ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

គោលនយោបាយជាតិ
ស្តីពី
ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី២០២៤-២០៣០

ខែឧសភា ឆ្នាំ២០២៤

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
លេខ : ១០១ សសរ

សេចក្តីសម្រេច
ស្តីពី
ការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់នូវគោលនយោបាយជាតិស្តីពី
ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី២០២៤-២០៣០

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

- បានឃើញរដ្ឋធម្មនុញ្ញនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៨២៣/១៩៨១ ចុះថ្ងៃទី២២ ខែសីហា ឆ្នាំ២០២៣ ស្តីពីការតែងតាំងរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០២២៤/២០៥ ចុះថ្ងៃទី២១ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២៤ ស្តីពី ការតែងតាំងបំពេញបន្ថែមសមាសភាពរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០៦១៨/០១២ ចុះថ្ងៃទី២៨ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៨ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំនិងការប្រព្រឹត្តទៅនៃគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៧២៣/១៥៦៣ ចុះថ្ងៃទី២០ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០២៣ ស្តីពីការបង្កើតគណៈកម្មាធិការគោលនយោបាយសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ
- យោងតាមតម្រូវការចាំបាច់របស់រាជរដ្ឋាភិបាល

សម្រេច

ប្រការ១ .-

ត្រូវបានដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់នូវ "គោលនយោបាយជាតិស្តីពីការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី២០២៤-២០៣០" ដែលជាឧបសម្ព័ន្ធនៃសេចក្តីសម្រេចនេះ ។

ប្រការ២ .-

បទប្បញ្ញត្តិទាំងឡាយណា ដែលផ្ទុយនឹងសេចក្តីសម្រេចនេះ ត្រូវទុកជានិរាករណ៍ ។

ប្រការ៣ .-

រដ្ឋមន្ត្រីទទួលបន្ទុកទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ រដ្ឋមន្ត្រីគ្រប់ក្រសួង ប្រធានគ្រប់ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ត្រូវទទួលបន្ទុកអនុវត្តសេចក្តីសម្រេចនេះ តាមភារកិច្ចរៀងៗខ្លួនចាប់ពីថ្ងៃចុះហត្ថលេខាតទៅ ។

ថ្ងៃ ពុធ ៧ រោច ខែ ពិសាខ ឆ្នាំរោង ឆស័ក ព.ស. ២៥៦៨

ធ្វើនៅរាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ២៩ ខែ ឧសភា ឆ្នាំ ២០២៤

នាយករដ្ឋមន្ត្រី

សម្តេចមហាបវរធិបតី ហ៊ុន ម៉ាណែត

កន្លែងទទួល៖

- ក្រសួងព្រះបរមរាជវាំង
- អគ្គលេខាធិការដ្ឋានក្រុមប្រឹក្សាធម្មនុញ្ញ
- អគ្គលេខាធិការដ្ឋានព្រឹទ្ធសភា
- អគ្គលេខាធិការដ្ឋានរដ្ឋសភា
- ខុទ្ទកាល័យសម្តេចមហាបវរធិបតីនាយករដ្ឋមន្ត្រី
- ខុទ្ទកាល័យឯកឧត្តមឧបនាយករដ្ឋមន្ត្រី
- ដូចប្រការ ៣
- រាជកិច្ច
- ឯកសារ កាលប្បវត្តិ

បុព្វកថា

ក្នុងរយៈពេលជាងពីរទសវត្សចុងក្រោយនេះ កម្ពុជាទទួលបានសុខសន្តិភាពពេញបរិបូរ រក្សាបានបូរណភាពទឹកដីនិងការអភិវឌ្ឍរីកចម្រើនឥតឈប់ឈរ តាមរយៈនយោបាយឈ្នះ-ឈ្នះរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ការអនុវត្តនូវយុទ្ធសាស្ត្រត្រីកោណ យុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណទាំង៤ដំណាក់កាល ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ គោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍ឧស្សាហកម្មកម្ពុជា និងកម្មវិធីកែទម្រង់សំខាន់ៗ សំដៅលើកកម្ពស់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចនិងសង្គមជាតិទាំងមូលដែលបានធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវជីវភាពរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ និងកំណើនសេដ្ឋកិច្ចជាមធ្យមក្នុងរង្វង់៧% មុនការរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ១៩។ សមិទ្ធផលគួរជាទីមោទនៈទាំងនេះ បានជំរុញឱ្យកម្ពុជាមានមហិច្ឆតាក្នុងការប្រែក្លាយជាប្រទេសដែលមានចំណូលមធ្យមកម្រិតខ្ពស់ត្រឹមឆ្នាំ២០៣០ និងក្លាយជាប្រទេសដែលមានចំណូលខ្ពស់ត្រឹមឆ្នាំ២០៥០។

ស្របតាមទស្សនវិស័យខាងលើនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលបានដាក់ចេញនូវ**គោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា ឆ្នាំ២០១៥-២០២៥ យុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍រយៈពេលវែងប្រកបដោយអព្យាក្រឹតកាបូននិងជាពិសេស កម្មវិធីនយោបាយសម្រាប់នីតិកាលទី៧នៃរដ្ឋសភា គឺយុទ្ធសាស្ត្របញ្ចកោណដំណាក់កាលទី១ ដែលបានកំណត់យកអាទិភាពគន្លឹះចំនួន៥គឺ "មនុស្ស ផ្លូវ ទឹក ភ្លើង និងបច្ចេកវិទ្យា"** ដែលបានដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់សម្រាប់ឆ្លើយតបទៅនឹងបដិវត្តន៍ឧស្សាហកម្មទី៤ ការចាប់យកនវានុវត្តន៍និងបច្ចេកវិទ្យា ការកាត់បន្ថយការបំភាយកាបូន ព្រមទាំងតម្រូវការក្នុងការលើកកម្ពស់ផលិតភាពនិងពិពិធកម្មសេដ្ឋកិច្ចដែលជាគ្រឹះនិងមធ្យោបាយដ៏សំខាន់នៃការសម្រេចបាននូវចក្ខុវិស័យកម្ពុជាឆ្នាំ២០៥០។

ក្នុងបរិការណ៍នៃភាពមិនប្រាកដប្រជាសកល ការប្រែប្រួលអាកាសធាតុដែលជាបញ្ហាប្រឈមរបស់មនុស្សជាតិ បាននិងកំពុងបន្តផ្តល់ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានមកលើប្រទេសទាំងអស់លើសកលលោក ដោយក្នុងនោះ អាចនឹងបង្កភាពយាយីដល់កម្ពុជាក្នុងការស្តារសេដ្ឋកិច្ចឡើងវិញ ក្រោយវិបត្តិជំងឺរាតត្បាតសកលកូវីដ១៩ ក៏ដូចជាអាចប៉ះទង្គិចដល់គន្លងនៃការអភិវឌ្ឍសង្គម សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាប្រកបដោយចីរភាពនិងភាពធន់។

ស្របទៅតាមឆន្ទៈរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាក្នុងការជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចនិងការគិតគូរលើទិដ្ឋភាពបរិស្ថាន ការពង្រឹងសន្តិសុខថាមពល សុខុមាលភាពប្រជាជន និងការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយចីរភាព ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តអគ្គិសនីនៅកម្ពុជាគឺជាកិច្ចការបន្ទាន់និងចាំបាច់ ដើម្បីត្រៀមខ្លួនឈោងចាប់យកកាលានុវត្តភាពថ្មីៗក្នុងការចូលរួមជំរុញសម្ទុះនៃការធ្វើពិពិធកម្មមូលដ្ឋានសេដ្ឋកិច្ច ដើម្បីបង្កើតចន្ទល់ថ្មីៗនៃកំណើននិងការធ្វើបរិវត្តកម្មឆ្ពោះទៅរកឧស្សាហកម្មដែលមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ជាងមុនដូចជា ការកែច្នៃ ការផលិតគ្រឿងអេឡិចត្រូនិក ការផ្គុំនិងការដំឡើងយានយន្ត និងឧស្សាហកម្មដែលប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាកាន់តែទំនើប ព្រមទាំងបង្ហាញពីការប្តេជ្ញាចិត្តរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលក្នុងការចូលរួមដោះស្រាយបញ្ហាការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ ជាពិសេសការសម្រេចបាននូវអព្យាក្រឹតកាបូននៅឆ្នាំ២០៥០។

ក្នុងស្មារតីនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលរំពឹងយ៉ាងមុតមាំថា "**គោលនយោបាយជាតិស្តីពីការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី២០២៤-២០៣០**" ដែលត្រូវបានដាក់ចេញក្នុងពេលនេះ នឹងដើរតួនាទីជាផែនទីបង្ហាញផ្លូវនិងជាកម្លាំងចលករដ៏មានប្រសិទ្ធភាពសម្រាប់តម្រង់ទិសដល់ការវិនិយោគ ការជំរុញការប្រើប្រាស់និងការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីយានយន្តអគ្គិសនីជាជំហានៗ ផ្អែកលើយន្តការទីផ្សារ និងទៅតាមលទ្ធភាពនិងធនធានរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល សម្រាប់ចាប់យកកាលានុវត្តភាពថ្មីដែលកំពុងលេចឡើង ស្របនឹងនិន្នាការតំបន់និងសកល ដើម្បីលើកកម្ពស់កំណើនប្រកបដោយចីរភាពនិងកាន់តែមានពិពិធកម្ម ដើម្បីកសាងភាពធន់

ដ៏រឹងមាំនៃសង្គម សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា។ គោលនយោបាយជាតិក៏បានដាក់ចេញនូវកញ្ចប់វិធានការមុតស្រួច និងជាក់លាក់ ជាពិសេសផ្តោតលើទិដ្ឋភាពគន្លឹះដែលមានជាអាទិ៍ ការរៀបចំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគាំទ្រ ការរៀបចំខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់នៃគ្រឿងបង្គុំ ការរៀបចំយន្តការលើកទឹកចិត្ត ការបញ្ជ្រាបការយល់ដឹងដល់អ្នកប្រើប្រាស់ និងការគ្រប់គ្រងសំណល់។

ដើម្បីធានាវឌ្ឍនភាព ប្រសិទ្ធភាព និងសង្គតិភាពនៃការអនុវត្តគោលនយោបាយជាតិ យន្តការស្ថាប័ន និងការទទួលខុសត្រូវ ត្រូវបានកំណត់ច្បាស់លាស់ដែលក្នុងនោះ ១)- **គណៈកម្មាធិការគោលនយោបាយសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ** ជាអ្នកតម្រង់ទិសជាយុទ្ធសាស្ត្រនិងដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមនានាកម្រិតគោលនយោបាយដែលមានចរិតអន្តរក្រសួង ស្ថាប័ន ២)- **គណៈកម្មាធិការបច្ចេកទេសអន្តរក្រសួង ដើម្បីតាក់តែងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្ត គោលនយោបាយនិងយុទ្ធសាស្ត្រជាតិសម្រាប់គ្រប់គ្រងនិងអភិវឌ្ឍយានយន្តអគ្គិសនី** ទទួលខុសត្រូវសម្របសម្រួលការតាមដាន ត្រួតពិនិត្យ និងវាយតម្លៃការអនុវត្តវិធានការរបស់ក្រសួង ស្ថាប័ន និងដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមកម្រិតបច្ចេកទេសនិងផ្នែកនិយ័តកម្ម និង ៣)- ក្រសួង ស្ថាប័ននីមួយៗត្រូវទទួលខុសត្រូវនិងមានគណនេយ្យភាពលើការអនុវត្តវិធានការជាក់លាក់ដែលខ្លួនទទួលបន្ទុក។

ក្នុងនាមរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ខ្ញុំសូមកោតសរសើរនិងវាយតម្លៃខ្ពស់ចំពោះកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងយ៉ាងសកម្មរបស់**ឯកឧត្តមអគ្គបណ្ឌិតសភាចារ្យ អូន ព័ន្ធមុនីរ័ត្ន** ឧបនាយករដ្ឋមន្ត្រី រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួង**សេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ និងជាប្រធានគណៈកម្មាធិការគោលនយោបាយសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ** ក្នុងការដឹកនាំរៀបចំគោលនយោបាយជាតិនេះឡើង រហូតសម្រេចបានជោគជ័យ និងត្រូវបន្តតាមដាននិងវាយតម្លៃវឌ្ឍនភាពនៃការអនុវត្តវិធានការនានា ព្រមទាំងដោះស្រាយបញ្ហានានាកម្រិតគោលនយោបាយដើម្បីធានាសម្រេចបានទៅតាមទិសដៅកំណត់ដែលបានដាក់ចេញនៅក្នុងគោលនយោបាយជាតិនេះ។ ទន្ទឹមនេះ ខ្ញុំក៏សូមថ្លែងអំណរគុណនិងសម្តែងនូវការវាយតម្លៃខ្ពស់ចំពោះឯកឧត្តម លោកជំទាវ លោក លោកស្រី ដែលជាថ្នាក់ដឹកនាំនិងតំណាងនៃក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ចំពោះការចូលរួមយ៉ាងសកម្មនិងប្រកបដោយស្មារតីទទួលខុសត្រូវខ្ពស់ក្នុងការរៀបចំឯកសារនេះ។

នៅចុងបញ្ចប់ ជាមួយនឹងការអនុម័តដាក់ឱ្យអនុវត្តជាផ្លូវការនូវ "**គោលនយោបាយជាតិស្តីពីការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី២០២៤-២០៣០**" នេះ ខ្ញុំសូមស្នើគ្រប់ក្រសួង ស្ថាប័ន និងតួអង្គពាក់ព័ន្ធត្រូវបន្តចូលរួមអនុវត្តបណ្តាវិធានការដែលមានចែងនៅក្នុងឯកសារនេះ ក្នុងឆន្ទៈមោះមុតប្រកបដោយស្មារតីទទួលខុសត្រូវ បុរេសកម្ម និងកិច្ចសហការខ្ពស់ សំដៅធានាសម្រេចបានជោគជ័យនិងលទ្ធផលជាក់ស្តែងតាមការរំពឹងទុក។

ថ្ងៃពុធ ៧ រោច ខែ ពិសាខ ឆ្នាំរោង ឆស័ក ព.ស.២៥៦៨

រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ២៩ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០២៤

នាយករដ្ឋមន្ត្រី

សម្តេចមហាបវរធិបតី ហ៊ុន ម៉ាណែត

បញ្ជីពាក្យកាត់

ក.ក.ប.	ក្រសួងការងារនិងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ	
ក.ដ.ន.ស.	ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់	
ក.ប.ទ.	ក្រសួងប្រៃសណីយ៍និងទូរគមនាគមន៍	
ក.ប.ស្ថ.	ក្រសួងបរិស្ថាន	
ក.ព.ណ.	ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម	
ក.រ.ថ.	ក្រសួងរ៉ែនិងថាមពល	
ក.ស.ក.	ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន	
ក.ស.ហ.វ.	ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ	
ក.អ.ក.	ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា	
ក.ឧ.វ.ប.ន.	ក្រសួងឧស្សាហកម្ម វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍	
គ.ល.គ.យ.អ.	គណៈកម្មាធិការបច្ចេកទេសអន្តរក្រសួង ដើម្បីតាក់តែងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្ត គោលនយោបាយនិងយុទ្ធសាស្ត្រជាតិសម្រាប់គ្រប់គ្រងនិងអភិវឌ្ឍយានយន្តអគ្គិសនី	
គ.ស.ហ.	គណៈកម្មាធិការគោលនយោបាយសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ	
ម.អ.ជ.	មូលនិធិអភិវឌ្ឍន៍ជំនាញ	
អ.យ.ក.	ក្រសួងអប់រំ យុវជន និងកីឡា	
BEV	Battery Electric Vehicle	យានយន្តអគ្គិសនីសុទ្ធ
EDC	Electricite Du Cambodge	អគ្គិសនីកម្ពុជា
ESG	Environmental, Social and Governance	បរិស្ថាន សង្គម និងអភិបាលកិច្ច
EV	Electric Vehicle	យានយន្តអគ្គិសនី
HEV	Hybrid Electric Vehicle	យានយន្តប្រភេទហាយប្រ៊ីដ
ICE Vehicle	Internal Combustion Engine Vehicle	យានយន្តប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈ
PHEV	Plug-In Hybrid Electric Vehicle	យានយន្តប្រភេទហាយប្រ៊ីដដែលអាចបញ្ចូលថាមពលបាន

មាតិកា

១- សេចក្តីផ្តើម ១

២- វិស័យយានយន្តអគ្គិសនីនៅកម្ពុជា ៤

២.១- ស្ថានភាពនៃវិស័យយានយន្តអគ្គិសនីនៅកម្ពុជា ៤

២.២- គោលនយោបាយនិងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តពាក់ព័ន្ធ ៥

៣- អត្ថប្រយោជន៍និងបញ្ហាប្រឈម ក្នុងវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី ៦

៣.១- អត្ថប្រយោជន៍នៃការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនី ៦

៣.២- បញ្ហាប្រឈមក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី ៧

៤- ក្របខ័ណ្ឌគោលនយោបាយ ៩

៤.១- ចក្ខុវិស័យ ៩

៤.២- គោលបំណងនិងគោលដៅ ៩

៤.៣- គោលការណ៍ ៩

៤.៤- វិធានការគោលនយោបាយ ១០

៤.៤.១- ការជំរុញការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនី ១១

ក- ការរៀបចំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគាំទ្រ ១១

ខ- ការរៀបចំយន្តការលើកទឹកចិត្តដើម្បីជំរុញការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនី ១៣

គ- ការពង្រីកលទ្ធភាពចាប់យកបច្ចេកវិទ្យាប្រកបដោយបរិយាបន្ននិងនវានុវត្តន៍ ១៤

ឃ- ការបញ្ជ្រាបការយល់ដឹងអំពីយានយន្តអគ្គិសនី ១៤

៤.៤.២- ការផ្គត់ផ្គង់ ១៥

ក- ការពង្រឹងខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់នៃគ្រឿងបង្គុំនិងឧស្សាហកម្មដំឡើងយានយន្តអគ្គិសនី ១៥

ខ- ការអភិវឌ្ឍជំនាញក្នុងវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី ១៦

៤.៤.៣- ការការពារបរិស្ថាន ១៧

៥- ការគ្រប់គ្រងហានិភ័យ ១៨

៦- យន្តការស្ថាប័ននិងការតាមដាននិងវាយតម្លៃ ២០

៦.១- ការរៀបចំយន្តការស្ថាប័ន ២០

៦.២- ការតាមដាននិងវាយតម្លៃ ២១

៧- សន្និដ្ឋាន ២១

ឧបសម្ព័ន្ធ: វិធានការគោលនយោបាយ ២៣

១- សេចក្តីផ្តើម

ក្រោមការដឹកនាំដ៏ឈ្លាសវៃនិងប្រកបដោយគតិបណ្ឌិតរបស់ **សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន** កម្ពុជាទទួលបានសុខសន្តិភាពពេញលេញនិងសម្រេចបានវឌ្ឍនភាពការកែទម្រង់ការលើកកម្ពស់អភិបាលកិច្ចល្អ និងកំណើនសេដ្ឋកិច្ចខ្ពស់ក្នុងអត្រាជាមធ្យមប្រមាណជាង៧% ក្នុងមួយឆ្នាំ ក្នុងរយៈពេលជាងពីរទសវត្ស មុនវិបត្តិនៃជំងឺកូវីដ១៩។ រាជរដ្ឋាភិបាល នីតិកាលទី៧នៃរដ្ឋសភាដែលដឹកនាំដោយ **សម្តេចមហាបវរធិបតី ហ៊ុន ម៉ាណែត នាយករដ្ឋមន្ត្រីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា** បាននិងកំពុងបន្តដឹកនាំប្រទេសជាតិឆ្ពោះទៅរកវឌ្ឍនភាពនិងបង្កើតសមិទ្ធផលថ្មីបន្ថែមទៀត ស្របទៅតាម**យុទ្ធសាស្ត្របញ្ចកោណដំណាក់កាលទី១** ដោយបន្តធ្វើពិពិធកម្មនៃរចនាសម្ព័ន្ធសេដ្ឋកិច្ច ពីសេដ្ឋកិច្ចដែលពឹងផ្អែកខ្លាំងទៅលើវិស័យកសិកម្ម មកជាសេដ្ឋកិច្ចដែលពឹងផ្អែកកាន់តែខ្លាំងលើវិស័យឧស្សាហកម្ម។ ទន្ទឹមនេះ កម្ពុជាក៏កំពុងធ្វើបរិវត្តកម្មរចនាសម្ព័ន្ធសេដ្ឋកិច្ចឆ្ពោះទៅរកឧស្សាហកម្មដែលមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ជាងមុនដូចជា ការកែច្នៃ ការផលិតគ្រឿងអេឡិចត្រូនិក ការផ្គុំនិងដំឡើងយានយន្តនិងឧស្សាហកម្មដែលប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាខ្ពស់ជាងមុន។

ក្នុងស្មារតីនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលបានកំណត់យកវិស័យយានយន្តអគ្គិសនីជាវិស័យមួយក្នុងចំណោមវិស័យដែលមានសក្តានុពលខ្ពស់ ក្នុងការចូលរួមចំណែកដល់ការជំរុញសន្ទុះនៃការធ្វើពិពិធកម្មមូលដ្ឋានសេដ្ឋកិច្ច។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តអគ្គិសនីក៏ដើរទន្ទឹមគ្នាទៅនឹងនិន្នាការតំបន់និងសកល ដោយសារវិស័យនេះមិនត្រឹមតែរួមចំណែកដល់ការការពារបរិស្ថានប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែថែមទាំងជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចនិងពង្រឹងសន្តិសុខថាមពល។

យានយន្តអគ្គិសនី (Electric Vehicle – EV) សំដៅដល់ប្រភេទយានយន្តដើរដោយម៉ូទ័រអគ្គិសនីនិងប្រើប្រាស់អាគុយដើម្បីស្តុកថាមពល។ ជាទូទៅ យានយន្តអគ្គិសនីត្រូវបានបែងចែកជា៣ប្រភេទ រួមមាន៖ ១)- ប្រភេទប្រើប្រាស់អគ្គិសនីសុទ្ធ (Battery Electric Vehicle – BEV) ២)- ប្រភេទប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈនិងអាគុយ (Hybrid Electric Vehicle – HEV) និង ៣)- ប្រភេទប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈនិងអាគុយតែអាចបញ្ចូលថាមពលដូចយានយន្តអគ្គិសនីសុទ្ធបាន (Plug-in HEV – PHEV)។

នាពេលបច្ចុប្បន្ន ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តអគ្គិសនីគឺជានិន្នាការសកលដែលកំពុងកើនយ៉ាងលឿន។ ការលក់យានយន្តអគ្គិសនីសកលបានកើន២២៤% ពីប្រមាណ៣,២លានគ្រឿងក្នុងឆ្នាំ២០២០ រហូតដល់ប្រមាណ១០លានគ្រឿងក្នុងឆ្នាំ២០២២ដែលទីផ្សារយានយន្តអគ្គិសនីសកលមានទំហំប្រមាណ ២០៥,៦ប៊ីលានដុល្លារអាម៉េរិកឬប្រមាណ១០% នៃទីផ្សារលក់យានយន្តក្នុងសកល។ បន្ថែមលើនេះ ស្ថាប័នស្រាវជ្រាវអន្តរជាតិនានាបានព្យាករថា យានយន្តអគ្គិសនីនឹងរួមចំណែកប្រមាណ៥០% នៃការលក់យានយន្តថ្មីនៅទូទាំងពិភពលោកនៅឆ្នាំ២០៣៥ និងប្រមាណ៦១% នៅឆ្នាំ២០៤០(តារាងទី១)។

កំណើនយ៉ាងឆាប់រហ័សនៃវិស័យនេះត្រូវបានគាំទ្រដោយការដាក់ចេញគោលនយោបាយជាក់លាក់របស់រាជរដ្ឋាភិបាលទាំងផ្នែកសារពើពន្ធនិងមិនមែនសារពើពន្ធដើម្បីទាញយកផលវិជ្ជមានពីវិស័យនេះ រួមមាន៖ ១)- ផលចំណេញសេដ្ឋកិច្ចតាមរយៈការបង្កើតការងារសម្រាប់ពលរដ្ឋនិងផ្តល់តម្លៃបន្ថែមក្នុង

សេដ្ឋកិច្ច ២)- ការការពារបរិស្ថាននិងសុខភាពប្រជាជនតាមរយៈការកាត់បន្ថយការបញ្ចេញឧស្ម័នពុល ជំនួសឱ្យការប្រើប្រាស់យានយន្តប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈ និង ៣)- ការចូលរួមធានាសន្តិសុខថាមពលតាមរយៈការកាត់បន្ថយការពឹងផ្អែកលើការនាំចូលប្រេងឥន្ធនៈពីបរទេសនិងភាពងាយរងគ្រោះទៅនឹងការប្រែប្រួលនៃថ្លៃប្រេងឥន្ធនៈសកល។

បន្ថែមលើនេះ ថ្លៃដើមនៃការផលិតយានយន្តអគ្គិសនីត្រូវបានព្យាករថា នឹងធ្លាក់ចុះមកប្រហាក់ប្រហែលនឹងយានយន្តប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈ (Internal Combustion Engine Vehicle – ICE) ក្នុងរយៈពេលមធ្យម។ ទោះបីជានាពេលបច្ចុប្បន្ននេះ ថ្លៃដើមនៃការផលិតយានយន្តអគ្គិសនីជាមធ្យមនៅខ្ពស់ជាងថ្លៃដើមផលិតយានយន្តប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈប្រមាណ៨០% ថ្លៃដើមនេះត្រូវបានព្យាករថា នឹងបន្តធ្លាក់ចុះមកត្រឹមប្រមាណ២៥% ទៅ ៤០% នៅឆ្នាំ២០៣០ និងប្រហាក់ប្រហែលនឹងយានយន្តប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈនាប៉ុន្មានឆ្នាំបន្ទាប់។ កត្តាចម្បងដែលធ្វើឱ្យថ្លៃដើមផលិតយានយន្តអគ្គិសនីមានការធ្លាក់ចុះ គឺដោយសារការធ្លាក់ចុះថ្លៃដើមផលិតអាគុយ។ នាពេលបច្ចុប្បន្ន ពិភពលោកមានស្តុកលីចូមបម្រុងច្រើនប្រមាណ២២លានតោនដែលអាចប្រើប្រាស់ដើម្បីផលិតយានយន្តអគ្គិសនីប្រមាណ២,៧ប៊ីលានគ្រឿង។ ទន្ទឹមនេះ អាគុយសម្រាប់យានយន្តអគ្គិសនីមួយចំនួនដែលផលិតចេញពីសារធាតុក្រៅពីលីចូមដូចជាអ៊ីយ៉ុងសូដ្យូមនិងប្រភេទថាមពលផ្សេងទៀតដូចជា អ៊ីដ្រូសែន សូឡា និងនុយក្លេអ៊ែរជាដើម ក៏កំពុងត្រូវបានដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់សាកល្បងនិងស្ថិតក្រោមការសិក្សាស្រាវជ្រាវជាបន្តបន្ទាប់ផងដែរ (តារាងទី១)។

តារាងទី១: ការវិវត្តនៃវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី

និន្នាការរួម	- កំណើនការលក់ EV សកល កើន២២៤% (២០២០-២០២២) - វិសាលភាពបច្ចេកវិទ្យា EV មានទាំងក្នុងប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍និងកំពុងអភិវឌ្ឍ (ចិន អឺរ៉ុប អាម៉េរិក ។ល។) - ចាប់ផ្តើមពីការអភិវឌ្ឍ EV ទេសចរណ៍ មុនឈានទៅប្រភេទដឹកអ្នកដំណើរនិងដឹកទំនិញ
អាគុយ	- ថ្លៃដើមអាគុយលីចូម (Lithium-ion) ថយចុះពី៥៣៥ដុល្លារអាម៉េរិកក្នុងមួយគីឡូវ៉ាត់ម៉ោង(២០១៣) មកត្រឹម១០៧ដុល្លារអាម៉េរិកក្នុងមួយគីឡូវ៉ាត់ម៉ោង (២០២៣) - ប្រភពថាមពលផ្សេងៗទៀត៖ ថាមពលពន្លឺព្រះអាទិត្យ នុយក្លេអ៊ែរ អ៊ីដ្រូសែន ។ល។
ការបញ្ចូលថាមពល	- មានប្រភេទតាមផ្ទះ ចល័ត (Portable) និងតាមស្ថានីយ - ល្បឿនបញ្ចូលថាមពលចាប់ពី១០ម៉ោង ដល់ក្រោម១ម៉ោង (យឺត លឿននិងលឿនខ្លាំង)
ថ្លៃដើមផលិតកម្ម	- ថ្លៃដើមនៃការផលិតរថយន្តអគ្គិសនីមាននិន្នាការថយចុះពី១៨០% ទៅ ១២៥% នៃថ្លៃផលិតកម្ម ICEs នៅឆ្នាំ២០៣០

ជានិន្នាការរួម ប្រទេសធំៗដែលបានចាប់ផ្តើមជំរុញអភិវឌ្ឍន៍វិស័យយានយន្តអគ្គិសនីមុនគេបង្អស់ ជាពិសេសប្រទេសចិននិងសហភាពអឺរ៉ុប បានចាប់ផ្តើមដំបូងដោយការដាក់ចេញគោលនយោបាយលើកទឹកចិត្តជំរុញការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនីទេសចរណ៍។ បន្ទាប់ពីចរន្តនៃការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនីទេសចរណ៍មានសន្ទុះកើនគួរឱ្យកត់សម្គាល់ ប្រទេសទាំងនោះបានចាប់ផ្តើមបន្ធូរបន្ថយការលើកទឹកចិត្តលើការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនីទេសចរណ៍ដោយសន្សឹមៗ និងឈានដល់ការបង្កើតគោលនយោបាយជំរុញការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនីដឹកអ្នកដំណើរនិងដឹកទំនិញ ព្រមទាំងការអភិវឌ្ឍខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំ ឧស្សាហកម្មដំឡើងនិងបង្គុំយានយន្តអគ្គិសនី និងជាពិសេសឧស្សាហកម្មផលិតអាគុយ។

ផ្អែកលើមូលដ្ឋាននៃការវិវត្តយ៉ាងឆាប់រហ័សនៃវិស័យយានយន្តអគ្គិសនីក្នុងតំបន់និងសកលលោក ក៏ដូចជាស្របទៅតាមឆន្ទៈរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាក្នុងការជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចនិងការគិតគូរលើទិដ្ឋភាពបរិស្ថាន ការពង្រឹងសន្តិសុខថាមពល សុខុមាលភាពប្រជាជន និងការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយចីរភាព ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តអគ្គិសនីនៅកម្ពុជា គឺជាកិច្ចការបន្ទាន់និងចាំបាច់ ដើម្បីឈោងចាប់យកកាលានុវត្តភាពថ្មីៗសម្រាប់ជំរុញសន្ទុះនៃការធ្វើពិពិធកម្មមូលដ្ឋានសេដ្ឋកិច្ចនិងបង្កើតចន្ទល់ថ្មីនៃកំណើនដូចដែលរាជរដ្ឋាភិបាលបានកំណត់ក្នុង**យុទ្ធសាស្ត្របញ្ចកោណដំណាក់កាលទី១** និង**គោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា ឆ្នាំ២០១៥-២០២៥**។ ទន្ទឹមនេះ កាលានុវត្តភាពថ្មីនេះក៏អាចជួយពន្លឿនកម្ពុជាឱ្យរំដោះពីការប្រើប្រាស់រថយន្តចាស់ៗដ៏ច្រើនលើសលប់ ហើយឆ្ពោះទៅរកការប្រើប្រាស់រថយន្តថ្មីដែលជួយដល់បរិស្ថាននិងមានសុវត្ថិភាពខ្ពស់។

នាពេលបច្ចុប្បន្ន ទោះបីជាកម្ពុជាចាប់ផ្តើមមានសន្ទុះនៃការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនី មានការវិនិយោគរបស់វិស័យឯកជនលើវិស័យយានយន្តអគ្គិសនីនិងការគិតគូររៀបចំគោលនយោបាយពាក់ព័ន្ធនេះក្តី ក៏រាជរដ្ឋាភិបាលពុំទាន់មានគោលនយោបាយជាតិរួមមួយដែលបានបង្ហាញការប្តេជ្ញាចិត្តនិងការកំណត់ទិសដៅអភិវឌ្ឍន៍វិស័យយានយន្តអគ្គិសនីច្បាស់លាស់នៅឡើយ។ កត្តានេះបានជះឥទ្ធិពលដល់ការសម្រេចចិត្តវិនិយោគរបស់វិស័យឯកជនបន្ថែមទៀតក្នុងវិស័យនេះនិងការសម្រេចចិត្តប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនីរបស់ប្រជាជនកម្ពុជាឱ្យកាន់តែទូលំទូលាយ។

ឈរលើបរិការណ៍នេះ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាដាក់ចេញ "**គោលនយោបាយជាតិស្តីពីការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី២០២៤-២០៣០**" ដើម្បីជំរុញការប្រើប្រាស់និងការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីទាំងមូល ជាពិសេសផ្តោតលើទិដ្ឋភាពគន្លឹះសំខាន់ៗ ដូចជា៖ ១)- ការរៀបចំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគាំទ្រ រួមទាំងស្ថានីយបញ្ចូលថាមពលនិងបណ្តាញតភ្ជាប់ដែលឈានដល់ការប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យា 5G ២)- ការរៀបចំខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់នៃគ្រឿងបង្គុំយានយន្ត រួមទាំងអាគុយ ៣)- ការរៀបចំយន្តការលើកទឹកចិត្តដើម្បីជំរុញវិស័យនេះ ៤)- ការបញ្ជ្រាបការយល់ដឹងដល់អ្នកប្រើប្រាស់ និង ៥)- ការគ្រប់គ្រងសំណល់។

គោលនយោបាយជាតិត្រូវបានរៀបចំឡើងជាទស្សនវិស័យវែងឆ្ងាយរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាក្នុងការតម្រង់ទិសដល់ការវិនិយោគ ការជំរុញការប្រើប្រាស់ និងការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីយានយន្តអគ្គិសនីជាជំហានៗទៅតាមលទ្ធភាពនិងធនធានរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល។ ជារួម គោលនយោបាយជាតិនេះដាក់ចេញនូវចក្ខុវិស័យ គោលបំណងនិងគោលដៅ ព្រមទាំងវិធានការគោលនយោបាយ ដោយមានការកំណត់យន្តការ

និងស្ថាប័នដឹកនាំអនុវត្តច្បាស់លាស់។ បន្ថែមពីនេះ ដើម្បីធានាប្រសិទ្ធភាពនិងភាពច្បាស់លាស់នៃការដាក់ចេញនូវវិធានការគោលនយោបាយ **គោលនយោបាយជាតិស្តីពីការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី ២០២៤-២០៣០** មានវិសាលភាពគ្របដណ្តប់តែលើយានយន្តប្រភេទអគ្គិសនីសុទ្ធថ្មី (BEV) រួមមានរថយន្តអគ្គិសនីសុទ្ធថ្មី ត្រីចក្រយានយន្តអគ្គិសនីសុទ្ធថ្មី និងទោចក្រយានយន្តអគ្គិសនីសុទ្ធថ្មី។

២- វិស័យយានយន្តអគ្គិសនីនៅកម្ពុជា

២.១- ស្ថានភាពនៃវិស័យយានយន្តអគ្គិសនីនៅកម្ពុជា

យានយន្តគឺជាមធ្យោបាយចម្បងសម្រាប់ការធ្វើដំណើរប្រចាំថ្ងៃនិងការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរនិងទំនិញនៅទូទាំងប្រទេស។ ជាក់ស្តែង អត្រានៃការប្រើប្រាស់យានយន្តកើនយ៉ាងខ្លាំង ជាពិសេស ទោចក្រយានយន្តនិងរថយន្ត។ ក្នុងចំណោមយានយន្តសរុប៧លានគ្រឿង ទោចក្រយានយន្តមានប្រមាណ៨៥% រថយន្តប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈធុនស្រាល (រថយន្តទេសចរណ៍) មានប្រមាណ១០% និងរថយន្តប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈធុនធ្ងន់ (រថយន្តដឹកទំនិញនិងគ្រឿងចក្រ) មានប្រមាណ៥%។ ដោយឡែក យានយន្តអគ្គិសនីដែលបានចុះបញ្ជីត្រឹមខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២៤ មានចំនួន១ ៨៨៧គ្រឿង ដោយក្នុងនោះ រថយន្តទេសចរណ៍មានចំនួន៩០៦គ្រឿង ត្រីចក្រយានយន្តមានចំនួន៤១៥គ្រឿង និងទោចក្រយានយន្តមានចំនួន៥៦៦គ្រឿង។ ក្នុងឆ្នាំ២០២៣ យានយន្តអគ្គិសនីដែលចុះបញ្ជីសរុបមានចំនួន៧៥៧គ្រឿង បានកើន១៤,២% ធៀបនឹងឆ្នាំ២០២២ ដែលមានចំនួន៦៦៣គ្រឿង។ ចំណែកទីតាំងបញ្ចូលថាមពលគិតត្រឹមដើមឆ្នាំ២០២៤ មានចំនួន២១កន្លែងដែលមានទូបញ្ចូលថាមពលយានយន្តអគ្គិសនីលឿនខ្លាំងសរុបមានចំនួន២៧គ្រឿង។

កម្ពុជាពឹងផ្អែកស្ទើរតែទាំងស្រុងលើការនាំចូលយានយន្តពីបរទេស ខណៈដែលវិស័យដំឡើងយានយន្តទើបនឹងមានការអភិវឌ្ឍក្នុងទសវត្សចុងក្រោយនេះ។ នាពេលបច្ចុប្បន្ន ឧស្សាហកម្មដំឡើងរួមមាន៖ ១)- រថយន្តប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈក្នុងស្រុកចំនួនប្រមាណ៧ក្រុមហ៊ុនដែលកំពុងដំឡើងរថយន្តម៉ាក Ford, Ssangyong, Hyundai, KIA, Isuzu, Toyota និងម៉ាកចិនមួយចំនួនទៀត ២)-ទោចក្រយានយន្តទូទៅចំនួន២គឺ Honda និងSuzuki ព្រមទាំងការដំឡើងទោចក្រយានយន្តអគ្គិសនីចំនួន១ គឺ VW&C និង ៣)- ត្រីចក្រយានយន្តទូទៅចំនួន១ គឺ Hanuman ព្រមទាំងការដំឡើងត្រីចក្រយានយន្តអគ្គិសនីចំនួន១ គឺ Onion Mobility។

កម្ពុជាមានសមត្ថភាពអាចផលិតគ្រឿងបង្គុំសាមញ្ញរបស់យានយន្តទូទៅ។ ជាក់ស្តែង កម្ពុជាមានឧស្សាហកម្មផលិតគ្រឿងបង្គុំក្នុងស្រុកដូចជា ខ្សែភ្លើងដែលផលិតដោយក្រុមហ៊ុន Denso, Sumitomo Yazaki, និងKyungshinជាដើម និងក្រុមហ៊ុនផលិតសំបកកង់ឡានដែលផលិតដោយក្រុមហ៊ុន Cart Tire, Newbustar និង General Intelligence ជាដើម ដើម្បីផ្គត់ផ្គង់ដល់ឧស្សាហកម្មដំឡើងរថយន្តនៅបណ្តាប្រទេសក្នុងតំបន់។ ឈរលើមូលដ្ឋានឧស្សាហកម្មនេះ កម្ពុជាអាចចាប់យកកាលានុវត្តភាពដ៏សំខាន់ក្នុងការផ្សារភ្ជាប់ខ្សែច្រវាក់គ្រឿងបង្គុំយានយន្តអគ្គិសនីសកលដែលរំពឹងថានឹងកើនខ្ពស់នៅឆ្នាំ២០៣០។ ទន្ទឹមនេះ ដោយសារគ្រឿងបង្គុំយានយន្តអគ្គិសនីភាគច្រើនជាគ្រឿងបង្គុំដែលមានភាពស្មុគស្មាញកម្រិតមធ្យមនិងមាន

ទម្ងន់ស្រាលជាងគ្រឿងបង្គុំយានយន្តទូទៅ កម្ពុជាអាចមានភាពប្រកួតប្រជែងថ្លៃដើមសម្រាប់ការផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្តអគ្គិសនីនៅក្នុងទសវត្សខាងមុខ។

២.២- គោលនយោបាយនិងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្ត

ការរៀបចំ**គោលនយោបាយជាតិស្តីពីការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី២០២៤-២០៣០** ក៏បានប្រមូលផ្តុំនិងសំយោគពីការសិក្សា ក្របខ័ណ្ឌគោលនយោបាយ យុទ្ធសាស្ត្រ ផែនទីចង្អុលផ្លូវ និងវិធានការគោលនយោបាយដែលមានស្រាប់ រួមផ្សំនឹងបទពិសោធនៃការអនុវត្តជាអន្តរជាតិលើការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីរបស់វិស័យយានយន្តអគ្គិសនី ដោយគិតគូរពីការពង្រឹងខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំរហូតដល់ការរៀបចំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគាំទ្រ រួមមាន ស្ថានីយបញ្ចូលថាមពល និងបណ្តាញតភ្ជាប់ ព្រមទាំងយន្តការលើកទឹកចិត្តផ្សេងៗ ដើម្បីជំរុញការប្រើប្រាស់ ការវិនិយោគ និងការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី។ ឯកសារចម្បងដែលត្រូវបានប្រើជាមូលដ្ឋានសម្រាប់ការរៀបចំ**គោលនយោបាយជាតិស្តីពីការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី២០២៤-២០៣០** រួមមាន៖

១)- យុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍រយៈពេលវែងប្រកបដោយអព្យាក្រឹតកាបូន (LTS4CN) ដោយបង្ហាញពីការប្តេជ្ញាចិត្តខ្ពស់ចំពោះការបង្កើនការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនី ដែលបានកំណត់ការប្រើប្រាស់ទោចក្រយានយន្តអគ្គិសនីឱ្យបាន៧០% និងរថយន្តអគ្គិសនីឱ្យបាន៤០% នៅត្រឹមឆ្នាំ២០៥០ ក្នុងគោលដៅសម្រេចបានអព្យាក្រឹតកាបូន

២)- ផែនទីបង្ហាញផ្លូវការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា ដោយផ្តោតសំខាន់លើឧស្សាហកម្មផលិតគ្រឿងបង្គុំគាំទ្រដល់វិស័យយានយន្តនិងអេឡិចត្រូនិក

៣)- អនុក្រឹត្យស្តីពីការកែសម្រួលអត្រាអាករពិសេសពី៣០% ទៅ១០% សម្រាប់ការនាំចូលរថយន្តអគ្គិសនីសុទ្ធ

៤)- គោលការណ៍លើកទឹកចិត្តពន្ធសម្រាប់ការវិនិយោគដំឡើងរថយន្ត ទោចក្រយានយន្តនិងត្រីចក្រយានយន្តក្នុងស្រុក ដោយធ្វើការបញ្ចុះអត្រាពន្ធអាករនាំចូលសរុប (ពន្ធគយ អាករពិសេស និងអាករលើតម្លៃបន្ថែម)ពី៥០% ដល់៩០% ព្រមទាំងបញ្ចុះពន្ធអាករនាំចូលសម្រាប់ការដំឡើងទោចក្រយានយន្តនិងត្រីចក្រយានយន្តប្រភេទអគ្គិសនីក្នុងស្រុកពី៦០% ដល់១០០% តាមទម្រង់ CKD, IKD, IKD1 និងIKD2

៥)- ផែនទីបង្ហាញផ្លូវការអភិវឌ្ឍបណ្តាញស្ថានីយបញ្ចូលថាមពលយានយន្តអគ្គិសនីនៅកម្ពុជា និង

៦)- ប្រទេសកម្ពុជា៖ អនុសាសន៍សម្រាប់រៀបចំផែនទីបង្ហាញផ្លូវថ្នាក់ជាតិស្តីពីអន្តរកាលនៃការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនី។

៣- អត្ថប្រយោជន៍និងបញ្ហាប្រឈមក្នុងវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី

៣.១- អត្ថប្រយោជន៍នៃការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនី

ការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនីនឹងផ្ដល់អត្ថប្រយោជន៍ជាច្រើនក្នុងទិដ្ឋភាពបរិស្ថាន សេដ្ឋកិច្ច សន្តិសុខថាមពល និងជាពិសេសការឈោងចាប់នូវបច្ចេកវិទ្យាថ្មីៗស្របនឹងនិន្នាការតំបន់និងសកលលោក ដែលមានដូចខាងក្រោម៖

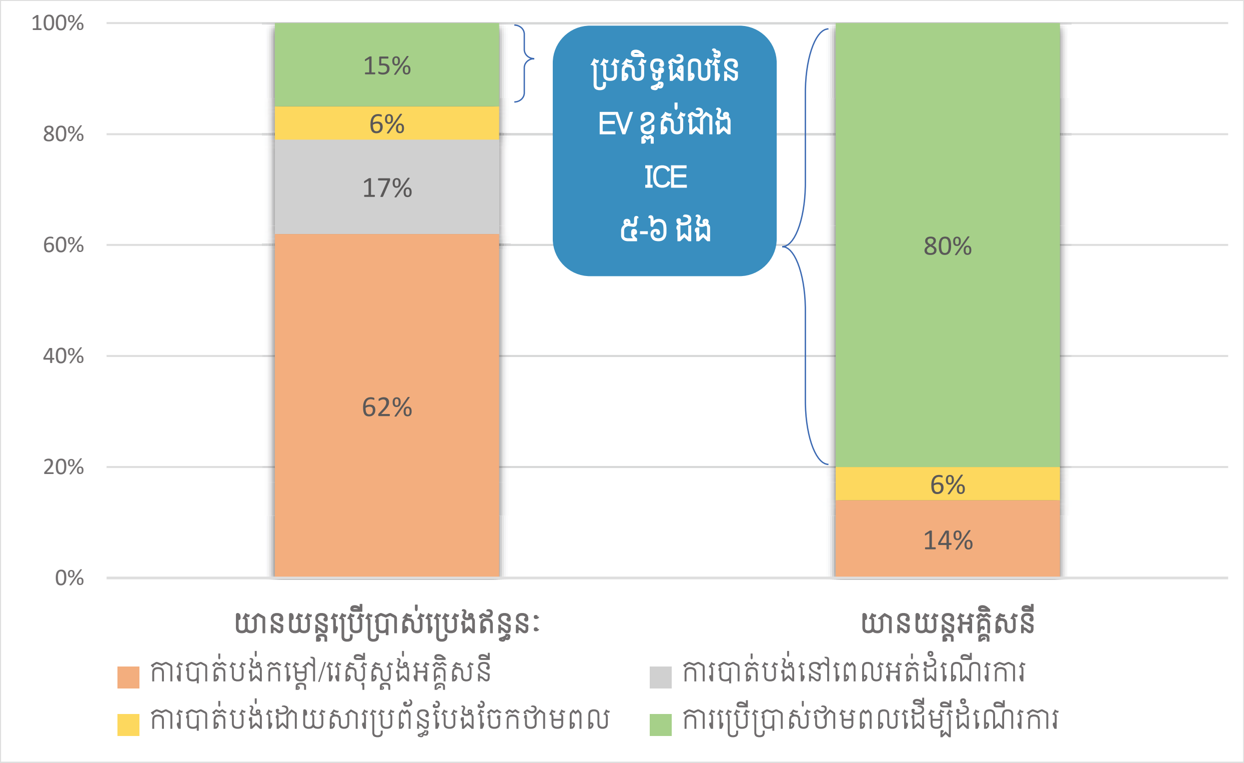
- **ការកាត់បន្ថយការបំភាយឧស្ម័នកាបូនិក:** ការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនីនឹងរួមចំណែកកាត់បន្ថយការប្រែប្រួលអាកាសធាតុតាមរយៈការកាត់បន្ថយការពឹងផ្អែកលើការប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈដែលជាប្រភពនៃការបំភាយឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់ដ៏ចម្បង។ យានយន្តអគ្គិសនីគ្មានការបញ្ចេញឧស្ម័នពុលតាមបំពង់ស៊ីម៉ាំងដូចយានយន្តប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈដែលបញ្ចេញឧស្ម័នកាបូនម៉ូណូអុកស៊ីដ នីត្រូសែនអុកស៊ីដ និងភាគល្អិតនានា ដែលកត្តាទាំងនេះរួមចំណែកក្នុងការពង្រឹងគុណភាពខ្យល់ក្នុងបរិយាកាស។ ការបង្កើនការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនីនឹងកាត់បន្ថយការបញ្ចេញឧស្ម័នពុលក្នុងសកលលោកប្រមាណពាក់កណ្ដាលនៅឆ្នាំ២០៥០ ធៀបនឹងបច្ចុប្បន្ន និងកាត់បន្ថយការស្លាប់មុនអាយុពីប្រមាណ៥,៤លាននាក់ នៅឆ្នាំ២០២០ មកត្រឹមប្រមាណ២,៨លាននាក់ នៅឆ្នាំ២០៥០។ តាមការវិភាគនៃការបញ្ចេញឧស្ម័នពុលនៅក្នុងវដ្ដជីវិតនៃយានយន្ត ការប្រើប្រាស់រថយន្តអគ្គិសនីសុទ្ធមានការបញ្ចេញឧស្ម័នពុលតិចជាងរថយន្តដែលប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈរហូតដល់ទៅជិត៤០% រីឯការប្រើប្រាស់ទោចក្រយានយន្តអគ្គិសនីបញ្ចេញឧស្ម័នពុលតិចជាងទោចក្រយានយន្តដែលប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈប្រមាណ១០ដង។
- **សន្តិសុខថាមពល:** ការជំរុញការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនីនឹងចូលរួមចំណែកក្នុងការកាត់បន្ថយការប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈ។ ដោយហេតុថាកម្ពុជាជាប្រទេសពឹងផ្អែកទាំងស្រុងលើការនាំចូលប្រេងឥន្ធនៈពីទីផ្សារអន្តរជាតិនិងបណ្ដាប្រទេសក្នុងតំបន់ ការកាត់បន្ថយការប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈនឹងជួយពង្រឹងសន្តិសុខថាមពលរបស់កម្ពុជា តាមរយៈការកាត់បន្ថយការពឹងផ្អែកលើការនាំចូលប្រេងឥន្ធនៈ ព្រមទាំងការកាត់បន្ថយហានិភ័យនៃការប្រែប្រួលថ្លៃប្រេងឥន្ធនៈដែលមានភាពមិនប្រាកដប្រជាខ្ពស់។ បន្ថែមលើនេះ អស្ថិរភាពនៃថ្លៃប្រេងឥន្ធនៈបានដាក់សម្ពាធយ៉ាងខ្លាំងលើការគ្រប់គ្រងទុនបម្រុងរូបិយប័ណ្ណអន្តរជាតិ។
- **ការសន្សំសំចៃ:** ការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនីមានលក្ខណៈសន្សំសំចៃខ្ពស់ជាងការប្រើប្រាស់យានយន្តប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈ។ យានយន្តអគ្គិសនីមានប្រសិទ្ធផល[1] ខ្ពស់ជាងថាមពលម៉ាស៊ីនប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈប្រមាណ៥ ទៅ ៦ដង នៅក្នុងការបំប្លែងថាមពលទៅជាចលនាដែលធ្វើឱ្យចំណាយទាបក្នុងការផ្លាស់ទី (រូបភាពទី១)។ ជាក់ស្ដែង នៅក្នុងចម្ងាយផ្លូវ១០០គីឡូម៉ែត ការប្រើ

[1] ប្រសិទ្ធផលថាមពល មានន័យថា អនុបាត (ratio) ថាមពលចេញដែលមានអត្ថប្រយោជន៍របស់ប្រព័ន្ធមួយដែលបានមកពីដំណើរការ ឬសកម្មភាពបំប្លែងធៀបទៅនឹងថាមពលចូលរបស់ប្រព័ន្ធនោះ។

ប្រាស់រថយន្តអគ្គិសនីត្រូវចាយថវិកាប្រមាណ៩ ៦៣៣រៀល ចំណែកឯការប្រើប្រាស់យានយន្តប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈត្រូវចាយថវិការហូតដល់៣៥ ៧២៣រៀល។

- **ការឈោងចាប់យកនូវបច្ចេកវិទ្យាថ្មីៗ:** បណ្ដាប្រទេសក្នុងតំបន់និងសកលលោកកំពុងផ្ដោតការយកចិត្តទុកដាក់ខ្ពស់ក្នុងការជំរុញវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី ជាពិសេសការប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាបញ្ញាសិប្បនិម្មិត បច្ចេកវិទ្យាបើកបរដោយស្វ័យប្រវត្តិ និងបច្ចេកវិទ្យាផ្សេងៗទៀតដែលពង្រឹងសុវត្ថិភាពដល់អ្នកប្រើប្រាស់។ កម្ពុជាក៏ត្រូវសម្របខ្លួនក្នុងនិន្នាការថ្មីនេះ ដើម្បីរក្សាភាពប្រកួតប្រជែងសេដ្ឋកិច្ចរបស់ខ្លួន។

រូបភាពទី១: ការប្រៀបធៀបប្រសិទ្ធផលនៃការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនីធៀបនឹងយានយន្តប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈ



ប្រភព: ការវិភាគ pManifold

៣.២- បញ្ហាប្រឈមក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី

ផ្អែកតាមបទពិសោធនៅតាមបណ្ដាប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍និងស្ថានភាពនៃកម្ពុជា ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តអគ្គិសនីនៅកម្ពុជាមានបញ្ហាប្រឈមចម្បងមួយចំនួនដែលរាំងស្ទះដល់ការកសាងប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីរបស់វិស័យយានយន្តអគ្គិសនី ដូចខាងក្រោម៖

១)- កម្ពុជាមិនទាន់មានគោលនយោបាយគ្រប់ជ្រុងជ្រោយនិងការផ្តល់ការលើកទឹកចិត្តគ្រប់គ្រាន់: ទោះបីជាមានការសិក្សា ការពិភាក្សានិងការរៀបចំសេចក្តីព្រាងគោលនយោបាយពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យយានយន្តអគ្គិសនីក្តី កម្ពុជានៅមិនទាន់មានគោលនយោបាយជាក់លាក់ដែលចង្អុលបង្ហាញពីការប្តេជ្ញាចិត្តនិងទិសដៅច្បាស់លាស់របស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាលើវិស័យយានយន្តអគ្គិសនីនេះនៅឡើយទេ។

ទន្ទឹមនេះ ទោះបីមានការកែសម្រួលអាករពិសេសលើយានយន្តអគ្គិសនីជាបន្តបន្ទាប់ កម្ពុជាក៏មិនទាន់មានគោលនយោបាយលើកទឹកចិត្តទាំងផ្នែកសារពើពន្ធនិងមិនមែនសារពើពន្ធ សម្រាប់គាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តអគ្គិសនីដូចបណ្ដាប្រទេសក្នុងតំបន់។ កត្តាទាំងនេះបានផ្តល់ភាពមិនច្បាស់លាស់សម្រាប់អ្នកប្រើប្រាស់និងវិនិយោគិន។

២)- ការរៀបចំស្តង់ដាបច្ចេកទេសនិងបទប្បញ្ញត្តិផ្សេងៗមិនទាន់មានលក្ខណៈពេញលេញ: ដោយសារយានយន្តអគ្គិសនីប្រើប្រាស់បច្ចេកទេសថ្មីៗ ជាពិសេសអាចប្រើប្រាស់បញ្ញាសិប្បនិម្មិតដែលពាក់ព័ន្ធដល់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្ទាល់ ចាំបាច់ត្រូវមានការគិតគូរនិងពិនិត្យពីស្តង់ដាបច្ចេកទេសនិងបទប្បញ្ញត្តិផ្សេងៗសម្រាប់គាំទ្រនិងធានាសុវត្ថិភាពក្នុងការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនី។

៣)- ស្ថានីយបញ្ចូលថាមពលយានយន្តអគ្គិសនីមិនទាន់បានដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ទូលំទូលាយ: ស្ថានីយបញ្ចូលថាមពលត្រូវបានដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់សាកល្បង ប៉ុន្តែមិនទាន់មានចំនួនច្រើនគ្រប់គ្រាន់នៅឡើយទេ ដែលនេះជាបញ្ហាប្រឈមដ៏ធំមួយនៅកម្ពុជានាពេលបច្ចុប្បន្ន។បន្ថែមពីនេះ ឧបករណ៍បញ្ចូលថាមពលសម្រាប់យានយន្តអគ្គិសនីនៅតាមបណ្ដាស្ថានីយបញ្ចូលថាមពលមិនទាន់មានលក្ខណៈសកល ដែលជាកត្តារាំងស្ទះដល់ក្រុមហ៊ុនថ្មីៗដែលមានបំណងចង់ចូលក្នុងទីផ្សារយានយន្តអគ្គិសនីនៅកម្ពុជា។

៤)- ធនធានមនុស្សមានចំនួនតិចតួចនៅឡើយ: ដោយវិស័យយានយន្តអគ្គិសនីជាវិស័យថ្មីនៅកម្ពុជា ធនធានមនុស្សដែលមានចំណេះដឹងនិងជំនាញស្ទាត់ក្នុងការជួសជុល ការថែទាំនិងការផ្តល់សេវាលក់យានយន្តអគ្គិសនីនៅមានកម្រិតដែលកត្តានេះបង្កជាផលលំបាកសម្រាប់វិស័យឯកជនក្នុងការវិនិយោគនិងផ្តល់សេវាថែទាំដល់អ្នកប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនី។ ក្រៅពីជំនាញនិងចំណេះដឹងពាក់ព័ន្ធយានយន្តអគ្គិសនី កម្ពុជាក៏មានកង្វះធនធានមនុស្សពាក់ព័ន្ធនឹងការជួសជុល ការថែទាំនិងការដំឡើងស្ថានីយបញ្ចូលថាមពល ការបំពាក់ឧបករណ៍បញ្ចូលថាមពល ការកែច្នៃកាកសំណល់យានយន្តអគ្គិសនីជាដើម។

៥)- ការយល់ដឹងនិងទំនុកចិត្តលើការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនីនៅមានកម្រិត : ប្រជាជនកម្ពុជាមានការយល់ដឹងតិចតួចពីបច្ចេកវិទ្យាថ្មីៗរបស់យានយន្តអគ្គិសនីនិងអត្ថប្រយោជន៍នៃយានយន្តអគ្គិសនី ដោយអ្នកប្រើប្រាស់នៅមានកង្វល់ច្រើនដូចជា កង្វះស្ថានីយបញ្ចូលថាមពល ចំណាយខ្ពស់លើការផ្លាស់ប្តូរអាគុយ កង្វះសេវាកម្មថែទាំឬជួសជុលយានយន្តអគ្គិសនី ថ្លៃយានយន្តអគ្គិសនីនៅខ្ពស់ជាងយានយន្តប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈ ព្រមទាំងយានយន្តអគ្គិសនីដែលប្រើប្រាស់រួចមានថ្លៃទាបនិងមិនសូវមានតម្រូវការក្នុងទីផ្សារលក់បន្ត។ កត្តាទាំងអស់នេះបានចូលរួមរាំងស្ទះដល់កំណើននៃការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនីនៅកម្ពុជា។

៤- ក្របខ័ណ្ឌគោលនយោបាយ

គោលនយោបាយជាតិស្តីពីការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី២០២៤-២០៣០ គឺជាត្រីវិស័យនិងជាឧបករណ៍គោលនយោបាយរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលក្នុងការតម្រង់ទិសនិងជំរុញការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តអគ្គិសនីនៅកម្ពុជា។ គោលនយោបាយនេះត្រូវបានរៀបចំឡើងដោយផ្អែកលើការសិក្សាស្រាវជ្រាវនិងការសំយោគគោលនយោបាយដែលមានស្រាប់ បទពិសោធអន្តរជាតិ ព្រមទាំងការពិភាក្សាជាមួយក្រសួង ស្ថាប័ន និងភាគីពាក់ព័ន្ធ ដោយមានការកំណត់នូវចក្ខុវិស័យ គោលបំណង គោលដៅ និងគោលការណ៍ច្បាស់លាស់ ព្រមទាំងដាក់ចេញនូវវិធានការមុតស្រួចដែលមានភាពប្រទាក់ក្រឡាគ្នា បំពេញគ្នាទៅវិញទៅមក និងភាពគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ ដោយកំណត់យន្តការ និងក្រសួង ស្ថាប័នអនុវត្តច្បាស់លាស់ក្នុងក្របខ័ណ្ឌពេលវេលាជាក់លាក់។ បន្ថែមពីនេះ ដើម្បីធានាប្រសិទ្ធភាពនិងភាពច្បាស់លាស់នៃការដាក់ចេញនូវវិធានការគោលនយោបាយ**គោលនយោបាយជាតិស្តីពីការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី២០២៤-២០៣០** មានវិសាលភាពគ្របដណ្តប់លើយានយន្តប្រភេទអគ្គិសនីសុទ្ធថ្មី(BEV) រួមមានរថយន្តអគ្គិសនីសុទ្ធថ្មី ត្រីចក្រយានយន្តអគ្គិសនីសុទ្ធថ្មី និងទោចក្រយានយន្តអគ្គិសនីសុទ្ធថ្មី។

៤.១- ចក្ខុវិស័យ

ចក្ខុវិស័យនៃគោលនយោបាយជាតិគឺប្រែក្លាយកម្ពុជាទៅជាប្រទេសដែលមានការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនីក្នុងកម្រិតសុភបរមា (optimal) ដើម្បីគាំទ្រនិងសម្រេចបានការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយចីរភាព និងធានានូវសុខុមាលភាពប្រជាជន។

៤.២- គោលបំណងនិងគោលដៅ

គោលនយោបាយជាតិមានគោលបំណងអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីរបស់វិស័យយានយន្តអគ្គិសនីប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពនិងភាពបត់បែនតាមការវិវត្តរបស់បច្ចេកវិទ្យាយានយន្តអគ្គិសនី និងកំណត់គោលដៅឆ្នាំ២០៣០ សម្រេចបាននូវការចុះបញ្ជី៖

- រថយន្តអគ្គិសនីសុទ្ធសរុបមានចំនួន៣០ ០០០គ្រឿង ដោយក្នុងនោះរថយន្តទេសចរណ៍អគ្គិសនីសុទ្ធ (private cars) មានចំនួន២៥ ០០០គ្រឿង និងរថយន្តអគ្គិសនីសុទ្ធបម្រើក្នុងសកម្មភាពអាជីវកម្ម(commercial cars) មានចំនួន៥ ០០០គ្រឿង
- ទោចក្រយានយន្តអគ្គិសនីសុទ្ធសរុប មានចំនួន៧២០ ០០០គ្រឿង និង
- ត្រីចក្រយានយន្តអគ្គិសនីសុទ្ធសរុប មានចំនួន២០ ០០០គ្រឿង។

៤.៣- គោលការណ៍

គោលនយោបាយជាតិត្រូវបានរៀបចំឡើងដោយប្រកាន់ខ្ជាប់នូវគោលការណ៍ចំនួន៣ គឺ៖ ១)- រក្សាលំនឹងសេដ្ឋកិច្ច សង្គម និងសុខុមាលភាពប្រជាជន ២)- អនុលោមតាមក្របខ័ណ្ឌបរិស្ថាន សង្គម និងអភិបាលកិច្ច និង ៣)- ធានាសហថាមពល (synergy) និងព្យាសកម្មនៃវិធានការគោលនយោបាយ។

រូបភាពទី២: ប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីរបស់វិស័យយានយន្តអគ្គិសនី

៤.៤- វិធានការគោលនយោបាយ

ដើម្បីសម្រេចបានចក្ខុវិស័យ គោលបំណងនិងគោលដៅខាងលើ គោលនយោបាយជាតិដាក់ចេញនូវវិធានការគោលនយោបាយគន្លឹះៗនិងកំណត់ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធទទួលខុសត្រូវអនុវត្តច្បាស់លាស់នៅក្នុងក្របខ័ណ្ឌពេលវេលាជាក់លាក់ សម្រាប់តាមដានវឌ្ឍនភាពនៃការអនុវត្តដូចមានលម្អិតនៅក្នុងតារាងឧបសម្ព័ន្ធ។ ដោយសារការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តអគ្គិសនីនៅកម្ពុជាស្ថិតនៅក្នុងដំណាក់កាលដំបូង ការកសាងប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីនៃយានយន្តអគ្គិសនីប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព ការឆ្លើយតបនិងស័ក្តិសិទ្ធិភាព ទាមទារឱ្យមានការយកចិត្តទុកដាក់ខ្ពស់និងការចូលរួមយ៉ាងសកម្មពីក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ រួមទាំងវិស័យឯកជននិងផ្តោតលើទិដ្ឋភាពទាំងការផ្គត់ផ្គង់ ការដំឡើង ការចែកចាយ ការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនី បច្ចេកវិទ្យានិងការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគាំទ្រពាក់ព័ន្ធ ជាពិសេសការសាងសង់ស្ថានីយបញ្ចូលថាមពល និងការគ្រប់គ្រងសំណល់និងផលប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាន។ ស្ថិតនៅក្នុងបរិការណ៍នេះនិងអនុលោមតាមគោលការណ៍ទាំងបីខាងលើ គោលនយោបាយជាតិដាក់ចេញវិធានការគោលនយោបាយលើទិដ្ឋភាពចំនួនបីគឺ៖ ១)- ការជំរុញការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនី ២)- ការផ្គត់ផ្គង់យានយន្តអគ្គិសនី និង ៣)- ការការពារបរិស្ថាន។

៤.៤.១- ការជំរុញការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនី

ក- ការរៀបចំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគាំទ្រ

ការរីកចម្រើននៃទីផ្សារយានយន្តអគ្គិសនី ទាមទារឱ្យមានការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគាំទ្រគ្រប់ជ្រុងជ្រោយសម្រាប់អ្នកប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនី រួមមានការបញ្ចូលថាមពល ការផ្គត់ផ្គង់ថាមពល ការប្រើប្រាស់ ការថែទាំ និងការជួសជុលយានយន្តអគ្គិសនី ជាដើម។ ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគាំទ្រចាំបាច់ត្រូវមានលក្ខណៈទូលំទូលាយដែលបង្កភាពងាយស្រួលដល់អ្នកប្រើប្រាស់។ ជាការណែនាំទូទៅ យានយន្តអគ្គិសនីដប់គ្រឿងត្រូវការទូបញ្ចូលថាមពលសាធារណៈមួយ បើទោះជាជាក់ស្តែង សមាមាត្រនៃទូបញ្ចូលថាមពលនិងយានយន្តអគ្គិសនីអាចមានភាពខុសៗគ្នាទៅតាមប្រទេសនីមួយៗក្តី។ ទន្ទឹមនេះ ការកំណត់ស្តង់ដាបច្ចេកទេសសម្រាប់យានយន្តអគ្គិសនី ស្ថានីយបញ្ចូលថាមពល និងគ្រឿងបង្គុំត្រូវមានលក្ខណៈសកល (universal EV charging stations) និងអាចប្រើប្រាស់ឆ្លងប្រព័ន្ធបាន (interoperability) ដើម្បីបង្កភាពងាយស្រួលនិងធានាសុវត្ថិភាពដល់អ្នកប្រើប្រាស់ ព្រមទាំងជំរុញការចូលរួមពីតួអង្គពាក់ព័ន្ធនានានៅក្នុងឧស្សាហកម្មយានយន្តអគ្គិសនី (low cost of entries by different players)។

ការជំរុញការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនី ក៏ទាមទារនូវការផ្គត់ផ្គង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគាំទ្រយានយន្តអគ្គិសនីដែលមានថ្លៃប្រើប្រាស់សមរម្យនិងអាចទទួលយកបានពីអ្នកប្រើប្រាស់ទូទៅ។ ដោយសារការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគាំទ្រយានយន្តអគ្គិសនីតម្រូវឱ្យមានការវិនិយោគដើមទុនដំបូងខ្ពស់ ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងវិស័យឯកជន ជាជម្រើសល្អមួយ។ ជារួម ការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគាំទ្រវិស័យយានយន្តអគ្គិសនីនៅកម្ពុជា ត្រូវបង្កភាពងាយស្រួលដល់អ្នកប្រើប្រាស់ ធានាថ្លៃចំណាយទាប មានសុវត្ថិភាពក្នុងការប្រើប្រាស់ខ្ពស់និងអាចប្រើប្រាស់ឆ្លងប្រព័ន្ធបាន ព្រមទាំងគិតគូរដល់អ្នកវិនិយោគ សំដៅធានាបាននូវលទ្ធភាពនិងចីរភាពនៃការអភិវឌ្ឍ និងការធ្វើទំនើបកម្មហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ។ ដើម្បីសម្រេចគោលដៅខាងលើ គោលនយោបាយជាតិសម្រេចដាក់ចេញនូវវិធានការ ដូចខាងក្រោម៖

- **ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបញ្ចូលថាមពលយានយន្តអគ្គិសនី**

  ១- រៀបចំបទប្បញ្ញត្តិនិងស្តង់ដាសម្រាប់ឧបករណ៍ឬបរិក្ខារបញ្ចូលថាមពល និងស្ថានីយបញ្ចូលថាមពលឬផ្លាស់ប្តូរឧបករណ៍ស្តុកថាមពល (swap) ដើម្បីធានាគុណភាពនិងសុវត្ថិភាព

  ២- កំណត់ទីតាំងនិងកម្រិតចំនួនស្ថានីយបញ្ចូលថាមពលឬផ្លាស់ប្តូរឧបករណ៍ស្តុកថាមពល (swap) ស្របតាមតម្រូវការជាក់ស្តែង ដើម្បីធានានូវប្រាក់ចំណេញនិងការវិនិយោគប្រកបដោយចីរភាព

  ៣- ពិនិត្យលទ្ធភាពបង្កើនភាពទាក់ទាញនិងការលើកទឹកចិត្តក្នុងការវិនិយោគ ដើម្បីជំរុញនិងធានាចីរភាពនៃការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគាំទ្រ

  ៤- រៀបចំស្តង់ដាស្ថានីយឬឧបករណ៍បញ្ចូលថាមពលស្របតាមបរិបទអាស៊ានដែលអាចប្រើប្រាស់បានគ្រប់ប្រភេទយានយន្តអគ្គិសនី

៥- រៀបចំដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យានិងកម្មវិធីទូរស័ព្ទ (mobile app) សម្រាប់ការប្រើប្រាស់ ការគ្រប់គ្រង (track) និងការបង់ប្រាក់លើការប្រើប្រាស់ស្ថានីយឬឧបករណ៍បញ្ចូលថាមពលសាធារណៈឱ្យទៅយានយន្តអគ្គិសនីដើម្បីបង្កភាពងាយស្រួល និងកាត់បន្ថយការកកស្ទះ និង

៦- ជំរុញការកសាងស្ថានីយបញ្ចូលថាមពលឬផ្លាស់ប្តូរឧបករណ៍ស្តុកថាមពល (swap) នៅស្ថានីយឈប់សម្រាកតាមផ្លូវជាតិ ផ្លូវល្បឿនឬផ្លូវល្បឿនខ្ពស់ អគារ ខុនដូរ ផ្សារទំនើបនិងសណ្ឋាគារឱ្យបានគ្រប់រាជធានីខេត្ត។

➢ ការផ្គត់ផ្គង់ថាមពល

៧- រៀបចំការកំណត់ថ្លៃអគ្គិសនី ដើម្បីទាក់ទាញការប្រើប្រាស់សម្រាប់ការបញ្ចូលថាមពលឱ្យយានយន្តអគ្គិសនី

៨- កំណត់បទដ្ឋានបច្ចេកទេសនិងស្តង់ដាសុវត្ថិភាពសម្រាប់ការបញ្ចូលថាមពលឬផ្លាស់ប្តូរឧបករណ៍ស្តុកថាមពល (swap) យានយន្តអគ្គិសនី(ស្ថានីយឬឧបករណ៍បញ្ចូលថាមពលសាធារណៈ ការិយាល័យ សណ្ឋាគារ ផ្ទះ ។ល។)

៩- សម្រួលនិងពន្លឿននីតិវិធីផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាតនិងអាជ្ញាបណ្ណអគ្គិសនីដល់អ្នកផ្តល់សេវាកម្មបញ្ចូលថាមពលឱ្យយានយន្តអគ្គិសនី

១០- ជំរុញឱ្យមានការប្រើប្រាស់ប្រភពថាមពលកកើតឡើងវិញ នៅតាមស្ថានីយបញ្ចូលថាមពលយានយន្តអគ្គិសនី និង

១១- រៀបចំផែនការពង្រីកការផ្គត់ផ្គង់ថាមពល ស្របទៅតាមកំណើននៃការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនី។

➢ ស្តង់ដាយានយន្តអគ្គិសនីនិងគ្រឿងបង្គុំ/គ្រឿងបន្លាស់

១២- រៀបចំបទប្បញ្ញត្តិនិងស្តង់ដាគុណភាពនិងសុវត្ថិភាពយានយន្តអគ្គិសនី

១៣- រៀបចំបទប្បញ្ញត្តិនិងស្តង់ដាគុណភាពនិងសុវត្ថិភាពគ្រឿងបង្គុំឬគ្រឿងបន្លាស់យានយន្តអគ្គិសនីជាពិសេសអាគុយ

១៤- ពង្រឹងការអនុវត្តបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធនឹងស្តង់ដាគុណភាពនិងសុវត្ថិភាព សម្រាប់ការនាំចូលនិងការប្រើប្រាស់យានយន្តប្រើប្រេងឥន្ធនៈ

១៥- ពង្រឹងការត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសយានយន្ត ដើម្បីធានាសុវត្ថិភាពការធ្វើចរាចរណ៍និងចូលរួមកាត់បន្ថយការបំពុលបរិស្ថាន ព្រមទាំងពិនិត្យឡើងវិញនូវបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធ តាមការចាំបាច់ជាយថាហេតុ

១៦- រៀបចំបទប្បញ្ញត្តិនិងស្តង់ដាគុណភាពនិងសុវត្ថិភាពការកែច្នៃពីយានយន្តប្រើប្រេងឥន្ធនៈទៅជាយានយន្តអគ្គិសនី និង

១៧- ពិនិត្យលទ្ធភាពកំណត់ស្តង់ដាបញ្ជាក់អនុលោមភាព និងអាជ្ញាបណ្ណសម្រាប់ប្រើសញ្ញាសុវត្ថិភាពផលិតផល និងរៀបចំបទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេសត្រួតពិនិត្យផ្ទៀងផ្ទាត់ព្យាសកម្ម អនុម័តគំរូ និងការផ្ទេរបច្ចេកវិទ្យាសម្រាប់ឧស្សាហកម្មយានយន្តអគ្គិសនី។

- **បណ្តាញតភ្ជាប់ និងគ្រប់គ្រងទិន្នន័យ**

១៨- រៀបចំបណ្តាញតភ្ជាប់ ចែករំលែកទិន្នន័យ និងបង្កើតប្រព័ន្ធត្រួតពិនិត្យនិងរាយការណ៍បញ្ហាកំហុសបច្ចេកទេស ដើម្បីធានានូវសុវត្ថិភាពនិងការដោះស្រាយទាន់ពេលវេលា សម្រាប់ឧបករណ៍បញ្ចូលថាមពលឬផ្លាស់ប្តូរឧបករណ៍ស្តុកថាមពល (swap)។

- **ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគាំទ្រដទៃទៀត**

១៩- រៀបចំបទដ្ឋានចំណតអាទិភាពសាធារណៈឬនៅតាមអគារឬផ្សារទំនើប សម្រាប់យានយន្តអគ្គិសនី និង

២០- កែសម្រួលបទដ្ឋានសាងសង់អគារនិងបទដ្ឋាននៃការអភិវឌ្ឍទីក្រុងនិងតំបន់អភិវឌ្ឍសំខាន់ៗផ្សេងទៀត ដើម្បីជាកាតព្វកិច្ចក្នុងការបញ្ចូលហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបញ្ចូលថាមពលនិងចំណតយានយន្តអគ្គិសនីនៅក្នុងគម្រោង។

ខ- ការរៀបចំយន្តការលើកទឹកចិត្តដើម្បីជំរុញការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនី

ដើម្បីជំរុញការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនីឱ្យកាន់តែមានសម្ទុះលឿនស្របតាមនិន្នាការក្នុងតំបន់និងសកល ការរៀបចំយន្តការលើកទឹកចិត្តគឺជាកាតាលីករដ៏សំខាន់និងមិនអាចខ្វះបាន។ យោងតាមបទពិសោធរបស់ប្រទេសឈានមុខក្នុងការប្រើប្រាស់និងអភិវឌ្ឍន៍យានយន្តអគ្គិសនី យន្តការលើកទឹកចិត្តត្រូវបានផ្តល់ដល់ការផលិតនិងការនាំចេញគ្រឿងបង្គុំយានយន្តអគ្គិសនី ការផ្គុំនិងដំឡើងយានយន្តអគ្គិសនី ការនាំចូលនិងការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនី ហើយភាគច្រើនស្ថិតក្នុងទម្រង់ជាការលើកទឹកចិត្តផ្នែកសារពើពន្ធ មិនមែនសារពើពន្ធ និងការឧបត្ថម្ភធន។ ជាទិសដៅគោលនយោបាយ ទំហំនៃការលើកទឹកចិត្តត្រូវឈរលើមូលដ្ឋានចីរភាពនៃហិរញ្ញវត្ថុសាធារណៈនិងការរក្សាលំនឹងតុល្យភាពថវិកា ដោយផ្តោតលើការប្រើប្រាស់និងវិភាជន៍លម្អថវិកាប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពនិងស័ក្តិសិទ្ធិភាព។ ក្នុងន័យនេះ គោលនយោបាយជាតិសម្រេចដាក់ចេញនូវវិធានការ ដូចខាងក្រោម៖

១- កែសម្រួលគោលនយោបាយផ្នែកសារពើពន្ធនិងមិនមែនសារពើពន្ធ ដើម្បីកាត់បន្ថយការប្រើប្រាស់និងការនាំចូលយានយន្តប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈថ្មី

២- ពិនិត្យលទ្ធភាពក្នុងការរៀបចំគោលនយោបាយលើកទឹកចិត្ត ដើម្បីជំរុញការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនីថ្មី

៣-ផ្តល់ការលើកទឹកចិត្តសម្រាប់ការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបញ្ចូលថាមពលសាធារណៈ

៤- ពិនិត្យលទ្ធភាពលើកទឹកចិត្តផ្នែកបទប្បញ្ញត្តិដល់គ្រឹះស្ថានធនាគារនិងហិរញ្ញវត្ថុ ក្នុងការផ្តល់ឥណទានដល់អ្នកចង់ទិញយានយន្តអគ្គិសនីមកប្រើប្រាស់

៥- ពិនិត្យលទ្ធភាពក្នុងការផ្តល់ការលើកទឹកចិត្ត រួមទាំងការកែសម្រួលគោលនយោបាយពន្ធលើការនាំចូលនិងការផលិតអាគុយឬបច្ចេកវិទ្យាផ្ទុកថាមពលផ្សេងៗ ឧបករណ៍បញ្ចូលថាមពលតាមផ្ទះនិងគ្រឿងបន្លាស់យានយន្តអគ្គិសនី

៦- រៀបចំសិក្ខាសាលាផ្សព្វផ្សាយជាប្រចាំជាមួយវិស័យឯកជន អំពីយន្តការលើកទឹកចិត្តរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ដើម្បីជំរុញការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនី

៧- ពិនិត្យលទ្ធភាពរៀបចំគោលនយោបាយជំរុញការប្រើប្រាស់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសម្រាប់ដឹកអ្នកដំណើរនិងដឹកទំនិញ ដោយប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនី និង

៨- ជំរុញស្ថាប័នរាជរដ្ឋាភិបាលទាំងកម្រិតថ្នាក់ជាតិនិងថ្នាក់ក្រោមជាតិដែលប្រើប្រាស់ថវិការដ្ឋ ទិញនិងប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនី។

គ- ការពង្រឹកលទ្ធភាពចាប់យកបច្ចេកវិទ្យាប្រកបដោយបរិយាបន្ននិងនវានុវត្តន៍

ការពង្រឹកលទ្ធភាពចាប់យកបច្ចេកវិទ្យាប្រកបដោយបរិយាបន្ននិងនវានុវត្តន៍នឹងជួយកសាងទំនុកចិត្តអ្នកប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនី។ ស្របជាមួយគ្នានេះ ការជំរុញការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនីក៏នឹងជួយឱ្យអ្នកប្រើប្រាស់រៀនចាប់យកនិងប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាថ្មីៗ ខណៈដែលយានយន្តអគ្គិសនីបន្តអភិវឌ្ឍនិងប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាថ្មីនិងទំនើប។ ទន្ទឹមនេះ ការជំរុញវិស័យយានយន្តអគ្គិសនីនឹងពង្រីកកាលានុវត្តភាព ក្នុងការវិនិយោគនិងការចាប់យកបច្ចេកវិទ្យាថ្មីៗពាក់ព័ន្ធនឹងយានយន្តអគ្គិសនី តួយ៉ាងការសិក្សាស្រាវជ្រាវលើបច្ចេកវិទ្យាថ្មីៗ ដើម្បីបង្កើនគុណភាពនិងប្រសិទ្ធភាពថ្ម ដែលអាចប្រើប្រាស់បានយូរនិងប្រើពេលវេលាតិចក្នុងការបញ្ចូលថាមពល ការធ្វើទំនើបកម្មក្នុងខ្សែច្រវាក់ផលិតកម្ម ក៏ដូចជាការពង្រីកវិសាលភាពស្ថានីយបញ្ចូលថាមពល នៅតាមទីតាំងដែលមានសក្តានុពលប្រជាសាស្ត្រជាដើម។ ការសម្រេចបានគោលដៅនេះ ទាមទារការចូលរួមប្រកបដោយស្មារតីទទួលខុសត្រូវខ្ពស់របស់ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធជាពិសេសវិស័យឯកជន។ ក្នុងន័យនេះ គោលនយោបាយជាតិសម្រេចដាក់ចេញនូវវិធានការ ដូចខាងក្រោម៖

១- ជំរុញការសិក្សាស្រាវជ្រាវលើការប្រើប្រាស់ប្រភពថាមពលស្អាតថ្មីៗ ដើម្បីទ្រទ្រង់ដល់ប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ី

២- សិក្សារៀបចំនូវយន្តការគាំទ្រដល់ការសិក្សាស្រាវជ្រាវលើបច្ចេកវិទ្យាអភិវឌ្ឍយានយន្តអគ្គិសនីថ្មីៗ និង

៣- បង្កើតវេទិកាឬកម្មវិធីយានយន្តអគ្គិសនីប្រចាំឆ្នាំ ដើម្បីចែករំលែកព័ត៌មានពាក់ព័ន្ធនឹងបច្ចេកវិទ្យាថ្មីៗរបស់យានយន្តអគ្គិសនី និងជំរុញកិច្ចសហការយ៉ាងជិតស្និទ្ធរវាងភាគីពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ក្នុងប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីវិស័យយានយន្តអគ្គិសនីដែលរួមមានក្រុមហ៊ុនផលិតឬនាំចូលយានយន្តអគ្គិសនី និងគ្រឿងបង្គុំ មជ្ឈមណ្ឌលផ្តល់សេវាកម្មថែទាំជួសជុល គ្រឹះស្ថានបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ និងស្ថាប័នផ្តល់មូលនិធិបណ្តុះបណ្តាលនិងអ្នកប្រើប្រាស់ សំដៅឈានទៅរកការបង្រួមគម្លាតចំណេះដឹងពីការអភិវឌ្ឍបច្ចេកវិទ្យាយានយន្តអគ្គិសនី។

ឃ- ការបញ្ជ្រាបការយល់ដឹងអំពីយានយន្តអគ្គិសនី

ការជំរុញការប្រើប្រាស់និងផ្គត់ផ្គង់យានយន្តអគ្គិសនីឱ្យមានប្រសិទ្ធភាព ទាមទារឱ្យមានការផ្លាស់ប្តូឥរិយាបថរបស់អ្នកប្រើប្រាស់យានយន្ត តាមរយៈការបញ្ជ្រាបការយល់ដឹងពីអត្ថប្រយោជន៍នៃការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនី ទាំងលើទិដ្ឋភាពថ្លៃ ទំនុកចិត្ត និងបរិស្ថាន។ ទោះបីជាអត្ថប្រយោជន៍នៃយានយន្តអគ្គិសនីមានច្រើន ស្របពេលបរិមាណលក់ជាសកលបានបន្តកើនជាលំដាប់យ៉ាងណាក្តី អ្នកប្រើប្រាស់យានយន្តមួយចំនួននៅកម្ពុជាមិនទាន់យល់ច្បាស់ពីយានយន្តអគ្គិសនីនៅឡើយ។ រាជរដ្ឋាភិបាល ក្រោម

កិច្ចសហការជាមួយវិស័យឯកជននឹងដើរតួយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការជំរុញនិងផ្សព្វផ្សាយអំពីអត្ថប្រយោជន៍នៃការប្រើប្រាស់និងផ្គត់ផ្គង់យានយន្តអគ្គិសនី ដើម្បីពង្រីកការទទួលយកឱ្យកាន់តែទូលំទូលាយ តាមរយៈការចាត់វិធានការនានា ដើម្បីបង្កើនការយល់ដឹងអំពីយានយន្តអគ្គិសនី ព្រមទាំងសមស្របនឹងលក្ខខណ្ឌពេលវេលាដើម្បីជៀសវាងការបោះជំហានលឿនពេក (leapfrogging)។ ក្នុងន័យនេះ គោលនយោបាយជាតិសម្រេចដាក់ចេញនូវវិធានការ ដូចខាងក្រោម៖

១- ដាក់ចេញនូវផែនការយុទ្ធនាការផ្សព្វផ្សាយ (ដោយផ្ទាល់ និងឌីជីថល) នូវគោលដៅនាំចូល និងចែកចាយយានយន្តអគ្គិសនី

២- បង្កើតកម្មវិធីផ្សព្វផ្សាយពីអត្ថប្រយោជន៍នៃយានយន្តអគ្គិសនីក្នុងការរួមចំណែកកាត់បន្ថយការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ និង

៣- បង្កើតសហគមន៍ (ដោយផ្ទាល់ និងឌីជីថល) ដើម្បីឱ្យភាគីពាក់ព័ន្ធនៅក្នុងប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីអាចចែករំលែកនិងផ្លាស់ប្តូរបទពិសោធផ្សេងៗទាក់ទងនឹងអត្ថប្រយោជន៍និងបញ្ហាប្រឈមនៃយានយន្តអគ្គិសនីចំពោះបរិស្ថាន សង្គម និងសេដ្ឋកិច្ច ព្រមទាំងជំនាញនិងបច្ចេកវិទ្យាថ្មីៗ។

៤.៤.២- ការផ្គត់ផ្គង់

ក- ការពង្រឹងខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់នៃគ្រឿងបង្គុំនិងឧស្សាហកម្មដំឡើងយានយន្តអគ្គិសនី

ការរៀបចំខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់នៃគ្រឿងបង្គុំជាធាតុដ៏មានសារៈសំខាន់ដែលអាចឈានឆ្ពោះទៅរកការនាំចេញទៅទីផ្សារក្នុងតំបន់ ដោយត្រូវចាប់ផ្តើមពីឧស្សាហកម្មផលិតគ្រឿងបង្គុំដែលមានលក្ខណៈសាមញ្ញ និងឈានឆ្ពោះទៅរកការកសាងឧស្សាហកម្មផលិតគ្រឿងបង្គុំនិងដំឡើងយានយន្តអគ្គិសនី ដែលមានតម្លៃបន្ថែមខ្ពស់ និងមានភាពស្មុគស្មាញស្របតាមចក្ខុវិស័យនៃ "**ផែនទីបង្ហាញផ្លូវការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្ត និងអេឡិចត្រូនិកកម្ពុជា**" សំដៅប្រែក្លាយកម្ពុជាទៅជាមជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្តុំសកម្មភាពផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្តរហូតដល់ការដំឡើងសម្រាប់ការនាំចេញ ដើម្បីឈានទៅរកការធ្វើសមាហរណកម្មទៅក្នុងខ្សែច្រវាក់តម្លៃក្នុងតំបន់និងសកលលោក។

ការទាក់ទាញវិនិយោគ និងការផ្តល់បរិយាកាសធុរកិច្ចអំណោយផលដល់វិនិយោគិនមានសារសំខាន់ក្នុងការស្រូបទាញនូវបច្ចេកវិទ្យា ជំនាញ និងធនធាន ដែលកម្ពុជាកំពុងមានតម្រូវការខ្ពស់នាពេលបច្ចុប្បន្ន។ បន្ថែមពីនេះ ដើម្បីរួមចំណែកដល់ការកាត់បន្ថយថ្លៃដើមផលិតនិងដំឡើង និងបង្កើនការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនីក្នុងស្រុកឱ្យបានច្រើន ការបង្កើតជាចង្កោមឧស្សាហកម្ម (industrial cluster) ដែលប្រមូលផ្តុំនូវឧស្សាហកម្មផលិតគ្រឿងបង្គុំរហូតដល់ឧស្សាហកម្មដំឡើងយានយន្តអគ្គិសនីនៅក្នុងតំបន់តែមួយមានភាពចាំបាច់ណាស់។ ប្រការនេះនឹងគាំទ្រដល់ការប្រមូលផ្តុំនូវធនធាននិងកម្លាំងពលកម្មជំនាញ សម្រាប់ជំរុញការបង្កើនផលិតភាព នវានុវត្តន៍ និងបច្ចេកវិទ្យាយានយន្តអគ្គិសនី ព្រមទាំងការចាប់យកសេដ្ឋកិច្ចមាត្រដ្ឋាន និងការកាត់បន្ថយថ្លៃដឹកជញ្ជូន។ ទន្ទឹមនេះ កម្ពុជាក៏អាចចាប់យកកាលានុវត្តភាពក្នុងការធ្វើសមាហរណកម្មទៅក្នុងខ្សែច្រវាក់ផលិតកម្មតំបន់ និងសកល ដើម្បីពង្រីកទីផ្សារនៃការផ្គត់ផ្គង់គ្រឿងបង្គុំដល់ប្រទេសជិតខាង

ក៏ដូចជាប្រទេសឈានមុខក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី។ ក្នុងន័យនេះ គោលនយោបាយជាតិសម្រេចដាក់ចេញនូវវិធានការ ដូចខាងក្រោម៖

១- ពង្រឹងការទាក់ទាញនិងផ្តល់ភាពងាយស្រួលដល់បរិយាកាសធុរកិច្ចក្នុងវិស័យយានយន្តអគ្គិសនីដោយបុរេសកម្ម

២- ពិនិត្យនិងកែលម្អបន្ថែមលើគោលនយោបាយលើកទឹកចិត្តទាំងផ្នែកសារពើពន្ធនិងមិនមែនសារពើពន្ធ លើការវិនិយោគក្នុងការដំឡើងនិងផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្តអគ្គិសនី

៣- កំណត់ទីតាំងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសសម្រាប់ចង្កោមវិស័យយានយន្តអគ្គិសនីនិងកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគាំទ្រ

៤- ពង្រីកទីផ្សារនាំចេញគ្រឿងបង្គុំយានយន្តអគ្គិសនី តាមរយៈការបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រប្រទេសបូក (country+ strategies)

៥- ពិនិត្យលទ្ធភាពផ្តល់ការលើកទឹកចិត្ត ចំពោះការកែច្នៃយានយន្តប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈទៅជាយានយន្តអគ្គិសនី និងការរៀបចំទីកន្លែងកម្ទេចយានយន្ត ការកែច្នៃនិងការប្រើប្រាស់អាគុយឡើងវិញ

៦- ពិនិត្យលទ្ធភាពលើកទឹកចិត្តផ្នែកបទប្បញ្ញត្តិដល់គ្រឹះស្ថានធនាគារនិងហិរញ្ញវត្ថុ ក្នុងការផ្តល់ឥណទានដល់វិនិយោគិន ក្នុងក្របខ័ណ្ឌនៃគោលនយោបាយឥណទានបៃតង

៧- រៀបចំសិក្ខាសាលាផ្សព្វផ្សាយជាប្រចាំជាមួយវិស័យឯកជន អំពីយន្តការលើកទឹកចិត្តរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ដើម្បីជំរុញការវិនិយោគលើយានយន្តអគ្គិសនី និង

៨- ពង្រឹងយន្តការតាមដាននិងវាយតម្លៃឧស្សាហកម្មក្រោយទទួលបានការលើកទឹកចិត្ត។

ខ- ការអភិវឌ្ឍជំនាញក្នុងវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី

ការរីកចម្រើននៃឧស្សាហកម្មយានយន្តអគ្គិសនី បង្កើតឱ្យមានតម្រូវការកម្មករជំនាញ ដែលរួមមានសមត្ថភាពនិងជំនាញជួសជុល ថែទាំ និងដំឡើងយានយន្តអគ្គិសនី ផលិតឧបករណ៍បញ្ចូលថាមពល និងគ្រឿងបង្គុំ ព្រមទាំងការផ្តល់សេវាកម្មដល់អតិថិជន ជាដើម។ នាពេលបច្ចុប្បន្ន កម្ពុជាមានគម្លាតជំនាញគួរឱ្យកត់សម្គាល់រវាងតម្រូវការនៃឧស្សាហកម្មយានយន្តអគ្គិសនី និងសមត្ថភាពកម្លាំងពលកម្ម ដែលជាបញ្ហាប្រឈមចម្បងមួយសម្រាប់អ្នកប្រើប្រាស់និងអ្នកផ្គត់ផ្គង់ក្នុងការផ្លាស់ប្តូរពីយានយន្តប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈទៅយានយន្តអគ្គិសនី។

ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាគម្លាតជំនាញនេះ គ្រឹះស្ថានឧត្តមសិក្សា គ្រឹះស្ថានអប់រំបណ្តុះបណ្តាលបច្ចេកទេសនិងវិជ្ជាជីវៈ និងតំណាងឧស្សាហកម្មយានយន្តអគ្គិសនីដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការផ្តល់ជំនាញនិងចំណេះដឹងចាំបាច់ដល់កម្លាំងពលកម្ម ដែលចាប់អារម្មណ៍ក្នុងការអភិវឌ្ឍគន្លងអាជីពនៅក្នុងឧស្សាហកម្មយានយន្តអគ្គិសនី។ ទន្ទឹមនេះ ការបណ្តុះបណ្តាលជំនាញក្នុងវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី ក៏ទាមទារនូវកិច្ចសហការនិងការចូលរួមយ៉ាងសកម្មពីឧស្សាហកម្មយានយន្តអគ្គិសនីផ្ទាល់ ដើម្បីធានាថាកម្មវិធីបណ្តុះបណ្តាលមានបច្ចុប្បន្នភាពជាមួយនឹងភាពជឿនលឿននៃបច្ចេកវិទ្យាយានយន្តអគ្គិសនី និងស្របតាមស្តង់ដាឧស្សាហកម្មចុងក្រោយបង្អស់។

ជាទិសដៅគោលនយោបាយ រាជរដ្ឋាភិបាលនឹងជំរុញការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីជំនាញក្នុងវិស័យយានយន្តអគ្គិសនីនៅកម្ពុជា ដោយមានការចូលរួមពីភាគីពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ រួមមាន តំណាងឧស្សាហកម្មយានយន្តអគ្គិសនី មជ្ឈមណ្ឌលផ្តល់សេវាកម្មថែទាំជួសជុល គ្រឹះស្ថានបណ្តុះបណ្តាល និងស្ថាប័នផ្តល់មូលនិធិបណ្តុះបណ្តាលនិងក្រុមប្រឹក្សាជំនាញ ដើម្បីសហការបង្កើតអ្នកជំនាញក្នុងវិស័យបច្ចេកវិទ្យាយានយន្តអគ្គិសនី ដោយចាប់ផ្តើមពីការអភិវឌ្ឍជំនាញជួសជុលនិងថែទាំយានយន្តអគ្គិសនី និងឈានឆ្ពោះទៅរកការផលិតគ្រឿងបង្គុំនិងដំឡើងយានយន្ត។ ដើម្បីសម្រេចគោលដៅខាងលើ គោលនយោបាយជាតិសម្រេចដាក់ចេញនូវវិធានការ ដូចខាងក្រោម៖

១- កំណត់គោលដៅចំនួនសិក្ខាកាម ជំនាញ និងកម្រិតបណ្តុះបណ្តាលជាក់លាក់ សម្រាប់ផ្តល់ការបណ្តុះបណ្តាលជំនាញពាក់ព័ន្ធនឹងយានយន្តអគ្គិសនីប្រចាំឆ្នាំ ដើម្បីបំពេញទៅតាមតម្រូវការនៃការរីកចម្រើននៃឧស្សាហកម្មយានយន្តអគ្គិសនី

២- រៀបចំផ្សព្វផ្សាយអំពីការអភិវឌ្ឍគន្លងអាជីពនៅក្នុងឧស្សាហកម្មយានយន្តអគ្គិសនី ដើម្បីទាក់ទាញចំណាប់អារម្មណ៍សិស្សឬនិស្សិតឬសិក្ខាកាមលើវិស័យនេះ

៣- បញ្ចូលកម្មវិធី (degree programs) ឬវគ្គសិក្សា (course programs) កម្រិតខ្ពស់ដែលផ្តោតលើបច្ចេកវិទ្យាយានយន្តអគ្គិសនី វិស្វកម្ម និងជំនាញពាក់ព័ន្ធ នៅតាមគ្រឹះស្ថានឧត្តមសិក្សា និងគ្រឹះស្ថានអប់រំបណ្តុះបណ្តាលបច្ចេកទេសនិងវិជ្ជាជីវៈ

៤- បង្កើនអន្តរកម្មរវាងអ្នកជំនាញក្នុងឧស្សាហកម្មយានយន្តអគ្គិសនី និងសិស្សឬនិស្សិតឬសិក្ខាកាម ដើម្បីបង្រួមគម្លាតរវាងទ្រឹស្តីនិងការអនុវត្ត តាមរយៈការអនុវត្តកម្មវិធីកម្មសិក្សា internship, apprenticeship, on-the-job training, guest lectures, joint workshop ទាំងក្នុងនិងក្រៅប្រទេស ដើម្បីធានានូវការតាមទាន់នូវការវិវត្តថ្មីៗក្នុងវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី និង

៥-ជំរុញការផ្តល់កម្មវិធីសហហិរញ្ញប្បទាន (co-financing) ដល់វគ្គបណ្តុះបណ្តាលបច្ចេកទេសនិងវិជ្ជាជីវៈទាក់ទងនឹងយានយន្តអគ្គិសនី។

៤.៤.៣- ការការពារបរិស្ថាន

ទន្ទឹមនឹងការរីកចម្រើននៃឧស្សាហកម្មយានយន្តអគ្គិសនី បាននាំឱ្យមានការកើននៃសំណល់ដែលកើតចេញពីសមាសធាតុផ្សេងៗ ដូចជាអាគុយ ម៉ូទ័រ និងគ្រឿងអេឡិចត្រូនិករបស់យានយន្តអគ្គិសនី។ សន្និធិអាគុយយានយន្តអគ្គិសនីទូទាំងពិភពលោក ត្រូវគេរំពឹងថានឹងកើនដល់ទៅជាង១លានតោននៅឆ្នាំ២០៣០ ដែលអាចបណ្តាលឱ្យមានបច្ច័យអវិជ្ជមានមកលើបរិស្ថាន សង្គម និងសេដ្ឋកិច្ច ប្រសិនបើមិនមានយន្តការគ្រប់គ្រងត្រឹមត្រូវ។ ទន្ទឹមនេះ ការគ្រប់គ្រងនិងកែច្នៃសំណល់ទាំងនេះទាមទារឱ្យមានបច្ចេកទេសច្បាស់លាស់និងត្រូវចំណាយខ្ពស់ ហើយកម្ពុជានៅមិនទាន់មានរោងចក្រឬសហគ្រាសកែច្នៃសំណល់អាគុយរបស់យានយន្តអគ្គិសនីនៅឡើយ។ ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហានេះ ចាំបាច់ត្រូវការបច្ចេកទេសនិងបច្ចេកវិទ្យាច្បាស់លាស់ក្នុងការគ្រប់គ្រងនិងកែច្នៃសំណល់អាគុយឡើងវិញ ព្រមទាំងពន្យារអាយុកាលប្រើប្រាស់របស់អាគុយឱ្យបានវែងជាងមុន ក៏ដូចជាបង្កើនការយល់ដឹងទៅដល់អ្នកប្រើប្រាស់អំពីសារៈសំខាន់នៃការគ្រប់គ្រងនិងការបោះចោលសំណល់អាគុយនិងសំណល់ឧបករណ៍អេឡិចត្រូនិកផ្សេងៗនៃយានយន្តអគ្គិសនីឱ្យបានត្រឹមត្រូវ។

លើសពីនេះទៅទៀត ការកាត់បន្ថយការប្រើប្រាស់វត្ថុធាតុដើម ដូចជា Cobalt និងNickel ក្នុងការផលិតអាគុយយានយន្តអគ្គិសនី ក៏អាចជួយកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់បរិស្ថានដែរ និងជំនួសមកវិញដោយវត្ថុធាតុដើមដទៃដែលមានផលប៉ះពាល់តិចតួចបំផុត។ ដើម្បីសម្រេចគោលដៅនេះ និងដើម្បីគ្រប់គ្រងសំណល់យានយន្តអគ្គិសនីឱ្យមានប្រសិទ្ធភាព គោលនយោបាយជាតិសម្រេចដាក់ចេញនូវវិធានការ ដូចខាងក្រោម៖

១- ដាក់ចេញបទប្បញ្ញត្តិនិងស្តង់ដាររួមសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងសំណល់យានយន្តអគ្គិសនី ជាពិសេស ការបោះចោលអាគុយយានយន្តអគ្គិសនីដោយសុវត្ថិភាព រួមជាមួយនឹងកាកសំណល់គ្រោះថ្នាក់ផ្សេងទៀតដែលមានផ្ទុកសារជាតុលីចូម

២- ដាក់ចេញក្របខ័ណ្ឌវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសម្រាប់ការប្រមូល ការដឹកជញ្ជូន និងការកែច្នៃសំណល់យានយន្តអគ្គិសនី

៣- ដាក់ចេញនូវយន្តការជំរុញការកែច្នៃនិងការប្រើប្រាស់ឡើងវិញនូវសំណល់យានយន្តអគ្គិសនីគ្រប់ប្រភេទ

៤- ដាក់ចេញនូវយន្តការគ្រប់គ្រង កែច្នៃនិងកម្ទេចសំណល់យានយន្តប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈដែលប្រើប្រាស់រួចក្នុងស្រុក

៥- ពិនិត្យនិងកែលម្អបន្ថែមលើគោលនយោបាយលើកទឹកចិត្តដល់រោងចក្រកែច្នៃសំណល់យានយន្តអគ្គិសនី និង

៦- រៀបចំនូវយន្តការគាំទ្រការសិក្សាស្រាវជ្រាវលើបច្ចេកវិទ្យាកែច្នៃសំណល់។

៥- ការគ្រប់គ្រងហានិភ័យ

ក្នុងការអនុវត្ត**គោលនយោបាយជាតិស្តីពីការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី២០២៤-២០៣០** កម្ពុជាត្រូវមានភាពបុរេសកម្ម និងធ្វើការវិភាគអំពីហានិភ័យ ព្រមទាំងកំណត់បញ្ហាគំរាមកំហែងនានា ដែលអាចប៉ះពាល់ដល់ការលើកកម្ពស់វិស័យយានយន្តអគ្គិសនី ដោយធ្វើការតម្រង់ទិសកែសម្រួល និងដាក់ចេញនូវវិធានការនានាតាមភាពចាំបាច់។ ហានិភ័យធំៗចំនួន៤ មានដូចខាងក្រោម៖

- **ហានិភ័យនៃការវិវត្តបច្ចេកវិទ្យា និងប្រភពថាមពលថ្មី**: ទន្ទឹមនឹងការវិវត្តនៃបច្ចេកវិទ្យាដែលប្រើប្រាស់ថាមពលអគ្គិសនី ក៏មានស្ថាប័នអន្តរជាតិដទៃទៀតកំពុងសិក្សាស្រាវជ្រាវលើប្រភពថាមពលថ្មី ដូចជាការប្រើប្រាស់អ៊ីដ្រូសែន។ ការប្រើប្រាស់ថាមពលអ៊ីដ្រូសែនក្នុងវិស័យយានយន្ត មានបច្ចេកវិទ្យាទំនើបជាងយានយន្តអគ្គិសនី ដោយមិនធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់បរិយាកាស មានភាពសន្សំសំចៃខ្ពស់និងអាចបញ្ចូលថាមពលក្នុងរយៈពេលខ្លី។ ដូច្នេះ ការវិវត្តនៃបច្ចេកវិទ្យានិងប្រភពថាមពលថ្មីៗ ដូចជាអ៊ីដ្រូសែននិងថាមពលផ្សេងទៀតនាពេលអនាគតនឹងផ្តល់បច្ច័យអវិជ្ជមានដល់ការអនុវត្តគោលនយោបាយនេះ។ យ៉ាងណាមិញ បច្ចេកវិទ្យាថាមពលអ៊ីដ្រូសែននាពេលបច្ចុប្បន្ននៅមានថ្លៃខ្ពស់ខ្លាំងនៅឡើយ និងមានសកម្មភាពពាណិជ្ជកម្មតិចតួចបំផុតក្នុងទីផ្សារ។ ក្នុងន័យនេះ ដើម្បីគ្រប់គ្រងហានិភ័យនៃការវិវត្តបច្ចេកវិទ្យា និងភាពមិនប្រាកដប្រជានៃការរកឃើញប្រភពថាមពលថ្មី

រាជរដ្ឋាភិបាលគួរប្រកាន់ជំហរបត់បែនទៅតាមស្ថានភាពសង្គម សេដ្ឋកិច្ច និងការវិវត្តនៃបច្ចេកវិទ្យា ដែលអាចធ្វើការកែសម្រួលក្នុងករណីចាំបាច់ណាមួយ។

- **ហានិភ័យផ្នែកចំណូលសារពើពន្ធរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល:** ដើម្បីជំរុញវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី រាជរដ្ឋាភិបាលដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការត្រួសត្រាយផ្លូវសម្រាប់វិស័យឯកជននិងសាធារណជន តាមរយៈការបន្ធូរបន្ថយពន្ធនាំចូល ការលើកទឹកចិត្តផ្សេងទៀតនិងចំណាយវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគាំទ្រនានា ជាពិសេសស្ថានីយបញ្ចូលថាមពល។ ប្រការនេះអាចនឹងដាក់សម្ពាធដល់លម្ហសារពើពន្ធ ទាំងផ្នែកចំណូលនិងចំណាយរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល។ ក្នុងន័យនេះ ដើម្បីគ្រប់គ្រងហានិភ័យនៃការបាត់បង់ចំណូលរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ការលើកទឹកចិត្តនិងការជំរុញយានយន្តអគ្គិសនី គឺត្រូវគិតគូរល្អិតល្អន់ដោយធ្វើការវិភាគនិងថ្លឹងថ្លែងរវាងផ្តល់ផលប៉ះពាល់ដល់ចំណូលរដ្ឋទៅនឹងអត្ថប្រយោជន៍បន្ថែមក្នុងសេដ្ឋកិច្ច សង្គម និងបរិស្ថាន។
- **ហានិភ័យនៃការប៉ះពាល់បរិស្ថានរយៈពេលវែង:** អាគុយរបស់យានយន្តអគ្គិសនីមានអាយុកាលប្រើប្រាស់ជាមធ្យមប្រមាណ៨ ដល់ ១០ឆ្នាំដែលបច្ចុប្បន្ននេះមិនទាន់មានស្ថាប័នណាមួយប្រមូលនិងកែច្នៃអាគុយទាំងនោះឡើងវិញនៅឡើយ។ អាគុយដែលមិនអាចកែច្នៃបានទាំងនោះនឹងមានបច្ច័យអវិជ្ជមានទៅដល់បរិស្ថានរយៈពេលវែងដែលជាកត្តារាំងស្ទះមួយក្នុងការអនុវត្តគោលនយោបាយជាតិនេះ។ ជាដំណោះស្រាយលើហានិភ័យនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលគួរប្រកាន់គោលជំហរបើកចំហក្នុងការទទួលយកដំណោះស្រាយផ្សេងៗ ពីវិស័យឯកជន ក៏ដូចជាបណ្តាប្រទេសផ្សេងៗសម្រាប់ការកែច្នៃអាគុយឡើងវិញ។
- **ហានិភ័យនៃការសេសសល់នូវយានយន្តប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈដែលប្រើប្រាស់រួច:** ការកើននៃយានយន្តអគ្គិសនីច្រើនលើសលប់នឹងអាចបង្កជាហានិភ័យ ដូចខាងក្រោម៖
    - យានយន្តប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈដែលប្រើប្រាស់រួចនឹងត្រូវនាំចូលមកប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍដូចជាកម្ពុជា ក្នុងថ្លៃទាប នឹងធ្វើឱ្យមានតម្រូវការទីផ្សារខ្ពស់។ អាស្រ័យហេតុនេះ កម្ពុជាអាចនឹងក្លាយជាទិសដៅរបស់ប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍ ក្នុងការចាក់ចោលនូវយានយន្តដែលឈប់ប្រើប្រាស់ ដែលបង្កជាហានិភ័យក្នុងការអនុវត្តគោលនយោបាយជាតិនេះ។ ដើម្បីដោះស្រាយហានិភ័យនេះ វិធានការច្បាស់លាស់ត្រូវដាក់ចេញ ដើម្បីគ្រប់គ្រងយានយន្តដែលប្រើប្រាស់រួច។
    - បន្ថែមលើនេះ ស្របពេលដែលមានការកើននៃការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនីនៅកម្ពុជា លទ្ធភាពនៃការនាំចូលយានយន្តអគ្គិសនីប្រើប្រាស់រួចដែលមានថ្លៃទាបឬការនាំចូលអាគុយឬគ្រឿងបន្លាស់យានយន្តអគ្គិសនីចាស់ៗ ក៏អាចនឹងប្រែក្លាយកម្ពុជា ជាប្រទេសគោលដៅនៃការបោះចោលសំណល់យានយន្តអគ្គិសនីផងដែរ។ ដើម្បីទប់ស្កាត់ហានិភ័យនេះក្រសួងស្ថាប័នដែលចូលរួមអនុវត្ត ត្រូវបន្តតាមដាននិងគ្រប់គ្រងការហូរចូលនៃកាកសំណល់យានយន្តអគ្គិសនីមកកម្ពុជា។

- ខណៈពេលដែលសន្ទុះនៃការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនីក្នុងស្រុកមានការកើនខ្លាំង ការបន្សល់ទុកនូវយានយន្តប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈដែលប្រើប្រាស់រួចនឹងមានចំនួនច្រើនលើសលប់ដែលមិនមានទីផ្សារសម្រាប់ការនាំចេញទៅប្រទេសដទៃ។ ដើម្បីដោះស្រាយហានិភ័យខាងលើ យន្តការសម្រាប់តាមដាននិងវាយតម្លៃប្រចាំឆ្នាំត្រូវមានការគ្រប់គ្រងចំនួននៃការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនីក្នុងស្រុក ព្រមទាំងដាក់ចេញនូវវិធានការអន្តរាគមន៍ភ្លាមៗក្នុងករណីចាំបាច់។

៦- យន្តការស្ថាប័ននិងការតាមដាននិងវាយតម្លៃ

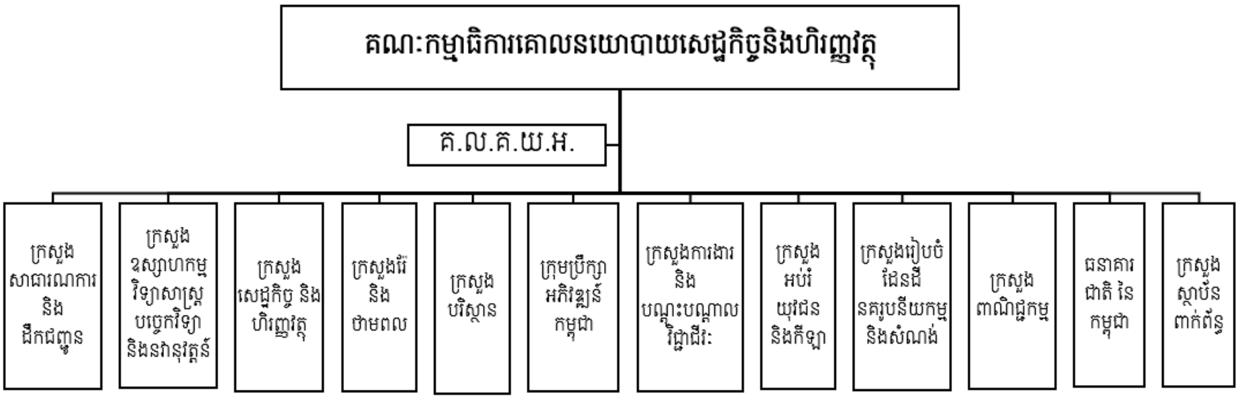
៦.១- ការរៀបចំយន្តការស្ថាប័ន

ស្ថាប័នដឹកនាំនិងសម្របសម្រួលការអនុវត្ត**គោលនយោបាយជាតិស្តីពីការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី២០២៤-២០៣០** ត្រូវរៀបចំឡើងក្នុងគោលបំណងធានាឱ្យមានសហថាមពល ព្យាសកម្មនិងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងក្រសួង ស្ថាប័ននិងតួអង្គពាក់ព័ន្ធទាំងអស់។ ក្រសួង ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវនាំមុខនីមួយៗ ត្រូវទទួលខុសត្រូវនិងមានគណនេយ្យភាពចំពោះការអនុវត្តវិធានការដាក់លាក់ដែលខ្លួនទទួលបន្ទុក។

គណៈកម្មាធិការគោលនយោបាយសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ (គ.ស.ហ.) ជាអ្នកតម្រង់ទិសជាយុទ្ធសាស្ត្រនិងពិនិត្យលើលទ្ធផលជារួមនៃការអនុវត្តវិធានការគោលនយោបាយដែលបានដាក់ចេញនៅក្នុងគោលនយោបាយជាតិនេះ ព្រមទាំងដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមនានាក្នុងកម្រិតនយោបាយ និងគោលនយោបាយដែលមានចរិតអន្តរក្រសួង ស្ថាប័ន។

គណៈកម្មាធិការបច្ចេកទេសអន្តរក្រសួង ដើម្បីតាក់តែងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្ត គោលនយោបាយ និងយុទ្ធសាស្ត្រជាតិសម្រាប់គ្រប់គ្រងនិងអភិវឌ្ឍយានយន្តអគ្គិសនី (គ.ល.គ.យ.អ.) ទទួលបន្ទុកសម្របសម្រួលលើការរៀបចំលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្ត ការស្នើសេចក្តីព្រាងគោលនយោបាយពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី, សម្របសម្រួលលើការតាមដាន ត្រួតពិនិត្យ និងការវាយតម្លៃការអនុវត្តផែនការសកម្មភាពនិងសូចនាកររបស់ក្រសួង ស្ថាប័ន ដាក់ជូន គ.ស.ហ. និងដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមក្នុងកម្រិតបច្ចេកទេសនិងផ្នែកនិយ័តកម្ម។

ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធត្រូវចូលរួមអនុវត្តវិធានការគោលនយោបាយនីមួយៗ និងរៀបចំផែនការសកម្មភាពនិងសូចនាករលម្អិតសម្រាប់គាំទ្រការតាមដានការអនុវត្តវិធានការគោលនយោបាយនោះ ព្រមទាំងដាក់ជូន គ.ល.គ.យ.អ. សម្រាប់បញ្ចូលជាផែនការសកម្មភាពរួម នៃគោលនយោបាយជាតិនេះ។



៦.២- ការតាមដាននិងវាយតម្លៃ

ដើម្បីធានាថាវិធានការដែលដាក់ចេញក្នុង**គោលនយោបាយជាតិស្តីពីការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី២០២៤-២០៣០** ត្រូវបានអនុវត្តទាន់ពេលវេលា និងផ្តល់បច្ច័យតាមការរំពឹងទុក រាជរដ្ឋាភិបាលប្រគល់ភារកិច្ចជូន គ.ស.ហ. ដែលមាន គ.ល.គ.យ.អ. ជាអ្នកសម្របសម្រួលការអនុវត្តនិងការរៀបចំក្របខ័ណ្ឌតាមដាន ត្រួតពិនិត្យ និងវាយតម្លៃ។ គ.ល.គ.យ.អ. ត្រូវ ១)- សម្របសម្រួលរៀបចំផែនការសកម្មភាព និងសូចនាករសមិទ្ធកម្មគន្លឹះ ដែលអាចវាស់វែងបច្ច័យជារួមលើការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនីធៀបនឹងយានយន្តសរុបក្នុងស្រុក ក៏ដូចជាផលជះនៃការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគាំទ្រ ធនធានមនុស្ស និងបរិយាកាសធុរកិច្ច និងវិនិយោគ ២)- ការកំណត់តួនាទីនិងភារកិច្ចតាមដាន និងប្រមូលទិន្នន័យរវាងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ដោយមាននីតិវិធីនិងរចនាសម្ព័ន្ធច្បាស់លាស់ និង ៣)- រាយការណ៍ជាទៀងទាត់រៀងរាល់ ៦ខែម្តង ជូន គ.ស.ហ. អំពីវឌ្ឍនភាពនិងបញ្ហាប្រឈមក្នុងការអនុវត្តគោលនយោបាយនេះ។

៧- សន្និដ្ឋាន

ក្នុងបរិការណ៍ដែលពិភពលោកកំពុងហ៊ុមព័ទ្ធដោយបញ្ហាប្រឈមនិងភាពមិនប្រាកដប្រជា កម្ពុជាត្រូវការជាចាំបាច់នូវការកសាងភាពធន់របស់ខ្លួន តាមរយៈការធ្វើពិពិធកម្មរចនាសម្ព័ន្ធសេដ្ឋកិច្ចរបស់ខ្លួន ដើម្បីសម្របខ្លួនទៅនឹងការប្រែប្រួលយ៉ាងឆាប់រហ័សនៃជវភាពនិងនិម្មាបនកម្មសេដ្ឋកិច្ចតំបន់និងសកល។ ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តអគ្គិសនីមិនគ្រាន់តែនឹងចូលរួមជំរុញសម្ទុះនៃការធ្វើពិពិធកម្មមូលដ្ឋានសេដ្ឋកិច្ច និងបង្កើតចន្ទល់ថ្មីៗនៃកំណើន ប៉ុន្តែលើកកម្ពស់បរិស្ថាន និងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងសុខុមាលភាពសាធារណៈ ដូចដែលរាជរដ្ឋាភិបាលបានកំណត់ក្នុង**យុទ្ធសាស្ត្របញ្ចកោណដំណាក់កាលទី១** និង**គោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា ឆ្នាំ២០១៥-២០២៥**។ ការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តអគ្គិសនីនឹងចូលរួមចំណែកក្នុងការកាត់បន្ថយការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ តាមរយៈការកាត់បន្ថយការពឹងផ្អែកលើការប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈដែលជាប្រភពនៃការបំភាយឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់ដ៏ចម្បង ការធានាសន្តិសុខថាមពលជាតិ ការចូលរួមលើកស្ទួយជីវភាពប្រជាជន តាមរយៈភាពសន្សំសំចៃខ្ពស់នៃការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនី និងជាពិសេសការឈោងចាប់នូវបច្ចេកវិទ្យាថ្មីៗស្របគ្នានឹងនិន្នាការតំបន់និងសកល។

គោលនយោបាយជាតិស្តីពីការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី២០២៤-២០៣០ គឺជាត្រីវិស័យនិងឧបករណ៍គោលនយោបាយរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ដោយកំណត់គោលដៅឆ្នាំ២០៣០ សម្រេចបាននូវការចុះបញ្ជី៖ ១)- រថយន្តអគ្គិសនីសុទ្ធសរុបមានចំនួន៣០ ០០០គ្រឿង ដោយក្នុងនោះរថយន្តទេសចរណ៍អគ្គិសនីសុទ្ធមានចំនួន២៥ ០០០គ្រឿង និងរថយន្តអគ្គិសនីសុទ្ធបម្រើក្នុងសកម្មភាពអាជីវកម្មមានចំនួន៥ ០០០គ្រឿង ២)- ទោចក្រយានយន្តអគ្គិសនីសុទ្ធសរុបមានចំនួន៧២០ ០០០គ្រឿង និង ៣)- ត្រីចក្រយានយន្តអគ្គិសនីសុទ្ធសរុបមានចំនួន២០ ០០០គ្រឿង ព្រមទាំងជំរុញការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីរបស់វិស័យយានយន្តអគ្គិសនី ដើម្បីធានាបាននូវសមតុល្យទាំងផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច សុខុមាលភាពរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ និងបរិស្ថានល្អ។ គោលនយោបាយជាតិនេះ បានដាក់ចេញនូវវិធានការមុតស្រួច និងកំណត់ពីការទទួលខុសត្រូវអនុវត្តរបស់ក្រសួង ស្ថាប័ន និងតួអង្គពាក់ព័ន្ធ ព្រមទាំងក្របខ័ណ្ឌពេលវេលាអនុវត្តជាក់លាក់។ ទន្ទឹមនេះ គោលនយោបាយជាតិនេះ ក៏បានកំណត់យន្តការស្ថាប័នច្បាស់លាស់សម្រាប់ការតាមដាននិងវាយតម្លៃការអនុវត្តវិធានការដែលបានដាក់ចេញ និងការដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមអន្តរវិស័យនានាដែលនឹងអាចកើតឡើងនៅពេលអនុវត្តឬមិនបានព្រាងទុក។

តាមរយៈការដាក់ចេញនូវ**គោលនយោបាយជាតិស្តីពីការអភិវឌ្ឍវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី២០២៤-២០៣០** រាជរដ្ឋាភិបាលបានបង្ហាញពីការប្តេជ្ញាចិត្តនិងជំនឿយ៉ាងមុតមាំ ក្នុងការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីវិស័យយានយន្តអគ្គិសនីនៅកម្ពុជា សំដៅប្រែក្លាយជាប្រទេសដែលលើកកម្ពស់ការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនីនារយៈពេលមធ្យមនិងវែងខាងមុខ ដើម្បីជំរុញការអភិវឌ្ឍកម្ពុជាប្រកបដោយចីរភាព ដោយថ្លឹងថ្លែងទាំងទិដ្ឋភាពសេដ្ឋកិច្ច សង្គម និងបរិស្ថាន៕

ឧបសម្ព័ន្ធ: ផែនការសកម្មភាពគោលនយោបាយ

ល.រ.	ផែនការគោលនយោបាយ	ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវ	ក្របខណ្ឌពេលវេលា
១	**ការជំរុញការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនី**		
១.១	ការរៀបចំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគាំទ្រ		
១.១.១	រៀបចំបទប្បញ្ញត្តិ និងស្តង់ដាសម្រាប់ ឧបករណ៍ឬបរិក្ខារបញ្ចូលថាមពល និងស្ថានីយបញ្ចូលថាមពលឬផ្លាស់ប្តូរឧបករណ៍ស្តុកថាមពល (swap) ដើម្បីធានាគុណភាពនិងសុវត្ថិភាព	ក.រ.ថ. (ដឹកនាំ)[2] ក.ស.ក. ក.ឧ.វ.ប.ន.និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០២៥
១.១.២	កំណត់ទីតាំងនិងកម្រិតចំនួនស្ថានីយបញ្ចូលថាមពល/ផ្លាស់ប្តូរឧបករណ៍ស្តុកថាមពល (swap) ស្របតាមតម្រូវការជាក់ស្តែង ដើម្បីធាននូវប្រាក់ចំណេញនិងការវិនិយោគប្រកបដោយចីរភាព	ក.រ.ថ. (ដឹកនាំ) ក.ស.ក. ក.ដ.ន.ស. ក.ស.ហ.វ. ក្រសួងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធនិងវិស័យឯកជន	២០២៤ - ២០២៥
១.១.៣	ពិនិត្យលទ្ធភាពបង្កើនភាពទាក់ទាញនិងការលើកទឹកចិត្តក្នុងការវិនិយោគ ដើម្បីជំរុញនិងធានាចីរភាពនៃការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគាំទ្រ	ក.ស.ហ.វ. (ដឹកនាំ) ក.រ.ថ. ក.ស.ក. ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធនិងវិស័យឯកជន	២០២៤ - ២០២៧
១.១.៤	រៀបចំស្តង់ដាស្ថានីយឬឧបករណ៍បញ្ចូលថាមពល ស្របតាមបរិបទអាស៊ាន ដែលអាចប្រើប្រាស់បានគ្រប់ប្រភេទយានយន្តអគ្គិសនី	ក.រ.ថ. (ដឹកនាំ) ក.ស.ក. ក.ឧ.វ.ប.ន. ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធនិងវិស័យឯកជន	២០២៤ - ២០២៥

---

[2] **សម្គាល់:** គ.ស.ហ.: គណៈកម្មាធិការគោលនយោបាយសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ, ក.ស.ហ.វ.: ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ ក.អ.ក.: ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា ក.ព.ណ.: ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម, ក.ឧ.វ.ប.ន.: ក្រសួងឧស្សាហកម្ម វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និង នវានុវត្តន៍ ក.ស.ក.: ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ក.រ.ថ.: ក្រសួងរ៉ែ និងថាមពល, ក.ប.ស្ថ.: ក្រសួងបរិស្ថាន, ក.ក.ប. ក្រសួងការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ អ.យ.ក.: ក្រសួងអប់រំ យុវជន និងកីឡា ក.ប.ទ.: ក្រសួងប្រៃសណីយ៍និងទូរគមនាគមន៍, ក.ដ.ន.ស.: ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ និង ម.អ.ជ.: មូលនិធិអភិវឌ្ឍន៍ជំនាញ។

ល.រ.	វិធានការគោលនយោបាយ	ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវ	ក្របខ័ណ្ឌពេលវេលា
១.១.៥	រៀបចំដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យា និងកម្មវិធីទូរស័ព្ទ (Mobile App) សម្រាប់ការប្រើប្រាស់ ការគ្រប់គ្រង (Track) និងការបង់ប្រាក់ លើការប្រើប្រាស់ស្ថានីយឬឧបករណ៍បញ្ចូលថាមពលសាធារណៈឱ្យទៅយានយន្តអគ្គិសនី ដើម្បីបង្កភាពងាយស្រួលនិងកាត់បន្ថយការកកស្ទះ	ក.រ.ថ. (ដឹកនាំ) ក.ស.ក. ក.ឱ.វ.ប.ន. ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធនិងវិស័យឯកជន	២០២៤ - ២០២៥
១.១.៦	ជំរុញការកសាងស្ថានីយបញ្ចូលថាមពល ផ្លាស់ប្តូរឧបករណ៍ស្តុកថាមពល (swap) នៅស្ថានីយឈប់សម្រាកតាមផ្លូវជាតិ ផ្លូវល្បឿនឬផ្លូវល្បឿនខ្ពស់ អគារ ខុនដូរ ផ្សារទំនើបនិងសណ្ឋាគារឱ្យបានគ្រប់រាជធានីខេត្ត	ក.រ.ថ. (ដឹកនាំ) ក.ស.ក. ក.ឱ.វ.ប.ន. ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធនិងវិស័យឯកជន	២០២៤ - ២០២៦
១.១.៧	រៀបចំការកំណត់ថ្លៃអគ្គិសនី ដើម្បីទាក់ទាញការប្រើប្រាស់សម្រាប់ការបញ្ចូលថាមពលឱ្យយានយន្តអគ្គិសនី	ក.រ.ថ. (ដឹកនាំ) ក.ស.ក. និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០២៥
១.១.៨	កំណត់បទដ្ឋានបច្ចេកទេស និងស្តង់ដាសុវត្ថិភាព សម្រាប់ការបញ្ចូលថាមពល ផ្លាស់ប្តូរឧបករណ៍ស្តុកថាមពល (swap) យានយន្តអគ្គិសនី(ស្ថានីយឬឧបករណ៍បញ្ចូលថាមពលសាធារណៈ ការិយាល័យ សណ្ឋាគារ ផ្ទះ ។ល។)	ក.រ.ថ. (ដឹកនាំ) ក.ស.ក. ក្រសួងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ និងវិស័យឯកជន	២០២៤ - ២០២៥
១.១.៩	សម្រួលនិងពន្លឿននីតិវិធីផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាតនិងអាជ្ញាបណ្ណអគ្គិសនីដល់អ្នកផ្តល់សេវាកម្មបញ្ចូលថាមពលឱ្យយានយន្តអគ្គិសនី	ក.រ.ថ. (ដឹកនាំ) ក.ស.ហ.វ. និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០២៥
១.១.១០	ជំរុញឱ្យមានការប្រើប្រាស់ប្រភពថាមពលកកើតឡើងវិញនៅតាមស្ថានីយបញ្ចូលថាមពលយានយន្តអគ្គិសនី	ក.រ.ថ. (ដឹកនាំ) ក.ស.ក. និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០២៧

ល.រ.	វិធានការគោលនយោបាយ	ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវ	ក្របខ័ណ្ឌពេលវេលា
១.១.១១	រៀបចំផែនការពង្រីកការផ្គត់ផ្គង់ថាមពល ស្របទៅតាមកំណើននៃការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនី	ក.រ.ថ. (ដឹកនាំ) ក.ស.ក. និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០២៥
១.១.១២	រៀបចំបទប្បញ្ញត្តិនិងស្តង់ដាគុណភាពនិងសុវត្ថិភាពយានយន្តអគ្គិសនី	ក.ស.ក. (ដឹកនាំ) ក.ឧ.វ.ប.ន. ក.រ.ថ និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០២៥
១.១.១៣	រៀបចំបទប្បញ្ញត្តិនិងស្តង់ដាគុណភាពនិងសុវត្ថិភាពគ្រឿងបង្គុំឬគ្រឿងបន្លាស់យានយន្តអគ្គិសនី ជាពិសេសអាគុយ	ក.ស.ក. (ដឹកនាំ)ក.ឧ.វ.ប.ន. ក.រ.ថ និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០២៥
១.១.១៤	ពង្រឹងការអនុវត្តបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធនឹងស្តង់ដាគុណភាពនិងសុវត្ថិភាព សម្រាប់ការនាំចូលនិងការប្រើប្រាស់យានយន្តប្រើប្រេងឥន្ធនៈ	ក.ស.ក. (ដឹកនាំ) ក.ឧ.វ.ប.ន. ក.ស.ហ.វ. និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០២៥
១.១.១៥	ពង្រឹងការត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសយានយន្ត ដើម្បីធានាសុវត្ថិភាពការធ្វើចរាចរណ៍និងចូលរួមកាត់បន្ថយការបំពុលបរិស្ថាន ព្រមទាំងពិនិត្យឡើងវិញនូវបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធតាមការចាំបាច់ជាយថាហេតុ	ក.ស.ក. (ដឹកនាំ) ក.ឧ.វ.ប.ន. និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០២៥
១.១.១៦	រៀបចំបទប្បញ្ញត្តិនិងស្តង់ដាគុណភាពនិងសុវត្ថិភាពការកែច្នៃពីយានយន្តប្រើប្រេងឥន្ធនៈ ទៅយានយន្តអគ្គិសនី	ក.ស.ក. (ដឹកនាំ) ក.ឧ.វ.ប.ន. និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៥ - ២០២៦
១.១.១៧	ពិនិត្យលទ្ធភាពកំណត់ស្តង់ដា បញ្ជាក់អនុលោមភាពនិងអាជ្ញាបណ្ណសម្រាប់ប្រើសញ្ញាសុវត្ថិភាពផលិតផល និងរៀបចំបទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេសត្រួតពិនិត្យផ្ទៀងផ្ទាត់ ព្យាសកម្ម អនុម័តគំរូ និងការផ្ទេរបច្ចេកវិទ្យាសម្រាប់ឧស្សាហកម្មយានយន្តអគ្គិសនី	ក.ឧ.វ.ប.ន.(ដឹកនាំ) និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០២៥

ល.រ.	វិធានការគោលនយោបាយ	ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវ	ក្របខ័ណ្ឌពេលវេលា
១.១.១៨	រៀបចំបណ្តាញតភ្ជាប់ ចែករំលែកទិន្នន័យ និងបង្កើតប្រព័ន្ធត្រួតពិនិត្យនិងរាយការណ៍បញ្ហាកំហុសបច្ចេកទេស ដើម្បីធានានូវសុវត្ថិភាព និងការដោះស្រាយទាន់ពេលវេលា សម្រាប់ឧបករណ៍បញ្ចូលថាមពលឬផ្លាស់ប្តូរឧបករណ៍ស្តុកថាមពល (swap)	ក.រ.ថ. (ដឹកនាំ) ក.ស.ក. ក.ប.ទ. និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០២៦
១.១.១៩	រៀបចំបទដ្ឋានចំណតអាទិភាពសាធារណៈឬនៅតាមអគារឬផ្សារទំនើបសម្រាប់យានយន្តអគ្គិសនី	ក.ស.ក.(ដឹកនាំ) និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៥ - ២០២៦
១.១.២០	កែសម្រួលបទដ្ឋានសាងសង់អគារ និងបទដ្ឋាននៃការអភិវឌ្ឍទីក្រុងនិងតំបន់អភិវឌ្ឍសំខាន់ៗផ្សេងទៀត ដើម្បីជាកាតព្វកិច្ចក្នុងការបញ្ចូលហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបញ្ចូលថាមពលនិងចំណតយានយន្តអគ្គិសនីនៅក្នុងគម្រោង	ក.ដ.ន.ស.(ដឹកនាំ) ក.រ.ថ. និង ក.ស.ក. និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៥-២០២៦
១.២	ការរៀបចំយន្តការលើកទឹកចិត្តដើម្បីជំរុញការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនី		
១.២.១	កែសម្រួលគោលនយោបាយផ្នែកសារពើពន្ធនិងមិនមែនសារពើពន្ធដើម្បីកាត់បន្ថយការប្រើប្រាស់និងការនាំចូលយានយន្តប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈថ្មី	ក.ស.ហ.វ. (ដឹកនាំ) ក.ស.ក. និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០២៤
១.២.២	ពិនិត្យលទ្ធភាពក្នុងការរៀបចំគោលនយោបាយលើកទឹកចិត្ត ដើម្បីជំរុញការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនីថ្មី	ក.ស.ហ.វ. (ដឹកនាំ) ក.ស.ក. និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០២៨
១.២.៣	ផ្តល់ការលើកទឹកចិត្តសម្រាប់ការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបញ្ចូលថាមពលសាធារណៈ	ក.ស.ហ.វ. (ដឹកនាំ) ក.ស.ក. ក.អ.ក. និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០២៨

ល.រ.	វិធានការគោលនយោបាយ	ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវ	ក្របខ័ណ្ឌពេលវេលា
១.២.៤	ពិនិត្យលទ្ធភាពលើកទឹកចិត្តផ្នែកបទប្បញ្ញត្តិដល់គ្រឹះស្ថានធនាគារនិងហិរញ្ញវត្ថុក្នុងការផ្តល់ឥណទានដល់អ្នកចង់ទិញយានយន្តអគ្គិសនីមកប្រើប្រាស់	ធនាគារជាតិនៃកម្ពុជា (ដឹកនាំ) ក.ស.ហ.វ. និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០៣០
១.២.៥	ពិនិត្យលទ្ធភាពក្នុងការផ្តល់ការលើកទឹកចិត្ត រួមទាំងការកែសម្រួលគោលនយោបាយពន្ធលើការនាំចូលនិងការផលិតអាគុយឬបច្ចេកវិទ្យាផ្ទុកថាមពលអគ្គិសនីផ្សេងៗ ឧបករណ៍បញ្ចូលថាមពលតាមផ្ទះនិងគ្រឿងបន្លាស់យានយន្តអគ្គិសនី	ក.ស.ហ.វ. (ដឹកនាំ) ក.ស.ក. និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០២៥
១.២.៦	រៀបចំសិក្ខាសាលាផ្សព្វផ្សាយជាប្រចាំជាមួយវិស័យឯកជនអំពីយន្តការលើកទឹកចិត្តរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ដើម្បីជំរុញការប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនី	ក.ស.ហ.វ. (ដឹកនាំ) ក.ស.ក. ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ និងវិស័យឯកជន	២០២៤ - ២០៣០
១.២.៧	ពិនិត្យលទ្ធភាពរៀបចំគោលនយោបាយជំរុញការប្រើប្រាស់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសម្រាប់ដឹកអ្នកដំណើរនិងដឹកទំនិញដោយប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនី	ក.ស.ក.(ដឹកនាំ) និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០៣០
១.២.៨	ជំរុញស្ថាប័នរាជរដ្ឋាភិបាលទាំងកម្រិតថ្នាក់ជាតិនិងថ្នាក់ក្រោមជាតិដែលប្រើប្រាស់ថវិការដ្ឋ ទិញនិងប្រើប្រាស់យានយន្តអគ្គិសនី	ក.ស.ហ.វ.(ដឹកនាំ) និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០៣០
១.៣	ការពង្រឹកលទ្ធភាពចាប់យកបច្ចេកវិទ្យាប្រកបដោយបរិយាបន្ននិងនវានុវត្តន៍		
១.៣.១	ជំរុញការសិក្សាស្រាវជ្រាវលើការប្រើប្រាស់ប្រភពថាមពលស្អាតថ្មីៗ ដើម្បីទ្រទ្រង់ដល់ប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ី	ក.រ.ថ. (ដឹកនាំ) ក.ឧ.វ.ប.ន. និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០៣០
១.៣.២	សិក្សារៀបចំនូវយន្តការគាំទ្រដល់ការសិក្សាស្រាវជ្រាវលើបច្ចេកវិទ្យាអភិវឌ្ឍយានយន្តអគ្គិសនីថ្មីៗ	ក.ឧ.វ.ប.ន. (ដឹកនាំ) ក.ស.ហ.វ. និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០៣០

ល.រ.	វិធានការគោលនយោបាយ	ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវ	ក្របខ័ណ្ឌពេលវេលា
១.៣.៣	បង្កើតវេទិកាឬកម្មវិធីយានយន្តអគ្គិសនីប្រចាំឆ្នាំ ដើម្បីចែករំលែកព័ត៌មានពាក់ព័ន្ធនឹងបច្ចេកវិទ្យាថ្មីៗរបស់យានយន្តអគ្គិសនី និងជំរុញកិច្ចសហការយ៉ាងជិតស្និទ្ធរវាងភាគីពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ក្នុងប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី ដែលរួមមានក្រុមហ៊ុនផលិតឬនាំចូលយានយន្តអគ្គិសនីនិងគ្រឿងបង្គុំ មជ្ឈមណ្ឌលផ្តល់សេវាកម្មថែទាំជួសជុល គ្រឹះស្ថានបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ និងស្ថាប័នផ្តល់មូលនិធិបណ្តុះបណ្តាលនិងអ្នកប្រើប្រាស់ សំដៅឈានទៅរកការបង្រួមគម្លាតចំណេះដឹងពីការអភិវឌ្ឍបច្ចេកវិទ្យាយានយន្តអគ្គិសនី	ក.ឧ.វ.ប.ន. (ដឹកនាំ) ក.ស.ក. ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ និងវិស័យឯកជន	២០២៤ - ២០៣០
១.៤	**ការបញ្ជ្រាបការយល់ដឹងអំពីយានយន្តអគ្គិសនី**		
១.៤.១	ដាក់ចេញនូវផែនការយុទ្ធនាការផ្សព្វផ្សាយ (ដោយផ្ទាល់ និងឌីជីថល)នូវគោលដៅនាំចូលនិងចែកចាយយានយន្តអគ្គិសនី	ក.ស.ក.(ដឹកនាំ) ក.ឧ.វ.ប.ន. និង ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០២៦
១.៤.២	បង្កើតកម្មវិធីផ្សព្វផ្សាយពីអត្ថប្រយោជន៍នៃយានយន្តអគ្គិសនីក្នុងការរួមចំណែកកាត់បន្ថយការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ	ក.ប.ស្ត. (ដឹកនាំ) ក.ស.ហ.វ. ក.ស.ក. ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ និងវិស័យឯកជន	២០២៤ - ២០២៦
១.៤.៣	បង្កើតសហគមន៍ (ដោយផ្ទាល់ និងឌីជីថល) ដើម្បីឱ្យភាគីពាក់ព័ន្ធនៅក្នុងប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីអាចចែករំលែកនិងផ្លាស់ប្តូរបទពិសោធផ្សេងៗទាក់ទងនឹងអត្ថប្រយោជន៍និងបញ្ហាប្រឈមនៃយានយន្តអគ្គិសនីចំពោះបរិស្ថាន សង្គម និងសេដ្ឋកិច្ច ព្រមទាំងជំនាញនិងបច្ចេកវិទ្យាថ្មីៗ	ក.ឧ.វ.ប.ន.(ដឹកនាំ) ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធនិងវិស័យឯកជន	២០២៤ - ២០២៦

ល.រ.	វិធានការគោលនយោបាយ	ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវ	ក្របខ័ណ្ឌពេលវេលា
២	**ការផ្គត់ផ្គង់**		
២.១	ការពង្រឹងខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់នៃគ្រឿងបង្គុំនិងឧស្សាហកម្មដំឡើងយានយន្ត		
២.១.១	ពង្រឹងការទាក់ទាញនិងផ្តល់ភាពងាយស្រួលដល់បរិយាកាសធុរកិច្ចក្នុងវិស័យយានយន្តអគ្គិសនីដោយបុរេសកម្ម	ក.ព.ណ. (ដឹកនាំ) ក.អ.ក. ក.ស.ហ.វ. ក.ឧ.វ.ប.ន. និង ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០៣០
២.១.២	ពិនិត្យនិងកែលម្អបន្ថែមលើគោលនយោបាយលើកទឹកចិត្តទាំងផ្នែកសារពើពន្ធនិងមិនមែនសារពើពន្ធ លើការវិនិយោគក្នុងការដំឡើងនិងផលិតគ្រឿងបង្គុំយានយន្តអគ្គិសនី	ក.ស.ហ.វ. (ដឹកនាំ) ក.ស.ក. ក.អ.ក. ក.ឧ.វ.ប.ន. និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០២៦
២.១.៣	កំណត់ទីតាំងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសសម្រាប់ចង្កោមវិស័យយានយន្តអគ្គិសនីនិងកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគាំទ្រ	ក.អ.ក. (ដឹកនាំ) ក.ស.ក. ក.ស.ហ.វ. ក.ឧ.វ.ប.ន EDC និង ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០៣០
២.១.៤	ពង្រីកទីផ្សារនាំចេញគ្រឿងបង្គុំយានយន្តអគ្គិសនី តាមរយៈការបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រប្រទេសបូក (Country+ Strategies)	ក.ព.ណ (ដឹកនាំ) ក.ស.ហ.វ. ក.អ.ក. ក.ឧ.វ.ប.ន. និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០៣០
២.១.៥	ពិនិត្យលទ្ធភាពផ្តល់ការលើកទឹកចិត្តចំពោះការកែច្នៃយានយន្តប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈ ទៅជាយានយន្តអគ្គិសនី និងការរៀបចំទីកន្លែងកម្ទេចយានយន្ត ការកែច្នៃនិងការប្រើប្រាស់អាគុយឡើងវិញ	ក.ស.ហ.វ. (ដឹកនាំ) ក.ស.ក. ក.អ.ក. ក.ឧ.វ.ប.ន. ក.រ.ថ. និង ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០៣០

ល.រ.	វិធានការគោលនយោបាយ	ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវ	ក្របខ័ណ្ឌពេលវេលា
២.១.៦	ពិនិត្យលទ្ធភាពលើកទឹកចិត្តផ្នែកបទប្បញ្ញត្តិដល់គ្រឹះស្ថានធនាគារនិងហិរញ្ញវត្ថុក្នុងការផ្តល់ឥណទានដល់វិនិយោគិនក្នុងក្របខ័ណ្ឌនៃគោលនយោបាយឥណទានបៃតង	ធនាគារជាតិនៃកម្ពុជា (ដឹកនាំ) ក.ស.ហ.វ. និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០៣០
២.១.៧	រៀបចំសិក្ខាសាលាផ្សព្វផ្សាយជាប្រចាំជាមួយវិស័យឯកជន អំពីយន្តការលើកទឹកចិត្តរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ដើម្បីជំរុញការវិនិយោគលើយានយន្តអគ្គិសនី	ក.ស.ក. (ដឹកនាំ) ក.ស.ហ.វ. ក.អ.ក. ក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធនិងវិស័យឯកជន	២០២៤ - ២០២៦
២.១.៨	ពង្រឹងយន្តការតាមដាននិងវាយតម្លៃឧស្សាហកម្មក្រោយទទួលបានការលើកទឹកចិត្ត	ក.អ.ក.(ដឹកនាំ)ក.ឱ. វ.ប.ន. ក.ស.ហ.វ. និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៥ - ២០៣០
២.២	**ការអភិវឌ្ឍជំនាញក្នុងវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី**		
២.២.១	កំណត់គោលដៅចំនួនសិក្ខាកាម ជំនាញ និងកម្រិតបណ្តុះបណ្តាលជាក់លាក់ សម្រាប់ផ្តល់ការបណ្តុះបណ្តាលជំនាញពាក់ព័ន្ធនឹងយានយន្តអគ្គិសនីប្រចាំឆ្នាំ ដើម្បីបំពេញទៅតាមតម្រូវការនៃការរីកចម្រើននៃឧស្សាហកម្មយានយន្តអគ្គិសនី	ក.ក.ប.(ដឹកនាំ) អ.យ.ក. និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០២៥
២.២.២	រៀបចំផ្សព្វផ្សាយអំពីការអភិវឌ្ឍគន្លងអាជីពនៅក្នុងឧស្សាហកម្មយានយន្តអគ្គិសនី ដើម្បីទាក់ទាញចំណាប់អារម្មណ៍សិស្សឬនិស្សិតឬសិក្ខាកាមទៅលើវិស័យនេះ	អ.យ.ក.(ដឹកនាំ) ក.ក.ប. និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០២៧
២.២.៣	បញ្ចូលកម្មវិធី (degree programs) ឬវគ្គសិក្សា (course programs) កម្រិតខ្ពស់ដែលផ្តោតលើបច្ចេកវិទ្យាយានយន្តអគ្គិសនី វិស្វកម្មនិងជំនាញពាក់ព័ន្ធ នៅតាមគ្រឹះស្ថានឧត្តមសិក្សានិងគ្រឹះស្ថានអប់រំបណ្តុះបណ្តាលបច្ចេកទេសនិងវិជ្ជាជីវៈ	អ.យ.ក.(ដឹកនាំ) ក.ក.ប. និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៥ - ២០២៧

ល.រ.	វិធានការគោលនយោបាយ	ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវ	ក្របខ័ណ្ឌពេលវេលា
២.២.៤	បង្កើនអន្តរកម្មរវាងអ្នកជំនាញក្នុងឧស្សាហកម្មយានយន្តអគ្គិសនី និងសិស្សឬនិស្សិតឬសិក្ខាកាម ដើម្បីបង្រួមគម្លាតរវាងទ្រឹស្តីនិងការអនុវត្ត តាមរយៈការអនុវត្តកម្មវិធីកម្មសិក្សា internship, apprenticeship, on-the-job training, guest lectures, joint workshop ទាំងក្នុងនិងក្រៅប្រទេស ដើម្បីជានាន្ទវការតាមទាន់នូវការវិវត្តថ្មីៗក្នុងវិស័យយានយន្តអគ្គិសនី	ក.ក.ប.(ដឹកនាំ) អ.យ.ក. និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០២៧
២.២.៥	ជំរុញការផ្តល់កម្មវិធីសហហិរញ្ញប្បទាន (co-financing) ដល់វគ្គបណ្តុះបណ្តាលបច្ចេកទេសនិងវិជ្ជាជីវៈទាក់ទងនឹងយានយន្តអគ្គិសនី	ក.ស.ហ.វ. (ដឹកនាំ) ក.ក.ប. ម.អ.ជ និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០២៧
៣	**ការការពារបរិស្ថាន**		
៣.១	ដាក់ចេញបទប្បញ្ញត្តិនិងស្តង់ដាររួមសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងសំណល់យានយន្តអគ្គិសនី ជាពិសេស ការបោះចោលអាគុយយានយន្តអគ្គិសនីដោយសុវត្ថិភាព រួមជាមួយនឹងកាកសំណល់គ្រោះថ្នាក់ផ្សេងទៀតដែលមានផ្ទុកសារធាតុលីចូម	ក.ប.ស្ថ. (ដឹកនាំ)ក.ឧ.វ.ប.ន. និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០២៦
៣.២	ដាក់ចេញក្របខ័ណ្ឌវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសម្រាប់ការប្រមូល ការដឹកជញ្ជូន និងការកែច្នៃសំណល់យានយន្តអគ្គិសនី	ក.ប.ស្ថ. (ដឹកនាំ) និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០២៦
៣.៣	ដាក់ចេញនូវយន្តការជំរុញការកែច្នៃនិងការប្រើប្រាស់ឡើងវិញនូវសំណល់យានយន្តអគ្គិសនីគ្រប់ប្រភេទ	ក.ប.ស្ថ. (ដឹកនាំ) ក.ឧ.វ.ប.ន. និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០២៦
៣.៤	ដាក់ចេញនូវយន្តការគ្រប់គ្រង កែច្នៃនិងកម្ទេចសំណល់យានយន្តប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈដែលប្រើប្រាស់រួចក្នុងស្រុក	ក.ប.ស្ថ. (ដឹកនាំ) និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០២៦

ល.រ.	វិធានការគោលនយោបាយ	ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវ	ក្របខ័ណ្ឌពេលវេលា
៣.៥	ពិនិត្យនិងកែលម្អបន្ថែមលើគោលនយោបាយលើកទឹកចិត្តដល់រោងចក្រកែច្នៃសំណល់យានយន្តអគ្គិសនី	ក.ស.ហ.វ.(ដឹកនាំ) និងក្រសួងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០២៦
៣.៦	រៀបចំនូវយន្តការគាំទ្រការសិក្សាស្រាវជ្រាវលើបច្ចេកវិទ្យាកែច្នៃសំណល់	ក.ស.ហ.វ.(ដឹកនាំ) ក.ប.ស្ថ. និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	២០២៤ - ២០២៦