

unicef
ដើម្បីកុមារគ្រប់រូប

© UNICEF Cambodia/2023/Chamrong Ridhisidh Moeun

សេចក្តីសង្ខេបកិច្ចសន្ទនាគោលនយោបាយស្តីពី

យុទ្ធសាស្ត្រសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍សម្រាប់កុមារ និងក្មេងជំទង់នៅកម្ពុជា

គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកគឺជាមូលហេតុចម្បងនៃការស្លាប់ និងពិការក្នុងចំណោមកុមារ និងមនុស្សវ័យជំទង់នៅកម្ពុជា ដែលមានប្រមាណ ២០% នៃអ្នកស្លាប់សរុបដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។ ជាមួយនឹងការបាត់បង់ជីវិតរបស់កុមារ និងក្មេងជំទង់ជាង ៣០០ នាក់ ជារៀងរាល់ឆ្នាំ និងរាប់ពាន់នាក់បានរងរបួស ប្រទេសកម្ពុជាប្រឈមមុខនឹងបន្ទុកសុខភាពសាធារណៈ និងសេដ្ឋកិច្ចយ៉ាងច្រើន ដែលមានតម្លៃប្រមាណ ៤៦៦,៨ លានដុល្លារក្នុងមួយឆ្នាំ (ស្មើនឹង ១,៧% នៃផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប)។ បញ្ហាប្រឈមសំខាន់ៗរួមមានការអនុវត្តមិនទាន់គ្រប់គ្រាន់នៃបញ្ញត្តិជាក់លាក់ចំពោះកុមារក្នុងច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់មិនមានសុវត្ថិភាព និងការថែទាំជនរងគ្រោះដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅមានកម្រិត ដោយមានកុមារត្រឹមតែ ១១% ប៉ុណ្ណោះ ដែលរងរបួសបានទៅដល់មន្ទីរពេទ្យក្នុងរយៈពេល ៣០ នាទី។ ដើម្បីការពារអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវដែលជាកុមារ និងយុវជន អត្ថបទសង្ខេបគោលនយោបាយនេះផ្តល់អនុសាសន៍មានដូចជា ពង្រឹងការរឹតបន្តឹងការអនុវត្តច្បាប់លើការពាក់មួកសុវត្ថិភាព និងច្បាប់ទាក់ទងនឹងឧបករណ៍រក្សាសុវត្ថិភាពកុមារពេលធ្វើដំណើរ ការអនុវត្តការកំណត់ល្បឿនតំបន់សាលារៀន ៣០ គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោង ការបង្កើតតំបន់សុវត្ថិភាពសាលារៀន និងប្រព័ន្ធទិន្នន័យជនរងគ្រោះ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកឱ្យប្រសើរឡើង។ ការដោះស្រាយចំណុចខ្វះខាតទាំងនេះតាមរយៈការសហការពហុវិស័យអាចកាត់បន្ថយការរងរបួស បង្កើននិរន្តរភាពបរិស្ថាន និងស្របតាមគោលដៅអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាព ៣.៦ និង ១១.២។

សេចក្តីផ្តើម

នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក គឺជាក្តីបារម្ភសុខភាពសាធារណៈដ៏ធ្ងន់ធ្ងរមួយ និងជាមូលហេតុឈានមុខគេមួយនៃការស្លាប់និងពិការភាពចំពោះកុមារ និងក្មេងជំទង់។ នៅក្នុងឆ្នាំ ២០២៣ មនុស្សជាង ១.៦២២ នាក់ បានបាត់បង់ជីវិតដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ដោយក្នុងនោះ ២២% គឺជាកុមារ និងក្មេងជំទង់ ដែលមានអាយុក្រោម ១៩ឆ្នាំ។[1] ឧប្បត្តិហេតុទាំងនេះក៏បានធ្វើឱ្យមនុស្សរាប់ពាន់នាក់ រងរបួស ហើយមនុស្សជាច្រើននាក់ទទួលរងផលវិបាកក្នុងជីវិតប្រចាំថ្ងៃ ដែលបញ្ហានេះមានន័យថាអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវវ័យក្មេងបំផុតនៅកម្ពុជា មានភាពងាយរងគ្រោះបំផុតនៅក្នុងស្ថានភាពចរាចរណ៍ដែលកំពុងផ្លាស់ប្តូរយ៉ាងឆាប់រហ័សក្នុងប្រទេសនេះ។

> នៅកម្ពុជា យ៉ាងហោចណាស់ **កុមារ ៤នាក់** បាត់បង់ជីវិតជារៀងរាល់ថ្ងៃ ដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។

ដោយមានប្រជាជនចំនួនប្រហែល ១៦,៥ លាននាក់ និងប្រមាណជិត ៣០% អាយុក្រោម ២០ឆ្នាំ វិធានការសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍គឺមានសារៈសំខាន់យ៉ាងខ្លាំងសម្រាប់សុខុមាលភាព និងអនាគតរបស់យុវជនកម្ពុជា។ ផលប៉ះពាល់នៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកមិនត្រឹមតែប៉ះពាល់ដល់កុមារ និងក្មេងជំទង់ប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែថែមទាំងប៉ះពាល់ដល់គ្រួសារ និងសហគមន៍ផងដែរ ដែលបង្ករជាបន្ទុកយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរមួយចំពោះការអភិវឌ្ឍ និងសេដ្ឋកិច្ចជាតិ។ ការខាតបង់ផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា មានទំហំធំធេងគួរឱ្យភ្ញាក់ផ្អើល ពោលគឺប្រមាណ ៤៦៦,៨ លានដុល្លារក្នុងមួយឆ្នាំ ស្មើនឹង ១,៧% នៃ ផសស[2]។ ដោយសារការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច និងនគរូបនីយកម្មកំពុងតែបន្តនៅប្រទេសកម្ពុជា បន្ទុកនឹងបន្តកើនឡើង ចំពោះជនរងគ្រោះដែលនៅរស់រានមានជីវិតវ័យក្មេង។ បណ្តាញផ្លូវថ្នល់របស់កម្ពុជាបានកើនឡើងប្រមាណ ៣៦,៤% ក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ[3] ហើយនឹងបន្តកើនឡើងថែមទៀត។ ទន្ទឹមនឹងនេះដែរ ចំនួនយានយន្ត ដែលបានចុះបញ្ជីបានកើនឡើងទ្វេរដងជារៀងរាល់ឆ្នាំ[4] ហើយត្រឹមឆ្នាំ ២០៣០ ប្រជាជនប្រមាណ ៣០,៦% នឹងរស់នៅក្នុងតំបន់ទីប្រជុំជន។[5] ផលប៉ះពាល់ផ្សេងទៀតមានដូចជាការរំខានដល់ការអប់រំ បញ្ហាសុខភាពរយៈពេលវែង និងការធ្លាក់ចុះ ផលិតភាពនៅពេលក្រោយមកទៀតនៃជីវិត។ ការបង្ការរបួសផ្តល់នូវអត្ថប្រយោជន៍ជាច្រើន ដូចជាការកាត់បន្ថយបន្ទុកចំពោះប្រព័ន្ធថែទាំសុខភាព លើកកម្ពស់និរន្តរភាពបរិស្ថាន (ដោយកាត់បន្ថយឧស្ម័នកាបូនិក (CO2) និងការបំពុលសំឡេង តាមរយៈការបន្ថយល្បឿនចរាចរណ៍) ការកែលម្អបរិស្ថានទីក្រុង (ដោយការបង្កើតរបាំងខណ្ឌចែករវាងចរាចរណ៍យានយន្ត និងចរាចរណ៍ក្រៅពីយានយន្ត) និងសុខុមាលភាពសហគមន៍តាមរយៈការបង្កើតបរិស្ថានបៃតងដើម្បីស្រូបយកឧស្ម័នកាបូនិក និងការលើកកម្ពស់ទីក្រុងដែលមានលក្ខណៈមេត្រីចំពោះថ្មើរជើង និងការជិះកង់ ។

កម្ពុជាសម្រេចបាននូវវឌ្ឍនភាពយ៉ាងច្រើននៅក្នុងការដោះស្រាយបញ្ហាសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ដោយកាលពីឆ្នាំ ២០២៣បានដាក់ឱ្យអនុវត្តនូវ ផែនការជាតិទសវត្សសកម្មភាពសុវត្ថិភាពចរាចរ ណ៍ផ្លូវគោក ២០២១-២០៣០ ហើយបានបង្ហាញនូវការប្តេជ្ញាចិត្តយ៉ាងខ្លាំងរបស់ខ្លួន ដើម្បីសម្រេចគោលដៅអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាព ៣.៦ និង ១១.២។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ទោះបីជាមានយុទ្ធសាស្ត្រជាតិក្តី ប៉ុន្តែគោលនយោបាយ និងវិធានការដែលជាក់លាក់សម្រាប់កុមារ និងក្មេងជំទង់នៅតែមិនទាន់ត្រូវបានរៀបចំឡើង និងអនុវត្តឱ្យស្របគ្នានោះទេ។ ការដោះស្រាយចំណុចខ្វះខាតទាំងនេះ គឺមានសារៈសំខាន់បំផុតក្នុងការការពារជីវិតរបស់ពួកគាត់ និងលើកកម្ពស់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ឱ្យកាន់តែមានសុវត្ថិភាពសម្រាប់ទាំងអស់គ្នា។

សេចក្តីសង្ខេបកិច្ចសន្ទនាគោលនយោបាយនេះ លើកឡើងអំពីស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន នៃសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកសម្រាប់កុមារ និងក្មេងជំទង់នៅកម្ពុជា ស្វែងយល់ពីកត្តាហានិភ័យសំខាន់ៗ និងផ្តល់អនុសាសន៍ដែលអាចអនុវត្តបានដើម្បីកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងការស្លាប់ដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកក្នុងចំណោមកុមារ និងក្មេងជំទង់។ កម្ពុជាអាចបង្កើតអនាគតកាន់តែមានសុវត្ថិភាព សម្រាប់ពលរដ្ឋវ័យក្មេងបំផុតរបស់ខ្លួន ដោយផ្តោតលើយុទ្ធសាស្ត្រផ្នែកលើភស្តុតាង និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការពហុវិស័យ។

> គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍កុមារ និងក្មេងជំទង់អាច**ប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរលើផ្នែករាងកាយ អារម្មណ៍ និងវិបត្តិផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ**ទៅលើគ្រួសាររបស់ពួកគេ។

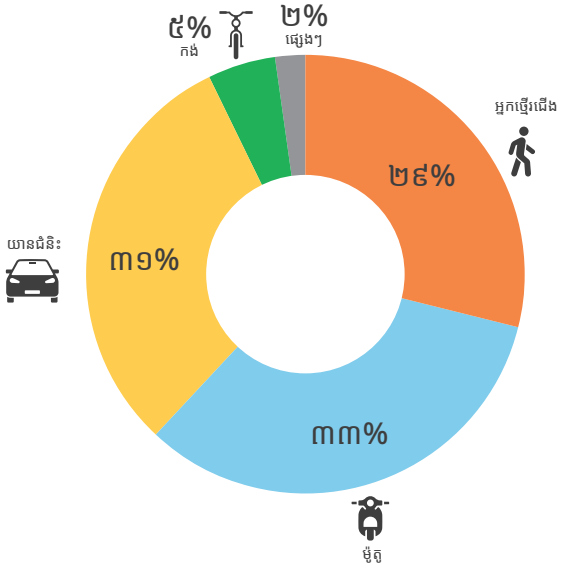
បន្ទុកនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍

កម្ពុជាមានចំនួនអ្នកស្លាប់ដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ជាកុមារ និងក្មេងជំទង់ខ្ពស់ជាងគេក្នុងលំដាប់ទី ៨ ក្នុងចំណោមប្រទេសទាំង ២៧ នៅក្នុងតំបន់អាស៊ីបូព៌ា និងប៉ាស៊ីហ្វិក។[6] រាជធានីភ្នំពេញមានករណីស្លាប់ខ្ពស់ជាងគេបំផុតនៅក្នុងបញ្ជីអ្នកស្លាប់ដោយចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។[1] គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក គឺជាមូលហេតុនាំមុខគេនៃការស្លាប់ក្នុងចំណោមកុមារ និងក្មេងវ័យជំទង់នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។[6]

កុមារ និងក្មេងជំទង់ភាគច្រើនរងរបួសស្លាប់នៅក្នុងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ គឺជាអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវដែលងាយរងគ្រោះ (រូបភាពទី១)។

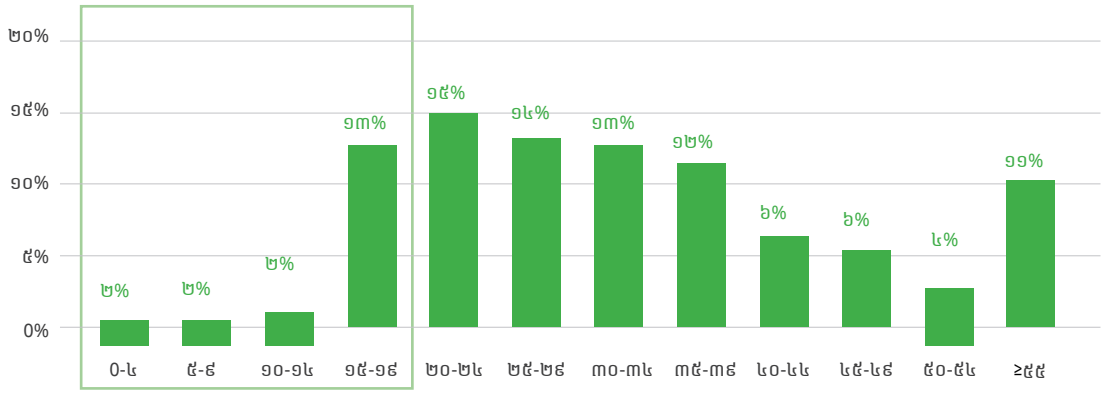
នៅក្នុងឆ្នាំ ២០២០ កុមារ ក្មេងជំទង់ និងយុវវ័យ (អាយុពី ០ ទៅ ១៩ ឆ្នាំ) តំណាងឱ្យ ១៩% នៃករណីស្លាប់ដោយចរាចរណ៍ផ្លូវគោកទាំងអស់ ហើយក្មេងប្រុសមានចំនួនច្រើនជាងក្មេងស្រីក្នុង សមាមាត្រ ៤:១។[1] ហានិភ័យប្រែប្រួលទៅតាមក្រុមអាយុ (រូបភាពទី២)។

រូបភាពទី១៖ ការស្លាប់ដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍តាមប្រភេទអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវចំពោះកុមារ និងមនុស្សវ័យជំទង់ (0-19) ឆ្នាំ២០២១។



(ប្រភព៖ IHME - បន្ទុកជម្ងឺជាសកល ២០២១)

រូបភាពទី២៖ ជនរងគ្រោះដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ បែងចែកតាមអាយុ



(ប្រភព ៖ ប្រព័ន្ធព័ត៌មានអំពីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងជនរងគ្រោះ ឆ្នាំ២០២៣)

ចំណុចសំខាន់ៗ

ក្នុងអំឡុងឆ្នាំ ២០១៦-២០២០,**ក្នុងចំណោមអ្នកស្លាប់**ដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក **៥ ករណី** មាន ១ ករណី **(២០%)** គឺកុមារ ឬក្មេងជំទង់ក្នុងអាយុ ០-១៩ ឆ្នាំ។[6]

គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកជាង **៣.០៣៩ ករណី** បានបណ្តាលឱ្យរបួសចំនួន **៩.២៣៩ នាក់** និងស្លាប់ចំនួន **១.៦២២ នាក់**ដែលបានបង្កផលប៉ះពាល់យ៉ាងខ្លាំងលើប្រព័ន្ធថែទាំសុខភាព ឆ្នាំ២០២៣។[1]

ក្នុងឆ្នាំ ២០១៨ ក្នុងចំណោមគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ **៥ ករណី មាន១ករណី**កើត ឡើងចំពោះសិស្ស។[8]

ការខាតបង់ចំពោះកម្ពុជា ៖ **៤៦៦,៨ លានដុល្លារអាមេរិក** ក្នុងឆ្នាំ ២០១៩ (**១,៧%** នៃ**ផលសរុបប្រចាំឆ្នាំ**)[2]

កត្តាហានិភ័យ

កុមារ និងក្មេងជំទង់មានហានិភ័យចំពោះគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ខ្ពស់ជាងមនុស្សពេញវ័យ ដោយសារតែកត្តាហានិភ័យជាច្រើនដែលពាក់ព័ន្ធនឹងអាយុរបស់ពួកគេ។ កត្តាទាំងនេះអាចជាកត្តាដែលមិនអាចកែប្រែបាន ដូចជាអាយុ ភេទ ទំហំរាងកាយ គំហើញ និងការស្តាប់ដែលមិនទាន់មានការអភិវឌ្ឍពេញលេញ ឬវាអាចជាកត្តាហានិភ័យដែលអាចប្រែប្រួល ដូចជាឥរិយាបថប្រកបដោយហានិភ័យ យានយន្តនិងផ្លូវដែលគ្មានសុវត្ថិភាព កង្វះបទពិសោធន៍ក្នុងការបើកបរ និងឧបករណ៍សុវត្ថិភាព (រូបភាពទី ៣) ។ កត្តាផ្សេងៗទៀតដែលរួមចំណែកដល់ហានិភ័យនៃការស្លាប់ដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោករួមមាន ៖

កត្តាបរិស្ថានផ្លូវ ៖ ស្ថានភាពផ្លូវថ្នល់មិនមានសុវត្ថិភាព កង្វះខាត ផ្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ និងកង្វះហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសម្រាប់ថ្មើរជើង ទាំងអស់នេះគឺជាកត្តារួមចំណែកដល់ផ្លូវថ្នល់ដែលគ្មានសុវត្ថិភាព។ តំបន់ទីប្រជុំជនធំៗ និងផ្លូវជាតិ ទទួលរងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកច្រើនជាងគេ។

ការការពារ៖ អ្នកជិះម៉ូតូប្រមាណជិត ៣០ - ៤០% មិនបានពាក់មួកសុវត្ថិភាពនៅពេលធ្វើដំណើរ។

អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ដែលងាយរងគ្រោះ ៖ ក្នុងចំណោមអត្រាអ្នកស្លាប់ជិត ២០% នៃ ថ្មើរជើង បានកើតឡើងចំពោះកុមារស្ថិតនៅក្នុងក្រុមអាយុចន្លោះពី ០ ទៅ ១៩ឆ្នាំ និង ២០% នៃការស្លាប់ដែលកើតឡើងដែលពាក់ព័ន្ធនឹងម៉ូតូ ស្ថិតនៅក្នុងក្រុមអាយុពី ១០ ទៅ ១៩ឆ្នាំ។

ការឆ្លើយតបក្រោយពេលមានគ្រោះថ្នាក់ ៖ ការថែទាំរបួសដោយប្រើថ្នាំព្យាបាល និងការវះកាត់នៅក្នុងមន្ទីរពេទ្យ នៅមិនទាន់មានភាពគ្រប់គ្រាន់។ មានតែ ១១% ប៉ុណ្ណោះ នៃកុមារ និងក្មេងជំទង់ ដែលរងរបួស បានទៅដល់មន្ទីរពេទ្យក្នុងរយៈពេលក្រោម ៣០ នាទីនៅតាមបណ្តាលខេត្ត-ក្រុង។

រូបភាពទី៣៖ កត្តាហានិភ័យដែលអាចកែតម្រូវបាន និងមិនអាចកែតម្រូវបាន



ប្រភព៖ យូនីសេហ្វ ការណែនាំបច្ចេកទេសសម្រាប់សុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់កុមារ និងវ័យជំទង់ ឆ្នាំ២០២២។

គោលនយោបាយ និងក្របខណ្ឌដែលមានស្រាប់

កម្ពុជា គឺជាប្រទេសហត្ថលេខីមួយនៃសេចក្តីប្រកាសស្តីពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍សកល និងបានប្រកាសដាក់ឱ្យអនុវត្ត និងធ្វើវិសោធនកម្មច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ កម្ពុជានៅតែខ្វះខាតគោលនយោបាយដែលជាក់លាក់សម្រាប់កុមារ និងក្មេងជំទង់ ហើយកម្ពុជាមិនសម្រេចបានគោលដៅប្រកបដោយចីរភាពទី ៣.៦ (កាត់បន្ថយឱ្យបានពាក់កណ្តាលចំនួនអ្នកស្លាប់ និងរបួសដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅត្រឹមឆ្នាំ ២០២០) នោះទេ។ កម្ពុជាមានក្របខណ្ឌច្បាប់ និងគោលនយបាយជាតិទាក់ទងនឹងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដូចខាងក្រោម ៖

គោលនយោបាយ ៖ គោលនយោបាយជាតិកម្ពុជាស្តីពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ (CNRSP) ដាក់បញ្ចូលកុមារជាក្រុមជនងាយរងគ្រោះមួយនៅក្នុងក្របខណ្ឌរបស់ខ្លួន ប៉ុន្តែទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ គេសង្កេតឃើញថា អន្តរាគមន៍ដែលជាក់លាក់ចំពោះកុមារជាច្រើននៅតែខ្វះខាតការអនុវត្តតឹងរឹង និងពុំមានបញ្ជាក់ពីលទ្ធផលដែលអាចវាស់វែងបាន ឧទាហរណ៍ដូចជាការអនុវត្តមិនទាន់បានគ្រប់គ្រាន់នូវច្បាប់ទាក់ទងនឹងមួកសុវត្ថិភាពសម្រាប់កុមារ និងក្មេងជំទង់ ហើយឧបករណ៍រក្សាសុវត្ថិភាពកុមារក្នុងពេលធ្វើដំណើរនៅមានកម្រិត។ ផែនការជាតិទសវត្សសកម្មភាពស្តីពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ឆ្នាំ២០២១-២០៣០ មិនមានសូចនាករដែលផ្តោតលើកុមារលម្អិត ដើម្បីវាស់វែងប្រសិទ្ធិភាពនៃអន្តរាគមន៍ឡើយ ។

ច្បាប់ ៖ មានច្បាប់ដែលតម្រូវឱ្យមានការការពារជាក់លាក់សម្រាប់កុមារ ដូចជាឧបករណ៍រក្សាសុវត្ថិភាពកុមារពេលធ្វើដំណើរ និងការបន្ថយល្បឿននៅតំបន់ជុំវិញសាលារៀន ប៉ុន្តែមិនអនុលោមពេញលេញ តាមឧត្តមានុវត្តន៍សកលរបស់អង្គការសុខភាពពិភពលោកនោះឡើយ (សូមមើលខាងក្រោម) ។ លើសពីនេះទៀត ច្បាប់ទាំងនេះនឹងត្រូវអនុវត្តដោយពេញលេញ ៥ ឆ្នាំ បន្ទាប់ពីការប្រកាសដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ (ពោលគឺឆ្នាំ ២០២២ ដែលបានកន្លងផុតទៅហើយ) នោះគឺច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកឆ្នាំ២០១៥។ កម្ពុជា គឺជាប្រទេស មួយ នៅក្នុងតំបន់នេះ ដែលមិនបានកំណត់អាយុស្របច្បាប់សម្រាប់ការប្រើប្រាស់ ឬទិញផលិតផលគ្រឿងស្រវឹង ។

ការអនុវត្តច្បាប់៖ ការអនុវត្តច្បាប់សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍សំខាន់ៗដែលពាក់ព័ន្ធនឹងកុមារ និងក្មេងជំទង់ គឺមិនគ្រប់គ្រាន់នៅក្នុងករណីជាច្រើន ឬមិនត្រូវបានគេដឹងក្នុងករណីផ្សេងទៀត បើយោងតាមរបាយការណ៍សកលស្តីពីស្ថានភាពសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកឆ្នាំ២០២៣ និង ការការពារជីវិតវ័យក្មេង៖ របាយការណ៍ស្ថានភាពសកលសម្រាប់សុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់កុមារ និងមនុស្សវ័យជំទង់ឆ្នាំ2025។

ថវិកា៖ ថវិកាត្រូវបានវិភាជន៍យ៉ាងទូលំទូលាយសម្រាប់សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ ដោយមិនឃើញមានធនធានដែលបែងចែកសម្រាប់គំនិតផ្តួចផ្តើមដែលផ្តោតលើកុមារឡើយ។

តារាងទី១៖ ការអនុវត្តល្អៗរបស់អង្គការសុខភាពពិភពលោក

ប្រភេទ	លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យរបស់អង្គការសុខភាពពិភពលោក	ច្បាប់ដែលពាក់ព័ន្ធរបស់កម្ពុជា	ស្ថានភាពនៃច្បាប់របស់កម្ពុជា
ច្បាប់ទាក់ទងនឹងឧបករណ៍រក្សាសុវត្ថិភាពកុមារពេលធ្វើដំណើរ	រហូតដល់ ១០ ឆ្នាំ/១៣៥ សមត្រូវតែ **បំពេញតាមស្តង់ដារឧបករណ៍រក្សាសុវត្ថិភាពកុមារ**។ លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យអាយុ/កម្ពស់សម្រាប់កៅអីមុខ	ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក មាត្រា ៨, ផ្នែកទី ១១, ១២, ១៣	រហូតដល់ **៤ ឆ្នាំ** ពុំ មានចែងអំពីស្តង់ដារឧបករណ៍រក្សាសុវត្ថិភាពកុមារទេ
ច្បាប់ស្តីពីខ្សែក្រវាត់សុវត្ថិភាពត់រថយន្ត	អនុវត្តចំពោះទីតាំងកៅអី **ទាំងអស់**	ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក មាត្រា ៨, ផ្នែកទី ៩ & ១០	មិនរាប់បញ្ចូល **អ្នកដំណើរអង្គុយកៅអីក្រោយ** នៅក្នុងទីក្រុង និងតំបន់ដែលមានប្រជាជនរស់នៅច្រើនឡើយ
ច្បាប់ស្តីពីមួកសុវត្ថិភាព	គ្របដណ្តប់លើអ្នកជិះម៉ូតូ**ទាំងអស់** នៅលើផ្លូវ**គ្រប់ប្រភេទ** និងគ្រប់ប្រភេទម៉ាស៊ីន **ទាំងអស់**។ មួកសុវត្ថិភាពត្រូវតែដាក់ខ្សែ និង **ស្របតាមស្តង់ដារមួកសុវត្ថិភាព**	ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក មាត្រា ៨, ផ្នែកទី ៨; មាត្រា ៤,	**អនុលោម**
ការបើកបរពេលស្រវឹង	កម្រិតជាតិអាល់កុល ៖ ប្រជាជនទូទៅ ៖ **≤0.05 g/dl** អ្នកបើកបរថ្មី ៖ **≤0.02 g/dl**	ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក មាត្រា ៨ ផ្នែកទី ៤	កំណត់ត្រឹម **≤0.05 g/dl** ប៉ុន្តែ**គ្មានកម្រិតកំណត់** សម្រាប់ **អ្នកបើកបរថ្មីទេ**
ច្បាប់កំណត់ល្បឿនបើកបរ	មានច្បាប់ជាតិ ល្បឿនកំណត់ក្នុងតំបន់ទីប្រជុំជន៖ ៥០គម/ម៉, អាចកែប្រែបានដោយអាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន	ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក & អនុក្រឹត្យផ្សេងៗ	**មិនអាចកែប្រែបាន**ដោយអាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន?

* ច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ឆ្នាំ២០១៥ ប្រទេសកម្ពុជា។

តារាងទី២៖ ច្បាប់ជាតិដែលទាក់ទងនឹងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍សម្រាប់កុមារ

ច្បាប់ជាតិ	មាន/គ្មាន	ស្ថានភាពអនុវត្ត
ច្បាប់ជាតិសម្រាប់ការត្រួតពិនិត្យនិងវាយតម្លៃផ្លូវថ្នល់ជាផ្លូវការ	មាន	មិនដឹង
ច្បាប់ជាតិស្តីពីការត្រួតពិនិត្យយានយន្ត និងការចេញវិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់	មាន	ល្អ
ច្បាប់ជាតិស្តីពីការការពារការប៉ះពាល់ពីមុខ និងពីចំហៀង	មាន	មិនដឹង
ច្បាប់ជាតិស្តីពីល្បឿនកំណត់	មាន	មានកម្រិត
ច្បាប់ជាតិស្តីពីការបើកបរក្នុងពេលស្រវឹង (ដោយមានចែងពី កម្រិតជាតិអាល់កុលសម្រាប់អ្នកបើកបរវ័យក្មេង)	មាន	មានកម្រិត
ច្បាប់ជាតិស្តីពីគ្រឿងញៀន និងការបើកបរ	មាន	មានកម្រិត
ច្បាប់ជាតិស្តីពីការរំខានពេលបើកបរ	មាន	មានកម្រិត
ច្បាប់ជាតិស្តីពីមួកសុវត្ថិភាព	មាន	មធ្យម
ច្បាប់ជាតិស្តីពីខ្សែក្រវ៉ាត់សុវត្ថិភាពសម្រាប់អ្នកជិះក្នុងរថយន្ត	មាន	មធ្យម
ច្បាប់ជាតិស្តីពីការប្រើប្រាស់ឧបករណ៍រក្សាសុវត្ថិភាពកុមារ (សម្រាប់កុមារអង្គុយខាងមុខ និងកុមារអាយុលើស ៤ ឆ្នាំ)	មាន	មធ្យម
ច្បាប់ជាតិសម្រាប់ពេលវេលារវាងគ្រោះថ្នាក់ និងការថែទាំដោយអ្នកជំនាញ (ក្នុងរយៈពេល ៣០ នាទី)	មាន	មិនដឹង
ចំណុចដៅជាតិ កាត់បន្ថយចំនួន ៥០% ត្រឹមឆ្នាំ ២០៣០	មាន	មិនដឹង

ប្រភព៖ ដកស្រង់ចេញពីរបាយការណ៍ស្ថានភាពសកលស្តីពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកឆ្នាំ២០២៣ ព័ត៌មានប្រទេសសម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា និងការប្រឹក្សាក្នុងប្រទេស។

ភាគីពាក់ព័ន្ធសំខាន់ៗ

ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់របស់កុមារ និងក្មេងវ័យជំទង់ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព ការចូលរួមពីគ្រប់មជ្ឈដ្ឋាន និងចម្រុះ វិស័យគឺចាំបាច់។ ឱកាសក៏មានសម្រាប់កិច្ចសហប្រតិបត្តិការពហុវិស័យ ហើយអត្ថប្រយោជន៍មាន លើសពីការកាត់បន្ថយសុវត្ថិភាពចរាច

ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ៖ ទទួលខុសត្រូវលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ គោលនយោបាយសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងបទប្បញ្ញត្តិ ។

ស្ថាប័នអនុវត្តច្បាប់ ៖ ទទួលខុសត្រូវលើការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍

ក្រសួងសុខាភិបាល និងអង្គការសុខភាពពិភពលោក ៖ គ្រប់គ្រងការឆ្លើយតបបន្ទាន់ និងការបង្ការរបួស ធានាការថែទាំក្រោយគ្រោះថ្នាក់ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព។

អង្គការសហគមន៍ និងអាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន ៖ គាំទ្រដល់កម្មវិធីនៅថ្នាក់មូលដ្ឋាន និងជំរុញសុវត្ថិភាពបរិស្ថានសហគមន៍ ។

ក្រសួងអប់រំ យុវជន និងកីឡា ៖ ដាក់បញ្ចូលមេរៀនសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ ការសង្គ្រោះបឋម និងការបណ្តុះបណ្តាល CPR ក្នុងកម្មវិធីសិក្សារបស់សាលា ។ ស្វែងរកការគាំទ្រសម្រាប់កំណត់ល្បឿន ៣០ គម/ម៉ នៅក្នុងតំបន់ជុំវិញសាលារៀន ។

អង្គការយូនីសេហ្វ ៖ ស្វែងរកការគាំទ្រសម្រាប់គោលនយោបាយដែលផ្តោតលើកុមារ ការណែនាំបច្ចេកទេស និងការកសាងសមត្ថភាព ការប្រមូលទិន្នន័យ និងការគាំទ្រការត្រួតពិនិត្យតាមដាន ការសម្របសម្រួលភាគីពាក់ព័ន្ធ និងការចូលរួមរបស់សហគមន៍ ។

ការរួមបញ្ចូលកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងទាំងនេះ មានសារៈសំខាន់បំផុតចំពោះការដាក់បញ្ចូលសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ ទៅក្នុងក្របខណ្ឌគោលនយោបាយជាតិសម្រាប់សុខភាព ការអប់រំ និងការដឹកជញ្ជូន។ ការពង្រីកគំនិតផ្តួចផ្តើមជោគជ័យដែលមានស្រាប់ដូចជាតំបន់សុវត្ថិភាពសាលារៀន ហើយការធានានិរន្តរភាពកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងទាំងនេះ តម្រូវឱ្យមានការប្តេជ្ញាចិត្តពីភាគីពាក់ព័ន្ធជាបន្ត និងការបែងចែកធនធាន ។ ការអនុវត្តគំនិតផ្តួចផ្តើមប្រព័ន្ធសុវត្ថិភាពជាបន្តរបស់កម្ពុជា ផ្តល់ជាមូលដ្ឋានគ្រឹះមួយសម្រាប់ការពង្រីកដោយឆាប់រហ័សនៅក្នុងផ្នែកដែលមានផលប៉ះពាល់ខ្ពស់ ដូចជាការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ការគ្រប់គ្រងល្បឿន និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសម្រាប់ថ្មើរជើង។ ដើម្បីបង្កើនផលជះ ការផ្តល់អាទិភាពលើអន្តរាគមន៍នានាដែលផ្តល់ភាពប្រសើរចំពោះសុវត្ថិភាពខ្លាំងបំផុត ដូចជាការពង្រឹងសុវត្ថិភាពតំបន់សាលារៀន និងការអនុវត្តច្បាប់សម្រាប់ការពាក់មួកសុវត្ថិភាពឱ្យបានតឹងរឹងថែមទៀត អាចជួយឱ្យទទួលបានលទ្ធផលរហ័ស។ ការបង្កើតប្រព័ន្ធត្រួតពិនិត្យតាមដានដ៏រឹងមាំមួយ ក៏មានសារៈសំខាន់បំផុតផងដែរ ក្នុងការតាមដានប្រសិទ្ធិភាពនៃគំនិតផ្តួចផ្តើមទាំងនេះ សម្របយុទ្ធសាស្ត្រដោយផ្អែកលើទិន្នន័យដែលទទួលបានតាមពេលវេលាជាក់ស្តែង និងធានាគណនេយ្យភាព។ ប្រភពទិន្នន័យបែបនេះ ត្រូវតែស្របតាមអន្តរាគមន៍ផ្អែកលើភស្តុតាង។ ទិន្នន័យទាំងនេះក៏ត្រូវតែត្រូវបែងចែកតាមក្រុមអាយុលម្អិត និងមានប្រយោជន៍បំផុតនៅពេលភ្ជាប់នៅតាមវិស័យជាច្រើន ដូចជាសុខាភិបាល វិស័យដឹកជញ្ជូន និងការអនុវត្តតាមវិធីដែលជួយសម្រួលដល់កិច្ចសហការពហុវិស័យ ។

ចំណុចខ្វះខាត និងកត្តាប្រឈម

ការអនុវត្តដោយគ្មានសង្គតិភាពនូវច្បាប់ដែលមានស្រាប់ ៖



- មានច្បាប់ដែលតម្រូវឱ្យមានឧបករណ៍សុវត្ថិភាពកុមារ និងការប្រើប្រាស់ខ្សែក្រវាត់ សុវត្ថិភាពសម្រាប់កុមារអាយុក្រោម ១០ ឆ្នាំ ប៉ុន្តែមិនត្រូវបានគេអនុវត្តដោយពេញលេញនោះទេ។
- ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពត្រូវបានតម្រូវឡើងសម្រាប់កុមារអាយុចាប់ពីបីឆ្នាំ ប៉ុន្តែការគោរពតាមច្បាប់នៅមានកម្រិតទាប ហើយការដាក់ពិន័យមិនត្រូវបានអនុវត្តជាប្រចាំ ។



- ការខ្វះខាតឧបករណ៍ត្រួតពិនិត្យល្បឿន និងមន្ត្រីដែលទទួលបានការបណ្តុះបណ្តាលក្នុងការត្រួតពិនិត្យល្បឿន។ ការត្រួតពិនិត្យល្បឿនមិនត្រូវបានអនុវត្តជាញឹកញាប់នៅតាមបណ្តាខេត្ត និងឃុំនាពេលពេលរាត្រី។[6]
- កម្រិតជាតិអាកុលនាពេលបច្ចុប្បន្នគឺ ០,០៥ g/dL ដែលខ្ពស់ជាងការណែនាំគឺ ០,០២ g/dL។

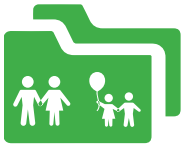


- ច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក (២០១៥) មិនកំណត់អាយុ ឬកម្ពស់របស់កុមារជាអ្នកដំណើរតាមម៉ូតូនោះទេ។
- តម្រូវឱ្យមានឧបករណ៍រក្សាសុវត្ថិភាពកុមារសម្រាប់អាយុរហូតដល់ ៤ ឆ្នាំ មិនមែន ១០ ឆ្នាំទេ ហើយមិនប្រើលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យកម្ពស់ទេ។



- ច្បាប់មិនបានចែងអំពីការប្រើប្រាស់ខ្សែក្រវ៉ាត់សុវត្ថិភាពនៅក្នុងតំបន់ដែលមានប្រជាជប្រើប្រាស់ខ្សែក្រវ៉ាត់សុវត្ថិភាពនៅក្នុងតំបន់ដែលមានប្រជាជនច្រើនសម្រាប់គ្រប់កៅអីអង្គុយទាំងអស់។
- ច្បាប់មិនបានចែងអំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពសម្រាប់កុមារអាយុក្រោម ៣ឆ្នាំ។

កង្វះខាតប្រព័ន្ធទិន្នន័យគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ ៖



- ប្រព័ន្ធប្រមូលទិន្នន័យជនរងគ្រោះ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក មិនបានបែងចែកលម្អិតនូវព័ត៌មានអំពីកុមារ និងក្មេងជំទង់នោះទេ ដែលជាហេតុធ្វើឱ្យពិបាកកំណត់ពីនិន្នាការ និងអន្តរាគមន៍គោលដៅ។

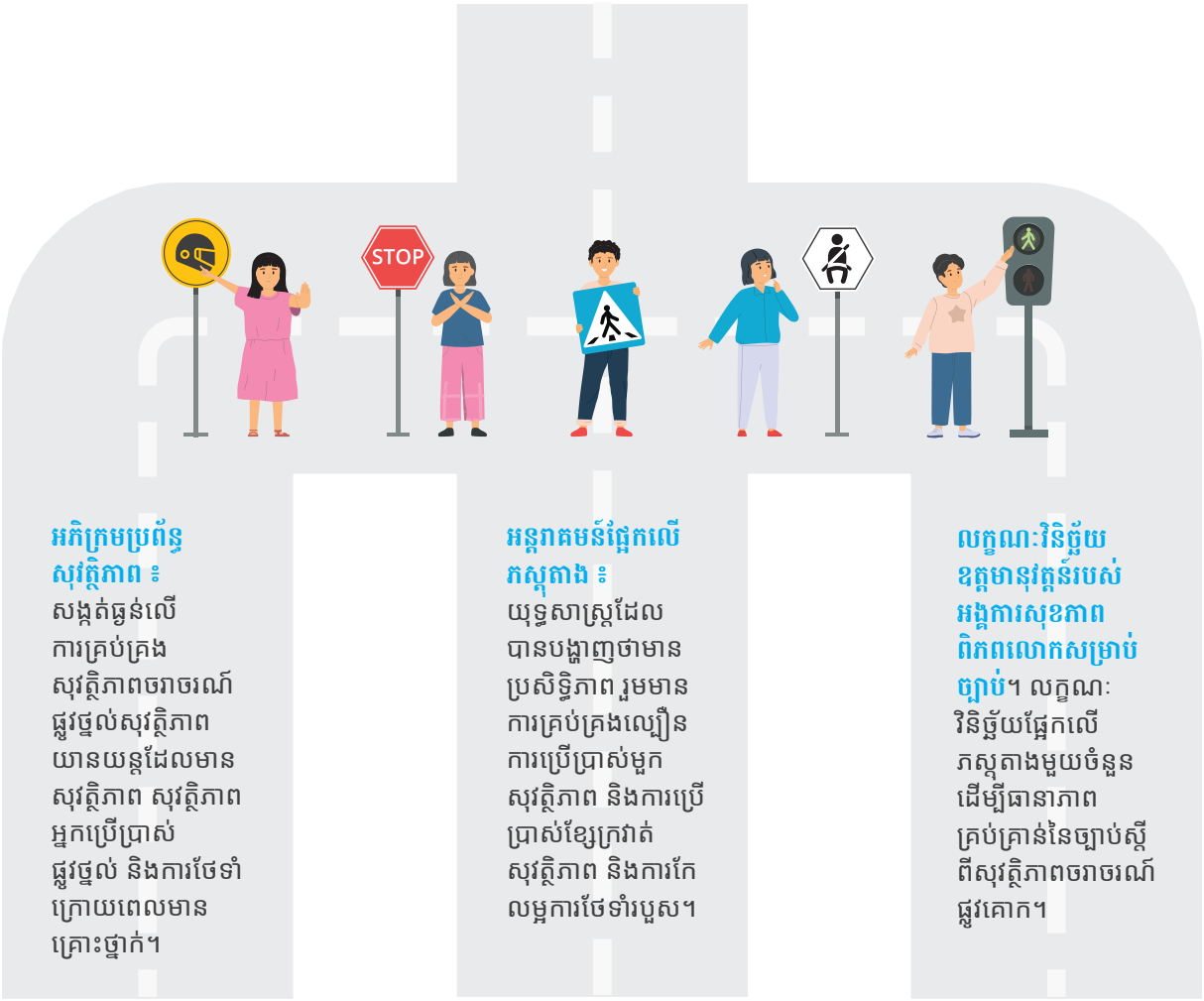
ថវិកា និងធនធានមានកម្រិត ៖



- មិនមានថវិកាដាច់ដោយឡែក ឬត្រូវបានបែងចែកសម្រាប់វិធានការសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ជាក់លាក់សម្រាប់កុមារ និងក្មេងជំទង់នោះទេ ទោះបីជាមានការទទួលស្គាល់ពីសារៈសំខាន់នៃការធ្វើបែបនេះក៏ដោយ ។

ការអនុវត្តល្អៗ

អភិក្រមជាច្រើនផ្នែកសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ត្រូវបានបង្ហាញថាមានប្រសិទ្ធិភាពដោយការស្រាវជ្រាវនិងត្រូវបានទទួលយកដោយអង្គការអន្តរជាតិ។



អភិក្រមប្រព័ន្ធសុវត្ថិភាព ៖
សង្កត់ធ្ងន់លើការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវថ្នល់សុវត្ថិភាពយានយន្តដែលមានសុវត្ថិភាព សុវត្ថិភាពអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ និងការថែទាំក្រោយពេលមានគ្រោះថ្នាក់។

អន្តរាគមន៍ផ្អែកលើភស្តុតាង ៖
យុទ្ធសាស្ត្រដែលបានបង្ហាញថាមានប្រសិទ្ធិភាព រួមមានការគ្រប់គ្រងល្បឿន ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព និងការប្រើប្រាស់ខ្សែក្រវាត់សុវត្ថិភាព និងការកែលម្អការថែទាំរបួស។

លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យឧត្តមានុវត្តន៍របស់អង្គការសុខភាពពិភពលោកសម្រាប់ច្បាប់។ លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យផ្អែកលើភស្តុតាងមួយចំនួនដើម្បីធានាភាពគ្រប់គ្រាន់នៃច្បាប់ស្តីពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។

អន្តរាគមន៍គួរតែផ្អែកលើទិន្នន័យ និងផ្តល់អាទិភាពទាក់ទងនឹងលទ្ធភាពនៃការអនុវត្ត ប្រសិទ្ធភាពធៀបនឹងការចំណាយ និរន្តរភាពលទ្ធភាព បច្ចេកវិទ្យា ការទទួលយករបស់មនុស្ស ការមានធនធានសម្រាប់ប្រើប្រាស់ និងលទ្ធភាពនៃការពង្រីកការអនុវត្តនៅពេលខាងមុខ។

សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍សម្រាប់កុមារ និងក្មេងជំទង់ ត្រូវការសកម្មភាពពហុវិស័យដោយមានការសម្របសម្រួល ដើម្បីបង្កើនផលជះជាអតិបរមា និងផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍រួមគ្នានៅតាមវិស័យផ្សេងៗ។ កិច្ចសហការរវាងវិស័យអប់រំ សុខាភិបាល ដឹកជញ្ជូន និងអនុវត្តច្បាប់ អាចធានាសមាហរណកម្មការអប់រំអំពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ ការកែលម្អការថែទាំរបួស និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធកុមារមេត្រី ដូចជាតំបន់សុវត្ថិភាពសាលារៀនជាដើម។ លើសពីនេះទៀត ការចូលរួមរបស់វិស័យឯកជន និងការចូលរួមរបស់សហគមន៍ អាចជំរុញកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងតាមរយៈការផ្តល់ថវិកា ការតស៊ូមតិ និងគំនិតផ្តួចផ្តើមនៅថ្នាក់មូលដ្ឋាន។ ក្រៅពីការកាត់បន្ថយរបួស កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងទាំងនេះ រួមចំណែកដល់ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវលទ្ធផលសុខភាព និរន្តរភាពបរិស្ថាន ឱកាសអប់រំកាន់តែប្រសើរ និងការសន្សំសេដ្ឋកិច្ច ស្របតាមគោលដៅសកល ដូចជា គោលដៅអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាពទី ៣.៦ និង ១១.២ ។

អនុសាសន៍ និងសន្និដ្ឋាន

អនុវត្តច្បាប់ដែលជាក់លាក់សម្រាប់កុមារ៖
ពង្រឹងការអនុវត្តច្បាប់ស្តីពីឧបករណ៍រក្សាសុវត្ថិភាពកុមារ និងមួកសុវត្ថិភាព រួមទាំងការកំណត់កាតព្វកិច្ចក្នុងការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពសម្រាប់មនុស្សគ្រប់វ័យ។

ធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពបទប្បញ្ញត្តិទាក់ទងនឹងល្បឿន៖
អនុវត្ត និងរឹតបន្តឹងការអនុវត្តល្បឿនកំណត់ ៣០ គម/ម៉ នៅតាមតំបន់សាលារៀនទាំងអស់ ជាមួយវិធានការណ៍រក្សាភាពស្ងប់ស្ងាត់នៃចរាចរណ៍។

ពិនិត្យ និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពច្បាប់
ធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពច្បាប់ដើម្បីឱ្យស្របតាមលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យឧត្តមានុវត្តន៍របស់អង្គការសុខភាពពិភពលោក។

កែលម្អហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ៖
អភិវឌ្ឍតំបន់សាលារៀនដែលមានសុវត្ថិភាព ដោយមានផ្លូវសម្រាប់ថ្មើរជើងឆ្លងកាត់ បរិក្ខារសុវត្ថិភាពជំនួយដល់ការបន្ថយល្បឿន និងផ្លូវដើរដែលមានបំពាក់ភ្លើងបំភ្លឺត្រឹមត្រូវ។

ពង្រីកការអនុវត្តច្បាប់
កែលម្អការអនុវត្តច្បាប់បច្ចុប្បន្ន និងប្រមូលទិន្នន័យស្តីពីស្ថានភាពនៃការអនុវត្តច្បាប់ នៅពេលណាដែលគេមិនបានដឹងច្បាស់ពីស្ថានភាពនៃការអនុវត្តនាពេលបច្ចុប្បន្ន។

ពង្រឹងប្រព័ន្ធទិន្នន័យ៖
ប្រមូលទិន្នន័យអំពីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកដែលពាក់ព័ន្ធនឹងកុមារ ដើម្បីផ្តល់ជាមូលដ្ឋាន និងធ្វើការវាយតម្លៃអន្តរាគមន៍ ។

ការវិភាជន៍ថវិកា៖
ជាការចាំបាច់ដែលត្រូវមានការប្តេជ្ញាចិត្តរឹងមាំក្នុងវិភាជន៍ថវិកាដាច់ដោយឡែកដើម្បីអនុវត្តគំនិតផ្តួចផ្តើមសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍សម្រាប់កុមារ និងក្មេងជំទង់ និងធានាកិច្ចសហការក្នុងចំណោមភាគីពាក់ព័ន្ធសំខាន់ៗ។ យន្តការផ្តល់ថវិកាផ្សេងៗជាច្រើន ដែលអាចអនុវត្តបានក្នុងករណីនេះ គឺការលើកទឹកចិត្តឱ្យមានការចូលរួមពីវិស័យឯកជន ការយកពន្ធថ្មី ប្រាក់ឬគ្រឿងលើកទឹកចិត្ត ថ្លៃសេវាធានារ៉ាប់រង និងភាពជាដៃគូជាមួយធនាគារអភិវឌ្ឍន៍ពហុភាគី ប័ណ្ណបំណុលដែលមានផលជះសង្គម។ល។

សន្និដ្ឋាន

ការការពារជីវិតកុមារនិងយុវវ័យ ការបង្កើតបរិយាកាសធ្វើដំណើរប្រកបដោយសុវត្ថិភាព និងការធានាការថែទាំល្អបំផុតសម្រាប់កុមារដែលរងរបួស គឺមានសារៈសំខាន់បំផុតនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ ការពង្រឹងច្បាប់សំខាន់ៗ និងការកែលម្អក្នុងការអនុវត្តហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងការឆ្លើយតបក្រោយពេលមានគ្រោះថ្នាក់ គឺជាការចាំបាច់ដើម្បីកាត់បន្ថយឧប្បត្តិហេតុគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងសម្រេចបានគោលដៅអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាព ក្នុងពេលជាមួយគ្នានោះ លើកកម្ពស់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច និងធានានិរន្តរភាពបរិស្ថាន។

ឯកសារយោង

- គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក, ២០២៣, ប្រព័ន្ធព័ត៌មានជនរងគ្រោះ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅកម្ពុជា (RCVIS 2023)។
- កម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍សហប្រជាជាតិ (UNDP) និងគណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក (UNDP). (២០១៩). គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅកម្ពុជា។
- ធនាគារពិភពលោក(២០២០) ឯកសារព័ត៌មានគម្រោងដំណាក់កាលវាយតម្លៃ៖ ការកែលម្អការតភ្ជាប់ផ្លូវនៅកម្ពុជា (PI169930) របាយការណ៍លេខ PIDA27727 វ៉ាស៊ីនតោនឌីស៊ី។
- ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី (២០១៩) កម្ពុជា៖ ការវាយតម្លៃលើវិស័យដឹកជញ្ជូន យុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនទីបង្ហាញផ្លូវ។ ម៉ានីល ហ្វីលីពីន។
- នាយកដ្ឋានកិច្ចការសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមរបស់អង្គការសហប្រជាជាតិ (UN DESA). (២០១៩). ទស្សនវិស័យនគរូបនីយកម្មពិភពលោក៖ ការកែប្រែឆ្នាំ ២០១៨។ ញ៉ូវយ៉ក។
- វិទ្យាស្ថានសម្រាប់ការវាស់វែង និងវាយតម្លៃសុខភាព (IHME). បន្ទុកជម្ងឺជាសកល ២០២១៖ របកគំហើញពីការសិក្សាបន្ទុកជម្ងឺជាសកល។ Seattle, WA: IHME, ២០២៤។
- King, M., and Pen, S. (២០២០) ការសិក្សាបែបគុណវិស័យនៃបរិបទនៃការគ្រប់គ្រងល្បឿននៅកម្ពុជា។ ទិនានុប្បវត្តិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ ៣១ (៣) ៥៧-៦៨។
- Kitamura Y, Hayashi M, Yagi E។ បញ្ហាចរាចរណ៍នៅអាស៊ីអាគ្នេយ៍ដែលបង្ហាញពីករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅកម្ពុជាទាក់ទងនឹង ម៉ូតូ។ IATSS Research ២០១៨ ធ្នូ ១;៤២ (៤): ១៦៣–៧0។

អ្នកសរសេរអត្ថបទ៖ Dennis Mazingi,[1] Blaise Murphet,[1] Joanne Vincenten,[2] Gopalkrishna Gururaj,[1] Margie Peden[1]

1 The George Institute for Global Health 2 UNICEF Headquarters New York

សេចក្តីថ្លែងអំណរគុណ

យើងសូមថ្លែងអំណរគុណចំពោះបុគ្គលរាយនាមខាងក្រោមសម្រាប់ការផ្តល់ធាតុចូល និងការត្រួតពិនិត្យលើអត្ថបទ៖

លោក ហ៊ាង ជាត អ្នកជំនាញផ្នែកគោលនយោបាយសង្គម និង **Dr. Anirban Chatterjee** នាយករងអង្គការយូនីសេហ្វ ប្រចាំកម្ពុជា

លោកជំទាវ មឺន មាណាវី រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងជាអគ្គលេខាការនៃអគ្គលេខាធិការដ្ឋាន គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក

ឯកឧត្តម ហ៊ឹម យ៉ាន រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងមហាផ្ទៃ និងជាអគ្គលេខារងនៃអគ្គលេខាធិការដ្ឋាន គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក

លោក ព្រំ វន្តា ប្រធាននាយកដ្ឋានសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

លោក ប៉ូវាន សត្យា អនុប្រធាននាយកដ្ឋានសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

លោកស្រី ចូ ដាលីន អនុប្រធាននាយកដ្ឋានសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

លោកស្រី ឡាយ នីដា ប្រធានការិយាល័យនៃនាយកដ្ឋានសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន



UNICEF Cambodia
អាគារ Exchange Square លេខ 19 & ២០ ផ្លូវលេខ 106 សង្កាត់វត្តភ្នំ ខណ្ឌដូនពេញ ក្រុងភ្នំពេញ ប្រទេសកម្ពុជា។ (ប្រអប់លេខ 176 ភ្នំពេញ)
Email: phnompenh@unicef.org
www.unicef.org/cambodia

© UNICEF, April 2025

unicef
ដើម្បីកុមារគ្រប់រូប