

4. 評価グリッド

妥当性

評価設問		必要な データ・情報	情報源	データ収集 方法
大項目	小項目			
港湾制度の改革は、ベトナムの国家政策に合致しているか	同国の港湾制度が抱える問題と改革の必要性	現行港湾制度の問題点、改革の要点	港湾開発マスター・プラン、JICA 南部開発調査報告書	資料レビュー インタビュー
	ゲートウェイ港湾の振興がベトナム国民経済に持つ意義	ゲートウェイ港湾に求められる役割と機能 カイラン港運営との対比	南部港湾開発調査報告書、VITRANSS	資料レビュー インタビュー
港湾利用者のニーズに合致しているか	海上輸送の需要動向	主要 8 港の入港船舶数と取扱貨物量のアップデート(04 年分)など	Vietnam Seaport Association	資料レビュー インタビュー
日本の援助政策に合致しているか	援助重点課題との関連性	日本のベトナムに対する援助重点分野	対ベトナム ODA ガイドライン	資料レビュー
	JICA 国別事業実施計画との関連性	運輸交通分野に対する優先度	JICA 国別事業実施計画	資料レビュー
日本の技術の比較優位性はあるか		港湾管理運営分野の援助実績	JICA 担当事業部門	資料レビュー
		港湾運営分野の PFI など日本の経験	関係識者	インタビュー
実施協議調査以降のプロジェクトを取り巻く環境(政策、経済、社会等)の変化はあったか		過去一年間の政策、マクロ経済レベルの変化	一般情報	資料レビュー インタビュー
現地モニタリング(2006.2)以降の状況変化の有無		港湾行政の改善状況に関するデータ	専門家、C/P	インタビュー
中間評価(2007.5)以降の妥当性		追加活動(7 項目)への評価	専門家、C/P	インタビュー

有効性

評価設問		必要な データ・情報	情報源	データ収集 方法
大項目	小項目			
プロジェクト 目標の達成 予測	投入と成果の実績、活動の状況から見た達成の見込み	活動・成果の実績	実績検証(2)	資料レビュー
	確認指標の具体性を高める必要性がある	達成を実証する事象、状況、行動を列挙する	専門家、C/P	インタビュー
	プロ目達成の阻害要因に何があるか	考え得る阻害条件を列挙する	実績検証(3)	インタビュー
成果とプロ 目の関係	プロ目と成果の因果関係を明確にする必要あり	成果 5 件の因果関係を説明する資料(活動構造図)にプロ目 2 件を位置付けたい	活動構造図 専門家	資料レビュー インタビュー
外部条件	成果からプロジェクト目標に至る外部条件は現状を十分反映していない	外部条件は他に存在するか	専門家	インタビュー

効率性

評価設問		必要な データ・情報	情報源	データ収集 方法
大項目	小項目			
投入実績の 達成状況	投入実績の検証	投入人月数	実績検証(1)	資料レビュー
	2005 年末時点の成果達成実績と見込み	<ul style="list-style-type: none"> ・ 成果達成を示すポイント(%)数 ・ 成果文書 5 点(上掲)の完成見通し 	実績検証(2) プロセス検証(7)	資料レビュー インタビュー
	成果達成の上で阻害要因が生じているか	低実績の成果があれば、その理由	専門家、C/P	資料レビュー インタビュー
	ワークショップの開催状況	ワークショップ参加者の評価	C/P	アンケート調査

投入・活動 と成果の因 果関係	成果算出の上で活 動(WBSによる再編 後のもの。以下同じ) に過不足はないか	低実績の成果下の活動群の 構成とその過不足に係る見 解	専門家、C/P	インタビュー
	成果算出の上で投 入に過不足はないか	低実績の成果下の活動群に 対する投入の過不足に係る 見解	専門家、C/P	インタビュー
	活動から成果に至る 外部条件による成果 達成への影響	外部条件を設ける必要性が あるか	専門家	インタビュー
プロジェク ト・コスト	成果は投入予定のコ ストに見合うか	類似プロジェクト ² (行政機能 向上、法整備支援)の関連 情報	JICA 担当事業部門	資料レビュー
	プロジェクト目標は投 入予定のコストに見 合うか	類似プロジェクト ² (行政機能 向上、法整備支援)の関連 情報	JICA 担当事業部門	資料レビュー
他案件との 連携	円借款(港湾建設)と の連携	連携の有無・程度・内容	専門家 JBIC 事務所	インタビュー
	開発調査との連携	連携の有無・程度・内容	専門家	インタビュー
実施体制	Executive Committee	機能していたか	専門家、C/P	インタビュー
	Joint Coordinate Committee	機能していたか	専門家、C/P	インタビュー
	関連省庁 (MOT,MPI,MOP)	機能していたか;連絡協力体 制	専門家、C/P	インタビュー

インパクト(予測)

大項目	評価設問	必要な データ・情報	情報源	データ収集
				方法
上位目標の 達成見込み	上位目標達成の見 込み	港湾行政・管理制度改革案 の法制化の見通し	専門家、C/P	インタビュー
	上位目標達成に係 る阻害要因	港湾行政・管理制度改革案 の法政化を不調にする要因	プロセス検証(7)	資料
因果関係	プロジェクト目標と上 位目標の関係は明 確。因果を実現する ために何が必要か	法政化が必要であることを関 係機関に周知徹底し得る条 件は?	専門家、C/P	インタビュー

	プロジェクト目標から上位目標に至る外部条件を設ける必要性	法政化を一つのアプローチとすると、そのアプローチの達成条件と関与する機関は何か	専門家、C/P	インタビュー
波及効果	VINAMARINE における今後の海運分野の政策決定や行政制度整備への影響	プロジェクトの影響の有無と程度に係る意見	専門家、C/P	インタビュー
	港湾制度改革に伴う物流体制への影響	影響の有無と程度に係る意見	専門家、C/P	インタビュー 資料レビュー
	外資オペレーター参入に伴う国内港湾会社経営への影響	影響の有無と程度に係る意見	専門家、C/P	インタビュー 資料レビュー
	港湾制度改革に伴う国民経済への影響	影響の有無と程度に係る意見	専門家、C/P	インタビュー

自立発展性(見込み)

評価設問		必要なデータ・情報	情報源	データ収集方法
大項目	小項目			
政策・制度	港湾制度改革に向けた努力はプロジェクト終了後も継続されるか	将来時点における港湾制度改革の必要性	専門家、C/P	インタビュー 資料レビュー
	今後の制度改革に向けてもタスクフォース方式による取組みは必要か	本プロジェクトが採用したタスクフォース方式の必要性と有効性に係る意見	C/P	インタビュー
組織・財政	将来時点でタスクフォース方式を実現するための人材配置、予算確保は可能か	本プロジェクト実施のために実施機関が負担している経費等の維持可能性	実績検証(1)	資料レビュー
技術	海運需給、国際港湾の競争などの市場情報の収集能力	<ul style="list-style-type: none"> ・ 海外情報収集分析に与る実施機関の部局 ・ 海外情報の必要性に係る認識の有無 	専門家、C/P	インタビュー

5. 質問票の回答結果

質問票の回答

A 妥当性

1. 重要度

	高まった	変化なし	低下した
C/P	7	0	0
日本人専門家	0	1	0

コメント

The priority and importance of the project is higher since Vietnam is integrating into the regional and global economies while the port system of the country, both in terms of infrastructure and management capacity is not adequately developed in par with requirement of the socio-economic development. Recently, the ports congestion is increasing, both in port and on conjunction roads that require improvement of the overall management capacity. Also the Prime Minister requested MOT to study and propose the establishment of a port authority or a port management body (PMB) model at Dung Quat-Quang Ngai economic zone and to formulate the necessary documents to select operator for Chua Ve terminal. Priorities and importance of the project, thus has much increased.

The pilot leasing scheme for the operation of Cai Lan Port was conducted, but there are many points to be improved for attracting foreign investors in future.

We have witnessed the increasing congestion at ports and traffic jam on connecting roads. That is the evidence of problem in port system planning as well as the overall management of ports and related transportation. We need to clear such problem as soon as possible for economic development and integration into regional and global economies. In such context, the Priority and Importance of this project has become even higher than before. Recently, the Prime Minister has requested MOT to study the establishment of the port authority in Dung Quat – Quang Ngai economic zone and to formulate the necessary documents to select operator for Chua Ve terminal. All that falls under the scope of this project. Hence, the priorities and importance has much increased.

Seaports play a very important role in order to activate the local industries and national economy. At present, many operators are constructed, but the port administration and management system shall be improved for more efficient administrative activities.

There has been a risen congestion problem in ports in the South and ports need urgently the level-up of capacity and ports. Prime Minister ordered MOT to study establishment of port authority in Dung Car-Quant Ngai economic zone and to formulate the necessary documents to select operator for Chua Ve terminal. Hence, priorities and importance have much increased.

There are many seaports which are being developed by investors, but no public agency has the authority to oversee those seaports. We need the system for the government agencies to manage and control seaports in Vietnam.

2. モニタリング評価(2006)指摘事項 ("Current Maritime System lacks consistent administrative structure due to lack of coordination among various agencies.") の問題解決

	解決した	未解決	不明
C/P	1(注)	6	0
日本人専門家	0	1	1

(注)「一部のみ」という記述あり

コメント

The problem has not yet been solved because it requires the consensus of all relevant agencies for the revision of necessary legal system that regulates the operation and coordination of all parties involved into a consistent mode. Such big job will take more time.
VINAMARINE prepared the legal documents to improve the current system, but the higher authority did not approve these documents.
There is a very complicated job that Vinamarine or the Maritime sector alone could not solve but that requires coordination of many other agencies and organizations at local and central levels. In the meantime, revision of necessary legal system has not been approved by the competent authorities. And it will take more time to get consensus among the interest groups to have the consistent administrative structure throughout the country.
The regulation allows that local and foreign investors can construct and operate seaports in Vietnam, and many government and public agencies own an operate seaports.
Revision of necessary legal system has not been approved by the competent authorities. It will take more time to get consensus among interest groups.
There are many interested shareholders in the maritime sector. It takes time to have agreements in the sector for better coordination.
水面、土地に関する権限を有する州レベル人民委員会を一員とする管理者設立案は MOT で却下されたままとなっている。

3. 中間評価(2007)以降の追加的活動の妥当性 (PDM 4.5-4.11)

4-5 Proposal of the basic policy on the port and navigation channel development and preservation.

	妥当	妥当でない	不明
C/P	7	0	0
日本人専門家	1	0	0

4-6 Proposal of the appropriate port statistic system

	妥当	妥当でない	不明
C/P	7	0	0
日本人専門家	1	0	0

4-7 Proposal of the guideline for port planning and technical standard for port facilities.

	妥当	妥当でない	不明
C/P	7	0	0
日本人専門家	1	0	0

4-8 Proposal of model rules and regulation on port water area and port land premise.

	妥当	妥当でない	不明
C/P	7	0	0
日本人専門家	1	0	0

4-9 Proposal of financial reporting and auditing system for port management body

	妥当	妥当でない	不明
C/P	7	0	0
日本人専門家	1	0	0

4-10 Proposal of the system on compilation of port facilities ledger.

	妥当	妥当でない	不明
C/P	7	0	0
日本人専門家	1	0	0

4-11 Proposal of introduction of EDI system

	妥当	妥当でない	不明
C/P	6	0	1
日本人専門家	1	0	0

コメント：全て妥当であった（ただし実行主体は管理者では無く、ビナマリン自身となる可能性が高い）（C/P 側のコメントを口頭で聴取。議事録参照）。

B 有効性

4. プロジェクト目標（指標等）の設定方法

	適切	不適切	不明
C/P	6	0	1
日本人専門家	1	0	0

5. 成果の達成度（VINAMARINE の管理・行政能力の向上）

（1）ゲートウェイ港湾の運営・振興戦略の作成能力強化

	達成済	ほぼ達成	未達成
C/P	0	2	5
日本人専門家	1	0	0

(2)港湾管理・運営に関する官民役割再定義

	達成済	ほぼ達成	未達成
C/P	0	2	5
日本人専門家	0	0	1

(3)非政府セクター参入のための規則体制の整備

	達成済	ほぼ達成	未達成
C/P	0	7	0
日本人専門家	0	0	1

(4)港湾行政・管理に関する能力強化

	達成済	ほぼ達成	未達成
C/P	1	2	4
日本人専門家	0	0	1

(5)非政府セクター・港湾オペレータ船底のための書類作成能力

	達成済	ほぼ達成	未達成
C/P	1	6	0
日本人専門家	0	0	1

コメント

In order to achieve the goal, we need the revision of related laws and regulations that requires consultation of all relevant agencies and organizations and interest groups before the final approval of Prime Minister. As such the PM's approval has not been obtained. Furthermore, CM-TV project construction work is delayed and thus we have not had a chance to apply these capacities.
We learned the theories for managing the gateway ports, but we are still waiting for the chance to apply those.
Since the construction work of the gateway port of Vietnam – Cai Mep Thi Vai has been delayed and to the present time, the port is not yet ready. Although we have learned theories in gateway port management, we have not yet opportunity to apply these capacities.
We have drafted the documents for the non-state sector's participation into port
There is not the opportunity to apply the new scheme because the Port Management Body has not been established yet.
In order to achieve the goal, we need the revision of related laws and regulations. Approval of Prime Minister has not been gotten. CM-TV project has been delayed and we have not had a chance to apply those capacity.
Port Management Body has not been established, therefore, there is no chance to apply the above.
法令が成案とされていないため

6. 外部要因の変化

	変化あり	変化なし	不明
C/P	0	7	0
日本人専門家	0	1	0

7. 外部要因以外のプロ目達成・阻害要因

コメント

行政目標の達成は行政行為を行う根拠となる法令、規則が公布されないと達成できること、公布されるためには所管大臣（運輸省）の首相宛の上申書が必要となること、管理者設立に関しては、National Assembly の審議事項（地方分権がらみ）であるため、2010 年以降でないと困難という理由がある。

C. 効率性

8. JICA 専門家

		適切	ほぼ適切	改善余地あり
人数	C/P	2	5	0
	日本人専門家	0	1	0
派遣期間	C/P	1	6	0
	日本人専門家	0	1	0
派遣期間の長さ	C/P	0	3	4
	日本人専門家	0	1	0
専門能力の高さ	C/P	2	5	0
	日本人専門家	0	1	0
専門分野と任務 のマッチング	C/P	3	4	0
	日本人専門家	0	1	0
コミュニケーション力	C/P	0	7	0
	日本人専門家	0	1	0

コメント

The workload under this project is quite big that requires more than four years to reform the system, and hence we need more follow-up actions to complete the task.

We need more time to understand the contents of the project.

Improving the port management capacity of Vietnam is quite a big job, since we are changing from the centrally planned economy into a more market oriented one and some with port sector where most of the ports were the public service ports and there has not been much of the modern port management knowledge understood in Vietnam. Therefore it needs more time to reform the system, to improve the management capacity and so follow-up measures need to be taken.

Considering the number of works to be done, four years period is too short to reform the system, and hence some kind of follow-up measures need to be taken.

派遣のタイミングよりもプロジェクト実施のタイミングがもう1年早ければ、ベトナム海事法典の改正準備時期であったため、プロジェクト成果が直に反映できたと考える。

9. ベトナム側 C/P 職員

		適切	ほぼ適切	改善余地あり
人数	C/P	0	4	3
	日本人専門家	1	0	0
派遣期間	C/P	0	7	0
	日本人専門家	0	1	0
派遣期間の長さ	C/P	0	7	0
	日本人専門家	0	1	0
専門能力の高さ	C/P	0	7	0
	日本人専門家	0	0	1
専門分野と任務 のマッチング	C/P	0	7	0
	日本人専門家	0	0	1
コミュニケーション 力	C/P	0	7	0
	日本人専門家	0	1	0

コメント

In most of project activities, only VINAMARINE staffs have participated while it is necessary and important to involve also staffs of other relevant Government agencies, particularly MOT since MOT has the authority to request for necessary decisions of the Prime Minister in connection with port system development and management.

It is very important to have staffs from MOT, MPI, MOF and other government bodies and also local authorities to participate in activities of this project, since they are the authorities that have power and responsibilities to request to the Prime Minister for necessary changes. But since the beginning of the project, only VINAMARINE staffs who have limited power to participate, thus constrain full success of the project.

Not only VINAMARINE staffs but also MOT staffs should be directly participating in the Project since MOT has authority to require the necessary decision of Prime Minister.

Higher authorities should send the staff for the workshop to understand the reform of administration regarding the seaport.

行政実務権限を有するメンバーをいれるべき

10. JICA からの供与機材

		適切	ほぼ適切	改善余地あり
機種	C/P	0	6	0
	日本人専門家	1	0	0
性能	C/P	0	6	0
	日本人専門家	1	0	0
数量	C/P	0	6	0
	日本人専門家	1	0	0
供与時期	C/P	0	6	0
	日本人専門家	1	0	0

コメント

I have no information about this.(未回答者)

11. ワークショップ

		適切	ほぼ適切	改善余地あり
参加人数	C/P	1	1	5
	日本人専門家	0	0	1
研修分野	C/P	1	6	0
	日本人専門家	0	1	0
研修内容	C/P	2	5	0
	日本人専門家	1	0	0
研修時期	C/P	1	3	3
	日本人専門家	0	0	1
研修の長さ	C/P	1	3	3
	日本人専門家	0	1	0

コメント

Same as in other project activities, we need to have participants from all relevant agencies and authorities, not only Vietnamese staffs. It is difficult to practice the learnt lessons without legal documents or orders from the competent authorities for the government officials / organizations. Hence, in order to more effectively use the workshops, certain time interval will be needed to get approval for practice.

Participants from MOT, MPI and MOF should be required. We need more time to understand the contents of the project.

As previously noted, more participants from other government agencies from VINAMARINE should have also participated. It is also difficult to practice the learnt lessons without legal documents or orders from the competent authorities for the government officials / organizations. Hence, in order to more effectively use the workshops, certain time interval will be needed to get approval for practice.

Participants from MOT, MPI, and MOF should be required.

各アクティビティーの実施時期は、行政実務のスケジュール（例えば、オペレーター選定の入札書類（CM-TV 港以外の港で首席指示が出ている）の作成を実務として指示が出ている時期に、契約時期（単年度契約であるため）にとらわれず柔軟に変更できれば、もっと実効が上げられたと思われる（これら契約時期に合わなかった作業は専門家の自主的サービスとして実施した）

12. 日本での C/P 研修

		適切	ほぼ適切	改善余地あり
参加人数	C/P	3	1	3
	日本人専門家	1	0	0
研修分野	C/P	3	4	0
	日本人専門家	1	0	0
研修内容	C/P	2	5	0
	日本人専門家	1	0	0
研修時期	C/P	2	5	0
	日本人専門家	1	0	0
研修の長さ	C/P	3	4	
	日本人専門家	1	0	0

コメント

We need to have more people, particularly those at decision making position to participate in the training in Japan, since they are the ones who most need to be exposed to the advanced port management practices.

We need to have more people in relevant government agencies like MOT, MOF or MPI to participate in the training course in Japan. But before training in Japan, they need to have participated in the workshops as well so it will be easier for them to link the theories to the practical experience they gain in Japan. They will be good for their making relevant decisions afterward.

13. JICA のプロジェクト予算

		適切	ほぼ適切	改善余地あり
金額	C/P	0	6	0
	日本人専門家	1	0	0
支出時期	C/P	0	6	0
	日本人専門家	1	0	0

コメント

I have no information about this.(未回答者)

14. ベトナム側のプロジェクト予算

		適切	ほぼ適切	改善余地あり
金額	C/P	0	0	7
	日本人専門家	0	0	1
支出時期	C/P	0	0	7
	日本人専門家	0	0	1

コメント

Necessary budget for full participation in the workshops needed including increase of number of staffs of VINAMARINE for this kind of extra works within the Government.
No budget was allocated by MOF even though we requested. JICA must request Vietnamese side to provide the budget.
Since the Vietnamese staff or staffs of other agencies have to work full time on their daily routine jobs, we need to allocate more necessary budget for their full participation at the workshops and for increasing the number of participants of this kind of extra works within the Government.
We requested the budget for this project to MOF, but no budget was given.
We have our own duty other than this project. Extra budget for taskforce must be provided.
ベトナムでは、通常ライン業務以外の業務（本件プロジェクトのごとき）が付加される場合は、そのための経費（人件費の上乗せ分も含め）がそのプロジェクトにより工面されるという慣行があるが、本件実施のための予算をビナマリンは財務省（運輸省経由）へ要求したが、認められていない。JICAの技術協力案件には通常出されないので、JBIC ローンの LA のように、相手政府の管理経費を RD の段階で約定して置くことが必要と考えられる。

他案件の連携と成果発現への貢献度

15. Cai Mep – Thi Vai 國際港開発事業(円借款)

16. Cai Mep – Thi Vai 國際港湾ターミナル建設設計実施設計調査(開発調査)

		貢献した	貢献しなかった	不明
円借款	C/P	0	1	6
	日本人専門家	0	1	0
開発調査	C/P	1	0	6
	日本人専門家	0	1	0

コメント

JBIC の ES コンサルタント契約、建設契約にオペレーターを導入する場合の FIDIC 標準契約約款 (JBIC は標準契約約款として使用) に変更が必要であることを JBIC 及び相手政府にも何度も説明したが、関係者が 100% 理解せずに無視された結果となっている。(Q15)
実施設計の段階で注意を促したにも関わらず、結果的には無視され（経費の見積もりについて）、入札が不落となりプロジェクト開始が大幅に遅れた。(Q16)

プロジェクト支援する仕組み

17. Executive Committee は機能したか
18. Joint Coordinate Committee は機能したか
19. MOT, MPI, MOF の JCC メンバーとして機能したか
20. JICA 事務所は協力的だったか
21. JBIC 事務所は協力的だったか

		はい	いいえ	不明
Ex Comm	C/P	7	0	0
	日本人専門家	1	0	0
JCC	C/P	3	0	4
	日本人専門家	0	1	0
MOT, MPI, MOF	C/P	0	1	6
	日本人専門家	0	1	0
JICA	C/P	3	0	4
	日本人専門家	1	0	0
JBIC	C/P	1	0	6
	日本人専門家	0	1	0

コメント

JCC は行政実務権限を有する責任者で運営されるべき (project ownership が欠如している) (Q18/19)
JBIC も世銀、アジ銀等のようにセクター専門家を抱えてプロジェクトを担当させるべき(Q21)

D インパクト（予測）

22. 今後 3~4 年以内の上位目標 ("regulation of improvement plan for port administration") 達成可能性

	可能性あり	可能性なし	不明
C/P	6	0	1
日本人専門家	1	0	0

コメント

Wants it or not, Vietnam needs to change more of the legal and administrative system for its participation in the WTO. The PM has also ordered to study the establishment of the Port Authority (or the Port Management Body) and the one at Dung Quat – Qunag Nagi is the model case to be applied nationwide after the completion of the study. Necessary legal documents are also expected to be promulgated then.
Investors will surely request the government to improve the legal implementation procedures for port management and operation.

At the request of Quant Ngai People's Committee, the PM ordered MOT to study the establishment of a new type of Port Authority or a Port Management Body (PMB) for Dung Quat Port. Once the study is completed, necessary legal documents will be promulgated. The participation of Vietnam into WTO will also force the country to change our legal system.

Since model case trial of the PMB will be applied to other seaport management and operation.

Port management system in Vietnam should be improved to meet the requirement of WTO and foreign investors.

首相がベトナム海事法典の改正に同意しない場合。港湾管理者の設立の為の人民委員会への一部権限委譲が認められない場合。(阻害要因)

23. 上位目標達成のための条件

コメント

Approval of new legal system by the National Assembly and the Prime Minister.

PMB must be established.

We need the approval of the National Assembly (for a new law or amendment of the existing laws) or the decision by the PM (for a new Decree or amendment of the existing Decree, or PM's Decisions) for the project outcomes to lead to overall project goals.

Our draft regulations on the port management and others will be approved by the competent authorities.

Legal documents drafted by VINAMARINE shall be approved by the authorities concerned. We need more assistance from JICA to enhance our capacity.

政策の立法化、予算手当、首相権限の運輸大臣への委任

24. その他インパクト

		プラス	マイナス	不明
VINAMARINE の今後の海運分野の政策決定、行政への影響	C/P	7	0	0
	日本人専門家	1	0	0
海運制度改革に伴う物流体制への影響	C/P	6	0	1
	日本人専門家	1	0	0
外資オペレータ参入に伴う国内海運会社経営への影響	C/P	5	2	2
	日本人専門家	0	1	0
海運制度改革にともなう国民経済への影響	C/P	7	0	0
	日本人専門家	1	0	0

コメント

The impact are positive since they meet the social environment needs and the requirement of the various interest groups for a more effective system.

Positive but no evidence.

Everyone (individual and organization) agrees that the project produces positive impacts since all the socio-economic environment requires such changes and the interest groups also demand for more effective system.

We would learn the effective port management system in this project.

All the social environment needs the change and interest groups also needs the more effective system.

For stronger and more stable growth of the maritime sector of Vietnam.

国内業者とのJVにより経営効率が上がる。輸出入の効率化により海外からの投資の増加。

25. その他インパクト（自由記入）

コメント

No negative impacts are found.

E 自立発展性（予測）

26. VINAMARINE の職員数は今後も維持されるか。

	はい	いいえ	不明
C/P	2	1	4
日本人専門家	1	0	0

コメント

Some will move to other position.

提案されている政策は全て首相の方針に合致しており、これを成案化されると人員不足は明確であり、組織規定の変更も余儀なくされるため、人員は増加される。

27. 港湾制度改革への努力は継続されるか。

	はい	いいえ	不明
C/P	7	0	0
日本人専門家	1	0	0

コメント

The efforts to improve the port system has started and cannot be evoked since the whole society and economy at large and maritime sector in particular require such improvement.

We need to continue to make our efforts towards the improvement.

This kind of improvement is the requirement of the Nation as a whole.

Global maritime sector will require the improvement of the port system.

Once we stop improving the system, we cannot maintain the growth of our economy.

海外オペレーターがCM-TV地区にてターミナルを建設中であり、彼等が営業を開始すると改革への外圧が必ず増加する。(現状でも様々な意見が提出されている: 例えば日越イニシアチブ会議の提案)

28. 今後の組織改革に向けてタスクフォース方式は有効か。

	はい	いいえ	不明
C/P	7	0	0
日本人専門家	1	0	0

コメント

In order to reform the administration system, joint work of all the related departments are necessary and taskforce system showed its effectiveness within the Project.
Administrative reform can be done only by the joint work of the organization.
The taskforce system showed its effectiveness within the Project. In order to reform the administrative system, joint work of all the related departments is necessary and since the taskforce members are drawn from various Departments in VINAMARINE, their teamwork will be beneficial to the improvement of management capacity. Even, we need to include more relevant people into the taskforce.
Administrative capacity cannot be developed if only the individual counterpart system is applied. Joint work is essential.
In order to reform the administrative system, joint work of all related departments are necessary and taskforce system showed its effectiveness within the Project.
Each department staff has its specific knowledge, but only that department can do only the specific field, but not the administrative reform.
タスクフォース方式は行政行為にとっては不可欠（我が国においても PT(project team)方式が役所内でも常識となっている。ただし、メンバー構成は再考する要あり）

29. C/P 能力の継続性

		プラス	マイナス	不明
(1)ゲートウェイ港湾の運営・振興戦略の作成能力強化	C/P	7	0	0
	日本人専門家	1	0	0
(2)港湾管理・運営に関する官民役割再定義	C/P	6	0	1
	日本人専門家	1	0	0
(3)非政府セクター参入のための規則体制の整備	C/P	6	0	1
	日本人専門家	1	0	0
(4)港湾行政・管理に関する能力強化	C/P	6	0	1
	日本人専門家	1	0	0
(5)非政府セクター・港湾オペレータ船底のための書類作成能力	C/P	6	0	1
	日本人専門家	1	0	0

コメント

We have already drafted basic regulations and promulgated some of them toward the project outputs and as such VINAMARINE will have to sustain and improve its capacity to meet the requirement and regulations.

Since that is the demand of the maritime sector and the economy as a whole, VINAMARINE must sustain enhanced capacity to run the new system. In addition, we have already promulgated the basic regulations towards the project output, that also help VINAMARINE to sustain its capacity to meet the requirement of regulations.

We drafted the regulations for port administration, management and operation, and some of them had been promulgated. We need to make efforts to promulgate them.

We have already promulgated the basic regulations toward the project output and VINAMARINE is forced to sustain its capacity to meet the requirement of regulations.

Global maritime sector requires to reform the system.

For the growth of our economy, the port sector is required to entertain the investors who require the system improvement.

首相の方針に合致しているため、政策は時期のずれはあれ、実施されると考える。そのためにはカウンターパートしか現状では知識ノーザウを有していないため。(ただし、政府職員の待遇が改善されない限り、民間等へ転職する人間が増加する恐れもある(現に数人転職した))

30. (機材に関する質問事項) 削除

31. 港湾制度改革に対する将来の予算措置

	はい	いいえ	不明
C/P	0	0	6
日本人専門家	0	0	1

コメント

32. 港湾制度改革に対する今後の国家開発における重要度の継続性

	ある	なし	不明
C/P	6	0	0
日本人専門家	1	0	0

コメント

現在作成中の全国港湾マスタープランの中にも記載される予定。但し、経済ショックが生じ、港湾需要が低迷する場合、改革のインセンティブが減少する

33. その他促進・阻害要因

回答無し

F その他留意点

34. 留意点、教訓・提言等（自由記入）

コメント

<p>It is better to design the Project more in detail before starting the Project as well as to get more concrete consensus on the output of the Project among the concerned organizations including MOT, MPI and MOF. Then in the implementation process, key staffs of all those relevant agencies and organizations are to be involved to assure the possibility of those project outputs be put into practice.</p>
<p>The project should have been designed in more details from the very beginning so that it could be very well understood by all relevant agencies and key people to save time in getting their consensus afterward or in the process of project implementation. Other projects on Maritime sector should involve other concerned organizations including MOT, MPI and MOF.</p>
<p>Organizations who have power to make decision should be involved into this project together with VINAMARINE.</p>
<p>It is better to design the Project more in detail before starting the Project as well as to get more concrete consensus on the output of the Project among the concerned organizations including MOT, MPI and MOF.</p>
<p>Agencies including VINAMARINE, MOT, MPI and MOF should participate in the project jointly.</p>
<p>The design of the project is one of the most important factors.</p>
<p>project 実施前に関係者(JICA,JBIC,相手政府)がプロジェクトの具体的アウトプットの中味について知識レベルを共有することが必要。(関係者にセクターのプロがほとんど関与していない)特に JICA,JBIC は事務所への権限を大幅に委譲したが、事務所にはセクター専門家がほとんどいないため、個別プロジェクトのハンドリングは困難と考える。</p>

6. 面談記録

議事録（9月15日～9月29日）

訪問機関: OCDI ベトナム事務所 主な目的:打ち合わせ 日 時:平成20年9月15日(月) 午前 10:00～12:00 場 所:OCDI ベトナム事務所	
面談相手 (敬称略)	OCDI 黒田理事長 山田次長
調査団: 大門	
討議内容	<p>プロジェクトの現状について、先方の準備した資料を入手。</p> <ul style="list-style-type: none">• The Report on the Terminal Evaluation on the Project of the Improvement of Port Management System in the Socialist Republic of Vietnam (JICA Evaluation Study Team)• PPT Slide “Project Completion Report (Tentative)”• 「港湾管理制度改革プロジェクト:第四年次までの果実」 <p>先方からのヒアリング事項の主要点以下の通り。</p> <ul style="list-style-type: none">• 質問状(2種類)に対する回答は、明日中にベトナム語で入手し、それをOCDI側で英語に翻訳して入手できる予定。• M/M の「提言」の項目に継続支援として是非「短期専門家の派遣」を盛り込んで欲しい。• プロジェクトとしての成果は概ね達成しているが、外部要因(円借款の遅れ)が阻害している。• 価格高騰と遅れの因果関係は、「L/A で当初予定していた、D/D 金額が不足していたため、入札を行ったが、落札できなかった。その調整に 2 年を要した。」• 法令 VMC71 を改正して、国全体の港湾制度・行政を改革するための、法案が MOT により提案されるも、滞っている。フランス慣習法の世界なので、法令が整備されるまで「パイロットプロジェクトの実施」を行わなければならず、ドイツ実態法の世界より時間がかかる。• ターミナル間の規格の違い(岸壁の高さなど)については、この法律が制定されれば解決される見込み。• 本プロジェクトは元々 MOT(運輸省)が JCC の議長をつとめるはずだったものが、VINAMARINE に移されてしまった。MOT 自体あまり権限がない中で、この変更はプロジェクト実施については大きな負の要因となってしまった。• ベトナムでは行政の一元化が難しい。新規案件は MOT よりも、他省庁(投資省、建設省、財務省)の権限が強く、中央集権が強い。プロジェクト実施主体(MOT、Project Management Unit)はあまり実質的な権限を持たない。• M/M の骨子はできれば今週中にベトナム側に示すことができれば、来週の調印はスムーズに運ぶであろう。

以上

訪問機関: VINAMARINE

主な目的: 評価ワークショップ

日 時: 平成 20 年 9 月 16 日(火) 午前 10:00~11:45

場 所: VINAMARINE 本部

面談相手 (敬称略)	Le Tuan Anh / Vice Director, International Cooperation Dept.他タスクフォースメンバー	調査団: 竹内課長、勝田団長、Tuat 職員; 大門 専門家: 黒田(OCDI)理事長他 通訳: OCDI ナショナル・スタッフ
討議内容	<p>(当方から評価調査の目的や日程・手続き等を説明)</p> <ul style="list-style-type: none">・昨晩、運輸大臣から連絡があり 9/22(火)~26(金)の間、総裁・副総裁が海外出張に出かけることとなつた。よって、JCC 会議(及び M/M 調印)は 25 日(木)は困難となったため、29 日(月)(朝 8:30~)にして欲しい。急な日程変更についてお詫びする。・これまで、何度か JICA 評価は経験しているが、今回の終了時評価はまた別の角度で行われるものと理解している。できるだけ協力したい。 <p>(クエスチョンネア項目について PPT に基づき説明)</p> <ul style="list-style-type: none">・Q30 については「本プロジェクトで供与された機材は PC とプロジェクターのみ」なので削除して欲しい(→右了承し、項目削除) <p>(Q3 で問われている、PDM 活動項目のうち、2007 年の中間評価時に修正された 7 項目 (PDM4.5-4.11) については詳細をヒアリングする予定である旨説明)</p> <ul style="list-style-type: none">・これらの項目については、明日(17 日(水))に詳細を回答する。・(OCDI 専門家から)これらの項目の多くは、制度改革案・法案の準備中だが、VINAMARINE 内での最終案までに至っていない。・(JICAより)プロジェクト活動・目標が未達成な部分については、円借款事業の遅延など外部要因・不可抗力によるものがあるが、そういったことは踏まえたうえで、これからどのように進めていくかについてきちんとしておく必要がある。 <p>(クエスチョンネアの回答方法について)</p> <ul style="list-style-type: none">・クエスチョンネア B については、VINAMARINE として 1 つの回答をしたい。(→当方から、これについても個別に回収したいと申し入れたところ、明日(17 日(水))6 つの部署から提出させる旨回答あり)・ワークショップ評価については参加者 16 名余から個々に回答したい。・(全体として本プロジェクトが「ベ」側の役に立っているかを確認したいと質したところ)非常に有益なプロジェクトであり、日本側に感謝する。	

以上

<p>訪問機関: 運輸省(MOT)</p> <p>主な目的: プロジェクト成果に関する情報収集及び意見交換</p> <p>日 時: 平成 20 年 9 月 16 日(火) 午後 3:10~3:50</p> <p>場 所: 運輸省</p>		
面談相手 (敬称略)	Mr. Hao(計画投資局次長) Ms. Hang(ODA 担当課長)	調査団: 竹内課長、勝田団長、小林職員; Tuat 職員; 大門
討議内容	<p>(当方からミッション目的等を説明。特に法制面における、遅延の理由について質問)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・9/29(月)に予定変更された、JCC 会議には Hao 次長が出席予定。 ・本プロジェクト開始以来、約 4 年経過しているがその間、こちらが会議に出席しない限り VINAMARINE 側から報告が殆どなかった。時々 VINAMARINE で開催されるワークショップに参加し、そこからわずかながらプロジェクトに関する情報を得るのみである。ワークショップ参加者もその内容に重要性に比べ下級職員レベルである。 ・法制度改訂(Port Management Body 設立等)の提案事項については、VINAMARINE 側から報告が上がってきてないので、承知していない。当省から VINAMARINE 側に照会する筋合もない。 ・MOT は専門的知識は VINAMARINE のほうがよくわかっていることから JCC 議長を VINAMARINE にまかせた。VINAMARINE 側で責任を持って提案、報告すべき筋合である。 ・もうすぐにプロジェクトは終了するので、終了時には(上級官庁を含め関係者全員を巻き込んだ)ワークショップを行い、関係者を全員集めて最後にしめくくって欲しい。 ・法制度改訂の提案事項があるのなら、(VINAMARINE 経由)コンサルタント側から当方に提出して欲しい。現状では VINAMARINE は(法制度改訂について)何ら提案らしきものを上げていない。 ・Port Management Body の設立そのものについて、当省としては支援していきたいと思っている。ただ、現状は詳細報告がない。もしそのような提案があれば、short and detailed(手短に詳細に)報告して欲しい。 	

以上

<p>訪問機関: 日本大使館</p> <p>主な目的: 表敬訪問</p> <p>日 時: 平成 20 年 9 月 16 日(火) 午後 4:50~5:30</p> <p>場 所: 日本大使館</p>		
面談相手 (敬称略)	木本一等書記官	調査団: 竹内課長、勝田団長、小林職員; 大門
討議内容	<ul style="list-style-type: none"> ・VINAMARINE と MOT の独特的の上下関係があり、両者のコミュニケーションが良くない。VINAMARINE は MOT に気を遣って提案を上げないのではないか(OCDI の説明によれば)。VINAMARINE の能力は低くないと思うが、ここ一番というところで萎縮してしまうのではないか。 ・円借款案件にかかる建設事業を進める点では、本プロジェクトの C/P である VINAMARINE よりも PMU85(Project Management Unit)の方が港湾管理者としての実施能力が高いと考えられている。 ・先方からは短期専門家による継続支援の要望も出てきてているようだが、慎重に判断する必要がある。(港湾貨物取扱量の需要予測について、VITRANSS2 で出されているものと異なっているとの指摘が VINAMARINE 側からあるので、確認のうえ必要なら調整を考える。) 	

以上

訪問機関: VINAMARINE 本部

主な目的: クエスチョンナの回答回収

日 時: 平成 20 年 9 月 17 日(水) 午前 9:00~午後 3:00

場 所: VINAMARINE 本部 3 階会議室

面談相手 (敬称略)	Ms Tran / 国際協力局次長 他タスクフォースメンバー	調査団: 勝田団長、大門 専門家: 黒田(OCDI)理事長他
討議内容		

○クエスチョンナ(2種類)を回収
Questionnaire B(7部)、Workshop Evaluation(15部)

○Questionnaire B の特に、「質問3」に関する現状と見通しについて、担当者から説明があった。

4-5 Proposal of the basic policy on the port and navigation channel development and preservation.
 • VMC71 が制定されたことにより、全国の港が 46 港に整理され、また、非政府セクターの参入が可能となった。(計画については 4-6 の項目で述べる。)
 • 基本方針ということでは、国レベルではマスタープラン(2020~30)を策定中。但し、ナビゲーションについては、maintenance safety fund の資金が十分にならないため、計画策定が困難。

4-6 Proposal of the appropriate port statistic system
 • OCDI の協力を得て、統計システムを整備中だが、ベトナムに適応するのには時間がかかる。
 • 貨物の輸出入・OD などの統計データなど整備されてきているが、一部整備されていないデータもある(vessel fleet に関する統計等)。

4-7 Proposal of the guideline for port planning and technical standard for port facilities.
 • ガイドラインの重要性は認識しており、現在二種類の M/P(国レベル 2020-30 計画;メンテナンス計画)を策定中。但し、網羅的なガイドライン策定までにはさらに時間がかかる見込み。

4-8 Proposal of model rules and regulation on port water area and port land premise.
 • 現行法では VINAMARINE 港湾局(Maritime Administration)が責任を持って実施している。しかし、関係省庁の利害が複雑に絡んでいるため、港湾行政の一元化を目指した Port Management Body (PMB) の設立を目指している。

4-9 Proposal of financial reporting and auditing system for port management body
 • 現状でも財務・監査制度は国際基準をクリアしているが、PMB 設立後の制度は変更しなければならない。PMB は基本的に収益性を重視するが、PMB のあり方については次のような二つの考え方がある。
 • ①現行制度(Maritime Adm)の延長として考え、変更は最小限にとどめる; ②世界標準(Port Authority)を目指して大改革をする。基本的には②を目指しているので、財務・監査制度も大幅改革していくなければならない。しかし、実現までにまだしばらく時間がかかる。

4-10 Proposal of the system on compilation of port facilities ledger.
 • 他の項目と同様、提案はなされているが、実行するためには PMB の設立が必要。

4-11 Proposal of introduction of EDI system
 • IMO で定める国際標準の EDI 制度を導入するための提案はなされているが、実行するためには PMB の設立が必要。港湾管理の一元化が前提条件となる。

• (PMB 設立の目処について質したところ) PMB 設立を円滑に進めるため、カイマップ・チーバイ地域に限

定した「パイロット的な PMB」を実験的に運営させようという案が VINAMARINE 内(タスクフォースレベル)で議論されてはいる。

- ・(MOT は VINAMARINE の提案事項について承知していないということについて) Mr. Hao が承知していないだけで、他の部署(法務局など)は承知しているはず。ODA 担当課長の Ms Hang は JCC メンバーなので、知らないことはあり得ない。
- ・(他の活動項目、成果について指標を含め、達成度の evidence の提出を求めたところ) WBS で報告されている、各ワークショップ(200 回以上実施済)のスコア(達成度)がある。スコアはそれぞれのスキルがどの程度達成されたかの evidence である。因みに、欠席者には宿題を課すなどして、取りこぼしのないように配慮している。
- ・より制度的な成果としては、VMC71 を制定し、新たな制令を策定(未承認)したことである。法令を策定する能力があるという evidence になっている。
- ・concession についても業者を選定するための手続き、書類の作成の能力がついている。
- ・制度強化については目に見えない効果もあるので測定は難しい。
- ・(昼食中の OCDI の裏話として)円借款の L/A には、KM-CV 事業には port operator を入札により選定するという合意事項が含まれており、関係省庁(MOT、MPI、MOF)が署名している。ところが、MOT のタオ次官は責任をとることを拒否し、このプロジェクトでも JCC の議長を VINAMARINE にしてしまった経緯がある(真偽の程は未確認)。
- ・(港湾行政の法案・政令の策定手続きについて質したところ) VINAMARINE のタスクフォースレベルで起案し、総裁決裁をとつてから MOT の承認を得る。その前後に関係者(省庁)と合議する。その後、首相府の最終承認を経て、政令となる。
- ・(KM-CV 港の完成後の管理主体について質したところ)建設主体は現在は PMU85 だが、完成後のターミナル管理主体は一義的には VINAMARINE となる。但し、KM-CV 港を統括する、(パイロット的)PMB が設立される見込みである。しかし、PMB の設立には不確定要因がある。
- ・パイロット的 PMB のアイデアはタスクフォースレベルでの話であり、総裁決裁を経たものではない。
- ・(MOT の Planning and Investment Dept. は本件プロジェクトについて詳細を知らないというのは如何なものか質したところ) 次長の Hao 氏がたまたま知らないだけで、ODA 課長の Hang 女史は JCC メンバーであり、承知していないはずがない。なお、法制度については、MOT 内では、法務局が担当しているので、Hao 氏の部局には直接情報が行かないのかも知れない。

以上

訪問機関: VINAMARINE 本部

主な目的: 副総裁表敬訪問

日 時: 平成 20 年 9 月 18 日(木) 午後 2:00~2:40

場 所: VINAMARINE 本部 1 階応接室

面談相手 (敬称略)	Hue 副総裁 Ms Tran / 国際協力局次長	調査団: 勝田団長、大門
---------------	------------------------------	--------------

討議内容	<ul style="list-style-type: none"> ・(来週の総裁・副総裁海外出張中の交渉相手について)Le Tuan An 次長に一任する。 ・(プロジェクト目標; モジュール1・2の達成状況について質したところ) M/P を策定中であり、能力強化は図られた。ただ、上層部が PMB を承認していないので、身についた能力が発揮しきれていない。カイ メップ・チーバイのオペレーティング・システムについてもその能力はついている。 ・(VINAMARINE 港湾局が民間オペレータの承認権限があるのか質したところ) その権限はある。 ・(ワークショップに MOT 等他省庁の職員が参加しなかったことについて) 招待はしたが、それぞれの理由で十分な参加・協力が得られなかつた。 ・(VINAMARINE 内で港湾行政に関する職員数を質したところ) 詳細は把握していないが、本部職員の 15%～30% が何らかの形で従事している。本部職員の約半数が港湾エンジニアである。地方まで含めれば、4～6 千人が従事しているのではないかと思う。
以上	

訪問機関: 団内協議	
主な目的: 調査内容の報告	
日 時: 平成 20 年 9 月 19 日(金) 午後 16:30～ 18:15	
面談相手 (敬称略)	—
調査団	勝田団長、原口、大門、岡村
討議内容	<p>○今後のスケジュールについて確認。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 9 月 22 日(月)に VINAMARINE の Le Tuan Anh 氏(国際局次長)と協議し、今後どういう人物にヒアリングを行うべきかを確認する。 ・ 24 日午前中に団内で MM 案を作成し、24 日午後には VINAMARINE に提出し、25 日に内容を固められるようにする。 <p>○先行調査期間のヒアリング、協議内容について確認。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中間評価時で評価を行っている点については、その評価内容を変える必要はないため、追加した活動 module1 について、今回の調査では特に確認する必要がある。 ・ 本調査の成果の一つ“VINAMARINE のキャパシティーディベロップメント”については、モニタリングでの評価点の資料がないか確認する。タスクフォースの若手職員と協議すると、活発な発言があることから、行政能力は確かに向上していると考えられる。また、ワークショップに関する質問票でも概ね高い評価を得ており、本技プロが有益に効果をもたらしていると考えられる。モニタリング評価点で定量的な成果を量れる。 ・ MOT の Ms.Hang(ODA 担当課長)は、VINAMARINE は法制度改革について提案を上げてこないという。しかし、VINAMARINE は、Ms.Hang は Jcc のメンバーであり、知らないはずがない、というなど、MOT と VINAMARINE の関係が良好とは言えない。また、MOT の中にも、法務局、インフラ局など様々な部局があり、VINAMARINE がどこに報告を上げているのか不明瞭であり、MOT の誰にヒアリングするかは、22 日に国際局次長に確認する。
以上	

訪問機関:SAIGON NEWPORT HOLDING COMPANY

主な目的:ヒアリング、現地踏査

日 時:平成 20 年 9 月 20 日(土) 午前 9:20 ~10:20

場 所:TANG CANG-CAT LAI Terminal

備 考:事業概要パンフレット入手

面談相手 (敬称略)	SAIGON NEWPORT HOLDING COMPANY Marketing & External Relations Department TRAN KHANH HOANG(Director) LE HOANG BAO CHAU(Manager of external division)	調査団: 勝田団長、原口、大門、岡村 専門家: 池田専門家(OCDI) JICA ベトナム事務所: 小林職員、Tuat (NS)
討議内容	<p>○SAIGON NEW PORT の事業概要を VTR 資料で説明。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ コンテナターミナル Tang Cang 港(Saigon River)、Tang Cang Cat Lai 港(Nha Be River)を有しております、カイマップチーバイに Tang Can Cai Mep 港(Thi Vai River)を建設中である。 ・ 既存港の輸出入を合わせた昨年の取り扱い貨物量は、185 万 TEU、今年は推計 220 万 TEU である。ただし、2008 年 1 月に Tang Cang 港の下流部に橋梁が建設され、橋と水面の間が 10m しか確保されていない。そのため、コンテナの取り扱いは行っていない。Tang Cang Cat Lai 港は、一大消費地であるホーチミン市にも近く、その他の工業地域からもアクセスが良く、非常に好立地であるため、今後も 200 万 TEU は見込める。 ・ Tang Can Cai Mep 港は、2010 年には3つのターミナル(890m)が完成する予定。現在、1 バース(300m)を建設中で、2009 年 1 月に完成予定である。Tang Can Cai Mep 港がすべて完成すると 180 万 TEU の取り扱いを見込んでおり、既存港と合わせて約 400 万 TEU となる見込み。 ・ SAIGON NEWPORT HOLDING COMPANY は、軍の下にある組織で、Chairman も軍出身者である。そのため、VINAMARINE とはそれほど関係は深くない。港湾を運営する上で関係があるのは軍、MOP、MOT、地方自治体(Provincial government)、VINAMARINE である。 ・ PMB (Port Management Body)による一元的な港湾管理については、日本でのシステムも知っています、その必要性も理解している。しかし、ベトナムでは港湾には様々な省が関係しており、ひとつの組織が管理するのは無理であり、馴染まない制度だと思う。 ・ SAIGON NEWPORT の既存港はホーチミン MA、カイマップチーバイの新設港はブンタオ MA の管理下にあり、それぞれきちんと管理をしている。それに、カイマップチーバイ地区はすでに多くの企業が別個に開発を行っており、PMB の必要性は感じられない。 ・ カイマップチーバイの開発については、こちらも本日情報がもらいたかった。高速道路と浚渫計画が一番重要であり今後の計画を知りたい。円借款はJBIC の事業であり、JICA は情報を持っていないことを伝える。 <p>Cat Lai 港を、管理塔の屋上及び車中から視察。</p>	

以上

訪問機関:カイメップチーバイ地区 主な目的:視察 日 時:平成 20 年 9 月 20 日(土) 午後 14:00 ~15:00 場 所:チーバイ川よりボートにて視察		
面談相手 (敬称略)	なし	調査団: 勝田団長、原口、大門、岡村 専門家: 池田専門家(OCDI) JICA ベトナム事務所: 小林職員、Tuat(NS)
討議内容	<p>○PHU MY ターミナルからボートに乗船。いったん上流の HOLCIM のセメント港まで行き、その後下流の MAERSK 開発地域まで下り、乗船場所に戻った。所要時間 1 時間程度。</p> <ul style="list-style-type: none"> およそ 19 団体のターミナルが建設予定である。ODA 開発地域は来月着工予定であり、まだ雑木林の状態であったが、HATCISON, PSA, SAIGON NEW PORT など建設が行われており、カイメップチーバイ港の規模の大きさが実感できる。 但し、航路の浚渫が 150m 幅ということであり、大型船の旋回やすれ違いがスムーズに出来るかは疑問に残るところである。河川が大きく蛇行するところが 2 箇所あり、両側通行は難しいのではないか。また、ターミナルの数が非常に多く、船の航行については、なんらかの統制を行う必要があるかもしれない。 ターミナルの背後地には、部分的に工業団地が作られており、今後開発が進めば、非常に規模の大きな工業団地が形成される。 	

以上

訪問機関: OCDI 主な目的:打ち合わせ 日 時:平成 20 年 9 月 22 日(月) 午前・午後 13:30 ~ 15:30 場 所:OCDI ベトナム事務所		
面談相手 (敬称略)	OCDI 黒田理事長、山田次長、斎藤	調査団: 勝田団長、原口、大門、岡村
討議内容	<p>○現時点での残務の確認</p> <ul style="list-style-type: none"> PDM 活動 4-5、4-7 については、VINAMARINE の最終案として承認を得る。 M/P 作成支援業務を継続して行う。 <p>○M/P 作成支援</p> <p>(OCDI) 活動 4-5 で作成する基本方針は、現在 VINAMARINE が作成中の M/P の Introduction になる。 M/P については、需要予測と港湾容量の計算について、技術移転を実施。</p> <p>(勝田) このプロジェクトで示している需要予測値が VITRANSS のものとかなりかけ離れている。整合をとつてほしい。</p> <p>(黒田) 元々需要予測は VITRANSS でやること。期限までに値が出てこなかつたのでこちらで計算した。 需要予測の整合をとるかどうかは本プロジェクトと関係ない。</p> <p>○法制化の現状</p> <ul style="list-style-type: none"> MOT は VINAMARINE に対し絶対的な権力を持っている。また、行政機構と技術協力は全く別物であり、プロジェクトの成果をそのまま法制化することはありえない。技術協力の評価ミッションで、法制化す 	

	<p>るかどうかと質問しても、内政干渉するなと言われるだけである。</p> <ul style="list-style-type: none"> 法律を成案化させるには、VINAMARINE が MOT に上申し、MOT の Tuo 次官が関係各省からコメントを集め。Tuo 次官は、PMB は必要ないというコメントを受けてしり込みしている。 Decree71 は、タスクフォースの案から、インフラデパートメントにより PMB の規定が削除され成案となつた。 <p>○PMB</p> <ul style="list-style-type: none"> 法律はどうとでも解釈できる。まずは ODA ターミナルで PMB を設立し、アクティビティ4の項目を実施する。カイマップ・チーバイ港のオペレーションが始まれば問題が生じてくる。ODA ターミナルを成功例として今後につなげていけばよい。調整は VINAMARINE が作る港湾計画があればできる。 PMB を設立すると R/D に記載されているが、これは VINAMARINE が言っただけで、オーソライズされたわけではない。 4-5~11は、PMB が設立されなければ VINAMARINE が実施することになるだろう。各々の実施については、法律制定や首相決定等が必要になるだろう。 <p>○OS コンサル</p> <ul style="list-style-type: none"> ガントリークレーンの調達に2年かかるうえ、特記仕様書は円借コンポーネントの変更により全て書き換えなければならない。時間がない。 タグボートを誰が提供するのか、Navigation Control を誰がするのかなど運用ルールが決まっていないため、特記仕様書をつくろうにも計算ができない。 <p>○その他</p> <ul style="list-style-type: none"> 4年間のプロジェクトで実施するにはテーマが多すぎた。 港湾オペレーターは、外国企業は政府企業と JV を組む必要があり、49%以下の資本しか持てなかつたが、WTO 加盟によりその規制は取り払われた。現在は100%外資が参入できる。
--	---

以上

訪問機関: VINAMARINE	
主な目的: 打ち合わせ	
日 時: 平成 20 年 9 月 23 日(火) 午前・午後 9:30 ~ 10:30	
場 所: VINAMARINE 庁舎	

面談相手 (敬称略)	Le Tuan Anh/ Vice Director, International Cooperation Dep.	調査団: 勝田団長、原口、大門、岡村
討議内容	<p>○今後のスケジュール</p> <ul style="list-style-type: none"> 通常、担当者が M/M をチェックした後、幹部会に提出し了解を得る。今回は総裁、副総裁が海外出張中であり、Tuan Anh 氏が内容を確認し、重要な箇所は総裁にメールで確認してもらう。今週中に固めることはできるだろう。総裁用にベトナム語版が必要。 <p>○MOTとの連携について</p> <ul style="list-style-type: none"> (Hao 計画投資局次長が本プロジェクトについて何も知らないと言っていたことについて) 全ての会議(WS 除く)に MOT の4部局(Planning and Investment, Legal, Transport, International Cooperation)を呼んでおり、毎回担当者レベルは出席している。また、Ms.Hang には全てのレポートを提出しており、Hao 次長が知らないのは、Hang が説明していない為だ。 	

	<ul style="list-style-type: none"> ・1年目は、タスクフォースの WS にも MOT を呼んだが1度も出席しなかった。JCC の場で MOT、MPI にはセミナーへ参加するようにと何度も言つてきた。 ・JCC 議長が MOT の Tuo 次官から VINAMARINE の Lam 総裁に変更されたのは、本プロジェクトは海事・港湾の専門的な分野であるため VINAMARINE に任せることになった、と MOT は言つている。 <p>○承認のプロセスについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・VINAMARINE 内での承認は、タスクフォースが総裁へ案を上げ、週に1回の幹部会で審議し、承認を得る。MOT での承認は、VINAMARINE がドラフトを MOT に上申→MOT が関係省庁等から意見を聴取→意見を踏まえ VINAMARINE がリバイス→MOT に再度上申→承認となる。案件によっては首相の承認も必要。 ・Decree71 の改正案は、MOT まであげたが、審議は延期となつた。タイミングが悪かったからであり、カイメップ・チーバイ港が動き出す 2~3 年後には、制定されると思う。 <p>○カイメップ・チーバイ港の所管について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各機関の所管は下記のとおり。 <ul style="list-style-type: none"> ・ VINAMARINE:safety と security を所管。それに関する料金を徴収。M/P との整合性を確認、開発許可 ・ MPI:開発許可 ・ 人民委員会:土地の使用許可・規制を所管。オペレーターより税金を徴収。 ・ オペレーター:管理・運営 ・ カイメップ・チーバイ港の M/P は VINAMARINE が持つており、M/P との整合は VINAMARINE が権限を有する。 <p>○行政改革</p> <ul style="list-style-type: none"> ・出入港、税関手続きは、今まで提出書類が 50 以上あり、手続きだけで半日かかっていた。しかし FAL 条約、船社からの要望に対応するため、手続きを簡素化し、現在は約 30 分(提出書類 20)で手続きが可能となつた。 <p>○協力要請</p> <ul style="list-style-type: none"> ・カイメップ・チーバイ港のオペレーションが始まる2~3年後に、法律等の制定が動き出すと思うので、その際に専門家派遣等を要請するつもりである。
--	---

以上

訪問機関:JBIC	
主な目的:打ち合わせ	
日 時:平成 20 年 9 月 23 日(火) 午前・午後 13:30 ~ 14:30	
場 所:JBIC ハノイ駐在所	
面談相手 (敬称略)	大村駐在員
討議内容	調査団:勝田団長、原口、大門、岡村
○評価 ・本プロジェクトにおいて、OCDI の活動自体は評価できるものと言える。ただ、ドラフトを作成したが法制化されていないものが多数残っている。JBIC とすれば、最終的に政策・制度として反映されることが重要。どうすれば法制度化できるのか、また、同様のプロジェクトへの提言を評価の中に入れて欲しい	

	<p>い。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・このような状態になる前に、JICA からベトナム側へ法制度化するよう何らかの圧力をかけるという手段もあるのではないか。 <p>○民間の動向</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ビジネスフォーラムでは、民間から、ODA プロジェクトを早急に実施して欲しいとの意見が出た。南部に進出している日系企業の懸念事項は金融と物流である。ODA 事業が進まないことに不満を訴えている。 ・カイマップ・チーバイの荷主の2割～3割は日系企業になるだろう。 ・大手邦船社はオペレーターとして参入することに非常に興味を持っている。ベトナム企業と JV を組んで応札するだろう。 <p>○C/P の選定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・VINAMARINE がカウンターパートでよかったのか疑問。VINAMARINE の力は非常に弱く、制度案などを MOT に提出してもなかなか成果が目に見えてこない。 <p>○OS コンサルタント</p> <ul style="list-style-type: none"> ・技プロで作成したコンセッションプランがそのまま使用できないことは JBIC としては承知。ベトナム側に OS コンサルタントを雇用する動きがなかなか見えてこない。OS コンサルタント選定の実施主体は VINAMARINE に決まったようだ。契約や調達の期間を考慮すると、OS コンサルタントの選定はスケジュール的に非常に厳しい。 <p>○円借款</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2～3年後に追加借款となると思う。その際に航路の拡幅を入れ込むこともできるかもしれない。PMB を設立しないと追借しないという条件をつけることも一案。 ・10/14 にカイマップ、チーバイ両港の起工式。工期は4年。
--	---

以上

訪問機関:JICA ベトナム事務所	
主な目的:終了時評価の状況説明	
日 時:平成 20 年 9 月 23 日(火) 午後 15:10 ～16:00	
場 所:JICA ベトナム事務所 会議室	

面談相手 (敬称略)	中川事務所長、東城次長、山田氏 deputy resident representative、荒井シニア業務調整員、BIN職員、小林職員	調査団: 勝田団長、原口、大門、岡村
討議内容	<p>終了時評価のスケジュール、カイマップチーバイ港視察について、調査団より説明。 (事務所側)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 制度改革、能力強化ということで技プロを行ってきたが、内容が専門的で難しい。最終的に、どうなればよいのかが見えにくいプロジェクトといえる。制度改革を掲げてながら権力の弱い VINAMARINE が、CP になってしまった点に課題がある。しかし、当初はMOTが CPとなっていたとのことであり、評価を行う視点として、プロジェクトのプロセスを重要視することも必要。ベトナムでは、他の案件でも、関係者がいいたいことを発言しておしまい、ということは多い。 ・ タイトなスケジュールになっており、VINAMARINE 側に MM 案を早急に提示したほうがよい。 	

- 先日開催された官民ビジネスフォーラムでも、ODAによるCai Mep-Thi Vai Portの開発が遅れることについて、他国から非難があった。裏を返せば、それだけ注目を浴びている円借款事業であり、新JICAとしてきっちりやらなくてはいけない。
- プロジェクトの残りの期間で、次の支援の要請が出てくることもあり、プロジェクトの延長は要請がなくとも可能である為、このプロジェクトはここで終了することは明確に示すこと。

(評価団側)

- MOTとVINAMARINEは、コミュニケーションがしっかりと取れておらず、制度改革はVINAMARINEだけを相手にしていては、進んでいかない。CPとして、MOTが降りてしまったことについては、MMでも言及する。
- 9月上旬にニャチャンで開催された国際会議では、VINAMARINEの働きは非常に有能だと感じた。優秀な職員もあり、この技プロを通じて、確かに能力は向上していると感じている。
- Cai Mep-Thi Vai Portは、驚くほど大規模な開発が進められており、開発全体を管理しているところがないというのは、今後なんらかの問題が生じてくると懸念される。日本の港湾管理者的なPMBという制度がこの国ですんなりと受け入れられることは困難だと思うが、なんらかの対応は迫られるときが来るだろう。
- 明日9月24日(水)の午後には、VINAMARINEにMM案を提出して、内容を確認してもらう。評価が始まってから聞いたのだが、VINAMARINEの総裁と副総裁が海外出張中であり、大幅に予定を変更している。総裁と副総裁にはメールでMM案を送って、確認を取ると聞いている。

以上

訪問機関:MINISTRY OF PLANNING AND INVESTMENT (MPI)

主な目的:表敬訪問

日 時:平成20年9月24日(水) 午前8:30 ~9:30

場 所:MPI 庁舎内会議室

面談相手 (敬称略)	Foreign Economic Relations Department <u>NGUYEN XUAN TIEN</u> (Deputy Director General) <u>NGUYEN HOANG LINH</u> (Officer, Japan and Northeast Asia Division)	調査団: 勝田団長、原口、大門、岡村
討議内容	<p>終了時評価のスケジュール、カイメップチーバイ港視察について、調査団より説明。</p> <p>○ 本プロジェクトについて (TIEN 氏)</p> <ul style="list-style-type: none"> ベトナムでは市場経済に移行を進めており、本プロジェクトの意義は、特に南部経済への影響、Cai Mep-Thi Vai Port 開発との関係から非常に重要だと考えている。またプロジェクトによるVINAMARINEの能力強化について、MPIは高く評価している。 終了時評価の最終日のJCCにはMPIからも人を派遣する。 MOTとVINAMARINEは協力して、進めている。 PDMの活動のいくつかはまだ終わっていないのではないか。 <p>(勝田団長)</p> <ul style="list-style-type: none"> PDMの活動のドラフトはほぼ作成しており、プロジェクトの活動としては完了するものと考えている。 	

	<p>しかし、活動の成果はこの国の制度改革に直接関係するものであり、制度の実現にはまだ結びついていない。VINAMARINE からは、制度化のために努力したが、上部機関に認められないと聞いている。</p> <p>○ PMBについて</p> <p>(勝田団長)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cai Mep-Thi Vai Port を視察したが開発が非常に大規模に進んでいる。このまま進めば、何か問題が起こるであろう。現時点でも 20 バースが計画されているが、それだけのバースに対して、大型船の航行がスムーズにできるとは思えない。また航路の浚渫ももっと行わなければならないだろう。 • もちろん個々のバースの運営はその事業者が行うものだが、あの地区を一体的に管理し、開発計画を進めていく必要がある。PMB のような調整機関が必ず必要である。 <p>(TIEN 氏)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 日本の港湾管理体制は理解しており、優れた制度だと思う。しかしふトナムでは、港湾には多くの機関(省庁、軍、地方政府など)が関係しており、現時点での PMB の導入は難しい。
--	---

以上

訪問機関: VINAMARINE	
主な目的: MM案の確認	
日 時: 平成 20 年 9 月 25 日(木) 午後 13:30 ~ 16:00	
場 所: VINAMARINE 庁舎	
面談相手 (敬称略)	Le Tuan Anh/ Vice Director, International Cooperation Dep.
調査団: 勝田団長、原口、大門、岡村 専門家: 黒田理事長、山田次長、斎藤	
討議内容	<p>MM案の内容について、一字一句を確認。</p> <p>○ 主な修正内容</p> <ul style="list-style-type: none"> • MOT が本プロジェクトに積極的に関わる必要があった点については、事実であるが、“MOT”という明記は避け、“関係機関”という表記にする。VINAMARINE はあくまで MOT の下部組織であり、明記しておくと問題になる。 • yen loan は JBIC loan に修正。 • 港湾管理制度の改革の今後については予算の確保はまだ不明瞭である、多少否定的な表現にはなるが、“There remain some uncertainties regarding the budgetary allocation for port administration and management reforms”と記載する。 • プロジェクト目標2(Terminal operating system for gateway ports is established)については、入札に必要な標準約款は作成できており、カイメップチーバイにも使用できる。しかし、プロジェクトで作成したコンセッション案は、円借款の内容が大幅に変わったため、変更が必要であり、それを VINAMARINE だけで修正することは不可能である。その点を加味して、次のとおり修正。“the VINAMARINE staff has now gained necessary skill to manage task for the selection of operator using standard bidding and contract documents as well as the concession plan for カイメップ・チーバイ ODA terminals after necessary revisions will be made”。 <p>○ JCCについて</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 当日に MOT,MPI から修正されることは避けたい。→今までの MM のときも、彼らはただ聞いているだけで、修正されることはなかったので、大丈夫だろう。 ・ MM のベトナム語訳は、本日の修正に伴い JICA 事務所で修正し、OCDI で専門用語を確認し、VINAMARINE に渡す。ラム総裁の確認を取っておいて欲しい。
	以上

<p>訪問機関: JICA ベトナム事務所 主な目的: 終了時調査結果の報告 日 時: 平成 20 年 9 月 26 日(金) 午後 17:00 ~ 17:30 場 所: JICA ベトナム事務所内</p>	
面談相手 (敬称略)	東城次長、山田氏 deputy resident representative、荒井シニア業務調整員、小林職員
調査団:	勝田団長、大門、岡村
討議内容	<p>○ 調査団より行程、五項目調査結果、団長所感を説明。</p> <p>(東城次長)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 過去に JCC に出席してきたが、確かにベトナム側の動きに全く問題がないとはいえない感じていた。今回の評価結果は的確といえると思う。 ・ JCC には所長も不在、自身も欠席となるが、あくまで JCC の日程が変更された為であり、当初の日程では JCC に出る予定だったが、申し訳ないと伝えるように。 ・ 今後のフォローについて、JCC で何か出たら、後日事務所と協議することも出来るため、無理に結論を出さなくてもよい。 <p>(荒井氏)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 円借款事業については“当初予想できなかつたものも多くやむをえない”という記述が適切だと思う。円借款事業と技プロとの連携は、同時に始めると円借款が遅れたり、円借款事業の実施を待つて技プロが思うように進まなかつたりと、なかなか難しい。 <p>(大門氏)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 円借款事業については、追加借款を行うことも考えられているようであり、追借のときの条件に、今回作成した制度案などの制度化をいれることも考えられる。 <p>(勝田団長)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ カイメップチーバイの ODA ターミナルのオペレーター選定は、国が作ったターミナルを始めて入札で選定することになる。カイラン港は、指名入札であり競争入札でなかつた。その点を考えても、今後機が熟すと港湾管理制度改革も現実的に進むであろう。

<p>訪問機関:VINAMARINE</p> <p>主な目的:Joint Coordinating Committee</p> <p>日 時:平成 20 年 9 月 29 日(月) 午前 8:30 ~ 11 時 50 分</p> <p>場 所:VINAMARINE 庁舎内会議室</p>		
面談相手 (敬称略)	VINAMARINE ラム総裁、フエ副総裁 他 20 名程度 別添出席者表参照	調査団: 勝田団長、岡村 JICA ベトナム事務所: 小林、Tuat 専門家: 黒田理事長、鈴木理事、山田次長、大崎
討議内容	<p>1. 出席者自己紹介／2. ラム総裁開会挨拶／3. 勝田団長挨拶／4. フエ副総裁挨拶</p> <p>5. 専門家(黒田理事長、山田次長)から活動報告／6. 終了時評価団(勝田団長、岡村)から評価結果報告／7. 質疑応答／8. M/M 署名式</p> <p>7. 質疑応答について 主にフエ副総裁とラム総裁から。</p> <ul style="list-style-type: none"> • M/Mp16 上から 4 行目の VMC は本プロジェクトの成果ではないので削除が必要。→了解 • PMB 設立の必要性について強く書いて欲しいので提言に追加して欲しい。→既に長期的提言で書いている。(調査団)→了解。(VINAMARINE) • VINAMARINE の今後活動に対する予算措置が必要と書いて欲しい。→書くことはできるが、予算措置はこのプロジェクト自身とは少ことなる問題であり、MM に記入するのはおかしい気がする。→了解。P16 の件のみ、修正してくれればよい。 <p>最後に、ラム総裁より、プロジェクトの成果を MOT と政府に伝え、今後もこの成果を有効に活用していくことと、プロジェクトに対する謝意が述べられた。</p>	

以上

7. プレゼンテーション資料

(1) 評価ワークショップ時資料

2008年9月16日(木)の評価ワークショップにおいて、大門団員が発表を行った。

<p>Japanese Technical Cooperation Project On The Improvement of Port Management System For Vietnam Maritime Administration</p> <p>Terminal Evaluation September 2008</p>	<p>PART 1 GOALS AND PURPOSES OF JICA TERMINAL EVALUATION</p>
<p>Project Evaluation</p> <ul style="list-style-type: none">There are three objectives for the use of JICA's Project Evaluation:<ol style="list-style-type: none">tool for the project cycle management;tool for enhancing the "learning effects" for more effective project management;ensuring accountability.ex-ante evaluation, mid-term evaluation, terminal evaluation, and ex-post evaluation.	<p>Figure 1-1-3 Evaluation Types by Stages during the Project Cycle</p> <pre>graph TD; subgraph PC [Program Cycle]; RE[Regional Evaluation]; SP[Sector/Country Program]; TP[Thematic Program]; end; subgraph PC [Project Cycle]; OE[Operational Evaluation]; IE[Impact Evaluation]; ME[Mid-term Evaluation]; EE[Ex-Post Evaluation]; end; subgraph TE [Terminal Evaluation]; TE[Terminal Evaluation]; end; RE --> SP; SP --> TP; TP --> OE; OE --> IE; IE --> ME; ME --> EE; EE --> TE; RE -- Feedback --> SP; SP -- Feedback --> TP; TP -- Feedback --> OE; OE -- Feedback --> IE; IE -- Feedback --> ME; ME -- Feedback --> EE; EE -- Feedback --> TE; TE --> DE[Development or Revision of JICA Country Program]; DE --> SP; SP --> TP; TP --> OE; OE --> IE; IE --> ME; ME --> EE; EE --> TE; TE --> AP[The Japanese Public]; AP -- Accountability --> TE;</pre>
<p>Figure 1-1-1 Utilization of JICA's Evaluation Results</p> <pre>graph LR; CE[Conducting Evaluation] --> UEF[Using Evaluation Feedback as a Means for Project Operation]; CE --> ELE[Enhancing the Learning Effect of the Personnel and Organizations concerned]; CE --> EA[Ensuring Accountability to Taxpayers / Implementing Projects more Effectively and Efficiently]; CE --> SJA[Securing JICA's Accountability];</pre>	<p>Purpose of Terminal Evaluation</p> <ul style="list-style-type: none">The Terminal Evaluation performed is performed upon completion of a project.The focus is on its relevance, efficiency, effectiveness, impact and sustainability.Based upon the results of the evaluation, JICA determines whether it is appropriate to complete the project or necessary to extend follow-up cooperation.

<pre> graph TD A[Steps of Evaluation Study: 1) Confirms the purpose of evaluation 2) Organizes information of the target project 3) Formulates evaluation work plan 4) Collects data 5) Analyzes and interprets data 6) Reports evaluation results] --> B[Feedback] A --- B A --- C[What is the purpose of the evaluation? Who are the potential users of the report? - Compares the contents of the project plans - Groups the current situation of the project] A --- D[What is the evaluation methodology? - Consider evaluation questions, basis for judgment, data needed, and data collection methods] A --- E[Conducts evaluation study at project sites - Collect data in Japan, if necessary] A --- F[Interpret data and make a value judgment - Make recommendations and draw lessons learned] A --- G[Pull together results of evaluations - Convey them to potential users] </pre>	<h3>Criteria for Good Evaluation</h3> <ul style="list-style-type: none"> Criteria such as <ol style="list-style-type: none"> usefulness, impartiality and independence, credibility, and participation of partner countries should be satisfied in order to provide appropriate information worth being utilized;
<h3>Framework for Evaluation</h3> <ul style="list-style-type: none"> JICA evaluation consists of <ol style="list-style-type: none"> assessing the performance of a project; making a value judgment on the project using Five Evaluation Criteria; and making recommendations, drawing from the lessons learned, and feeding them back to the next stage. 	<p>Figure 1-2-1 Assessment of Performance - Three Aspects</p> <p>The diagram illustrates the three aspects of assessment of performance:</p> <ul style="list-style-type: none"> Evaluation of Results: It checks whether the achievements of the project are tangible, feasible, and sustainable. Measures the extent to which the project's intended goals were attained. Includes short-term targets. Evaluation of Implementation Process: It checks whether the implementation of the project was appropriate and timely. Includes the implementation of activity plans and risk management. Evaluates whether activities are conducted in accordance with the project's objectives and requirements. Evaluation of Impact and Effect: It checks whether a project is designed to produce effects for the intended beneficiaries. Includes the impact of the project on the environment, society, and economy. Evaluates whether the effects for the intended beneficiaries resulted from the project's activities, learning, or contributing factors.
<h3>Value Judgment Based on Five Evaluation Criteria</h3> <ul style="list-style-type: none"> Evaluation is undertaken for the purpose of making a value judgment based on the achievement of results. JICA adopted <u>Five Evaluation Criteria</u> for conducting an evaluation (mainly project evaluation), which was proposed by the Development Assistance Committee (DAC) at the Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) in 1991. 	<h3>Five Evaluation Criteria</h3> <ol style="list-style-type: none"> Relevance Effectiveness Efficiency Impact Sustainability

<p>Relevance</p> <p>A criterion for considering the validity and necessity of a project regarding</p> <ul style="list-style-type: none"> • whether the expected effects of a project (or project purpose and overall goal) meet with the needs of target beneficiaries; • whether a project intervention is appropriate as a solution for problems concerned; • whether the contents of a project is consistent with policies; • whether project strategies and approaches are relevant, and whether a project is justified to be implemented with public funds of ODA. 	<p>Effectiveness</p> <ul style="list-style-type: none"> • A criterion for considering whether the implementation of project has benefited (or will benefit) the intended beneficiaries or the target society. 																																																						
<p>Efficiency</p> <ul style="list-style-type: none"> • A criterion for considering how economic resource/inputs are converted to results. The main focus is on the relationship between project cost and effects. 	<p>Impact</p> <ul style="list-style-type: none"> • A criterion for considering the effects of the project with an eye on the longer term effects including direct or indirect, positive or negative, intended or unintended. 																																																						
<p>Sustainability</p> <ul style="list-style-type: none"> • A criterion for considering whether produced effects continue after the termination of the assistance. 	<p>Table 3-2-1 Differences in Evaluation Viewpoints for Each Project Evaluation Type</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Evaluation Type</th> <th>Ex-ante evaluation</th> <th>Monitoring</th> <th>Mid-term evaluation</th> <th>Terminal evaluation</th> <th>Ex-post evaluation</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Continuation of performance</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>Grasping of project situation on process</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td colspan="6">Five Evaluation Criteria</td></tr> <tr> <td>Relevance</td> <td>●</td> <td>-</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>Effectiveness</td> <td>●</td> <td>-</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>Efficiency</td> <td>●</td> <td>-</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>Impact</td> <td>●</td> <td>-</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>Sustainability</td> <td>●</td> <td>-</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> </tr> </tbody> </table> <p> ●: Examination based on the actual situation and performance ○: Examination based on forecasts and prospects □: Examination according what is judged necessary and possible for the evaluation -: Full examination is not yet possible, or completed in a previous phase </p>	Evaluation Type	Ex-ante evaluation	Monitoring	Mid-term evaluation	Terminal evaluation	Ex-post evaluation	Continuation of performance	●	●	●	●	●	Grasping of project situation on process	●	●	●	●	●	Five Evaluation Criteria						Relevance	●	-	●	●	●	Effectiveness	●	-	●	●	●	Efficiency	●	-	●	●	●	Impact	●	-	●	●	●	Sustainability	●	-	●	●	●
Evaluation Type	Ex-ante evaluation	Monitoring	Mid-term evaluation	Terminal evaluation	Ex-post evaluation																																																		
Continuation of performance	●	●	●	●	●																																																		
Grasping of project situation on process	●	●	●	●	●																																																		
Five Evaluation Criteria																																																							
Relevance	●	-	●	●	●																																																		
Effectiveness	●	-	●	●	●																																																		
Efficiency	●	-	●	●	●																																																		
Impact	●	-	●	●	●																																																		
Sustainability	●	-	●	●	●																																																		

<p>PART 2 MAJOR QUESTIONS TO BE ANSWERED BY THIS PROJECT</p>	<p>Relevance</p> <p>A1) Appropriateness of the planning, scope and scale of the Project</p> <p>1. This project has been subject to field monitoring in February 2006 and mid-term evaluation in May 2007 and has been rated as high in terms of importance and priorities for Vietnam. Has there been any change in importance and priorities since, due to changes in upper goals, legal system, social situation and internal changes within counterpart organization?</p>
<ul style="list-style-type: none"> • 2. In field monitoring in February 2006, it was pointed out that “current maritime system lacks consistent administrative structure due to lack of coordination among various agencies.” Has this problem been solved since? 	<p>3. The mid-term evaluation of May 2007 revised PDM and added seven activities as listed. Were these revisions appropriate in terms of relevance vis-à-vis policy goals, importance and priorities?</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Basic policy on the port and navigation channel development and preservation b. Appropriate port statistic system c. Guideline for port planning and technical standard for port facilities d. Model rules and regulation on port water area and port land premise e. Financial reporting and auditing system for port management body f. System on compilation of port facilities ledger g. Introduction of EDI system
<p>Effectiveness</p> <p>B1) Achievement of Project Goals and Results</p> <p>4. Were project goals (indicators, numerical targets and means of verification) appropriately set?</p>	<p>5. Was administrative capacity of VINAMARINE as listed in PDM achieved?</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Managerial capacity to run and promote gateway ports b. Redefinition of public-private roles to promote entry of non-government sector in port management c. Regulatory framework to promote entry of non-government sector in port management d. Administrative and managerial capacity of ports e. Drafting of documents for non-government port operator

<p>B2) Project Goals and Results, and Promoting or Demoting Factors</p> <p>6. Was there any change in external factors that could have influenced the project results as listed in question 5?</p> <p>7. Was there any promoting or demoting factors other than changes in external factors?</p>	<p>Efficiency</p> <p>B1) Were the amount, quantity, quality, timing of the following inputs (human resources) appropriate for achieving the project outputs?</p> <p>8. JICA Experts 9. Vietnamese Counterpart Staff a. Number of personnel b. Timing of dispatch c. Duration of service d. Level of expertise e. Matching of expertise with assignments f. Communication skills</p>
<p>B2) Were the amount, quantity, quality, timing of the following inputs (equipment) appropriate for achieving the project outputs?</p> <p>10. Equipment provided by JICA</p> <p>B3) Were the amount, quantity, quality, timing of the following inputs (programs) appropriate for achieving the project outputs?</p> <p>11. Workshops (See Also Workshop Evaluation for Participants)</p> <p>12. Training in Japan</p>	<p>B4) Were the amount, quantity, quality, timing of the following inputs (budget) appropriate for achieving the project outputs?</p> <p>13. Project budget spent by JICA side 14. Project budget spent by Vietnamese side B5) Did inputs from the following projects help achieve project outputs?</p> <p>15. Chai-Mep Thi Vai International Port Project (JBIC Yen Loan) 16. JICA Study on Chai-Mep Thi Vai International Port Project</p>
<p>B6) Project Implementation Scheme</p> <p>17. Has Executive Committee been effective in project implementation?</p> <p>18. Has Joint Coordinate Committee been effective in project implementation?</p> <p>19. Have MOF, MPI, MOT been effective as Joint Coordinate Committee members?</p> <p>20. Has JICA Vietnam Office been cooperative?</p> <p>21. Has JBIC Vietnam Office been cooperative?</p>	<p>Impacts</p> <p>D1) Achievement of Overall Goals 22. Is the overall goal of “regulation of improvement plan for port administration” expected to be achieved within the next three to four years? 23. What are the necessary conditions for the project outcomes to lead to overall project goals?</p>

<p>D2) Other impacts (positive or negative)</p> <p>24. Kindly indicate whether the listed impacts are considered positive or negativea. Influence of VINAMARINE on port administration</p> <p>a. Impact on distribution system</p> <p>c. Impact on domestic operators due to entry of foreign operators</p> <p>d. Impact on national economy</p> <p>25. Please indicate any other positive or negative impacts from the project.</p>	<p>Sustainability</p> <p>E1) Project sustainability (institution and staff)</p> <p>26. Is the number of VINAMARINE staff likely to be maintained at the current level?</p> <p>27. Is the effort towards improvement of port system likely to be maintained?</p> <p>28. Is the task force system for administrative reform likely to remain valid?</p>
<p>E2) Technical Level of VINAMARINE</p> <p>29. Is the enhanced capacity of VINAMARINE, as listed, likely to be sustained?</p> <p>a. Managerial capacity to run and promote gateway ports</p> <p>b. Redefinition of public-private roles to promote entry of non-government sector in port management</p> <p>c. Regulatory framework to promote entry of non-government sector in port management</p> <p>d. Administrative and managerial capacity of ports</p> <p>e. Drafting of documents for non-government port operator</p> <p>30. After the completion of the project, are all necessary skills for maintenance of equipment likely to be transferred to counterpart?</p>	<p>E3) Sustainability of budget allocation</p> <p>31. Will enough budget for port administration improvement be allocated after the completion of</p> <p>E4) Promoting or Demoting Factors for sustainability</p> <p>32. Is the project need for port administration capacity likely to be valid in future?</p> <p>33. Please indicate any other foreseeable factors that could promote or demote overall goals, project goals and outcomes.</p>
<p>Lessons Learned / Recommendations</p> <p>34. Based on lessons learnt from the project, please suggest or propose tips for implementing JICA projects, or suggest any points to be considered for future JICA projects (technical assistance, grant and loan projects) on maritime sector.</p>	<p>Thank you very much for your cooperation.</p>

(2) 合同評価委員会時資料(その1)

2008年9月29日の合同評価委員会において、勝田団長および岡林団員が使用したパワーポイント資料。

Terminal Evaluation
JAPANESE TECHNICAL
COOPARATION PROJECT ON

**THE IMPROVEMENT OF PORT
MANAGEMENT SYSTEM**

29.September 2008

Presentation Outline

1. Purpose and Method of Evaluation
2. Results of Evaluation by 5 Criteria
- 3 . Lessons Learned and Recommendations

example

Refer to

M/M <English P1, 1-1> <Vietnamese P1,1-1>

Presentation Outline

1. Purpose and Method of Evaluation
2. Results of Evaluation by 5 Criteria
- 3 . Lessons Learned and Recommendations

1. Purpose and Method of Evaluation

Assessment on

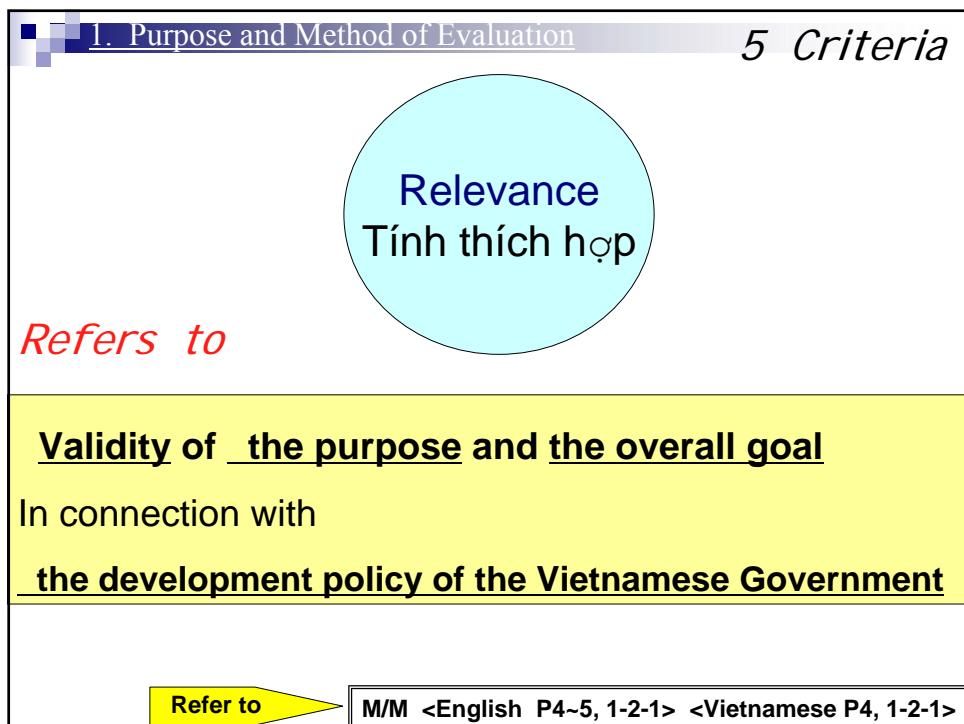
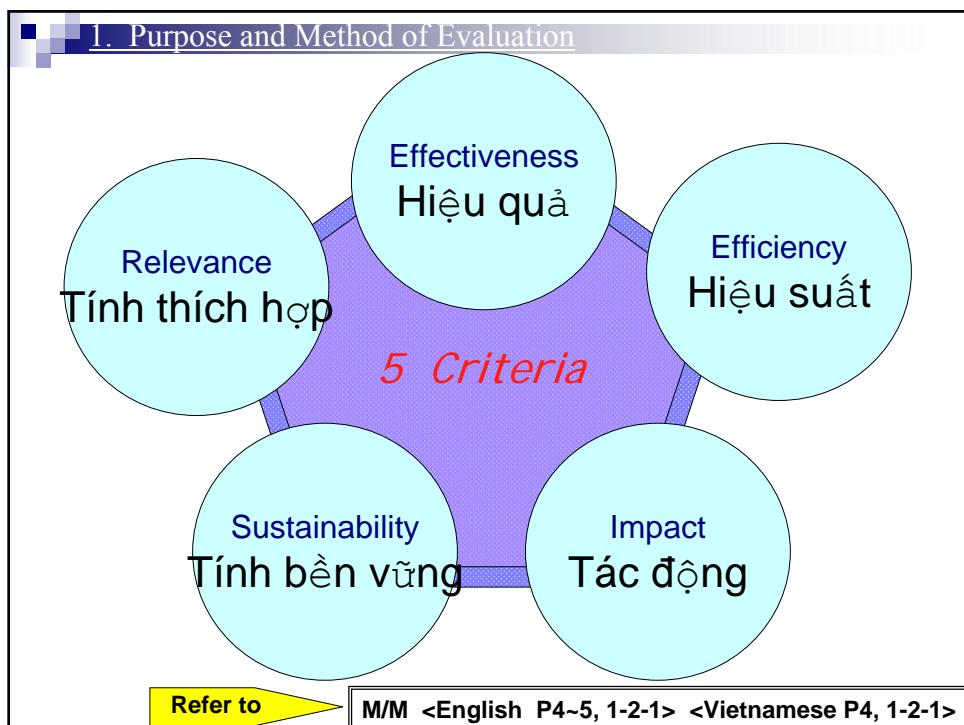


By

- Collecting data and information
- Hearing from VINAMARINE, Japanese Experts, MOT, MPI
- Questionnaire to VINAMARINE, Japanese Experts

Refer to

M/M <English P4, 1-1> <Vietnamese P4,1-1>



 1. Purpose and Method of Evaluation *5 Criteria*



Effectiveness
Hiệu quả

Refers to

TO which extent the expected benefits have been achieved

IF the benefit was the result of the Project

Refer to M/M <English P4-5, 1-2-1> <Vietnamese P4, 1-2-1>

 1. Purpose and Method of Evaluation *5 Criteria*



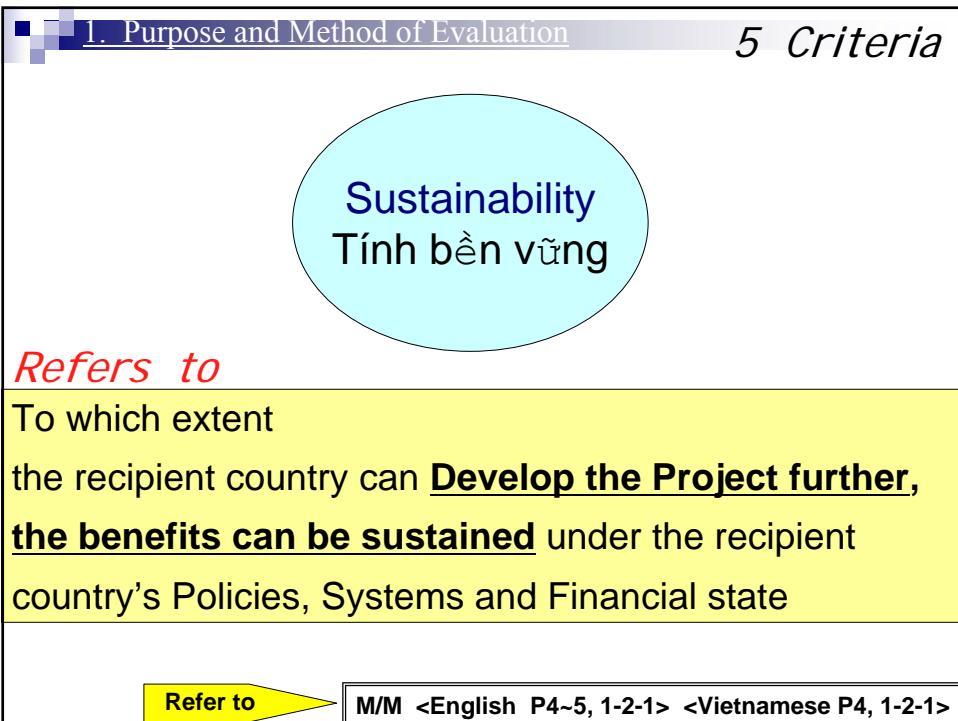
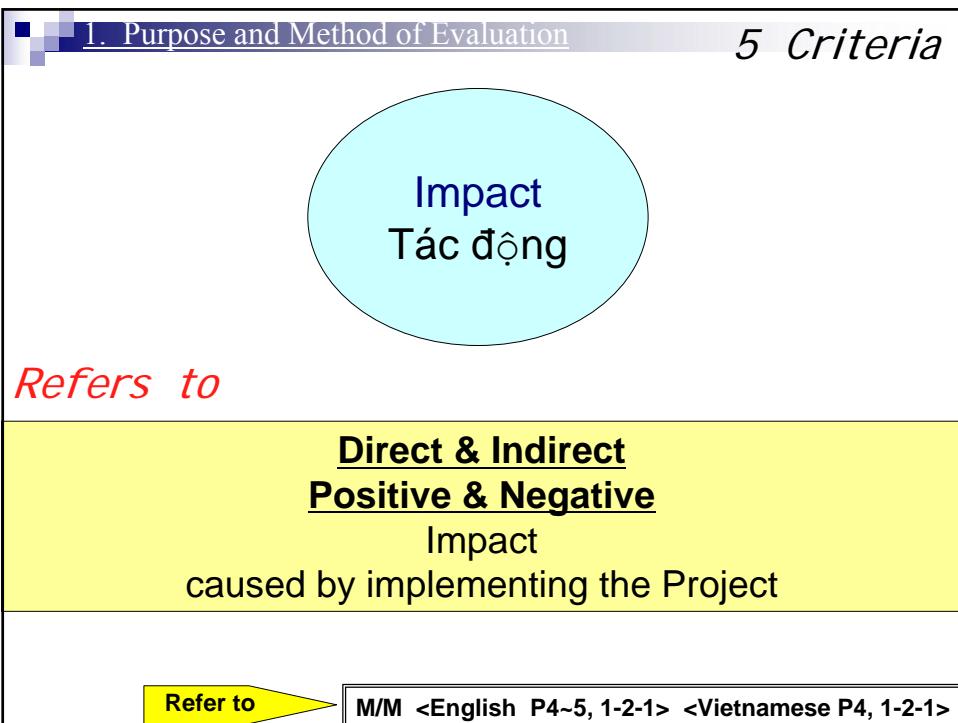
Efficiency
Hiệu suất

Refers to

The productivity of the implementation process

If the input was efficiently changed into the output

Refer to M/M <English P4-5, 1-2-1> <Vietnamese P4, 1-2-1>



Presentation Outline

1. Purpose and Method of Evaluation

2. Results of Evaluation by 5 Criteria

3 . Lessons Learned and Recommendations

2. Results of Evaluation by 5 Criteria

- Relevance /Tính thích hợp

Consistency with the Vietnam policies
(Nhất quán với các chính sách của Việt Nam)

This Project is totally consistent with the Vietnam policies

This project assists **1999 Master Plan**
on the Development of Vietnamese Seaport System

Supports Vietnam's efforts in public administration reform
and export oriented growth strategy under
the **SEDP (Socio Economic Development Plan) 2006-10.**

Refer to

M/M <English P12, 5-1> <Vietnamese P10, 5-1>

2. Results of Evaluation by 5 Criteria

- Relevance /Tính thích hợp

Recent Changes in the Environment Surrounding the Project

(Những thay đổi gần đây trong môi trường dự án)

The priority and importance of the project in recent years have become even higher

The growth of cargos is expected to be accelerated over coming years.

The first pilot scheme for leasing of infrastructure of Cai Lan Port has been introduced by the Prime Minister Decision No.228/2003

Refer to

M/M <English P12, 5-1> <Vietnamese P10~11, 5-1>

2. Results of Evaluation by 5 Criteria

- Effectiveness/Hiệu quả

Effectiveness of the Project is high.

Achievement of Two Project Purposes (Hoàn thành hai mục đích dự án)

Project purpose 1: Capacity of VINAMARINE on port administration and port management is strengthened

Mostly achieved

Plans and documents necessary for improvement of port administration and management have been.

Some remaining activities (Activities 4-7 through 4-11) are need to be completed by the closing date on the Project.

Refer to

M/M <English P13, 5-2> <Vietnamese P11, 5-2>

2. Results of Evaluation by 5 Criteria

- Effectiveness/Hiệu quả

Effectiveness of the Project is high.

Achievement of Two Project Purposes (Hoàn thành hai mục đích dự án)

Project purpose2: Terminal operating system for gateway ports is established.

Gained necessary skill

Skill to manage task for the selection of operator using standard bidding and contract documents as well as concession plan for CM-TV ODA terminals

As for concession plan, necessary revisions need be made according to the change of contents.

Refer to

M/M <English P13, 5-2> <Vietnamese P11, 5-2>

2. Result of Evaluation by 5 Criteria

- Effectiveness/Hiệu quả

Contribution of Outputs for achieving Project Purpose

(Đóng góp của các kết quả đầu ra đối với việc đạt mục tiêu dự án)

In order to be considered fully achieved,

For Project Purpose 1

Draft plan awaits an internal approval within VINAMARINE.
Proposals related to port management(Activities 4-7 through 4-11 in PDM)
assume an establishment of Port Management Body,
which is subject to approval by competent authorities.

For Project Purpose 2

the start of CM - TV ODA Port is a contributing factor for
Project Purpose-2 to be fully achieved.

Refer to

M/M <English P13, 5-2> <Vietnamese P11, 5-2>

2. Result of Evaluation by 5 Criteria

■ Effectiveness/Hiệu quả

Factors promoting or demoting the achievement of Project Purpose
(Các yếu tố thúc đẩy hoặc cản trở việc hoàn thành mục đích dự án)

Promoting Factors

Commitment by Vietnamese side on the seaport management and administrative reforms in order to ensure competitive investment environment for the seaport sector

Demoting Factors

Difficulties in coordinating vested interests and jurisdictions (powers) among various agencies.

Refer to

M/M <English P13, 5-2> <Vietnamese P11, 5-2>

2. Results of Evaluation by 5 Criteria

■ Efficiency/Hiệu suất

Current Level of Achievement of Outputs

(Mức độ hoàn thành các kết quả đầu ra hiện tại)

For Project Purpose 1:

Output 4 Taskforce has prepared "Draft Plan for Administration and Management of Seaports" in September 2008, waiting approval by VINAMARINE and higher authorities.

For Project Purpose 2:

Output 1 Principles are stated in Decree71 for the non-state sectors' participation in the operation-concession policy.

Output 2 • Output 3 Decision16 has been promulgated in order to classify all ports in Vietnam. Decree115 on condition of sea-transport business and Decision57 have been promulgated in order to redefine the roles on port management and operation among concerned parties.

Output5 transferred knowledge to draft standard bidding documents and the concession plan, some of which could be modified for the application for CM-TV Port in future.

Refer to

M/M <English P15, 5-3> <Vietnamese P13, 5-3>

2. Results of Evaluation by 5 Criteria

■ Efficiency/Hiệu suất

The inputs is almost appropriate

Quality, quantity and timing of inputs to achieve Project Outputs

(Chất lượng, số lượng và thời gian của đầu vào để đạt được Kết quả đầu ra Dự án)

Project period

almost appropriate

Need more time to reform the port administration and management system

Participation of Vietnamese counterpart in Workshop

Participation from other authorities could have been desirable
for realizing a full success of the project outputs.

Partnership with CM-TV port project (JBIC loan)

The delay of the JBIC Project might be one of the obstacles
in fully utilizing the skills and capacities acquired.
However, the CM-TV Project will provide the first case.

Refer to

M/M <English P15, 5-3> <Vietnamese P13, 5-3>

2. Results of Evaluation by 5 Criteria

Impact/Tác động

It takes some time to attain the “super goal”

Some concrete achievements have been obtained in terms of promulgation of laws and decrees:

- **(Law No40)** Bộ luật hàng hải Việt Nam số 40/2005/QH11
- **(Decree No71)** Nghị định số 71/2006/NĐ-CP về quản lý cảng biển và luồng hàng hải.
- **(Decree No115)** Nghị định số 115/2007/NĐ-CP về điều kiện kinh doanh dịch vụ vận tải biển
- **(Decision No16)** Nghị quyết số 16/2008/QĐ-TTg của Thủ tướng về việc công bố danh mục phân loại các cảng biển Việt Nam.
- **(Decision No57)** Quyết định số 57/2005/QĐ-BGTVT về việc tổ chức và hoạt động của cảng vụ hàng hải.

VINAMARNE has also drafted a decree on management of seaport infrastructure operation of seaport infrastructure, in which a Port Management Body has been proposed.

VINAMARINE staff has enhanced their skills and knowledge in drafting legal documents, which will contribute to the improvement in port management and administration in future.

Need more time to reform the port administration and management system

Refer to

M/M <English P15~16, 5-4> <Vietnamese P13~14, 5-4>

2. Results of Evaluation by 5 Criteria

Sustainability/ính bền vững

There remains some uncertainties regarding the budgetary allocation

Institutional Sustainability /Bền vững về mặt thể chế

Institutionally acquired skills will remain.

The joint work of all related departments has turned out to be beneficial for the institutional learning and information sharing.

the Prime Minister has requested MOT to study the establishment of port authority in **Dung Quat – Quang Ngai** economic zone and to formulate the necessary documents **to select operator in Chua Ve terminal.**

This shows a support by higher competent authorities for the improvement of seaport administration and management, which will be a contributing factor for an institutional sustainability

Financial Sustainability /Bền vững về mặt tài chính

There remain some **uncertainties regarding the budgetary allocation** for port administration and management reforms.

Technical Sustainability /Bền vững về mặt kỹ thuật

As cargo volume increases, the needs for an improved seaport managerial and administrative capacity will **increase.**

Refer to

M/M <English P16~17, 5-5> <Vietnamese P14, 5-5>

Presentation Outline

1. Purpose and Method of Evaluation
2. Results of Evaluation by 5 Criteria

3 . Lessons Learned and Recommendations

3. Lessons Learned and Recommendations

1) Merit of taskforce system

- This project handles various fields which relate to port administration and management. Technical transfer and collaboration work for preparation of documents has been carried out through the taskforce composed of members from various internal departments and local offices of VINAMARINE. This method was fully functioned for capacity development especially for institutional affairs covering various fields.

Refer to

M/M <English P18~19,7-2> <Vietnamese P15~16,7-2>

2) Necessity of deeper involvement of upper level organizations

- The Project aimed at improvement of port administration and management through capacity development for institutional arrangement. In order to achieve this objective, deeper involvement of upper level organizations such is indispensable because institutional arrangement can be handled by upper organizations.

Refer to

M/M <English P18~19,7-2> <Vietnamese P16,7-2>

3) Impact and difficulty of partnership with other project

- Delay of implementation schedule for port construction of CM-TV Port could not be anticipated beforehand and could be recognized as an unavoidable incident.
- This shows difficulty of partnership between different two projects. However, partnership with JBIC loan could provide a concrete example for technical cooperation project as a pilot case.

Refer to

M/M <English P19,7-2> <Vietnamese P16,7-2>

Short Term Recommendations

- After finishing remaining works below, a seminar for showing main contents of the Project with attendance from upper level organizations such as MOT and MPI should be held at the end of the Project.
 - Finalization of several activities for draft plan preparation for port administration and management remains to be done
 - Collaboration work with VINAMARINE staff through technology transfer by JICA experts for preparation of Port Master Plan for Seaport System has to be continued until the end of the Project.

Refer to

M/M <English P17~18,7-1> <Vietnamese P15,7-1>

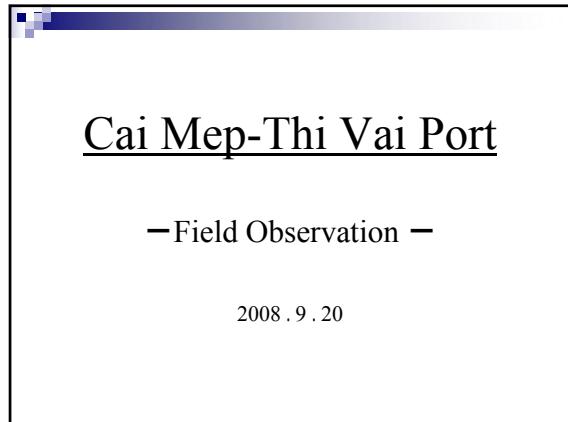
- One part of the Project was implemented to improve terminal operating system for gateway port exemplifying CM-TV Port as a model case. In this regard, necessary step should be taken to proceed selection of port operator as soon as possible now that construction work for CM-TV Port was commenced.

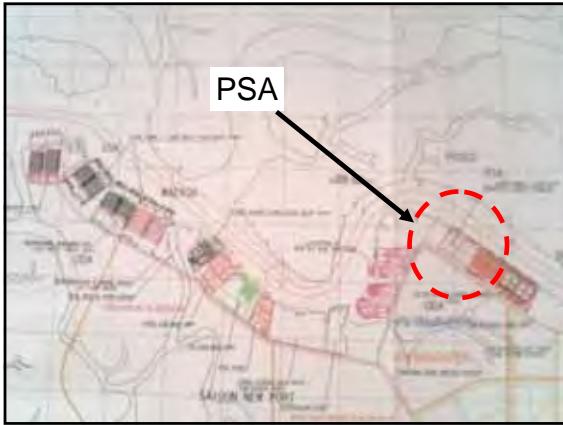
Long Term Recommendations

- Expand of port activity will raise challenge to current port management in the Vietnam. Continuous effort toward improvement of port management including the establishment of PMB and efficient terminal operation in gateway ports is strongly requested by acquired knowledge and skill through the Project



Thank you





1. Cai Mep-Thi Vai Port PSA



1. Cai Mep-Thi Vai Port INTERFLOUR



1. Cai Mep-Thi Vai Port
SAIGON NEW PORT





1. Cai Mep-Thi Vai Port MAERSK



1. Cai Mep-Thi Vai Port

ODA INTERNATIONAL CONTAINER TERMINAL



8. プロジェクト概要リーフレット

プロジェクトの広報資料として、終了時評価後に、日本人専門家及びC/Pによって概要リーフレットが作成された。

THE PROJECT ON IMPROVEMENT OF PORT MANAGEMENT SYSTEM IN THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM [DEC. 2004 – NOV. 2008]

DỰ ÁN TĂNG CƯỜNG NĂNG LỰC QUẢN LÝ HỆ THỐNG CẢNG BIỂN TẠI NUỚC CHXNCN VIỆT NAM [tháng 12, 2004 - tháng 11, 2008]



Vietnam Maritime Administration (VINAMARINE)
Cục Hàng hải Việt Nam



Japan International Cooperation Agency (JICA)
Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản



Overseas Coastal area Development Institute of Japan (OCDI)
Viện Phát triển các Vùng Ven biển Hải ngoại Nhật Bản

The Project is a Technical Cooperation Project which has the following objectives:

- To enhance the capacity of Vietnam Maritime Administration (VINAMARINE) in port administration and port management
- To improve the terminal operation of international gateway ports in Vietnam

Background of the project

Throughput of the Vietnamese ports has increased more than twice in the past 5 years well over the forecast for 2010 of Master Plan of Seaports in Vietnam. To cope with this situation, Hai Phong and Cai Lan Ports in the North of Vietnam and Da Nang in the Central region have been developed with Yen loan. In the South of the Vietnam, development of the biggest deep water port of Cai Mep – Thi Vai Which was proposed and detailed design was conducted by JICA study has just started its construction work by using Yen Loan.

While effort of development and modernization of the port facilities have steadily progressed, improvement of port management that may also include introduction of non-state sector to the operation of port is rather behind the world standard.

Since responsibility of the Maritime Administrations under VINAMARINE is limited to management and operation of channels and maritime safety, it is difficult to exercise the function of state administration operation management of the port as well as strategic investment by VINAMARINE.

Under this situation, VINAMARINE intends to establish port management body capable to introduce and supervise port operators that may also include non-state sectors' operator possibly including foreign companies in Cai Mep – Thi Vai port after completion of the first stage of construction work of the port.

In Vietnam, necessary regulatory framework and procedures have not been fully established for the introduction of non-state sectors' operator to the port. For the establishment of new port management body, improvement of necessary administrative and managerial system for the effective operation of the port including proper statistics system and planning and investment system is an urgent issue in Vietnam.

Hence, the implementation of this Project is considered to be a must and urgent to successfully implement the Cai Mep – Thi Vai and other port development projects on schedule.



Picture 1: Discussion at workshop
Hình 1: Thảo luận tại hội thảo



Picture 2: Seminar (Hanoi, 24th June 2008)
Hình 2: Seminar (Hà Nội, 24/6/2008)



Picture 3: Counterpart training in Japan
Hình 3: Tọa huấn cho đối tác tại Nhật Bản

Dự án này là Dự án Hợp tác Kỹ thuật nhằm các mục tiêu sau:

- Tăng cường năng lực cảng Cái Mép Hải Phòng (VINAMARINE) trong công tác quản lý nhà nước và quản lý kinh doanh khai thác cảng
- Cải thiện hoạt động khai thác bến tại các cảng cảng quốc tế Việt Nam

Bối cảnh Dự án

Khí lượng hàng thông qua cảng Việt Nam tăng hàng năm trong 5 năm trước đây vượt ngoài dự đoán của Quy hoạch Tăng trưởng Phát triển Hỗn hợp Cảng Biển Việt Nam năm 2010. Vì vậy tình hình này, các cảng Hải Phòng và Cái Lân miền Bắc, cảng Đà Nẵng miền Trung đã xây dựng và phát triển nhanh chóng ngay từ năm 2010. Tuy nhiên Nam Việt Nam cũng và khi công xây dựng cảng gần đây vẫn còn lắc lư so với chu kỳ. Theo xu hướng nghiên cứu thời kỳ đầu JICA chỉ định.

Trong khi nền kinh tế phát triển và hiện đại hóa cần sự thay đổi công trình cảng biển nhằm mục đích cải thiện công tác quản lý cảng, có thể bao gồm việc thành lập một doanh nghiệp quốc doanh vào tham gia khai thác cảng, và còn lắc lư so với chu kỳ.

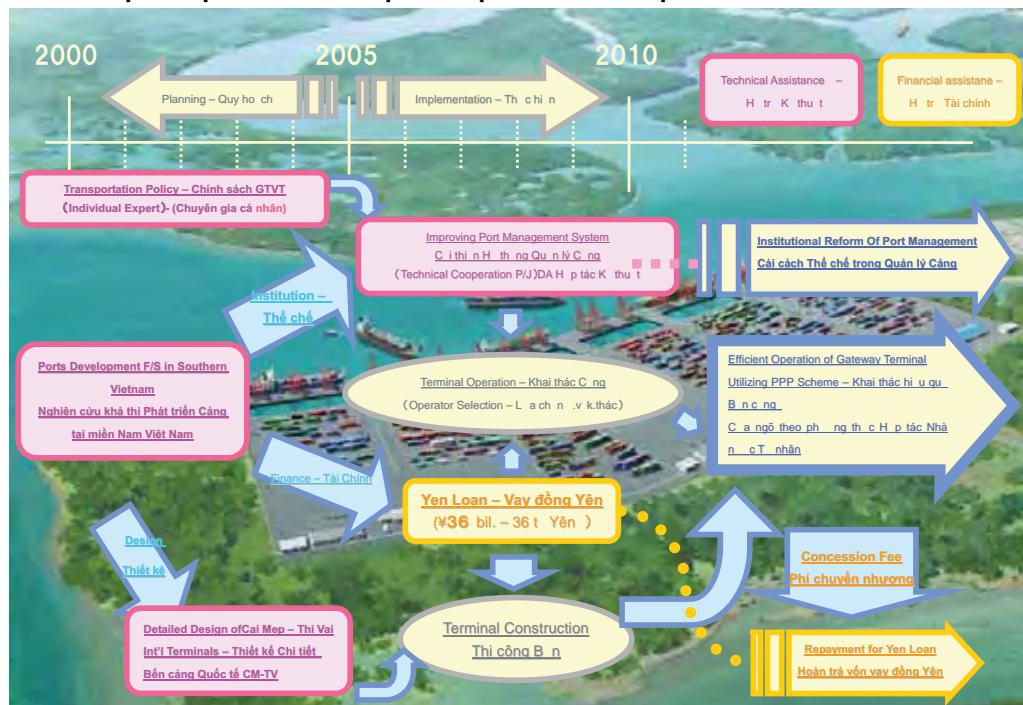
Do trách nhiệm của các Cảng vận tải cảng Cái Mép Hải Phòng chia sẻ trong công tác quản lý và khai thác luồng tàu cảng nhằm an toàn hàng hải, nên rất khó khăn để thành lập cảng quan lý nhà nước và quản lý kinh doanh khai thác cảng cũng như hoạt động xuất nhập cảng HHVN.

Trong hoàn cảnh đó, Cảng HHVN đã thành lập cơ quan quản lý cảng (PMB) có trách nhiệm thực hiện các quy định khai thác cảng, bao gồm cả các vấn đề khai thác cảng ngoài quan điểm và các công ty khai thác cảng cá nhân ngoài, vào kinh doanh khai thác cảng Cái Mép – Thị Vải sau khi hoàn thành thi công giai đoạn 1.

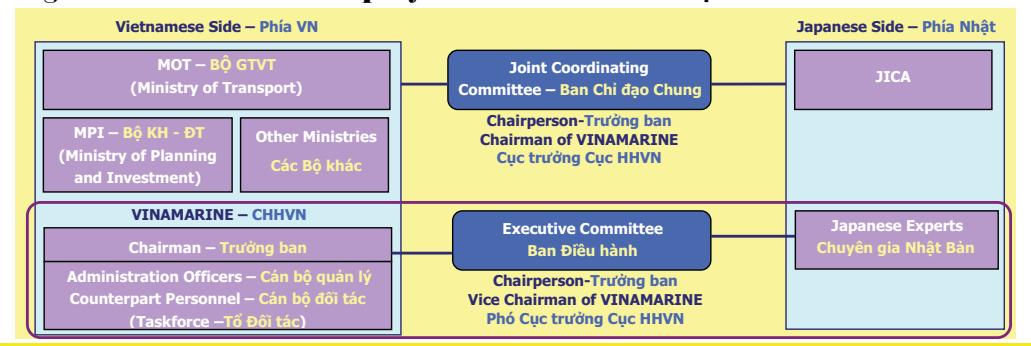
Tại Việt Nam chưa xây dựng một khuôn khổ pháp quy và thัt cả nước, ý nghĩa là thành phần ngoài quan điểm doanh nghiệp tham gia khai thác cảng. Thành lập cơ quan quản lý cảng, vấn đề bách là phải có chế độ hành chính quản lý nhà nước và quản lý kinh doanh khai thác nhằm khai thác hiệu quả cảng biển nhằm thu hút các doanh nghiệp kinh doanh khai thác cảng và quản lý quy hoạch và phát triển.

Đó là, việc thành lập Dự án này là hỗ trợ cung cấp bách nước triết khai thành công Dự án Cái Mép – Thị Vải cũng như các dự án phát triển cảng khác ứng dụng.

Technical assistance - Financial assistance collaboration for Developing Cai Mep-Thi Vai International Terminals by Japanese Government
Phối hợp Hỗ trợ Kỹ thuật – Hỗ trợ Tài chính nhằm phát triển các Bến cảng Quốc tế Cái Mép – Thị Vải do Chính phủ Nhật Bản đảm nhận



Organization Chart of the project – Sơ đồ Tổ chức Dự án



Joint Coordinating Committee

- To approve the annual work plan of the Project based on the Tentative Schedule of Implementation within the framework of the Record of Discussions;
- To evaluate the result of the annual work plan and the progress of the technical cooperation.
- To review and exchange opinions on major issues that arise during the implementation of the Project.

Executive Committee

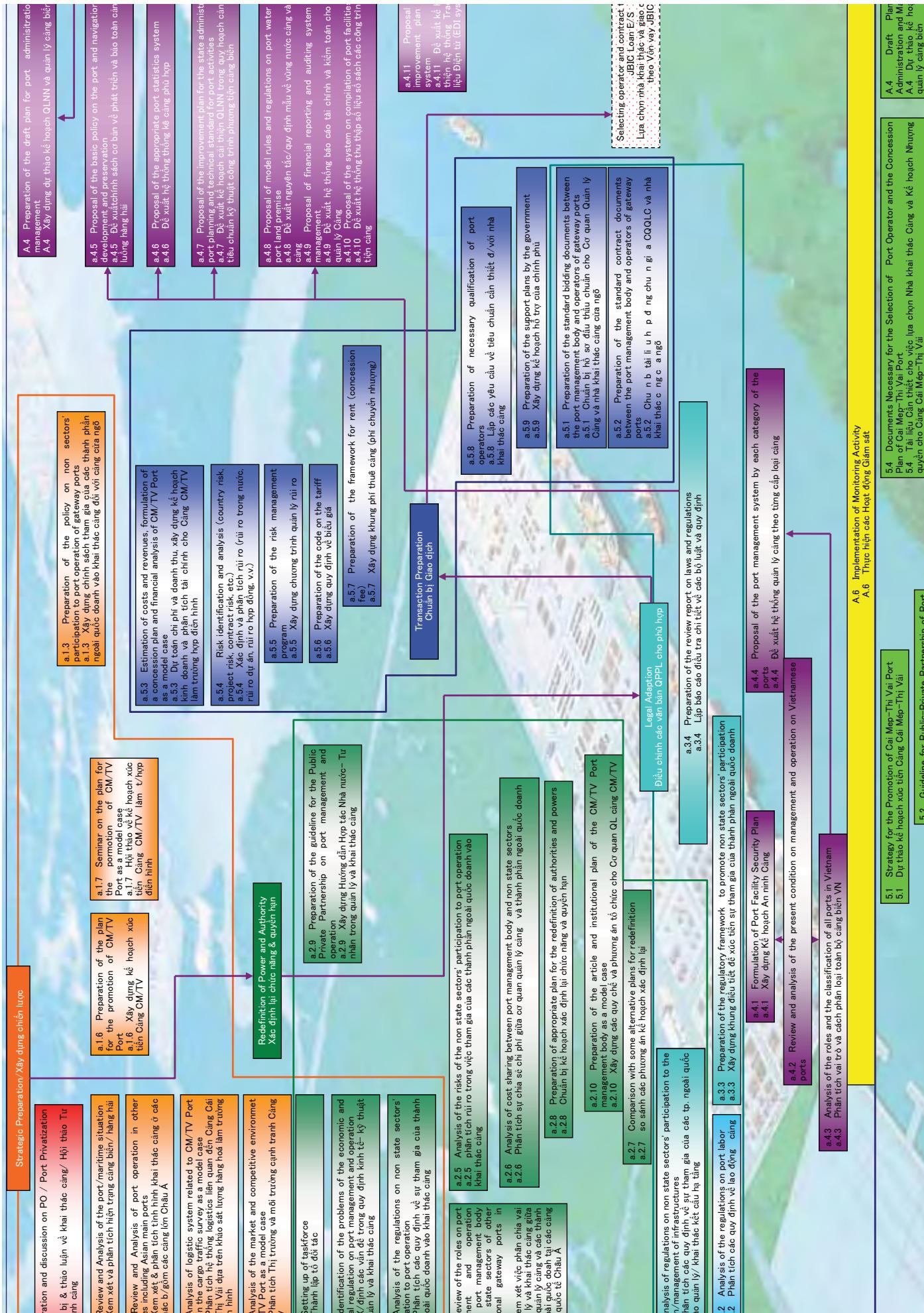
- To formulate the quarterly work plan and contents of the Project in line with the annual work plan of the Project.
- To review the progress of the technical cooperation program as well as the work plan.
- To evaluate the achievement of the Project purpose.
- To exchange views on issues arising in connection with the technical cooperation program.

Ban Chỉ đạo Chung

- Phê duyệt kế hoạch hoạt động hàng năm của Dự án trên cơ sở Kế hoạch Thực hiện Dự kiến trong khuôn khổ Biên bản Thảo luận
- Ánh giá kết quả kế hoạch hoạt động hàng năm và tiến độ hợp tác kỹ thuật.
- Xem xét và trao đổi ý kiến về các vấn đề chính phát sinh trong quá trình thực hiện Dự án.

Ban Điều hành

- Xây dựng kế hoạch hoạt động hàng quý và nội dung Dự án phù hợp với kế hoạch hoạt động hàng năm.
- Rà soát tiến độ chương trình hợp tác kỹ thuật cũng như kế hoạch hoạt động.
- Ánh giá các thành tựu Dự án.
- Trao đổi về các vấn đề phát sinh liên quan đến chương trình hợp tác kỹ thuật.



Project Achievements – Các thành tựu đạt được của Dự án

Overall Goal

Narrative Summary	Indicator	Summary of Achievement
Port administration and management system is improved	Port administration and management system in Vietnam is regulated and executed mainly based on the port administration and management plan to be prepared by the Project	<ul style="list-style-type: none"> Decree No.71/2006/NĐ-CP on management of maritime channels and seaports Decree No.115/2007/NĐ-CP on sea-shipping business service conditions Prime Minister's Decision No.16/2008/QĐ-TTg on declaration of classification list of Vietnam seaports Decision 57 /2005/ QD-BGTVT on Organization and operation of Maritime Administration agencies

Mục tiêu Tổng thể

Mô tả tóm tắt	Chi tiết	Tóm tắt thành tựu đạt được
Cải thiện Hệ thống quản lý QLNN và quan lý cảng biển Việt Nam cung cấp nhu cầu hành chính và điều kiện kinh doanh trên kinh doanh QLNN và quan lý cảng biển do Dự án xây dựng.	Hệ thống QLNN và quan lý cảng biển Việt Nam có quy định và hành chính y tế và điều kiện kinh doanh trên kinh doanh QLNN và quan lý cảng biển do Dự án xây dựng.	<ul style="list-style-type: none"> Nghị định 71/2006/NĐ-CP về quản lý cảng biển và luồng hàng hải Nghị định 115/2007/NĐ-CP về các điều kiện kinh doanh vận tải biển Quyết định 16/2008/QĐ-TTg (Danh mục phân loại cảng biển) Quyết định 57/2005/QĐ-BGTVT về Tổ chức và hoạt động cảng Hàng hải

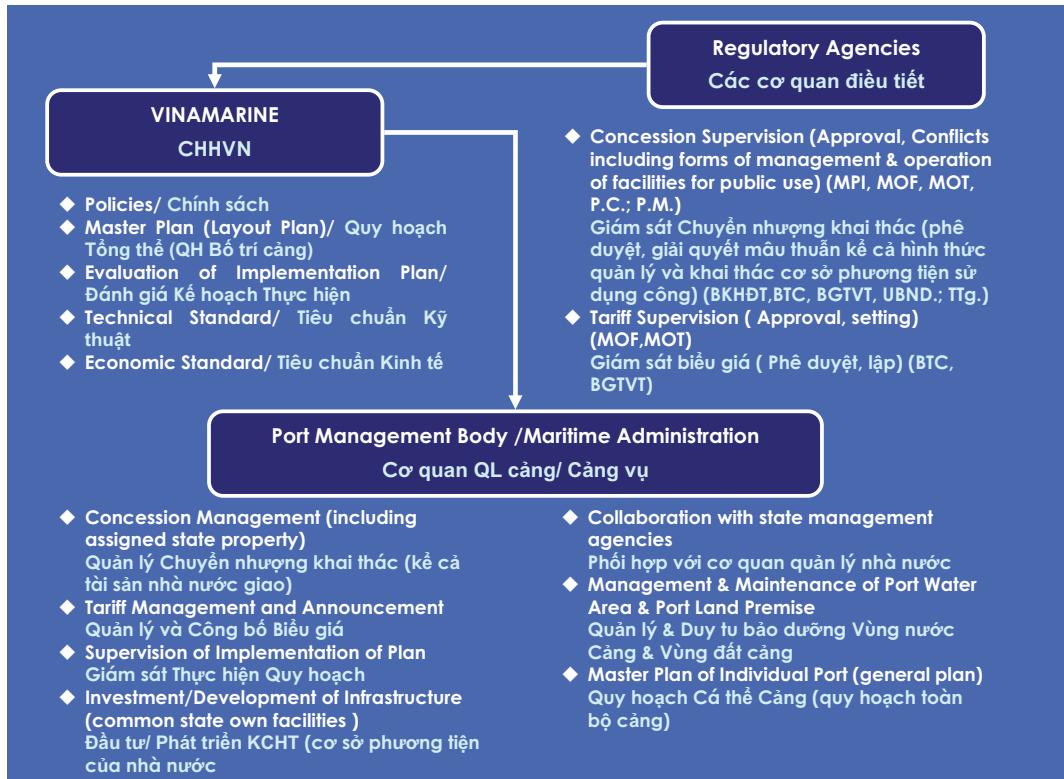
Project Purpose

Narrative Summary	Indicator	Summary of Achievement
Project Purpose-1 Capacity of VINAMARINE on port administration and port management is strengthened	<p>Results of the capacity monitoring tests for the taskforce team reach to sufficient level</p> <p>Necessary documents for the promulgation of the port administration and management plan are drafted.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Classification of Ports and Role & Function of Each Classified Port (Decision No.16/2008/QĐ-TTg on declaration of classification list of Vietnam seaports) Formulation of port facility security plan Proposal of the basic policy on the port and navigation channel development and preservation. Proposal of appropriate port statistic system Proposal of the guideline for port planning and technical standard for port facilities Proposal of model rules and regulation on port water area and port land premise Proposal of financial reporting and auditing system for port management body Proposal of the system on compilation of port facilities ledger Proposal of introduction of EDI system
Project Purpose-2 Terminal operating system for gateway ports is established	The project drafts and proposes standard bidding and contract documents, and concession plan for selection of terminal operator in Vietnam port system, that can be applied to Cai Mep-Thi Vai Port as a model case.	<ul style="list-style-type: none"> Bidding Document (Draft) of Concession Agreement for the Management and Operation of Terminal at BBB Container Terminal/ CCC multi purpose Terminal. Draft Standard Concession Agreement for Terminal Draft Concession Plan of CM-TV International Port First Edition VINAMARINE

Mục đích Dự án

Mô tả Tóm tắt	Chi tiết	Tóm tắt Thành tựu đạt được
Mục đích Dự án-1 Tổng cảng năng lực QLNN và quan lý cảng cảng cá CHHVN	<p>Kết quả kiểm tra giám sát năng lực THTC và tài chính cho các cảng biển Vai trò & Chức năng cảng biển là phân loại (Quyết định 16/2008/QĐ-TTg về Danh mục phân loại cảng biển)</p> <p>Xây dựng kế hoạch an ninh cảng</p> <p>Xuất chính sách cảng biển phát triển và bảo tồn cảng biển và luồng hàng hải</p> <p>Xuất thang thời gian để cung cấp phục vụ hàng hải</p> <p>Xuất thời gian quy định cho cảng biển và tiêu chuẩn thu tiền công trình cảng</p> <p>Xuất các quy định, quy tắc cảng biển và vùng biển cảng</p> <p>Xuất thời gian báo cáo tài chính và kiểm toán cho Công ty Cảng PMB</p> <p>Xuất biên soạn tài chính và phân chia lợi nhuận</p> <p>Xuất giấy tờ hợp đồng Trao đổi liên kết</p>	<ul style="list-style-type: none"> Phân loại cảng biển và vai trò & Chức năng cảng biển là phân loại (Quyết định 16/2008/QĐ-TTg về Danh mục phân loại cảng biển) Xây dựng kế hoạch an ninh cảng Xuất chính sách cảng biển phát triển và bảo tồn cảng biển và luồng hàng hải Xuất thời gian để cung cấp phục vụ hàng hải Xuất thời gian quy định cho cảng biển và tiêu chuẩn thu tiền công trình cảng Xuất các quy định, quy tắc cảng biển và vùng biển cảng Xuất thời gian báo cáo tài chính và kiểm toán cho Công ty Cảng PMB Xuất biên soạn tài chính và phân chia lợi nhuận Xuất giấy tờ hợp đồng Trao đổi liên kết
Mục đích Dự án-2 Thành lập hệ thống khai thác bến cảng cho cảng cá ngõ.	Dự án lập thô và xuất tài liệu thu hút và tài liệu hợp đồng cho khai thác bến cảng cho cảng cá ngõ.	<ul style="list-style-type: none"> (Đth o) Hỗ trợ chuỗi bến cảng Chuyển nhượng Quan lý Khai thác Bến cảng BBB Container/ Bến cảng Tịnh Hải CCC Đth o Hỗ trợ Chuyển nhượng Chuỗi bến cảng Đth o Kho cảng Chuyển nhượng CM-TV- Bến cảng t-CHHVN

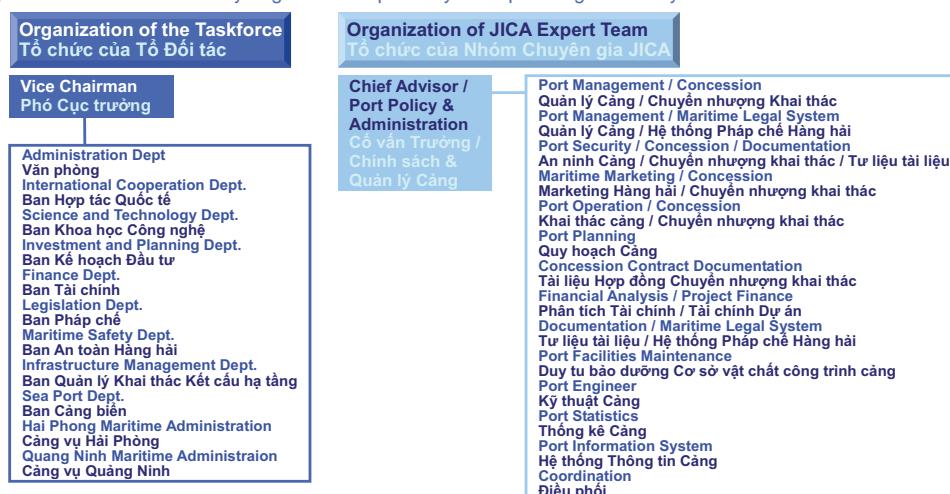
Proposed Institutional Reform – Đề xuất Cải thiện Thể chế



Organization of the Taskforce and JICA Expert Team – Tổ chức của Tổ Đội tác và Nhóm Chuyên gia JICA

Each activity includes inter-sectional issues to be solved jointly and hence, joint work by taskforce and JICA experts worked effectively for this project.

Mỗi hoạt động bao gồm các vấn đề có liên quan nhiều lĩnh vực cần phối hợp giải quyết và do đó, công tác phối hợp giữa tổ đội và nhóm chuyên gia JICA đã phát huy hiệu quả trong đợt này.



Newly defined seaports classification in Vietnam – Phân loại cảng biển theo định nghĩa mới tại Việt Nam

Class I seaports and their terminals

(Attached with Decision no 16/QĐ-TTg dated January 28, 2008 of the Prime Minister)

Cảng biển loại I và bến cảng thuộc cảng biển loại I

(Ban hành kèm theo Quyết định 16/QĐ-TTg ngày 28/12/2008 của Thủ tướng Chính phủ)

No.	Name of seaports	
I	Class I	Name of Terminals
1	Cam Pha	Cam Pha coal terminal
2	Hon Gai	Cai Lan general terminal, B12 petroleum terminal, Ha Long shipyard terminal, Hon Gai passenger terminal
3	Hai Phong	Hai Phong terminal, Vat Cach terminal, Dinh Vu terminal for port investment and development, Dinh Vu joint-venture and development terminal, Dinh Vu petroleum terminal, Doan Xa terminal, Transvina terminal, Ha Dang terminal, VN container terminal (Viconship), Chua Ve container terminal, Cua Cam terminal, Aquiculture terminal II, Thuong Ly terminal, Dai Hai gas terminal, Total Gas Hai Phong terminal, Peter Hai Phong petroleum terminal, Thang Long LPG terminal, Bach Dang shipbuilding terminal, Caltex terminal, Nam Trieu shipyard terminal, Pha Rung shipbuilding terminal, Lilama Hai Phong terminal, Ha Long fishing terminal, Ha Long mechanics terminal, K99 oil terminal, Border police terminal, Terminal of 128 Corporation, Chua Ve materials terminal, Dong Hai terminal
4	Nghi Son	Nghi Son general terminal, Dedicated terminal for Nghi Son cement factory
5	Cua Lo	Cua Lo terminal
6	Vung Ang	Vung Ang terminal
7	Chan May	Chan May terminal, Alcan Vietnam terminal
8	Da Nang	Tien Sa terminal, Han river terminal, Nguyen Van Troi terminal, K4D6 oil depot terminal, Nai Hien terminal, PETEC dedicated terminal, Dedicated terminal for Ha Van cement factory, Hai Son terminal
9	Dung Quat	Dung Quat terminal
10	Quy Nhon	Quy Nhon terminal, Thi Nai terminal
11	Van Phong	Dam Mon terminal, Hon Khoi terminal, Terminal for Hyundai – Vinashin factory
12	Nha Trang	Nha Trang terminal, Navy Academy terminal
13	Ba Ngoi	Ba Ngoi terminal
14	Ho Chi Minh	Sai Gon terminal, Tan Thuan Dong terminal, Ba Son terminal, Tan Cang terminal, Terminal for logistics development joint-venture 1, Sai Gon ELF gas terminal, Nha Be oil depot terminal, Vegetable oil terminal (Naoil), Sai Gon shipbuilding industry terminal, An Phu shipbuilding terminal, Ben Nghe terminal, Rau Qua terminal, Lotus terminal, Cat Lai terminal (Tan Cang), Sai Gon Petro terminal, Petechim terminal, Sao Mai cement terminal, Cat Lai Petec petroleum terminal, X51 terminal, Lam Tai Chanh petrochemical products terminal, Vitacico terminal, VK.102 oil depot terminal, Sai Gon shipbuilding terminal, Hiep Phuoc electricity terminal, Chinfon Hai Phong cement terminal (in Hiep Phuoc), Holcim Hiep Phuoc cement terminal, Nghi Son cement terminal, Fico cement terminal, Minh Tan commercial terminal for petroleum transport, Terminal of Hang Giang II technical college, Bien Dong terminal, Calofic dedicated terminal
15	Vung Tau	Baria Serec terminal, Terminal for Phu My power plant, PVGas Vung Tau terminal, Vietsovpetro terminal, Cam Pha cement terminal, Vung tau trade terminal (Cat Lo berth), PTSC upstream terminal, PTSC petroleum terminal, PTSC downstream terminal, K2 oil terminal (Vung Tau oil berth), Interflour Cai Mep terminal, Dong Xuyen petroleum terminal, Phu My fertilizer and general oil&gas services terminal, Phu My steel terminal, Holcim Thi Vai terminal, Vungtau Shipyard terminal, Cat Lo Vung Tau fishing terminal, Cat Lo aquaculture terminal, Truong Sa seafood terminal
16	Dong Nai	Dong Nai terminal, Go Dau A terminal, Go Dau B terminal, Vedan Phuoc Thai terminal, Long Thanh dedicated terminal, Phuoc Thanh Gas PVC terminal, Phu Dong terminal, Phuoc Khanh dedicated terminal, Phuoc Khanh petroleum terminal, AP petrochemistry terminal, Lafarge cement terminal, SCT Gas terminal
17	Can Tho	Can Tho terminal, Tra Noc petroleum terminal, Total Gas Can Tho terminal Can Tho petroleum depot terminal, Phuoc Thanh dedicated terminal, Hau Giang petroleum terminal, Petro Mekong petroleum terminal, X55 terminal, Can Tho container terminal, Can Tho sea shipping terminal, 1.000T Northern SouthWest oil terminal, Cai Cui terminal, Binh Minh terminal

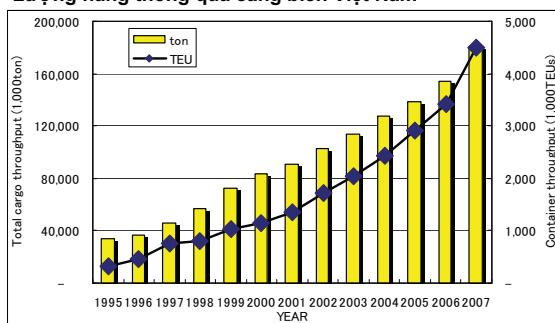
Class II and III seaports (Attached

with Decision no 16/2008/QĐ-TTg)

Cảng biển loại II và III (Ban hành kèm theo Quyết định 16/2008/QĐ-TTg)

No.	Name of seaports – Tên Cảng biển
II	Class II
1	Mui Chua
2	Diem Dien
3	Nam Dinh
4	Le Mon
5	Ben Thuy
6	Xuan Hai
7	Quang Binh
8	Cua Viet
9	Thuan An
10	Quang Nam
11	Sa Ky
12	Vung Ro
13	Ca Na
14	Phu Quy
15	Binh Duong
16	Dong Thap
17	My Thoi
18	Vinh Long
19	My Tho
20	Nam Can
21	Hon Chong
22	Binh Tri
23	Con Dao
III	Class III
1	Mo Rong Doi
2	Mo Rang Dong
3	Mo Hong Ngoc
4	Mo Lan Tay
5	Mo Su Tu Den
6	Mo Dai Hung
7	Mo Chi Linh
8	Mo Ba Vi
9	Mo Vietsovpetro 1

Cargo Throughput of Vietnamese seaports Lượng hàng thông qua cảng biển Việt Nam



Project website

<http://project.jica.go.jp/vietnam/0271144E0/english/index.html>

Vietnam Maritime Administration (VINAMARINE)

Cục Hàng hải Việt Nam

8 Phạm Hưng, Cầu Giấy, Hà Nội, Việt Nam

Tel: 84-4-37683199; Fax: 84-4-37683643

Email: interdept@vinamarine.gov.vn

Website: <http://www.vinamarine.gov.vn>

Japan International Cooperation Agency, Vietnam Office

16th Floor, Daeha Business Center 360 Kim Ma Street,

Ba Dinh District, Hanoi, Vietnam

Tel +84-(0)4-38315005~8 Fax +84-(0)4-38315009

Ha Noi, November, 2008