

Bản dịch Bảng dữ liệu dự án này dựa trên bản gốc bằng Tiếng Anh ra ngày 4 tháng 5 năm 2015.



Project Data Sheet

Bảng Dữ liệu Dự án (PDS) bao gồm các thông tin tóm tắt về một dự án hoặc một chương trình cụ thể. Do Bảng Dữ liệu Dự án mô tả các hoạt động đang trong quá trình thực hiện nên một số thông tin có thể chưa được đưa vào bảng dữ liệu đầu tiên, những thông tin này sẽ được bổ sung khi có dữ liệu. Các thông tin về dự án đề xuất chỉ mang tính dự báo.

Ngày đăng Bảng Dữ liệu Dự án –

Ngày cập nhật Bảng Dữ liệu Dự án 31 tháng 3 năm 2015

Tên Dự án Chương trình Đầu tư Giao thông Công cộng Tích hợp tại Tp Hồ Chí Minh

Quốc gia Việt Nam

Mã số Dự án/Chương trình 48260-001

Trạng thái của Dự án Đã được phê duyệt

Địa điểm Dự án –

Trong quá trình chuẩn bị bất kỳ chiến lược đối tác quốc gia, tài trợ dự án, hoặc khi đề cập, hoặc khi nêu danh hoặc tham chiếu tới bất kỳ vùng lãnh thổ hoặc địa bàn cụ thể nào trong văn kiện này, Ngân hàng Phát triển Châu Á (ADB) không có ý định đưa ra bất kỳ nhận định nào về tình trạng pháp lý hay bất kỳ hiện trạng nào của vùng lãnh thổ hoặc địa bàn đó.

Lĩnh vực Giao thông

Phân ngành Giao thông công cộng trong đô thị

Chương trình nghị sự chiến lược Tăng trưởng kinh tế đồng đều (IEG)

Động lực thay đổi Bình đẳng và Lồng ghép Giới (GEM)
Quản trị quốc gia và phát triển năng lực (GCD)
Quan hệ đối tác (PAR)

Bình đẳng Giới và Phân loại về Lồng ghép Giới Tiêu chí 2: Lồng ghép giới hiệu quả (EGM)

Các bên tài trợ dự án –

■ Tài trợ

Phương thức Hỗ trợ	Mã số phê duyệt	Nguồn tài trợ	Giá trị tài trợ được phê duyệt (ngàn \$)
Hỗ trợ kỹ thuật	8860	Quỹ Hỗ trợ Kỹ thuật Đặc biệt	600
–	–	Vốn đối ứng	250
TỔNG GIÁ TRỊ			850 ngàn đô la Mỹ

■ Các tiêu chí Bảo trợ xã hội

Để biết thêm thông tin về các tiêu chí bảo trợ xã hội, mời truy cập đường link sau <http://www.adb.org/site/safeguards/safeguard-categories>

Môi trường –

Tái định cư bắt buộc –

Dân tộc Bản địa –

■ Tóm tắt các vấn đề xã hội và môi trường

Các khía cạnh về môi trường

–

Tái định cư bắt buộc

–

Dân tộc Bản địa

–

■ Tham vấn, Sự tham gia và Truyền thông với các bên liên quan

Trong quá trình thiết kế dự án

Tham vấn đã được thực hiện với các cán bộ nhà nước cấp quốc gia, thành phố, cộng đồng, với các đối tác phát triển, Ban chỉ đạo Xóa đói Giảm nghèo, các hộ kinh doanh nhỏ lẻ, đại diện cộng đồng bị ảnh hưởng bởi dự án, các tổ chức dân sự xã hội có liên quan như Hội Phụ nữ Việt Nam, Đoàn Thanh Niên. Cơ quan có thẩm quyền của thành phố và cơ quan thực hiện dự án sẽ tham dự đầy đủ vào quá trình chuẩn bị thiết kế Chương trình Đầu tư. Trong quá trình triển khai kế hoạch tái định cư, tham vấn cá nhân và tham vấn theo nhóm sẽ được thực hiện với người dân bị ảnh hưởng tại một loạt các địa điểm trong khu vực đô thị. Một phương pháp có sự tham gia sẽ được sử dụng nhằm xác định địa điểm và thiết kế của một số đặc tính của cấu phần dự án ví dụ như nơi đặt cửa ra vào của nhà ga tuyến metro (MRT) và tuyến xe buýt tốc độ cao (BRT), hầm đường bộ, và các phương thức tiếp cận giao thông công cộng khác dành cho người dân xung quanh khu vực bị ảnh hưởng. Dự án sẽ trao cho người nghèo một dịch vụ giao

thông với chi phí hợp lý. Với người tàn tật, những thiết kế đặc trưng của dự án sẽ cung cấp cho họ những phương thức di chuyển được cải thiện so với các phương tiện giao thông khác. Giai đoạn thiết kế dự án trong quá trình hỗ trợ kỹ thuật chuẩn bị dự án sẽ thu thập các kết quả từ các buổi tham vấn với các thành phần người sử dụng phương tiện giao thông khác nhau, bao gồm cả nhóm người nghèo, người thuộc các nhóm không được bảo trợ khác, trong các vấn đề về nhà ga, thiết kế hạ tầng phụ trợ, cơ chế giá. Những tổ chức xã hội dân sự nào có liên quan, tích cực, và quan trọng trong vùng dự án? Mức độ tham gia của những tổ chức này trong quá trình thiết kế dự án? Các tổ chức xã hội dân sự quan trọng có liên quan gồm có Hội Phụ nữ, Đoàn Thanh niên, Mặt trận Tổ quốc, và các nhóm người tàn tật. Việc chia sẻ thông tin và tham vấn sẽ được tổ chức triển khai trong suốt quá trình thiết kế dự án.

Trong quá trình thực hiện Dự án

–

■ **Mô tả Dự án**

Chương trình Đầu tư sẽ hỗ trợ phát triển một hệ thống giao thông công cộng bền vững và tích hợp cho Tp. Hồ Chí Minh. Chương trình sẽ cải thiện sự mở rộng và kết nối giữa hệ thống xe buýt và mạng lưới tuyến metro cũng như các nhóm phương tiện giao thông công cộng và cá nhân khác. Chương trình sẽ tăng cường các chính sách và quy định về giao thông đô thị cho thành phố. Bằng việc đóng góp vào tổng thể hệ thống giao thông công cộng, chương trình đầu tư sẽ hỗ trợ mục tiêu gia tăng việc sử dụng giao thông công cộng và giảm dần sự phụ thuộc vào các phương tiện cá nhân như trong Kế hoạch Tổng thể về Giao thông Đô thị của Thành phố Hồ Chí Minh (HUTMP). Khoản đầu tư dự kiến sẽ bao gồm tuyến metro (MRT), tuyến xe buýt tốc độ cao (BRT), cầu vượt đa phương thức, các phương thức tích hợp giao thông công cộng khác, cải thiện dịch vụ và công trình giao thông. Hỗ trợ sẽ được cung cấp cho công tác lập kế hoạch giao thông, cải cách chính sách giao thông công cộng, cải cách thể chế và xây dựng năng lực.

■ **Lý do lựa chọn Dự án và Mối liên hệ với Chiến lược Quốc gia/ Chiến lược Khu vực**

Chính phủ Việt Nam đang lên kế hoạch và triển khai đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông công cộng chủ chốt với mục tiêu đem lại một sự chuyển đổi về mô thức chắc chắn từ các phương tiện giao thông cá nhân sang phương thức giao thông công cộng. Hai tuyến metro hiện đang được xây dựng tại thành phố Hồ Chí Minh và 4 tuyến tại Hà Nội, dự kiến những tuyến metro này sẽ đi vào hoạt động vào năm 2020. Kế hoạch Phát triển Kinh tế Xã hội giai đoạn 2011-2015 hỗ trợ việc đầu tư vào các hệ thống giao thông công cộng cho các khu vực đô thị nhằm thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và bảo vệ môi trường thông qua định hướng tăng trưởng ít các-bon. Chiến lược Đối tác Quốc gia của ADB tại Việt Nam giai đoạn 2011-2015 hỗ trợ chương trình của Chính phủ nhằm cải thiện cơ sở hạ tầng giao thông đô thị, bao gồm cả chương trình đầu tư dự kiến nêu trên. Hồ Chí Minh là một thành phố lớn nhất Việt Nam với dân cư đô thị ở mức độ lớn hơn 9 triệu dân và dự kiến sẽ tăng lên 13,8 triệu dân vào năm 2025. Giao thông đô thị phần lớn là phương tiện cá nhân như xe máy chiếm tới 85% tổng số phương tiện giao thông. Sự vượt trội về phương tiện cá nhân cộng với hệ thống đường bộ còn nhiều bất cập đã tạo ra sự tắc nghẽn giao thông nghiêm trọng cũng như tốc độ giao thông ở mức thấp tại nhiều tuyến đường. Vấn đề giao thông đô thị tại thành phố Hồ Chí Minh càng bị trầm trọng thêm khi thu nhập của người dân gia tăng và nhiều người Việt Nam nay có khả năng đổi từ xe máy sang ô tô. Tăng trưởng nhanh về số lượng phương tiện cá nhân một phần là do hệ thống giao thông công cộng kém hiệu quả của thành phố. Giao thông công cộng chỉ đáp ứng được 10% nhu cầu của thành phố, trong đó hệ thống xe buýt kém hiệu quả, thiếu tính linh hoạt không thể cạnh tranh được với các phương tiện cá nhân như ô tô và xe máy. Việc điều hành tuyến xe buýt còn yếu kém, dịch vụ không tin cậy cũng hạn chế việc sử dụng. Ngoài ra, giá vé xe buýt hiện đang

được giữ ở mức thấp nhờ vào sự hỗ trợ giá của nhà nước. Lập kế hoạch, quản lý và điều hành giao thông ở thành phố đều còn yếu kém, chỉ có vài chính sách và quy định nhằm hạn chế sự phụ thuộc vào phương tiện cá nhân hoặc khuyến khích sự chuyển đổi sang phương tiện công cộng. Thậm chí ngay cả lối đi dành cho người đi bộ cũng không thông thoáng do đã bị bãi gửi xe máy sắp xếp không hợp lý lấn chiếm hay bị sử dụng vào mục đích cá nhân trái phép. Thành phố Hồ Chí Minh đang tiến hành giải quyết những vấn đề này thông qua việc phát triển một hệ thống chuyển đổi lan rộng như trong HUTMP, trong đó cũng tiến tới việc giảm thiểu hiệu ứng nhà kính, các loại hình ô nhiễm khác và qua đó cải thiện môi trường đô thị. Hai tuyến metro và một tuyến xe buýt nhanh hiện đang trong quá trình xây dựng. Tuyến metro số 2 do ADB tài trợ, dự kiến sẽ đi vào hoạt động vào năm 2020. Nếu một hệ thống giao thông công cộng mở rộng cần phải khả thi về tài chính và kinh tế thì một định hướng phát triển tích hợp cho tất cả các loại hình phương tiện giao thông cá nhân và công cộng là cần thiết nhằm đảm bảo rằng nó sẽ dễ dàng tiếp cận, phù hợp và thu hút được người dân thành phố. Chương trình đầu tư sẽ củng cố các dự án đang được triển khai và dự án đề xuất của các đối tác phát triển đối với các tuyến MRT, BRT và hệ thống xe buýt (xem thêm ghi chú số 4). Các bài học từ những khoản đầu tư đang được triển khai của ADB dành cho MRT tại thành phố Hồ Chí Minh cho thấy rằng các dự án phức tạp đều phải chịu chi phối từ các yếu tố phức tạp bên ngoài, do vậy một quá trình triển khai dài hơi là cần thiết, một loạt các hoạt động có liên quan cần phải được triển khai song song nhưng phải cần có sự linh hoạt hợp lý. Hơn nữa, chi phí xây dựng trong các cấu phần mới sẽ có mức độ khả thi cao hơn tới khi có các kinh nghiệm hợp đồng cũng như năng lực công nghệ trong nước và kỹ năng được nâng cao hơn nữa. Dự án dự kiến sẽ sử dụng cơ chế MFF dựa theo những đánh giá về quy trình thích hợp nhất nhằm mở rộng hỗ trợ tài chính của ADB cho HUTMP. Cơ chế MFF sẽ đảm bảo cam kết về một hỗ trợ tài chính dài hạn đối với việc phát triển giao thông công cộng của Chính phủ nhằm đáp ứng được các mục tiêu chiến lược mà HUTMP đã đề ra. Cơ chế này cũng cho phép ADB tham gia vào quan hệ đối tác với Ủy ban Nhân dân Tp Hồ Chí Minh nhằm hỗ trợ phát triển hệ thống giao thông đô thị trong dài hạn của thành phố, một hệ thống cần phải có những khoản đầu tư chắc chắn trong vòng 20 năm tới. Cơ chế này tạo ra một nền tảng cho những hỗ trợ mạnh mẽ của ADB trong việc phát triển các chính sách quan trọng và cải cách pháp lý. Cơ chế MFF cho phép tiến hành các công tác chuẩn bị trước dự án như lập hồ sơ, sơ tuyển và gọi thầu cần thiết cho các khoản đầu tư lớn mà vốn sẽ phải tiến hành ở các giai đoạn dự án sau này. Trong tổng vốn hỗ trợ tài chính, MFF cũng tạo ra sự linh hoạt về điều chỉnh thời gian và giá trị cũng như đảm bảo rằng hỗ trợ tài chính của ADB sẽ được gắn kết với các nguồn lực tài chính sẵn có bên trong ADB cũng như của các nhà đồng tài trợ. Mọi điều kiện để sử dụng MFF đều đã sẵn sàng với phạm vi chiến lược, quy trình và khuôn khổ chính sách trong HUTMP, chương trình đầu tư và kế hoạch tài chính.

■ Tác động Phát triển

–

■ Kết quả Dự án

Mô tả Kết quả	Tiến độ thực hiện
–	–

■ Đầu ra của Dự án và Tiến độ Thực hiện

Mô tả Đầu ra của Dự án	Tình hình Tiến độ Thực hiện (Đầu ra, Hoạt động, và Các vấn đề)
–	–
Tiến độ Thực hiện Các mục tiêu Phát triển	Tình hình Triển khai/Xây dựng
–	–
Những thay đổi cơ bản	
–	

■ Các cơ hội cung cấp sản phẩm/dịch vụ cho Dự án

Ngày đăng quảng báo đầu tiên 30 tháng 1 năm 2015

Các dịch vụ tư vấn

Hỗ trợ chuẩn bị dự án sẽ tuyển dụng 18 người/tháng với các chuyên gia tư vấn quốc tế theo quy trình lựa chọn tư vấn độc lập và 27 người/tháng với chuyên gia tư vấn trong nước theo quy trình lựa chọn theo công ty tư vấn. Việc lựa chọn chuyên gia tư vấn sẽ được triển khai theo Hướng dẫn Sử dụng Dịch vụ Tư vấn dành cho ADB và các Bên vay (xuất bản năm 2013 và các bản sửa đổi). Hỗ trợ chuẩn bị dự án cũng sẽ được hỗ trợ thông qua các dịch vụ tư vấn riêng biệt về ứng phó với biến đổi khí hậu.

Mua sắm

–

Thông báo Dịch vụ Tư vấn và Mua sắm

<http://www.adb.org/projects/48260-001/business-opportunities>

■ Lịch trình

Ngày thông qua Đề cương dự án	–
Đoàn công tác thẩm định dự án	–
Họp Ủy ban Đầu tư	–
Ngày phê duyệt	18 tháng 12 năm 2014

■ Các mốc thời gian

Mã số phê duyệt	Ngày phê duyệt	Ký kết	Khoản vay có hiệu lực	Đóng tài khoản Dự án		
				Dự kiến ban đầu	Điều chỉnh	Thực tế
Hỗ trợ kỹ thuật 8860	18 tháng 12 năm 2014	–	–	31 tháng 1 năm 2018	–	–

■ Tiến độ Giải ngân và Trao thầu

Ngày	Mã số phê duyệt	ADB (ngàn \$)	Các bên khác (ngàn \$)	Phần trăm đạt được
Cộng dồn Trao thầu				
–	–	–	–	–
Cộng dồn Giải ngân				
–	–	–	–	–

■ Trị giá Hỗ trợ Kỹ thuật (ngàn \$)

Mã số phê duyệt	Trị giá phê duyệt	Trị giá sau sửa đổi	Tổng giá trị cam kết	Trị giá chưa cam kết	Tổng giá trị giải ngân	Trị giá chưa giải ngân
Hỗ trợ kỹ thuật 8860	600	600	0	600	0	600

■ Tình hình Thực hiện Các điều khoản

Các điều khoản được phân loại như sau: báo cáo tài chính dự án được kiểm toán, chính sách an toàn, các điều khoản xã hội, ngành, tài chính, kinh tế và các điều khoản khác. Việc thực hiện các điều khoản được đánh giá như sau: (i) Đạt – tất cả các điều khoản của từng loại được thực hiện, cho phép tối đa một điều khoản chưa được thực hiện; (ii) Đạt một phần – cho phép tối đa hai điều khoản trong loại đó chưa được thực hiện; (iii) Không đạt – có hơn 3 điều khoản trong loại đó chưa được thực hiện. Theo Chính sách Truyền thông 2011, xếp hạng về tuân thủ các điều khoản dành cho Bảng kê Tài chính Dự án chỉ được áp dụng cho các dự án có thư mời đàm phán sau ngày 2 tháng 4 năm 2012.

Mã số phê duyệt.	Tiêu chí						
	Ngành	Xã hội	Tài chính	Kinh tế	Tiêu chí khác	Bảo trợ xã hội	Bảng kê tài chính dự án
–	–	–	–	–	–	–	–

■ Thông tin liên lạc và Chi tiết cập nhật

Cán bộ ADB phụ trách Dự án	()
Vụ phụ trách Dự án	Vụ Đông Nam Á
Ban phụ trách Dự án	Ban Giao thông và Thông tin, Vụ Đông Nam Á
Cơ quan chủ quản Dự án	–

■ Các liên kết mạng

Trang web của Dự án	http://www.adb.org/projects/48260-001/main
Danh sách các tài liệu Dự án	http://www.adb.org/projects/48260-001/documents