

Số: 1369 /QĐ-BGTVT

Hà Nội, ngày 23 tháng 7 năm 2021

## **QUYẾT ĐỊNH**

**Phê duyệt điều chỉnh đầu tư Chương trình hỗ trợ kỹ thuật ngành giao thông vận tải giai đoạn 2017 - 2022 sử dụng viện trợ không hoàn lại của Chính phủ Ôt-xtrây-li-a**

### **BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

*Căn cứ Nghị định số 12/2017/NĐ-CP ngày 10/02/2017 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;*

*Căn cứ Nghị định số 56/2020/NĐ-CP ngày 25/05/2020 của Chính phủ về quản lý và sử dụng vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) và vốn vay ưu đãi của nhà tài trợ nước ngoài;*

*Căn cứ Quyết định số 827/QĐ-TTg ngày 07/6/2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt chủ trương đầu tư Chương trình hỗ trợ kỹ thuật ngành GTVT giai đoạn 2017-2021 sử dụng viện trợ không hoàn lại của Chính phủ Ôt-xtrây-li-a (gọi tắt là Chương trình Aus4Transport);*

*Căn cứ Quyết định số 2130/QĐ-BGTVT ngày 20/7/2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải (GTVT) về việc phê duyệt đầu tư Chương trình Aus4Transport;*

*Căn cứ vào Thỏa thuận bổ sung giữa Chính phủ Ôt-xtrây-li-a và Chính phủ Việt Nam về chương trình hỗ trợ kỹ thuật ngành GTVT ký ngày 09/02/2018;*

*Căn cứ Công thư ngày 23/4/2021 của Đại sứ quán Ôt-xtrây-li-a tại Hà Nội về Bộ Ngoại giao và Thương mại Ôt-xtrây-li-a (DFAT) đồng ý gia hạn Chương trình Aus4Transport thêm 01 năm đến ngày 31/12/2022;*

*Căn cứ các văn bản góp ý của Bộ Kế hoạch và Đầu tư (số 3059/BKHĐT-KTĐN ngày 24/5/2021), Bộ Tài chính (số 5510/BTC-QLN ngày 27/5/2021) và Bộ Ngoại giao (số 2036/BNG-ĐNA ngày 14/6/2021) về điều chỉnh một số nội dung và gia hạn Chương trình Aus4Transport;*

*Xét đề nghị của Ban Quản lý dự án 2 (QLDA2) tại các văn bản số 211/BQLDA2-KHTH ngày 22/02/2021 về việc xem xét, gia hạn thời gian thực hiện Thỏa thuận bổ sung Chương trình Aus4Transport và số 1023/BQLDA2-KHTH ngày 02/7/2021 về việc điều chỉnh một số nội dung và gia hạn Thỏa thuận Chương trình Aus4Transport;*

*Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ Kế hoạch - Đầu tư kèm theo Báo cáo thẩm định số 741/KHĐT ngày 12/7/2021.*

## QUYẾT ĐỊNH:

**Điều 1.** Phê duyệt điều chỉnh đầu tư Chương trình hỗ trợ kỹ thuật ngành GTVT giai đoạn 2017-2022 sử dụng viện trợ không hoàn lại của Chính phủ Ôt-xtrây-li-a” (kèm theo Văn kiện chương trình) với các nội dung chính sau:

1. *Thời gian thực hiện Chương trình:* Từ tháng 07/2017 đến ngày 31/12/2022 (gia hạn thêm 01 năm).

2. *Nội dung điều chỉnh đầu tư Chương trình:* Các dự án hỗ trợ kỹ thuật thuộc Hợp phần A và Hợp phần B được điều chỉnh trong Văn kiện chương trình (đính kèm theo Quyết định này).

Các nội dung khác giữ nguyên theo Quyết định số 2130/QĐ-BGTVT ngày 20/7/2017 của Bộ trưởng Bộ GTVT về việc phê duyệt đầu tư Chương trình hỗ trợ kỹ thuật ngành GTVT giai đoạn 2017-2021 sử dụng viện trợ không hoàn lại của Chính phủ Ôt-xtrây-li-a.

**Điều 2.** Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký.

Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, Vụ trưởng các Vụ: Kế hoạch - Đầu tư, Tổ chức cán bộ, An toàn giao thông, Vận tải, Hợp tác quốc tế, Tài chính, Khoa học - Công nghệ, Môi trường; Cục trưởng Cục: Quản lý xây dựng và Chất lượng công trình giao thông, Đường thủy nội địa Việt Nam, Đường sắt Việt Nam; Giám đốc các Ban Quản lý dự án: 2, 7, Đường thủy, Viện trưởng Viện Chiến lược và Phát triển GTVT và Thủ trưởng các đơn vị liên quan chịu trách nhiệm thi hành quyết định này. /.

**Nơi nhận:**

- Như Điều 3;
- Bộ trưởng (để b/cáo);
- ĐSQ Ôt-xtrây-li-a tại Việt Nam;
- Các Bộ: KH&ĐT, Tài chính, Ngoại giao;
- Tư vấn Chương trình Aus4Transport;
- Lưu VT, KHĐT (3 bản) HaiNN.

**KT BỘ TRƯỞNG  
THỦ TRƯỞNG**



**Nguyễn Ngọc Đông**

**VĂN KIẾN CHUƠNG TRÌNH HTKT NGÀNH GTVT SỬ DỤNG VIỆN  
TRỢ TÀI TRỢ KHÔNG HOÀN LẠI CỦA CHÍNH PHỦ ÔT-XTRÂY-LI-A**  
(kèm theo Quyết định số 1369/QĐ-BGTVT ngày 23/07/2021 của Bộ GTVT)

## I. THÔNG TIN CƠ BẢN VỀ CHƯƠNG TRÌNH

1. Tên chương trình: Chương trình hỗ trợ kỹ thuật ngành giao thông vận tải sử dụng vốn viện trợ không hoàn lại của Chính phủ Ôt-xtrây-li-a (Aus4Transport).
2. Cơ quan chủ quản, Chủ chương trình và các cơ quan thực hiện:
  - Cơ quan chủ quản và chủ chương trình: Bộ Giao thông vận tải  
Địa chỉ liên lạc: Số 80 Trần Hưng Đạo, Hà Nội  
Số điện thoại/Fax: (04) 39420797/(04) 39423291
  - Cơ quan đối tác (đại diện chủ chương trình): Ban Quản lý dự án 2  
Địa chỉ liên lạc: Số 18 Phạm Hùng, Cầu Giấy, TP Hà Nội  
Số điện thoại/Fax: (04) 37680063 - 37680054/(04) 37680073
3. Nhà tài trợ nước ngoài: Chính phủ Ôt-xtrây-li-a thông qua Đại sứ quán Ôt-xtrây-li-a tại Việt Nam
4. Thời gian dự kiến thực hiện chương trình: từ tháng 7/2017 đến ngày 31/12/2022
5. Địa điểm thực hiện chương trình: Việt Nam

## II. BỐI CẢNH VÀ SỰ CẦN THIẾT CỦA CHƯƠNG TRÌNH

1. Sự phù hợp và các đóng góp của chương trình vào chiến lược, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của quốc gia, quy hoạch phát triển ngành, vùng và địa phương:

Thời gian qua, được sự quan tâm của Chính phủ, các Bộ ngành và nhà tài trợ ODA, hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông (KCHTGT) của Việt Nam được mở rộng, nâng cấp và xây dựng mới, từng bước đáp ứng nhu cầu phát triển mọi mặt của đất nước. Thông qua việc tiếp nhận ODA, mở cửa hội nhập, ngành GTVT cũng đã có cơ hội học hỏi tiếp nhận, ứng dụng nhiều công nghệ mới trong xây dựng, quản lý ngành. Tuy nhiên, so với yêu cầu thì hệ thống KCHTGT vẫn còn trong tình trạng yếu kém, chất lượng vận tải và dịch vụ vận tải chưa cao, chi phí chưa hợp lý cũng một phần do kết nối hạ tầng giữa các phương thức vận tải còn kém. Theo đánh giá xếp hạng chỉ số cạnh tranh của Diễn đàn Kinh tế Thế giới năm 2016, chất lượng hạ tầng đường bộ Việt Nam hiện còn thấp hơn so với Lào, Indonesia. Những tồn tại này đã ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của nền kinh tế, cản trở tốc độ phát triển KTXH của đất nước và hội nhập kinh tế quốc tế và đã đến lúc hệ thống KCHTGT Việt Nam cần được phát triển phù hợp với tốc độ phát triển nhanh của quốc gia có thu nhập trung bình.

Trong điều kiện hạn hẹp của ngân sách nhà nước cho đầu tư phát triển hiện nay thì yêu cầu về hiệu quả đầu tư cần phải đặc biệt chú trọng, trong đó nâng cao chất lượng, hiệu quả công tác chuẩn bị đầu tư, tăng cường năng lực cho Bộ GTVT

trong công tác phát triển dự án, thu hút đa dạng nguồn vốn đầu tư phát triển KCHTGT cần quan tâm hàng đầu.

Do hạn chế về nguồn lực, mặc dù rất được chú trọng và chủ động nhưng công tác chuẩn bị đầu tư các dự án lớn của Bộ GTVT nhiều khi chưa đáp ứng được tiến độ hoặc chưa đảm bảo đầy đủ các tiêu chí, yêu cầu theo đánh giá của các nhà tài trợ, nhà đầu tư (đặc biệt là đối với các dự án PPP kêu gọi nhà đầu tư nước ngoài). Chất lượng công tác chuẩn bị đầu tư không những ảnh hưởng đến tiến độ bước khởi động dự án (đặc biệt là đối với các dự án ODA phải đáp ứng đầy đủ các tiêu chí của nhà tài trợ trong bước thẩm định vốn tài trợ) mà còn ảnh hưởng đến tiến độ, chất lượng trong bước triển khai thực hiện dự án (do phải điều chỉnh, bổ sung quy mô, TMĐT,...).

Các nhà tài trợ truyền thống cho ngành GTVT như WB, ADB,... đã phối hợp với Bộ KH&ĐT, Bộ Tài chính thống nhất danh mục đầu tư cho Bộ GTVT trong tổng thể chương trình đầu tư chung quốc gia đến năm 2018 và dự kiến 3 năm tiếp theo phù hợp với danh mục dự án đầu tư công trong kế hoạch trung hạn 2016-2020 Bộ GTVT trình Bộ KH&ĐT tổng hợp báo cáo Thủ tướng Chính phủ (TTgCP). Trong danh mục này, công tác chuẩn bị đầu tư một số dự án của Bộ GTVT chưa có nguồn vốn hoặc đã được chuẩn bị nhưng chưa đáp ứng đầy đủ tiêu chí của các nhà tài trợ, cần có nguồn vốn hỗ trợ để hoàn thiện báo cáo nghiên cứu khả thi (FS), một phần thiết kế kỹ thuật (DD),... đáp ứng đầy đủ các tiêu chí và tiến độ thẩm định của nhà tài trợ.

Thời gian qua công tác huy động nguồn vốn ngoài ngân sách (vốn từ khu vực tư nhân) vào đầu tư các dự án KCHTGT theo hình thức PPP đã được Bộ GTVT chú trọng triển khai và nhìn chung đã đạt được kết quả tích cực nhưng đến nay vẫn chưa có kết quả trong việc huy động nhà đầu tư nước ngoài vào các dự án PPP (chưa có dự án nào theo chuẩn mực quốc tế đi được đến giai đoạn đàm phán và thỏa thuận tài chính). Một trong số các nguyên nhân chính là chất lượng hồ sơ dự án đầu tư do tư vấn trong nước lập chưa phân tích đầy đủ được các nhân tố ảnh hưởng theo thông lệ quốc tế (đặc biệt là khía cạnh tài chính, cơ chế chia sẻ rủi ro,...), cấu trúc dự án, quy trình thực hiện dự án PPP của ta hiện nay chưa phù hợp với thông lệ quốc tế nên chưa khẳng định được độ tin cậy trong việc thu hút các nhà đầu tư nước ngoài.

Để từng bước phân đầu thực hiện Nghị quyết 13/NQ-TW, Chiến lược phát triển GTVT đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030, các quy hoạch chuyên ngành được TTgCP phê duyệt, kế hoạch trung hạn 2016-2020 và các năm tiếp theo với mục tiêu “hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông cần được phát triển đồng bộ, hợp lý, có trọng tâm trọng điểm, vừa có bước đi phù hợp vừa có bước đột phá đi thẳng vào hiện đại” thì công tác chuẩn bị đầu tư và tăng cường năng lực, cải tiến quy trình, tiêu chuẩn, chính sách để hỗ trợ, khai mở cơ hội thu hút đa dạng nguồn lực đầu tư phát triển các dự án KCHTGT hiện đang là ưu tiên hàng đầu của Bộ GTVT.

Chương trình được triển khai sẽ có nguồn lực mới cho công tác chuẩn bị đầu tư, phát triển dự án và tăng cường năng lực, thể chế, góp phần vào việc thực hiện chiến lược, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của Việt Nam nói chung, quy

hoạch phát triển ngành GTVT và các vùng, địa phương có dự án nói riêng.

2. *Mối quan hệ với các chương trình, dự án khác nhằm hỗ trợ giải quyết các vấn đề có liên quan của chương trình.*

Thời gian qua công tác chuẩn bị đầu tư và tăng cường năng lực thể chế nhằm hỗ trợ, khai mở cơ hội thu hút nguồn lực đầu tư phát triển các dự án KCHTGT luôn được Bộ GTVT quan tâm hàng đầu thông qua việc:

- Ưu tiên bố trí vốn chuẩn bị đầu tư từ nguồn ngân sách được cấp hàng năm để chủ động giao tư vấn trong nước lập báo cáo NCKT (PreFS), báo cáo NCKT (FS) các dự án đầu tư công, dự án PPP;

- Chủ động làm việc với các nhà tài trợ đa phương (WB, ADB,...) và song phương (Chính phủ Ôt-xtrây-li-a, JICA, EDCF- KOICA,...) để tiếp nhận các HTKT vốn viện trợ không hoàn lại (KHL) cho công tác lập FS, DD một số dự án đầu tư sử dụng vốn vay ODA; công tác tăng cường năng lực, thể chế (đề xuất khung chính sách mới cho ngành hoặc gắn với các dự án đầu tư như chuẩn bị Quỹ bảo trì đường bộ, hình thức hợp đồng PBC cho công tác bảo trì, cụ thể hóa trình tự thủ tục, khung chính sách và tiêu chí lựa chọn, đánh giá dự án PPP,...) cho ngành;

- Chủ động phối hợp với các nhà tài trợ để báo cáo Bộ KH&ĐT, Bộ Tài chính xin sử dụng các Quỹ vốn vay WB (PPTAF), ADB (PPSSF) cho việc hoàn thiện FS, lập DD,... một số dự án lớn sử dụng vốn vay ODA như dự án Quản lý tài sản đường bộ Việt Nam (VRAMP), cao tốc Đà Nẵng- Quảng Ngãi, ...

Tại thời điểm trước năm 2020, công tác chuẩn bị đầu tư một số dự án theo kế hoạch đầu tư trung hạn 2016-2020 đang được Bộ GTVT triển khai bằng các nguồn vốn cụ thể như sau:

- Để đáp ứng các chiến lược, quy hoạch đã được TTgCP phê duyệt, tại thời điểm 2016 Bộ GTVT đã lập đề xuất chủ trương đầu tư khoảng 190 dự án để thỏa thuận nguồn vốn với Bộ KH&ĐT, Bộ Tài chính giai đoạn 2016-2020, bao gồm các dự án đầu tư công mới dự kiến sử dụng nguồn vốn ODA:

Các dự án đề xuất vay ODA từ các nhà tài trợ đa phương (MDB):

+ Dự án Kết nối giao thông khu vực phía Bắc và Kết nối giao thông khu vực miền Trung đã được TTgCP phê duyệt đề xuất dự án đầu tư và chủ trương đầu tư dự án HTKT vốn viện trợ KHL 1,8 triệu USD của ADB để lập FS nhưng phạm vi HTKT không bao gồm thiết kế cơ sở theo quy định của Việt Nam;

+ Dự án Phát triển cơ sở hạ tầng và logistic khu vực đồng bằng sông Cửu Long đang sử dụng vốn vay WB thông qua Quỹ PPTAF để lập FS;

+ Dự án tăng cường kết nối giao thông khu vực Tây Nguyên (QL19) đã được TTgCP phê duyệt chủ trương đầu tư sử dụng vốn vay IDA của WB và Bộ GTVT tạm phê duyệt FS; Đã hoàn thành đàm phán kỹ thuật Hiệp định vay IDA trong tháng 5/2017, WB đã phê duyệt khoản vay ký Hiệp định vay 2018.

- Đối với các dự án dự kiến đầu tư theo hình thức đầu tư đối tác công - tư (PPP): Trong năm 2015-2016, nghiên cứu HTKT Xây dựng năng lực và hỗ trợ chính sách cho Ban Quản lý đầu tư các dự án đối tác công - tư (PPP) thuộc Bộ

GTVT từ khoản viện trợ KHL của Chính phủ Ôt-xtrây-li-a (thông qua WB) đã hoàn thành báo cáo sàng lọc, xác định 46 dự án ưu tiên có khả năng áp dụng hình thức đầu tư PPP cho Bộ GTVT. Trong đó một số dự án lớn như đường bộ cao tốc Ninh Bình- Thanh Hóa- Bãi Vọt, Dầu Giây- Phan Thiết đã được tư vấn WB hoàn thành báo cáo FS, dự án đường vành đai 3 TP. Hồ Chí Minh đang được tư vấn ADB lập FS,...

*3. Sự cần thiết của chương trình (nêu rõ những vấn đề cần giải quyết trong khuôn khổ chương trình):*

Hiện nay nguồn vốn ngân sách được cấp của Bộ GTVT rất hạn hẹp, chỉ đáp ứng được khoảng 15-20% nhu cầu vốn đầu tư nói chung. Bên cạnh đó, nguồn vốn viện trợ KHL của các nhà tài trợ truyền thống như WB, ADB cho công tác chuẩn bị dự án cũng đã và đang giảm nhiều do Việt Nam đã trở thành nước có thu nhập trung bình; khả năng sử dụng vốn vay từ các Quỹ chuẩn bị dự án do Bộ KH&ĐT quản lý cũng phải được xem xét, cân nhắc kỹ lưỡng do trần nợ công. Ngoài ra, với quan điểm mới của Chính phủ Ôt-xtrây-li-a từ sau khoản đồng tài trợ với ADB dự án Kết nối trung tâm đồng bằng sông Cửu Long (xây dựng cầu Cao Lãnh) sẽ viện trợ KHL trực tiếp cho Bộ GTVT cho công tác chuẩn bị dự án thay vì góp vốn (đồng tài trợ) với WB, ADB như trước đây nên khả năng là WB, ADB sẽ khó tiếp tục huy động được viện trợ KHL cho các PPTA ngành GTVT.

Trong khuôn khổ Chương trình đã và đang giải quyết một số vấn đề cấp bách của ngành là:

- Có được đầy đủ, kịp thời nguồn vốn chuẩn bị đầu tư nói chung, đặc biệt là vốn chuẩn bị đầu tư các dự án ODA để có thể đẩy nhanh tiến độ, chất lượng công tác chuẩn bị các dự án đầu tư đó, đáp ứng yêu cầu của các nhà tài trợ;

- Tăng cường năng lực xây dựng thể chế chính sách về phát triển dự án đầu tư thông qua đào tạo, chuyên gia công nghệ, tư vấn chính sách nhằm góp phần đảm bảo tính hiệu quả, bền vững của đầu tư phát triển KCHTGT trong thời gian tới;

### **III. CƠ SỞ ĐỀ XUẤT NHÀ TÀI TRỢ NƯỚC NGOÀI**

*1. Tính phù hợp của đề xuất hỗ trợ vốn ODA, vốn vay ưu đãi với chính sách và định hướng ưu tiên của nhà tài trợ nước ngoài:*

Chính phủ Ôt-xtrây-li-a từ lâu đã có quan hệ truyền thống với Chính phủ Việt Nam trong lĩnh vực hỗ trợ phát triển KCHTGT, bắt đầu từ công tác lập FS dự án xây dựng Cầu Mỹ Thuận năm 1995, sau đó là khoản viện trợ KHL với giá trị 2/3 tổng kinh phí đầu tư (63 triệu USD) để triển khai thi công xây dựng cầu. Liên tục đến nay, Chính phủ Ôt-xtrây-li-a đã và đang tiếp tục đồng tài trợ một số dự án xây dựng KCHTGT đường bộ và đường thủy nội địa khu vực đồng bằng sông Cửu Long như dự án Phát triển cơ sở hạ tầng khu vực đồng bằng sông Cửu Long (đồng tài trợ 48 triệu AUD với WB), Hành lang ven biển phía Nam (đồng tài trợ 45 triệu AUD với ADB), Kết nối giao thông khu vực trung tâm đồng bằng sông Cửu Long (đồng tài trợ 160 triệu AUD với ADB) để xây dựng cầu Cao Lãnh, dự kiến hoàn thành năm 2017, Quản lý tài sản đường bộ- VRAMP (đồng tài trợ 1,7 triệu USD



với WB). Bên cạnh đó, Chính phủ Ôt-xtrây-li-a cũng rất tích cực hỗ trợ Bộ GTVT trong công tác tăng cường năng lực, xây dựng thể chế chính sách, gần đây nhất là tài trợ thông qua WB dự án HTKT tăng cường năng lực PPP cho Bộ GTVT.

Chương trình Đối tác phát triển GTVT Ôt-xtrây-li-a - Việt Nam (Chương trình Aus4Transport) nằm trong khuôn khổ Kế hoạch tài trợ (AIP) của Ôt-xtrây-li-a cho Việt Nam giai đoạn 2016-2020 được Chính phủ hai nước ký kết tháng 7/2015. Chương trình Aus4Transport được phía Ôt-xtrây-li-a đề xuất dựa trên kết quả hợp tác truyền thống với ngành GTVT nhưng đã có sự chuyển dịch đáng kể về phương thức tiếp cận, đó là chuyển từ phương thức tài trợ kinh phí xây dựng hạ tầng sang cung cấp hỗ trợ trực tiếp cho Bộ GTVT để tăng cường năng lực chuẩn bị dự án với chất lượng cao và đưa các dự án này vào triển khai nhanh nhất có thể.

*2. Phân tích lý do lựa chọn và lợi thế của nhà tài trợ nước ngoài về công nghệ, kinh nghiệm quản lý, tư vấn chính sách thuộc ngành, lĩnh vực được tài trợ:*

- Ôt-xtrây-li-a là nước phát triển, có hệ thống KCHTGT hoàn chỉnh với trình độ công nghệ, kỹ năng quản lý tiên tiến. Đội ngũ tư vấn, nhà thầu Ôt-xtrây-li-a đã có kinh nghiệm tham gia nhiều dự án ODA trong lĩnh vực khôi phục, cải tạo, xây dựng KCHTGT tại Việt Nam và đã chứng tỏ năng lực kỹ thuật, chất lượng và đặc biệt là công tác chuyển giao công nghệ rất có hiệu quả. Hiện nay nhiều kỹ sư, chuyên gia kỹ thuật giỏi của ngành GTVT đã được đào tạo, tiếp nhận chuyển giao công nghệ từ dự án xây dựng cầu Mỹ Thuận đang đóng góp tích cực cho công cuộc phát triển KCHTGT Việt Nam trong thời gian qua.

- Qua khảo sát hiện trạng ngành GTVT, tại thời điểm 2016 tư vấn thiết kế Chương trình phía Ôt-xtrây-li-a đã đề xuất ban đầu một số nội dung chính sách cần được nghiên cứu cải cách nhằm nâng cao năng lực phát triển dự án của ngành trong khuôn khổ Chương trình như: (i) cung cấp công cụ hỗ trợ để tăng cường công tác lập và thẩm định PreFS và FS; (ii) xem xét khả năng điều chỉnh tiêu chuẩn TKKT và dự toán trong bước lập dự án (iii) xem xét khả năng đề xuất đổi mới phương thức hợp đồng nhằm sử dụng nhà thầu hiệu quả hơn, thông qua các dự án xây dựng giao thông để hỗ trợ phát triển năng lực người dân địa phương; (iv) xác định vướng mắc, hạn chế khi áp dụng hình thức đầu tư PPP trong lĩnh vực GTVT, trên cơ sở đó đề xuất giải pháp trên cơ sở kinh nghiệm quốc tế và điều kiện đặc thù của Việt Nam; (v) hỗ trợ đội ngũ cán bộ nữ của Bộ GTVT nhằm gia tăng số lượng và tăng cường vai trò cán bộ nữ; (vi) triển khai tổng quát việc lồng ghép giới trong phát triển các dự án nói riêng, tại Bộ GTVT nói chung,...

*3. Các điều kiện ràng buộc theo quy định của nhà tài trợ nước ngoài (nếu có) và khả năng đáp ứng các điều kiện này của phía Việt Nam:*

Chương trình không có điều kiện ràng buộc, ngoài ra Bộ GTVT đã có kinh nghiệm tiếp nhận nhiều HTKT, dự án đầu tư bằng viện trợ không hoàn lại của Chính phủ Ôt-xtrây-li-a, tuy nhiên do việc chuyển từ phương thức tài trợ kinh phí xây dựng hạ tầng sang cung cấp hỗ trợ trực tiếp cho Bộ GTVT, nên Bộ GTVT sẽ từng bước trao đổi với phía bạn để hài hòa trình tự thủ tục tiếp nhận viện trợ, đáp ứng yêu cầu của phía bạn và quy định của Chính phủ Việt Nam.

## IV. MỤC TIÊU CỦA CHƯƠNG TRÌNH

### 1. Mục tiêu tổng quát:

- Nhằm thực hiện Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/01/2012 Hội nghị lần thứ 4 Ban chấp hành TW Đảng khóa XI về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại vào năm 2020, Chiến lược phát triển GTVT đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh tại quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25/2/2013, kế hoạch trung hạn 2016-2020 và các năm tiếp theo;

- Góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và giảm nghèo tại Việt Nam thông qua cải thiện chất lượng kết cấu hạ tầng giao thông vận tải.

### 2. Mục tiêu cụ thể:

Góp phần đẩy nhanh công tác phát triển dự án và cải thiện chất lượng kết cấu hạ tầng GTVT thông qua việc thu hút và sử dụng có hiệu quả mọi nguồn lực (nhà nước và tư nhân) từ trong nước và nước ngoài; hỗ trợ nâng cao năng lực ngành GTVT.

## V. MÔ TẢ CHƯƠNG TRÌNH

Chương trình gồm hai Hợp phần (Nhóm hoạt động) A và B:

\* *Hợp phần A- Hỗ trợ phát triển dự án:* Cung cấp hỗ trợ tài chính và chuyên môn kỹ thuật cho công tác chuẩn bị đầu tư các dự án do Bộ GTVT quản lý, căn cứ nhu cầu đầu tư của Bộ GTVT trong kế hoạch đầu tư trung hạn 2016-2020, dự kiến kế hoạch đầu tư giai đoạn tiếp theo, kế hoạch tài trợ của các nhà tài trợ đa phương, trên cơ sở hiện trạng công tác chuẩn bị đầu tư, Aus4Transport sẽ tiếp tục hỗ trợ hoàn tất hồ sơ dự án (tùy theo đang ở bước nghiên cứu tiền khả thi (PreFS), nghiên cứu khả thi (FS), thiết kế kỹ thuật (DD),... đáp ứng quy định của Chính phủ Việt Nam và Nhà tài trợ, cụ thể là:

- Đối với các dự án đầu tư công đã có trong chương trình tài trợ của các nhà tài trợ ODA đa phương (MDB):

+ Trường hợp MDB không tài trợ lập nghiên cứu chuẩn bị dự án thì Chương trình Aus4Transport sẽ tài trợ toàn bộ hoặc một phần phạm vi công việc theo nhu cầu từng bước chuẩn bị đầu tư như lập PreFS, FS,... (bao gồm cả việc lập báo cáo đánh giá tác động môi trường, đánh giá tác động xã hội, kế hoạch tái định cư) đáp ứng yêu cầu của các nhà tài trợ cũng như quy định của Chính phủ Việt Nam để thống nhất nguồn vốn sử dụng, thuận lợi cho công tác quản lý và tăng hiệu quả bước chuẩn bị đầu tư.

+ Trường hợp MDB đã tài trợ lập nghiên cứu chuẩn bị dự án, Chương trình Aus4Transport sẽ tài trợ bổ sung phạm vi công việc để đáp ứng quy định của Chính phủ Việt Nam. Bộ GTVT có trách nhiệm cung cấp các tài liệu nghiên cứu trước đây, số liệu hiện có và hỗ trợ tư vấn triển khai nghiên cứu.

+ Ngoài ra, Chương trình Aus4Transport còn tài trợ công tác thẩm định, thẩm tra PreFS, FS và DD theo yêu cầu cụ thể của Bộ GTVT và MDB.



- Đối với các dự án PPP: Chương trình Aus4Transport sẽ xem xét khả năng hỗ trợ việc nâng cấp các PreFS, FS do tư vấn Việt Nam lập để đáp ứng các chuẩn mực quốc tế, đặc biệt về khía cạnh tài chính, cấu trúc dự án, quy trình thực hiện dự án PPP phù hợp với thông lệ quốc tế để thu hút các nhà đầu tư nước ngoài tham gia đầu tư do hiện nay Bộ GTVT đã sẵn có hồ sơ một số dự án tiềm năng do tư vấn trong nước lập.

- Trong quá trình triển khai, theo đề nghị của Bộ GTVT, DFAT đã thống nhất mở rộng tiêu chí lựa chọn các dự án Hợp phần A cho công tác chuẩn bị đầu tư tất cả các dự án sử dụng nguồn vốn ODA nói chung (không chỉ giới hạn ở các nhà tài trợ đa phương).

*\* Hợp phần B- Tạo cơ hội thông qua đổi mới: Cung cấp các hỗ trợ chung nhằm nâng cao năng lực ngành GTVT.*

Chương trình sẽ đề xuất một số cải thiện về phương pháp, tiêu chuẩn kỹ thuật, quy trình, hướng dẫn kỹ thuật, biện pháp đảm bảo an sinh xã hội và giảm thiểu tác động môi trường, thích ứng với biến đổi khí hậu,... để áp dụng triển khai thí điểm trong quá trình phát triển dự án. Ngoài ra còn có một số hoạt động khác đáp ứng nhu cầu của Bộ GTVT như đào tạo, hỗ trợ công tác xây dựng thể chế chính sách một số chuyên ngành GTVT, nâng cao kiến thức, kỹ năng chuyên môn về giới,...

Hai hợp phần A và B sẽ phối hợp hài hòa theo cách các dự án HTKT của Hợp phần B có xét đến các vấn đề phát sinh trong quá trình triển khai các dự án HTKT Hợp phần A nhằm xây dựng và áp dụng thí điểm, đánh giá kết quả thực hiện và đề xuất khả năng phát triển chính sách, hướng dẫn, thực hành để có thể đưa trở lại triển khai trong các dự án HTKT mới tiếp theo của Hợp phần A. Các dự án HTKT của Hợp phần B cũng sẽ đáp ứng các nhu cầu khác của Bộ GTVT như đào tạo, hỗ trợ công tác xây dựng thể chế chính sách một số chuyên ngành GTVT, nâng cao kiến thức, kỹ năng chuyên môn về giới, đề xuất một số biện pháp đảm bảo an sinh xã hội và giảm thiểu tác động môi trường trong quá trình phát triển dự án,...

Sau ba năm triển khai, Chương trình đã và đang hỗ trợ Bộ GTVT triển khai:

- Thông qua hợp phần A cho công tác TKKT và lập hồ sơ mời thầu cho 01 dự án vay WB (Tăng cường kết nối khu vực Tây Nguyên) và 01 dự án vay ADB (Kết nối các tỉnh miền núi phía Bắc), đang chuẩn bị triển khai cập nhật FS và báo cáo đánh giá môi trường- xã hội 01 dự án đề xuất vay vốn WB (Phát triển hàng lang đường thủy và logistics khu vực phía Nam) và thẩm tra FS 01 dự án đề xuất vay vốn JICA FS Dự án xây dựng cầu Đại Ngãi).

- Thông qua Hợp phần B cho công tác tăng cường năng lực thể chế, lồng ghép bình đẳng giới trong phát triển các dự án nói riêng, tại Bộ GTVT nói chung. Cụ thể thông qua 10 dự án HTKT về đào tạo lồng ghép bình đẳng giới; nâng cao năng lực thực thi chính sách giao thông tiếp cận cho người khuyết tật; xây dựng Tiêu chuẩn cơ sở đánh giá tác động môi trường- xã hội cho các chuyên ngành

đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa; Xây dựng hệ thống thông tin quản lý dự án cho Bộ GTVT, quản lý tài sản kết cấu hạ tầng cho các Cục Đường thủy nội địa, Đường sắt; Đưa vào ứng dụng dầm cánh rộng- kết cấu công trình mới, và các hợp phần mềm (03 dự án HTKT) nhằm hỗ trợ TKKT (được tài trợ trong hợp phần A) dự án Kết nối giao thông các tỉnh miền núi phía Bắc như đã thống nhất với nhà tài trợ ADB tại thời điểm thẩm định vốn vay.

## **VI. ĐỐI TƯỢNG THỤ HƯỞNG**

- *Đối tượng thụ hưởng trực tiếp*: Đội ngũ cán bộ công chức ngành GTVT, tư vấn, nhà thầu ngành GTVT và người dân tại khu vực có dự án đầu tư đi qua được Chương trình Aus4Transport tài trợ không hoàn lại kinh phí chuẩn bị đầu tư.

- *Đối tượng thụ hưởng gián tiếp*: Người dân và Chính phủ Việt Nam nói chung, các nhà tài trợ đa phương có dự án được Chương trình Aus4Transport tài trợ không hoàn lại kinh phí chuẩn bị đầu tư.

## **VII. KẾ HOẠCH THỰC HIỆN, GIÁM SÁT VÀ ĐÁNH GIÁ CHƯƠNG TRÌNH**

### **1. Kế hoạch triển khai đến ngày 31/12/2022**

Đến nay, tổng nguồn vốn của Chương trình là 30 triệu USD đã được Ban Chỉ đạo thông qua việc phân bổ toàn bộ cho các dự án HTKT. LuậtVietnam

Từ nay đến ngày 31/12/2022, kế hoạch triển khai Chương trình Aus4Transport sẽ tập trung vào việc phê duyệt và triển khai hoàn thành các dự án HTKT đã được Ban Chỉ đạo thông qua hoặc đã thông qua về nguyên tắc hoặc dự kiến đưa vào Chương trình, bao gồm:

#### *a/ Các dự án thuộc Hợp phần A:*

a.1- HTKT lập thiết kế kỹ thuật (TKKT) Dự án Tăng cường kết nối giao thông khu vực Tây Nguyên (QL19) sử dụng vốn vay WB với kinh phí 3,4 triệu AUD (do Ban QLDA2 thực hiện). Hoàn thành: tháng 6/2021 bao gồm cả thiết kế bổ sung, điều chỉnh cục bộ một số đoạn tuyến theo đề xuất mới của địa phương.

a.2- HTKT lập TKKT Dự án Kết nối giao thông các tỉnh miền núi phía Bắc, sử dụng vốn vay ADB với kinh phí 6,62 triệu AUD (do Ban QLDA2 thực hiện). Hoàn thành: tháng 9/2021.

a.3- HTKT Cập nhật nghiên cứu khả thi (NCKT) và báo cáo đánh giá tác động môi trường (ĐTM) dự án Phát triển các hàng lang đường thủy và logistic khu vực phía Nam, đề xuất sử dụng vốn vay WB, kinh phí 0,94 triệu AUD (do Ban QLDA Đường thủy thực hiện). Thời gian: bắt đầu từ tháng 9/2021 (sau khi TTgCP phê duyệt chủ trương đầu tư), dự kiến hoàn thành tháng 3/2022.

a.4- HTKT thẩm tra FS Dự án xây dựng cầu Đại Ngãi do Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA) hỗ trợ lập NCKT, kinh phí 0,74 triệu AUD (do Ban QLDA 7 thực hiện). Dự án HTKT này đã được Ban Chỉ đạo thông qua về nguyên tắc tại cuộc họp lần thứ 4 ngày 16/12/2020. Thời gian: Phê duyệt HTKT tháng 10/2021, tư vấn cá nhân phối hợp với tư vấn JICA từ tháng 10/2021 (sau khi

JICA huy động tư vấn khảo sát lập NCKT bước 1) và hoàn thành trong năm 2022 (thời gian bắt đầu và kết thúc cụ thể phụ thuộc vào thời điểm JICA huy động tư vấn lập NCKT).

*b/ Các dự án thuộc Hợp phần B:*

b.1- HTKT Hệ thống thông tin quản lý đầu tư ngành GTVT kinh phí 0,5 triệu AUD (do Cục Quản lý xây dựng & CLCTGT thực hiện). Hoàn thành: tháng 12/2022 bao gồm cả thời gian bảo hành.

b.2- HTKT Chi phí - lợi ích về môi trường- xã hội trong các dự án hạ tầng GTVT kinh phí 0,66 triệu AUD (do Vụ Môi trường thực hiện). Hoàn thành: quý III/2021.

b.3- HTKT Đào tạo nâng cao năng lực lồng ghép bình đẳng giới, hội nhập xã hội và QLDA bền vững ngành GTVT kinh phí 0,45 triệu AUD (do Trường Quản lý cán bộ GTVT thực hiện). Hoàn thành: quý IV/2022 do chỉ được chính thức triển khai công tác đào tạo sau khi Bộ phê duyệt văn kiện dự án (dự kiến tháng 8/2021) và khả năng tổ chức đào tạo 03 khóa lồng ghép giới trong chu trình quản lý dự án bị phụ thuộc vào diễn biến của Đại dịch COVID-19.

b.4- HTKT Nâng cao năng lực đội ngũ cán bộ quản lý GTVT nhằm tăng cường năng lực hệ thống giao thông tiếp cận phổ quát kinh phí 0,24 triệu AUD (do Viện Chiến lược và Phát triển GTVT thực hiện). Hoàn thành: dự kiến tháng 3/2022, chậm 3 tháng do ảnh hưởng của Đại dịch COVID-19.

b.5- HTKT Hệ thống thông tin quản lý hỗ trợ cải thiện giao thông đường thủy nội địa, kinh phí 0,5 triệu AUD (do Cục Đường thủy nội địa Việt Nam thực hiện). Hoàn thành: cuối quý II/2022.

b.6- HTKT thiết kế Chiến dịch nâng cao nhận thức ATGT đường bộ Dự án Kết nối giao thông các tỉnh miền núi phía Bắc, kinh phí 0,11 triệu USD (tương đương 0,15 triệu AUD), do Ban QLDA2 thực hiện. Hoàn thành: quý IV/2021.

b.7- HTKT thiết kế Chương trình Kiểm soát tải trọng trục -Dự án Kết nối giao thông các tỉnh miền núi phía Bắc kinh phí 0,17 triệu USD (tương đương 0,233 triệu AUD), do Ban QLDA2 thực hiện. Hoàn thành: quý IV/2021.

b.8- HTKT lập Kế hoạch trồng rừng thay thế và Chiến dịch nâng cao nhận thức bảo vệ rừng -Dự án Kết nối giao thông các tỉnh miền núi phía Bắc, kinh phí 0,066 triệu USD (tương đương 0,09 triệu AUD), do Ban QLDA2 thực hiện. Thời gian: Phê duyệt văn kiện HTKT tháng 7/2021; Hoàn thành: quý IV/2021.

b.9- HTKT Đánh giá công nghệ đâm cánh rộng cho các dự án hạ tầng giao thông tại Việt Nam kinh phí 0,49 triệu AUD (do Trường Đại học GTVT thực hiện). Thời gian: Phê duyệt văn kiện HTKT dự kiến tháng 7/2021 sau khi Thỏa thuận tài trợ được gia hạn; Hoàn thành: tháng 12/2022.

b.10- Phê duyệt và triển khai hoàn thành dự án HTKT xây dựng hệ thống thông tin quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh phí 0,5 triệu AUD (do Cục Đường sắt Việt Nam thực hiện). Thời gian: Phê duyệt văn kiện HTKT dự kiến tháng 8/2021 sau khi Thỏa thuận tài trợ được gia hạn; Hoàn thành: tháng 12/2022.

b.11- Phê duyệt và triển khai các dự án HTKT Hỗ trợ triển khai các hợp phần mềm cho Dự án Kết nối giao thông các tỉnh miền núi phía Bắc, kinh phí dự kiến 0,96 triệu AUD (do Ban QLDA2 thực hiện). Các dự án HTKT này đã được Ban Chỉ đạo thông qua về nguyên tắc tại cuộc họp lần thứ 3 ngày 27/11/2019, Ban QLDA2 sẽ phối hợp với Tư vấn PMC trình Ban Chỉ đạo thông qua nội dung chi tiết HTKT trên cơ sở đề xuất của các thiết kế (là kết quả đầu ra của các HTKT tại mục b.6 và b.7 nêu trên). Thời gian: Phê duyệt văn kiện dự án HTKT, dự kiến tháng 12/2021 sau khi có kết quả thiết kế là đầu ra của dự án HTKT b.6 và b.7 nêu trên và được Ban chỉ đạo chính thức phê duyệt. Hoàn thành: sau khi kết thúc công tác xây dựng Dự án Kết nối (sớm nhất là cuối năm 2024); tuy nhiên DFAT sẽ thống nhất với ADB về phương thức tài trợ, cách thức thực hiện và giải ngân sau khi Thỏa thuận tài trợ kết thúc vào ngày 31/12/2022.

Ngoài ra, trường hợp các văn bản chấp thuận cho phép chuẩn bị đầu tư của các dự án mới thuộc hợp phần A bị chậm lại so với dự kiến trên đây (chậm được TTgCP chấp thuận chủ trương đầu tư dự án Phát triển các hàng lang đường thủy và logistic khu vực phía Nam; JICA chậm cử tư vấn lập FS dự án xây dựng cầu Đại Ngãi), Bộ GTVT sẽ kịp thời làm việc với DFAT để bổ sung các dự án HTKT mới có thể hoàn thành trước ngày 31/12/2021 hoặc đề xuất điều chỉnh phương thức tài trợ để đảm bảo tính khả thi và tuân thủ các quy định.

## **2. Kế hoạch giám sát và đánh giá chương trình:**

Kế hoạch giám sát, đánh giá Chương trình do Nhà thầu quản lý chủ trì, phối hợp với các Chủ dự án HTKT thực hiện. Kế hoạch này đã được Nhà thầu quản lý chuẩn bị và nhìn chung có nội dung phù hợp với quy định hiện hành của Chính phủ Việt Nam như Luật đầu tư công, Nghị định số 16/2016/NĐ-CP, Nghị định số 84/2015/NĐ-CP về giám sát đánh giá chương trình, dự án ODA.

Kế hoạch này được Tư vấn PMC cập nhật cùng với báo cáo giám sát, đánh giá đối với Chương trình và từng dự án HTKT, trình DFAT và Bộ GTVT thông qua định kỳ 6 tháng.

Các Chủ dự án HTKT có trách nhiệm theo dõi đánh giá đối với từng dự án HTKT trên cơ sở báo cáo của Tư vấn PMC định kỳ báo cáo Bộ GTVT theo quy định của chính phủ Việt Nam.

## **VIII. TỔ CHỨC QUẢN LÝ THỰC HIỆN CHƯƠNG TRÌNH**

Trên cơ sở thiết kế Chương trình do Đại sứ quán Ôt-xtrây-li-a tại Việt Nam đề xuất và quy định hiện hành của Chính phủ Việt Nam, hình thức tổ chức quản lý thực hiện Chương trình đã triển khai như sau:

- Thành lập Ban Chỉ đạo do lãnh đạo Bộ GTVT và lãnh đạo Đại sứ quán Ôt-xtrây-li-a tại Việt Nam là đồng trưởng Ban, thành viên là đại diện Bộ KH&ĐT và một số vụ chức năng của Bộ GTVT như Vụ Kế hoạch - Đầu tư, Vụ Đối tác - công tư, Vụ Hợp tác quốc tế.

- Ban Chỉ đạo có chức năng căn cứ Kế hoạch trung hạn 2016-2020 và các năm tiếp theo của Bộ GTVT, danh sách các dự án trong chương trình tài trợ của

các nhà tài trợ ODA và tiêu chí lựa chọn đã được Ban Chỉ đạo thống nhất để lựa chọn danh mục dự án (có sắp xếp thứ tự ưu tiên) theo đề xuất của Bộ GTVT đưa vào Chương trình Aus4Transport. Trên cơ sở danh mục này, Bộ GTVT với tư cách là chủ quản đầu tư sẽ triển khai thủ tục phê duyệt Văn kiện dự án từng dự án HTKT trong danh mục phù hợp với tiến độ yêu cầu, tuân thủ đúng quy định của Nghị định số 56/2020/NĐ-CP ngày 25/5/2020 của Chính phủ và các quy định pháp luật có liên quan trước khi nghiên cứu HTKT cụ thể sử dụng kinh phí từ Chương trình Aus4Transport.

- Ban Chỉ đạo định kỳ họp khoảng 2 lần/năm. Việc phân công công việc, trách nhiệm của các thành viên Ban Chỉ đạo được thực hiện phù hợp với chức năng nhiệm vụ của mỗi cơ quan mà thành viên là đại diện, tuân thủ quy định hiện hành của nhà nước về quản lý sử dụng ODA, quản lý đầu tư,... cụ thể như sau:

\* Đại diện Bộ GTVT:

+ Đã phối hợp với phía Ôt-xtrây-li-a đề xuất Ban Chỉ đạo thông qua cơ chế hoạt động, cơ chế phối hợp, cơ chế quản lý Chương trình Aus4Transport và quản lý các dự án HTKT cụ thể;

+ Trên cơ sở nhu cầu đầu tư phát triển và tăng cường năng lực của ngành, Kế hoạch trung hạn 2016-2020 và các năm tiếp theo của Bộ GTVT, danh sách các dự án trong chương trình tài trợ của các nhà tài trợ ODA, khả năng thu hút và hấp thụ nguồn vốn đầu tư tư nhân của các nhà đầu tư nước ngoài, khả năng cân đối vốn đối ứng,... để phối hợp với phía Ôt-xtrây-li-a đã đề xuất Ban Chỉ đạo thông qua tiêu chí lựa chọn và danh mục dự án HTKT cụ thể sử dụng viện trợ KHL của Chương trình Aus4Transport;

\* Đại diện Bộ KH&ĐT: Trên cơ sở kế hoạch đầu tư trung hạn 2016-2020 và các năm tiếp theo, chương trình tài trợ dự kiến của các nhà tài trợ ODA,... khả năng cân đối các nguồn vốn ODA, vốn đối ứng, vốn góp của Chính phủ đối với các dự án PPP để cho ý kiến về danh mục dự án HTKT cụ thể sẽ sử dụng vốn tài trợ của Chương trình theo đề xuất của Bộ GTVT; cho ý kiến về công tác giám sát, đánh giá Chương trình nói chung, dự án HTKT cụ thể nói riêng, về phương án giải quyết khó khăn, vướng mắc trong quá trình thực hiện Chương trình,...

Theo cách tổ chức quản lý này, với vai trò đồng trưởng Ban Chỉ đạo, Bộ GTVT sẽ thường xuyên phối hợp với các Bộ ngành liên quan và Đại sứ quán Ôt-xtrây-li-a tại Việt Nam để xác định, lựa chọn được danh mục dự án, các dự án HTKT khác phù hợp, đảm bảo nguồn vốn viện trợ của Chương trình Aus4Transport được sử dụng đúng mục đích và hiệu quả, đáp ứng nhu cầu của Việt Nam.

- Bộ GTVT là chủ quản đầu tư/chủ chương trình, Bộ GTVT giao Vụ KHĐT là cơ quan đầu mối thay mặt Bộ làm điều phối Chương trình và giao Ban QLDA2 là cơ quan đối tác (đại diện chủ Chương trình).

- Chính phủ Ôt-xtrây-li-a thông qua Đại sứ quán Ôt-xtrây-li-a tại Việt Nam chủ trì, phối hợp với Bộ GTVT lựa chọn Tư vấn PMC.



- Tư vấn PMC trực tiếp điều hành các hoạt động của chương trình dưới sự chỉ đạo của Ban Chỉ đạo mà thường trực là đại diện Bộ GTVT và Đại sứ quán Ôt-xtrây-li-a tại Việt Nam. Tư vấn PMC với vai trò đầu mối, chủ trì, phối hợp với các chủ dự án HTKT lựa chọn, ký hợp đồng với các đơn vị tư vấn, nhà thầu thực hiện các dự án HTKT, quản lý hợp đồng theo quy định.

- Ban QLDA2 phối hợp, hỗ trợ Tư vấn PMC các thủ tục, mối quan hệ, liên lạc cần thiết với các cơ quan phía Việt Nam, tổng hợp báo cáo hoạt động, báo cáo tài chính trên cơ sở báo cáo của Tư vấn PMC và các chủ hoạt động các HTKT theo quy định của Nghị định số 56/2020/NĐ-CP ngày 25/5/2020 của Chính phủ và các quy định liên quan.

- Các đơn vị thuộc Bộ GTVT (Vụ, Cục, Ban QLDA ...) là chủ các dự án HTKT cụ thể do Bộ GTVT giao nhiệm vụ. Chủ dự án HTKT có trách nhiệm triển khai thực hiện theo Quyết định của Bộ GTVT giao, đảm bảo tiến độ, chất lượng và sản phẩm đầu ra theo mục tiêu đề ra.

## **IX. TỔNG VỐN CHƯƠNG TRÌNH**

### *1. Vốn ODA, vốn vay ưu đãi (nguyên tệ và quy đổi ra đô la Mỹ).*

Tổng giá trị là 30 triệu đô la Úc (tương đương với khoảng 510 tỷ đồng Việt Nam hoặc 22,6 triệu đô la Mỹ).

### *2. Vốn đối ứng:*

Ngân sách nhà nước không bố trí vốn đối ứng cho Chương trình Aus4Transport do điều kiện hạn hẹp về nguồn vốn. Theo thiết kế Chương trình của phía Ôt-xtrây-li-a, công tác quản lý, điều hành trực tiếp các dự án HTKT của Chương trình do Tư vấn PMC chủ trì thực hiện. Các chủ hoạt động dự án HTKT, đơn vị thuộc Bộ GTVT và cơ quan đối tác là Ban QLDA2 có nhiệm vụ phối hợp.

Bộ GTVT giao các đơn vị liên quan trực thuộc Bộ, các chủ dự án HTKT, Ban QLDA2 chủ động sử dụng nguồn nhân lực (cán bộ đối tác), cơ sở vật chất hiện có để phối hợp với Tư vấn PMC quản lý chung Chương trình theo chức năng.

### *3. Cơ chế tài chính:*

*Cơ chế tài chính trong nước:* Ngân sách nhà nước cấp phát 100% theo Quyết định số 827/QĐ-TTg ngày 07/6/2017 của Thủ tướng Chính phủ.

Việc quản lý tài chính được thực hiện theo quy định tại Thông tư 225/2010/TT-BTC về chế độ quản lý tài chính nhà nước đối với viện trợ không hoàn lại của nước ngoài thuộc nguồn thu ngân sách nhà nước và các quy định có liên quan.

## **X. ĐIỀU KIỆN RÀNG BUỘC VỀ SỬ DỤNG VỐN ODA CỦA NHÀ TÀI TRỢ NƯỚC NGOÀI**

Theo thông lệ của Chính phủ Ôt-xtrây-li-a, đây là khoản viện trợ không hoàn lại không có ràng buộc.