

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 7111 /BGTVT-KHĐT

Hà Nội, ngày 20 tháng 7 năm 2021

V/v tiếp thu, hoàn chỉnh Đề xuất dự án hỗ trợ kỹ thuật sử dụng vốn ODA không hoàn lại của Chính phủ Nhật Bản lập F/S Dự án đầu tư xây dựng cầu Đại Ngãi trên QL60.

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Ngày 18/5/2021 Bộ Kế hoạch và Đầu tư có văn bản số 2896/BKHĐT-KTĐN gửi Bộ Giao thông vận tải (GTVT) về việc góp ý kiến về Đề xuất chủ trương đầu tư Dự án hỗ trợ kỹ thuật lập Báo cáo nghiên cứu khả thi (gọi tắt là Dự án HTKT) Dự án đầu tư xây dựng cầu Đại Ngãi trên QL60 thuộc địa phận các tỉnh Trà Vinh và Sóc Trăng (gọi tắt là Dự án) sử dụng viện trợ của Chính phủ Nhật Bản, Bộ GTVT đã có các văn bản số 5330/BGTVT-KHĐT ngày 08/6/2021, số 6327/BGTVT-KHĐT ngày 01/7/2021 yêu cầu Ban Quản lý dự án 7 (là chủ dự án) rà soát, nghiên cứu có văn bản giải trình và hoàn chỉnh Đề xuất chủ trương đầu tư Dự án HTKT.

Theo đề nghị của Ban Quản lý dự án 7 tại các văn bản số 1495/BQLDA7-ĐHDA2 ngày 18/6/2021 và số 1622/BQLDA7-ĐHDA2 ngày 02/7/2021, Bộ GTVT xin giải trình một số nội dung liên quan (kèm theo Báo cáo Đề xuất chủ trương đầu tư Dự án HTKT) và đề nghị Bộ Kế hoạch xem xét báo cáo Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án HTKT trên để Bộ GTVT có cơ sở phối hợp với Nhà đầu tư triển khai nghiên cứu theo quy định.

(Xin đính kèm nội dung tiếp thu, giải trình các ý kiến góp ý Đề xuất chủ trương đầu tư và Báo cáo Đề xuất chủ trương đầu tư Dự án HTKT).

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/cáo);
- Ban QLDA7;
- Lưu VT, KHĐT(HaiNN).

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**

Lê Anh Tuấn

BÁO CÁO TÀI XUẤT CHỦ TRƯỞNG ĐẦU TƯ DỰ ÁN HỖ TRỢ KỸ THUẬT LẬP SỬ DỤNG VỐN ODA KHÔNG HOÀN LẠI
(Kèm theo văn bản số 7111 /BGTVT-KHĐT ngày 20/7/2021 của Bộ GTVT)

I. THÔNG TIN CƠ BẢN VỀ DỰ ÁN.

1. Tên dự án: Dự án Hỗ trợ kỹ thuật lập Báo cáo nghiên cứu khả thi (F/S) Dự án đầu tư xây dựng cầu Đại Ngãi trên QL60 thuộc địa phận các tỉnh Trà Vinh và Sóc Trăng/*The Project Technical Assistance to prepare the Feasibility Study Report (FS) for the Dai Ngai Bridge Construction Project on NH60 in Tra Vinh and Soc Trang provinces.*

2. Cơ quan chủ quản: Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT).

- Địa chỉ: 80 Trần Hưng Đạo – Hoàn Kiếm – Hà Nội.
- Số điện thoại / fax: (84-24) 39413201 / (84-24) 39423291.

3. Chủ dự án: Ban Quản lý dự án 7

- Địa chỉ: 63, Nguyễn Xí, phường 26, quận Bình Thạnh, TP Hồ Chí Minh.
- Số điện thoại / fax: (84-24) 38040735 / (84-24) 38040930.

4. Nhà tài trợ: Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA).

5. Thời gian dự kiến thực hiện Dự án.

- Thời gian dự kiến thực hiện dự án hỗ trợ kỹ thuật: Từ năm 2021 – 2022.
- Thời gian thực hiện dự án đầu tư xây dựng cầu Đại Ngãi: 05 năm kể từ khi Hiệp định vay đối với Dự án có hiệu lực.

6. Địa điểm thực hiện dự án: Tỉnh Trà Vinh và tỉnh Sóc Trăng.

II. BỐI CẢNH VÀ SỰ CẦN THIẾT CỦA DỰ ÁN.

1. Giới thiệu chung về bối cảnh triển khai dự án.

Do sự cần thiết và cấp bách đầu tư xây dựng cầu Đại Ngãi, Bộ GTVT đã nỗ lực tìm giải pháp vốn đầu tư xây dựng dự án, cụ thể quá trình đã thực hiện như sau:

Vào năm 2015, trước nhu cầu cấp thiết và kiến nghị của hai tỉnh Trà Vinh và Sóc Trăng, đồng thời nhằm đạt mục tiêu quy hoạch ngành từ nay đến năm 2020 đã được phê duyệt, Bộ GTVT đã kiến nghị đầu tư xây dựng cầu Đại Ngãi và được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận chủ trương tại văn bản số 1053/TTg-KTN ngày 14/7/2015, bao gồm 2 Hợp phần:

- Hợp phần 1: Đầu tư xây dựng cầu chính dây văng của cầu Đại Ngãi 1 (bắc qua luồng Định An) theo hình thức hợp đồng BOT.

- Hợp phần 2: bao gồm toàn bộ phần cầu dẫn của cầu Đại Ngãi 1; cầu Đại Ngãi 2 (bắc qua luồng Trần Đề), phần đường dẫn, các hạng mục còn lại của dự án và công tác giải phóng mặt bằng, được đầu tư bằng nguồn vốn nhà nước trong kế hoạch trung hạn giai đoạn 2016-2020.

Theo đó, Bộ GTVT đã thẩm định, phê duyệt đề xuất dự án đối với Hợp phần 1 và trình Thủ tướng Chính phủ báo cáo nghiên cứu tiền khả thi đối với Hợp phần 2 để tổ chức thẩm định, phê duyệt.

Ngày 07/10/2015, Thủ tướng Chính phủ đã có văn bản số 1769/TTg-KTN về triển khai Hợp phần 1 theo hình thức hợp đồng BOT, dự án đầu tư xây dựng cầu Đại Ngãi trên QL60, tỉnh Trà Vinh và Sóc Trăng. Theo đó, Thủ tướng Chính phủ đồng ý Bộ GTVT thực hiện các thủ tục đầu tư để triển khai trước Hợp phần 1 theo hình thức hợp đồng BOT để sớm khởi công dự án, nhằm hoàn thành đồng bộ 2 hợp phần của dự án vào cuối năm 2018.

Báo cáo đánh giá tác động môi trường của toàn dự án đầu tư xây dựng cầu Đại Ngãi, Quốc lộ 60, tỉnh Trà Vinh và Sóc Trăng đã được Bộ Tài nguyên và Môi trường phê duyệt tại Quyết định số 2949/QĐ-BTNMT ngày 20/11/2015.

Tuy nhiên, trong quá trình triển khai cả 2 hợp phần của Dự án đều có nhiều khó khăn vướng mắc nên dự án phải tạm dừng không thể tiếp tục thực hiện đầu tư theo hình thức BOT. Do tính cấp thiết của dự án, yêu cầu thực tiễn phải sớm đưa vào xây dựng trong khi việc thực hiện dự án theo hình thức BOT không khả thi, Bộ GTVT đã có văn bản số 9902/BGTVT-KHĐT ngày 04/8/2016 gửi Thủ tướng Chính phủ xin chủ trương đầu tư Dự án sang sử dụng vốn vay ODA của Chính phủ Nhật Bản.

Đến nay, Dự án đầu tư xây dựng cầu Đại Ngãi đã được Thủ tướng Chính phủ (TTCP) phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án sử dụng vốn vay ODA của Chính phủ Nhật Bản tại Quyết định số 1478/QĐ-TTg ngày 28/10/2019. Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã có văn bản số 8087/BKHĐT-KTĐN ngày 31/10/2019 gửi Đại sứ quán Nhật Bản tại Việt Nam về việc cấp ODA vốn vay cho Dự án đầu tư xây dựng cầu Đại Ngãi. Đồng thời, Bộ GTVT đã có văn bản số 9697/BGTVT-KHĐT ngày 15/10/2019 gửi Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA) đề nghị xem xét và sớm chấp thuận cung cấp khoản hỗ trợ kỹ thuật lập Báo cáo nghiên cứu khả thi (FS) đối với Dự án cầu Đại Ngãi theo hình thức viện trợ không hoàn lại. Tiếp theo đó, ngày 07/10/2020, Văn phòng JICA Hà Nội đã có thư số 805.2020/JICA-YL gửi Bộ GTVT thông báo về việc JICA đang tiến hành công tác tuyển chọn đơn vị Tư vấn để triển khai Dự án HTKT nêu trên.

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

- Dự án Hỗ trợ kỹ thuật với mục tiêu lập Báo cáo nghiên cứu khả thi (FS) để làm cơ sở triển khai đầu tư xây dựng Dự án cầu Đại Ngãi trên tuyến QL60. Dự án cầu Đại Ngãi thuộc tuyến QL60, đây là tuyến trục dọc ven biển kết nối TP. Hồ Chí Minh với các tỉnh duyên hải Đồng bằng sông Cửu Long, khu vực đông đảo đồng bào dân tộc Khơ me sinh sống; kết nối các cảng biển, khu kinh tế ven biển. Tuyến đường này có ý nghĩa quan trọng không chỉ phục vụ việc phát triển kinh tế, thực hiện thành công chiến lược biển mà còn có ý nghĩa rất quan trọng về an ninh quốc phòng cho khu vực ven biển phía Nam.

- Trong giai đoạn vừa qua, các dự án cầu trên QL60 (cầu Rạch Miễu, cầu Hàm Luông, cầu Cổ Chiên) đã được đầu tư, hoàn thành nên lưu lượng xe trên tuyến tăng cao do điều kiện giao thông ngày càng thuận lợi. Tuy nhiên, hiện nay tuyến Quốc lộ 60 chưa được thông suốt hoàn toàn do tại vị trí vượt sông Hậu hiện vẫn còn sử dụng phà Đại Ngãi, làm giảm năng lực vận tải, cản trở sự phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Trà Vinh, Sóc Trăng và khu vực Tây Nam bộ; đồng thời làm ảnh hưởng đến khả năng đảm bảo an ninh quốc phòng của khu vực ven biển phía Nam.

- Theo “Điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030” đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 356/QĐ-TTg ngày 25/02/2013:

+ QL60: Từ thành phố Mỹ Tho (Tiền Giang) đến TP. Sóc Trăng, dài 108 km, hoàn thành nâng cấp, xây dựng tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp III, 2 làn xe.

+ Cầu lớn: Hoàn thành xây dựng một số cầu lớn như Đức Huệ, Cao Lãnh, Vàm Cống, Đại Ngãi (trên QL60)...

- Theo Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đến năm 2020 do Sở GTVT tỉnh Trà Vinh lập có các nội dung chính như sau:

+ QL53, Quốc lộ 54, Quốc lộ 60 xây dựng theo quy hoạch chung.

- Theo Quy hoạch phát triển GTVT đến năm 2020 do Sở GTVT tỉnh Sóc Trăng lập có các nội dung chính như sau:

+ 04 QL bao gồm: QL1A dài 56,3km; QL60 dài 20,6km đường Nam Sông Hậu dài 117,3km và đường Quản Lộ - Phụng Hiệp dài 35,5km.

- Theo “Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Đồng bằng sông Cửu Long (Nhóm 6) đến năm 2020, định hướng đến năm 2030” đã được Bộ GTVT phê duyệt tại Quyết định số 3383/QĐ-BGTVT ngày 28/10/2016:

+ Cảng biển Sóc Trăng: Nhu cầu hàng hóa thông qua năm 2020 khoảng 3.59 đến 4.22 triệu tấn/năm, năm 2030 khoảng 12.56 đến 14.5 triệu tấn/năm (bao gồm than nhập phục vụ TTND Long Phú).

+ Nghiên cứu khả năng phát triển có điều kiện bến cảng tại ngoài cửa Trần Đề

phụ thuộc vào tính khả thi về kỹ thuật và nhu cầu, năng lực của nhà đầu tư.

+ Quy hoạch cải tạo, nâng cấp luồng tàu vào các cảng trên sông Hậu: Luồng qua cửa Định An duy trì cho tàu 5.000 - 10.000 DWT lợi dụng triều cao ra, vào. Luồng qua cửa Trần Đề duy trì cho phương tiện thủy nội địa, tàu thuyền nghề cá ra vào các bến cảng chuyên dụng thuộc khu công nghiệp Trần Đề - Sóc Trăng.

3. Sự cần thiết của dự án.

Việc đầu tư cầu Đại Ngãi trở nên hết sức cấp bách và cần thiết. Sau khi dự án hoàn thành, tuyến QL60 được nối thông hoàn toàn và tạo thành tuyến trục dọc hành lang phía Đông cho khu vực đồng bằng sông Cửu Long, rút ngắn được khoảng 80km cự ly từ TP. Hồ Chí Minh đến Sóc Trăng, Bạc Liêu, Cà Mau, giảm áp lực giao thông ngày càng lớn trên QL1A, đáp ứng nhu cầu giao thông tăng cao khi các khu kinh tế Định An, khu công nghiệp Trần Đề, Đại Ngãi, An Nghiệp, Mỹ Thanh, Vĩnh Châu,... đi vào hoạt động; đồng thời làm tăng khả năng đảm bảo an ninh quốc phòng cho khu vực ven biển phía Nam.

4. Nhu cầu hỗ trợ kỹ thuật bằng vốn ODA không hoàn lại.

Hiện nay, nguồn vốn ngân sách để triển khai các dự án trong ngành GTVT nói riêng cũng như triển khai các dự án đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng nói chung rất khó khăn. Vì vậy, việc đề nghị Nhà tài trợ cung cấp nguồn viện trợ không hoàn lại để triển khai Dự án hỗ trợ kỹ thuật là khả thi nhất và sẽ đáp ứng yêu cầu về tiến độ triển khai các bước tiếp theo của Dự án. Đồng thời, theo thông lệ đối với các Dự án sử dụng vốn vay ODA, một trong số các điều kiện và cũng như để thuận lợi cho công tác thẩm định dự án và thẩm định vốn vay từ phía nhà tài trợ thì phía nhà tài trợ sẽ cung cấp khoản hỗ trợ để thực hiện các công việc như nghiên cứu lập FS, công tác nghiên cứu, khảo sát lập hồ sơ TKKT... Ngoài ra, đối với Dự án đầu tư xây dựng cầu Đại Ngãi, đây là dự án có tính chất kỹ thuật cao, phức tạp... nên việc sử dụng các đơn vị Tư vấn Nhật Bản có kinh nghiệm sẽ tận dụng tối đa được đội ngũ kỹ sư có trình độ cao, có kinh nghiệm thiết kế các công trình cầu lớn của Nhật Bản và trên thế giới để đảm bảo các giải pháp xử lý trong quá trình khảo sát, thiết kế và thi công sau này đảm bảo chất lượng công trình.

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

1. Tính phù hợp của dự án với định hướng hợp tác và lĩnh vực ưu tiên của Nhà tài trợ nước ngoài.

Nhật Bản không chỉ là nhà tài trợ ODA song phương lớn nhất, mà còn là nhà đầu tư lớn trong số hơn 150 quốc gia và vùng lãnh thổ đang đầu tư vào Việt Nam. Chính phủ Nhật Bản bằng nguồn vốn ODA đã giúp Việt Nam hoàn thiện hệ thống giao thông đường bộ, đường cao tốc Bắc - Nam, xây dựng cảng biển cửa ngõ quốc tế và các chương trình ứng phó với biến đổi khí hậu.

Nhật Bản, cụ thể Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA) là đối tác tài trợ vốn lớn cho Việt Nam trong những năm qua, đặc biệt là trong công cuộc phát triển bền vững cơ sở hạ tầng.

Đối với JICA, bên cạnh các dự án đã và đang tài trợ, Dự án cầu Đại Ngãi đã và đang được phía Nhật Bản rất quan tâm. Các mục tiêu xây dựng dự án phù hợp với chính sách và định hướng ưu tiên của Nhà tài trợ JICA. Cụ thể, phía JICA đã đưa Dự án Hỗ trợ kỹ thuật vào danh mục các dự án triển khai trong năm tài khoá 2020.

Thực tế cho thấy, JICA là Tổ chức tài chính có nhiều kinh nghiệm trong việc hỗ trợ phát triển cho các nước trong khu vực Đông Nam Á và trong công tác xây dựng các dự án có yêu cầu cao về kỹ thuật, đồng thời các quy định của JICA đều rất rõ ràng, minh bạch, có tính cạnh tranh và hiệu quả cao.

2. Điều kiện cung cấp vốn ODA không hoàn lại của Nhà tài trợ nước ngoài và khả năng đáp ứng của phía Việt Nam.

Đây là khoản viện trợ không hoàn lại, về phía Bộ GTVT, Ban QLDA7 và các đơn vị có liên quan có trách nhiệm cung cấp thông tin, hỗ trợ và cử đội ngũ nhân viên phối hợp với đơn vị Tư vấn (do phía JICA tuyển chọn qua công tác đấu thầu) trong quá trình triển khai thực hiện.

IV. MỤC TIÊU CỦA DỰ ÁN.

Dự án Hỗ trợ kỹ thuật sử dụng vốn ODA không hoàn lại với mục tiêu triển khai thực hiện công tác khảo sát nghiên cứu, thu thập số liệu phục vụ lập FS Dự án đầu tư xây dựng cầu Đại Ngãi phục vụ công tác phê duyệt dự án đầu tư, làm cơ sở triển khai các bước tiếp theo của Dự án.

Dự án ĐTXD xây dựng cầu Đại Ngãi, QL60 thuộc các tỉnh Trà Vinh và Sóc Trăng đạt được các mục tiêu chính sau:

- Phù hợp với chiến lược phát triển GTVT, chiến lược phát triển kinh tế xã hội và các quy hoạch đã được phê duyệt tại khu vực Đồng bằng sông Cửu Long của các tỉnh Trà Vinh và Sóc Trăng.
- Tạo sự liên kết giao thông, hoàn chỉnh thông toàn tuyến QL60;
- Đảm bảo đáp ứng được nhu cầu vận tải trước mắt cũng như lâu dài. Thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội khu vực, tăng cường củng cố quốc phòng an ninh.

V. MÔ TẢ DỰ ÁN.

1. Các nội dung chủ yếu của Dự án đầu tư xây dựng cầu Đại Ngãi đã được phê duyệt chủ trương đầu tư.

- Địa điểm, phạm vi công trình: Thuộc địa phận tỉnh Trà Vinh và Sóc Trăng.

- Phạm vi công trình: Điểm đầu giao với QL54 thuộc huyện Tiều Cần, Trà Vinh. Điểm cuối giao với đường Nam Sông Hậu, huyện Long Phú, Sóc Trăng.

- Tổng chiều dài tuyến: 15,2 km, trong đó:

+ Phần cầu dài 3,42km bao gồm cầu Đại Ngãi 1 dài 2,56km, cầu Đại Ngãi 2 dài 0,86km.

+ Phần đường (bao gồm một số cầu trung và cầu nhỏ trên tuyến) dài 11,78km.

- Hướng tuyến: Cách bến phà hiện tại khoảng 7,8km về phía hạ lưu, bắt đầu từ điểm giao cắt với QL54, tuyến đi thẳng 7,26km trên địa phận Trà Vinh, vượt sông Hậu (luồng Định An) với cầu chính dài 2,56km, giao bằng đi trên Cù Lao Dung 4,3km, tiếp tục vượt sông Hậu (luồng Trần Đề) với cầu dài 0,86km, tuyến đi thẳng 0,22km trên địa phận Sóc Trăng, kết nối vào đường Nam Sông Hậu, phía hạ lưu nhiệt điện Long Phú.

- Quy mô đầu tư:

+ Đường cấp III đồng bằng đảm bảo đồng bộ với toàn tuyến Quốc lộ 60. $V_{tk} = 80\text{km/h}$.

+ Phần cầu chính: Gồm 2 cầu (Đại Ngãi 1 và Đại Ngãi 2), đầu tư với quy mô hoàn chỉnh ngay trong giai đoạn 1 là 4 làn xe, mặt cắt ngang $B_c = 17,5\text{m}$.

+ Phần đường: Giai đoạn 1 phân kỳ đầu tư 02 làn xe (Bề rộng xe chạy: $2 \times 3,5 = 7,0\text{m}$, $B_{nền} = 12,0\text{m}$); Giai đoạn 2 đầu tư hoàn chỉnh 04 làn xe (Bề rộng xe chạy: $4 \times 3,5 = 14,0\text{m}$, $B_{nền} = 20,5\text{m}$).

+ Các cầu trên tuyến: Giai đoạn 1 chỉ đầu tư 02 làn xe cơ giới và không có dải phân cách giữa, $B_{cầu} = 10,5\text{m}$. Trong giai đoạn 2 sẽ mở rộng cầu với bề rộng cầu $B_{cầu} = 20,5\text{m}$.

- Tổng mức đầu tư giai đoạn 1 của dự án dự kiến: 8.040,669 tỷ đồng (*Tám nghìn, không trăm bốn mươi tỷ, sáu trăm sáu mươi chín triệu đồng*) tương đương 39,405 tỷ Yên (Tỷ giá quy đổi tạm tính: 1 Yên Nhật Bản = 204,05 đồng), trong đó:

+ Vốn vay ODA của Chính phủ Nhật Bản (thông qua JICA) dự kiến: 7.054,64 tỷ đồng tương đương khoảng 34,573 tỷ Yên.

Vốn đối ứng của Chính phủ Việt Nam dự kiến: 986,035 tỷ VND đồng tương đương khoảng 4,832 tỷ Yên.

2. Nội dung Dự án Hỗ trợ kỹ thuật

Dự án HTKT sẽ tiến hành công tác khoan khảo sát địa chất, khảo sát địa hình, thu thập các số liệu cần thiết, lập hồ sơ thiết kế cơ sở... hoàn thiện FS đối với Dự án ĐTXD cầu Đại Ngãi trên QL60 thuộc địa phận các tỉnh Trà Vinh và

Sóc Trăng phục vụ công tác trình, phê duyệt dự án đầu tư làm cơ sở triển khai các bước tiếp theo.

VI. ĐỐI TƯỢNG THỤ HƯỞNG

Đối tượng thụ hưởng chính của kết quả triển khai của dự án hỗ trợ kỹ thuật mang lại là Bộ GTVT, Ban QLDA7, là cơ sở để phê duyệt Dự án đầu tư xây dựng cầu Đại Ngãi trên QL60 thuộc địa phận các tỉnh Trà Vinh và Sóc Trăng

Đối tượng thụ hưởng gián tiếp của dự án hỗ trợ kỹ thuật là chính quyền địa phương 02 tỉnh là Trà Vinh, Sóc Trăng và người dân khu vực có dự án đi qua, hành khách, doanh nghiệp kinh doanh vận tải hàng hóa và hành khách, các tổ chức kinh tế xã hội...

VII. KẾ HOẠCH THỰC HIỆN, GIÁM SÁT VÀ ĐÁNH GIÁ DỰ ÁN

1. Các nội dung nghiên cứu hỗ trợ Dự án HTKT

- Xây dựng và trình cấp có thẩm quyền phê duyệt Khung chính sách tái định cư.
- Rà soát, cập nhật, xây dựng và trình cấp có thẩm quyền phê duyệt Báo cáo đánh giá tác động môi trường.
- Phối hợp với Nhà tài trợ trong công tác tuyển chọn Nhà thầu và triển khai gói Hỗ trợ kỹ thuật.

2. Giai đoạn khi Dự án hỗ trợ kỹ thuật được duyệt và triển khai

- Phối hợp với JICA trong công tác triển khai thực hiện; Cung cấp thông tin, hỗ trợ và cử đội ngũ nhân viên phối hợp với đơn vị Tư vấn (do phía JICA tuyển chọn qua công tác đấu thầu) trong quá trình triển khai thực hiện dự án.
- Kế hoạch giám sát và đánh giá dự án: Sau khi phía Nhà tài trợ thông báo lựa chọn được đơn vị Tư vấn và triển khai dự án HTKT, Ban QLDA7 sẽ phối hợp với các đơn vị tham mưu của Bộ GTVT để giám sát quá trình khảo sát, thiết kế, lập hồ sơ báo cáo nghiên cứu khả thi của Dự án đầu tư xây dựng cầu Đại Ngãi đảm bảo tuân thủ các quy định của Nhà tài trợ và các quy định hiện hành của pháp luật. Đồng thời, Ban QLDA7 sẽ chỉ đạo và phối hợp với đơn vị Tư vấn HTKT (do phía JICA tuyển chọn) để giải trình, tiếp thu và hoàn thiện chỉnh sửa (nếu có) trong công tác trình, duyệt, đánh giá, thẩm tra, thẩm định hồ sơ FS với các cơ quan tham mưu của Bộ GTVT và Nhà tài trợ trong giai đoạn trình xin phê duyệt dự án đầu tư đảm bảo tuân thủ đúng quy định.

VIII. TỔ CHỨC QUẢN LÝ THỰC HIỆN DỰ ÁN

Cơ chế làm việc và quan hệ giữa các cơ quan để quản lý thực hiện chương trình, dự án theo quy định của Nghị định số 56/2020/NĐ-CP ngày 25/5/2020 của Chính phủ về quản lý và sử dụng vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) và nguồn vốn vay ưu đãi của nhà tài trợ nước ngoài.

1. Cơ quan chủ quản, chủ dự án: Bộ Giao thông vận tải.
2. Đơn vị tiếp nhận hỗ trợ kỹ thuật: Ban Quản lý dự án 7
3. Nhà tài trợ: Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA).
4. Nhà thầu tư vấn: Do phía JICA tuyển chọn qua hình thức đấu thầu.

IX. TỔNG VỐN DỰ ÁN.

Tổng vốn của dự án hỗ trợ kỹ thuật sử dụng vốn ODA không hoàn lại: Khoảng 100 triệu Yên Nhật (JPY), tương đương 21,832 tỷ đồng (VND), tỷ giá quy đổi tạm tính: 1JPY = 218,32 đồng; hoặc tương đương khoảng 0,938 triệu USD, tỷ giá quy đổi tạm tính 1USD = 23.270 đồng, trong đó:

- Vốn ODA không hoàn lại của Chính phủ Nhật Bản (JICA): 100 triệu Yên Nhật (JPY), tương đương 21,832 tỷ đồng (VND) hoặc tương đương 0,938 triệu USD.
- Vốn đối ứng: Không. Bộ GTVT, Ban QLDA7 và các đơn vị có liên quan có trách nhiệm cung cấp thông tin, hỗ trợ và cử đội ngũ nhân viên phối hợp với đơn vị Tư vấn (do phía JICA tuyển chọn qua công tác đấu thầu) trong quá trình triển khai thực hiện.

X. ĐIỀU KIỆN RÀNG BUỘC VỀ SỬ DỤNG VỐN ODA KHÔNG HOÀN LẠI CỦA NHÀ TÀI TRỢ NƯỚC NGOÀI (NẾU CÓ).

Không có điều kiện ràng buộc

**Tiếp thu, giải trình các ý kiến góp ý Đề xuất chủ trương đầu tư Dự án HTKT lập F/S
Dự án đầu tư xây dựng cầu Đại Ngãi trên QL60 do JICA tài trợ**

(Kèm theo văn bản số 7111 /Bộ GTVT-KHĐT ngày 21 tháng 7 năm 2021 của Bộ GTVT)



STT	Đơn vị / Nội dung	Ý kiến tiếp thu / giải trình của Ban QLDA7	Ghi chú
1	Bộ Kế hoạch và đầu tư		
	<p>- Dự án có mục tiêu và thực hiện khảo sát nghiên cứu, thu thập tài liệu để lập F/S của Dự án cầu Đại Ngãi phục vụ công tác phê duyệt đầu tư; Do đó, trong quá trình triển khai Dự án, đề nghị Bộ GTVT làm rõ những nội dung đã được Bộ KHĐT nêu tại văn bản 4136/BC-KHĐT ngày 18/6/2018 về Báo cáo kết quả thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án cầu Đại Ngãi và Văn bản số 721/BC-BKHĐT ngày 03/9/2019 về Báo cáo kết quả thẩm định nguồn vốn và khả năng cân đối vốn Dự án xây dựng cầu Đại Ngãi</p>	<p>- Ban QLDA7 xin tiếp thu ý kiến của Bộ KHĐT. Trong quá trình thực hiện Dự án HTKT lập F/S của Dự án cầu Đại Ngãi, Ban QLDA7 sẽ phối hợp chặt chẽ với đơn vị Tư vấn và Nhà tài trợ nhằm làm rõ các nội dung đã nêu tại văn bản số 4136/BC-KHĐT ngày 18/6/2018 về Báo cáo kết quả thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án cầu Đại Ngãi của Bộ KH&ĐT. Về sự cần thiết đầu tư và thứ tự ưu tiên của Bộ GTVT đối với Dự án: Tại văn bản số 4317/BGTVT-KHĐT ngày 14/5/2021, Dự án cầu Đại Ngãi đã được Bộ GTVT đăng ký vào danh mục các dự án được phân bổ trong kế hoạch đầu tư công trung hạn 2021-2025 theo tổng mức vốn đã được Thủ tướng Chính phủ giao.</p>	
	<p>- Về nguồn vốn viện trợ không hoàn lại của Chính phủ Nhật Bản: Tại Báo cáo kết quả thẩm định nguồn vốn và khả năng cân đối vốn Dự án xây dựng cầu Đại Ngãi, Bộ KHĐT đã kiến nghị TTCP giao Bộ GTVT trao đổi với Nhà tài trợ đảm bảo thực hiện đúng theo chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Phạm Bình Minh tại văn bản số 1336/VPCP-QHQT ngày 21/5/2019 của Văn phòng Chính phủ về định hướng sử dụng điều kiện vay STEP cũng như một số giải pháp nâng cao hiệu quả sử dụng</p>	<p>- Ban QLDA7 cùng với Bộ GTVT đã có một số buổi làm việc với phía Nhà tài trợ JICA và các bên đã thống nhất sẽ tiến hành báo cáo cấp có thẩm quyền xem xét, xin chấp thuận áp dụng hình thức vay vốn ODA theo điều kiện vay STEP linh động đối với Dự án (trong đó 01 gói thầu cầu chính với yếu tố kỹ thuật cao sẽ tiến hành đấu thầu giữa các Nhà thầu Nhật Bản; phần còn lại như đường và cầu dẫn sẽ cho phép các nhà thầu trong nước tham gia đấu thầu). Trong quá trình chuẩn bị dự án, Ban QLDA7 sẽ phối hợp</p>	

STT	Đơn vị / Nội dung	Ý kiến tiếp thu / giải trình của Ban QLDA7	Ghi chú
	<p>nguồn vốn. Do đó, đề nghị Quý Bộ trao đổi với phía Nhật Bản để làm rõ các nội dung liên quan đến điều kiện vay STEP, trên cơ sở đó xác định tính khả thi của việc áp dụng điều kiện vay STEP đối với Dự án cầu Đại Ngãi;</p> <p>Trong đó, xác định rõ khoản viện trợ không hoàn lại cho Dự án này có phải là một phần (là điều kiện) để áp dụng điều kiện vay STEP đối với Dự án cầu Đại Ngãi hay không</p>	<p>chặt chẽ với các cơ quan tham mưu của Bộ GTVT và các Bộ ngành có liên quan để đàm phán các điều kiện của Hiệp định vay vốn đối với dự án đảm bảo thực hiện đúng theo chỉ đạo của Chính phủ về điều kiện vay vốn của dự án.</p> <p>- Đồng thời, khoản viện trợ không hoàn lại cho Dự án HTKT này không phải là một phần (là điều kiện) để áp dụng điều kiện vay STEP đối với Dự án cầu Đại Ngãi.</p>	
	<p>Thời gian thực hiện Dự án là từ Quý I/2021 đến Quý IV/2021, tuy nhiên trong bối cảnh dịch Covid-19 đang diễn biến phức tạp như hiện nay, đề nghị Quý Bộ rà soát xác định thời gian thực hiện dự án phù hợp, tránh phải điều chỉnh thời gian thực hiện dự án khi đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư</p>	<p>Trên cơ sở tình hình dịch Covid-19 khoảng 02 tháng nữa mới có thể kiểm soát được cơ bản, đồng thời trên cơ sở thông tin về tiến độ lựa chọn đơn vị Tư vấn HTKT của JICA, Ban QLD7 xin tiếp thu và kính đề nghị điều chỉnh thời gian thực hiện là từ Quý III/2021 đến Quý IV/2022.</p>	
	<p>- Đề nghị bổ sung Thư số 805.2020/JICA-YL ngày 07/10/2020 của JICA vào hồ sơ Báo cáo Đề xuất chủ trương đầu tư</p>	<p>Đã tiếp thu và bổ sung</p>	
2	Bộ Xây dựng		
	<p>- Trước tình hình dịch Covid-19 đang diễn biến phức tạp, đề nghị Bộ GTVT rà soát thời gian tiến độ và các nội dung công việc thực hiện dự án cho phù hợp.</p> <p>- Việc triển khai thực hiện Dự án HTKT cần tuân thủ các quy định của Nhà tài trợ, pháp luật có liên quan và bố trí sử dụng nguồn vốn hợp lý, hiệu quả.</p>	<p>- Đã tiếp thu và giải trình như ý trên của Bộ KHĐT.</p> <p>- Ban QLDA7 tiếp thu và cam kết triển khai thực hiện Dự án HTKT tuân thủ các quy định của Nhà tài trợ, pháp luật có liên quan và bố trí sử dụng nguồn vốn hợp lý, hiệu quả.</p>	
3	Bộ Tài chính		
	<p>- Bộ Tài chính cũng xin lưu ý rằng Báo cáo nghiên cứu khả thi cần được xây dựng trên cơ sở pháp luật, định mức</p>	<p>- Trong quá trình kiểm tra, giám sát, tiếp nhận hồ sơ Báo cáo NCKT và phối hợp với đơn vị Tư vấn đề trình duyệt cấp có</p>	

STT	Đơn vị / Nội dung	Ý kiến tiếp thu / giải trình của Ban QLDA7	Ghi chú
	suất đầu tư của Việt Nam theo chế độ hiện hành.	thẩm quyền phê duyệt, Ban QLDA7 sẽ chỉ đạo và hướng dẫn đơn vị Tư vấn lập BC NCKT trên cơ sở đảm bảo tuân thủ pháp luật, định mức suất đầu tư của Việt Nam theo chế độ hiện hành. Ngoài ra, Ban QLDA7 đã có văn bản số 2787/BQLDA7-KTKH ngày 03/11/2020 trong đó đề xuất bố trí phần vốn trong nước để triển khai gói thầu Tư vấn chuyển đổi Báo cáo NCKT sang theo đúng quy định của pháp luật Việt Nam	
	- Đề nghị Bộ GTVT rà soát cách thức tổ chức quản lý, làm rõ hình thức lựa chọn nhà thầu (có cho phép nhà thầu Việt Nam tham dự không?), trường hợp phải sử dụng nhà thầu tư vấn Nhật Bản, đề nghị Bộ GTVT rà soát cách thức tổ chức quản lý, thực hiện Dự án HTKT nêu trên để đảm bảo vai trò của các cơ quan phía Việt Nam trong việc xây dựng, hoàn thiện F/S của Dự án đầu tư xây dựng cầu Đại Ngãi trên QL60 thuộc địa phận các tỉnh Trà Vinh và Sóc Trăng.	- Việc lựa chọn đơn vị Tư vấn HTKT sẽ do phía JICA Nhật Bản tiến hành. Sau khi có kết quả lựa chọn phía JICA sẽ có thông báo chính thức cho Bộ GTVT. Trong quá trình triển khai thực hiện của đơn vị Tư vấn, Ban QLDA7 sẽ phối hợp cùng các đơn vị tham mưu của Bộ GTVT để kiểm tra, giám sát và hướng dẫn đơn vị Tư vấn HTKT trong việc xây dựng, hoàn thiện F/S của Dự án đầu tư xây dựng cầu Đại Ngãi trên QL60 thuộc địa phận các tỉnh Trà Vinh và Sóc Trăng. Như đã tiếp thu ở trên, Ban QLDA7 sẽ lựa chọn tư vấn trong nước để rà soát, chuyển đổi FS theo quy định của Việt Nam	
	- Dự án đầu tư xây dựng cầu Đại Ngãi trên Quốc lộ 60 thuộc địa phận các tỉnh Trà Vinh và Sóc Trăng dự kiến sử dụng vốn vay theo điều kiện dành cho các đối tác kinh tế đặc biệt (STEP). Theo điều kiện vay này, việc lựa chọn nhà thầu được thực hiện thông qua đấu thầu hạn chế giữa các nhà thầu Nhật Bản. Hiện nay, chủ trương sử dụng vốn vay theo điều kiện vay STEP cho Dự án chưa được cấp có thẩm quyền phê duyệt. Do đó, để tránh trường hợp phía Việt Nam bị động trong việc đàm phán các nội dung	Đã tiếp thu và giải trình như ý trên của Bộ KHĐT.	

STT	Đơn vị / Nội dung	Ý kiến tiếp thu / giải trình của Ban QLDA7	Ghi chú
	<p>của Dự án, đề nghị Bộ Giao thông vận tải trao đổi kỹ với phía Nhật Bản để làm rõ việc nhận vay theo phương thức STEP có phải điều kiện ràng buộc để nhận khoản viện trợ hay không? Trường hợp phía Nhật Bản đưa ra các điều kiện đi kèm với khoản viện trợ nêu trên (tức là nhận viện trợ kèm theo điều kiện vay STEP), đề nghị Bộ Giao thông vận tải có đánh giá tổng thể về sự cần thiết, sự ràng buộc..., báo cáo cụ thể để cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định.</p>		
	<p>- Đề nghị làm rõ phần vốn do nhà tài trợ quản lý, thực hiện (nếu có) và phần vốn do phía Việt Nam thực hiện, khái quát việc phối hợp giữa các bên liên quan.</p>	<p>- Phần vốn phục vụ công tác HTKT lập F/S là phần vốn viện trợ không hoàn lại và do phía Nhật Bản quản lý thực hiện, phục vụ phía JICA thẩm định Dự án. - Phần vốn do phía Việt Nam bố trí để triển khai các gói thầu tư vấn trong nước nhằm hoàn thiện các thủ tục pháp lý theo quy định như tư vấn rà soát FS, chuyển đổi theo quy định của Việt Nam, Tư vấn lập Khung chính sách về bồi thường, hỗ trợ, tái định cư; Tư vấn rà soát, cập nhật, lập Báo cáo đánh giá tác động môi trường,... phục vụ công tác phê duyệt dự án đầu tư. Phần vốn này đã được Bộ GTVT dự kiến phân bổ tại văn bản số 4317/BGTVT-KHĐT ngày 14/5/2021.</p>	
	<p>- Thủ tướng Chính phủ đã có Quyết định số 1478/QĐ-TTg ngày 28/10/2019 phê duyệt chủ trương đầu tư xây dựng cầu Đại Ngãi sử dụng vốn vay ODA của Chính phủ Nhật Bản. Do vậy, đây là điều kiện để bố trí kế hoạch vốn đầu tư công nên phải có trong trung hạn, hàng năm, gồm vốn đối ứng, vốn viện trợ theo quy định của Luật Đầu tư công. Theo đó, để có kế hoạch vốn thực hiện Dự</p>	<p>- Bộ GTVT đã có văn bản số 4317/BGTVT-KHĐT ngày 14/5/2021 về việc dự kiến phân bổ kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2012-2025 theo tổng mức vốn được thông báo tại văn bản số 419/TTg-KTTH ngày 02/4/2021 trong đó, Dự án cầu Đại Ngãi đã được dự kiến đăng ký vốn tại Phụ lục I, Mục B, Khoản II, Mục 2 - Quốc lộ.</p>	

STT	Đơn vị / Nội dung	Ý kiến tiếp thu / giải trình của Ban QLDA7	Ghi chú
	<p>án trong năm 2021, căn cứ quy định tại Khoản 3 Điều 68 Luật Đầu tư công, Quyết định số 2185/QĐ-TTg ngày 21/128/2020 của Thủ tướng Chính phủ về việc giao kế hoạch đầu tư vốn ngân sách nhà nước năm 2021, đề nghị Bộ Giao thông vận tải phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư trình cấp có thẩm quyền cân đối bố trí kế hoạch vốn ngân sách nhà nước năm 2021 cho Dự án trong tổng kế hoạch vốn ngân sách nhà nước năm 2021 được giao cho Bộ Giao thông vận tải theo quy định.</p>		
4	UBND tỉnh Trà Vinh và UBND tỉnh Sóc Trăng		
	<p>- Trong quá trình khảo sát, thu thập số liệu, lập hồ sơ thiết kế cơ sở đề nghị Ban QLDA7 và đơn vị tư vấn liên hệ địa phương để được cung cấp các tài liệu, thông tin liên quan đến khu vực dự án (trong đó có tuyến đường dây 110kV Đại Ngãi – Cù Lao Dung cắt ngang dự án và các công trình hạ tầng kỹ thuật khác) để thiết kế cho phù hợp và hài hoà với điều kiện của địa phương.</p>	<p>- Ban QLDA7 tiếp thu và sẽ lưu ý đơn vị Tư vấn trong quá trình triển khai thực hiện phối hợp chặt chẽ với các cơ quan tham mưu của địa phương để lập hồ sơ TKCS đảm bảo phù hợp với tình hình thực tế và tuân thủ quy định pháp luật.</p>	