វិធីសាស្ត្រមួយឆ្ពោះទៅរក
ការផ្តល់មូលនិធិថែទាំផ្លូវថ្នល់

ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី

វិធីសាស្ត្រមួយឆ្ពោះទៅរក
ការផ្តល់មូលនិធិថែទាំផ្លូវថ្នល់

ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី

នាយកដ្ឋានផ្នែក ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ថាមពល និង

ហិរញ្ញវត្ថុ (ខាងលិច)

ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០១

ADB DISCLAIMER FOR TRANSLATED DOCUMENTS

This document has been translated from English in order to reach a wider audience. However, English is the official language of the Asian Development Bank and the English original of this document is the only authentic (that is, official and authoritative) text. Any citations must refer to the English original of this document.

សេចក្ដីអះអាងរបស់ ADB ចំពោះឯកសារបកប្រែនេះ

ឯកសារនេះត្រូវបានបកប្រែចេញពីភាសាអង់គ្លេស ដើម្បីផ្សព្វផ្សាយដល់សវនកៈឱ្យកាន់តែទូលំទូលាយ ។ ប៉ុន្តែភាសាអង់គ្លេស គឺជាភាសាផ្លូវការរបស់ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី (ADB) និង ឯកសារដើមជាភាសាអង់គ្លេសនៃឯកសារនេះ គឺជាអត្ថបទត្រឹមត្រូវតែមួយគត់ (មានន័យថា ជាឯកសារផ្លូវការនិងអាចយកជាការបាន) ។ ការស្រង់ចេញនានាត្រូវតែយោងទៅលើឯកសារដើមជាភាសាអង់គ្លេស ។

អារម្ភកថា

គេតែងទទួលស្គាល់ជាទូទៅថាផ្លូវថ្នល់មានមុខងារសំខាន់នៅក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ ហើយផ្លូវថ្នល់ក៏ជួយកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រផងដែរ។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី ដើម្បីអោយយល់ដឹងអំពីវិភាគទានជាសក្តានុពលរបស់ផ្លូវថ្នល់ គេចាំបាច់ត្រូវធ្វើការថែទាំផ្លូវថ្នល់អោយបានត្រឹមត្រូវ។ នៅបណ្តាប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ជាច្រើនដែលជាសមាជិករបស់ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី ស្តង់ដារនៃការថែទាំមានកំរិតខ្សោយ ។ ជាញឹកញាប់មូលហេតុចំបងគឺការផ្តល់មូលនិធិនិងការថែទាំផ្លូវមិនបានគ្រប់គ្រាន់។

របាយការណ៍នេះបង្ហាញអំពីរបកគំហើញនៃជំនួយបច្ចេកទេសប្រចាំតំបន់របស់ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី លេខ RETA 5871 អំពីយុទ្ធសាស្ត្រផ្តល់មូលនិធិចំពោះផ្លូវថ្នល់ ដើម្បីពិនិត្យមើលបញ្ហាផ្តល់មូលនិធិលើផ្នែកផ្លូវថ្នល់ និងដើម្បីលើកសំណើដំណោះស្រាយ។

ជំនួយបចេកទេសនេះបានអនុវត្តនៅចន្លោះខែមេសា ឆ្នាំ ២000 និងខែមិនា ឆ្នាំ ២00១។ ដោយមានការគាំទ្រពីក្រុមទីប្រឹក្សា ការសិក្សាបានដំណើរការអំពីបទពិសោធន៍ផ្តល់មូលនិធិទៅលើផ្លូវថ្នល់នៅបណ្តាប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ជាសមាជិក ហើយបានបង្កើតឡើងនូវជំរើសផ្សេងៗដើម្បីលើកកំពស់ការផ្តល់មូលនិធិផ្លូវថ្នល់ និងកំណត់ក្របខ័ណ្ឌក្នុងការធានាប្រសិទ្ធភាពនៃការប្រើប្រាស់ថវិកាថែទាំផ្លូវថ្នល់។

ធ្វើការងារនៅក្នុងគំរោងនេះ រួមមានការពិគ្រោះជាច្រើនជាមួយមន្ត្រី និងអ្នកប្រើប្រាស់ថ្នល់នៅបណ្តាប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ជាសមាជិក រួមមានការធ្វើទស្សនកិច្ចនៅសាធារណរដ្ឋកៀហ្ស៊ីគីស្ថានសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ប៉ាគីស្ថាន ហ្វីលីពីន អ៊ូហ្សបេគីស្ថាន និង ប្រទេសវៀតណាម។ អ្នកចូលរួមមកពីប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ជាសមាជិកចំនួន ១៩ នៅក្នុងសិក្ខាសាលាតំបន់ដែលប្រព្រឹត្តទៅនៅទីស្នាក់ការកណ្តាលរបស់ ADB នៅទីក្រុងម៉ានីល កាលពីខែ មិនា ឆ្នាំ ២00១។ មតិយោបល់ និងសំណើរបស់អ្នកទាំនោះមានបង្ហាញនៅក្នុងវិធីសាស្ត្រដែលផ្តល់អនុសាសន៍នៅក្នុងរបាយការណ៍ចុងក្រោយនេះ។

មាតិកា

សន្ទានុក្រម	
បញ្ហា	១
យថាទស្សន៍របស់ឥណទាយក	៣
យថាទស្សន៍របស់ប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍	៧
ព្រឹត្តិការណ៍ជាក់ស្តែង	៩
ការថែទាំតស៊ូពុះពារដើម្បីបានប្រាក់	៩
តើការថែទាំគឺជាការងារល្អចំពោះទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់ឬ?	១២
ការថែទាំគឺជាកិច្ចការល្អសំរាប់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់	១៣
មេរៀនសំរាប់ទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់និងសំរាប់រដ្ឋាភិបាល	១៣
លទ្ធភាពចំណាយនៃការថែទាំសមស្រប	១៤
តើការ "ថែទាំសមស្របជាអ្វី"?	១៥
ការផ្តល់មូលនិធិរបស់ឥណទាយកចំពោះការថែទាំ	១៥
បញ្ហាប្រឈម	១៧
ការរក្សាទុកសំរាប់គោលដៅជាក់លាក់	១៧
ការជំទាស់របស់ក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុ	១៨
តើត្រូវផ្តល់មូលនិធិទៅអោយផ្លូវណាមួយ	២០
ការដាក់បញ្ចូលនូវភាគីពាក់ព័ន្ធ	២១
រក្សាការប្តេជ្ញារបស់ជាតិ	២៣
ការរក្សាចំណាប់អារម្មណ៍របស់ឥណទាយកនៅក្នុងវិស័យផ្លូវថ្នល់	២៤
តើធ្វើដូចម្តេចទើបឥណទាយកអាចជួយបាន	២៥
វិធីសាស្ត្រមួយឈានទៅប្រយុទ្ធប្រឆាំងជាមួយការមិនយកចិត្តទុកដាក់ថែទាំ	២៨
បង្កើតមូលនិធិថែទាំផ្លូវថ្នល់	២៨
ក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុជំរុញមូលនិធិថែទាំផ្លូវ	៣២
ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងកំរាលនៅមូលដ្ឋានអោយមាននិរន្តរភាព	៣៣
ផ្តល់មូលនិធិចំពោះភាពជាប់គាំងនៃការថែទាំ	៣៥
ការគាំទ្ររបស់ឥណទាយក	៣៦
ជំហាននានាឈានទៅការផ្តល់មូលនិធិថែទាំដែលមាននិរន្តរភាព	៣៩
សេចក្តីសន្និដ្ឋាន	៤៤

សន្ទានុក្រម

(ADB)	ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី
(Consolidated revenue fund) - មូលនិធិចំណូលសរុប	គណនីចំណូលរបស់ប្រទេសមួយ ដែលប្រាក់ពន្ធនិងប្រាក់ថ្លៃសេវាផ្សេងៗទាំងអស់ ត្រូវបានបង់អោយរដ្ឋាភិបាល
(DMC)	ប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ជាសមាជិករបស់ ADB
(Earmarking) -ការរក្សាទុកសំរាប់គោលដៅជាក់លាក់	ដំណើរនៃការបំរុងប្រាក់ចំណូល ឬចំណែកនៃប្រាក់ចំណូលមានប្រភពមកពីប្រាក់ពន្ធ រក្សាសំរាប់ទុកប្រើលើគោលដៅជាក់លាក់ (ដូចជាការថែទាំផ្លូវជាដើម)
(EIRR) -អត្រាចំណូលសេដ្ឋកិច្ចផ្ទៃក្នុង	ជាអត្រាបញ្ចុះថ្លៃ ដែលការធ្វើផលបូករវាងចំណាយបញ្ចុះថ្លៃនិងប្រាក់ចំណេញ ស្មើនឹងសូន្យ
(Fiscal flexibility) - ភាពងាយបត់បែនផ្នែកសារពើពន្ធ	សេរីភាពក្នុងការបែងចែក ទៅតាមឆន្ទៈ នូវការចំណាយមូលនិធិនៅក្នុងថវិកាជាតិ
(IMF)	មូលនិធិរូបិយវត្ថុអន្តរជាតិ
(Lenders) -ឥណទាយក	ជាពាក្យទូទៅចំពោះទីភ្នាក់ងារដែលផ្តល់ជំនួយបច្ចេកទេសនិងផ្តល់ឥណទានទៅអោយប្រទេសកំពុងអភីវឌ្ឍន៍ ដូចជា ។ឌព ជាដើម ។
(Pavement management system) -ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងកំរាលថ្នល់	ជាប្រព័ន្ធដែលតាមដានស្ថានភាពកំរាលថ្នល់ និងតាមដានតំរូវការថែទាំ
(RMF)	មូលនិធិថែទាំផ្លូវថ្នល់
(Road maintenance) - ការថែទាំផ្លូវថ្នល់	រាល់សកម្មភាពទាំងអស់ ដែលរក្សាអោយថ្នល់នៅមានដំណើរការគ្មានកំណត់ ពោលគឺ មារថែទាំជាប្រចាំ និងការស្តារឡើងវិញ
(Road tariff) - ពន្ធផ្លូវ	ជាកញ្ចប់នៃប្រាក់ថ្លៃសេវា និងប្រាក់បន្ទុក ដែលដើរតួជាថ្លៃនៃការប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់
(TA)	ជំនួយបច្ចេកទេស

បញ្ហា

ផ្លូវគមនាគមន៍កំពុងទ្រុឌទ្រោម ត្រូវអោយមានការថែទាំ។ ផ្លូវថ្នល់កំពុងខូចខាត។ ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី (ADB) និងទីភ្នាក់ងារផ្តល់គណទានដទៃសំរាប់សាងសង់ផ្លូវថ្នល់ កំពុងតែផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់លើចំណុចនេះ។ ការថែទាំមិនគ្រប់គ្រាន់គឺជាមូលហេតុនៃបញ្ហាខូចខាតផ្លូវគមនាគមន៍។ ប្រអប់លេខ ១ មានបញ្ជាក់និយមន័យនៃប្រភេទថែទាំ និងនិយមន័យនៃភាពគ្រប់គ្រាន់នៃការថែទាំ។

ប្រអប់លេខ ១: តើការថែទាំជាអ្វី?

ការថែទាំរួមមានរាល់សកម្មភាពចាំបាច់ទាំងអស់ សំរាប់អោយផ្លូវគមនាគមន៍ ដំណើរការនៅក្នុងអាយុសេដ្ឋកិច្ចរបស់ខ្លួនដោយពេញលេញ ពោលគឺ:

- ការថែទាំជាប្រចាំ (ប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹក គ្រលុកលើផ្លូវថ្នល់ ចញ្ចើមថ្នល់ កន្លែងប្រេះ ។ល។)
- ការថែទាំតាមពេលវេលាជាកំណត់ (ការបិតភ្ជិត ដែលត្រូវធ្វើមួយលើកក្នុងរយៈពេលពី ៥- ១០ ឆ្នាំ ដើម្បីធ្វើអោយផ្ទៃលើនៃផ្លូវថ្នល់មានសភាពថ្មី) និង
- ការកែលំអ (ចាក់ក្រាលផ្ទៃលើផ្លូវថ្នល់ រៀងរាល់ ១៥ ឆ្នាំ ម្តង ដើម្បីធ្វើអោយផ្លូវរលោង និងធន់បានយូរ។

បណ្តាញដែលមាននិរន្តរភាពគឺបណ្តាញដែលស្ថិតនៅក្នុងស្ថានភាពពេញចិត្ត* ហើយមិនខូចខាតទៅតាមពេលវេលា។ ជាការពិតណាស់ តាមធម្មតា ផ្លូវនិមួយៗពុំមែនមានភាពគត់មត់ ហើយ មិនខូចខាតនោះទេ។ ផ្លូវទាំងនោះឆ្លងកាត់វដ្តមួយដែលបង្កើននូវភាពក្រហេងក្រហូង ពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំ រហូតទាល់តែផ្លូវទាំងនោះត្រូវបានជួសជុលអោយមានសភាពរលោងដូចពីពេលមុន ។ ដោយសារបណ្តាញនេះជាបណ្តាញដែលកើតឡើងដោយសារប្រព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ច្រើន នៅគ្រប់ចំណុចទាំងអស់នៃវដ្តនេះ ពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំ ស្ថានភាពរបស់បណ្តាញទាំងមូលប្រែប្រួលតិចតួច។ អាស្រ័យហេតុនេះ បណ្តាញផ្លូវថ្នល់ដែលមាននិរន្តរភាពគឺជាបណ្តាញដែលមានការថែទាំបានល្អ។

ការថែទាំនៅមិនទាន់មានលក្ខណៈគ្រប់គ្រាន់នៅឡើយទេ ប្រសិនបើមានចំណុចមួយ ឬចំណុចច្រើននៃបណ្តា ចំណុចខាងក្រោម។

- គ្មានការផ្តល់ថវិកា (អោយបានគ្រប់គ្រាន់)។
- មានថវិកា ប៉ុន្តែមិនចំណាយ។
- ចំណាយប្រាក់មិនគ្រប់គ្រាន់។
- ចំណាយប្រាក់គ្មានប្រសិទ្ធភាព។

*" ពេញចិត្ត" អំពីការបំរើបរិមាណ និងប្រភេទចរាចរណ៍ ដែលប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់

ប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ភាគច្រើនមិនបានធ្វើការថែទាំផ្លូវថ្នល់អោយបានត្រឹមត្រូវទេ។ ជាគោលការណ៍ បញ្ហានេះគ្មានការលំបាកក្នុងការជួសជុលនោះទេ។ អ្វីដែលគេត្រូវការនោះគឺ (១) វិធានច្បាប់ដែលមានលក្ខណៈជាប្រព័ន្ធ និងសមស្រប និងត្រូវមានមធ្យោបាយក្នុងការកំណត់និងធ្វើផែនការអំពីភារកិច្ចថែទាំ, (២) មានកំលាំងមនុស្សដែលបានទទួលការបណ្តុះបណ្តាលនិងមានបរិក្ខាសំរាប់អនុវត្តការងារថែទាំ និងទី (៣) ត្រូវមានប្រាក់សំរាប់ការថែទាំ។ បទពិសោធន៍បង្ហាញអោយឃើញថាការដោះស្រាយបញ្ហាថែទាំផ្លូវថ្នល់ ជាការងារលំបាកជាងការដែលគេគិតទុក។ មានប្រទេសជាច្រើនបានប្រឹងប្រែងធ្វើកំណែទំរង់លើការថែទាំផ្លូវ ប៉ុន្តែមិនបានទទួលជោគជ័យទេ បើពុំដូច្នោះទេ កំណែទំរង់នោះត្រូវបញ្ឈប់ ក្រោយពីការប្រឹងប្រែងអស់មួយរយៈខ្លីមក។

នៅក្នុងរយៈពេល ១៥ ឆ្នាំចុងក្រោយនេះ មានប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ជាច្រើន ជាពិសេសនៅទ្វីបអាហ្វ្រិក និងអាមេរិកឡាទីន បានធ្វើកំណែទំរង់លើការផ្តល់មូលនិធិផ្លូវថ្នល់របស់ខ្លួន ដោយមានការលើកទឹកចិត្ត និងការឧបត្ថម្ភគាំទ្រយ៉ាងច្រើនពីសំណាក់ទីភ្នាក់ងារអភិវឌ្ឍន៍ពហុភាគី និងទ្វេភាគី។ បទពិសោធន៍ដែលបានទទួល បានកំណត់ចំណុចខ្លាំង និងចំណុចខ្សោយនៃជំរើសសំខាន់ៗសំរាប់ធ្វើកំណែទំរង់។ ឥលូវនេះមានការយល់ដឹងមួយដែលមនុស្សជាច្រើនចាត់ទុកថាជា "ការប្រតិបត្តិល្អ" ។

ADB បាននិងកំពុងធ្វើការជាមួយសមាជិករបស់ខ្លួនមួយចំនួនជាប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ (DMCs) នៅទ្វីបអាស៊ី និងនៅតំបន់ប៉ាស៊ីហ្វិក។ ប្រទេសមួយចំនួនបានឈានទៅធ្វើកំណែទំរង់ ប៉ុន្តែជាទូទៅ ច្រើនបញ្ឈប់ទៅវិញ នៅមុនពេលប្រែប្រួលជំហានចុងក្រោយ ពោលគឺនៅក្នុង *ការអនុវត្តន៍* ។

យថាទស្សន៍របស់ឥណទាយក

នៅឆ្នាំ ១៩៨៨ ភាពធ្ងន់ធ្ងរនៃបញ្ហាថែទាំផ្លូវថ្នល់ត្រូវបានគេដឹង តាមរយៈការសិក្សារបស់ធនាគារពិភពលោក ចំពោះប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ចំនួន ៨៥ ដែលបានទទួលជំនួយពីបរទេសសំរាប់ការកសាងផ្លូវថ្នល់[១] ។ ការផ្តល់មូលនិធិសំរាប់កសាងផ្លូវថ្នល់ប្រព្រឹត្តទៅយ៉ាងយឺត ដែលក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន ទាមទារអោយកសាងឡើងវិញនូវមួយភាគបួននៃបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ក្រាលឥដ្ឋសំខាន់ៗ និងមួយភាគបីនៃបណ្តាញសំខាន់ៗដែលមិនបានកែលំអ ។ ការចំណាយប្រាក់ជាង ៤០ ពាន់លានដុល្លារ អាចត្រូវបានចៀសវាង ប្រសិនបើមានការចំណាយ ១២ ពាន់លានដុល្លារទៅលើការថែទាំ ។ មូលហេតុមួយចំនួននៃការថែទាំមិនបានល្អ ដែលត្រូវបានកំណត់ មានបង្ហាញនៅក្នុងប្រអប់លេខ ២ ។

ប្រអប់លេខ ២: មូលហេតុមួយចំនួននៃការថែទាំមិនល្អ

ថវិកាផ្លូវថ្នល់មិនគ្រប់គ្រាន់។ នៅក្នុងការប្រកួតប្រជែងជាមួយមូលនិធិរបស់រដ្ឋាភិបាលដែលមានកំរិត ផ្នែកផ្លូវថ្នល់ប្រកួតប្រជែងជាមួយផ្នែកដទៃទៀត ដូចជាសុខាភិបាលនិងការអប់រំ ។ ការរៀបចំថវិការដ្ឋាភិបាលទំនងជាត្រូវបានរៀបចំតាមលំនាំពីមុន ដោយរក្សា (ឬកាត់បន្ថយ) ចំណែកថវិកាកន្លងមក នៅពេលដែលកម្មសិទ្ធ និងការប្រើប្រាស់យានយន្តកំពុងតែកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័ស ហើយទាមទារអោយបង្កើនចំណាយរដ្ឋាភិបាលលើផ្លូវថ្នល់ ។

តំរូវអោយមានការថែទាំកំរាលថ្នល់ទៅតាមពេលវេលាជាក់លាក់មុនពេលដែល កំរាលទាំងនោះខូចខាត។ សំរាប់អ្នកអង្កេតធម្មតា កំរាលដែលកំពុងចាប់ផ្តើមខូច គឺជាកំរាលដែលស្ថិតក្នុងស្ថានភាពល្អ ប៉ុន្តែវិស្វករផ្លូវថ្នល់វិញ គេដឹងថាថ្នល់នោះនឹងខូចក្នុងពេលដ៏ខ្លីខាងមុខ ប្រសិនបើគេមិនជួសជុលកំរាលនោះភ្លាមទេ ។ ជាការលំបាកណាស់ក្នុងការទាមទារអោយមានការគាំទ្រ ដើម្បីបានថវិកាមកជួសជុលផ្លូវ ដែលមើលទៅឃើញថាផ្លូវនោះនៅមានសភាពល្អ ។

[1] Haral, C. និង A. Faiz, 1998 ស្តីពី *ការខូចខាតផ្លូវថ្នល់នៅប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍* ដោយធនាគារពិភពលោក នៅទីក្រុងវ៉ាស៊ិនតោន ។

...ប្រអប់លេខ ២

ការគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ ដំណើរការមិនបានល្អ ហើយការអនុវត្តន៏ការងារអប្រសិទ្ធភាព។ គប្បីទទួលសមិទ្ធិផលបន្ថែមទៀត ផ្អែកថវិកាដែលបានចំណាយ ។

សេចក្តីសំរេចផ្តល់មូលនិធិថែទាំ ទទួលស្គាល់តែចំណាយរបស់ទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់តែប៉ុណ្ណោះ ។ ចំណាយរបស់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់មិនត្រូវបានគេរាប់បញ្ចូលទេ។ កំរិតនៃចំណាយលើផ្លូវថ្នល់បង្ហាញអោយឃើញថា មានចំណាយរបស់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវផងដែរ ។ ប្រសិនបើគេចំណាយពេលវេលាធ្វើដំណើរទ្វេដង ដោយសារតែផ្លូវមានគុណភាពមិនល្អ នោះគេត្រូវការអោយមានមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនចំនួនទ្វេដងដែរ ដើម្បីធ្វើការដឹកជញ្ជូន។ ដល់ពេលណាមួយ ការចំណាយច្រើនបន្ថែមទៀតលើផ្លូវថ្នល់ ធ្វើអោយគេអាចសន្សំប្រាក់បាន ពោលគឺប្រាក់សន្សំដោយអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ មានចំនួនលើសបរិមាណប្រាក់ចំណាយបន្ថែមលើផ្លូវថ្នល់ ។

អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់មិនសូវមានសំលេង ឬគ្មានសំលេងលើការផ្តល់មូលនិធិលើផ្លូវថ្នល់ទេ។ ក្រុមបញ្ចុះបញ្ចូលអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់មានសំលេងច្រើន នៅក្នុងប្រទេសអភិវឌ្ឍន៏ ប៉ុន្តែតាមធម្មតា ពួកគេមានសំលេងតិច នៅប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៏ ។

ដើម្បីបំបាត់បញ្ហានេះ ឥណទាយកបានចំណាយលើការសិក្សា ការរៀបចំសន្នសីទ និងសិក្ខាសាលាជាច្រើន នៅប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ ដើម្បីលើកកំពស់ការយល់ដឹង និងដើម្បីអោយមានការឯកភាពពីភាគីពាក់ព័ន្ធ អំពីសកម្មភាពដែលត្រូវធ្វើ ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាទាំងនោះ ។

ទោះបីជាមានកិច្ចខំប្រឹងប្រែងទាំងនេះក្តី គេឃើញមានការប្រែប្រួលតិចតួចណាស់ ។ ទំនងជាប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ជាសមាជិក នឹងអនុវត្តទៅតាមការលើកទឹកចិត្តរបស់ឥណទាយក ក្នុងការសិក្សាបញ្ហានោះ និងដើម្បីពង្រីកដំណោះស្រាយ ។ មានសិក្ខាសាលានានាត្រូវបានរៀបចំ និងមានការសិក្សាអំពីបញ្ហានេះ ។ គេបានកំណត់ឃើញនូវតំរូវការនានា ។ ប្រាក់ត្រូវបានអោយខ្ចី ដើម្បីដោះស្រាយភាពទ័លច្រកក្នុងការងារថែទាំផ្លូវថ្នល់ ។ មានការធ្វើសេចក្តីព្រាងច្បាប់ ។ ប៉ុន្តែពង្រាងនោះ មិនត្រូវ

បានអនុម័តទេ។ ប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ជាសមាជិក នឹងជំរុញអោយមានកំណែទំរង់លើវិស័យផ្លូវថ្នល់ ប៉ុន្តែនៅចុងបញ្ចប់ មានប្រទេសតិចតួចណាស់ដែលអនុវត្តជំហានចុងក្រោយ ក្នុងការអនុវត្តនីនូវការកែប្រែ។

ឥណទាយកបានផ្តល់មូលនិធិទៅលើការសិក្សាជាច្រើនអំពីតំរូវការថែទាំ ដែលបានកំណត់ថា ជួបការរាំងស្ទះលើការងារនេះ។ ឥណទាយកបានផ្តល់មូលនិធិលើគំរោងជំនួយបច្ចេកទេស (TA) លើការពង្រឹងស្ថាប័ន និងបង្កើតប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងកំរាលថ្នល់ និងប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងស្ពាន ប៉ុន្តែគំរោងទាំងនោះ មិនសូវមានឥទ្ធិពលនិងមិនគត់មត់ប៉ុន្មានទេ។ ផ្នែកគ្រប់គ្រងកំរាលថ្នល់ ទទួលមូលនិធិមិនគ្រប់គ្រាន់ ដោយមូលដ្ឋានទិន្នន័យផ្តល់ទិន្នន័យមិនសុក្រិត មិនទាន់សភាពការណ៍ លែងមានការអង្កេតយានយន្ត ហើយបុគ្គលិកដែលបានទទួលការបណ្តុះបណ្តាល បោះបង់ការងារទៅរក ការងារដទៃដែលខ្លួនមានឱកាសរកប្រាក់ខែបានច្រើនជាង។

អំពើពុករលួយធ្វើអោយការសំរេចចិត្តប្រាសចាកពីទំរង់ដើម ហើយធ្វើអោយប៉ះពាល់ដល់តំលៃប្រាក់ដែលបែងចែកសំរាប់ការថែទាំផ្លូវថ្នល់។

ឥណទាយកផ្តល់មូលនិធិចំពោះការស្តារកំរាលថ្នល់ឡើងវិញ ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាដែលនៅគាំង គឺគ្រាន់តែដើម្បីឃើញផ្លូវថ្នល់ដទៃទៀតធ្លាក់ចូលទៅក្នុងស្ថានភាពដូចគ្នា ដោយសារមូលហេតុដូចគ្នា ពោលគឺគ្មានការថែទាំអោយបានទាន់ពេលវេលា។ នេះគឺជា" អន្ទាក់ភាពក្រីក្រ" របស់ទីភ្នាក់ងារវិស័យផ្លូវថ្នល់។

អន្ទាក់ភាពក្រីក្រកាន់តែមានសភាពធ្ងន់ធ្ងរបន្ថែមទៀត តាមរយៈការបន្ថែមទំងន់ទៅលើការថែទាំ តាមរយៈការកសាងផ្លូវបន្ថែម ឬតាមរយៈការកែលំអផ្លូវថ្នល់ដោយខុសស្តង់ដារបច្ចេកទេស។ អ្នកនយោបាយផ្តល់ការឯកភាពតែចំពោះផ្លូវថ្នល់" កៅស៊ូ " តែប៉ុណ្ណោះ ទោះបីជាផ្លូវទាំងនេះត្រូវចំណាយប្រាក់ច្រើនក្នុងការកសាង ក្នុងការថែទាំ និងមិនរលោងដូចផ្លូវក្រាលគ្រួសក្តី នៅពេលដែល

គ្មានការចិត្តទុកដាក់ថែទាំជួសជុល ។ អ្នកនយោបាយនឹងមិនផ្តល់ការឯកភាពទេ ចំពោះផ្លូវមួយចំនួនដែល" មិនអាចថែទាំបាន" ពោលគឺ ការថែទាំទៅតាមពេលវេលាជាកំណត់ គឺជាការចំណាយប្រាក់ឥតប្រយោជន៍ ហើយថា គេគួររង់ចាំដល់ពេលដែលត្រូវកសាងផ្លូវទាំងនោះសារជាថ្មី ។

ចំពោះឥណទាយក បញ្ហាថែទាំផ្លូវថ្នល់មានដំណោះស្រាយបច្ចេកទេស ដែលផ្អែកលើគោលដៅនៃការសំរេចចិត្ត ។ ប៉ុន្តែគំនិតនេះពុំមែនសុទ្ធតែជាការយល់ឃើញរបស់ប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ជាសមាជិកទាំងអស់នោះទេ ។ ទស្សនៈនៃប្រទេសទាំងនេះ អាចមិនដូចគ្នានឹងការយល់ឃើញរបស់អ្នកផ្តល់ឥណទាននោះទេ ។

យុទ្ធសាស្ត្ររបស់ប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍

ប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ជាសមាជិកមានលក្ខណៈខុសៗគ្នាយ៉ាងច្រើន។ ចំពោះប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ជាសមាជិកជាច្រើន ការសំរេចចិត្តមានលក្ខណៈអត្តនោម័ត និងមានចរិតនយោបាយ។ ការសំរេចតំរូវអោយមានការពិភាក្សា មានគណៈកម្មការ និងមានការសំរបសំរួលគ្នា។ ផ្លូវថ្នល់ត្រូវបានចាត់ទុកថាជាសេវាសាធារណៈមួយសំខាន់ និងមិនមែនជាអាជីវកម្មនោះទេ។

" ភាពយុត្តិធម៌ "និង" ការបែងចែក " កើតមាននៅលើវិធានសំរេចចិត្តដទៃ។ នោះគឺដល់វេនភូមិបន្ទាប់ដែលត្រូវទទួលផ្លូវមានកំរាលគ្រួស។ គំនិតនេះមានសារៈសំខាន់ជាងទស្សនៈកិរិតជាតិ គឺត្រូវថែរក្សាអ្វីដែលមាននៅទីនោះ *មុននឹង* បន្ថែមពីលើបន្ទុកនៃការថែទាំ។ ភាពយុត្តិធម៌គឺសំរាប់អ្នកនយោបាយធ្វើការវិនិច្ឆ័យ។ អាស្រ័យហេតុនេះ ការបែងចែកមូលនិធិសំរាប់ការកសាងផ្លូវថ្នល់ គឺជាដំណើរការនយោបាយ។

ប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ជាសមាជិកជាច្រើនគ្មានវប្បធម៌ថែទាំផ្លូវទេ។ ពួកគេជួសជុលផ្លូវនៅពេលណាដែលផ្លូវទាំងនោះខូច។ ពួកគេមើលមិនឃើញនូវផលប្រយោជន៍នៃការថែទាំបង្ការជាមុនដែលត្រូវធ្វើ *មុនពេល* មានតំរូវការអោយធ្វើនោះទេ។ ការថែទាំបង្ការ អាចត្រូវបានគិតថាជាការចំណាយធនធានឥតប្រយោជន៍។ ជំនឿបែបនេះយល់ថាកំរាលថ្នល់ ត្រូវមានការកសាងឡើងវិញបន្ទាប់ពីរយៈពេលណាមួយ ដោយគ្មានទាក់ទងអ្វីទៅនឹងការថែទាំ ឬមិនថែទាំនោះទេ ។ គេមិនយល់ថាការគ្រោងក្នុងការក្រាលថ្នល់ មានការថែទាំជាបន្តបន្ទាប់នោះទេ ហើយប្រការនេះធ្វើអោយគេមិនយកចិត្តទុកដាក់អំពីការថែទាំ ដែលនាំទៅរកការកសាងឡើងវិញមុនពេលកំណត់។

ម្យ៉ាងវិញទៀត ប្រទេសមួយចំនួនហៅការថែទាំតាមពេលវេលាជាកំណត់ថា" ការថែទាំបង្ការ "។ ពួកគេទំនងជាមិនញែកអោយបានដាច់ស្រឡះរវាងរដ្ឋាភិបាល និងជាតិទាំងមូលនោះទេ។ ដូចនេះ

ពួកគេមើលមិនឃើញថា ការដែល *មិន* ថែទាំផ្លូវ គឺជាបន្ទុកមួយកាន់តែធ្ងន់ ដែលធ្លាក់ទៅលើអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់នោះទេ។ "បន្ទុកធ្ងន់ធ្ងរ "ក៏ទំនងជាបណ្តាលមកពីបញ្ហាបែងចែកផងដែរ។ គេអាចគិតថាចំណាយផ្លូវថ្នល់ធ្លាក់ទៅលើបន្ទុកអ្នកក្រដោយវិសមាមាត្រ។ ប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ជាសមាជិកខ្លះក៏បញ្ជាក់អំពីចំណាប់អារម្មណ៏របស់ខ្លួនផងដែរចំពោះឥទ្ធិពលអតិផរណានៃការបង្កើនថវិកាសំរាប់កសាងផ្លូវថ្នល់។

ដំណើរការនេះធ្វើអោយឥណទាយកជួបបញ្ហាប្រឈម។ ប្រព័ន្ធវប្បធម៌និងនយោបាយនឹងគ្មានការផ្លាស់ប្តូរ ដោយគ្រាន់តែមានការថែទាំផ្លូវថ្នល់នោះទេ។ ចាំបាច់ត្រូវរកដំណោះស្រាយអោយឃើញ ដែលដំណោះស្រាយនោះត្រូវស៊ីសង្វាក់គ្នាជាមួយប្រព័ន្ធនិងវប្បធម៌របស់ប្រទេសពាក់ព័ន្ធ។

ព្រឹត្តិការណ៍ជាក់ស្តែង

ក្នុងរយៈពេលពីរទសវត្សរ៍កន្លងមក មានការនិយាយនិងសរសេរច្រើនណាស់អំពីការបាត់បង់ការវិនិយោគលើផ្លូវថ្នល់។ ជាការពិតណាស់ដែលថាកំរាលថ្នល់កំពុងខូចខាត។ នៅលើផ្លូវដែលមានកំរាល ដុំថ្មលាយកៅស៊ូបែកចេញពីទ្រូងថ្នល់។ ប្រទេសខ្លះបាត់បង់បរិមាណវិនិយោគដ៏សន្ធឹកសន្ធាប់ដោយសារតែហេតុការណ៍នេះ។ ប៉ុន្តែគ្មានអ្វីចំលែកទេ កំរាលរមែងមានការសឹករិចរិលដូច្នេះការសឹកកំរាលពុំមែនជាបញ្ហានោះទេ។ បញ្ហាកើតឡើងនៅពេលដែល (១) កំរាលសឹករិចមុនកាលកំណត់ និង (២) ថ្នល់សឹករិចត្រូវបានទុកចោលអស់រយៈពេលយូរ ដែលការស្តារឡើងវិញមិនគ្រប់គ្រាន់ទេ គឺតំរូវអោយកសាងសារជាថ្មីឡើងវិញ។

ការសិក្សាអំពីលទ្ធភាពធ្វើបាន ក្នុងការវាយតំលៃសេដ្ឋកិច្ចនៃការបិតភ្ជិតកំរាលចាត់ទុកថា (១) ការថែទាំជាប្រចាំរាល់ថ្ងៃនិងតាមកាលកំណត់ជាក់លាក់នឹងបង្កានូវការខូចខាតមុនកាលកំណត់ និង (២) កំរាលថ្នល់នឹងត្រូវបានស្តារ នៅពេលណាដែលវាមានសភាពមិនរលោងខ្លាំង ហើយនិងមិនទុកចោលរហូតទាល់តែដល់ពេលដែលត្រូវកសាងឡើងវិញនោះទេ។ ប្រសិនបើគ្មានការសន្មត់ដូចនេះទេ ការបិតភ្ជិតកំរាលគ្មានលក្ខណៈសេដ្ឋកិច្ចឡើយ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ប្រសិនបើកំរាលដែលបានបិតភ្ជិតមិនត្រូវបានថែទាំត្រឹមត្រូវទេនោះ វាអាចជាបន្ទុកទៅលើសេដ្ឋកិច្ច ពុំមែនចំណេញចំពោះសេដ្ឋកិច្ចនោះទេ។

ការថែទាំតស៊ូពុះពារដើម្បីបានប្រាក់

មានមូលហេតុជាច្រើន ដែលថាការថែទាំតស៊ូពុះពារដើម្បីអោយបានប្រាក់។

កំរាលថ្នល់ទាមទារអោយមានការថែទាំបង្កា។ គប្បីចំណាយប្រាក់លើកំរាលថ្នល់ នៅមុនពេលដែលឃើញថាគេត្រូវការអោយមានការចំណាយ។ ពេលវេលាត្រឹមត្រូវក្នុងការបិតភ្ជិតកំរាល

ថ្នល់ គឺមុនពេលខូចខាត ប្រការនេះមានលក្ខណៈច្បាស់លាស់ចំពោះអ្នកជំនាញផ្នែកផ្លូវថ្នល់។ នៅពេលដែលកំរាលកៅស៊ូប៊ីទូមរងអុកស៊ីដកម្ម ពេលនោះកំរាលក្លាយទៅជាស្រួយ ហើយចាប់ផ្តើមប្រេះបែក។ នៅក្នុងដំណាក់ដំបូងនៃការពុកបែក ការបិតភ្ជិតនឹងធ្វើអោយកំរាលមានសភាពថ្មីល្អឡើងវិញ ហើយផ្ទៃថ្នល់មានភាពរស់ឡើងវិញ។ នៅពេលដែលការពុកផុយត្រូវបានគេមើលឃើញជាក់ច្បាស់ ចំពោះអ្នកផងទាំងពួង ការបិតភ្ជិតគឺជាការឥតប្រយោជន៍។ ការពុកផុយមានទំហំធំ ហើយធ្វើអោយពុកផុយចំពោះការបិតភ្ជិតថ្មី ដែលលេចឡើងនៅលើផ្ទៃថ្នល់។ ការពុកផុយធ្វើអោយជ្រាបទឹក។ ទឹកធ្វើអោយគ្រឹះថ្នល់ទន់ជ្រាយ ហើយធ្វើអោយថ្នល់ប្រេះបែក។ យកល្អត្រូវបិតភ្ជិតអោយបានពីដើមដំបូង នៅពេលដែល ការពុកផុយនៅមានទ្រង់ទ្រាយតិចតួចនៅឡើយ។ ប៉ុន្តែជាការលំបាកក្នុងការធានាអោយមានការផ្តល់មូលនិធិណាស់ ក្នុងការជួសជុលកំរាល ដែលមើលទៅ(ទំនងជា) មិនទាន់ខូច។

លំអៀងមូលធន។ សូម្បីតែនៅពេលដែលមានថវិកាផ្លូវថ្នល់គ្រប់គ្រាន់សំរាប់ថែទាំត្រឹមត្រូវក្តី ការថែទាំអាចនៅមិនទាន់សមស្របនៅឡើយ។ ប្រការនេះបណ្តាលមកពីការលំអៀងអំពីទុន ដែលយ៉ាងហោចណាស់បណ្តាលមកពីកត្តាបីយ៉ាង។ ទីមួយ អ្នកនយោបាយចង់កសាងផ្លូវថ្មី។ ចំណាយមូលធននិងការកាត់ខ្សែបូទទួលបានសន្លឹកឆ្នោតច្រើនជាងការរក្សាផ្លូវអោយស្ថិតនៅក្នុងសភាពល្អ។ សាធារណជនគិតដោយខុសឆ្គងថា ដំណោះស្រាយចំពោះផ្លូវអាក្រក់ពុំមែនថែទាំទេ ប៉ុន្តែគឺត្រូវធ្វើសារជាថ្មី។ ទីពីរ ការថែទាំពុំមែនជាគោលដៅចំពោះវិស្វករនោះទេ។ វិស្វករបានទទួលការបណ្តុះបណ្តាលអោយគូសប្លង់និងកសាងផ្លូវ។ រីឯការជួសជុលវិញ ពុំមែនជាបេសកកម្មក្នុងជីវិតរបស់វិស្វករនោះទេ។ ទីបី "ការទទួលនូវសិទ្ធិពិសេសផ្តាច់មុខ" ធ្វើអោយមាន"លំអៀងអំពីមូលធន"។ នៅបណ្តាប្រទេសដែលមានកង្វះខាតលើអភិបាលកិច្ចជាទូទៅ គំរោងមូលធនផ្តល់(កាសធ្វើអោយបរិមាណទឹកប្រាក់ជាច្រើនងាកចេញខុសទិសដៅ។

ការស្តារឡើងវិញត្រូវបានចាត់ទុកថាជាមូលធន។ ទោះបីជាការស្តារឡើងវិញគឺជាការថែទាំក្តី នៅក្នុងន័យដែលប្រើនៅទីនេះ វិធានគណនេយ្យចាត់ទុកការស្តារនេះ ថាជាមូលធន

ព្រោះវាត្រូវចំណាយច្រើន និងមានអាយុកាលយូរអង្វែង។ គំរោងស្តារឡើងវិញភ្ជាប់បញ្ជីបេក្ខជនប្រកួតប្រជែងអោយមានការដាក់បញ្ចូលទៅក្នុងកម្មវិធីវិនិយោគ។ ការស្តារឡើងវិញគប្បីមានអាទិភាព ប៉ុន្តែតាមពិតពុំដូច្នោះទេ។

សមធម៌និងយុត្តិធម៌។ ការចំណាយប្រាក់លើការបិតភ្ជិតផ្លូវទៅកាន់ភូមិមួយ ទំនងជាគ្មានយុត្តិធម៌ទេ នៅពេលដែលភូមិជិតខាងនៅមិនទាន់អាចប្រើប្រាស់ផ្លូវនោះបានគ្រប់រដូវ។ ជាងនេះទៅទៀត អាចជាគោលនយោបាយរបស់រដ្ឋាភិបាលសំរាប់ភូមិទាំងអស់ ដែលត្រូវមានលទ្ធភាពប្រើប្រាស់ផ្លូវបានគ្រប់រដូវ។ ប៉ុន្តែការកសាងផ្លូវបន្ថែមទៀតគឺជាទង្វើឆោតល្ងង់ ប្រសិនបើគេទុកអោយផ្លូវដែលបានកសាងរួចហើយខូចខាតទៅវិញ ដោយសារតែគ្មានការថែទាំបានត្រឹមត្រូវ។ ចាំបាច់ត្រូវមានការថែទាំល្អ នូវអ្វីដែលបានកសាងរួច។ គេអាចកសាងផ្លូវបន្ថែម នៅពេលណាដែលគេមានមូលនិធិតែប៉ុណ្ណោះ។

ផ្លូវដែលមិនអាចថែទាំបាន។ ចំណុចចុងក្រោយនេះអាចត្រូវបានពង្រីកទៅកាន់ "ផ្លូវដែលគ្មានការថែទាំ "។ មានផ្លូវថ្នល់ដែលខូចខាតដល់ដំណាក់កាលមួយដែលដំណោះស្រាយសមស្របមានតែការកសាងសារជាថ្មីនូវកំរាលផ្លូវ។ ចំពោះផ្លូវបែបនេះ ការបិតភ្ជិត ឬការស្តារឡើងវិញ គឺជាការចំណាយប្រាក់ឥតប្រយោជន៍។ មិនគិតថាតើទំនងជាមិនយុត្តិធម៌ឬយ៉ាងណានោះទេ កំរាលទាំងនេះគប្បីអនុញ្ញាតទុកអោយខូចខាតជាបន្តទៅទៀត រហូតទាល់តែមានមូលនិធិសំរាប់កសាងសារជាថ្មី។

ការសន្និដ្ឋានដែលអាចទាញចេញពីការសង្កេតទាំងនេះគឺថាការថែទាំនិងការកែលំអមិនគប្បីផ្តល់មូលនិធិពីប្រភពដូចគ្នាទេ រហូតទាល់តែវប្បធម៌នៃការថែទាំ (បង្ការ) ត្រូវបានបង្កើតឡើង។

តើការថែទាំគឺជាការងារល្អចំពោះទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់ឬ?

ដើម្បីលើកទឹកចិត្តអោយមានការថែទាំសមស្រប ប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ជាសមាជិកផ្តល់យោបល់ថា ប្រសិនបើគ្មានការថែទាំផ្លូវថ្នល់ទេនោះ នៅពេលណាមួយនឹងបាត់បង់ទ្រព្យសម្បត្តិ ហើយតំរូវអោយមានការចំណាយដ៏សន្ធឹកសន្ធាប់។

ការអះអាងមានលក្ខណៈមិនច្បាស់លាស់។ ជាការពិតដែលថាការកសាងឡើងវិញ ជាការចំណាយខ្ពស់។ ប៉ុន្តែ ប្រសិនបើទីភ្នាក់ងារចូលរួមក្នុងការថែទាំរាល់ថ្ងៃ (បំពេញសំបុកមាន់ ជួសជុលផ្លូវដែលប្រេះបែក ។ល។) ប្រាក់សន្សំដែលបានមកពីការមិនយកចិត្តទុកដាក់ថែទាំតាមពេលកំណត់ និងការស្តារឡើងវិញ អាចគ្រប់គ្រាន់សំរាប់ទូទាត់ការចំណាយសំរាប់ការសាងសង់សារឡើងវិញនៅពេលណាមួយ (ឧបមាថាបានទទួលពីការសន្សំចំនួន ១២ ភាគរយក្នុងមួយឆ្នាំ ជាអត្រាដែលប្រើនៅក្នុងការវិភាគសេដ្ឋកិច្ច)។

អាស្រ័យហេតុនេះ ផ្តើមចេញពីទស្សនៈរបស់ទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់ ឬពីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច ការកាត់ចំណាយលើការថែទាំ ទោះជាយ៉ាងណាក្តី អាចពុំមែនជាកិច្ចការមិនល្អនោះទេ។ ចំណាយលើការសន្សំពុំមានលក្ខណៈអចិន្ត្រៃយ៍ទេ ព្រោះថាដល់ពេលណាមួយនោះ ចាំបាច់ត្រូវកសាងផ្លូវសារឡើងវិញ ប៉ុន្តែយ៉ាងហោចណាស់ការចំណាយត្រូវបានរក្សាទុកអស់រយៈពេលជាច្រើនឆ្នាំ។

ប្រសិនបើនេះជាការយល់ដឹងរបស់ទីភ្នាក់ងាររដ្ឋាភិបាល នោះពុំមានអ្វីដែលគួរអោយភ្ញាក់ផ្អើលទេដែលការប្រកាសរបស់ឥណទាយកមិនដំណើរការកើត មានន័យថាការមិនយកចិត្តទុកដាក់នាំទៅរកចំណាយកសាងឡើងវិញយ៉ាងច្រើន។ រដ្ឋាភិបាលមិនបង្ខំក្នុងការបែងចែកមូលនិធិចំពោះការថែទាំ ព្រោះគេដឹងពីបទពិសោធន៍យូរអង្វែងនៃការផ្តល់មូលនិធិមិនគ្រប់គ្រាន់ ហើយប្រព័ន្ធផ្លូវថ្នល់នៅតែអាចប្រើប្រាស់បាន។

ការអះអាងរបស់ឥណទាយក និងប្រតិកម្មរបស់ទីភ្នាក់ងាររបស់រដ្ឋាភិបាលចំពោះការងារនោះ ជួបប្រទះនូវគុណវិបត្តិដូចគ្នា។ ភាគីទាំងពីរទទួលស្គាល់តែចំណាយរបស់ទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់តែប៉ុណ្ណោះ។ ប្រព័ន្ធផ្លូវថ្នល់រួមមាន អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ ដែលទទួលអត្ថប្រយោជន៍យ៉ាងច្រើនពីការថែទាំត្រឹមត្រូវ។

ការថែទាំគឺជាកិច្ចការល្អចំពោះអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់

រូបភាពមានការផ្លាស់ប្តូរនៅពេលដែលចំណាយរបស់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ត្រូវបានគិតបញ្ចូលទៅក្នុងការគណនា។ ការថែទាំគឺជាកិច្ចការមួយល្អចំពោះអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ ដែលបានទទួលផលយ៉ាងច្រើនពីកិច្ចការនេះ។ ជារឿយៗប្រការនេះត្រូវបានលើកយកមកបង្ហាញនៅក្នុងការបោះផ្សាយបច្ចេកទេស ដែលថាប្រាក់ប្រមាណជា ៣ ដុល្លារត្រូវបានសន្សំដោយអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ នៅក្នុងខណៈដែលប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ចំណាយ ១ ដុល្លារបន្ថែម លើការថែទាំផ្លូវថ្នល់។

ការអះអាងដែលទាក់ទាញអោយមានការថែទាំគឺជាអត្ថប្រយោជន៍ អាស្រ័យហេតុនេះមានប្រយោជន៍ចំពោះសេដ្ឋកិច្ច។

មេរៀនសំរាប់ទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់និងសំរាប់រដ្ឋាភិបាល

ការថែទាំមិនសមស្រប ពុំមែនជាបញ្ហាពាក់ព័ន្ធចំពោះផ្លូវថ្នល់ដែលយកប្រាក់ដំណើរការក្នុងលក្ខណៈពាណិជ្ជកម្មទេ។ ផ្លូវដែលយកថ្លៃឆ្លងកាត់ទាក់ទាញអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ ព្រោះអ្នកប្រើអាចសន្សំប្រាក់បាន។ ការថែទាំផ្លូវដែលយកថ្លៃឆ្លងកាត់ទទួលស្គាល់អំពីចំណាយរបស់អ្នកប្រើប្រាស់។ ការមិនទទួលស្គាល់ចំណាយរបស់អ្នកប្រើប្រាស់និងធ្វើអោយមានអាជីវកម្មតិច អាស្រ័យហេតុនេះនឹងធ្វើអោយខាតបង់ផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុចំពោះប្រតិបត្តិករផ្លូវយកថ្លៃឆ្លងកាត់។

ផ្លូវភាគច្រើនអាស្រ័យលើការយកចិត្តទុកដាក់របស់ទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់ ប៉ុន្តែ ដោយហេតុថាមានតែផ្លូវដែលមានចរាចរណ៍ច្រើននៅក្នុងកាលៈទេសៈពិសេសប៉ុណ្ណោះ ដែលអាចធ្វើ អោយទៅជាផ្លូវដែលយកថ្លៃឆ្លងកាត់។ ប្រការនេះដាក់ទំងន់ទៅលើទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់ឱ្យប្រកាន់អាកប្បកិរិយាដូចជាប្រតិបត្តិករពាណិជ្ជកម្មនៃផ្លូវយកថ្លៃឆ្លងកាត់។ ទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់គប្បីគិតគូអំពីសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ជាការផ្តល់សេវាចំពោះអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ។

ការសង្កេតទាំងនេះបង្ហាញថា:

(១) ទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់ត្រូវការអោយមានសមត្ថភាពវិភាគក្នុងការធ្វើសេចក្តីសំរេចចិត្តដែលគិតបញ្ចូលនូវចំណាយរបស់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់។

(២) ការចូលរួមរបស់អ្នកប្រើប្រាស់ក្នុងការគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ នឹងជួយអោយតំរូវការ និងចំណាយរបស់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ ត្រូវបានគិតបញ្ចូលត្រឹមត្រូវ និង

(៣) ដោយហេតុថាអ្នកប្រើប្រាស់គឺជាអ្នកទទួលអត្ថប្រយោជន៍ចំបងពីការថែទាំផ្លូវថ្នល់សមស្រប អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវអាចមានលទ្ធភាពបង់ប្រាក់ដើម្បីអោយមានការថែទាំសមស្រប។

លទ្ធភាពអាចចំណាយនៃការថែទាំសមស្រប

ចំពោះអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ ចំណាយបន្ថែម ចាំបាច់ដើម្បីថែទាំផ្លូវអោយបានសមស្របមានចំនួនតិចជាងអត្ថប្រយោជន៍បន្ថែមដែលបានទទួលពីការថែទាំនោះ។ ផ្តើមចេញពីនេះ ចំណុចទី (៣) ខាងលើមានន័យដូចចំណុចនេះ។ ហើយដោយសារតែអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវគឺជាអ្នកទទួលអត្ថប្រយោជន៍ពីការថែទាំសមស្រប ពួកគេអាចបង់ថ្លៃបន្ថែម ហើយ *នៅតែថូរថារ* ជាង។

ប្រការនេះឆ្លើយតបនឹងប្រធានបទដែលកើតឡើងម្តងហើយម្តងទៀត ដែលថាចំណាយនានាពាក់ព័ន្ធនឹងផ្លូវថ្នល់គឺជា "បន្ទុកដ៏ធ្ងន់ធ្ងរចំពោះប្រទេសជាតិនិងចំពោះសេដ្ឋកិច្ច "។ បញ្ហាគឺថា

ការចំណាយតិចហួស ទៅលើការថែទាំផ្លូវ *គឺជាបន្ទុកកាន់តែធ្ងន់ធ្ងរ* ទៅលើសេដ្ឋកិច្ចទៅវិញទេ។ លើកលែងតែប្រទេសនោះមានផ្លូវតិចតួច ឬមានផ្លូវជាប្រភេទមិនត្រឹមត្រូវ នោះទើបការថែទាំផ្លូវសមស្របគឺជា *ការសន្សំ* ចំពោះប្រទេសជាតិ។

តើ "ការថែទាំសមស្រប "ជាអ្វី ?

ជាគោលការណ៍ "ការថែទាំសមស្រប " មានន័យថាជាការងារទាំងអស់ ដែលអ្នកប្រើប្រាស់ផ្តល់តំលៃ ហើយមានឆន្ទៈក្នុងការបង់ថ្លៃ។

ជាចាំបាច់ ចំពោះការចំណាយនិមួយៗ ត្រូវសាកសួរអ្នកប្រើប្រាស់ថាតើពួកគេមានឆន្ទៈក្នុងការបង់ថ្លៃចំពោះការចំណាយទាំងនោះដែរឬទេ។ មធ្យោបាយបច្ចេកទេសនៃការប៉ាន់ស្មានអំពីអ្វីដែលអ្នកប្រើប្រាស់អោយតំលៃ និងមានឆន្ទៈក្នុងការបង់ថ្លៃ គឺត្រូវប្រើការវិភាគសេដ្ឋកិច្ច ដោយប្រើទ្រូវអត្រាអប្បហារសមស្រប។

ការផ្តល់ចូលនិធិរបស់ឥណទាយកចំពោះការថែទាំ

អស់រយៈពេលជាច្រើនឆ្នាំមកហើយ ឥណទាយកបានចូលរួមកាន់តែច្រើនឡើងៗនៅក្នុងការថែទាំផ្លូវថ្នល់។ នៅក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំកន្លងទៅនេះ មានបរិមាណទឹកប្រាក់ជាច្រើនត្រូវបានផ្តល់អោយប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ជាសមាជិកខ្ចី សំរាប់ថែទាំ ជាពិសេសគឺសំរាប់ការស្តារផ្លូវថ្នល់សារឡើងវិញ។

ដើម្បីធ្វើការផ្ទួរផ្ទងជាមួយយានយន្ត: *ការស្តារឡើងវិញ* គឺដូចគ្នាទៅនឹងការដកម៉ាស៊ីនចេញ ហើយជួសជុលវាសារជាថ្មី។ *ការថែទាំទៅតាមពេលវេលាជាក់លាក់* ប្រៀបបានទៅនឹងការជួសជុល ហើយ *ការថែទាំរាល់ថ្ងៃ* ប្រៀបបានដូចជាការបូមខ្លាញ់បាញ់ប្រេង និងចាក់ប្រេងដូច្នោះដែរ។

ការផ្តល់ប្រាក់អោយខ្ចីដើម្បីថែទាំរាល់ថ្ងៃ ប្រៀបបានដូចជាការផ្តល់ឥណទានសំរាប់អោយទិញប្រេងចាក់យានយន្តដូច្នោះដែរៈ មួយរយៈខ្លីក្រោយមក គ្មានអ្វីសំរាប់បង្ហាញអំពីបញ្ហានេះទេ លើកលែងតែកាតព្វកិច្ចសងបំណុលចំពោះប្រាក់កំចី ។

ពីដើមដំបូង ការកសាងផ្លូវពាក់ព័ន្ធនឹងការងារលើកដី កសាងទំរង់ផ្លូវ និងការក្រាលថ្នល់ ។ នេះគឺជាការវិនិយោគមូលធន ដែលអាចមិនត្រូវបានធ្វើ ប៉ុន្តែការធ្វើគឺដើម្បីអោយបានជំនួយបរទេស ។ ប៉ុន្តែនៅពេលណាដែលមានការវិនិយោគហើយ ប្រទេសពាក់ព័ន្ធគប្បីអាចរក្សាការវិនិយោគ ។ ប្រសិនបើប្រទេសមួយមិនអាចចំណាយក្នុងការរក្សាការវិនិយោគនេះទេ ប្រទេសនោះមិនអាចមានការវិនិយោគបែបនោះទេ ។

ការស្តារឡើងវិញគឺការថែទាំ ។ កំរាលថ្មលាយកៅស៊ូប៊ីទូមត្រូវបានរៀបចំដើម្បីបង្គនូវភាពសិករិចរិល និងដើម្បីអោយបាត់បង់ភាពរលោងកាន់តែច្រើនឡើងៗ ។ ការស្តារឡើងវិញធ្វើអោយភាពសឹករិចនោះវិលទៅរកសភាពដើមវិញ ។ រួចហើយវដ្តរបស់វាកើតឡើងរាល់ថ្ងៃ ។ ចំពោះបណ្តាញមួយ ចំណាយលើការស្តារឡើងវិញ គប្បីស៊ីសង្វាក់គ្នា ពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំ ដូចជាការថែទាំរាល់ថ្ងៃដូច្នោះដែរ ។

សព្វថ្ងៃនេះឥណទាយកពិនិត្យឃើញថាខ្លួនផ្តល់ឥណទានសំរាប់ការស្តារការក្រាលផ្លូវថ្នល់ជាពិសេសគឺនៅកន្លែងណាដែលកំរាលថ្នល់មានការខូចខាតកាន់តែខ្លាំងឡើងៗ ដោយសារតែមិនបានថែទាំអោយបានគ្រប់គ្រាន់ ។ ប្រាក់កំចីមួយសំរាប់ដោះស្រាយនូវការជាប់គាំងលើការថែទាំអាចប្រព្រឹត្តទៅបានម្តង ដោយផ្អែកលើការយល់ថា នេះគឺជា" ឱកាសចុងក្រោយ " ហើយការផ្តល់ថវិកាគ្រប់គ្រាន់នៅក្នុងថវិការដ្ឋាភិបាលនឹងប្រព្រឹត្តទៅនៅពេលអនាគតសំរាប់ការថែទាំ ។

បញ្ហាប្រឈម

ការរក្សាទុកសំរាប់គោលដៅជាក់លាក់

កាលពីពេលមុនប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ជាសមាជិកបានទទួលការលើកទឹកចិត្តពីឥណទាយកអោយរក្សាទុកនូវចំណូលរដ្ឋាភិបាលសំរាប់ផ្តល់មូលនិធិចំពោះការថែទាំផ្លូវថ្នល់។

នៅពេលរងសម្ពាធក្នុងការរក្សាទុក សំរាប់ការប្រើប្រាស់ជាក់លាក់ ប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ជាសមាជិកច្រើនតែជំទាស់ ដោយសន្យាធ្វើអោយបានកាន់តែប្រសើរជាមួយនឹងដំណើរការថវិកាដែលរដ្ឋាភិបាលមាន។ ការសន្យាបែបនេះផ្តល់ចំពោះឥណទាយកនូវហេតុផលតិចតួចចំពោះសុទ្ធិដ្ឋិនិយម។ រដ្ឋាភិបាលមួយសន្យាផ្តល់មូលនិធិគ្រប់គ្រាន់ ពុំប្រាកដជាមានន័យថារដ្ឋាភិបាលក្រោយៗ ធ្វើការប្តេជ្ញាបែបនោះទេ។ ហើយតំរូវការបន្ទាន់ចំពោះចំណូលទូទៅរបស់រដ្ឋាភិបាលធ្វើអោយពិបាក ក្នុងការរក្សាការសន្យា។ សក្ខីភាពគឺថា ប្រសិនបើគ្មានការរក្សាទឹកប្រាក់សំរាប់ប្រើប្រាស់ជាក់លាក់ទេ នោះប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ជាសមាជិកមានសំណាងតិចតួចប៉ុណ្ណោះ ក្នុងការបែងចែកប្រាក់ចំណូល អោយបានស៊ីសង្វាក់ ដើម្បីឆ្លើយតបនឹងតំរូវការថែទាំ។

ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចជំទាស់ជាទូទៅចំពោះការរក្សាថវិកាទុកសំរាប់ប្រើប្រាស់លើគោលដៅជាក់លាក់ ដោយសំអាងលើ "*ភាពងាយប្រែប្រួលនៃចំណូលសារពើពន្ធ* " ជូនការរៀបរាប់អំពីការគាំទ្រពីមូលនិធិរូបិយវត្ថុអន្តរជាតិ (IMF)។ ហេតុផលគឺថា នៅពេលដែលមានការរឹតបន្តឹងផ្នែកសារពើពន្ធរាល់ "ការចាត់ចែង "អំពីពន្ធគប្បីត្រូវមាន ដើម្បីកាត់បន្ថយចំណាយ។ ប៉ុន្តែសៀវភៅចំណាយសាធារណៈរបស់ IMF[២] ទទួលស្គាល់ថា អាចមានអត្ថប្រយោជន៍ពី *ភាពមិនប្រែប្រួលនៃចំណូល*

---

[2] *សៀវភៅចំណាយសាធារណៈរបស់ មរអៈ ការណែនាំមួយឆ្ពោះទៅរកបញ្ហាគោលនយោបាយសាធារណៈនៅប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍* និពន្ធដោយ គេ យ៉ាំង ឈូ និង រីឆាត ហិមមីង បោះផ្សាយដោយ មរអ ឆ្នាំ ១៩៩១ (ទំព័រ ១៤៩-១៥១)។ លក្ខ័ណ្ឌ

សារពើពន្ធ។ សៀវភៅនោះក៏ឯកភាពផងដែរចំពោះចំពោះការរក្សាប្រាក់សំរាប់ប្រើប្រាស់លើគោលដៅជាក់លាក់ នៅពេលណាដែលមានទំនាក់ទំនងរឹងមាំរវាងការទូទាត់និងសេវាដែលបានផ្តល់។ ផ្អែកលើហេតុផលទាំងពីរនេះ មូលនិធិដែលរក្សាទុកសំរាប់ថែទាំផ្លូវថ្នល់ អាចជាប្រការមួយល្អ។

ប្រសិនបើកង្វល់ពិតប្រាកដគឺថាផ្នែកផ្លូវថ្នល់ទាមទារមូលនិធិច្រើនពីកញ្ចប់មូលនិធិរបស់រដ្ឋាភិបាល នោះគប្បីធ្វើការបែងចែកអោយបានច្បាស់លាស់រវាងការថែទាំបណ្តាញ និងការកែលំអបណ្តាញ ដែលមានការផ្តល់មូលនិធិដកចេញពីដំណើរការថវិការបស់រដ្ឋាភិបាល។ ការថែទាំនឹងត្រូវទទួលមូលនិធិពីប្រាក់ចំណូលដែលរក្សាសំរាប់កិច្ចការនោះ ពីប្រភពប្រាក់ចំណូលដែលបានយកពីអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់។

ការផ្ទេរសិទ្ធិរបស់ក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុ

សំណើជាគំរូមួយក្នុងការបង្កើតមូលនិធិថែទាំផ្លូវថ្នល់ ជាធម្មតានឹងមានការវិវត្តន៍នៅក្នុងរយៈពេលវែង ហើយជាទូទៅ មានដំណើរវិវត្តន៍ទៅតាមដំណាក់កាលនានាដូចខាងក្រោម។

ធ្វើការជាមួយទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់ ការសិក្សារបស់ជំនួយបច្ចេកទេសមួយអំពីផ្នែកផ្លូវថ្នល់កំណត់ដែលត្រូវពង្រឹង។ ផ្នែកមួយនៃផ្នែកទាំងនេះគឺការផ្តល់មូលនិធិលើការថែទាំ។ ជំនួយបច្ចេកទេសមួយដែលលើកឡើងអំពី "តំរូវការផ្លូវថ្នល់" ត្រូវបានប្រកាន់យក ដើម្បីកំណត់ភាពរាំងស្ទះក្នុងការថែទាំ និងដើម្បីវាយតំលៃអំពីការផ្តល់មូលនិធិថែទាំរយៈពេលវែងចាំបាច់ នៅពេលដែលឧបសគ្គនោះត្រូវបានដោះស្រាយ។ ឥណទាយកជួយក្នុងការលុបបំបាត់ឧបសគ្គ ប៉ុន្តែជំរុញអោយរដ្ឋាភិបាលប្រកាន់យកជំហាននានា ដើម្បីធានាអោយមានការថែទាំសមស្របចាប់ពីពេលនេះតទៅ។

ដែលការរក្សាទុកថវិកាសំរាប់ប្រើប្រាស់លើគោលដៅជាក់លាក់ទំនងជាមានអត្ថប្រយោជន៏ ត្រូវបានវិភាគនៅក្នុងមូលនិធិផ្លូវថ្នល់ទុកសំរាប់ប្រើប្រាស់: ទស្សនៈជំហានដំបូងស្តីពីគំនិតផ្តួចផ្តើមរបស់ធនាគារពិភពលោក-ឯកសាររបស់ មរអ ស្តីពីការវិភាគគោលនយោបាយនិងការវាយតំលៃ រៀបរៀងដោយ បារី ផត់ធើរ នាយកដ្ឋានកិច្ចការសារពើពន្ធ មរអ ឆ្នាំ ១៩៩៧។

(ឥណទាយកចង់បានឱ្យមានការធានា ថាគ្មានឧបសគ្គកើតឡើងទៀតទេ ហើយអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវទទួលអត្ថប្រយោជន៏ដូចបានគ្រោងទុក ពីការថែទាំសមស្រប)។ ដើម្បីអោយទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់មានផែនការថែទាំផ្លូវ គំរោងជំនួយបច្ចេកទេសមួយដាក់នូវប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងការក្រាលថ្នល់ បណ្តុះបណ្តាលបុគ្គលិករបស់ខ្លួនក្នុងការប្រើប្រាស់ ហើយរក្សាទុកនូវបរិក្ខាចាំបាច់សំរាប់រក្សាមូលដ្ឋានទិន្នន័យអោយបានថ្មីៗទៅតាមសភាពការណ៏ជាក់ស្តែង។

នៅក្នុងដំណើរការខាងលើនេះ ទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់គឺជាអ្នកជំរុញអោយមានការកែប្រែ។ ក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុគឺជាក្រសួងអង្គុយសំរាប់ធ្វើការវិនិច្ឆ័យ[៣] ហើយក៏អាចមានក្រសួងដទៃទៀតផងដែរ។ កង្វល់របស់ក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុមានទំហំកាន់តែធំ ប្រសិនបើប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងការក្រាលថ្នល់ស្នើសុំមូលនិធិច្រើនពេក។ បញ្ហាទាំងនេះបង្កើនក្តីកង្វល់ជាធម្មតាតាមទំលាប់របស់ក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុ ចំពោះបរិមាណទឹកប្រាក់ដ៏ច្រើន ដែលគ្រប់គ្រងដោយវិស្វករទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់។ ហើយឥលូវវិស្វករដដែលនេះលើកហេតុផលថាការថែទាំមិនត្រូវបានផ្តល់មូលនិធិបានគ្រប់គ្រាន់។ ក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុមានការស្ទាក់ស្ទើរក្នុងការផ្តល់ប្រាក់បន្ថែមអោយអ្នកទាំងនោះសំរាប់ចំណាយ។

ដោយសារហេតុផលនេះ ក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុជំទាស់ទៅនឹងការបង្កើតមូលនិធិថែទាំផ្លូវថ្នល់ (RMF)។ គេអាចបញ្ចុះបញ្ចូលក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុ (ឬបង្គាប់)អោយសហប្រតិបត្តិការនៅក្នុងការបង្កើតសំណើសំរាប់មូលនិធិថែទាំផ្លូវថ្នល់ ប៉ុន្តែវាអាស្រ័យនៅលើតួអង្គសំខាន់ដែលជានិច្ចកាល ជំទាស់នឹងកំណែទំរង់ ។ ដោយហេតុផលមួយចំណែកនេះហើយដែលធ្វើអោយប្រទេសនានាដែលដើរតាមមាគ៌ានេះឆ្ពោះទៅរកការកែទំរង់ត្រូវជាប់គាំងនៅជំហានចុងក្រោយ ពោលគឺផ្តល់កំលាំងផ្លូវច្បាប់ទៅអោយការកែទំរង់។

---

[3] ដូចដែលត្រូវបានប្រើប្រាស់នៅទីនេះ "ក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុ" គឺជាពាក្យទូទៅដែលរួមមានទីភ្នាក់ងារប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៏ជាសមាជិក ដែលគេហៅខុសៗគ្នាថាជា ក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុ នាយកដ្ឋានថវិកា ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងទំនងជាហៅថាទីភ្នាក់ងារកសាងផែនការ ប្រសិនបើទីភ្នាក់ងារទាំងនោះរួមចំណែកទទួលខុសត្រូវលើប្រសិទ្ធិភាពនៃសេដ្ឋកិច្ច។

តើត្រូវផ្តល់មូលនិធិទៅអោយផ្លូវណាមួយ

នៅបណ្តាប្រទេសមួយចំនួន កង្វល់សំខាន់នោះគឺបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ជាតិៈ ការប្រមូលផ្តុំគឺស្ថិតលើការផ្តល់មូលនិធិទៅអោយបណ្តាញរបស់ជាតិ ព្រោះថាបណ្តាញជាតិមួយដែលល្អគឺជាអ្វីដែលមានតំលៃចំពោះបណ្តាញបន្ទាប់បន្សំទទួលការផ្គត់ផ្គង់។ ភាពទន់ខ្សោយនៃទស្សនៈនេះគឺថា ប្រាក់បន្ទុកដែលយកពីអ្នកប្រើប្រាស់ ត្រូវបានបង់ដោយអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ ពុំមែនបង់តែចំពោះអ្នកធ្វើដំណើរតាមផ្លូវហៃវេជាតិនោះទេ។ ចំពោះអ្នកទាំងឡាយណាដែលមិនប្រើប្រាស់ផ្លូវហៃវេជាតិទេនោះនៅតែត្រូវបង់ថ្លៃ ប៉ុន្តែគ្មានបានទទួលសេវាអ្វីសោះឡើយ។ ចំណូលដែលបានមកពីផ្លូវបន្ទាប់បន្សំប្រាក់ទាំងអស់នោះចូលទៅក្នុងផ្លូវហៃវេជាតិ។

គ្មានមូលហេតុជាក់លាក់ទេថាប្រាក់បន្ទុកអ្នកប្រើប្រាស់សំរាប់គោលដៅជាក់លាក់គប្បីយកទៅប្រើសំរាប់តែផ្លូវជាតិ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ប្រសិនបើផ្លូវ*ទាំងអស់* បានទទួលការថែទាំពីប្រាក់បន្ទុកពីអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ នោះនឹងមានការផ្ទេរប្រាក់ជាច្រើនពីផ្លូវហៃវេដែលមានសកម្មភាពមមាញឹក និងពីផ្លូវនៅទីប្រជុំជន (ដែលរកប្រាក់ចំណូលបានច្រើន) ទៅកាន់ផ្លូវថ្នល់ដែលមានសកម្មភាពតិចតួចនៅជនបទ (ដែលរកប្រាក់ចំណូលបានតិចតួច)។ នេះគឺជាចំរាស់នៃអតុល្យភាពដែលកើតមាន ប្រសិនបើប្រាក់បន្ទុកអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ត្រូវបានយកទៅផ្តល់មូលនិធិសំរាប់តែបណ្តាញរបស់ជាតិ។

មានដំណោះស្រាយសំរាប់រយៈពេលមធ្យមមួយ។ ផ្លូវមានទំរង់ច្រើនផ្សេងៗគ្នា ពោលគឺផ្លូវសាធារណៈដែលមានបែងចែកគំនូសច្រើនរហូតដល់ផ្លូវជាកម្មសិទ្ធឯកជន។ គ្មានភាពពិតប្រាកដអំពីមុខងារនៃប្រាក់បន្ទុកអ្នកប្រើប្រាស់សំរាប់គោលដៅជាក់លាក់ទេ។ បណ្តាញជាតិសំខាន់អាចទាមទារអោយមានការគាំទ្រពេញលេញពីប្រាក់បន្ទុកនោះ រីឯផ្លូវជាកម្មសិទ្ធរបស់ឯកជនគ្មានការទាមទារបែបនេះទេ។ ប៉ុន្តែបញ្ហាស្ថិតនៅត្រង់ថា តើរវាងគំនិតទាំងពីនៃទិដ្ឋភាពទូលំទូលាយនេះ តើអន្តរកាលស្ថិតនៅត្រង់ណា?

មានចំលើយមួយ គឺតាមរយៈការញែកអោយច្បាស់រវាងអត្ថប្រយោជន៍ចំបងទាំងពីរ ដែលផ្លូវថ្នល់ផ្តល់អោយ នោះគឺការចល័តផ្លាស់ទី និងលទ្ធភាពប្រើប្រាស់ផ្លូវ។ ផ្លូវថ្នល់ផ្តល់ (១)ការចល័តផ្លាស់ទីទៅកាន់ចរាចរណ៍តាមដងផ្លូវ និង (២) លទ្ធភាពទៅកាន់ផ្នែកខាងមុខនៃមធ្យោបាយជាកម្មសិទ្ធិនានា។ ការញែកនូវការខុសប្លែកគ្នានេះ គេអាចចាត់ថ្នាក់ផ្លូវទៅតាមអត្ថប្រយោជន៍របស់ផ្លូវ ពោលគឺ ភាពចល័ត x ភាគរយ និងលទ្ធភាពប្រើប្រាស់ y ភាគរយ។ ផ្លូវដែលមានលទ្ធភាពប្រើប្រាស់តិចតួចកត់សំគាល់ នូវភាពគ្មានអត្ថប្រយោជន៍ ហើយត្រូវបានចាត់ថ្នាក់ភាពចល័តស្មើនឹង ១០០ ភាគរយ និងលទ្ធភាពប្រើប្រាស់សូន្យភាគរយ។ ផ្លូវដែលផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍ចំពោះអ្នកប្រើប្រាស់តិចតួចដែលរស់នៅតាមដងផ្លូវនោះ ត្រូវបានចាត់ថ្នាក់ថាមានភាពចល័តសូន្យភាគរយ និងមានលទ្ធភាពប្រើប្រាស់ ១០០ ភាគរយ។ រីឯផ្លូវដទៃទៀតគឺស្ថិតនៅចន្លោះនេះ។

ការផ្តល់មូលនិធិថែទាំផ្លូវ អាចត្រូវបានរៀបចំជាការបែងចែកការទទួលខុសត្រូវរវាងអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ ដែលបានទទួលអត្ថប្រយោជន៍ពីភាពចល័ត និងពីម្ចាស់កម្មសិទ្ធ ដែលទទួលអត្ថប្រយោជន៍ពីលទ្ធភាពប្រើប្រាស់ផ្លូវ។ ពួកគេម្នាក់ៗបង់ប្រាក់ស្របទៅតាមភាគរយអត្ថប្រយោជន៍របស់ខ្លួន។ ប្រាក់បន្ទុកអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវសំរាប់គោលដៅជាក់លាក់ផ្តល់មូលនិធិតែលើផ្នែកនៃការថែទាំដែលសំគាល់ដោយការចាត់ថ្នាក់ភាគរយនៃភាពចល័តតែប៉ុណ្ណោះ។ ចំណែកនៃលទ្ធភាពប្រើប្រាស់ត្រូវបំពេញដោយម្ចាស់កម្មសិទ្ធ ដែលនៅក្នុងការអនុវត្តន៍ជាក់ស្តែង អាចមានន័យថាជាអាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន ដែលជាអ្នកយកពន្ធពីម្ចាស់កម្មសិទ្ធ ហើយបង់ជំនួសអោយម្ចាស់កម្មសិទ្ធទាំងនោះ។ នៅកន្លែងខ្លះ អាចមានន័យថាម្ចាស់កម្មសិទ្ធរួមវិភាគទាននូវកំលាំងពលកម្មរបស់ខ្លួនចំពោះការថែទាំថែរក្សាផ្លូវថ្នល់របស់ខ្លួន។

ការចាក់បញ្ចូលនូវភាពពាក់ព័ន្ធ

អតិថិជនត្រូវការនិងរំពឹងអោយអ្នកផ្គត់ផ្គង់របស់ខ្លួនផ្តល់មកអោយខ្លួនវិញនូវគុណភាពនិងសេវា។ ដូចគ្នាដែរចំពោះផ្លូវថ្នល់។ ប្រសិនបើអ្នកប្រើប្រាស់បង់ថ្លៃសំរាប់ការថែទាំ តាមរយៈប្រាក់

បន្ទុកអ្នកប្រើប្រាស់សំរាប់គោលដៅជាក់លាក់ ពួកគេគប្បីរំពឹងថាអ្នកផ្គត់ផ្គង់របស់ខ្លួនអោយផ្តល់ការថែទាំដែលមានស្តង់ដារដូចដែលពួកគេចង់បាន និងចំពោះអ្វីដែលពួកគេមានឆន្ទៈទូទាត់។ ពាក្យស្លោក " អ្នកប្រើប្រាស់បង់ថ្លៃ អ្នកប្រើប្រាស់និយាយ " កត់ត្រាអោយឃើញនូវគំនិតនេះ។

ការគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់តាមបែបប្រពៃណីច្រើនតែមានចរិតដែលថាអ្នកគ្រប់គ្រងទាំងនោះធ្វើអ្វីជាគុណប្រយោជន៍ចំពោះអ្នកប្រើ។ " អ្នកប្រើគប្បីដឹងគុណចំពោះផ្លូវដែលខ្លួនទទួល "។"អ្នកប្រើគ្មានសិទ្ធិតវ៉ាទេ " "ផ្លូវគឺគ្រាន់តែជាផ្នែកមួយនៃសេវាសាធារណៈ ដែលរដ្ឋាភិបាលកំពុងធ្វើការដោយប្រឹងប្រែងអស់សមត្ថភាពក្នុងការផ្តល់សេវានោះ "។

ជាមួយនឹងឥរិយាបថបែបនេះ គ្មានអ្វីដែលគួរអោយភ្ញាក់ផ្អើលទេ ដែលថាការសំរេចចិត្តធ្វើឡើងដោយផ្អែកលើចំណាយរបស់ទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់តែឯង។ នៅក្នុងអវត្តមាននៃទំនាក់ទំនងរវាងអតិថិជននិងអ្នកផ្គត់ផ្គង់ មានការលើកទឹកចិត្តបន្តិចបន្តួចប៉ុណ្ណោះក្នុងការផ្តល់តំលៃចំពោះប្រាក់។ ប្រព័ន្ធបែបនេះមានចំនុចខ្វះខាត និងអប្រសិទ្ធភាព ចាប់ពីការរៀបចំផែនការ ការកសាងថវិការហូតដល់ការអនុវត្តន៏ការងារ។

ជាមួយនឹងការងាកទៅរកការបង់ថ្លៃរបស់អ្នកប្រើប្រាស់ បញ្ហាប្រឈមគឺថាតើធ្វើដូចម្តេចដើម្បីដាក់បញ្ចូលនូវអ្វីដែលអ្នកប្រើចង់បាន។ សំនួរទីមួយគឺ នរណា*ជា* អ្នកប្រើប្រាស់? បញ្ជីនៃភាគីពាក់ព័ន្ធដែលមានអ្វីសំរាប់សំរាប់បានទទួលនិងមានធ្វើសំរាប់បង់ខាតនោះគឺ សភាពាណិជ្ជកម្ម ក្រុមកសិកម្ម (កសិករ អ្នករស់នៅជនបទ អ្នកធ្វើចំការ) សមាគមន៏អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ និងអ្នកដទៃច្រើនទៀត។

អាស្រ័យហេតុនេះ "អ្នកប្រើប្រាស់ "ផ្លូវ ពុំមែនគ្រាន់តែជាប្រតិបត្តិករយានយន្តនោះទេ។ នៅក្នុងករណីនៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញ គឺជាផ្នែកពាណិជ្ជកម្ម និងឧស្សាហកម្មដែលមានអ្វីៗច្រើនជាងគេសំរាប់បានទទួលផលចំណេញពីការថែទាំផ្លូវបានល្អ។ ដោយហេតុថាចំណាយដឹកជញ្ជូនត្រូវបានទំលាក់

មកលើបន្ទុកអតិថិជន កង្វល់ចំបងរបស់ប្រតិបត្តិករយានដឹកជញ្ជូន គឺការប្រកួតប្រជែងប្រឈមមុខជាមួយចំណាយដូចៗគ្នា។ ដូចនេះចំណាយខ្ពស់ជាង ឬតិចជាងគ្មានបញ្ហាអ្វីជាដុំកំភួនទេ។ ដូចគ្នាដែរចំពោះប្រតិបត្តិករយានយន្តដឹកអ្នកដំណើរ ដោយសារតែពួកគេទំលាក់បន្ទុកកំណើនចំណាយទៅលើអ្នកដំណើរ ដែលជាអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ចុងក្រោយ។

ប្រសិនបើការថែទាំផ្លូវថ្នល់បានទទួលមូលនិធិពីប្រាក់បន្ទុកសំរាប់គោលដៅជាក់លាក់ដែលបង់ដោយផ្ទាល់ពីប្រតិបត្តិករផ្លូវថ្នល់ និងអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវចុងក្រោយ ដូចមានពន្យល់ពីខាងដើម ចំណេញប្រសិទ្ធភាពអាចមាន ប្រសិនបើទំនាក់ទំនងអតិថិជន-អ្នកផ្គត់ផ្គង់អាចត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយប្រកួតប្រជែងនៅទីផ្សារតាមរយៈការដាក់បញ្ចូលនូវប្រភេទទាំងអស់នៃ "អ្នកប្រើប្រាស់" ។[៤]

រក្សាការប្តេជ្ញារបស់ជាតិ

កំណែទំរង់អំពីការថែទាំនិងការផ្តល់មូលនិធិថែទាំផ្លូវថ្នល់ទាមទារពេលវេលាអស់រយៈជាច្រើនឆ្នាំ។ នៅក្នុងឱកាសនោះមានការប្រថុយប្រថានដែលថាដំណោះស្រាយរបស់រដ្ឋាភិបាលក្នុងការអនុវត្តន៏កំណែទំរង់នឹងមានការប្រែប្រួល។ រដ្ឋាភិបាលមួយមិនអាចសន្យាចំពោះរដ្ឋាភិបាលនាពេលអនាគត ហើយនៅក្នុងនាយកដ្ឋានរដ្ឋាភិបាលដែលមាន "ស្មារតីចងចាំក្នុងលក្ខណៈជាស្ថាប័ន" មិនល្អ អ្នកថ្មីអាចជំទាស់ដោយចេតនាចំពោះការសំរេចចិត្តរបស់អ្នកមុនធ្វើជាមធ្យោបាយមួយនៃការបង្ហាញអោយឃើញនូវសមត្ថកិច្ចរបស់ខ្លួន។

បញ្ហាប្រឈមគឺធ្វើយ៉ាងណាអោយតួអង្គសំខាន់ៗប្តេជ្ញាអនុវត្តនូវគោលដៅដែលបានឯកភាព រួចហើយរួសរាន់ប្រញាប់ក្នុងការកែប្រែ។ នៅពេលណាដែលការអនុវត្តន៏កាន់តែឆាប់ នោះឱកាសផ្លាស់ប្តូរគំនិតកាន់តែតិច។

---

4 នៅក្នុងករណីសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ តើផលប្រសិទ្ធភាពប៉ុន្មានដែលត្រូវបានផ្តល់ទៅអោយអ្នកប្រើប្រាស់ចុងក្រោយ (អ្នកដំណើរនិងម្ចាស់ទំនិញ) អាស្រ័យលើភាពប្រកួតប្រជែងនៃសេវាដឹកជញ្ជូន។

រក្សាចំណាប់អារម្មណ៍របស់ឥណទាយកនៅក្នុងវិស័យផ្លូវថ្នល់

ការផ្តល់មូលនិធិពីសំណាក់ឥណទាយកទៅលើការកសាងផ្លូវ នៅប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៏បានទទួលជោគជ័យចំរុះ។ នៅពេលដែលគ្មានការថែទាំផ្លូវថ្នល់អោយបានត្រឹមត្រូវ ការព្យាករណ៏អំពីអត្ថប្រយោជន៏ ដែលបង្ហាញអោយឃើញផលពីការវិនិយោគ នឹងមិនត្រូវបានទទួលដោយពេញលេញទេ។ នៅប្រទេសមួយចំនួន កិច្ចប្រឹងប្រែងរបស់មិនបានទទួលផលទេ ដែលថាឥណទាយកបានដកថយពីផ្នែកផ្លូវថ្នល់។ អស់រយៈពេលជាច្រើនទសវត្សរ៏កន្លងទៅ បញ្ហាប្រឈមគឺការកំណត់ថាតើកិច្ចប្រឹងប្រែងរបស់ឥណទាយកត្រូវធ្វើនៅលើផ្នែកអ្វី។ សព្វថ្ងៃនេះ ក៏មានបញ្ហាប្រឈមផងដែរ អំពីវិធីរក្សាការចាប់អារម្មណ៏ឥណទាយកនៅក្នុងវិស័យផ្លូវថ្នល់ នៅក្រោយពេលមានការខកចិត្តអំពីលទ្ធផលអនុវត្តន៏នៅក្នុងវិស័យនេះ។

ជាភ័ព្វសំណាងដែរ ដោយថាកង្វះការយកចិត្តទុកដាក់ចំពោះផ្លូវថ្នល់របស់ខ្លួន រដ្ឋាភិបាលជាច្រើននៅចាត់ទុកថាផ្លូវថ្នល់គឺជាម៉ាស៊ីនសំរាប់អភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចនិងសង្គម។ *ការអភិវឌ្ឍន៍*បណ្តាញផ្លូវថ្នល់ស្ថិតនៅក្នុងលំដាប់អាទិភាពខ្ពស់នៃបញ្ជីរបស់ប្រទេសទាំងនោះ កំណែទំរង់ការថែទាំផ្លូវថ្នល់ស្ថិតនៅលំដាប់អាទិភាពមុនការកែលំអផ្លូវថ្នល់។ ឥណទាយកភាគច្រើន *ការថែទាំផ្លូវ* ស្ថិតនៅលំដាប់អាទិភាពខ្ពស់ កំណែទំរង់លើការថែទាំផ្លូវត្រូវធ្វើមុនការកសាងឬមុនការកែលំអផ្លូវថ្នល់។

ដើម្បីរក្សាបាននូវចំណាប់អារម្មណ៏របស់ឥណទាយកនៅក្នុងផ្នែកនេះ ការថែទាំផ្លូវចាំបាច់ត្រូវតែធ្វើទៅតាមស្តង់ដារបច្ចេកទេស។

ត្រូវចំណាយប្រាក់អោយមានប្រសិទ្ធភាព។ ការកសាងផែនការចាំបាច់ត្រូវតែមានលក្ខណៈជាប្រព័ន្ធ និងផ្អែកលើការវាយតំលៃសត្យាមនុម័តសំរាប់ជាអត្ថប្រយោជន៏ចំពោះសង្គមទាំងមូល។

ត្រូវចំណាយប្រាក់អោយមានអស់តិចប៉ុន្តែមានប្រសិទ្ធភាព។ ការថែទាំត្រូវធ្វើប្រកប ដោយសមត្ថភាព និងគ្មានការខ្ជះខ្ជាយ។ ប្រការនេះអាចតំរូវអោយមានការដេញថ្លៃប្រកួតប្រជែង មានការពង្រឹងស្ថាប័ន មានការគាំទ្រចំពោះការកសាងឧស្សាហកម្ម ។ល។

ប្រាក់ដែលបែងចែកសំរាប់ថែទាំ ចាំបាច់ត្រូវចំណាយលើការថែទាំ។ ជួនកាលមានការបែង ចែងថវិកា ប៉ុន្តែថវិកានោះមិនត្រូវបានគេចំណាយទេ ព្រោះថាគេមិនបើកផ្តល់ (នៅក្នុងពេលដែលត្រូវ ប្រើថវិកានោះសំរាប់រដូវកាលសាងសង់)។ ថវិកានោះត្រូវបានគេយកទៅប្រើប្រាស់លើគោលដៅ ផ្សេង ឬបើពុំដូច្នោះទេត្រូវគេដកយកបាត់ ។

ចាំបាច់ត្រូវបែងចែកថវិកាសំរាប់ថែទាំសមស្រប។ ការផ្តល់មូលនិធិគ្រប់គ្រាន់សំរាប់ថែទាំ ជួបឧបសគ្គ។ ទីមួយ ការប្រកួតប្រជែងពីផ្នែកដទៃ ហើយផ្នែកផ្លូវថ្នល់ត្រូវតែប្រកួតប្រជែងដើម្បីបាន ទទួលមូលធន ប៉ុន្តែពុំមែនសំរាប់ថែទាំទេ។ មួយទៀតគឺលំអៀងមូលធន ដែលបណ្តាលមកពីចំណង់ ចំណូលចិត្តក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ជាជាងការថែទាំ។ ទីបី ករណីវិស័យផ្លូវថ្នល់ចំពោះការបង្កើនមូលនិធិអាច មានបញ្ហាអំពីជំនឿទុកចិត្ត នៅក្នុងក្រសែភ្នែករបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុ។

តើធ្វើដូចម្តេចទើបឥណទាយកអាចជួយបាន?

រដ្ឋាភិបាលនិមួយៗត្រូវការអោយមានការជួយ ក្នុងការវាយតំលៃ ជ្រើសរើស និងអនុវត្ត ប្រព័ន្ធ ដែលធានាអោយមានការថែទាំផ្លូវថ្នល់បានគ្រប់គ្រាន់។

នៅបណ្តាប្រទេសជាច្រើន កិច្ចប្រឹងប្រែងកន្លងមកក្នុងការដាក់ការថែទាំផ្លូវនៅក្នុងការ អនុវត្តន៍ល្អ បង្កើតបានទូវការយល់ដឹងនិងបទពិសោធន៍ដ៏មានតំលៃ។ អ្វីដែលអនុវត្តបាន អ្វីដែល អនុវត្តមិនបាន ត្រូវបានគេយល់ដឹងបានច្បាស់លាស់ណាស់។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ទោះបីជា ទីប្រឹក្សាបានជួយណែនាំរដ្ឋាភិបាលអោយពិចារណាអំពីលទ្ធភាពកំណែទំរង់ក្តី ក៏លទ្ធផលធ្វើអោយខក

ចិត្តដែរ។ ប្រវត្តិសាស្ត្របង្ហាញថាប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ជាសមាជិកជាច្រើននឹងធ្វើកំណែទំរង់លើបញ្ហាផ្លូវថ្នល់ ប៉ុន្តែមានប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ជាសមាជិកតិចតួចប៉ុណ្ណោះ ដែលប្រកាន់យកជំហានចុងក្រោយក្នុងការអនុវត្តន៍នូវការកែប្រែ។

កាលពីពេលថ្មីៗនេះមានសញ្ញាដែលបង្ហាញអោយឃើញថាមានការជឿនលឿនទៅមុខ នៅបណ្តាប្រទេសដែលប្រឈមមុខជាមួយការបញ្ឈប់លែងអោយខ្ចីចំពោះផ្នែកផ្លូវថ្នល់ លុះត្រាតែមានការធ្វើកំណែទំរង់។ ការធានាអោយមានការថែទាំផ្លូវបានគ្រប់គ្រាន់ ច្រើនតែជាកិច្ចសន្យាផ្តល់ឥណទាន ប៉ុន្តែកិច្ចសន្យានោះមិនត្រូវបានគេអនុវត្តទេ។ បញ្ហាប្រឈមចំពោះឥណទាយកគឺដាក់បញ្ចូលតែកិច្ចសន្យាផ្តល់ឥណទានណាដែលគេរៀបចំអនុវត្ត ហើយមានការកំណត់ម៉ឺងម៉ាត់ក្នុងការអនុវត្តន៍កិច្ចសន្យានោះ។

បញ្ហាប្រឈមមួយទៀតចំពោះឥណទាយកគឺផ្តល់ជំនួយបច្ចេកទេសដែលមានដំណើរការ។ ជាញឹកញយ ជំនួយនោះមានលំនាំដូចតទៅ។ ទីប្រឹក្សាម្នាក់ធ្វើការជាច្រើនខែសិក្សាលើហេតុផលនៃការកែប្រែ និងរៀបចំផែនការអនុវត្តន៍។ ជាមួយគ្នានេះមានការរៀបចំសិក្ខាសាលា និងកិច្ចប្រជុំផ្សេងៗ។ របាយការណ៍ចុងក្រោយគឺជាផែនការជាយុទ្ធសាស្ត្រសំរាប់ធ្វើការកែប្រែ ដែលសរសេរតាមទំរង់មួយដែលស្របគ្នានឹងគំនិតរបស់ទីភ្នាក់ងារផ្តល់ឥណទាន។ ទីប្រឹក្សាចាកចេញទៅ ហើយដោយខ្វះនូវកំលាំងជំរុញ ដំណើរការនោះត្រូវគាំង។

ជំនួយបច្ចេកទេសក្នុងសភាពជាការវាយរហ័សដករហ័សបែបនេះ គ្មានប្រសិទ្ធភាពទេ។ តាមធម្មតាគេត្រូវការពេលវេលាច្រើនឆ្នាំណាស់សំរាប់ធ្វើកំណែទំរង់។ ការកែប្រែការផ្តល់មូលនិធិអាចតំរូវអោយមានការតាក់តែងច្បាប់ថ្មី ដែលតាមធម្មតាគេមិនអាចធ្វើដោយប្រញាប់ប្រញាល់នោះទេ។ នៅក្នុងដំណើរការនេះ មន្ត្រីរដ្ឋាភិបាលអាចកែប្រែ ហើយរបាយការណ៍របស់ទីប្រឹក្សាអាចតំរូវឱ្យមានការកែប្រែអោយទាន់សភាពការណ៍ទៅតាមនោះ។ អាស្រ័យហេតុនេះ គេត្រូវការអោយមានការជួយជ្រោមជ្រែងពីឥណទាយកលើរយៈពេលវែង។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី ទីប្រឹក្សាដែលធ្វើការ

ពេញពេលក៏មិនសមស្របដែរ។ គ្មានការងារគ្រប់គ្រាន់សំរាប់ធ្វើ ហើយទោះជាយ៉ាងណាក្តី ការអនុវត្តន៏ភារកិច្ចគប្បីជាបន្ទុករបស់មន្ត្រីរដ្ឋាភិបាល។ ប្រសិនបើទីប្រឹក្សានោះធ្វើការពេញពេលលើរយះពេលវែង នោះទីប្រឹក្សានោះនឹងត្រូវធ្វើការងារ ដោយកាត់បន្ថយនូវ "កម្មសិទ្ធិភាព " របស់រដ្ឋាភិបាល នូវដំណើរនិង"ស្មារតីស្ថាប័ន"របស់រដ្ឋាភិបាលអំពីកំណែទំរង់។

ដូចនេះ បញ្ហាប្រឈមចំពោះឥណទាយក មួយផ្នែកធំជា *ភាពស៊ីសង្វាក់គ្នារបស់ឥណទាយក* ។ ឥណទាយកចាំបាច់ត្រូវជំរុញការអនុវត្តន៏កិច្ចសន្យាផ្តល់ឥណទាន តាមដានការអនុវត្តន៏លើរយះពេលវែង។ ឥណទាយកចាំបាច់ត្រូវធ្វើយ៉ាងណាអោយជំនួយបច្ចេកទេសមិនបញ្ចប់ទៅដោយការផលិតរបាយការណ៏ដែលស្របគ្នាទៅនឹងការរំពឹងទុករបស់ខ្លួននោះទេ។ ជាការសំខាន់ណាស់ដែលថាជំនួយបច្ចេកទេស *មាននិរន្តរភាព* ។

វិធីសាស្ត្រមួយឈានទៅប្រយុទ្ធប្រឆាំងជាមួយ ការមិនយកចិត្តទុកដាក់ថែទាំ

វិធីសាស្ត្ររបស់ ADB ក្នុងការជួយដោះស្រាយនូវការមិនយកចិត្តទុកដាក់លើការថែទាំផ្លូវ គឺការជូនដំណឹង និងការផ្តល់ដំបូន្មានប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៏ជាសមាជិក អំពីតំរូវការនៃកំណែទំរង់ និងជួយនៅក្នុងដំណើរការកំណែទំរង់។ កំណែទំរង់គប្បីតំរង់ទៅរកអ្វីដែលបច្ចុប្បន្ននេះចាត់ទុកថាជា "ការអនុវត្តន៏ល្អ" នៅក្នុងការផ្តល់មូលនិធិនិងក្នុងការរៀបចំការថែទាំផ្លូវ ដូចមានបង្ហាញដូចខាងក្រោម។

បង្កើតមូលនិធិថែទាំផ្លូវថ្នល់

មូលដ្ឋានគ្រឹះនៃដំណោះស្រាយចំពោះការធ្វេសប្រហែសក្នុងការថែទាំ គឺការកំណត់យកប្រាក់បន្ទុកពីអ្នកប្រើប្រាស់ និងការបង្កើតមូលនិធិថែទាំផ្លូវថ្នល់ ដើម្បីគ្រប់គ្រងការប្រមូលប្រាក់ និងគ្រប់គ្រងការចំណាយ។ ដើម្បីបង្កើតទំនាក់ទំនងអតិថិជន និងអ្នកផ្គត់ផ្គង់ ដែលធ្វើអោយមានការប្រកួតប្រជែងនៅទីផ្សារ អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ចាំបាច់ត្រូវតែចូលរួមអោយបានច្រើននៅក្នុងមូនិធិថែទាំផ្លូវថ្នល់។ មូលនិធិនេះត្រូវបានគ្រប់គ្រងដោយក្រុមប្រឹក្សាភិបាល ដែលសមាជិករបស់ក្រុមប្រឹក្សាភិបាលនេះជ្រើសរើសដោយផ្អែកលើការប្តេជ្ញារបស់ខ្លួនក្នុងការទទួលបាននូវតំលៃនៃប្រាក់សំរាប់អ្នកប្រើប្រាស់ថ្នល់។ កិច្ចការប្រចាំថ្ងៃនៃមូលនិធិនេះ គ្រប់គ្រងដោយលេខាធិការដ្ឋាតូចមួយ។ មូលនិធិនេះគឺជាស្ថាប័នឯករាជ្យ យកល្អត្រូវបង្កើតឡើងដោយច្បាប់របស់សភា។

ប្រាក់បន្ទុករបស់អ្នកប្រើប្រាស់រក្សាទុសំរាប់គោលដៅជាក់លាក់អាចប្រៀបបានទៅនឹង "ពន្ធផ្លូវ " ដែលជាប្រាក់សំរាប់ចំណាយលើសេវាថែទាំ ដើម្បីជាគុណប្រយោជន៏ចំពោះអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ។ ដូចគ្នាទៅនឹងការបង់ថ្លៃឆ្លងកាត់ផ្លូវដូច្នោះដែរ ប៉ុន្តែគ្រាន់តែគ្មានស្ថានីយបង់ប្រាក់តែប៉ុណ្ណោះ។ ពន្ធផ្លូវ

គឺជាប្រភពតែមួយគត់នៃមូនិធិថែទាំផ្លូវ ដែលធ្វើអោយមូលនិធិនេះមានលក្ខណៈឯករាជ្យដាច់ចេញពីមូលនិធិជាប្រាក់ចំណូលរួមរបស់រដ្ឋាភិបាល (Consolidated revenue fund) ។

ការបង្វែរការផ្តល់មូលនិធិថែទាំផ្លូវទៅកាន់មូលនិធិថែទាំផ្លូវគប្បីមានលក្ខណៈអព្យាក្រិតចំពោះចំណូលពន្ធទូទៅរបស់រដ្ឋាភិបាល ដែល"មូលនិធិចំណូលសរុប " ដូចដែលប្រទេសជាច្រើនបានហៅយ៉ាងដូច្នេះ ។ មូលនិធិចំណូលសរុបបាត់បង់នូវការទទួលខុសត្រូវចំពោះការផ្តល់មូលនិធិថែទាំ ហើយមានបរិមាណចំណូលស្មើគ្នា ព្រោះថាពន្ធមួយចំនួនដែលខ្លួនបានទទួលពីអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ឥលូវនេះត្រូវបានរក្សាទុកសំរាប់តែធ្វើជាមូលនិធិថែទាំផ្លូវតែប៉ុណ្ណោះ ។ កំរិតនៃការរក្សាទុកសំរាប់ការថែទាំនេះនឹងគ្រប់គ្រាន់សំរាប់ផ្តល់មូលនិធិក្នុងកំរិតថែទាំសមស្រប ។ ចាំបាច់ត្រូវបង្កើនពន្ធដែលបានរក្សាទុក ឬបើពុំដូច្នោះទេបន្ថែមការយកប្រាក់បន្ទុកថ្មីទៀត ។ នៅក្នុងដំណើរការនេះ ពន្ធដែលរក្សាទុកនឹងត្រូវកំណត់ដូចជា"ប្រាក់បន្ទុករបស់អ្នកប្រើប្រាស់ " ដើម្បីធ្វើអោយឃើញច្បាស់ថាវាជាផ្នែកមួយនៃពន្ធផ្លូវ ។

កំរិតពន្ធត្រូវបានកំណត់ដើម្បីអោយឆ្លើយតបនឹងតំរូវការចំណាយ ពុំមែនធ្វើបញ្ច្រាសមកវិញទេ ។ (និយាយម៉្យាងទៀត ចំណាយមូលនិធិថែទាំផ្លូវថ្នល់ *ពុំមែន* កំណត់ដោយចំណូលពន្ធនោះទេ) ។ បណ្តាញជាតិត្រូវបានផ្តល់មូលនិធិទាំងស្រុងដោយមូលនិធិថែទាំផ្លូវនេះ ។ ការផ្តល់មូលនិធិចំពោះផ្លូវតូចជាងនេះ ទំនងជាត្រូវបែងចែករវាងមូលនិធិថែទាំផ្លូវ ជាមួយអាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន ។ ជួនកាលកាតព្វកិច្ចចំណាយនឹងមានការកែប្រែ ដែលធ្វើអោយមានការកែតំរូវពន្ធ ។ មូលនិធិថែទាំផ្លូវអាចត្រូវបានផ្តល់អោយមានការកែប្រែពន្ធ ប្រហែលជាមានលក្ខ័ណ្ឌលើមូលដ្ឋាន "គ្មានការជំទាស់ " ក្រោយពេលដែលបានដាក់ទៅអោយរដ្ឋាភិបាល ។

ជាចាំបាច់ពន្ធផ្លូវត្រូវតែយកពីអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ ។ តាមធម្មតាពន្ធចែកចេញជាពីរផ្នែកៈ ថ្លៃសំរាប់សិទ្ធិប្រើប្រាស់ និងថ្លៃប្រើប្រាស់ ។ ថ្លៃសិទ្ធិប្រើប្រាស់មានទំនាក់ទំនងជាមួយពេលវេលា ។ ជាធម្មតាប័ណ្ណសំគាល់យានយន្តដែលទិញប្រចាំឆ្នាំ ផ្តល់សិទ្ធិអោយយានយន្តប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ ។ ថ្លៃប្រើ

ប្រាស់មានទំនាក់ទំនងជាមួយចំងាយផ្លូវធ្វើដំណើរ ដែលតាមធម្មតាគេច្រើនយកថ្លៃប្រើប្រាស់ផ្អែកលើប្រេងឥន្ធនៈ។ ដូចនេះយានយន្តដែលធ្វើដំណើរច្រើនក៏បង់ថ្លៃប្រើប្រាស់ផ្លូវច្រើនទៅតាមនោះដែរ។

ពន្ធផ្លូវក៏ត្រូវឆ្លុះបញ្ចាំងផងដែរនូវចំណាយថែទាំ។ ចំណាយខ្លះមានទំនាក់ទំនងជាមួយការប្រើប្រាស់ផ្លូវ។ ឧទាហរណ៍ ការថែទាំកំរាលថ្នល់។ ដោយហេតុថារថយន្តដឹកជញ្ជូនធំៗធ្វើអោយកំរាលផ្លូវសឹករិចរិលខ្លាំងជាងរថយន្តធម្មតា តំលៃប្រើប្រាស់ដែលយកពីយានយន្តធុនធ្ងន់ គប្បីឆ្លុះបញ្ចាំងចំណុចនេះ។ ចំណាយខ្លះពាក់ព័ន្ធជាមួយកត្តាធាតុអាកាស និងពេលវេលា។ ឧទាហរណ៍ ការថែទាំប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹក។ ចំណាយទាំងអស់នេះ គប្បីបំពេញដោយថ្លៃសិទ្ធិប្រើប្រាស់ ព្រោះវាពាក់ព័ន្ធជាមួយកត្តាពេលវេលា។

មូលនិធិថែទាំផ្លូវប្រមូលចំណូល ហើយបើកផ្តល់ប្រាក់ទៅអោយទីភ្នាក់ងាតផ្លូវថ្នល់ ចំណុះទៅលើទីភ្នាក់ងារដែលអនុលោមទៅតាមលក្ខណ្ឌរបស់មូលនិធិថែទាំផ្លូវ ដែលរៀបចំដើម្បីជំរុញតំលៃជាថ្នូរនឹងប្រាក់ដែលបានបង់។ លក្ខណ្ឌរបស់មូលនិធិថែទាំផ្លូវអាចមាន ការប្រើប្រាស់ការវិភាគសេដ្ឋកិច្ចដើម្បីថ្លឹងថ្លែងអំពីការស្តារកំរាលផ្លូវឡើងវិញ។ ប្រព័ន្ធ " ធានាគុណភាព " និងក៏រិតនៃការចុះកិច្ចសន្យាម៉ៅការ។ មូលនិធិថែទាំផ្លូវនេះមិនចាប់យកនូវមុខងារណារបស់ទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់ឡើយ។ ទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់នឹងអនុវត្តនូវមុខងារដដែលដូចកាលពីមុន ប៉ុន្តែនឹងមានការលើកកំពស់លទ្ធផលអនុវត្តន៍របស់ខ្លួន។

ភារកិច្ចមួយដែលសំខាន់ចំពោះមូលនិធិថែទាំផ្លូវថ្នល់ គឺធ្វើអោយមានពតិមានសំរាប់សាធារណជន និងសំរាប់ផ្សព្វផ្សាយ ដែលអនុញ្ញាតអោយអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវមើលឃើញថាតើប្រាក់ត្រូវបានចំណាយលើអ្វី ហើយទទួលបានផលអ្វី។ ចំណុចនេះក្តោបការគាំទ្រអ្នកប្រើប្រាស់ ដែលជាចំណុចសំខាន់ នៅពេលណាដែលគេត្រូវការបង្កើនថ្លៃបន្ទុក។

មូលនិធិថែទាំផ្លូវថ្នល់មិនប្រព្រឹត្តទៅនៅក្នុងបរិស្ថានមួយដែលមានលក្ខណៈប្រកួតប្រជែង ហើយមិនអាចក្ស័យធន។ ដូច្នេះកិច្ចការរបស់មូលនិធិថែទាំផ្លូវថ្នល់ ចាំបាច់ត្រូវតែមានតំលាភាព។ រដ្ឋាភិបាលនឹងបានទទួលដំណឹងបានល្អ ដោយសារមានវត្តមាននៃមន្ត្រីរដ្ឋាភិបាលនៅក្នុងក្រុមប្រឹក្សា ប៉ុន្តែនេះនៅមិនទាន់គ្រប់គ្រាន់នៅឡើយទេ។ របាយការណ៍ និងសវនកម្មប្រចាំឆ្នាំគប្បីបង្ហាញដល់សភា។ក្នុងរយៈកាលប៉ុន្មានឆ្នាំ សវនកម្មបច្ចេកទេសអាចប្រព្រឹត្តទៅដោយទីប្រឹក្សាបរទេស ហើយផ្សព្វផ្សាយអោយសាធារណជនដឹងជាទូទៅ។ នៅប្រទេសខ្លះ មូលនិធិថែទាំផ្លូវថ្នល់បង្កើតកម្មវិធីប្រចាំសប្តាហ៏នៅលើវិទ្យុ និងទូរទស្សន៏ ដើម្បីផ្សព្វផ្សាយអោយបានខ្លាំងក្លា។ ពតិមានគប្បីដាក់បញ្ចូលនូវស្ថានភាពកែប្រែរបស់បណ្តាញ អាស្រ័យហេតុនេះប្រជាពលរដ្ឋអាចវិនិច្ឆ័យថាតើផ្លូវថ្នល់កំពុងធ្វើអោយថ្នល់មានលក្ខណៈប្រសើរឡើង ឬទ្រុឌទ្រោម។

ប្រាក់បន្ទុករបស់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវសំរាប់គោលដៅជាក់លាក់ ជាមួយនឹងមូលនិធិផ្លូវថ្នល់អោយគ្រប់គ្រងប្រាក់ចំណូល គឺជាដំណោះស្រាយដែលមានប្រសិទ្ធិភាព ចំពោះចំណុចខ្វះខាតបួនយ៉ាងដែលអាចកើតមាន និងមានកំណត់នៅក្នុងប្រអប់លេខ ១។

១. **គ្មានការបែងចែកថវិកា (ដោយបរិមាណគ្រប់គ្រាន់)។** កំរិតនៃថ្លៃដែលត្រូវយកពីអ្នកប្រើដែលកំណត់ដោយតំរូវការចំណាយ។ ដូច្នេះមានកន្លែងដែលអាចមានចំណូលចាំបាច់គ្រប់គ្រាន់ សំរាប់ ចំណាយចំពោះកាតព្វកិច្ចថែទាំសមស្រប។
២. **មានការបែងចែកថវិកា ប៉ុន្តែមិនចំណាយ។** បញ្ហាដែលពាក់ព័ន្ធជាមួយលំហូរមិនស្រួលនៃមូលនិធិ ធ្វើអោយការងារថែទាំគ្មានពេលគ្រប់គ្រាន់ នឹងមិនកើតមានទេ ព្រោះថាមូលនិធិថែទាំផ្លូវទទួលចំណូលរបស់ខ្លួន នៅក្នុងអត្រាមួយថេរ ។បញ្ហាមូលនិធិដែលដែលផ្តល់យឺតហួសធ្វើអោយការចំណាយជួបការលំបាកនៅក្នុងឆ្នាំការិយបរិច្ឆេទនឹងមិនកើតមានទេ ព្រោះចំណូលមូលនិធិថែទាំផ្លូវ មិនអាចត្រូវបានចំណាយលើអ្វីឡើយ ក្រៅពីការថែទាំផ្លូវ ហើយមូលនិធិដែលចាយមិនអស់ត្រូវរក្សាទុកទៅឆ្នាំក្រោយទៀត។

៣. **ប្រាក់មិនត្រូវបានចំណាយដោយថ្លឹងថ្លែងអំពីចំណាយនិងផលប្រយោជន៍។** ការថ្លឹងថ្លែងនេះត្រូវបានបំរើដោយវិធានមូលនិធិថែទាំផ្លូវ ពាក់ព័ន្ធនឹងវិធីដែលទីភ្នាក់ងាររៀបចំកម្មវិធីការងាររបស់ខ្លួន ។ទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់នឹងត្រូវបានតំរូវអោយទទួលស្គាល់ចំណាយរបស់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ ហើយត្រូវផ្តល់ផ្លូវថ្នល់ដែលផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍ខ្ពស់បំផុតដល់សង្គម និងដល់សេដ្ឋកិច្ច។

៤. **ប្រាក់មិនត្រូវបានចំណាយអោយមានប្រសិទ្ធភាព។** ប្រសិទ្ធភាពត្រូវបានបំរើដោយមូលនិធិថែទាំផ្លូវស្តីពីវិធីដែលទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់អនុវត្តកម្មវិធីរបស់ខ្លួន ដូចជាការដេញថ្លៃដោយប្រកួតប្រជែងក្នុងការធ្វើកិច្ចសន្យា។ ទីភ្នាក់ងារនានាត្រូវចំណុះលើសវនកម្មហិរញ្ញវត្ថុ និងបច្ចេកទេសដែលមានតំលាភាព ហើយអាចត្រូវធ្វើអោយមានប្រព័ន្ធធានាគុណភាព។

ក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុជំរុញមូលនិធិថែទាំផ្លូវ

ក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុគឺជាទីភ្នាក់ងាររដ្ឋាភិបាលសំខាន់ដែលគិតគូរអំពីតំលៃចំពោះប្រាក់ដែលបានបង់។ នៅគ្រប់ផ្នែកនៃសេដ្ឋកិច្ច គោលដៅចំបងរបស់ក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុគឺត្រូវជំរុញប្រសិទ្ធភាពសេដ្ឋកិច្ច ជំរុញអោយមានការអនុវត្តន៍មានប្រសិទ្ធភាព និងប្រយុទ្ធប្រឆាំងជាមួយអំពើពុករលួយ។ ក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុយកចិត្តទុកដាក់ច្រើនជាងទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់អំពីនិរន្តរភាពរបស់ផ្លូវ។ ប្រសិនបើក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុមើលអោយហួសឆ្ងាយពីទិដ្ឋភាពរូបិយវត្ថុចង្អៀតអំពីមូលនិធិផ្លូវថ្នល់ ក្រសួងនេះនឹងឃើញនូវផលប្រយោជន៍ជាច្រើនពីការបង្កើតមូលនិធិថែទាំផ្លូវថ្នល់។ អត្ថប្រយោជន៍ទាំងនេះ រួមមានៈ

(១) មូលនិធិថែទាំផ្លូវនឹងធ្វើអោយមានវិន័យ (ពោលគឺមានមុខងារត្រួតពិនិត្យ) ចំពោះទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់ តាមបែបមួយដែលក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុមិនអាចធ្វើបាន។

(២) តាមរយៈការយល់អំពីតំរូវការរបស់អ្នកទទួលផលពីផ្លូវ មូលនិធិថែទាំផ្លូវមានលក្ខណៈប្រសើរជាងទីភ្នាក់ងាររដ្ឋាភិបាល ក្នុងការជំរុញប្រសិទ្ធភាព។

(៣) តាមរយៈការរៀបចំវិធាន ដែលទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់ត្រូវអនុវត្តតាម ដែលធ្វើអោយការអនុវត្តន៍កាន់តែមានប្រសិទ្ធភាព ។

(៤) តាមរយៈការតំរូវអោយមានសវនកម្មហិរញ្ញវត្ថុនិងសវនកម្មបច្ចេកទេស មូលនិធិថៃទាំផ្លូវ នឹងជួយអោយមូលនិធិថៃទាំផ្លូវប្រយុទ្ធប្រឆាំងនឹងអំពើពុករលួយ ។

(៥) មូលនិធិថៃទាំផ្លូវអាចធ្វើអោយមានការធានាអំពីគុណភាពចំពោះផ្នែកផ្លូវថ្នល់ ។ ផ្តើមចេញពីនោះ ការធានាអោយមានគុណភាពអាចរីកសាយទៅកាន់ផ្នែកដទៃទៀតរបស់រដ្ឋាភិបាល ។ មានប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ជាច្រើនមិនយល់ ភាគច្រើនពួកគេជួបការលំបាកសូម្បីតែក្នុងការផ្ទេរសមត្ថកិច្ចក៏ដោយ ។ អត្ថប្រយោជន៍ដែលអាចទទួលបានពីការផ្ទេរ និងពីប្រព័ន្ធធានាគុណភាពនេះមានទំហំធំធេងណាស់ ។

នៅក្នុងសភាពនៃគំនិតនេះ ក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុគប្បីជាអ្នកជំរុញនៃមូលនិធិថៃទាំផ្លូវនេះ ។

មូលនិធិថៃទាំផ្លូវត្រូវមានទំនាក់ទំនងជាមួយក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុ ច្រើនជាងទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់ ។ តាមពិតមូលនិធិនេះគ្មានដកហូតអ្វីពីទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់នោះទេ ហើយទីភ្នាក់ងារនេះបន្តធ្វើកិច្ចការដដែលរបស់ខ្លួនដូចពេលមុនដែរ ប៉ុន្តែត្រូវអនុវត្តអោយបានទៅតាមវិធានដែលមូលនិធិថៃទាំផ្លូវកំណត់ដើម្បីអោយបានទទួលជោគជ័យក្នុងការផ្តល់មូលនិធិ ។

ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងកំរាលនៅមូលដ្ឋានអោយមាននិរន្តរភាព

ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងកំរាលដោយប្រព័ន្ធកុំព្យូទ័រ ត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ ។ ប៉ុន្តែក្នុងសភាពជាមធ្យោបាយការងារ ប្រព័ន្ធកុំព្យូទ័រមានសភាពល្អទៅបាន ប្រសិនបើស្ថាប័នមានសមត្ថភាពក្នុងការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធនោះ និងមានការប្តេជ្ញារបស់ស្ថាប័នក្នុងការថៃទាំវា ។ បទពិសោធន៍បង្ហាញថា ច្រើនមិនមាននូវចំណុចទាំងនេះទេ ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ប្រព័ន្ធកុំព្យូទ័រនៅតែត្រូវបានគេនិយម ប្រសិនបើប្រព័ន្ធនោះបានបង្កើតអោយមានទំនើបភាវូបនីយកម្ម ។

ប៉ុន្តែ តំរូវការចំបងពុំមែនជាប្រព័ន្ធកុំព្យូទ័រនោះទេ។ គេត្រូវការអោយមានការធានាគុណភាពផ្លូវ។ ផែនការថែទាំរំកិលរយៈពេលបីឆ្នាំមានសភាពគ្រប់គ្រាន់សំរាប់កិច្ចការនោះ ជាពិសេសដោយហេតុថាមិនចាំបាច់អោយមានការព្យាករណ៏ត្រឹមត្រូវក្នុងរយៈពេលពីរបីឆ្នាំ។ ដូចនេះ គេអាចប្រកាន់យកនូវវិធីសាស្ត្រដូចតទៅ។

(១) អនុវត្តតាមរយៈ**ការថែទាំរាល់ថ្ងៃ** ព្រោះវិធីនេះជាវិធីសន្សំសំចៃ (ហើយជាវិធីកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ នៅពេលដែលការងារត្រូវប្រើពលកម្មច្រើន)។

(២) នៅពេលដែលជាតិកៅស៊ូក្រាលថ្នល់ប្រែទៅជារឹង ងាយនឹងប្រេះបែកជាទូទៅ ត្រូវធ្វើយ៉ាងណាអោយជាតិកៅស៊ូក្រាលថ្នល់នោះប្រែទៅជាថ្មីស្រស់ឡើងវិញ ដោយក្រាលលាយកំទេចថ្ម (ពោលគឺ **ថែទាំទៅតាមពេលវេលាជាក់លាក់**)។

(៣) នៅពេលណាដែលផ្លូវមានសភាពរលាក់ ហើយចំណាយអ្នកប្រើប្រាស់កើនឡើង ត្រូវធ្វើការវិភាគសេដ្ឋកិច្ច ដើម្បីរកពេលវេលាត្រឹមត្រូវស្តារភាពរលោងនៃកំរាល និងភាពធន់ជាប់បានយូរ របស់ផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញ (ពោលគឺ **ការស្តារឡើងវិញ**)។

ការរៀបចំថវិកាសំរាប់ការថែទាំរាល់ថ្ងៃនិងថែទាំតាមពេលវេលាជាក់លាក់ត្រូវការអោយមានវិធានសាមញ្ញបំផុត និងត្រូវការអោយមានមូលដ្ឋានទិន្នន័យអំពីស្ថានភាពកំរាលថ្នល់។ គេអាចកែលំអវិធានអោយស្របទៅតាមពិសោធន៏ជាក់ស្តែង។ ការអង្កេតភាពរលាក់ប្រចាំឆ្នាំគឺជាវិធីមួយសំរាប់តាមដានស្ថានភាពរបស់បណ្តាញ។ ដើម្បីអោយមានបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ដែលមានការថែទាំត្រឹមត្រូវ ស្ថានភាពបណ្តាញជាមធ្យមជាស្ថានភាពដែលមិនមែនកាន់តែល្អ ហើយក៏មិនមែនកាន់តែអាក្រក់ដែរ។

ផ្តល់មូលនិធិចំពោះភាពជាប់គាំងនៃការថែទាំ

មូលនិធិថែទាំផ្លូវ ចាំបាច់ត្រូវបង្ហាញលទ្ធផលអោយបានរហ័ស ប្រសិនបើអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវសព្វថ្ងៃមិនមានបន្ទុកជាមួយចំណាយដែលបណ្តាលមកពីកំហុសក្នុងពេលកន្លងមកទេនោះ។ ការលុបបំបាត់នូវភាពជាប់គាំងលើការថែទាំ ចាំបាច់ត្រូវផ្តល់មូលនិធិពីចំណូលទូទៅ ឬពីប្រាក់កំចីរបស់រដ្ឋាភិបាល ។ អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវនឹងឃើញអំពីការកែលំអរហ័សយ៉ាងច្រើន ហើយនឹងភ្ជាប់ការកែលំអទាំងនោះជាមួយការដាក់អោយមានការយកថ្លៃពីអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្មល់ (តាមពិតមានការខុសគ្នាអំពីកត្តាពេលវេលារវាងការយកថ្លៃប្រើប្រាស់ និងការមើលឃើញនូវអត្ថប្រយោជន៍ទូទៅពីការកែលំអទាំងនោះ)។

យកល្អគួរលុបបំបាត់នូវភាពជាប់គាំងអោយបានរហ័ស ជាជាងទុកយូរ។ ប៉ុន្តែ ការលុបបំបាត់ភ្លាមនូវភាពជាប់គាំងនេះ នឹងធ្វើអោយមានតំរូវការថែទាំមិនត្រឹមត្រូវនៅពេលអនាគត។ ប្រសិនបើភាពជាប់គាំងទាំងមូលត្រូវបានលុបបំបាត់ក្នុងរយៈពេលមួយឆ្នាំ នោះនឹងមានតំរូវការអោយជួសជុលផ្លូវប្រហែលជារយៈពេលប្រាំឆ្នាំក្រោយ។ ប្រសិនបើភាពជាប់គាំង ត្រូវបានលុបបំបាត់ក្នុងរយៈពេលប្រាំឆ្នាំ ដែលកិច្ចការនេះទំនងជាកើតដូច្នេះមែន នោះការជួសជុលប្រចាំឆ្នាំសំរាប់រយៈពេលប្រាំឆ្នាំនឹងត្រូវបានបែងចែកស្មើៗគ្នា ហើយបញ្ហាស្តីពីតំរូវការថែទាំមិនសមស្របនឹងកើតមានរយៈពេល ១៥-២០ ឆ្នាំក្រោយ នៅពេលដែលផ្លូវទាំងនេះតំរូវអោយមានការស្តារឡើងវិញ។ នាពេលនោះ មូលនិធិថែទាំផ្លូវ គប្បីអាចបាននិងដំណើរការដោយជោគជ័យក្នុងរយៈពេល ១៥ ឆ្នាំ ហើយអាយត្រូវបានផ្តល់សិទ្ធិក្នុងការខ្ចីប្រាក់ពីទីផ្សាររូបិយវត្ថុពាណិជ្ជកម្ម ដើម្បីយកទៅបំពេញតំរូវការមូលនិធិដែលកើតមានជាបណ្តោះអាសន្ន។

ការគាំទ្ររបស់ឥណទាយក

ជាការចាំបាច់ដែលការគាំទ្ររបស់ឥណទាយកចំពោះប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ជាសមាជិក នៅពេលដែលប្រទេសទាំងនោះប្តេជ្ញាធ្វើកំណែទំរង់លើការផ្តល់មូលនិធិចំពោះផ្លូវថ្នល់។ ឥណទាយកអាចជួយផ្តល់មូលនិធិចំពោះការជាប់គាំងលើការងារថែទាំ។ ពួកគេក៏អាចផ្តល់មូលនិធិទៅអោយមូលនិធិថែទាំផ្លូវនៅឆ្នាំដំបូងៗ ដើម្បីកុំអោយអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវត្រូវចំណាយប្រាក់កាសច្រើនឬចំណាយប្រាក់កាសបន្ថែម តាមរយៈនេះការគាំទ្រនឹងសំរេចបានជោគជ័យ។ ឧបមាថា ក្នុងរយៈពេលប្រាំឆ្នាំថ្លៃបន្ទុកយកពីអ្នកប្រើប្រាស់កើនឡើង នោះការផ្តល់មូលនិធិពីឥណទាយកក៏នឹងត្រូវបញ្ឈប់ដែរ។ ការគាំទ្ររបស់ឥណទាយកចំពោះប្រការនេះ គឺជាការទាក់ទាញប្រសើរឈានទៅរកកំណែទំរង់ ជាជាងកិច្ចសន្យាផ្តល់ឥណទាន ឬប្រសើរជាជាការព្យួរមិនអោយផ្អែកផ្លូវថ្នល់ខ្ចី។

កិច្ចប្រឹងប្រែងដែលមានបំណងល្អរបស់ឥណទាយក ក្នុងពេលកន្លងទៅ ដើម្បីដោះស្រាយចំណុចខ្វះខាតក្នុងការថែទាំផ្លូវ និងលុបបំបាត់នូវភាពជាប់គាំងនៃការថែទាំ ជួនកាលមិនត្រូវបានគេអនុវត្តបានចំទិសដៅទេ។ ការគ្រាំទ្រមិនទៀងទាត់ចំពោះប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ជាសមាជិក អនុវត្តមិនបានជោគជ័យនោះទេ ព្រោះប្រទេសទាំងនោះគ្មានផែនការ ដើម្បីអោយមានដំណោះស្រាយជាប្រចាំនោះទេ។ អ្វីដែលគេត្រូវការនោះគឺដំណោះស្រាយទូទៅក្នុងការៈ

(១) លុបបំបាត់ភាពជាប់គាំងចំពោះការថែទាំ

(២) ផ្តល់មូលនិធិអោយបានពេញលេញចំពោះការថែទាំផ្លូវថ្នល់ តាមមធ្យោបាយប្រាក់បន្ទុកយកពីអ្នកប្រើប្រាស់រក្សាសំរាប់ប្រើលើគោលដៅជាក់លាក់។

(៣) បង្កើតក្រុមប្រឹក្សាមូលនិធិថែទាំផ្លូវ អោយគ្រប់គ្រងចំណូល និងតាមដានចំណាយមូលនិធិ និង

(៤) អនុវត្តកម្មវិធីពង្រឹងស្ថាប័នដើម្បីគាំទ្រមូលនិធិថែទាំផ្លូវនៅឆ្នាំដំបូងៗ ហើយជួយក្នុង

ការអនុវត្តនូវធាតុផ្សេងៗទៀតក្នុងកំណែទំរង់[5] ។

រាល់ឥណទាយកទាំងអស់សកម្មនៅក្នុងផ្នែកផ្លូវថ្នល់នៃប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ជាសមាជិកគប្បីបានទទួលការលើកទឹកចិត្តអោយធ្វើសហប្រតិបត្តិការ ។ ការអនុវត្តន៍ទិដ្ឋភាពនានានៃការផ្តល់មូលនិធិចំពោះផ្លូវថ្នល់នៃការកែទំរង់ រួចហើយតំរូវអោយមានជំហានជាបន្តបន្ទាប់ ដែលជំហានខ្លះកើតឡើងព្រមៗគ្នាតែម្តងៈ

(១) ឯកភាពជាមួយរដ្ឋាភិបាលៈ

(ក) លើវត្តមាននៃបញ្ហាថែទាំផ្លូវថ្នល់

(ខ) លើការចែករំលែកធនធាន"ដែលអាចប្រព្រឹត្តទៅបាន" ក្នុងការបែងចែកទៅអោយផ្នែកផ្លូវថ្នល់ នៅកំរិតម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ច

(គ) ការស្តារបណ្តាញឡើងវិញនឹងត្រូវរ៉ាប់រងដោយចំណូលទូទៅ ឬដោយប្រាក់កំចីរបស់រដ្ឋាភិបាល

(ឃ) ការថែទាំ (ដែលរួមមានការស្តារផងដែរ) មានលំដាប់អាទិភាពទីមួយ

(ង) ការថែទាំនឹងត្រូវផ្តល់មូលនិធិដោយប្រាក់បន្ទុករបស់អ្នកប្រើប្រាស់ដែលរក្សាទុកសំរាប់កិច្ចការនេះ និង

(ច) មូលនិធិថែទាំផ្លូវមានឯករាជ្យភាពស្របច្បាប់ គឺជាអ្នកគ្រប់គ្រងចំណូល ។

(២) កំណត់ភាពជាប់គាំងនៃការថែទាំ និងកំណត់អត្តសញ្ញាណតំរូវការថែទាំដែលកំពុងដំណើរការនៅក្រោយពេលភាពជាប់គាំងត្រូវបានលុបបំបាត់ ។

---

[5] ការកសាងផែនការថែទាំកាន់តែប្រសើរបែបនេះ និងវិធានសំរេចចិត្តតាមបែបសេដ្ឋកិច្ច ការដាក់ចេញនូវវិធីសាស្ត្រថែទាំដែលត្រូវបានលើកកំពស់ កំណែទំរង់នៅក្នុងលទ្ធកម្ម អន្តរកាលពីគណនីដោយបង្ខំទៅជាការចុះកិច្ចសន្យា ការបណ្តុះបណ្តាលនិងការគាំទ្រចំពោះកិច្ចសន្យា ការអប់រំស្ថាប័នហិរញ្ញវត្ថុអំពីប្រតិបត្តិការធនាគារពាណិជ្ជ ដើម្បីអោយគេអាចផ្តល់ការគាំទ្រមូលធនទៅអោយអ្នកម៉ៅការដែលមានជោគជ័យ ។ល ។

(៣) សំរេចអំពីទំរង់ដែលមូលនិធិថែទាំផ្លូវឯករាជ្យគប្បីប្រកាន់យក ហើយរៀបចំជំហានផ្លូវច្បាប់ក្នុងការដាក់អោយមានប្រាក់បន្ទុករក្សាទុកជាក់លាក់ និងបង្កើតមូលនិធិថែទាំផ្លូវ។

(៤) ដំណើរការពិនិត្យមើលស្ថាប័នសារឡើងវិញ ដើម្បីកំណត់មើលថាតើកំណែទំរង់ណាដែលត្រូវបានធានា បន្ថែមលើការផ្តល់មូលនិធិ។

(៥) ឯកភាពជាមួយរដ្ឋាភិបាល និងជាមួយឥណទាយកដែលសកម្មនៅក្នុងផ្នែកផ្លូវថ្នល់ លើផែនការសកម្មភាព ជាមួយនឹងកាលបរិច្ឆេទមុខសញ្ញា ដើម្បី:

(ក) បង្កើតមូលនិធិថែទាំផ្លូវ

(ខ) ផ្តល់មូលនិធិដើម្បីលុបបំបាត់ភាពជាប់គាំងលើការថែទាំ និងផ្តល់ហិរញ្ញវត្ថុអន្តរកាលចំពោះមូលនិធិថែទាំផ្លូវ

(គ) ផ្តល់ការគាំទ្របច្ចេកទេសចំពោះមូលនិធិថែទាំផ្លូវនៅឆ្នាំដំបូងៗ

(ឃ) អនុវត្តកំណែទំរង់ស្ថាប័នចាំបាច់ និងពង្រឹង ហើយ

(ង) ផ្តល់ធនធានដើម្បីតាមដានការរីកចំរើននិងផ្សារភ្ជាប់ជាមួយផែនការ។

ការឯកភាពនៅកំរិតម៉ាក្រូ ស្តីពីចំណែកធនធាន" ដែលអាចប្រព្រឹត្តទៅបាន"ចំពោះផ្លូវថ្នល់ ដាក់បញ្ហាផ្តល់មូលនិធិផ្លូវថ្នល់ទៅក្នុងបរិបទជាតិ រួចហើយបន្ទាប់ពីកំណត់អត្តសញ្ញាណផ្នែកថែទាំផ្លូវរួចហើយ នោះអ្វីៗនឹងច្បាស់លាស់អំពីថាតើអ្វីដែលនៅសេសសល់សំរាប់ការកែលំអបណ្តាញ រួមមានការផ្តល់មូលនិធិរបស់សមភាគីចំពោះគំរោងរបស់ឥណទាយកផងដែរ។ សេចក្តីប្រកាសអំពីគោលនយោបាយខ្លីមួយ គប្បីត្រូវបានសរសេរ ដោយឆ្លុះបញ្ចាំងអំពីសេចក្តីសន្និដ្ឋាននានា។ នេះគឺជាវិធីសាស្ត្រ "ពីលើចុះក្រោម " ដែលរៀបចំឡើងដើម្បីពង្រឹង "ស្មារតីក្រុមហ៊ុន " របស់ប្រទេស។ ការប្តេជ្ញាដែលមាននិរន្តរភាពចំពោះការកែទំរង់ទំនងជាមិនអាចកើតមានទេ ប្រសិនបើវិធីសាស្ត្រនោះជាវិធីសាស្ត្រ"ពីក្រោមឡើងលើ" ដែលផ្តើមចេញពីទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់លើកហេតុផលអំពីតំរូវការរបស់ខ្លួនក្នុងការសុំថវិកាបន្ថែម។

ជំហាននានាឈានទៅការផ្តល់មូលនិធិថែទាំដែលមាននិរន្តរភាព

គំនិតផ្តួចផ្តើមរបស់ឥណទាយកនៅប្រទេសជាច្រើនក្នុងការជួយដោះស្រាយការថែទាំផ្លូវមិនបានល្អ មិនសូវបានទទួលជោគជ័យទេ។ មូលហេតុចំពោះការមិនយកចិត្តទុកដាក់ថែទាំផ្លូវត្រូវបានគេយល់ និងអាចយល់បាន។ ដំណោះស្រាយទំនងជាច្បាស់លាស់គ្រប់គ្រាន់ហើយ យ៉ាងហោចណាស់ក៏ចំពោះឥណទាយកដែរ ប៉ុន្តែដំណោះស្រាយទាំងនោះប្រឈមមុខជាមួយការទាមទារអោយមានការកែប្រែ។ សូម្បីតែនៅប្រទេសដែលបានឯកភាពគោលការណ៍ "អ្នកប្រើ បង់ប្រាក់ " ចំពោះការថែទាំផ្លូវក្តី ការប្តេជ្ញាចំពោះកំណែទំរង់ពុំមែនប្រព្រឹត្តទៅដោយស្មោះស្ម័គ្រនោះទេ ហើយកិច្ចដំណើរការនៃការកែប្រែទំនងជាមិនទៅមុខនៅដំណាក់កាលអនុវត្តន៏។

ខាងក្រោមនេះគឺជាវិធីសាស្ត្រ ដែលផ្តល់ឱកាសល្អប្រសើរសំរាប់ធានាអោយមានជោគជ័យ ។

ការទទួលយកអត្ថប្រយោជន៏ដែលមានបញ្ហាលើការថែទាំ។ ទីភ្នាក់ងារល្អ នឹងមិនតំរូវអោយមានការជំនះថាមានបញ្ហាលើការថែទាំនោះទេ។ អ្នកជាមុខសញ្ញានោះគឺក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុ និងអ្នកនយោបាយ។ ជាការពិតណាស់ គឺក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុដែលគួរលើកសំណួរថាតើមានបញ្ហាក្នុងការថែទាំដែរឬទេ។ ក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុគឺជាទីភ្នាក់ងាររបស់រដ្ឋាភិបាលដែលចាប់អារម្មណ៏ខ្លាំងទៅលើប្រសិទ្ធភាពនៃការប្រើប្រាស់ធនធាន ហេតុដូចនេះ ប្រជាជាតិបានចំណេញនូវអត្ថប្រយោជន៏ពេញលេញពីប្រព័ន្ធផ្លូវថ្នល់របស់ខ្លួន។

ប្រសិនបើផ្លូវថ្នល់ស្ថិតក្នុងស្ថានភាពអាក្រក់ នោះគឺជាបញ្ហាជាក់ស្តែង។ វាពាក់ព័ន្ធជាមួយទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់។ ប្រសិនបើទីភ្នាក់ងារនោះមានប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងកំរាលថ្នល់ ចំលើយគឺអាចទាញយកមកពីចំណុចនោះ។ បើមិនដូច្នោះទេ ការពិនិត្យមើលផ្លូវដែលមានលក្ខណៈតំណាងមួយចំនួន មានលក្ខណៈគ្រប់គ្រាន់សំរាប់ធ្វើជាមូលដ្ឋានលើការសន្និដ្ឋានជាទូទៅ។

ប្រសិនបើមានបញ្ហាស្ដីពីការថែទាំពិតប្រាកដមែន គប្បីធ្វើការវាយតំលៃជំហានដំបូង ដោយកំណត់រកមូលហេតុ។ ជាការកម្រណាស់ ដំណោះស្រាយជាករណីនៃការផ្ដល់ថវិកាបន្ថែម ហើយគ្មានអ្វីដទៃផ្សេងទៀតនោះ។ ជាការពិត ប្រសិនបើគេដោះស្រាយបញ្ហាដទៃទៀតមុន ទំនងជាមិនចាំបាច់បង្កើនប្រាក់ទេ។ អ្នករួមវិភាគទានសក្ដានុពល ចំពោះបញ្ហាថែទាំផ្លូវរួមមានៈ ការកសាងផែនការមិនបានល្អ ការសំរេចចិត្តម្ដងម្កាលដែលមានចរិតនយោបាយ ដែលធ្វើអោយការកសាងផែនការ ជួបឧបសគ្គ ពន្យារពេលស្ដារឡើងវិញ ដោយសារតែប្រការនោះត្រូវបានចាត់ទុកថាជាមូលធនពុំមែនជាការថែទាំ អនុវត្តការងារមិនបានល្អ ដូចជាបណ្ដាលមកពីមិនបានបណ្ដុះបណ្ដាល ឬគ្មានសំភារៈបរិក្ខា មានទំនាក់ទំនងមិនសមស្របជាមួយស្ថាប័នតាមផ្នែកនានា គ្មានការប្រកួតប្រជែងដេញថ្លៃ មានបញ្ហា អំពីការផ្គត់ផ្គង់ (ឧទាហរណ៏ការលំបាកនានាអំពីការអនុញ្ញាតិក្នុងការដឹកថ្ម) ចំណាយខ្ពស់ (ដូចជា ថ្លៃ កៅស៊ូក្រាលថ្នល់ខ្ពស់ដោយសារការផ្គត់ផង់ផ្ដាច់មុខ) និងការប្ដូរទិសមូលនិធិ (ដូចជាពីការថែទាំ ទៅជាការក្រាលថ្នល់ ឬបណ្ដាលមកពីការប្រើប្រាស់ខុសទិសដៅ)។

នាំភាគីពាក់ព័ន្ធមកជួបជុំគ្នា ដើម្បីជូនដំណឹងនិងពិភាក្សាអំពីដំណោះស្រាយ។ គប្បីរៀបចំសិក្ខាសាលាមួយដែលមានរយៈពេលបីថ្ងៃចំពោះភាគីពាក់ព័ន្ធ ដែលរួមមានមន្ត្រីរដ្ឋាភិបាល តំណាងអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ និងថ្នាក់ដឹកនាំពាណិជ្ជកម្មនិងឧស្សាហកម្ម។ គោលដៅគឺជូនដំណឹងចំពោះភាគីពាក់ព័ន្ធ ហើយឈានដល់ការឯកភាពគ្នាចំពោះបញ្ហានោះលើមូលហេតុនិងដំណោះស្រាយ និងវិធីអនុវត្តជាបន្តទៅទៀត។

សិក្ខាកាមមួយចំនួនទាមទារអោយមានការអប់រំលើទស្សនៈជាមូលដ្ឋាន។ អ្នកខ្លះអាចមិនដឹងអំពីចំណាយរបស់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់អាចត្រូវបានលើកយកមកគិតនៅពេលធ្វើការសំរេចចិត្តអំពីការថែទាំផ្លូវថ្នល់។ សារៈសំខាន់នៃការថែទាំក្នុងលក្ខណៈបង្កា អាចមិនត្រូវបានគេគាំទ្រទេ។ នៅក្នុងប្រទេសដទៃ គេអាចដាក់បន្ថែមនូវការរៀបរាប់អំពីប្រព័ន្ធថែទាំដែលមានជោគជ័យ។

បោះផ្សាយឯកសារដែលបង្ហាញអំពីជំហរ។ ឯកសារនេះគប្បីបោះផ្សាយដោយក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុ ឬដោយទីភ្នាក់ងារកសាងផែនការមួយទៀតរបស់រដ្ឋាភិបាល ដោយដាក់ចេញនូវបញ្ហាដែលត្រូវដោះស្រាយ បញ្ហាជាក់លាក់ដែលត្រូវពិភាក្សា តារាងកម្មវិធីសំរាប់អនុវត្តដំណើរការចំណុចសំខាន់ៗ និងសេចក្តីសំរេចផ្សេងៗ និងភារកិច្ចរបស់អ្នកចូលរួម។

ឯកសារស្តីពីជំហរនេះ ជូនដំណឹងដល់សាធារណជនទូទៅ និងកសាង "ស្មារតីក្រុមហ៊ុន" អំពីសកម្មភាពដែលបានឯកភាពគ្នា។

ធ្វើការសិក្សានិងតាមដាន។ ឯកសារបញ្ជាក់អំពីជំហរនាំទៅរកបញ្ហាមួយចំនួនដែលត្រូវធ្វើការសិក្សានិងការតាមដាន។ មានមនុស្សជាច្រើននឹងផ្សារភ្ជាប់ទៅនឹងបញ្ហាដែលមិនទាក់ទងដល់ការផ្តល់មូលនិធិ ដូចជាការពង្រឹងសមត្ថភាពទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់ ប្រព័ន្ធធនាគារ និងអ្នកម៉ៅការ។ គេមិនអាចរំពឹងអោយមានការសិក្សាទាំងអស់ដែលគេត្រូវការនោះទេ ប៉ុន្តែយ៉ាងហោចណាស់មានការសិក្សាពីរដែលត្រូវសិក្សាអំពីការផ្តល់មូលនិធិ ពោលគឺការសិក្សាអំពីការថែទាំផ្លូវថ្នល់ និងការសិក្សាអំពីការផ្តល់មូលនិធិទៅអោយផ្នែកផ្លូវថ្នល់។

ការសិក្សាអំពីតំរូវការថែទាំផ្លូវថ្នល់។ បណ្តាញដែលខ្វះខាតនូវការថែទាំគ្រប់គ្រាន់ នឹងកើតមាននូវភាពជាប់គាំងនៃការថែទាំ។ ដើម្បីស្តារបណ្តាសារឡើងវិញ ចាំបាច់ត្រូវមានការស្តារនិងការកសាងឡើងវិញ ដែលក្រោយពីនោះបណ្តាញនឹងត្រូវការតែការថែទាំប្រព្រឹត្តទៅជាធម្មតា ដើម្បីរក្សាអោយវាមានស្ថានភាពល្អ។ គេត្រូវការអោយមានការផ្តល់មូលនិធិដើម្បីលុបបំបាត់ភាពជាប់គាំង និងអនុវត្តបាននូវការថែទាំផ្លូវថ្នល់ក្នុងពេលបន្ទាប់មក។ ការថែទាំដែលកំពុងដំណើរការដែលនឹងបានទទួលមូលនិធិពីប្រាក់បន្ទុកអ្នកប្រើប្រាស់។

ការសិក្សានេះនឹងទំនងជាណែនាំដោយគណៈកម្មការអចិន្ត្រៃយ៍មួយដែលកើតចេញពីក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុ ទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់ និងភាគីដទៃទៀតដែលមានការចូលរួមវិភាគទាន។

ការសិក្សាអំពីការផ្តល់មូលនិធិទៅអោយផ្នែកផ្លូវថ្នល់។ ដើម្បីធានាអោយមានអព្យាក្រិតភាពទៅលើមូលនិធិជាចំណូលសរុប ចាំបាច់ត្រូវមានការសិក្សាអំពីការផ្តល់មូលនិធិទៅអោយផ្នែកផ្លូវថ្នល់ ដើម្បីផ្តល់អនុសាសន៍អំពីពន្ធណាមួយ (ឬផ្នែកណានៃពន្ធ) ដែលបង់ដោយអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ ដែលល្អបំផុតសំរាប់រក្សាទុកអោយមូលនិធិថែទាំផ្លូវ ហើយបន្ទាប់មកផ្តល់ឈ្មោះថ្មីថាជាប្រាក់បន្ទុករបស់អ្នកប្រើប្រាស់។

ជាការចាំបាច់ ការសិក្សានោះក៏ត្រូវពិចារណាផងដែរអំពីទំនាក់ទំនងហេតុ-ផល រវាងការប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់និងចំណាយរបស់ទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់ ដើម្បីអោយប្រាក់បន្ទុករបស់អ្នកប្រើប្រាស់ឆ្លុះបញ្ចាំងនូវផលប៉ះពាល់ទៅលើផ្លូវថ្នល់នៃប្រភេទនៃអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវនិមួយៗ។ ប្រការនេះអាចតំរូវអោយមានការកែតំរូវប្រាក់បន្ទុក ឬបន្ថែមប្រាក់បន្ទុកថ្មីទៀត។ ការសិក្សានឹងលើកអនុសាសន៍ថាតើចំណាយរបស់បណ្តាញផ្លូវលំគប្បីទទួលមូលនិធិប៉ុន្មានពីប្រាក់បន្ទុកអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់។

ប្រសិនបើប្រាក់បន្ទុករួមមានការគិតបញ្ចូលនូវការប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈ នោះប្រេងឥន្ធនៈដែលប្រើប្រាស់ក្នុងគោលដៅមិនមែនផ្លូវថ្នល់ ចាំបាច់ត្រូវពិចារណា។ ការប្រើប្រាស់បែបនេះអាចត្រូវបានលើកលែង ផ្តល់ប្រាក់សំណងវិញ ឬផ្តល់ប្រាក់ជួសជុលការខូចខាត។

ចាំបាច់ទាមទារអោយមានការបង្កើតជំរើសសំរាប់គ្រប់គ្រងចំណូលពីប្រាក់បន្ទុកអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ ដែលក្នុងនោះជំរើសទាំងនោះមានសំណើសំរាប់អោយមានមូលនិធិថែទាំផ្លូវ។ផែនការរបស់បេក្ខជនអំពីមូលនិធិថែទាំផ្លូវនឹងត្រូវលើកយកមកបង្ហាញ។

មតិរបស់សាធារណជននិងឯកសារគោលនយោបាយ។ ការសិក្សានៅពេលខាងមុខ គប្បីស្ថិតនៅក្នុងក្របខ័ណ្ឌសាធារណៈ ដោយជូនដំណឹងចំពោះសាធារណជន និងចំពោះរដ្ឋាភិបាល។

នៅត្រង់នេះរដ្ឋាភិបាលមានជំរើសមួយ ។ គេអាចជ្រើសរើសអនុសាសន៍ល្អបំផុតដើម្បីអនុវត្តតាម ហើយធ្វើសេចក្តីព្រាងឯកសារគោលនយោបាយ ដែលគេស្នើសុំអោយមានការចូលរួមមតិពីភាគីដែលមានចំណាប់អារម្មណ៍ ។ ឬបើមិនដូច្នោះទេ គេអាចរៀបចំជាឯកសារជំរើស ហើយស្នើសុំឱ្យសាធារណជនមានមតិទៅលើជំរើសនានាមុនពេលធ្វើសេចក្តីសំរេចជាចុងក្រោយ ។

លទ្ធផលចុងក្រោយ បន្ទាប់ពីបានទទួលមតិផ្សេងៗនិងបន្ទាប់ពីបានពិចារណា គឺជាឯកសារស្តីពីការផ្តល់មូលនិធិថែទាំផ្លូវ ។ ប្រសិនបើឯកសារនេះសំរេចថាដាក់អោយមានប្រាក់បន្ទុកអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវទុនសំរាប់ថែទាំ និងបង្កើតមូលនិធិថែទាំផ្លូវ ជំហានបន្ទាប់គឺរៀបចំសំរាប់ការអនុវត្តន៏ ។

ការរៀបចំនិងការគ្រប់គ្រងមូលនិធិថែទាំផ្លូវថ្នល់ ។ មានវិធីសាស្រ្តផ្សេងៗដែលអាចប្រកាន់យកចំពោះសមាសភាពមូលនិធិថែទាំផ្លូវ និងប្រតិបត្តិការព្រមទាំងជំរើសផ្សេងៗ ដែលចំណុះលើកត្តាប្រទេស ។ មានបញ្ហាជាច្រើនដែលត្រូវពិចារណានៅទីនេះ: សេចក្តីប្រកាសអំពីបេសកកម្មរបស់មូលនិធិថែទាំផ្លូវថ្នល់ សមាសភាពរបស់ក្រុមប្រឹក្សា និងលេខាធិការដ្ឋាន អាជ្ញាធរក្នុងការបើកផ្តល់ប្រាក់ សវនកម្ម និងអ្វីៗច្រើនបន្ថែមទៀត ។

ការពង្រឹងនីតិកម្ម ។ ការពង្រឹងនីតិកម្មចំពោះមូលនិធិថែទាំផ្លូវថ្នល់ ចាំបាច់ត្រូវធ្វើជាសេចក្តីព្រាង ដើម្បីដាក់ជូនរដ្ឋាភិបាល ។

ការដាក់អោយមូលនិធិថែទាំផ្លូវថ្នល់មានសកម្មភាព ។ នៅពេលណាដែលនីតិកម្មត្រូវបានអនុម័តរួចហើយ និងនៅពេលណាដែលនីតិកម្មនោះចូលជាធរមាន មូលនិធិថែទាំផ្លូវនឹងធ្វើអ្វីៗស្របគ្នាទៅនឹងកំណែទំរង់ ដែលចែងនៅក្នុងឯកសារបញ្ជាក់អំពីគោលជំហរ ។ ក្រុមប្រឹក្សាមូលនិធិថែទាំផ្លូវអាចជ្រើសរើសដោយការបោះឆ្នោត ដើម្បីបន្ថែមការគាំទ្ររបស់ខ្លួនចំពោះកំណែទាំរង់ទាំងនោះ និងជួយតាមរយៈការផ្តល់មូលនិធិ (ប្រសិនបើមានសិទ្ធិអំណាចធ្វើដូច្នេះ) ។

សេចក្ដីសន្និដ្ឋាន

មានការពូតផ្ដុំនូវបទពិសោធន៏គ្រប់គ្រាន់ ក្នុងការនិយាយថា ចំពោះប្រទេសមួយដែលផ្ដល់មូលនិធិថែទាំផ្លូវមិនបានគ្រប់គ្រាន់ នោះការបង្កើតនូវ "ការអនុវត្តន៏ល្អ" អំពីមូលនិធិថែទាំផ្លូវថ្នល់ នឹងមានសារៈប្រយោជន៏ណាស់ ។

ការមិនយកចិត្តទុកដាក់លើការថែទាំ ធ្វើអោយខាតបង់សេដ្ឋកិច្ចដ៏ច្រើន ជាពិសេសគឺដោយសារអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវត្រូវចំណាយច្រើន ។ ការខាតបង់ផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចនេះគប្បីលុបបំបាត់អោយបានឆាប់រហ័ស ។ ជាការផ្ដល់អនុសាសន៏ចំពោះប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៏ជាសមាជិក គឺបង្កើតមូលនិធិថែទាំផ្លូវដែលជាការអនុវត្តន៏ល្អអោយបានឆាប់តាមដែលអាចធ្វើបាន គឺជាទង្វើដែលមានការទទួលខុសត្រូវចំពោះទីភ្នាក់ងារអភិវឌ្ឍន៏អន្តរជាតិដែលត្រូវប្រកាន់យក ។

ប្រសិនបើប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៏ជាសមាជិកមិនអនុវត្តទៅតាមអនុសាសន៏បែបនេះ លទ្ធភាពផ្សេងៗនោះគឺផ្ដល់អនុសាសន៏ថាប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៏ជាសមាជិកនោះ អោយវិភាគអំពីលទ្ធផលអនុវត្តន៏នៃផ្នែកផ្លូវថ្នល់របស់ខ្លួនដោយខ្លួនឯង ហើយផ្ដើមចេញពីការវិភាគចំណុចខ្វះខាត ស្នើអោយប្រទេសនោះស្វែងរកដំណោះស្រាយដោយខ្លួនឯង ដែលទីភ្នាក់ងារអភិវឌ្ឍន៏អន្តរជាតិ និងទ្វេភាគីគាំទ្រដំណើរការនេះ ។

នៅក្នុងការផ្ដល់អនុសាសន៏អំពីមូលនិធិថែទាំផ្លូវដែលមានការអនុវត្តន៏ល្អ ទីភ្នាក់ងារអភិវឌ្ឍន៏ត្រូវទទួលស្គាល់ថាប្រទេសនានាមិនដូចគ្នាទេ ។ មិនចាំបាច់ផ្ដល់អនុសាសន៏អំពីដំណោះស្រាយមួយដែលអនុវត្តត្រូវចំពោះគ្រប់ប្រទេសនោះទេ ។ ប៉ុន្តែមានកំរិតកំណត់អំពីចំងាយដែលងាកចេញពីការអនុវត្តន៏ល្អ ។ មូលនិធិផ្លូវថ្នល់ "មិនល្អ " អាចធ្វើអោយការអនុវត្តន៏នៃមូលនិធិ "ដែលជាការអនុវត្តន៏ល្អ" រាំងស្ទះ ។

មានកញ្ចប់ប៉ារ៉ាម៉ែត្រអប្បបរមាដែលមិនអាចកាត់បន្ថយទៀតបាន ដើម្បីអោយមូលនិធិថែទាំផ្លូវត្រូវបានចាត់ទុកថាជា "ការអនុវត្តន៍ល្អ" ។ ទាំងនោះរួមមាន:

(១) អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ ភាគីពាក់ព័ន្ធ និងសាធារណជនទូទៅ ត្រូវតែបានទទួលដំណឹងច្បាស់លាស់អំពីសំណើកំណែទំរង់ ហើយត្រូវតែយល់អំពីតំរូវការអោយមានមូលនិធិថែទាំផ្លូវថ្នល់ និងប្រាក់បន្ទុកអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ ។

(២) ចំណូលចំនួន ១០០ ភាគរយ របស់មូលនិធិថែទាំផ្លូវត្រូវបានមកពីប្រាក់បន្ទុកអ្នកប្រើប្រាស់ ដែលពាក់ព័ន្ធជាមួយអត្ថប្រយោជន៍នានាបានមកពីការប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ និងលទ្ធភាពប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ ។ ប្រាក់ចំណូលអាចបានមកពី:

(ក) ប្រាក់ពន្ធយកលើទំនិញប្រើប្រាស់ ជាពិសេសលើប្រេងឥន្ធនៈ

(ខ) ថ្លៃអាជ្ញាប័ណ្ណយានយន្តប្រចាំឆ្នាំ

(គ) ថ្លៃបន្ទុកយានយន្តធុនធ្ងន់ បន្ថែម

(ឃ) ប្រាក់ពិន័យលើការផ្ទុកហួសចំណុះអនុញ្ញាត

(ង) ថ្លៃឆ្លងកាត់អន្តរជាតិ (តាមជាក់ស្តែង ប្រសិនបើមាន) ។

(៣) អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ និងភាគីពាក់ព័ន្ធត្រូវមានការគ្រប់គ្រងបានល្អចំពោះមូលនិធិថែទាំផ្លូវថ្នល់ និងការគ្រប់គ្រងចំណាយនៃប្រាក់ចំណូលដែលបានមកពីប្រាក់បន្ទុកអ្នកប្រើប្រាស់ ។

(៤) ចាំបាច់ត្រូវមានការញែកចេញពីគ្នាអោយបានច្បាស់លាស់រវាងមុខងារអ្នកទិញ និងអ្នកផ្គត់ផ្គង់ ពោលគឺ រវាងការផ្តល់មូលនិធិ និងការអនុវត្តន៍ថែទាំ ។ មូលនិធិថែទាំផ្លូវផ្តល់មូលនិធិថែទាំ ផ្លូវលើមូលដ្ឋានដែលមាននិរន្តរភាព ។ មូលនិធិថែទាំផ្លូវនេះមិនអនុវត្ត ឬមិនធ្វើលទ្ធកម្មទេ ក្នុងការធ្វើ យ៉ាងណាអោយមូលនិធិរបស់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវត្រូវបានប្រើប្រាស់ដោយសន្សំសំចៃនិងមានប្រសិទ្ធភាព ក្នុងការចំណាយដោយទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់ដែលអនុវត្តកិច្ចការនេះ ។

(៥) មូលនិធិថែទាំផ្លូវចាំបាច់ត្រូវអាចធ្វើអោយទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់ទទួលខុសត្រូវចំពោះមូល

និធិដែលខ្លួនទទួល ។ ដូច្នេះមូលនិធិថែទាំផ្លូវត្រូវមានអំណាចតាមផ្លូវច្បាប់ពេញលេញក្នុងការកំណត់ភារកិច្ច បង្កើតនូវគោលដៅនៃលទ្ធផលអនុវត្តន៏ និងដាក់ចេញនូវការងារប្រតិបត្តិអាជីវកម្មរឹងមាំ ។

(៦) ចាំបាច់ត្រូវផ្តល់ពតិមានដោយបើកចំហ និងរហ័សអំពីប្រាក់ចំណូល និងចំណាយរបស់មូលនិធិថែទាំផ្លូវដែលជាតួលេខផែនការ និងតួលេខជាក់ស្តែង ទៅអោយសាធារណជន ។

សរុបមក បេសកកម្មរបស់មូលនិធិថែទាំផ្លូវ ត្រូវតែជំរុញប្រសិទ្ធភាពនៃការថែទាំបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ ទៅដល់ស្តង់ដារមួយដែលអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ចង់បាន និងមានឆន្ទៈក្នុងការបង់ថ្លៃ ដោយ (១) ប្រមូលពន្ធផ្លូវ និង (២) បែងចែកមូលនិធិទៅអោយទីភ្នាក់ងារផ្លូវថ្នល់ ដែលស្របតាមស្តង់ដាររបស់មូលនិធិថែទាំផ្លូវ ដើម្បីអោយមានការកសាងផែនការនិងការអនុវត្តន៏ការងារបានល្អ ។