សាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច

Universitè Royale de Droit et des Sciences Éconoomoiques

Royal University of Law and Economics

សារណាបញ្ចប់ការសិក្សា

បញ្ហាកូវីដ ១៩ ផ្តល់ផលប៉ះពាល់ទៅលើសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

ករណីសិក្សា៖ អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) នៅរាជធានីភ្នំពេញ

ស្រាវជ្រាវចាប់ពីថ្ងៃទី២៣ ខែមិនា ឆ្នាំ២០២២ ដល់ថ្ងៃទី២៣ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០២២

ស្រាវជ្រាវដោយ

និស្សិតឈ្មោះ **ខេង ដាវិត**

គី ពិសិទ្ធ

សាស្ត្រាចារ្យណែនាំ

លោកគ្រូសាស្ត្រាចារ្យ **ទួន ផល្លា**

ថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ សេដ្ឋកិច្ចអភិវឌ្ឍន៍

ជំនាន់ទី ៦

ឆ្នាំសិក្សា ២០១៨

ឆ្នាំសរសេរសារណា ២០២២

សេចក្ដីថ្លែងអំណរគុណ

យើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់ឈ្មោះ ខេង ដារិត និងគី ពិសិទ្ធ ជានិស្សិតបរិញ្ញាបត្រវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច ជំនាញសេដ្ឋកិច្ចអភិវឌ្ឍន៍ ឆ្នាំទី៤ ជំនាន់ទី៦ ក្នុងឆ្នាំសិក្សា ២០១៨-២០២២ នៃសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច។

ជាកិច្ចចាប់ផ្ដើមយើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់ សូមសម្ដែងនូវការដឹងគុណដោយកត្តញ្ញុតាធម៌ និងដោយការគោរពដ៏ខ្ពង់ខ្ពស់បំផុតជូនទៅដល់លោកឪពុក និងអ្នកម្ដាយដែលលោកទាំងពីរបានផ្ដល់កំណើតព្រមទាំងចិញ្ចឹមបីបាច់ថែរក្សា ថែមទាំងផ្ដល់ការជ្រោមជ្រែងអោយរូបយើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់បានចូលសិក្សារៀនសូត្រ ដែលលោកទាំងពីរតែងតែផ្ដល់នូវការគាំទ្រ និងលើកទឹកចិត្តអោយយើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់ខិតខំសិក្សារហូតទទួលបានជោគជ័យ ការខិតខំប្រឹងប្រែង របស់លោកអ្នកមានគុណទាំងពីរពិតជាមិនអាចរកអ្វីមកប្រៀបផ្ទឹមបានឡើយសម្រាប់រូបកូន។

ជាបឋមយើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់ សូមថ្លែងអំណរគុណចំពោះ ចំពោះឯកឧត្ដមសាកលវិទ្យាធិការ និងសាកលវិទ្យាធិការរង ព្រឹទ្ធបុរស ព្រឹទ្ធបុរសរង លោកសាស្ត្រាចារ្យ និងលោកស្រីសាស្ត្រាចារ្យទាំងអស់ ដែលបានចំណាយពេលវេលា និងកម្លាំងកាយចិត្ត ក្នុងការបង្ហាត់បង្រៀន ដើម្បីផ្ទេរចំណេះដឹងជាច្រើនដល់និស្សិត។

ជាពិសេសនោះគឺ យើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់សូមថ្លែងអំណរគុណយ៉ាងជ្រាលជ្រៅក្រៃលែងចំពោះ លោកគ្រូសាស្ត្រាចារ្យ ទូន ផល្លា ដែលបានខិតខំយកចិត្តទុកដាក់ និងចំណាយពេលវេលាដ៏មានតម្លៃព្រមទាំងផ្ទេរចំណេះដឹង ក្នុងការជួយណែនាំដាស់តឿន ផ្ដល់យោបល់ល្អៗ និងកែតម្រូវនូវកំហុសខុសឆ្គង ទៅលើខ្លឹមសារ និងអក្ខរាវិរុទ្ធ ដែលកើតមានក្នុងដំណើរការសរសេរសារណាមួយនេះ ចាប់តាំងពីចំណុចចាប់ផ្ដើម រហូតទទួលបានជោគជ័យ បើទោះបីជាស្ថិតនៅក្នុងស្ថានភាពលំបាកយ៉ាងណាក៏ដោយ។

ក្នុងនោះយើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់ ក៏សូមធ្វើការថ្លែងអំណរគុណយ៉ាងល្អ ទៅកាន់លោកអ៊ុំៗ ពូៗ និងបងៗ ដែលជាអ្នកប្រកបមុខរបររត់ម៉ូតូកង់បីខ្មែរ នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ដែលបានចំណាយពេលវេលាយ៉ាងមានតម្លៃសម្រាប់ផ្ដល់មកកាន់យើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់សម្រាប់ធ្វើការសម្ភាសន៍។

ជាចុងក្រោយ យើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់ សូមគោរពជូនពរទៅកាន់លោកឪពុក អ្នកម្ដាយ ព្រមទាំងឯកឧត្ដមសាកលវិទ្យាធិការ សាកលវិទ្យាធិការរង លោកគ្រូសាស្ត្រាចារ្យណែនាំ លោកលោកស្រី ដែលជាសាស្ត្រាចារ្យ និងបុគ្គលិកទាំងអស់ សូមជួបប្រទះនូវព្រះពុទ្ធពរទាំងបួនប្រការនោះគឺ អាយុ វណ្ណៈ សុខៈ ពលៈ កុំបីឃ្លៀងឃ្លាតឡើយ។

សូមអរគុណ។

អារម្ភកថា

នៅមុនពេលបញ្ចប់ការសិក្សាថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ចអភិវឌ្ឍន៍ តាមកម្មវិធីរបស់សាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច អ្នកដឹកនាំសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច បានតម្រូវឲ្យនិស្សិតទាំងឡាយតម្រូវសរសេរសារណាស្រាវជ្រាវមួយដើម្បីបញ្ចប់ ការសិក្សារបស់ខ្លួន។

អាស្រ័យហេតុនេះទើបយើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់បានសម្រេចចាប់ដៃគ្នា ដែលជានិស្សិតរួមជំនាន់ ក្នុងការសរសេរសារណាដើម្បីបញ្ចប់ការសិក្សាថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ចនៅក្នុងឆ្នាំ២០២២នេះ។ ចំពោះសារណាបញ្ចប់ការសិក្សានេះ គឺជាការស្រាវជ្រាវកម្រិតបឋម ក្នុងរយៈពេលកំណត់មួយ ដែលអាចឲ្យយើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់បានធ្វើការសិក្សាស្រាវជ្រាវបន្ថែមទៅលើចំណុចដែលខ្វះខាតកំឡុងពេលសិក្សាកន្លងមក និងសម្រាប់បន្សល់ទុកស្នាដៃនេះជាគុណប្រយោជន៍ទៅដល់និស្សិតជំនាន់ក្រោយ សម្រាប់ធ្វើការសិក្សាស្រាវជ្រាវ។

យើងប្រាកដជាដឹងរួចស្រាប់មកហើយអំពីស្ថានភាពប្រទេសកម្ពុជាបច្ចុប្បន្ន គឺត្រូវបានទទួលរងនូវឥទ្ធិពលអំពីបញ្ហាកូវីដ ១៩ យ៉ាងខ្លាំងដែលធ្វើឲ្យវិស័យមួយចំនួនមានការកកស្ទះ ដែលប្រជាពលករខ្លះបានបាត់បង់ធ្វើ គ្មានចំណូលដែលចំណាយគឺច្រើនជាមុន។ ជាក់ស្តែងក្នុងកាលៈទេសៈបែបនេះ យើងសង្កេតឃើញថា ការប្រកបអាជីវកម្មរត់ម៉ូតូកង់បី នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ កំពុងមានការប្រឈមនូវហានិភ័យខ្ពស់ទាក់ទងទៅនឹងការបាត់បង់ប្រាក់ចំណូលដើម្បីផ្គត់ផ្គង់ជីវភាព រស់នៅប្រចាំថ្ងៃរបស់ពួកគេ។ ដោយហេតុនេះទើបយើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់ ធ្វើការសម្រេចចិត្តជ្រើសរើសយកប្រធានបទបញ្ចប់ការសិក្សា ដែលទាក់ទងនឹង **បញ្ហាកូវីដ ១៩ ផ្តល់ផលប៉ះពាល់ទៅលើសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ** ដោយលើកយក ករណីសិក្សាចំពោះអ្នកប្រកបរបររត់ម៉ូតូកង់បីនៅរាជធានីភ្នំពេញ។ មូលហេតុនៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវលើប្រធានបទនេះ ក្នុងគោលបំណងចង់ធ្វើការពង្រីកចំណេះដឹង និងស្វែងយល់បន្ថែមទៀតលើវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ក៏ដូចជាផលប៉ះពាល់នៃជម្ងឺកូវីដ ១៩ ដែលកំពុងត្រូវបានដោះស្រាយ។ យើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់សង្ឃឹមយ៉ាងមុតមាំ និងជឿជាក់ថា បើទោះបីជាសារណានេះនៅមានភាពខ្វះខាត តែវាក៏អាចក្លាយទៅជាឯកសារសម្រាប់ការសិក្សា និងការស្រាវជ្រាវសម្រាប់មិត្តអ្នកអាន និងមិត្តនិស្សិតទាំងឡាយដែលមានបំណងចង់ស្វែងយល់ និងសិក្សាបន្ថែម ព្រមទាំងអាចចងក្រងជាឯកសារយោងជាក់ជាពុំខាន។

ជាចុងក្រោយយើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់ សូមអរគុណអ្នកទាំងអស់គ្នា សម្រាប់ការចំណាយពេលអានសៀវភៅសារណានេះ។ ក្នុងនោះយើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់ក៏សូមធ្វើការអះអាងផងដែរថា សៀវភៅមួយក្បាលនេះ មិនទាន់ល្អឥតខ្ចោះនៅឡើយទេ យើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់សូមធ្វើការខន្តីអភ័យទោសរាល់កំហុសខុសឆ្គងទាំងឡាយណា ដែលកើតមានដោយអចេតនា និងក៏ព្រមទទួលនូវមតិរិះគន់បែបស្ថាបនាគ្រប់ទម្រង់ពីលោកអ្នក។

មាតិកា

ទំព័រ

បញ្ជីអក្សរកាត់ vi

បញ្ជីតារាង vii

បញ្ជីក្រាហ្វិក vii

សេចក្តីផ្តើម

១. លំនាំបញ្ហានៃការស្រាវជ្រាវ ១

២. ចំណោទបញ្ហានៃការស្រាវជ្រាវ ២

៣. សម្មតិកម្មនៃការស្រាវជ្រាវ ២

៤. គោលបំណងនៃការស្រាវជ្រាវ ២

៥. វិធីសាស្ត្រនៃការស្រាវជ្រាវ ៣

៦. ដែនកំណត់ និងវិសាលភាពនៃការស្រាវជ្រាវ ៣

៧. សារៈសំខាន់នៃការស្រាវជ្រាវ ៣

៨. រចនាសម្ព័ន្ធនៃការស្រាវជ្រាវ ៤

ជំពូកទី១

ការរំលឹកទ្រឹស្តីដែលពាក់ព័ន្ធក្នុងការធ្វើអាជីវកម្មក្រៅប្រព័ន្ធ

១.១. ការសិក្សាស្វែងយល់អំពីសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ៥

១.១.១ការកំណត់ឈ្មោះផ្សេងៗនៃពាក្យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ៥

១.១.២. ការឲ្យនិយមន័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ៦

១.១.២.១. ការដាក់និយមន័យតាមទស្សនៈបែបប្រពៃណី ៧

១.១.២.២. ការដាក់និយមន័យតាមទស្សនៈបែបថ្មី ៧

១.១.២.៣. ការដាក់និយមន័យដោយសកម្មភាព ៧

១.១.២.៤. ការដាក់និយមន័យរបស់អង្គការអន្តរជាតិ (ILO) ៨

១.២. លក្ខណៈទូទៅនៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ៩

១.២.១. ចក្ខុវិស័យប្រវត្តិសាស្ត្រនៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ៩

១.២.១.១. កំឡុងឆ្នាំ ១៩៥០-១៩៦០ .... ៩

១.២.១.២. កំឡុងឆ្នាំ ១៩៧០ .... ១០

១.២.១.៣. កំឡុងឆ្នាំ ១៩៨០-១៩៩០ .... ១០
១.២.១.៤. កំឡុងឆ្នាំ ២០០០ រហូតមកដល់បច្ចុប្បន្ន.. ១១
១.២.២. ប្រវត្តិនៃការសិក្សាសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ១១
១.២.៣. ប្រភេទមុខរបរដែលស្ថិតក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ១២
១.២.៤. ចរិតលក្ខណៈនៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ១២
១.២.៤.១. ស្របច្បាប់ ឬផ្ទុយពីច្បាប់ ១២
១.២.៤.២. សាច់ប្រាក់ជាមធ្យោបាយនៃការដោះដូរ... ១២
១.២.៤.៣. ប្រាក់ចំណូលប្រចាំខែ ឬប្រាក់កម្រៃប្រចាំថ្ងៃដែលគ្មានការចុះបញ្ជី ១៣
១.២.៤.៤. លក្ខខណ្ឌពលកម្ម ឬការងារ ១៣
១.២.៥. មូលហេតុដែលបណ្តាលឲ្យមានការកើនឡើងនៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ១៣
១.២.៥.១. ការទាញយកកម្លាំងពលកម្មនៅមានកម្រិត... ១៣
១.២.៥.២. ភាពរាំងនៃការឈានចូលក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ ១៤
១.២.៥.៣. ការអប់រំ និងការបណ្តុះបណ្តាលជំនាញនៅមានកម្រិត................................ ១៤
១.២.៥.៤. ការមិនយកចិត្តទុកដាក់ពីរាជរដ្ឋាភិបាល ១៤
១.២.៥.៥. បញ្ហាយ៉ាប់យ៉ឺននៃសេដ្ឋកិច្ច ១៥
១.៣. ភាពវិជ្ជមាន និងអវិជ្ជមាននៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ.. ១៥
១.៣.១. ភាពវិជ្ជមាននៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ១៥
១.៣.២. ភាពអវិជ្ជមាននៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ... ១៦
១.៤. ការទាក់ទងគ្នារវាងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ និងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ...................................... ១៦
១.៥. ធាតុចាំបាច់ ក្នុងការយកចិត្តទុកដាក់ទៅលើការប្រកបការងារនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ១៨
១.៥.១. ភាពខ្វះខាតនៃការងារសមរម្យ.. ១៨
១.៥.២. ភាពខ្វះខាតនៃសិទ្ធិ ១៩
១.៥.៣. ភាពខ្វះខាតនៃការការពារខាងសង្គមកិច្ច ១៩
១.៥.៤. ភាពខ្វះខាតនៃអ្នកតំណាង.. ២០
១.៦. សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា.. ២០
១.៦.១. ប្រភេទការងាររបស់សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ២១
១.៦.២. ចរិតលក្ខណៈនៃអ្នកធ្វើអាជីវកម្មក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ.. ២២

១.៦.៣. មូលហេតុដែលបណ្តាលឲ្យមានកំណើននៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ២៣
១.៦.៣.១. ការិយាធិបតេយ្យ និងភាពមិនស្មើគ្នា ២៣
១.៦.៣.២. ភាពក្រីក្រ ២៤
១.៦.៣.៣. កំណើនសេដ្ឋកិច្ចមិនគ្រប់គ្រាន់ និងការលើសកម្លាំងពលកម្ម ២៤
១.៦.៤. សារៈសំខាន់ និងអត្ថប្រយោជន៍នៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ២៤
១.៦.៥. ឧបសគ្គនានាក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ២៥
១.៦.៥.១. ក្របខណ្ឌច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ២៦
១.៦.៥.២. បញ្ហានានាពាកព័ន្ធ នឹងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ២៧

ជំពូកទី២

ស្ថានភាពនៃការប្រកបអាជីវកម្មម៉ូតូកង់បីនៅរាជធានីភ្នំពេញ

២.១. ដើមកំណើតនៃម៉ូតូកង់បី ២៨
២.១.១. ប្រវត្តិដំបូងនៃការបង្កើតម៉ូតូកង់បី ២៨
២.១.២. នៅចុងសតវត្សរ៍ទី ១៩ .... ២៨
២.១.៣. សតវត្សរ៍ទី ២០ .... ២៩
២.១.៤. សតវត្សរ៍ទី ២១ .... ៣០
២.២. ប្រវត្តិនៃអាជីវកម្មម៉ូតូកង់បីនៅតំបន់អាស៊ីអាគ្នេយ៍ ៣១
២.២.១. ម៉ូតូកង់បីនៅប្រទេសថៃ ៣១
២.២.២. ម៉ូតូកង់បីនៅប្រទេសកម្ពុជា ៣២
២.២.៣. ម៉ូតូកង់បីនៅប្រទេសឡាវ ៣៣
២.៣. ការវិវត្តន៍នៃមធ្យោបាយធ្វើដំណើរសាធារណៈផ្លូវគោកនៅប្រទេសកម្ពុជា ៣៣
២.៣.១. ស៊ីក្លូ ៣៣
២.៣.២. ម៉ូតូឌុប ៣៤
២.៣.៣. ម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) ៣៤
២.៣.៤. ម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌា ៣៥
២.៣.៥. មធ្យោបាយធ្វើដំណើរសាធារណៈផ្សេងទៀត ៣៥
២.៤. ស្ថានភាពអាជីវកម្មម៉ូតូកង់បីនៅរាជធានីភ្នំពេញ ៣៧
២.៤.១. ស្ថានភាពទូទៅនៅរាជធានីភ្នំពេញ ៣៧

២.៤.១.១. ទីតាំងភូមិសាស្ត្រ ៣៧
២.៤.១.២. កំណើនប្រជាជន ៣៨
២.៤.១.៣. ចំនួនយានយន្ត ៣៩
២.៤.២. ស្ថានភាពអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីនៅរាជធានីភ្នំពេញ ៤០
២.៤.២.១. មូលហេតុក្នុងការជ្រើសរើសប្រកបមុខរបរម៉ូតូកង់បី ៤០
២.៤.២.២. គុណសម្បត្តិនៃការរត់ម៉ូតូកង់បី ៤១
២.៤.៣. កត្តាផ្សេងៗដែលជះឥទ្ធិពលទៅលើមុខរបររត់ម៉ូតូកង់បី ៤២
២.៤.៣.១. បញ្ហាទូទៅ ៤២
២.៤.៣.២. ការចូលមកដល់នៃម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌា ៤៣
២.៤.៣.៣. បញ្ហាជម្ងឺកូវីដ ១៩ .... ៤៣

ជំពូកទី៣

ការវិភាគ និងពិភាក្សាទៅលើលទ្ធផលនៃការស្រាវជ្រាវ

៣.១. ការវិភាគបែបពិពណ៌នា ៤៦
៣.១.១. ស្ថានភាពទូទៅនៃអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ៤៦
៣.១.១.១. ភេទ ៤៦
៣.១.១.២. អាយុ ៤៧
៣.១.១.៣. ស្រុកកំណើត ៤៨
៣.១.១.៤. កម្រិតវប្បធម៌ ៤៨
៣.១.១.៥. ស្ថានភាពគ្រួសារ ៤៩
៣.១.១.៦. ចំនួនសមាជិកគ្រួសារ ៥០
៣.១.១.៧. រយៈពេលប្រកបមុខរបរ ៥២
៣.១.២. មូលហេតុនៃការជ្រើសរើសមុខរបររត់ម៉ូតូកង់បី ៥២
៣.១.៣. បញ្ហាប្រឈមទូទៅ ៥៤
៣.១.៤. ផលប៉ះពាល់កំឡុងពេលមានកូវីដ ១៩ .... ៥៥
៣.១.៤.១. ប្រាក់ចំណូលប្រចាំថ្ងៃ ៥៧
៣.១.៤.២. ប្រាក់ចំណាយប្រចាំថ្ងៃ ៥៨
៣.២ ការវិភាគ SWOT ៦០

៣.២.១. ចំណុចខ្លាំង.. ៦០
៣.២.២. ចំណុចខ្សោយ ៦០
៣.២.៣. ឱកាស ៦០
៣.២.៤. ការគំរាមកំហែង ៦១
៣.៣. លទ្ធផលស្រាវជ្រាវ.. ៦១
៣.៣.១. ចំណុចវិជ្ជមាន ៦១
៣.៣.២. ចំណុចអវិជ្ជមាន ៦២

សេចក្តីសន្និដ្ឋាន និងអនុសាសន៍

១. សន្និដ្ឋាន.. ៦៣
២. អនុសាសន៍.. ៦៤
ឯកសារយោង
ឧបសម្ព័ន្ធ

បញ្ជីអក្សរកាត់

ពាក្យកាត់៖

ILO	International Labor Organization	អង្គការពលកម្មអន្តរជាតិ
GDP	Gross Domestic Product	ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប
ADB	Asian Development Bank	ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី
FDI	Foreign Direct Investment	ការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស
WTO	World Trade Organization	អង្គការពាណិជ្ជកម្មពិភពលោក
CoV	Corona Virus	វីរុសកូរ៉ូណាប្រភេទថ្មី
COVID-19	Corona Virus Disease 2019	**ជម្ងឺវីរុសកូរ៉ូណាឆ្នាំ២០១៩**
SARS	Severe Acute Respiratory Syndrome	ជម្ងឺរោគសញ្ញាផ្លូវដង្ហើមធ្ងន់ធ្ងរ

សញ្ញាសម្គាល់៖

(%)	ភាគរយ
(.)	កាត់ខ្ទង់ពាន់
(,)	ទសភាគ ឬក្បៀស

បញ្ជីតារាង

តារាងទី១.១៖ លក្ខណៈផ្សេងៗគ្នានៃពាក្យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ.. ៦

បញ្ជីក្រាហ្វិក

ក្រាហ្វិកទី៣.១៖ អាយុ.. ៤៧
ក្រាហ្វិកទី៣.២៖ ស្រុកកំណើត.. ៤៨
ក្រាហ្វិកទី៣.៣៖ កម្រិតវប្បធម៌.. ៤៩
ក្រាហ្វិកទី៣.៤៖ ស្ថានភាពគ្រួសារ ៥០
ក្រាហ្វិកទី៣.៥៖ ចំនួនសមាជិកគ្រួសារ ៥១
ក្រាហ្វិកទី៣.៦៖ ចំនួនសមាជិកដែលរកប្រាក់ចំណូល ៥១
ក្រាហ្វិកទី៣.៧៖ រយៈពេលប្រកបមុខរបរ.. ៥២
ក្រាហ្វិកទី៣.៨៖ មូលហេតុនៃការជ្រើសរើសមុខរបររត់ម៉ូតូកង់បី ៥៣
ក្រាហ្វិកទី៣.៩៖ ដើមទុន ៥៤
ក្រាហ្វិកទី៣.១០៖ បញ្ហាប្រឈមទូទៅ ៥៥
ក្រាហ្វិកទី៣.១១៖ ផលលំបាកកំឡុងពេលមានកូវីដ ១៩ .... ៥៦
ក្រាហ្វិកទី៣.១២៖ ប្រាក់ចំណូលមុនពេលមានកូវីដ ១៩.. ៥៧
ក្រាហ្វិកទី៣.១៣៖ ប្រាក់ចំណូលកំឡុងពេលមានកូវីដ ១៩.. ៥៨
ក្រាហ្វិកទី៣.១៤៖ ប្រាក់ចំណាយមុនពេលមានកូវីដ ១៩.. ៥៩
ក្រាហ្វិកទី៣.១៥៖ ប្រាក់ចំណាយកំឡុងពេលមានកូវីដ ១៩ .... ៥៩

សេចក្តីផ្តើម

សេចក្តីផ្តើម

១. លំនាំបញ្ហានៃការស្រាវជ្រាវ

ជម្ងឺកូវីដ១៩ គឺជាមេរោគមួយប្រភេទដែលមាននៅក្នុងពិភពលោកមានដើមកំណើតនៅទីក្រុងវូហាន ប្រទេសចិន ហើយត្រូវបានគេរកឃើញនៅចុងឆ្នាំ ២០១៩ ។ មេរោគកូវីដ១៩ ត្រូវបានរីករាលដាលដោយការប៉ះផ្ទាល់ជាមួយដំណក់ទឹកពីប្រព័ន្ធដកដង្ហើមរបស់អ្នកឆ្លង (ក្អក និងកណ្តាស់) និងការប៉ះផ្ទាល់ជាមួយផ្ទៃនានាដែលមានមេរោគ។ មេរោគកូវីដ១៩ អាចរស់នៅបានរាប់ម៉ោង និងឆ្លងទៅមនុស្សគ្រប់វ័យ ដែលអាចបង្កការគំរាមកំហែងដល់អាយុជីវិតដល់មនុស្សចាស់ដែលមានជំងឺរ៉ាំរ៉ៃរួចទៅហើយ។ ហើយការពង្រីកខ្លួនយ៉ាងឆាប់រហ័សរបស់ កូវីដ១៩ បានបំផ្លាញសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក ជាពិសេសនៅក្នុងប្រទេសក្រីក្រ និងប្រទេសកំពុងរីកចម្រើន។ ភាពតានតឹងនៃវិបត្តិនេះបានជះឥទ្ធិពលដល់ប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍មិនត្រឹមតែក្នុងបញ្ហាសុខភាពប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែក៏ប៉ះពាល់ដល់កំណើនសេដ្ឋកិច្ចសង្គមរបស់ពួកគេផងដែរ។ មានការរំខានដល់គ្រប់យ៉ាងដែលជាលទ្ធផលនៃការរាតត្បាតនៃជម្ងឺកូវីដ១៩ ជាសាកលដែលបានរំខានដល់សង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ និងរារាំងតម្រូវការព្រមទាំងលំហូរពាណិជ្ជកម្ម និងការវិនិយោគ។ តំបន់សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រទេសអាស៊ាន។ ជម្ងឺកូវីដ១៩ បានធ្វើឱ្យទិដ្ឋភាពជាច្រើននៃការអភិវឌ្ឍន៍នៅក្នុងប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍ ប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ និងប្រទេសក្រីក្រ ទាំងក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ និងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ស្ថិតក្នុងភាពគ្រោះថ្នាក់។ ជាពិសេស សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ គឺជាសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចចម្រុះ សហគ្រាស កម្លាំងពលកម្ម និងនិយោជិតដែលមិនបានកំណត់ដោយរដ្ឋ ឬជាសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចដែលបុគ្គលមានការងារធ្វើដោយខ្លួនឯង ឬបានប្រាក់ឈ្នួលក្នុងក្រុមហ៊ុន ក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធដែលមិនបង់ពន្ធ ដោយមិនមានការទាក់ទាញការយកចិត្តទុកដាក់ពីរដ្ឋាភិបាល។ យោងតាមអង្គការពលកម្មអន្តរជាតិ (ILO) បុគ្គលិកជិត ១.៦ ពាន់លាននាក់នៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធត្រូវបានរងផលប៉ះពាល់យ៉ាងខ្លាំងដោយសមត្ថភាពរបស់ពួកគេក្នុងការរកប្រាក់ចំណូលគិតត្រឹមថ្ងៃទី ២៩ ខែមេសា ឆ្នាំ ២០២០។ នេះគឺដោយសារតែការបិទប្រទេស និងការខិតខំប្រឹងប្រែងផ្សេងទៀតដើម្បីកំណត់ការរីករាលដាលនៃ ជម្ងឺកូវីដ១៩ ក៏ដូចជាការពិតដែលថាពួកគេធ្វើការនៅក្នុងតំបន់ដែលរងផលប៉ះពាល់ខ្លាំងបំផុតរួចទៅហើយ។ ជាក់ស្តែងប្រទេសកម្ពុជាជាប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍ ដែលមានប្រជាជនភាគច្រើនធ្វើការក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ។ សេដ្ឋកិច្ចគ្រួសារក៏ទទួលបានអត្ថប្រយោជន៍ពីសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធផងដែរ។ វិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធបានរួមចំណែកចំនួន ៦២ ភាគរយនៃផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបក្នុងឆ្នាំ ២០០៣ ដែលបង្ហាញថាការចូលរួមរបស់ខ្លួនមានឥទ្ធិពលយ៉ាងខ្លាំងលើកំណើនសេដ្ឋកិច្ចសរុប។ វិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនៅកម្ពុជាបានរងផលប៉ះពាល់ខ្លាំងពីបញ្ហាកូវីដ១៩ ដោយមិនអាចទ្រទ្រង់គ្រួសាររបស់ពួកគេជាមួយនឹងប្រាក់ចំណូលរបស់ពួកគេ។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី ការសង្កេត

ឃើញថា អ្នកជិះម៉ូតូកង់បី (រ៉ឺម៉កកង់បីខ្មែរ) សព្វថ្ងៃរកចំណូលបានតិចជាងពេលមុន ដោយថ្ងៃខ្លះរកបានគ្មានសល់ ទើបធ្វើឱ្យពួកគាត់មិនអាចផ្គត់ផ្គង់គ្រួសារបាន។

២. ចំណោទបញ្ហានៃការស្រាវជ្រាវ

នៅក្នុងខណៈពេលដែលប្រទេសជាតិ កំពុងតែជួបនូវផលប៉ះពាល់ដោយសារតែ បញ្ហាជម្ងឺកូវីដ១៩ ដែលផលប៉ះពាល់នេះបានជះឥទ្ធិពល ទៅលើគ្រប់វិស័យទាំងអស់ដូចជាវិស័យទេសចរណ៍ វិស័យឧស្សាហកម្ម វិស័យវាយណភ័ណ្ឌ ស្បែកជើង បានទទួលរងគ្រោះយ៉ាងខ្លាំងដោយសារតែជម្ងឺដ៏កាចសាហាវមួយនេះ។ ទន្ទឹមនឹងនេះ អ្នកដែលបម្រើការក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ពិសេសគឺអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) ដែលជាមុខរបរមួយដែលមានភាពពេញនិយម នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញផងដែរ។ តើបញ្ហានៃជម្ងឺកូវីដ១៩ ផ្តល់ផលប៉ះពាល់យ៉ាងដូចម្តេចខ្លះទៅដល់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី?

៣. សម្មិតិកម្មនៃការស្រាវជ្រាវ

នៅដើមឆ្នាំ២០២១ យើងបានសង្កេតឃើញថា អ្នកដែលឆ្លងជម្ងឺកូវីដ១៩ នៅប្រទេសកម្ពុជាមានការកើនឡើងជាលំដាប់ អាស្រ័យហេតុនេះហើយទើបក្រុមយើងខ្ញុំសម្រេចចិត្តជ្រើសរើសប្រធានបទនេះយកមកសិក្សាស្វែងយល់ដូចក្នុងគោលបំណងដូចខាងក្រោមៈ

- សិក្សាស្វែងយល់ពីដើមហេតុនៃការរីករាលដាលនៃជម្ងឺកូវីដ១៩
- សិក្សាស្វែងយល់ពីហានិភ័យនៃជម្ងឺកូវីដ១៩ ចំពោះអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីខ្មែរ
- សិក្សាស្វែងយល់ពីភាពខ្លាំង និងភាពខ្សោយរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីនៅអំឡុងពេលការរីករាល ដាលនៃជម្ងឺកូវីដ១៩
- រៀនសិក្សាស្វែងយល់ពីការគំរាមកំហែង និងការលំបាករបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីក្នុងសម័យកូវីដ១៩ ជួយស្វែងរកដំណោះស្រាយ ក្នុងការកែប្រែស្ថានភាពរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីក្នុងកំឡុងពេលកូវីដ១៩។

៤. គោលបំណងនៃការស្រាវជ្រាវ

ដោយសារតែស្ថានភាពក្នុងប្រទេសកម្ពុជាបច្ចុប្បន្ន ទទួលរងនូវផលប៉ះពាល់ខ្លាំងពីបញ្ហានៃជម្ងឺឆ្លងកូវីដ១៩ បានធ្វើឲ្យវិស័យមួយចំនួនមានការរាំងស្ទះ ហើយប្រជាពលករខ្លះបានបាត់បង់ការងារធ្វើ គ្មានចំណូលចំណាយកាន់តែច្រើនជាងមុន។ ជាក់ស្តែងក្នុងកាលៈទេសៈបែបនេះ យើងសង្កេតឃើញថា ការប្រកបអាជីវកម្មរត់ម៉ូតូកង់បី នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ កំពុងមានការប្រឈមនូវហានិភ័យខ្ពស់ ទាក់ទងទៅនឹងការបាត់បង់ប្រាក់ចំណូលដើម្បីផ្គត់ផ្គង់ជីវភាព រស់នៅប្រចាំថ្ងៃរបស់ពួកគេ ខណៈពេលដែលការរីករាលដាលជាសហគមន៍នៃជម្ងឺឆ្លងដ៏កាចសាហាវនេះ នៅតែមិនទាន់មានការចុះអន់ថយនៅឡើយ។ អាស្រ័យហេតុនេះហើយទើបយើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់ សម្រេចចិត្តជ្រើសរើសយកប្រធានបទបញ្ចប់ការសិក្សា ដែលនិយាយទាក់ទងនឹង បញ្ហាកូវីដ១៩

ផ្តល់ផលប៉ះពាល់ទៅលើ សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ដោយលើកយក ករណីសិក្សាចំពោះអ្នកប្រកបរបររត់ម៉ូតូកង់បី នៅរាជធានីភ្នំពេញ។ មូលហេតុនៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវលើប្រធានបទនេះ ក្នុងគោលបំណងចង់ធ្វើការពង្រីកចំណេះដឹង និងស្វែងយល់ បន្ថែមទៀតលើវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ក៏ដូចជាបញ្ហាកូវីដ១៩ ដែលកំពុងត្រូវបានដោះស្រាយ ។ យើងខ្ញុំសង្ឃឹមយ៉ាងមុតមាំ និងជឿជាក់ថា បើទោះបីជាសារណានេះនៅមានភាពខ្វះខាត តែវាអាចក្លាយទៅជាឯកសារ សម្រាប់ការសិក្សា និងការស្រាវជ្រាវសម្រាប់មិត្តអ្នកអាន និងមិត្តនិស្សិតទាំងឡាយដែលមានបំណងចង់ស្វែងយល់ និងរៀនសូត្របន្ថែម ព្រមទាំងអាចចងក្រងជាឯកសារយោងដាក់ជាពុំខាន។

៥. វិធីសាស្ត្រនៃការស្រាវជ្រាវ

ដើម្បីធ្វើការសិក្សាអំពីប្រធានបទ បញ្ហាកូវីដ១៩ ផ្តល់ផលប៉ះពាល់ទៅលើសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ជាពិសេសអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី យើងប្រើប្រាស់ភាគច្រើនគឺ វិធីសាស្ត្រពិពណ៌នា និងបំពេញបន្ថែមដោយវិធីសាស្ត្របរិមាណខ្លះ។

តម្រូវការទិន្នន័យ៖ ដោយយើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់ ប្រើកម្រងសំណួរដែលក្នុងចំណោមសំណួរនោះមានដូចជាសំណួរបើក សំណួរបិទ និងសំណួរវាស់ផលប៉ះពាល់។ ដើម្បីទទួលទិន្នន័យទាំងនេះ យើងនឹងធ្វើការសម្ភាសន៍ជាមួយអ្នករត់ ម៉ូតូកង់បីដោយផ្ទាល់ចាប់ពីថ្ងៃទី២៣ ខែមិនា ឆ្នាំ ២០២២ ដល់ថ្ងៃទី២៣ ខែឧសភា ឆ្នាំ ២០២២។

ក្នុងការវិភាគទិន្នន័យដែលប្រមូលបានគឺ យើងខ្ញុំនឹងធ្វើការអត្ថាធិប្បាយពន្យល់អំពីផលប៉ះពាល់ទាំងនោះ។

៦. ដែនកំណត់ និងវិសាលភាពនៃការស្រាវជ្រាវ

នៅក្នុងប្រធានបទនេះ យើងនឹងសិក្សាអំពីបញ្ហាកូវីដ១៩ ផ្តល់ផលប៉ះពាល់ទៅលើអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីដែលពួកគាត់ជាផ្នែកមួយនៃការរងផលប៉ះពាល់នៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនៅរាជធានីភ្នំពេញគិតចាប់ពីឆ្នាំ២០១៩ ដល់ឆ្នាំ២០២១ ព្រមទាំងភាពខ្លាំង ភាពខ្សោយ ឱកាស ការរងគ្រោះ និងការគំរាមកំហែងផ្សេងៗទៀត ដោយផ្តោតយ៉ាងសំខាន់ទៅលើទិន្នន័យជាចម្បងដែលទទួលបានពីកម្រងសំណួរទាំងស្រុង។

៧. សារៈសំខាន់នៃការស្រាវជ្រាវ

បន្ទាប់ពីបានសិក្សាអំពីប្រធានបទនេះ យើងនឹងស្វែងយល់កាន់តែច្បាស់អំពីស្ថានភាពជីវភាពរបស់អាជីវករនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ជាពិសេសគឺស្ថានភាពជីវភាពរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី។ ម្យ៉ាងវិញទៀត យើងនឹងយល់ដឹងអំពីផលប៉ះពាល់ទាំងឡាយទៅលើមុខរបររត់ម៉ូតូកង់បីនេះ និងកង្វល់របស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីជុំវិញការ ឆ្លងជម្ងឺកូវីដ១៩ នាពេលបច្ចុប្បន្ន។ ទន្ទឹមនឹងនេះ យើងក៏អាចស្វែងយល់អំពីរបៀបនៃការបង្ការ និងការពារខ្លួនពីជម្ងឺកូវីដ១៩ របស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីស្របពេលចេញប្រកបរបររកស៊ីដើម្បីទំនុកបម្រុងជីវភាពគ្រួសារផងដែរ។

មិនតែប៉ុណ្ណោះ យើងនឹងយល់ដឹងអំពីដំណោះស្រាយ និងវិធានការណ៍របស់រដ្ឋាភិបាលក្នុងការជួយអន្តរាគមន៍ដល់ អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហារបស់ពួកគាត់ផងដែរ។ ក្រៅពីនេះ អ្វីដែលសំខាន់នោះគឺការសិក្សានេះ នឹងក្លាយជាស្ពានមួយសម្រាប់អ្នកសិក្សាគ្រប់រូបដែលចង់យល់ដឹងពីជីវិតរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី ខណៈពេលមាន ជម្ងឺរាតត្បាតតាមផ្លូវដង្ហើមបែបនេះ។ លើសពីនេះទៅទៀត ការសិក្សាស្រាវជ្រាវនេះអាចក្លាយជាប្រភពព័ត៌មានដ៏ ចម្បងមួយដល់អ្នកស្រាវជ្រាវដទៃទៀតធ្វើការស្រាវជ្រាវអំពីបញ្ហានេះបន្ថែមទៀត។

៨. រចនាសម្ព័ន្ធនៃការស្រាវជ្រាវ

នៅក្នុងការសិក្សាស្រាវជ្រាវនៃប្រធានបទនេះ យើងបានបែងចែកចំណុចសំខាន់ៗដូចខាងក្រោម៖

ជំពូកទី១៖ ការរំលឹកទ្រឹស្តីដែលពាក់ព័ន្ធក្នុងការធ្វើអាជីវកម្មក្រៅប្រព័ន្ធ

យើងនឹងធ្វើការរំលឹកឡើងវិញជុំវិញទ្រឹស្តីដែលពាក់ព័ន្ធតាមរយៈ ការសិក្សាទៅលើនិយមន័យ លក្ខណៈទូទៅ ចំណុចវិជ្ជមាន និងអវិជ្ជមានសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ភាពជាប់ទាក់ទងគ្នារវាងសេដ្ឋកិច្ចក្នុង និងក្រៅប្រព័ន្ធ មូលហេតុនៃការយកចិត្តទុកដាក់លើកការប្រកបការងារក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ និងស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនៅកម្ពុជា។

ជំពូកទី២៖ ស្ថានភាពនៃការប្រកបរបរអាជីវកម្មម៉ូតូកង់បីនៅរាជធានីភ្នំពេញ

យើងនឹងបង្ហាញ អំពីដើមកំណើតនៃម៉ូតូកង់បី ការធ្វើអាជីវកម្ម ម៉ូតូកង់បីនៅតំបន់អាស៊ី ការវិវត្តន៍នៃមធ្យោបាយធ្វើដំណើរសាធារណៈនៅកម្ពុជា ស្ថានភាពអាជីវកម្មម៉ូតូកង់បី នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ រួមបញ្ចូលទាំងស្ថានភាពទូទៅនៅក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ស្ថានភាពជីវភាពរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី និងកត្តាផ្សេងៗជះឥទ្ធិពលមកលើប្រជាពលរដ្ឋដែលប្រកបរបររត់ម៉ូតូកង់បី។

ជំពូកទី៣៖ ការវិភាគ និងពិភាក្សាទៅលើលទ្ធផលនៃការស្រាវជ្រាវ

យើងនឹងធ្វើការ វិភាគ និងពិភាក្សាលើលទ្ធផលដែលទទួលបានពីកម្រង់សំណួរ តាមរយៈ ការវិភាគតាមបែបពិពណ៌នា ការវិភាគ តាមបែប SWOT និងលទ្ធផលស្រាវជ្រាវ។

ជំពូកទី១

ការរំលឹកទ្រឹស្តីដែលពាក់ព័ន្ធក្នុង ការធ្វើអាជីវកម្មក្រៅប្រព័ន្ធ

ជំពូកទី ១
ការរំលឹកទ្រឹស្តីដែលពាក់ព័ន្ធក្នុងការធ្វើអាជីវកម្មក្រៅប្រព័ន្ធ

យោងតាមប្រធានបទ បញ្ហាកូវីដ ១៩ផ្តល់ផលប៉ះពាល់ទៅលើសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ នេះប្រហែលជាមានមនុស្ស មួយចំនួនច្បាស់ជាមានចម្ងល់ និងចង់ដឹងថា តើសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធគឺជាអ្វី? តើវាមានលក្ខណៈយ៉ាងដូចម្តេច? តាមការសង្កេតរបស់យើងខ្ញុំបង្ហាញថា នាពេលបច្ចុប្បន្នអ្នកសិក្សាភាគច្រើនយកចិត្តទុកដាក់ និងធ្វើការសិក្សា ស្រាវជ្រាវពាក់ព័ន្ធតែវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធតែប៉ុណ្ណោះ ដោយពុំសូវមានមនុស្សចាប់អារម្មណ៍ទៅលើសេដ្ឋកិច្ច ក្រៅប្រព័ន្ធប៉ុន្មានទេ ដែលជាហេតុធ្វើឲ្យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធមិនសូវមានអ្នកស្គាល់ និងលើកមកសិក្សាឲ្យបានស៊ីជម្រៅនៅឡើយទេ។ ទោះបីជាយើងមិនបានស្គាល់ និងមិនបានយល់ដឹងពីសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធក៏ដោយ ក៏ប្រជាជនភាគច្រើននៅក្នុងប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍កំពុងតែស្ថិត និងកំពុងប្រកបអាជីវកម្មនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធដែរ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធបានផ្តល់នូវឱកាសការងារជាច្រើនដល់ប្រជាជនក្រីក្រ ហើយបានពង្រីកយ៉ាងលឿនចាប់តាំងពីទសវត្សឆ្នាំ ១៩៦០។ ហេតុដូចនេះហើយ ដើម្បីស្វែងយល់ឲ្យកាន់តែច្បាស់ ក្រុមយើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់ នឹងធ្វើការពន្យល់ និងបកស្រាយអំពីពាក្យគន្លឹះ និងលក្ខណៈផ្សេងៗនៃ សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធឲ្យបានក្បោះក្បាយនៅក្នុងជំពូកនេះ។

១.១. ការសិក្សាស្វែងយល់អំពីសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

នៅក្នុងអត្ថន័យទូលំទូលាយ ពាក្យថាសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ គឺជាចំណែកមួយនៃសេដ្ឋកិច្ចទីផ្សារដែលមានលក្ខណៈមិនផ្លូវការ និងមិនមានបែបបទច្បាប់ត្រឹមត្រូវទេ ហើយប្រព័ន្ធនេះផលិតទំនិញ និងសេវាកម្មសម្រាប់លក់ដូរ ឬសម្រាប់ការចាយវាយបែបផ្សេងទៀត។ ពាក្យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធសំដៅទៅលើ សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចដែលបង្កើតឡើងដោយកម្មករនិយោជិត និងអង្គភាពសេដ្ឋកិច្ច ដែលមិនត្រូវបានគាំទ្រ ឬមានការគាំទ្រមិនពេញលេញតាមផ្លូវច្បាប់ ដោយស្ថាប័នផ្លូវការនោះទេ។ ទស្សនៈផ្សេងៗនៃពាក្យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ត្រូវបានកំណត់ទៅតាមសកម្មភាពនៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនៅក្នុងសម័យកាលនោះ។

១.១.១. ការកំណត់ឈ្មោះផ្សេងៗនៃពាក្យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

ការឲ្យនិយមន័យ និងការដាក់ឈ្មោះទៅលើពាក្យ សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ គឺមានភាពខុសៗគ្នាទៅតាមការយល់ដឹងផ្សេងៗគ្នារបស់អ្នកប្រាជ្ញម្នាក់ៗនៅជុំវិញពិភពលោក។ ខាងក្រោមនេះគឺជា ឈ្មោះពាក្យដែលបានប្រើជំនួសឲ្យពាក្យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ។[1]

[1] Jan L. Losby, Jan L., John F. Else, Marcia E. Kingslow, Elaine L. Edgcomb, Erika T. Malm, and Vivian Kao. "Informal economy literature review." *ISED Consulting and Research* 1 (2002): 55.

តារាងទី១.១៖ លក្ខណៈផ្សេងគ្នានៃពាក្យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

ឆ្នាំ	ឈ្មោះអ្នកប្រាជ្ញ	ពាក្យផ្សេងៗនៃពាក្យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ
១៩៧៣	Farman	សេដ្ឋកិច្ចមិនទៀងទាត់ (Irregular Economy)
១៩៧៧	Gutmann	សេដ្ឋកិច្ចក្នុងរូងភ្នំ (Subterranean Economy)
១៩៨១	Dilnot & Morris	សេដ្ឋកិច្ចខ្មៅ (Black Economy)
១៩៨២	Simon & Witte	សេដ្ឋកិច្ចក្រោមដី (Underground Economy)
១៩៨២	Frey, Weck, Pommerehne	សេដ្ឋកិច្ចស្រមោល (Shadow Economy)
១៩៨៦	Cassel & Cichy	សេដ្ឋកិច្ចស្រមោល (Shadow Economy)
១៩៨៦	McCrohan & Smith	សេដ្ឋកិច្ចក្រៅផ្លូវការ (Informal Economy)
១៩៨៧	Houston	សេដ្ឋកិច្ចក្រោមដី (Underground Economy)

ប្រភព៖ Kingslow Associates,២០០២

ខាងក្រោមនេះជាការដាក់ឈ្មោះនៃពាក្យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ របស់អ្នកប្រាជ្ញមួយចំនួនដោយផ្អែកទៅលើទស្សនៈរបស់ពួកគាត់៖

លោក Gutman ប្រើប្រាស់ពាក្យសេដ្ឋកិច្ចក្នុងរូងភ្នំ (Subterranean Economy) សំដៅទៅលើប្រតិបត្តិការទាំងអស់ដែលគេចវេសន៍ពីការបង់ពន្ធ។

លោក Feige បង្ហាញថាសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធជាសេដ្ឋកិច្ចលាក់បាំង (Hidden Economy) ដោយសារតែវាគេចខ្លួនទាំងស្រុងពីការវាស់វែងដោយស្ថិតិផ្លូវការទាំងស្រុង។[2]

១.១.២. ការឲ្យនិយមន័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

ការប្រើប្រាស់ដំបូងគេនៃពាក្យ "វិស័យក្រៅផ្លូវការ" ដោយលោក W. Arthur Lewis នៅក្នុងឆ្នាំ ១៩៥៥ ដែលពាក្យនេះត្រូវបានសន្មតថាជាការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចគំរូទៅមុខ និងត្រូវបានប្រើដើម្បីរៀបរាប់អំពីការងារ ឬការបង្កើតជីវភាពរស់នៅជាចម្បងនៅក្នុងប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍។ ក្នុងនោះត្រូវបានគេប្រើ ដើម្បីពិពណ៌នា អំពីប្រភេទការងារមួយដែលត្រូវបានគេមើលឃើញថា ស្ថិតនៅខាងក្រៅវិស័យឧស្សាហកម្មទំនើប។ បន្ទាប់មក នៅពាក់កណ្តាលទសវត្សឆ្នាំ ១៩៩០ វិស័យបែបប្រពៃណី ឬវិស័យក្រៅផ្លូវការ ត្រូវបានអ្នកប្រាជ្ញជាច្រើនហៅថាសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ដែលសំដៅទៅលើសកម្មភាពទាំងឡាយណាដែលគ្មានការទទួលស្គាល់ កត់ត្រា ឬ

[2] ប៊ុន សេង និងអាន គឹមស្រ៊, ស្ត្រីលើកកម្ពស់ជីវភាពគ្រួសារតាមរយៈសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ (សារណាបញ្ចប់ការសិក្សាថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ), សាកលវិទ្យាល័យភូមិនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច, ២០១៧), ១៧។

គ្រប់គ្រងដោយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច។ ដូចនេះការកំណត់និយមន័យនៃពាក្យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ត្រូវបានកំណត់ដោយទស្សនៈពីរគឺ ទស្សនៈបែបប្រពៃណី និងទស្សនៈបែបថ្មី។[3]

១.១.២.១. ការដាក់និយមន័យតាមទស្សនៈបែបប្រពៃណី

សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ គឺជាសេដ្ឋកិច្ចបែបប្រពៃណី ដែលនឹងត្រូវបាត់បង់នៅពេលដែលមានកំណើនឧស្សាហូបនីយកម្ម។ សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ គ្រាន់តែជាកន្លែងមួយសម្រាប់ប្រើប្រាស់ភាពលើសនៃកម្លាំងពលកម្មនៅពេលដែលសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធមិនដំណើរការតែប៉ុណ្ណោះ។ អាជីវកម្ម និងការងារក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធគឺមិនត្រូវបានចុះបញ្ជីសហគ្រាស មិនមានការគ្រប់គ្រង និងមិនមានការបង់ពន្ធជូនរដ្ឋទេ។ មុខរបរក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធទទួលបានចំណូលត្រឹមតែចិញ្ចឹមជីវភាពគ្រួសារតែប៉ុណ្ណោះ។ ការងារទាំងអស់ នៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធមិនស្ថិតក្នុងគោលនយោបាយសេដ្ឋកិច្ច និងមិនមានការការពារឡើយ ដែលបណ្តាលឲ្យការងារភាគច្រើនក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធមានភាពទន់ខ្សោយ។

១.១.២.២. ការដាក់និយមន័យតាមទស្សនៈបែបថ្មី

ការកំណត់និយមន័យតាមទស្សនៈបែបថ្មី នៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ បានចូលរួមចំណែកយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការបង្កើនកំណើនផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប ដែលវាមានទំនាក់ទំនងជាមួយនឹងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ។ សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធដើរតួយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការស្រូបយកកម្លាំងពលកម្មដែលខ្វះជំនាញ និងមានជំនាញតិចតួចពីសេដ្ឋកិច្ច ក្នុងប្រព័ន្ធ។ ការកំណត់និយមន័យតាមទស្សនៈបែបថ្មីមានដូចជា៖

- ការប្រកបមុខរបរដោយខ្លួនឯងនៅក្នុងសហគ្រាសក្រៅប្រព័ន្ធ៖ គឺសំដៅលើនិយោជកជាអ្នកប្រកបអាជីវកម្មដោយខ្លួនឯងគ្មានការចុះបញ្ជី និងនិយោជិតជាសមាជិកក្នុងគ្រួសារដែលធ្វើការដោយមិនយកប្រាក់កម្រៃ។
- ការងារគិតជាម៉ោងនៅក្នុងការងារក្រៅប្រព័ន្ធ៖ គឺជាការធ្វើការរបស់និយោជិត ដែលទទួលបានប្រាក់កម្រៃក្រៅប្រព័ន្ធដូចជា កម្មករដែលត្រូវទទួលប្រាក់កម្រៃប្រចាំថ្ងៃ អ្នកធ្វើការតាមផ្ទះ ឬអ្នកធ្វើការបណ្តោះអាសន្ន។

១.១.២.៣. ការដាក់និយមន័យដោយសកម្មភាព

ការកំណត់និយមន័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធដោយសកម្មភាព គឺផ្អែកទៅលើទស្សនៈបែបបុរាណ។ សហគ្រាសក្រៅប្រព័ន្ធត្រូវបានកំណត់លក្ខណៈក្រៅផ្លូវការ ពីព្រោះពួកគេកម្រនឹងគោរពតាមបទប្បញ្ញត្តិទាំងអស់ ដែលទាក់ទងនឹងពាណិជ្ជកម្មរបស់ពួកគេណាស់។ ឧទាហរណ៍៖ ទាក់ទងនឹងការចុះឈ្មោះការបង់ពន្ធលក្ខខណ្ឌ នៃការងារ និងអាជ្ញាប័ណ្ណប្រតិបត្តិការផ្សេងៗ។ សហគ្រាសក្រៅប្រព័ន្ធមិនត្រឹមតែជាអង្គភាពដែល

[3] គេហទំព័រ https://en.wikipedia.org/wiki/Informal_economy#Definition (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី២៦ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០២២)

ជួលកម្លាំង ពលកម្មប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែក៏ជាសហគ្រាសដែលគ្រប់គ្រង និងដំណើរការដោយបុគ្គលដែលធ្វើការដោយខ្លួនឯង ផងដែរ។ ដូចនេះហើយអ្នកលក់តាមផ្លូវ អ្នកបើកតាក់ស៊ី និងកម្មករនៅផ្ទះត្រូវបានគេចាត់ទុកថាជាសហគ្រាស ក្រៅប្រព័ន្ធ។ ដោយហេតុថាសហគ្រាសទាំងនេះមានធនធាន ឬដើមទុនមានកំណត់ ពួកគេកម្រនឹងចូលរួមក្នុង ការប្រតិបត្តិការជាកិច្ចសន្យាទូទៅ ឬកិច្ចសន្យាជំពាក់បំណុលគេ ជាទូទៅម្ចាស់ត្រូវដំឡើងហិរញ្ញវត្ថុចាំបាច់ តាមហានិភ័យរបស់ពួកគេ ម៉្យាងវិញទៀតសហគ្រាសក្រៅប្រព័ន្ធ ក៏កម្រមានប្រព័ន្ធគណនេយ្យដើម្បីគ្រប់គ្រង ទិន្នន័យណាមួយណាស់។[4]

១.១.២.៤. ការដាក់និយមន័យរបស់អង្គការអន្តរជាតិ (ILO)

យោងតាមអង្គការពលកម្មអន្តរជាតិ បានបង្កើតបច្ចេកស័ព្ទ សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ឬវិស័យក្រៅប្រព័ន្ធប្រហែលជា ៣០ឆ្នាំមកហើយ។ និយមន័យនៃបច្ចេកស័ព្ទនេះ សំដៅដល់អង្គភាពតូចៗ ឬសហគ្រាសតាមបែបគ្រួសារដែលផលិត និងចែកចាយទំនិញឬសេវាកម្ម។ ផលិតករទាំងនោះជាបុគ្គលឯករាជ្យ ដោយពួកគេស្វ័យគ្រប់គ្រងអាជីវកម្មដោយខ្លួនឯង ដែលក្នុងនោះអ្នកខ្លះបានជួលកម្មករនិយោជិតពីរទៅបីនាក់ ហើយអ្នកខ្លះទៀតក៏បានប្រើប្រាស់កម្លាំងពលកម្មដែលជាសមាជិកគ្រួសារផ្ទាល់របស់ពួកគេផងដែរ។ អង្គភាពទាំងនេះ ដំណើរការដោយមានដើមទុនតិច ឬគ្មានតែម្តង ដែលពួកគេប្រើប្រាស់បច្ចេកទេស និងជំនាញកំរិតទាប ដែលជាហេតុធ្វើឲ្យពួកគេទទួលបានផលិតភាពក្នុងកំរិតទាប និងមិនមានការត្រួតពិនិត្យគុណភាពស្តង់ដាររបស់ផលិតផលទេ។ ជា ទូទៅ អង្គភាពនេះទទួលបាននូវប្រាក់ចំណូលតិចតួច និងមិនទៀងទាត់ ព្រមទាំងផ្តល់នូវការងារដែលមានកំរិត អស្ថេរភាពខ្ពស់ ចំពោះអ្នកធ្វើការនៅតាមអង្គភាពទាំងនោះផងដែរ។ មិនតែប៉ុណ្ណោះ អង្គភាពទាំងនេះ មិនមាន ការចុះបញ្ជី និងមិនមានការកត់ត្រានៅក្នុងស្ថិតិផ្លូវការទេ ហេតុដូច្នេះហើយទើបពួកគេមិនត្រូវបានគេទទួលស្គាល់ គាំទ្រ និងមិនមានការគ្រប់គ្រងដោយរាជរដ្ឋាភិបាលទេ។ ពួកគេហាក់ដូចជាមិនមានលទ្ធភាព ឬមានលទ្ធភាព តិចតួចក្នុងការចូលទៅដល់ទីផ្សារដែលមានការរៀបចំល្អ ទាំងស្ថាប័នឥណទាន ការអប់រំក្នុងប្រព័ន្ធ និងស្ថាន ភាពបណ្តុះបណ្តាល ឬទទួលបានសេវាកម្មសាធារណៈ និងការជួយសំរួលផ្សេងៗ។ អង្គភាពទាំងនេះត្រូវបង្ខំឲ្យដំណើរការនៅក្រៅក្របខ័ណ្ឌច្បាប់ និងនៅឲ្យឆ្ងាយពីវង្វង់ការការពារសង្គមកិច្ច ច្បាប់ស្តីពីការងារ និងវិធាន ការណ៍ការពារសុវត្ថិភាព បើទោះបីជាបានចុះបញ្ជី ហើយគោរពតាមបទបញ្ញត្តិមួយចំនួននៃច្បាប់ក៏ដោយ។[5]

[4] Kristina F. Becker. The informal economy (Sida: Edita Sverige AB, 2004), 12. http://www.rrojasdatabank.info/sida.pdf

[5] អង្គការពលកម្មអន្តរជាតិ, *ការងារសមរម្យសំរាប់ស្ត្រី និងបុរសនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធៈទំរង់ និងការអនុវត្តល្អៗនៅកម្ពុជា* (ការិយាល័យពលកម្មអន្តរជាតិ, ២០០៦), ២៣ និង២៤។

១.២. លក្ខណៈទូទៅនៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធត្រូវបានកំណត់យ៉ាងទូលំទូលាយ ដោយគុណសម្បត្តិមួយចំនួនដូចជា ជំនាញដែលទទួលបានក្រៅពីការអប់រំក្នុងប្រព័ន្ធ ការចូលក្នុងវិស័យនេះដោយងាយស្រួល (មានន័យថាអ្នកដែលចង់ចូលរួមក្នុងវិស័យនេះ អាចរកការងារប្រភេទណាក៏បានដែរ ឲ្យតែការងារនោះ នាំមកនូវប្រាក់ចំណូលជាសាច់ប្រាក់) និយោជិកមានស្ថេរភាពទំនាក់ទំនង និងប្រតិបត្តិការតូចមួយ។ ប្រភេទការងារដែលបង្កើតឲ្យមានសេដ្ឋ កិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធមានលក្ខណៈចម្រុះ ជាពិសេសទាក់ទងនឹងការវិនិយោគដើមទុន ការប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យា និង ប្រាក់ចំណូលដែលបានបង្កើតឡើងជាដើម។

១.២.១. ចក្ខុវិស័យប្រវត្តិសាស្ត្រនៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

តួនាទីរបស់សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចត្រូវបានគេពិភាក្សាយ៉ាងក្ដៅគគុកនៅទសវត្សឆ្នាំ ១៩៧០។ អ្នកសង្កេតការណ៍ខ្លះបានចាត់ទុកសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធជា សំអាងនៃទេពកោសល្យសហគ្រិន ឬជាទ្រនាប់ការពារក្នុងកំឡុងពេលមានវិបត្តិសេដ្ឋកិច្ច។ អ្នកខ្លះទៀតយល់ឃើញថា សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធមានបញ្ហាជាច្រើនដោយសហគ្រិនក្រៅប្រព័ន្ធចៀសវាងពីបទបញ្ញត្តិ និងការយកពន្ធ។ ចំណែកអ្នកខ្លះទៀតយល់ឃើញថា សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ជាប្រភពចំណូលសម្រាប់អ្នកក្រីក្រ ដើម្បីប្រកបរបរចិញ្ចឹមជីវិត។ ទោះបីជាមានទស្សនៈខុសគ្នាក៏ដោយ ក៏ទស្សនៈទាំងនោះប្រាកដជាមានការទាក់ទងទៅនឹងសមាសធាតុជាក់លាក់ ឬទិដ្ឋភាពជាក់ស្ដែងនៃ សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធដែរ។ សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនាពេលបច្ចុប្បន្ន មានសភាពផ្ទុយពីការព្យាករណ៍របស់អ្នកប្រាជ្ញ ដោយវាបានបន្តការរីកចម្រើន និងបានលេចចេញជាទម្រង់ថ្មីថែមទៀតផង។ សព្វថ្ងៃ សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធមាន ចំនួន ៦១ ភាគរយនៃកម្លាំងពលកម្មពិភពលោក និងជាចំណែកមួយដ៏សំខាន់នៃសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក។

១.២.១.១. កំឡុងឆ្នាំ ១៩៥០-១៩៦០

នៅកំឡុងឆ្នាំ ១៩៥០-១៩៦០ មានការសន្មតជាទូទៅថា នឹងមានការលាយបញ្ចូលគ្នាយ៉ាងត្រឹមត្រូវនៃគោលនយោបាយ និងធនធានសេដ្ឋកិច្ច ដែលជាសេដ្ឋកិច្ចបែបប្រពៃណីនិងមានប្រាក់ចំណូលទាបអាចត្រូវបានផ្លាស់ប្ដូរទៅជាសេដ្ឋកិច្ចសម័យទំនើប និងពាណិជ្ជករតូចតាច អ្នកផលិតខ្នាតតូចនិងការងារធម្មតាជាច្រើននឹងត្រូវបានស្រូបចូលទៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ។ ការសន្មតនេះ ត្រូវបានបំពេញបន្ថែមដោយការកសាងឡើងវិញយ៉ាងជោគជ័យរបស់អឺរ៉ុបនិងជប៉ុន និងការពង្រីកឧស្សាហកម្មនៅអឺរ៉ុប និងអាមេរិកខាងជើង បន្ទាប់ពីសង្គ្រាមលោកលើកទី ២ ។ ទោះយ៉ាងណា នៅពាក់កណ្ដាលទសវត្សឆ្នាំ ១៩៦០ ភាពសុទិដ្ឋិនិយមអំពីកំណើនសេដ្ឋកិច្ចនៅក្នុងប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ បានចាប់ផ្ដើមផ្ដល់នូវក្ដីកង្វល់អំពីកំណើននៃភាពអត់ការងារធ្វើ និងភាពថេរនៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ។ ដោយឆ្លុះបញ្ចាំងពីការព្រួយបារម្ភនេះ អង្គការពលកម្មអន្តរជាតិ (ILO) បានបញ្ជូន

បេសកកម្មរុករកជាច្រើនទៅកាន់ប្រទេសផ្សេងៗគ្នា ដើម្បីស៊ើបអង្កេតអំពីលក្ខណៈនៃបញ្ហាប្រឈមការងារនៅក្នុង ប្រទេសនីមួយៗ និងអ្វីដែលអាចធ្វើបានដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងក្តីកង្វល់នេះ។

១.២.១.២. កំឡុងឆ្នាំ ១៩៧០

អ្នកជំនាញវិទូអង់គ្លេស Keith Hart បានបង្កើតពាក្យ វិស័យក្រៅផ្លូវការ ក្នុងកំឡុងពេលសិក្សាឆ្នាំ ១៩៧១ ដែលសំដៅលើសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចក្នុងចំណោមជនចំណាកស្រុក ពីជនបទទៅទីក្រុងអាក្រា ប្រទេសហ្កាណា។ លោក Keith Hart បានសន្និដ្ឋានថា ទោះបីមានឧបសគ្គខាងក្រៅនិងការគ្រប់គ្រងលើមូលធននិយមក៏ដោយ ក៏ជនចំណាកស្រុកភាគច្រើនបានចូលរួមក្នុងសកម្មភាពក្រៅផ្លូវការដែរ ដែលពួកគេមាន "សមត្ថភាពស្វ័យតសម្រាប់បង្កើតប្រាក់ចំណូល"។ បេសកកម្មការងារពិភពលោកដំបូងរបស់ILO គឺទៅកាន់ប្រទេសកេនយ៉ា ក្នុងឆ្នាំ ១៩៧២ ។ ទាំងបេសកកម្មហាត និងបេសកកម្មកេនយ៉ាត្រូវបានកត់សម្គាល់ពីប្រសិទ្ធភាព ភាពច្នៃប្រឌិ និងភាពធន់នៃវិស័យនេះ ប៉ុន្តែគំនិតនេះទទួលបានការស្វាគមន៍ចម្រុះនៅក្នុងរង្វង់ការអភិវឌ្ឍន៍។ មនុស្សជា ច្រើនបាននិយាយថា សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនៅក្នុងប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍គឺមានលក្ខណៈជាគ្រឿងបរិក្ខា និងមិន មានទំនាក់ទំនងជាមួយសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ ឬការអភិវឌ្ឍន៍មូលធននិយមទំនើបទេ ហើយវានឹងរលាយបាត់ជាមួយនឹងកំណើនសេដ្ឋកិច្ច ឬការអភិវឌ្ឍន៍ឧស្សាហកម្មទំនើប។ អ្នកខ្លះទៀតបានអះអាងថា ការអភិវឌ្ឍន៍ឧស្សាហកម្ម និងការពង្រីកសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ គួរតែយកគំរូតាមប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ ជាងនៅប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍ ព្រោះគំរូនៃការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ និងរបស់ប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍ មានលក្ខណៈខុសគ្នា។

១.២.១.៣. កំឡុងឆ្នាំ ១៩៨០-១៩៩០

នៅទសវត្សឆ្នាំ ១៩៨០ ការជជែកដេញដោលបានពង្រីកការរួមបញ្ចូលការផ្លាស់ប្តូរដែលកើតឡើងនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចមូលធននិយមជឿនលឿន ដែលផលិតកម្មត្រូវបានរៀបចំឡើងវិញ ឲ្យទៅជាអង្គភាពសេដ្ឋកិច្ចខ្នាតតូចវិមជ្ឈការ និងអាចបត់បែនបាន។ ការផ្លាស់ប្តូរទាំងនេះ ត្រូវបានផ្សារភ្ជាប់ជាមួយនឹងការងារក្រៅប្រព័ន្ធ។ ការងារស្តង់ដារបានប្រែក្លាយទៅជាការងារដែលមិនមានលក្ខណៈស្តង់ដា ដោយមានប្រាក់ឈ្នួលគិតជាម៉ោង និងអត្ថប្រយោជន៍តិចតួច ឬផលិតកម្មត្រូវបានចុះកិច្ចសន្យា ដោយផ្អែកលើអត្រាបំណែកដោយមិនមានអត្ថប្រយោជន៍ដល់សហគ្រាសខ្នាតតូចក្រៅប្រព័ន្ធ និងអ្នកធ្វើការខាងឧស្សាហកម្មទេ។ នៅក្នុងដំណើរការនេះ សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធបានក្លាយជាអចិន្ត្រៃយ៍ ទោះបីជាអ្នកក្រោមបង្គាប់ និងអ្នកនៅក្នុងបន្ទុកមានលក្ខណៈពិសេសន ការអភិវឌ្ឍន៍មូលធននិយមក៏ដោយ ។វិបត្តិសេដ្ឋកិច្ចដូចជានៅអាមេរិកឡាទីនក្នុងទសវត្សឆ្នាំ ១៩៨០ និងអាស៊ី នៅទសវត្សឆ្នាំ ១៩៩០ បានបង្ហាញថាប្រជាជនដែលបាត់បង់ការងារក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធងាកទៅរកការងារធ្វើ នៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ដើម្បីរកប្រាក់ចំណូលចិញ្ចឹមជីវិត។ ដូចនេះ នៅពេលដែលមានកំណើន

អតិផរណា គ្រួសារនីមួយៗនឹងរកប្រាក់ចំណូលតាមរយៈការងារនៅសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ដើម្បីបំពេញតម្រូវការដែលចំបាច់ នៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ។

១.២.១.៤. កំឡុងឆ្នាំ ២០០០ រហូតមកដល់បច្ចុប្បន្ន

នៅទសវត្សឆ្នាំ ២០០០ មានការចាប់អារម្មណ៍ជាថ្មី ទៅលើសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនៅទូទាំងពិភពលោក ដោយសារតែសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធមិនត្រឹមតែរីកចម្រើនប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែវាបានក៏លេចចេញជារូបរាងថ្មីនៅកន្លែងដែលមិននឹកស្មានដល់ផងដែរ។ ការងារក្រៅប្រព័ន្ធ បានកើនឡើងគួរឱ្យកត់សម្គាល់ ក្នុងកំឡុងពេលមានវិបត្តិសេដ្ឋកិច្ចដ៏ធំបានកើតមានឡើង។ ក្រោយមក មានការទទួលស្គាល់កាន់តែច្រើនឡើងថាសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធមានទំនាក់ទំនងជាមួយសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ និងបានរួមចំណែកដល់សេដ្ឋកិច្ចទូទៅ។ ការជួយដល់ជនក្រីក្រដែលកំពុងធ្វើការនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ គឺមានសារៈសំខាន់ណាស់ សម្រាប់ការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ និងវិសមភាពដូចគ្នាទៅនឹងការគាំទ្រស្ត្រីក្រីក្រដែលកំពុងធ្វើការនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ។ ដូចនេះ សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធមានសារៈសំខាន់សម្រាប់ការកាត់បន្ថយវិសមភាពយេនឌ័រ។ សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនាពេលបច្ចុប្បន្នជាមុខវិជ្ជាមួយសម្រាប់សិក្សាផ្ទាល់ខ្លួនដោយមានការចូលរួមពីនិស្សិត ដោយធ្វើការស្រាវជ្រាវជាវិញ្ញាសាជាច្រើន រួមមាន សេដ្ឋកិច្ចការសិក្សាយេនឌ័រ ទំនាក់ទំនងឧស្សាហកម្ម នយោបាយសង្គមវិទ្យា គោលនយោបាយសង្គម និងផែនការទីក្រុង។[6]

១.២.២. ប្រវត្តិនៃការសិក្សាសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

ពាក្យ សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយ អង្គការពលកម្មអន្តរជាតិ ក្នុងការសិក្សាយ៉ាងទូលំទូលាយទៅលើទីផ្សារការងាររបស់ប្រទេសហ្គាណា ដោយលោក Hart នៅឆ្នាំ១៩៧៣។ ក្រោយមក វាត្រូវបាន ប្រើនៅក្នុងរបាយការណ៍របស់ ILO ស្តីពីស្ថានភាពទីផ្សារការងារនៅតាមបណ្តាទីក្រុងនានានៃទ្វីបអាហ្វ្រិក និង ត្រូវបានប្រើប្រាស់ដោយធនាគារពិភពលោក ក្នុងការសិក្សាពីនគរូបនីយកម្ម និងភាពក្រីក្រដែលបានបាចសាច ពាសពេញពិភពលោក ។ ពាក្យនេះត្រូវបានប្រើប្រាស់យ៉ាងទូលំទូលាយ ក្នុងការពិពណ៌នាអំពីរចនាសម្ព័ន្ធនៃសេដ្ឋកិច្ចពីរ ក្នុងប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍។ សេដ្ឋកិច្ចប្រភេទនេះរួមមានសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ និងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធដែលប្រតិបត្តិការកើតឡើងក្រៅប្រព័ន្ធប្រពៃណី ហើយផ្តល់នូវផលប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមកិច្ចជាច្រើន។ វាត្រូវបានវិវត្តដើម្បីរួមបញ្ចូលប្រភេទសាច់ប្រាក់ និងប្រតិបត្តិការមិនមែនសាច់ប្រាក់ផ្សេងៗទៀត ទាំងក្នុង ជាច្រើន។

[6] គេហទំព័រ https://www.wiego.org/informal-economy/history-debates (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី៣០ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០២២)

១.២.៣. ប្រភេទមុខរបរដែលស្ថិតក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

អ្នកដែលស្ថិតនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ គឺសំដៅទៅលើចំនួនដ៏ច្រើនសន្ធឹកសន្ធាប់នៃមីក្រូសហគ្រាស និងសហគ្រាសខ្នាតតូចដែលភាគច្រើននៃសហគ្រាសទាំងនោះ គេឃើញមានតាមផ្ទះ កសិដ្ឋាន តាមដងផ្លូវ បន្ទប់ ឬហាងតូចៗ។ ក្រៅពីនេះ អ្នកធ្វើការដែលខ្វះនូវការការពារ និងការគាំទ្រក៏ស្ថិតនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធដែរ ដែលអ្នកទាំងនោះមានដូចជា[7]

- អ្នកប្រកបរបរការងាររកស៊ីដោយខ្លួនឯង ដែលសំដៅលើអ្នកប្រកបការងារដោយខ្លួនឯងដែលធ្វើការតែម្នាក់ឯង ឬធ្វើការជាមួយនិយោជិកដែលគ្មានប្រាក់ឈ្នួល។
- អ្នកធ្វើការនៅតាមមីក្រូសហគ្រាស ឬសហគ្រាសក្រៅប្រព័ន្ធទាំងឡាយណាដែលធ្វើការដោយគ្មានកិច្ចសន្យាជាប់លាប់ ឬគ្មានកាន់មុខការជាប់លាប់។
- អ្នកធ្វើការងាររកស៊ីចិញ្ចឹមជីវិត ដែលគ្មានលទ្ធភាពទទួលបានពត៌មានឥណទាន ការបណ្តុះបណ្តាល ការផ្តល់ប្រឹក្សា និងសេវាផ្សេងៗ។
- សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចដែលមិនចុះបញ្ជី ដោយសារតែមានកំហិតជាច្រើននៅក្នុងនីតិវិធី។

១.២.៤. ចរិតលក្ខណៈនៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

១.២.៤.១. ស្របច្បាប់ ឬផ្ទុយពីច្បាប់

សកម្មភាពការងារក្រៅប្រព័ន្ធ មិនមែនសុទ្ធតែជាសកម្មភាពផ្ទុយពីច្បាប់នោះទេ។ សកម្មភាពទាំងនោះជាសកម្មភាពស្របច្បាប់ ឬផ្ទុយពីច្បាប់អាស្រ័យលើការដោះដូរទិនិញ ឬសេវាកម្មដែលមិនមានការគេចវេសពីការបង់ពន្ធជូនរដ្ឋ។ ឧទាហរណ៍៖ ការលក់អាហារ សម្លៀកបំពាក់ ឬសេវាកម្មថែទាំក្មេង គឺជាទង្វើស្របច្បាប់ ប៉ុន្តែអាចកំណត់ជាសកម្មភាពផ្ទុយពីច្បាប់ នៅពេលដែលសកម្មភាពទាំងនោះមិនបានចុះបញ្ជីពាណិជ្ជកម្ម ឬ គេចវេសន៍ពីការបង់ពន្ធជូនរដ្ឋ។

១.២.៤.២. សាច់ប្រាក់ជាមធ្យោបាយនៃការដោះដូរ

នៅក្នុងការងារក្រៅប្រព័ន្ធ ឬសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ មានការប្រើប្រាស់ជាសាច់ប្រាក់ ឬរូបិយប័ណ្ណសម្រាប់ជាមធ្យោបាយចម្បងក្នុងការដោះដូរ ជាជាងការទូទាត់ដោយសែក ឬប័ណ្ណឥណទាន ដើម្បីចៀសវាងនូវការកត់ត្រាប្រតិបត្តិការនៃការទូទាត់។

[7] គេហទំព័រ https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---stat/documents/publication/wcms_422437.pdf (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី០៣ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២២)

១.២.៤.៣. ប្រាក់ចំណូលប្រចាំខែ ឬប្រាក់កម្រៃប្រចាំថ្ងៃដែលគ្មានការចុះបញ្ជី

នៅពេលដែលការទូទាត់សាច់ប្រាក់មិនត្រូវបានកត់ត្រាក្នុងប្រតិបត្តិការទេនោះ ប្រាក់ចំណូលមិនត្រូវបានជាប់ពន្ធអាករទេ។ ការធ្វើបែបនេះ ផ្តល់ផលចំណេញទាំងសងខាងដល់និយោជក និងនិយោជិត ដោយដល់រដ្ឋាភិបាល ឬក្រសួងពាក់ព័ន្ធនូវចំនួននិយោជិតដែលបម្រើការឲ្យខ្លួន។

១.២.៤.៤. លក្ខខណ្ឌពលកម្ម ឬការងារ

ប្រភេទការងារក្រៅប្រព័ន្ធត្រូវបានសម្គាល់តាមរយៈការងារដែលមានលក្ខណៈអន់ជាងការងារក្នុប្រព័ន្ធត្រង់ចំណុចមួយចំនួនដូចជា ប្រាក់កម្រៃ សន្តិសុខសុវត្ថិភាព ស្តង់ដារការងារ និងការការពារពីការកេងប្រវ័ញ្ច។ អ្នកដែលធ្វើការនៅក្រៅប្រព័ន្ធ នឹងត្រូវទទួលបានប្រាក់កម្រៃទាបជាងអ្នកធ្វើការក្នុងប្រព័ន្ធ ហើយប្រាក់កម្រៃទាំងនោះមិនបានរាប់បញ្ចូលនូវ ប្រាក់របបសន្តិសុខសង្គម ប្រាក់ធានារ៉ាប់រងសុវត្ថិភាព ដោយសារតែពួកគេធ្វើការពុំមានចុះបញ្ជីការងារត្រឹមត្រូវតាមបទបញ្ញត្តិការងារនោះទេ។

១.២.៥. មូលហេតុដែលបណ្តាលឲ្យមានការកើនឡើងនៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

សហគ្រិនភាគច្រើន បានធ្វើការសិក្សាស្រាវជ្រាវទៅលើមូលហេតុ នៃការកើនឡើងនៃសហគ្រាសក្រៅប្រព័ន្ធ ដែលការសិក្សានោះបានបង្ហាញថា ផលប៉ះពាល់ទាំងឡាយណា ដែលជះឥទ្ធិពលទៅលើសហគ្រាសក្រៅប្រព័ន្ធគឺ មានការទាក់ទងទៅនឹងឧបសគ្គនៃការចូលក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ។ ដូចនេះចំនួនអ្នកប្រកបអាជីវកម្ម និង អ្នកធ្វើការនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធមានការកើនឡើងដោយសារតែមូលហេតុដូចខាងក្រោម៖

១.២.៥.១. ការទាញយកកម្លាំងពលកម្មនៅមានកម្រិត

ទីផ្សារការងារមានសារៈសំខាន់ណាស់ចំពោះប្រជាជនម្នាក់ៗ ពីព្រោះមនុស្សភាគច្រើនជាពិសេសគ្រួសារក្រីក្រ។ តួយ៉ាង នៅក្នុងប្រទេសក្រីក្រភាគច្រើន អត្រានៃចំនួនប្រជាជនមានការកើនឡើងជាលំដាប់ ដែលធ្វើឲ្យកម្លាំងពលកម្មនៅក្នុងប្រទេសទាំងនោះក៏មានការកើនឡើងផងដែរ។ ការកើនឡើងនៃកម្លាំងពលកម្មនេះបណ្តាលឲ្យមានភាពលើសនៃកម្លាំងពលកម្ម នៅក្នុងទីផ្សារការងារ។ ការស្រូបយកកម្លាំងពលកម្ម នៅក្នុងវិស័យកសិកម្ម និងវិស័យការងារក្នុងប្រព័ន្ធក៏នៅមានកម្រិតនៅឡើយ។ ម៉្យាងទៀត ប្រជាជននៅក្នុងប្រទេសក្រីក្រមួយចំនួនខ្វះជំនាញក្នុងការបម្រើការងារក្នុងវិស័យក្នុងប្រព័ន្ធ។ ហេតុដូចនេះហើយ កម្លាំងពលកម្មដែលលើសទាំងនោះគ្មានជម្រើសក្រៅពីចូលបម្រើការ និងប្រកបរបរនៅក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធទេ ដោយហេតុថាការបើកអាជីវកម្ម និងការបម្រើការងារនៅក្នុងវិស័យនេះចំណាយដើមទុនតិច និងមិនតម្រូវឲ្យមានការអប់រំខ្ពង់ខ្ពស់នោះទេ។

១.២.៥.២. ភាពរារាំងនៃការឈានចូលក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ

ការប្រកបអាជីវកម្មនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ តម្រូវឲ្យមានការចុះបញ្ជីពាណិជ្ជកម្ម ដែលការចុះឈ្មោះអាជីវកម្មដំបូង និងថ្លៃអាជ្ញាប័ណ្ណអាចនឹងចំណាយប្រាក់ និងពេលវេលាច្រើនលើសលប់ ដោយអាជីវករទាំងនោះ គ្មានលទ្ធភាពចំណាយថវិការក្នុងការចុះបញ្ជីនេះទេ។ ម៉្យាងវិញទៀត ប្រជាជនមួយចំនួនមិនមានការយល់ដឹងពី ដំណើរការក្នុងការចុះបញ្ជី និងការបង់ពន្ធឡើយ ក្រៅពីនេះ បុគ្គលមួយចំនួនមានការស្ទាក់ស្ទើរក្នុងការផ្តល់ព័ត៌មានអំពីទ្រព្យសម្បត្តិផ្ទាល់ខ្លួនរបស់ពួកគេដល់មន្ត្រីរដ្ឋាភិបាល ពីព្រោះពួកគេមានការព្រួយបារម្ភថាព័ត៌មាននេះអាចត្រូវបានបញ្ជូនទៅមនុស្សដែលពាក់ព័ន្ធនឹងឧក្រិដ្ឋកម្មធ្ងន់ធ្ងរនិងមានគំរោងរៀបចំឧក្រិដ្ឋកម្ម ដែលអាចធ្វើ ឱ្យពួកគេក្លាយជាគោលដៅសម្រាប់សកម្មភាពឧក្រិដ្ឋទាំងនោះ។ លើសពីនេះទៅទៀត អំពើពុករលួយគឺជាកត្តា ចំបងមួយដែលរារាំងអាជីវករក្នុងការចូលប្រកបអាជីវកម្មក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ ដោយពួកគេគិតថាការមិនចុះ បញ្ជី និងមិនបង់ពន្ធអាចកាត់បន្ថយការទាក់ទងជាមួយមន្ត្រីសាធារណៈពុករលួយ នេះសបញ្ជាក់ថាពួកគេគ្មាន ទំនុកចិត្តទៅរដ្ឋាភិបាលទេ។ កត្តាទាំងនេះហើយដែលបណ្តាលឲ្យប្រជាជនជាច្រើននៅតែបន្តប្រកបរបរសេដ្ឋកិច្ច ក្រៅប្រព័ន្ធ។[8]

១.២.៥.៣. ការអប់រំ និងការបណ្តុះបណ្តាលជំនាញនៅមានកម្រិត

ការងារមួយចំនួននៅក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធតម្រូវឲ្យបុគ្គលិកមានការអប់រំនិងមានចំនេះដឹងក្នុងកម្រិតណាមួយច្បាស់លាស់។ ប៉ុន្តែបុគ្គលមួយចំនួន មិនបានទទួលការអប់រំ ឬការអប់រំនៅមានកម្រិតទាប ដែលបណ្តាលឲ្យពួកគេមិនអាចបម្រើការនៅក្នុងវិស័យនេះបាន។ ម៉្យាងវិញទៀត ស្ថាប័នក្នុងប្រព័ន្ធមួយចំនួនក៏គ្មានលទ្ធភាពគ្រប់គ្រាន់ក្នុងការបណ្តុះបណ្តាល និងអប់រំដល់បុគ្គលដែលស្ទើរសមត្ថភាពផងដែរ។ ដូចនេះហើយការកែលម្អហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ការលើកកម្ពស់ការអភិវឌ្ឍន៍ជំនាញ និងការជំរុញការកែទម្រង់ស្ថាប័ន គឺជាយុទ្ធសាស្ត្រដ៏ល្អដើម្បីបង្ការការកើនឡើងនៃការងារនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ។

១.២.៥.៤. ការមិនយកចិត្តទុកដាក់ពីរាជរដ្ឋាភិបាល

រដ្ឋាភិបាលនៅប្រទេសមួយចំនួន នមានការធ្វើអន្តរាគមន៍និងយកចិត្តទុកដាក់ទៅលើអាជីវកម្មក្រៅប្រព័ន្ធទេ ដោយសារតែពួកគេគិតថាសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនឹងធ្លាក់ចុះបន្តិចម្តងៗ ស្របពេលដែលមានការកើនឡើងនៅក្នុងវិស័យឧស្សាហកម្មទំនើប។ ប៉ុន្តែដោយសារតែ ការមិនយកចិត្តទុកដាក់ពីសំណាក់រដ្ឋាភិបាលនេះហើយ បណ្តាលឲ្យអត្រាអ្នកធ្វើការនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធមានការកើនឡើងជារៀងរាល់ឆ្នាំ។ ដូចនេះយកចិត្តទុកដាក់ពីរាជរដ្ឋាភិបាលគឺមានសារៈសំខាន់ណាស់ក្នុងការទប់ស្កាត់ការកើនឡើងនៃវិស័យសេដ្ឋកិច្ច ក្រៅប្រព័ន្ធ។

[8] OECD. Removing Barriers to Formalisation (OECD Library, 2007).

១.២.៥.៥. បញ្ហាយ៉ាប់យ៉ឺននៃសេដ្ឋកិច្ច

ខណៈពេលដែលប្រទេសមួយជួបប្រទះនឹងវិបត្តិសេដ្ឋកិច្ច មនុស្សភាគច្រើននៅក្នុងប្រទេសនោះនឹងត្រូវបាត់បង់ការងារ ដែលបណ្តាលឲ្យពួកគេត្រូវបង្ខំឱ្យធ្វើការក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ទោះបីជាការងារទាំងនោះទទួលបានប្រាក់ឈ្នួលទាប គ្មានការការពារ និងមានហានិភ័យខ្ពស់ក៏ដោយ។ ការសិក្សាបានរកឃើញថាប្រជាជនចំនួន ១,៨ ពាន់លាននាក់ ឬច្រើនជាងពាក់កណ្តាលនៃកម្លាំងពលកម្មពិភពលោកកំពុងធ្វើការដោយគ្មានកិច្ចសន្យាការងារក្នុងប្រព័ន្ធ និងសន្តិសុខសង្គមទេ។ លោក Johannes Jutting បានមានប្រសាសន៍ថា "សូម្បីតែនៅពេលដែលមានអត្រាកំណើនសេដ្ឋកិច្ចរឹងមាំក៏ដោយ ក៏ការងារក្រៅប្រព័ន្ធនៅក្នុងតំបន់ខ្លះនៃប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍នៅតែបន្តកើនឡើងផងដែរ"។ ដូចនេះ ចំណែកនៃការងារក្រៅប្រព័ន្ធមាននិន្នាការកើនឡើងក្នុងអំឡុងពេលមានវិបត្តិសេដ្ឋកិច្ច ឧទាហរណ៍៖ ក្នុងអំឡុងពេលមានវិបត្តិសេដ្ឋកិច្ចនៅអាហ្សង់ទីន (១៩៩៩ ២០០២) សេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសនេះបានធ្លាក់ចុះជិត ១ ភាគ ៥ ខណៈពេលដែលការងារក្រៅប្រព័ន្ធបានកើនឡើងពី ៤៨% ទៅ ៥២%។[9]

១.៣. ភាពវិជ្ជមាន និងអវិជ្ជមាននៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

១.៣.១. ភាពវិជ្ជមាននៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

ក. សម្រាប់កម្មករក្រៅប្រព័ន្ធ

- ទទួលបានការបណ្តុះបណ្តាលជំនាញផ្សេងៗ ការអភិវឌ្ឍចំណេះដឹង និងគំនិតស្មារតី
- មានភាពងាយស្រួលក្នុងការធ្វើការងារទាំងទីកន្លែង និងពេលវេលា
- កាត់បន្ថយឧបសគ្គនៅពេលធ្វើការងារពីព្រោះភាគច្រើនធ្វើការជាមួយគ្រួសារ។

ខ. សម្រាប់អតិថិជន និងពាណិជ្ជករក្រៅប្រព័ន្ធ

តម្លៃទំនិញ និងសេវាកម្មមានតម្លៃសមរម្យដែលប្រព្រឹត្តទៅតាមសំណើររបស់អតិថិជន។

គ. ការមានភាពទូលំទូលាយសម្រាប់សង្គម

- ប្រាក់ចំណូលនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ បានចំណាយចូលទៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ ដែលនេះជាការរួមចំណែកជាផ្លូវការទៅក្នុងកំណើនសេដ្ឋកិច្ច តាមរយៈការចែកចាយទំនិញ និងសេវាកម្ម
- មានការបណ្តុះបណ្តាលបុគ្គលិក ដែលវាជួយកាត់បន្ថយនីកម្មភាពក្នុងសង្គម
- ការអនុគ្រោះពន្ធ អាចឲ្យពួកគេមានលទ្ធភាពក្នុងការចូលរួមកសាងសង្គម។

[9] D. Pardo. The informal econamy and developing countries: an engine of growth and a source of abuse, 30 October 2019.

សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ បានផ្តល់ឱកាសជាថ្មីដល់អ្នកដែលបរាជ័យនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ។ ចំណុចវិជ្ជមានមួយទៀតនៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ គឺធ្វើឲ្យនិយោជិតមានការងារធ្វើ ដើម្បីកាត់បន្ថយនីកម្មជន នៅក្នុងប្រទេស។ ដូច្នេះហើយ សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធជួយបំពេញបន្ថែមចំណុចខ្វះខាតនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធបានបណ្តោះអាសន្ន។

១.៣.២. ភាពអវិជ្ជមាននៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

ក. សម្រាប់កម្មករក្រៅប្រព័ន្ធ

- កង្វះហិរញ្ញវត្ថុ
- ការទទួលប្រាក់ឈ្នួលមិនសមស្របទៅនឹងកម្លាំងពលកម្ម
- ពិបាកក្នុងការពង្រីកអាជីវកម្ម ដែលមិនអាចធ្វើការផ្សព្វផ្សាយដោយបើកចំហ
- មានឧបសគ្គច្រើនក្នុងការឈានជើងចូលក្នុងទីផ្សារការងារក្នុងប្រព័ន្ធ ដោយសារបញ្ហាការងារ ដែលធ្លាប់មានរបស់ពួកគេនៅមានកម្រិត។

ខ. សម្រាប់អតិថិជន និងពាណិជ្ជកម្មក្រៅប្រព័ន្ធ

ការរៀបចំកិច្ចសន្យាដោះដូរទំនិញ ឬសេវាកម្មរវាងអតិថិជន និងពាណិជ្ជករក្រៅប្រព័ន្ធអាចនឹងមានកំណត់ ឬមិនមានការកំណត់អាស្រ័យដោយការព្រមព្រៀងរវាងបុគ្គលទាំងសងខាង ហើយអាចនឹងមិនមានការគាំទ្រពីច្បាប់។

គ. ការមានភាពទូលំទូលាយសម្រាប់សង្គម

- បាត់បង់ការគ្រប់គ្រងលើគុណភាពផលិតផល និងសេវាកម្មដែលផលិត និងចែកចាយ
- ការងារមិនត្រឹមត្រូវ និងស្ថិតិប្រាក់ចំណូលមិនពិតប្រាកដ អាចមានផលប៉ះពាល់ដល់ការងារ និងអាជីវកម្មដែលគាំទ្រដោយរដ្ឋាភិបាលក្នុងការអនុវត្តគោលនយោបាយថ្នាក់មូលដ្ឋាន និងថ្នាក់ជាតិ។[10]

១.៤. ការទាក់ទងគ្នារវាងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ និងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

ប្រទេសទាំងអស់ នៅលើសាកលលោកយើងនេះ ធ្វើការទទួលស្គាល់សេដ្ឋកិច្ចថា ជាកត្តាលើកជម្រុញដល់ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រទេសជាតិយ៉ាងសំខាន់។ បើយោងទៅតាមការសិក្សាស្រាវជ្រាវ សេដ្ឋកិច្ច គឺជាវិទ្យាសាស្ត្រ ដ៏ទូលំទូលាយមួយ ដែលគេអាចធ្វើការបែងចែកប្រភេទរបស់វាទៅលើលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ ឬបរិបទរបស់ប្រទេស និងទៅតាមវិសាលភាពនៃសេដ្ឋកិច្ច។ ជាក់ស្តែង ប្រសិនបើផ្អែកទៅលើការប្រកបអាជីវកម្ម យើងមើលឃើញថា គេបែងចែកសេដ្ឋកិច្ចជាពីរគឺ សេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ និងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ។

[10] ហេង សារ៉េន និងចោង យ៉ានីដា, *ការលើកកម្ពស់ជីវភាពគ្រួសារតាមរយៈសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ* (សារណាបញ្ចប់ការសិក្សាថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ, សាកលវិទ្យាល័យភូមិនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច, ២០២០), ១៣និង១៤។

- **សេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ** គឺសំដៅលើរាល់សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចទាំងឡាយណា ដែលស្ថិតនៅក្នុងក្របខណ្ឌច្បាប់ និងមានការទទួលស្គាល់ពីសង្គម អាជ្ញាធរសាធារណៈ ហើយមានការយកចិត្តទុកដាក់ ពីសំណាក់រដ្ឋាភិបាល។
- **សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ** សំដៅនូវរាល់សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចទាំងឡាយណា ដែលស្ថិតនៅក្រៅក្របខណ្ឌច្បាប់ និងមិនមានការយកចិត្តទុកដាក់ពីរដ្ឋាភិបាល និងអាជ្ញាធរសាធារណៈ។

បើទោះបីជាមានការបែងចែករវាងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ និងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធយ៉ាងណាក្តីក៏ សេដ្ឋកិច្ចទាំងពីរនេះ នៅតែមានទំនាក់ទំនងជាមួយគ្នា ដោយទំនាក់ទំនងរវាងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ និងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនេះ គឺត្រូវបានគេសង្កេតឃើញតាមរយៈទំនាក់ទំនងរវាងសហគ្រាសក្នុងប្រព័ន្ធ និងសហគ្រាសក្រៅប្រព័ន្ធ រួមជាមួយគ្នានឹង ទំនាក់ទំនងរវាងនិយោជិតក្រៅប្រព័ន្ធ និងសហគ្រាសក្នុងប្រព័ន្ធ។

❖ ទំនាក់ទំនងរវាងសហគ្រាសក្នុងប្រព័ន្ធ និងសហគ្រាស

ភាគច្រើននៃសហគ្រាសក្នុងប្រព័ន្ធ ទទួលបានការផ្គត់ផ្គង់វត្ថុធាតុដើម និងទំនិញសម្រេចពីសហគ្រាសក្រៅប្រព័ន្ធ ដោយផ្ទាល់ ឬដោយចម្លងការ ព្រោះនៅក្នុងទីផ្សាររបស់សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ មានការប្រកួតប្រជែងគ្នាខ្លាំង ដែលជាហេតុធ្វើអោយតម្លៃទំនិញមានការធ្លាក់ចុះ និងផ្តល់នូវភាពងាយស្រួល ចំពោះសហគ្រាសក្នុងប្រព័ន្ធ ក្នុងការស្វែងរកការផ្គត់ផ្គង់ដែលមានតម្លៃថោក សម្រាប់បំពេញតម្រូវការ អាជីវកម្មរបស់ខ្លួន។

❖ ទំនាក់ទំនងរវាងនិយោជិតក្រៅប្រព័ន្ធ និងសហគ្រាសក្នុងប្រព័ន្ធ

ដោយសារតែភាពលើសនៃកម្លាំងពលកម្ម ដែលមាននៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ធ្វើអោយការទទួលបានថ្លៃឈ្នួលពលកម្មរបស់អ្នកធ្វើការក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធមានកម្រិតទាប។ ហេតុដូចនេះហើយទើបសហគ្រាសក្នុងប្រព័ន្ធមួយចំនួន ដែលចង់ធ្វើការកាត់បន្ថយការចំណាយ ទៅលើបុគ្គលិកក្នុងសហគ្រាស របស់ខ្លួន នឹងធ្វើការជួលជំនួសមកវិញនូវ កម្លាំងពលកម្មនៅក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ដែលក្នុងនោះរួមមាន អ្នកបោសសម្អាត អ្នកដឹកជញ្ជូន និងអ្នកបេះផ្លែឈើជាដើម។[11]

[11] ប៊ុន សេង និងអាន គឹមស្រ៊, *ស្ត្រីលើកកម្ពស់ជីវភាពគ្រួសារតាមរយៈសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ* (សារណាបញ្ចប់ការសិក្សាថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ, សាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច, ២០១៧), ១៧។

១.៥. ធាតុចាំបាច់ ក្នុងការយកចិត្តទុកដាក់ទៅលើការប្រកបការងារនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

យោងតាមអង្គការពលកម្មអន្តរជាតិ ដែលមានប្រទេសកម្ពុជាចូលជាសមាជិក បានជម្រុញអោយមានការងារសមរម្យនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ។ ការងារសមរម្យ គឺសំដៅទៅលើការងារ ដែលផ្តល់ប្រាក់ចំណូលសមល្មមសម្រាប់ទ្រទ្រង់ជីវភាពរស់នៅរបស់អ្នកធ្វើការ និងសមាជិកក្នុងគ្រួសារ ដោយធានាអោយបាននូវសុវត្ថិភាពការងារ និងសុខាមាលភាពល្អប្រសើរ តាមរយៈការការពារខាងផ្នែកសង្គមកិច្ច និងធានាអោយបាននូវសិទ្ធិ សេរីភាពក្នុងការដំណើរការ រៀបចំ ចាត់ចែង និងឱកាសក្នុងការទទួលបាននូវសេវាផ្សេងៗយ៉ាងត្រឹមត្រូវសម្រាប់ បង្កើនផលិតភាព និងប្រសិទ្ធភាពការងារ។[12]

កាលបើនិយាយដល់សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ គេអាចនិយាយបានថាការងារសមរម្យ គឺពិបាកធ្វើការសម្រេចអោយបានខ្លាំងណាស់ ប៉ុន្តែវាពិតជាអាចធ្វើទៅរួច ប្រសិនបើមានការយកចិត្តទុកដាក់ពីសំណាក់រដ្ឋាភិបាល និងអាជ្ញាធរសាធារណៈ ពីព្រោះតាមការសង្កេតឃើញអំពីកង្វះខាត នៃការងារនៅក្នុង សេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ គឺជាហេតុធ្វើអោយមនុស្សជាច្រើន បានបង្ខំចិត្តធ្វើការក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ដែលផ្នែកនានាក្នុងវិស័យ នេះ ប្រឈមនឹងកង្វះខាតការងារសមរម្យ ឬឱនភាពនៃការងារសមរម្យ ឱនភាពនៃសិទ្ធិ ឱនភាពនៃការការពារ ខាងសង្គមកិច្ច និងឱនភាពនៃភាពតំណាង។

១.៥.១. ភាពខ្វះខាតនៃការងារសមរម្យ

មនុស្សជាច្រើននៅកម្ពុជា ធ្វើការក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ពីព្រោះថាផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធមិនបានឆ្លើយតបទៅនឹងកំណើននៃកម្លាំងពលកម្មប្រចាំឆ្នាំបាន ខណៈការងារក្នុងប្រព័ន្ធមានប្រមាណត្រឹមតែ ១៥% ប៉ុណ្ណោះ ដែលធ្វើអោយ មនុស្សជាច្រើននាក់ទៀតមានបំណងចូលទៅកាន់ទីផ្សារការងារ បានបង្ខំចិត្តធ្វើការក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ដែលជាទីទាំងឡាយណាពុំបានផ្តល់អោយអ្នកធ្វើការនូវលក្ខខ័ណ្ឌការងារល្អប្រសើរឡើយ។ ភាគច្រើនបញ្ហាដែលកើតមាន ហើយអ្នកធ្វើការងារក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធត្រូវប្រឈមនោះគឺ ប្រាក់ចំណូលមិនសមល្មមសម្រាប់ការផ្គត់ផ្គង់ជីវភាពគ្រួសារ មិនមានឱកាសសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ កង្វះនូវសន្តិសុខ សុវត្ថិភាព និងសុខភាពការងារ៖ មិនបានទទួលការការពារផ្នែកច្បាប់ និងការការពារខាងសង្គមកិច្ច ពុំមានអង្គការសមាគមតំណាងអោយកម្មករនិយោជិត សម្រាប់ការបញ្ចេញមតិ ដើម្បីបម្រើការពារផលប្រយោជន៍របស់ពួកគេ តាមរយៈការធានាឲ្យបាននូវប្រសិទ្ធភាពក្នុងការសន្ទនាសង្គមរវាងនិយោជក កម្មករនិយោជិត និងរដ្ឋាភិបាល។

[12] អង្គការពលកម្មអន្តរជាតិ, *សៀវភៅណែនាំស្តីពីការងារសមរម្យក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនៅប្រទេសកម្ពុជា* (ភ្នំពេញ៖ ការិយាល័យពលកម្មអន្តរជាតិ, ២០០៦), ១៣។

១.៥.២. ភាពខ្វះខាតនៃសិទ្ធិ

អ្នកធ្វើការក្រៅប្រព័ន្ធ មិនត្រូវបានគេទទួលស្គាល់ និងមិនត្រូវបានកម្រិតដោយច្បាប់ទេ ហេតុនេះហើយទើបពុំមានសិទ្ធិទទួលបានការការពារតាមផ្លូវច្បាប់ឡើយ ប៉ុន្តែអាជ្ញាធរសាធារណៈមួយចំនួន នៅតែមានការយល់ច្រឡំ អំពីសកម្មភាពអាជីវកម្មដែលមិនបានកំណត់ដោយច្បាប់ នៃសហគ្រាសក្រៅប្រព័ន្ធ ជាមួយនឹងសកម្មភាពអាជីវកម្មខុសច្បាប់។ កន្លងមកយើងឃើញថា អ្នកធ្វើការប្រកបរបរក្រៅប្រព័ន្ធជានិច្ចកាល ត្រូវបានទទួលរងនូវការយាយីរខានពីអាជ្ញាធរ តាមរយៈការបង្ក្រាប ការជំរិតយកប្រាក់ ការស៊ីសំណូក និងការបៀតបៀនខាងផ្លូវកាយទៀតផង។

អ្នកធ្វើការក្រៅប្រព័ន្ធទៀតសោត មិនត្រូវបានគ្រប់គ្រងដោយច្បាប់ស្តីពីការងារនោះទេ ពីព្រោះច្បាប់ការងារផ្តែកសំខាន់ទៅលើមូលដ្ឋាននៃទំនាក់ទំនងរវាងកម្មករនិយោជិត និងនិយោជក ហើយការចុះបញ្ជីអាជីវ កម្ម ក៏មានការពិបាកខ្លាំងសម្រាប់អ្នកប្រកបអាជីវកម្មទ្រង់ទ្រាយតូច ដែលជាហេតុធ្វើអោយ ពួកគេត្រូវបង្ខំចិត្ត ដំណើរការសកម្មភាពរកស៊ីដោយគ្មានអាជ្ញាប័ណ្ណត្រឹមត្រូវ។

១.៥.៣. ភាពខ្វះខាតនៃការការពារខាងសង្គមកិច្ច

ជាទូទៅ អ្នកធ្វើការក្រៅប្រព័ន្ធពុំទទួលបាននូវលក្ខខ័ណ្ឌការងារត្រឹមត្រូវ និងទទួលរងហានិភ័យការងារដូចជា គ្រោះថ្នាក់ការងារ គ្រោះថ្នាក់ផ្នែកសុខភាពជាដើម ពោលគឺច្បាប់ស្តីពីរបបសន្តិសុខសង្គម អនុវត្តចំពោះតែអ្នកធ្វើការទាំងឡាយណា ដែលគ្រប់គ្រងដោយច្បាប់ការងារតែប៉ុណ្ណោះ។ ភាគច្រើននៃអ្នកធ្វើការក្រៅប្រព័ន្ធមិនថា អ្នកធ្វើការ ឬអ្នកប្រកបរបរនៅតាមផ្ទះនោះទេ សុទ្ធតែទទួលរងនូវហានិភ័យដែលអាចកើតមានជាយថាហេតុដោយសារពួកគេមិនបានយល់ដឹង ពីគ្រោះថ្នាក់ការងារតាមរយៈការប្រើប្រាស់សំភារៈ ឧបករណ៍ និងគ្រឿងម៉ាស៊ីនមួយចំនួន ដែលបង្កគ្រោះថ្នាក់ដល់សុខភាពរបស់ពួកគេ។ ម្យ៉ាងទៀតភាពខ្វះខាតនៃការទទួលបានពត៌មានអំពីសុវត្ថិភាពការងារ អនាម័យការងារ ការបណ្តុះបណ្តាលត្រឹមត្រូវ និងវិធីសាស្ត្រក្នុងការការពារខ្លួនពីជម្ងឺឆ្លង និងមេរោគឆ្លងផ្សេងៗ ជាមូលហេតុនៃការនៅតែបន្តមានការគំរាមកំហែងយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរ ទៅដល់ប្រសិទ្ធភាព ការងាររបស់ប្រជាពលរដ្ឋដែលប្រកបការងារក្រៅប្រព័ន្ធ។

ដោយហេតុតែ អ្នកធ្វើការក្រៅប្រព័ន្ធ មិនទទួលបានប្រាក់សោធននិវត្តន៍ ឬប្រាក់បំណាច់ពេលមានជំងឺនោះ និងពុំអាចមានលទ្ធភាពទទួលបានសេវាសន្តិសុខសង្គមទេនោះ ដែលបញ្ហាទាំងនេះ មិនត្រឹមតែជះឥទ្ធិពលទៅលើអ្នកធ្វើការដោយផ្ទាល់ប៉ុណ្ណោះទេ គឺថែមទាំងផ្តល់នូវផលប៉ះពាល់ទៅលើសមាជិកគ្រួសាររបស់ពួក គេទាំងមូល រួមមានទាំងកុមារ ដែលត្រូវបង្ខំចិត្តបោះបង់ការសិក្សាមកធ្វើការរកប្រាក់ចំណូលផ្គត់ផ្គង់គ្រួសារថែម ទៀតផង។

១.៥.៤. ភាពខ្វះខាតនៃអ្នកតំណាង

ជានិច្ចជាកាល អ្នកធ្វើការក្រៅប្រព័ន្ធ និងសហគ្រិនក្រៅប្រព័ន្ធ មិនមានការចងក្រងជាអង្គការ ឬសមាគម និងមិនមានតំណាងក្នុងការចូលរួមក្នុងវេទិកាផ្សេងៗ ជាហេតុធ្វើអោយពួកគេស្ទើរតែមិនមានសំលេង ឬការបញ្ចេញមតិអ្វីសោះដើម្បីធ្វើការចរចា ឬការចុះអនុសញ្ញារួមជាមួយនិយោជក ម្ចាស់ជំនួយ សង្គមស៊ីវិល ឬរដ្ឋបាលសាធារណៈក្នុងការការពារសិទ្ធិរបស់ពួកគេ។ ហេតុដូចនេះហើយ ទើបគប្បីធ្វើការយកចិត្តទុកដាក់ខ្ពស់ចំពោះផលប្រយោជន៍ដែលត្រូវទទួលបានរបស់ពួកគេ។ មូលហេតុនៃការមិនចងក្រងជាអង្គការតំណាងគឺៈ

- ភាពខុសប្លែកគ្នានៃមុខរបរ និងផលប្រយោជន៍ ដែលធ្វើអោយពិបាកក្នុងការប្រមូលផ្តុំពួកគេជាមួយគ្នា។
- មិនបានយល់ដឹងអោយច្បាស់ពី ភាពសំខាន់នៃការបង្កើតអោយមានអង្គការតំណាង ដោយសារតែតម្រូវការជាបឋមរបស់ពួកគេគឺ រកលុយដើម្បីចិញ្ចឹមជីវិត ហើយមិនព្រមលៃលកពេលវេលាសម្រាប់ ការជួបជុំ ឬពិភាក្សាគ្នាជាក្រុម។
- ការធ្វើការហួសកម្លាំង ជាហេតុធ្វើអោយពួកគេពិបាករកពេលជួបប្រជុំ និងពិភាក្សាគ្នា អំពីបញ្ហានានា។
- ខ្វះស្ថេរភាព និងភាពមិនទៀងទាត់នៃរយៈពេលមានការងារធ្វើរបស់ពួកគេ។
- ការភ័យខ្លាច ពីការបំភិតបំភ័យ រួមជាមួយនឹងការដកចេញពីការងារ។

១.៦. សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា

អត្ថន័យ ឬនិយមន័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ខុសប្លែកគ្នាពីប្រទេសមួយទៅប្រទេសមួយ អាស្រ័យលើស្ថានភាពបច្ចុប្បន្នរបស់ប្រទេសនោះ។ ដោយឡែក កម្ពុជាបានកំណត់និយមន័យ សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ថាជាសកម្មភាពទាំងឡាយណាដែលមិនមានគ្រឹះស្ថាន អាស័យដ្ឋានច្បាស់លាស់ ដែលមានអ្នកប្រកបរបររកស៊ុដោយខ្លួនឯង និងមានប្រើកម្មករពេញម៉ោង ឬមិនពេញម៉ោង ដោយប្រតិបត្តិការពឹងផ្អែកលើកំលាំងពលកម្មច្រើន និងមានការផ្លាស់ប្តូរការងារឆាប់រហ័ស មានប្រើប្រាស់ថាមពលដែលមានប្រភពពីមនុស្ស ឬសត្វ។

ក្នុងន័យការងារ សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធរួមបញ្ចូលសកម្មភាពមួយចំនួនធំដូចជា ការប្រកបមុខរបរចិញ្ចឹមជីវិត ឬមុខរបរសំរាប់តែមួយរស់ និងអ្នកដែលប្រកបការងារដោយខ្លួនឯង ព្រមទាំងអ្នកធ្វើការមានប្រាក់ឈ្នួល និងគ្មានប្រាក់ឈ្នួលនៅក្នុងសហគ្រាសក្នុងប្រព័ន្ធ និងក្រៅប្រព័ន្ធ។ អ្នកធ្វើការខ្លះនៅក្នុងសហគ្រាសក្នុងប្រព័ន្ធត្រូវបានគេបញ្ចូលជាសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ដោយសារនិយោជករបស់ពួកគេ មិនបានប្រកាសជូនដំណឹងអំពីបុគ្គលិករបស់ខ្លួនទៅដល់ក្រសួងការងារ។

ទីក្រុងភ្នំពេញ មុខរបរក្រៅប្រព័ន្ធរួមមាន អ្នករត់តាក់ស៊ី អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី អ្នកធាក់ស៊ីក្លូ អ្នកលក់តាម ដងផ្លូវ អ្នកខាត់ស្បែកជើង អ្នកប្រមូលសំរាម អ្នកជួសជុលយានយន្តតាមចិញ្ចើមថ្នល់ ជាងកំបោរ កម្មករសំណង់សិប្បករ ជាងកាត់ដេរសំលៀកបំពាក់ ជាងអ៊ុតសក់ និងអ្នកបំរើតាមផ្ទះ។

១.៦.១. ប្រភេទការងាររបស់សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

តាមរយៈការបង្ហាញរបស់អង្គការពលកម្មអន្តរជាតិប្រចាំប្រទេសកម្ពុជា បានអោយដឹងថាការបែងចែកប្រភេទការងារក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ធ្វើឡើងទៅតាមផ្នែកការងារសំខាន់ៗ រួមមាន៖

- និយោជក៖ មនុស្សម្នាក់ ឬច្រើននាក់ ធ្វើការបោះទុនរកស៊ី ឬបើកដំណើរការសហគ្រាស ខ្នាតតូច ដែលភាគច្រើន គេឃើញមានតាមផ្ទះ កសិដ្ឋាន បន្ទប់ ឬហាងតូចៗតាមដងផ្លូវនានា ដែលជួលកម្មករនិយោជិតពីរទៅបីនាក់។ នៅកម្ពុជាមានមនុស្សមួយចំនួនតូចប៉ុណ្ណោះ (ប្រហែល ៨១១០ នាក់) ដែលត្រូវបានចាត់ទុកជានិយោជក និងក្នុងចំណោមនោះ បុរសមានរហូតដល់ពីរភាគបី នៃនិយោជក ដែលធ្វើការក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ។
- អ្នកប្រកបរបររកស៊ីដោយខ្លួនឯង៖ អ្នកប្រកបអាជីវកម្មផ្ទាល់ខ្លួន ឬដំណើរការក្នុងសហគ្រាសពាណិជ្ជកម្មខ្នាតតូច ដោយមិនបានជួលកម្មករនិយោជិតដែលមានប្រាក់ឈ្នួល។ គេសង្កេតឃើញថា ស្ត្រីភាគច្រើនមាននិន្នាការ ជាអ្នកប្រកបមុខរបរកាត់ដេរ តម្បាញ ការធ្វើសិប្បកម្ម និងប្រកបការងារ ឬអាជីវកម្មផ្ទាល់ខ្លួនផ្សេងៗ។ រីឯបុរសវិញមាននិន្នាការ ប្រកបការងារក្នុងអាជីវកម្មលក់ដូរ ជួសជុល យានយន្តការងារសំណង់ ជាងដែក ជាងឈើ ធ្វើតុ ទូ កៅអី និងការធ្វើសិប្បកម្ម។ល។ ចំណែក អ្នកដទៃទៀត គឺជាកម្មករ ឬអ្នកបើកបររថយន្ត ឈ្នួល អ្នករត់ម៉ូតូឌុប ម៉ូតូកង់បី រ៉ឺម៉កម៉ូតូជាដើម។
- និយោជិត៖ ជាមនុស្ស ឬក្រុមមនុស្សដែលធ្វើការអោយនិយោជកសាធារណៈ ឬឯកជន ច្បាស់លាស់ និងមានកិច្ចសន្យាត្រឹមត្រូវ អ្នកទាំងនោះរួមមាន អ្នករត់តុ កម្មករសម្អាតតាមផ្ទះ កម្មករជាប់កិច្ចសន្យាជាដើម ក្នុងគោលបំណងគឺដើម្បីទទួលបានកម្រៃជាប្រាក់ឈ្នួល កម្រៃជើងសា និងកម្រៃទូទាត់ ទៅតាមបរិមាណនៃការងារជាសាច់ប្រាក់ ឬជាវត្ថុ ។ បើយោងតាមការ ចុះផ្សាយរបស់ក្រសួងការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ នៅថ្ងៃទី១៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩ បានអោយដឹងថា នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាមានកម្មករនិយោជិតសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធមានប្រមាណ ២៤ លាននាក់ ដែលបានកំពុងបម្រើការក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ខណៈពេលដែលកម្មករនិយោជិតសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ មានប្រមាណជិត១,៥លាននាក់ តែប៉ុណ្ណោះ។[13]
- អ្នកធ្វើការដែលមិនមានប្រាក់ឈ្នួល៖ ជាសមាជិកគ្រួសារចូលរួមចំណែកធ្វើការងារ ដោយមិនយកកម្រៃក្នុងសហគ្រាសធុនតូចក្រៅប្រព័ន្ធសេដ្ឋកិច្ចមួយ។ ភាគច្រើនអ្នកប្រកបរបរប្រភេទនេះ ធ្វើការអោយអ្នកប្រកបរបររកស៊ីផ្ទាល់ខ្លួន ដែលប្រតិបត្តិការដោយសាច់ញាតិរស់នៅក្នុងគ្រួសារជាមួយគ្នា។ ចំពោះ

[13] ក្រសួងការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ, *ក្រុមជំនាញរបស់ILO ចុះមកវាយតម្លៃលើសកម្មភាពប្រែក្លាយសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនៅកម្ពុជា អោយទៅជាសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ ២០១៤-២០១៨* (ភ្នំពេញ៖ ក្រសួងការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ, ២០១៩)។

ទីកន្លែង កន្លែងស្នាក់នៅ ចំណីអាហារហូបចុក និងប្រាក់ឧបត្ថម្ភផ្សេងៗ ដែលម្ចាស់អាជីវកម្មបានផ្តល់ដល់ពួកគេ គឺមិនត្រូវបានរាប់បញ្ចូល ឬចាត់ទុកថាជាការទូទាត់ប្រាក់ឈ្នួល ចំពោះកម្លាំងពលកម្មរបស់ពួកគេឡើយ។[14]

១.៦.២. ចរិតលក្ខណៈនៃអ្នកធ្វើអាជីវកម្មក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

ប្រជាជនដែលរស់នៅតាមតំបន់ជនបទ ភាគច្រើនប្រឈមមុខនឹងភាពក្រីក្រ និងឱកាសការងារទាបស្របពេលដែលកម្មសិទ្ធិដីធ្លីនៅមានភាពខ្វះខាត ជាហេតុធ្វើអោយការប្រកបរបរកសិកម្មរបស់ពួកគេស្ថិតក្នុងទ្រង់ទ្រាយតូចនៅឡើយ ដែលពិបាកក្នុងការផ្គត់ផ្គង់ជីវភាពគ្រួសារបានគ្រប់គ្រាន់។ ដោយសារតែបញ្ហាទាំងអស់នេះហើយ ទើបប្រជាជនមួយចំនួនធំសម្រេចចិត្តធ្វើចំណាកស្រុកពីជនបទ ដើម្បីស្វែងរកការងារនៅទីក្រុង និងទីប្រជុំជននានាក្នុងស្រុក ក៏ដូចជាប្រទេសជិតខាងផងដែរ។

នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា អ្នកដែលធ្វើចំណាកស្រុក គេសង្កេតឃើញគឺដោយសារតែមានការកើនឡើង នូវការងារក្នុងវិស័យរោងចក្រឧស្សាហកម្មផ្នែកកាត់ដេរ បូករួមនឹងកង្វះខាតនៃការងារក្នុងតំបន់ផងនោះ ជាហេតុធ្វើអោយពួកគេសម្រេចចិត្តចាកចេញពីស្រុកកំណើត និងធ្វើការផ្លាស់ប្តូរទីលំនៅមកកាន់ទីក្រុង ដើម្បីស្វែងរកប្រាក់ចំណូលសម្រាប់ផ្គត់ផ្គង់ជីវភាពគ្រួសារ។ ដូចគ្នាជាមួយនឹងករណីខាងលើនេះដែរ នៅក្នុងចំណោមប្រជាពលរដ្ឋទាំងនោះ មានមួយចំនួនបានធ្វើការប្រកបរបររកស៊ីក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធដូចជាអ្នកលក់តាមដងផ្លូវ លក់បន្លែ លក់មីឆា លក់ភេសជ្ជៈតាមរទេះ រត់ម៉ូតូឌុប រត់តាក់ស៊ី និងរត់ម៉ូតូកង់បីជាដើម។ ក្រៅពីមុខរបរក្រៅ ប្រព័ន្ធ ប្រជាពលរដ្ឋមួយចំនួន ដែលមានជំនាញការងារតិចតួច បានប្រកបការងារនៅក្នុង វិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ ប៉ុន្តែអ្នកទាំងអស់នោះ ភាគច្រើនងាយប្រឈមនឹងការបោកប្រាស់ និងកេងប្រវ័ញ្ចលើផលប្រយោជន៍ ការងារ និងលក្ខខណ្ឌការងារ នេះគឺដោយសារតែកង្វះនូវចំណេះដឹងផងដែរ។

ក្នុងឆ្នាំ២០១២ ក្នុងចំណោមប្រជាពលរដ្ឋ ដែលមានការងារធ្វើសរុប នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា មានប្រជាពលរដ្ឋចំនួន ៦០,២% បានធ្វើការក្នុងវិស័យក្រៅប្រព័ន្ធ ពុំមានស្តង់ដារត្រឹមត្រូវនោះទេ (និយោជិតខ្លះទទួលបានប្រាក់ឈ្នួលមូលដ្ឋាន គឺគិតអត្រាធ្វើការប្រចាំម៉ោង ឬប្រចាំថ្ងៃ អ្នកខ្លះទៀតទទួលបានប្រាក់ឈ្នួលតាមមូលដ្ឋានការងារជាក់ស្តែង ហើយការបើកប្រាក់ឈ្នួលអាចជាប្រាក់សុទ្ធ ឬជាសម្ភារៈប្រដាប់ប្រដាផ្សេងៗជាដើម) ហើយក៏

[14] អង្គការពលកម្មអន្តរជាតិ, *ការងារសមរម្យសម្រាប់ស្ត្រី និងបុរសនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ: ទំរង់ និងការអនុវត្តល្អៗនៅកម្ពុជា* (ការិយាល័យពលកម្មអន្តរជាតិ, ឆ្នាំ២០០៦), ៣១ និង៣២)។

មិនមានប្រាក់ឈ្នួល អប្បបរមាត្រូវបានកំណត់ដោយច្បាប់នៅឡើយទេ លើកលែងតែចំពោះកម្មករនិយោជិតក្នុងវិស័យក្នុងប្រព័ន្ធដូចជាវិស័យកាត់ដេរសម្លៀកបំពាក់ និងស្បែកជើងជាដើម។[15]

១.៦.៣. មូលហេតុដែលបណ្តាលឲ្យមានកំណើននៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

កត្តានានាដែលមានឥទ្ធិពលទៅលើទំហំនៃកម្លាំងពលកម្មនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនៅកម្ពុជា មានលក្ខណៈដូចគ្នានឹងកត្តាផ្សេងទៀតនៅក្នុងប្រទេសដទៃដែរ ជាពិសេសប្រទេសដែលមានការអភិវឌ្ឍន៍តិចតួចដែលសេដ្ឋកិច្ចមានលក្ខណៈអាចប្រៀបធៀបគ្នាបាន។ កត្តាទាំងនេះរួមមាន ការិយាធិតេយ្យ អំពើពុករលួយ និងថ្លៃខ្ពស់នៃប្រតិបត្តិការអាជីវកម្មនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ ចំនួនប្រជាជនក្រីក្រច្រើន កំណើនសេដ្ឋកិច្ចមិនគ្រប់គ្រាន់ អតិរេកនៃកម្លាំងពលកម្ម និងការលុបបំបាត់ចោលទូទាំងពិភពលោកនូវប្រព័ន្ធកូតាលើការនាំចេញសំលៀកបំពាក់។

១.៦.៣.១. ការិយាធិបតេយ្យ និងភាពមិនស្មើគ្នា

គេឃើញថា ការិយាធិបតេយ្យនៅកម្ពុជាមានភាពពាក់ព័ន្ធគ្នាយ៉ាងស្អិតរមួត អំពើពុករលួយដែលបណ្តាលអោយថ្លៃនៃការប្រកបអាជីវកម្មគ្រប់ប្រភេទបានក្លាយជាឧបសគ្គមួយគួរអោយបារម្ភ មានន័យថាដើម្បីប្រតិបត្តិ ការអាជីវកម្មក្នុងប្រព័ន្ធបាន លុះត្រាតែអាជីវកម្មមានទំហំធំ និងធ្វើការស្នើសុំចូលក្នុងប្រព័ន្ធ ដែលឆ្លងកាត់រង្វង់ ការិយាធិបតេយ្យមួយចំនួន ដូចជា នីតិវិធីសុំអាជ្ញាប័ណ្ណមានលក្ខណៈស្មុគស្មាញ ការចំណាយលើការចុះបញ្ជីធ្វើអាជីវកម្ម ជាមួយនាយកដ្ឋាននីតិកម្មនៃក្រសួងពាណិជ្ជកម្មដោយផ្ទាល់ ចំពោះក្រុមហ៊ុនមួយចំនួន ឬការចុះបញ្ជី ជាមួយការិយាល័យខេត្ត ក្រុងនៃក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម ក្នុងករណីសហគ្រាសឯកកម្មសិទ្ធិ ដែលចំណាយលើអំពើពុករលួយមានរហូតដល់៥% នៃចំណូលពីការលក់ប្រចាំឆ្នាំ និងលើសពី ៦% ចំពោះក្រុមហ៊ុនធំៗ នេះបើយោង ទៅតាមការអង្កេតរបស់ធនាគារពិភពលោក។ ប្រព័ន្ធនៃការចុះបញ្ជីនៅថ្នាក់ខេត្ត ក្រុងតែម្យ៉ាងគឺវាគ្រប់គ្រាន់ ណាស់ហើយ ក្នុងការបំបាក់ទឹកចិត្តសហគ្រាសធុនតូច ដែលស្ថិតនៅទីជនបទដាច់ស្រយាល។ ជារួមការចុះ បញ្ជីពាណិជ្ជកម្មមួយក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធនៅកម្ពុជា ត្រូវសុំអាជ្ញាប័ណ្ណផ្សេងៗទៀត ពីក្រសួងខុសៗគ្នា ហើយ ត្រូវបានគេប៉ាន់ស្មានឃើញ ត្រូវចំណាយអស់ប្រមាណ ១.៥០០ដុល្លារអាមេរិក និងចំណាយថេរវេលាអស់ ប្រហែល ៩៤ថ្ងៃ។ ថ្មីៗនេះ ដំណើរការចុះបញ្ជីពាណិជ្ជកម្មថ្មីនៅក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម ត្រូវបានគេរៀបចំឡើងវិញ ក្រោមកម្មវិធីកំចីមួយដែលផ្តល់ដោយ ADB ជាលទ្ធផល ប្រកាសលេខ ១៦២ ចេញនៅថ្ងៃទី២៣ ខែសីហា ឆ្នាំ ២០០៤ ដោយក្រសួងពាណិជ្ជកម្មជាផ្លូវការ បានកាត់បន្ថយថ្លៃ ចុះបញ្ជីមកនៅត្រឹមតែ ១៧៧ដុល្លារ

[15] ថៃ សុម៉ារី និងឡា ស៊ីឡាយ, *ការធ្វើចំណាកស្រុក* (សារណាបញ្ចប់ការសិក្សាថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ, សាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច, ២០១៨), ៤០-៤១។

អាមេរិក ប៉ុន្តែការសិក្សាថ្មីៗនេះរបស់ ILO បង្ហាញថាបុគ្គលិកក្រសួងនៅតែបន្តស្នើសុំថ្លៃសេវាសម្របសម្រួល ហើយថ្លៃនៃ ការចុះបញ្ជីជាទូទៅ មានចំនួនចាប់ពី ២៥០ ដល់ ៣០០ដុល្លារអាមេរិក រួមទាំងថ្លៃផ្លូវការ និងថ្លៃសេវាសម្របសម្រួល។ ជាលទ្ធផលសហគ្រាសធុនតូច និងមធ្យមចំនួនប្រហែល ២៧០០០សហគ្រាស ក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅ ប្រព័ន្ធបានសម្រេចមិនចុះបញ្ជីជាមួយក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម ដោយសារមូលហេតុប្រតិបត្តិការអាជីវកម្មក្រៅប្រព័ន្ធ មានភាពប្រសើរជាង យ៉ាងហោចណាស់ក៏អាចជៀសវាងការមកត្រួតពិនិត្យដោយអធិការកិច្ចជាផ្លូវការ និងក ផ្លូវការ ដែលស្វែងរកសំណូក។

១.៦.៣.២. ភាពក្រីក្រ

ភាពក្រីក្រ ដែលបណ្តាលមកពីផលិតភាពទាប និងប្រាក់ចំណូលតិចជះឥទ្ធិពលដល់ការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋ កិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ។ តាមការប៉ាន់ស្មាន គេសង្កេតឃើញថា ៤០% ទៅ ៤៥%នៃប្រជាជនកម្ពុជាទាំងមូលរស់នៅ ក្រោមបន្ទាត់ភាពក្រីក្រ។ ជាលទ្ធផលនៃគំលាតរវាងទីជនបទ និងទីក្រុង គឺបណ្តាលអោយមានប្រជាជនត្រូវបង្ខំ ចិត្តធ្វើការនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ តាមរយៈការធ្វើចំណាកស្រុកពីទីជនបទ មកកាន់ទីក្រុង ដែលជាមជ្ឈមណ្ឌលនៃការវិនិយោគលើសណ្ឋាគារ រោងចក្រ និងក្រុមហ៊ុននានា ។

១.៦.៣.៣. កំណើនសេដ្ឋកិច្ចមិនគ្រប់គ្រាន់ និងការលើសកម្លាំងពលកម្ម

កំណើនសេដ្ឋកិច្ចមិនគ្រប់គ្រាន់ និងអតិរេកនៃកម្លាំងពលកម្ម ជាកត្តាដែលធ្វើអោយមានកំណើននៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ដោយសារគម្រោងនៃការបង្កើតការងារតាមរយៈការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស (FDI) ដែលផ្តល់នូវឱកាសការងារនៅវិស័យក្នុងប្រព័ន្ធដោយផ្ទាល់ចំនួនប្រមាណ ៣៣៧០៣ ការងារ តែចំនួននេះទាបឆ្ងាយជាងចំនួនអ្នកចូលមកកាន់ទីផ្សារការងារ ដែលគេប៉ាន់ស្មានថា អាចកើនដល់ជាង ២០០០០០ នាក់ក្នុងមួយឆ្នាំ ជាហេតុធ្វើអោយកម្លាំងពលកម្មមានចំនួនលើសពីសេចក្តីត្រូវការ ហើយជំរុញអោយមនុស្សដែលពុំមានការងារធ្វើទទួលយកមុខរបរក្រៅប្រព័ន្ធវិញ។

១.៦.៤. សារៈសំខាន់ និងអត្ថប្រយោជន៍នៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

ជាការពិតណាស់ ការងារនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនៅកម្ពុជា ដើរតួយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការផ្តល់ការងារដល់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងស្រុក ដើម្បីធ្វើអោយអត្រាគ្មានការងារធ្វើក្នុងប្រទេស មានកម្រិតទាប និងបានចូលរួមចំណែកយ៉ាងច្រើនក្នុងកំណើនសេដ្ឋកិច្ចជាតិ ជាមួយនឹងការទទួលបានមកវិញនូវអត្ថប្រយោជន៍មួយចំនួន អំពីការសម្រេចចិត្តប្រកបការងារក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនេះ។

ស្របពេលជាមួយគ្នានេះដែរ សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធបានផ្តល់នូវលក្ខណៈងាយស្រួលដល់ប្រជាជនដែលមានបំណង ក្នុងការឈានជើងចូលទៅកាន់ទីផ្សារ ដោយសារការប្រតិបត្តិការទីផ្សារអាជីវកម្មក្នុងក្របខណ្ឌ

សេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធមានលក្ខណៈស្មុគស្មាញខ្លាំង ដែលតម្រូវអោយមានការចុះបញ្ជីពាណិជ្ជកម្មជាមួយក្រសួងពាក់ព័ន្ធ ត្រូវមានអាជ្ញាប័ណ្ណ និងត្រូវបង់ពន្ធជូនរដ្ឋថែមទៀត។ ផ្ទុយមកវិញ ចំពោះអ្នកប្រកបអាជីវកម្មក្នុងសេដ្ឋ កិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ គឺមិនតម្រូវអោយបំពេញដូចទៅនឹងអ្វីដែលសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធត្រូវការនោះទេ ពោលនោះគឺអាជីវករដែលមានដើមទុនតិច ហើយចំណេះដឹង និងការអប់រំនៅមានកម្រិតនោះក៏អាចប្រកបរបររកស៊ីបានដែរ។ ប្រការដែលសំខាន់នៃការសម្រេចចិត្តប្រកបអាជីវកម្មក្រៅប្រព័ន្ធនេះ គឺការទទួលបាននូវប្រាក់ចំណូលដើម្បីផ្គត់ផ្គង់ជីវភាពគ្រួសារ និងអាចធ្វើអោយពួកគេមានភាពម្ចាស់ការលើខ្លួនឯងជាងមុន។

លើសពីនេះទៅទៀត គេឃើញថាភាពក្រីក្រនៅកម្ពុជានៅតែមានការកើនឡើងដដែល បើទោះបីជាប្រទេសកម្ពុជាមានកំណើនសេដ្ឋកិច្ចខ្លាំងក្នុងរង្វង់ ៧% រយៈពេល២ទសវត្សរ៍ចុងក្រោយនេះក៏ដោយ។ ភាពច្រើននៃប្រជាជនក្រីក្រ គឺអសមត្ថភាពក្នុងការឈានជើងចូលធ្វើការក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ ដោយសារតែពួកគេមានការសិក្សាអប់រំទាប និងមូលធនតិច។ យ៉ាងណាមិញ ពួកគេគ្មានជម្រើស ហើយធ្វើការបង្ខំចិត្តប្រកបមុខរបរ ក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ដោយសារតែសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធបានផ្តល់ការងារសមស្របសម្រាប់ពួកគាត់ ក្នុងការចិញ្ចឹមជីវិតរស់នៅ។ ដូចនេះហើយសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធមិនត្រឹមតែស្រូបយកកម្លាំងពលកម្មពីប្រជាជនដែលមានចំណូលទាបនោះទេ ថែមទាំងចូលរួមក្នុងការកាត់បន្ថយនូវភាពក្រីក្រក្នុងប្រទេស និងបានផ្តល់នូវអត្ថប្រយោជន៍ដល់ប្រជាពលរដ្ឋជាច្រើន ក្នុងការទទួលបានប្រាក់ចំណូលសម្រាប់ផ្គត់ផ្គង់ជីវភាពរស់នៅប្រចាំថ្ងៃរបស់ខ្លួន និងសម្រាប់ក្រុមគ្រួសារផងដែរ។

១.៦.៥. ឧបសគ្គនានាក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

ទន្ទឹមនឹងការប្រកបរបរមុខរបររកស៊ីក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធក្នុងប្រទេសកម្ពុជាដើរតួយ៉ាងសំខាន់ក្នុងកំណើនសេដ្ឋកិច្ចគ្រួសារ និងកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ អ្នកធ្វើការក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនៅប្រទេសកម្ពុជា បានប្រឈមទៅនឹងបញ្ហាប្រឈមមួយចំនួន ទាក់ទងនឹងកម្លាំងពលកម្មការងារក្រៅប្រព័ន្ធ មានដូចជាបំលាស់ប្តូរការងារច្រើនកន្លែងក្នុងពេលតែមួយ ដោយសារតែមិនមានឯកសារច្បាស់លាស់ ការប្រើប្រាស់កម្លាំងច្រើន តែទទួលបានប្រាក់ឈ្នួលទាប ដោយសារកង្វះខាតចំណេះដឹង និងជំនាញ ច្បាស់លាស់ និងការទទួលរងការបោកប្រាស់ កេងប្រវ័ញ្ចលើផលប្រយោជន៍ការងារ និងលក្ខខណ្ឌការងារក្នុងពេលបំពេញភារកិច្ច។ រីឯការរំខាន ការគំរាមកំហែង និងការជម្រិតទារប្រាក់ពីសំណាក់អាជ្ញាធរសាធារណៈ គេសង្កេតឃើញមានជារៀងរាល់ថ្ងៃ ចំពោះការធ្វើអាជីវកម្មនៅតាមដងផ្លូវ និងតាមចិញ្ចើមថ្នល់ជាដើម។ ពេលខ្លះ ការបំពេញការងារជួបប្រទះនឹង គ្រោះថ្នាក់ធ្ងន់ធ្ងរ ហើយមិនមានប្រាក់សម្រាប់ធ្វើការព្យាបាលជម្ងឺអោយបានត្រឹមត្រូវ។ ចំណែកខ្លះទៀត ការទទួលរងគ្រោះថ្នាក់នោះរហូតដល់ពិការភាព ឬឈានទៅដល់ការស្លាប់ទៅទៀត ដែលវាធ្វើអោយបាត់បង់នូវប្រាក់ចំណូល

គ្រួសារ រួមទាំងបន្ថែមនូវបន្ទុកធ្ងន់ដល់គ្រួសារ និងអាចទៅរកភាពក្រីក្រ ដោយសារតែការចំណាយកាន់តែច្រើន និងគ្មានអ្វីជាទីពឹងបន្តទៀត។

ជារួមសកម្មភាពប្រកបរបររបស់សេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ គឺមិនត្រូវបានគ្រប់គ្រង និងការពារដោយច្បាប់ នៅឡើយ ជាមួយនឹងបទបញ្ញត្តិនៅមានលក្ខណៈមិនច្បាស់លាស់ផងដែរនោះ ធ្វើអោយអ្នកធ្វើការក្រៅប្រព័ន្ធ បានប្រឈមមុខនឹងបញ្ហាជាច្រើន ជាពិសេសអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី ដែលគ្មានកន្លែងចំណតណាត្រឹមត្រូវ សម្រាប់ពួកគាត់ នៅពេលត្រូវការឈប់ចាំទទួលភ្ញៀវ ឬនៅពេលដែលឈប់សម្រាកមួយពេលៗតាមដងផ្លូវ តែងតែរងនូវការ រំខានពីសំណាក់អាជ្ញាធរសាធារណៈ និងសន្តិសុខជាដើម។

១.៦.៥.១. ក្របខណ្ឌច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

ប្រសិនបើធ្វើការក្រឡេកមើលផ្នែកច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិផ្សេងៗរបស់រដ្ឋាភិបាលនៅកម្ពុជា បានបន្ថែមបន្ទុកដល់ប្រជាពលរដ្ឋដែលប្រកបការងារសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ដូចជាការិយាល័យធិបតេយ្យ អំពើពុករលួយ និងការចំណាយខ្ពស់ក្នុងប្រតិបត្តិការអាជីវកម្ម។

តាមច្បាប់ស្តីពីបញ្ញត្តិពាណិជ្ជកម្ម តម្រូវអោយអាជីវកម្មទាំងអស់ធ្វើប្រតិបត្តិការចុះបញ្ជីពាណិជ្ជកម្មនៅក្រសួងមានសមត្ថកិច្ចជាច្រើនដូចជា ក្រសួងពាណិជ្ជកម្មសម្រាប់ការចុះបញ្ជីពាណិជ្ជកម្ម ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ សម្រាប់ការធានាលេខអត្តសញ្ញាណ ពន្ធប៉ាតង់ និងពន្ធអាករលើតម្លៃបន្ថែមផ្សេងទៀត ក្រសួងការងារសម្រាប់ការអនុម័តលើបទបញ្ជាផ្ទៃក្នុង និងក្រសួងពាក់ព័ន្ធដទៃទៀត ប្រសិនបើសកម្មភាពអាជីវកម្ម មានការទាក់ទងទៅនឹងក្រសួងទាំងនោះ។ ប្រភេទអាជីវកម្មខ្លះ ត្រូវបានរួចផុត ពីកាតព្វកិច្ចបង់ពន្ធលើប្រាក់ចំណេញ ដូចជាប្រភេទសិប្បកម្មជាលក្ខណៈគ្រួសារ និងប្រភេទអាជីវកម្មមានផលរបរប្រចាំឆ្នាំក្រោម ២៥០ លានរៀល។[16] ទោះជាយ៉ាងណាក្តី សហគ្រាស ដែលមិនស្ថិតនៅក្រោមច្បាប់នេះ នៅតែត្រូវសុំការអនុញ្ញាត ឬអាជ្ញាប័ណ្ណពីក្រសួងពាណិជ្ជកម្មផងដែរ។ ករណីសហគ្រាសជាច្រើន ចាំបាច់ជ្រើសរើសយកការប្រកបរបរក្នុង លក្ខខណ្ឌក្រៅប្រព័ន្ធ ដោយការប្រតិបត្តិការអាជីវកម្មដោយគ្មានការអនុញ្ញាតិ និងការចុះបញ្ជីបានត្រឹមត្រូវនោះ ក៏ដើម្បីចៀសវៀងនូវបទបញ្ញត្តិដ៏ស្មុគស្មាញនានា និងការចំណាយខ្ពស់លើការចុះបញ្ជី។

សរុបមកការគេចវេចពីការបង់ពន្ធ និងកង្វះទំនុកចិត្តលើតម្លាភាពក្នុងការគ្រប់គ្រងរបស់រដ្ឋាភិបាលជំរុញ អោយកើតមានការមិនគោរពច្បាប់។ ភាពងាយរងគ្រោះរបស់អ្នកធ្វើការក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ មានការកើនឡើងទ្វេដង ដោយសារពួកគេពិបាកក្នុងការគោរព និងប្រតិបត្តិតាមច្បាប់ដែលបានកំណត់ទាំងនោះ បូក

[16] គេហទំព័រ https://www.khmerhome.com/article/67707 (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី១៥ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២២)

រួម ជាមួយ នឹងការរំខាន ការគំរាមកំហែង និងការគាបសង្កត់ពីអាជ្ញាធរសាធារណៈផងនោះ ជាហេតុធ្វើអោយពួកគេទទួល បានប្រាក់ចំណូលទាប និងការងារមានលក្ខណៈមិនទៀងទាត់ទៀតផង។

១.៦.៥.២. បញ្ហានានាពាក់ព័ន្ធ នឹងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ

ច្បាប់ការងារនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាបច្ចុប្បន្ន គឺពុំបានបញ្ជាក់អំពីកិច្ចគាំពារតាមផ្លូវច្បាប់ ក្នុងលក្ខខណ្ឌការងារសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនៅឡើយទេ ដែលធ្វើអោយអ្នកធ្វើការក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ទទួលរងនូវ ផលប៉ះពាល់ជាច្រើនដែលពុំមានវិធានការណ៍ និងការឆ្លើយតបណាមួយ ទាក់ទងទៅនឹងសុខភាពអនាម័យ និងសន្តិសុខសុវត្ថិភាពក្នុងពេលប្រកបការងារនោះនៅឡើយទេ។ នៅក្នុងនោះមានមុខរបរខ្លះមិនត្រូវបានគេរាប់បញ្ចូលក្នុងច្បាប់ការងាររបស់ប្រទេសកម្ពុជាទៀតផង មានជាអាទិ៍៖ អ្នកប្រកបការងារដោយខ្លួនឯង (ដោយសារគ្មានចំណងទាក់ទងជានិយោជក និងនិយោជិត) អ្នកធ្វើការជួយគ្រួសារដោយមិនយកប្រាក់ឈ្នួល (ដោយសារគ្មានការផ្តល់ប្រាក់ឈ្នួល) និងអ្នកបំរើតាមផ្ទះ (ត្រូវបានដាត់ចេញពីច្បាប់តែម្តង) ព្រមទាំងអ្នកធ្វើការមួយចំនួនទៀត ដូចជា អ្នកធ្វើការនៅតាមផ្ទះ ឬអ្នកធ្វើការដែលគេជួលមកពីប្រភពខាងក្រៅ (ដោយសារគ្មានភាពច្បាស់លាស់ក្នុងចំណងទាក់ទងជានិយោជក និងនិយោជិត)។

ប្រជាជនមួយផ្នែកធំ បានប្រកបរបរក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ដោយមានការបង្កើតអាជីវកម្មផ្ទាល់ខ្លួន និងប្រភេទការងារដទៃទៀតដែលទទួលបានប្រាក់កម្រៃ ដែលអាចផ្គត់ផ្គង់ជីវភាពគ្រួសារបានមួយចំណែក។ ទន្ទឹមនឹងការអាចដោះស្រាយជីវភាពរស់នៅប្រចាំថ្ងៃ ការទទួលបាននូវប្រាក់ចំណូលរបស់អ្នកប្រកបការងារក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ មានលក្ខណៈមិនទៀងទាត់ និងអស្ថេរភាពនៅឡើយ បូករួមជាមួយនឹងភាពក្រីក្រ ផងដែរនោះ ធ្វើអោយពួកគេពុំសូវមានលទ្ធភាពគ្រប់គ្រាន់ ក្នុងការទទួលបាននូវសេវាថែទាំសុខភាព ការអប់រំ ការបណ្តុះបណ្តាលលើជំនាញ និងគ្មានឱកាសក្នុងការចូលរួមសកម្មភាពសង្គម និងនយោបាយផ្សេងៗទៀត។

ម៉្យាងវិញទៀត ការប្រមូលផ្តុំអ្នកធ្វើការក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធអោយទៅជាសមាគម មានភាពកម្រណាស់នៅកម្ពុជា ហើយសមាគមនេះទៀតសោតនៅមានភាពទន់ខ្សោយនៅឡើយ ដោយកង្វះនូវការយកចិត្តទុកដាក់ និងកង្វះធនធានមនុស្ស ដែលសម្រាប់បម្រើផលប្រយោជន៍ជូនសមាជិកនៅក្នុងក្រុម តាមរយៈភាពជាអ្នកតំណាងរបស់ពួកគេ។ ជាមួយនឹងការចំណាយពេលរបស់អ្នកធ្វើការក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធក្នុងការ ចូលរួមកិច្ចពិភាក្សា និងសកម្មភាពផ្សេងៗ គឺនៅមានកម្រិតដោយសារពួកគេត្រូវការបំពេញភារកិច្ចការងារ ដែលខានមិនបាន ដើម្បីស្វះស្វែងរកប្រាក់ចំណូលចិញ្ចឹមជីវិត ជាហេតុធ្វើអោយពួកគេពុំមានឱកាសគ្រប់គ្រាន់ ក្នុងការប្រមូលផ្តុំ ដូច្នេះហើយទើបពួកគេមានសិទ្ធិ និងអំណាចតិចតួចនៅក្នុងសង្គម។

ជំពូកទី២
ស្ថានភាពនៃការប្រកបអាជីវកម្ម ម៉ូតូកង់បីនៅរាជធានីភ្នំពេញ

ជំពូកទី ២

ស្ថានភាពនៃការប្រកបរបរជីវកម្មម៉ូតូកង់បីនៅរាជធានីភ្នំពេញ

២.១. ដើមកំណើតនៃម៉ូតូកង់បី

ម៉ូតូកង់បី ឬរ៉ឺម៉កកង់ ជាពាក្យដែលគេប្រើ និងស្គាល់ដំបូងបង្អស់ គឺនៅឆ្នាំ ១៨៧៩ សំដៅទៅលើរទេះសម្រាប់ដឹកអ្នកដំណើរ ដែលត្រូវបានទាញដោយកម្លាំងមនុស្សក្នុងការដឹកអ្នកដំណើរ (Hand Pulled Rickshaw)។ រយៈពេលបន្ទាប់មកគេសង្កេតឃើញមានរទេះកង់ ដែលភាគច្រើនត្រូវបានគេប្រើប្រាស់ក្នុងវិស័យទេសចរណ៍ ហើយធ្វើការជំនួសមកវិញដោយ រ៉ឺម៉កកង់ (Cycle Rickshaw) ម៉ូតូកង់បីស្វ័យប្រវត្តិ (Auto Rickshaw) និងម៉ូតូកង់បីអគ្គិសនី (Electric Rickshaw) ។ល។

រ៉ឺម៉កកង់ ត្រូវបានបង្កើតជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើរដ៏ពេញនិយម និងជាប្រភពការងារសម្រាប់ ពលករប្រុសៗនៅក្នុងបណ្តាលប្រទេសនៅតំបន់អាស៊ីក្នុងសតវត្សរ៍ទី ១៩។ ប្រជាប្រិយភាពរបស់រ៉ឺម៉កកង់ ត្រូវបានធ្លាក់ចុះ នៅពេលដែលមានវត្តមាននៃរថយន្ត រថភ្លើង និងទំរង់នៃការដឹកជញ្ជូនផ្សេងៗទៀត បានចែកចាយយ៉ាងទូលំទូលាយ។ ក្នុងនោះផងដែរ ម៉ូតូកង់បីស្វ័យប្រវត្តិ (Auto Rickshaw) កំពុងមានការពេញនិយម នៅតាមទីក្រុង និងទីប្រជុំជន់មួយចំនួនក្នុងសតវត្សរ៍ទី២១ ដោយសារតែម៉ូតូកង់បីមានតម្លៃជួលកម្រិតទាប ឆាប់រហ័ស ហើយអាចជំនួសឡានតាក់ស៊ីបាន។

២.១.១. ប្រវត្តិដំបូងនៃការបង្កើតម៉ូតូកង់បី

រទេះកង់ (Rickshaw) ត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយជាក់លាក់ឡើងវិញ នៅប្រទេសជប៉ុនប្រហែលឆ្នាំ ១៨៦៩ បន្ទាប់ពីការដកបម្រាមលើយានដែលមានកង់ពីសម័យតូកហ្គាវ៉ា "Tokugawa" (១៦០៣-១៨៦៨) និងនៅដើមនៃដំណាក់កាលជឿនលឿនខាងបច្ចេកទេសនៅជប៉ុន ។ ព្រងមានទ្រឹស្តីជាច្រើន ដែលទំនងនឹងទទួលយកបានយ៉ាងទូលំទូលាយ អំពីអ្នកបង្កើតរទេះកង់ ដំបូងគេនៅប្រទេសជប៉ុនក្នុងឆ្នាំ ១៨៦៩ ដោយអីហ្ស៊ុមីយូស៊ូឃី (Izumi Yosuke) ដែលសហការណ៍រួមគ្នាជាមួយស៊ូហ្ស៊ូគីតូគូជីរ៉ូ (Suzuki Tokujiro) និងតាកាយ៉ាម៉ាកូស៊ូឃី (Takayama Kosuke)។ ពួកគេបានបំផុសគំនិតក្នុងការសាងសង់រទេះកង់ ដែលត្រូវបានគេឃើញមាននៅតាមដងផ្លូវនៃទីក្រុងតូក្យូ ហើយក៏មានការវិវត្តន៍រហូតដល់មានម៉ូតូកង់បីទំនើបដូចសព្វថ្ងៃទូទាំងពិភពលោក។

២.១.២. នៅចុងសតវត្សរ៍ទី ១៩

រទេះអូសដោយដៃបានក្លាយជាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដែលមានតំលៃថោកនិងពេញនិយមនៅទូទាំងតំបន់អាស៊ី។ ពួកកសិករបានធ្វើការចំណាកស្រុកទៅកាន់ទីក្រុងធំៗនៅអាស៊ីជារឿយៗ ដើម្បីធ្វើការជាអ្នកអូសរទេះ។

នៅប្រទេសជប៉ុន ចាប់ផ្តើមក្នុងឆ្នាំ១៨៧០ រដ្ឋាភិបាលទីក្រុងតូក្យូបានចេញការអនុញ្ញាតឲ្យ Izumi Yosuke, Takayama Kosuke និង Suzuki Tokujiro ធ្វើការសាងសង់ និងលក់ទេះកង់ ដែលអ្នកទាំងបីត្រូវបានគេជឿថា ជាអ្នកច្នៃប្រឌិតរទេះកង់នៅអាស៊ី ដើម្បីដំណើរការនៅទីក្រុងតូក្យូ។ នៅឆ្នាំ១៨៧២ ពួកគេបានជំនួសមកវិញដោយ Kago និងNorimono (ជាប្រភេទគ្រែស្នែង ឬរទេះគ្មានកង់ដែលប្រើប្រាស់កម្លាំងមនុស្សក្នុងការសែងអ្នកដំណើរ) ដែលបាន ក្លាយជាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដ៏សំខាន់នៅក្នុងប្រទេសជប៉ុនដែលមានប្រហែល ៤០០០០ រទេះ។ នៅរយៈពេលនោះ កម្លាំងមនុស្សមានតម្លៃថោកជាងកម្លាំងសេះ ដោយសេះជត្រូវបានប្រើប្រាស់តែក្នុងវិស័យយោធាប៉ុណ្ណោះ។ ហើយក្រុមហ៊ុនផលិតរទេះកង់របស់ជប៉ុនបានផលិត និងនាំចេញរទេះទៅបណ្តាប្រទេសនៅអាស៊ី និង នៅអាហ្វ្រិកខាងត្បូងផងដែរ.

នៅក្នុងប្រទេសចិនវិញ រទេះកង់ត្រូវបានគេឃើញជាលើកដំបូងនៅឆ្នាំ១៨៧៣ ហើយត្រូវបានប្រើសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនៅឆ្នាំបន្តបន្ទាប់។ ក្នុងរយៈពេលមួយឆ្នាំបន្ទាប់មានរទេះនេះចំនួន ១០០០០ កំពុងដំណើរការនៅទីក្រុងប៉េកាំងប្រទេសចិន។ រីឯនៅក្នុងប្រទេសឥណ្ឌា ប្រហែលជា ១៨៨០ រទេះកង់បានបង្ហាញខ្លួនដំបូងនៅទីក្រុងស៊ីមឡា (Simla)។ រហូតដល់ដំណាច់សតវត្សរ៍ទី១៩ គេឃើញមានវត្តមាននៃរទេះកង់នៅកាល់កតា (Calcutta) ប្រទេសឥណ្ឌា និងនៅប្រទេសកូរ៉េបន្ថែមទៀត។

២.១.៣. សតវត្សរ៍ទី ២០

បន្ទាប់ពីសង្គ្រាមលោកលើកទី២បានបញ្ចប់ មានការផ្លាស់ប្តូរដ៏ធំមួយក្នុងការប្រើប្រាស់ទោចក្រយានដែលដើរដោយថាមពលរបស់មនុស្ស គឺ រទេះទាញដោយដៃបានក្លាយជាការអាម៉ាស់មួយចំពោះការធ្វើទំនើបកម្មឥស្សរជននៅប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍ ហើយត្រូវបានហាមឃាត់ ដោយសារតែពិភពសក្តិភូមិនៃវណ្ណៈខុសគ្នា ធ្វើការធៀបអ្នកធ្វើដំណើរ និងអ្នកអូសនៅខាងក្រៅប្រៀបបានទៅនឹងគ្រោងសត្វ ជាហេតុធ្វើអោយមានការប្រើប្រាស់កម្លាំងមនុស្ស ទៅជាការប្រើប្រាស់កម្លាំងម៉ាស៊ីនជំនួយវិញ។ ប្រជាប្រិយភាពរបស់អ្នកជិះរទេះទាញដោយដៃ នៅប្រទេសជប៉ុនបានធ្លាក់ចុះនៅទសវត្សឆ្នាំ ១៩៣០ ជាមួយនឹងការមកដល់នៃទម្រង់ដឹកជញ្ជូនដោយស្វ័យប្រវត្តិដូចជាយានយន្ត និងរថភ្លើង។ បន្ទាប់ពីសង្គ្រាមលោកលើកទី២ ប្រេងសាំងនិងរថយន្តមានការខ្វះខាតដែលធ្វើអោយមានការត្រឡប់មកវិញជាបណ្តោះអាសន្ននៃរទេះកង់។

ទោះយ៉ាងណាបន្ទាប់ពីសង្គ្រាមលោកលើកទី២ ទម្រង់នៃការដឹកជញ្ជូនផ្សេងទៀតរបស់ប្រទេសចិនដូចជារ៉ឺម៉កកង់ រទេះសេះ និងរទេះគោ បានក្លាយជាដៃគូប្រកួតប្រជែងយ៉ាងខ្លាំង ដែលធ្វើឱ្យអាជីវកម្មរបស់រទេះអូសដោយដៃបានធ្លាក់ចូលក្នុងភាពជាប់គាំង។ ទោះយ៉ាងណា ការប្រើប្រាស់រទេះសេះបានចាប់ផ្តើមថយចុះក្នុងទសវត្សឆ្នាំ ១៩២០ នៅពេលដែលរដ្ឋាភិបាលកុម្មុយនិស្តថ្មីបានណែនាំនូវប្រព័ន្ធរទេះភ្លើងនៅឆ្នាំ ១៩២៤ ។ ចំនួនអ្នក ប្រើប្រាស់រទេះកង់បានធ្លាក់ចុះពី ៤៤២០០ មក ២៥៨៧៧ ប្រាំមួយខែបន្ទាប់ពីការបើកផ្លូវដែក។ យ៉ាង

ណាមិញគេនៅតែឃើញមានរទេះអូសប្រពៃណីចិនជាច្រើននៅក្នុងទីក្រុងជាច្រើន សម្រាប់គោលបំណងដំណើរកម្សាន្ត ឬការដឹកជញ្ជូនចម្ងាយខ្លីនៅតាមស្រុកមួយចំនួន។

រ៉ឺម៉កកង់ (Cycle Rickshaw) ត្រូវបានប្រើប្រាស់ជាប្រចាំនៅប្រទេសសិង្ហបុរីនៅឆ្នាំ ១៩២៩ ។ នៅទសវត្សឆ្នាំ ១៩៣០ អ្នកជិះរ៉ឺម៉កកង់ត្រូវបានគេឃើញមាននៅក្នុងទីក្រុងកូលកាតា (Kolkata) ប្រទេសឥណ្ឌា, ចាការតា (Jakarta) ប្រទេសឥណ្ឌូនេស៊ី និងដាកា (Dhaka) ប្រទេសបង់ក្លាដែស។ នៅឆ្នាំ ១៩៥០ រ៉ឺម៉កកង់អាចត្រូវ បានគេរកឃើញនៅក្នុងបណ្តាប្រទេសអាស៊ីខាងត្បូងនិងខាងកើត។ ហើយនៅចុងទសវត្សឆ្នាំ ១៩៨០ គេបាន ប៉ាន់ស្មានថានឹងមានអ្នករត់រ៉ឺម៉កកង់ប្រហែល ៤ លាននាក់នៅលើពិភពលោក។

២.១.៤. សតវត្សរ៍ទី ២១

សតវត្សរ៍ទី២១ គេឃើញការជិះម៉ូតូកង់បីស្វ័យប្រវត្តិដែលត្រូវបានគេហៅថា "Velotaxis" បានងើបឡើងនៅប្រទេសអាឡឺម៉ង់គួរអោយកត់សំគាល់ ដោយសារពួកគេចំណាយត្រឹមតែ ១ភាគ៣ ទៅដល់ ១ភាគ២ នៃថ្លៃឡានតាក់ស៊ីធម្មតា។ Velotaxis គឺជាយានដែលមានកង់ចំនួនបី ហើយមានកន្លែងទូលាយសម្រាប់អ្នកបើកបរ និងនៅខាងក្រោយមានកន្លែងទូលាយសម្រាប់អ្នកដំណើរពីរនាក់។ ម៉ូតូកង់បីស្វ័យប្រវត្តិត្រូវបានប្រើនៅក្នុងទីក្រុងអាមេរិកខាងជើង អឺរ៉ុប និងអាស៊ីជាដើម។ ត្រីចក្រយានប្រភេទនេះ កំពុងត្រូវបានប្រើប្រាស់ជាមធ្យោបាយសម្រាប់វិស័យទេសចរណ៍ និងការដឹកជញ្ជូនរយៈចម្ងាយខ្លី ជាពិសេសនៅក្នុងតំបន់ទីក្រុង។

ម៉ូតូកង់បីស្វ័យប្រវត្តិ (velotaxis) មានប្រជាប្រិយភាពនៅក្យូតូ និងតូក្យូ នៃប្រទេសជប៉ុន។ ការប្រើប្រាស់របស់ពួកគេ កំពុងកើនឡើងក្នុងអត្រាប្រហែល ២០ ដល់ ៣០ភាគរយ ក្នុងមួយឆ្នាំ។ នៅក្នុងប្រទេសចិន ម៉ូតូកង់បីដើរដោយ ថាមពលស្វ័យប្រវត្តិ ត្រូវបានប្រើសម្រាប់ការធ្វើដំណើរចម្ងាយខ្លីនៅក្នុងទីក្រុងធំៗ ដូចជាហុងកុងជាដើម។ ចំណែកឯនៅប្រទេសឥណ្ឌាវិញ ភាគច្រើនប្រជាជននៃប្រទេសនេះ ផ្តល់នូវសេវាកម្មមធ្យោបាយធ្វើដំណើរម៉ូតូកង់បីស្វ័យប្រវត្តិ ហើយរ៉ឺម៉កទាញដោយដៃនៅតែមានតាមតំបន់ខ្លះ ដែលជាផ្នែកនៃប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនរបស់ពួកគេ ដែលរួមបញ្ចូលទាំងរ៉ឺម៉កកង់ផងដែរ។ នៅប្រទេសម៉ិកស៊ិក មានម៉ូតូកង់បីស្វ័យប្រវត្តិរាប់ពាន់គ្រឿង។ អ្នកបើកបរ ទាំងអស់ស្ថិតក្នុងស្ថានភាពក្រៅផ្លូវការហើយមានល័ក្ខខ័ណ្ឌការងារមិនទៀងទាត់រយៈពេលវែង (១១.៣ ម៉ោង ក្នុងមួយថ្ងៃ) ប្រាក់ឈ្នួលទាប (៥៩.១៨ ដុល្លារអាមេរិកក្នុងមួយសប្តាហ៍) និងមិនមានការការពារ ឬ អត្ថប្រយោជន៍ពីសង្គមឡើយ។[17]

[17] គេហទំព័រ https://en.wikipedia.org/wiki/Rickshaw (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី១៨ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២២)

២.២. ប្រវត្តិនៃអាជីវកម្មម៉ូតូកង់បីនៅតំបន់អាស៊ីអាគ្នេយ៍

ម៉ូតូកង់បី ឬតុកតុក ជាទូទៅគេតែងឃើញមាននៅក្នុងបណ្តាប្រទេសនៅអាស៊ីអាគ្នេយ៍ រួមមានប្រទេសកម្ពុជា ប្រទេសថៃ ប្រទេសឡាវ ប្រទេសហ្វីលីពីន និងប្រទេសឥណ្ឌូនេស៊ី។ល។ ជាពិសេស ម៉ូតូកង់បីត្រូវបានគេស្គាល់ថាជានិមិត្តរូបនៃប្រទេសថៃដោយសារតែភាពល្បីល្បាញខ្លាំងរបស់វានៅក្នុងប្រទេសនោះ គេបាននិយាយថា ម៉ូតូកង់បីត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយក្រុមហ៊ុនជប៉ុន ហើយធ្វើការនាំចូលដំបូងនៅប្រទេសថៃ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ នៅពេលម៉ូតូកង់បីនាំចូលទៅក្នុងបណ្តាប្រទេសអាស៊ីអាគ្នេយ៍ វាបានផ្លាស់ប្តូររចនាសម្ព័ន្ធទៅតាមវប្បធម៌នៃប្រទេសទាំងនោះ ហើយពាក្យតុកតុកត្រូវបានដាក់ឈ្មោះតាមសំឡេង "តុកតុក" របស់ម៉ាស៊ីន នៅពេលវាធ្វើប្រតិបត្តិការ។ ម៉ូតូកង់បី ឬតុកតុកនេះអាចដឹកអ្នកដំណើរបានប្រហែល ៤ ទៅ ៦នាក់ ហើយការធ្វើដំណើរតាមម៉ូតូកង់បី ឬតុកតុកនេះអាចធ្វើឲ្យអ្នកដំណើរទទួលយកខ្យល់អាកាសត្រជាក់ និងអាចគយគន់ទេសភាព យ៉ាងច្បាស់តាមដងផ្លូវក្នុងដំណើរកម្សាន្តទាំងមូល និងមានតម្លៃថោកសមរម្យថែមទៀតផង។[18]

២.២.១. ម៉ូតូកង់បីនៅប្រទេសថៃ

ម៉ូតូកង់បី ជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើរមួយដែលវិវត្តន៍មកពីរ៉ឺម៉កកង់បី ដែលត្រូវបានគេស្គាល់ជាភាសាថា Samlor "សាឡង" ។ នៅឆ្នាំ១៩៣៣ សាឡុង ត្រូវបានណែនាំដោយប្រទេសថៃ និងត្រូវបានហាមឃាត់មិនឲ្យធ្វើដំណើរគឺដោយសារតែដើម្បីរក្សាសុវត្ថិភាព។ បន្ទាប់មក នៅឆ្នាំ១៩៦០ ប្រទេសថៃបាននាំចូលរ៉ឺម៉កម៉ូតូ ឬម៉ូតូកង់បីពីប្រទេសជប៉ុន ដើម្បីជំនួសឲ្យរ៉ឺម៉កកង់បី។ នៅឆ្នាំ ២០១៧ ម៉ូតូកង់បីប្រហែល ២ ម៉ឺនគ្រឿងត្រូវបានចុះបញ្ជីជាតាក់ស៊ីក្នុងប្រទេស ក្នុងចំណោមនោះមាន ៩០០០នាក់ នៃអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី បានកំពុងធ្វើសកម្មភាព អាជីវកម្មរបស់ខ្លួននៅក្នុងទីក្រុងបាងកក។ ដោយសារតែនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកបានអនុម័តតែទៅលើ ការអនុញ្ញាតប្រមាណ ៨០០គ្រឿងប៉ុណ្ណោះ សម្រាប់ម៉ូតូកង់បីថ្មីក្នុងឆ្នាំ ២០១៥ ជាហេតុធ្វើអោយ ពួកគេគិតថា រដ្ឋាភិបាលប្រទេសនេះ មិនបានគាំទ្រដល់ការលូតលាស់ និងការអភិវឌ្ឍន៍នៃយានយន្តប្រភេទនោះទេ។[19]

នៅប្រទេសថៃ មានមធ្យោបាយធ្វើដំណើរជាច្រើនដែលជាជម្រើសសម្រាប់អ្នកស្រុកនៅទីនោះ ប៉ុន្តែពួកគេនៅតែជ្រើសរើសម៉ូតូកង់បីសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូន និងការចែកចាយរបស់ពួកគេដដែល។ គេសង្កេតឃើញមានអ្នកប្រកបអាជីវកម្មរត់ម៉ូតូកង់បីភាគច្រើននៅតាមផ្សារនានា កំពុងប្រើប្រាស់មធ្យោបាយនេះ ក្នុងការផ្ទុកបន្លែ និងផ្លែឈើស្រស់ៗ និងធ្វើការដឹកជញ្ជូនទៅអោយអតិថិជនរបស់ពួកគេដែលជាអ្នកលក់បន្លែ និងផ្លែឈើទាំងនោះ។ មិនតែប៉ុណ្ណោះ ម៉ូតូកង់បីក៏ជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើររបស់ភ្ញៀវទេសចរផងដែរ ហើយអ្នកទេសចរភាគច្រើននៅ

[18] គេហទំព័រ https://www.travelsense.asia/tuk-tuk-the-unique-vehicle-in-southeast-asia/ (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី២០ ខែមិថុនា ឆ្នាំ ២០២២)

[19] S. Wattanasukchai. With our tuk tuks, let's copy the Dutch (Bangkok Post, Feb. 2017).

ទី ក្រុងបាងកកជួបប្រទះតែម៉ូតូកង់បីពណ៌លឿង និងពណ៌ខៀវប៉ុណ្ណោះ។ រីឯការរចនាម៉ូតូកង់បីនៅខេត្តត្រាង (Trang) និងខេត្តអយុធ្យា (Ayutthaya) គឺមានភាពខុសគ្នាជាមួយនឹងម៉ូតូកង់បីនៅទីក្រុងបាងកក ដោយម៉ូតូកង់ បីនៅខេត្តទាំងពីរនេះ មានពណ៌បៃតង និងមានរហាស្សនាមថា រូបរាងស្រដៀងនឹងក្បាលកង្កែប។ ចំណែកឯ ការចំណាយសម្រាប់ជិះម៉ូតូកង់បីអាចដូចគ្នា ឬច្រើនជាងថ្លៃនៃការចំណាយលើការជិះតាក់ស៊ីក្នុងចម្ងាយមួយ ដោយមានហេតុផលជាច្រើនបញ្ជាក់ថា ថ្លៃឈ្នួលតាក់ស៊ី ត្រូវបានគណនាដោយម៉ែត្រដែលការគណនានេះអាចនឹងមានស្តង់ដារជាង ។ អ្នកខ្លះបាននិយាយថា ដោយសារការគណនាចម្ងាយផ្លូវ ដោយគិតតាមម៉ែត្រ គឺ មានតម្លៃទាបពេក ដែលធ្វើឱ្យអ្នកបើកបរម៉ូតូកង់បីពិបាករកចំណូលបានសមរម្យ។ ដូចនេះ ពួកគេតែងតែមាន ការចរចារគ្នារវាងភ្ញៀវ និងអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីជាមុនសិនមុននឹងឡើងជិះ ហើយតម្លៃសម្រាប់ម៉ូតូកង់បីភាគច្រើនប្រហែលគិតចាប់ពី ៤០ បាតសម្រាប់ការជិះរយៈចម្ងាយខ្លី។[២០] តែនាពេលបច្ចុបន្ន គេសង្កេតឃើញថាម៉ូតូកង់បីនៅប្រទេសនោះមានការធ្លាក់ចុះ ដោយសារតែអតិថិជនភាគច្រើនប្រើប្រាស់តាក់ស៊ីវិញ។[20]

២.២.២. ម៉ូតូកង់បីនៅប្រទេសកម្ពុជា

នៅប្រទេសកម្ពុជា ប្រជាជនភាគច្រើនប្រើប្រាស់ម៉ូតូជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើរប្រចាំថ្ងៃរបស់ពួកគេ ហើយ ម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) គឺជាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដ៏ពេញនិយមសម្រាប់ភ្ញៀវជាតិ និងអន្តរជាតិ។ ម៉ូតូកង់បីប្រភេទនេះត្រូវបានគេហៅថា Remorque (រ៉ឺម៉ក) ដែលបានហៅសូរសម្លេងទៅតាមភាសាបារាំង។ ជាទូទៅ ម៉ូតូកង់នេះមានការពេញនិយមច្រើននៅរាជធានីភ្នំពេញ និងខេត្តសៀមរាប ដោយសារតែជាតំបន់សម្បូរភ្ញៀវទេសចរ។ ម៉ូតូកង់បីខ្មែរមានលក្ខណៈបើកចំហ និងសាមញ្ញ ប៉ុន្តែវាមានរបៀបរាបរយណាស់ ដែលនៅពីលើមានប្រក់ដំបូល ដើម្បីការពារអ្នកដំណើរពីភ្លៀងនិង ខ្យល់ និងនៅចំហៀងដៃទាំងសងខាងមានបង្កាន់ដៃដើម្បីទប់ខ្លួននៅពេលដែលម៉ូតូត្រូវបត់ ឬចំកន្លែងរលាក់។ ការរចនាម៉ូតូកង់បីនេះ បានធ្វើឲ្យអ្នកដំណើរដែលជិះម៉ូតូកង់បីនេះមានអារម្មណ៍ថាសុវត្ថិភាព និងមានទំនុកចិត្ត។ ក្រៅពីម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) ប្រទេសកម្ពុជាបាននាំចូលនូវម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌាពីក្រុមហ៊ុន Bajaj នៅប្រទេសឥណ្ឌានៅឆ្នាំ២០១២។ ការធ្វើដំណើរតាមរយៈម៉ូតូកង់បីទាំងពីរប្រភេទនេះគឺ ប្រសិនបើអ្នកជួលម៉ូតូកង់បី នៅតាមផ្លូវ សាធារណៈ អ្នកត្រូវធ្វើការចរចារតម្លៃមុនពេលដែលអ្នកឡើងជិះ ប៉ុន្តែប្រសិនបើអ្នកប្រើកម្មវិធី(App) ដើម្បីជួលកង់បី នោះ តម្លៃគឺស្ថិតទៅចម្ងាយផ្លូវនៃទីតាំងដែលអ្នកត្រូវទៅ ចំពោះម៉ូតូកង់បីខ្មែរតម្លៃជាមធ្យមគឺ ៤,០០០រៀលក្នុង មួយគីឡូម៉ែត្រ ចំណែកឯម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌាតម្លៃជាមធ្យមគឺ ៣,០០០រៀលក្នុងមួយគីឡូម៉ែត្រ។

[20] Nattakan. The Story of Thailand's Tuk Tuks (Expique, July 20, 2020).

២.២.៣. ម៉ូតូកង់បីនៅប្រទេសឡាវ

ម៉ូតូកង់បី ឬ តុកតុក គឺជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើរពិសេសមួយនៅក្នុងប្រទេសឡាវ ដោយសារតែវាមានតម្លៃសមរម្យ និងមានភាពងាយស្រួលក្នុងការធ្វើដំណើរ។ វាបានបំពាក់ទៅដោយម៉ាស៊ីនធំមួយដើម្បីទាញកាប៊ីន ដែលអាចផ្ទុកអ្នកដំណើរជាមធ្យមរហូតដល់ ១២នាក់។ កៅអីរបស់អ្នកបើកបរត្រូវបានតំឡើងនៅផ្នែកខាងលើម៉ាស៊ីន ហើយកាប៊ីនដឹកអ្នកដំណើរស្ថិតនៅក្រោយកៅអីអ្នកបើកបរ។ ម៉ូតូកង់បី (តុកតុក) នៅប្រទេសឡាវ ជារឿយៗ ត្រូវបានតុបតែងដោយឆ្នូតពណ៌ខៀវ ក្រហម និងលឿង ហើយលេចចេញជាមធ្យោបាយសំខាន់នៅវៀងច័ន្ទ និងហ្លួងព្រះបាង។ ចំពោះតុកតុកនៅហ្លួងព្រះបាង ប្រសិនបើអ្នកចង់ជួលម៉ូតូកង់បី ដើម្បីទៅកន្លែងណាឆ្ងាយ អ្នកគួរតែចរចាតម្លៃជាមួយអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីនេះជាមុនសិន។ វាមានតំលៃចាប់ពី ២០,០០០ ទៅ ៣០,០០០ Kips (២៤៥ ដុល្លារ - ៣៦៧ ដុល្លារ)សម្រាប់ចម្ងាយខ្លីនៅក្នុងទីក្រុង ឬ ៥០,០០០ Kips (៦១២ ដុល្លារ) សម្រាប់ការជិះម៉ូតូកង់បីរួម និង ១៥០,០០០ Kips (១៨៣៥ ដុល្លារ) សម្រាប់ការជួលជាលក្ខណៈឯកជន។[21]

២.៣. ការវិវត្តន៍នៃមធ្យោបាយធ្វើដំណើរសាធារណៈផ្លូវគោកនៅប្រទេសកម្ពុជា

២.៣.១. ស៊ីក្លូ

ស៊ីក្លូត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយអ្នកជំនាញជនជាតិបារាំងម្នាក់ឈ្មោះថា Pierre Coupeaud ។ ស៊ីក្លូបាន បង្ហាញវត្តមានដំបូងរបស់ខ្លួនក្នុងរាជធានីភ្នំពេញក្នុងឆ្នាំ ១៩៣៦ និងបានក្លាយជាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដ៏សំខាន់សម្រាប់ប្រជាជននៅក្នុងក្រុង និងជុំវិញទីក្រុង ដោយមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនទាំងនេះក្លាយជាផ្នែកមួយដ៏សំខាន់នៃទេសភាពនៅក្នុងទីក្រុង ប៉ុន្តែក្រោយការមកដល់នៃវត្តមានអ្នករត់ម៉ូតូឌុប ស៊ីក្លូបានបាត់បង់ប្រជាប្រិយភាពរបស់ខ្លួន ហើយអតិថិជនបានថយចុះ ដោយបន្សល់ទុកនូវអ្នកជាក់ស៊ីក្លូមួយចំនួនដែលនៅបន្តអាជីព។[22] ស៊ីក្លូត្រូវបានបំពាក់ដោយឈ្នាន់ហើយហ្វាំង និងត្រូវបានដំណើរការដោយជងថ្លឹងដែលទាញដោយដៃនៅខាងក្រោយអ្នកបើកបរ ដូចជាបើកបរកង់ធម្មតាប៉ុន្តែវាមានការពិបាកបត់បែន និងធ្ងន់ជាងកង់ធម្មតា។ ស៊ីក្លូ មិនដូចទៅនឹងរ៉ឺម៉កដែលពេញនិយមនៅតំបន់ផ្សេងៗនៅអាស៊ីទេ ស៊ីក្លូនៅភ្នំពេញមានលក្ខណៈខុសប្លែកពីគេដោយអ្នក បើកបរប្រើប្រាស់ហ្វាំងរបស់គាត់នៅពីក្រោយ ហើយកន្លែងដែលអ្នកបើកបរអង្គុយមានកម្ពស់ខ្ពស់ជាងអ្នកធ្វើដំណើរដែលអង្គុយនៅខាងមុខដោយកៅអីទាប ។ យោងតាមសមាគមអភិរក្សស៊ីក្លូ និងមុខរបរក្រៅប្រព័ន្ធ (CCCA) ក្នុងឆ្នាំ ១៩៩៩ មានស៊ីក្លូជាង ១៥០០ ភ្នំពេញ និងមានការធ្លាក់ចុះដោយសារតែការមកដល់នៃវត្តមានអ្នករត់ម៉ូតូឌុប ដែលបានធ្វើឲ្យស៊ីក្លូបានបាត់បង់ប្រជាប្រិយភាពរបស់ខ្លួន។ ក្រោយមកដោយសារតែ

---

[21] គេហទំព័រ https://www.bestpricetravel.com/travel-guide/useful-tips-for-traveling-in-luang-prabang-212.html#Tuk-tukinLuangPrabang_7b7e9ae8 (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី២២ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២២)

[22] គេហទំព័រ https://www.wingmoney.com/km/16041/ (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី២៤ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២២)

ប្រទេសជាតិមានភាពរីកចម្រើន មធ្យោបាយធ្វើដំណើរផ្សេងៗទៀតជាច្រើនបានបន្តមានវត្តមាននៅទីក្រុងភ្នំពេញ ដូចជាម៉ូតូឌុប ម៉ូតូកង់បី និងឡានក្រុង ដែលបណ្តាលឲ្យអតិថិជនរបស់អ្នកធាក់ស៊ីក្លូមានការថយចុះជាបន្តបន្ទាប់។ នៅចុង ឆ្នាំ ២០២០ ចំនួនអ្នកធាក់ស៊ីក្លូបានធ្លាក់ចុះយ៉ាងខ្លាំងដោយនៅសល់ប្រហែលត្រឹមតែ ៣០០ ស៊ីក្លូប៉ុណ្ណោះ បើគិតពីស្ថានភាពបច្ចុប្បន្នចំនួនអ្នកធាក់ស៊ីក្លូ ត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងបន្តធ្លាក់ចុះថែមទៀត ដោយសារផលប៉ះពាល់ នៃជម្ងឺរាតត្បាតកូវីដ១៩ ។[23]

២.៣.២. ម៉ូតូឌុប

តាក់ស៊ីម៉ូតូដែលគេស្គាល់ថាជា "ម៉ូតូឌុប" គឺជាមធ្យោបាយទូទៅបំផុតក្នុងការធ្វើដំណើរជុំវិញទីក្រុងភ្នំពេញ ក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ ម៉ូតូឌុប គឺជាទម្រង់ដឹកជញ្ជូនសាធារណៈទូទៅ និងមានល្បឿនលឿនបំផុត បើ ប្រៀបធៀបទៅនឹងមធ្យោបាយធ្វើដំណើរដទៃទៀត ដោយសារវាមានលក្ខណៈងាយស្រួលបើកបរនៅក្នុងទីប្រជុំជន និងទីកន្លែងដែលមានចរាចរណ៍កកស្ទះ។ គេអាចស្វែងរកម៉ូតូឌុបបាននៅគ្រប់ទីកន្លែងដូចជា កន្លែងទាក់ទាញទេសចរណ៍សំខាន់ៗ អគារការិយាល័យ ផ្សារសាធារណៈ និងនៅជិតកាច់ជ្រុងផ្លូវនៃលំនៅដ្ឋាន ព្រមទាំងនៅតាមដងផ្លូវ។ ការជិះម៉ូតូឌុប សម្រាប់រយៈ ចម្ងាយជិតចំណាយប្រហែលចាប់ពី ១,៥០០រៀល ដល់ ៤,០០០រៀល និងសម្រាប់ដំណើរ កម្សាន្តក្នុងក្រុងប្រហែល ៦ដុល្លារ ទៅដល់៨ដុល្លារ ក្នុងមួយថ្ងៃ តម្លៃនេះនឹងមានការឡើងថ្លៃនៅពេលយប់ផងដែ ។ យោងតាមការចុះផ្សាយរបស់ធនាគារឯកទេសរឹងបានបង្ហាញថា វត្តមានរបស់ម៉ូតូឌុបបានធ្វើឲ្យ ចំនួនអ្នក ធាក់ស៊ីក្លូនៅទីក្រុងភ្នំពេញមានការធ្លាក់ចុះ ហើយចំនួននៃអ្នករត់ម៉ូតូឌុបនៅទីក្រុងភ្នំពេញទៀតសោត គឺ ពិបាក ក្នុងការប្រមូលទិន្នន័យណាមួយច្បាស់លាស់ណាស់។ យោងតាមការសង្កេតចំនួនអ្នករត់ម៉ូតូឌុបមានការធ្លាក់ ចុះ ដោយសារតែអ្នករត់ម៉ូតូឌុបមួយចំនួនបានងាកទៅរកការប្រកបរបរម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) វិញ ព្រោះម៉ូតូកង់បីនេះ អាចដឹកអ្នកដំណើរបានច្រើនជាង និងអាចរកប្រាក់ចំណូលបានច្រើនជាង។

២.៣.៣. ម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ)

ម៉ូតូកង់បី ដែលត្រូវបានគេហៅម៉្យាងទៀតថាតុកតុកខ្មែរ គឺជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើរមួយដែលពេញនិយមបំផុតនៅទីក្រុងភ្នំពេញ នៅដើមទសវត្សទី២១នេះ។ វាមានការរចនាដោយយកម៉ូតូទៅសន្តោងនឹងរទេះដែល អាចអង្គុយបានមនុស្សចំនួន ៤ទៅ៦នាក់ និងមានដំបូលប្រក់នៅខាងលើផងដែរ។ ការធ្វើដំណើរតាមម៉ូតូកង់បី នេះ អាចឲ្យអ្នកធ្វើដំណើរអាចស្រូបនូវខ្យល់អាកាសល្អ និងមានសុវត្ថិភាពជាងការធ្វើដំណើរតាមរយៈម៉ូតូឬម៉ូតូ ឌុប ទោះបីជាវាអាចនឹងមានល្បឿនយឺតជាងម៉ូតូក៏ដោយ។ អ្នកដំណើរអាចរកម៉ូតូកង់បីជិះបាន នៅគ្រប់ទីកន្លែង ដូចជា ផ្សារទំនើប ផ្សារសាធារណៈ និងកន្លែងទេសចរណ៍សំខាន់ៗនៅទីក្រុងភ្នំពេញ។ យោងតាមការសង្កេតជា ច្រើនបានអោយដឹងថា ចំនួនអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) មានការកើនឡើង ស្របពេលដែលអ្នករត់

[23] The Phnom Penh Post. Saving the cyclo from extinction (Dec 24, 2020).

ម៉ូតូឌុប មានការធ្លាក់ចុះ បណ្តាលមកពី ការរត់ម៉ូតូកង់បីអាចរកប្រាក់ចំណូលបានច្រើនជាង និងមានការពេញនិយម ជាងម៉ូតូឌុប ។ ដោយសារតែបច្ចេកវិទ្យាមានការរីកចម្រើន នៅឆ្នាំ ២០១២ ម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌាមានវត្តមាននៅក្នុង រាជធានីភ្នំពេញ ដែលការនាំចូលម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌានេះ បានមានការគម្រាមកំហែងដល់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីខ្មែរជាខ្លាំង ដោយសារតែការចំណាយរបស់ភ្ញៀវទេសចរណ៍ និងអ្នកធ្វើដំណើរ ទៅលើម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌាមានតម្លៃថោងជាងម៉ូតូកង់បីរបស់ខ្មែរ ព្រោះម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌាប្រើប្រេងម៉ាសូត និងហ្គេស ហើយម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) ប្រើប្រេងសាំងដែលមានតម្លៃថ្លៃជាង។ ភាពងាយរកប្រាក់ចំណូលនៃម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌានេះហើយ បានធ្វើឲ្យអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី តុកតុកខ្មែរមួយចំនួន បានងាកទៅរកការប្រកបអាជីវកម្មរត់ម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌាវិញ។

២.៣.៤. ម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌា

ម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌា ផលិតដោយក្រុមហ៊ុនបាចាច (Bajaj) ប្រទេសឥណ្ឌា និងបាននាំចូលមកក្នុងទីផ្សារប្រទេសកម្ពុជាដោយក្រុមហ៊ុនវីប៉ាអូតូកម្ពុជា (Vipar Auto Cambodia) នៅឆ្នាំ២០១២។[24] ម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌាកំពុងត្រូវបានគេនិយមជិះនៅប្រទេសឥណ្ឌា ស្រីលង្កា ឥណ្ឌូនេស៊ី និងប្រទេសហ្វីលីពីន ប៉ុន្តែវាត្រូវបានគេនាំយកមកលក់ក្នុងស្រុកខ្មែរ ដើម្បីជំនួសម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) ដោយសារតែម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌាអាចផ្តល់សុវត្ថិភាពខ្ពស់ជាងម៉ូតូកង់បី ឬតុកតុកខ្មែរ ព្រោះវាត្រូវបានផលិតដោយប្រើប្រាស់បច្ចេកវិជ្ជាខ្ពស់ពីរោងចក្រនៅបរទេស ចំណែកម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) វិញ គឺត្រូវបានគេផលិត និងធ្វើការកែច្នៃដោយដៃ។ អ្នកធ្វើដំណើរភាគច្រើនអាចស្វែងរកអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌាឃើញបានយ៉ាងងាយស្រួលនៅតាមដងផ្លូវ ឬតាមរយៈកម្មវិធីជិះតាមទូរស័ព្ទដៃ ដូចជា Pass App, Grab, Tada ជាដើម។ ដោយសារតែអ្នកបើកបរដែលមានភ្ជាប់ជាមួយនឹងកម្មវិធីទូរស័ព្ទ និង មានការដាក់តម្លៃនៅក្នុងកម្មវិធីនេះស្រាប់ ដែលធ្វើឲ្យអ្នកដំណើរ ឬអតិថិជនរបស់ពួកគាត់មានទំនុកចិត្ត និងមិនមានការភ័យខ្លាចក្នុងការបោកបញ្ឆោត ឬគេងលើតម្លៃនោះទេ។ បច្ចុប្បន្ន ម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌានៅតែមានប្រជាប្រិយភាព និងនៅតែបន្តធ្វើចរាចណ៍ និងធ្វើការប្រកបអាជីវកម្មរបស់ខ្លួននៅទីក្រុងភ្នំពេញ ដោយគ្មានការគម្រាមកំហែងពីការប្រកួត ប្រជែងលើទីផ្សាររបស់មធ្យោបាយធ្វើដំណើរផ្សេងទៀតនោះទេ។

២.៣.៥. មធ្យោបាយធ្វើដំណើរសាធារណៈផ្សេងទៀត

ក្រៅពីមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងស្រុករួមមានស៊ីក្លូ, ទោចក្រយានយន្តឈ្នួលដែលគេស្គាល់ថា ម៉ូតូឌុប, ត្រីចក្រយានយន្តដែលគេស្គាល់ថាជា ម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) និងម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌានៅកម្ពុជាជាពិសេសនៅរាជធានីភ្នំពេញបានដាក់អោយដំណើរការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនរួមមានតាក់ស៊ី និងរថយន្តក្រុងសាធារណៈបន្ថែមទៀត ដើម្បីបង្កលក្ខណៈងាយស្រួលដល់ប្រជាពលរដ្ឋ បានធ្វើដំណើរទៅតាមជម្រើស

[24] មាស រ័ត្ន, *ម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌាលេចវត្តមាននៅខ្មែរ* (ភ្នំពេញប៉ុស្តិ៍, ០៩ សីហា ២០១២)។

គោលដៅប្រកបដោយសុវត្ថិភាព និងកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍ ការគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងកាត់បន្ថយការបំពុលបរិស្ថានជាដើម។

តាក់ស៊ីៈ សំដៅលើឡានតាក់ស៊ីដែលបម្រើសេវាកម្មក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ ក្រុមហ៊ុន Global taxi, Tranchoic taxi និងសមាគមតាក់ស៊ីផ្សេងទៀត បានផ្តល់សេវារត់តាក់ស៊ីជារៀងរាល់ម៉ោង និងរាល់ថ្ងៃ តាមការហៅរបស់អតិថិជនតាមកម្មវិធីទូរស័ព្ទដៃ។ ក្រៅពីការបញ្ជាកក់តាមទូរស័ព្ទ គេក៏អាចរកឃើញ ឡានតាក់ស៊ីបាននៅតាមក្រៅសណ្ឋាគារធំៗ និងទីភ្នាក់ងារទេសចរណ៍។ ការចំណាយថ្លៃឡានតាក់ស៊ី គឺគិតតាមតម្លៃគីឡូម៉ែត្រ ដែលជាមធ្យមអ្នកដំណើរអាចចំណាយ៉ាងហោចណាស់ពី ៤ដុល្លារ - ៥ដុល្លារ សម្រាប់ការជិតៗ និងពី២៥ ដុល្លារ ៣៥ដុល្លារសម្រាប់ការជិះលំហែពេញមួយថ្ងៃ។

រថយន្តក្រុងសាធារណៈ៖ សាលារាជធានីភ្នំពេញ បានចាប់ផ្តើមដាក់ឲ្យដំណើរការនូវសេវាកម្មរថយន្តក្រុង លើកដំបូងកាលពីថ្ងៃទី១ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០១៤ ដោយមានខ្សែរត់ចំនួន០៣ខ្សែ រថយន្តចំនួន៤៣គ្រឿង។ នៅឆ្នាំ២០១៧ បានបន្ថែមខ្សែរត់ចំនួន០៥ខ្សែ មានរថយន្តចំនួន១៥៥គ្រឿង និងឆ្នាំ២០១៨ បន្ថែមខ្សែរត់ចំនួន០៥ខ្សែទៀត សរុបចំនួន១៣ខ្សែ ដោយបានប្រើប្រាស់រថយន្តរហូតដល់ចំនួន២៣៥គ្រឿង ក្រោមការជួយឧបត្ថម្ភគាំទ្រ និងផ្តល់ជំនួយរថយន្តក្រុងទាំងនេះពីប្រទេសជប៉ុន និងប្រទេសចិន។[25]ចំពោះការធ្វើដំណើរតាមរយៈរថយន្តក្រុង តម្រូវឲ្យពលរដ្ឋម្នាក់បង់ប្រាក់ចំនួនត្រឹមតែ ១៥០០ រៀលប៉ុណ្ណោះសម្រាប់ការជិះមួយលើក។ ចំណែក ឯសិស្ស និស្សិត កម្មករ-កម្មការិនី និងព្រះសង្ឃគឺមិនតម្រូវឲ្យបង់ប្រាក់ឡើយ។ ថ្មីៗនេះ ដើម្បីរួមចំណែកជាមួយ រាជរដ្ឋាភិបាល និងក្រសួងសុខាភិបាល ក្នុងការទប់ស្កាត់ការចម្លង ការរីករាលដាលមេរោគកូវីដ ១៩ នៅរាជធានី ភ្នំពេញ រដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ នៅថ្ងៃទី២៦ ខែមីនា ឆ្នាំ២០២០នេះ បានសម្រេចផ្អាក ការផ្តល់សេវារថយន្ត ក្រុងសាធារណៈ និងសេវាកាណូតសាធារណៈ រហូតដល់ស្ថានភាពកូវីដ ១៩ បានធូរស្បើយឡើងវិញ។ ជំងឺរាតត្បាត Covid-19 បានបង្ខំឱ្យផ្អាកសេវាសាធារណៈជាច្រើន ហើយប្រព័ន្ធរថយន្តក្រុងសាធារណៈក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ គឺជាប្រព័ន្ធមួយក្នុងចំណោមនោះ។ សូមអរគុណចំពោះជោគជ័យដ៏គួរឱ្យកត់សម្គាល់នៃយុទ្ធនាការចាក់វ៉ាក់សាំងរបស់ព្រះរាជាណាចក្រ និងការធ្លាក់ចុះនៃករណីឆ្លង - រដ្ឋាភិបាលបានបើកសេដ្ឋកិច្ចឡើងវិញ និងបានអនុម័តការស្តារបណ្តាញដឹកជញ្ជូនសាធារណៈឡើងវិញសម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋ។

កាលពីខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០២១ រថយន្តក្រុងបានចាប់ផ្តើមបម្រើតម្រូវការដឹកជញ្ជូនដ៏ច្រើនរបស់ប្រជាជននៃរដ្ឋធានីម្តងទៀត ទោះបីជាមានកាលវិភាគកាត់បន្ថយក៏ដោយ។ ផ្លូវចំនួន 4 ក្នុងចំណោមផ្លូវទាំង 13 ដើមបាន

[25] សួស សំរិត, *ក្នុងឆ្នាំ២០១៩ រថយន្តក្រុងសាធារណៈ ដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរបានជាង៨លាននាក់ ខណៈកាណូតដឹកអ្នកដំណើរដោយមិនយកប្រាក់មានអ្នកជិះជិត២ម៉ឺននាក់* (ក្រសួងព័ត៌មាន, ថ្ងៃទី២១ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២០)។ https://www.information.gov.kh/articles/19126 (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី២៧ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២២)

បើកដំណើរការហើយ ដោយមានរថយន្តក្រុងចំនួន 60 គ្រឿងដឹកអ្នកដំណើរ និងមានការបើកខ្សែបន្ត អាស្រ័យលើស្ថានភាពនៃជំងឺរាតត្បាតនេះ។[26]

២.៤. ស្ថានភាពអាជីវកម្មម៉ូតូកង់បីនៅរាជធានីភ្នំពេញ

២.៤.១. ស្ថានភាពទូទៅនៅរាជធានីភ្នំពេញ

២.៤.១.១. ទីតាំងភូមិសាស្ត្រ

រាជធានីភ្នំពេញ មានទីតាំងស្ថិតនៅតំបន់កណ្តាលភាគខាងត្បូងនៃប្រទេសកម្ពុជា និងព័ទ្ធជុំវិញដោយខេត្តកណ្តាល។ រាជធានីភ្នំពេញមានផ្ទៃក្រឡាសរុបចំនួន ៦៩២,៤៦ គីឡូម៉ែត្រក្រឡា និងបែងចែកជា ១៤ខណ្ឌ (១០៥សង្កាត់)។[27] ទីក្រុងភ្នំពេញ ត្រូវបានគេកំណត់ថាជាទីប្រជុំទៅដោយមជ្ឈមណ្ឌលសន្តិសុខ នយោបាយ សេដ្ឋកិច្ច សម្បត្តិវប្បធម៌ ការទូត និងបណ្តុំការងារច្រើនជាងគេក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ លក្ខណៈពិសេសរបស់រាជធានីភ្នំពេញគឺដោយសារតែវាជាចំណុចប្រសព្វមុខគ្នារវាងទន្លេមុខបួនគឺ ទន្លេមេគង្គលើ ទន្លេមេគង្គក្រោម ទន្លេ បាសាក់ និងទន្លេសាប ដែលទន្លេទាំងនេះផ្តល់នូវ ប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីទឹកសាប និងធនធានធម្មជាតិដែលប្រកប ទៅដោយសក្តានុពល។ ចំពោះលក្ខខណ្ឌធម្មជាតិ នៅរាជធានីភ្នំពេញមានអាកាសធាតុក្តៅហើយសើមដោយទទួលរងឥទ្ធិពលមូសុងនិរតី ដែលបក់នាំមកនូវខ្យល់ផ្ទុកសំណើមពីឈូងសមុទ្រថៃ និងមហាសមុទ្រឥណ្ឌា និង មូសុងឦសាន ដែលបក់នាំមកនូវរដូវប្រាំងពីខែវិច្ឆិកា ដល់ខែមេសា ហើយមានកម្រិតសីតុណ្ហភាពជាមធ្យមស្ថិត នៅចន្លោះចាប់ពី ២២ ដល់ ៣៥ អង្សារសេ (៧២ ដល់ ៩៥ អង្សារហ្វារិនហាយ) ដែលមានលក្ខណៈអំណោយផលដល់ការរស់នៅរបស់បងប្អូនប្រជាពលរដ្ឋ ទាំងអ្នកមានលំនៅដ្ឋាននៅរាជធានីភ្នំពេញផ្ទាល់ និងអ្នកមកពី តាមបណ្តាខេត្តនានា។ ភ្នំពេញមានបណ្តុំសំណង់អាគារធំៗជាច្រើន រួមបញ្ចូលទាំងផ្សាររដ្ឋ និងផ្សារទំនើបដែល ធំជាងគេនៅកម្ពុជា សកលវិទ្យាល័យល្បីៗ ព្រលានយន្តហោះអន្តរជាតិ កំពង់ផែផ្លូវទឹក និងកំពង់ផែផ្លូវគោក សម្រាប់ផ្គត់ផ្គង់ការដឹកជញ្ជូន និងផ្ទុកទំនិញផ្សេងៗ និងមានកន្លែងទេសចរណ៍ដែលទាក់ទាញភ្ញៀវជាតិ និងអន្តរ ជាតិមកទស្សនាបានច្រើនជាងគេដោយឈរលើលំដាប់ទី២ បន្ទាប់ពីក្រុងសៀមរាប។ ភាពទាក់ទាញរបស់រាជ ធានីភ្នំពេញពីសំណាក់ភ្ញៀវទេសចរភាគច្រើន ជាទីកន្លែងបែបប្រវត្តិសាស្ត្រ ដែលបង្ហាញអំពីវប្បធម៌ និងអរិយ ធម៌របស់ជាតិរួមមាន ព្រះបរមរាជវាំង វត្តភ្នំ ផ្សារធំថ្មី ព្រះវិហារព្រះកែវមរកត វិមានឯករាជ្យ សារមន្ទីរជាតិ សារមន្ទីរទួលស្លែង វាលពិឃាតជើងឯកនៅជាយក្រុងភ្នំពេញជាដើម។ មិនត្រឹមតែតំបន់ទេសចរណ៍បែបប្រវត្តិសាស្ត្រ នោះទេ យើងសង្កេតឃើញថា ទីក្រុងភ្នំពេញកំពុងមានការរីកដុះដាលយ៉ាងខ្លាំងនៃអគារ

[26] គេហទំព័រ https://m.phnompenhpost.com/national-post-depth/phnom-penhs-citybus-rolls-despite-covid-downturn (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី២៥ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២២)

[27] គេហទំព័រ http://phnompenh.gov.kh/phnom-penh-city/facts/ (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី២៦ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២២)

ពាណិជ្ជកម្ម សណ្ឋាគារ ផ្ទះសំណាក់ ភោជនីយដ្ឋានអន្តរជាតិ ហាងអាហារ ក្លឹបកំសាន្ត ផ្សារទំនើប ដែលបង្កភាពងាយស្រួលដល់ភ្ញៀវ ទេសចរណ៍ជាតិ និងអន្តរជាតិ។ លើសពីនេះទៅទៀតនោះ រាជធានីភ្នំពេញ បានពង្រីកវិស័យដឹកជញ្ជូនរបស់ខ្លួន តាមរយៈការសាងសង់ ជួសជុល និងអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធគមនាគមន៍ ទាំងផ្លូវគោក ផ្លូវអាកាស និងផ្លូវទឹក។ សព្វថ្ងៃ នេះ មានច្រកទ្វារចេញចូលអន្តរជាតិផ្លូវគោកចំនួន៣ ដែលបានចាប់ដំណើរការតាំងពីឆ្នាំ ២០០៨ មកម្លេះ និង បើកដំណើរការជើងហោះហើរ តាមផ្លូវអាកាសដោយផ្ទាល់ពីរាជធានីភ្នំពេញ ទៅកាន់ទីក្រុងមួយចំនួននៃបណ្ដា ប្រទេសជាសមាជិកអាស៊ាន ដែលការរីកចំរើនទាំងនេះ បានបង្កអោយមានងាយស្រួលក្នុងការ បម្រើសេវាដឹក ជញ្ជូនទាំងក្នុងស្រុក និងក្រៅប្រទេស។

២.៤.១.២. កំណើនប្រជាជន

យោងតាមគណៈកម្មាធិការជាតិជំរឿនទូទៅប្រជាជនបានបង្ហាញតួលេខបណ្ដោះអាសន្ននៃការធ្វើជំរឿន ពលរដ្ឋទូទាំងប្រទេសកម្ពុជា គិតត្រឹមថ្ងៃទី៣ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១៩ ប្រជាជនសរុបមានចំនួន ១៥.២៨៨.៤៨៩ នាក់ ក្នុងនោះមានប្រុស ៧.៤១៨.៥៧៧ នាក់ និង ស្រី ៧.៨៦៩៩១២ នាក់ (មើលឧបសម្ព័ន្ធទី៣)។ បើប្រៀប ធៀបនឹងតួលេខជំរឿនឆ្នាំ ២០០៨ ប្រជាជនកម្ពុជាបានកើនឡើងប្រមាណជាង ១ លាន ៨ សែននាក់ ឬស្មើនឹង ១៤១ ភាគរយប៉ុណ្ណោះ ក្នុងរយៈពេល ១១ ឆ្នាំកន្លងមកនេះ។ ជាការពិត តួលេខបណ្ដោះអាសន្ន នៃចំនួនប្រជា ជនសរុបអាចនឹងប្រែប្រួលបន្តិចបន្តួច បើធៀបនឹងលទ្ធផលចុងក្រោយ។ តាមរបាយការណ៍ដដែលបានបង្ហាញថា ចំនួនមនុស្សប្រុសមាន ៤៨,៧ ភាគរយនៃចំនួនប្រជាជនកម្ពុជាសរុប ខណៈពេលដែលចំនួនស្ត្រីមានស្មើនឹង ៥១,៣ ភាគរយ នៃចំនួនប្រជាជនសរុប។ ពលរដ្ឋរស់នៅជនបទមាន ៣៩៤ភាគរយ ឯអ្នករស់នៅទីប្រជុំជនមាន ៦០៦ភាគរយ។ រីឯដង់ស៊ីតេប្រជាជន គឺកម្ពុជាមានប្រជាជនចំនួន ៨៧នាក់ រស់នៅលើផ្ទៃដីក្នុង១គីឡូម៉ែត្រការ៉េ។ ជំរឿនក៏រកឃើញដែរថា ជនអន្តោប្រវេសន៍រស់នៅកម្ពុជាមានប្រមាណ៩ម៉ឺន៨ពាន់នាក់។[28]

តាមតារាងដែលមាននៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី១ បានបង្ហាញអំពីចំនួនប្រជាជន តាមរាជធានីខេត្ត ក្នុងឆ្នាំ ២០០៨ និងឆ្នាំ២០១៩។ តាមលទ្ធផល ចំនួនប្រជាជនក្នុងចំណោមរាជធានីខេត្តទាំង ២៥ ក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ភ្នំពេញមានប្រជាជនខ្ពស់ជាងគេចំនួន ២.១២៩.៣៧១ នាក់ (១៣,៩ ភាគរយ)បន្ទាប់មកគឺខេត្តកណ្ដាលមាន ១.១៩៥.៥៤៧ នាក់ (៧,៨ ភាគរយ)។ ប្រៀបធៀបទៅឆ្នាំ ២០០៨ របាយប្រជាជនកម្ពុជាមានទម្រង់ដូចគ្នានឹងឆ្នាំ ២០១៩ ដែរ គឺនៅរាជធានីភ្នំពេញ មានប្រជាជនខ្ពស់ជាងគេ បន្ទាប់ពីខេត្តកណ្ដាល ព្រៃវែង សៀមរាប បាត់ដំបង តាកែវ និងកំពង់ចាម។ ប៉ុន្តែភាគរយរបាយប្រជាជននៅខេត្តកណ្ដាល ព្រៃវែង សៀមរាប

[28] វិទ្យាស្ថានជាតិស្ថិតិក្រសួងផែនការ, *ជំរឿនទូទៅប្រជាជននៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ឆ្នាំ២០១៩* (ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩), ៩។

បាត់ដំបង តាកែវ និងកំពង់ចាម បានថយចុះ បើធៀបនឹងឆ្នាំ ២០០៨ លើកលែងតែ រាជធានីភ្នំពេញមានរបាយការណ៍ប្រជាជនកើនឡើង។ រីឯដង់ស៊ីតេប្រជាជនតាមរាជធានី ខេត្តឆ្នាំ២០០៨ និងឆ្នាំ២០១៩វិញ នៅរាជធានីភ្នំពេញ មានដង់ស៊ីតេប្រជាជនខ្ពស់បំផុតគឺ ៣.១៣៦ នាក់ ក្នុងផ្ទៃដីមួយគីឡូម៉ែត្រការ៉េ។ ការកើនឡើងនេះដោយសារត រាជធានីភ្នំពេញជាបេះដូង និងជាទីក្រុងគុជនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដែលជាតំបន់ប្រមូលផ្ដុំដោយមជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម វិនិយោគ សេដ្ឋកិច្ច សង្គម និងវប្បធម៌ ហើយមានការអភិវឌ្ឍន៍ ប្រកបដោយសក្ដានុពលខ្ពស់ ខាងវិស័យ អប់រំ ឧស្សាហកម្ម កាត់ដេរ សំណង់ សណ្ឋាគារ និងវិស័យទេសចរណ៍ ដែលជាមូលហេតុធ្វើអោយរាជធានីភ្នំពេញជាប្រភពទាក់ទាញ និងស្រូបយកការធ្វើចំណាកស្រុកមកពី បណ្ដាខេត្តផ្សេងទៀត ជាពិសេសប្រជាជនវ័យកណ្ដាល ក្នុងគោលបំណងតាំងលំនៅថ្មី បន្តការសិក្សា ស្វែងរកឱកាសការងារ និងការប្រកបរបរអាជីវកម្មផ្សេងៗ។

២.៤.១.៣. ចំនួនយានយន្ត

យោងតាមរបាយការណ៍របស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន បានបង្ហាញថា ចំនួនយានយន្តនៅទូទាំងប្រទេសកម្ពុជា បានកើនឡើងគួរឱ្យកត់សម្គាល់ក្នុងប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ គឺបន្ទាប់ពីកំណើនសេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសបានរីកលូតលាស់ប្រមាណ ៧% ក្នុង១ឆ្នាំ បានធ្វើអោយចំនួនរថយន្តនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា មានចំនួនជិត១លានគ្រឿង និងម៉ូតូប្រមាណជាង៦លានគ្រឿង ក្នុងឆ្នាំ២០១៨។ កំណើនសេដ្ឋកិច្ចជាតិមានលក្ខណៈរឹងមាំជាច្រើនឆ្នាំកន្លងទៅនេះ បានបែងចែកផ្លែផ្កាដល់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងការរកទទួលទាន បង្កើតប្រាក់ចំណូល និងមានជីវភាពធូរធារប្រសើរជាងមុន។ កត្តាទាំងនេះ បានធ្វើឲ្យតម្រូវការប្រើប្រាស់ផលិតផល និងសម្ភារៈនានាមានការកើនឡើងខ្ពស់ផងដែរ ។ ជាក់ស្តែង បើមើលពីវិស័យយានយន្ត គិតត្រឹមដំណាច់ខែមិថុនាឆ្នាំ២០១៨ ចំនួនយានយន្តគ្រប់ប្រភេទនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ បានកើនឡើង ដល់ជាង ២លាន១សែន៩ម៉ឺនគ្រឿង ដែលជាចំនួនមួយដ៏ច្រើន។ យោងតាមប្រសាសន៍របស់លោក សាំ ពិសិដ្ឋ ប្រធានមន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញបានអោយដឹងថា ក្នុងឆ្នាំ២០១៨ ចំនួនរថយន្តគ្រប់ ប្រភេទ ដែលបានចុះបញ្ជីនៅមន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ មានចំនួនជាង ៤៨ម៉ឺនគ្រឿងម៉ូតូចំនួន ១លាន៧០ម៉ឺនគ្រឿង និងរ៉ឺម៉កកង់បី មានចំនួន ១ម៉ឺន១ពាន់គ្រឿង។ លោកបន្តថា កំណើនរថយន្ត ដែលបានចុះបញ្ជីប្រើប្រាស់នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ បើធៀបនឹងឆ្នាំមុន មានការកើនឡើងទ្វេដង។ ជាក់ស្តែង កាលពីចុងឆ្នាំ២០១៦ ចំនួនរថយន្តដែលបានចុះបញ្ជីមានតែជាង ៤០ម៉ឺនគ្រឿង ប៉ុណ្ណោះ ម៉ូតូមាន ១លាន៤ សែន គ្រឿង ខណៈរ៉ឺម៉កម៉ូតូកង់បីប្រមាណតែជាង ១០%ទៀត ដែលមិនទាន់បានមកចុះបញ្ជី។[29]

---

[29] សុវណ្ណ ណែត, *បច្ចុប្បន្ន យានយន្តកំពុងចរាចរណ៍នៅរាជធានីភ្នំពេញ ជាង២លានគ្រឿង* (កោះសន្តិភាព, ថ្ងៃទី១២ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៨) https://kohsantepheapdaily.com.kh/article/667896.html (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី២៨ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២២)

មន្ត្រីជំនាញនៃក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន បាននិយាយថា កំណើនយានយន្តនៅកម្ពុជាមានការកើនឡើងពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំចន្លោះពី ៣០៤០ ម៉ឺនគ្រឿង ដែលកំណើនដ៏ច្រើនសន្ធឹកសន្ធាប់ នេះបានធ្វើ ឲ្យប្រព័ន្ធគមនាគមន៍ផ្លូវគោកនៅកម្ពុជា ជួបប្រឈមទៅនឹងឧបសគ្គជាច្រើនដូចជាបញ្ហាគ្រោះថ្នាក់ និងការកកស្ទះចរាចរណ៍កើតឡើងជាញឹកញាប់សឹងតែរាល់ថ្ងៃ។ តាមរបាយការណ៍បានបង្ហាញថា គ្រប់រាជធានី-ខេត្តសុទ្ធតែមានកំណើន គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ដែលក្នុងនោះភូមិសាស្ត្រមានកំណើនគ្រោះថ្នាក់ខ្ពស់ និងជនរងគ្រោះច្រើន គឺរាជធានីភ្នំពេញ ខេត្តកំពង់ស្ពឺ និងខេត្តព្រះសីហនុ។ ដោយឡែកមានខេត្តចំនួន៥ ដែលបានកាត់បន្ថយចំនួនជនរងគ្រោះ ដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍រួមមាន៖ កណ្ដាល កំពង់ធំ ក្រចេះ សៀមរាប និងមណ្ឌលគិរី។ គណៈកម្មាធិការ ជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកបានឱ្យដឹងថា ពេញមួយឆ្នាំ២០១៩ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅទូទាំងប្រទេសបាន កើតចំនួន ៤.១២១លើក សម្លាប់មនុស្ស ១៩៨១នាក់ និងរងរបួស ៦១៤១នាក់ ហើយបើគិតជាមធ្យមភាគក្នុង មួយថ្ងៃមានមនុស្សស្លាប់ ៥៤នាក់។[30]

២.៤.២. ស្ថានភាពអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីនៅរាជធានីភ្នំពេញ

២.៤.២.១. មូលហេតុក្នុងការជ្រើសរើសប្រកបមុខរបរម៉ូតូកង់បី

នៅរាជធានីភ្នំពេញ ទីផ្សារការងារ និងអាជីវកម្ម គឺមានសភាពធំទូលំទូលាយណាស់ ដោយមានមុខរបរជាច្រើន ដើម្បីឲ្យប្រជាជនខ្មែរមានសេរីភាពក្នុងការជ្រើសរើសទៅតាម ជំនាញ និងចំណង់ចំណូលចិត្តរបស់ខ្លួន។ ក្នុងការជ្រើសរើសអាជីវកម្មណាមួយ ប្រាកដណាស់នឹងមានកត្តាផ្សេងៗដែលជម្រុញឲ្យពួកគេជ្រើសរើសមុខរបរនោះជាក់ជាមិនខាន។ ជាក់ស្ដែងដូចជា អាជីវកម្មរត់ម៉ូតូកង់បី គឺជាអាជីវកម្មមួយដែលមានការពេញនិយមនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ទោះបីជា វាស្ថិតនៅក្នុងប្រព័ន្ធសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធក៏ដោយ ក៏ប្រជាជនមួយចំនួននៅតែជ្រើសរើសប្រកបមុខរបរនេះដែរ។ តាមការសង្កេត និងសិក្សាស្រាវជ្រាវបានបង្ហាញថា មូលហេតុដែលជម្រុញឲ្យប្រជាជនខ្មែរធ្វើការជ្រើសរើស ប្រកបរបររត់ម៉ូតូកង់បី គឺការចាប់ផ្ដើមអាជីវកម្មម៉ូតូកង់បីនេះ មិនតម្រូវឲ្យចំណាយថវិការច្រើនពេកនោះទេ ដោយពួកគេគ្រាន់តែមានដើមទុកបន្តិចបន្តួចក្នុងការទិញម៉ូតូ និងរ៉ឺម៉ក គឺគ្រប់គ្រាន់ហើយ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត អាជីវកម្មម៉ូតូកង់ មិនតម្រូវឲ្យមានការបង់ពន្ធ និងមិនចាំបាច់ចុះបញ្ជីជាមួយក្រសួងដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធនោះទេ ដោយសារការមិនចាំបាច់ចុះបញ្ជីនេះហើយ បានធ្វើឲ្យពួកគេចំណេញទាំងថវិកា និងពេលវេលាក្នុងការបំពេញបែបបទមួយចំនួនថែមទៀតផង។ លើសពីនេះទៅទៀត ការមើលឃើញពីការកើនឡើងនៃតម្រូវការម៉ូតូកង់បី ការទទួលបាន ឯករាជ្យលើខ្លួនឯង និងភាពងាយស្រួលក្នុងការធ្វើដំណើរសម្រាប់គ្រួសារ ក៏ជាកត្តាដែលជម្រុញឲ្យពួកគាត់ សម្រេចចិត្តជ្រើសរើសប្រកបអាជីវកម្មនេះផងដែរ ប៉ុន្តែកត្តាចំបងបំផុត

[30] Radio Veritas Asia KHMER, ចំនួនយានយន្តកើនឡើង រីឯគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ក៏កើនឡើង (ថ្ងៃទី២៣ ខែមករា ឆ្នាំ២០២០) https://khmer.rvasia.org/ (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី២៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២២)

សម្រាប់ពួកគេគឺ ប្រភពចំណូល។ ចំពោះ អ្នកប្រកបមុខរបររត់ម៉ូតូកង់បី ការងារនេះគឺជាប្រភពចំណូលមួយដ៏សំខាន់ដើម្បីបំពេញតម្រូវការចាំបាច់ប្រចាំថ្ងៃរបស់ពួកគាត់ ដោយការប្រកបមុខរបរម៉ូតូកង់បីនេះអាចរកប្រាក់ចំណូលបានយ៉ាងងាយស្រួល ស្របពេលដែលពួកគាត់មិនសូវមានចំណេះដឹង និងមិនបានចេះជំនាញណាមួយច្បាស់លាស់នោះទេ។

២.៤.២.២. គុណសម្បត្តិនៃការរត់ម៉ូតូកង់បី

នៅក្នុងទីផ្សារនៃប្រទេសនីមួយៗមិនថាមុខរបរអ្វីទេ សុទ្ធតែបានបង្កប់នូវសារៈសំខាន់របស់ខ្លួននៅក្នុងនោះជាមិនខាន ទោះបីជាមុខរបរទាំងនោះស្ថិតនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ ឬសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធក៏ដោយ ឲ្យតែអាជីវកម្មនោះប្រព្រឹត្តទៅដោយស្របច្បាប់ និងភាពសុចរិត នោះគេនឹងឃើញពីគុណតម្លៃរបស់វាជាក់ជាមិនខាន។ ជាក់ស្តែង នៅរាជធានីភ្នំពេញ រាជរដ្ឋាភិបាលបានអនុញ្ញាតឲ្យអាជីវកម្មម៉ូតូកង់បីដំណើរការនៅក្នុងទីផ្សារ និងប្រជាជនជាច្រើនបានចាប់យកអាជីវកម្មរត់ម៉ូតូកង់បី ជាមុខរបផ្ទាល់ខ្លួនរបស់ពួកគេ ដោយសារតែមុខរបរនេះបានផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍ជាច្រើនដូចជា៖

ចំពោះសង្គមជាតិ៖ អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី បានចូលរួមក្នុងការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្របានមួយកម្រិត ដោយពួកគាត់បានជួយលើកកម្ពស់កម្រិតជីវភាពគ្រួសាររបស់ពួកគាត់ តាមរយៈប្រាក់ចំណូលដែលពួកគាត់រកបាន។ ម៉្យាងវិញទៀត ការរត់ម៉ូតូកង់បីនេះ អាចជួយកាត់បន្ថយនីកម្មភាព នៅក្នុងសង្គមជាតិបានមួយចំណែកតូចផងដែរ ដោយមុខរបរនេះមិនត្រូវការចំណេះដឹងខ្ពង់ខ្ពស់ទេ ដែលអាចឲ្យប្រជាជន ដែលមិនមានសមត្ថភាពគ្រប់គ្រាន់ក្នុងការបំពេញការងារនៅក្នុងវិស័យឯកទេសផ្សេងៗ អាចងាកមកចាប់យកមុខរបរនេះ ដើម្បីរកប្រាក់ចំណូលបាន។

ចំពោះអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី ៖ អាជីវកម្មរត់ម៉ូតូកង់បីមិនត្រឹមតែជាប្រភពចំណូលដ៏សំខាន់សម្រាប់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីនោះទេ វាថែមទាំងអាចប្រើប្រាស់ជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើរសម្រាប់គ្រួសាររបស់ពួកគាត់នៅពេលដែលត្រូវទៅលេងស្រុក ឬជូនកូនៗរបស់ពួកគាត់ទៅសាលារៀនថែមទៀតផង។ អត្ថប្រយោជន៍ទាំងនេះហើយ បានផ្តល់នូវភាពងាយស្រួល និងការចំណេញជាច្រើនដល់ពួកគាត់។

ចំពោះប្រជាជនទូទៅ៖ ម៉ូតូកង់បីគឺជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើរដែលទទួលបានការគាំទ្រ និងពេញនិយមបំផុតពីសំណាក់ប្រជាជននៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ដោយសារតែវាមានភាពងាយស្រួលក្នុងការដឹកជញ្ជូន អាចដឹកជញ្ជូនទំនិញបានច្រើនក្នុងពេលតែមួយ មានសុវត្ថិភាពជាងការធ្វើដំណើរតាមម៉ូតូឌុប និងមានតម្លៃសមរម្យថែមទៀតផង។

២.៤.៣. កត្តាផ្សេងៗដែលជះឥទ្ធិពលទៅលើមុខរបររត់ម៉ូតូកង់បី

ទន្ទឹមនឹងការទទួលបានអត្ថប្រយោជន៍ជាច្រើនពីការរត់ម៉ូតូកង់បី មុខរបរនេះក៏បានទទួលរងផលប៉ះពាល់ផ្សេងៗ និងបានជួបប្រទះនូវបញ្ហាជាច្រើន មានដូចជាៈ

២.៤.៣.១. បញ្ហាទូទៅ

ដើមទុនគឺជាបញ្ហាចំបងបំផុត នៅពេលដែលប្រជាជនមួយចំនួនមានបំណងចាប់ផ្តើមប្រកបអាជីវកម្មដោយខ្លួនឯង ជាពិសេសគឺប្រជាជនដែលប្រកបអាជីវកម្មក្រៅប្រព័ន្ធ ដូចជាការរត់ម៉ូតូកង់បីជាដើម។ វាអាចនឹងមានការលំបាកសម្រាប់ពួកគាត់ក្នុងការទាក់ទងជាមួយធនាគារ និងគ្រឹះស្ថានមីក្រូហិរញ្ញវត្ថុដើម្បីទទួលបានប្រាក់កម្ចី ដោយសារតែពួកគាត់មិនមានការយល់ដឹងច្បាស់ពីដំណើរការនៃប្រត្តិបត្តិការផ្សេងៗរបស់ធនាគារ និងគ្រឹះស្ថានមីក្រូហិរញ្ញវត្ថុនោះទេ ដែលជាហេតុធ្វើឲ្យពួកគាត់ត្រូវសម្រេចចិត្តទៅចងការប្រាក់ជាមួយនឹងអ្នកចងការ ប្រាក់ក្នុងអត្រាការប្រាក់ខ្ពស់ និងមានហានិភ័យទៅថ្ងៃក្រោយ។

មុខរបររត់ម៉ូតូកង់បី ដែលស្ថិតនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនេះ គឺមិនមានការយកចិត្តទុកដាក់ពីសំណាក់ រដ្ឋាភិបាលទេ ដែលជាហេតុធ្វើឲ្យពួកគាត់ពុំបានទទួលនូវរបបសន្តិសុខសង្គម និងការការពារផ្សេងៗពីច្បាប់។ ជាពិសេសនោះគឺ ពួកគាត់បែរជាទទួលបាននូវការគំរាមកំហែង និងគាបសង្កត់ពីសំណាក់អាជ្ញាធរមានសមត្ថ កិច្ចទៅវិញ។ ម៉្យាងវិញទៀត អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីជាអ្នកធ្វើដំណើរអចិន្ត្រៃយ៍គ្មានចំណតច្បាស់លាស់ទេ ទោះបីជាពួក គាត់មានចំណតត្រឹមត្រូវក៏ដោយ ក៏ចំណតទាំងនោះគឺទទួលបានដោយការបង់ប្រាក់ដើម្បីចតម៉ូតូកង់បីរបស់ពួក គាត់ដែរ។

បញ្ហាទូទៅមួយទៀតដែលអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី មិនអាចជៀសផុតនោះគឺ កត្តាអាកាសធាតុ។ ទោះបីជាអាកាសធាតុប្រែប្រួលយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏ពួកគាត់ត្រូវតែប្រកបអាជីវកម្មរបស់ពួកគាត់ជារៀងរាល់ថ្ងៃដែរ។ នៅរដូវប្រាំង អាកាសធាតុមានភាពក្តៅខ្លាំង ពួកគាត់នៅតែព្យាយាមអង្គុយរងចាំអតិថិជនរបស់ពួកគាត់ក្រោមកម្តៅថ្ងៃដ៏ក្តៅដដែល។ នៅរដូវវស្សា ពេលមានភ្លៀងធ្លាក់ខ្លាំងម្តងៗ ផ្លូវមួយចំនួននៃរាជធានីភ្នំពេញមានការលិចទឹក ហើយសភាពផ្លូវក៏មានការរអិល ដែលធ្វើឲ្យពួកគាត់មានការលំបាកក្នុងការធ្វើដំណើរ និងអាចបណ្តាលឲ្យមាន គ្រោះថ្នាក់ដល់ពួកគាត់ថែមទៀតផង។ ក្រៅពីនេះ ការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងការប្រឈមនឹងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ក៏ជាបញ្ហាដែលពួកគាត់ត្រូវជួបប្រទះជារៀងរាល់ថ្ងៃផងដែរ។

២.៤.៣.២. ការចូលមកដល់នៃម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌា

វត្តមានរបស់ម៉ូតូកង់បីប្រភេទថ្មី ដែលប្រជាជនខ្មែរនិយមហៅថាម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌានៅទីក្រុងភ្នំពេញ បានធ្វើឲ្យមានការគំរាមកំហែងយ៉ាងខ្លាំងទៅលើអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) ដោយសារតែការធ្វើដំណើរតាមម៉ូតូកង់ បីឥណ្ឌាមានតម្លៃធូរថ្លៃ និងមានសុវត្ថិភាពជាងម៉ូតូកង់បីខ្មែរ។ ម៉្យាងវិញទៀត ការប្រកបមុខរបរម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌា គឺមិនចាំបាច់ឲ្យពួកគាត់ជិះរកភ្ញៀវនោះទេ ដោយសារតែពួកគាត់បានចុះឈ្មោះនៅក្នុងកម្មវិធីទូរស័ព្ទដៃផ្សេងៗ ដូចជា PassApp, Grab, TaDa ជាដើម ដែលកម្មវិធីទាំងនេះ មិនត្រឹមតែអ្នកបើកបរចំណេញពេលវេលាប៉ុណ្ណោះ ទេ ថែមទាំងបានផ្តល់ភាពងាយស្រួលដល់អថិតិជន ក្នុងការស្វែងរកមធ្យោបាយធ្វើដំណើររបស់ខ្លួនផងដែរ។ កត្តាទាំងនេះហើយដែលធ្វើឲ្យអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) មួយចំនួនដែលមិនបានចុះឈ្មោះនៅក្នុងកម្មវិធីទាំង នោះប្រឈមនឹងការបាត់បង់ភ្ញៀវជាច្រើន។ តាមការសិក្សាស្រាវជ្រាវបានឲ្យដឹងថា បន្ទាប់ពីការមកដល់នៃម៉ូតូ កង់បីឥណ្ឌា ប្រាក់ចំណូលរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីខ្មែរបានធ្លាក់ចុះពី ១២,៥០ដុល្លារ ទៅ ២០ដុល្លារ ក្នុងមួយថ្ងៃ មកត្រឹម ៥ដុល្លារ ទៅ ៧,៥ដុល្លារ ក្នុងមួយថ្ងៃ។[31] ដោយសារតែការពេញនិយមនៃម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌា បណ្តាលឲ្យ អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ មួយចំនួនបានសម្រេចចិត្តផ្លាស់ប្តូរមុខរបររបស់ខ្លួន ដោយលក់ម៉ូតូកង់បីខ្មែរ ហើយទិញមកវិញនូវម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌាដើម្បីរកប្រាក់ចំណូលចិញ្ចឹមជីវិត។

២.៤.៣.៣. បញ្ហាជម្ងឺកូវីដ ១៩

វីរុសកូរ៉ូណាប្រភេទថ្មី (CoV) គឺជាវីរុសថ្មីនៃអម្បូរវីរុសកូរ៉ូណា។ ជំងឺដែលបង្កដោយវីរុសកូរ៉ូណាប្រភេទថ្មីនេះ ត្រូវបានគេរកឃើញដំបូងនៅក្នុងទីក្រុងវូហាន ប្រទេសចិន ដែលត្រូវបានគេដាក់ឈ្មោះថា ជំងឺវីរុសកូរ៉ូណាឆ្នាំ ២០១៩ (កូវីដ១៩/COVID-19) ដែលពាក្យកាត់ "CO តំណាងឱ្យពាក្យ corona (កូរ៉ូណា) "VI" តំណាងឱ្យពាក្យ virus (វីរុស) និង "D" តំណាងឱ្យពាក្យ disease (ជំងឺ)។ វីរុស COVID-19 គឺជាវីរុសថ្មីមួយដែលមានទំនាក់ទំនងទៅនឹង អម្បូរនៃវីរុសដូចគ្នានឹងជម្ងឺរោគសញ្ញាផ្លូវដង្ហើមធ្ងន់ធ្ងរ (SARS) និងប្រភេទជំងឺផ្តាសាយទូទៅមួយចំនួនទៀត។[31] ករណីទីមួយនៃវីរុសនេះនៅប្រទេសកម្ពុជាត្រូវបានរកឃើញនៅថ្ងៃទី២៧ ខែមករា ឆ្នាំ ២០២០ ដែលកើតមានឡើងទៅលើបុរសជនជាតិចិនម្នាក់ ហើយបើគិតមកដល់ថ្ងៃទី១៦ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២១ នៅប្រទេសកម្ពុជា មានករណីឆ្លងជម្ងឺកូវីដ១៩ សរុប ៤០.៧៨២ករណីទៅហើយ។

ជម្ងឺនេះ បានផ្តល់ការគំរាមកំហែងទៅលើប្រភពចំណូល និងសុខភាពរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) យ៉ាងខ្លាំង ដោយវិធានការផ្សេងៗក្នុងការទប់ស្កាត់ការរីករាលដាលនៃជម្ងឺនេះដូចជា ការបិទជើងហោះហើរ ការ បិទសាលារៀនទាំងរដ្ឋនិងឯកជន ការបិទកន្លែងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ ការបិទកន្លែងកម្សាន្ត

[31] Mom Sophon, Tuk-tuk drivers are losing business to imported Indian rickshaws (KHMER TIMES, March 9, 2018).

ផ្សេងៗ និងការ ថយចុះនៃភ្ញៀវទេសចរទាំងក្នុងស្រុកនិងក្រៅស្រុក បានធ្វើឲ្យចំណូលរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី មានការធ្លាក់ចុះយ៉ាង ខ្លាំង។ ទោះបីជាការឆ្លងនៃជម្ងឺនេះមានភាពកាចសាហាវយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏ពួកគាត់នៅតែបន្តប្រកបអាជីវកម្ម នេះដដែល ដែលធ្វើឲ្យពួកគាត់ប្រឈមនឹងហានិភ័យខ្ពស់ក្នុងការឆ្លងជម្ងឺនេះ និងអាចបណ្តាលឲ្យប៉ះពាល់ដល់ សុខភាពរបស់ពួកគាត់យ៉ាងខ្លាំង។ យោងតាមការសិក្សាស្រាវជ្រាវបានអោយដឹងថាការធ្លាក់ចុះនៃវិស័យ ទេសចរណ៍នៅកម្ពុជា ដោយសារវិបត្តិកូវីដ១៩ បានជះឥទ្ធិពលមកលើការប្រកបអាជីវកម្មរត់ម៉ូតូកង់បី របស់ ប្រជាពលរដ្ឋនៅរាជធានីភ្នំពេញ ដែលបានធ្វើឲ្យប្រាក់ចំណូលរបស់ពួកគាត់មានការធ្លាក់ចុះ។ លើសពីនេះទៅ ទៀត នៅកំឡុងពេលវិធានការបិទខ្ទប់របស់រដ្ឋាភិបាលនៅរាជធានីភ្នំពេញ ដើម្បីទប់ស្កាត់នៃការរាលដាលនៃជម្ងឺ កូវីដ១៩ បានធ្វើឲ្យអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីមួយចំនួនបានប្រឈមនឹងការដាច់ស្បៀង ដោយសារតែពួកគាត់រកប្រាក់ ចំណូលសឹងមិនបាន ៥០០០០រៀល ក្នុងមួយថ្ងៃ ឬរកមិនបានតែម្តង។ មិនតែប៉ុណ្ណោះ គ្រឹះស្ថានមីក្រូហិរញ្ញវត្ថុ និងធនាគារនៅតែបន្តទារបំណុលដែលពួកគាត់ធ្លាប់បានខ្ចីកន្លងមក។ រាជរដ្ឋាភិបាលបានចំណាយថវិកាសន្សំអស់ជិតចំនួន ១,៦២៧លានដុល្លារ ក្នុងរយៈពេល២ឆ្នាំ គិតចាប់ពីឆ្នាំ២០២០ ដល់ឆ្នាំ២០២១។ ក្រោមទំហំចំណាយជាង១,៦០០លានដុល្លារនេះ ភាគច្រើនរដ្ឋបានចំណាយទៅលើការការពារអាយុជីវិត និងរក្សាលំនឹងជីវភាពរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ តាមរយៈកិច្ចអន្តរាគមន៍ ដូចជាការឧបត្ថម្ភសាច់ប្រាក់ដល់គ្រួសារក្រីក្រ និងជនរងគ្រោះ។ បើតាម ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច ក្នុងឆ្នាំ២០២០កន្លងទៅ រដ្ឋបានចំណាយថវិកាសន្សំអស់ចំនួន២៤៦លានដុល្លារ និងឆ្នាំ២០២១ រដ្ឋបានចំណាយអស់រហូតដល់១,៣៨១លានដុល្លារ។ រដ្ឋាភិបាលបានដាក់ទិសដៅថានឹងចំណាយប្រាក់សន្សំរបស់រដ្ឋដើម្បីគ្រប់គ្រងវិបត្តិជំងឺកូវីដ១៩ ក្នុងទំហំទឹកប្រាក់១ពាន់លានដុល្លារ ប៉ុន្តែរដ្ឋចំណាយអស់ត្រឹមតែ២៤៥លានដុល្លារប៉ុណ្ណោះ។ នៅក្នុងឆ្នាំ២០២១ រដ្ឋគ្រោងចំណាយថវិកា ឱ្យស្ថិតក្នុងរង្វង់ត្រឹមតែ៨០០លានដុល្លារប៉ុណ្ណោះ ប៉ុន្តែជាក់ស្តែង រដ្ឋត្រូវចំណាយអស់ជាង ១,៣៨១លានដុល្លារនៃប្រាក់សន្សំទៅវិញ។ សម្រាប់ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច ការចំណាយថវិកាសន្សំរបស់ក្រសួងជាង១,៦០០លានដុល្លារនេះ គឺធ្វើយ៉ាងណាដើម្បីជំរុញដល់កំណើនសេដ្ឋកិច្ចជាតិឡើងវិញ ការរក្សាស្ថិរភាពម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ចឱ្យមានលំនឹង និងកាត់បន្ថយនៃភាពក្រីក្ររបស់ប្រជាជន។ តែយ៉ាងណា បើតាមបញ្ជាក់ពីក្រសួង ថវិកាសន្សំរបស់ក្រសួងកំពុងថមថយចុះជាបន្តបន្ទាប់ ខណៈប្រាក់សន្សំរបស់រដ្ឋនាពេលកន្លងមកមានចំនួនជាង៣៥០០លានដុល្លារ។ ជាទិសដៅបន្ទាប់សម្រាប់ឆ្នាំ២០២២នេះ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចក៏បានឱ្យដឹងដែរថា រដ្ឋនឹងត្រៀម បញ្ចេញថវិកាចំនួនជាង១ពាន់លានដុល្លារបន្ថែមទៀត សម្រាប់ដោះស្រាយវិបត្តិជំងឺកូវីដ១៩ និងបន្តផ្តល់កម្មវិធីឧបត្ថម្ភសាច់ប្រាក់ដល់

ប្រជាជនក្រីក្រ ជនងាយរងគ្រោះដោយក្នុងនោះរដ្ឋក៏ត្រៀមនូវថវិកាសម្រាប់ការផ្គត់ផ្គង់វ៉ាក់សាំង ដល់ក្រសួងសុខាភិបាល។[32]

[32] គេហទំព័រ https://www.rfi.fr/km /កម្ពុជា/20220220-ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច-ប្រាក់សន្សំរដ្ឋ-ចំណាយ១៦០០លានដុល្លារ-កូវីដ១៩-សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី៣០ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២២)

ជំពូកទី៣
ការវិភាគ និងពិភាក្សាទៅលើ
លទ្ធផលនៃការស្រាវជ្រាវ

ជំពូកទី៣

ការវិភាគ និងពិភាក្សាទៅលើលទ្ធផលនៃការស្រាវជ្រាវ

នៅក្នុងជំពូកទី៣នេះ យើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់នឹងធ្វើការវិភាគទៅលើលទ្ធផលនៃការស្រាវជ្រាវនេះឡើង ក្នុងការពិនិត្យស្ថានភាពជីវភាពរស់នៅរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីដែលស្ថិតនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ដោយបានទទួលរងនូវផលប៉ះពាល់នៃការរីករាលដាលរបស់ជម្ងឺកូវីដ ១៩។ នៅក្នុងនោះផងដែរយើងខ្ញុំបានរួមបញ្ចូលនូវចំណុចដែលសំខាន់ៗមួយចំនួនដូចជា៖ ភេទ អាយុ ស្រុកកំណើត កម្រិតវប្បធម៌ ស្ថានភាពគ្រួសារ ចំនួនសមាជិកគ្រួសារ សមាជិកគ្រួសារដែលអាចរកចំណូល រយៈពេលនៃការប្រកបមុខរបរ មូលហេតុនៃការជ្រើសរើសមុខរបរ ដើមទុនសម្រាប់ប្រកបមុខរបរ បញ្ហាប្រឈមទូទៅ និងផលប៉ះពាល់មុនពេល និងក្រោយពេលមានកូវីដ ១៩ ចំណូល និងចំណាយមុនពេល និងក្រោយពេលមានកូវីដ ១៩។ ដើម្បីបន្ថែមនៅក្នុងការស្រាវជ្រាវពីលើនេះឲ្យមានភាពច្បាស់លាស់ និងជាក់លាក់ យើងខ្ញុំនឹងបង្ហាញអំពីចំណុចខ្លាំង ចំណុចខ្សោយ ឱកាស និងការគំរាមកំហែងដែលអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីបានជួបប្រទះតាមរយៈការវិភាគ SWOT។

៣.១. ការវិភាគបែបពិពណ៌នា

យោងទៅតាមការប្រមូលទិន្នន័យសម្រាប់ការវិភាគនេះ យើងខ្ញុំបានជ្រើសរើសការប្រើប្រាស់វិធីសាស្ត្រក្នុងការប្រមូលទិន្នន័យតាមបែបទិន្នន័យបឋម ឬប្រភពដើម (Primary Source) ដែលយើងខ្ញុំបានចុះទៅសម្ភាសន៍ដោយផ្ទាល់ជាមួយ ពូៗដែលជាអ្នករត់ម៉ូតូ ក្នុងការទទួលយកព័ត៌មាន និងទិន្នន័យដែលត្រូវការ ដោយប្រើប្រាស់នូវកម្រងសំណួរដែលបានរៀបចំឡើង (មើលឧបសម្ព័ន្ធទី)។ យើងខ្ញុំបានធ្វើការសម្ភាសន៍នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញនៅកន្លែងផ្សេងៗពីគ្នានៅតាមដងផ្លូវ ដោយយើងខ្ញុំបានជ្រើសរើសយកគំរូតាង (អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) រាជធានីភ្នំពេញ) ចំនួន ១១៧នាក់ រួចក៏បានបញ្ចូលទិន្នន័យនោះ ទៅក្នុងកម្មវិធី SPSS ដើម្បីធ្វើការវិភាគ។

៣.១.១. ស្ថានភាពទូទៅនៃអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

៣.១.១.១. ភេទ

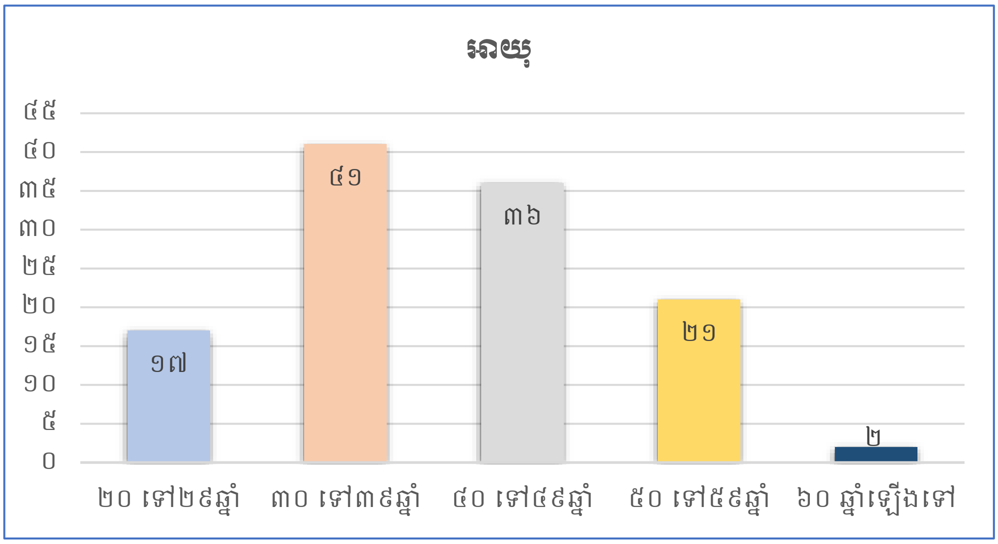
នៅក្នុងការអង្កេត និងផ្អែកទៅលើទិន្នន័យដែលក្រុមយើងខ្ញុំបានចុះទៅសម្ភាសន៍ផ្ទាល់ជាមួយពូៗដែលជាអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីបានសង្កេតឃើញថា អ្នកដែប្រកបមុខរបរនេះនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញគឺ ១០០% គឺជាបុរស មិនមានស្ត្រីនោះទេ (មើលក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី) ដោយសារតែការប្រកបមុខរបរនេះគឺត្រូវប្រើពេលនៅលើដងផ្លូវអស់រយៈពេលពេញមួយថ្ងៃ និងមួយវិញទៀតគឺត្រូវទ្រាំនឹងស្ថានភាពចរាចរណ៍ និងកត្តាអាកាសធាតុប្រែប្រួល។

៣.១.១.២. អាយុ

តាមលទ្ធផលទទួលបាន ដោយពឹងផ្អែកលើការចុះទៅសម្ភាសន៍ដោយផ្ទាល់ដល់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីរួចមកយើងឃើញថា អ្នកដែលបានចូលរួមផ្តល់ចម្លើយទាំងអស់មានអាយុក្នុងចន្លោះពី ២០ ទៅ ៦៣ឆ្នាំ មានន័យថា អ្នកដែល មានអាយុច្រើនជាងគេគឺ ៦៣ឆ្នាំ ចំណែកឯអ្នកដែលមានអាយុតិចជាងគេគឺ ២០ឆ្នាំ។ អាយុជាមធ្យម របស់ពួក គាត់គឺប្រហែលជា ៣៥ឆ្នាំ ហើយភាគច្រើនក្រុមអ្នកដែលមានអាយុក្នុងចន្លោះចាប់ពី ៣០ ទៅ ៣៩ឆ្នាំ មានចំនួនច្រើនជាងគេ គឺសរុបប្រមាណជា ៤១នាក់ ប្រសិនបើគិតជាភាគរយស្មើនឹង ៣៥%។ ក្នុងនោះផងដែលអ្នកដែលមានអាយុលើស ៦០ឆ្នាំ មានចំនួនតិចជាងគេ សរុបត្រឹមតែ ២នាក់ប៉ុណ្ណោះ ប្រសិនបើគិតជាភាគរយស្មើនឹង ២% រីឯអ្នកមានអាយុចន្លោះពី ២០ ទៅ ២៩ ឆ្នាំ មានចំនួន ១៧នាក់ ប្រសិនបើគិតជាភាគរយស្មើនឹង ១៤%នៃអ្នក រត់ម៉ូតូកង់បីទាំងអស់ដែលបានផ្តល់ចម្លើយ។

លើសពីនេះទៀត យើងសង្កេតឃើញថា ចំនួនអ្នកដែលមានអាយុចន្លោះពី ៥០ ទៅ ៥៩ឆ្នាំ មានចំនួន ២១នាក់ ប្រសិនបើគិតជាភាគរយស្មើនឹង ១៨% ចំណែកអ្នកដែលមានអាយុច្រើនជាង ៦០ឆ្នាំ មានចំនួនត្រឹមតែ ២នាក់ ប្រសិនបើគិតជាភាគរយស្មើនឹង ២%។ តាមរយៈក្រាហ្វិកខាងលើ បានសបញ្ជាក់អោយឃើញថាភាគច្រើនអ្នកដែលមានអាយុ ៥០ឆ្នាំចុះក្រោមមាន សមត្ថភាពគ្រប់គ្រាន់ក្នុងការចេញទៅរកប្រាក់ចំណូលដើម្បីយកមកផ្គត់ផ្គង់ជីវភាពគ្រួសារ និងអាចប្រឈមមុខ ទៅនឹងបញ្ហាផ្សេងៗនៅក្នុងពេលប្រកបមុខរបរមួយនេះ លើកលែងតែអ្នកដែលមានអាយុលើស ពី៦០ឆ្នាំឡើងទៅប៉ុណ្ណោះ ដែលពួកគេពុំសូវមានលទ្ធភាពក្នុងការប្រកបមុខរបរនេះ ដើម្បីរកប្រាក់ចំណូលជួយជីវភាព គ្រួសារនោះទេ។

ក្រាហ្វិកទី៣.១៖ អាយុ



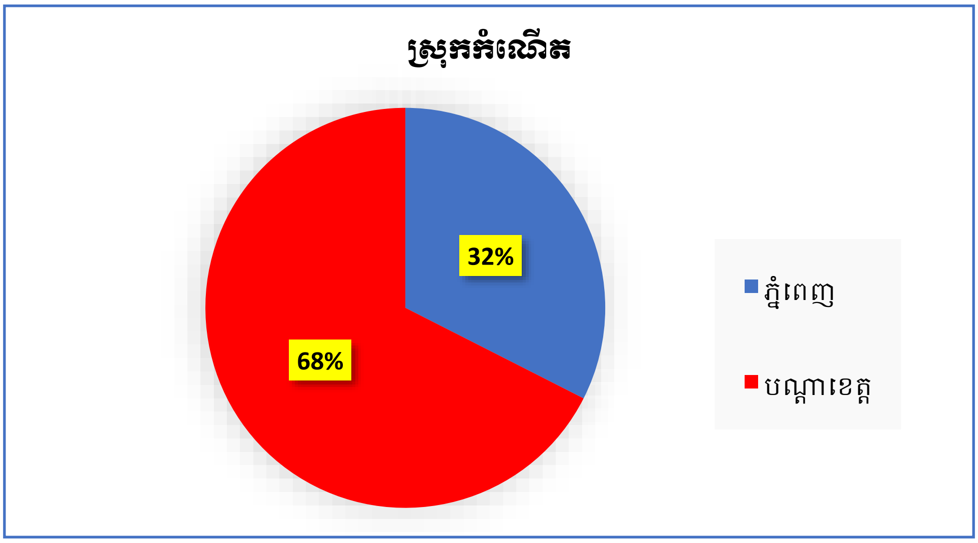
ប្រភព៖ ទិន្នន័យចម្បង

៣.១.១.៣. ស្រុកកំណើត

យោងទៅតាមទិន្នន័យបានបង្ហាញថា អ្នកដែលប្រកបមុខរបរជាអ្នករត់ម៉ូតូ នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញភាគច្រើន មានដើមកំណើតមកពីបណ្តាខេត្តនានាក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដែលមានប្រមាណជា នាក់ ដែលស្មើនឹង ៦៨%។ ចំណែកឯ អ្នកដែលរស់នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ក៏ចាប់យកមុខរបរនេះផងដែរ ដែលមានប្រមាណជា នាក់ ស្មើនឹង ៣២% នៃអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីទាំងអស់ដែលបានផ្តល់ចម្លើយ។

ជាក់ស្តែងយើងសង្កេតឃើញថា មុខរបរនេះមិនថាតែអ្នកដែលរស់នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញស្រាប់នោះទេ ដែលជាអ្នកប្រកបមុខរបររត់ម៉ូតូកង់បីនេះ សូម្បីតែអ្នកដែលមានដើមកំណើតមកពីតាមបណ្តាខេត្តនានាក៏ចាប់អារម្មណ៍ប្រកបមុខរបរនេះផងដែរ ក៏ព្រោះតែការមើលឃើញពីសក្តានុពលរបស់អាជីវកម្មប្រភេទនេះ នៅក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ដែលជាទីកន្លែងអាចអោយពួកគាត់ទទួលបានប្រាក់ចំណូលដើម្បីយកមកផ្គត់ផ្គង់ និងការចាយវាយតាមតម្រូវការក្នុងគ្រួសារប្រចាំថ្ងៃ។

ក្រាហ្វិកទី៣.២៖ ស្រុកកំណើត



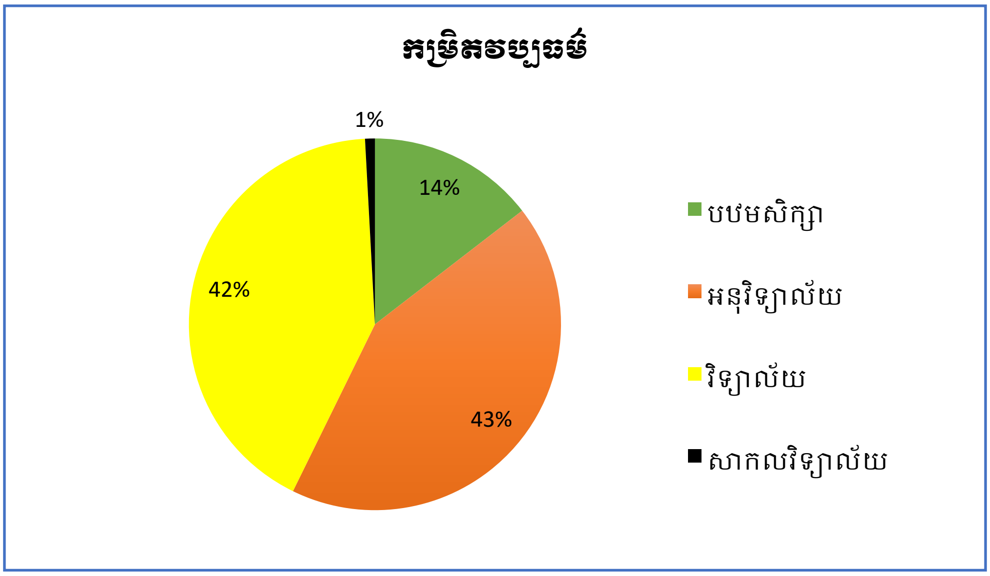
ប្រភព៖ ទិន្នន័យចម្បង

៣.១.១.៤. កម្រិតវប្បធម៌

តាមរយៈក្រាហ្វិកទី៣.៣ បានបង្ហាញថា ចំនួនអ្នកដែលបានសិក្សាកម្រិតវិទ្យាល័យ (ថ្នាក់ទី១០-១២) និងអនុវិទ្យាល័យ (ថ្នាក់ទី៧-៩) មានចំនួនប្រហាក់ប្រហែលគ្នា រហូតដល់ ៤៩នាក់ និង៥០នាក់ ស្មើនឹង ៤២% និង ៤៣% ។ ចំពោះដែលមានកម្រិតសិក្សាត្រឹមថ្នាក់បឋមសិក្សា (ថ្នាក់ទី១-៦) មានចំនួន១៧នាក់ ស្មើនឹង ១៤%។ ក្នុងចំណោមអ្នកដែលបានផ្តល់ចម្លើយ យើងសង្កេតឃើញថាមានតែ ១នាក់ ស្មើនឹង១% ប៉ុណ្ណោះដែល

បានសិក្សាត្រឹមកម្រិតមហាវិទ្យាល័យ។ គួរបញ្ជាក់ផងដែរថា អ្នកដែលបានសិក្សាដល់ថ្នាក់សាកលវិទ្យាល័យ (កម្រិតបរិញ្ញាបត្រ) ទោះបីជាបានបញ្ចប់ការសិក្សាក៏ពិតមែន ពួកគេនៅតែមានសមត្ថភាព ក្នុងការស្វែងរកការងារដែលល្អប្រសើរជាងនេះ ដើម្បីចិញ្ចឹមជីវិតតាមជំនាញរបស់ពួកគេ ប៉ុន្តែពួកគេបែរជាសម្រេចចិត្តជ្រើសរើសមុខរបរមួយនេះ ក៏ពីព្រោះតែមានភាពងាយស្រួលក្នុងការរកប្រាក់ចំណូល និងចង់មានភាពឯករាជ្យទៅលើការងារដែលជារបស់ខ្លួនគេផ្ទាល់។

ក្រាហ្វិកទី៣.៣៖ កម្រិតវប្បធម៌

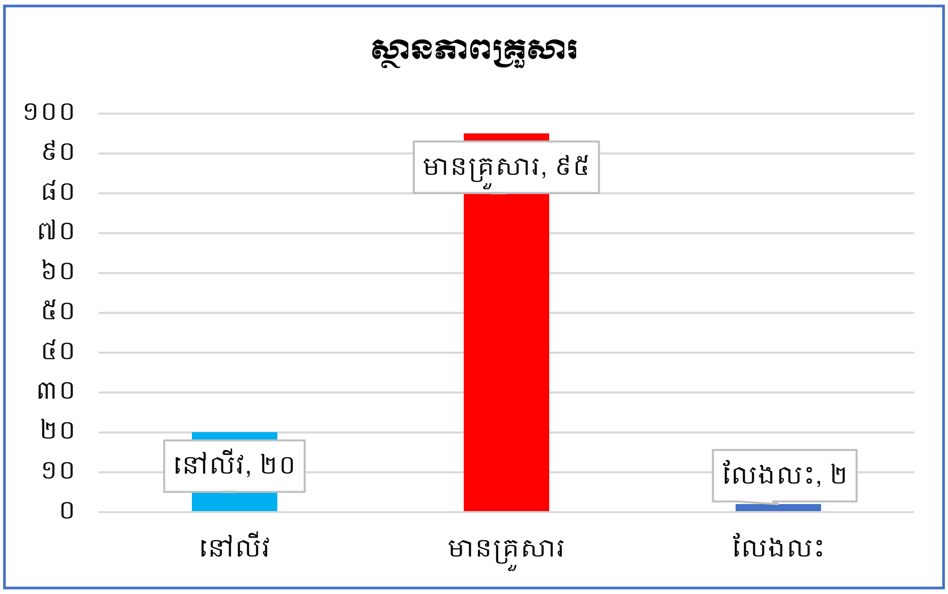


ប្រភព៖ ទិន្នន័យចម្បង

៣.១.១.៥. ស្ថានភាពគ្រួសារ

យោងទៅតាមទិន្នន័យនៅក្នុងក្រាហ្វិកទី៣.៤ បានបង្ហាញថា ភាគច្រើននៃអ្នកផ្តល់ចម្លើយជាអ្នកដែលរៀបការរួចមានចំនួនសរុប ៩៥នាក់ ស្មើនឹង ៨១% នៃគំរូតាងអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីនៅរាជធានីភ្នំពេញ។ ខណៈពេលដែលអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីជាបុរសពោះម៉ាយ (បានលែងលះ ឬស្លាប់) មានចំនួន ២នាក់ ស្មើនឹង២% និងអ្នកនៅលីវមានចំនួន ២០នាក់ ស្មើនឹង១៧%។ លទ្ធផលខាងលើនេះបានបង្ហាញថា អ្នកដែលមានគ្រួសារបានស្វះស្វែងចេញមកប្រកបមុខរបរ ដើម្បីស្វែងរកប្រាក់ចំណូល ក្នុងការជួយផ្គត់ផ្គង់ជីវភាពគ្រួសារឲ្យកាន់តែមានភាពល្អប្រសើរឡើង មិនត្រឹមតែអ្នកដែលមានគ្រួសារនោះទេ យើងឃើញថាអ្នកនៅលីវក៏បានធ្វើការរកប្រាក់ចំណូលដើម្បីផ្គត់ផ្គង់ជីវភាពរស់នៅប្រចាំថ្ងៃ និងសម្រាប់ក្រុមគ្រួសារផងដែរ តាមរយៈការប្រកបមុខរបរក្រៅប្រព័ន្ធ ជាអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី។

ក្រាហ្វិកទី៣.៤៖ ស្ថានភាពគ្រួសារ



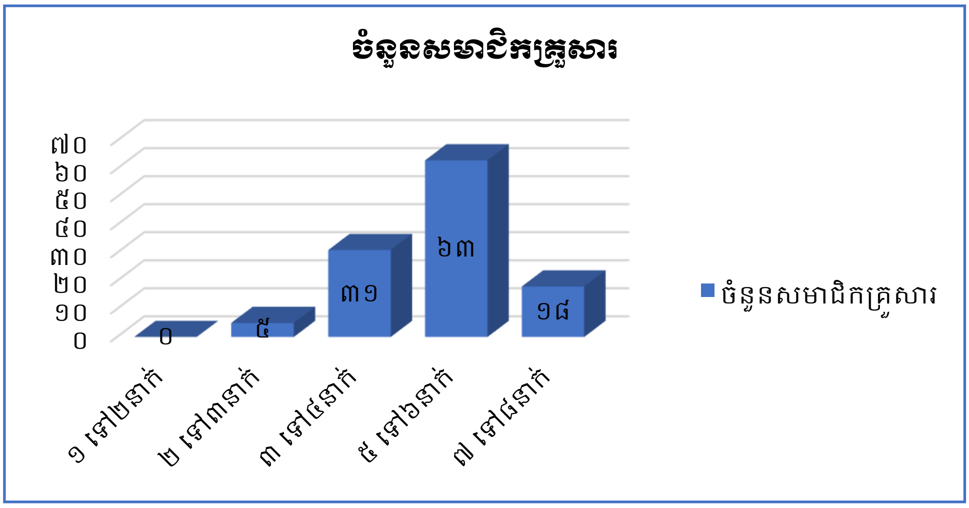
ប្រភព៖ ទិន្នន័យចម្លង

៣.១.១.៦. ចំនួនសមាជិកគ្រួសារ

នៅក្នុងចំណោមគំរូតាងទាំងអស់ ដែលទទួលបានពីការធ្វើសម្រង់មតិរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី នៅរាជធានីភ្នំពេញ យើងមើលឃើញថា ចំនួនសមាជិកគ្រួសាររបស់ពួកគេដែលមានចំនួនច្រើនជាងគេគឺមានដល់ ៨នាក់ និងចំនួនសមាជិកគ្រួសារជាមធ្យមមានចំនួន ៥ ទៅ៦នាក់។

ជាក់ស្តែង នៅក្នុងក្រាហ្វិកទី៣.៥៖ បានបង្ហាញយ៉ាងច្បាស់ថា ៦៣នាក់ក្នុងចំណោម ១១៧នាក់ មានសមាជិកចន្លោះពី ៥ ទៅ៦នាក់ ហើយមួយវិញទៀតសមាជិកចន្លោះពី ៣ ទៅ៤នាក់មានចំនួន ៣១នាក់ និង ១៨ នាក់ ក្នុងចំណោម ១១៧នាក់ ដែលមានសមាជិកចន្លោះពី ៧ ទៅ៨នាក់។ ម្យ៉ាងវិញទៀតចំពោះគ្រួសារដែលមានសមាជិកចន្លោះពី ២ ទៅ៣នាក់គឺមានចំនួនត្រឹមតែ ៥នាក់ប៉ុណ្ណោះ ប៉ុន្តែគ្រួសារដែលមានសមាជិកចន្លោះពី ១ ទៅ២នាក់ គឺមិនមានឡើយ។

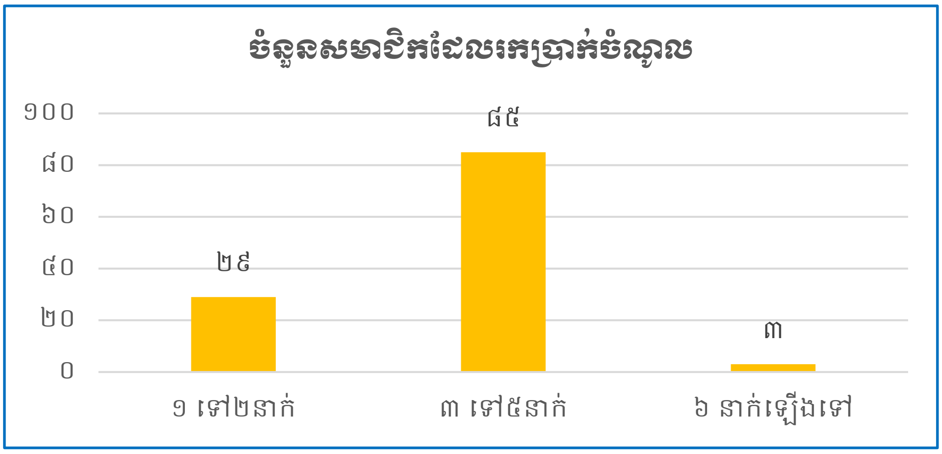
ក្រាហ្វិកទី៣.៥៖ ចំនួនសមាជិកគ្រួសារ



ប្រភព៖ ទិន្នន័យចម្បង

ទោះបីជាសមាជិកក្នុងគ្រួសារមានចំនួនច្រើនក៏ពិតមែន ប៉ុន្តែពួកគាត់ដែលជាអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី និងជាមេគ្រួសារទទួលបន្ទុកស្វែងរកប្រាក់ចំណូលដើម្បីផ្គត់ផ្គង់ការចំណាយនៅក្នុងផ្ទះ ដោយសារសមាជិកគ្រួសារដទៃទៀតមិនមានលទ្ធភាពគ្រប់គ្រាន់ក្នុងការចេញរកប្រាក់ចំណូល។ បើយោងទៅតាមចម្លើយរបស់ពួកគាត់ ដែលបានបង្ហាញក្នុងក្រាហ្វិកទី៣.៦ បានឲ្យដឹងថា អ្នកប្រកបរបររត់ម៉ូតូកង់បី ដែលមានសមាជិករកចំណូលបានចន្លោះពី១ ទៅ២នាក់ មានចំនួន ២៩នាក់ ដែលភាគច្រើនបំផុតចំពោះអ្នកដែលមានសមាជិកច្រើនក្នុងការរកចំណូលមានរហូតទៅដល់ ៨៥នាក់ និងមានតែ ៣នាក់ប៉ុណ្ណោះដែលសមាជិករបស់ពួកគាត់ចំនួន៦នាក់ឡើងទៅដែលអាចរកចំណូលបាន។

ក្រាហ្វិកទី៣.៦ ចំនួនសមាជិកដែលរកប្រាក់ចំណូល

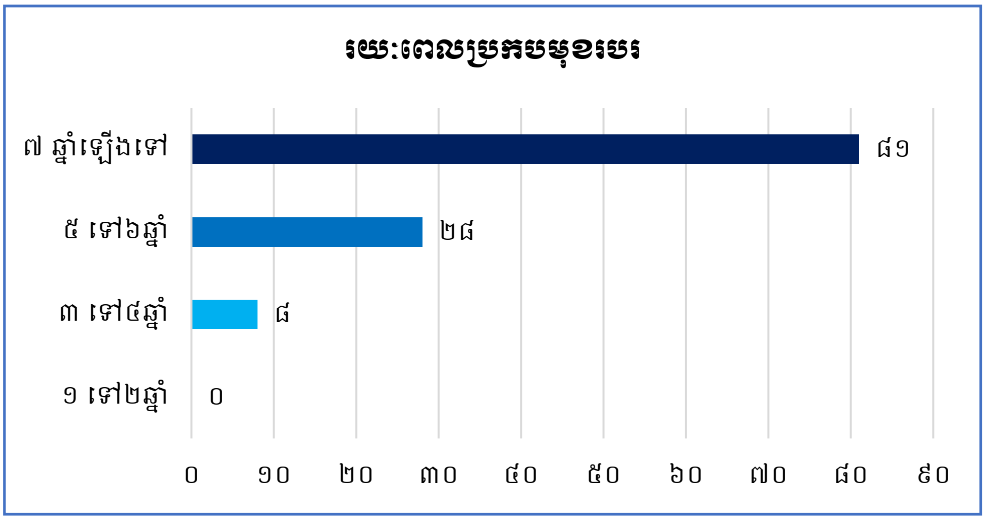


ប្រភព៖ ទិន្នន័យចម្បង

៣.១.១.៧. រយៈពេលប្រកបមុខរបរ

យោងតាមក្រាហ្វិកទី៣.៦ បានបង្ហាញអំពីចំនួនរយៈពេលប្រកបមុខរបររត់ម៉ូតូកង់បីរបស់ប្រជាពលរដ្ឋនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ក្នុងចំណោមអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីទាំងអស់ ដែលបានផ្តល់ចម្លើយ គឺមានអ្នកដែលប្រកបមុខរបរនេះក្នុងចន្លោះចាប់ពី ៧ឆ្នាំឡើងទៅមានចំនួនច្រើនជាងគេ ៨១នាក់ ប្រសិនបើគិតជាភាគរយស្មើនឹង ៦៩% នៃអ្នកផ្តល់ចម្លើយទាំងអស់ ក្នុងនោះយើងឃើញថា អ្នកដែលទើបប្រកបមុខរបរនេះបានរយៈពេល ៣ ទៅ៤ឆ្នាំ មានចំនួន ៨នាក់ ប្រសិនបើគិតជាភាគរយស្មើនឹង ៧% នៃអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីទាំងអស់ដែលបានផ្តល់នូវចម្លើយ។ ចំណែកឯអ្នកដែលប្រកបមុខរបរក្នុងចន្លោះពី ៥ ទៅ៦ឆ្នាំ មានចំនួន២៨នាក់ ប្រសិនបើគិតជាភាគរយស្មើនឹង ២៤% ហើយអ្នកដែលប្រកបមុខរបរនេះចាប់ពី ១ ទៅ២ឆ្នាំ គឺមិនមានឡើយ ដែលស្មើនឹង ០%។ អាស្រ័យហេតុនេះយើងបញ្ជាក់ឲ្យឃើញថា មុខរបរនេះមានការពេញនិយមខ្លាំងនៅប្រហែល ៥ឆ្នាំមុន។

ក្រាហ្វិកទី៣.៧៖ រយៈពេលប្រកបមុខរបរ

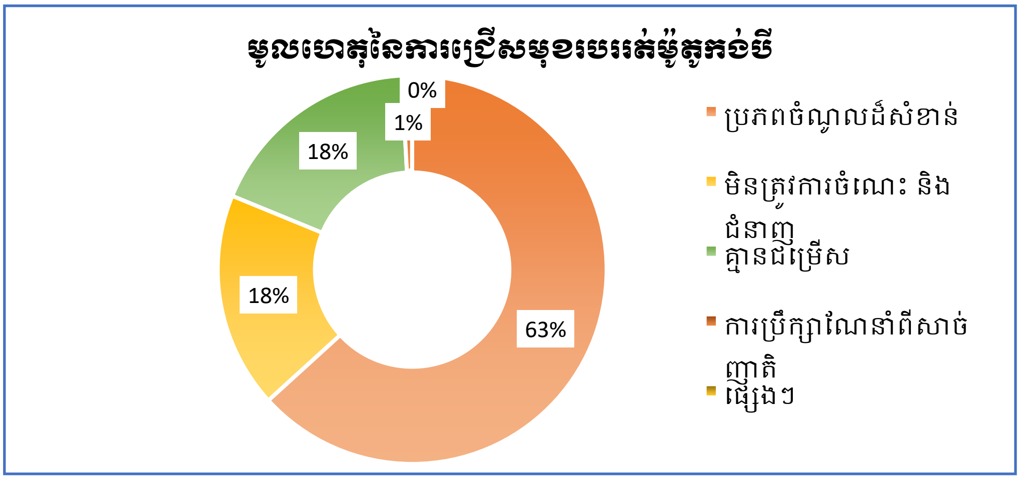


ប្រភព៖ ទិន្នន័យចម្លង

៣.១.២. មូលហេតុនៃការជ្រើសរើសមុខរបររត់ម៉ូតូកង់បី

ក្នុងចំណោមគំរូតាងទាំងអស់ដែលទទួលបានពីការសម្ភាសន៍ផ្ទាល់លើអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី បានឲ្យដឹងថា កត្តាដែលជំរុញឲ្យពួកគាត់សម្រេចចិត្តប្រកបមុខរបររត់ម៉ូតូកង់បីនេះ ដែលជាមុខរបរមួយក្នុងចំណោមមុខរបរជាច្រើនទៀតក្នុងវិស័យសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ក៏ដោយសារតែពួកគាត់មានភាពលំបាកក្នុងការឈានជើងចូលទៅក្នុងទីផ្សារការងារសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ និងមានកត្តាមួយចំនួនទៀតដែលជំរុញឲ្យពួកគាត់សម្រេចចិត្តប្រកបរបរបែបនេះ។

ក្រាហ្វិកទី៣.៨៖ មូលហេតុនៃការជ្រើសរើសមុខរបររត់ម៉ូតូកង់បី

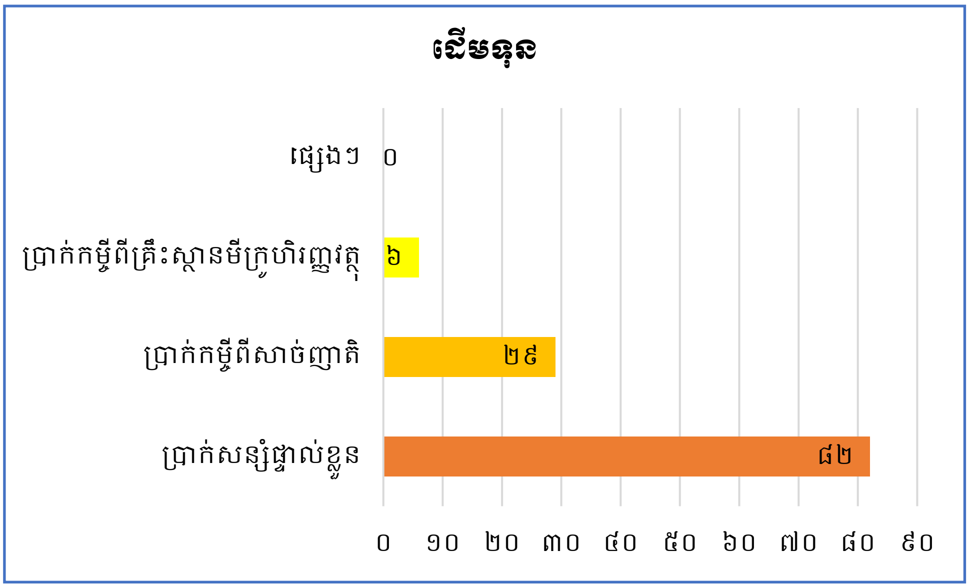


ប្រភព៖ ទិន្នន័យចម្បង

យោងតាមទិន្នន័យក្នុងក្រាហ្វិកខាងលើនេះ ប្រហែលជា ៦៣% (៧៤នាក់) ដែលពួកគាត់គិតថាមុខរបរនេះមានភាពងាយស្រួលក្នុងការរកប្រាក់ចំណូលដែលជាកត្តាសំខាន់សម្រាប់ទប់ទល់នឹងជីវភាពរស់នៅប្រចាំថ្ងៃក្នុងគ្រួសារ។ មូលហេតុដែលនាំអោយពួកគាត់ជ្រើសយកមុខរបររត់ម៉ូតូកង់បីជាមធ្យោបាយស្វែងរកប្រាក់ចំណូល មានប្រហែលជា ១៨% (២១នាក់) ដោយសារពួកគាត់គ្មានជម្រើសអ្វីផ្សេងក្រៅពីមុខរបរនេះ និងប្រហែលជា ១៨% (២១នាក់) ដោយសារពួកគាត់ជួបប្រទះនូវកង្វះចំណេះដឹង ដែលជាការលំបាកឲ្យពួកគាត់ក្នុងការស្វែងរកការងារធ្វើ។ ទន្ទឹមនឹងនេះ ប្រហែលជា ១% (១នាក់) ដែលគាត់បានផ្តល់ចម្លើយថា ត្រូវបានណែនាំពីគ្រួសារសាច់ញាតិ។

ម្យ៉ាងវិញទៀត អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីក៏ត្រូវប្រើដើមទុនក្នុងការយកទៅចាប់យកមុខរបរនេះ ដែលត្រូវប្រើប្រាស់ដើមទុនច្រើនក្នុងការចាប់ផ្តើម និងដំណើរការអាជីវកម្មប្រភេទនេះ។ ជាក់ស្តែងក្រាហ្វិកទី៣.៨ បានបង្ហាញឲ្យឃើញថាអ្នកដែលប្រកបរបររត់ម៉ូតូកង់បី គឺភាគច្រើនបានប្រើនូវប្រាក់សន្សំរបស់ខ្លួនដើម្បីធ្វើជាទុនក្នុងរកស៊ីមុខរបរមួយនេះដែលមានចំនួនសរុប៨២ នាក់។ ចំណែកឯការខ្ចីប្រាក់ពីគ្រួសារ ឬសាច់ញាតិ គឺមានចំនួន ២៩នាក់ ដែលគ្រួសាររបស់ពួកគាត់អាចមានលទ្ធភាពក្នុងការយល់ព្រមឲ្យកម្ចី។ ភាគតិចបំផុតដែលអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីធ្វើការកម្ចីពីគ្រឹះស្ថានមីក្រូហិរញ្ញវត្ថុ ពីព្រោះពួកគាត់យល់ឃើញថាអត្រាការប្រាក់អាចច្រើន។

ក្រាហ្វិកទី៣.៩៖ ដើមទុន

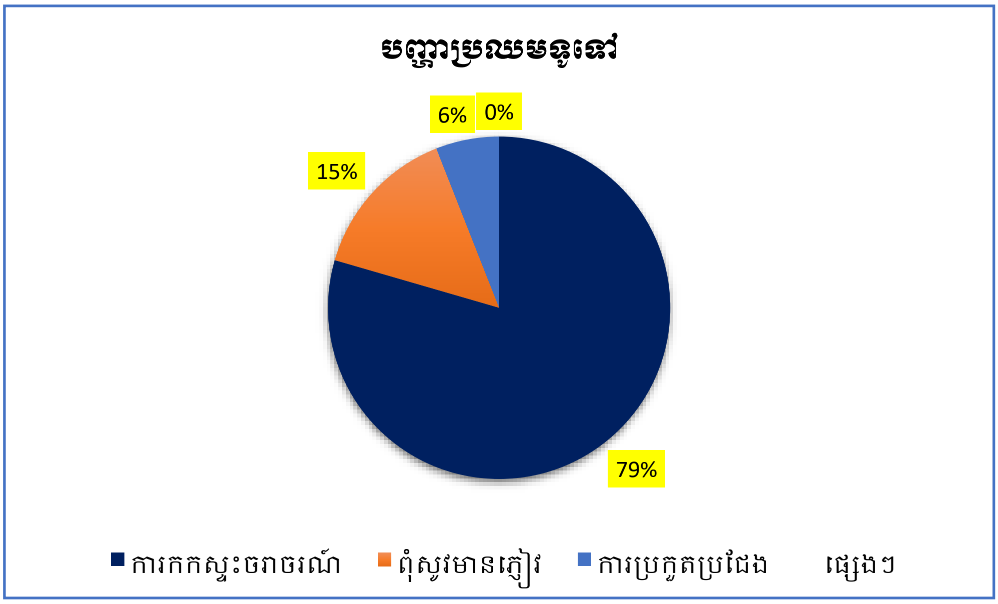


ប្រភព៖ ទិន្នន័យចម្បង

៣.១.៣. បញ្ហាប្រឈមទូទៅ

នៅកំឡុងពេលដែលក្រុមរបស់យើងខ្ញុំបានចុះទៅសាកសួរ និងប្រមូលព័ត៌មាន លើបញ្ហាជីវភាពរស់នៅប្រចាំថ្ងៃរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីពួកគាត់បានផ្តល់ចម្លើយ ដែលទាក់ទងនឹងការប្រឈមរបស់ពួកគាត់ក្នុងការប្រកបមុខរបរជាអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីនេះថា បញ្ហាប្រឈមរបស់ពួកគាត់ជាទូទៅ គឺការកកស្ទះចរាចរណ៍ មានប្រហែលជា ៩៣នាក់ ស្មើនឹង៧៩%។ ប្រហែលជា ១៧នាក់ ស្មើនឹង ១៥% ដែលបានទទួលចម្លើយថាបញ្ហាកង្វល់របស់ពួកគាត់ពុំសូវមានភ្ញៀវ ឬអតិថិជនដែលពុំសូវប្រើប្រាស់នូវសេវាប្រភេទនេះណាស់ ពោលគឺចាប់តាំងពីមុនពេលមានវត្តមានជម្ងឺកូវីដ ១៩ មកម្ល៉េះនេះអាចបណ្តាលមកពីការចរាចរណ៍យ៉ាងច្រើនសន្ធឹកសន្ធាប់ពីអាជីវកម្មម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌា ដែលធ្វើឲ្យមានការរាំងស្ទះ ដល់ការប្រកបអាជីវកម្មម៉ូតូកង់បីរបស់ពួកគាត់ដែលការប្រកួតប្រជែងមានប្រហែល ៧នាក់ ស្មើនឹង៦%។

ក្រាហ្វិកទី៣.១០៖ បញ្ហាប្រឈមទូទៅ

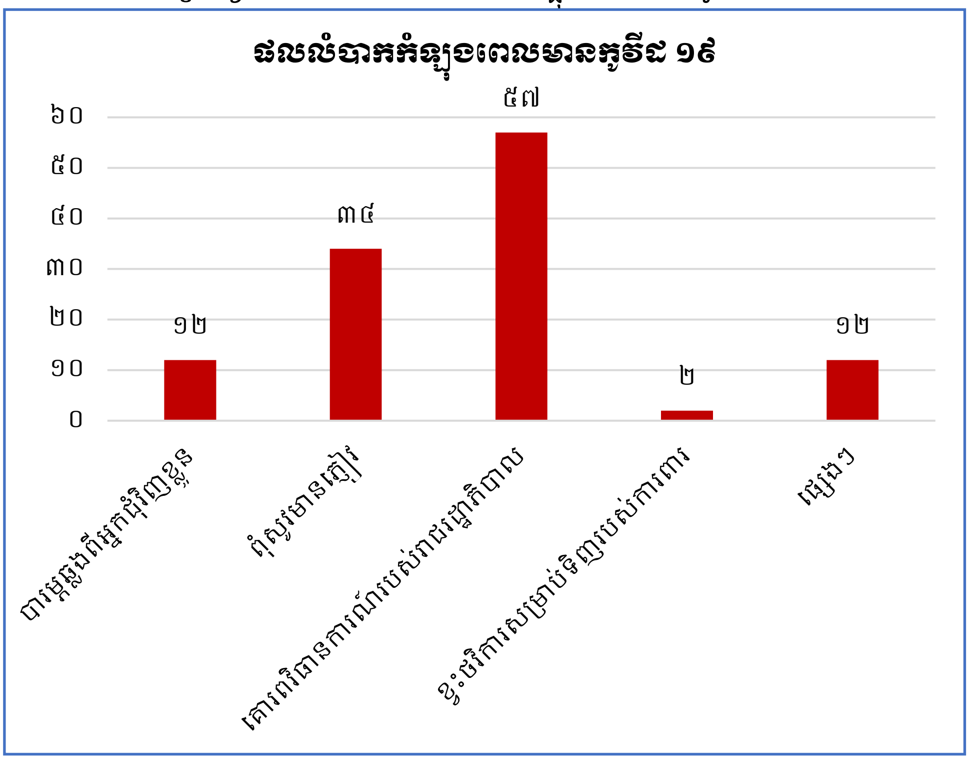


ប្រភព៖ ទិន្នន័យចម្រុះ

៣.១.៤. ផលប៉ះពាល់កំឡុងពេលមានកូវីដ ១៩

ការបាត់បង់នូវភ្ញៀវដែលជាអ្នកអាស្រ័យដំណើរតាមម៉ូតូកង់បី បានកំពុងប្រឈមនឹងផលលំបាកទៅដល់អ្នកដែលប្រកបរបររត់ម៉ូតូកង់បីបាននឹងកំពុងនឹងបាត់បង់ជាបណ្តើរៗ ដោយសារការវាយលុករបស់ម៉ូតូកង់បីដែលនាំពីបរទេស និងប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាដើម្បីទាញរកអតិថិជនក៏ពិតមែន តែអ្វីដែលជាផលប៉ះពាល់កាន់តែធ្ងន់ធ្ងរបន្ថែមទៀតនោះគឺ បញ្ហាការរីករាលដាលជាសហាគមន៍នៃជម្ងឺឆ្លងកូវីដ ១៩ ដែលធ្លាប់បានកើតមានកាលពីឆ្នាំ២០២១ បានធ្វើឲ្យអ្នករត់ម៉ូតូនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញបានបាត់បង់ប្រាក់ចំណូលរបស់ពួកគេ ពីព្រោះការធ្លាក់ចុះនៃភ្ញៀវទេសចរណ៍មកកាន់កម្ពុជា ហើយជាមួយនឹងការសម្រេចចិត្តស្នាក់នៅផ្ទះរបស់ពួកគេដើម្បីការពារខ្លួនពីជម្ងឺឆ្លង។

ក្រាហ្វិកទី៣.១១៖ ផលលំបាកកំឡុងពេលមានកូវីដ ១៩



ប្រភព៖ ទិន្នន័យចម្បង

តាមក្រាហ្វិកទី៣.១០ បានបង្ហាញអំពីបញ្ហាប្រឈមទូទៅក្នុងជីវភាពរស់នៅ និងសមត្ថភាពរកប្រាក់ចំណូលរបស់ប្រជាពលរដ្ឋដែលប្រកបរបររត់ម៉ូតូកង់បី កំឡុងពេលមានវិបត្តិកូវីដ ១៩។ យោងតាមការចូលរួមផ្តល់បទសម្ភាសន៍ យើងមើលឃើញថា ការគោរពវិធានការណ៍របស់រាជរដ្ឋាភិបាលមានចំនួនរហូតទៅដល់ ៥៧ នាក់ ដែលពួកគាត់បានប្រឈមនឹងវិធានការណ៍ពីអាជ្ញាធររួមមានការដាក់កម្រិត និងវិធានការណ៍រក្សាគម្លាតសង្គម ដែលជាឧបសគ្គរារាំងការប្រកបអាជីវកម្មរបស់ពួកគាត់ក្នុងការចូលទៅដល់អតិថិជន និងកត្តាផ្សេងៗទៀតដូចជា បញ្ហាស្មារតី ដែលធ្វើឲ្យមានការព្រួយបារម្ភនឹងបញ្ហាអសន្តិសុខ ពួកគាត់បានរាយការណ៍ពីកត្តាការងារដែលមានភាពគ្រោះថ្នាក់មានចំនួន ១២នាក់។ ម៉្យាងវិញទៀតអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីចំនួន ៣៤ នាក់ពួកគាត់បានប្រាប់អំពីការធ្លាក់ចុះនៃអ្នកប្រើប្រាស់មធ្យោបាយប្រភេទនេះ ចាប់តាំងពីការចេញបទបញ្ជាហាមឃាត់ការធ្វើដំណើរពីបរទេស រួមទាំងការរឹតបន្តឹងការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាជនក្នុងស្រុក។ ចំណែកឯមនុស្សចំនួន ១២នាក់ មានការភ័យខ្លាចឆ្លងនៃការចម្លងមេរោគកូវីដ ១៩ ដែលធ្វើឲ្យពួកគាត់ប្រកបមុខរបរនេះទាំងប្រថុយប្រថាន។ មានតែចំនួន ២នាក់ប៉ុណ្ណោះដែលពួកគាត់ខ្វះថវិការក្នុងការទិញប្រដាប់ប្រដារការពារដូចជាអាកុល និងម៉ាស់ ដែលមានតម្លៃខ្ពស់ ជាហេតុធ្វើឲ្យពួកគាត់មានកង្វះថវិការក្នុងការទិញ។ អាស្រ័យហេតុនេះ

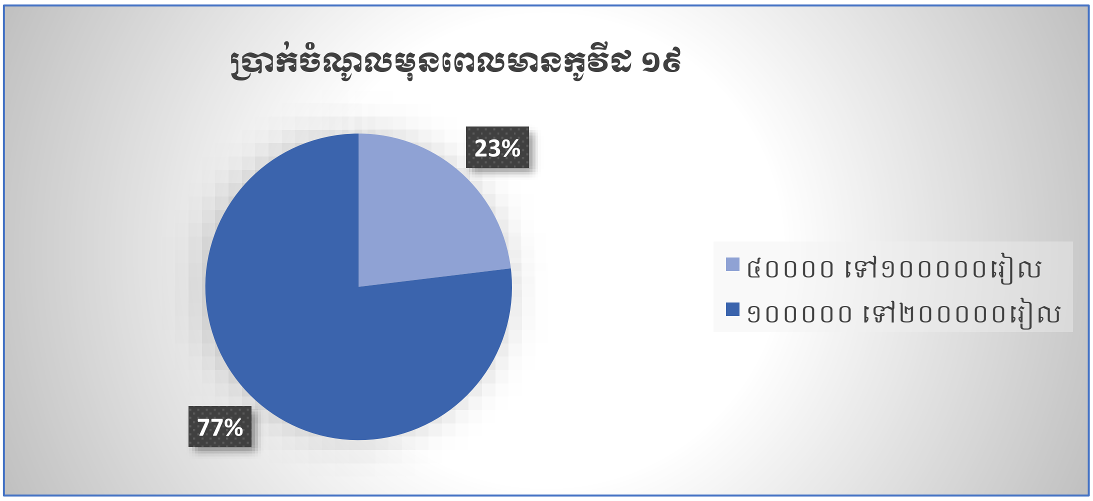
កម្មករក្រៅផ្លូវការ ឬក្រៅប្រព័ន្ធភាគច្រើន ត្រូវបានគេដកចេញពីការគាំទ្រខាងផ្នែកសុខុមាលភាពសង្គម ដែលមានសម្រាប់តែកម្មករផ្លូវការប៉ុណ្ណោះដែលទទួលបានក្នុងកំឡុងពេលសេដ្ឋកិច្ចធ្លាក់ចុះនេះ។

៣.១.៤.១. ប្រាក់ចំណូលប្រចាំថ្ងៃ

ក. ប្រាក់ចំណូលមុនពេលមានកូវីដ ១៩

នៅក្នុងការប្រកបមុខរបររត់ម៉ូតូកង់បីនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ជាធម្មតាការរកស៊ីមុខរបរនេះ គឺទទួលបានចំណូលច្រើនគួរសមពីព្រោះអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីពួកគាត់សុទ្ធតែមានកន្លែងប្រចាំរបស់ពួកគាត់រៀងៗខ្លួនដូចជា នៅតាមមន្ទីរពេទ្យ ផ្សាររបស់រដ្ឋ ផ្សារទំនើបឯកជន សាកលវិទ្យាល័យ សាលារៀន សាលារៀនឯកជន សណ្ឋាគារ ផ្ទះសំណាក់ ខុនដូរ គ្រឹះស្ថានក្រុមហ៊ុនឯកជន កន្លែងដើរកម្សាន្ត ព្រលានយន្តហោះ និងកន្លែងចេញដំណើរទៅតាមបណ្តាខេត្ត។ ចំណែកឯចំណូលជាប្រចាំថ្ងៃរបស់ពួកគាត់នៅមុនពេលដែលមានកូវីដ ១៩ជាមធ្យមពួកគាត់រកបានចន្លោះពី១០០,០០០ ទៅ២០០,០០០រៀល ដែលមានចំនួន ៩០នាក់ ប្រសិនបើគិតជាភាគរយស្មើនឹង ៧៧% ប៉ុន្តែមានចំនួន ២៧នាក់តែប៉ុណ្ណោះដែលពួកគាត់រកបានចន្លោះពី៤០,០០០ ទៅ១០០,០០០រៀល ប្រសិនបើគិតជាភាគរយស្មើនឹង២៣% ដែលមានបញ្ជាក់នៅក្នុងតារាងទី៣.១។

ក្រាហ្វិកទី៣.១២៖ ប្រាក់ចំណូលមុនពេលមានកូវីដ ១៩



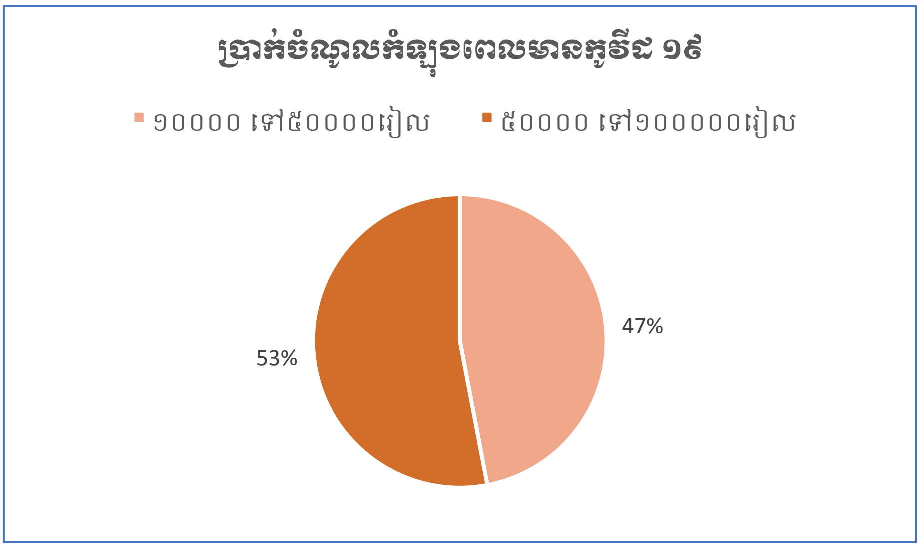
ប្រភព៖ ទិន្នន័យចម្បង

ខ. ប្រាក់ចំណូលកំឡុងពេលមានកូវីដ ១៩

នៅក្នុងការបញ្ជាក់តារាងទី៣.២ បានបង្ហាញថាក្រោយពេលដែលមានបញ្ហានៃជម្ងឺកូវីដ ១៩ បានជះឥទ្ធិពលយ៉ាងខ្លាំងទៅលើអ្នកដែលប្រកបមុខរបររត់ម៉ូតូកង់បីនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញបានមានការបាត់បង់នូវប្រាក់ចំណូលជិតពាក់កណ្តាលដោយពួកគាត់មានចំនួន ៦២នាក់ (៥៣%) ដែលអាចរកបានចន្លោះពី

៥០,០០០ ទៅ១០០,០០០រៀលនៅក្នុងមួយថ្ងៃតែប៉ុណ្ណោះ។ ចំណែកឯការរកបានចន្លោះពី ១០,០០០ ទៅ ៥០,០០០រៀល មានចំនួនត្រឹមតែ ៥៥នាក់ (៤៧%)តែប៉ុណ្ណោះ។

ក្រាហ្វិកទី៣.១៣៖ ប្រាក់ចំណូលកំឡុងពេលមានកូវីដ ១៩



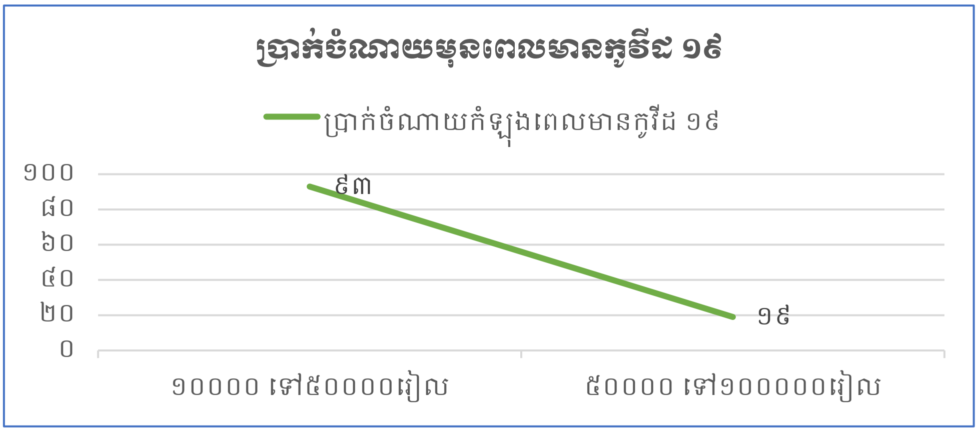
ប្រភព៖ ទិន្នន័យចម្បង

៣.១.៤.២. ប្រាក់ចំណាយប្រចាំថ្ងៃ

ក. ប្រាក់ចំណាយមុនពេលមានកូវីដ ១៩

យោងតាមតារាងទី៣.៣ ដែលបានបង្ហាញអំពីប្រាក់ចំណាយរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីយើងបានសង្កេតឃើញថា នៅក្នុងចំណោមអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីទាំង ១១៧នាក់ ដែលបានផ្តល់ចម្លើយ ត្រូវចំណាយជាមធ្យមនៅមុនពេលមានកូវីដ ១៩ ចន្លោះពី ១០,០០០ ទៅ៥០,០០០រៀល ដែលមានចំនួន ១០៣នាក់ និងការចំណាយជាមធ្យមចន្លោះពី ៥០,០០០ ទៅ១០០,០០០រៀល មានចំនួន ១៤នាក់។ ការចំណាយរបស់ពួកគាត់ពិតជាមានការចាយវាយច្រើនមែនពីព្រោះពួកគាត់ត្រូវមានភារកិច្ចចិញ្ចឹមគ្រួសារដោយត្រូវរ៉ាប់រងទៅការចំណាយថ្លៃសិក្សារបស់កូន ការចាយវាយប្រចាំថ្ងៃរបស់កូន ការហូបចុក ការចាក់សាំងម៉ូតូ ថ្លៃទឹកភ្លើង ថ្លៃផ្ទះជួល និងអ្វីផ្សេងៗទៀតដែលជាតម្រូវការផ្ទាល់ខ្លួន។

ក្រាហ្វិកទី៣.១៤៖ ប្រាក់ចំណាយមុនពេលមានកូវីដ ១៩

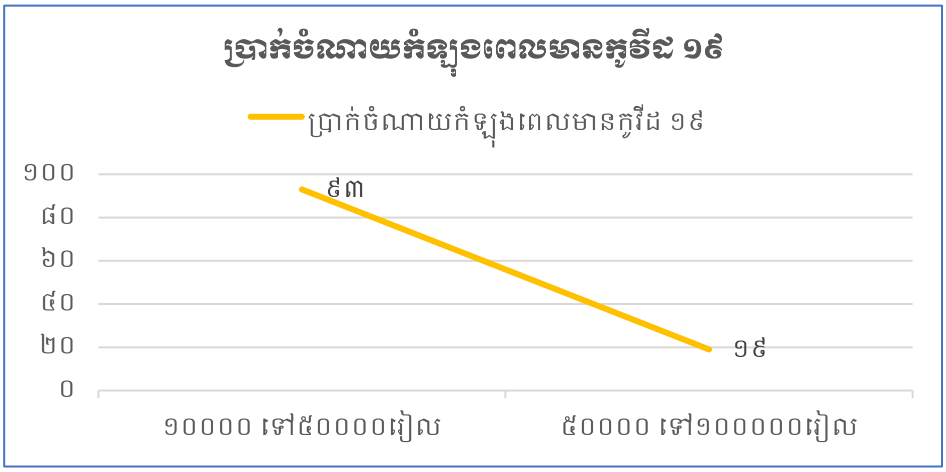


ប្រភព៖ ទិន្នន័យចម្បង

ខ. ប្រាក់ចំណាយកំឡុងពេលមានកូវីដ ១៩

ការចំណាយរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីនៅកំឡុងពេលមានកូវីដ ១៩ យើងសង្កេតឃើញថា ការចំណាយរបស់ពួកគាត់មិនសូវមានភាពប្រែប្រួលឡើយពីព្រោះពួកគាត់នៅតែមានកាតព្វកិច្ចចិញ្ចឹមបីបាច់ថែរក្សាក្រុមគ្រួសារដដែលបើទោះបីជាមានការបិទទីក្រុងក៏ដោយ។ ការចំណាយរបស់ពួកគាត់គឺគ្រាន់តែបង់ថ្លៃទឹក ភ្លើង ផ្ទះជួល ថ្លៃទិញម្ហូបអាហារ និងតម្រូវការផ្សេងៗតែប៉ុណ្ណោះ ដូចមានបញ្ជាក់នៅក្នុងតារាងទី៣.៤។

ក្រាហ្វិកទី៣.១៥៖ ប្រាក់ចំណាយកំឡុងពេលមានកូវីដ ១៩



ប្រភព៖ ទិន្នន័យចម្បង

៣.២ ការវិភាគ SWOT

តាមរយៈទិន្នន័យដែលបានមកពីការធ្វើបទសម្ភាសន៍ផ្ទាល់ជាមួយអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ រួចមកយើងបានសង្កេតឃើញថា មុខរបរមួយនេះបានបង្កប់នូវចំណុចខ្លាំង ចំណុចខ្សោយ និងឱកាសជាច្រើន នៅពេលចាប់ប្រកបមុខរបរនេះ ប៉ុន្តែទន្ទឹមនឹងការទទួលបាននូវឱកាសក្នុងការប្រាស្រ័យទាក់ទងជាមួយអ្នកដ៏ទៃ អ្នកដែលប្រកបមុខរបរនេះក៏ទទួលរងនូវឥទ្ធិពលផ្សេងៗ តាមរយៈការគំរាមកំហែងពីមជ្ឈដ្ឋានជុំវិញខ្លួន ព្រមទាំងកត្តាសង្គមផងដែរ។ ជាការពិតណាស់ យោងតាមទិន្នន័យដែលទទួលបាន យើងឃើញមានចំណុចសំខាន់ៗ ដូចខាងក្រោម៖

៣.២.១. ចំណុចខ្លាំង

- មុខរបរមួយនេះអាចអោយពួកគាត់រកប្រាក់ចំណូលបានដោយមិនចាំបាច់គិតពីកម្រិតវប្បធម៌។
- ពួកគាត់មានសិទ្ធិសេរីភាព និងមានឯករាជ្យភាពក្នុងមុខរបរការងាររបស់ខ្លួន។
- ងាយស្រួលក្នុងការទទួលអ្នកដំណើរនៅតាមដងផ្លូវ និងមានភាពឆាប់រហ័ស។
- ពួកគាត់ដើរតួនាទីជាអ្នករកប្រាក់ចំណូលមួយរូបក្នុងគ្រួសារ តាមរយៈការប្រកបមុខរបរសុចរិត។
- ពួកគាត់បានជួយសម្រួលដល់ការចំណាយក្នុងគ្រួសារ ថ្លៃម្ហូបអាហារប្រចាំថ្ងៃ និងអាចឈានដល់ការផ្គត់ផ្គង់ការសិក្សារបស់កូនថែមទៀត។
- ពួកគាត់បានផ្តល់ជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើរជាប្រចាំសម្រាប់ក្រុមគ្រួសារ ដូចជាការជូនកូនទៅសាលារៀន និងជូនប្រពន្ធទៅធ្វើការ។
- ពួកគាត់អាចជាមធ្យោបាយសម្រាប់ជូនដំណើរសិស្សានុសិស្សទៅសាលារៀន នៅពេលដែលម្តាយឪពុករបស់ពួកគេជាប់រវល់។

៣.២.២. ចំណុចខ្សោយ

- ពួកគាត់អាចប្រឈមនឹងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ជាយថាហេតុគ្រប់ពេលវេលានាតាមដងផ្លូវ។
- ពួកគាត់ពុំសូវមានពេលវេលាគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់គ្រួសារ និងតាមដានការសិក្សារបស់កូន ដោយសារតែពួកគាត់ត្រូវចំណាយពេលស្ទើរតែគ្រប់ម៉ោងក្នុងមួយថ្ងៃ នៅលើដងផ្លូវ។
- អាចប៉ះពាល់ដល់សុខភាពរបស់ពួកគាត់ ដោយសារតែត្រូវប្រឈមនឹងបម្រែបម្រួលអាកាសធាតុប្រែប្រួល និងអាចធ្វើឲ្យសុខភាពរបស់ពួកគាត់ចុះអន់ខ្សោយ។

៣.២.៣. ឱកាស

- ពួកគាត់អាចជួយលើកកម្ពស់ជីវភាពគ្រួសារឲ្យមានភាពប្រសើរជាងមុន។

- ពួកគាត់អាចមានឱកាសច្រើនក្នុងការយល់ដឹងអំពីមជ្ឈដ្ឋានសង្គមខាងក្រៅ។
- ស្វែងយល់អំពីជីវិតកាន់តែស៊ីជម្រៅក្នុងការប្រកបមុចរបរមួយនេះ។
- ពួកគាត់អាចអភិវឌ្ឍន៍ការធ្វើទំនាក់ទំនង និងការប្រាស្រ័យទាក់ទងជាមួយអ្នកដទៃបានកាន់តែច្រើន ក្នុងពេលប្រកបមុខរបរនេះ។

៣.២.៤. ការគំរាមកំហែង

- ការប្រកួតប្រជែងទីផ្សារម៉ូតូកង់បីដែលនាំចូលពីបរទេសដែលមានលក្ខណៈទំនើបមានកំណើនខ្លាំង ដែលធ្វើអោយធ្លាក់ចុះប្រជាប្រិយភាពរបស់ការធ្វើដំណើរតាមរយៈម៉ូតូកង់បីខ្មែរពីសំណាក់អតិថិជន។
- ក្នុងកំឡុងពេលការរីករាលដាលនៃជម្ងឺកូវីដ១៩ក្នុងសហគមន៍ ឲ្យពួកគាត់បាត់បង់ប្រាក់ចំណូល និង ត្រូវចំណាយបន្ថែមលើឧបករណ៍ប្រើប្រាស់ និងការពារពីជំងឺរាតត្បាត។
- ការកកស្ទះចរាចរណ៍ ជាឧបសគ្គក្នុងការរាំងស្ទះដល់ការធ្វើដំណើរ និងដំណើរការអាជីវកម្ម។
- បម្រែបម្រួលអាកាសធាតុធ្វើឲ្យមានផលប៉ះពាល់ដល់សុខភាពរបស់ពួកគាត់។
- អាចជួបប្រឈមនឹងហានិភ័យសឹងតែគ្រប់ពេវេលានៅតាមដងផ្លូវ។

៣.៣. លទ្ធផលស្រាវជ្រាវ

តាមរយៈការសិក្សាស្រាវជ្រាវទៅលើប្រធានបទស្តីអំពី "បញ្ហាកូវីដ១៩ផ្តល់ផលប៉ះពាល់ទៅលើសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ" ដោយផ្អែកទៅលើករណីសិក្សា អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញរួចមកនេះ បានបង្ហាញឲ្យឃើញថា៖

៣.៣.១. ចំណុចវិជ្ជមាន

- ប្រាក់ចំណូលថដែលគាត់រកបាន អាចជួយផ្គត់ផ្គង់ការចំណាយប្រចាំថ្ងៃក្នុងគ្រួសារ បើទោះបីក្នុងករណីចំនួនតិចតួចក៏ដោយ។
- ជម្ងឺកូវីដ១៩បានធ្វើឲ្យពួកគាត់យល់ដឹងពីបច្ចេកទេសជាមូលដ្ឋានក្នុងការការពារ ការសហការណ៍ជាមួយរដ្ឋាភិបាល និងពង្រឹងអាជីវកម្មតាមបែបគន្លងថ្មី តាមរយៈការអនុវត្តវិធានការណ៍ការពារនៃជម្ងឺឆ្លង និងការចេះសម្របខ្លួនដើម្បីទប់ទល់ ទៅនឹងស្ថានភាពដ៏លំបាកនេះ។
- អាចធ្វើឲ្យពួកគាត់មានឱកាសតាមដានការសិក្សាកូនៗរបស់ខ្លួន និងជួយសម្រាលការងារក្នុងគ្រួសារ ក្នុងរយៈពេលអនុវត្តវិធានការណ៍បិទខ្ទប់របស់អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច។
- អាចឲ្យពួកគាត់ធ្វើការស្វ័យសិក្សាទៅលើការងាររបស់ពួកគាត់ឲ្យកាន់តែច្បាស់ និងជំនាញថ្មីបន្ថែមទៀតពីលើមុខរបរប្រចាំថ្ងៃរបស់របស់គាត់កំឡុងពេលបិទខ្ទប់។

៣.៣.២. ចំណុចអវិជ្ជមាន

- កំឡុងពេលជំងឺរាតត្បាតកូវីដ១៩ ប្រាក់ចំណូលមានការធ្លាក់ចុះខ្លាំង ឬស្ទើរតែមិនទទួលបានប្រាក់ចំណូលទាល់តែសោះ ហើយតម្រូវការកាន់តែច្រើនជាងមុន រួមមានសម្ភារៈសម្រាប់ការពារខ្លួនពីជម្ងឺឆ្លង (ម៉ាស ទឹកអាកុល ...) និងសម្ភារៈសិក្សាសម្រាប់ការសិក្សារបស់កូនៗ។
- ត្រូវមានប្រាក់សម្រាប់ចំណាយលើអាហារប្រចាំថ្ងៃ និងការចំណាយលើថ្លៃផ្ទះជួល ថ្លៃទឹក និងថ្លៃអគ្គិសនី។
- ត្រូវទទួលបន្ទុកស្វែងរកប្រាក់ដើម្បីសងបំណុល បើទោះបីជាធនាគារ ឬគ្រឹះស្ថានមីក្រូហិរញ្ញវត្ថុ បានធ្វើការពន្យាពេលសងប្រាក់រយៈពេលខ្លីក៏ពិតមែន តែគេនៅតែតម្រូវឲ្យពួកគាត់សងការប្រាក់ជារៀងរាល់ខែដដែល។
- ពួកគាត់ប្រឈមនឹងការចុះខ្សោយនៃសុខភាព និងមានហានិភ័យខ្ពស់នៃការចម្លងជម្ងឺកូវីដ១៩គ្រប់ពេលកំពុងដំណើរការអាជីវកម្មនេះ។
- ពុំបានផ្តល់ភាពកក់ក្តៅសម្រាប់កូនៗ និងសមាជិកក្នុងគ្រួសារ ដោយសារពួកគាត់មួយចំនួនបានបង្ខំចិត្តបញ្ជូនក្រុមគ្រួសារ ជាពិសេសកូនៗរបស់គាត់ទៅស្រុកកំណើតវិញ ដើម្បីសម្រួលលើការចំណាយមួយរយៈខ្លី។

សេចក្ដីសន្និដ្ឋាន
និងអនុសាសន៍

សេចក្ដីសន្និដ្ឋាន និងអនុសាសន៍

១. សេចក្ដីសន្និដ្ឋាន

បន្ទាប់ពីបានធ្វើបទសម្ភាសន៍ផ្ទាល់ជាមួយពូៗដែលជាអ្នកប្រកបរបររត់ម៉ូតូកង់បី ដើម្បីទទួលបានព័ត៌មានអំពីស្ថានភាពរស់នៅរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បីក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ យើងទាំងពីរបានសន្និដ្ឋានថា ការផ្ទុះឡើងនៃកូវីដ១៩ បង្កគ្រោះថ្នាក់ធ្ងន់ធ្ងរដល់អាជីវកម្មត្រីចក្រយានយន្តដូចពេលបច្ចុប្បន្ន។ ចំនួនអ្នកជិះកង់បីបានថយចុះយ៉ាងខ្លាំងទាំងភ្ញៀវជាតិ និងអន្តរជាតិ ដោយសារការរីករាលដាលនៃមេរោគមេរោគកូវីដ ១៩ ដែលធ្វើឱ្យពួកគេពិបាករកប្រាក់គ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ផ្គត់ផ្គង់តម្រូវការប្រចាំថ្ងៃ។

យោងតាមទិន្នន័យដែលបានមកពីការចុះស្រង់ស្ថិតិជាមួយអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ យើងសង្កេតឃើញថា មុនពេលមានការរាតត្បាតនៃជម្ងឺកូវីដ ១៩ ពួកគាត់អាចរកប្រាក់ចំណូលបានជាមធ្យមចន្លោះពី ១០០,០០០រៀល ទៅ២០០,០០០រៀល នៅក្នុងមួយថ្ងៃ និងចំណាយជាមធ្យមចន្លោះពី ១០,០០០ ទៅ ៥០,០០០រៀល នៅក្នុងមួយថ្ងៃ។ ក្រោយពីមានជម្ងឺកូវីដ ១៩ បានផ្ទុះឡើងមកពួកគាត់រកប្រាក់ចំណូលជាមធ្យមចន្លោះពី ៥០,០០០រៀល ទៅ១០០,០០០រៀល នៅក្នុងមួយថ្ងៃ ចំណែកឯការចំណាយរបស់ពួកគាត់កំឡុងពេលមានកូវីដ ១៩ នៅតែមានជារៀងរាល់ថ្ងៃពីព្រោះពួកគាត់មានចំនួនសមាជិកគ្រួសារច្រើនដែលធ្វើឲ្យពួកគាត់ត្រូវចំណាយចន្លោះពី១០,០០០រៀល ទៅ៥០,០០០រៀលនៅក្នុងមួយថ្ងៃ។ តាមរយៈទិន្នន័យចំណូល-ចំណាយនេះបញ្ជាក់ថា បន្ទាប់ពីមានការផ្ទុះឡើងនូវជម្ងឺកូវីដ ១៩ឡើងមកអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញរកប្រាក់ចំណូលបានចំណេញបន្តិចបន្តួចតែប៉ុណ្ណោះសម្រាប់ជីវភាពរស់នៅប្រចាំថ្ងៃដែលធ្វើឲ្យពួកគាត់ត្រូវបន្ថយការចំណាយនៅក្នុងគ្រួសាររបស់ពួកគាត់ដើម្បីទប់ទល់នៅក្នុងការធ្លាក់ចុះនៃសេដ្ឋកិច្ចរបស់គ្រួសារពួកគាត់។ ប៉ុន្តែមានតែភាគតិចប៉ុណ្ណោះដែលពួកគាត់បានធ្វើការខ្ចីប្រាក់ពីធនាគារ ឬស្ថាប័នមីក្រូហិរញ្ញវត្ថុដែលពួកគាត់ត្រូវប្រឈមនឹងការជំពាក់បំណុល និងសម្រាប់បំពេញតម្រូវការរបស់ខ្លួនប្រចាំថ្ងៃថែមទៀតផង។

សរុបសេចក្ដីមក អាជីវកម្មប្រកបរបររត់ម៉ូតូកង់បី គឺជាមុខរបរមួយប្រភេទក្នុងចំណោមមុខរបរជាច្រើននៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ ដែលមុខរបរនេះបានចូលរួមចំណែកយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការលើកកម្ពស់សេដ្ឋកិច្ចគ្រួសារ ប៉ុន្តែបន្ទាប់ពីមានការរីករាលដាលនៃជម្ងឺកូវីដ ១៩ មក ការធ្វើដំណើរតាមម៉ូតូកង់បីនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ បូករួមជាមួយនឹងបច្ចេកវិទ្យាថ្មីៗពេញនិយមផងដែរនោះ ធ្វើឲ្យអ្នកដំណើរមានការថយចុះជាបន្តបន្ទាប់ដែលធ្វើឲ្យអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីស្ទើរតែរកប្រាក់ចំណូលមិនសូវបាន ប៉ុន្តែទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយក៏ពួកគាត់នៅតែខិតខំប្រឹងប្រែង អត់ធ្មត់ និងព្យាយាមដើម្បីបន្ថែមប្រាក់ចំណូលក្នុងការផ្គត់ផ្គង់គ្រួសាររបស់ពួកគាត់ ជាពិសេសគឺគោរពតាមវិធានការណ៍ដែលត្រូវបានចេញដោយរាជរដ្ឋាភិបាល និងក្រសួងសុខាភិបាល។

២. អនុសាសន៍

បន្ទាប់ពីយើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់បានធ្វើការសិក្សាស្រាវជ្រាវ ទៅលើពួវដែលជាអ្នកប្រកបរបររត់ម៉ូតូកង់បី នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញដែលជាមុខរបរមួយស្ថិតនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធរួចមក យើងខ្ញុំបានយល់ដឹងច្បាស់បន្ថែមទៀត អំពីភាពលំបាករបស់ពួវ និងការប៉ះពាល់ជាច្រើនដែលកើតមានឡើង ដោយសារការរីករាលដាលនៃជម្ងឺកូវីដ ១៩។ ដោយបានមើលឃើញអំពី ចំណុចខ្វះខាត និងភាពអវិជ្ជមានមួយចំនួនដែលត្រូវដោះស្រាយ យើងខ្ញុំសូមចូលរួមចំណែកនូវការផ្តល់ជាអនុសាសន៍ និងការសំណូមពរមួយចំនួនដូចខាងក្រោម៖

- រដ្ឋាភិបាល គួរតែផ្តល់នូវសាច់ប្រាក់ដើម្បីផ្ទេរទៅដល់កម្មករក្រៅផ្លូវការដូចជាអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី ដែលងាយនឹងរងគ្រោះកំឡុងពេលមានការរីករាលដាលនៃជម្ងឺរាតត្បាតកូវីដ ១៩ ដូចទៅនឹងកម្មករនិយោជិកផ្លូវការដទៃទៀតក្នុងវិស័យផ្សេងៗ។
- រដ្ឋាភិបាល គួរតែធ្វើការគិតគូរអំពីតម្លៃប្រេងសាំងនៅក្នុងទីផ្សារប្រទេសកម្ពុជា ដើម្បីអាចឲ្យអ្នករត់ម៉ូតូមានការចំណាយតិចទៅលើប្រេងឥន្ធនៈ។
- រដ្ឋាភិបាល គួរតែបង្កើនថវិការជាតិសម្រាប់ធ្វើការការពារសង្គម ក្នុងការពង្រីកប័ណ្ណសមធម៌សុខភាពទៅកាន់កម្មករក្រៅផ្លូវការ ដែលងាយរងគ្រោះបំផុត ដើម្បីបញ្ជាក់យ៉ាងច្បាស់ថាពួកគេអាចទទួលបានការធានាពីការគាំទ្រផ្នែកសុខាភិបាល និងសង្គមកិច្ចកំឡុងពេលមានជម្ងឺ កូវីដ ១៩។
- ជាពិសេសចុងក្រោយ យើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់សូមធ្វើការគោរពដ៏ខ្ពង់ខ្ពស់ និងថ្លែងអំណរគុណយ៉ាងជ្រាលជ្រៅក្រៃលែងទៅកាន់រដ្ឋាភិបាលក្នុងការយកចិត្តទុកដាក់ទៅលើប្រជាពលរដ្ឋដែលបានផ្តល់នូវវ៉ាក់សាំងការពារជម្ងឺកូវីដ ១៩ ក្នុងការចាក់ជូនប្រជាជនទាំងអស់នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។

ឯកសារយោង

ឯកសារយោង

- **ឯកសារជាភាសាខ្មែរ**

ប៊ុន សេង និងអាន គឹមស្រ៊, ស្ត្រីលើកកម្ពស់ជីវភាពគ្រួសារតាមរយៈសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ (សារណាបញ្ចប់ការសិក្សាថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ), សាកលវិទ្យាល័យភូមិនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច, ២០១៧), ១៧។

អង្គការពលកម្មអន្តរជាតិ, *ការងារសមរម្យសំរាប់ស្ត្រី និងបុរសនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធៈទំរង់ និងការអនុវត្តល្អៗនៅកម្ពុជា* (ការិយាល័យពលកម្មអន្តរជាតិ, ២០០៦), ២៣ និង២៤។ អាចរកបាននៅ https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@asia/@ro-bangkok/documents/publication/wcms_bk_pb_135_km.pdf

ហេង សារ៉ែន និងចេង យ៉ានីដា, *ការលើកកម្ពស់ជីវភាពគ្រួសារតាមរយៈសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ* (សារណាបញ្ចប់ការសិក្សាថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ, សាកលវិទ្យាល័យភូមិនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច, ២០២០), ១៣ និង១៤

អង្គការពលកម្មអន្តរជាតិ, *សៀវភៅណែនាំស្តីពីការងារសមរម្យក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនៅប្រទេសកម្ពុជា* (ភ្នំពេញ៖ ការិយាល័យពលកម្មអន្តរជាតិ, ២០០៦), ១៣។ អាចរកបាននៅ https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@asia/@ro-bangkok/documents/publication/wcms_bk_pb_127_km.pdf

ក្រសួងការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ, *ក្រុមជំនាញរបស់ILO ចុះមកវាយតម្លៃលើសកម្មភាពប្រែក្លាយសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធនៅកម្ពុជា អោយទៅជាសេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រព័ន្ធ ២០១៤-២០១៨* (ភ្នំពេញ៖ ក្រសួងការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ, ២០១៩)។ អាចរកបាននៅ http://www.mlvt.gov.kh/

អង្គការពលកម្មអន្តរជាតិ, *ការងារសមរម្យសម្រាប់ស្ត្រី និងបុរសនៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធៈទំរង់ និងការអនុវត្តល្អៗនៅកម្ពុជា* (ការិយាល័យពលកម្មអន្តរជាតិ, ឆ្នាំ២០០៦), ៣១ និង៣២)។

ថៃ សុម៉ារី និងឡា ស៊ីឡាយ, *ការធ្វើចំណាកស្រុក* (សារណាបញ្ចប់ការសិក្សាថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ, សាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច, ២០១៨), ៤០-៤១។

មាស រ័ត្ន, *ម៉ូតូកង់បីឥណ្ឌាលេចវត្តមាននៅខ្មែរ* (ភ្នំពេញប៉ុស្ដិ៍, ០៩ សីហា ២០១២)។

វិទ្យាស្ថានជាតិស្ថិតិក្រសួងផែនការ, *ជំរឿនទូទៅប្រជាជននៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ឆ្នាំ២០១៩* (ខែមិថុនា ឆ្នាំ ២០១៩), ៩។

លី ហួរ និងម៉ឺន សុខដារី, ផលប៉ះពាល់កូវីដ ១៩ ទៅលើសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ (សារណាបញ្ចប់ការសិក្សាថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ, សាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច, ២០២១) ច្បាប់ដើម។

- **ឯកសារជាភាសាបរទេស**

Jan L. Losby, John F. Else, Marcia E. Kingslow, Elaine L. Edgcomb, Erika T. Malm, Vivian Kao-Rereach Assitant, Informal Economy Literature Review, Dec 2002.

Kristina F. Becker. The informal economy (Sida: Edita Sverige AB, 2004) http://www.rrojasdatabank.info/sida.pdf

OECD. Removing Barriers to Formalisation (OECD Library, 2007). https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/9789264024786-8-en.pdf?expires=1622176245&id=id&accname=guest&checksum=CD7855D07ECF91

D. Pardo. The informal econamy and developing countries: an engine of growth and a source of abuse (30 October 2019) https://www.smartcitylab.com/blog/governance-finance/informal-economy-in-developing

S. Wattanasukchai. With our tuk tuks, let's copy the Dutch (Bangkok Post, Feb. 2017). https://www.bangkokpost.com/opinion/opinion/1191193/with-our-tuk-tuks-lets-copy-the-dutch

Nattakan. The Story of Thailand's Tuk Tuks (Expique, July 20, 2020). https://www.expique.com/article/the-story-of-thailands-tuk-tuks/

The Phnom Penh Post. Saving the cyclo from extinction (Dec 24, 2020). https://www.phnompenhpost.com/opinion/saving-cyclo-extinction

Mom Sophon, Tuk-tuk drivers are losing business to imported Indian rickshaws (KHMER TIMES, March 9, 2018). https://www.khmertimeskh.com/112781/tuk-tuk-drivers-are-losing-business-to-imported-indian-rickshaws/

WIEGO. History & Debates https://www.wiego.org/informal-economy/history-debates

Travel Sense Asia. Tuk Tuk is, definitely, the unique vehicle in Southeast Asia (28 Dec, 2004) https://www.travelsense.asia/tuk-tuk-the-unique-vehicle-in-southeast-asia/

IDEA, Social and Economic Impacts of the COVID-19 Pandemic on Vulnerable Groups (TukTuk Drivers, Street Vendors and Domestic Workers) in Phnom Penh City, Cambodia (2020). https://www.amrc.org.hk/sites/default/files/IDEASumary%20report%20Impact%20of%20Covid-19%20on%20Informal%20Workers-final%20edition%207May21.pdf

- **ឯកសារជាគេហទំព័រ**

គេហទំព័រ https://en.wikipedia.org/wiki/Informal_economy#Definition (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី២៦ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០២២)

គេហទំព័រ https://www.wiego.org/informal-economy/history-debates (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី៣០ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០២២)

គេហទំព័រhttps://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/-stat/documents/publication/wcms_422437.pdf (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី០៣ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២២)

គេហទំព័រ https://www.khmerhome.com/article/67707 (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី១៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២២)

គេហទំព័រ https://en.wikipedia.org/wiki/Rickshaw (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី១៨ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២២)

គេហទំព័រ https://www.travelsense.asia/tuk-tuk-the-unique-vehicle-in-southeast-asia/ (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី២០ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២២)

គេហទំព័រhttps://www.bestpricetravel.com/travel-guide/useful-tips-for-traveling-in-luang-prabang-212.html#Tuk- tukinLuangPrabang_7b7e9ae8 (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី២២ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២២)

គេហទំព័រ https://www.wingmoney.com/km/16041/ (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី២៤ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២២)

គេហទំព័រhttps://m.phnompenhpost.com/national-post-depth/phnom-penhs-citybus-rolls-despite-covid- downturn (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី២៥ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២២)

គេហទំព័រ http://phnompenh.gov.kh/phnom-penh-city/facts/ (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី២៦ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២២)

សួស សំរិត, *ក្នុងឆ្នាំ២០១៩ រថយន្តក្រុងសាធារណៈ ដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរបានជាង៨លាននាក់ ខណៈកាល្អូតដឹកអ្នកដំណើរដោយមិនយកប្រាក់មានអ្នកជិះជិត២ម៉ឺននាក់* (ក្រសួងព័ត៌មាន, ថ្ងៃទី២១ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២០)។ https://www.information.gov.kh/articles/19126 (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី២៧ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២២)

សុវណ្ណ ណៃត, *បច្ចុប្បន្ន យានយន្តកំពុងចរាចរណ៍នៅរាជធានីភ្នំពេញ ជាង២លានគ្រឿង* (កោះសន្តិភាព, ថ្ងៃទី១២ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៨) https://kohsantepheapdaily.com.kh/article/667896.html (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី២៨ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២២)

Radio Veritas Asia KHMER, ចំនួនយានយន្តកើនឡើង រីឯគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ក៏កើនឡើង (ថ្ងៃទី២៣ ខែមករា ឆ្នាំ២០២០) https://khmer.rvasia.org/ (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី២៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២២)

គេហទំព័រ https://www.rfi.fr/km /កម្ពុជា/20220220-ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច-ប្រាក់សន្សំរដ្ឋ-ចំណាយ១៦០០លានដុល្លារ-កូវីដ១៩-សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា (ចូលទស្សនាថ្ងៃទី៣០ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២២)

ឧបសម្ព័ន្ធ

ឧបសម្ព័ន្ធទី១៖ កម្រងសំណួរ

សាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច

Royal University of Law and Economics

កម្រងសំណួរសម្រាប់ធ្វើការសម្រង់ស្ថិតិចំពោះអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

យើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់ គឺជានិស្សិតនៃសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច បានធ្វើការរៀបចំចងក្រងសំណួរខាងក្រោមនេះដើម្បី ក្នុងគោលបំណងមានចិត្តចង់ធ្វើការសិក្សា និងស្វែងយល់អំពីការប្រកបមុខរបរម៉ូតូកង់បី (តុកតុកខ្មែរ) របស់ពូៗ បងៗ និងប្អូនៗដែលជាប្រជាពលរដ្ឋនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ នៅក្នុងកំឡុងពេលដែលមានការរីករាលដាលនៃជម្ងឺកូវីដ១៩ កើតមាននៅក្នុងសហគមន៍ ថាតើពួកគាត់បានទទួលរងនូវផលប៉ះពាល់យ៉ាងណាខ្លះ ក្នុងការរកកម្រៃសម្រាប់ចិញ្ចឹមជីវិត ដោយស្ថានភាពរស់នៅរបស់ពួកគាត់បានជួបបញ្ហាអ្វីខ្លះ នៅពេលដែលមានវិបត្តិនៃជម្ងឺកូវីដ១៩ នេះកើតឡើងមក។ យើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់សូមសន្យាថានឹងទទួលយករាល់ព័ត៌មាន និងចម្លើយរបស់បងប្អូនដែលជាប្រជាពលរដ្ឋ ដោយយើងខ្ញុំនឹងប្រើប្រាស់ចម្លើយទាំងនោះឲ្យបានត្រឹមត្រូវ ទៅតាមបរិបទនៃការសិក្សា និងរក្សាទុកជាការសម្ងាត់។

យើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់សូមថ្លែងអំណរគុណយ៉ាងជ្រាលជ្រៅចំពោះបងប្អូន លោកពូ អ្នកមីង ដែលបានចំណាយពេលវេលាយ៉ាងមានតម្លៃសម្រាប់ផ្តល់មកកាន់ក្រុមយើងខ្ញុំ ក្នុងការចែករំលែកបទពិសោធន៍ និងព័ត៌មានទាំងអស់នេះមកកាន់ក្រុមយើងខ្ញុំ។

សូមគូសសញ្ញា " ✓ " នៅក្នុងប្រអប់ដែលជាចម្លើយត្រឹមត្រូវតែមួយគត់របស់លោកអ្នក និងធ្វើការឆ្លើយសំណួរនៅខាងក្រោម៖

១. ភេទ ☐ប្រុស ☐ស្រី

២. អាយុ..........ឆ្នាំ

៣. ស្រុកកំណើត ☐ភ្នំពេញ ☐បណ្តាខេត្ត

៤. តើអ្នកធ្លាប់បានសិក្សាដល់ថ្នាក់ទីប៉ុន្មាន?..........

៥. បច្ចុប្បន្ននៃស្ថានភាពទីកន្លែងរស់នៅប្រចាំថ្ងៃ ☐ផ្ទះផ្ទាល់ខ្លួន ☐ផ្ទះជួល ☐ផ្សេងៗ

៦. ស្ថានភាពគ្រួសារ ☐នៅលីវ ☐រៀបការរួច ☐លែងលះ

៧. តើអ្នកមានសមាជិកចំនួនប៉ុន្មាននាក់នៅក្នុងគ្រួសារ? ....នាក់

៨. តើសមាជិកចំនួនប៉ុន្មានាក់ ដែលអាចរកចំណូលបាន? ....នាក់

៩. តើអ្នកប្រកបមុខរបរនេះបានរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំមកហើយ? ....នាក់

១០. តើមកពីមូលហេតុអ្វី បានជាអ្នកសម្រេចចិត្តជ្រើសរើសការប្រកបមុខរបរនេះ?

☐ប្រភពចំណូលដ៏សំខាន់ ☐ទទួលបានការប្រឹក្សាណែនាំពីសាច់ញាតិ

☐មិនត្រូវការចំណេះ និងជំនាញ ☐គ្មានជម្រើស ☐ផ្សេងៗ

១១. តើអ្នកបានដើមទុនពីប្រភពមួយណា ដើម្បីប្រកបមុខរបរនេះ?

☐ប្រាក់សន្សំផ្ទាល់ខ្លួន ☐ប្រាក់កម្ចីពីសាច់ញាតិ

☐ប្រាក់កម្ចីពីគ្រឹះស្ថានមីក្រូហិរញ្ញវត្ថុ ☐ផ្សេងៗ

១២. តើមុខរបរនេះបានជួលសម្រួលអ្វីខ្លះ ទៅដល់គ្រួសាររបស់អ្នក?

☐ជួយសម្រួលក្នុងការចំណាយប្រចាំថ្ងៃ ☐បំពេញតម្រូវការប្រពន្ធ និងកូន

☐ការចំណាយទៅលើសិក្សារបស់កូន ☐ផ្សេងៗ

១៣. មុនពេលមិនទាន់មានជម្ងឺកូវីដ១៩ តើអ្នកប្រឈមមុខនឹងបញ្ហាអ្វីខ្លះ នៅក្នុងការប្រកបមុខរបរនេះ?

☐ការកកស្ទះចរាចរណ៍ ☐មានការប្រកួតប្រជែង

☐ពុំសូវមានភ្ញៀវ ☐ផ្សេងៗ

១៤. ពេលដែលមានការរីកផ្ទុះឡើងនូវជម្ងឺកូវីដ១៩ តើអ្នកជួបប្រទះនូវបញ្ហាអ្វីខ្លះ នៅក្នុងពេលប្រកបរបរនេះ?

☐ការភ័យខ្លាចឆ្លងពីអ្នកជុំវិញខ្លួន ☐ពុំសូវមានភ្ញៀវ ☐គោរពវិធានការណ៍របស់រាជរដ្ឋាភិបាល

☐ខ្វះថវិកាក្នុងការទិញប្រដាប់ការពារពីជម្ងឺរាតត្បាត ☐ផ្សេងៗ

១៥. កំឡុងពេលវិធានការណ៍បិទខ្ទប់ របស់រាជរដ្ឋាភិបាល តើអ្នកជួបនូវបញ្ហាយ៉ាងណាខ្លះ?

☐ជួយសម្រួលការងារផ្ទះ ☐ជួយបង្ហាត់បង្រៀនកូនៗ ☐សិក្សាអំពីការងារថ្មី ឬមុខជំនាញថ្មី

☐ផ្សេងៗ

១៦. តើបញ្ហាកូវីដ១៩ បានផ្តល់ផលពិបាកអ្វីខ្លះទៅដល់ជីវភាពរបស់អ្នក និងគ្រួសារ?

☐បាត់បង់ប្រាក់ចំណូលប្រចាំថ្ងៃ ☐ចំណាយច្រើនជាចំណូល

☐អាហារហូបចុកមានភាពខ្វះខាត ☐ផ្សេងៗ

១៧. ប្រសិនបើគិតជាមធ្យម តើអ្នកមានប្រាក់ចំណូលប៉ុន្មានក្នុងមួយថ្ងៃ នៅពេលដែលមិនទាន់បញ្ហាកូវីដ១៩ កើតឡើង? .... (គិតជារៀល)

១៨. នៅពេលដែលមានជម្ងឺកូវីដ១៩ ផ្ទុះឡើងតើអ្នកមានចំណូលជាមធ្យមចំនួនប៉ុន្មាន នៅក្នុងមួយថ្ងៃ? .... (គិតជារៀល)

១៩. ប្រសិនបើគិតជាគិតជាមធ្យមនៅក្នុងមួយថ្ងៃ តើអ្នកចំណាយប៉ុន្មាននៅពេលដែលមិនទាន់បញ្ហាកូវីដ១៩?

.... (គិតជារៀល)

២០. តើអ្នកត្រូវចំណាយប៉ុន្មាននៅក្នុងមួយថ្ងៃ ប្រសិនបើគិតជាមធ្យមកំឡុងពេលដែលមានជម្ងឺកូវីដ១៩?

.... (គិតជារៀល)

២១. តើអ្នកធ្លាប់បានទទួលជំនួយពីរាជរដ្ឋាភិបាលដែលឬទេ នៅពេលដែលមានបញ្ហាកូវីដ១៩ នេះ?

□ធ្លាប់ □មិនធ្លាប់

២២. នៅក្នុងកំឡុងពេលរាតត្បាតនៃជម្ងឺកូវីដ១៩ តើអ្នកមានបំណងក្នុងការរកប្រកបរបរថ្មីដែលឬទេ?

□មាន □មិនមាន

២៣. តើអ្នកមានសំណូមពរអ្វីខ្លះ ក្នុងការសុំឲ្យរាជរដ្ឋាភិបាលដោះស្រាយនូវបញ្ហានេះ?

....

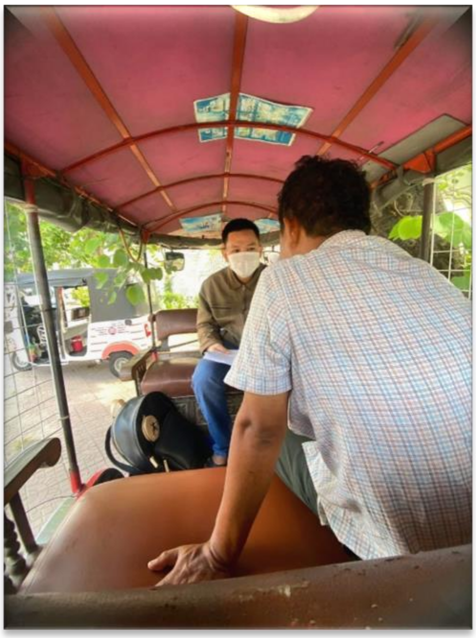
....

....

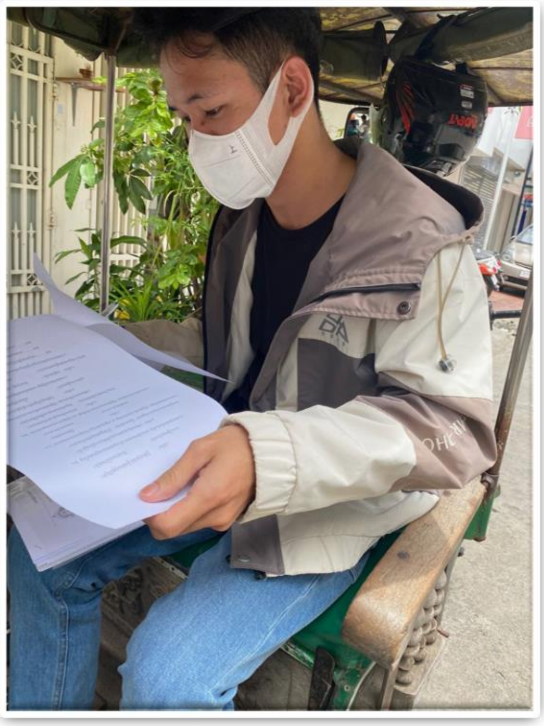
កម្រងសំណួរត្រូវបានបញ្ចប់។

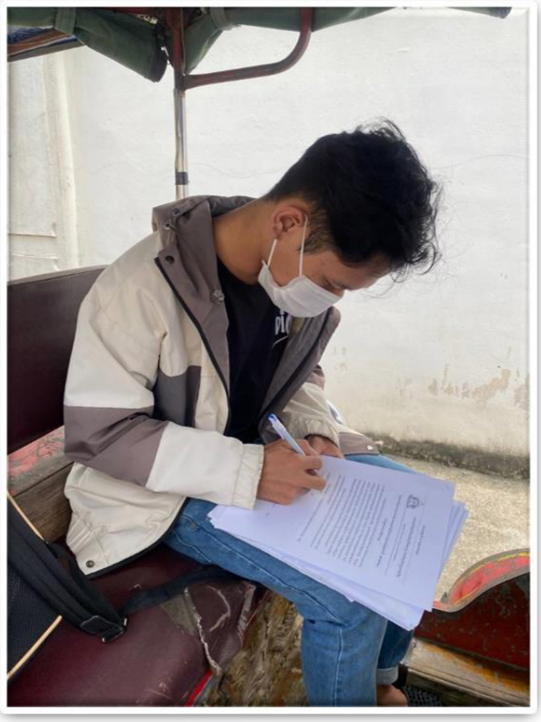
សូមអរគុណ!

ឧបសម្ព័ន្ធទី២៖ កម្រងរូបភាពនៃសកម្មភាពខ្លះៗក្នុងការចុះទៅសម្ភាសន៍ និងដកស្រង់ព័ត៌មានអំពីពូៗ ដែលជាអ្នករត់ម៉ូតូកង់បីនៅរាជធានីភ្នំពេញ

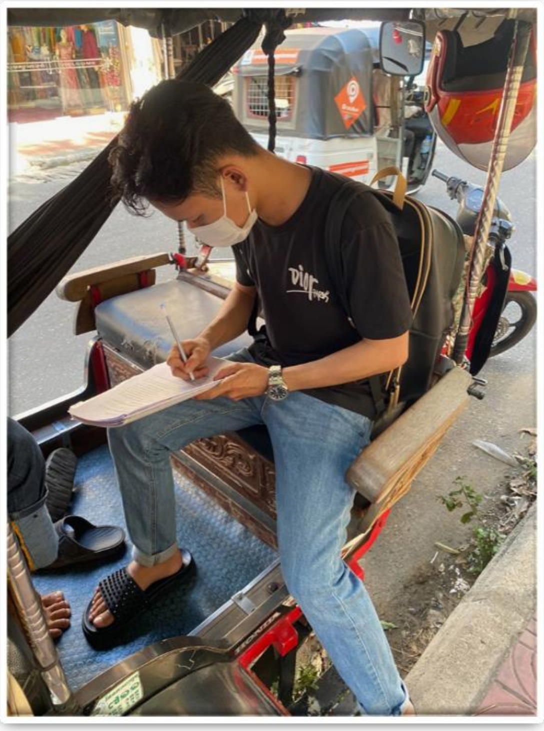


សកម្មភាពក្នុងការសម្ភាសន៍ពូៗរត់ម៉ូតូកង់បី





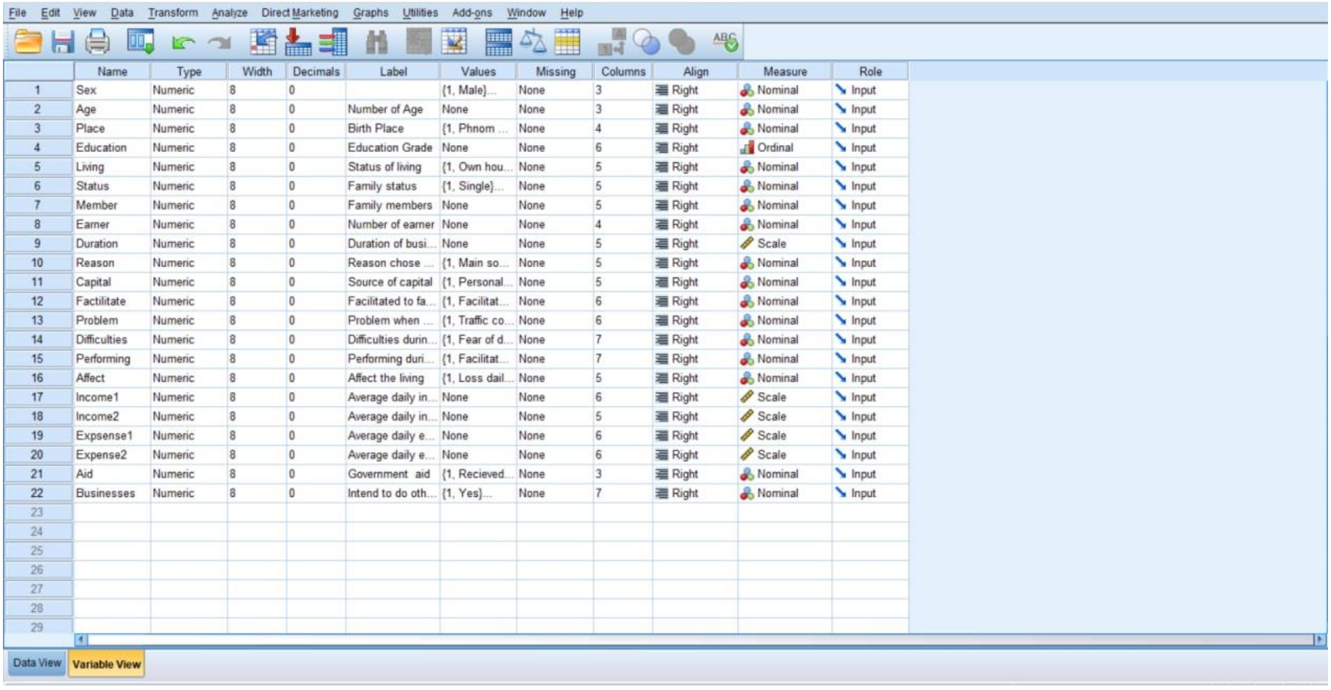
សកម្មភាពក្នុងការស្រង់យកទិន្នន័យអំពីពួៗអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី



ឧបសម្ព័ន្ធទី៣៖ ទិន្នន័យបណ្តោះអាសន្ននៃជំរឿនទូទៅប្រជាជនឆ្នាំ២០១៩របស់វិទ្យាស្ថានស្ថិតិនៃក្រសួងផែនការ

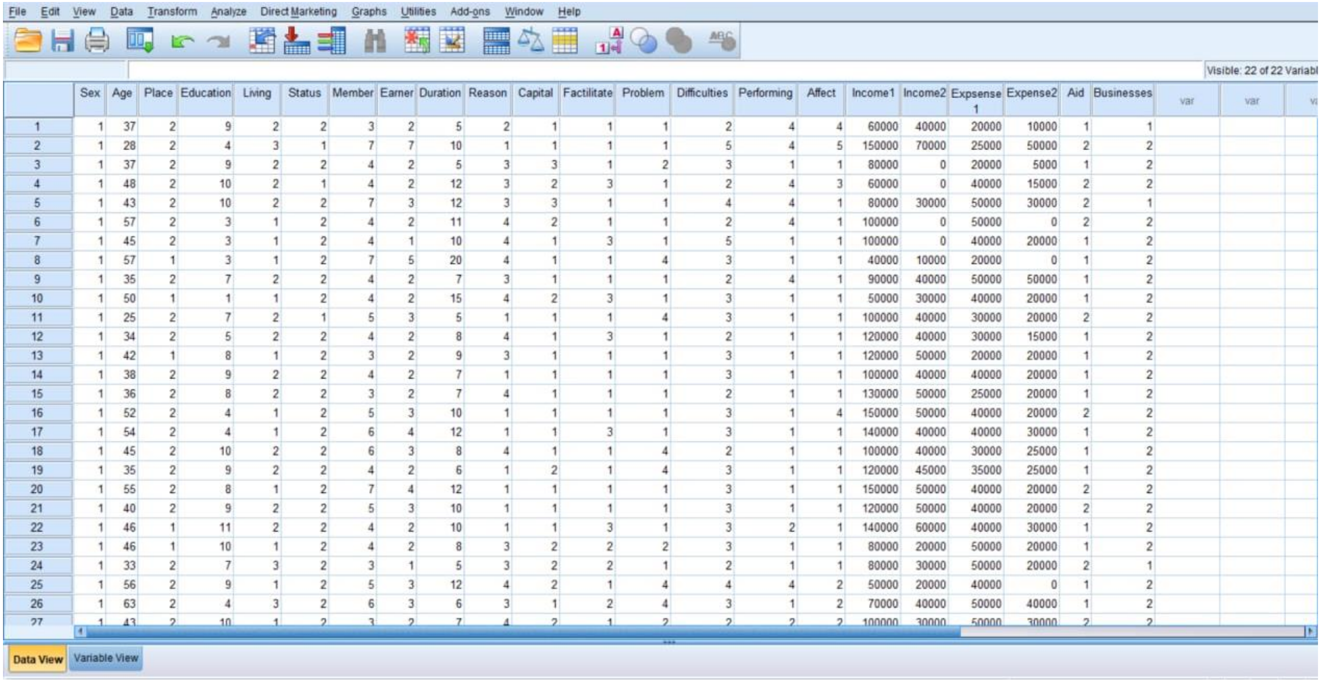
រាជធានីខេត្ត/	ចំនួនប្រជាជនសរុប		ផ្ទៃដី	ដង់ស៊ីតេប្រជាជនគម/^{២}	
	២០០៨	២០១៩*	គិតជា គម^{២}	២០០៨	២០១៩*
បន្ទាយមានជ័យ	៦៧៧.៨៧២	៨៥៩.៥៤៥	៦.៦៧៩	១០១	១២៩
បាត់ដំបង	១.០២៥.១៧៤	៩៨៧.៤០០	១១.៧០២	៨៨	៨៤
កំពង់ចាម	៩១៨.៩៥៦	៨៩៥.៧៦៣	៤.៥៤៩	២០២	១៩៧
កំពង់ឆ្នាំង	៤៧២.៣៤១	៥២៥.៩៣២	៥.៥២១	៨៦	៩៥
កំពង់ស្ពឺ	៧១៦.៩៤៤	៨៧២.២១៩	៧.០១៧	១០២	១២៤
កំពង់ធំ	៦៣១.៤០៩	៦៧៧.២៦០	១៣.៨១៤	៤៦	៤៩
កំពត	៥៨៥.៨៥	៥៩២.៨៤៥	៤.៨៧៣	១២០	១២២
កណ្តាល	១.០៩១.១៧០	១.១៩៥.៥៤៧	៣.១៧៩	៣៤៣	៣៧៦
កោះកុង	១១៧.៤៨១	១២៣.៦១៨	១០.០៩០	១២	១២
ក្រចេះ	៣១៩.២១៧	៣៧២.៨២៥	១១.០៩៤	២៩	៣៤
មណ្ឌលគិរី	៦១.១០៧	៨៨.៦៤៩	១៤.២៨៨	៤	៦
ភ្នំពេញ	១.៥០១.៧២៥	២.១២៩.៣៧១	៦៧៩	២.២១២	៣.១៣៦
ព្រះវិហារ	១៧១.១៣៩	២៥១.៣៥២	១៣.៧៨៨	១២	១៨
ព្រៃវែង	៩៤៧.៣៧២	១.០៥៧.៤២៨	៤.៨៨៣	១៩៤	២១៧
ពោធិ៍សាត់	៣៩៧.១៦១	៤១១.៧៥៩	១២.៦៩២	៣១	៣២
រតនគិរី	១៥០.៤៦៦	២០៤.០២៧	១០.៧៨២	១៤	១៩
សៀមរាប	៨៩៦.៤៤៣	១.០០៦.៥១២	១០.២៩៩	៨៧	៩៨
ព្រះសីហនុ	២២១.៣៩៦	៣០២.៨៨៧	១.៩៣៨	១១៤	១៥៦
ស្ទឹងត្រែង	១១១.៦៧១	១៥៩.៥៦៥	១១.០៩២	១០	១៤
ស្វាយរៀង	៤៨២.៧៨៨	៥២៤.៥៥៤	២.៩៦៦	១៦៣	១៧៧
តាកែវ	៨៤៤.៩០៦	៨៩៩.៤៨៥	៣.៥៦៣	២៣៧	២៥២
ឧត្តរមានជ័យ	១៨៥.៨១៩	២៦១.២៥២	៦.១៥៨	៣០	៤២
កែប	៣៥.៧៥៣	៤១.៧៩៨	៣៣៦	១០៦	១២៤
ប៉ៃលិន	៧០.៤៨៦	៧១.៦០០	៨០៣	៨៨	៨៩
ត្បូងឃ្មុំ	៧៦១.០៣៦	៧៧៥.២៩៦	៥.២៥០	១៤៥	១៤៨
សរុប	១៣.៣៩៥.៦៨២	១៥.២៨៨.៤៨៩	១៧៨.០៣៥	៧៥	៨៦

ឧបសម្ព័ន្ធទី៤៖ ទិន្នន័យបញ្ចូលក្នុងកម្មវិធី SPSS



	Name	Type	Width	Decimals	Label	Values	Missing	Columns	Align	Measure	Role
1	Sex	Numeric	8	0		{1, Male}...	None	3	Right	Nominal	Input
2	Age	Numeric	8	0	Number of Age	None	None	3	Right	Nominal	Input
3	Place	Numeric	8	0	Birth Place	{1, Phnom ...	None	4	Right	Nominal	Input
4	Education	Numeric	8	0	Education Grade	None	None	6	Right	Ordinal	Input
5	Living	Numeric	8	0	Status of living	{1, Own hou...	None	5	Right	Nominal	Input
6	Status	Numeric	8	0	Family status	{1, Single}...	None	5	Right	Nominal	Input
7	Member	Numeric	8	0	Family members	None	None	5	Right	Nominal	Input
8	Earner	Numeric	8	0	Number of earner	None	None	4	Right	Nominal	Input
9	Duration	Numeric	8	0	Duration of busi...	None	None	5	Right	Scale	Input
10	Reason	Numeric	8	0	Reason chose ...	{1, Main so...	None	5	Right	Nominal	Input
11	Capital	Numeric	8	0	Source of capital	{1, Personal...	None	5	Right	Nominal	Input
12	Factilitate	Numeric	8	0	Facilitated to fa...	{1, Facilitat...	None	6	Right	Nominal	Input
13	Problem	Numeric	8	0	Problem when ...	{1, Traffic co...	None	6	Right	Nominal	Input
14	Difficulties	Numeric	8	0	Difficulties durin...	{1, Fear of d...	None	7	Right	Nominal	Input
15	Performing	Numeric	8	0	Performing duri...	{1, Facilitat...	None	7	Right	Nominal	Input
16	Affect	Numeric	8	0	Affect the living	{1, Loss dail...	None	5	Right	Nominal	Input
17	Income1	Numeric	8	0	Average daily in...	None	None	6	Right	Scale	Input
18	Income2	Numeric	8	0	Average daily in...	None	None	5	Right	Scale	Input
19	Expsense1	Numeric	8	0	Average daily e...	None	None	6	Right	Scale	Input
20	Expense2	Numeric	8	0	Average daily e...	None	None	6	Right	Scale	Input
21	Aid	Numeric	8	0	Government aid	{1, Recieved...	None	3	Right	Nominal	Input
22	Businesses	Numeric	8	0	Intend to do oth...	{1, Yes}...	None	7	Right	Nominal	Input

Data View Variable View



Visible: 22 of 22 Variabl

	Sex	Age	Place	Education	Living	Status	Member	Earner	Duration	Reason	Capital	Factilitate	Problem	Difficulties	Performing	Affect	Income1	Income2	Expsense1	Expense2	Aid	Businesses
1	1	37	2	9	2	2	3	2	5	2	1	1	1	2	4	4	60000	40000	20000	10000	1	1
2	1	28	2	4	3	1	7	7	10	1	1	1	1	5	4	5	150000	70000	25000	50000	2	2
3	1	37	2	9	2	2	4	2	5	3	3	1	2	3	1	1	80000	0	20000	5000	1	2
4	1	48	2	10	2	1	4	2	12	3	2	3	1	2	4	3	60000	0	40000	15000	2	2
5	1	43	2	10	2	2	7	3	12	3	3	1	1	4	4	1	80000	30000	50000	30000	2	1
6	1	57	2	3	1	2	4	2	11	4	2	1	1	2	4	1	100000	0	50000	0	2	2
7	1	45	2	3	1	2	4	1	10	4	1	3	1	5	1	1	100000	0	40000	20000	1	2
8	1	57	1	3	1	2	7	5	20	4	1	1	4	3	1	1	40000	10000	20000	0	1	2
9	1	35	2	7	2	2	4	2	7	3	1	1	1	2	4	1	90000	40000	50000	50000	1	2
10	1	50	1	1	1	2	4	2	15	4	2	3	1	3	1	1	50000	30000	40000	20000	1	2
11	1	25	2	7	2	1	5	3	5	1	1	1	4	3	1	1	100000	40000	30000	20000	2	2
12	1	34	2	5	2	2	4	2	8	4	1	3	1	2	1	1	120000	40000	30000	15000	1	2
13	1	42	1	8	1	2	3	2	9	3	1	1	1	3	1	1	120000	50000	20000	20000	1	2
14	1	38	2	9	2	2	4	2	7	1	1	1	1	3	1	1	100000	40000	40000	20000	1	2
15	1	36	2	8	2	2	3	2	7	4	1	1	1	2	1	1	130000	50000	25000	20000	1	2
16	1	52	2	4	1	2	5	3	10	1	1	1	1	3	1	4	150000	50000	40000	20000	2	2
17	1	54	2	4	1	2	6	4	12	1	1	3	1	3	1	1	140000	40000	40000	30000	1	2
18	1	45	2	10	2	2	6	3	8	4	1	1	4	2	1	1	100000	40000	30000	25000	1	2
19	1	35	2	9	2	2	4	2	6	1	2	1	4	3	1	1	120000	45000	35000	25000	1	2
20	1	55	2	8	1	2	7	4	12	1	1	1	1	3	1	1	150000	50000	40000	20000	2	2
21	1	40	2	9	2	2	5	3	10	1	1	1	1	3	1	1	120000	50000	40000	20000	2	2
22	1	46	1	11	2	2	4	2	10	1	1	3	1	3	2	1	140000	60000	40000	30000	1	2
23	1	46	1	10	1	2	4	2	8	3	2	2	2	3	1	1	80000	20000	50000	20000	1	2
24	1	33	2	7	3	2	3	1	5	3	2	2	1	2	1	1	80000	30000	50000	20000	2	1
25	1	56	2	9	1	2	5	3	12	4	2	1	4	4	4	2	50000	20000	40000	0	1	2
26	1	63	2	4	3	2	6	3	6	3	1	2	4	3	1	2	70000	40000	50000	40000	1	2
27	1	43	2	10	1	2	3	2	7	4	2	1	2	2	2	2	100000	30000	50000	30000	2	2

Data View Variable View

	Sex	Age	Place	Education	Living	Status	Member	Earner	Duration	Reason	Capital	Factilitate	Problem	Difficulties	Performing	Affect	Income1	Income2	Expsense 1	Expense2	Aid	Businesses
27	1	43	2	10	1	2	3	2	7	4	2	1	2	2	2	2	100000	30000	50000	30000	2	2
28	1	36	2	11	2	1	7	5	8	4	3	1	4	3	4	3	80000	20000	20000	10000	2	1
29	1	33	2	9	2	2	3	2	5	1	1	1	1	5	1	1	150000	50000	20000	20000	2	2
30	1	40	1	8	1	2	5	3	12	1	1	1	1	3	1	1	140000	60000	40000	20000	1	2
31	1	28	2	7	2	1	4	4	5	1	2	4	1	3	1	1	160000	80000	40000	20000	2	2
32	1	35	2	12	2	2	5	3	8	1	1	1	1	3	1	1	160000	60000	50000	30000	1	2
33	1	34	2	9	2	2	4	2	8	1	1	1	1	5	2	1	180000	80000	40000	20000	2	2
34	1	33	2	8	2	2	3	2	5	3	2	2	1	3	1	1	80000	40000	50000	50000	1	1
35	1	37	1	12	2	1	5	3	9	1	1	3	1	5	2	1	150000	50000	30000	20000	2	2
36	1	25	1	10	1	1	6	4	5	1	1	1	1	3	1	1	120000	50000	30000	25000	2	2
37	1	38	2	9	2	2	5	3	7	1	1	1	1	5	2	1	150000	60000	40000	20000	2	2
38	1	45	2	12	2	2	5	4	10	1	1	1	1	5	1	1	150000	50000	40000	30000	2	2
39	1	41	2	10	2	2	5	4	12	1	1	1	1	3	1	1	150000	60000	40000	20000	2	2
40	1	33	2	10	2	2	4	2	5	1	1	1	1	5	1	1	150000	80000	40000	20000	2	2
41	1	37	1	12	1	2	4	2	8	1	1	3	1	3	1	1	150000	80000	40000	20000	1	2
42	1	30	1	9	2	2	3	2	5	1	1	1	1	5	1	1	120000	60000	50000	30000	2	2
43	1	55	2	8	1	2	6	5	15	1	1	1	1	5	1	1	200000	80000	40000	20000	2	2
44	1	53	1	7	1	2	5	4	13	1	1	1	1	5	1	1	150000	60000	30000	15000	2	2
45	1	36	1	9	2	2	4	3	6	1	1	1	1	3	1	1	130000	60000	40000	20000	1	2
46	1	46	2	9	1	2	5	4	8	3	1	2	1	1	4	4	120000	80000	50000	70000	1	2
47	1	54	1	10	1	2	6	5	14	1	1	1	1	5	1	1	160000	70000	40000	15000	2	2
48	1	34	1	10	2	2	5	3	10	1	1	1	1	3	2	1	100000	80000	40000	15000	2	2
49	1	38	1	11	2	2	6	4	6	1	1	3	1	5	1	1	120000	60000	40000	15000	2	2
50	1	52	1	11	2	2	7	5	12	1	1	1	1	3	2	1	180000	80000	45000	25000	2	2
51	1	37	1	9	2	2	5	3	6	1	1	3	1	2	1	1	150000	60000	40000	20000	2	2
52	1	45	1	9	2	2	6	3	10	1	1	3	1	2	1	1	160000	80000	40000	25000	2	2

	Sex	Age	Place	Education	Living	Status	Member	Earner	Duration	Reason	Capital	Factilitate	Problem	Difficulties	Performing	Affect	Income1	Income2	Expsense 1	Expense2	Aid	Businesses
53	1	54	2	9	1	2	6	4	15	1	1	1	1	1	1	1	160000	80000	40000	20000	2	2
54	1	41	2	9	2	2	8	3	10	1	1	3	1	2	1	1	160000	60000	40000	20000	2	2
55	1	44	2	9	2	2	5	3	10	1	1	2	1	2	1	1	150000	50000	40000	20000	2	2
56	1	46	1	12	2	2	6	3	8	1	1	3	1	2	1	1	160000	80000	40000	25000	2	2
57	1	52	2	3	1	2	6	4	12	1	1	3	1	3	1	1	160000	70000	45000	25000	2	2
58	1	49	1	9	1	2	6	4	8	1	1	1	1	1	1	1	140000	80000	45000	25000	2	2
59	1	46	2	9	2	2	5	3	8	1	1	1	1	2	1	1	120000	50000	30000	20000	2	2
60	1	43	1	8	2	2	5	3	8	1	1	1	1	2	1	1	140000	60000	40000	25000	2	2
61	1	45	1	12	1	2	7	4	10	1	1	1	1	3	1	1	140000	60000	40000	25000	2	2
62	1	28	1	12	1	1	6	3	5	1	2	1	1	3	1	1	120000	40000	30000	20000	1	2
63	1	25	2	9	2	1	6	4	3	1	2	1	1	3	1	1	140000	50000	30000	20000	1	2
64	1	56	2	2	1	2	8	5	15	1	1	1	1	3	1	1	160000	60000	40000	20000	2	2
65	1	36	1	9	2	2	6	3	7	1	1	1	1	2	1	1	150000	60000	45000	25000	2	2
66	1	26	2	10	2	1	5	4	5	1	2	1	1	2	1	1	160000	80000	40000	20000	2	2
67	1	41	2	12	2	2	6	4	7	1	1	1	1	3	1	1	160000	60000	45000	20000	1	2
68	1	40	2	11	2	2	5	3	8	1	1	1	1	3	1	1	160000	60000	40000	20000	2	2
69	1	35	2	11	2	2	4	2	9	1	1	3	1	3	1	1	150000	60000	40000	20000	1	2
70	1	32	2	9	2	1	5	4	7	1	2	1	1	3	1	1	14000	60000	30000	20000	2	2
71	1	28	2	10	2	1	6	4	5	1	2	1	1	2	1	1	150000	60000	40000	20000	2	2
72	1	30	1	12	1	1	6	4	6	1	1	1	1	2	1	1	160000	60000	30000	20000	2	2
73	1	35	2	9	2	2	7	3	8	1	1	1	1	2	1	1	150000	60000	40000	20000	2	2
74	1	28	1	9	1	1	6	4	5	1	2	1	1	2	1	1	160000	50000	30000	15000	2	2
75	1	31	2	10	2	1	4	4	5	1	2	1	1	3	1	1	120000	60000	40000	20000	2	2
76	1	29	2	12	2	1	8	6	8	1	1	1	1	3	1	1	140000	40000	20000	15000	1	2
77	1	53	1	9	1	2	7	4	12	1	1	1	1	3	1	1	180000	80000	40000	25000	1	2
78	1	45	2	12	2	2	5	3	11	1	1	3	1	3	1	1	160000	60000	50000	30000	2	2
79	1	40	2	10	2	2	6	4	10	1	1	3	1	3	1	1	160000	70000	45000	30000	2	2

	Sex	Age	Place	Education	Living	Status	Member	Earner	Duration	Reason	Capital	Factilitate	Problem	Difficulties	Performing	Affect	Income1	Income2	Expsense 1	Expense2	Aid	Businesses
79	1	40	2	10	2	2	6	4	10	1	1	3	1	3	1	1	160000	70000	45000	30000	2	2
80	1	43	1	12	1	2	6	4	10	1	1	1	1	3	1	1	160000	60000	45000	30000	1	2
81	1	42	1	12	1	2	7	4	8	1	1	3	1	3	1	1	150000	60000	50000	30000	2	2
82	1	39	2	11	1	2	5	4	8	1	1	1	1	3	1	1	150000	60000	45000	25000	2	2
83	1	38	2	11	2	2	6	3	6	1	1	3	1	3	1	1	120000	50000	45000	25000	2	2
84	1	36	1	9	1	2	5	3	7	1	2	3	1	3	1	1	160000	60000	40000	25000	2	2
85	1	37	2	10	2	2	4	3	5	1	1	3	1	3	1	1	150000	50000	40000	20000	2	2
86	1	55	2	8	1	2	8	5	14	1	1	1	1	3	1	1	180000	80000	40000	20000	1	2
87	1	44	2	12	2	2	7	4	10	1	1	1	1	3	1	1	160000	60000	45000	25000	2	2
88	1	42	1	10	2	2	7	4	9	1	1	3	1	1	1	1	160000	80000	45000	25000	2	2
89	1	55	2	10	1	2	7	4	15	1	1	1	1	2	1	1	160000	80000	40000	20000	2	2
90	1	27	2	9	2	1	5	3	5	1	2	1	1	2	1	1	150000	60000	45000	25000	2	2
91	1	26	2	9	2	1	7	4	5	1	1	1	1	3	1	1	12000	50000	30000	15000	1	2
92	1	36	2	5	2	2	6	3	8	1	1	1	1	1	1	1	140000	50000	40000	20000	1	2
93	1	48	1	7	1	2	4	3	7	4	1	1	4	1	4	2	100000	40000	40000	60000	1	2
94	1	32	1	10	1	2	4	2	10	1	1	1	1	3	1	1	180000	80000	40000	20000	2	2
95	1	27	2	10	3	1	7	4	3	4	2	1	1	2	4	1	140000	70000	60000	40000	2	1
96	1	35	1	8	1	2	6	4	6	4	1	1	4	1	4	4	120000	50000	40000	50000	1	1
97	1	53	2	4	1	2	5	4	8	3	1	1	1	3	1	4	70000	20000	40000	50000	2	2
98	1	46	2	6	1	2	4	3	6	1	2	2	1	2	1	1	80000	40000	60000	50000	1	2
99	1	33	2	11	3	3	3	1	6	3	3	1	1	1	4	1	100000	70000	30000	50000	2	1
100	1	63	2	8	2	5	5	5	4	1	2	2	2	1	1	2	60000	30000	50000	40000	1	2
101	1	28	2	8	3	1	6	5	4	3	2	1	1	2	4	1	140000	80000	40000	60000	2	1
102	1	38	2	8	1	2	3	2	7	3	2	1	1	2	4	1	100000	60000	40000	50000	2	2
103	1	46	2	11	1	2	5	4	7	3	1	2	1	3	4	1	90000	50000	50000	50000	1	2
104	1	58	2	10	1	2	6	6	12	4	2	1	4	2	1	2	80000	40000	60000	60000	1	2
105	1	48	2	8	2	2	4	3	9	4	2	2	1	1	4	1	80000	30000	50000	30000	1	2

	Sex	Age	Place	Education	Living	Status	Member	Earner	Duration	Reason	Capital	Factilitate	Problem	Difficulties	Performing	Affect	Income1	Income2	Expsense 1	Expense2	Aid	Businesses
105	1	48	2	8	2	2	4	3	9	4	2	2	1	1	4	1	80000	30000	50000	30000	1	2
106	1	51	1	6	1	2	5	4	12	3	1	1	1	3	2	2	60000	0	50000	20000	1	2
107	1	32	2	11	2	1	6	4	4	4	3	1	2	1	4	1	90000	50000	30000	40000	2	1
108	1	42	2	10	1	2	6	4	7	3	2	1	2	3	1	2	70000	70000	50000	60000	1	2
109	1	28	2	11	2	3	5	4	4	4	2	1	1	2	4	4	120000	80000	30000	50000	1	2
110	1	39	2	8	2	2	3	2	6	3	2	2	1	1	3	1	90000	40000	60000	40000	2	1
111	1	56	2	5	1	2	5	4	12	4	1	1	4	2	1	4	70000	0	50000	40000	1	2
112	1	28	2	10	2	1	6	4	4	3	3	1	1	2	4	4	120000	70000	30000	40000	1	1
113	1	32	1	7	1	2	4	2	7	4	2	1	4	3	4	1	100000	40000	40000	60000	2	1
114	1	36	1	10	2	2	3	2	5	1	1	3	1	3	1	1	130000	60000	40000	20000	1	2
115	1	25	2	6	2	1	6	4	3	4	2	1	4	1	4	4	120000	80000	40000	20000	2	1
116	1	46	2	10	1	2	4	4	8	3	1	2	4	2	1	1	70000	50000	60000	50000	2	2
117	1	48	2	9	1	2	5	4	9	3	1	3	1	3	2	2	100000	0	50000	40000	1	2