ និងការសម្របសម្រួលអន្តរស្ថាប័ន ២៤

៤.២. ធនធានមនុស្ស និងនវានុវត្តន៍ ២៦

៤.៣. ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ២៧

៤.៤. កិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម ២៩

៤.៥. បរិយាកាសធុរកិច្ចនិងវិនិយោគ ២៩

ជំពូកទី៥៖ វិធានការគន្លឹះសម្រាប់អភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក **៣១**

៥.១. យុទ្ធសាស្ត្រ និងការសម្របសម្រួលអន្តរស្ថាប័ន ៣៣

៥.២. ធនធានមនុស្ស និងនវានុវត្តន៍ ៣៣

៥.៣. ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ៣៤

៥.៤. កិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម ៣៤

៥.៥. បរិយាកាសធុរកិច្ចនិងវិនិយោគ ៣៤

ជំពូកទី៦÷ យន្តការស្ថាប័នសម្រាប់ការអនុវត្ត និងការតាមដាននិងវាយតម្លៃ........................**៣៦**
៦.១. ការរៀបចំយន្តការស្ថាប័ន ៣៦
៦.២. ការតាមដាននិងវាយតម្លៃ ៤០
ជំពូកទី៧÷ សេចក្តីសន្និដ្ឋាន..**៤១**
បរិសិដ្ឋ **៤២**
បរិសិដ្ឋទី១÷ អង្គភាពព័ន្ធដែលបានចូលរួមពិគ្រោះយោបល់..៤២
បរិសិដ្ឋទី២÷ បន្ទាត់ពេលវេលាសម្រាប់ការអនុវត្តផែនការសកម្មភាព..............................៤៣
បរិសិដ្ឋទី៣÷ ផែនការសកម្មភាពសម្រាប់ការអនុវត្តវិធានការ ៤៤
បញ្ជីពាក្យកាត់ **៦៨**
សេចក្តីថ្លែងអំណរគុណ **៦៩**

ខ្លឹមសារសង្ខេប

វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ត្រូវបានចាត់ទុកជាវិស័យអាទិភាពចម្បងមួយសម្រាប់កិច្ចអភិវឌ្ឍនៅកម្ពុជា។ តាមរយៈភាពជាដៃគូជាមួយវិស័យឯកជន វិស័យទាំងពីរមានការលូតលាស់យ៉ាងឆាប់រហ័សក្នុងប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយ។ ការនាំចេញគ្រឿងបង្គុំយានយន្តបានកើនឡើងជាងបីដង ពី៦០លានដុល្លារអាម៉េរិក ក្នុងឆ្នាំ២០១៥ ដល់ ២០០លានដុល្លារអាម៉េរិក ក្នុងឆ្នាំ២០១៩ ខណៈដែលការនាំចេញបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកបានកើន ២០% ក្នុងមួយឆ្នាំ ពីប្រមាណ ៤០០លានដុល្លារអាម៉េរិក ក្នុងឆ្នាំ២០១៥ ដល់ប្រមាណ ៩០០លានដុល្លារអាម៉េរិក ក្នុងឆ្នាំ២០១៩។ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ប្តេជ្ញាអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងនេះ ដើម្បីស្តារនិងជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចរយៈពេលវែង ព្រមទាំងប្រែក្លាយឧស្សាហកម្មកម្ពុជាពីឧស្សាហកម្មអតិពលកម្ម ទៅជាឧស្សាហកម្មផ្អែកលើជំនាញ និងធ្វើសមាហរណកម្មទៅក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃក្នុងតំបន់ ស្របតាមគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា ឆ្នាំ២០១៥-២០២៥។

សម្រាប់វិស័យយានយន្ត ក្នុងរយៈពេលខ្លីខាងមុខ កម្ពុជានឹងផ្តោតសំខាន់លើកាលានុវត្តភាពដែលមានស្រាប់ ដើម្បីពង្រីកការផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្តសាមញ្ញបែបអតិពលកម្មសម្រាប់នាំចេញ (ឧទាហរណ៍ ខ្សែបង្គុំអគ្គិសនី, កៅអី និងគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិកនិងអគ្គិសនីសាមញ្ញ) ព្រមជាមួយការបង្កើនការតភ្ជាប់បែបប្រតិគមន៍ (backward linkages) សម្រាប់ការដំឡើងទោចក្រយានយន្ត។ **សម្រាប់វិស័យអេឡិចត្រូនិក ក្នុងរយៈពេលខ្លីខាងមុខ កម្ពុជានឹងផ្តោតសំខាន់លើកាលានុវត្តភាពដែលមានស្រាប់ សម្រាប់បង្កើនការផលិតគ្រឿងបង្គុំសាមញ្ញ និងគ្រឿងដំឡើងបន្ទាប់បន្សំ** (ឧទាហរណ៍ ខ្សែកាប និងឧបករណ៍តភ្ជាប់, គ្រឿងបង្គុំបន្ទះសៀគ្វីបោះពុម្ពរួច (Printed Circuit Board))។ តាមរយៈអភិក្រមនេះ កម្ពុជាអាចប្រើប្រាស់ជាអតិបរមានូវឧត្តមភាពប្រកួតប្រជែងនាពេលបច្ចុប្បន្ន ដូចជាកម្លាំងពលកម្មដែលប៉ិនប្រសប់និងមានប្រាក់ឈ្នួលប្រកួត-ប្រជែង, ទីតាំងយុទ្ធសាស្ត្រនៅជិតប្រទេសថៃនិងវៀតណាម ដែលជាមជ្ឈមណ្ឌលផលិតនិងដំឡើងយានយន្ត និងបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកកំពុងមានការអភិវឌ្ឍឆាប់រហ័ស, និងកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មដែលមានលក្ខណៈអំណោយផលជាមួយទីផ្សារនាំចេញយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកសំខាន់ៗ។

ចំពោះគោលដៅបន្ទាប់ក្នុងរយៈពេលមធ្យម កម្ពុជានឹងផ្តោតលើការឈានឡើងក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃទៅកាន់**ការផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្តដែលកាន់តែមានភាពស្មុគស្មាញ** ព្រមទាំង**ការរចនានិងការដំឡើងគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិកដែលមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់។** ក្នុងរយៈពេលវែង កម្ពុជាមានបំណងប្រែក្លាយជា **មជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្តុំសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្ត**ពីកម្រិតទាបដល់កម្រិតមធ្យមសម្រាប់នាំចេញ និងជា**មជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្តុំសកម្មភាពផលិតបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិក** ក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃទាំងមូល ចាប់តាំងពីការរចនា ការផលិតគ្រឿងបង្គុំ រហូតដល់ការដំឡើងផលិតផលពាក់កណ្តាលសម្រេចនិងសម្រេច។

ដើម្បីសម្រេចចក្ខុវិស័យក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក **រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាប្តេជ្ញាអនុវត្តផែនការសកម្មភាពអន្តរស្ថាប័ន ដែលមានភាពគ្រប់ជ្រុងជ្រោយសម្រាប់វិស័យទាំងពីរ សំដៅសម្រួលដល់វិនិយោគិនក្នុងការចាប់ផ្តើមប្រតិបត្តិការនៅកម្ពុជា និងបង្កើនភាពប្រកួតប្រជែងលើតម្លៃផលិតកម្ម។** ផែនការសកម្មភាព មានវិធានការចំនួន ២០ តាមផ្នែកចំនួន ៥ ដូចខាងក្រោម÷

- **យុទ្ធសាស្ត្រ និងការសម្របសម្រួលអន្តរស្ថាប័ន÷** វិធានការមានដូចជា ការកំណត់ទីតាំងឬតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស សម្រាប់ចង្កោមវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក និងការពង្រឹងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយប្រទេសជិតខាង ដូចជាថៃ និងវៀតណាម
- **ធនធានមនុស្ស និងនវានុវត្តន៍÷** វិធានការមានដូចជា ការអភិវឌ្ឍកម្មវិធីបង្កើនជំនាញក្នុងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ជាមួយវិស័យឯកជន និងការពង្រីកនិងពង្រឹងសេវាផ្គូផ្គងការងារ តាមរយៈភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន
- **ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ÷** វិធានការមានដូចជា ការពិនិត្យឡើងវិញនូវអត្រាថ្លៃអគ្គិសនី និងភាពជឿទុកចិត្តបាននូវការផ្គត់ផ្គង់ និងការធ្វើសុខដុមនីយកម្មបទប្បញ្ញត្តិដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដើម្បីកាត់បន្ថយចំណាយភស្តុភារកម្ម
- **កិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម÷** វិធានការមានដូចជា ការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីដែលត្រូវបានផ្តល់សច្ចាប័ន ការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធស្វ័យប្រវត្តិកម្មក្នុងការផ្តល់សេវាសាធារណៈ និងការធ្វើសាមញ្ញកម្មបែបបទនាំចេញ នាំចូល
- **បរិយាកាសធុរកិច្ចនិងវិនិយោគ ÷** វិធានការមានដូចជា ការអនុវត្តច្បាប់ស្តីពីវិនិយោគនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដែលផ្តល់ការលើកទឹកចិត្តបន្ថែមដល់ការវិនិយោគ និងការបង្កើតប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីសម្រាប់អ្នកផ្គត់ផ្គង់ក្នុងស្រុក តាមរយៈវេទិកាផ្គូផ្គង និងកម្មវិធីបង្កើនគុណភាពសម្រាប់ការផ្គត់ផ្គង់។

រាជរដ្ឋាភិបាលទទួលស្គាល់ថា ភាពជាដៃគូជិតស្និទ្ធជាមួយវិស័យឯកជន គឺជាគន្លឹះដ៏សំខាន់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពនៃវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។ ក្នុងន័យនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលស្វាគមន៍រាល់ការចូលរួមរបស់វិស័យឯកជន ដើម្បីសហការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងនេះ ចាប់តាំងពីការតម្រង់ទិសយុទ្ធសាស្ត្ររួមរហូតដល់ការរៀបចំ និងអនុវត្តផែនការសកម្មភាពនៃវិធានការនីមួយៗ។ ចំពោះជំហានដំបូង រាជរដ្ឋាភិបាលបានបង្កើត "ក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក" ដែលមានការចូលរួមពីក្រសួង ស្ថាប័ន គ្រឹះស្ថានអប់រំបណ្តុះបណ្តាលបច្ចេកទេសនិងវិជ្ជាជីវៈ (អ.ប.វ.) សមាគមធុរកិច្ចជាតិ និងអន្តរជាតិ និងវិនិយោគិនពាក់ព័ន្ធក្នុងវិស័យទាំងពីរ ដើម្បីពិភាក្សានិងកំណត់ទិសដៅការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងនេះ និងធ្វើអាទិភាវូបនីយកម្មវិធានការនានា។

កាលានុវត្តភាពដែលមានស្រាប់របស់វិស័យទាំងពីរ មានទំហំធំធេងសម្រាប់កម្ពុជា ជាមួយនឹងសក្តានុពលក្នុងការបង្កើនការនាំចេញប្រមាណ ២,១ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក និងបង្កើតការងារថ្មីប្រមាណ ២៦.០០០ កន្លែង ក្នុងរយៈពេលប្រាំឆ្នាំខាងមុខ។ ដើម្បីសម្រេចចក្ខុវិស័យអភិវឌ្ឍន៍វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា ទាមទារឱ្យមានការប្តេជ្ញា និងភាពជាដៃគូយ៉ាងជិតស្និទ្ធរវាងរាជរដ្ឋាភិបាលនិងវិស័យឯកជនក្នុងការអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះ។

ជំពូកទី១៖ សេចក្តីផ្តើម

១.១. ភាពចាំបាច់នៃការរៀបចំផែនទីបង្ហាញផ្លូវ

ក្នុងរយៈពេលជាងមួយទសវត្សរ៍ចុងក្រោយមុនការរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ-១៩ សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាមានកំណើនរឹងមាំគួរឱ្យកត់សម្គាល់ ជាមធ្យមក្នុងរង្វង់ ៧% ក្នុងមួយឆ្នាំ។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចមានភាពប្រមូលផ្តុំខ្លាំងក្នុងសកម្មភាពនៃវិស័យប្រពៃណីមួយចំនួនដូចជាវិស័យកសិកម្ម, កាត់ដេរសម្លៀកបំពាក់ ផលិតស្បែកជើងនិងកាបូប, ទេសចរណ៍ និងសំណង់។ របាយការណ៍វាយតម្លៃពាក់កណ្តាលអាណត្តិនៃការអនុវត្តគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា ២០១៥-២០២៥ ក៏បានគូសបញ្ជាក់ពីការប្រមូលផ្តុំនៃអនុវិស័យកម្មន្តសាលដែលមានតម្លៃបន្ថែមទាប ហើយតម្រូវឱ្យមានការធ្វើពិពិធកម្មមូលដ្ឋានឧស្សាហកម្មទៅរកសកម្មភាពផលិតកម្មថ្មីៗដែលមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ បង្កើនជំនាញនិងឯកទេសកម្មរបស់កម្លាំងពលកម្មកម្ពុជា។ បន្ថែមលើនេះ វិបត្តិនៃជំងឺកូវីដ-១៩ បានជំរុញឱ្យកម្ពុជាកាន់តែមានភាពចាំបាច់និងបន្ទាន់ ក្នុងការធ្វើពិពិធកម្មសេដ្ឋកិច្ច និងស្វែងរកប្រភពកំណើនថ្មីដើម្បីពន្លឿនការស្តារ និងរក្សាបាននូវភាពធន់នឹងវិបត្តិ ដែលអាចកើតមាននាពេលអនាគត។

បច្ចុប្បន្ន វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ត្រូវបានចាត់ទុកជាប្រភពកំណើនថ្មី និងជាវិស័យគន្លឹះក្នុងការចូលរួមអភិវឌ្ឍឧស្សាហកម្មកម្ពុជា ដោយវិស័យទាំងពីរនេះមានសក្តានុពលក្នុងការតភ្ជាប់ខ្សែច្រវាក់តម្លៃក្នុងតំបន់និងសកល និងឈានឡើងជាបណ្តើរៗក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃដែលឆ្ពោះទៅរកសកម្មភាពឧស្សាហកម្មផ្អែកលើជំនាញ ព្រមទាំងលើកស្ទួយកំណើនសេដ្ឋកិច្ច ក្នុងការរស់នៅជាមួយកូវីដ-១៩ តាមគន្លងប្រក្រតីភាពថ្មី។ ក្នុងបរិការណ៍នេះ រាជរដ្ឋាភិបាលបានរៀបចំនិងដាក់ចេញនូវ "ផែនទីបង្ហាញផ្លូវការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា" ក្នុងគោលបំណងកំណត់ចក្ខុវិស័យរយៈពេលវែង និងគន្លងអភិវឌ្ឍន៍ច្បាស់លាស់សម្រាប់វិស័យទាំងពីរនេះ ព្រមទាំងដាក់ចេញនូវផែនការសកម្មភាពសម្រាប់អនុវត្តវិធានការជាក់លាក់ ដោយមានការចូលរួមពីវិស័យឯកជននិងអង្គពាក់ព័ន្ធ ដើម្បីជំរុញការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងពីរនេះ។

ផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះត្រូវបានរៀបចំឡើងតាមការចង្អុលបង្ហាញរបស់ "គោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា ឆ្នាំ២០១៥-២០២៥" ដែលជាមគ្គុទ្ទេសក៍ជំរុញការអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្មរយៈពេលវែង និងស្របតាម "ក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រ និងកម្មវិធីស្តារ និងជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាក្នុងការរស់នៅជាមួយកូវីដ-១៩ តាមគន្លងប្រក្រតីភាពថ្មី សម្រាប់ឆ្នាំ២០២១-២០២៣" ដែលជាផែនការស្តារសេដ្ឋកិច្ចពីវិបត្តិនៃជំងឺកូវីដ-១៩។ ផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះ មានគោលបំណងដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមចម្បង និងមានភាពពាក់ព័ន្ធបំផុតនាពេលបច្ចុប្បន្ន ដើម្បីសម្រួលដំណើរការប្រតិបត្តិការអាជីវកម្មរបស់វិស័យឯកជន ក្នុងវិស័យទាំងពីរ ពោលគឺឯកសារនេះពុំមានគោលដៅដោះស្រាយរាល់បញ្ហាទូទៅទាំងអស់នោះឡើយ។

ផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះមានគោលដៅបង្កើនទំហំនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្តប្រមាណ ៥០០លានដុល្លារអាម៉េរិក និងក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិកប្រមាណ ១,៦ពាន់លានដុល្លារអាម៉េរិក នៅត្រឹមឆ្នាំ២០២៧ និងបង្កើតការងារថ្មីក្នុងវិស័យយានយន្តប្រមាណ ១០.០០០កន្លែង និងក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិកប្រមាណ ១៦.០០០កន្លែង នៅត្រឹមឆ្នាំ២០២៧។ តាមការរំពឹងទុក កម្មករិនីនឹងចូលរួមចំណែកប្រមាណ ៥០% ទៅ ៦០% ទៅក្នុងការងារដែលនឹងត្រូវបានបង្កើតសម្រាប់វិស័យទាំងពីរ។

ទន្ទឹមនឹងវិបត្តិនៃជំងឺកូវីដ-១៩ វិបត្តិសង្គ្រាមនៅអ៊ុយក្រែនដែលកំពុងកើតឡើងនាពេលបច្ចុប្បន្ន ក៏បានបង្កឱ្យមានភាពមិនច្បាស់លាស់ជារួមនៃស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចសកល និងភូមិសាស្ត្រនយោបាយ ក៏ដូចជាការលេចឡើងនូវនិន្នាការសកលថ្មីៗផងដែរ។ ក្នុងបរិបទនេះ តាមរយៈការដាក់ចេញនូវផែនទីបង្ហាញផ្លូវ កម្ពុជាអាចទាញយកអត្ថប្រយោជន៍ជាអតិបរមាពីកាលានុវត្តភាពបង្កើតដោយនិន្នាការចម្បងៗ ដែលនឹងផ្លាស់ប្តូរខ្សែច្រវាក់តម្លៃនាពេលខាងមុខ។ ឯកសារនេះ ជាឯកសាររស់ ដែលមានភាពបត់បែន អាចផ្តល់លទ្ធភាពដល់ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធដាក់ចេញនូវផែនការសកម្មភាពបន្ថែម ដែលមានការពាក់ព័ន្ធនិងការឆ្លើយតបទៅនឹងការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងពីរនេះ ទៅតាមភាពចាំបាច់និងតម្រូវការជាក់ស្តែង ព្រមទាំងអាចត្រូវបានកែសម្រួលជាបន្តបន្ទាប់ស្របតាមកាលានុវត្តភាពថ្មីៗដើម្បីឆ្លើយតបនឹងនិន្នាការនានាផងដែរ។

១.២. ឥទ្ធិពលនៃនិន្នាការចម្បងៗលើវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក

ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកបាននិងកំពុងប្រឈមនឹងនិន្នាការសកលដ៏សំខាន់មួយគឺ **បម្រែបម្រួលខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់**។ ភាពតានតឹងផ្នែកភូមិសាស្ត្រនយោបាយ និងការរំខានដល់ខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់ដែលកើតចេញពីការរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ-១៩ បានជំរុញឱ្យក្រុមហ៊ុនមួយចំនួនធ្វើពិពិធកម្មមូលដ្ឋានផលិតកម្មរបស់ខ្លួនទៅកាន់ទីតាំងផ្សេងៗ និងបង្កើតខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់ដដែលៗ (គ្រឿងបង្គុំដូចគ្នា នៅទីតាំងផ្សេងគ្នា) តាមរយៈអ្នកផ្គត់ផ្គង់ផ្សេងទៀតដែលមានសមត្ថភាពផលិត និងអាចបត់បែនតាមតម្រូវការបាន។ បច្ចុប្បន្ន ក្រុមហ៊ុនជាច្រើន បាននិងកំពុងស្វែងរកទីតាំងបង្កើតរោងចក្រច្រើនកន្លែង ដើម្បីពង្រឹងភាពធន់ ខណៈដែលថ្លៃដើមផលិតកម្មនៅតែជាកត្តាចម្បងមួយក្នុងការសម្រេចចិត្តបណ្តាក់ទុនវិនិយោគ។ បន្ថែមលើនេះ ការបង្កើតរោងចក្រទីពីរ (second manufacturing plant) ឬរោងចក្រដែលមានទីតាំងក្បែរៗគ្នា អាចជួយបំពេញបន្ថែមលើប្រតិបត្តិការដែលមានស្រាប់ កាត់បន្ថយហានិភ័យ និងពង្រឹងនិរន្តរភាពធុរកិច្ច។ ក្រុមហ៊ុនផលិតជាច្រើន បានអនុវត្តវិធីសាស្ត្រនេះដោយជោគជ័យ ដោយប្រើរូបមន្តយុទ្ធសាស្ត្រប្រទេសបូកមួយ។ និន្នាការនេះនឹងផ្តល់កាលានុវត្តភាពដ៏ល្អក្នុងការទាញយកអត្ថប្រយោជន៍ពីយុទ្ធសាស្ត្រប្រទេសបូកមួយ ដោយកម្ពុជាមានទីតាំងយុទ្ធសាស្ត្រស្ថិតចំកណ្តាលតំបន់អាស៊ាន គួបផ្សំនឹងឧត្តមភាពប្រកួតប្រជែងរបស់កម្ពុជា ដែលអាចផ្តល់នូវមូលដ្ឋានសម្រាប់ក្រុមហ៊ុនក្នុងការបង្កើតរោងចក្រទីពីរ។

ក្រៅពីនិន្នាការរួមខាងលើ ផ្នែកខាងក្រោមនឹងរៀបរាប់ពីនិន្នាការដោយឡែកដែលលេចឡើងក្នុងវិស័យនីមួយៗ។

១.២.១ វិស័យយានយន្ត

- **ការកើនឡើងនៃយានយន្តអគ្គិសនី៖** ចំណែកនៃការលក់យានយន្តអគ្គិសនីក្នុងទីផ្សារយានយន្ត មានទំនោរកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សក្នុងមួយទសវត្សរ៍ខាងមុខ ដោយរំពឹងថាចំណែកនៃការលក់យានយន្តអគ្គិសនីធៀបនឹងការលក់យានយន្តថ្មីសរុបទូទាំងពិភពលោក នឹងកើនឡើងពី២%ក្នុងឆ្នាំ២០២០ ទៅ១៨%ក្នុងឆ្នាំ២០៣០។ ការកើនឡើងនៃយានយន្តអគ្គិសនី នឹងកែប្រែខ្សែច្រវាក់តម្លៃនិងផ្គត់ផ្គង់យានយន្ត ដោយសារយានយន្តអគ្គិសនីមិនទាមទារឱ្យមានការដំឡើងស្មុគស្មាញ ហើយប្រើគ្រឿងបង្គុំតិច បើប្រៀបធៀបជាមួយយានយន្តដែលប្រើប្រាស់ម៉ាស៊ីនចំហេះក្នុង។ ទីផ្សារសកលថ្មីមួយ ដែលមានតម្លៃចាប់ពី ២៥០ ដល់ ៣០០ពាន់លានដុល្លារអាម៉េរិក សម្រាប់គ្រឿងបង្គុំយានយន្តអគ្គិសនី (ដូចជាអាគុយ និងគ្រឿងបង្គុំម៉ាស៊ីនសម្រាប់យានយន្តអគ្គិសនី) អាចនឹងលេចឡើងក្នុងឆ្នាំ ២០៣០ និងបង្កើតតម្រូវការផ្សេងៗ សម្រាប់ក្រុមហ៊ុនផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្ត ជាពិសេសផ្នែកគ្រឿងបង្គុំអគ្គិសនី និងអេឡិចត្រូនិក។ ដំណើរការផ្គុំដំឡើងយានយន្តអគ្គិសនីដែលមិនសូវស្មុគស្មាញ ក៏អាចនឹងនាំឱ្យមានការផលិតយានយន្តអគ្គិសនីធុនតូចនិងមានតម្លៃទាប ក្នុងបរិមាណកាន់តែច្រើន ដែលអាចបង្កើនតម្រូវការយានយន្តថ្មីនៅកម្ពុជា និងតំបន់អាស៊ានផងដែរ។ ម៉ូដែលយានយន្តអគ្គិសនីដែលមានតម្លៃទាបដូចជា ម៉ាក Hong Guang Mini កំពុងទទួលបានប្រជាប្រិយភាពយ៉ាងខ្លាំងនៅប្រទេសចិន (យានយន្តអគ្គិសនីថ្មីមួយចំនួនមានតម្លៃត្រឹម៤.៥០០ដុល្លារអាម៉េរិកប៉ុណ្ណោះ) ហើយអាចនឹងមានសក្តានុពលនៅក្នុងតំបន់ផងដែរ ប្រសិនបើមានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសមស្រប ដើម្បីគាំទ្រដល់ការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនីឱ្យបានទូលំទូលាយ។
- **ទស្សនទានថ្មីនៃការបន្លាស់ទី៖** ក្រៅពីយានយន្តអគ្គិសនី ក៏មានបច្ចេកវិទ្យាផ្សេងទៀត ដែលកំពុងជះឥទ្ធិពលទៅលើទស្សនទានដែលមានស្រាប់នៃការបន្លាស់ទី និងអាចផ្លាស់ប្តូរទិដ្ឋភាពនៃខ្សែច្រវាក់តម្លៃឧស្សាហកម្មយានយន្ត។ ជាក់ស្តែង ចំនួនរថយន្តស្វ័យប្រវត្តិ (autonomous cars) អាចនឹងមានការកើនឡើងកាន់តែច្រើនក្នុងរយៈពេល ១៥ឆ្នាំខាងមុខ ដែលនឹងពន្លឿននិន្នាការឈានទៅកាន់ការប្រើប្រាស់យានយន្តរួមគ្នា ជាពិសេសនៅទីប្រជុំជន។ បច្ចេកវិទ្យាយានយន្តស្វ័យប្រវត្តិ អាចជំរុញការប្រើប្រាស់សក្តានុពលនៃការបន្លាស់ទីរួមគ្នាបានពេញលេញ ដែលធ្វើឱ្យការធ្វើដំណើរកាន់តែមានតម្លៃសមរម្យសម្រាប់អតិថិជន ដោយប្រើប្រាស់យានយន្តស្វ័យប្រវត្តិ (ដូចជា រថយន្តឈ្នួលរ៉ូបូត ដោយសារតែតម្លៃសម្រាប់អ្នកដំណើរម្នាក់ក្នុងរថយន្តឈ្នួលរ៉ូបូត ទាបជាងយ៉ាងហោចណាស់មួយភាគបី បើធៀបនឹងរថយន្តផ្ទាល់ខ្លួន) ព្រមទាំងជួយកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់បរិស្ថានដែលបង្កដោយការធ្វើដំណើរ។

- **ការផ្លាស់ប្តូរនៃចំណង់ចំណូលចិត្តរបស់អតិថិជន÷** ចំណង់ចំណូលចិត្តរបស់អតិថិជនក្នុងវិស័យយានយន្ត នៅតែបន្តមានការវិវត្តជានិច្ច។ និន្នាការសំខាន់ៗ ចំនួន ២ រួមមាន÷ ១- ការផ្តោតសំខាន់កាន់តែខ្លាំង លើសុវត្ថិភាព និង ២- ការយល់ដឹងកាន់តែច្រើនអំពីបញ្ហាបរិស្ថាន ជាពិសេសក្នុងចំណោមអ្នកប្រើប្រាស់វ័យក្មេង ដែលគាំទ្រការផ្លាស់ប្តូរទៅប្រើប្រាស់យានយន្តហាយប្រ៊ីដ (Hybrid) និងយានយន្តអគ្គិសនី។ ថ្វីត្បិតតែនិន្នាការទាំងនេះហាក់ដូចជាមានកំណើនគាំទ្រពីប្រទេសជាច្រើនក៏ពិតមែន ប៉ុន្តែឥទ្ធិពលនៃនិន្នាការទាំងនេះទៅលើឥរិយាបថនៃការទិញដូររបស់អតិថិជន ក៏ដូចជាវិសាលភាពនិងភាពទាក់ទាញនៃទំនោរទាំងនេះនៅកម្ពុជា នៅតែពិបាកក្នុងការព្យាករនៅឡើយ។ ទោះជាយ៉ាងណាក្តី ប្រសិនបើនិន្នាការទាំងនេះទទួលបានប្រជាប្រិយភាពក្នុងប្រទេសកម្ពុជា វានឹងអាចជួយពន្លឿនកម្ពុជាឱ្យចាកចេញពីការប្រើប្រាស់រថយន្តមួយទឹកដ៏ច្រើនលើសលប់នៅក្នុងទីផ្សាររថយន្តក្នុងស្រុក ហើយឆ្ពោះទៅរកកំណើនតម្រូវការរថយន្តថ្មី ដែលគាំទ្រដល់បរិស្ថានបៃតង និងមានសុវត្ថិភាពជាងមុន។
- **ម៉ូដែលផលិតកម្មថ្មី÷** បដិវត្តន៍ឧស្សាហកម្មជំនាន់ទី៤ កំពុងបង្កើតឱ្យមានម៉ូដែលផលិតកម្មយានយន្តថ្មី ដែលមានសក្តានុពលបង្អាក់ខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់យានយន្តសកល។ ម៉ូដែលផលិតកម្មនេះ រួមមាន "រោងចក្រខ្នាតមីក្រូផលិតយានយន្ត" អាចដំណើរការតាមរយៈការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធស្វ័យប្រវត្តិកម្មកម្រិតខ្ពស់ និងបញ្ញាសិប្បនិម្មិត ដែលអាចទទួលបានប្រាក់ចំណេញ ដោយគ្រាន់តែផលិតរថយន្តបានក្នុងបរិមាណត្រឹម ១.០០០គ្រឿងក្នុងមួយឆ្នាំ បើធៀបនឹងរោងចក្រដំឡើងយានយន្តបែបប្រពៃណី ដែលតម្រូវឱ្យផលិតបានក្នុងបរិមាណច្រើនជាងនេះ ៥០ ទៅ ១០០ ដង។ រោងចក្រខ្នាតមីក្រូទាំងនេះមានលក្ខណៈសមស្របសម្រាប់ស្ថានភាពប្រទេសកម្ពុជាដែលតម្រូវការយានយន្តក្នុងស្រុកបច្ចុប្បន្ននៅមានចំនួនតិចដោយរោងចក្រទាំងនេះអាចកាត់បន្ថយហានិភ័យនិងចំណាយក្នុងការរៀបចំខ្សែច្រវាក់ផលិតកម្ម។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី ម៉ូដែលផលិតកម្មបែបនេះ មិនទាន់ត្រូវបានអនុវត្តទូលំទូលាយនៅឡើយទេ ហើយដែលអាចនឹងរីកដុះដាលនៅចុងទសវត្សរ៍នេះប៉ុណ្ណោះ តាមរយៈការប្រើប្រាស់បញ្ញាសិប្បនិម្មិត និងបច្ចេកវិទ្យានៃឧស្សាហកម្ម ៤.០ ដទៃទៀត។

១.២.២ វិស័យអេឡិចត្រូនិក

- **កំណើនតម្រូវការ÷** វិស័យអេឡិចត្រូនិកនៅតែវិវត្តជាបន្តបន្ទាប់ ស្របជាមួយនឹងការពន្លឿនវេខូបនីយកម្មពិសេសក្នុងបរិការណ៍ជំងឺកូវីដ-១៩។ គួបផ្សំនឹងកំណើនចំនួនប្រជាជនដែលមានកម្រិតជីវភាពមធ្យម តម្រូវការបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកបាននិងកំពុងកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័ស ជាពិសេសនៅក្នុងទីផ្សារដែលកំពុងរីកលូតលាស់ដូចជាអាស៊ាន។ បើយោងតាមស្ថាប័នស្រាវជ្រាវ Euromonitor ទីផ្សារបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកជាសកល ត្រូវបានព្យាករថានឹងឈានដល់ ១,៤ទ្រីលានដុល្លារអាមេរិក នៅឆ្នាំ២០២៥ ហើយអាស៊ានគឺជាទីផ្សារដែលរីកលូតលាស់លឿនបំផុតទី៣ សម្រាប់ឧបករណ៍អេឡិចត្រូនិក ដែល

មានកំណើនជាមធ្យមប្រចាំឆ្នាំ ៦,៥% បន្ទាប់ពីប្រទេសប្រេស៊ីល និងឥណ្ឌា។ ការកើនឡើងនៃតម្រូវការបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកនៅទូទាំងពិភពលោក នឹងកំពុងផ្តល់កាលានុវត្តភាពកាន់តែច្រើនដល់កម្ពុជាក្នុងការចាប់យកចំណែកទីផ្សារនៃផលិតផលផ្សេងទៀតដែលមានកំណើនតម្រូវការខ្ពស់។

- **ការប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាចល័តចុងក្រោយ ដូចជា ៥G ជាដើម៖** ជាមួយនឹងការដាក់ឱ្យដំណើរការបណ្តាញ៥G កម្មវិធីថ្មីៗត្រូវបានរំពឹងថានឹងលេចឡើង។ ជាក់ស្តែង ឧបករណ៍ប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យានិម្មិតទិដ្ឋភាព (AR/VR) និងយានយន្តស្វ័យប្រវត្តិ គឺជាផលិតផលកំពុងមានវត្តមានក្នុងទីផ្សាររួចទៅហើយ ដែលជំរុញដោយបដិវត្តន៍ឧស្សាហកម្មជំនាន់ទី៤។ ដោយសារនិន្នាការទាំងនេះហាក់ដូចជាកំពុងតែមានសន្ទុះជាសកល កម្មវិធីជំនាន់ថ្មីៗជាច្រើនត្រូវបានរំពឹងថានឹងលេចរូបរាងឡើង ប្រកបដោយភាពច្នៃប្រឌិតនៅពេលដែលការពង្រាយបណ្តាញ៥Gកាន់តែរីកដុះដាល។ ខណៈដែលបណ្តាញ៥Gកំពុងត្រូវបានដាក់ឱ្យដំណើរការ វាអាចត្រូវការពេល ២-៣ឆ្នាំ ទៅមុខទៀត ដើម្បីឱ្យការប្រើប្រាស់បណ្តាញ៥G កាន់តែទូលំទូលាយ។ ដោយមើលឃើញពីការចាប់ផ្តើមជាបណ្តើរៗនៃនិន្នាការនេះ កម្ពុជាមានសក្តានុពលក្នុងការចាប់យកទីផ្សារនៃការប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យា៥G និងបច្ចេកវិទ្យាជំនាន់ថ្មីដទៃទៀតនាពេលអនាគត។

១.៣. គុណប្រយោជន៍សម្រាប់វិនិយោគិន

ផែនទីបង្ហាញផ្លូវសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា ផ្តល់គុណប្រយោជន៍ដល់ក្រុមហ៊ុនក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក ដែលមានបំណងវិនិយោគនៅកម្ពុជា ដូចខាងក្រោម៖

- **ការប្តេជ្ញារយៈពេលវែងរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលចំពោះវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក៖** ផែនទីបង្ហាញផ្លូវឆ្លុះបញ្ចាំងពីការទទួលស្គាល់របស់រាជរដ្ឋាភិបាលលើវិស័យទាំងពីរនេះ ដែលដើរតួនាទីសំខាន់ក្នុងការរួមចំណែកអភិវឌ្ឍឧស្សាហកម្មកម្ពុជា។ ក្រុមហ៊ុនក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកដែលមានបំណងវិនិយោគនៅកម្ពុជា អាចជឿជាក់លើការប្តេជ្ញារយៈពេលវែងរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ក្នុងការអនុវត្តវិធានការនានាដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមរបស់វិនិយោគិន និងសម្រេចបាននូវគន្លងផ្លូវអភិវឌ្ឍន៍ដែលបានកំណត់
- **អភិក្រមផ្តោតលើការចូលរួមរបស់វិនិយោគិនក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងពីរ៖** ផ្អែកតាមអភិក្រមនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលស្វាគមន៍រាល់មតិយោបល់ពីក្រុមហ៊ុនក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកដែលកំពុងមានវត្តមាននៅកម្ពុជា ឬវិនិយោគិនសក្តានុពល អំពីបញ្ហាប្រឈមរបស់ពួកគេ។ លើសពីនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលស្វែងរកកិច្ចសហការជាមួយវិនិយោគិនដែលមានស្រាប់និងវិនិយោគិនសក្តានុពល ដើម្បីរៀបចំយុទ្ធសាស្ត្ររួមក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក។ រាជរដ្ឋាភិបាលបានបង្កើត "ក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក" ដែលផ្តល់កាលា-

នុវត្តភាពដល់វិនិយោគិន ក្នុងការស្វែងយល់កាន់តែច្បាស់ពីផែនការរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ព្រមទាំងជួយតម្រង់ទិសនិងរៀបចំគោលនយោបាយ សម្រាប់វិស័យទាំងពីរផងដែរ

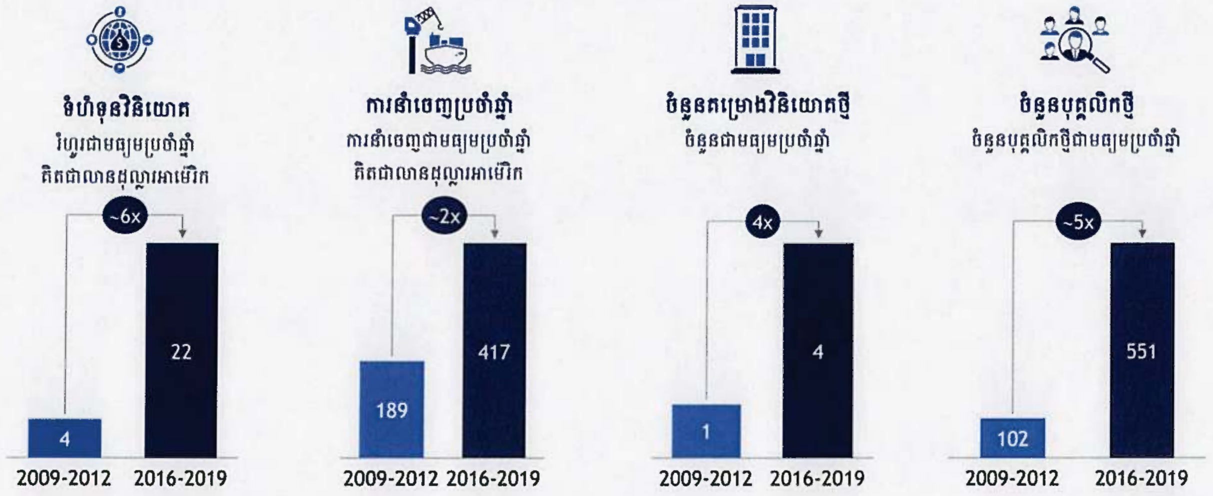
- **ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងបរិយាកាសធុរកិច្ច និងវិនិយោគ÷** តាមរយៈការអនុវត្តផែនការសកម្មភាពរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលដែលមានចរិតអន្តរក្រសួង ក្រុមហ៊ុនក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកដែលកំពុងវិនិយោគនៅកម្ពុជាអាចរំពឹងថានឹងទទួលបាននូវភាពកាន់តែប្រសើរឡើងនូវបរិយាកាសធុរកិច្ចនិងវិនិ-យោគ រួមមានធនធានមនុស្ស និងនវានុវត្តន៍, ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម។ បន្ថែមលើនេះ ការអនុវត្តផែនការនិងវិធានការគោលនយោបាយដែលមានស្រាប់ឱ្យទាន់ពេលវេលា ដូចជាការវិនិយោគលើវិស័យអគ្គិសនី និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ក៏នឹងចូលរួមចំណែកក្នុងការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវភាពទាក់ទាញរបស់កម្ពុជាផងដែរ។ វិធានការភាគច្រើនក្នុងផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះ ជាវិធានការថ្មីដែលដាក់ចេញ ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមដែលវិនិយោគិនបានលើកឡើងក្នុងកិច្ចប្រជុំពិគ្រោះយោបល់នាពេលកន្លងមក។

ជារួម វិធានការទាំងនេះ នឹងបង្កើនភាពងាយស្រួលដល់វិនិយោគិនក្នុងការធ្វើធុរកិច្ច និងបណ្តាក់ទុនវិនិយោគនៅកម្ពុជា ព្រមទាំងបង្កើនភាពប្រកួតប្រជែងលើថ្លៃប្រតិបត្តិការ (ឧទាហរណ៍ តាមរយៈការបញ្ចុះថ្លៃអគ្គិសនី ថ្លៃដឹកជញ្ជូននិងភស្តុភារកម្ម)។

ជំពូកទី២÷ ទិដ្ឋភាពរួមនៃការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក

២.១. បច្ចុប្បន្នភាពនៃវិស័យយានយន្ត

រូបភាពទី១÷ បច្ចុប្បន្នភាពនៃវិស័យយានយន្តនៅកម្ពុជា



ចំណាំ÷ គំនូសតាងមិនមានមាត្រដ្ឋានទេ។

ប្រភព÷ ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា និងអគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករកម្ពុជា (ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ)

វិស័យយានយន្តនៅកម្ពុជា មានកំណើនយ៉ាងឆាប់រហ័សក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ។ ការនាំចេញជាមធ្យមប្រចាំឆ្នាំរបស់វិស័យយានយន្តក្នុងអំឡុងឆ្នាំ២០១៦ ដល់ឆ្នាំ២០១៩ មានការកើនឡើងទ្វេដង ធៀបនឹងការនាំចេញនៅឆ្នាំ២០០៩ ដល់ឆ្នាំ២០១២ ដោយសារតែទំហំទុនវិនិយោគពីបរទេសមានការកើនឡើង។ ចន្លោះឆ្នាំ២០១៦ ដល់ ឆ្នាំ២០១៩ កម្ពុជាទទួលបានគម្រោងវិនិយោគថ្មីលើវិស័យយានយន្តជាមធ្យមចំនួន ៤ គម្រោង ក្នុងមួយឆ្នាំ ដែលមានទុនវិនិយោគជាមធ្យមចំនួន ២២លានដុល្លារអាម៉េរិក ខណៈនៅចន្លោះឆ្នាំ ២០០៩ ដល់ឆ្នាំ២០១២ មានទុនវិនិយោគជាមធ្យមត្រឹមតែ ៤លានដុល្លារអាម៉េរិក ប៉ុណ្ណោះក្នុងមួយឆ្នាំ។ កំណើននៃការវិនិយោគនេះ ក៏បានជំរុញឱ្យមានកំណើនឆាប់រហ័សនៃចំនួនកម្លាំងពលកម្មក្នុងវិស័យយានយន្តផងដែរ ដោយក្នុងនោះកម្លាំងពលកម្មបានកើនឡើងជាមធ្យម ៥០០នាក់ក្នុងមួយឆ្នាំ ដែលបច្ចុប្បន្នមានចំនួនសរុបប្រមាណ ១០.០០០នាក់។ បច្ចុប្បន្ន ជប៉ុន គឺជាប្រភពទុនវិនិយោគសំខាន់ក្នុងវិស័យយានយន្តនៅកម្ពុជា ខណៈដែលទីផ្សារនាំចេញសំខាន់ៗ រួមមានប្រទេសថៃ និងប្រទេសជប៉ុន។

ខណៈដែលវិស័យយានយន្តបានទទួលរងផលប៉ះពាល់យ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរ ដោយសារការរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ-១៩ ហើយការចុះបញ្ជីយានយន្តថ្មីធ្លាក់ចុះពី ១០៥.០០០គ្រឿង ក្នុងឆ្នាំ២០១៩ មកត្រឹម ៨៦.០០០ គ្រឿង ក្នុងឆ្នាំ២០២០, ការព្យាកររយៈពេលវែងសម្រាប់វិស័យយានយន្តនៅកម្ពុជា និងតំបន់អាស៊ាននៅតែមានភាពវិជ្ជមាន ជាមួយនឹងការងើបឡើងវិញ និងកំណើនយ៉ាងឆាប់រហ័សនៅប៉ុន្មានឆ្នាំខាងមុខនេះ ដែលត្រូវបាន

ជំរុញដោយកំណើនសេដ្ឋកិច្ចក្នុងតំបន់ និងកំណើនយ៉ាងឆាប់រហ័សនៃចំនួនប្រជាជនដែលមានកម្រិតជីវភាពមធ្យម។

ផលប៉ះពាល់នៃជំងឺកូវីដ-១៩ មកលើផលិតកម្មយានយន្តនៅកម្ពុជា ក៏ត្រូវបានកាត់បន្ថយផងដែរ ដោយសារកម្មវិធីចាក់វ៉ាក់សាំងបង្ការជំងឺកូវីដ-១៩ ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងភាពបុរេសកម្មរបស់កម្ពុជា ដែលសម្រេចបានអត្រាចាក់វ៉ាក់សាំងបង្ការខ្ពស់បំផុតទីបីក្នុងអាស៊ាន និងបានចាក់វ៉ាក់សាំងបង្ការប្រមាណ ១០៤% នៃចំនួនប្រជាជនពេញវ័យ ត្រឹមខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០២២។ ការណ៍នេះ បានអនុញ្ញាតឱ្យរោងចក្រក្នុងវិស័យយានយន្តជាច្រើននៅកម្ពុជាបន្តសកម្មភាពផលិតកម្មក្នុងអំឡុងពេលរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ-១៩។

គ្រឿងបង្គុំយានយន្ត÷ ការផលិតនិងផ្គុំដំឡើងគ្រឿងបង្គុំយានយន្តនៅកម្ពុជាមានការរីកចម្រើនយ៉ាងខ្លាំង ជាមួយនឹងកំណើននាំចេញជាមធ្យមប្រចាំឆ្នាំ ៣៦% ពីឆ្នាំ២០១៥ ដល់ឆ្នាំ២០១៩។ កំណើននេះត្រូវបានជំរុញជាចម្បងដោយការផលិត និងការនាំចេញខ្សែបង្គុំអគ្គិសនីសម្រាប់យានយន្ត ដែលជាសកម្មភាពអតិពលកម្ម។ ទោះយ៉ាងនេះក្តី ក៏មានសញ្ញាណវិជ្ជមានផងដែរ នៃសក្តានុពលកំណើននៅក្នុងវិស័យដែលមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ ដូចជា គ្រឿងបង្គុំម៉ាស៊ីនយានយន្ត (Powertrain components) ដែលបានកើនឡើងដល់ ១០% នៃការនាំចេញគ្រឿងបង្គុំយានយន្តពីកម្ពុជាក្នុងឆ្នាំ២០១៩។

ក្រុមហ៊ុនផលិតនិងផ្គុំដំឡើងគ្រឿងបង្គុំយានយន្តធំៗ រួមមានក្រុមហ៊ុន Denso, Yazaki, Sumitomo និង Kyungshin ជាដើម បាននិងកំពុងធ្វើប្រតិបត្តិការប្រកបដោយជោគជ័យនៅកម្ពុជា តាមរយៈការអនុវត្តយុទ្ធសាស្ត្រប្រទេសបូកមួយ ដោយគ្រឿងបង្គុំដែលត្រូវពឹងផ្អែកលើកម្លាំងអតិពលកម្មត្រូវបានផលិតនៅកម្ពុជាសម្រាប់ផ្គត់ផ្គង់ឱ្យរោងចក្រផ្គុំដំឡើងនៅប្រទេសជិតខាង ដូចជា ថៃ ឬវៀតណាម។

ការផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្ត÷ ជាមួយគ្នានេះ ក៏មានសកម្មភាពផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្តនៅកម្ពុជាផងដែរ ដោយបានផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្តជាង ៣០០.០០០គ្រឿង ក្នុងឆ្នាំ២០១៩ ដែលភាគច្រើនដំឡើងដោយក្រុមហ៊ុន Honda និង Suzuki។ សកម្មភាពផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្តនេះ បានផ្គត់ផ្គង់តម្រូវការក្នុងស្រុកដែលមានកម្រិតខ្ពស់ (ការចុះបញ្ជីទោចក្រយានយន្តថ្មីមានចំនួន ៥៤០.០០០គ្រឿង ក្នុងឆ្នាំ២០១៩) ដែលត្រូវបានរំពឹងទុកថាការលក់ទោចក្រយានយន្តថ្មីនឹងបន្តកើនឡើងដល់ប្រមាណ ១,១លានគ្រឿង នៅឆ្នាំ ២០៣០។ ទោចក្រយានយន្តនៅតែជាជម្រើសមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដ៏ទាក់ទាញមួយសម្រាប់ប្រជាជនកម្ពុជាដែលមានកម្រិតចំណូលដូចបច្ចុប្បន្ន ខុសពីប្រទេសឯទៀតនៅក្នុងតំបន់ ដែលមានកម្រិតប្រាក់ចំណូលកើនឡើងធ្វើឱ្យអ្នកប្រើប្រាស់ងាកចេញពីការប្រើប្រាស់ទោចក្រយានយន្ត។

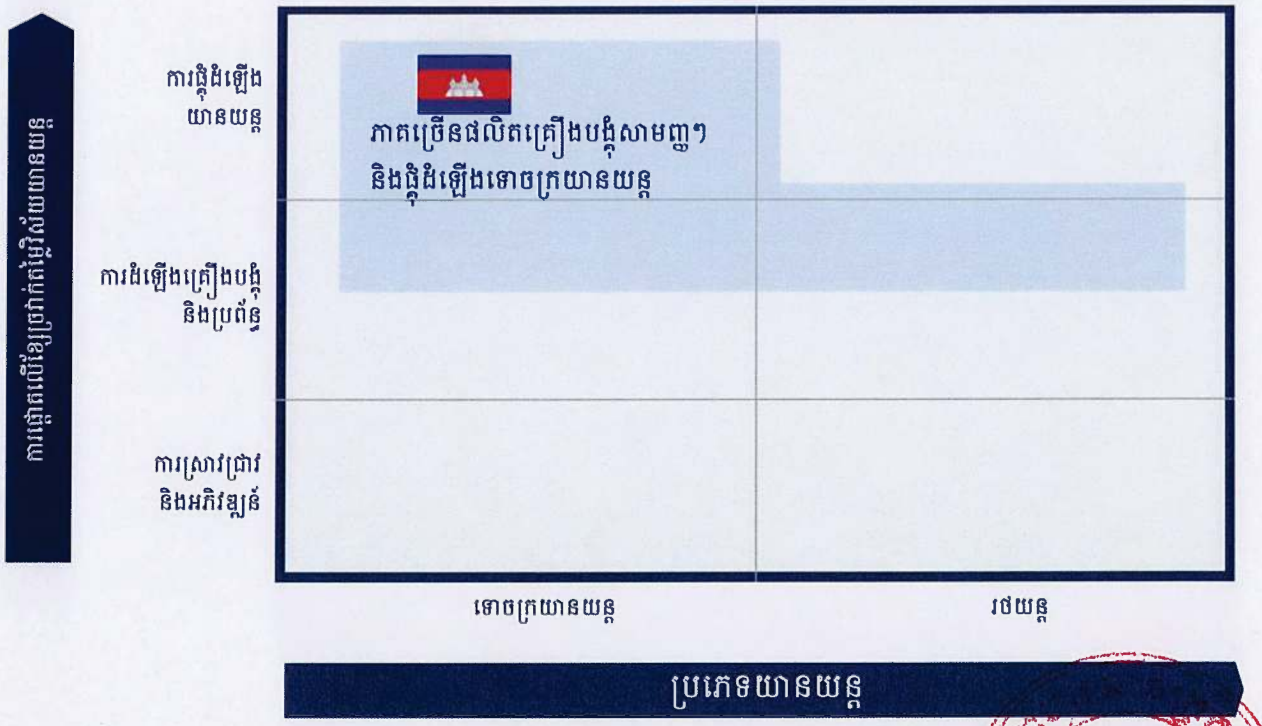
ខណៈទោចក្រយានយន្តដែលបានផ្គុំដំឡើងក្នុងស្រុកមានជាង ៨០% នៃតម្រូវការទោចក្រយានយន្តនៅកម្ពុជា បច្ចុប្បន្នគ្រឿងបង្គុំសម្រាប់ទោចក្រយានយន្តភាគច្រើនត្រូវបាននាំចូល។ ទំហំធាតុចូលក្នុងស្រុក មានត្រឹមតែប្រហែលមួយភាគបួននៃតម្លៃទោចក្រយានយន្តសរុបដែលបានផ្គុំដំឡើងនៅកម្ពុជា បើធៀបនឹងប្រទេសផ្សេងទៀតនៅក្នុងតំបន់ដែលមានរហូតដល់ជាង ៨០%។ ការណ៍នេះបង្ហាញពីកាលានុវត្តភាពមួយសម្រាប់កម្ពុជា

ក្នុងការបង្កើនការផលិតគ្រឿងបង្គុំទោចក្រយានយន្តក្នុងស្រុក និងពង្រឹងតួនាទីរបស់ខ្លួននៅក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃការផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្ត ដោយការពង្រឹងគុណភាពមូលដ្ឋានអ្នកផ្គត់ផ្គង់ក្នុងស្រុក។

ការផ្គុំដំឡើងរថយន្ត៖ ទោះបីជាកម្ពុជាមានសកម្មភាពផ្គុំដំឡើងរថយន្តក៏ពិតមែន ប៉ុន្តែសកម្មភាពនេះនៅមានបរិមាណតិចតួចនៅឡើយ ដែលអាចបណ្តាលមកពីបញ្ហាប្រឈមមួយចំនួន ដូចជា មូលដ្ឋាននាំចេញតូចចង្អៀត ថ្លៃដើមផលិតកម្មខ្ពស់ ព្រមទាំងតម្រូវការរថយន្តថ្មីក្នុងស្រុកនៅមានចំនួនតិចដោយសារការផ្គត់ផ្គង់រថយន្តមួយទឹកដ៏ច្រើនលើសលប់នៅក្នុងទីផ្សារ។

ទោះបីបញ្ហាប្រឈមទាំងនេះនៅតែជាឧបសគ្គសម្រាប់ការពង្រីកសកម្មភាពផ្គុំដំឡើងរថយន្តក៏ដោយ ប៉ុន្តែ ក្រុមហ៊ុននានា ដូចជាក្រុមហ៊ុនផ្គុំដំឡើងរថយន្តម៉ាក Ford, SsangYong, Isuzu, Hyundai, DongFeng និង Toyota ជាដើម បាននិងកំពុងបង្កើតរោងចក្រផ្គុំដំឡើងនៅកម្ពុជា ដោយមានការប្តេជ្ញាគាំទ្រយ៉ាងពេញទំហឹងពីរាជរដ្ឋាភិបាល។ បន្ថែមលើនេះ ក៏មានសញ្ញាណវិជ្ជមានផងដែរសម្រាប់សក្តានុពលកំណើនរយៈពេលវែងនៃការផ្គុំដំឡើងរថយន្ត តាមរយៈការកើនឡើងចំណូលចិត្តចំពោះរថយន្តថ្មីក្នុងចំណោមប្រជាជនកម្ពុជា ដែលជំរុញដោយកំណើនប្រាក់ចំណូល និងការបង្កើនការយកចិត្តទុកដាក់របស់អ្នកប្រើប្រាស់ទៅលើសេវាកម្មក្រោយការលក់ និងការធានារបស់រថយន្តថ្មី។

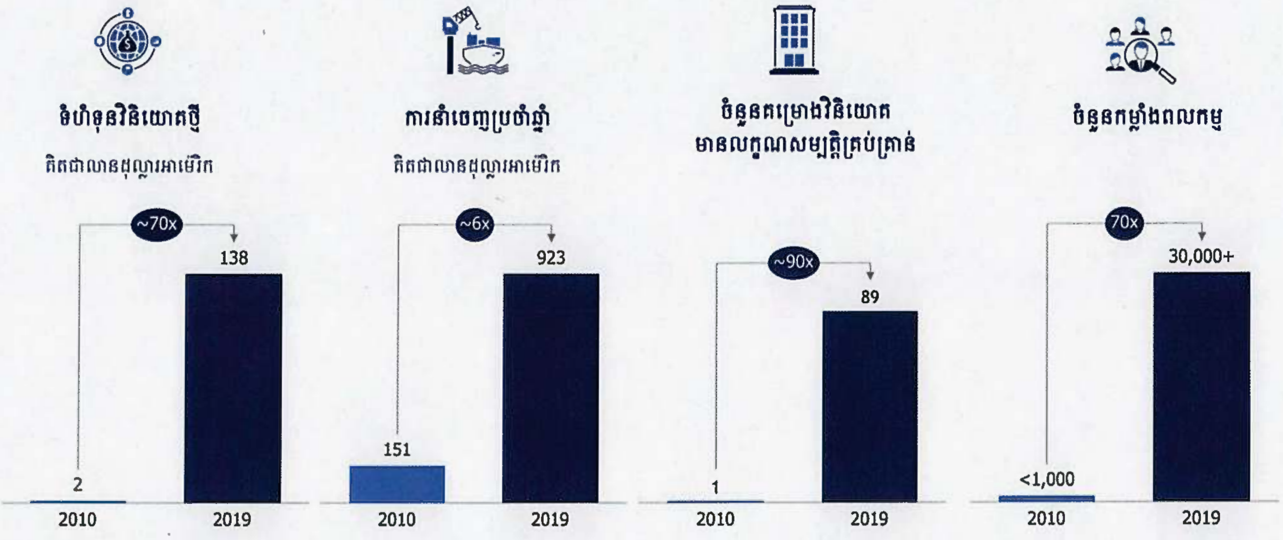
រូបភាពទី២៖ ស្ថានភាពកម្ពុជានាពេលបច្ចុប្បន្ន ក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃវិស័យយានយន្ត



ប្រភព៖ ការវិភាគរបស់ក្រុមការងាររាជរដ្ឋាភិបាល និងក្រុមហ៊ុនទីប្រឹក្សា BCG ផ្អែកលើការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយអ្នកជំនាញក្នុងវិស័យយានយន្ត

២.២. បច្ចុប្បន្នភាពនៃវិស័យអេឡិចត្រូនិក

រូបភាពទី៣÷ ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃវិស័យអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា



ចំណាំ÷ តំនួសតាងមិនមានមាត្រដ្ឋានទេ។

ប្រភព÷ ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា និងអគ្គនាយកដ្ឋានគយនិងរដ្ឋាករកម្ពុជា (ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ)

វិស័យអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា មានកំណើនយ៉ាងឆាប់រហ័ស ក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ។ ការនាំចេញរបស់វិស័យអេឡិចត្រូនិក ក្នុងរយៈពេល ១០ឆ្នាំចុងក្រោយ បានកើនឡើង ៦ដង រហូតដល់ប្រមាណ ៩២៣លានដុល្លារអាមេរិក ក្នុងឆ្នាំ២០១៩ ខណៈដែលចំនួនគម្រោងវិនិយោគមានលក្ខណសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ បានកើនឡើងរហូតដល់ ៨៩គម្រោង ក្នុងឆ្នាំ២០១៩។ កំណើននៃការវិនិយោគក្នុងវិស័យនេះក៏បានជំរុញឱ្យកម្លាំងពលកម្មកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័ស ដល់ទៅ ៧០ដង ក្នុងរយៈពេល ១០ឆ្នាំចុងក្រោយ ហើយសព្វថ្ងៃនេះមានកម្លាំងពលកម្មសរុបប្រមាណ ៣០.០០០នាក់។ បច្ចុប្បន្ននេះ ជប៉ុន និងចិន គឺជាប្រភពទុនវិនិយោគសំខាន់ក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា ខណៈដែលទីផ្សារនាំចេញសំខាន់ៗ រួមមាន សហរដ្ឋអាមេរិក អាស៊ាន ចិន ជប៉ុន និងកូរ៉េខាងត្បូង។

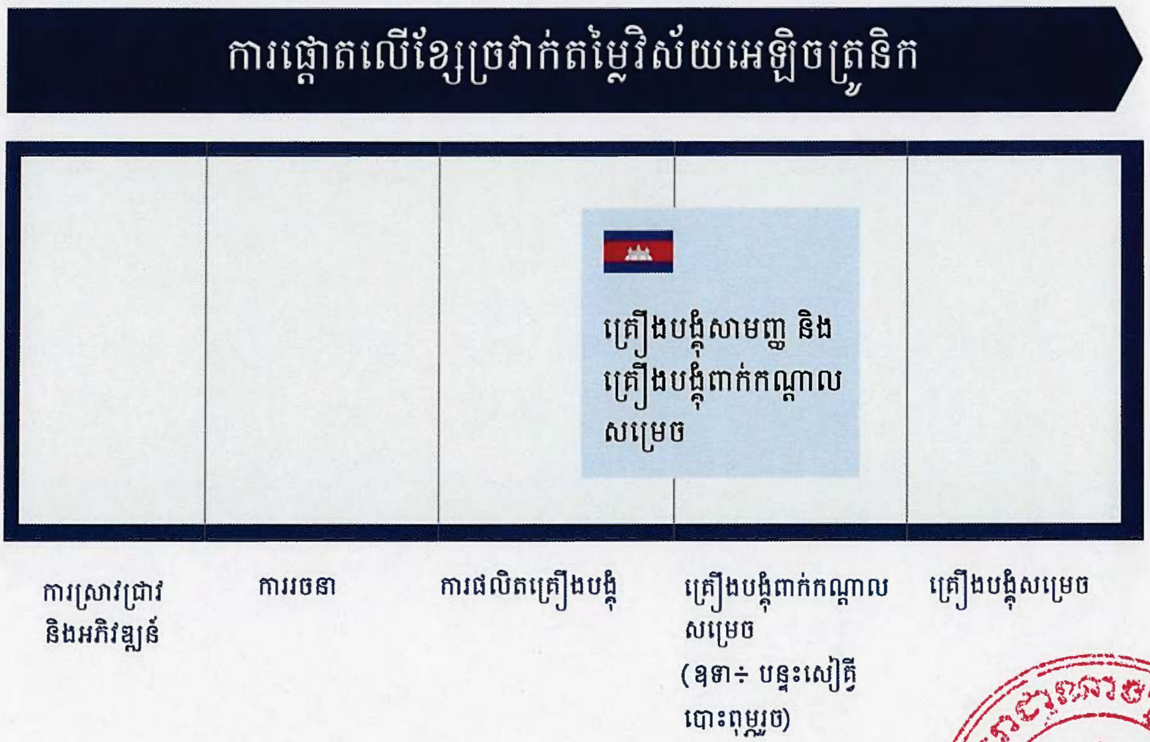
ខណៈដែលសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាបានរងផលប៉ះពាល់ដោយសារជំងឺកូវីដ-១៩ វិស័យអេឡិចត្រូនិកនៅតែមានភាពធន់។ ការព្យាកររយៈពេលវែងសម្រាប់វិស័យអេឡិចត្រូនិកនៅតែរក្សាភាពវិជ្ជមាន ដែលមានកំណើនជាបន្តបន្ទាប់ និងឆាប់រហ័សនៅកម្ពុជា ក៏ដូចជាក្នុងតំបន់អាស៊ាន។ ការព្យាករនេះគឺផ្អែកលើនិន្នាការសំខាន់ៗ ដូចជាកំណើននៃវេខូបនីយកម្មជាដើម ដែលត្រូវបានពន្លឿនបន្ថែមដោយសារការរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ-១៩។ ផលប៉ះពាល់នៃជំងឺកូវីដ-១៩ មកលើផលិតកម្មអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា ក៏ត្រូវបានកាត់បន្ថយផងដែរ ដោយសារកម្មវិធីចាក់វ៉ាក់សាំងជំងឺកូវីដ-១៩ ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងភាពបុរេសកម្មរបស់កម្ពុជា ដែលសម្រេចបានអត្រាចាក់វ៉ាក់សាំងខ្ពស់បំផុតទីបីក្នុងអាស៊ាន និងបានចាក់វ៉ាក់សាំងប្រមាណ ១០៥% នៃចំនួនប្រជាជនគោលដៅ

ត្រឹមខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០២២។ ការណ៍នេះ បានអនុញ្ញាតឱ្យរោងចក្រផលិតបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកជាច្រើននៅកម្ពុជា បន្តសកម្មភាពផលិតកម្មក្នុងអំឡុងពេលរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ-១៩។

គ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិក÷ ផលិតកម្មគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា មានការរីកចម្រើនយ៉ាងខ្លាំង ដោយការនាំចេញមានការកើនឡើងក្នុងអត្រា ២០% ក្នុងមួយឆ្នាំ ពីឆ្នាំ២០១៥ ដល់ឆ្នាំ២០១៩ ដែលត្រូវបានជំរុញជាចម្បងដោយការផលិតខ្សែបង្គុំអគ្គិសនី ខ្សែអំពូល ម៉ូទ័រ និងអំពូលអិលអ៊ីឌី (LED) ដែលជាសកម្មភាពអតិពលកម្ម។ ទោះយ៉ាងនេះក្តី ក៏មានសញ្ញាណវិជ្ជមានផងដែរនៃសក្តានុពលកំណើនក្នុងផ្នែកផលិតកម្មគ្រឿងដំឡើងបន្ទាប់បន្សំ ឬគ្រឿងបង្គុំបន្ទះសៀគ្វីបោះពុម្ពរូប (PCB) ព្រមទាំងការផ្គុំដំឡើងផលិតផលប្រើប្រាស់ផ្សេងទៀត ដូចជាឧបករណ៍បំពងសម្លេង និងម៉ាស៊ីនថតរូប ជាដើម។

ក្រុមហ៊ុនផលិតនិងផ្គុំដំឡើងបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកធំៗ ដូចជាក្រុមហ៊ុន Minebea, SVI, និង Sumitronics ជាដើម បាននិងកំពុងធ្វើប្រតិបត្តិការយ៉ាងជោគជ័យ ដែលមានទីតាំងស្ថិតនៅរាជធានីភ្នំពេញ ឬនៅតាមបណ្តោយព្រំដែនកម្ពុជា-ថៃ។ ក្រុមហ៊ុនទាំងនេះ បានពង្រីកសកម្មភាពផលិតកម្មមកកម្ពុជា តាមរយៈការអនុវត្តយុទ្ធសាស្ត្រប្រទេសបូកមួយ ឬធ្វើពិពិធកម្មខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់ ដោយប្រើប្រាស់ឧត្តមភាពប្រកួតប្រជែងរបស់កម្ពុជា ដូចជាទីតាំងយុទ្ធសាស្ត្រនៅចំកណ្តាលអាស៊ាន និងឧត្តមភាពប្រកួតប្រជែងលើចំណាយថ្លៃដើម។

រូបភាពទី៤÷ ស្ថានភាពរបស់កម្ពុជានាពេលបច្ចុប្បន្ន ក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃវិស័យអេឡិចត្រូនិក



ប្រភព÷ ការវិភាគរបស់ក្រុមការងាររាជរដ្ឋាភិបាល និងក្រុមហ៊ុនទីប្រឹក្សា BCG ផ្អែកលើការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយអ្នកជំនាញក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក

២.៣. ឧត្តមភាពប្រកួតប្រជែង

បច្ចុប្បន្ន ឧត្តមភាពប្រកួតប្រជែងរបស់កម្ពុជាក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក រួមមាន កម្លាំងពលកម្មដែលមានភាពប្រកួតប្រជែង ទីតាំងយុទ្ធសាស្ត្រ និងកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មដែលមានភាពអនុគ្រោះសម្រាប់ការនាំចេញទៅកាន់ទីផ្សារធំៗ ដូចជា អាស៊ាន ចិន ជប៉ុន និងសហរដ្ឋអាមេរិក។

- **កម្លាំងពលកម្មដែលមានភាពប្រកួតប្រជែង÷** ប្រទេសកម្ពុជាមានកម្លាំងពលកម្មវ័យក្មេងច្រើន ដែលមានភាពប្រកួតប្រជែងខ្ពស់ អាចបំពេញតម្រូវការសម្រាប់ផលិតកម្មគ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។ ប្រមាណ ៦៤% នៃប្រជាជនចំនួន ១៦លាននាក់ មានអាយុក្រោម ៣៥ឆ្នាំ ហើយប្រាក់ឈ្នួលអប្បបរមានាពេលបច្ចុប្បន្នស្ថិតនៅក្នុងកម្រិតយ៉ាងហោចណាស់ ១០% ទៅ ២០% ទាបជាងមជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្តុំសកម្មភាពផលិតសំខាន់ៗដទៃទៀតក្នុងតំបន់។ អត្រាអក្ខរកម្មក្នុងចំណោមមនុស្សពេញវ័យ បានកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សពី៧៨% ក្នុងឆ្នាំ២០០៨ ដល់៨៨% ក្នុងឆ្នាំ២០១៩ ហើយអត្រានេះមានកម្រិតកាន់តែខ្ពស់ក្នុងចំណោមកម្លាំងពលកម្មវ័យក្មេង។ បន្ថែមលើនេះ កម្ពុជាក៏មានបណ្តុំឧស្សាហកម្មកាត់ដេរ ផលិតស្បែកជើង និងកាបូប ដែលបាននិងកំពុងផ្តល់ការងារដល់កម្មករ កម្មការិនីជាង១លាននាក់ ហើយហត្ថកោសល្យ និងវិន័យការងាររបស់ពួកគាត់ អាចប្រើប្រាស់បានក្នុងការផលិតគ្រឿងបង្គុំតូចៗផ្សេងទៀត ក្នុងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។
- **ទីតាំងយុទ្ធសាស្ត្រ÷** ប្រទេសកម្ពុជាមានទីតាំងស្ថិតនៅត្រង់ចំណុចកណ្តាលនៃតំបន់អាស៊ាន និងមានភាពប្រទាក់ក្រឡាយ៉ាងស៊ីជម្រៅទៅក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃតំបន់ តាមរយៈរបៀងសេដ្ឋកិច្ចភាគខាងត្បូងនៃមហាអនុតំបន់មេគង្គ។ ជាពិសេស ប្រទេសកម្ពុជាស្ថិតនៅជិតមជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្តុំសកម្មភាពផលិតយានយន្ត មានចម្ងាយតិចជាង ៤០០គីឡូម៉ែត្រ ពីមជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្តុំសកម្មភាពផលិតយានយន្តនៅខេត្តរ៉ាយ៉ង ប្រទេសថៃ និងចម្ងាយតិចជាង ១០០គីឡូម៉ែត្រ ពីទីក្រុងហូជីមិញ ប្រទេសវៀតណាម។ ការណ៍នេះ ធ្វើឱ្យប្រទេសកម្ពុជាក្លាយជាទីតាំងដ៏ល្អបំផុតសម្រាប់រោងចក្រផលិតកម្មដែលផ្គត់ផ្គង់ដល់រោងចក្រផ្គុំដំឡើងយានយន្តនៅប្រទេសថៃ និង/ឬ វៀតណាម។ ជាមួយគ្នានេះ ផ្អែកលើកត្តាភូមិសាស្ត្រនេះ កម្ពុជាគឺជាទីតាំងដ៏ល្អមួយសម្រាប់បង្កើតរោងចក្រផលិតគ្រឿងដំឡើងបន្ទាប់បន្សំ និងគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិកផ្សេងៗ ផ្គត់ផ្គង់ឱ្យរោងចក្រដែលស្ថិតនៅមជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្តុំសកម្មភាពផលិតគ្រឿងអេឡិចត្រូនិកនៃប្រទេសទាំងពីរ។
- **កិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មដែលមានភាពអនុគ្រោះ÷** កម្ពុជាមានសេដ្ឋកិច្ចបើកចំហ និងកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មដែលមានភាពអនុគ្រោះ សម្រាប់ការនាំចេញទៅទីផ្សារយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកធំៗ ហើយក៏បានទាញយកប្រយោជន៍ពីប្រព័ន្ធអនុគ្រោះពន្ធរបស់បណ្តាប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍ និងអង្គការអន្តររដ្ឋាភិបាលមួយចំនួននៅលើសកលលោក សម្រាប់ការនាំចេញយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។ ប្រទេសកម្ពុជាក៏ជាភាគីហត្ថលេខីនៃកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីពហុភាគីដូចជា កិច្ចព្រមព្រៀងតំបន់

ពាណិជ្ជកម្មសេរីអាស៊ាន កិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មអាស៊ានបូក (ASEAN Plus) ជាមួយនឹងប្រទេសអូស្ត្រាលី-នូវែលសេឡង់ ចិន ហុងកុង ឥណ្ឌា ជប៉ុន និងសាធារណរដ្ឋកូរ៉េ និងកិច្ចព្រមព្រៀងភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយតំបន់ (RCEP)។ ជាមួយគ្នានេះ កម្ពុជាក៏មានកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីទ្វេភាគីជាមួយសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន និងសាធារណរដ្ឋកូរ៉េ ហើយកម្ពុជាក៏បាននិងកំពុងចរចាកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីជាមួយប្រទេសដៃគូដទៃ ដើម្បីសម្រួលដល់ការធ្វើសមាហរណកម្មទៅក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃតំបន់និងសកល។

ជំពូកទី៣៖ ចក្ខុវិស័យ គន្លងអភិវឌ្ឍន៍ និងគោលដៅ

៣.១. ចក្ខុវិស័យ

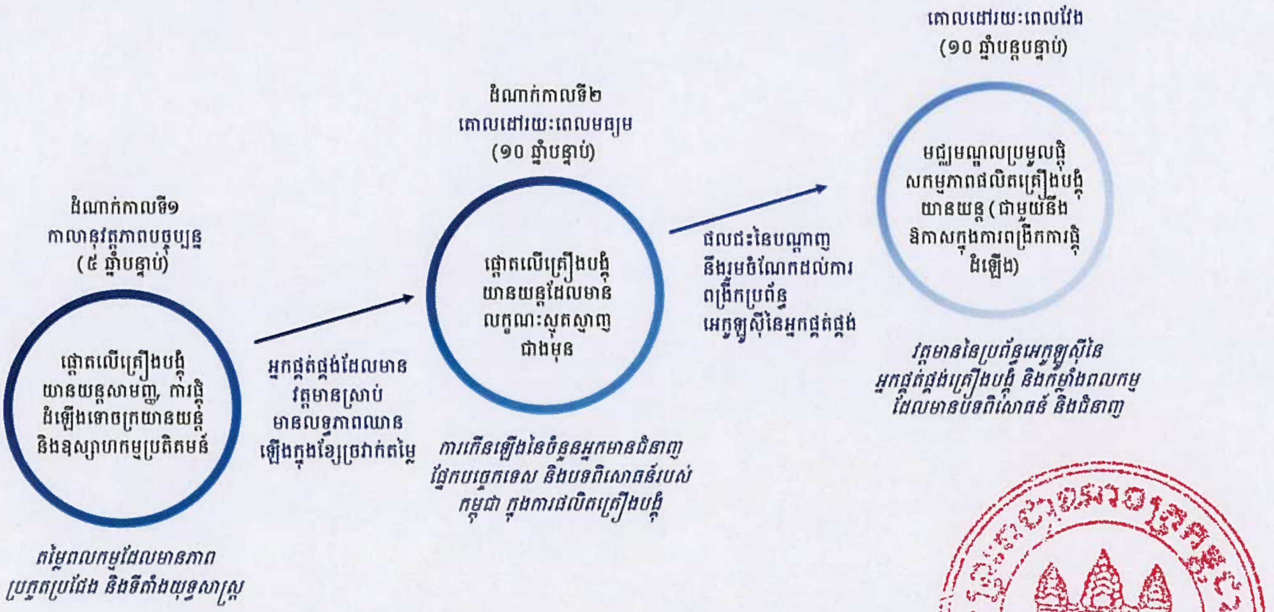
កម្ពុជាមានចក្ខុវិស័យក្នុងការប្រែក្លាយជា **មជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្តុំសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិក** សម្រាប់នាំចេញទៅទីផ្សារក្នុងតំបន់ និងសកលលោក។ ក្នុងការសម្រេចឱ្យបាននូវចក្ខុវិស័យនៃវិស័យទាំងពីរនេះ កម្ពុជានឹងកសាងសមត្ថភាពដើម្បីឈានឡើងក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃ ដោយផ្លាស់ប្តូរពីការផលិត និងដំឡើងគ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកសាមញ្ញៗបែបអតិពលកម្ម ទៅការផលិតនិងដំឡើងគ្រឿងបង្គុំនិងបរិក្ខារដែលមានតម្លៃបន្ថែមកាន់តែខ្ពស់ជាងមុន តាមរយៈការប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាផលិតកម្មទំនើបជាងមុននិងកម្លាំងពលកម្មដែលមានជំនាញខ្ពស់ ព្រមទាំងការប្រកាន់យកអភិក្រមដែលកាន់តែផ្តោតលើចីរភាពបរិស្ថានក្នុងកម្មន្តសាលនៃវិស័យទាំងពីរផងដែរ។

ការសម្រេចនូវចក្ខុវិស័យនេះ នឹងនាំមកនូវផ្លែផ្កាវិជ្ជមានសម្រាប់សង្គម-សេដ្ឋកិច្ច ជាពិសេសការបង្កើនតម្លៃបន្ថែមក្នុងស្រុក ការបង្កើនភាពធន់របស់សេដ្ឋកិច្ចជាតិ ការចូលរួមលើកកម្ពស់ការធ្វើពិពិធកម្មនិងទំនើបកម្មឧស្សាហកម្ម និងការផ្តល់ឱកាសការងារប្រកបដោយជំនាញកាន់តែច្រើនដល់ប្រជាជនកម្ពុជា។

៣.២. គន្លងអភិវឌ្ឍន៍ និងគោលដៅនៃវិស័យយានយន្ត

កម្ពុជានឹងឈានទៅសម្រេចបានចក្ខុវិស័យរយៈពេលវែងរបស់ខ្លួន ក្នុងការប្រែក្លាយទៅជា **មជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្តុំសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្ត** តាមដំណាក់កាលចំនួនពីរ។

រូបភាពទី៥៖ គន្លងអភិវឌ្ឍន៍ដើម្បីសម្រេចបាននូវចក្ខុវិស័យនៃវិស័យយានយន្តកម្ពុជា



ប្រភព៖ ការវិភាគរបស់ក្រុមការងាររាជរដ្ឋាភិបាល និងក្រុមហ៊ុនទីប្រឹក្សា BCG ផ្អែកលើការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយអ្នកជំនាញក្នុងវិស័យយានយន្ត

ក. ដំណាក់កាលទី១÷ គ្រឿងបង្គុំសាមញ្ញ, ការដំឡើងទោចក្រយានយន្ត និងការតភ្ជាប់បែបប្រតិគមន៍

អនុវិស័យចម្បង÷ សម្រាប់រយៈពេលខ្លី (៥ឆ្នាំខាងមុខ) កម្ពុជា នឹងផ្តោតលើការប្រើប្រាស់ឧត្តមភាពប្រកួតប្រជែងរបស់ខ្លួន ដើម្បីចាប់យកកាលានុវត្តភាពបច្ចុប្បន្នក្នុងផ្នែកសំខាន់ៗចំនួនពីរ÷

ទីមួយ÷ កម្ពុជានឹងឈានទៅពង្រីកមូលដ្ឋានផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្តដែលមានលក្ខណៈសាមញ្ញ បែបអតិពលកម្ម សម្រាប់បម្រើឱ្យការនាំចេញ។ គ្រឿងបង្គុំទាំងនោះរួមមាន ÷

- ខ្សែបង្គុំអគ្គិសនី
- កៅអីយានយន្ត
- គ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិក និងអគ្គិសនីសាមញ្ញ ដែលប្រើប្រាស់ក្នុងយានយន្តដូចជា ឧបករណ៍ផ្តល់សញ្ញា, កុងតាក់, និងឧបករណ៍បញ្ជូនព័ត៌មាន ជាដើម។

ការផលិតគ្រឿងបង្គុំដែលមានលក្ខណៈអតិពលកម្មបែបនេះ គឺមានភាពសមស្របទៅនឹងបរិបទកម្ពុជា ដោយសារប្រាក់ឈ្នួលកម្លាំងពលកម្មមានភាពប្រកួតប្រជែង ហើយសកម្មភាពទាំងនេះក៏មិនទាមទារឱ្យមានកម្រិតបច្ចេកវិទ្យាខ្ពស់ផងដែរ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត គ្រឿងបង្គុំទាំងនេះក៏មានទម្ងន់ស្រាល ដែលធ្វើឱ្យចំណាយសម្រាប់ការនាំចេញទៅកាន់រោងចក្រផ្គុំដំឡើងនៅក្រៅប្រទេសមានតម្លៃទាបអាចទទួលយកបាន ពិសេសការនាំចេញទៅកាន់ប្រទេសជិតខាង។ ទោះបីជាគ្រឿងបង្គុំទាំងនេះជាចំណែកតូចៗរបស់យានយន្តក្តី ក៏គ្រឿងបង្គុំទាំងនេះអាចក្លាយជាកាលានុវត្តភាពលេចធ្លោដែលកម្ពុជាគួរចាប់យក ដោយសារទីផ្សារគ្រឿងបង្គុំទាំងនេះបាននិងកំពុងរីកលូតលាស់យ៉ាងឆាប់រហ័ស ហើយក្រុមហ៊ុនផ្គត់ផ្គង់ផលិតផលគ្រឿងបង្គុំក៏បាននិងកំពុងតែធ្វើពិពិធកម្មមូលដ្ឋានផលិតកម្មយ៉ាងសកម្ម ដើម្បីពង្រឹងភាពធន់នៃខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់របស់ខ្លួន។

ទីពីរ÷ កម្ពុជានឹងឈានទៅបង្កើនសកម្មភាពផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្ត ដើម្បីពង្រីកការតភ្ជាប់បែបប្រតិគមន៍ និងពង្រីកមូលដ្ឋានផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំក្នុងស្រុកសម្រាប់បម្រើឱ្យសកម្មភាពផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្ត។

នាពេលបច្ចុប្បន្ន ប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីនៃអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំក្នុងស្រុក សម្រាប់ការផ្គុំដំឡើងទោចក្រ-យានយន្តនៅកម្ពុជា នៅមានលក្ខណៈថ្មីថ្មោង ហើយការតភ្ជាប់រវាងអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំ ជាមួយនឹងអ្នកផ្គុំដំឡើងក្នុងស្រុកនៅមានកម្រិតនៅឡើយ។ ក្រុមហ៊ុនផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្ត និង អ្នកផ្គត់ផ្គង់កម្រិតទី១ (Tier 1) បានលើកឡើងពីកង្វល់អំពីគុណភាពនៃគ្រឿងបង្គុំដែលផលិតដោយអ្នកផ្គត់ផ្គង់ក្នុងស្រុក។ អាស្រ័យហេតុនេះ គ្រឿងបង្គុំទោចក្រយានយន្តភាគច្រើនត្រូវបាននាំចូល ចំណែកឯទំហំធាតុចូលក្នុងស្រុកបានរួមចំណែកត្រឹមតែមួយភាគបួនប៉ុណ្ណោះនៃតម្លៃគ្រឿងបង្គុំសរុបសម្រាប់ការផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្តនៅកម្ពុជា។

ដូច្នេះ ការពង្រឹងប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីនៃអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំក្នុងស្រុកសម្រាប់ការផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្ត ពិតជាមានសារៈសំខាន់ណាស់ ក្នុងការបង្កើនចំណែកនៃធាតុចូលក្នុងស្រុក និងបង្កើនផលប្រយោជន៍ក្នុងស្រុក

ទប់ស្កាត់វិហូរចេញនៃប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ចទៅខាងក្រៅ។ ការណ៍នេះនឹងអនុញ្ញាតឱ្យប្រទេសកម្ពុជាចាប់យកតម្លៃបន្ថែមក្នុងសកម្មភាពផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្តបន្ថែមទៀត តាមរយៈកត្តាជំរុញចំនួនបី។ កត្តាជំរុញទីមួយគឺ កំណើនតម្រូវការទោចក្រយានយន្តសរុប នឹងបន្តកើនឡើងជាមធ្យមប្រមាណ ៧% ក្នុងមួយឆ្នាំ រហូតដល់ឆ្នាំ២០២៥។ កត្តាជំរុញទីពីរគឺ ការកើនឡើងនៃអត្រាទោចក្រយានយន្តដែលផ្គុំដំឡើងក្នុងស្រុក។ ជាក់ស្តែងក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន ៨២% នៃទោចក្រយានយន្តសរុបដែលកំពុងចរាចរក្នុងទីផ្សារ ត្រូវបានផ្គុំដំឡើងក្នុងស្រុក ហើយកម្ពុជាមានគោលដៅបង្កើនអត្រានេះឱ្យបានដល់ ៩៥% នៅត្រឹមឆ្នាំ២០២៥។ កត្តាជំរុញទីបីគឺ ការកើនឡើងនៃចំណែកនៃធាតុផ្សំក្នុងស្រុក។ ដើម្បីឈានទៅកម្រិតមួយប្រហាក់ប្រហែលនឹងប្រទេសក្នុងតំបន់ ចំណែកនេះត្រូវកើនឡើងពី ២៦% ក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន ទៅអត្រាគោលដៅ ៨៥% ត្រឹមឆ្នាំ២០២៥។

ខ. ដំណាក់កាលទី២ - គ្រឿងបង្គុំយានយន្តដែលមានលក្ខណៈស្មុគស្មាញជាងមុន

ក្នុងរយៈពេលមធ្យមទៅវែង កម្ពុជាមានគោលដៅឈានឡើងក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃយានយន្ត ពីសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំដែលមានលក្ខណៈសាមញ្ញនិងអតិពលកម្មទៅរកសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំដែលមានលក្ខណៈស្មុគស្មាញ និងមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ជាងមុន។

អនុវិស័យចម្បង៖ ក្នុងដំណាក់កាលនេះ កម្ពុជានឹងទាក់ទាញសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្តដែលមានលក្ខណៈស្មុគស្មាញកម្រិតមធ្យម ពិសេសគ្រឿងបង្គុំ ដែលមានទម្ងន់ស្រាល និងមិនសូវងាយរងផលប៉ះពាល់ពីការប្រែប្រួលនៃថ្លៃដឹកជញ្ជូន ដែលមានភាពប្រកួតប្រជែងផ្នែកតម្លៃ ហើយសមស្របសម្រាប់ការនាំចេញទៅកាន់មជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្តុំសកម្មភាពផ្គុំដំឡើងយានយន្តនៅប្រទេសជិតខាង។

គ្រឿងបង្គុំទាំងនោះ រួមមាន៖

- រ៉ាឌីយ៉ាទ័រ និងប្រព័ន្ធកម្តៅ (radiators and thermal systems)
- ប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិកសម្រាប់បញ្ជូនព័ត៌មាន និងរក្សាសុវត្ថិភាព (communications and safety electronics)
- ឧបករណ៍បំប្លែងអគ្គិសនី និងអាំងវឺតទ័ររបស់យានយន្តអគ្គិសនី (EV convertors and invertors)
- ដុំបញ្ជាយានយន្តអគ្គិសនី (EV vehicle control units)
- ម៉ូទ័រអគ្គិសនីយានយន្តអគ្គិសនី (ការចាក់ពុម្ព និងផ្គុំដំឡើង)
- បណ្តុំបន្ទុះអាគុយយានយន្តអគ្គិសនី (ការចាក់ពុម្ព និងការផ្គុំដំឡើង)។

រូបភាពទី៦÷ គ្រឿងបង្គុំមានលក្ខណៈស្មុគស្មាញជាងមុនដែលកម្ពុជាអាចពិចារណាផលិត ដើម្បីឈានឡើងក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃនៃវិស័យយានយន្ត

	យានយន្តដើរដោយចំហេះ(ICE)	គ្រឿងបង្គុំដែលយានយន្តដើរដោយចំហេះ និងយានយន្តអគ្គិសនីមានដូចគ្នា	យានយន្តអគ្គិសនី (EV)
មានភាពស្មុគស្មាញជាងគេក្នុងការផលិត	• ម៉ាស៊ីន • ប្រព័ន្ធចលនាយានយន្ត(Drivetrain) • ប្រព័ន្ធចំហេះ(Fuel System)	• កម្មវិធីអេឡិចត្រូនិក (Electronics software) • ប្រព័ន្ធភ្ជាប់តួយានយន្តជាមួយកង់ (suspension)	• បន្ទះអាគុយ (Battery cells) • ប្រព័ន្ធហ្វ្រាំង (Energy regen braking system) • ដុំម៉ូទ័រអគ្គិសនី (Electric motor core) • ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងកម្តៅ (Thermal management system) • ភ្លៅរបស់ យានយន្តអគ្គិសនី (E-axle)
មានភាពស្មុគស្មាញមធ្យមក្នុងការផលិត(កម្ពុជាអាចមានលទ្ធភាពផ្នែកបច្ចេកវិទ្យាក្នុងការផលិតក្នុងរយៈពេលតិចជាង១០ឆ្នាំ)	• ប្រព័ន្ធបញ្ចេញផ្សែង (Exhaust system)	• គ្រោងយានយន្ត (Body structure) • ហ្វ្រាំង (Brakes) • សំបកកង់ (Tires) • រ៉ាឌីយ៉ាទ័រ / ប្រព័ន្ធកម្តៅ (Radiators / thermal systems) • ប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិកសម្រាប់បញ្ជូនព័ត៌មាននិងរក្សាសុវត្ថិភាព (Communications and safety electronics)	• ការចាក់ពុម្ព និងដំឡើងម៉ូទ័រអគ្គិសនី (Electric motor casing & assembly) • ឧបករណ៍បំប្លែងអគ្គិសនី និងអាំងវឺតទ័រ • ការចាក់ពុម្ព និងដំឡើងបណ្តុំបន្ទះអាគុយ (Battery pack casing & assembly) • ដុំបញ្ជាយានយន្ត (Vehicle control unit)
មានភាពស្មុគស្មាញតិចជាងគេក្នុងការផលិត		• ខ្សែបង្គុំអគ្គិសនី • កៅអីយានយន្ត • បរិក្ខារអគ្គិសនីសាមញ្ញ (ឧទាហរណ៍ ឧបករណ៍ចាប់សញ្ញា, កុងតាក់, ប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិកសម្រាប់បញ្ជូនព័ត៌មាននិងរក្សាសុវត្ថិភាពដែលមានលក្ខណៈសាមញ្ញ)	គ្រឿងអេឡិចត្រូនិកយានយន្ត រួមមានគ្រឿងបង្គុំយានយន្តអគ្គិសនី គឺជាឱកាសពន្លឺះក្នុងការឈានឡើងក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃ និងមានសក្តានុពលខ្ពស់សម្រាប់ការនាំចេញ ដោយគ្រឿងបន្លាស់ទាំងនោះមានទម្ងន់ស្រាល និងមិនសូវងាយរងផលប៉ះពាល់ពីការប្រែប្រួលនៃតម្លៃដឹកជញ្ជូន

ប្រភព÷ ការវិភាគរបស់ក្រុមការងាររាជរដ្ឋាភិបាល និងក្រុមហ៊ុនទីប្រឹក្សា BCG ផ្អែកលើការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយអ្នកជំនាញក្នុងវិស័យយានយន្ត

ការកើនឡើងនៃយានយន្តអគ្គិសនី និងទីផ្សារដែលមានតម្លៃពី ២៥០ ដល់ ៣០០ពាន់លានដុល្លារអាម៉េរិក សម្រាប់គ្រឿងបង្គុំយានយន្តអគ្គិសនី ដែលនឹងលេចឡើងនៅត្រឹមឆ្នាំ២០៣០ នឹងផ្តល់កាលានុវត្តភាពដ៏សំខាន់ដល់កម្ពុជាក្នុងការឈានឡើងក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃគ្រឿងបង្គុំយានយន្ត។ ខណៈដែលគ្រឿងបង្គុំសំខាន់ៗសម្រាប់យានយន្តដែលប្រើប្រាស់ម៉ាស៊ីនចំហេះក្នុង មានភាពស្មុគស្មាញខ្ពស់ និងមានទម្ងន់ធ្ងន់ តួយ៉ាងដូចជាម៉ាស៊ីន និងប្រព័ន្ធចលនាយានយន្ត (drivetrain) ដែលការផលិតនៅកម្ពុជាអាចជួបប្រទះនឹងបញ្ហាប្រឈមជាច្រើន គ្រឿងបង្គុំយានយន្តអគ្គិសនីភាគច្រើន ជាគ្រឿងបង្គុំដែលមានភាពស្មុគស្មាញកម្រិតមធ្យម និងមានទម្ងន់ស្រាលជាង ដែលកម្ពុជាអាចមានភាពប្រកួតប្រជែងផ្នែកតម្លៃ សម្រាប់ការផលិតនៅក្នុងទសវត្សរ៍ខាងមុខ។

បន្ថែមលើនេះ បច្ចុប្បន្នកម្ពុជាបាននិងកំពុងទាក់ទាញក្រុមហ៊ុនផលិតខ្សែបង្គុំអគ្គិសនីសំខាន់ៗជាច្រើនរួចស្រេច ដែលក្រុមហ៊ុនទាំងនោះបាននិងកំពុងស្វែងរកឱកាសពង្រីកអាជីវកម្មរបស់ខ្លួនទៅកាន់ការផលិតគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិក និងអគ្គិសនីដែលមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់សម្រាប់យានយន្តអគ្គិសនី។ ការដាក់ចេញនូវគោលនយោបាយនិងការលើកទឹកចិត្តដែលមានលក្ខណៈសមស្រប អាចលើកទឹកចិត្តឱ្យក្រុមហ៊ុនទាំងនោះបន្តនាំយកសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំដែលមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ទាំងនោះមកកម្ពុជា។ ចំពោះទោចក្រយានយន្ត

ប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីនៃអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំក្នុងស្រុក ក៏នឹងអាចគាំទ្រដល់ការផលិតគ្រឿងបង្គុំមានលក្ខណៈស្មុគស្មាញជាងមុន ដូចជាការផ្គុំដំឡើងបណ្តុំបន្ទុះអាគុយសម្រាប់ទោចក្រយានយន្តអគ្គិសនី។

ក្រៅពីគ្រឿងបង្គុំខាងលើ កម្ពុជាអាចទាក់ទាញសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំដទៃទៀតដែលមានលក្ខណៈស្មុគស្មាញកម្រិតមធ្យម ប៉ុន្តែអាចនឹងងាយរងផលប៉ះពាល់ពីការប្រែប្រួលនៃថ្លៃដឹកជញ្ជូនជាងគ្រឿងបង្គុំដទៃ ដូចជាផ្នែកខ្លះនៃគ្រោងយានយន្ត ហ្វ្រាំង និងសំបកកង់យានយន្ត ក៏ដូចជាប្រព័ន្ធបញ្ចេញផ្សែងសម្រាប់យានយន្តដែលប្រើប្រាស់ម៉ាស៊ីនចំហេះក្នុងជាដើម។

ផលជះ និងសមត្ថភាពដែលនឹងត្រូវបានកសាងសម្រាប់ដំណាក់កាលទាំងពីរ÷ ដើម្បីសម្រេចចក្ខុវិស័យ និងគន្លងអភិវឌ្ឍន៍ខាងលើ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាកំណត់យកគោលដៅចម្បងពីរ ក្នុងការវាស់វែង÷

- ការបង្កើនទំហំនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្តឱ្យបានចំនួន ៥០០លានដុល្លារអាមេរិក នៅត្រឹមឆ្នាំ ២០២៧
- ការបង្កើតការងារថ្មីសម្រាប់មុខតំណែងដែលត្រូវការជំនាញបច្ចេកទេសទាប មធ្យម និងខ្ពស់ ចំនួន ១០.០០០ កន្លែង នៅត្រឹមឆ្នាំ២០២៧។

ការផ្តោតលើកាលានុវត្តភាពបច្ចុប្បន្នសម្រាប់រយៈពេលខ្លីនិងមធ្យម នឹងជួយឱ្យកម្ពុជាទាក់ទាញសកម្មភាពផលិតថ្មីៗ និងជំរុញការបង្កើតឧត្តមភាពប្រកួតប្រជែងថ្មីៗ ព្រមទាំងធ្វើឱ្យកម្ពុជាឈានទៅសម្រេចចក្ខុវិស័យរយៈពេលវែងក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត។ ផលជះដែលកម្ពុជារំពឹងទទួលបានតាមរយៈការអភិវឌ្ឍវិស័យនេះតាមដំណាក់កាលដូចបានរៀបរាប់ខាងលើ មានដូចតទៅ÷

- **ការបង្កើតបាននូវមូលដ្ឋានអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំដែលមានគុណភាពខ្ពស់ក្នុងស្រុកសម្រាប់ផ្គត់ផ្គង់តម្រូវការសកម្មភាពផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្ត÷** កម្ពុជានឹងធ្វើការវិនិយោគក្នុងការបង្កើនគុណភាពអ្នកផ្គត់ផ្គង់ក្នុងស្រុក ព្រមទាំងជំរុញការសាយភាយបច្ចេកវិទ្យាពីក្រុមហ៊ុនផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្ត និងអ្នកផ្គត់ផ្គង់កម្រិតទី១
- **ការកើនឡើងនៃចំនួនកម្លាំងពលកម្មជំនាញក្នុងវិស័យយានយន្ត÷** ចំនួនអ្នកគ្រប់គ្រង បុគ្គលិកបច្ចេកទេស និងប្រតិបត្តិករដែលមានចំណេះដឹងក្នុងដំណើរការផលិតកម្ម និងស្តង់ដារគុណភាពសម្រាប់ការផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្ត មានការកើនឡើង ព្រមទាំងអាចមានសមត្ថភាពក្នុងការធ្វើប្រតិបត្តិការផលិតគ្រឿងបង្គុំដែលមានលក្ខណៈកាន់តែស្មុគស្មាញជាងមុនបន្ថែមទៀត។ ជាមួយគ្នានេះ កម្ពុជានឹងមានកម្លាំងពលកម្មដែលមានជំនាញនិងបទពិសោធន៍បច្ចេកទេសកម្រិតមធ្យមច្រើនជាងមុន ពិសេសវិស្វករ និងអ្នកបច្ចេកទេស ដែលទទួលបានការបណ្តុះបណ្តាលផ្នែកមេកានិក ឬអេឡិចត្រូនិក

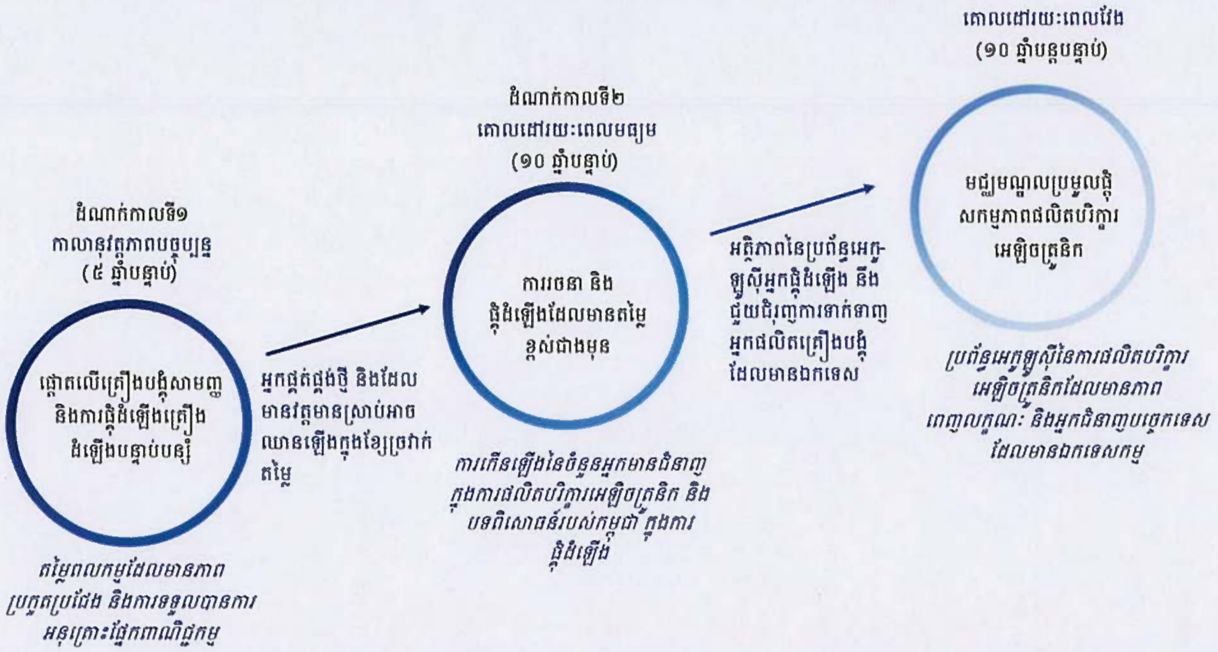
- **ការរីកដុះដាលនៃចង្កោមអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្តនៅកម្ពុជា÷** កម្ពុជាផ្តល់ការគាំទ្រយ៉ាងពេញទំហឹង និងកសាងភាពជាដៃគូជាមួយអ្នកផលិតគ្រឿងបង្គុំទាំងនេះ ដោយចាប់ផ្តើមពីសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំដែលមានលក្ខណៈសាមញ្ញបែបអតិពលកម្ម ឈានឆ្ពោះទៅជំរុញឱ្យមានសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំដែលមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ សម្រាប់រយៈពេលខាងមុខ។ គោលដៅចម្បងនៃកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងនេះ គឺដើម្បីចាប់ផ្តើមការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីនៃអ្នកផលិតកៅអី និងឧបករណ៍អេឡិចត្រូនិកសម្រាប់យានយន្ត ដែលសកម្មភាពផលិតប្រភេទនេះពុំសូវមានវត្តមានច្រើននាពេលបច្ចុប្បន្ន។ កម្ពុជា ក៏មានបំណងទាក់ទាញក្រុមហ៊ុនផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្តឈានមុខគេលើពិភពលោក ក្នុងចំនួនច្រើនជាងមុន ហើយអាចនឹងបង្កើតប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីដែលមានភាពពេញលក្ខណៈជាងមុន សម្រាប់គាំទ្រក្រុមហ៊ុនផលិតទាំងនោះ ដោយរួមបញ្ចូលអ្នកផ្គត់ផ្គង់ក្នុងស្រុកពីកម្រិតទាបទៅមធ្យម (កម្រិតទី២ (Tier 2) និងទី៣ (Tier 3))។

ក្រៅពីការបង្កើតលក្ខខណ្ឌសមស្របដើម្បីគាំទ្រកម្ពុជាក្នុងការប្រែក្លាយជាមជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្តុំសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្ត គុណសម្បត្តិដែលកើតចេញពីប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីនៃអ្នកផលិតគ្រឿងបង្គុំ និងការកើនឡើងនៃកម្លាំងពលកម្មជំនាញ ក៏នឹងអាចជួយឱ្យកម្ពុជាទាក់ទាញសកម្មភាពផ្គុំដំឡើងរថយន្តបានច្រើនជាងមុន។ ទោះបីតម្រូវការក្នុងស្រុកនៅមានកម្រិត ដែលធ្វើឱ្យការផ្គុំដំឡើងរថយន្តនៅកម្ពុជា មិនទាន់មានភាពប្រកួតប្រជែងផ្នែកតម្លៃ និងជួបផលលំបាកជាច្រើនក្តី ប៉ុន្តែនិន្នាការដែលកើតឡើងថ្មីៗនៅក្នុងវិស័យយានយន្ត អាចកែប្រែស្ថានភាពនេះក្នុងរយៈពេលវែង។ ជាក់ស្តែង ការលេចឡើងនូវប្រភេទយានយន្តអគ្គិសនីដែលមានតម្លៃទាប និងការផ្លាស់ប្តូរចំណង់ចំណូលចិត្តរបស់អតិថិជន អាចពន្លឿនកំណើនតម្រូវការរថយន្តថ្មីនៅកម្ពុជា ខណៈដែលម៉ូដែលផលិតកម្មប្រភេទថ្មីដូចជា “រោងចក្រខ្នាតមីក្រូ” (micro-factories) ដែលកើតចេញពីបដិវត្តន៍ឧស្សាហកម្មជំនាន់ទី៤អាចនឹងធ្វើឱ្យការផ្គុំដំឡើងខ្នាតតូចប្រព្រឹត្តទៅបានប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពផ្នែកតម្លៃ។

៣.៣. គន្លងអភិវឌ្ឍន៍ និងគោលដៅនៃវិស័យអេឡិចត្រូនិក

កម្ពុជានឹងឈានទៅរកចក្ខុវិស័យរយៈពេលវែងរបស់ខ្លួន ក្នុងការប្រែក្លាយជា **មជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្តុំសកម្មភាពផលិតបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិក** តាមដំណាក់កាលចំនួនពីរ។

រូបភាពទី៧÷ គន្លងអភិវឌ្ឍន៍ដើម្បីសម្រេចបាននូវចក្ខុវិស័យនៃវិស័យអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា



ប្រភព÷ ការវិភាគរបស់ក្រុមការងាររាជរដ្ឋាភិបាល និងក្រុមហ៊ុនទីប្រឹក្សា BCG ផ្អែកលើការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយអ្នកជំនាញក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក

ក. ដំណាក់កាលទី១÷ គ្រឿងបង្គុំសាមញ្ញ និងគ្រឿងដំឡើងបន្ទាប់បន្សំ

អនុវិស័យចម្បង÷ សម្រាប់រយៈពេលខ្លី (៥ឆ្នាំខាងមុខ) កម្ពុជា នឹងផ្តោតលើការប្រើប្រាស់ឧត្តមភាពប្រកួតប្រជែងរបស់ខ្លួន ដើម្បីចាប់យកកាលានុវត្តភាពបច្ចុប្បន្ន ដោយឈានទៅពង្រីកមូលដ្ឋានផលិតកម្មគ្រឿងអេឡិចត្រូនិក ដែលផ្តោតលើការផលិតគ្រឿងបង្គុំដែលមានលក្ខណៈសាមញ្ញ និងគ្រឿងបង្គុំបន្ទាប់បន្សំ ដូចជា ខ្សែភ្លើងនិងខ្សែតំណ និងបន្ទះសៀគ្វីបោះពុម្ពរួចជាដើម។ នៅក្នុងដំណាក់កាលនេះ គោលបំណងសំខាន់គឺជំរុញការកសាងមូលដ្ឋានសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យអេឡិចត្រូនិក តាមរយៈក្រុមហ៊ុនផលិតបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកដែលកំពុងមានប្រតិបត្តិការនៅកម្ពុជាស្រាប់ និងដែលមានបទពិសោធក្នុងការផលិតផលិតផលទាំងបីខាងលើ។

គ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិកដែលត្រូវបានកំណត់ជាអនុវិស័យចម្បងសម្រាប់ដំណាក់កាលនេះ មានទម្ងន់ស្រាលនិងទំហំតូច ដែលស័ក្តិសមសម្រាប់ការនាំចេញ ហើយសមស្របទៅនឹងគោលដៅរបស់ប្រទេសកម្ពុជាក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យអេឡិចត្រូនិកដែលផ្តោតលើការផលិតដើម្បីនាំចេញ។ គ្រឿងបង្គុំទាំងនេះ ក៏ត្រូវបានផ្គត់ផ្គង់សម្រាប់ផលិតកម្មនៃផលិតផលសម្រេចជាច្រើន ទៅតាមកម្រិតនៃផលិតកម្ម ដែលកត្តានេះអាចជួយឱ្យវិស័យអេឡិចត្រូនិករបស់កម្ពុជាកាន់តែធន់នឹងវិបត្តិ ហើយក៏អាចក្លាយជាឈ្នាន់សម្រាប់កម្ពុជាឈានទៅចាប់យកសកម្មភាពផលិតបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកដែលមានលក្ខណៈកាន់តែស្មុគស្មាញបន្ថែមទៀត។

គោលដៅរបស់កម្ពុជាគឺទាក់ទាញក្រុមហ៊ុនផ្តល់សេវាកម្មផលិតគ្រឿងអេឡិចត្រូនិក (Electronics Manufacturing Services) ដែលមានសមត្ថភាពនិងបទពិសោធក្នុងការផលិតបរិក្ខារ និងគ្រឿងបង្គុំអេឡិច-

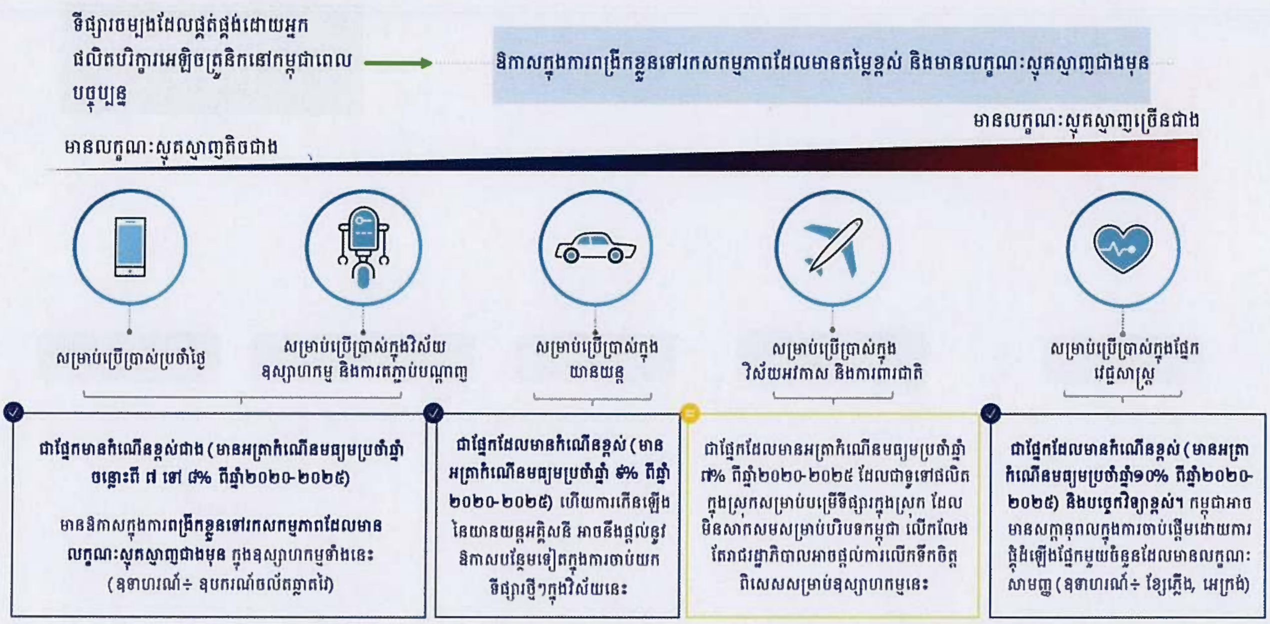
ត្រូនិកជាច្រើនប្រភេទ ដូចជាផលិតកម្មគ្រឿងបង្គុំដែលពុំសូវស្មុគស្មាញច្រើន គ្រឿងបង្គុំបន្ទាប់បន្សំ និងមុខសញ្ញាផលិតកម្មដទៃជាច្រើនទៀត។

ខ. ដំណាក់កាលទី២÷ ការរចនា និងសកម្មភាពផ្គុំដំឡើងដែលមានតម្លៃខ្ពស់ជាងមុន

អនុវិស័យចម្បង÷ ក្នុងរយៈពេលពីមធ្យមទៅវែង កម្ពុជាមានគោលដៅឈានឡើងក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃអេឡិចត្រូនិក ទៅរកសកម្មភាពផ្គុំដំឡើង និងសេវាកម្មលើការរចនា ដែលមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ជាងមុន ដើម្បីផ្គត់ផ្គង់សកម្មភាពឧស្សាហកម្មឱ្យកាន់តែទូលំទូលាយ។ ក្នុងន័យនេះ អនុវិស័យចម្បងដែលកម្ពុជាអាចពិចារណាបន្ថែម មានដូចជា÷

- ការពង្រីកទៅរកផលិតផលអេឡិចត្រូនិកសម្រាប់ប្រើប្រាស់ប្រចាំថ្ងៃ និងក្នុងវិស័យឧស្សាហកម្មនិងការតភ្ជាប់បណ្តាញ ដែលមានលក្ខណៈស្មុគស្មាញជាងមុន ដើម្បីចាប់យកទីផ្សារដែលមានទំហំធំ និងមានកំណើនខ្ពស់ ជាពិសេសគឺផ្នែកកំណើនថ្មី ដែលកើតចេញពីបច្ចេកវិទ្យា៥G
- ការពង្រីកទៅរកការផលិតគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិកសម្រាប់យានយន្ត ដែលមានកម្រិតខ្ពស់ជាងមុន÷ ផ្នែកគ្រឿងអេឡិចត្រូនិកសម្រាប់យានយន្តមានកំណើន និងសក្តានុពលខ្ពស់ ដែលជំរុញដោយការកើនឡើងនៃយានយន្តអគ្គិសនី និងកាលានុវត្តភាពក្នុងការបន្តធ្វើសមាហរណកម្មទៅក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃយានយន្តក្នុងតំបន់
- ការពង្រីកទៅរកគ្រឿងអេឡិចត្រូនិកសម្រាប់បច្ចេកវិទ្យាវេជ្ជសាស្ត្រ ជាពិសេសគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិកកម្រិតដំបូង ព្រោះនេះជាផ្នែកដែលមានកំណើនខ្ពស់ និងជាឱកាសសម្រាប់កម្ពុជាក្នុងការធ្វើសមាហរណកម្មទៅក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃសកល។ បន្ថែមពីលើការពង្រីកសមត្ថភាពផលិត កម្ពុជាមានមហិច្ឆតាក្នុងការឈានទៅរកសកម្មភាពក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ ដូចជាសេវាកម្មលើការរចនាជាដើម។ ក្នុងករណីនេះ កម្ពុជាមានគោលដៅទាក់ទាញឱ្យបានច្រើនជាងមុននូវក្រុមហ៊ុនធំៗវិនិយោគលើការរចនាបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិក (Original Design Manufacturers) និងក្រុមហ៊ុនធំៗផលិតបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិក (Original Equipment Manufacturers) ដែលដើរតួយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការផ្តល់សេវាកម្មទាំងនេះ។ សកម្មភាពទាំងនេះ ត្រូវបានរំពឹងថានឹងបំពេញបន្ថែមប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីនៃក្រុមហ៊ុនផលិតក្នុងស្រុក។

រូបភាពទី៨÷ អនុវិស័យចម្បងដែលកម្ពុជាអាចពិចារណាផលិតដើម្បីឈានឡើងក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃនៃ
វិស័យអេឡិចត្រូនិក



ប្រភព÷ ការវិភាគរបស់ក្រុមការងាររាជរដ្ឋាភិបាល និងក្រុមហ៊ុនទីប្រឹក្សា BCG ផ្អែកលើការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយអ្នកជំនាញក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក

ផលជះ និងសមត្ថភាពដែលនឹងត្រូវបានកសាងសម្រាប់ដំណាក់កាលទាំងពីរ÷ ដើម្បីសម្រេចចក្ខុវិស័យ និងគន្លងអភិវឌ្ឍន៍ខាងលើ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាកំណត់យកគោលដៅចម្បងពីរ ក្នុងការវាស់វែង÷

- ការបង្កើនទំហំនាំចេញក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិកឱ្យបាន ១,៦ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក នៅត្រឹមឆ្នាំ២០២៧
- ការបង្កើតការងារថ្មីសម្រាប់មុខតំណែងដែលត្រូវការជំនាញទាប មធ្យម និងខ្ពស់ ចំនួន ១៦.០០០កន្លែង នៅត្រឹមឆ្នាំ២០២៧។

សម្រាប់រយៈពេលខ្លី និងមធ្យម កម្ពុជានឹងកសាងមូលដ្ឋានឧត្តមភាពប្រកួតប្រជែងថ្មីៗជាគោលដៅដើម្បីឈានឆ្ពោះទៅសម្រេចបានចក្ខុវិស័យនៃការអភិវឌ្ឍវិស័យអេឡិចត្រូនិក។ ផលជះដែលកម្ពុជារំពឹងទទួលបាន តាមរយៈការអភិវឌ្ឍវិស័យនេះ តាមដំណាក់កាលដូចបានរៀបរាប់ខាងលើ មានដូចតទៅ÷

- **ការកើនឡើងនៃចំនួនកម្លាំងពលកម្មជំនាញក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិក÷** កម្ពុជានឹងមានក្រុមវិស្វករមានជំនាញ និងបទពិសោធច្រើនជាងមុន ជាពិសេសវិស្វករដែលមានបទពិសោធក្នុងការផលិត និងរចនា។ ជាមួយគ្នានេះ ចំនួនបុគ្គលិកកម្មករជំនាញ ក្នុងផ្នែកគ្រប់គ្រងផលិតកម្ម អ្នកបច្ចេកទេស អ្នកគ្រប់គ្រងកម្រិតមធ្យម ដែលមានបទពិសោធក្នុងដំណើរការផលិតកម្ម ដូចជា

ការដំឡើងគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិកនៅលើបន្ទះសៀគ្វីបោះពុម្ពរួច ដោយប្រើប្រាស់ Surface Mount Technology និងការគ្រប់គ្រងបណ្តាញផលិតកម្មជាដើម ក៏នឹងមានការកើនឡើងផងដែរ

- **ការរីកដុះដាលនៃចង្កោមក្រុមហ៊ុនផ្តល់សេវាកម្មផលិតគ្រឿងអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា÷** កម្ពុជាផ្តល់ការគាំទ្រយ៉ាងពេញទំហឹង និងកសាងភាពជាដៃគូជាមួយក្រុមហ៊ុនផលិតកម្មកម្រិតដំបូង ដែលផលិតគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិក និងគ្រឿងបង្គុំបន្ទាប់បន្សំ។ ភាពជាដៃគូទាំងនេះនឹងផ្តោតសំខាន់ជាពិសេសលើក្រុមហ៊ុនផ្តល់សេវាកម្មផលិតបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកកម្រិតកណ្តាល។ កម្ពុជាក៏មានបំណងទាក់ទាញឱ្យបានកាន់តែទូលំទូលាយនូវក្រុមហ៊ុនផ្តល់សេវាកម្មផលិតគ្រឿងអេឡិចត្រូនិក (Electronic Manufacturing Services), ក្រុមហ៊ុនរចនា និងផលិតបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិក (Original Design Manufacturers) និងក្រុមហ៊ុនផលិតបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកតាមការបញ្ជាទិញ (Original Equipment Manufacturers) ដែលមានបទពិសោធក្នុងផ្នែកផលិតកម្មដែលមានកម្រិតខ្ពស់ជាងមុន ដើម្បីពង្រឹងប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីអ្នកផលិត។

ក្រៅពីការបង្កើតលក្ខខណ្ឌសមស្របដើម្បីគាំទ្រកម្ពុជាក្នុងការប្រែក្លាយជាមជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្តុំសកម្មភាពផលិតគ្រឿងអេឡិចត្រូនិក ការកសាងសមត្ថភាពទាំងនេះក៏នឹងអាចជួយទាក់ទាញក្រុមហ៊ុនផលិតគ្រឿងបង្គុំបន្ទះអេឡិចត្រូនិក (board component) កម្រិតខ្ពស់ ដែលអាចជួយកម្ពុជាធ្វើសមាហរណកម្មឈានឡើងក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃនៃការផលិតគ្រឿងអេឡិចត្រូនិកដែលមានលក្ខណៈពេញលេញ (upstream integration)។

ជំពូកទី៤÷ បញ្ហាប្រឈមក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា

បញ្ហាប្រឈមចម្បងមួយចំនួនកំពុងបង្អាក់ដល់ការរីកចម្រើននៃវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា។ បញ្ហាប្រឈមភាគច្រើនប៉ះពាល់មិនត្រឹមតែមកលើវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែមកលើការអភិវឌ្ឍវិស័យឧស្សាហកម្មជារួម។

៤.១. ភាពចាំបាច់ឱ្យមានយុទ្ធសាស្ត្រ និងការសម្របសម្រួលអន្តរស្ថាប័ន

ដើម្បីអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកឱ្យបានពេញលេញ ទាមទារឱ្យមានកិច្ចសហប្រតិបត្តិការ និងការសម្របសម្រួលយ៉ាងជិតស្និទ្ធរវាងភាគីពាក់ព័ន្ធដែលរួមមាន ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ដៃគូអន្តរជាតិនានា ព្រមទាំងវិស័យឯកជន ដូចជាសហព័ន្ធធុរកិច្ចនិងវិនិយោគិន ជាដើម។ បច្ចុប្បន្ន គម្លាតក្នុងយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ និងការសម្របសម្រួលវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកដែលត្រូវដោះស្រាយ រួមមាន÷

ក. តម្រូវការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍វិស័យរយៈពេលវែង÷ មកទល់បច្ចុប្បន្ន កម្ពុជាពុំទាន់មានចក្ខុវិស័យរយៈពេលវែង និងគន្លងអភិវឌ្ឍន៍ សម្រាប់វិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកនៅឡើយទេ។ អវត្តមាននៃយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍វិស័យរយៈពេលវែង បានបង្អាក់កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលក្នុងការលើកស្ទួយវិស័យទាំងនេះ និងបានធ្វើឱ្យវិនិយោគិនពុំមានទំនុកចិត្តគ្រប់គ្រាន់លើការប្តេជ្ញាចិត្តរយៈពេលវែងរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងនេះ។

ដូច្នេះហើយ ផែនទីបង្ហាញផ្លូវសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ដែលបានដាក់ចេញនូវចក្ខុវិស័យរយៈពេលវែង និងយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍វិស័យទាំងនេះ គឺជាជំហានដំបូងដ៏សំខាន់ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមចំពោះមុខ។ យុទ្ធសាស្ត្រនេះ នឹងបន្តមានការកែលម្អ ផ្អែកលើមតិយោបល់និងធាតុចូលដែលរាជរដ្ឋាភិបាលប្រមូលបានពីវិនិយោគិនជាបន្តបន្ទាប់។

ខ. តម្រូវការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ចង្កោមឧស្សាហកម្មតាមវិស័យ÷ កម្ពុជាមិនទាន់មានយុទ្ធសាស្ត្រច្បាស់លាស់ក្នុងការអភិវឌ្ឍចង្កោមវិស័យយានយន្ត ឬអេឡិចត្រូនិកនៅលើទីតាំងជាក់លាក់ណាមួយនៅឡើយទេ។ ជាក់ស្តែង រោងចក្រក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក ស្ថិតនៅរាយប៉ាយទូទាំងប្រទេស នៅតាមទីតាំងផ្សេងៗគ្នា និងនៅក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនានា ដែលបណ្តាលឱ្យបាត់បង់ឱកាសទទួលបានឥទ្ធិពលជាវិជ្ជមានពីការដែលរោងចក្រក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក មានទីតាំងនៅជិតគ្នា។ ឥទ្ធិពលជាវិជ្ជមានទាំងនេះមានដូចជា÷

- លទ្ធភាពក្នុងការចែករំលែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីគាំទ្រ ស្របតាមតម្រូវការរបស់វិស័យនីមួយៗ (ឧទាហរណ៍ ការបង្កើតគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. និងមជ្ឈមណ្ឌលឧត្តមភាពក្នុងវិស័យយានយន្ត ដែលស្ថិតនៅជិតចង្កោមឧស្សាហកម្មវិស័យយានយន្ត)

- ការធ្វើសមាហរណកម្មកាន់តែជិតស្និទ្ធរវាងក្រុមហ៊ុនផលិតកម្មផ្នែកផ្សេងៗគ្នាក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃសម្រាប់វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក
- ការបង្កើននវានុវត្តន៍ដែលកើតចេញពីការរៀនសូត្រពីគ្នាទៅវិញទៅមក និងការចែករំលែកព័ត៌មាន។

ដូច្នេះ កម្ពុជាមានភាពចាំបាច់ក្នុងការកំណត់ទីតាំងឬតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ដើម្បីអភិវឌ្ឍឱ្យក្លាយជាចង្កោមផលិតកម្មសម្រាប់វិស័យនីមួយៗ។

គ. តម្រូវការយុទ្ធសាស្ត្រទាក់ទាញវិនិយោគិនដែលមានភាពបុរេសកម្ម៖ ផ្នែកមួយនៃបញ្ហាប្រឈមរបស់កម្ពុជាក្នុងការទាក់ទាញការវិនិយោគពីបរទេសក្នុងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក គឺកង្វះការយល់ដឹងអំពីសក្តានុពល កាលានុវត្តភាព និងភាពអំណោយផលក្នុងការវិនិយោគនៅកម្ពុជា ក្នុងចំណោមវិនិយោគិនសក្តានុពល។

ទោះបីជាកម្ពុជាបាននិងកំពុងបន្តកែលម្អបរិយាកាសវិនិយោគនិងធុរកិច្ចក៏ដោយ ក៏នៅមានភាពចាំបាច់ក្នុងការធ្វើឱ្យវិនិយោគិនសក្តានុពលយល់ដឹងអំពីវឌ្ឍនភាពនិងកាលានុវត្តភាពវិនិយោគនៅកម្ពុជា ហើយធ្វើការសម្រេចចិត្តវិនិយោគដោយមិនផ្អែកលើការយល់ឃើញខុស ឬផ្អែកលើស្ថានភាពកម្ពុជាពីអតីតកាល។ ក្នុងបរិការណ៍នេះ ចាំបាច់ត្រូវមានយុទ្ធនាការទាក់ទាញនិងផ្សព្វផ្សាយទៅកាន់វិនិយោគិនសក្តានុពលក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកដែលមានភាពកាន់តែបុរេសកម្ម ជាពិសេសវិនិយោគិនក្នុងអនុវិស័យអាទិភាពនានាក្នុងការតម្រង់ទិសគន្លងអភិវឌ្ឍន៍វិស័យទាំងនេះ។

ឃ. តម្រូវការយុទ្ធសាស្ត្រភាពជាដៃគូក្នុងតំបន់៖ កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងរបស់កម្ពុជាក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកនាពេលបច្ចុប្បន្ន នៅមិនទាន់មានភាពប្រទាក់ក្រឡាគ្នាល្អជាមួយដៃគូក្នុងតំបន់ ដូចជាប្រទេសថៃ និងវៀតណាម ដែលជាទីផ្សារសក្តានុពលដ៏សំខាន់សម្រាប់គ្រឿងបង្គុំយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកផលិតនៅកម្ពុជា ហើយដែលជាផ្នែកនៃយុទ្ធសាស្ត្រប្រទេសបូកមួយ។ បញ្ហាប្រឈមជាច្រើនដែលវិនិយោគិនជួបប្រទះ ដូចជា ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងភស្តុភារកម្ម អាចត្រូវបានដោះស្រាយប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពតាមរយៈយន្តការទ្វេ ឬពហុភាគី ជាជាងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាដោះស្រាយបញ្ហាដោយខ្លួនឯង។ ដោយយុទ្ធសាស្ត្រក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិករបស់កម្ពុជាផ្តោតលើការនាំចេញ កម្ពុជាចាំបាច់ត្រូវបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រពង្រឹងភាពជាដៃគូជាមួយប្រទេសជិតខាងសម្រាប់ទទួលបានផលប្រយោជន៍ពីគ្នាទៅវិញទៅមកពីការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងពីរនេះ។

៤.២. ធនធានមនុស្ស និងនវានុវត្តន៍

កង្វះខាតធនធានមនុស្ស គឺជាបញ្ហារាំងស្ទះដ៏ចម្បងមួយទៀតសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តនិង អេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា។ ដើម្បីពង្រីកវិស័យនេះ កម្ពុជាចាំបាច់ត្រូវបង្កើនធនធានមនុស្សដែលមានការ បណ្តុះបណ្តាល និងបទពិសោធនៅគ្រប់កម្រិត រាប់បញ្ចូលទាំងកម្មករ អ្នកបច្ចេកទេស វិស្វករ និងអ្នកគ្រប់គ្រង។

ក. តម្រូវការបង្កើនចំនួនកម្លាំងពលកម្មជំនាញ និងអ្នកបច្ចេកទេសកម្រិតមធ្យម÷ ឧត្តមភាពប្រកួត-ប្រជែងមួយរបស់កម្ពុជា គឺកម្លាំងពលកម្មដែលមានតម្លៃប្រកួតប្រជែងខ្ពស់ បើធៀបនឹងប្រទេសផ្សេងទៀតនៅក្នុងតំបន់។ ការកែលម្អវិស័យអប់រំ ក៏បានធ្វើឱ្យអត្រាអក្ខរកម្ម និងអត្រានៃការចេះគិតលេខមានភាពប្រសើរឡើងផងដែរ។ ឧទាហរណ៍ អត្រាអក្ខរកម្មសម្រាប់មនុស្សពេញវ័យបានកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សពី ៧៨% ក្នុងឆ្នាំ២០០៨ ដល់ ៨៨% ក្នុងឆ្នាំ២០១៩។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី វិនិយោគិននៅតែបន្តជួបបញ្ហាប្រឈមពាក់ព័ន្ធនឹងការស្វែងរក និងរក្សាកម្លាំងពលកម្មដែលមានជំនាញ និងពុំមានជំនាញនៅក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក និងវិស័យឧស្សាហកម្មផ្សេងទៀត។ ដូចនេះ កម្ពុជាមានភាពចាំបាច់ក្នុងការចាត់វិធានការដើម្បីបង្កើនឱ្យបានឆាប់រហ័សនូវចំនួនកម្លាំងពលកម្មនិងអ្នកបច្ចេកទេសកម្រិតមធ្យម ដែលមានជំនាញនិងបទពិសោធសមស្រប សម្រាប់បម្រើការងារក្នុងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកប្រកបដោយផលិតភាព។

នៅកម្រិតមូលដ្ឋានបំផុត ចាំបាច់ត្រូវរៀបចំឱ្យកម្មករ និយោជិតដែលធ្លាប់បម្រើការក្នុងវិស័យកសិកម្ម និងសេវាកម្ម យល់ដឹងអំពីទម្លាប់និងវិន័យការងារសម្រាប់បម្រើការនៅក្នុងវិស័យកម្មន្តសាល។ ជាមួយគ្នានេះ ប្រព័ន្ធ អ.ប.វ. គួរតែបំពាក់និងពង្រឹងជំនាញបច្ចេកទេសរបស់កម្មករ និយោជិត (ឧទាហរណ៍ ជំនាញកុំព្យូទ័រមូលដ្ឋាន ជំនាញអេឡិចត្រូនិក និងមេកានិចក្នុងការប្រើប្រាស់និងថែទាំគ្រឿងម៉ាស៊ីនផលិតកម្ម) ដើម្បីត្រៀមឱ្យពួកគាត់ចាប់យកមុខតំណែងដែលមានជំនាញខ្ពស់។ កម្ពុជា ក៏មានសក្តានុពលក្នុងការពង្រឹងកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងដើម្បីកសាងជំនាញវិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា វិស្វកម្ម និងគណិតវិទ្យា (STEM) កម្រិតដំបូង សម្រាប់សិស្សវិទ្យាល័យ ដើម្បីត្រៀមឱ្យពួកគាត់ទទួលបានការបណ្តុះបណ្តាលនិងការអប់រំបន្ថែម តាមរយៈប្រព័ន្ធ អ.ប.វ. ឬសាកលវិទ្យាល័យ។

លើសពីនេះ ការពង្រឹងសេវាផ្គូផ្គងការងារនិងជ្រើសរើសបុគ្គលិក ក៏មានភាពចាំបាច់ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាទីផ្សារការងារតាមភូមិសាស្ត្រដែលមិនមានភាពសមាមាត្រនៅកម្ពុជា ដែលបណ្តាលឱ្យកន្លែងខ្លះជួបប្រទះនឹងកង្វះកម្លាំងពលកម្មជំនាញ ហើយកន្លែងខ្លះទៀតសម្បូរកម្លាំងពលកម្មជំនាញលើសលប់។ កម្ពុជាក៏មានកម្លាំងពលកម្មជំនាញ និងមានបទពិសោធយ៉ាងច្រើនដែលកំពុងបម្រើការងារក្នុងវិស័យយានយន្តនិង អេឡិច-ត្រូនិកនៅប្រទេសជិតខាង ដែលនេះជាឱកាសអាចឱ្យកម្ពុជាពង្រីកចំនួនពលកម្មជំនាញ ដោយទាញយកកម្លាំងពលកម្មជំនាញដែលមានស្រាប់។

ខ. កង្វះអ្នកបច្ចេកទេសផ្នែកវិស្វកម្ម គ្រប់គ្រង និងជំនាញវិជ្ជាជីវៈ÷ វិនិយោគិនក្នុងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា ក៏ជួបបញ្ហាប្រឈមក្នុងការជ្រើសរើសកម្មករ និយោជិតក្នុងតួនាទីការងារដែល

ទាមទារកម្រិតចំណេះដឹងបច្ចេកទេស ឬជំនាញវិជ្ជាជីវៈខ្ពស់ ដូចជាវិស្វករ អ្នកគ្រប់គ្រងរោងចក្រ និងបុគ្គលិករដ្ឋបាល។ តាមបទពិសោធជាក់ស្តែង វិនិយោគិនបរទេសនាំយកវិស្វករ និងអ្នកជំនាញមកពីបរទេស ជាពិសេសនៅក្នុងដំណាក់កាលដំបូងនៃការបង្កើតរោងចក្រថ្មី។ អ្នកជំនាញបរទេសទាំងនេះគឺជាប្រភពដ៏សំខាន់សម្រាប់បង្កើតដំណើរការការងារនៅក្នុងរោងចក្រថ្មីទាំងនេះ និងជាអ្នកបណ្តុះបណ្តាលកម្មករ និយោជិតកម្ពុជា ដើម្បីត្រៀមបំពេញតួនាទីដែលត្រូវការជំនាញខ្ពស់ទាំងនេះ។

ដូច្នេះ កម្ពុជាចាំបាច់ត្រូវបង្កើតគោលនយោបាយនិងផែនការ ដើម្បីបង្កើនសមត្ថភាពរបស់ខ្លួនក្នុងការទាក់ទាញអ្នកបច្ចេកទេសដែលមានជំនាញខ្ពស់បែបនេះ ដោយរួមបញ្ចូលទាំងផែនការពង្រឹងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសង្គម ដូចជាការថែទាំសុខភាពនិងការអប់រំ ជាពិសេស នៅតាមទីជនបទ និងដើម្បីទាក់ទាញអ្នកបច្ចេកទេសខ្មែរដែលរស់នៅក្រៅប្រទេស និងកម្មករចំណាកស្រុកកម្ពុជាដែលមានជំនាញនិងបទពិសោធសមស្របក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកឱ្យត្រឡប់មកកម្ពុជាវិញ។

៤.៣. ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ

ទោះបីជាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តរបស់កម្ពុជាមានភាពកាន់តែប្រសើរឡើង អាទិភាពរយៈពេលខ្លីសំខាន់បំផុតដែលបានលើកឡើងដោយវិនិយោគិនក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក គឺការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអគ្គិសនី និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូននិងភស្តុភារកម្ម ខណៈដែលកម្ពុជាត្រូវបន្តអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបស់ខ្លួនលើផ្នែកមួយចំនួនទៀត រួមទាំងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឌីជីថល ដូចជាអ៊ីនធឺណិតល្បឿនលឿនដើម្បីគាំទ្រដល់ការផ្លាស់ប្តូរទៅកាន់សេដ្ឋកិច្ចដែលពឹងផ្អែកលើជំនាញខ្ពស់។

ក. តម្រូវការក្នុងការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអគ្គិសនី÷ អាទិភាពចម្បង ដែលជាការលើកឡើងរបស់វិនិយោគិនគឺការកាត់បន្ថយថ្លៃអគ្គិសនី និងការបង្កើនស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់។ ក្នុងរយៈពេល ៥ ទៅ ១០ឆ្នាំចុងក្រោយនេះ ប្រទេសកម្ពុជាមានការអភិវឌ្ឍគួរឱ្យកត់សម្គាល់ក្នុងការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវវិសាលភាពនិងស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនី ក៏ដូចជាការបញ្ចុះថ្លៃអគ្គិសនី។ ឧទាហរណ៍ សន្ទស្សន៍នៃភូមិដែលទទួលបានការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនី បានកើនឡើងយ៉ាងខ្លាំងពី ៦៦,៦% ក្នុងឆ្នាំ២០១៥ ដល់ ៩៧,៤% ក្នុងឆ្នាំ២០២០។ ថ្លៃអគ្គិសនីក៏បានថយចុះដល់ទៅ ៣០% ផងដែរក្នុងរយៈពេល ៥ឆ្នាំកន្លងមកនេះ។ លើសពីនេះ ជាង ៥០% នៃផលិតកម្មថាមពលក្នុងស្រុករបស់កម្ពុជាបានមកពីប្រភពកកើតឡើងវិញ (ភាគច្រើនគឺ វារីអគ្គិសនី) ដែលជាអត្រាខ្ពស់មួយនៅក្នុងតំបន់ និងជាការផ្តល់គុណតម្លៃដ៏សំខាន់មួយសម្រាប់វិនិយោគិនដែលចង់កាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់របស់ខ្លួនដល់បរិស្ថាន ។

ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី ថ្លៃអគ្គិសនីនៅកម្ពុជានៅតែស្ថិតនៅកម្រិតមួយខ្ពស់ ហើយស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់ក៏ស្ថិតនៅកម្រិតមួយទាប បើធៀបនឹងប្រទេសជិតខាង។ ខណៈគម្លាតនេះកំពុងតែរួមតូចទៅ ការខិតខំប្រឹងប្រែងរួមរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលគឺជាការចាំបាច់ ដើម្បីធ្វើឱ្យថ្លៃអគ្គិសនីមានភាពប្រកួតប្រជែង និងការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនី

មានស្ថិរភាព សំដៅធានាបាននូវការចំណាយដែលមានភាពប្រកួតប្រជែង និងជៀសវាងការរំខានដល់ប្រតិបត្តិការផលិតកម្មនៅក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកដែលពឹងផ្អែកខ្លាំងលើការប្រើប្រាស់ថាមពល។ ការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអគ្គិសនីថ្មី ដែលមានភាពកាន់តែប្រសើរឡើង ក៏ដូចជាការធ្វើពិពិធកម្មទៅរកប្រភពថាមពលថ្មីៗ (ឧទាហរណ៍ ថាមពលពន្លឺព្រះអាទិត្យ និងថាមពលកកើតឡើងវិញផ្សេងទៀត) គឺជាការចាំបាច់។

ខ. តម្រូវការក្នុងការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារកម្ម៖ បញ្ហាប្រឈមសំខាន់មួយទៀតសម្រាប់កម្ពុជា គឺការពង្រឹងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូននិងភស្តុភារកម្ម ដើម្បីទ្រទ្រង់ទំហំពាណិជ្ជកម្មដែលកំពុងកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័ស និងជាពិសេសដើម្បីគាំទ្រដល់វិស័យដែលផ្តោតលើការនាំចេញដូចជា វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកជាដើម។ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូននិងភស្តុភារកម្មក្នុងប្រទេសកម្ពុជាត្រូវបានកែលម្អនិងធ្វើទំនើបកម្មក្នុងរយៈពេលមួយទសវត្សរ៍កន្លងមក តាមរយៈការពង្រីកនិងការកែលម្អបណ្តាញផ្លូវ និងការពង្រីកកំពង់ផែសមុទ្រទឹកជ្រៅក្នុងខេត្តព្រះសីហនុ រួមទាំងការដាក់ឱ្យដំណើរការស្ថានីយពហុបំណងកាលពីឆ្នាំ២០១៨។

យ៉ាងណាក៏ដោយ កម្ពុជាក៏នៅអាចមានលទ្ធភាពធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវការដឹកជញ្ជូនពហុមធ្យោបាយនិងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធភស្តុភារកម្ម។ ជាក់ស្តែង ការកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍រវាងតំបន់ឧស្សាហកម្មធំៗ ដូចជារាជធានីភ្នំពេញ និងខេត្តព្រះសីហនុ និងការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវការតភ្ជាប់រវាងតំបន់ឧស្សាហកម្មទាំងនេះ និងច្រកទ្វារសម្រាប់នាំចេញទៅកាន់ប្រទេសថៃ និងវៀតណាម គឺជាតម្រូវការមួយចាំបាច់។ កង្វះភាពស៊ីចង្វាក់គ្នានៅក្នុងបទប្បញ្ញត្តិនៃការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន បានធ្វើឱ្យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ កាន់តែជាឧបសគ្គសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារកម្ម។ ជាក់ស្តែង ភាពខុសគ្នានៃទម្ងន់ផ្ទុកអតិបរមា និងការរឹតត្បិតលើចំនួនរថយន្តដឹកទំនិញដែលមានអាជ្ញាបណ្ណដឹកជញ្ជូនឆ្លងដែនរវាងកម្ពុជានិងប្រទេសជិតខាង បានបង្កើនតម្រូវការនៃការផ្លាស់ប្តូររថយន្តដឹកជញ្ជូននៅច្រកព្រំដែន ក៏ដូចជាបានធ្វើឱ្យមានការកកស្ទះនៅមាត់ច្រកព្រំដែន ដែលនាំឱ្យការដឹកជញ្ជូនមានភាពយឺតយ៉ាវ។ ការដោះស្រាយបញ្ហាទាំងនេះនៅក្នុងបណ្តាញដឹកជញ្ជូន អាចនឹងជួយកាត់បន្ថយការចំណាយលើការដឹកជញ្ជូនសម្រាប់ក្រុមហ៊ុនក្នុងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា ជាពិសេសក្រុមហ៊ុនដែលដឹកជញ្ជូនគ្រឿងបង្គុំទៅកាន់រោងចក្រដំឡើងនៅប្រទេសថៃ ឬវៀតណាម។

ខណៈដែលហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់បន្តដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការដឹកជញ្ជូនទំនិញពាណិជ្ជកម្ម កំពង់ផែនិងអាកាសយានដ្ឋានក៏មានតួនាទីសំខាន់ក្នុងយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកដែលផ្តោតលើការនាំចេញ និងជាពិសេសសម្រាប់ការឈានទៅចាប់យកគ្រឿងបង្គុំដែលមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ និងមានទម្ងន់ស្រាល សមស្របសម្រាប់ការនាំចេញទៅកាន់ទីផ្សារពិភពលោក។ ក្នុងន័យនេះ កម្ពុជាត្រូវបន្តការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូននិងភស្តុភារកម្មពហុមធ្យោបាយ ហើយជំរុញការធ្វើសុខដុមនីយកម្មបទប្បញ្ញត្តិនានាពាក់ព័ន្ធនឹងការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដើម្បីធ្វើឱ្យការដឹកជញ្ជូនទំនិញកាន់តែមានប្រសិទ្ធភាព និងចំណាយតិច។

៤.៤. កិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម

កិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្មមានសារៈសំខាន់ណាស់ចំពោះយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកដែលផ្ដោតលើការនាំចេញរបស់កម្ពុជា។ ក្នុងន័យនេះ ការកែទម្រង់កិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្មមួយចំនួនត្រូវបានអនុវត្តនាពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ ក្នុងនោះរួមមាន ការលុបបំបាត់កម្រៃសេវាគ្រប់គ្រងការនាំចេញ ការលុបបំបាត់ការតម្រូវឱ្យមានវិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់ដើមកំណើតទំនិញសម្រាប់ប្រទេសមួយចំនួន ការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់នូវប្រព័ន្ធស្វ័យប្រវត្តិកម្មក្នុងការផ្ដល់សេវាសាធារណៈ និងការកែទម្រង់ស្ថាប័នសំដៅកាត់បន្ថយចំនួនស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធក្នុងការអនុវត្តនីតិវិធីឆ្លងកាត់ព្រំដែន។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្ដី កម្ពុជាក៏ត្រូវបន្តធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងថែមទៀតនូវនីតិវិធីពាក់ព័ន្ធនឹងការបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញ កាត់បន្ថយថ្លៃនិងពេលវេលាក្នុងការដឹកជញ្ជូននាំចេញគ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងផលិតផលអេឡិចត្រូនិក ដើម្បីបង្កើនតម្លាភាពនិងភាពអាចប៉ាន់ប្រមាណបានសម្រាប់វិនិយោគិន។

៤.៥. បរិយាកាសធុរកិច្ចនិងវិនិយោគ

ដើម្បីជំរុញការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា ទាមទារឱ្យមានបរិយាកាសធុរកិច្ចនិងវិនិយោគប្រកបដោយភាពទាក់ទាញ និងប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីដែលអំណោយផលដល់ការរីកចម្រើននៃវិស័យទាំងនេះ ជាពិសេសការតភ្ជាប់ក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃ÷

ក. ការផ្សព្វផ្សាយឱ្យកាន់តែទូលំទូលាយអំពីការលើកទឹកចិត្តថ្មីក្នុងការវិនិយោគ÷ នៅមុនឆ្នាំ ២០២១ រាជរដ្ឋាភិបាលបានកំណត់ពីតម្រូវការក្នុងការពង្រឹងការលើកទឹកចិត្តវិនិយោគសម្រាប់វិស័យដែលមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ និងវិស័យអតិមូលធន (Capital-intensive sectors) រួមទាំងវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកផងដែរ។ ជាក់ស្ដែង នៅមុនឆ្នាំ២០២១ ច្បាប់ស្ដីពីវិនិយោគនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាមិនបានផ្ដល់ការលើកទឹកចិត្តដល់ក្រុមហ៊ុនដែលបានវិនិយោគលើការស្រាវជ្រាវនិងអភិវឌ្ឍន៍ ការផ្ដល់ការបណ្ដុះបណ្ដាល និងសុខុបត្ថម្ភវត្ថុសម្រាប់កម្មករទេ បើទោះបីជាកត្តាទាំងនេះរួមចំណែកដល់ការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងនេះក៏ដោយ។

ច្បាប់ស្ដីពីវិនិយោគនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ព្រមទាំងច្បាប់ស្ដីពីភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន ដែលត្រូវបានអនុម័តកាលពីចុងឆ្នាំ២០២១ បានដោះស្រាយបញ្ហាទាំងនេះតាមរយៈការផ្ដល់ការលើកទឹកចិត្តដែលកាន់តែមានភាពអំណោយផល និងផ្ដល់នូវមូលដ្ឋានបទប្បញ្ញត្តិកាន់តែរឹងមាំសម្រាប់ការវិនិយោគនៅកម្ពុជា។ អនុក្រឹត្យស្ដីពីការអនុវត្តច្បាប់ទាំងពីរខាងលើកំពុងត្រូវបានរៀបចំ ដើម្បីផ្ដល់ព័ត៌មានលម្អិតបន្ថែម ហើយរាជរដ្ឋាភិបាលនឹងបន្តប្រាស្រ័យទាក់ទងជាមួយសមាគមធុរកិច្ចនៅកម្ពុជា ក៏ដូចជាវិនិយោគិនសក្ដានុពល ដើម្បីជម្រាបជូនពីកាលានុវត្តភាពនានាដែលកើតចេញពីច្បាប់ថ្មីៗទាំងនេះ។

ខ. តម្រូវការប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីដែលមានភាពកាន់តែអំណោយផលសម្រាប់ការតភ្ជាប់ក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃ÷ កម្ពុជានៅមិនទាន់មានប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីអំណោយផលសម្រាប់ការតភ្ជាប់ផ្នែកផ្សេងៗនៃខ្សែច្រវាក់តម្លៃយានយន្ត

និងអេឡិចត្រូនិកនៅឡើយ។ ជាក់ស្តែង ទោះបីជាសកម្មភាពផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្តនៅកម្ពុជាមានការកើនឡើងក៏ដោយ ក៏ការតភ្ជាប់បែបប្រតិគមន៍រវាងក្រុមហ៊ុនផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្តទាំងនោះនិងសហគ្រាសធុនតូចនិងមធ្យមក្នុងស្រុកដែលផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំនៅមានកម្រិត ដែលកត្តានេះបានធ្វើឱ្យមានការនាំចូលគ្រឿងបង្គុំភាគច្រើន សម្រាប់ការផ្គុំដំឡើងទោចក្រយានយន្ត។

ក្រុមហ៊ុនផ្គុំដំឡើងភាគច្រើន ពុំមានព័ត៌មានគ្រប់គ្រាន់ពីសហគ្រាសធុនតូចនិងមធ្យមក្នុងស្រុកដែលផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំនៅកម្ពុជា ហើយគុណភាពនៃគ្រឿងបង្គុំដែលផលិតនៅកម្ពុជាក៏នៅមានកម្រិតនៅឡើយ។ ការដោះស្រាយនូវកង្វះព័ត៌មាននិងបញ្ហាគម្លាតគុណភាព គឺជាគន្លឹះក្នុងការបង្កើតប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីដែលអំណោយផលជាងមុនសម្រាប់ការតភ្ជាប់បែបប្រតិគមន៍ក្នុងវិស័យយានយន្ត។ លើសពីនេះ កម្ពុជាគួរជួយជំរុញលទ្ធភាពរបស់សហគ្រាសធុនតូចនិងមធ្យម ក្នុងការផ្តល់សេវាវិស្វកម្មនិងព័ត៌មានវិទ្យាដើម្បីឱ្យក្រុមហ៊ុនទាំងនោះអាចភ្ជាប់ខ្លួនកាន់តែប្រសើរឡើងចូលទៅក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។ ការណ៍នេះនឹងជួយឱ្យក្រុមហ៊ុនក្នុងស្រុកអាចទទួលបានអត្ថប្រយោជន៍ពីការរីកលូតលាស់នៃវិស័យទាំងពីរនេះ ក៏ដូចជាជំរុញការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីនៃអ្នកផ្តល់សេវាជំនាញគាំទ្រវិស័យទាំងពីរផងដែរ។

ជំពូកទី៥៖ វិធានការគន្លឹះសម្រាប់អភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក

ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមដែលបង្អាក់ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាប្តេជ្ញាដាក់ចេញនូវផែនការសកម្មភាពអន្តរក្រសួងសម្រាប់អនុវត្តវិធានការគន្លឹះសម្រាប់រយៈពេល ៥ឆ្នាំបន្ទាប់។ ផែនការសកម្មភាពនេះ រំលេចពីការផ្លាស់ប្តូរដ៏សំខាន់ចំនួន២ ចំពោះអភិក្រមរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលក្នុងការប្រែក្លាយកម្ពុជាឱ្យទៅជាគោលដៅវិនិយោគលើវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក ដ៏មានភាពទាក់ទាញ។

បង្កើនការសម្របសម្រួលអន្តរក្រសួង៖ ជាបឋម ផែនការសកម្មភាពរំលេចអំពីភាពចាំបាច់នៃការបង្កើនការសម្របសម្រួលអន្តរក្រសួងដើម្បីអភិវឌ្ឍវិស័យនេះ និងកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងកាត់បន្ថយការិយាធិបតេយ្យដែលមានលក្ខណៈដាច់ដោយដុំដែលធ្លាប់បានបង្អាក់ដល់ដំណើរការនេះ ដើម្បីអភិវឌ្ឍយុទ្ធសាស្ត្រដែលមានលក្ខណៈប្រទាក់ក្រឡាគ្នា។ បន្ថែមលើនេះ បើទោះបីជាវិធានការនីមួយៗមានក្រសួងមួយទទួលខុសត្រូវនាំមុខ ប៉ុន្តែការអនុវត្តវិធានការនោះ ក៏ត្រូវមានការចូលរួមពីបណ្តាក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធផងដែរ។ ក្រុមការងារពន្លឿនវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក ដែលដឹកនាំដោយ ក.អ.ក. ត្រូវបានបង្កើតឡើងដើម្បីសម្របសម្រួលអន្តរក្រសួង និងធានានូវវឌ្ឍនភាពនៃការអនុវត្តវិធានការតាមផែនការសកម្មភាពដែលបានដាក់ចេញ។

ភាពជាដៃគូជិតស្និទ្ធជាមួយវិស័យឯកជន៖ ផែនការសកម្មភាពនេះ ឆ្លុះបញ្ចាំងពីការទទួលស្គាល់របស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាថាភាពជាដៃគូជិតស្និទ្ធជាមួយវិស័យឯកជនគឺចាំបាច់សម្រាប់ការរៀបចំនិងការអនុវត្តវិធានការយ៉ាងមានប្រសិទ្ធភាព ដើម្បីអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។ ក្នុងន័យនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាប្តេជ្ញាបង្កើនការប្រឹក្សាយោបល់ជាមួយវិស័យឯកជន ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមដែលវិស័យឯកជនជួបប្រទះតាមរយៈការបង្កើត "ក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក" ដែលមានសមាសភាពចូលរួមពីស្ថាប័នរដ្ឋ គ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. និងវិស័យឯកជន ដូចជា សមាគមធុរកិច្ចជាតិនិងអន្តរជាតិ ជាដើម ដើម្បីជំរុញដល់ការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងពីរនេះ។

ក្រុមប្រឹក្សាពិគ្រោះយោបល់តាមវិស័យ ជាអ្នកជំរុញការតម្រង់ទិស និងភាពជាដៃគូជាមួយវិស័យឯកជន

ផ្អែកលើករណីជោគជ័យជាសកលនៃការសម្របសម្រួលរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលជាមួយវិស័យឯកជនលើការអភិវឌ្ឍតាមវិស័យ ក្រុមប្រឹក្សាពិគ្រោះយោបល់តាមវិស័យ មានបេសកកម្មមិនត្រឹមតែជួយសម្រួលការតម្រង់ទិសផ្នែកបច្ចេកទេសលើការអនុវត្តវិធានការប៉ុណ្ណោះទេ ថែមទាំងតម្រង់ទិសយុទ្ធសាស្ត្ររវាងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា និងវិស័យឯកជនក្នុងការកំណត់ទិសដៅនៃវិស័យ។ ដូច្នេះ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា បានអញ្ជើញតំណាងពីវិស័យឯកជនចូលរួមធ្វើជាសហប្រធាននៃក្រុមប្រឹក្សានេះ សំដៅធានាថាវិស័យឯកជននឹងមានតួនាទីនិងសមត្ថភាព ដើម្បីសម្រេចការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក។ ក្រុមប្រឹក្សាពិគ្រោះយោបល់តាមវិស័យ នឹងខិតខំសម្រេចឱ្យបានជាបឋមនូវការយល់ឃើញរួមគ្នាអំពីផលប្រយោជន៍និងគោលបំណងរៀងខ្លួនរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលនិងវិស័យឯកជន ព្រមទាំងទិសដៅរួមសម្រាប់វិស័យទាំងនេះ មុននឹងឈានដល់ការគិតគូរលើបញ្ហាលម្អិត ដូចជា ការជ្រើសរើសនិងធ្វើអាទិភាវូបនីយកម្មវិធានការសំខាន់ៗ និងតួនាទីរៀងខ្លួនរបស់គូភាគីក្នុងការអនុវត្ត និងសូចនាករដែលអាចវាស់វែងភាពជោគជ័យ។

រូបភាពទី៩÷ ចំណុចនៃការពិភាក្សា ដែលត្រូវដាក់បញ្ចូលក្នុងក្រុមប្រឹក្សាពិគ្រោះយោបល់តាមវិស័យ

ជាកិច្ចចាប់ផ្ដើម វិស័យឯកជនអាចសហការជាមួយរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាលើវិធានការដែលទាមទារនូវការប្ដេជ្ញាផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុតិចតួចពីវិស័យឯកជន ដូចជា ការផ្ដល់ធាតុចូលលើកម្រិតជំនាញកម្មករដែលត្រូវការ

ដើម្បីចូលរួមបង្កើតនូវកម្មវិធីសិក្សាលើជំនាញពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ឬតម្រូវការចែករំលែកប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ី ដើម្បីចូលរួមរៀបចំផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍ចង្កោមឧស្សាហកម្មយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។ តាមរយៈការប្តេជ្ញាចិត្តរួមគ្នាជាជំហានៗ ភាពជាដៃគូនេះអាចពង្រីកវិសាលភាពបន្ថែមទៀត ដោយរួមបញ្ចូលនូវវិធានការដែលទាមទារឱ្យមានការប្តេជ្ញាផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុកាន់តែច្រើនពីគូភាគី ដូចជា ការបណ្តាក់ទុនរួមគ្នាលើការបង្កើតគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. ថ្មីសម្រាប់វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។

បន្ទាត់ពេលវេលានៃការអនុវត្តវិធានការសម្រាប់ជំរុញការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក មានបង្ហាញក្នុងបរិសិដ្ឋទី២។

៥.១. យុទ្ធសាស្ត្រ និងការសម្របសម្រួលអន្តរស្ថាប័ន

វិធានការខាងក្រោម មានបំណងគាំទ្រដល់កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងរបស់អន្តរក្រសួង ដើម្បីអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។ អាទិភាពបន្ទាន់ គឺធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវទំនាក់ទំនងនិងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយវិស័យឯកជន។ ក្នុងន័យនេះ វិធានការអាទិភាព រួមមាន÷

១). រៀបចំឯកសារផែនទីបង្ហាញផ្លូវ ដែលកំណត់យ៉ាងច្បាស់នូវចក្ខុវិស័យ ក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនការសកម្មភាព សម្រាប់វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។

២). បង្កើត "ក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក" ដែលមានសមាសភាពចូលរួមពីស្ថាប័នរដ្ឋ គ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. និងវិស័យឯកជន ដើម្បីរួមគ្នាជំរុញការអនុវត្តក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនការសកម្មភាពនេះ។

៣). ពង្រឹងការទាក់ទាញវិនិយោគិនដោយបុរេសកម្ម។

៤). កំណត់ទីតាំង ឬតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសសម្រាប់ចង្កោមវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។

៥). បង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រប្រទេសបូកមួយ ដោយពង្រឹងសហប្រតិបត្តិការជាមួយបណ្តាប្រទេសជិតខាង ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាឆ្លងកាត់ព្រំដែនដែលតែងតែកើតមានចំពោះវិនិយោគិន។

៦). ទាក់ទាញ និងសម្រួលវិនិយោគដល់ក្រុមហ៊ុនឈានមុខ។

៥.២. ធនធានមនុស្ស និងនវានុវត្តន៍

វិធានការខាងក្រោម មានបំណងគាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍធនធានមនុស្សសម្រាប់វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។ ភាពជាដៃគូជិតស្និទ្ធជាមួយវិស័យឯកជន មានសារៈសំខាន់ក្នុងការបញ្ចៀសនូវបញ្ហា "មេមាន់និងកូនមាន់" នាពេលបច្ចុប្បន្ន ដែលវិស័យឯកជនស្ទាក់ស្ទើរចំពោះការវិនិយោគនៅកម្ពុជា ដោយសារកង្វះខាតធនធានមនុស្សសមស្រប ខណៈដែលរាជរដ្ឋាភិបាលមើលឃើញពីភាពលំបាកក្នុងការវិនិយោគក្នុងទ្រង់ទ្រាយធំ

លើការអភិវឌ្ឍធនធានមនុស្សក្នុងវិស័យជាក់លាក់ ប្រសិនបើគ្មានសញ្ញាណច្បាស់លាស់ពីការវិនិយោគឯកជននៅពេលខាងមុខ និងការបង្កើតការងារក្នុងវិស័យទាំងនេះ។ ក្នុងន័យនេះ វិធានការអាទិភាព រួមមាន÷

១). អភិវឌ្ឍកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្មសម្រាប់វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកដោយសហការជាមួយវិស័យឯកជន។

២). ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវអភិបាលកិច្ចក្នុងការតាមដាន និងវាយតម្លៃនៃគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ.។

៣). រៀបចំផែនការទាក់ទាញជនបរទេស ទេសន្តប្រវេសន៍ និងអាណិកជនខ្មែរដែលមានទេពកោសល្យ។

៤). ពង្រីក និងពង្រឹងសេវាផ្គូផ្គងការងារ តាមរយៈយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន។

៥). ពង្រីកគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. នៅតាមតំបន់អាទិភាព។

៥.៣. ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ

វិធានការខាងក្រោម មានគោលបំណងជំរុញការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអគ្គិសនី ដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារកម្ម ដើម្បីគាំទ្រដល់ប្រតិបត្តិការរបស់រោងចក្រក្នុងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា។ ក្នុងន័យនេះ វិធានការអាទិភាព រួមមាន÷

១). អនុវត្តផែនការវិនិយោគហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអគ្គិសនី។

២). ពិនិត្យឡើងវិញនូវអត្រាថ្លៃអគ្គិសនី និងស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់។

៣). អនុវត្តផែនការអភិវឌ្ឍន៍វិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន។

៤). ធ្វើសុខដុមនីយកម្មបទប្បញ្ញត្តិស្ដីពីការដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកឆ្លងកាត់ព្រំដែនជាមួយប្រទេសជិតខាង (ឧទាហរណ៍÷ ប្រទេសថៃ វៀតណាម និងឡាវ)។

៥.៤. កិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម

វិធានការខាងក្រោម មានគោលបំណងផ្តល់ការគាំទ្រដល់ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម និងវិហូរពាណិជ្ជកម្មរវាងកម្ពុជានិងប្រទេសដទៃ។ ក្នុងន័យនេះ វិធានការអាទិភាព រួមមាន÷

១). អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរី និងផែនការកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្មដែលផ្តោតលើការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធស្វ័យប្រវត្តិកម្មក្នុងការផ្តល់សេវាសាធារណៈ។

២). ធ្វើសាមញ្ញកម្មបែបបទនាំចេញ នាំចូល។

៥.៥. បរិយាកាសធុរកិច្ចនិងវិនិយោគ

វិធានការខាងក្រោម មានគោលបំណងគាំទ្រការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវបរិយាកាសធុរកិច្ចនិងវិនិយោគសម្រាប់ទាក់ទាញវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស ក៏ដូចជាការបង្កើតឱ្យមានប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីដែលអំណោយផលដល់

ការរីកចម្រើននៃវិស័យទាំងនេះ ជាពិសេសការតភ្ជាប់ក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃតំបន់ និងសកល។ ក្នុងប៉ុន្មានទសវត្សរ៍ចុងក្រោយ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាសម្រេចបាននូវវឌ្ឍនភាពគួរឱ្យកត់សម្គាល់ ជាពិសេសក្នុងការរៀបចំច្បាប់ និងគោលនយោបាយថ្មីៗដែលមានភាពអំណោយផលដល់វិនិយោគិនដូចជា ច្បាប់ស្តីពីវិនិយោគនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ច្បាប់ស្តីពីភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន និងគោលនយោបាយជាតិស្តីពីកម្មសិទ្ធិបញ្ញាជាដើម។ ក្នុងន័យនេះ វិធានការអាទិភាព រួមមាន÷

១). អនុវត្តច្បាប់ស្តីពីវិនិយោគនិងច្បាប់សំខាន់ៗដែលមានភាពអំណោយផលដល់វិនិយោគិន។

២). រៀបចំវេទិកាផ្គូផ្គងអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុក។

៣). រៀបចំកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវសមត្ថភាពនិងគុណភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុក។

ជំពូកទី៦៖ យន្តការស្ថាប័នសម្រាប់ការអនុវត្ត និងការតាមដាននិងវាយតម្លៃ

៦.១. ការរៀបចំយន្តការស្ថាប័ន

ការរៀបចំស្ថាប័នដឹកនាំ និងសម្របសម្រួលការអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា ត្រូវបានធ្វើឡើងក្នុងគោលបំណងលើកទឹកចិត្តឱ្យមានកិច្ចសហប្រតិបត្តិការនិងការសម្របសម្រួលរវាងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ។ ក្រសួងទទួលខុសត្រូវនាំមុខនីមួយៗ ត្រូវមានគណនេយ្យភាពចំពោះការអនុវត្តវិធានការជាក់លាក់ដែលខ្លួនទទួលបន្ទុក។

ក. ការសម្របសម្រួលរួម និងការជំរុញការអនុវត្តក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនការសកម្មភាព

តាមអនុសាសន៍ណែនាំរបស់គណៈកម្មាធិការគោលនយោបាយសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ (គ.ស.ហ.) និងដោយមានការឯកភាពដ៏ខ្ពង់ខ្ពស់ពី **សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន** នាយករដ្ឋមន្ត្រីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា គណៈកម្មាធិការប្រតិបត្តិអន្តរក្រសួងមួយត្រូវបានបង្កើតឡើង ដែលមានសមាសភាពពីក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ក្នុងការកំណត់ទិសដៅយុទ្ធសាស្ត្រនៃការអនុវត្តផែនការសកម្មភាព ក៏ដូចជាការផ្តល់ទស្សនវិស័យនិងធនធាន ដើម្បីអនុវត្តវិធានការនៃផែនទីបង្ហាញផ្លូវ។ គណៈកម្មាធិការប្រតិបត្តិ ត្រូវដឹកនាំដោយអគ្គលេខាធិការ ក.អ.ក. ដើម្បីទទួលខុសត្រូវ និងតាមដានជាទៀងទាត់លើវឌ្ឍនភាពនៃការអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវ។ ដោយឡែក គ.ស.ហ. មានតួនាទីជាអ្នកតម្រង់ទិសជាយុទ្ធសាស្ត្រ និងពិនិត្យលើលទ្ធផលនៃការវាយតម្លៃ។

គណៈកម្មាធិការប្រតិបត្តិ ត្រូវមានគណៈកម្មាធិការដោះស្រាយបញ្ហា ជាសេនាធិការ ដោយមានសមាសភាពចូលរួមពីឧត្តមមន្ត្រីបង្គោលមកពីក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ហើយមានភារកិច្ចផ្តល់យោបល់បច្ចេកទេសសម្រាប់ដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមសំខាន់ៗដែលមានលក្ខណៈអន្តរវិស័យនិងជាអាទិភាពខ្ពស់ ព្រមទាំងសម្របសម្រួលផ្តល់ការគាំទ្រលើការអនុវត្តវិធានការជាក់លាក់ដែលមានក្រសួងនាំមុខទទួលបន្ទុកអនុវត្ត។

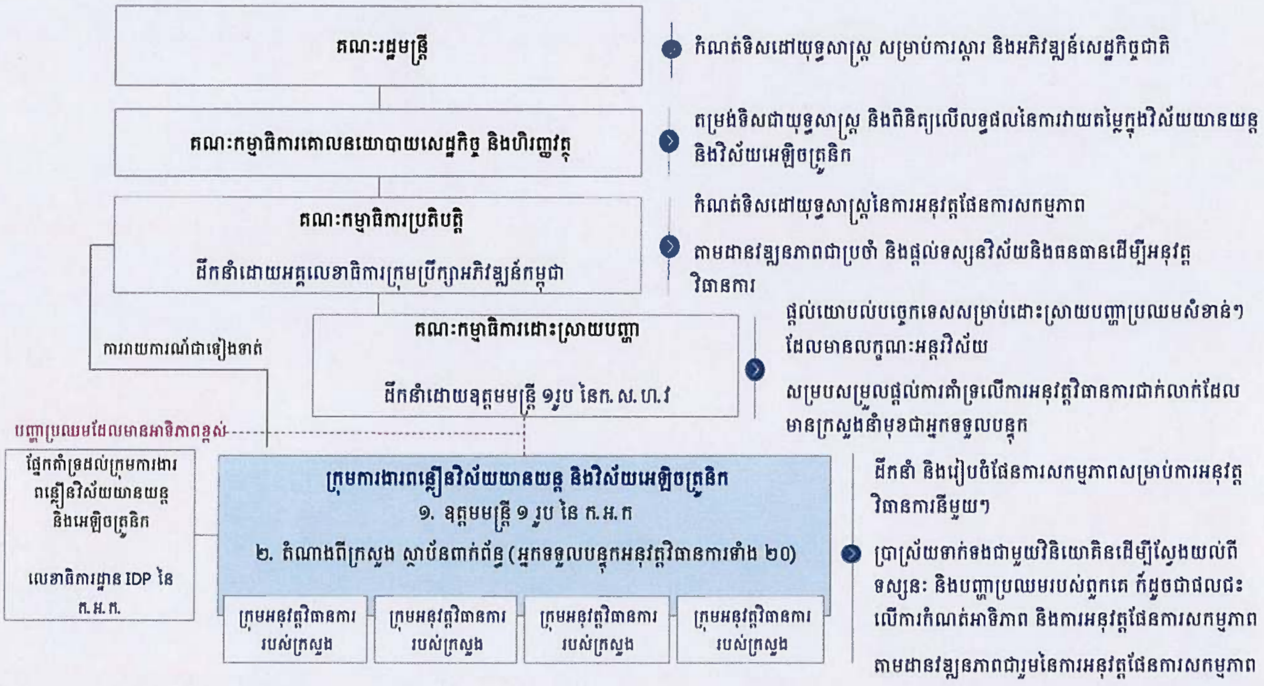
ក្រុមការងារពន្លឿនវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ដែលដឹកនាំដោយឧត្តមមន្ត្រីមួយរូបរបស់ ក.អ.ក. ត្រូវបានបង្កើតឡើងចំណុះឱ្យគណៈកម្មាធិការទាំងពីរខាងលើ ក្នុងគោលបំណងដឹកនាំនិងរៀបចំផែនការសកម្មភាពសម្រាប់ការអនុវត្តវិធានការនីមួយៗ។ ក្រុមការងារនេះ មានសមាសភាពមន្ត្រីបច្ចេកទេសមកពីបណ្តាក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ដែលមានតួនាទីដឹកនាំការអនុវត្តវិធានការនីមួយៗ ហើយទទួលខុសត្រូវលើទំនាក់ទំនងជាមួយវិនិយោគិនក្នុងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ដើម្បីឈ្វេងយល់ពីទស្សនៈនិងបញ្ហាប្រឈមដែលតែងតែកើតមានឡើង ក៏ដូចជាផលជះនានាលើការកំណត់អាទិភាពនិងការអនុវត្តផែនការសកម្មភាព។ លើសពីនេះ ក្រុមការងារខាងលើ មានតួនាទីតាមដានវឌ្ឍនភាពជារួមនៃការអនុវត្តផែនការសកម្មភាព។

ខ. ការអនុវត្តវិធានការនីមួយៗ

ក្រសួង ស្ថាប័ន ដែលទទួលបន្ទុកនាំមុខក្នុងការអនុវត្តវិធានការនីមួយៗ ត្រូវបង្កើតក្រុមការងារបច្ចេកទេសរៀបចំ និងអនុវត្តវិធានការ ដោយសម្របសម្រួលជាមួយវិស័យឯកជន។ ក្រុមការងារបច្ចេកទេស

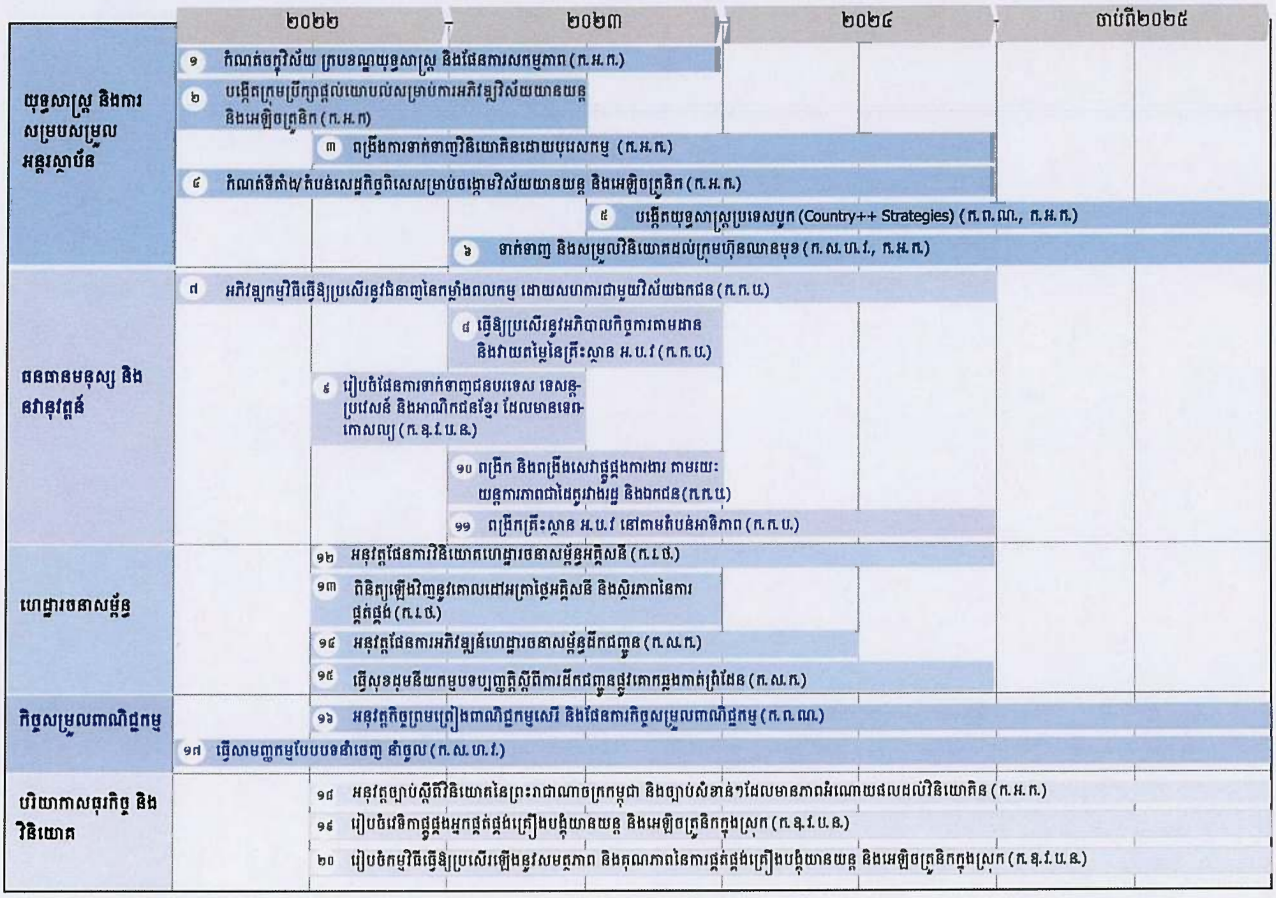
នេះ ត្រូវតាមដានវឌ្ឍនភាពនៃវិធានការនីមួយៗដោយផ្ទៀងផ្ទាត់ជាមួយនឹងសូចនាករសមិទ្ធកម្មគន្លឹះ ហើយត្រូវរាយការណ៍រៀងរាល់ ៦ខែម្តង ជូនគណៈកម្មាធិការប្រតិបត្តិ តាមរយៈក្រុមការងារពន្លឿនវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។ ក្នុងករណីចាំបាច់ ក្រុមការងារបច្ចេកទេសរបស់ក្រសួងទទួលខុសត្រូវនាំមុខ អាចបញ្ចូលសមាសភាពមកពីក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀត ដើម្បីចូលរួមផ្តល់យោបល់បច្ចេកទេស និងធានាបាននូវភាពប្រទាក់ក្រឡានៃការអនុវត្តវិធានការក្នុងដែនសមត្ថកិច្ចរបស់ក្រសួង ស្ថាប័នទាំងនោះ។

រូបភាពទី១០÷ គំនូសបំព្រួញនៃយន្តការស្ថាប័នសម្រាប់ការអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវ



បន្ទាត់ពេលវេលាខាងក្រោមនេះ បង្ហាញពីថេរវេលានៃការអនុវត្តផែនការសកម្មភាព ដើម្បីជាមគ្គុទ្ទេសក៍តម្រង់ទិសការងារដល់ក្រុមការងារពន្លឿនវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។ ផែនការសកម្មភាពសម្រាប់វិស័យទាំងពីរនេះ នឹងអនុវត្តស្ទើរតែទាំងស្រុងក្នុងរយៈពេល៣ឆ្នាំ ស្របជាមួយនឹងបន្ទាត់ពេលវេលានៃការអនុវត្តគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា ឆ្នាំ២០១៥-២០២៥ ដើម្បីលើកកម្ពស់ការអភិវឌ្ឍនិងការធ្វើពិពិធកម្មវិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា។

រូបភាពទី១១÷ បន្ទាត់ពេលវេលានៃផែនការសកម្មភាពសម្រាប់ការអនុវត្តវិធានការ



គ. វិធានការត្រូវចាប់ផ្តើមអនុវត្តក្នុងឆ្នាំ២០២២

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជានឹងអនុវត្តវិធានការភាគច្រើនក្នុងឆ្នាំ២០២២ ជាពិសេសវិធានការមួយចំនួនដែលត្រូវចំណាយពេលយូរក្នុងការអនុវត្ត (ឧទាហរណ៍ ការពង្រីកសេវាផ្គូផ្គងការងារ និងការរៀបចំវេទិកាផ្គូផ្គងអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុក ជាដើម)។ ក្នុងឆ្នាំ២០២២នេះ រាជរដ្ឋាភិបាលបានផ្តល់អាទិភាពទៅលើការបង្កើត "ក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក" ដើម្បីផ្សារភ្ជាប់កិច្ចសហការរវាងរាជរដ្ឋាភិបាលជាមួយនឹងវិស័យឯកជនក្នុងការអនុវត្តផែនការសកម្មភាពរួមគ្នា។

វិធានការដែលត្រូវចាប់ផ្តើមអនុវត្តក្នុងឆ្នាំ២០២២ រួមមាន÷

យុទ្ធសាស្ត្រ និងការសម្របសម្រួលអន្តរស្ថាប័ន

- កំណត់ចក្ខុវិស័យ ក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនការសកម្មភាព សម្រាប់វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក
- បង្កើត "ក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក" ដែលមានសមាសភាពចូលរួមពីស្ថាប័នរដ្ឋ គ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. និងវិស័យឯកជន
- ពង្រឹងការទាក់ទាញវិនិយោគិនដោយបុរេសកម្ម
- កំណត់ទីតាំង ឬតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសសម្រាប់ចង្កោមវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។

ធនធានមនុស្ស និងនវានុវត្តន៍

- អភិវឌ្ឍកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្មសម្រាប់វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ដោយសហការជាមួយវិស័យឯកជន
- រៀបចំផែនការទាក់ទាញជនបរទេស ទេសន្តប្រវេសន៍ និងអាណិកជនខ្មែរ ដែលមានទេពកោសល្យ

ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ

- អនុវត្តផែនការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអគ្គិសនី
- ពិនិត្យឡើងវិញនូវគោលដៅអត្រាថ្លៃអគ្គិសនី និងស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់
- អនុវត្តផែនការអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន
- ធ្វើសុខដុមនីយកម្មបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីការដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកឆ្លងកាត់ព្រំដែន។

កិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម

- អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរី និងផែនការកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្មដែលផ្ដោតលើការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធស្វ័យប្រវត្តិកម្មក្នុងការផ្ដល់សេវាសាធារណៈ
- ធ្វើសាមញ្ញកម្មបែបបទនាំចេញ នាំចូល។

បរិយាកាសធុរកិច្ចនិងវិនិយោគ

- អនុវត្តច្បាប់ស្តីពីវិនិយោគនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងច្បាប់សំខាន់ៗដែលមានភាពអំណោយផលដល់វិនិយោគិន
- រៀបចំវេទិកាផ្គូផ្គងអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុក
- រៀបចំកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវសមត្ថភាព និងគុណភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុក។

ឃ. វិធានការដែលតម្រូវឱ្យមានការផ្តល់ធាតុចូល និងការប្តេជ្ញាចិត្តខ្ពស់ពីវិស័យឯកជន

វិធានការទាំងនោះនឹងត្រូវចាប់ផ្តើមអនុវត្តនៅឆ្នាំ ២០២៣ ឬនៅឆ្នាំបន្តបន្ទាប់ទៀត ដើម្បីផ្តល់ពេលវេលាគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ការកំណត់អត្តសញ្ញាណ និងការចូលរួមពីវិស័យឯកជនដែលមានលក្ខណសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់។ វិធានការទាំងនេះ រួមមាន÷

យុទ្ធសាស្ត្រ និងការសម្របសម្រួលអន្តរស្ថាប័ន

- បង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រប្រទេសប្លូក
- ទាក់ទាញ និងសម្រួលវិនិយោគដល់ក្រុមហ៊ុនឈានមុខ។

ធនធានមនុស្ស និងនវានុវត្តន៍

- ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវអភិបាលកិច្ចការតាមដាន និងវាយតម្លៃនៃគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ.
- ពង្រីក និងពង្រឹងសេវាផ្គត់ផ្គង់ការងារ តាមរយៈយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន
- ពង្រីកគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. នៅតាមតំបន់អាទិភាព។

៦.២. ការតាមដាន និងវាយតម្លៃ

ដើម្បីធានាថាវិធានការដែលចែងក្នុងផែនទីបង្ហាញផ្លូវ ត្រូវបានអនុវត្តទាន់ពេលវេលា និងផ្តល់ផលជះតាមការរំពឹងទុក រាជរដ្ឋាភិបាលប្រគល់ភារកិច្ចជូនក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា ដែលមានលេខាធិការដ្ឋានដឹកនាំ និងសម្របសម្រួលការអនុវត្តគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា ជាសេនាធិការក្នុងការរៀបចំនិងអនុវត្តក្របខណ្ឌតាមដាន ត្រួតពិនិត្យ និងវាយតម្លៃ ដែលរួមមាន÷

- **សូចនាករសមិទ្ធកម្មគន្លឹះ** ដែលវាស់វែងផលជះជារួមលើការនាំចេញនិងការបង្កើតការងារក្នុងវិស័យនីមួយៗ ក៏ដូចជាផលជះនៃការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគាំទ្រ ធនធានមនុស្ស និងបរិយាកាសធុរកិច្ចនិងវិនិយោគ
- **ការកំណត់តួនាទីនិងភារកិច្ចតាមដាន ប្រមូលទិន្នន័យ** រវាងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ដោយមាននីតិវិធី និងរចនាសម្ព័ន្ធច្បាស់លាស់
- **ប្រព័ន្ធរាយការណ៍ជាទៀងទាត់ជូនថ្នាក់ដឹកនាំរាជរដ្ឋាភិបាល** ក្នុងកម្រិតគណៈកម្មាធិការប្រតិបត្តិ និងគណៈកម្មាធិការគោលនយោបាយសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ អំពីវឌ្ឍនភាពនិងបញ្ហាប្រឈមក្នុងការអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវ÷
    - ការរាយការណ៍អំពីលទ្ធផលតាមដានវឌ្ឍនភាពត្រូវធ្វើឡើងរៀងរាល់ ៦ខែម្តង ជូនគណៈកម្មា-ធិការប្រតិបត្តិ
    - ការរាយការណ៍អំពីលទ្ធផលនៃការវាយតម្លៃត្រូវធ្វើឡើងរៀងរាល់ ២ឆ្នាំម្តង ជូនកិច្ចប្រជុំ គ.ស.ហ.។

ជំពូកទី៧៖ សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

ការរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ-១៩ បានបង្កផលវិបាកយ៉ាងខ្លាំងដល់សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា ជាពិសេសដល់វិស័យដែលជាចន្ទល់សេដ្ឋកិច្ចមួយចំនួន ដូចជា វិស័យទេសចរណ៍ កាត់ដេរ ផលិតស្បែកជើង និងកាបូប ជាដើម។ ការណ៍នេះទាមទារឱ្យកម្ពុជាពន្លឿនការធ្វើពិពិធកម្មសេដ្ឋកិច្ច និងពង្រឹងវិស័យថ្មីៗដែលមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ដូចជា វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ដែលជាក្បាលម៉ាស៊ីនសម្រាប់អូសទាញកំណើនសេដ្ឋកិច្ច និងបង្កើតឱកាសការងារថ្មីៗបន្ថែម។

នៅក្នុងដំណាក់កាលដ៏មានសារៈសំខាន់នេះ ផែនទីបង្ហាញផ្លូវការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា បានកំណត់គន្លងអភិវឌ្ឍន៍ជាក់លាក់ឆ្ពោះទៅការសម្រេចបាននូវចក្ខុវិស័យរយៈពេលវែងនៃការប្រែក្លាយកម្ពុជាជាមជ្ឈមណ្ឌលផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងមជ្ឈមណ្ឌលផលិតបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកដ៏រស់រវើក ព្រមទាំងបានដាក់ចេញនូវផែនការសកម្មភាពដើម្បីសម្រេចឱ្យបាននូវចក្ខុវិស័យទាំងនេះ តាមរយៈការបង្កើនកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងរួមគ្នារវាងគ្រប់ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ និងពង្រឹងភាពជាដៃគូជិតស្និទ្ធជាមួយវិស័យឯកជន។

ការអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះនឹងបង្កើនទំហំនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្តប្រមាណ ៥០០លានដុល្លារអាម៉េរិក និងក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិកប្រមាណ ១,៦ពាន់លានដុល្លារអាម៉េរិក នៅត្រឹមឆ្នាំ២០២៧ និងបង្កើតការងារថ្មីក្នុងវិស័យយានយន្តប្រមាណ ១០.០០០កន្លែង និងក្នុងវិស័យអេឡិចត្រូនិកប្រមាណ ១៦.០០០កន្លែង នៅត្រឹមឆ្នាំ២០២៧។ តាមការរំពឹងទុក កម្មការិនីនឹងចូលរួមចំណែកប្រមាណ ៥០% ទៅ ៦០% ទៅក្នុងការងារដែលនឹងត្រូវបានបង្កើតសម្រាប់វិស័យទាំងពីរ។

ផែនការសកម្មភាពរួមសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍនិងទាក់ទាញវិនិយោគលើវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកនេះ នឹងជំរុញបរិវត្តកម្មក្នុងផ្នែកធនធានមនុស្សនិងនវានុវត្តន៍ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ កិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម និងបរិយាកាសធុរកិច្ចនិងវិនិយោគ ដែលនឹងធ្វើឱ្យកម្ពុជាក្លាយជាទីតាំងផលិតកម្មដែលមានភាពទាក់ទាញនិងប្រកួតប្រជែងខ្ពស់ក្នុងផលិតកម្មគ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។ តាមរយៈការពង្រឹងភាពជាដៃគូយ៉ាងជិតស្និទ្ធជាមួយវិនិយោគិនមកពីជុំវិញពិភពលោក រាជរដ្ឋាភិបាល មានជំនឿយ៉ាងមុតមាំថា អាចនឹងអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ដែលបង្កើតគុណតម្លៃយ៉ាងសំខាន់សម្រាប់វិនិយោគិន ក៏ដូចជាអាចរុញច្រានកំណើនសេដ្ឋកិច្ច និងផ្តល់ឱកាសការងារកាន់តែប្រសើរថែមទៀតសម្រាប់ប្រជាជនកម្ពុជាផងដែរ។

ឧបសម្ព័ន្ធទី១÷ អង្គភាពពាក់ព័ន្ធដែលចូលរួមពិគ្រោះយោបល់

ក្រសួង ស្ថាប័ននៃរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាដែលបានចូលរួមរៀបចំ និងអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះ រួមមាន÷

- ក្រសួងមហាផ្ទៃ
- ក្រសួងការបរទេស និងសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិ
- ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ
- ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម
- ក្រសួងឧស្សាហកម្ម វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍
- ក្រសួងរ៉ែ និងថាមពល
- ក្រសួងអប់រំ យុវជន និងកីឡា
- ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់
- ក្រសួងបរិស្ថាន
- ក្រសួងប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍
- ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
- ក្រសួងការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ
- ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា។

ក្រុមហ៊ុន/ រោងចក្រផលិតយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកមួយចំនួនដែលកំពុងមានប្រតិបត្តិការនៅកម្ពុជាក៏ដូចជាក្រុមហ៊ុន/ រោងចក្រដែលបានបង្ហាញចំណាប់អារម្មណ៍ក្នុងការបណ្តាក់ទុនវិនិយោគនៅកម្ពុជា ត្រូវបានពិគ្រោះយោបល់ដើម្បីស្វែងយល់ពីចំណុចខ្លាំងនិងបញ្ហាប្រឈមនៃការទាក់ទាញវិនិយោគលើវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជា។ ការរៀបចំផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះ ក៏បានបញ្ចូលនូវធាតុចូលនិងមតិយោបល់របស់តំណាងវិស័យឯកជន ដែលបានចូលរួមក្នុងសិក្ខាសាលាពិគ្រោះយោបល់ ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅកាលពីថ្ងៃទី១ ខែមីនា ឆ្នាំ២០២២។

ឧបសម្ព័ន្ធទី២÷ បន្ទាត់ពេលវេលាសម្រាប់អនុវត្តផែនការសកម្មភាព

វិស័យ	ល.រ	សកម្មភាព	រយៈពេល (២០២២ / ២០២៣ / ២០២៤ / ចាប់ពី២០២៥)
យុទ្ធសាស្ត្រ និងការសម្របសម្រួលអន្តរស្ថាប័ន	១	កំណត់ចក្ខុវិស័យ ក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនការសកម្មភាព (ក.អ.ក.)	២០២២–២០២៣
	២	បង្កើតក្រុមប្រឹក្សាផ្ដល់យោបល់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក (ក.អ.ក)	២០២២–២០២៣
	៣	ពង្រឹងការទាក់ទាញវិនិយោគិនដោយបុរេសកម្ម (ក.អ.ក.)	២០២២–២០២៤
	៤	កំណត់ទីតាំង/តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសសម្រាប់ចង្កោមវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក (ក.អ.ក.)	២០២២–២០២៤
	៥	បង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រប្រទេសបូក (Country++ Strategies) (ក.ព.ណ., ក.អ.ក.)	២០២៣–ចាប់ពី២០២៥
	៦	ទាក់ទាញ និងសម្រួលវិនិយោគដល់ក្រុមហ៊ុនឈានមុខ (ក.ស.ហ.វ., ក.អ.ក.)	២០២៣–ចាប់ពី២០២៥
ធនធានមនុស្ស និងនវានុវត្តន៍	៧	អភិវឌ្ឍកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្ម ដោយសហការជាមួយវិស័យឯកជន (ក.ក.ប.)	២០២២–២០២៤
	៨	ធ្វើឱ្យប្រសើរនូវអភិបាលកិច្ចការតាមដាន និងវាយតម្លៃនៃគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ (ក.ក.ប.)	២០២៣
	៩	រៀបចំផែនការទាក់ទាញជនបរទេស ទេសន្តប្រវេសន៍ និងអាណិកជនខ្មែរ ដែលមានទេពកោសល្យ (ក.ឧ.វ.ប.ន.)	២០២២–២០២៣
	១០	ពង្រីក និងពង្រឹងសេវាផ្គូផ្គងការងារ តាមរយៈយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជន (ក.ក.ប.)	២០២៣
	១១	ពង្រីកគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ នៅតាមតំបន់អាទិភាព (ក.ក.ប.)	២០២៣–២០២៤
ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ	១២	អនុវត្តផែនការវិនិយោគហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអគ្គិសនី (ក.រ.ថ.)	២០២២–២០២៤
	១៣	ពិនិត្យឡើងវិញនូវគោលដៅអត្រាថ្លៃអគ្គិសនី និងស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់ (ក.រ.ថ.)	២០២២–២០២៣
	១៤	អនុវត្តផែនការអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន (ក.ស.ក.)	២០២២–២០២៤
	១៥	ធ្វើសុខដុមនីយកម្មបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីការដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកឆ្លងកាត់ព្រំដែន (ក.ស.ក.)	២០២២–២០២៤
កិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម	១៦	អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរី និងផែនការកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម (ក.ព.ណ.)	២០២២–ចាប់ពី២០២៥
	១៧	ធ្វើសាមញ្ញកម្មបែបបទនាំចេញ នាំចូល (ក.ស.ហ.វ.)	២០២២–ចាប់ពី២០២៥
បរិយាកាសធុរកិច្ច និងវិនិយោគ	១៨	អនុវត្តច្បាប់ស្តីពីវិនិយោគនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងច្បាប់សំខាន់ៗដែលមានភាពអំណោយផលដល់វិនិយោគិន (ក.អ.ក.)	២០២២–ចាប់ពី២០២៥
	១៩	រៀបចំវេទិកាផ្គូផ្គងអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុក (ក.ឧ.វ.ប.ន.)	២០២២–ចាប់ពី២០២៥
	២០	រៀបចំកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវសមត្ថភាព និងគុណភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុក (ក.ឧ.វ.ប.ន.)	២០២២–ចាប់ពី២០២៥

បរិសិដ្ឋទី៣÷ ផែនការសកម្មភាពសម្រាប់ការអនុវត្តវិធានការ

វិធានការទី១÷ កំណត់ចក្ខុវិស័យ ក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនការសកម្មភាពសម្រាប់វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក

ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ។

បរិការណ៍÷

- វិនិយោគិនមានបំណងស្វែងយល់ពីផែនការរយៈពេលវែង និងការប្តេជ្ញារបស់រាជរដ្ឋាភិបាល សម្រាប់វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក
- រាជរដ្ឋាភិបាលគិតគូរបន្ថែមលើការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ប៉ុន្តែមិនទាន់មានចក្ខុវិស័យនិងក្របខណ្ឌ ឬគោលការណ៍ណែនាំរួម សម្រាប់ក្រសួង ស្ថាប័នក្នុងការអនុវត្ត។

វិសាលភាព និងគោលបំណង÷

១. កំណត់ចក្ខុវិស័យ ក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនការសកម្មភាពនៃវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ឱ្យស្របជាមួយអាទិភាពរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល។

២. បោះពុម្ព និងផ្សព្វផ្សាយផែនទីបង្ហាញផ្លូវដែលមានចែងពីចក្ខុវិស័យ, យុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនការសកម្មភាពរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ជូនអង្គពាក់ព័ន្ធ ជាពិសេសវិស័យឯកជន។

៣. បង្កើតក្រុមការងារពន្លឿនការអនុវត្ត។

បង្គោលចរ÷	**បន្ទាត់ពេលវេលាអនុវត្ត÷**
១. ពិគ្រោះយោបល់ជាមួយក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធលើសេចក្តីព្រាងផែនទីបង្ហាញផ្លូវការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា និងសុំការអនុម័តពី គ.ស.ហ.។	ខែមីនា ដល់ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០២២
២. បោះពុម្ព និងផ្សព្វផ្សាយផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះដល់វិនិយោគិន និងតួអង្គពាក់ព័ន្ធ។	ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០២២ ដល់ខែមីនា ឆ្នាំ២០២៣
៣. បង្កើតក្របខណ្ឌតាមដាន និងវាយតម្លៃការអនុវត្តផែនទីបង្ហាញផ្លូវ។	ខែមករា ដល់ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០២៣

វិធានការទី ២÷ បង្កើត "ក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក"	
ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ។
បរិការណ៍÷ • ការចូលរួមពីវិស័យឯកជនក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកនៅមានកម្រិត បានបង្កនូវបញ្ហា "មេមាន់កូនមាន់" ដែលជាបញ្ហាប្រឈមរបស់វិនិយោគិន។	
វិសាលភាព និងគោលបំណង÷ បង្កើត "ក្រុមប្រឹក្សាផ្តល់យោបល់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក" ដើម្បីជួយជំរុញយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ និងផែនការសកម្មភាពវិស័យនេះ។	
បង្គោលចរ÷	**បន្ទាត់ពេលវេលាអនុវត្ត÷**
១. បញ្ជ្រាបការយល់ដឹងអំពីតួនាទីរបស់ក្រុមប្រឹក្សានេះ និងវិធីសាស្ត្រភាពជាដៃគូ ជូនវិស័យឯកជន ដោយចាប់ផ្តើមពីសហព័ន្ធធុរកិច្ចសំខាន់ៗ និងដៃគូសក្តានុពល។	ខែឧសភា ដល់ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០២២
២. រៀបចំកិច្ចប្រជុំលើកទី១ នៃក្រុមប្រឹក្សា ពិគ្រោះលើផ្នែកអាទិភាព ដើម្បីកំណត់លទ្ធផលគោលដៅសម្រាប់រយៈពេលខ្លី និងរៀបចំផែនការសកម្មភាពដើម្បីតាមដានលើផ្នែកអាទិភាព។	ខែមិថុនា ដល់ខែសីហា ឆ្នាំ២០២២
៣. រៀបចំបទដ្ឋានគតិយុត្តបង្កើតក្រុមប្រឹក្សាដែលចែងពីគោលបំណង សមាសភាព តួនាទី និងភារកិច្ច ដើម្បីជួយជំរុញយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ និងផែនការសកម្មភាពវិស័យទាំងនេះ។	ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០២២ ដល់ខែមករា ឆ្នាំ២០២៣
៤. រៀបចំកិច្ចប្រជុំលើកទី២ នៃក្រុមប្រឹក្សា ដើម្បីផ្សព្វផ្សាយអំពីបទដ្ឋានគតិយុត្តបង្កើតក្រុមប្រឹក្សា និងពិគ្រោះលើរបៀបវារៈអាទិភាពផ្សេងៗ។	ខែមករា ដល់ខែមីនា ឆ្នាំ២០២៣

វិធានការទី៣÷ ពង្រឹងការទាក់ទាញវិនិយោគិនដោយបុរេសកម្ម	
ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម។
បរិការណ៍÷ • ព័ត៌មានមិនសមហេតុផលបានបង្កឱ្យមានការគិតមិនត្រឹមត្រូវចំពោះកម្ពុជា ថាមិនមានទីតាំងអំណោយផលសម្រាប់ផលិតកម្ម • កង្វះការយល់ដឹងពីកាលានុវត្តភាព និងអត្ថប្រយោជន៍ក្នុងការវិនិយោគនៅកម្ពុជា (ឧទាហរណ៍÷ កម្លាំងពលកម្មដែលមានប្រាក់ឈ្នួលប្រកួតប្រជែង, ទីតាំងយុទ្ធសាស្ត្រ)។	
វិសាលភាព និងគោលបំណង÷ ពង្រីកបណ្ដាញផ្សព្វផ្សាយទៅកាន់វិនិយោគិន និងពង្រឹងសមត្ថភាពដើម្បីបង្កើនការយល់ដឹងរបស់វិនិយោគិនអំពីកាលានុវត្តភាពវិនិយោគនៅកម្ពុជា។	
បង្គោលចរ÷	**បន្ទាត់ពេលវេលាអនុវត្ត÷**
១. បញ្ចូលទិន្នន័យពាក់ព័ន្ធនឹងវិនិយោគិន (ឧទាហរណ៍ កំណើននៃការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស, ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងថ្លៃអគ្គិសនី) ទៅក្នុងការផ្សព្វផ្សាយបែបឌីជីថលសម្រាប់វិនិយោគិនក្នុងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣
២. បើកដំណើរការយុទ្ធនាការវិនិយោគឱ្យកាន់តែទូលំទូលាយតាមរយៈគេហទំព័រ និងផ្សព្វផ្សាយវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ទៅកាន់បេសកជនការទូតពាក់ព័ន្ធ និងសមាគមធុរកិច្ចនៃប្រទេសគោលដៅ។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣
៣. បង្កើតវីដេអូផ្សព្វផ្សាយការវិនិយោគដែលបង្ហាញពីការរីកចម្រើននៃវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកនៅប្រទេសកម្ពុជា ដែលមានការតភ្ជាប់ឧស្សាហកម្មទៅនឹងមជ្ឈមណ្ឌលឧស្សាហកម្មក្នុងតំបន់។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣
៤. រៀបចំសកម្មភាពផ្សព្វផ្សាយការវិនិយោគតាមរយៈសិក្ខាសាលា ដើម្បីទាក់ទាញការវិនិយោគក្នុងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ឆ្នាំ២០២៤ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)

៥. ពង្រឹងយន្តការសម្របសម្រួលការវិនិយោគ ដើម្បីដោះស្រាយការព្រួយបារម្ភនានារបស់វិនិយោគិនក្នុងដំណាក់កាលនីមួយៗនៃការអនុវត្តគម្រោងវិនិយោគរបស់ពួកគាត់។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ឆ្នាំ២០២៤ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)

វិធានការទី៤÷ កំណត់ទីតាំង/តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស សម្រាប់ចង្កោមវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក

ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ, ក្រសួងការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ, ក្រសួងឧស្សាហកម្ម វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍, ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម, ក្រសួងរ៉ែ និងថាមពល, ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន, ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់, ក្រសួងមហាផ្ទៃ, ក្រសួងប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍។

បរិការណ៍

- ពុំមានកំណត់ទីតាំង/តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសច្បាស់លាស់សម្រាប់ចង្កោមវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ដែលនាំឱ្យបាត់បង់កាលានុវត្តភាពទាញយកអត្ថប្រយោជន៍ពីការប្រមូលផ្តុំបណ្តាញផលិតកម្ម និងធនធានសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងនេះ។

វិសាលភាព និងគោលបំណង

១. សហការជាមួយវិស័យឯកជន ដើម្បីកំណត់ទីតាំង/តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសសមស្របមួយឬពីរ សម្រាប់បង្កើតចង្កោមវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។

២. ផ្សព្វផ្សាយពីទីតាំង/តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ដែលបានជ្រើសរើសដល់វិនិយោគិនសក្តានុពល។

៣. បង្កើនភាពទាក់ទាញរបស់ទីតាំង/តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ដែលបានជ្រើសរើសដល់វិនិយោគិនសក្តានុពល។

បង្គោលចរ	**បន្ទាត់ពេលវេលាអនុវត្ត**
១. កំណត់លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យដើម្បីជ្រើសរើសតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសដែលសមស្របសម្រាប់ចង្កោមវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។	ត្រីមាសទី២ ដល់ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២២

២. រៀបចំទស្សនទានបឋមនៃតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសដែលមានសក្តានុពលសម្រាប់ចង្កោមវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។	ត្រីមាសទី២ ដល់ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២២
៣. កំណត់ចន្លោះខ្វះខាតសំខាន់ៗដើម្បីបំពេញ សម្រាប់តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសដែលត្រូវបានជ្រើសរើសក្នុងការប្រកួតប្រជែងនៅក្នុងតំបន់។	ត្រីមាសទី២ ដល់ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២២
៤. កំណត់និងគូសបញ្ជាក់តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស សម្រាប់ចង្កោមវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។	ត្រីមាសទី៣ ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២
៥. បង្កើតវិធានការគោលនយោបាយ ដើម្បីអនុវត្តចង្កោមវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី២ ឆ្នាំ២០២៣
៦. អនុវត្ត និងពិនិត្យវឌ្ឍនភាពនៃវិធានការគោលនយោបាយ។	ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២៣ ដល់ឆ្នាំ២០២៤ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)

វិធានការទី៥÷ បង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រប្រទេសបូក	
ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម និងក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ, ក្រសួងការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ, ក្រសួងឧស្សាហកម្ម វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍, ក្រសួងរ៉ែ និងថាមពល, ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន, ក្រសួងប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍។

បរិការណ៍

- យុទ្ធសាស្ត្ររបស់កម្ពុជាក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក មិនមានភាពស៊ីចង្វាក់ និងភាពប្រទាក់ក្រឡាជាមួយយុទ្ធសាស្ត្ររបស់ប្រទេសថៃ និងវៀតណាម។
- ការសម្របសម្រួលយ៉ាងជិតស្និទ្ធជាមួយប្រទេសជិតខាង អាចជួយដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមមួយចំនួន ដូចជា បញ្ហាភស្តុភារកម្មឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងរំហូរកម្លាំងពលកម្ម ជាដើម ហើយក៏អាចជួយកំណត់ភាពស៊ីចង្វាក់ក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យទាំងនេះ (ឧទាហរណ៍÷ ការរួមគ្នាផ្សព្វផ្សាយដើម្បីទាក់ទាញវិនិយោគិន)។

វិសាលភាព និងគោលបំណង បង្កើតយន្តការកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយរដ្ឋាភិបាលថៃ និងវៀតណាម ដើម្បីរៀបចំ និងអនុវត្តវិធានការដោះស្រាយបញ្ហាឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងបង្កើនភាពស៊ីចង្វាក់ ក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។	
បង្គោលចរ	**បន្ទាត់ពេលវេលាអនុវត្ត**
១. សហការជាមួយវិស័យឯកជនដើម្បីកំណត់ចំណុចអាទិភាពដែលត្រូវធ្វើកិច្ចសហប្រតិបត្តិការ និងបង្កើតយន្តការកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយរដ្ឋាភិបាលនៃប្រទេសជិតខាង។	ត្រីមាសទី៣ ដល់ ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣
២. ចាប់ផ្តើមកិច្ចសហការ និងចុះអនុស្សារណៈយោគយល់ស្តីពីកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយប្រទេសជិតខាង។	ត្រីមាសទី១ ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៤
៣. អនុវត្តវិធានការសហប្រតិបត្តិការ។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៤ ដល់ឆ្នាំ២០២៥ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)

វិធានការទី៦÷ ទាក់ទាញ និងសម្រួលវិនិយោគដល់ក្រុមហ៊ុនឈានមុខ

ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ និងក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា។

បរិការណ៍

- ការវិនិយោគពីក្រុមហ៊ុនធំៗក្នុងអនុវិស័យគោលដៅ (ឧទាហរណ៍÷ ក្រុមហ៊ុន Lear ផលិតកៅអី, ក្រុមហ៊ុន Bosch ផលិតគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិកសម្រាប់យានយន្ត) នឹងផ្តល់ជាករណីសាកល្បងសម្រាប់ការទាក់ទាញវិនិយោគិនដទៃទៀត
- ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី ក្រុមហ៊ុនដែលមិនទាន់មានវត្តមាននៅកម្ពុជា អាចនឹងមានការស្ទាក់ស្ទើរមកបណ្តាក់ទុនវិនិយោគ ដោយសារតែអាចនឹងត្រូវចំណាយមូលធនច្រើន និងប្រឈមនឹងហានិភ័យខ្ពស់។

វិសាលភាព និងគោលបំណង

បង្កើតយន្តការទាក់ទាញ និងសម្រួលវិនិយោគដល់ក្រុមហ៊ុនឈានមុខ ដើម្បីលើកទឹកចិត្តការវិនិយោគបង្កើតរោងចក្រថ្មីៗនៅកម្ពុជា។

បង្គោលចរ	ពេលវេលាអនុវត្ត
១. រៀបចំការសិក្សា ដើម្បីស្វែងយល់ពីតម្រូវការសំខាន់ៗ, បញ្ហាប្រឈម និងហានិភ័យចម្បងដែលក្រុមហ៊ុនឈានមុខជួបប្រទះក្នុងការវិនិយោគ ដោយផ្អែកលើឧត្តមានុវត្តន៍របស់បណ្តាប្រទេសដទៃ។	ត្រីមាសទី១ ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣
២. ពិចារណាក្នុងការដាក់ចេញវិធានការ ដែលផ្តល់ការគាំទ្រជាក់លាក់ ដល់ការវិនិយោគរបស់ក្រុមហ៊ុនឈានមុខ ដោយឆ្លើយតបទៅនឹងលទ្ធផលនៃការសិក្សាខាងលើ។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣ ដល់ត្រីមាសទី២ ឆ្នាំ២០២៤
៣. ផ្សព្វផ្សាយវិធានការជាក់លាក់ទាំងនេះជាប្រចាំ ទៅកាន់ក្រុមហ៊ុនឈានមុខដោយផ្ទាល់។	ត្រីមាសទី២ ឆ្នាំ២០២៤ ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៥

វិធានការទី៧÷ អភិវឌ្ឍកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្មសម្រាប់វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ដោយសហការជាមួយវិស័យឯកជន	
ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រសួងការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ, ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា, ក្រសួងឧស្សាហកម្ម វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍, ក្រសួងអប់រំ យុវជន និងកីឡា, ក្រសួងប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍ និងដៃគូអភិវឌ្ឍន៍។

បរិការណ៍

- វិនិយោគិនយល់ឃើញថាគម្លាតជំនាញ គឺជាឧបសគ្គចម្បងសម្រាប់ការវិនិយោគនៅកម្ពុជា
- គម្លាតជំនាញក្នុងកម្លាំងពលកម្មកម្រិតទាប និងកម្រិតមធ្យម គឺបណ្តាលមកពីគុណភាព និងភាពពាក់ព័ន្ធនៃការបណ្តុះបណ្តាល
- កង្វះខាតការចូលរួមពីវិស័យឯកជនក្នុងការអភិវឌ្ឍកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្មគឺជាឧបសគ្គចម្បង។

វិសាលភាព និងគោលបំណង	
១. កំណត់ដៃគូក្នុងវិស័យឯកជន ដើម្បីសហការអភិវឌ្ឍកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្ម និងបង្កើតក្រុមប្រឹក្សាជំនាញតាមវិស័យ។ ២. រៀបចំយុទ្ធសាស្ត្រអនុវត្តកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្មលើវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក (ឧទាហរណ៍÷ ការគិតគូរពង្រីកការបណ្តុះបណ្តាល, ម៉ូដែលនៃភាពដៃគូ ម៉ូដែលនៃការបណ្តុះបណ្តាល) ជាមួយវិស័យឯកជន។ ៣. អនុវត្តកម្មវិធី។	
បង្គោលចរ	**បន្ទាត់ពេលវេលាអនុវត្ត**
១. វាយតម្លៃកិច្ចប្រឹងប្រែងលើការធ្វើឱ្យប្រសើរនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្មដែលមានស្រាប់។	ត្រីមាសទី២ ដល់ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២២
២. កំណត់ដៃគូក្នុងវិស័យឯកជន ដើម្បីសហការអភិវឌ្ឍកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្ម។	ត្រីមាសទី២ ដល់ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២២
៣. បង្កើតក្រុមប្រឹក្សាជំនាញលើវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣
៤. បង្កើតកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្មលើវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ដោយសហការជាមួយវិស័យឯកជន (ឧទាហរណ៍ ការបង្កើតកម្មវិធីសិក្សាសម្រាប់ជំនាញក្នុងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក)។	ត្រីមាសទី១ ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣
៥. ដាក់ឱ្យដំណើរការកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្មលើវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។	ត្រីមាសទី៣ ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣
៦. អនុវត្ត និងពិនិត្យឡើងវិញនូវវឌ្ឍនភាពនៃកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរនូវជំនាញនៃកម្លាំងពលកម្មលើវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។	ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២៣ ដល់ឆ្នាំ២០២៤ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)

វិធានការទី៨÷ ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវអភិបាលកិច្ចការតាមដាន និងវាយតម្លៃនៃគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ.

ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រសួងការងារ និងបណ្ដុះបណ្ដាលវិជ្ជាជីវៈ។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ, ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា, វិស័យឯកជន និងដៃគូអភិវឌ្ឍន៍។

បរិការណ៍

- វិនិយោគិនយល់ឃើញថាគម្លាតជំនាញ គឺជាឧបសគ្គចម្បងសម្រាប់ការវិនិយោគនៅកម្ពុជា
- គម្លាតជំនាញក្នុងកម្លាំងពលកម្មកម្រិតទាបនិងកម្រិតមធ្យម គឺបណ្ដាលមកពីគុណភាពនិងភាពពាក់ព័ន្ធនៃការបណ្ដុះបណ្ដាល
- អភិបាលកិច្ចតឹងរ៉ឹងនៃគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. គឺជាឧបសគ្គក្នុងការធានាបាននូវកម្មវិធីបណ្ដុះបណ្ដាល អ.ប.វ. ប្រកបដោយគុណភាព។

វិសាលភាព និងគោលបំណង

១. ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវម៉ូដែលតាមដាន និងវាយតម្លៃ (រួមមាន សូចនាករគន្លឹះ, ឧបករណ៍, នីតិវិធី, យុទ្ធសាស្ត្រ, និងក្រុមការងារ) សម្រាប់គ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. ដែលត្រូវបានភ្ជាប់ទៅនឹងភាពមានការងារធ្វើ និងការលើកទឹកចិត្តច្បាស់លាស់ ដើម្បីបង្កើនការអនុវត្តឱ្យកាន់តែប្រសើររបស់គ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ.។

២. បង្កើត និងដំណើរការអង្គភាពតាមដាន និងវាយតម្លៃ។

បង្គោលចរ	**បន្ទាត់ពេលវេលាអនុវត្ត**
១. រៀបចំយន្តការកែលម្អការតាមដាន និងវាយតម្លៃ (ដោយផ្ដោតលើវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក)។	ត្រីមាសទី១ ដល់ត្រីមាសទី២ ឆ្នាំ២០២៣
២. ពិគ្រោះយោបល់លើយន្តការតាមដាន និងវាយតម្លៃជាមួយតួអង្គពាក់ព័ន្ធ ឧទាហរណ៍ ក្រសួង ស្ថាប័ន និងបណ្ដាគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ.។	ត្រីមាសទី១ ដល់ត្រីមាសទី២ ឆ្នាំ២០២៣
៣. ដាក់ឱ្យដំណើរការម៉ូដែលថ្មីនៃការតាមដាននិងវាយតម្លៃ រួមទាំងការបង្កើតអង្គភាពតាមដាននិងវាយតម្លៃ។	ត្រីមាសទី២ ដល់ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២៣
៤. អនុវត្ត និងត្រួតពិនិត្យម៉ូដែលថ្មីនៃការតាមដាននិងវាយតម្លៃ។	ត្រីមាសទី៣ ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)

វិធានការទី៩÷ រៀបចំផែនការទាក់ទាញជនបរទេស ទេសន្តប្រវេសន៍ និងអាណិកជនខ្មែរដែលមានទេពកោសល្យ

ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រសួងឧស្សាហកម្ម វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រសួងការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ, ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ, ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា, និងក្រសួងប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍។

បរិការណ៍

- វិនិយោគិនយល់ឃើញថាគម្លាតជំនាញ គឺជាឧបសគ្គចម្បងក្នុងការវិនិយោគនៅកម្ពុជា
- បញ្ហាគម្លាតជំនាញក្នុងតួនាទីគ្រប់គ្រងជាន់ខ្ពស់ (ឧទាហរណ៍ អ្នកគ្រប់គ្រងរោងចក្រ ឬវិស្វករ)
- ដោយសារមូលដ្ឋានផលិតកម្មកម្ពុជាទើបចាប់ផ្តើម បុគ្គលដែលមានទេពកោសល្យនិងបទពិសោធក្នុងការបំពេញតួនាទីទាំងនោះ គឺនៅមានចំនួនតិចតួចនៅឡើយក្នុងស្រុក។

វិសាលភាព និងគោលបំណង

១. រៀបចំផែនការទាក់ទាញជនបរទេស ទេសន្តប្រវេសន៍ និងអាណិកជនខ្មែរដែលមានទេពកោសល្យលើវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក (ឧទាហរណ៍÷ យុទ្ធសាស្ត្រ, គោលដៅ, វិធានការ និងការលើកទឹកចិត្ត)។

២. អនុវត្តផែនការនេះ។

បង្គោលចរ	**បន្ទាត់ពេលវេលាអនុវត្ត**
១. វាយតម្លៃស្ថានភាពបច្ចុប្បន្នលើការទាក់ទាញទេពកោសល្យនៅកម្ពុជា និងសិក្សាលើឧត្តមានុវត្តន៍របស់អន្តរជាតិ និងមេរៀនពីប្រទេសដែលទទួលបានជោគជ័យលើផ្នែកនេះ។	ខែតុលា ឆ្នាំ២០២២ ដល់ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២៣
២. សហការបង្កើតផែនការទាក់ទាញអ្នកមានទេពកោសល្យ និងអាណិកជនខ្មែរដែលមានទេពកោសល្យ។	ខែកុម្ភៈ ដល់ខែមីនា ឆ្នាំ២០២៣
៣. សហការបង្កើតយន្តការលើកទឹកចិត្ត ដើម្បីទាក់ទាញអ្នកមាន	ខែមីនា ដល់ខែមេសា ឆ្នាំ២០២៣

ទេពកោសល្យមកកម្ពុជា។	
៤. បង្កើតថ្នាលសន្ទនា ដើម្បីភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងរវាងអ្នកមានទេពកោសល្យ និងអាណិកជនខ្មែរដែលមានទេពកោសល្យ ជាមួយរដ្ឋាភិបាល និងវិស័យឯកជន។	ខែមេសា ដល់ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២៣
៥. រៀបចំកម្មវិធីបង្កើនការយល់ដឹង និងកម្មវិធីផ្សព្វផ្សាយ។	ខែមេសា ដល់ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២៣

វិធានការទី ១០÷ ពង្រីក និងពង្រឹងសេវាផ្គូផ្គងការងារ តាមរយៈយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជន	
ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រសួងការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា និងក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ។

បរិការណ៍

- វិនិយោគិនក្នុងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកមួយចំនួន ពិសេសនៅតាមតំបន់ឆ្ងាយពីទីប្រជុំជន បានជួបប្រទះបញ្ហាប្រឈមក្នុងការជ្រើសរើសកម្លាំងពលកម្ម
- ក្រសួងការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ បានគូសបញ្ជាក់ថាប្រសិទ្ធភាពការងាររបស់ទីភ្នាក់ងារជាតិមុខរបរ និងការងារ នាពេលបច្ចុប្បន្ន គួរត្រូវបានកែលម្អបន្ថែម ដូចជា ការផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មានស្តីពីឱកាសការងារ។

វិសាលភាព និងគោលបំណង

១. កំណត់អត្តសញ្ញាណដៃគូសក្តានុពលក្នុងការផ្តល់សេវាផ្គូផ្គងការងារ។

២. សិក្សាពីម៉ូដែលភាពជាដៃគូ ដោយសហការជាមួយអ្នកផ្តល់សេវាផ្គូផ្គងការងារ។

៣. ធានា និងអនុវត្តនូវភាពជាដៃគូ ដោយសហការជាមួយអ្នកផ្តល់សេវាផ្គូផ្គងការងារ។

បង្គោលចរ	បន្ទាត់ពេលវេលាអនុវត្ត
១. ពង្រីកការផ្សព្វផ្សាយរបស់ទីភ្នាក់ងារជាតិមុខរបរ និងការងារ ដល់ក្រុមហ៊ុនយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកក្នុងប្រទេសកម្ពុជា (ជាពិសេសនៅតាមតំបន់ជនបទ) ដើម្បីកំណត់អត្តសញ្ញាណក្នុងការបំពេញតម្រូវការជ្រើសរើសបុគ្គលិកឱ្យកាន់តែប្រសើរឡើង។	ត្រីមាសទី១ ដល់ត្រីមាសទី២ ឆ្នាំ២០២៣
២. សហការជាមួយក្រុមហ៊ុនយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកនៅកម្ពុជាដែលមានចំណាប់អារម្មណ៍ ដើម្បីផ្គូផ្គងតម្រូវការជ្រើសរើសបុគ្គលិករបស់ក្រុមហ៊ុនទាំងនោះជាមួយនឹងនិស្សិតបញ្ចប់ការសិក្សា អ.ប.វ. និងអ្នកស្វែងរកការងារដទៃទៀត។	ត្រីមាសទី៣ ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣

វិធានការទី ១១÷ ពង្រីកគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. នៅតាមតំបន់អាទិភាព	
ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រសួងការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា, ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ, ក្រសួងមហាផ្ទៃ, និងក្រសួងអប់រំ យុវជន និងកីឡា។

បរិការណ៍

- វិនិយោគិនក្នុងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកមួយចំនួន បានជួបប្រទះបញ្ហាប្រឈមក្នុងការជ្រើសរើសកម្លាំងពលកម្ម
- បច្ចុប្បន្ន គ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. ប្រមូលផ្តុំនៅទីក្រុង (ឧទាហរណ៍ រាជធានីភ្នំពេញ) ដែលមានសកម្មភាពផលិតកម្មច្រើន
- ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី ដោយសាររោងចក្រក្នុងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកកាន់តែច្រើន ត្រូវបានពង្រីកទៅកាន់បណ្តាខេត្តឆ្ងាយពីទីប្រជុំជន ដូច្នេះចាំបាច់ត្រូវមានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគាំទ្រក្នុងផ្នែក អ.ប.វ.។

វិសាលភាព និងគោលបំណង ១. កំណត់អត្តសញ្ញាណតំបន់ដែលជួបការខ្វះខាតគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ.។ ២. រៀបចំការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាពអំពីការវិនិយោគលើគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. នៅក្នុងតំបន់ដែលបានកំណត់។ ៣. សហការជាមួយដៃគូពាក់ព័ន្ធដើម្បីរួមគ្នាវិនិយោគលើសុខុបត្ថម្ភវត្ថុសម្រាប់គ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. ថ្មីៗ។ ៤. បង្កើតគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. នៅក្នុងតំបន់ដែលបានកំណត់។	
បង្គោលចរ	**បន្ទាត់ពេលវេលាអនុវត្ត**
១. កំណត់អត្តសញ្ញាណ និងជ្រើសយកតំបន់អាទិភាពដែលជួបការខ្វះខាតគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. ក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន និងអនាគត។	ត្រីមាសទី២ ដល់ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២៣
២. បញ្ចប់ការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាពសម្រាប់ការពង្រីង និងធ្វើទំនើបកម្មគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. នៅក្នុងតំបន់ដែលបានកំណត់។	ត្រីមាសទី៣ ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣
៣. ផ្សព្វផ្សាយ, ស្វែងរក និងចរចាភាពជាដៃគូជាមួយដៃគូសក្តានុពល (ឧទាហរណ៍ វិស័យឯកជន និងដៃគូអភិវឌ្ឍន៍ដទៃទៀត)។	ត្រីមាសទី៣ ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣
៤. កសាងភាពជាដៃគូ ពង្រឹងនិងធ្វើទំនើបកម្មគ្រឹះស្ថាន អ.ប.វ. ក្នុងតំបន់អាទិភាពដែលបានកំណត់ និងផ្សព្វផ្សាយពីវឌ្ឍនភាពការងារនេះដល់វិនិយោគិន។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣ ដល់ឆ្នាំ២០២៤ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)

វិធានការទី ១២÷ អនុវត្តផែនការវិនិយោគហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអគ្គិសនី	
ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រសួងរ៉ែ និងថាមពល។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា និងក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ។
បរិការណ៍ • អត្រាថ្លៃអគ្គិសនី និងស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់ នៅបន្តជាតម្រូវការអាទិភាពនិងបញ្ហាប្រឈមដែលលើកឡើងដោយវិនិយោគិន	

- អត្រាថ្លៃអគ្គិសនីមានតម្លៃខ្ពស់ជាងថៃ ប្រមាណ ២០% និងខ្ពស់ជាងវៀតណាម ប្រមាណ ៤០%
- ការដាច់ចរន្តអគ្គិសនីនៅតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស មានការកើនឡើងទាំងចំនួនដង និងរយៈពេលនៃការដាច់
- ស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនី មានលក្ខណៈខ្សោយជាងបណ្តាប្រទេសដែលមានសេដ្ឋកិច្ចរីកលូតលាស់លឿនក្នុងតំបន់អាស៊ាន ដោយផ្អែកលើសូចនាករគន្លឹះពាក់ព័ន្ធនឹងរយៈពេលនិងភាពញឹកញាប់នៃការដាច់ចរន្តអគ្គិសនី។

វិសាលភាព និងគោលបំណង

១. វិនិយោគលើការបង្កើនសមត្ថភាពផលិត និងប្រព័ន្ធខ្សែបណ្តាញបញ្ជូនថាមពល ស្របតាមផែនការមេស្តីពីថាមពល។

២. តាមដានវឌ្ឍនភាពផ្អែកតាមបន្ទាត់ពេលវេលាដែលបានគ្រោងទុក។

បង្គោលចរ	**បន្ទាត់ពេលវេលាអនុវត្ត**
១. បោះពុម្ពផ្សាយផែនការមេស្តីពីថាមពល។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣
២. អនុវត្ត និងពិនិត្យឡើងវិញនូវវឌ្ឍនភាពនៃការវិនិយោគហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអគ្គិសនី ស្របតាមផែនការមេស្តីពីថាមពល។	ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣ ដល់ឆ្នាំ២០២៤ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)

វិធានការទី ១៣÷ ពិនិត្យឡើងវិញនូវគោលដៅអត្រាថ្លៃអគ្គិសនី និងស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់

ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រសួងរ៉ែ និងថាមពល។

ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷ ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា និងក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ។

បរិការណ៍

- អត្រាថ្លៃអគ្គិសនី និងស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់ នៅបន្តជាតម្រូវការអាទិភាពនិងបញ្ហាប្រឈមដែលលើកឡើងដោយវិនិយោគិន
- អត្រាថ្លៃអគ្គិសនីមានតម្លៃខ្ពស់ជាងថៃ ប្រមាណ ២០% និងខ្ពស់ជាងវៀតណាម ប្រមាណ ៤០%
- ការដាច់ចរន្តអគ្គិសនីនៅតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស មានការកើនឡើងទាំងចំនួនដង និងរយៈពេលនៃការដាច់
- ស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនី មានលក្ខណៈខ្សោយជាងបណ្តាប្រទេសដែលមានសេដ្ឋកិច្ចរីកលូតលាស់លឿនក្នុងតំបន់អាស៊ាន ដោយផ្អែកលើសូចនាករគន្លឹះពាក់ព័ន្ធនឹងរយៈពេល និងភាពញឹកញាប់នៃការដាច់ចរន្តអគ្គិសនី។

វិសាលភាព និងគោលបំណង

១. ពិនិត្យឡើងវិញនូវគោលដៅបញ្ចុះអត្រាថ្លៃអគ្គិសនី និងពង្រឹងស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនី (ឧទាហរណ៍ ក្នុងរយៈពេល ៥ ឆ្នាំទៅមុខ) សំដៅពង្រឹងភាពប្រកួតប្រជែងជាមួយបណ្ដាប្រទេសជិតខាង។

២. ផ្សព្វផ្សាយអំពីគោលដៅបញ្ចុះអត្រាថ្លៃអគ្គិសនី និងពង្រឹងស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនីទៅកាន់វិនិយោគិន។

៣. តាមដានវឌ្ឍនភាពនៃការងារនេះ។

បង្គោលចរ	បន្ទាត់ពេលវេលាអនុវត្ត
១. សហការជាមួយអាជ្ញាធរអគ្គិសនីកម្ពុជា និងក្រុមហ៊ុនអគ្គិសនីកម្ពុជា ក្នុងការរៀបចំធាតុចូលផ្ដោតក្នុងលើការកំណត់គោលដៅដែលសមស្របសម្រាប់ការបញ្ចុះអត្រាថ្លៃអគ្គិសនី និងពង្រឹងស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនីសម្រាប់ជាចំណុចចាប់ផ្ដើមសម្រាប់ការពិភាក្សាជាមួយវិស័យឯកជន។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣
២. រៀបចំកិច្ចប្រជុំជាទៀងទាត់ជាមួយអាជ្ញាធរអគ្គិសនីកម្ពុជា ក្រុមហ៊ុនអគ្គិសនីកម្ពុជា និងវិស័យឯកជន ដើម្បីពិភាក្សាពីភាពប្រកួតប្រជែងនៃអត្រាថ្លៃអគ្គិសនី និងស្ថិរភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនីនៅកម្ពុជា ថាតើគោលដៅទាំងនេះអាចប៉ះពាល់យ៉ាងណាខ្លះដល់រចនាសម្ព័ន្ធថ្លៃដើម និងការវិនិយោគ។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣
៣. ពិនិត្យឡើងវិញជាប្រចាំនូវគោលដៅ ដោយផ្អែកលើ (១) លទ្ធភាពសម្រេចបាន និង (២) ផលជះលើការវិនិយោគរបស់វិនិយោគិន។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣
៤. អនុវត្តផែនការ ដើម្បីសម្រេចគោលដៅ និងពិនិត្យឡើងវិញលើវឌ្ឍនភាពនៃការងារនេះ។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)

វិធានការទី ១៤÷ អនុវត្តផែនការអភិវឌ្ឍន៍វិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន

ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រសួងមហាផ្ទៃ, ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ, និងក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា។

បរិការណ៍

- បណ្តាញគមនាគមន៍ទាំងបី រួមមាន÷ ផ្លូវគោក ផ្លូវទឹក និងផ្លូវអាកាស មានតួនាទីសំខាន់ក្នុងការគាំទ្រយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសការនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក។ ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបណ្តាញគមនាគមន៍ទាំងនេះ គឺមានភាពចាំបាច់ដើម្បីសម្រួលដល់កំណើនពាណិជ្ជកម្ម
- វិនិយោគិនជួបប្រទះបញ្ហាប្រឈមចម្បងពាក់ព័ន្ធនឹងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក (ការស្ទះចរាចរណ៍, ការតម្រង់ជួររង់ចាំនៅច្រកព្រំដែន និងការខូចខាតផ្លូវ)។

វិសាលភាព និងគោលបំណង

១. វិនិយោគលើការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារកម្ម (ឧទាហរណ៍ ផ្លូវថ្មី, ច្រកទ្វារព្រំដែន, កំពង់ផែ និងអាកាសយានដ្ឋាន) ស្របតាមផែនការមេស្តីពីការអនុវត្តការតភ្ជាប់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនពហុមធ្យោបាយ និងភស្តុភារកម្មនៅកម្ពុជា។

២. តាមដានវឌ្ឍនភាពផ្អែកតាមបន្ទាត់ពេលវេលាដែលបានគ្រោងទុក។

បង្គោលចរ	បន្ទាត់ពេលវេលាអនុវត្ត
១. អនុវត្តគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវថ្នល់សំខាន់ៗ ស្របតាមផែនការមេស្តីពីការតភ្ជាប់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនពហុមធ្យោបាយ និងភស្តុភារកម្ម រួមបញ្ចូលទាំងផ្លូវល្បឿនលឿន ភ្នំពេញ-ខេត្តព្រះសីហនុ ផ្លូវក្រវាត់ក្រុងទី៣ ភ្នំពេញ ផ្លូវជាតិលេខ៥ និងផ្លូវជាតិលេខ៤៨។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ឆ្នាំ២០២៣
២. ដាក់ឱ្យដំណើរការច្រកទ្វារព្រំដែនស្ទឹងបត់ថ្មី ស្របតាមផែនការមេស្តីពីការតភ្ជាប់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនពហុមធ្យោបាយ និងភស្តុភារកម្ម។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៤
៣. ដាក់ឱ្យដំណើរការមជ្ឈមណ្ឌលភស្តុភារកម្មពហុមធ្យោបាយភ្នំពេញ។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៤

៤. អនុវត្តដោយចីរភាព និងពិនិត្យឡើងវិញលើវឌ្ឍនភាពនៃការវិនិយោគហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៤ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)

វិធានការទី១៥÷ ធ្វើសុខដុមនីយកម្មបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីការដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកឆ្លងកាត់ព្រំដែនជាមួយប្រទេសជិតខាង	
ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រសួងមហាផ្ទៃ, ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា, ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ, និងក្រសួងការបរទេស និងសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិ។
បរិការណ៍ • ភាពខ្វះខាតក្នុងការធ្វើសុខដុមនីយកម្មបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីការដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកឆ្លងកាត់ព្រំដែនរវាងកម្ពុជា និងប្រទេសជិតខាង ធ្វើឱ្យចំណាយភស្តុភារកម្មកើនឡើង និងបង្កការរាំងស្ទះដល់ការអនុវត្តយុទ្ធសាស្ត្រប្វូកមួយ • វិនិយោគិនជារឿយៗតែងលើកឡើងពីបញ្ហាភស្តុភារកម្មរវាងកម្ពុជា-ថៃ ឧទាហរណ៍ ការបង្កើតតម្រូវការសម្រាប់ការផ្ទេរទំនិញតាមព្រំដែន÷ (១) ភាពខុសគ្នានៃទម្ងន់អតិបរមានៃការផ្ទុកទំនិញក្នុងរថយន្ត រវាងកម្ពុជា និងថៃ, និង (២) ការកំណត់ចំនួនរថយន្តដែលមានអាជ្ញាបណ្ណសម្រាប់ដឹកជញ្ជូនទំនិញឆ្លងកាត់ព្រំដែន។	
វិសាលភាព និងគោលបំណង ១. សហការជាមួយវិស័យឯកជនដើម្បីពិនិត្យលើបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីការដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបង្កឱ្យមានការចំណាយខ្ពស់លើភស្តុភារកម្ម, និងផ្តល់អាទិភាពលើការធ្វើសុខដុមនីយកម្ម។ ២. សហការជាមួយរដ្ឋាភិបាលប្រទេសជិតខាង ដើម្បីធ្វើសុខដុមនីយកម្មបទប្បញ្ញត្តិនានា ដែលគាំទ្រដល់ការធ្វើសមាហរណកម្មខ្សែច្រវាក់តម្លៃក្នុងតំបន់ (ជាផ្នែកមួយនៃក្របខណ្ឌកិច្ចព្រមព្រៀងដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនទូលំទូលាយ)។	
បង្គោលចរ	**ពេលវេលាអនុវត្ត**
១. រៀបចំដោយមានធាតុចូលបន្ថែមពីវិស័យឯកជននូវបញ្ជីបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីការដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកឆ្លងកាត់ព្រំដែនដែលបង្កឱ្យមានការចំណាយ	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣

ខ្ពស់លើភស្តុភារកម្ម ដោយចាប់ផ្តើមពីបញ្ហាទូទៅដូចជា អាជ្ញាបណ្ណរថយន្តដឹកទំនិញ រយៈពេលឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងការកកស្ទះនៅច្រកព្រំដែន។	
២. ផ្តល់អាទិភាពលើបទប្បញ្ញត្តិក្នុងការដោះស្រាយបញ្ហា ដោយផ្អែកលើផលប៉ះពាល់ចំពោះវិនិយោគិន។	ត្រីមាសទី១ ដល់ត្រីមាសទី២ ឆ្នាំ២០២៣
៣. សហការជាមួយរដ្ឋាភិបាលប្រទេសជិតខាង ដើម្បីធ្វើសុខដុមនីយកម្មលើការរឹតត្បិតការដឹកជញ្ជូន និងពិនិត្យឡើងវិញនូវផលជះលើថ្លៃចំណាយដឹកជញ្ជូន យ៉ាងតិចម្តងក្នុងមួយឆ្នាំ។	ត្រីមាសទី២ ឆ្នាំ២០២៣ ដល់ឆ្នាំ២០២៤ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)

វិធានការទី១៦÷ អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរី និងផែនការកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម

ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ, ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា, និងក្រសួងឧស្សាហកម្ម វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍។

បរិការណ៍

- បរិយាកាសធុរកិច្ចដែលមានភាពអំណោយផល និងបើកចំហ មានសារៈសំខាន់សម្រាប់ការគាំទ្រដល់យុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសការនាំចេញក្នុងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក
- ត្រូវជំរុញការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីដែលបានផ្តល់សច្ចាប័នប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព ព្រមទាំងបណ្តុះបណ្តាល និងផ្សព្វផ្សាយដល់វិនិយោគិនពីអត្ថប្រយោជន៍នៃកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងនេះ និងកាលានុវត្តភាពថ្មីៗ។

វិសាលភាព និងគោលបំណង

១. អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន និងវិធានការគាំទ្រកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្មផ្សេងៗ។

២. បណ្តុះបណ្តាល និងផ្សព្វផ្សាយដល់វិនិយោគិនពីបរិយាកាសធុរកិច្ចដែលមានភាពអំណោយផល និងកាលានុវត្តភាពថ្មីៗនៅកម្ពុជា ដែលកើតចេញពីកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងនោះ។

បង្គោលចរ	ពេលវេលាអនុវត្ត
១. ពិនិត្យឡើងវិញជារៀងរាល់ឆ្នាំនូវវឌ្ឍនភាពនៃការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីសំខាន់ៗដូចជា កិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីកម្ពុជា-ចិន និងកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីកម្ពុជា-កូរ៉េខាងត្បូង ជាដើម។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ឆ្នាំ២០២៥
២. អនុវត្តផែនការ ដើម្បីបណ្តុះបណ្តាលនិងផ្សព្វផ្សាយដល់វិនិយោគិនពីកាលានុវត្តភាពថ្មីៗ ដែលកើតចេញពីកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរី។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ឆ្នាំ២០២៥
៣. អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរីដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ឆ្នាំ២០២៥ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)
៤. អនុវត្តដោយចីរភាពនូវវិធានការគាំទ្រកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្មនានា (ឧទាហរណ៍ កិច្ចចរចាធ្វើសាមញ្ញកម្មវិធានដើមកំណើតទំនិញ និងកាត់បន្ថយរបាំងមិនមែនពន្ធគយ)។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ឆ្នាំ២០២៥ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)

វិធានការទី១៧÷ ធ្វើសាមញ្ញកម្មបែបបទនាំចេញ នាំចូល

ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា និងក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម។

បរិការណ៍

- ការចំណាយកម្រៃ និងពេលវេលាលើការបំពេញបែបបទនាំចេញនាំចូល នៅមានកម្រិតខ្ពស់
- ការអនុវត្តច្បាប់និងបទប្បញ្ញត្តិ ដោយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចក្នុងពេលកន្លងមកនៅមានចំណុចខ្វះមិនទាន់មានសង្គតិភាព
- ការយល់ដឹងស្តីពីច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិ និងអនុលោមភាព របស់វិស័យឯកជននៅមានកម្រិត។

វិសាលភាព និងគោលបំណង

ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវការបំពេញបែបបទនាំចេញ នាំចូល ដើម្បីបង្កើនភាពប្រកួតប្រជែង និងទាក់ទាញវិនិយោគិន។

បង្គោលចរ	ពេលវេលាអនុវត្ត
១. ប្រើប្រាស់យន្តការភាពជាដៃគូគយ-ផ្នែកឯកជន និងយន្តការភាពជាដៃគូស្ថាប័នផ្សេងទៀត-វិស័យឯកជន ក្នុងការកំណត់បញ្ហាប្រឈមជាក់លាក់របស់វិស័យឯកជន ដើម្បីកែលម្អបាតុភាពអសកម្មនានា សំដៅកាត់បន្ថយពេលវេលា និងការចំណាយក្នុងការបំពេញបែបបទនាំចេញ នាំចូល។	ឆ្នាំ២០២២ ដល់ឆ្នាំ២០២៥ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់ ឬ អាចអនុវត្តជាប្រចាំ)
២. លើកកម្ពស់ការយល់ដឹង និងពង្រឹងអនុលោមភាពការអនុវត្តច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិដល់វិស័យឯកជនតាមរយៈការបណ្តុះបណ្តាល និងផ្សព្វផ្សាយច្បាប់និងបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធជាធរមាននានា។	ឆ្នាំ២០២២ ដល់ឆ្នាំ២០២៥ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់ ឬ អាចអនុវត្តជាប្រចាំ)
៣. បន្តធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងបែបបទបញ្ចេញទំនិញ តាមរយៈការពង្រីកបន្ថែមប្រព័ន្ធស្វ័យប្រវត្តិកម្ម។	ឆ្នាំ២០២២ ដល់ឆ្នាំ២០២៥ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់ ឬ អាចអនុវត្តជាប្រចាំ)

វិធានការទី១៨÷ អនុវត្តច្បាប់ស្តីពីវិនិយោគនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងច្បាប់សំខាន់ៗដែលមានភាពអំណោយផលដល់វិនិយោគិន	
ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ, ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម, ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់, ក្រសួងបរិស្ថាន, ក្រសួងមហាផ្ទៃ និងក្រសួងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀត។

បរិការណ៍

- ច្បាប់ស្តីពីវិនិយោគនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងច្បាប់ស្តីពីភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន ត្រូវបានអនុម័តនៅចុងឆ្នាំ ២០២១ ដើម្បីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវបរិយាកាសវិនិយោគ
- វិនិយោគិនត្រូវការភាពច្បាស់លាស់ និងលម្អិត ពីផលជះនៃច្បាប់ស្តីពីវិនិយោគលើថ្លៃដើមផលិតកម្មរបស់ពួកគេ។

វិសាលភាព និងគោលបំណង

អនុម័តអនុក្រឹត្យស្តីពីការអនុវត្តច្បាប់ស្តីពីវិនិយោគ និងអនុក្រឹត្យពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀត ដើម្បីឱ្យវិនិយោគិនជ្រួតជ្រាបកាន់តែលម្អិតអំពីផលជះនៃច្បាប់នេះ។

បង្គោលចរ	**បន្ទាត់ពេលវេលាអនុវត្ត**
១. រៀបចំ និងអនុម័តអនុក្រឹត្យស្តីពីការអនុវត្តច្បាប់ស្តីពីវិនិយោគ។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣
២. រៀបចំ និងអនុម័តច្បាប់ស្តីពីតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣
៣. រៀបចំ និងអនុម័តអនុក្រឹត្យស្តីពីការអនុវត្តច្បាប់ស្តីពីភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣
៤. បន្តសហការជាមួយវិស័យឯកជនក្នុងការអនុវត្តច្បាប់ថ្មីសំខាន់ៗ ដែលមានភាពអំណោយផលដល់វិនិយោគិន និងវាយតម្លៃពីកម្រិតនៃការអនុវត្តប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ឆ្នាំ២០២៥ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)

វិធានការទី១៩÷ រៀបចំវេទិកាផ្គូផ្គងអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុក	
ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រសួងឧស្សាហកម្ម វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា, ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ, និងក្រសួងប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍។

បរិការណ៍

- កម្ពុជាមានសកម្មភាពសំខាន់ៗក្នុងការដំឡើងទោចក្រយានយន្ត និងគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិក ប៉ុន្តែគ្រឿងបង្គុំភាគច្រើនត្រូវបាននាំចូល
- អាស្រ័យហេតុនេះ កម្ពុជាមានកាលានុវត្តភាពដើម្បីបង្កើនឧស្សាហកម្មតភ្ជាប់បណ្ដាញផ្គត់ផ្គង់វត្ថុធាតុដើម (ការតភ្ជាប់បែបប្រតិគមន៍ ដែលបច្ចុប្បន្នរាំងស្ទះដោយបញ្ហា "មេមាន់ កូនមាន់"
- ក្រុមហ៊ុនដំឡើងមិនប្រើប្រាស់គ្រឿងបង្គុំផលិតក្នុងស្រុក ដោយសារគ្រឿងបង្គុំទាំងនោះមិនស្របតាមតម្រូវការស្តង់ដារគុណភាព ខណៈដែលសហគ្រាសផ្គត់ផ្គង់ធុនតូច និងមធ្យមក្នុងស្រុកមិនបានវិនិយោគលើការបង្កើនសមត្ថភាពផលិតកម្ម ពីព្រោះតម្រូវការទីផ្សារមិនមានភាពច្បាស់លាស់។

វិសាលភាព និងគោលបំណង

១. កំណត់មូលដ្ឋាន និងបញ្ហាប្រឈមរបស់អ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ដែលជាសហគ្រាសធុនតូចនិងមធ្យមក្នុងស្រុក។

២. រៀបចំវេទិកាផ្គូផ្គងអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំ ដោយសហការជាមួយរោងចក្រដំឡើងទោចក្រយានយន្ត និងគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិក។

បង្គោលចរ	ពេលវេលាអនុវត្ត
១. កំណត់មូលដ្ឋាននៃប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីសម្រាប់អ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក និងបញ្ហាប្រឈមបច្ចុប្បន្នដែលរាំងស្ទះដល់ការតភ្ជាប់បែបប្រតិគមន៍។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣
២. កំណត់ដៃគូវិស័យឯកជន រួមមានជាអាទិ៍ អ្នកដំឡើងទោចក្រយានយន្ត និងគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិក និងអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំ ដើម្បីសហការរៀបចំវេទិកាផ្គូផ្គងអ្នកផ្គត់ផ្គង់ (ពិសេសជាមួយ ក្រុមការងារយានយន្តនៃវិទ្យាស្ថានស្តង់ដារកម្ពុជា និងវិនិយោគិន ជាដើម)។	ត្រីមាសទី១ ដល់ត្រីមាសទី២ ឆ្នាំ២០២៣
៣. ផ្សព្វផ្សាយ ស្វែងរក និងចរចាភាពជាដៃគូជាមួយរោងចក្រដំឡើងទោចក្រយានយន្ត និងគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិក ដើម្បីសហការរៀបចំ	ត្រីមាសទី២ ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣

វេទិកាផ្គូផ្គងអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំ។	
៤. សហការរៀបចំវេទិកាផ្គូផ្គងអ្នកផ្គត់ផ្គង់ (ឧទាហរណ៍ រៀបចំបញ្ជីលក្ខខណ្ឌតម្រូវរបស់ក្រុមហ៊ុនដំឡើង និងបញ្ជីអ្នកផ្គត់ផ្គង់) ជាមួយរោងចក្រដំឡើងទោចក្រយានយន្ត និងគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិក។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៣ ដល់ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៤
៥. អនុវត្ត និងពិនិត្យឡើងវិញនូវវឌ្ឍនភាពនៃវេទិកាផ្គូផ្គងនេះ។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៤ ដល់ឆ្នាំ២០២៥ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)

វិធានការទី២០÷ រៀបចំកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវសមត្ថភាព និងគុណភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកក្នុងស្រុក

ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក÷ ក្រសួងឧស្សាហកម្ម វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍។	**ក្រសួង ស្ថាប័នគាំទ្រ÷** ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា, ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ, និងក្រសួងប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍។

បរិការណ៍

- កម្ពុជាមានសកម្មភាពសំខាន់ៗក្នុងការដំឡើងទោចក្រយានយន្ត និងគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិក ប៉ុន្តែគ្រឿងបង្គុំភាគច្រើនត្រូវបាននាំចូល
- អាស្រ័យហេតុនេះ កម្ពុជាមានកាលានុវត្តភាពដើម្បីបង្កើនឧស្សាហកម្មតភ្ជាប់បណ្ដាញផ្គត់ផ្គង់វត្ថុធាតុដើម (ការតភ្ជាប់បែបប្រតិគមន៍ ដែលបច្ចុប្បន្នរាំងស្ទះដោយបញ្ហា "មេមាន់ កូនមាន់"
- ទោះយ៉ាងនេះក្ដី មូលដ្ឋានអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំដែលជាសហគ្រាសធុនតូច និងមធ្យមក្នុងស្រុក ស្ថិតក្នុងដំណាក់កាលចាប់ផ្ដើមដំបូងនៅឡើយ ហើយមិនទាន់ស្របតាមតម្រូវការស្តង់ដារគុណភាពដំឡើងទោចក្រយានយន្ត និងបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិកនោះទេ។

វិសាលភាព និងគោលបំណង

១. កំណត់បន្ទាត់មូលដ្ឋាន និងបញ្ហាប្រឈមរបស់អ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកដែលជាសហគ្រាសធុនតូច និងមធ្យមក្នុងស្រុក។
២. រៀបចំកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវសមត្ថភាព និងគុណភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំក្នុងស្រុក។
៣. អនុវត្តកម្មវិធីនេះ។

៤. ពង្រឹងគុណភាពផលិតរបស់សហគ្រាសធុនតូច និងមធ្យមក្នុងស្រុក ដែលផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំ សម្រាប់វិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក រួមទាំងអ្នកផ្តល់សេវាវិស្វកម្ម និងព័ត៌មានវិទ្យា។	
បង្គោលចរ	**បន្ទាត់ពេលវេលាអនុវត្ត**
១. កំណត់មូលដ្ឋាននៃប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីសម្រាប់អ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក និងបញ្ហាប្រឈមបច្ចុប្បន្នដែលរាំងស្ទះដល់ការតភ្ជាប់បែបប្រតិគមន៍។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២២ ដល់ត្រីមាសទី១ ឆ្នាំ២០២៣
២. កំណត់ដៃគូវិស័យឯកជន រួមមានជាអាទិ៍ ក្រុមហ៊ុនដំឡើងទោចក្រយានយន្ត និងគ្រឿងបង្គុំអេឡិចត្រូនិក ព្រមទាំងអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំក្នុងស្រុក ដើម្បីសហការបង្កើតកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវអ្នកផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំក្នុងស្រុក (ពិសេសជាមួយ ក្រុមការងារយានយន្តនៃវិទ្យាស្ថានស្តង់ដារកម្ពុជា)។	ត្រីមាសទី១ ដល់ត្រីមាសទី២ ឆ្នាំ២០២៣
៣. រៀបចំផែនការអនុវត្តកម្មវិធីជាមួយដៃគូវិស័យឯកជន (ឧទាហរណ៍ ព័ត៌មានលម្អិតនៃកម្មវិធីកែលម្អគុណភាព, ការបណ្តុះបណ្តាល និងការទទួលស្គាល់គុណវុឌ្ឍិ, វិធានការទាក់ទាញវិនិយោគ ជាពិសេសកម្មវិធីបណ្តុះបណ្តាលជំនាញបច្ចេកទេសរវាង ក.ឧ.វ.ប.ន. និង ក.ក.ប.)។	ត្រីមាសទី២ ដល់ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២៣
៤. រៀបចំកម្មវិធីលើកកម្ពស់គុណភាពនិងការគាំទ្រការបណ្តុះបណ្តាល និងការទទួលស្គាល់គុណវុឌ្ឍិ។	ត្រីមាសទី៣ ឆ្នាំ២០២៣ ដល់ ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៤
៥. អនុវត្តនិងពិនិត្យឡើងវិញនូវវឌ្ឍនភាពនៃកម្មវិធីកែលម្អគុណភាពនៃការផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំ។	ត្រីមាសទី៤ ឆ្នាំ២០២៤ ដល់ឆ្នាំ២០២៥ (អាចនឹងបន្តដល់ឆ្នាំបន្តបន្ទាប់)

បញ្ជីពាក្យកាត់

បញ្ជីពាក្យកាត់សំខាន់ៗជាភាសាខ្មែរ

ក.អ.ក.	ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា
ក.ស.ហ.វ.	ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ
ក.ឧ.វ.ប.ន.	ក្រសួងឧស្សាហកម្ម វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍
ក.ក.ប.	ក្រសួងការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ
ក.រ.ថ.	ក្រសួងរ៉ែ និងថាមពល
ក.ព.ណ.	ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម
ក.ស.ក.	ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
គ.ស.ហ.	គណៈកម្មាធិការគោលនយោបាយសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ
អ.ប.វ.	អប់រំបណ្តុះបណ្តាលបច្ចេកទេស និងវិជ្ជាជីវៈ

បញ្ជីពាក្យកាត់សំខាន់ៗជាភាសាបរទេស

AR/VR	Augmented Reality/Virtual Reality	បច្ចេកវិទ្យានិម្មិតទិដ្ឋភាព
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations	សមាគមប្រជាជាតិអាស៊ីអាគ្នេយ៍
EV	Electric Vehicle	យានយន្តអគ្គិសនី
LED	Light-Emitting Diode	អំពូលអិលអ៊ីឌី
PCB	Printed Circuit Board	បន្ទះសៀគ្វីបោះពុម្ពរួច
RCEP	Regional Comprehensive Economic Partnership	កិច្ចព្រមព្រៀងភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយតំបន់
STEM	Science, Technology, Engineering and Mathematics	វិទ្យាសាស្ត្រ, បច្ចេកវិទ្យា, វិស្វកម្ម, និងគណិតវិទ្យា

សេចក្តីថ្លែងអំណរគុណ

ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា (ក.អ.ក.) សេនាធិការរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលលើបេសកកម្មដឹកនាំនិងគ្រប់គ្រងការវិនិយោគឯកជន, តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការអភិវឌ្ឍន៍ ដែលមាន **ឯកឧត្តម ជិន ម៉ុនសាន** ទេសរដ្ឋមន្ត្រីទទួលបន្ទុកបេសកកម្មពិសេស ជាអនុប្រធាន បានតម្រង់ទិសការរៀបចំតាក់តែងផែនទីបង្ហាញផ្លូវការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា ដើម្បីចូលរួមជំរុញការស្តារសេដ្ឋកិច្ច និងកសាងភាពធន់នឹងវិបត្តិ ដែលស្របនឹងការចង្អុលបង្ហាញរបស់ **គោលនយោបាយអភិវឌ្ឍវិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា ២០១៥-២០២៥ (IDP)** និង **ក្របខណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រ និងកម្មវិធីស្តារនិងជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាក្នុងការរស់នៅជាមួយកូវីដ-១៩ តាមគន្លងប្រក្រតីភាពថ្មី សម្រាប់ឆ្នាំ២០២១-២០២៣**។ ការរៀបចំផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះស្ថិតក្រោម **កម្មវិធីពន្លឿនការគាំទ្រសេដ្ឋកិច្ចក្នុងដំណាក់កាលជំងឺកូវីដ-១៩** (Accelerated Covid-19 Economic Support Programme-ACES) ដែលជាកម្មវិធីទទួលបានការគាំទ្រផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុពីក្រសួងការបរទេសនៃចក្រភពអង់គ្លេស (Foreign, Commonwealth & Development Office - FCDO)។

កម្មវិធី ACES សម្រាប់កម្ពុជា ត្រូវបានសហការដឹកនាំដោយ **ឯកឧត្តម សុខ ចិន្តាសោភា** រដ្ឋមន្ត្រីប្រតិភូអមនាយករដ្ឋមន្ត្រី អគ្គលេខាធិការ ក.អ.ក. និង **លោកជំទាវ** Tina Redshaw អតីតឯកអគ្គរាជទូតវិសាមញ្ញ និងពេញសមត្ថភាពរបស់ចក្រភពអង់គ្លេសប្រចាំព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ព្រមទាំងមានការចូលរួមពីក្រសួងពាក់ព័ន្ធចំនួន ១២។

ផែនទីបង្ហាញផ្លូវការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា ត្រូវបានរៀបចំដោយក្រុមហ៊ុនទីប្រឹក្សា Boston Consulting Group (BCG) ក្រោមកិច្ចសហការយ៉ាងជិតស្និទ្ធជាមួយលេខាធិការដ្ឋានដឹកនាំនិងសម្របសម្រួលការអនុវត្តគោលនយោបាយ IDP នៃ ក.អ.ក. ដែលបំពេញតួនាទីជាសេនាធិការជូនថ្នាក់ដឹកនាំ ក.អ.ក. ក្នុងការងារអនុវត្ត IDP និងការរៀបចំគោលនយោបាយ ផែនទីបង្ហាញផ្លូវនានា ដូចមានសមាសភាពខាងក្រោម៖

- ឯ.ឧ. នុត អ៊ុនវណ្ណរ៉ា, ប្រធានលេខាធិការដ្ឋាន
- ឯ.ឧ.អ៊ឹម សួរ, អនុប្រធានលេខាធិការដ្ឋាន
- ឯ.ឧ.លឹម វិសាល, អនុប្រធានលេខាធិការដ្ឋាន
- ឯ.ឧ. កែន ដាវីត, សមាជិក
- លោក ហ៊ុល បុណ្ណរិទ្ធ, សមាជិក
- លោក លុច្ស រចនា, សមាជិក
- ឯកឧត្តម ជូ ហេង, សមាជិក
- លោក គឹម លំអងបុព្វតា, សមាជិក
- លោកស្រី វណ្ណ សេរីវ័ត្ន, សមាជិក
- លោក សេង ស៊ុនលី, សមាជិក
- លោកស្រី ជា កេសរភារម្យ, សមាជិក
- លោក ត្រី សិរីរិទ្ធ, សមាជិក
- កញ្ញា សុង រ៉ានី, សមាជិក
- លោក ជ័យ ឬទ្ធីរ៉ា, សមាជិក
- កញ្ញា រ៉ិត បូណិមី, សមាជិក
- លោក ហុក លាងហាក់, សមាជិក
- កញ្ញា បូរ៉ា ស៊ុនហ្សលីណែត, សមាជិក
- លោកស្រី ស៊ួន ហ៊ាង, សមាជិក
- លោក ឆាយ ម៉េងឡេង, សមាជិក
- លោក ជៀប ទី, សមាជិក
- កញ្ញា ចៅ ពេជ្រមុនីវ័ត្ន, សមាជិក
- កញ្ញា សូ គីមណៃ, សមាជិក
- លោក គង់ គីមស្រ៊ុំ, សមាជិក

អតីតសមាជិកលេខាធិការដ្ឋាន IDP នៃ ក.អ.ក.÷ លោក សៀម ពេជ្រណ្ឌូរៈ, លោកស្រី គង់ យ៉ាដា, លោកស្រី អ៊ូ ចិន្តា, និងលោក ហ៊ុយ អង្គតុលា។

ក.អ.ក. សូមថ្លែងអំណរគុណយ៉ាងជ្រាលជ្រៅចំពោះការចូលរួមយ៉ាងយកចិត្តទុកដាក់ពីសំណាក់ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ និងផ្នែកឯកជនក្នុងវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិក ដែលបានចូលរួមផ្តល់ធាតុចូល និងមតិយោបល់ល្អៗក្នុងការរៀបចំផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះឡើង។

រៀបចំដោយ÷

ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា

Foreign, Commonwealth & Development Office

ACCELERATED COVID-19 ECONOMIC SUPPORT PROGRAMME

ក្រោមកិច្ចសហការរបស់÷

Kingdom of Cambodia

Nation | Religion | King

Royal Government of Cambodia

Cambodia

Automotive and Electronics Sectors Development Roadmap

cross-cutting strategies

Business & Investor Friendliness

Human Capital & Innovation

Infrastructure

Trade Facilitation

Kingdom of Cambodia

Nation | Religion | King

Royal Government of Cambodia

Cambodia

Automotive and Electronics Sectors Development Roadmap

Foreword

In the shade of peace and stability, over the past two decades the Royal Government of Cambodia has made many noteworthy achievements for the country, especially in maintaining high economic growth—a crucial factor contributing to the development, poverty reduction, and improvement of the people's living standards, in line with the Rectangular Strategy and the National Strategic Development Plan. Despite fruitful achievements, since the last 2 years the COVID-19 pandemic has disrupted the growth of the Cambodian economy as well as its medium- and long-term development paths, and has adversely affected pillars of the economy, especially on tourism sector—a key contributor to Cambodia's economic growth. Responding to this crisis, the Royal Government has independently introduced measures that are timely, proactive, and pragmatic-based with active participation of the Cambodian people to build herd immunity in the community. The implementation of the new health and administrative measures, and national vaccination campaigns, as well as strategies and policies aimed at protecting people's lives and health, while at the same time promoting socio-economic recovery.

However, in addition to the Covid-19 pandemic, other challenges including geopolitical competition, trade and technology wars, climate change, and inflationary pressures arose from energy, food and financial crises as the consequences of the imposed economic sanctions among superpowers triggered by the war in Ukraine, have also caused market turmoil and instability in the international financial system and disrupted global supply chains. To counter these crises as well as getting ready to capitalize on new opportunities, the Royal Government has been promoting economic diversification towards high value-added and crisis-resilient sectors to restore and strengthen the foundation for socio-economic development to become stronger, more inclusive and sustainable.

In this context, the Royal Government has identified the automotive and electronics sectors as priority sectors to attract investment and create high-skilled and high-paying jobs to contribute to the recovery and resilience of the Cambodian economy after the COVID-19 pandemic. The identification of both sectors as priorities corresponds to the **Cambodia Industrial Development Policy 2015-2025** and the **Strategic Framework and Programmes for Economic Recovery in the Context of Living with COVID-19 in a New Normal 2021-2023**. In this regard, the "**Cambodia's Automotive and Electronics Sectors Development Roadmap**" has been formulated to guide the development of the automotive and electronics sectors in Cambodia by defining the long-term vision, development pathways and concrete measures to address investors' challenges by adopting an agile and flexible approach for implementation. Having this roadmap in place, Cambodia can reap maximum benefits from window of opportunities emerging from key trends that will shift the future value chains, as well as modernize and diversify industrial base towards new production activities with higher value addition and improved skills and specialization of the Cambodian dexterous workforce.

In the name of the Royal Government of Cambodia, I would like to extend my sincere and high appreciation to the Council for the Development of Cambodia and all relevant government ministries/institutions and stakeholders for their leadership and coordination roles in producing this important roadmap with quality and efficiency in a proactive, responsible and

cooperative spirit. I would also like to express my deep gratitude to the Government of the United Kingdom for providing support and cooperation, via the Accelerated COVID-19 Economic Support Programme (ACES), to the Royal Government in preparing this roadmap. I also wish to thank the private sector and all stakeholders for providing inputs and contributing to the orientation of these two sectors development, in the spirit of close partnership.

Finally, I strongly believe that this roadmap will serve as an important guide for promoting the development of the automotive and electronics sectors to contribute to the socio-economic development of Cambodia in a sustainable, resilient, and inclusive manner. I would like to encourage all relevant ministries/institutions, private sector, and stakeholders to implement and jointly implement all the initiatives put forward in this roadmap with a strong will and a high sense of responsibility in pursuit of ensuring successful development of both sectors as expected.

Phnom Penh, 9 February 2022

Prime Minister

(Signed and Stamped)

Samdech Aka Moha Sena Padei Techo Hun Sen

Preface

Under the wise and long-term visionary leadership of **Samdech Akka Moha Sena Padei Techo Hun Sen, Prime Minister of the Kingdom of Cambodia**, the Royal Government of Cambodia has maintained peace and political stability and made significant progress on its development agenda in all sectors, especially in strengthening the industrial base, which is an important factor in promoting inclusive and sustainable economic growth. However, the outbreak of the COVID-19 and other uncertainties in the global economy have negatively affected key sectors that drive Cambodia's economic growth, which requires the government to embark on new policies and/or measures to respond effectively.

In this context, the need to accelerate the diversification of production base and strengthen the competitiveness of the economy by fostering the attractiveness of the targeted and high-value-added industrial activities are increasingly urgent and imperative. Based on this demand, **the Cambodia’s Automotive and Electronics Sectors Development Roadmap** has been prepared as a guide to orientate and accelerate the development of the two sectors which the government has been earmarked as high-potential priority sectors for boosting economic growth, especially in the post COVID-19 pandemic era.

This roadmap has the vision of transforming Cambodia into a production hub of automotive and electronic components for export to regional and global markets, starting with the production of simple components and move up to building a skilled-based and high value-added ecosystem for automotive and electronic component suppliers in the long term. To achieve this vision, the Cambodia’s Automotive and Electronics Sectors Development Roadmap has identified 20 high-impact initiatives in five (5) areas, including: 1) cross-ministerial strategies and coordination, 2) human capital and innovation, 3) infrastructure, 4) trade facilitation, and 5) business and investor friendliness.

I am of optimistic view that this roadmap will serve as an important document that will provide guidance to future workplan and how line ministries/ institutions, private sector, and all stakeholders can contribute to promoting the development of the automotive and electronics sectors in Cambodia. Concurrently, to ensure that all challenges identified in this roadmap are effectively and timely addressed require a high degree of cooperation and responsibility from all stakeholders.

Finally, on behalf of the Council for the Development of Cambodia, I would like to extend my heartfelt appreciation to all representatives of ministries/institutions, stakeholders, the CDC’s Secretariat for leading and coordinating the implementation of the IDP, and the Boston Consulting Group (BCG) for actively participating in the preparation of this document. I also would like to thank the Government of the United Kingdom, through the British Embassy in Cambodia, for supporting the implementation of the Accelerated COVID-19 Economic Support Programme (ACES) to contribute to promoting Cambodia economic recovery. Furthermore, I would like to express my deepest gratitude to **H.E. Akka Pundit Sapheacha Aun Pornmoniroth** , Deputy Prime Minister, Minister of Economy and Finance and Chairman of the

Economic and Financial Policy Committee, for his unwavering support throughout the ACES programme's implementation and the development of this roadmap.

Phnom Penh, 2 December 2022

Senior Minister in charge of Special Mission

Vice Chairman of the Council for the Development of Cambodia

(Signed and Stamped)

Chin Bunsean

Contents

FOREWORD I

PREFACE III

EXECUTIVE SUMMARY VI

CHAPTER 1 INTRODUCTION 1

1.1 NEED OF PREPARING THE ROADMAP 1
1.2 THE IMPACTS OF MAJOR TRENDS ON AUTOMOTIVE AND ELECTRONICS SECTORS 2
1.3 IMPLICATIONS AND BENEFITS FOR INVESTORS 4

CHAPTER 2 GENERAL OVERVIEW OF AUTOMOTIVE AND ELECTRONICS SECTORS DEVELOPMENT 5

2.1 AUTOMOTIVE SECTOR 5
2.2 ELECTRONICS SECTOR 7
2.3 COMPETITIVE ADVANTAGE 8

CHAPTER 3 VISION, DEVELOPMENT PATHWAY AND TARGET 10

3.1 VISION 10
3.2 DEVELOPMENT PATHWAY AND TARGET FOR AUTOMOTIVE SECTOR 10
3.3 DEVELOPMENT PATHWAY AND TARGET FOR THE ELECTRONICS SECTOR 14

CHAPTER 4 CHALLENGES TO CAMBODIA'S AUTOMOTIVE AND ELECTRONICS SECTORS DEVELOPMENT 17

4.1 NEED FOR COORDINATED CROSS-MINISTERIAL STRATEGIES AND COORDINATION 17
4.2 HUMAN CAPITAL AND INNOVATION 18
4.3 INFRASTRUCTURE 19
4.4 TRADE FACILITATION 20
4.5 BUSINESS AND INVESTOR FRIENDLINESS 21

CHAPTER 5 KEY INITIATIVES TO DEVELOP AUTOMOTIVE AND ELECTRONICS SECTORS 22

5.1. CROSS-MINISTERIAL STRATEGIES AND COORDINATION 23
5.2. HUMAN CAPITAL AND INNOVATION 23
5.3. INFRASTRUCTURE 24
5.4. TRADE FACILITATION 24
5.5. BUSINESS AND INVESTOR FRIENDLINESS 24

CHAPTER 6 INSTITUTIONAL MECHANISM FOR IMPLEMENTATION AND MONITORING AND EVALUATION 25

6.1. INSTITUTIONAL ARRANGEMENTS 25
6.2. MONITORING AND EVALUATION 28

CHAPTER 7 CONCLUSION 29

APPENDIX 1: STAKEHOLDERS CONSULTED 30

APPENDIX 2: INDICATIVE TIMELINE FOR ACTION PLAN IMPLEMENTATION 31

APPENDIX 3: DETAILED WORK PLAN FOR THE INITIATIVES IMPLEMENTATION 32

LIST OF ABBREVIATIONS 48

ACKNOWLEDGEMENTS 49

Executive Summary

The Automotive and Electronics sectors have been earmarked as priority sectors for Cambodia to develop. Through partnership with the private sector, these sectors have grown rapidly in recent years. Automotive component exports have more than tripled from USD 60 million in 2015 to USD 200 million in 2019, while Electronics exports have grown at 20% CAGR from around USD 400 million in 2015 to around USD 900 million in 2019. Going forward, the Royal Government of Cambodia (RGC) is committed to developing these sectors further, to drive Cambodia's economic recovery and long-term growth and transform Cambodian industry from labour-intensive to skill-based industry, and integrate into regional value chains, in line with the Cambodia Industrial Development Policy 2015-2025.

For the automotive sector in the near-term, Cambodia will focus on the on-going opportunity to grow the manufacturing of simpler, more labour-intensive Automotive components for export (e.g., wiring harnesses, seats and simpler electronics and electrical components), while increasing backward linkages for locally assembled two-wheelers. **For the electronics sector, the near-term focus will be on the on-going opportunity to grow Cambodia's presence in simple components and sub-assembly (e.g., cables and connectors, PCB assembly).** This approach takes maximum advantage of Cambodia's current sources of competitive advantage, such as its cost-competitive and dexterous workforce, strategic location close to fast-growing Automotive manufacturing and assembly hubs in Thailand and Vietnam, and favourable trade agreements with key automotive and electronics export markets.

Subsequently, Cambodia's mid-term goal will be to move up the value chain into the **manufacturing of more complex Automotive components**, and **higher value-added electronics assembly and design**. In the long run, Cambodia aims to become an **automotive component manufacturing hub**, making a wide range of low-to-medium complexity components for export, as well as an **integrated electronics production hub**, present throughout the value chain in design, components manufacturing, sub-assembly, and final assembly.

To realise this vision for Cambodia's Automotive and Electronics Sectors Development, **the RGC is committed to implementing a comprehensive cross-ministerial action plan for the two sectors that will make it easier for investors to set up operations in Cambodia, and increase the cost-competitiveness of their operations**. The combined action plan comprises 20 initiatives across the following five areas:

- **Cross-ministerial strategies and coordination:** Key initiatives include the identification of locations/SEZs for automotive and electronics sectors clusters, and strengthening cooperation with neighbouring countries like Thailand and Vietnam.

- **Human capital and innovation:** Key initiatives include the development of an automotive and electronics labour upskilling programme with the private sector, and expanding and enhancing job matching services through public-private partnership.

- **Infrastructure:** Key initiatives include reviewing electricity tariff and reliability targets, and harmonising cross-border transport regulations to reduce logistics costs.

- **Trade facilitation:** Key initiatives include implementing ratified Free Trade Agreements, adoption of automated system for public service provision and simplification of export-import procedures.

- **Business and investor friendliness:** Key initiatives include implementing the Law on Investment of the Kingdom of Cambodia which provides additional investment incentives and building up the local supplier ecosystem through a supplier match-making platform and quality improvement programme.

The RGC recognises that close partnership with the private sector is key to the effective development of the two sectors. We are keen to engage private sector partners to co-develop the sectors, from shaping the overall strategy to designing and implementing the action plan initiatives. As a start, the RGC has established the "Automotive and Electronics Sectors Development Advisory Council" that comprises key ministries and agencies, technical vocational education and training institutions, national and international business associations, and investors in these two sectors to collectively discuss and set the direction of the sectors development, and prioritisation of the initiatives.

The opportunity at hand for the sectors is significant for Cambodia, with the potential to increase exports in these sectors by around USD 2.1 billion, and to create roughly 26,000 new jobs over the next five years. Achieving this vision of building vibrant automotive and electronics sectors in Cambodia will require a commitment and close partnership between the RGC and the private sector for the implementation of the roadmap articulated herein.

Chapter 1 Introduction

1.1 Need of preparing the roadmap

Cambodia's economy has experienced solid growth over the past decade of 7% per year on average, prior to the COVID-19 pandemic. However, economic activity remains disproportionately concentrated in traditional sectors of activity, particularly the agriculture, garments footwear and travel goods, tourism, and construction sectors. The mid-term review report of the implementation of Cambodia Industrial Development Policy 2015-2025 highlighted the concentration of lower value-added manufacturing sub sector that requires diversification of industrial foundation to move toward high value-added production and strengthen skill and specialization of Cambodian labour force. Additionally, COVID-19 has further increased the urgency for Cambodia to diversify its economy and seek new sources of growth, to accelerate its recovery and maintain its resilience in the face of potential future disruption.

The automotive and electronics sectors are new sources of growth and key sectors in Cambodia's industrial development ambitions, as they offer the potential to connect to regional and global value chains, and gradually move up the value chain towards more skills-driven activities as well as improve economic growth under the context of living with COVID-19. This roadmap sets out the long-term vision and desired development pathways for the automotive and electronics sectors in Cambodia, as well as an action plan of concrete initiatives with the participation from private sector and relevant stakeholders to facilitate the development of both sectors.

This roadmap has been prepared in line with the "Cambodia Industrial Development Policy 2015-2025" which provides guidance for long-term industrial development, and the "Strategic Framework and Programs for Economic Recovery in the Context of Living with COVID-19 in a New Normal 2021-2023". The roadmap will address the main challenges and pertinent issues in order to facilitate business operation of both sectors and not intended to provide solutions to all issues.

The target of the roadmap is to expand the export of automotive sector by around USD 500 million and of the electronics sector by around USD 1.6 billion while generating around 10,000 new jobs in the automotive sector and around 16,000 new jobs in the electronics sector by 2027. Female workers are expected to be accounted for around 50% to 60% of the above newly created jobs.

On top of the COVID-19 pandemic, the on-going war in Ukraine has led to the uncertainty of global economy and geopolitics as well as the emergence of recent global trends. In this context, through the launching of the roadmap, Cambodia can seize maximum benefits created by major trends that will affect the future value chains. The roadmap is a living document that provide flexibility to relevant ministries/agencies to put forth more action plans that are related and responsive to the development of both sectors and can be amended in light of new opportunities presented by emerging trends.

1.2 The impacts of major trends on automotive and electronics sectors

The development of automotive and electronics sectors has been facing a major global trend of supply chain evolution. The geo-political tension and the disruption caused by the COVID-19 pandemic on supply chain have driven companies to diversify the location of their productions to new areas, and to create duplicated supply chains (same parts in different locations) through various suppliers who are capable and flexible in meeting the demand. Numerous companies have been searching for new locations to build more factories in order to strengthen resilience while production cost remains the main factor in investment decision making. Additionally, the construction of second manufacturing plant or nearby factories can supplement the on-going operation, mitigate risk, and enhance business sustainability. This strategy has been successfully implemented by many companies through Country "+1" strategy. This trend has presented a great opportunity for Cambodia, being strategically located in the middle of ASEAN with strong competitive advantage, to maximize benefit through Country "+1" strategy to provide foundation for companies to expand their second factories.

Aside from the above-mentioned trends, the next section illustrates other trends in each sector.

1.2.1. Automotive Sector

- **The rise of Electric Vehicles (EV):** The share of Electric Vehicles (EVs) in the automotive market is poised for rapid growth over the next decade, with EVs expected to make up 18% of new car sales globally by 2030, up from 2% in 2020. The rise of EVs will significantly transform automotive supply and value chains, with EVs requiring less complex assembly, and much fewer moving components compared to Internal Combustion Engine (ICE) vehicles. A new USD 250 billion – USD 300 billion global market for EV-exclusive components (such as batteries and EV powertrain components) is likely to emerge by 2030, and generate fundamentally different requirements for automotive components manufacturers, particularly in Electrical & Electronics (E&E) components. The less complex assembly process for EVs is also allowing for the emergence of compact, low-cost EV cars that could potentially raise the trajectory of new car demand in Cambodia and the broader ASEAN region. Such low-cost EV models, such as the Hong Guang Mini EV, are gaining rapid popularity in China (where some new low-cost EVs might cost only $4,500), and could potentially also take off in the region if the right infrastructure to support widespread EV adoption is put in place.

- **New concepts of mobility:** Beyond EVs, other technologies are influencing long-established concepts of mobility, and may reshape the automotive industry value chain. In particular, autonomous cars are likely to emerge within the next 15 years, which will accelerate the move towards shared mobility already taking place particularly in dense urban areas. Autonomous vehicle technologies could unlock the full potential of shared mobility offerings, allowing for shared autonomous vehicles (such as robotaxis) that would make mobility more affordable for many consumers (with costs per passenger for a self-driving taxi at least a third lower compared to a personal car), and help reduce the environmental impact of mobility.

- **Shifts in consumer preferences:** Consumer preferences in the automotive sector continue to evolve. Two important trends are an increased emphasis on safety, as well as an increased environmental consciousness particularly among younger consumers, which is supporting the switch towards hybrid and electric vehicles. These trends appear to be gaining momentum in many countries, but their ultimate effect on consumer purchasing behaviour is challenging to predict, as is the extent to which they will gain traction in Cambodia. However, should these trends take hold in Cambodia, they could help to accelerate Cambodia's shift away from a predominance of used cars in the local car market, towards increased demand for newer, greener and safer cars.

- **New manufacturing models:** The Industry 4.0 revolution is leading to the emergence of new automotive manufacturing models that have the potential to fundamentally disrupt global automotive supply chains. Such manufacturing models include automotive "micro-factories", enabled by high levels of automation and Artificial Intelligence, which could achieve breakeven volumes as low as 1,000 vehicles per year, compared to traditional automotive assembly plants where breakeven volume could be 50 to 100 times larger. Such micro-factories are suitable to Cambodia where demand is quite limited as it can reduce the risk and cost of setting up production. However, such manufacturing models have yet to be proven at scale, and may only gain traction towards the end of the decade and made possible by AI and other Industry 4.0 technologies.

1.2.2. Electronics Sector

- **Rising demand:** The electronics sector continues to evolve, with increasing digitisation accelerated by the pandemic. Coupled with the rising middle-affluent class population, the demand for Electronics is growing fast, especially in emerging markets like ASEAN. The global consumer electronics market is projected to reach USD 1.4 trillion by 2025, and ASEAN is the third fastest-growing market for Electronics Devices with an average annual growth of 6.5%, just behind Brazil and India, according to Euromonitor. With the rising demand of electronics already taking effect globally, this provides an increased opportunity for Cambodia to capture the market of another high growth segment.

- **Utilization of the latest mobile technologies such as 5G:** With the rollout of the 5G network, new application methods are expected to emerge. For example, Augmented Reality/Virtual Reality (AR/VR) equipment and autonomous vehicles are already a developing market, driven by the Industry 4.0 revolution. As these trends appear to be gaining momentum globally, more new generation of application methods are expected to be innovated and emerge, as the 5G network rollout becomes more widespread. While the rollout of the 5G network is ongoing, it might require a few years runway for the 5G rollout to be widespread and meaningful in terms of generating new use cases. In view of this, Cambodia is poised to capture the 5G technology market and other new generational technologies in the future.

1.3 Implications and benefits for investors

This new roadmap to develop the automotive and electronics sectors in Cambodia has the following key implications and benefits for automotive and electronics companies considering investments in Cambodia:

- **RGC's long-term commitment towards Automotive and Electronics sectors**: This roadmap for the development of the automotive and electronics sectors reflects the RGC's conviction that these sectors represent an important industrial development opportunity for Cambodia. Automotive and electronics companies considering an investment in Cambodia should be assured of the RGC's long-term commitment to implementing the initiatives needed to address key investor pain points and achieve the desired sectors development pathways.

- **Investor-centric approach towards developing both sectors**: Given the roadmap's emphasis on an investor-centric approach to developing the automotive and electronics sectors, the RGC welcomes continued feedback from automotive and electronics companies already in Cambodia, or from potential investors, on where the key investor pain points are in Cambodia. More importantly, the RGC seeks to partner with existing and potential investors to co-develop Cambodia's overall strategy to develop the automotive and electronics sectors. The RGC has established the "Automotive and Electronics Sectors Development Advisory Council" that will give interested investors an opportunity to not only better understand the RGC's plans for these sectors, but also actively shape the direction and policies for the sector.

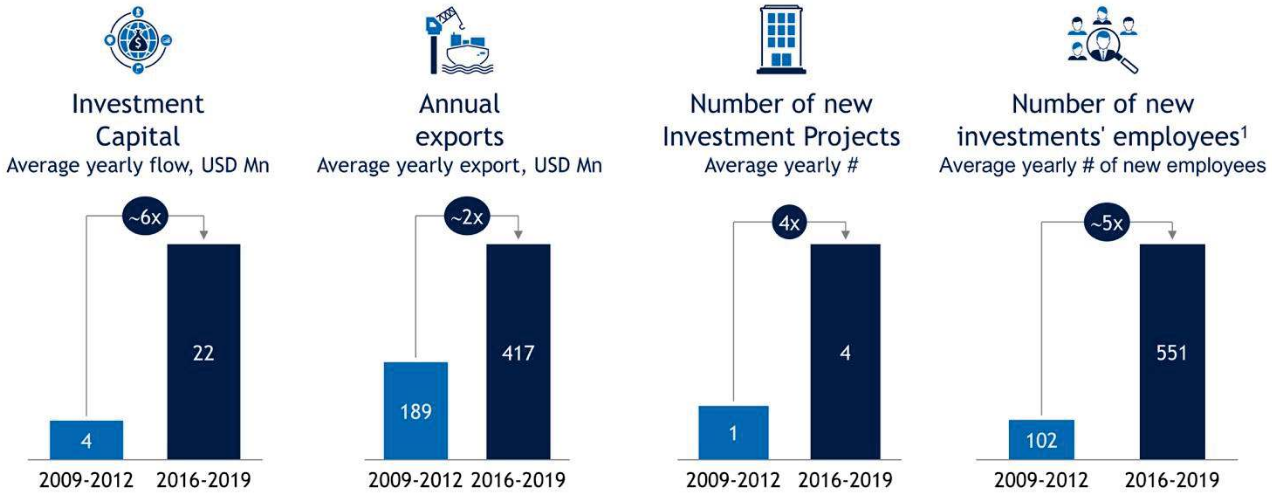
- **Concrete improvements in business environment:** Automotive and electronics companies investing in Cambodia can look forward to improvements across the key dimensions of human capital and innovation, infrastructure, trade facilitation, and business and investor friendliness, as the RGC implements its cross-ministerial action plan. In certain cases, the improvements will also come from the timely implementation of existing RGC initiatives and plans, such as investment plans in electricity and transport infrastructure. Most of the initiatives, however, are new, previously unexplored efforts to address pain points distilled from extensive consultation with both existing and potential investors in Cambodia.

Overall, the initiatives will make it easier for investors to set up operations in Cambodia, and increase the cost-competitiveness of their operations (e.g., through lower electricity, transport and logistics costs).

Chapter 2 General Overview of Automotive and Electronics Sectors Development

2.1 Automotive sector

Figure 1: Automotive sector in Cambodia today



Note: charts not in scale
Source: Council for the Development of Cambodia, and General Department of Customs and Excise (Ministry of Economy and Finance)

The automotive sector in Cambodia has been experiencing rapid growth in recent years. Average annual automotive sector exports in the period between 2016 to 2019 were double that of exports between 2009 to 2012. This was driven by higher levels of foreign investment. Cambodia received, on average, four new automotive sector investment projects per year between 2016 to 2019, representing investment capital of USD 22 million per year, compared to just USD 4 million per year in the period between 2009 to 2012. This has also generated rapid growth in the automotive workforce, with these new investments adding an average of 500 workers per year to the sector workforce, which currently stands at around 10,000 workers. Currently, Japan is a major source of investment in the automotive sector in Cambodia, while the main export markets include Thailand and Japan.

While the automotive sector has been adversely affected by the COVID-19 pandemic, with new vehicle registrations falling from 105,000 in 2019 to 86,000 in 2020, the long-term prognosis for the automotive sector in Cambodia and the wider ASEAN region remains positive, with recovery and rapid growth forecasted in the coming years, driven by the region's economic growth and fast-growing middle class.

The pandemic's impact on automotive manufacturing in Cambodia has also been mitigated by RGC's proactive and effective COVID-19 vaccination programme, which achieved the third highest rate of vaccinations in ASEAN, and vaccinated over 104% of the adult population by November 2022. This has allowed many automotive manufacturing plants to remain active throughout the pandemic.

Automotive components: Automotive components manufacturing and assembling in Cambodia have seen tremendous growth, with exports growing at a CAGR of 36% from 2015 to

2019. This growth has mainly been driven by the manufacturing and export of labour-intensive wiring harnesses. However, there are also positive signs of growth potential in higher-value-added segments such as powertrain components, which have grown to constitute 10% of automotive component exports from Cambodia in 2019.

Major automotive component manufacturers and assemblers such as Denso, Yazaki, Sumitomo, and Kyungshin have been successfully operating in Cambodia through the implementation of a Country "+1" Strategy, where labour-intensive parts are made in Cambodia for transport to assembly plants in neighbouring countries, Thailand or Vietnam.

Two-wheeler assembly: There is also significant two-wheeler assembly activity in Cambodia, with more than 300,000 motorcycles assembled in 2019, mainly by Honda and Suzuki. This assembly activity feeds high local demand (540,000 new motorcycle registrations in 2019), which is expected to continue rising to an estimated 1.1 million new motorcycle sales by 2030. Unlike more developed countries in the region, where rising income levels are causing consumers to shift away from motorcycles, motorcycles remain a highly attractive transport option at current income levels in Cambodia.

While locally assembled vehicles account for more than 80% of local two-wheeler demand in Cambodia, most of the component parts for these vehicles are currently imported. Local contents make up only about a quarter of the total value of two-wheelers assembled in Cambodia, compared to over 80% for other countries in the region. This presents an opportunity for Cambodia to increase local content and strengthen its role in the two-wheeler assembly value chain, by improving the quality of the local supplier base.

Four-wheeler assembly: The four-wheeler assembly activity is present in Cambodia, but remains limited in scale due to narrow export base, high cost of production, and limited local demand for new cars due to the predominance of used cars in the market.

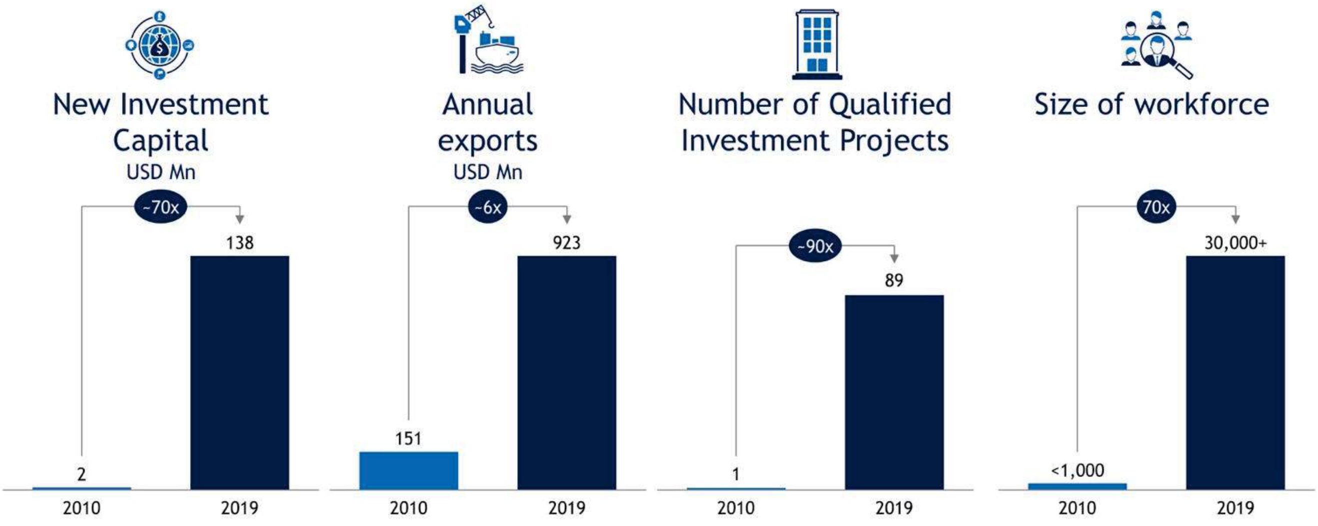
In spite of the all the above-mentioned challenges, companies including Ford, SsangYong, Isuzu, Hyundai, Dongfeng, and Toyota has been establishing assembly industries with the full support from the RGC. Moreover, there are also positive signs for the long-term growth potential of four-wheeler assembly in Cambodia in the form of a rising preference for new cars among Cambodians, driven by enhanced purchasing power, and increased consumer emphasis on the after-sales services and vehicle warranties available with new cars.

Figure 2: Automotive sector's value chain in Cambodia today

Source: Analysis of the Royal Government's working group and BCG based on consultation with experts in the field of automotive

2.2 Electronics sector

Figure 3: Electronics sector in Cambodia today



Note: Charts are not to scale
Source: Council for the Development of Cambodia, and General Department of Customs and Excise (Ministry of Economy and Finance)

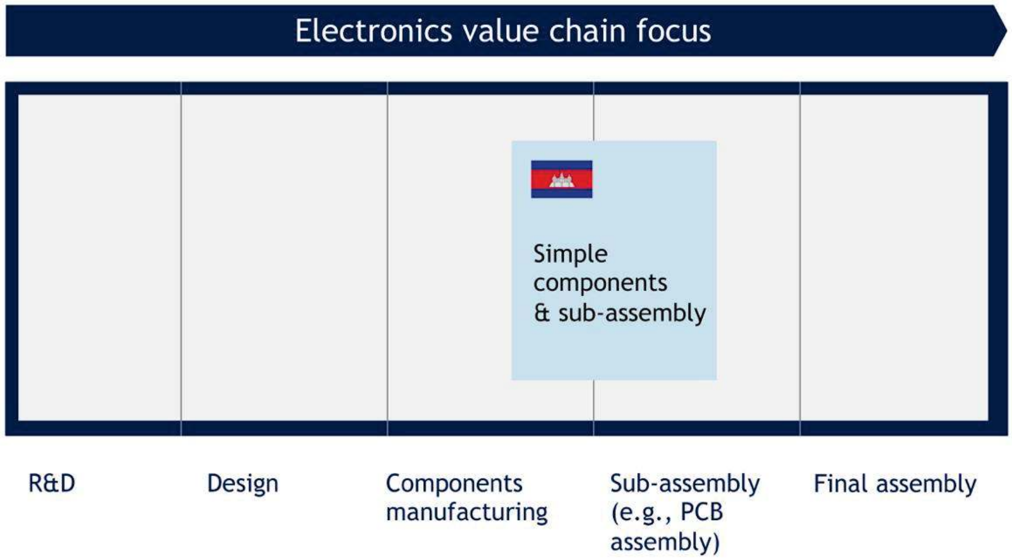
The electronics sector in Cambodia has grown rapidly in recent years. Over the last 10 years, the electronics exports have increased by 6 times, reaching around USD 923 million in 2019, while the number of Qualified Investment Projects (QIPs) increased to 89 QIPs in 2019. This has also generated rapid growth in the electronics workforce by 70 times in the last 10 years, which currently stands at around 30.000 workers. Currently, Japan and China represent the major source of electronics sector investment in Cambodia, while major export markets include United States of America, ASEAN, China, Japan and South Korea.

While the Cambodian economy has been adversely affected by the COVID-19 pandemic, the electronics sector has remained resilient. The long-term prognosis for the electronics sector remains positive, where continuous and rapid growth in Cambodia and the wider ASEAN region is forecasted in the coming years. This prognosis is driven by trends, such as increasing digitisation, which has been further accelerated by the pandemic. The pandemic's impact on electronics manufacturing in Cambodia has also been mitigated by Cambodia's proactive and effective COVID-19 vaccination programme, which achieved the third highest rate of vaccinations in ASEAN, and vaccinated over 104% of the adult population by November 2022. This has allowed many electronics manufacturing plants in Cambodia to remain active throughout the COVID-19 pandemic.

Electronics components: Electronics components manufacturing in Cambodia has seen tremendous growth, with exports growing at a CAGR of 20% from 2015 to 2019. This growth was mainly driven by the manufacturing of labour-intensive products, such as wiring-harnesses, lighting cables, motors and LED lights. However, there are also positive signs of growth potential in sub-assembly or PCB assembly, as well as the assembly of other consumer products, such as speakers and cameras.

Major electronics component manufacturers and assemblers, including Minebea, SVI and Sumitronics, have been successfully operating in Cambodia, typically located in Phnom Penh or along the Cambodia-Thailand border. These companies expanded their production activities into Cambodia as part of the Country "+1" strategy or broader supply chain diversification, leveraging on Cambodia's competitive advantages, such as its strategic location at the heart of ASEAN, and competitive cost advantage.

Figure 4: Electronics sector's value chain in Cambodia today



Source: Analysis of the RGC working group and BCG's consulting company based on consultation with experts in the field of electronics

2.3 Competitive Advantage

At present, Cambodia's competitive advantage in developing its automotive and electronics sectors include its cost-competitive labour workforce, strategic location, and favourable trade agreements with major export markets, such as ASEAN, China, Japan and the United States.

Cost-competitive workforce: Cambodia has a young and highly cost-competitive workforce ideal for automotive and electronics components manufacturing. About 64% of the 16 million populations are under 35 years old and the current minimum wage is at least 10% to 20% lower than other major manufacturing hubs in the region. Adult literacy rates also improved rapidly from 78% in 2008 to 88% in 2019, and is even higher among the young workforce. In addition, Cambodia also has the advantage of hosting a major textile, garment, footwear and bags industry, which employs around 1 million workers whose dexterity and work ethic can be used for smaller component production in automotive and electronics sectors.

Strategic Location: Cambodia is strategically located at the heart of the ASEAN region and deeply connected to the regional value chains through the Southern Economic Corridor of the Greater Mekong Subregion. In particular, Cambodia sits in close proximity to fast-growing automotive hubs, less than 400km from the automotive hub in Rayong, Thailand, and less than 100km from Ho Chi Minh City, Vietnam. This makes Cambodia an ideal location for manufacturing plants which supply to automotive assembly in Thailand and/or Vietnam. At

the same time, based on this geographical factor, Cambodia is also an ideal location to set up sub-assembly plants and various electronics components manufacturing plants supplying to the electronics manufacturing hubs of the two countries.

Favourable Trade Agreements: Cambodia has a highly open economy with favourable trade agreements for exports to major automotive and electronics markets and has also enjoyed preferential treatment provided by developed countries and some international organizations around the world for automotive and electronics exports. Cambodia is also a signatory to the multilateral free trade agreements such as ASEAN Free Trade Agreement, ASEAN Plus Trade Agreement with Australia-New Zealand, China, Hong Kong, India, Japan and South Korea and Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP). At the same time, Cambodia also has bilateral free trade agreement with People's Republic of China and the Republic of Korea. Cambodia is also in the process of negotiating free trade agreements with other partner countries to facilitate the integration into regional and global value chains.

Chapter 3 Vision, Development Pathway and Target

3.1 Vision

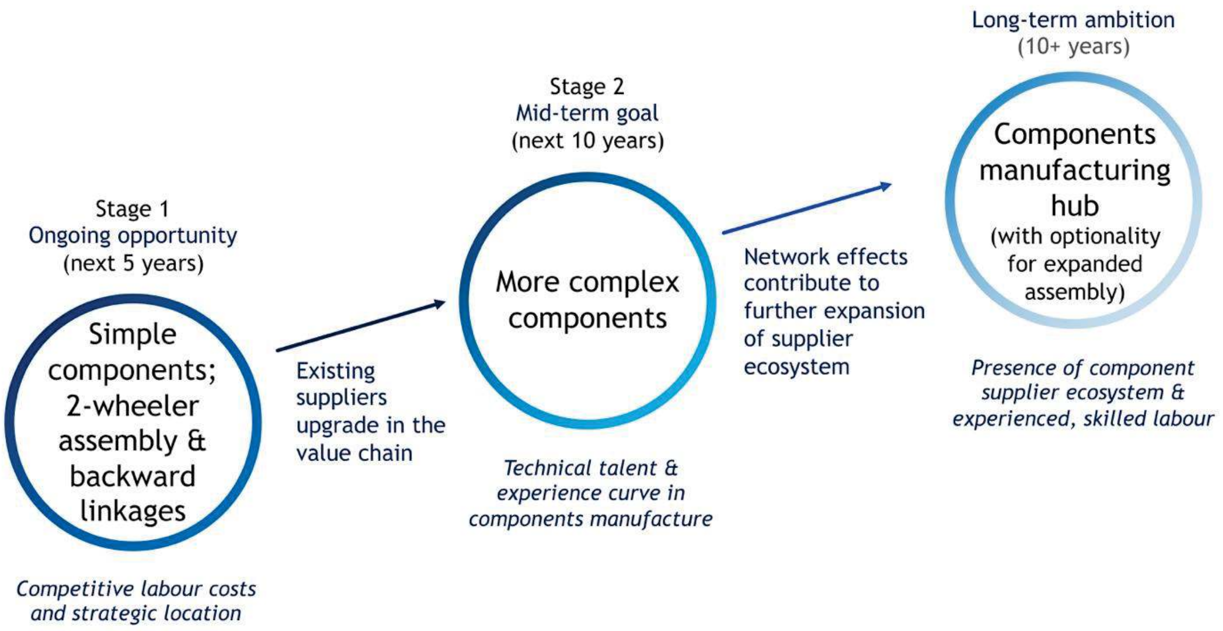
Cambodia aims to become an integrated Automotive and Electronics components manufacturing hub for export to regional and global markets. In order to achieve this vision, Cambodia will build the capabilities to move up the value chain from highly manual manufacturing and assembly of simple automotive and electronics components towards leveraging more advanced manufacturing technologies and a more highly skilled workforce to produce and assemble higher value-added components and equipment. Cambodia will also seek to encourage the adoption of a more environmentally sustainable approach in these two sectors.

The achievement of the vision will generate positive socio-economic outcomes, particularly increasing domestic value-added and economic resilience, improving industrial diversification and modernization, and providing more skilled job opportunities for Cambodian people.

3.2 Development pathway and target for Automotive sector

Cambodia will move towards its long-term vision of becoming an integrated automotive components manufacturing hub in two key stages.

Figure 5: Development pathway for Cambodia to capture Automotive sector vision



Source: Analysis of the Royal Government's working group and BCG based on consultation with experts in the field of automotive

Stage 1: Simple Components, Two-Wheeler Assembly and Backward Linkages

Focus sub-sectors: In the near-term (next 5 years), Cambodia will focus on leveraging the strengths to unlock the full potential of its ongoing opportunity in two key areas:

First, Cambodia will seek to expand its base of automotive suppliers manufacturing simpler, more labour-intensive automotive components for export. Such components include:

- Wiring harnesses
- Seats
- Simple automotive electronic and electrical (E&E) components such as sensors, switches, and basic communications devices.

Manufacturing these labour-intensive components is well-suited to Cambodia's cost-competitive workforce and requires a relatively lower level of technological complexity that is feasible for Cambodia. They are also relatively lightweight and hence feasible for cost-effective export to assembly plants outside Cambodia, particularly in neighbouring countries. Although these components make up a relatively small percentage of the value of the vehicle, they nonetheless represent an important opportunity for Cambodia as the market for many of these components has been growing rapidly, and their suppliers has also been actively seeking to diversify their production footprint, in pursuit of supply chain resilience.

Second, Cambodia will seek to grow two-wheeler assembly activity, while leveraging this to increase backward linkages and localise the component supply for these two-wheelers.

At present, the local component supplier ecosystem for two-wheelers in Cambodia is nascent, and poorly integrated with the assemblers in the country. Two-wheeler assemblers and Tier 1 component suppliers have also raised concerns about the quality of components produced by local firms. Consequently, most of the two-wheeler components are imported, with local content making up only about a quarter of the value of component parts of two-wheelers assembled in Cambodia.

There is thus a need to strengthen the local component supplier ecosystem for two-wheelers, to increase the share of local content and domestic benefits as well as to prevent the economic leakages. This will allow Cambodia to capture value added in two-wheelers through three main drivers. First, the overall demand of two-wheelers will increase at a CAGR of approximately 7% through 2025. Second is an increase in the percentage of locally assembled two-wheelers. Cambodia currently makes 82% of the two-wheelers sold in Cambodia and aims to increase this to 95% by 2025. Third is an increase in the share of local content, from the current 26% to a target of 85% by 2025, comparable to other countries in the region.

Stage 2: More complex components

In the mid- to long-term, Cambodia's goal is to move up the automotive value chain from simple, labour-intensive components into more complex and higher value-added components.

Focus sub-sectors: In this stage of its development pathway, Cambodia will specifically seek to **attract the production of moderately complex automotive components**, particularly components that are also relatively lightweight and less sensitive to transport costs, and hence suitable for cost-competitive export to automotive assembly hubs in neighbouring countries.

Such components include:

- Radiators and thermal systems
- Communications and safety electronics
- EV convertors and invertors
- EV vehicle control units
- EV electric motor (casing & assembly)
- EV battery pack (casing & assembly)

Figure 6: More complex components that Cambodia could explore to move up Automotive value chain

	ICE	Common to ICE & EV	EV
Most complex to make	• Engine • Drivetrain • Fuel system	• Electronics software • Suspension	• Battery cells • Energy regen braking system • Electric motor core • Thermal management system • E-axle
Moderately complex (technologically feasible for Cambodia in <10 years)	• Exhaust system	• Body structure • Brakes • Tires • Radiators / thermal systems • Comms. & safety electronics	• Electric motor casing & assembly • Converter/inverter • Battery pack casing & assembly • Vehicle control unit
Least complex to make		• Wire harnesses • Seats • Simple electricals (e.g., sensors, switches, simpler comms. electronics)	Auto electronics, including new EV parts, are key opportunities to move up value chain - higher export potential due to lower weight & transport cost sensitivity

Source: Analysis of the Royal Government's working group and BCG based on consultation with experts in the field of automotive

The rise of EVs and the new USD 250 billion – USD 300 billion market for EV-exclusive components that will emerge by 2030 represent an important opportunity for Cambodia to move up the components value chain. Where much of the value of traditional Internal Combustion Engine (ICE) vehicles lay in high-complex and heavy systems that would be challenging to produce in Cambodia, such as the engine and drivetrain, a significant portion of the value of an EV lies in components of moderate complexity and relatively light weight that can be produced cost-competitively in Cambodia within the next decade.

In addition, Cambodia has been able to attract a significant ecosystem of major wiring harness manufacturers, many of which are seeking to expand their portfolio of higher-value-added EV E&E components. With the right policies and incentives, these manufacturers could be

encouraged to introduce such components into their operations in Cambodia. As for two-wheelers, the local component supplier ecosystem will also be better placed to support the manufacturing of more complex components for electric two-wheelers, such as the assembly of electric two-wheeler battery packs.

Beyond the components listed above, Cambodia could also seek to attract other components of moderate production complexity but relatively higher sensitivity to transport costs, such as parts of the body structure, brakes and tires, and ICE vehicle exhaust systems for ICE vehicles.

Impact and capabilities built for both stages: In order to achieve the above vision and development pathway, the Royal Government of Cambodia set two main measurement targets as below:

- Increasing Cambodia's automotive sector export by USD 500 million by 2027
- Creating 10,000 new jobs that require low, medium and high skills by 2027.

Focusing on these areas of on-going opportunity in the short and medium term will help Cambodia attract new manufacturing capabilities and develop new sources of competitive advantage that will lead Cambodia to achieve its long-term vision of automotive sector development. These include:

- **A higher-quality local component supplier base for local two-wheeler assembly:** Cambodia will invest in initiatives to improve the quality of the local supplier base, while also seek to encourage positive technology spill-over from two-wheeler assemblers and Tier 1 suppliers.

- **An expanded pool of trained automotive workers:** Cambodia will also grow the number of managers, technicians, and operators who are familiar with automotive component manufacturers' work processes and quality requirements, and are able to operate production processes for more complex components. In addition, Cambodia will have a larger group of skilled and experienced mid-level technical talent, specifically engineers and technicians with relevant mechanical or electronics training.

- **An expanded cluster of major automotive components manufacturers in Cambodia:** Cambodia seeks to build a strong track record of support and partnership with these manufacturers starting with simple and labour-intensive components, and over time, encourage their introduction of higher-value components for manufacture in Cambodia. A key goal in particular is to start developing an ecosystem of manufacturers making automotive seats and automotive electronics, both which currently have a limited presence in Cambodia. Cambodia will seek to attract a much larger proportion of the leading global automotive components manufacturers. It would also have developed a more mature ecosystem for supporting these manufacturers, including low to mid-tier (Tier 2 and Tier 3) local suppliers.

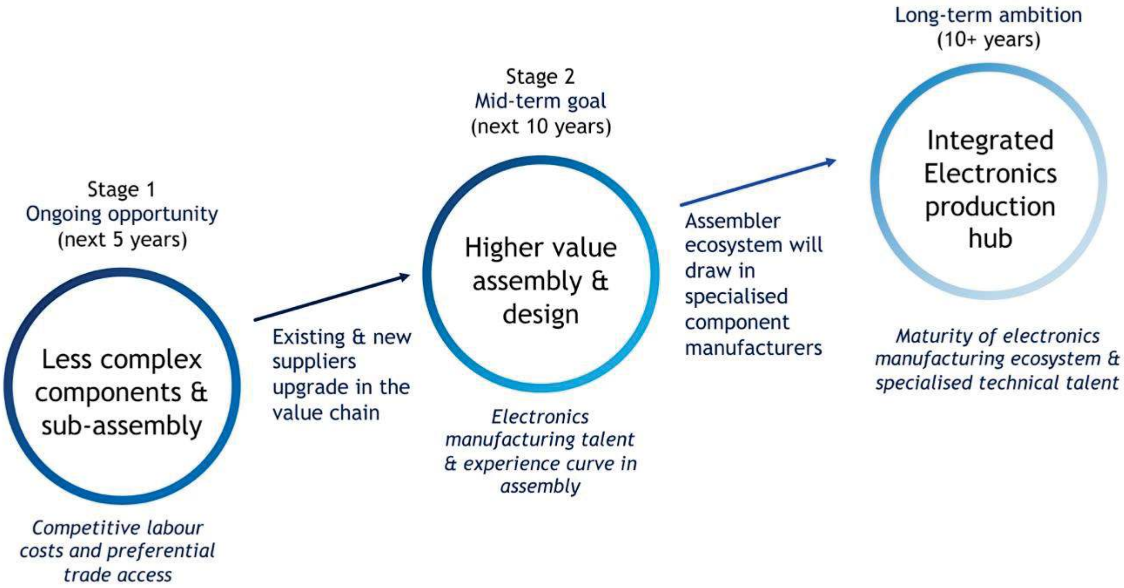
Beyond creating the conditions to support Cambodia's maturation into a full-fledged automotive component manufacturing hub, the network effects from the components manufacturing ecosystem and the experienced labour pool could also potentially allow Cambodia to attract more four-wheeler assembly activity. While limited local demand currently

makes it challenging for four-wheeler assemblers to produce at cost-efficient scale in Cambodia, placing a constraint on the extent of four-wheeler assembly activity, emerging automotive sector trends could alter this equation in the long-term. For instance, the emergence of low-cost EV models and the shift of consumer preferences could accelerate the growth of demand for new cars in Cambodia, while at the same time, new Industrial Revolution 4.0 has enabled manufacturing models such as "micro-factories" could enable cost-efficient assembly at lower scale.

3.3 Development pathway and target for the Electronics sector

Cambodia will move towards its long-term vision of becoming an Electronics components manufacturing hub in two key stages.

Figure 7: Development pathway for Cambodia to capture Electronics sector vision



Source: Analysis of the Royal Government's working group and BCG based on consultation with experts in the field of electronics

<u>Stage 1: Simple components and sub-assembly</u>

Focus sub-sectors: In the near-term (next 5 years), Cambodia will focus on leveraging the strengths to unlock the full potential of its ongoing opportunity. **Cambodia will seek to expand its base of electronics manufacturers, producing less complex components and sub-assembly, such as cables and connectors, and PCB assembly.** This stage aims to build upon Cambodia's current foundation of electronics manufacturers, who are already equipped with fundamental experience in these segments.

These components are relatively lightweight, making it suitable for export, in line with Cambodia's goal of building an export-oriented electronics sector. These components can also be fed into many different end products with varying degrees of complexity, and thus would make Cambodia's electronics sector more resilient to external shocks, and can be a stepping-stone for Cambodia to capture electronics segments with higher complexity.

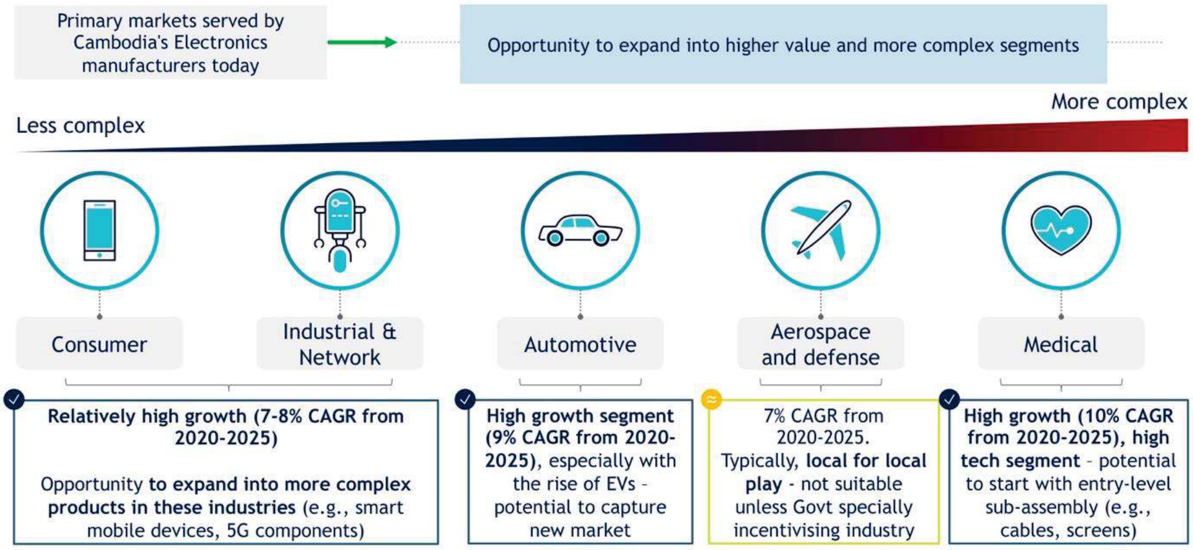
The targeted players of Cambodia's interest are EMS companies that have a diverse range of product portfolio, as well as electronics manufacturing capabilities and experience, including manufacturing of less complex components, sub-assembly and more.

Stage 2: Higher value assembly and design

Focus sub-sectors: In the mid- to long-term, Cambodia's goal is to move up the electronics value chain into higher-value assembly and design services, to serve a wider range of industry segment. Building upon this, Cambodia can consider:

- **Expansion into more complex products in the Consumer and Industrial and Network segments** to capture the large market size and high growth, especially with new growth segments generated from 5G.
- **Expansion into more advanced automotive electronics components:** The automotive electronics segment exhibits high growth and growth potential, driven by the rise of EVs and opportunities to further integrate into the regional automotive value chain.
- **Expansion of the Cambodian electronics industry into MedTech**, particularly, into the entry-level electronics components, as it is a high-growth segment and is an opportunity for Cambodia to be highly integrated in a truly global value chain. In addition to expanding manufacturing capabilities, Cambodia also seeks to leapfrog into higher value-added value chain activities, such as design services. On this front, Cambodia targets to attract more Original Design Manufacturers and Original Equipment Manufacturers who will be crucial in providing such services. Moreover, these design activities are expected to complement the growing ecosystem of manufacturers in the country.

Figure 8: Focus sub-sector that Cambodia could consider producing to move up the value chain of Electronics sector



Source: Analysis of the Royal Government's working group and BCG based on consultation with experts in the field of electronics

Impact and capabilities built for both stages: In order to achieve the above vision and development pathway, the Royal Government of Cambodia set the two main measurement targets as bellow:

- Increasing Cambodia's electronics sector exports by USD 1.6 billion by 2027
- Creating 16,000 new jobs that require low, medium and high skills by 2027.

For the short and medium term, Cambodia will develop new sources of competitive advantage that could lead Cambodia to achieve its vision of electronics sector development. These include:

- **An expanded pool of trained electronics workers:** Cambodia would have a larger group of skilled and experienced engineers, including engineers with experience in production and design. In addition, Cambodia will also grow the number of skilled labours trained in the manufacturing management, technicians and mid-level managers who are experienced in electronics production processes, such as Surface Mount Technology and assembly lines.

- **An expanded cluster of major EMS players operating in Cambodia:** Cambodia seeks to build a strong track record of support and partnership with these manufacturers in entry-level electronics components and sub-assembly. These partnerships are targeted to be concentrated especially among mid-tier EMS players. Cambodia would seek to attract a broader range of Electronic Manufacturing Services, Original Design Manufacturers, and Original Equipment Manufacturers with experience in more advanced product segments in order to strengthen manufacturer ecosystem.

Beyond creating the conditions to support Cambodia's maturation into a full-fledged Electronics manufacturing hub, the development of these capabilities could also create the potential to attract more advanced board component manufacturers. This would equip Cambodia for upstream integration of the end-to-end Electronics value chain.

Chapter 4 Challenges to Cambodia's Automotive and Electronics sectors development

There are several key challenges currently hindering the growth of Cambodia's automotive and electronics sectors. Many of these challenges affect not only these sectors, but Cambodia's industrial development in general.

4.1 Need for coordinated cross-ministerial strategies and coordination

To fully develop the automotive and electronics sectors, close cooperation and coordination is needed among multiple stakeholders, including relevant RGC ministries/agencies, international partners, as well as private sector such as business federations and investors. At present, there are gaps in the sectors development strategy and coordination that need to be addressed, including:

a. **Need for long-term sectors development strategy:** Up until now, there has been a lack of long-term vision and development pathway for the automotive and electronics sectors. The absence of such a long-term sectors development strategy has hindered the RGC from taking focused efforts to support these sectors and contributed to a lack of investor confidence in the RGC's long-term commitment to the sectors.

   The Automotive and Electronics Sectors Development Roadmap, which lays out the long-term ambition and development strategy for the sectors, is hence an important first step in addressing this gap. This strategy will continue to evolve based on feedback that the RGC will continue to gather from investors.

b. **Need for sector cluster strategy:** There has not been a clear strategy to develop automotive or electronics clusters in specific locations in Cambodia. Consequently, automotive and electronics plants are dispersed across Cambodia in various locations and Special Economic Zones (SEZs), resulting in missed opportunities to generate positive network effects from having companies in the automotive and electronics sectors respectively in closer proximity. Such positive effects include:

   - The ability to share an infrastructure and support ecosystem tailored for each sector's needs (e.g., establishing an Automotive Technical and Vocational Education and Training (TVET) and Centre of Excellence in Automotive Sector that is near to the automotive industry cluster)
   - Closer integration between companies in different parts of the sectors' value chain
   - Increased innovation from mutual learning and information sharing

   There is therefore a need for Cambodia to identify certain locations or Special Economic Zones (SEZs) to be developed as manufacturing clusters for each sector.

c. **Need for a more proactive investor engagement strategy**: Part of Cambodia's challenges in attracting foreign investments in the automotive and electronics sectors is

a lack of awareness of the investment potential, opportunities and favourable investment environment in Cambodia among potential investors.

Even as Cambodia continues to improve its investment and business environment, it is crucial to ensure that potential investors are made aware of this progress, and the opportunities that Cambodia offers, so that their investment decisions are not based on a false or dated perception of the situation in Cambodia. There is therefore a need for a more proactive campaign of investor engagement and outreach to potential investors in the automotive and electronics sectors, particularly investors in the sub-sectors prioritised in the sectors development pathway.

d. **Need for regional partnership strategy:** Cambodia's efforts to develop its automotive and electronics sectors are currently not well-integrated and coordinated with regional partners such as Thailand and Vietnam, which are key potential markets for automotive and electronics components made in Cambodia as part of Country "+1" strategies. Many investors pain points, such as cross-border transport and logistics issues, can be more effectively addressed through cross-border solutions than by the RGC on its own. Given Cambodia's export-oriented automotive and electronics strategy, it is critical that Cambodia develops a strategy to strengthen partnerships with neighbouring countries for the mutually beneficial development of each other's automotive and electronics sectors.

4.2 Human capital and innovation

Human capital is another critical bottleneck for the development of Cambodia's automotive and electronics sectors. To achieve the desired expansion of this sector, there is a need to increase the pool of trained and experienced human capital at all levels, including workers, technicians, engineers and managers.

a. **Need to expand number of suitable workers and mid-level technical talent:** One of Cambodia's competitive advantages is its highly cost-competitive labour force, compared to other countries in the region. Improvements in education have also significantly improved literacy and numeracy levels. For instance, adult literacy rates have improved rapidly from 78% in 2008 to 88% in 2019. These facts notwithstanding, investors continue to face challenges finding and retaining suitable skilled and unskilled labour in the automotive, electronics and other industrial sectors. It is therefore critical for Cambodia to take steps to rapidly grow its pool of workers and mid-level technical talent who possess the suitable skillsets and experience for productive employment in the automotive and electronics sectors.

At the most basic level, there is a need to prepare workers who may be more familiar with agricultural and service sector roles with the working habits and discipline needed in a manufacturing environment. The TVET system should at the same time equip and strengthen workers' technical skills (e.g., basic computer skills, specialised electronic and mechanical knowledge to operate and maintain production machinery), to prepare them to take on higher-skilled roles. There is also potential for Cambodia to strengthen efforts to build early Science, Technology, Engineering and Mathematics (STEM) skills among

high school students, to better prepare them for further training and education through the TVET or university system.

Furthermore, it is also crucial to strengthen job matching and recruitment services, to address the problem of geographic job market asymmetry in Cambodia, which is experiencing a shortage of suitable workers in some parts of Cambodia, and surpluses in others. What is more, there is a large pool of Cambodian workers who are currently working in the automotive and electronics sectors in neighbouring countries who possess relevant experience and skillsets, hence, there are opportunities for Cambodia to rapidly expand its pool of skilled workers by tapping on this ready labour pool.

b. **Shortage of engineering, managerial and professional talent:** Automotive and electronics investors in Cambodia also face the challenge of hiring for job roles which require higher levels of technical or professional knowledge, such as engineers, plant managers and administrative staff. A common practice is for foreign investors to bring in expatriate engineers and professionals, especially in the early stages of establishing new factories. These expatriates are a critical source of expertise in establishing the work processes in these new factories, and training and equipping Cambodians to eventually fill these higher-skilled roles.

   There is hence a need to develop policies and plans to increase Cambodia's ability to attract such highly skilled talent. This includes plans to strengthen social infrastructure such as healthcare and education, particularly in more rural parts of Cambodia, and to attract diaspora talent and Cambodian migrant workers with relevant expertise and experience in the automotive and electronics sectors to return to Cambodia.

4.3 Infrastructure

Although Cambodia's physical infrastructure has improved tremendously over the years, the most critical near-term priorities reflected by automotive and electronics investors are the improvement of electricity, transport and logistics infrastructure, while Cambodia must seek to improve its infrastructure across multiple domains, including digital infrastructure such as high-speed Internet to support its transition to a higher-skills-based economy.

a. **Need for improvement in electricity infrastructure:** A key priority, as reflected in feedback from investors, is reducing electricity prices while improving the stability of supply. Over the last 5 to 10 years, Cambodia has already made significant strides in improving electricity access and stability, while reducing prices. For instance, the index of villages receiving electricity supply significantly increased from 66.6% in 2015 to 97.4% in 2020. Electricity tariffs have also been reduced by as much as 30% over the past 5 years. In addition, more than 50% of Cambodia's domestic energy production comes from renewable sources (mainly hydropower), one of the highest percentages in the region, and a key value proposition for investors seeking to minimise their environment footprint.

   Nevertheless, electricity in Cambodia remains slightly more expensive and less stable compared to neighbouring countries. While this gap is closing, there continues to be a need for concerted effort from the RGC to ensure more competitive electricity prices and

stable electricity supply, to ensure cost-competitiveness and avoid disrupting manufacturing operations in the energy-intensive automotive and electronics sectors. Investments in new and improved electricity infrastructure, as well as the diversification towards new sources of energy generation (e.g., solar power and other renewables) are required.

b. **Need for improvement in transport and logistics infrastructure:** Another key challenge for Cambodia is to strengthen its transport and logistics infrastructure to accommodate the rapidly increasing trade volumes, and specifically to support export-oriented sectors such as the automotive and electronics sectors. The transport and logistics infrastructure in Cambodia has been significantly improved and modernised over the past decade, including through the expansion and improvement of the road network, and the expansion of the deep-sea port in Sihanoukville, including through the launch of a new multi-purpose terminal in 2018.

   Nevertheless, there is still room for improvement in Cambodia's intermodal transport and logistics infrastructure. For instance, there is a need to reduce traffic congestion between major industrial areas, such as Phnom Penh and Sihanoukville, and improve connectivity between these industrial areas and export gateways to Thailand and Vietnam. Infrastructure limitations are exacerbated by a lack of harmonisation in cross-border transport regulations. For instance, differences in maximum truck load requirements and restrictions on the number of trucks licenced to transport cargo between Cambodia and neighbouring countries increase the need for transloading at the border and contribute to congestion at border checkpoints and delivery delays. The removal of such inefficiencies in the transport network will help to reduce logistics costs for automotive and electronics manufacturers in Cambodia, particularly those transporting components to assembly plants in Thailand or Vietnam.

   While road infrastructure continues to play the most important role in trade-related logistics, Cambodia's port and airport infrastructure are becoming increasingly important in its export-oriented automotive and electronics sectors development strategies, particularly as it moves up the value chain to higher-value and lightweight components suitable for global export. Cambodia therefore needs to continue investing in its intermodal transport and logistics infrastructure and seek to harmonise relevant cross-border transport regulations, to enable more efficient and less costly transport of goods.

4.4 Trade facilitation

Trade facilitation is critical to Cambodia's export-oriented automotive and electronics sectors strategies. In this respect, several trade facilitation reforms have been implemented in recent years, including the elimination of export management fees and Certificate of Origin requirements for some countries, the provision of public services through automated system, and the institutional reform to reduce the number of institutions involved in border checkpoints processes. Nevertheless, Cambodia still needs to further improve customs clearances, reduce time and logistics costs for the export of automotive components and electronics goods, to increase transparency and predictability for investors.

4.5 Business and investor friendliness

To promote the development of the automotive and electronics sectors in Cambodia, it requires an attractive business and investment climate as well as a more conducive ecosystem for the growth of these sectors in terms of linkages across the value chain:

a. **Better communication of new enhanced investment incentives**: Prior to 2021, the RGC had identified the need to strengthen investment incentives for higher value-added and more capital-intensive sectors, including the automotive and electronics sectors. For instance, the Law on Investment prior to 2021 did not provide incentives for companies who invested in R&D, training and worker facilities, even though these contributed to the development of the sectors.

   The Law on Investment and the Law on Public-Private Partnership (PPP), promulgated at the end of 2021, address this gap through the provision of more favourable investment incentives and a stronger regulatory foundation for investments in Cambodia. Implementation sub-decrees are being developed to provide additional detail on how these new laws will be implemented, and the RGC will continue to engage the business community in Cambodia, as well as potential investors, to explain the implications and opportunities arising from these new investor-friendly laws.

b. **Need for more conducive ecosystem of linkages across the value chain:** A conducive ecosystem of linkages between different parts of the automotive and electronics value chain is currently lacking in Cambodia. For instance, while there is significant two-wheeler assembly activity in Cambodia, there are limited backward linkages between these assemblers and local SME component suppliers in Cambodia, resulting in most of these components being imported.

   Assemblers lack visibility of the many local SME component suppliers in Cambodia, and have concerns about the quality of the components being supplied. Addressing this visibility and quality gap will be key in creating a more conducive ecosystem of automotive backward linkages. Beyond such automotive backward linkages, there is also room to help Cambodian SMEs providing engineering and IT services to better plug into the automotive and electronics value chains, so that local firms can benefit from the growth of these sectors while at the same time providing a stronger supporting ecosystem of key services for these sectors.

Chapter 5 Key initiatives to develop Automotive and Electronics sectors

The RGC is committed to implementing a comprehensive cross-ministerial action plan over the next five years to address the key challenges hindering the development of Cambodia's automotive and electronics sectors. The action plan reflects two major changes to the RGC's approach in developing Cambodia as a more attractive automotive and electronics investment destination.

Increased coordination of cross-ministerial efforts: First, the action plan reflects the necessity of increased coordination of cross-ministerial efforts across the RGC to develop the sector, and an effort to break down bureaucratic silos that previously hindered such efforts. These efforts are to develop coherent cross-cutting strategies. In addition, while a lead ministry is accountable for each action plan initiative, the initiative implementation teams will, where relevant, include members from supporting ministries. Accelerator squad for the Automotive and Electronics sectors, led by the CDC, was established to coordinate cross-ministerial efforts and ensure the progress of the overall action plan.

Close partnership with private sector: Second, this action plan reflects the RGC's recognition that close partnership with the private sector is vital for the effective design and implementation of initiatives to develop the Automotive and Electronics sectors. In view of this, the RGC is committed to increased consultations with the private sector to understand and address investor pain points through the establishment of "Automotive and Electronics Sectors Development Advisory Council", which comprises members from public institutions, TVET and private sector including national and international business associations, to co-drive the development of the sectors.

Advisory council as key enabler for alignment and partnership with private sector

Taking reference from successful case studies of government cooperation with the private sector on sector development globally, the advisory council aims to facilitate not just tactical alignment on initiative implementation, but a broader strategic alignment between RGC and the private sector on the direction of the sector. The RGC thus invited a private sector representative to co-chair the advisory council, to ensure that the private sector has a clear seat at the table and ability to shape the development of the Automotive and Electronics sectors. The advisory council will seek to first achieve high-level alignment on the RGC's and private sector's respective interests and objectives and the overall direction of the sectors, before moving to downstream issues such as the selection and prioritisation of key initiatives, and the partners' respective roles in implementation and success indicators.

Figure 9: Areas of discussion and alignment to be included in advisory council mandate

As a start, the private sector could partner with the RGC on initiatives that require limited private sector financial commitment, such as providing input on desired worker skillsets to co-create the automotive and electronics sectors skills curriculums or sharing ecosystem requirements to co-create the automotive and electronics sectors cluster masterplans. Through a series of stepwise mutual commitments, this partnership could intensify over time to encompass initiatives requiring greater financial commitments from both parties, such as joint venture to establish new automotive and electronics TVET institutes.

The timelines for initiatives implementation to support the development of Automotive and Electronics sectors are presented in Appendix 2.

5.1. Cross-ministerial strategies and coordination

The initiatives below aim to support the overall cross-ministerial effort to develop the automotive and electronics sectors. The immediate priority is to improve communication and cooperation with stakeholders from the private sector. In view of this, the priority initiatives are as follows:

1. Produce a roadmap document, which clearly define vision, strategic framework, and action plan for automotive and electronics sectors
2. Establish "Automotive and Electronics Sectors Development Advisory Council", which comprises members from public institutions, TVET and private sector, to expedite the implementation of strategic framework and action plan
3. Strengthen proactive investor outreach efforts
4. Identify specific locations/ Special Economic Zones (SEZs) for automotive and electronics clusters
5. Establish country++ strategies by strengthening cooperation with neighbouring countries to address cross-border investor pain points
6. Attract and facilitate investment for flagship companies

5.2. Human capital and innovation

The initiatives below aim to support the development of human capital for the automotive and electronics sectors. Close partnership with the private sector will be vital to avoid the current "chicken-and-egg" problem in which the private sector is reluctant to invest in Cambodia due to the shortage of suitable human capital, while the government finds it difficult to justify large

investments in sector-specific human capital development without a clear indication of upcoming investment and job creation in these sectors. In view of this, the priority initiatives are as follows:

1. Develop Automotive and Electronics labour upskilling programme with private sector
2. Improve monitoring and evaluation governance of TVET schools
3. Develop foreign and diaspora talent attraction plan
4. Expand and enhance job matching services through public-private partnership
5. Expand TVET in priority regions.

5.3. Infrastructure

The initiatives below aim to support the development of the electricity, transport and logistics infrastructure, to support the operation of automotive and electronics plants in Cambodia. In view of this, the priority initiatives are as follows:

1. Implement electricity infrastructure investment plan
2. Review electricity tariff and reliability targets
3. Implement transport infrastructure development plan
4. Harmonise cross-border land transport regulations with neighbouring countries (e.g., Thailand, Vietnam, Laos).

5.4. Trade facilitation

The initiatives below aim to support the improvement in the trade facilitation and trade flows to and from Cambodia. In view of this, the priority initiatives are as follows:

1. Implement FTAs and trade facilitation plans, which focus on the usage of automated system to provide public services
2. Simplify export-import procedures

5.5. Business and investor friendliness

The initiatives below aim to support the creation of a more attractive environment for business and foreign direct investment, as well as a more conducive ecosystem for the growth of the automotive and electronics sectors especially in terms of linkages across the regional and global value chains. In the past decades, the RGC achieved significant progress, especially in terms of establishing new investor-friendly laws and policies such as the Law on Investment of the Kingdom of Cambodia, the PPP law, Cambodia's National Intellectual Property Policy and so forth. In view of this, the priority initiatives are as follows:

1. Implement Law on Investment and key investor-friendly laws
2. Develop local automotive and electronics component supplier match-making platform
3. Develop capability and quality improvement programme for local automotive and electronics component suppliers.

Chapter 6 Institutional mechanism for implementation and monitoring and evaluation

6.1. Institutional arrangements

The leadership and coordination institutional arrangements for the implementation of the Cambodia Automotive and Electronics Sectors Development Roadmap are designed to encourage cross-ministerial cooperation and coordination. The ministries in charge must maintain accountability for the delivery of each initiative.

a) Overall coordination and delivery of sector strategy and action plan

In accordance with the recommendations of the Economic and Finance Policy Committee (EFPC) with the high approval of Samdech Akka Moha Sena Padei Techo Hun Sen, a senior cross-ministerial steering committee was established, which comprises members from relevant ministries and institutions, whose main roles are to set the strategic direction for the implementation of the roadmap action plan and provide oversight and resourcing for the initiatives. The Secretary General of the CDC shall chair the Steering Committee, which is responsible for regular monitoring of the roadmap implementation progress. The EFPC, on the other hand, will determine the strategic orientation and review the evaluation results.

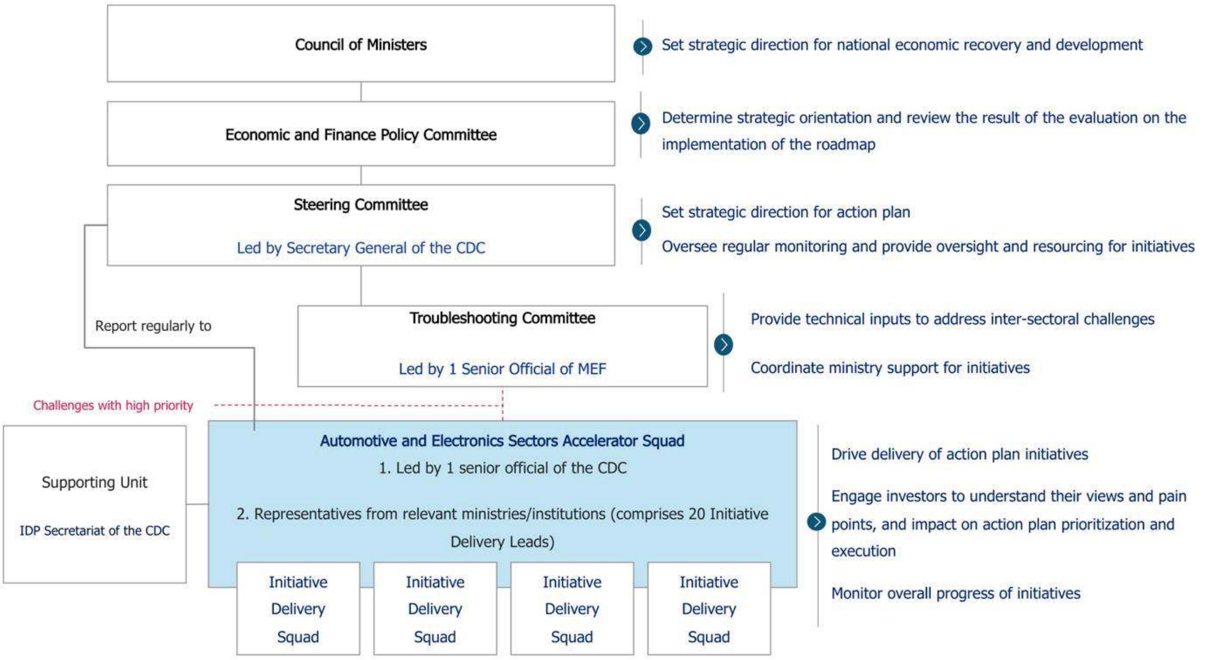
The Steering Committee will be supported by a Troubleshooting Committee of senior ministry focal points responsible for providing their respective ministry's perspective and views for troubleshooting critical, time-sensitive cross-sectoral issues, and for coordinating their ministry's support for the initiatives.

An Automotive and Electronics sector accelerator squad, led by a senior official of the CDC, is established under the umbrella of both the above committees with the aims of leading and developing action plans for the implementation of each initiative. This squad comprises technical officers from relevant ministries whose roles are to lead the implementation of each initiative and to be responsible for engaging investors in the automotive and electronics sectors to understand their views and pain points, as well as the impact on the prioritisation and execution of the action plan. Moreover, the accelerator squad will be accountable for monitoring the overall progress of the action plan.

b) Delivery of individual initiatives

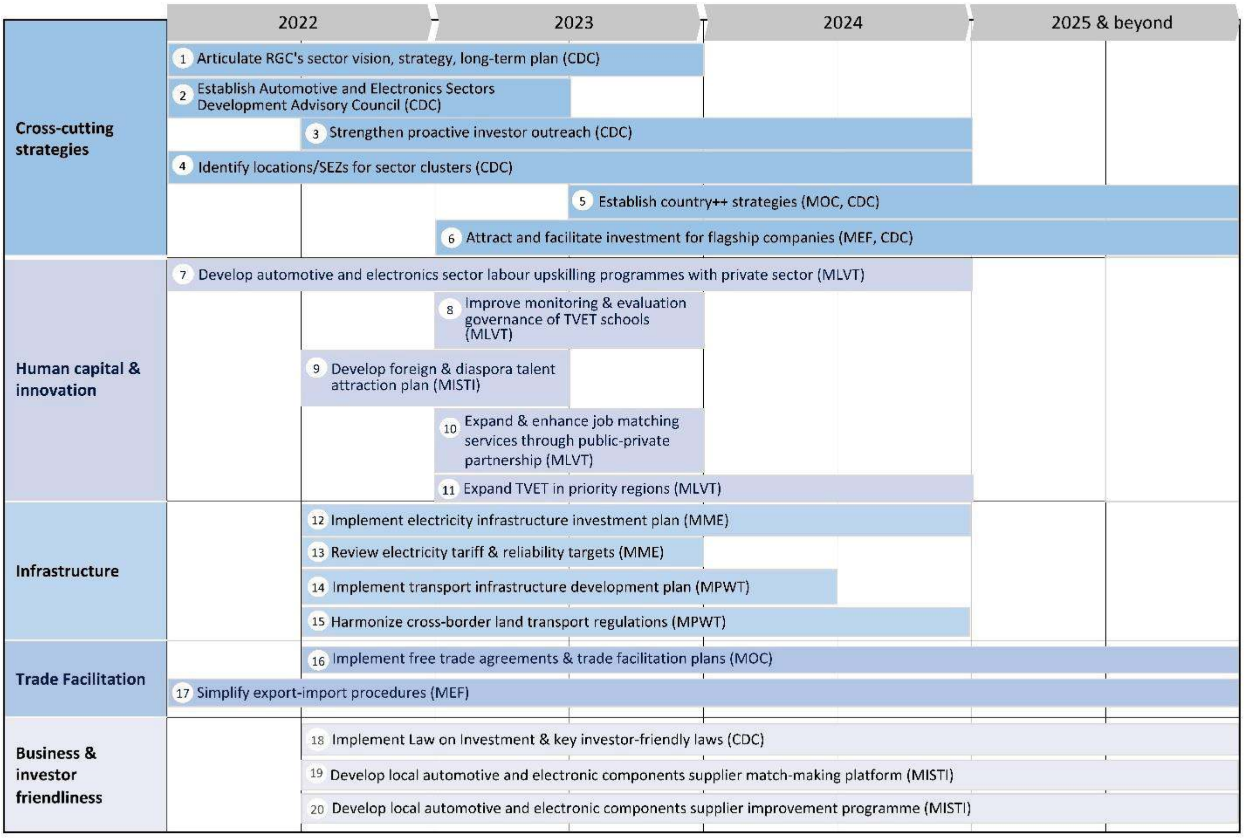
The ministry designated as the "owner" of each initiative is responsible for establishing a technical team to design and implement the initiative in coordination with the private sector partners. This implementation team will monitor the progress of the initiative, as measured against clearly defined key performance indicators and metrics, and regularly report progress once every 6 months to the steering committee through the sector accelerator squad. Where relevant, the technical team of the leading ministries can include members from supporting ministries to provide technical expertise and ensure that the initiative is well-coordinated with other efforts in their own ministries.

Figure 10: The diagram of institutional mechanism for the roadmap implementation



An indicative timeline for the implementation of the action plan has also been developed to guide the workflow of the sector accelerator squad, as shown below. This combined action plan for the automotive and electronics sectors will be almost entirely implemented within the next 3 years, in line with Cambodia Industrial Development Policy 2015-2025 timeline to promote Cambodia's industrial development and diversification.

Figure 11*:* Indicative timeline for action plan implementation (see Appendix for expanded version)



Unofficial Translation by the CDC

c) Majority of initiatives kickstarted in 2022

The RGC will kickstart the majority of the initiatives in the action plan by 2022, particularly as some initiatives will take longer to implement (e.g., expanding job matching services and developing the local automotive and electronics component supplier match-making platform and improvement programme). In 2022, the RGC prioritised the establishment of the "Automotive and Electronics Sectors Development Advisory Council" to anchor the RGC's engagement with the private sector on this overall action plan.

The initiatives that will be kickstarted in 2022 are:

Cross-cutting strategies

- Articulate the RGC's vision, strategy and action plan for the automotive and electronics sectors
- Establish "Automotive and Electronics Sectors Development Advisory Council" which is comprised of concerned public institutions, TVET institutions and the private sector as members
- Strengthen proactive investor outreach efforts
- Identify specific locations/Special Economic Zones (SEZs) for automotive and electronics clusters

Human capital and innovation

- Develop Automotive and Electronics sector labour upskilling programmes with private sector
- Develop foreign and diaspora talent attraction plan

Infrastructure

- Implement electricity infrastructure investment plan
- Review electricity tariff and reliability targets
- Implement the transport infrastructure development plan
- Harmonise cross-border land transport regulations

Trade facilitation

- Implement FTAs and trade facilitation plans that focus on the use of automated system for the provision of public services.
- Simplify export-import procedures

Business and investor friendliness

- Implement the Law on Investment of the Kingdom of Cambodia and key investor-friendly laws
- Develop local automotive and electronics component supplier match-making platform
- Develop local automotive and electronics component supplier improvement programme

d) Initiatives requiring greater private sector input and commitment

The remaining initiatives that require more significant private sector input and commitment will hence be kickstarted in 2023 or later, to allow sufficient time for identification of and engagement with suitable private sector partners. These initiatives are:

Cross-cutting strategies

- Establish country++ strategies
- Attract and facilitate investment for flagship companies

Human capital and innovation

- Improve monitoring and evaluation governance of TVET schools
- Expand and enhance job matching services through public-private partnership
- Expand TVET in priority regions

6.2. Monitoring and evaluation

To ensure that the measures put forth in the roadmap are implemented in a timely manner and meet the expectations, RCG mandated the CDC, of which the Secretariat, whose role is responsible for leading and coordinating the implementation of the Industrial Development Policy, to serve as an état-major in the preparation and implementation of the monitoring and evaluation framework, which includes:

- **A clear set of key performance indicators** measuring overall impact on sector exports and job creation as well as on the development of the supporting infrastructure, human capital, and trade and business environment.
- **Clear monitoring and data collection roles** across the relevant ministries, supported by structured and streamlined processes
- **A system of regular reporting to senior RGC leadership** within the Steering Committee and EFPC on the progress and challenges of roadmap implementation:
  - Report on the results of monitoring progress to be made once every 6 months to the Steering Committee
  - Report on the results of the evaluation shall be made once every two years to the EFPC meeting.

Chapter 7 Conclusion

The COVID-19 pandemic has created significant disruption to Cambodia's economy, particularly in key sectors such as tourism, and garments and textiles. This has accelerated the need to diversify Cambodia's economy and strengthen new and higher value-added sectors such as the automotive and electronics sectors as engines for economic growth and employment creation.

At this critical juncture, Cambodia Automotive and Electronics sectors Development Roadmap sets out a clear development pathway towards long-term vision of developing a vibrant automotive component manufacturing hub and an integrated electronics production hub, and an action plan to get there through concerted action across the relevant ministries and close partnership with the private sector.

The implementation of this roadmap will increase the export of US$ 500 million in automotive sector and US$ 16 billion in electronics sector by 2027, and create 10, 000 new jobs in automotive sector and 16, 000 in electronics sector by 2027. As expected, female workers will contribute about 50% to 60% of the jobs which will be created for the two sectors.

This combined action plan for developing and attracting investments in the automotive and electronics sectors will drive transformative changes in Cambodia across areas like human capital and innovation, infrastructure, trade facilitation, and business and investor friendliness, which will make Cambodia an increasingly attractive and cost-competitive location for automotive and electronics manufacturing. Through strengthening the partnership with investors from across the world, the RGC strongly believes that Cambodia can create an automotive and electronics sector that drives value for investors as well as economic growth and better jobs for the Cambodian people.

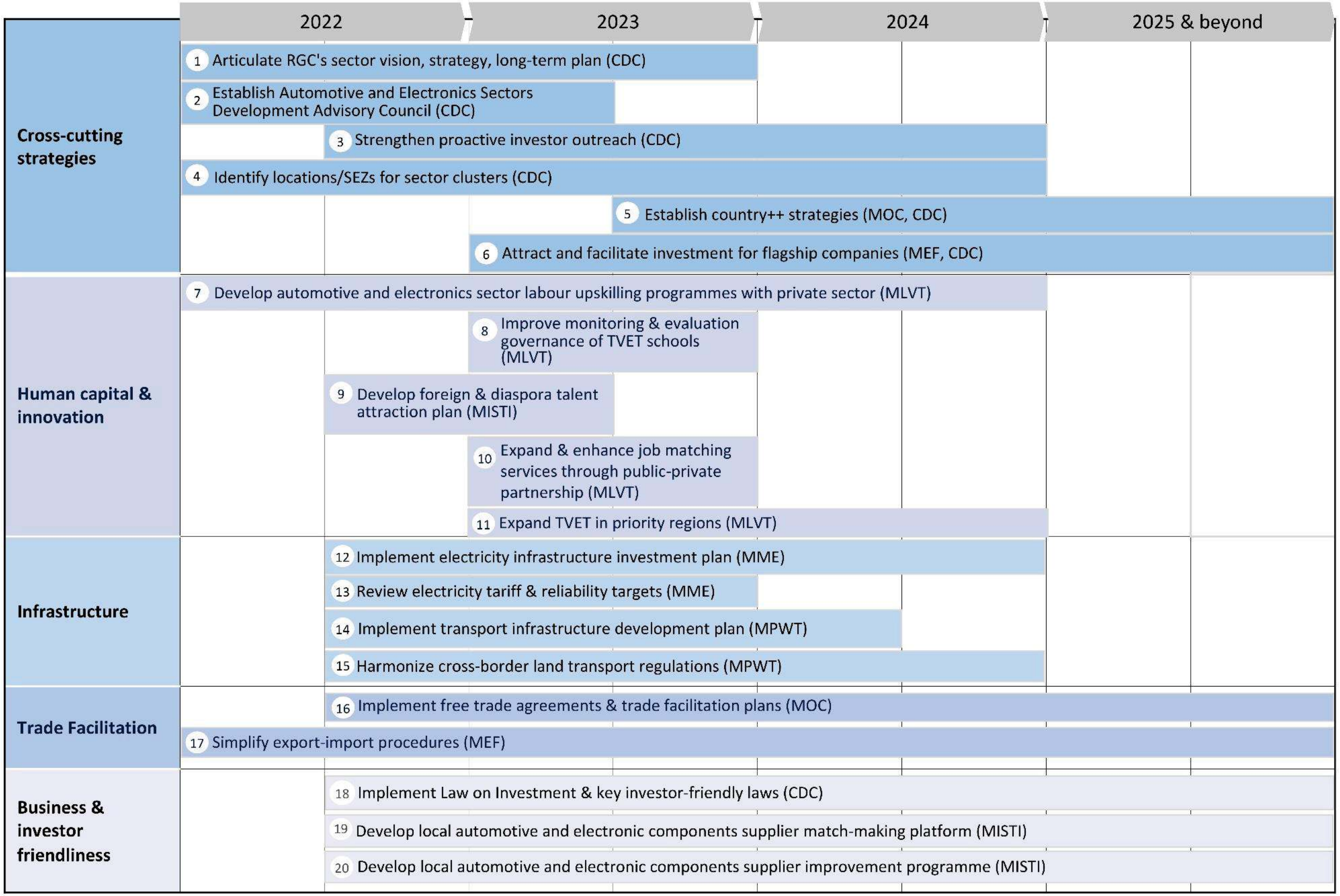
Appendix 1: Stakeholders consulted

The RGC ministries/institution involved in the development and implementation of this roadmap are as follows:

- Ministry of Interior (MOI)
- Ministry of Foreign Affairs and International Cooperation (MFAIC)
- Ministry of Economy and Finance (MEF)
- Ministry of Commerce (MOC)
- Ministry of Industry, Science, Technology and Innovation (MISTI)
- Ministry of Mines and Energy (MME)
- Ministry of Education, Youth and Sport (MoEYS)
- Ministry of Land Management, Urban Planning and Construction (MLMUPC)
- Ministry of Environment (MOE)
- Ministry of Posts and Telecommunications (MPTC)
- Ministry of Public Works and Transport (MPWT)
- Ministry of Labour and Vocational Training (MLVT)
- Council for the Development of Cambodia (CDC)

Several automotive and electronics manufacturing companies with an existing presence in Cambodia, as well as companies considering investing in Cambodia, were also consulted to understand Cambodia's comparative strengths and limitations in attracting automotive and electronics sector investments. Feedback from an industry consultation session with private sector stakeholders in Cambodia's automotive and electronics sectors, held on 1 March 2022, was also incorporated into the roadmap.

Appendix 2: Indicative timeline for action plan implementation



Appendix 3: Detailed Work Plan for the Initiatives implementation

<table>
<tr><td colspan="2">Initiative #1: Define vision, strategic framework, and action plan for automotive and electronics sectors</td></tr>
<tr><td>Responsible Ministries/Institutions: CDC</td><td>Supporting Ministries/Institutions: Relevant Ministries/Institutions</td></tr>
<tr><td colspan="2">Context:
• Investors seek to understand the RGC's long-term plans and commitment to automotive and electronics sectors
• The RGC seeks to strengthen its automotive and electronics sectors, but there is no common vision and framework/blueprint for ministries and institutions to refer to for implementation</td></tr>
<tr><td colspan="2">Scope and Objectives:
1. Define automotive and electronics vision, strategic framework, and action plan in alignment with the RGC’s priorities
2. Publish and disseminate the roadmap to relevant stakeholders, particularly the private sector
3. Establish Accelerator Unit to govern implementation</td></tr>
<tr><td>Milestones:</td><td>Implementation Timeline:</td></tr>
<tr><td>1. Consult with line ministries and institutions on the draft Automotive and Electronics Sectors Development Roadmap and seek endorsement from the Economic and Financial Policy Committee</td><td>March – November 2022</td></tr>
<tr><td>2. Publish and disseminate the roadmap to investors and relevant stakeholders</td><td>November 2022 – March 2023</td></tr>
<tr><td>3. Develop a framework for monitoring and evaluating the roadmap implementation</td><td>January – December 2023</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">Initiative #2: Establish “Automotive and Electronics Sectors Development Advisory Council”</td></tr>
<tr><td>Responsible Ministries/Institutions: CDC</td><td>Supporting Ministries/Institutions: Relevant Ministries/Institutions</td></tr>
<tr><td colspan="2">Context:
• Limited private sector participation in developing automotive and electronics sectors, contributing to “chicken-and-egg” issues in addressing investor pain points</td></tr>
<tr><td colspan="2">Scope and Objective:</td></tr>
</table>

Establish the "Automotive and Electronics Sectors Development Advisory Council" to co-drive sectors development strategy and initiative development workplan	
Milestones:	**Implementation Timeline:**
1. Pitch the council charter and overall partnership approach to the private sector, starting with key business federations and high-potential partners	May – July 2022
2. Conduct 1st meeting of the Advisory Council to align on priority areas to address in order to identify target outcomes for immediate terms, and develop work plan to follow up on priority areas	June – August 2022
3. Prepare legal framework, with defined objectives, composition, roles and responsibilities, to establish the council to drive sectors development strategy and initiative work plan	September 2022 – January 2023
4. Conduct 2nd meeting of the Advisory council to disseminate the legal framework on the council establishment and to address other priority agendas	January – March 2023

Initiative #3: Strengthen proactive investors outreach	
Responsible Ministries/Institutions: CDC	**Supporting Ministries /Institutions:** MOC
Context: • Misleading information causes false perception of Cambodia as a non-attractive manufacturing location • Lack of awareness about investment opportunities in Cambodia and its strengths (e.g., cost-competitive workforce, strategic location)	
Scope and Objective: Expand investor outreach channels and capabilities to increase visibility of investment opportunity in Cambodia	
Milestones:	**Implementation Timeline:**
1. Include investor-relevant data (e.g., growth in FDI, improvement in electricity prices) in the digital promotional tools for automotive and electronics investors	Q4 2022 – Q1 2023

2. Enable broader investment campaign through web media placement and create automotive and electronics promotional materials circulated to relevant diplomatic missions and business associations of target countries	Q4 2022 – Q1 2023
3. Create investment promotional videos portraying the growing automotive and electronics sectors in Cambodia as a spot that tap the industrial linkages to regional industrial hub	Q4 2022 – Q1 2023
4. Convene investment promotion outreach activities through seminars or workshops to attract investments in automotive and electronics sectors	Q4 2022 – 2024 (could be extended to subsequent years)
5. Strengthen investment facilitation mechanism to address investors' concerns throughout each phase of their investment project implementation	Q4 2022 – 2024 (could be extended to subsequent years)

<table>
<tr><td colspan="2">Initiative #4: Identify locations/SEZs for Automotive and Electronics clusters</td></tr>
<tr><td>Responsible Ministries/Institutions: CDC</td><td>Supporting Ministries/Institutions: MEF, MLVT, MISTI, MOC, MME, MPWT, MLMUPC, MOI, and MPTC</td></tr>
<tr><td colspan="2">Context:
• No clear locations/SEZs identified for automotive and electronics clusters, leading to missed opportunities to achieve network effects and resources in sector development</td></tr>
<tr><td colspan="2">Scope and Objectives:
1. Cooperate with the private sector to identify one or two suitable locations/SEZs for development into automotive and electronics clusters
2. Promote selected locations/SEZs to potential investors
3. Increase attractiveness of selected locations/SEZs to potential investors</td></tr>
<tr><td>Milestones:</td><td>Implementation Timeline:</td></tr>
<tr><td>1. Define criteria to select suitable SEZs for automotive and electronics clusters</td><td>Q2 – Q3 2022</td></tr>
<tr><td>2. Develop initial view on potential SEZs for automotive and electronics clusters</td><td>Q2 – Q3 2022</td></tr>
</table>

3. Identify key gaps to fill for shortlisted SEZs to be competitive in the region	Q2 – Q3 2022
4. Identify and confirm SEZ(s) for automotive and electronics clusters	Q3 – Q4 2022
5. Develop policy measures to implement sectors clusters	Q4 2022 – Q2 2023
6. Implement and review progress of policy measures	Q3 2023 – 2024 (could be extended to subsequent years)

Initiative #5: Establish country + + strategies	
Responsible Ministries/Institutions: MOC and CDC	**Supporting Ministries/Institutions:**, MEF, MLVT, MISTI, MME, MPWT, and MPTC
Context: • Cambodia's strategies to develop the automotive and electronics sectors are not well-integrated and coordinated with Thailand and Vietnam • Closer coordination could help better address pain points such as cross-border logistics, labour flow, etc., and identify synergies in the development of these sectors (e.g., joint marketing to investors)	
Scope and Objective: Establish cooperation mechanisms with Thailand and Vietnamese governments to develop and implement initiatives to address cross-border pain points and leverage synergies in automotive and electronics sectors development	
Milestones:	**Implementation Timeline:**
1. Identify priority cooperation areas to address, in partnership with private sector, and develop pitch for cooperation to neighbouring governments	Q3 – Q4 2023
2. Start collaboration and sign Memorandum of Understanding (MoU) on sectors cooperation with neighbouring countries	Q1 – Q4 2024
3. Implement cooperation initiatives	Q4 2024 – 2025 (could be extended to subsequent years)

Initiative #6: Attract and facilitate investment for flagship companies	
Responsible Ministries/Institutions: MEF and CDC	
Context: • Investment from major player in target sub-sectors (e.g., Lear in seats, Bosch in automotive electronics) would provide test case that helps attract other investors • However, high capital requirements and risk involved in entering new country deters investment from companies new to Cambodia	
Scope and Objective: Develop mechanisms to attract and facilitate investment for flagship companies to encourage their investment in new factories in Cambodia	
Milestones:	**Implementation Timeline:**
1. Conduct feasibility study to understand key needs, pain points and major risks that flagship companies encountered in investment based on best practices of other countries	Q1 – Q4 2023
2. Consider put forth measures that provide specific supports to flagship companies, in accordance with the results of the study	Q4 2023 – Q2 2024
3. Disseminate these specific measures regularly to flagship companies directly	Q2 2024 – Q4 2025

Initiative #7: Develop Automotive and Electronics labour upskilling programme with private sector	
Responsible Ministries/Institutions: MLVT	**Supporting Ministries/Institutions:** MEF, CDC, MISTI, MoEYS, MPTC, and Development Partners
Context: • Investors expressed talent gap as one of the key barriers for investment in Cambodia • Talent gap in low skilled labour and mid-level technical talent is especially attributed to quality and relevance of training • Lack of private sector involvement throughout the upskilling journey identified as a key impediment	
Scope and Objectives: 1. Identify private sector partners to co-create labour upskilling programme and set-up Sector Skills Council	

2. Design Automotive and Electronics labour Upskilling Programme Strategy (e.g., pathway to scale up training, partnership models, training models) with private sector 3. Implement programme	
Milestones:	**Implementation Timeline:**
1. Evaluate current upskilling efforts	Q2 – Q3 2022
2. Identify private sector partners to co-create labour upskilling programme	Q2 – Q3 2022
3. Set up Sector Skills Council for automotive and electronics	Q4 2022 – Q1 2023
4. Develop Automotive and Electronics Labour Upskilling Programme with Private Sector (e.g., development of automotive and electronics skills curriculum)	Q1 – Q4 2023
5. Launch Automotive and Electronics Labour Upskilling Programme	Q3 – Q4 2023
6. Implement and review progress of labour upskilling programme	Q3 2023 – 2024 (could be extended to subsequent years)

Initiative #8: Improve monitoring and evaluation governance of TVET schools	
Responsible Ministries/Institutions: MLVT	**Supporting Ministries/Institutions:** MEF, CDC, private sector, and Development Partners
Context: • Investors expressed talent gap as one of the key barriers for investment in Cambodia • Talent gap in low skilled labour and mid-level technical talent is especially attributed to quality and relevance of training • Rigorous governance of TVET schools identified as an impediment towards ensuring quality TVET training programmes	
Scope and Objectives: 1. Design robust monitoring and evaluation model improvements (including KPIs, tools, processes, strategy, and teams) for TVET schools, that are linked to employment outcomes and clear incentives to encourage better performing TVET schools 2. Set-up and run monitoring and evaluation unit	
Milestones:	**Implementation Timeline:**
1. Design robust monitoring and evaluation improvement mechanisms (focused on automotive and electronics sectors)	Q1 – Q2 2023

2. Consult and align monitoring and evaluation mechanisms with relevant stakeholders e.g., ministries, institutions, and TVET schools	Q1 – Q2 2023
3. Launch new monitoring and evaluation model, including establishment of new monitoring and evaluation unit	Q2 – Q3 2023
4. Implement and review the new monitoring and evaluation model	Q3 – Q4 2023 (could be extended to subsequent years)

Initiative #9: Develop foreign and diaspora talent attraction plan	
Responsible Ministries/Institutions: MISTI	**Supporting Ministries/Institutions:** MLVT, MEF, CDC, and MPTC
Context: • Investors expressed talent gap as one of the key barriers for investment in Cambodia • Talent gap presents in senior managerial roles (e.g., plant managers, engineers) • Due to the nascent manufacturing landscape in Cambodia, experienced talent for these roles is limited locally	
Scope and Objectives: 1. Design the Foreign and Diaspora Talent Attraction Plan for Automotive and Electronics experienced professionals (e.g., strategy, targets, initiatives, and incentives) 2. Implement the Talent Attraction Programme	
Milestones:	**Implementation Timeline:**
1. Assess current situation on Cambodia talent attraction and study International best practices and lessons learnt from successful countries	October 2022 – February 2023
2. Co-create a talent and Cambodian diaspora attraction plan	February – March 2023
3. Co-create incentive mechanism to attract talent to Cambodia	March – April 2023
4. Develop dialogue platform to connect talent and Cambodian diaspora with government and private sector	April – June 2023
5. Conduct outreach and dissemination program	April – June 2023

Initiative #10: Expand and enhance job matching services through public-private partnership	
Responsible Ministries/Institutions: MLVT	**Supporting Ministries/Institutions:** CDC and MEF
Context: • Some automotive and electronics investors, especially in more rural regions, have found difficulty to recruit labour • MLVT also expressed that visibility and effectiveness of current National Employment Agency should be improved, such as information sharing on job opportunities	
Scope and Objectives: 1. Identify potential job matching service partners 2. Explore partnership models with the job matching service providers 3. Secure and implement partnership with job matching service providers	
Milestones:	**Implementation Timeline:**
1. Expand National Employment Agency outreach to automotive and electronics companies in Cambodia (particularly in more rural areas) to identify ways to better meet their recruitment needs	Q1 – Q2 2023
2. Cooperate and engage interested automotive and electronics companies in Cambodia to match their recruitment needs with suitable TVET graduates and other jobseekers	Q3 – Q4 2023

Initiative #11: Expand TVET schools in priority regions	
Responsible Ministries/Institutions: MLVT	**Supporting ministries/Institutions:** CDC, MEF, MOI, and MoEYS
Context: • Some automotive and electronics investors have found difficulty to recruit labour • Currently, TVET schools are concentrated in urban areas (e.g., Phnom Penh), where most manufacturing activities are • However, as more automotive and electronics factories expand to more rural provinces, supporting TVET infrastructure will be required	
Scope & objectives: 1. Identify regions underserved by TVET schools 2. Develop feasibility study on investment for TVET schools in the identified regions	

3. Secure partners to co-invest in the new TVET facilities 4. Build TVET schools in identified regions	
Milestones:	**Implementation timeline:**
1. Identify and shortlist priority regions that are underserved by TVET schools, in the current situation and for the future	Q2 – Q3 2023
2. Complete feasibility study for TVET strengthening and modernisation in identified regions	Q3 –Q4 2023
3. Pitch, explore, and negotiate partnership with potential partners e.g., private Sector, development partners	Q3 – Q4 2023
4. Secure partnership, strengthen and modernise TVET schools in the identified priority regions, and socialise progress to investors	Q4 2023 – 2024 (could be extended to subsequent years)

Initiative #12: Implement electricity infrastructure investment plan	
Responsible Ministries/Institutions: MME	**Supporting ministries/Institutions:** CDC and MEF
Context: • Electricity cost and reliability remains top recurring need and pain point raised by investors • Electricity tariffs ~20% higher than Thailand, and ~40% higher than Vietnam • Increase in number and duration of electricity outages in SEZ • Lags reliability in comparison with the fast-growing ASEAN economies based on key indicators for interruption duration and frequency	
Scope & objectives: 1. Invest in improved generation and transmission capabilities in line with Power Development Masterplan 2. Monitor progress against planned timelines	
Milestones:	**Implementation timeline:**
1. Publish Power Development Masterplan	Q4 2022 – Q1 2023
2. Implement and review progress of electricity infrastructure investments in line with Power Development Masterplan	Q1 2023 – 2024 (could be extended to subsequent years)

Initiative #13: Review electricity tariff and reliability targets	
Responsible Ministries/Institutions: MME	**Supporting ministries/Institutions:** CDC, and MEF
Context: • Electricity cost and reliability remains top recurring need and pain point raised by investors • Electricity tariffs ~20% higher than Thailand, and ~40% higher than Vietnam • Increase in number and duration of electricity outages in SEZ • Lags reliability in comparison to fast-growing ASEAN economies based on key indicators for interruption duration and frequency	
Scope & objectives: 1. Review tariff reduction and reliability improvement targets (e.g., 5- year forward) with the view to strengthen competitiveness against peer countries 2. Promote tariff reduction and reliability improvement targets to investors 3. Monitor progress against targets	
Milestones:	**Implementation timeline:**
1. Engage EAC and EDC to develop internal view on feasible targets for tariff reduction and reliability improvement as starting point for discussion with private sector	Q4 2022 – Q1 2023
2. Establish regular meetings with EAC, EDC and private sector on electricity tariff and reliability competitiveness and how that would affect their cost structure and investment calculus	Q4 2022 – Q1 2023
3. Establish regular review of targets based on (i) feasibility and (ii) impact on investor calculus	Q4 2022 – Q1 2023
4. Implement plans to achieve targets and review progress against targets	Q4 2022 – Q4 2023 (could be extended to subsequent years)

Initiative #14: Implement transport infrastructure development plan	
Responsible Ministries/Institutions: MPWT	**Supporting Ministries/Institutions:** MOI, MEF, and CDC
Context: • All three modes (land, sea, and air) are important to support export-oriented strategies for automotive and electronics – increased trade will require strengthening infrastructure • Main investor pain points concern land transport (congestion, queues at border checkpoints, and road deterioration)	
Scope & objectives: 1. Invest in improved transport and logistics infrastructure (e.g., new roads, border checkpoints, ports, and airports) in line with Masterplan on Intermodal Transport Connectivity and Logistics System in Cambodia 2. Monitor progress against planned timelines	
Milestones:	**Implementation timeline:**
1. Implement key road projects in line with Masterplan on Intermodal Transport Connectivity and Logistics System including Phnom Penh-Sihanoukville expressway, Phnom Penh Third Ring Road, National Road No. 5, and National Road No. 48	Q4 2022 – 2023
2. Launch new Stung Bot border checkpoint in line with Masterplan on Intermodal Transport Connectivity and Logistics System	Q4 2023 – Q1 2024
3. Launch Phnom Penh Intermodal Logistics Complex	Q4 2023 – Q1 2024
4. Sustain and review progress of other infrastructure investments	Q4 2023 – Q1 2024 (could be extended to subsequent years)

Initiative #15: Harmonise cross-border land transport regulations with neighbouring countries	
Responsible Ministries/Institutions: MPWT	**Supporting ministries/Institutions:** MOI, CDC, MEF, and MFAIC
Context: • Lack of harmonisation of land transport regulations between Cambodia and neighbouring countries lead to increasing logistics costs, and hindering Country "+1" strategy • Investors more often cite Cambodia-Thailand logistics as issue, for examples creating need for border transloading: (i) differences in maximum truck loads in Cambodia vs Thailand, and (ii) limits on the number of trucks licenced for cross-border goods transport	

Scope & objectives: 1. Alongside private sector, identify key land transport regulations that increase cross-border logistics costs, and prioritise for harmonisation 2. Engage neighbouring governments to harmonise regulations in support of stronger regional value chain integration (as part of broader Cross-Border Transport Agreement framework)	
Milestones:	**Implementation timeline:**
1. Develop longlist of land transport regulations that increase cross-border logistics costs, starting with known issues such as truck licences, time to cross border and congestion at the border gate, and flesh out with private sector input	Q4 2022 – Q1 2023
2. Prioritise regulations to address based on impact to investors	Q1 – Q2 2023
3. Engage neighbouring governments to harmonise restrictions and review impact on per-shipment costs, at least on an annual basis	Q2 2023 – 2024 (could be extended to subsequent years)

Initiative #16: Implement FTAs and trade facilitation plans	
Responsible Ministries/Institutions: MOC	**Supporting ministries/Institutions:** MEF, CDC, and MISTI
Context: • Open and favourable trade environment is important to support export-oriented strategies for automotive and electronics • Need to ensure effective implementation of ratified FTAs and increase investor awareness of implications and opportunities arising from the FTAs	
Scope & objectives: 1. Implement the ratified FTAs and other supporting trade facilitation measures 2. Increase investor awareness of Cambodia's favourable trade environment, and new opportunities arising from the FTAs	
Milestones:	**Implementation timeline:**
1. Annually review implementation progress of key FTAs such as the Cambodia-China FTA and the Cambodia-South Korea FTA	Q4 2022 – 2025
2. Implement plans to increase investor awareness of new opportunities arising from FTAs	Q4 2022 – 2025
3. Implement the ratified FTAs	Q4 2022 – 2025 (could be extended to subsequent years)

4. Sustain supporting trade facilitation measures (e.g., negotiations to simplify rules of origin & reduce non-tariff barriers)	Q4 2022 – 2025 (could be extended to subsequent years)

Initiative #17: Simplify export-import procedures	
Responsible Ministries/Institutions: MEF	**Supporting ministries/Institutions:** CDC and MOC
Context: • Clearance cost and time-to-serve remains high • Lack of consistency in the implementation of laws and regulations by the authorities • Awareness of the laws, regulations as well as compliance of the private sectors remains limited.	
Scope & objective: Improve export-import clearance procedures to enhance competitiveness and investment attraction	
Milestones:	**Implementation timeline:**
1. Use the Customs-Private Sector Partnership Mechanism and other Institutions- Private Sector Partnership Mechanism to identify private sector's pain points and provide solutions to reduce cost and time spent on export-import clearance	2022 – 2025 (could be extended to subsequent years or implement on a regular basis)
2. Increase awareness of private sector and strengthen compliance of laws and regulations through trainings and dissemination of relevant laws and regulations	2022 – 2025 (could be extended to subsequent years or implement on a regular basis)
3. Continue to improve clearance procedures through the expansion of automated system	2022 – 2025 (could be extended to subsequent years or implement on a regular basis)

Initiative #18: Implement the Law on Investment of the Kingdom of Cambodia and key investor-friendly laws	
Responsible Ministries/Institutions: CDC	**Supporting ministries/Institutions:** MEF, MOC, MLMUPC, MOE, MOI, and other relevant ministries/institutions
Context: • The Law on Investment and PPP Law were promulgated at the end of 2021 to improve investment climate	

• Investor needs clarity at granular level on impact of the Law on Investment on their production costs	
Scope & objective: Pass sub-decree on the implementation of the Law on Investment, and other relevant implementation sub-decrees to provide investors greater granularity on the impact of the Laws	
Milestones:	**Implementation timeline:**
1. Draft and pass sub-decree on the implementation of Law on Investment	Q4 2022 – Q1 2023
2. Draft and pass the Law on Special Economic Zones	Q4 2022 – Q1 2023
3. Draft and pass sub-decree on the Implementation of the PPP Law	Q4 2022 – Q1 2023
4. Continue to engage the private sector on the implementation of other investor-friendly laws and evaluate the implementation effectiveness	Q4 2022 – 2025 (could be extended to subsequent years)

Initiative #19: Develop local Automotive and Electronics component supplier match-making platform	
Responsible Ministries/Institutions: MISTI	**Supporting ministries/Institutions:** CDC, MEF, and MPTC
Context: • Cambodia has significant activities in 2-wheeler and electronics component assembly, but most components are still imported • Hence, there is an opportunity to increase further backward linkages, which is currently hindered by a "chicken-and-egg" problem • Assemblers do not source locally due to unmet quality requirements, while local SME suppliers do not invest in more advanced capabilities because of uncertain demand	
Scope & objectives: 1. Set baseline for current local SME automotive and electronics component suppliers, and define their pain points 2. Co-develop supplier match-making platform with 2-wheeler and electronics component assemblers	
Milestones:	**Implementation timeline:**
1. Set baseline for automotive and electronics component supplier ecosystem and pain points currently hindering backward linkages	Q4 2022 – Q1 2023
2. Identify private sector partners i.e., 2-wheeler and electronics component assemblers and component suppliers, to co-develop	Q1 – Q2 2023

supplier match-making platform (potentially with automotive working group of Institute of Standards of Cambodia and investors)	
3. Pitch, explore, and negotiate partnership with 2-wheeler and electronics component assemblers to co-develop supplier match-making platform	Q2 – Q4 2023
4. Co-develop supplier match-making platform (e.g., collate assembler requirements and supplier lists) with 2-wheeler and electronics component assemblers	Q4 2023 – Q4 2024
5. Implement & review progress of match-making platform	Q4 2024 – 2025 (could be extended to subsequent years)

Initiative #20: Develop local Automotive and Electronics component supplier development programme	
Responsible Ministries/Institutions: MISTI	**Supporting ministries/Institutions:** CDC, MEF, and MPTC
Context: • Cambodia has significant activities in 2-wheeler and electronics component assembly, but most components are still imported • Hence, there is an opportunity to increase further backward linkages, which is currently hindered by a "chicken-and-egg" problem • However, local component supplier base is still nascent and do not meet quality requirements of 2-wheeler and electronics component assemblers	
Scope & objectives: 1. Set baseline for current local automotive and electronics component suppliers, and define pain points 2. Develop a program to improve the capacity and quality of local automotive and electronics component suppliers 3. Implement the programme 4. Strengthen production quality of local automotive and electronics component suppliers as well as engineering and IT service providers.	
Milestones:	**Implementation timeline:**
1. Set baseline for automotive and electronics component supplier ecosystem and pain points currently hindering backward linkages	Q4 2022 – Q1 2023
2. Identify private sector partners i.e., 2-wheeler and electronics component assemblers and local component suppliers, to co-develop	Q1 – Q2 2023

local component supplier development programme (potentially with automotive working group of Institute of Standards of Cambodia)	
3. Develop programme plan with private sector partners (e.g., details of quality improvement programme, training and accreditation, investment attraction measures, especially technical training programs between MISTI and MLVT)	Q2 – Q3 2023
4. Develop quality improvement programme, and support training and accreditation	Q3 2023 – Q4 2024
5. Implement review progress of quality improvement programme	Q4 2024 – 2025 (could be extended to subsequent years)

List of Abbreviations

Government Institutions

CDC	Council for the Development of Cambodia
EFPC	Economic and Financial Policy Committee
MEF	Ministry of Economy and Finance
MISTI	Ministry of Industry, Science, Technology and Innovation
MLVT	Ministry of Labour and Vocational Training
MME	Ministry of Mines and Energy
MOC	Ministry of Commerce
MPWT	Ministry of Public Works and Transport
TVET	Technical and Vocational Education and Training

Technical Terms

AR/VR	Augmented Reality/Virtual Reality
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations
CAGR	Compound Annual Growth Rate
EV	Electric Vehicle
FTAs	Free Trade Agreements
IDP	Cambodia Industrial Development Policy 2015-2025
LED	Light-Emitting Diode
PCB	Printed Circuit Board
PPP	Public-Private Partnership
RCEP	Regional Comprehensive Economic Partnership
RGC	Royal Government of Cambodia
STEM	Science, Technology, Engineering and Mathematics

Acknowledgements

The Council for the Development of Cambodia (CDC), acting as the "Etat-Major" of the Royal Government of Cambodia (RGC) responsible for overseeing and managing private investment, special economic zones, and development cooperation, having **H.E. Mr. Chin Bun Sean**, Senior Minister in charge of Special Mission, as its Vice Chairman has oriented the formulation of the Cambodia's Automotive and Electronics Sectors Development Roadmap, aiming to accelerate economic recovery and build resilience in line with the Cambodia Industrial Development Policy 2015 – 2025 (IDP), and the Strategic Framework and Programs for Economic Recovery in the Context of Living with the Covid-19 in a new normal 2021-2023. The Cambodia's Automotive and Electronic Sectors Development Roadmap was initiated under the support of the Accelerated Covid-19 Economic Support (ACES) Programme funded by the Foreign, Commonwealth & Development Office (FCDO) of the United Kingdom.

The ACES programme was co-led by **H.E. Mr. Sok Chenda Sophea**, Minister attached to the Prime Minister and Secretary General of the CDC and **HMA Ms. Tina Redshaw**, Former British Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary to the Kingdom of Cambodia, with the support from 12 Line Ministries of the RGC.

The Cambodia's Automotive and Electronics Sectors Development Roadmap was developed by the Boston Consulting Group (BCG) in close collaboration with the CDC's Secretariat in Leading and Coordinating the Implementation of the IDP, the "Etat-Major" of the CDC Management in developing policies and roadmaps composed of the following individuals:

- H.E. Mr. Nut Unvoanra, Head of the IDP Secretariat
- H.E. Mr. Lim Visal, Deputy Head of the IDP Secretariat
- Mr. Houl Bonnarith, Member
- H.E. Mr. Chou Heng, Member
- Ms. Vann Sereyrath, Member
- Ms. Chea Kesorphearom, Member
- Miss. Song Rany, Member
- Mr. Be Vannarith, Member
- Miss. Rith Boramey, Member
- Miss. Bora Sunjolinet, Member
- Mr. Chhay Mengleng, Member
- Miss. Chau Pichmonyrordh, Member
- H.E. Mr. Im Sour, Deputy Head of the IDP Secretariat
- H.E. Mr. Ken Davit, Member
- Mr. Lux Rachana, Member
- Mr. Kim Lumang Bopata, Member
- Mr. Seng Sunly, Member
- Mr. Kry Sereirith, Member
- Mr. Chey Rithira, Member
- Mr. Hok Leanghak, Member
- Ms. Soun Heang, Member
- Mr. Cheap Ty, Member
- Miss. So Kimnay, Member
- Mr. Kong Kim Sry, Member

Former members of the CDC-IDP Secretariat: Messrs. Siem Pichnorak and Huy Angtola and Mss. Kong Yada and Ou Chenda.

The CDC is grateful for inputs and comments at all stages from relevant stakeholders in formulating this roadmap.

Prepared by:

Foreign, Commonwealth & Development Office

ACCELERATED COVID-19 ECONOMIC SUPPORT PROGRAMME

The Council for the Development of Cambodia

In collaboration with: