ការពិនិត្យវាយតម្លៃលើ ការប្រកួតប្រជែងដោយអង្គការសម្រាប់កិច្ចសហប្រតិបត្តិការនិងការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ច (OECD)

ច្បាប់និងបទប្បញ្ញត្តិក្នុងវិស័យភ័ស្តុភារនៅកម្ពុជា

ចំណុចសំខាន់ៗ

ច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិគឺជាឧបករណ៍ដ៏សំខាន់ក្នុងការសម្រេចឱ្យបាននូវគោលបំណងគោលនយោបាយសាធារណៈ ដូចជាកិច្ចការពារអ្នកប្រើប្រាស់ និងសុខភាពសាធារណៈ។ ពេលដែលច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិទាំងនោះដាក់កម្រិតទៅលើកម្លាំងទីផ្សារច្រើនជាងភាពចាំបាច់ ឬកំណត់ឱ្យមានថ្លៃចំណាយដែលមិនចាំបាច់ ការពិនិត្យឡើងវិញនៃការប្រកួតប្រជែងឱ្យបានគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ អាចជួយកំណត់នូវការរឹតត្បឹត និងជួយបង្កើតជម្រើសគោលនយោបាយដែលមានការរឹតត្បិតតិចជាងនេះ ដែលនៅតែបន្តសម្រេចបាននូវគោលបំណងរបស់រដ្ឋាភិបាល។ ការប្រកួតប្រជែងកាន់តែខ្លាំងគឺត្រូវបានផ្សារភ្ជាប់ទៅនឹងការកើនឡើងខាងផលិតភាព ការរីកចម្រើនលូតលាស់ និងអត្ថប្រយោជន៍ផ្សេងៗទៀត រួមទាំងតម្លៃកាន់តែទាបសម្រាប់អ្នកប្រើប្រាស់ជម្រើសសម្រាប់អ្នកប្រើប្រាស់កាន់តែច្រើន ជាមួយគុណភាពកាន់តែប្រសើរឡើងនៅក្នុងផលិតផលនិងសេវាកម្ម ព្រមទាំងទទួលយកនូវគំនិតច្នៃប្រឌិតកាន់តែលឿនជាងមុន។
លេខាធិការដ្ឋានអាស៊ាន និងប្រទេសជាសមាជិកអាស៊ានទាំង ១០ ប្រទេស បានស្នើសុំឱ្យអង្គការ OECD ធ្វើការវាយតម្លៃការប្រកួតប្រជែងដោយឯករាជ្យ ដើម្បីកំណត់ច្បាប់និងបទប្បញ្ញត្តិ ដែលរារាំងដល់ប្រសិទ្ធភាពនៃដំណើរការក្នុងទីផ្សារសម្រាប់វិស័យភ័ស្តុភារ។ គម្រោងនេះ ទទួលបានការគាំទ្រពីកម្មវិធីកំណែទម្រង់សេដ្ឋកិច្ចអាស៊ាន (ASEAN Economic Reform Programme) ក្រោមការិយាល័យអភិវឌ្ឍ **ខូមិនវែល** និងការបរទេសនៃចក្រភពអង់គ្លេស (UK Foreign, Commonwealth & Development Office)(រដ្ឋាភិបាលចក្រភពអង់គ្លេស)។ ការវាយតម្លៃនេះបានគ្របដណ្តប់ទៅលើសកម្មភាពដូចខាងក្រោម៖

- ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ (តាមផ្លូវគោក ផ្លូវដែក និងផ្លូវទឹក)
- ការបញ្ជូនទំនិញ
- ការរៀបចំទំនិញបញ្ចូលឃ្លាំង
- សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញកញ្ចប់តូច
- សេវាកម្មអាករលើតម្លៃបន្ថែម

កូនសៀវភៅនេះបង្ហាញពីរបកគំហើញ និងចំណុចសំខាន់ៗពីការវិភាគនេះទៅលើប្រទេសកម្ពុជា។ លទ្ធផលពេញលេញនៃការវិភាគអាចរកបាននៅលើគេហទំព័រ oe.cd/comp-asean ។

ការវាយតម្លៃត្រូវបានធ្វើឡើងជា ៥ ដំណាក់កាល៖ ដំណាក់កាលទី១ អង្គការ OECD បានបំពេញបេសកកម្មក្នុងការស្វែងរកព័ត៌មាននៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាពីចម្ងាយនិងបានផ្តល់អាទិភាពទៅដល់ច្បាប់ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យ ចំនួន២៨។ ដំណាក់កាលទី២ បានពិនិត្យទៅលើច្បាប់ ដោយប្រើកញ្ចប់ឧបករណ៍វាយតម្លៃការប្រកួតប្រជែងរបស់អង្គការ OECD ហើយបាន សម្គាល់ឃើញឧបសគ្គជាសក្តានុពលចំនួន៥១។ ដំណាក់កាលទី៣ ពាក់ព័ន្ធនឹងការវិភាគស៊ីជម្រៅ

អំពីឧបសគ្គជាសក្តានុពលនានា ដោយរួមមានទាំងការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់ទៅលើការប្រកួតប្រជែងដែលអាចកើតមាន ដែលជាលទ្ធផលកើតចេញពីឧបសគ្គទាំងនេះ និង ការយកគោលបំណងរបស់អ្នកបង្កើត គោលនយោបាយមកពិចារណា។ ដំណាក់កាលទី៤ បានបង្កើតឱ្យមានអនុសាសន៍ចំនួន៣០ សម្រាប់បទប្បញ្ញត្តិដែលត្រូវបានរកឃើញថា ជាការរឹតត្បិតទៅលើការប្រកួតប្រជែងដោយមិនចាំបាច់ ពិចារណាទៅលើបរិបទនៃប្រទេសកម្ពុជា បទពិសោធន៍អន្តរជាតិ និងព័ត៌មានសេដ្ឋកិច្ចដែលពាក់ព័ន្ធ និងបានពិគ្រោះយោបល់ជាមួយអាជ្ញាធរពាក់ព័ន្ធទៅលើការផ្តល់អនុសាសន៍ទាំងនេះ។ ដំណាក់កាលទី៥ គឺជាការសម្រេចទៅលើការផ្តល់អនុសាសន៍ និងរបាយការណ៍ចុងក្រោយរួមបញ្ចូលទាំងការរកឃើញ និងអនុសាសន៍ទាំងអស់ត្រូវបានចេញផ្សាយ និងបង្ហោះនៅលើគេហទំព័ររបស់ OECD។

ផ្នែក	ច្បាប់ដែលបានវិភាគ	ការដាក់កំហិតលក្ខខណ្ឌដែលបានរកឃើញ	ការផ្តល់អនុសាសន៍
ការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវគោក	៣	៩	៣
ការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវទឹកទៅកាន់កំពង់ផែ	៩	២៦	១៧
ការបញ្ជូនទំនិញនិងការរៀបចំទំនិញបញ្ចូលឃ្លាំង	៧	៣	១
សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញកញ្ចប់តូច	៣	៤	៣
កិច្ចព្រមព្រៀងអន្តរជាតិ	៦	៨	៦
សរុប	២៨	៥១	៣០

ការរកឃើញសំខាន់ៗ និងអនុសាសន៍ចម្បងៗ

នៅឆ្នាំ ២០១៩ ទីផ្សារដឹកជញ្ជូន និងស្តុកទំនិញនៅកម្ពុជាមានតម្លៃ ២,១ ពាន់លានដុល្លារ ដែលតំណាងឱ្យប្រមាណ ៨% នៃសេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេស។ ចំពោះលក្ខខណ្ឌនៃការអនុវត្តការដឹកជញ្ជូនទូទៅ ប្រទេសកម្ពុជាបានជាប់ចំណាត់ថ្នាក់ទី 98 ក្នុងចំណោម 160 ប្រទេស នៅក្នុងសន្ទស្សន៍ការអនុវត្តការដឹកជញ្ជូនជាសកលរបស់ធនាគារពិភពលោក (World Bank)។ ទោះបីជាមានការវិនិយោគ និងការកែលម្អគួរឲ្យកត់សម្គាល់ក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំកន្លងមកនេះក៏ដោយ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនរបស់ប្រទេសកម្ពុជានៅមិនទាន់មានលក្ខណៈគ្រប់គ្រាន់នៅឡើយ។ ដូចគ្នាទៅនឹងប្រទេសជាសមាជិកអាស៊ានដទៃទៀតដែរ ប្រទេសកម្ពុជាកំពុងទទួលរងផលប៉ះពាល់ខាងសេដ្ឋកិច្ចសង្គមពីជំងឺរាតត្បាតកូវីដ១៩។ ជំងឺរាតត្បាតកូវីដ១៩ បានបណ្តាលឱ្យមានភាពរអាក់រអួលនៃខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ និងបានដាក់កម្រិតដល់លំហូរនៃពាណិជ្ជកម្ម និងការវិនិយោគ។ ក្រុមហ៊ុនភ័ស្តុភារនានាបានទទួលរងផលប៉ះពាល់ដោយជំងឺកូវីដ១៩ ក្នុងដំណើរប្រតិបត្តិការ (ការពន្យារពេលក្នុងការចែកចាយ ការជាប់គាំង និងអត្រាតម្លៃដឹកជញ្ជូនថ្លៃជាងមុន) និងតម្រូវការដែលធ្លាក់ចុះនៅក្នុងវិស័យជាក់លាក់មួយចំនួន។

ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ

ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោកគឺជាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដ៏សំខាន់មួយនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ដែលប្រមាណ៩០% នៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងអ្នកដំណើរ។ បើទោះបីជាការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកមានបរិមាណតិចតួចក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនទំនិញក្នុងប្រទេសកម្ពុជាក៏ដោយ ប៉ុន្តែការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកក៏នៅតែសំខាន់សម្រាប់សេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រទេស និងសម្រាប់ការនាំចេញ។ ប្រទេសកម្ពុជាមានកំពង់ផែអន្តរជាតិចំនួនពីរ គឺកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ (PPAP) និងកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ (SAP) ផ្លូវទឹកនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងអ្នកដំណើរ។ កំណត់ត្រាបរិមាណទំនិញដែលឆ្លងកាត់កំពង់ផែអន្តរជាតិទាំងពីរក្នុងប្រទេសមានអត្រាកំណើនយ៉ាងរឹងមាំនៅឆ្នាំ ២០១៩ ដែលក្នុងនោះ SAP និង PPAP បានកត់ត្រាកំណើនចំនួន ១៧% និង ២៩% ធៀបនឹងឆ្នាំ ២០១៨។

អនុសាសន៍សំខាន់ៗ

១. **នៅពេលដែលការប្រកួតប្រជែងត្រូវបានកំណត់ កំណត់បទប្បញ្ញត្តិតម្លៃ ឱ្យទៅជាបទប្បញ្ញត្តិតម្លៃ អតិបរមា មិនមែនជាតម្លៃអប្បបរមានោះទេ សម្រាប់សេវាកម្មកំពង់ផែ។** តម្លៃអតិបរមាត្រូវពិនិត្យឡើងវិញជាទៀងទាត់ ដើម្បីធានាថាតម្លៃនៅតែស្របតាមសក្តានុពលទីផ្សារ និងផ្តល់ជូនការលើកទឹកចិត្តចាំបាច់សម្រាប់ការច្នៃប្រឌិត និងការវិនិយោគ។

២. **ដកចេញឬកំណត់ឆន្ទានុសិទ្ធិនៃអ្នកធ្វើការសម្រេចចិត្តក្នុងដំណើរការចុះបញ្ជីនាវា។** ប្រសិនបើឆន្ទានុសិទ្ធិត្រូវបានគាំពារ សូមផ្សព្វផ្សាយគោលការណ៍ណែនាំស្តីពីការអនុវត្តឆន្ទានុសិទ្ធិនេះ។ធានាថាអ្នកដាក់ពាក្យសុំមានសិទ្ធិចំពោះហេតុផលនានា ដើម្បីយល់ពីមូលដ្ឋាននៃការសម្រេចចិត្ត។

វិស័យភ័ស្តុភារផ្សេងទៀត និងកិច្ចព្រមព្រៀងអន្តរជាតិ

ប្រទេសកម្ពុជាកំពុងតែមានការរីកចម្រើនផ្នែកពាណិជ្ជកម្មអេឡិចត្រូនិច។ ទីផ្សារ "ដឹកជញ្ជូនទំនិញ ឆាប់រហ័សនិងកញ្ចប់អីវ៉ាន់" របស់ប្រទេសកម្ពុជាមានតម្លៃ ៣៩ លានដុល្លារ ហើយត្រូវបានគេព្យាករណ៍ថានឹងឈានដល់ ៧១ លានដុល្លារនៅឆ្នាំ ២០២៥ ដោយមានអត្រាកំណើនប្រចាំឆ្នាំចំនួន ១០% (២០១៩-២០២៥)។ ប្រទេសកម្ពុជាគឺជាភាគីក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនមួយចំនួន។

អនុសាសន៍សំខាន់ៗ

១.**ធ្វើវិសោធនកម្មច្បាប់ ដើម្បីលុបចោលចំណុចណាមួយ ដើម្បីដាក់បទប្បញ្ញត្តិអត្រាសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញកញ្ចប់តូច (SPDS)។** ច្បាប់នេះ ត្រូវបង្ហាញពីការអនុវត្តបច្ចុប្បន្ន ក្នុងករណីគ្មានបទប្បញ្ញត្តិតម្លៃនៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញកញ្ចប់តូច (SPDS) និងក្នុងករណីដែលអ្នកផ្តល់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញកញ្ចប់តូច (SPDS) មានសេរីភាពកំណត់តម្លៃផ្ទាល់ខ្លួនរបស់ពួកគេ។

២. **ដកចេញកូតាលើការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនតាមផ្លូវគោក ហើយជំនួសវាដោយប្រព័ន្ធផ្តល់អាជ្ញាប័ណ្ណវិញ។** លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យនៃការផ្តល់អាជ្ញាប័ណ្ណគួរតែមានការកំណត់ច្បាស់លាស់ទៅតាមកិច្ចព្រមព្រៀងអន្តរជាតិនីមួយៗ ក្នុងការអនុវត្តច្បាប់ ឬបទប្បញ្ញត្តិនានា។

ប្រភព៖ ព័ត៌មានយកការណ៍របស់ Mordor ឆ្នាំ២០២០ (Mordor Intelligence 2020), ស្ថិតិអាស៊ានឆ្នាំ ២០១៨ និង ២០២០ (ASEANstats 2018 and 2020), ឃ្លាំងទិន្នន័យម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ចអាស៊ានឆ្នាំ ២០២០ (ASEAN Macro-economic Database 2020), លិទ្ធផលទិន្នន័យស្ថិតិអាស៊ាន (ASEANstatsDataPortal), សូចនាករអភិបាលកិច្ចទូទាំងពិភពលោករបស់ធនាគារពិភពលោក (World Bank's Worldwide Governance Indicators)។

ជំរុញការប្រកួតប្រជែងក្នុងតំបន់អាស៊ាន

ដោយទទួលបានមូលនិធិពីកម្មវិធីកំណែទម្រង់សេដ្ឋកិច្ចអាស៊ាន (ASEAN Economic Reform Programme) ក្រោមការិយាល័យអភិវឌ្ឍខូមិនវែល និងការបរទេសនៃចក្រភពអង់គ្លេស (UK Foreign, Commonwealth & Development Office) (រដ្ឋាភិបាលចក្រភពអង់គ្លេស) គម្រោងជំរុញការប្រកួតប្រជែងក្នុងតំបន់អាស៊ានគឺជាគម្រោងមួយដែលមានគោលបំណងធ្វើការវាយ តម្លៃឧបសគ្គខាងផ្លូវច្បាប់ទៅលើការប្រកួតប្រជែង ក្នុងវិស័យភ័ស្តុភារក្នុងប្រទេសជាសមាជិកអាស៊ានទាំង ១០ ដោយការកំណត់បទប្បញ្ញត្តិនានាដែល រាំងស្ទះដល់ប្រសិទ្ធភាពនៃដំណើរការក្នុងទីផ្សារ និងបង្កើតឱ្យមានទីប្រកួតប្រជែងដែលមិនស្មើភាពគ្នាសម្រាប់អាជីវកម្ម។

គម្រោងនេះដំណើរការសមាសធាតុពីរស្របគ្នា៖
ការពិនិត្យឡើងវិញលើការវាយតម្លៃការប្រកួតប្រជែង ក្នុងអនុវិស័យភ័ស្តុភារដាក់លាក់ និងការពិនិត្យមើលអព្យាក្រឹត្យភាពនៃការប្រកួតប្រជែងរបស់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនកញ្ចប់តូច។

របាយការណ៍នេះនិងឯកសារអម "ការពិនិត្យមើលអព្យាក្រឹតភាពនៃការប្រកួតប្រជែងដោយ អង្គការសម្រាប់កិច្ចសហប្រតិបត្តិការនិងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច (OECD)៖ សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនកញ្ចប់តូចនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា" គឺជាការរួមចំណែកដល់ការអនុវត្តផែនការសកម្មភាពការប្រកួតប្រជែងរបស់អាស៊ាន។

ចូលមើលព័ត៌មានបន្ថែម និងការកែសម្រួលច្រើនទៀតក្នុងនៅគេហទំព័រ oe.cd/comp-asean

OECD BETTER POLICIES FOR BETTER LIVES

UK Government

ASSOCIATION OF SOUTHEAST ASIAN NATIONS