
添付資料 7: 事前評価表

事業事前評価表（技術協力プロジェクト）

担当部・社会開発部第3グループ

運輸交通第1チーム：

<p>1. 案件名</p> <p>ベトナム国 港湾管理制度改革プロジェクト</p>
<p>2. 協力概要</p> <p>(1) プロジェクト目標とアウトプットを中心とした概要の記述</p> <p>ベトナムにおける港湾行政・管理能力の強化及びゲートウェイ港湾（中枢的な国際港湾）のターミナル運営効率化を図るため、同国の港湾行政を所掌する交通運輸省海運総局（VINAMARINE）を対象に、港湾運営方策の策定手法、非政府セクターの港湾運営参入に係る規制体系の整備、モデル港湾となるカイメップ・チーバイ港オペレーター選定に必要な各種書類やビジネスプランの作成等を通じた港湾の管理・運営に関するキャパシティ・デベロップメントを目的とした技術協力を行う。</p> <p>(2) 協力期間：2005年2月～2008年7月</p> <p>(3) 協力総額（日本側）：3.5億円</p> <p>(4) 協力相手先機関：交通運輸省 海運総局（VINAMARINE）</p> <p>(5) 国内協力機関：国土交通省</p> <p>(6) 裨益対象者及び規模、等</p> <p>1. 直接裨益対象者</p> <p>交通運輸省 海運総局（VINAMARINE）</p> <p>2. 間接裨益対象者</p> <p>港湾管理者、港湾オペレーター、港湾利用者（荷主、船会社、物流業者）</p>
<p>3. 協力の必要性・位置付け</p> <p>(1) 現状及び問題点</p> <p>ドイモイ政策以降の市場経済化、対外開放政策の進展に伴い、ベトナム国港湾における総取扱貨物量は1996年からの5年間で2倍以上とVITRANSS（ベトナム運輸交通開発戦略調査）の需要予測を上回るペースで急増している。これに対応するため円借款により、北部ではハイフォン港及びカイラン港、中部ではダナン港と拠点港の整備が進められているほか、同国経済の拠点であるホーチミン市を中心とする南部地域では、同国最大の大水深港湾となるカイメップ・チーバイ新港の整備がJICA開発調査（南部港湾開発計画調査）を経て、JBICとの連携を図りつつ2004年8月より詳細設計調査が実施されている。</p> <p>このように、港湾のハード面の近代化は我が国の支援の下、着実に進められているが、港湾運営面での非政府セクターによる管理運営体制の導入といったソフト面での取り組みは相対的に遅れている。カイメップ・チーバイ港の港湾運営については、JICAベトナム南部港湾開発計画調査では、同国の物流コスト及びリードタイムの低減を図るため、基本施設の開発・所有・管理は新しく設立する港湾管理者が担う一方で、ターミナルの運営は民間オペレーターに長期貸付けすべき、と提言した。ベトナム政府では、開発調査の提言に基づき、今後海運総局が中心となり、ランドロード型の港湾管理者を新しく設立すると共に、ターミナルに関しては外資も含めた非政府港湾オペレーターに運営参入させる方針である</p> <p>一方、本来各港の港湾管理者である海運総局の権限は、航路の管理や入出港手続きに限られており、港湾管理者として主体的な管理運営の実施、戦略的な開発投資や適切な維持管理の実施を進めることが</p>

困難な状態であるとともに、非政府セクターに港湾運営を委託化し効率的に港湾管理・振興を行う能力・経験がない。他方、同国の荷役活動を含めた港湾運営に関しては、関係省庁や海運総局の国営企業が直営で行っており、非効率な体制になっている。また、同国の港湾管理・運営に関する制度は、岸壁等の施設の所有・管理を行う港湾管理者と荷役などの港湾活動を行う港湾オペレーターを明確に区分していない等制度的な欠陥もある。2004年に完成したカイラン港では、港湾オペレーターの委託化を進めるため港湾管理と港湾運営を分離する方式を試行的に導入したが、随意契約方式で国営企業をオペレーターに選定するなど課題も多い。

したがって、同国において港湾運営に非政府セクターの参入を導入するためには、官民の適切な役割分担等を十分に事前検討し、規制体系を整備した上で、一般入札制度等によるオペレーター選定を行う必要がある。また、新しい港湾管理者の立ち上げに際しても、港湾計画制度の確立、その基礎資料となる統計制度の確立や、各種手続きを効率化するための港湾情報システムの構築等、港湾行政・管理能力の向上が緊急的な課題となっている。

(2) 相手国政府国家政策上の位置付け

経済社会開発 5 カ年計画において、開発のボトルネックになっている部分より優先的にインフラを改善し運輸セクターなどのサービス産業を発展させることが目標の中にあげられている。また、2003年12月に策定された「日越共同イニシアティブ」では、北部・南部地域の港湾機能強化が位置づけられている。

(3) 我が国援助政策との関連、JICA 国別事業実施計画上の位置付け（プログラムにおける位置付け）

ベトナムにおける港湾行政・管理体制の強化は、JICA 国別事業実施計画の重点分野である「電力・運輸等インフラ整備」の一つとして位置づけられている。また、2003年12月に策定された「日越共同イニシアティブ」では、北部・南部地域の港湾機能強化が位置づけられている。また、JICA 国別事業実施計画では「電力・運輸等のインフラ整備」を重点分野と位置づけられており、本プロジェクトは、JICA 開発調査「ベトナム国 カイメップ・チーバイ国際港湾ターミナル建設計画実施設計調査」及び円借款「カイメップ・チーバイ港整備事業」と連携してベトナム国の投資環境の強化、物流システムの改善に寄与する。

4. 協力の枠組み

〔主な項目〕

(1) 協力の目標（アウトカム）

ベトナム国の港湾行政・管理体制を改善するため、①VINAMARINE の港湾行政及び港湾管理体制の改善と②カイメップ・チーバイ港をモデルに非政府セクター参入による港湾運営の効率化をプロジェクト目標にした。

① 協力終了時の達成目標（プロジェクト目標）

- 1) VINAMARINE の港湾行政及び港湾管理体制が改善される。
- 2) ベトナムのゲートウェイ港湾において、ターミナル運営が効率化される。

指標

- ・ベトナムにおける港湾行政・管理・運営に関する規制体系の整備状況
- ・VINAMARINE のゲートウェイ港湾運営に非政府セクターを選定能力の向上

・ベトナム初の国際ゲートウェイ港湾であるカイメップ・チャーバイ港の管理システムの整備状況

② 協力終了後に達成される目標（上位目標）

ベトナムの港湾行政・港湾管理体制が改善される。

指標

- ・ベトナム港湾における適切な港湾管理体制の導入状況
- ・ベトナム港湾における非政府セクターの港湾運営参入状況

(2) 活動及びその成果（アウトプット）

[成果]

1) VINAMARINE のゲートウェイ港湾の運営・振興戦略作成能力が強化される。

指標

- ・カイメップ・チャーバイ港の非政府セクター参入政策の作成状況
- ・カイメップ・チャーバイ港の振興戦略の策定状況

主な活動

- 1-1 ベトナム国の港湾・海事活動を分析する。
- 1-2 ゲートウェイ港湾の運営の非政府セクター参入政策を立案する。
- 1-3 カイメップ・チャーバイ港の物流実態調査を実施する。
- 1-4 カイメップ・チャーバイ港に関する市場及び競争環境分析する。
- 1-5 カイメップ・チャーバイ港の振興戦略を策定する。
- 1-6 カイメップ・チャーバイ港振興戦略及び非政府参入政策に関するセミナーを開催する。
- 1-6 技術移転されたゲートウェイ港の市場分析能力及び港湾運営の非政府セクター参入政策に基づく執行能力を継続的にモニターし、能力の定着を図る。

2) VINAMARINE が、非政府セクターの港湾運営参入を促進するため、港湾管理・運営に関する官民の役割を明確にする。

指標

- ・港湾管理運営のための官民パートナーシップのガイドラインの作成状況

主な活動

- 2-6 非政府セクター参入政策策定のためのタスクフォース発足する。
- 2-1 港湾管理・運営に係る技術的・経済的な規則を分析する。
- 2-2 非政府セクターの港湾運営参入の規則を分析する。
- 2-3 非政府セクターの港湾運営参入に関するリスク分析・コスト分担を検討する。
- 2-4 非政府セクターと港湾管理者との役割に関する検討する。
- 2-5 港湾管理・運営に関する権限関係の適切な定義をする。
- 2-7 カイメップ・チャーバイ港の港湾管理者の組織機構案を作成する。
- 2-8 港湾運営・管理の官民パートナーシップガイドラインを作成する
- 2-9 技術移転されたタリフ及び料金体系の設定に関する能力、リスク管理方策を含む非政府セクター参入を促進するための港湾管理能力をモニターし、能力の定着を図る。
- 2-10 カイメップ・チャーバイ港の港湾管理者設立状況をモニタリングする。

3) VINAMARINE が、港湾運営の非政府セクター参入を促進するため、港湾に関する規則体系を整備する。

指標

・港湾管理・運営に関する規則体系の整備状況

主な活動

- 3-1 インフラの管理・運営の非政府セクター参入に係る規則を分析する。
- 3-2 港湾労働に関する規則を分析する。
- 3-3 非政府セクター参入を促進するための規則体系案が整備される。
- 3-4 技術移転された港湾管理・運営に関する規則体系整備能力をモニターし、能力の定着を図る。

4) VINAMARINE の港湾行政・管理能力が強化される。

指標

・ベトナム港湾の行政・管理計画の作成状況

主な活動

- 4-1 港湾の保安計画を作成する。
- 4-2 各港湾の管理・運営体制に関する現況調査を実施する。
- 4-3 役割分担に応じた港格分類する。
- 4-4 港格に応じた港湾管理体制を提言する。
- 4-5 ベトナムの港湾行政・管理戦略を検討する
- 4-6 ベトナム港湾の統計システムを改善する。
- 4-7 入出港手続き・C I Q手続きを改善する。
- 4-8 港湾手続きの情報化システム導入方策作成する。
- 4-9 港格に応じた港湾管理能力をモニターし、能力の定着を図る。

5) VINAMARINE の非政府セクターの港湾オペレーター選定書類作成能力が向上する。

指標

・標準入札書・標準契約書の作成状況
・カイメップ・チーバイ港のオペレーターを入札により選定するための各種入札書類やビジネスプランの作成状況

主な活動

- 5-1 標準入札書・標準契約書を作成する。
- 5-2 カイメップ・チーバイ港のビジネスプラン及び財務モデルを作成する。
- 5-3 適切なリスク管理方策を作成する
- 5-4 タリフ原則 ・ターミナル貸付料に関するフレームワークを作成する。
- 5-5 カイメップ・チーバイ港港湾運営参入の資格要件を作成する。
- 5-6 政府支援計画が作成される。

5-7 移転された非政府セクターの港湾運営参入に係る入札手続の実施能力をモニターし、能力の定着を図る。

(3) 投入（インプット）

① 日本側

○専門家派遣（12名）

1) チーフアドバイザー、2) 非政府セクター事業参入、3) 港湾管理、4) 港湾運営、5) 維持管理計画、6) 海運経営、7) 財務・プロジェクトファイナンス、8) 事業権契約書、9) 法制度、10) 港湾情報システム、11) 港湾保安、12) 企画調整員

○研修員の受入 8名程度

② ベトナム側

○カウンターパートの設置（港湾管理改善計画策定・カイメップ・チーバイ港港湾管理者設立に関するタスクフォース及びその他メンバー）

○執務スペースの提供/運営コストの確保

(4) 外部要因（満たされるべき外部条件）

○カイメップ・チーバイ港がスケジュールどおり整備されているかどうか

5. 評価5項目による評価結果

以下の視点から評価した結果、協力の実施は適切と総合的に判断できる。

(1) 妥当性

○ 本件協力は、我が国のベトナムに対する国別援助計画、JICA 国別事業実施計画との整合性が取れており、ベトナムの経済社会開発 5 ヵ年計画や「日越共同イニシアティブ」におけるニーズと一致するなど政策的な重要性は高く、案件実施の妥当性は高い。

○ 移転できる適切なノウハウを有してしており、我が国は、港湾管理分野に関する協力について他国においても事業実績があるなど、ベトナム国の実態に即した適正な技術移転が可能であり、技術的な視点からの妥当性も有している。

(2) 有効性

○ VINAMARINE は、ベトナム港湾管理・運営を所掌している唯一の行政機関であり、港湾に関する法制度の企画・立案については同機関の所掌業務であり、同国の港湾管理制度改善を目的とした人材育成を図る必要が高い。

○ 港湾管理制度改善の重要性が正しく認識され、関係者との調整を円滑におこなわれるようプロジェクト関係者に合わせ、港湾の非政府セクター参入に携わる関係機関の MPI（計画投資省）等からなる「Executive Committee」を設置され法制度の改善等に関する調整が行われることから、関係機関の連携が促進されることが期待される。

○ また、港湾運営の非政府セクター参入に関するセミナー開催を通じ、ベトナム港湾を利用する船会社、荷主、物流業者と意見交換することで、有効なプロジェクトの実施に結びつくものと期待できる。

○ ベトナムでは、我が国の開発調査の結果を踏まえ、近隣のカイラン港において港湾施設のリース方式がパイロット的に導入されるなど、港湾管理に関する制度整備が進められており、本件協力の成果と組み合わせることで、ベトナムの港湾管理に関する制度整備を促進することが可能となる。

(3) 効率性

- 2004年8月から実施しているカイメップ・チーバイ国際港湾建設計画詳細設計調査（連携D/D）で得た施設の整備・維持コスト・整備スケジュールを本案件にフィードバックすることにより、効率的な投入が可能となる。
- 本プロジェクトがカイメップ・チーバイ港整備事業と連携することにより、港湾管理行政に関する人材育成というソフト面の強化とハード整備が一体となった協力となり、円借款事業における機材の活用や、育成した人材の円借款事業における業務従事などが期待され、効率的な事業実施が期待される。
- VINAMARINE のオーナーシップの下、案件協力を先立ち、ベトナム側の本技術協力プロジェクト期間中の自らの作業計画、予想される重点課題及び対応案作成の時期に関し、具体的な提示がなされることにより、VINAMARINE が主に行う非政府セクター参入政策や規制整備に伴う活動については日本側の必要最低限な投入が明確となった。

（４）インパクト

- 港湾運営の非政府セクター参入等といった港湾行政・管理・運営に関する規制体系が整備されるとともに、港湾情報化への対応、保安体制の強化等を通し、「港湾行政及び管理能力の強化される」ことが期待される。
- カイメップ・チーバイ港の運営に非政府セクターの導入・選定を通して得たノウハウが、他の港湾に適用されることで、ベトナム港湾の港湾行政及び港湾管理体制の改善が可能になる。
- カイメップ・チーバイ港が施設供用（2010年頃）されれば、ベトナム最大の港湾となることから、カイメップ・チーバイ港をモデル港としてベトナム国全体の港湾制度改革を試行することの意義は大きい。

（５）自立発展性

- 港湾活動への非政府セクター参入は、港湾を効率的に運営していく上で非常に重要であるとともに、施設維持・管理に係る港湾投資に関する政府の支出削減にも資するものである。本件協力では、民間セクターの参入を促進すべく各種施策を講じており、自立発展性の確保に資することが期待される。
- ベトナムでは、北部港湾（カイラン港）において JICA の開発調査の提言を踏まえた港湾管理の方法が試行的に導入されるなど、ベトナム国の港湾分野の制度整備に関する取り組みが進められており、本件協力の成果である総合的かつ効率的な港湾管理の方法が活用されていく可能性は非常に高い。

6. 貧困・ジェンダー・環境等への配慮

本プロジェクトは、港湾運営の改善に伴い生活雑貨等の輸入貨物の物流が効率化され、ベトナム南部地域の一般家庭の生活水準向上へとつながる貧困削減への波及効果も期待される。

また、本案件は港湾分野の管理・運営改善のための体制構築を支援するプロジェクトであり、自然及び社会環境の大規模な改変を伴うことはなく、環境に対する負の影響はほとんど生じないといえる。

7. 過去の類似案件からの教訓の活用

過去に実施した港湾分野に関する案件では、施設整備に係る協力が中心であり、管理運営面に関する協力は十分ではなかった。しかし、ハード整備だけでは開発効果が限定的であり、コンセッション契約方式等による港湾活動への民間セクターの参入、近隣港湾との連携、港湾の情報化の対応、港湾保安体

制への強化といった側面も重要であることが2002年12月に終了した「ベトナム南部港湾開発計画調査」で提言されている。本プロジェクトについては、上記開発調査の管理・運営面に関する提言を参考にして実施することとする。

8. 今後の評価計画

2006年9月 中間評価

2008年1月 終了時評価

協力終了3年後を目途に事後評価を実施予定

添付資料 8-1: 参考資料

The Port Development Study in the South (M/P+F/S)

1. Detail Design Study of Cai Mep-Thi Vai Port
: JICA'S Development Study
 2. Cai Mep-Thi Vai Port Development Project
: Financed by JBIC Loan
 3. Improvement of Port Administration and Management System
 4. Port Operation of Cai Mep-Thi Vai Port
- : JICA'S Technical Project**
1. Combination with Dispatch of Experts, Provision of Equipment and Training Course
 2. Support for Vietnamese Work to achieve the goal
not Study, not report-oriented
 3. Cooperation on the basis of PDM
 4. Evaluated the goal achieved

Procedure of the project for the Start of the Project

1. Preparatory Study Mission (Discussion about Framework)
M/M, Draft of PDM, Tentative Implementation Schedule (TSI),
Plan of Operation (PO) , Organization Chart,
Draft of Record of Discussion (R/D)
2. Determination of the Framework
R/D, PDM, TSI, PO, Organization Chart
3. Submission of A1 Form (Dispatch of Experts) , A2A3 Form (Training
4. Start of the Project (Dispatch of Experts)

Improvement of Port Administration and Management System

1) Capacity of Vinamarine on Port Administration and Management is Strengthened



2) Terminal Operation of International Gateway Port is improved efficiently



	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
D/D									
Selection of the Consultants for Supervision									
Supervision of the Consultants									
Bidding for the Construction of Port Facilities and Dredging									
Construction of Port Facilities and Dredging									
Bidding for the Construction of Port Equipment									
Construction of Port Equipment									
Bidding for the Construction of Port Building									
Construction of Port Building									
Study for the selection of Port Operator									
Selection of Port Operator									

Advantage of PSP (Private Sector Participation)

Improve the port operation service

Improve operational efficiency

(Competitiveness, Incentive for efficiency)

Port Promotion by Operator (attractive to International Trunk Line)

Reduce Government Deficits (attractive to Private Investment)

Disadvantage

Unfair and non-transparent Selection

(Unfavorable)

Failure to Selection of Operator

Monopolistic Behavior

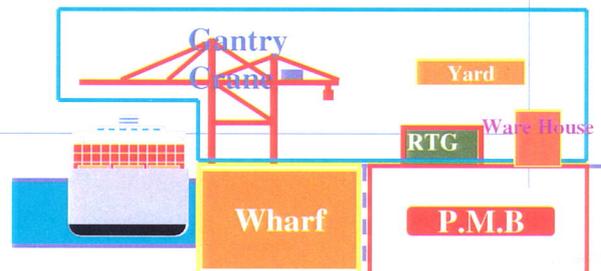
Indifference to port policy by Government

1. Outsourcing-Management Contract

- ◆PMB develop and owns main facilities, and maintains the workers for operation.
- ◆PMB Contracts with Private Sector to manage specific service.

2. Capital Lease

- ◆Main Facilities is developed by PMB
- ◆PMB leases the facilities (and equipment) with the licensing
- ◆Common in Container Terminal in Japan and Thailand



3. Concession (Superstructure, Equipment)

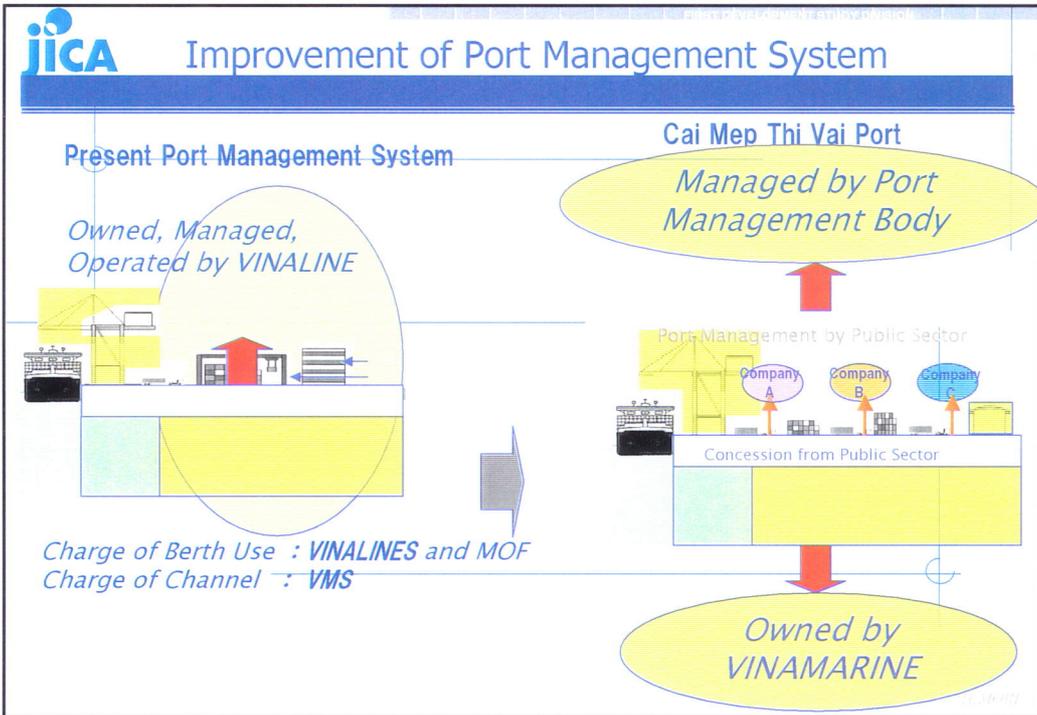
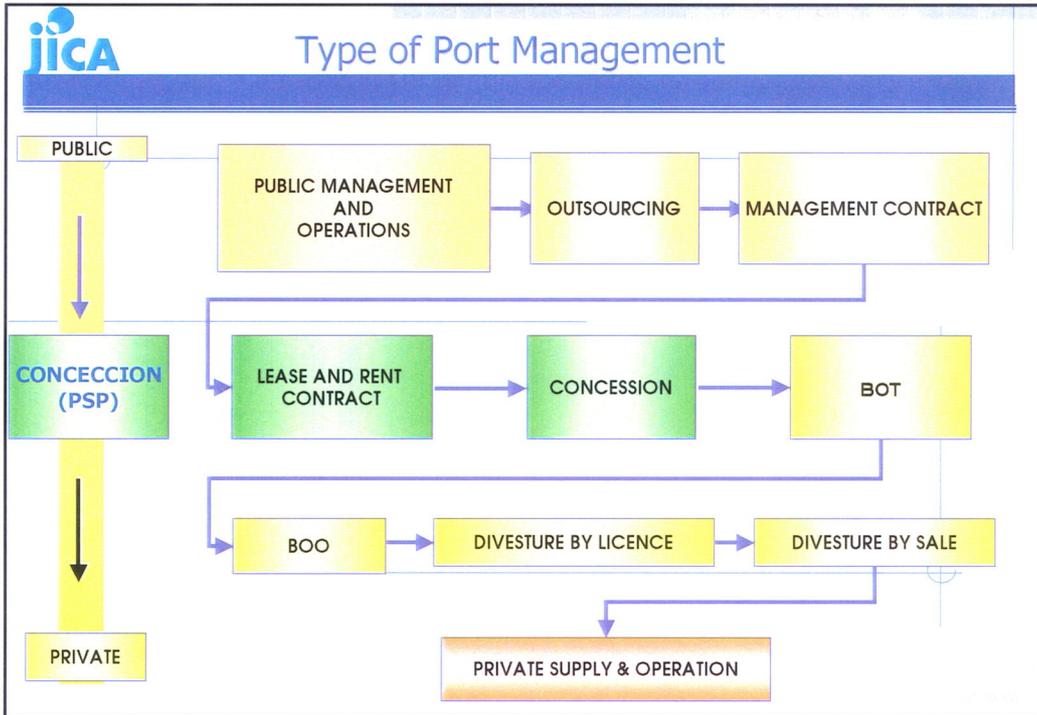
- ◆PMB develops main port facility
- ◆Private Sector develops other facility and equipment to provide port service under the agreement capitol investment and operation

4. BOT (Full Concession)

- ◆Private Sector develops the port facility including infrastructure
- ◆After the limited period, the port facility will be transferred to PMB

5. Full Privatization

- ◆Private Sector develops and owns the port facility





Mega Port Operators

Company Name	Hutchison • Port Holdings	PSA • International Corporation Ltd	APM Terminals	P & O • Ports	Eurogate
HQ	Hong Kong	Singapore	Nederland	UK	German
Characteristic	One of Hutchinson Whampoa Ltd and open at Hong Kong Stock Market 32 ports in 15 countries	100% share is held by Singapore Gove 15ports in 11 contries.	One of AP Moller Group More than 40 ports	One of P&O Group 50 ports (28 Container Terminals) in 18 countries	JV Company of EUROKAI (50%) and BLG (50%)
Operation Ports (Asian Area)	Thilawa (Myanmar) , Jakarta (Indonesia) , Port Klang (Malaysia) , Laem Chabang (Thailand)	Singapore, Laem Chabang (Thailand) , Incheon (Korea) , Tsuticolin (India)	Laem Chabang (Thailand) , Tanjung Pelepas (Malasia)	Sulabaya (Indonesia) , Manila (Philippines) , Laem Chabang (Thailand) , Colombo (Sri Lanka)	—



Port Operators in Asian Major Ports

		HPH	PSA	APM	P&O Ports	Eurogate	DPA	APL	SSA	COSCO	Evergreen	HHLA	Hanjin	Hyundai	OOCL	CSXWT	Dragados	NYK	K Line	Ceres Terminal	MSC	MOL	TCB	Yang Ming	ICTSI	
Thailand	Laem Chabang	1		1	1		1			1								1				1				
Singapore	Singapore		1																							
Indonesia	Tanjung Perak				1																					
	Tanjung Priok	1																								
Myanmar	Thilawa	1																								
Vietnam	Ho Chi Minh						1																			
Malaysia	Port Klang	1																								
	Tanjung Pelepas			1																						
Philippines	Batangas																								1	
	General Santos																								1	
	Manila				1																				1	
Brunei	Muara	1																								



Contracts for PSP to Port Operation (1)

Clients and other parties of Contracts, Date of Contract, Objectives of Contract

- **Objective and Strategy for Private Sector Participation to Port Operation**
- Strategic Positioning of each port or terminal
- Consistency with other development policy
- Participation of lessor (PMB) in joint venture
- Financing capacity of foreign investor
- Industry policy

Contract Term, Extension of Contracts

- **Contract Term, Extension, Conditions for Extension**
- Proper contract term for lessor and lessee
- Flexibility of contract term
- Consideration for risks born by each side



Contracts for PSP to Port Operation (2)

Facilities and Equipments of Contracts

- **Construction / Additions and Changes to Infrastructure and Equipment**
(Responsibility, Approval by Port Management Body)
- **Dredging, Development of Infrastructure and Equipment by Lessee**
- **Maintenance and Repair, Damage by 3rd Party**
- **Program/Technical Standard of Maintenance and Inspection**
- Sharing of responsibility among lessor and lessee
- Responsibility of dredging basin and shipping lane
- Requirement of approval by lessor for additional equipment, variety, amount and financing method
- Separation of ownership and control
- Auditing power of lessor on repair and maintenance
- Responsibility of lessee on repair and maintenance

Berth Use

- **Berth Use, Limitation of Usage, Proper Use of Facilities**
- Requirement of lessor's approval or notification in allotment of berth

Service by Port Management Body , Utility Charge

- **Service by Port Management Body , Pilot , Tug Boat, Utility Charge**
- Scope of service by lessor (fire fighting, security, maintenance of port facility, pilot, tug boat, navigation, etc)

Rent Fee

- **Rent Fee, Payment Schedule, Revision of Rent Fee**
- **Default of Payment and Penalties , fines**
- Rent fee system (fixed, variation, combination)
- Good ground for rent fee
- Competitiveness of rent fee compared to neighboring ports

Terminal Tariff

- **Terminal Tariff, Revision of Tariff**
- Consistency with lessor's policy of the level and composition of terminal tariff
- Involvement of Lessor's policy in setting up terminal tariff
- Balancing publicness and profitability (cost recovering tariff)
- Competitiveness compared to ports in other Asian Countries

- **Management / Operation / Port Promotion of Terminal, Responsibility of Development**
- Facilities and equipments installed by lessee
- Rule over submitting development plan and business plan
- Requiring level of cargo handling capacity of terminals
- Operation standard
- Soundness / reality of handling cargo forecast presented in business plan
- Adoption / utilization of information technology

- **Insurance**
 - Variation and coverage of insurances
 - Risks covered by insurances
- **Compliance with Rules and Regulation**
 - Formulation of law and operational standards
 - Regulation over environmental protection
- **Suspension, Cancellation or Termination of the Contracts for default**
 - Identifying causes of default
 - Process of cancellation or termination of the contracts
 - Disposition of equipments installed by lessee in case of defaults
- **Performance Guarantee**
- **Arbitration / Litigation**
- **Condition for Port Labor**
 - Labor problem
 - Labor productivity

1. Securing Competitiveness Market

- ◆ Qualification : Screening for selection of qualified Port Operator with high performance
- ◆ Competitive Bidding : Avoiding Monopoly

2. Flexibility of Management by the Private Sector

- ◆ Maximize operational Efficiency
- ◆ Ensuring balance between profitability and public aspects

3. Appropriate Risk Mitigation between Public Sector and Private Sector

- ◆ Sharing Cost and Risk/ Minimize the Risk

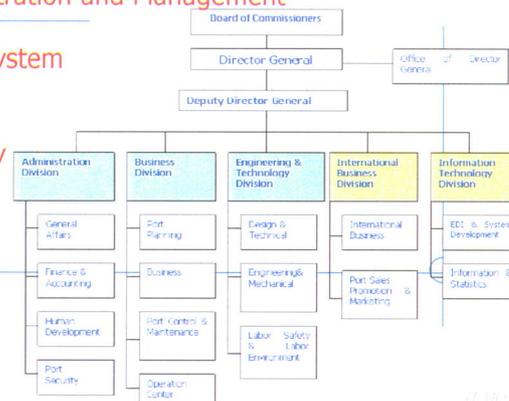
JICA Project

- 1) Redefinition of the roles on Port management and Operation
(among Gov and Private Sector etc)
- Establishment of Cai Mep Thi Vai Port Management Body

- 2) The Capacity Building for Port Administration and Management

- Analysis of Role of Ports, Classification
- Port Development and Management System
- Port Statistic System
- Port Clearance
- CIQ, Information System, Port Security

Project Period : 2005-2008



Terminal Operation of International Gateway Port is improved efficiently

JICA Project :

- 1) Formulation of Strategy on the Strategy on Operation and Promotion of Cai Mep Thi Vai Port
- 2) Redefinition of the roles on Port management and Operation (among Gov and Private Sector etc)
- 3) Formulation of the legal environment to promote PSP to Port Operation
- 4) Formulation of the Documentation for selection of port operator of Cai Mep Thi Vai Port

The Stage after JICA Project (2006): Selection of the Port Operator

JICA PROJECT

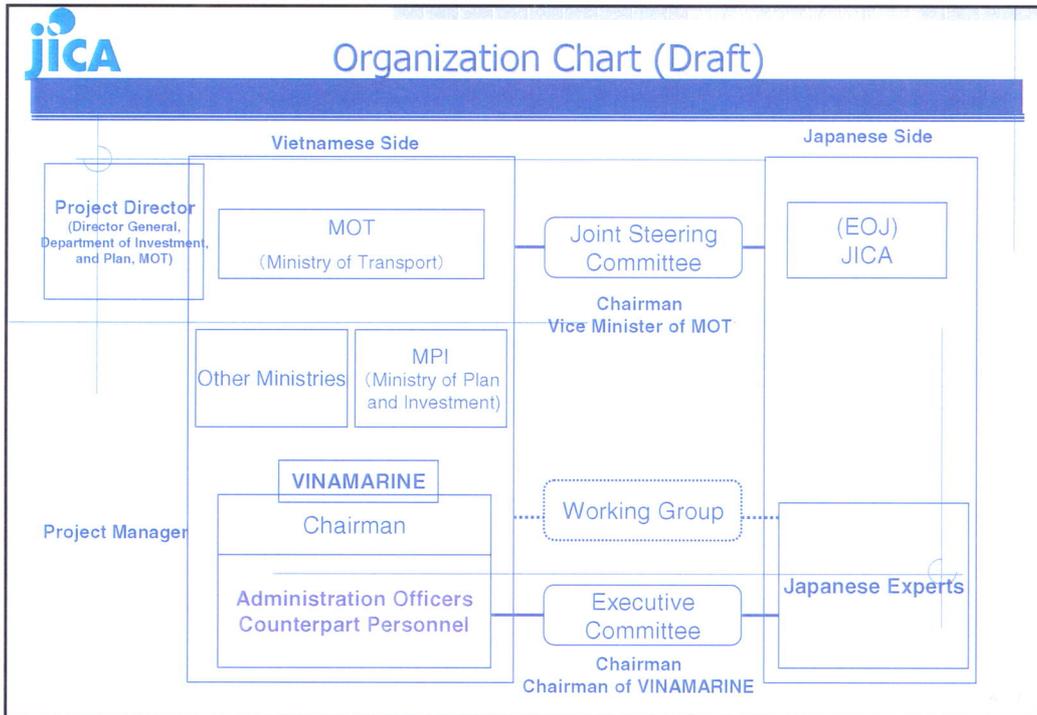
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
D/D									
Selection of the Consultants for Supervision									
Supervision of the Consultants									
Bidding for the Construction of Port Facilities and Dredging									
Construction of Port Facilities and Dredging									
Bidding for the Construction of Port Equipment									
Construction of Port Equipment									
Bidding for the Construction of Port Building									
Construction of Port Building									
Study for the selection of Port Operator									
Selection of Port Operator									

- Dispatch of Experts :
- 1) Port Policy and Administration
 - 2) Concession
 - 3) Port Management
 - 4) Port Operation
 - 5) Port Facilities Maintenance
 - 6) Maritime Marketing
 - 7) Financial Analysis/Project Finance
 - 8) Documentation
 - 9) Maritime Legal System
 - 10) Port Information System

- Training Course
- Acceptance of Vietnamese C/P
 - Employment of Interpreter with Technical Term

Vietnamese Side

- Assignment of 2-3 Counterparts to each experts
- Provision for the Info on Vietnamese Legal Experts
- Operation and Running Cost
- Set Up the Working Group including other ministries



Plan of Operation 1 (draft)

	2004	2005	2006	2007	2008
Formulation of Strategy on the Strategy on Operation and Promotion of Cai Mep Thi Vai Port Analysis of Port/Maritime Situation, Marketing Analysis Formulation of Policy on Port Sector/PSP		↔			
Redefinition of the roles on Port management and Operation (among Gov and Private Sector etc) Identification and Analysis of the problem of regulation Analysis of Risk of the PSP to Port Operation Analysis of cost sharing (among Gov and Private Sector) Preparation of some alternative plans for redefinition of Power and Authority Preparation of the article and institutional Plan of Cai Mep Thi Vai Port Management Body		◆ ◆ ◆ ↔		↔	
Formulation of the legal environment to promote PSP to Port Operation Analysis of regulation on PSP to Infrastructure Operation and Management Preparation of the legal environment (Approval and License, Transaction) to Promote PSP Analysis of the legal situation on Port Labor		◆ ↔ ↔		○	



Plan of Operation 2 (draft)

	2004	2005	2006	2007	2008
Formulation of the Documentation for selection of port operator of Cai Mep Thi Vai Port					
Preparation of Standard Bidding/Contract Document			↔		
Cost Estimation (Cost of Capital , Operation Cost)			↔		
Forecast Revenue,			↔		
Formulation of Business and Financial model			↔		
Risk Analysis (Country Risk, Project Risk, Contract Risk etc)			↔		
The Code on the Tariff			↔		
Safety net program to mitigate the risk			↔		
The framework for rent fee			↔		
Preparation of necessary qualification of port operator			↔		
preparation of the support plan by government			↔		
Capacity Building for Port Administration and Operation					
Analysis of the role of all ports, Classification		↔			
Proposal of the Port Management System			↔		
The Port Development and Management Strategy			↔	↔	
Port Statistic System				↔	↔
Arrangement for Port Clearance and CIQ system,				↔	↔
Port Information System				↔	↔
Port Security		↔			