

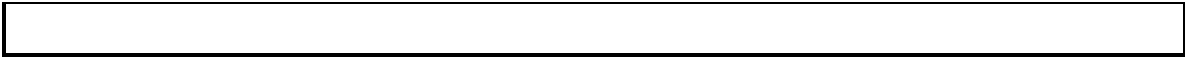
“Thúc đẩy phát triển nguồn điện”

**WT7-1(Điện lực) -
(1)**

Cơ quan liên quan phía Việt Nam	Bộ Công thương, EVN, Bộ Kế hoạch và Đầu tư
1. Vấn đề hiện nay	
<p>-Tình trạng thiếu điện tuyệt đối vẫn kéo dài và không thay đổi, việc mất điện xảy ra thường xuyên gây ảnh hưởng đến đời sống sinh hoạt và hoạt động của nhà máy, truyền thông .v.v. Nếu cứ như thế này thì có nguy cơ trở thành nút tắc trong sự tăng trưởng kinh tế của Việt Nam. Để giải quyết vấn đề thiếu điện, điều quan trọng là trước hết phải nhanh chóng phát triển nguồn điện, tăng lượng phát điện tuyệt đối. Về cụ thể, cần tuân thủ kế hoạch xây dựng nhà máy phát điện mới được quyết định trong Tổng sơ đồ điện 6, tuy nhiên sau hơn 1 năm Tổng sơ đồ điện 6 được phê duyệt, hiện nay kế hoạch triển khai có sự chậm chễ. Đây là vấn đề trong nước của Việt Nam, tuy nhiên việc thực hiện kế hoạch Tổng sơ đồ điện như thế nào lại là vấn đề này ảnh hưởng lớn đến hoạt động đầu tư của doanh nghiệp có vốn nước ngoài.</p> <p>Thủ tướng Chính phủ Việt Nam đã thành lập Ban chỉ đạo quốc gia về phát triển nguồn điện, mỗi Quý họp một lần để đánh giá tình hình triển khai thực hiện Tổng sơ đồ điện 6.</p>	
2. Vụ việc cụ thể (trường hợp không muốn nêu tên doanh nghiệp thì phải ghi “Công ty A”)	
3. Luật và các điều khoản căn cứ	
“Tổng sơ đồ điện 6” số 110/2007/QĐ-TTg được thủ tướng phê duyệt ngày 18 tháng 7 năm 2007	
4. Kế hoạch hành động	
Sau mỗi cuộc họp Ban chỉ đạo quốc gia về phát triển nguồn điện để đánh giá về tình hình triển khai Tổng sơ đồ điện sáu (3 tháng 1 lần), Bộ Công thương và các cơ quan liên quan của Việt Nam và phía Nhật Bản sẽ tiến hành trao đổi thông tin và trao đổi ý kiến.	
Tình hình thực hiện Kế hoạch Hành động	Đánh giá thực hiện
5. Hỗ trợ của phía Nhật Bản đang thực hiện hoặc dự kiến thực hiện (Không chỉ ODA mà bao gồm cả hợp tác trực tiếp từ các doanh nghiệp)	
<p>Nhiều dự án hỗ trợ xây dựng nhà máy phát điện bằng viện trợ vốn vay (nhà máy khí điện (Ô Môn,..), nhà máy nhiệt điện (Phả Lại,..), nhà máy thủy điện (Đại Ninh,..). (JICA)</p> <p>Có khả năng nghiên cứu hỗ trợ tín dụng xuất khẩu JBIC đối với dự án xây dựng nhà máy phát điện mà doanh nghiệp Nhật Bản tham gia.</p> <p>Khi trao đổi ý kiến, chia sẻ thông tin giữa chính phủ Việt Nam với phía Nhật Bản như nội dung đã ghi ở kế hoạch hành động, phía Nhật Bản cũng cung cấp thông tin liên quan đến tình hình cung cấp điện (Ví dụ, cung cấp thông tin liên quan đến việc mất điện của doanh nghiệp, v.v.)</p>	

6. Đề nghị của phía Việt Nam về hỗ trợ của phía Nhật Bản và biện pháp của phía Nhật Bản
Tình hình thực hiện của phía Nhật Bản

Cơ quan liên quan phía Việt Nam	Bộ Công thương, EVN, Bộ Kế hoạch và Đầu tư	
1. Vấn đề hiện nay		
<p>- Cải thiện cơ sở hạ tầng điện lực cần có kinh phí lớn, nếu chỉ có hỗ trợ của chính quyền thì không đủ, cần phải sử dụng nguồn vốn tư nhân nếu có thể. Tuy nhiên hiện nay, khó nói rằng các dự án IPP và BOO/BOT đang được thực hiện một cách thuận lợi. Nguyên nhân lớn nhất là không có quy trình lựa chọn và phương pháp thỏa thuận biểu giá (tariff) của chủ đầu tư IPP và BOO/BOT. Hiện tại đang tiến hành đấu thầu dự án Nghi Sơn 2, nên lấy ví dụ đấu thầu này để thành lập cơ chế đấu thầu IPP và BOO/BOT sau này.</p> <p>Cụ thể là không thỏa thuận biểu giá sau cùng, sau khi làm rõ các điều kiện như nội dung PPA và phạm vi chính phủ bảo lãnh thì đưa biểu giá vào đấu thầu, nếu chọn được người làm (developer) đưa ra biểu giá có sức cạnh tranh lớn nhất và có kế hoạch chắc chắn thì sau khi đặt hàng, người làm (developer) chỉ kết thúc tài chính (finance close) là có thể bắt đầu xây dựng, như vậy có được kết quả tiến triển thuận lợi.</p>		
2. Vụ việc cụ thể (trường hợp không muốn nêu tên doanh nghiệp thì phải ghi “Công ty A”)		
3. Luật và các điều khoản căn cứ		
4. Kế hoạch hành động		
<p>(1) Thực hiện vững chắc việc đấu thầu nhà máy Nghi Sơn II (# 1- # 2).</p> <p>(2) Trong các dự án IPP, BOO/ BOT dự kiến bắt đầu đưa vào sử dụng đến năm 2015, thuộc các dự án cơ bản của Tổng sơ đồ điện 6, thực hiện vững chắc đấu thầu dự án chưa quyết định nơi đặt hàng giống như đấu thầu dự án Nghi Sơn II (#1- #2). Cho đến cuối giai đoạn 3 của Sáng kiến chung Nhật Bản – Việt Nam, những dự án chưa đấu thầu thì cần phải làm rõ kế hoạch đấu thầu.</p>		
Tình hình thực hiện Kế hoạch Hành động	Đánh giá thực hiện	
5. Hỗ trợ của phía Nhật Bản đang thực hiện hoặc dự kiến thực hiện (Không chỉ ODA mà bao gồm cả hợp tác trực tiếp từ các doanh nghiệp)		
<p>- Trong trường hợp doanh nghiệp Nhật Bản thực hiện dự án IPP, có thể nghiên cứu về việc hỗ trợ thiết bị chung của tổ hợp phát điện như thiết bị cấp tải nước gồm cả hỗ trợ máy phát điện số 1 từ nguồn viện trợ vốn vay và hỗ trợ xây dựng trạm truyền tải điện lân cận (JICA);</p> <p>- Có thể nghiên cứu hỗ trợ xây dựng nhà máy phát điện từ nguồn tín dụng đầu tư (Có kết quả ở Phú Mỹ 1,2,2,3) (JBIC).</p>		
6. Đề nghị của phía Việt Nam về hỗ trợ của phía Nhật Bản và biện pháp của phía Nhật Bản		
Tình hình thực hiện của phía Nhật Bản		



Cơ quan liên quan phía Việt Nam	Bộ Công thương, EVN, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải
1. Vấn đề hiện nay	
<p>Hiện tại hầu hết các nhà máy nhiệt điện đang có kế hoạch xây dựng gặp vướng mắc là việc vận chuyển than = vấn đề xây dựng cảng. Vấn đề trong việc phát triển hạ tầng điện lực cần kinh phí xây dựng lớn, xây dựng cảng có khả năng cập bờ cho tàu kích cỡ Panama max (nước sâu trên 15m) trở thành một gánh nặng lớn. Tuy nhiên nếu sử dụng nguồn vốn ODA khi thi công nhà máy phát điện giai đoạn 1, xây dựng thiết bị chung như thiết bị cảng cần thiết khi thi công giai đoạn 2 thì sẽ thu hút nguồn vốn tư nhân vào từ giai đoạn 2. Đây là loại hình rất hiệu quả trong việc phát triển hạ tầng tại Việt Nam, vì vậy đề nghị nghiên cứu, áp dụng nghiên cứu đưa loại hình PPP vào các dự án này.</p>	
2. Vụ việc cụ thể (trường hợp không muốn nêu tên doanh nghiệp thì phải ghi “Công ty A”)	
3. Luật và các điều khoản căn cứ	
4. Kế hoạch hành động	
<p>1) Cải thiện hệ thống pháp luật khi thúc đẩy PPP. 2) Đưa ra đề xuất xây dựng mô hình dự án thực hiện bằng loại hình PPP.</p>	
Tình hình thực hiện Kế hoạch Hành động	Đánh giá thực hiện
5. Hỗ trợ của phía Nhật Bản đang thực hiện hoặc dự kiến thực hiện (Không chỉ ODA mà bao gồm cả hợp tác trực tiếp từ các doanh nghiệp)	
<p>Cử chuyên gia sang làm việc liên quan đến luật PPP (năm 2008, JETRO) Hội thảo cải thiện hệ thống luật PPP (JICA)</p>	
<p>Trong trường hợp doanh nghiệp Nhật Bản thực hiện dự án IPP, có thể nghiên cứu về việc hỗ trợ thiết bị chung của tổ hợp phát điện như thiết bị cấp tải nước gồm cả hỗ trợ máy phát điện số 1 từ nguồn viện trợ vốn vay và hỗ trợ xây dựng trạm truyền tải điện lân cận (JICA); Có thể nghiên cứu hỗ trợ việc sử dụng vốn tư nhân bằng nguồn tín dụng đầu tư JBIC (JBIC)</p>	
6. Đề nghị của phía Việt Nam về hỗ trợ của phía Nhật Bản và biện pháp của phía Nhật Bản	
Tình hình thực hiện của phía Nhật Bản	

Cơ quan liên quan phía Việt Nam	Bộ Công thương, EVN	
1. Vấn đề hiện nay		
<p>-Để cải thiện việc cung cấp điện, nhất thiết cần phải phát triển nguồn điện (tăng thiết bị phát điện), cùng với việc đó cũng cần phải cải thiện hệ thống truyền tải điện. Kế hoạch xây mới hệ thống truyền tải điện đã được quyết định trong Tổng sơ đồ điện 6, tuy nhiên cần phải thực hiện nghiêm chỉnh đúng kế hoạch. Mặt khác, tuy không có trong Tổng sơ đồ điện số 6, nhưng việc cải thiện mạng lưới phân phối điện cũng là điều quan trọng. Cần cải thiện đường dây phân phối điện trong thành phố, phòng ngừa ăn cắp điện, xây dựng thiết bị thu tiền sử dụng điện chính xác.</p> <p>-Phía Việt Nam trong thời gian tới dự định sẽ tiến hành xem xét lại kế hoạch xây dựng hệ thống truyền tải điện mà EVN đóng vai trò chủ đạo, tiến độ thực hiện sẽ được xem xét đánh giá lại tại cuộc họp theo từng quý do Ủy ban chỉ đạo quốc gia tổ chức.</p>		
2. Vụ việc cụ thể (trường hợp không muốn nêu tên doanh nghiệp thì phải ghi “Công ty A”)		
3. Luật và các điều khoản căn cứ		
4. Kế hoạch hành động		
Sau mỗi cuộc họp Ủy ban chỉ đạo quốc gia (tức là 3 tháng 1 lần), Bộ Công thương và các cơ quan liên quan của Việt Nam và phía Nhật Bản sẽ tiến hành trao đổi thông tin và trao đổi ý kiến.		
Tình hình thực hiện Kế hoạch Hành động	Đánh giá thực hiện	
5. Hỗ trợ của phía Nhật Bản đang thực hiện hoặc dự kiến thực hiện (Không chỉ ODA mà bao gồm cả hợp tác trực tiếp từ các doanh nghiệp)		
<p>Dự án trung tâm đào tạo kỹ thuật điện lực (JICA)</p> <p>Có thành quả hỗ trợ vốn vay với hình thức cho vay theo ngành. Có thể nghiên cứu hỗ trợ thêm tùy theo sự cần thiết. (JICA)</p>		
6. Đề nghị của phía Việt Nam về hỗ trợ của phía Nhật Bản và biện pháp của phía Nhật Bản		

Tại cuộc họp hai bên Nhật – Việt được tổ chức 3 tháng 1 lần theo kế hoạch hành động, không phải chỉ phía Việt Nam cung cấp thông tin mà sẽ trao đổi ý kiến về cả hỗ trợ của phía Nhật Bản. (Ví dụ: phía Nhật Bản sẽ trình bày những hiểu biết của mình về kỹ thuật cải thiện hệ thống truyền tải điện, chuyển sang hệ thống dây điện ngầm dưới lòng đất và vận hành – bảo dưỡng....)

Tình hình thực hiện của phía Nhật Bản

Cơ quan liên quan phía Việt Nam	Bộ Công thương, EVN, Bộ Kế hoạch và Đầu tư
1. Vấn đề hiện nay	
<p>- Đề đối phó với tình trạng thiếu điện cùng với phát triển nguồn điện và cải thiện hệ thống phân phối và truyền tải, cần tiết kiệm năng lượng hoặc với ý nghĩa rộng hơn là cần quản lý nhu cầu điện. Tháng 4 năm 2006, với mục đích thúc đẩy tiết kiệm năng lượng “Chương trình tiết kiệm năng lượng quốc gia từ năm 2006 – 2015 (National Strategic Program on Energy Saving and Effective Use)” đã được Thủ tướng Chính phủ Việt Nam phê duyệt, tuy nhiên khó nói được rằng chương trình này đang được thực hiện theo đúng kế hoạch.</p>	
2. Vụ việc cụ thể (trường hợp không muốn nêu tên doanh nghiệp thì phải ghi “Công ty A”)	
3. Luật và các điều khoản căn cứ	
<p>“Chương trình mục tiêu quốc gia về sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả” được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại quyết định số 79 2006/QĐ-TTg ngày 14/4/2006.</p>	
4. Kế hoạch hành động	
<p>Đề xuất cải thiện và thực hiện vững chắc pháp lệnh cần thiết để thúc đẩy thực hiện chương trình tiết kiệm năng lượng quốc gia (Luật và văn bản hướng dẫn chi tiết liên quan luật tiết kiệm năng lượng)</p>	
Tình hình thực hiện Kế hoạch Hành động	Đánh giá thực hiện
5. Hỗ trợ của phía Nhật Bản đang thực hiện hoặc dự kiến thực hiện (Không chỉ ODA mà bao gồm cả hợp tác trực tiếp từ các doanh nghiệp)	
<p>- Khảo sát Quy hoạch tổng thể thúc đẩy tiết kiệm năng lượng (JICA)</p> <p>- Cử chuyên gia dài hạn sang làm việc tại Bộ Công thương Việt Nam để xây dựng cơ chế như cải thiện Luật tiết kiệm năng lượng, v.v.</p> <p>- Thực hiện hoạt động tiếp nhận viên chức của cơ quan chính phủ Việt Nam sang Nhật đào tạo để xây dựng cơ chế như cải thiện Luật tiết kiệm năng lượng, xây dựng tiêu chuẩn và cấp giấy chứng nhận tiết kiệm năng lượng trong lĩnh vực điện gia dụng.</p> <p>- Có khả năng hỗ trợ bằng viện trợ vốn vay dành cho sự cố gắng để tiết kiệm năng lượng của phía Việt Nam .(JICA)</p> <p>- Đối với các dự án tiết kiệm năng lượng riêng biệt, có thể nghiên cứu hỗ trợ như là cấp vốn, đầu tư, bảo lãnh từ JBIC trong trường hợp doanh nghiệp Nhật Bản tham gia.</p>	

6. Đề nghị của phía Việt Nam về hỗ trợ của phía Nhật Bản và biện pháp của phía Nhật Bản

Tình hình thực hiện của phía Nhật Bản

1) Thúc đẩy cải thiện cảng một cách vững chắc

WT7-2(đường,
cảng) -(1)

Cơ quan liên quan phía Việt Nam	Bộ Giao thông vận tải
1. Vấn đề hiện nay	
<p>Hiện tại trong khu vực Hải Phòng chỉ cảng Chùa Vẽ có bến đỗ tàu côngtenơ (container berth) có giàn cần cẩu (gantry crane). Không đến mức như miền Nam nhưng khu vực Hải Phòng phía Bắc cũng bắt đầu tắc nghẽn cảng, khối lượng hàng hóa qua cảng tăng cao hơn 20% năm, với dự tính hoạt động của doanh nghiệp xuất khẩu ngày càng tăng trong tương lai thì cần cấp thiết xây dựng ga chứa hàng côngtenơ (container terminal) có khả năng cho tàu chở côngtenơ lớn cập bến. Đề nghị nhanh chóng xây dựng cảng Lạch Huyện đang được quy hoạch.</p> <p>Mặt khác, cùng với sự tăng trưởng nhanh của khu vực phía Nam gần đây, hàng hóa côngtenơ có tỷ lệ tăng trưởng 25%, cùng với sự tăng trưởng này số lượng côngtenơ vận chuyển ở vùng ngoại ô thành phố Hồ Chí Minh năm 2006 vượt quá 4 triệu TEU. Dự kiến năm 2014 số lượng này sẽ vượt quá 10 triệu TEU, để đối phó với tình hình trên, tại khu vực Cái Mép Thị Vải từ 4 ~ 5 năm trước đã quy hoạch để có thể tiếp nhận tàu chở côngtenơ cỡ lớn và cũng quy hoạch một vài ga cảng côngtenơ (container terminal) dựa vào đầu tư tư nhân. Hiện đã có 5 dự án ga cảng côngtenơ tư nhân đang được thực hiện, tuy nhiên thì công thuộc vốn ODA thì vừa mới bắt đầu khởi công tháng 10-2008. Nếu cứ thế này thì 3 năm sau cầu vượt quá cung, có nguy cơ kìm hãm phát triển thị trường của Việt Nam.</p>	
2. Vụ việc cụ thể (trường hợp không muốn nêu tên doanh nghiệp thì phải ghi “Công ty A”)	
3. Luật và các điều khoản căn cứ	
4. Kế hoạch hành động	
<p>Cùng với việc tổ chức trao đổi ý kiến định kì (khoảng 3 tháng 1 lần) giữa Bộ Giao thông vận tải và các cơ quan liên quan của Việt Nam và phía Nhật Bản về thực trạng vận tải hàng hóa tại các cảng phía Bắc, Trung, Nam và tiến độ cải thiện cơ sở hạ tầng; đề xuất xây dựng kế hoạch cải thiện cảng và trên cơ sở kế hoạch đó, đề xuất cải thiện cảng một cách chắc chắn phù hợp với tình hình hiện tại.</p>	
Tình hình thực hiện Kế hoạch Hành động	Đánh giá thực hiện
5. Hỗ trợ của phía Nhật Bản đang thực hiện hoặc dự kiến thực hiện (Không chỉ ODA mà bao gồm cả hợp tác trực tiếp từ các doanh nghiệp)	

Dự án cải cách cơ chế quản lý cảng (JICA)

Có thể hỗ trợ vốn vay đối với việc phát triển cảng nước sâu (JICA)

Dự án tăng cường kiểm tra Hải quan tại Tân Cảng Cát Lái, thành phố Hồ Chí Minh (Hợp tác viện trợ không hoàn lại)

6. Đề nghị của phía Việt Nam về hỗ trợ của phía Nhật Bản và biện pháp của phía Nhật Bản

Tình hình thực hiện của phía Nhật Bản

2) Cải thiện cơ sở vật chất cảng

WT7-2(đường,
cảng) -(2)

Cơ quan liên quan phía Việt Nam	Bộ Giao thông vận tải
1. Vấn đề hiện nay	
Hiện tại trong khu vực Hải Phòng chỉ cảng Chùa Vẽ có bến đỗ tàu côngtenơ (container berth) có giàn cần cầu (gantry crane). Thiếu giàn cần cầu (grantry crane) làm tăng thêm thời gian cần thiết để xử lý vận chuyển hàng tại cảng. Đầu tư tại các cảng chưa tiến triển, nếu cứ thế này thì khối lượng hàng hóa sẽ trở nên quá tải.	
2. Vụ việc cụ thể (trường hợp không muốn nêu tên doanh nghiệp thì phải ghi “Công ty A”)	
3. Luật và các điều khoản căn cứ	
4. Kế hoạch hành động	
Xây dựng kế hoạch tăng cường cơ sở vật chất cảng (gồm cả giàn cần cầu (grantry crane) và kho chứa...), thông báo cho Hiệp hội doanh nghiệp Nhật Bản biết khi có đề nghị từ phía Nhật Bản. Cụ thể là, thúc đẩy cải tạo giàn cần cầu cảng Cái Lân. Quyết định gia tăng cơ sở vật chất cảng Hải Phòng (giàn cần cầu, nhà kho).	
Tình hình thực hiện Kế hoạch Hành động	Đánh giá thực hiện
5. Hỗ trợ của phía Nhật Bản đang thực hiện hoặc dự kiến thực hiện (Không chỉ ODA mà bao gồm cả hợp tác trực tiếp từ các doanh nghiệp)	
Dự án cải cách cơ chế quản lý cảng (JICA) Nghiên cứu hỗ trợ bằng tín dụng xuất khẩu của JBIC khi nhập khẩu thiết bị từ Nhật Bản.	
6. Đề nghị của phía Việt Nam về hỗ trợ của phía Nhật Bản và biện pháp của phía Nhật Bản	
Tình hình thực hiện của phía Nhật Bản	

3) Cải thiện đường xá tiếp cận với khu công nghiệp và cảng

**WT7-2(đường,
cảng) -(3)**

Cơ quan liên quan phía Việt Nam	Bộ Giao thông vận tải, Bộ Xây dựng	
1. Vấn đề hiện nay		
Nhiều khu công nghiệp công vào chỉ vào được một chiều đường, cần có cổng vào có thể vào cả hai chiều như giao điểm (IC) của nút giao lập thể. Cổng vào khu công nghiệp trên đường quốc lộ thiếu an toàn khi xe chở côngtenơ quay đầu. Về đường xá cách tiếp cận khu vực cảng, cần đảm bảo tuyến đường chuyên dụng của xe ô tô (tăng làn xe), các biện pháp an toàn như điều chỉnh nút giao lập thể và đèn giao thông.		
2. Vụ việc cụ thể (trường hợp không muốn nêu tên doanh nghiệp thì phải ghi “Công ty A”)		
3. Luật và các điều khoản căn cứ		
4. Kế hoạch hành động		
Điều tra đường vào khu công nghiệp và khu vực cảng, sau khi trao đổi ý kiến với phía Nhật Bản, xây dựng biện pháp (Quy hoạch tổng thể) để nâng cao sự an toàn và thuận lợi. Ví dụ: đối tượng phía Bắc là đường 5, phía Nam là đường 51. Chính sách cụ thể là bố trí giao điểm, cải thiện nơi chờ của xe tải, khu vực dịch vụ và thoát nước mưa...cho từng khu vực.		
Tình hình thực hiện Kế hoạch Hành động		Đánh giá thực hiện
5. Hỗ trợ của phía Nhật Bản đang thực hiện hoặc dự kiến thực hiện (Không chỉ ODA mà bao gồm cả hợp tác trực tiếp từ các doanh nghiệp)		
6. Đề nghị của phía Việt Nam về hỗ trợ của phía Nhật Bản và biện pháp của phía Nhật Bản		
Tình hình thực hiện của phía Nhật Bản		

Cơ quan liên quan phía Việt Nam	MIC (Bộ thông tin và truyền thông), các doanh nghiệp viễn thông (VNPT.vv..)
1. Vấn đề hiện nay	
<p>“Tầm quan trọng của cơ sở hạ tầng truyền thông”</p> <p>Sự tiến bộ nhanh chóng của kỹ thuật truyền thông đã trao đổi không giới hạn về khoảng cách và địa điểm các loại thông tin như âm thanh, thư điện tử, hình ảnh 3D, phim hoạt họa, làm cho đời sống của người dân phong phú, góp phần to lớn cho sự phát triển kinh tế quốc gia.</p> <p>Tại Việt Nam, nhiều doanh nghiệp đang hoạt động có vốn đầu tư Nhật Bản mở rộng hoạt động tại chỗ và có sự chuyển dịch địa điểm sản xuất từ các nước khác vào, do vậy lượng thông tin giữa hai nước tăng nhảy vọt. Mặt khác, cơ sở hạ tầng thông tin truyền thông kết nối giữa các doanh nghiệp hỗ trợ cho hoạt động sáng chế, thiết kế, sản xuất, bán hàng của doanh nghiệp và hiện nay trở thành đường sinh mệnh đối với các doanh nghiệp tiến vào hoạt động tại Việt Nam.</p> <p>Vấn đề 1: “Tăng tốc độ và giảm cước sử dụng đường truyền Internet và <i>kênh thuê riêng, mạng riêng ảo IP-VPN</i>”</p> <p>Cụ thể (1) Đối với sự gia tăng nhanh chóng số lượng người sử dụng Internet, dung lượng cơ bản để truyền thông ra nước ngoài hẹp, trở thành tình trạng nút cổ chai, có nhiều ý kiến của người sử dụng nói rằng đặc biệt là tốc độ đường truyền Internet tới Nhật Bản rất chậm. (2) Không phổ cập dịch vụ tốc độ cao lớn hơn 10Mbps của đường truyền IP-VPN, vì vậy không thể thúc đẩy nâng cao năng suất (3)Cước phí sử dụng và <i>kênh thuê riêng, mạng riêng ảo</i> quá cao, vì vậy các doanh nghiệp như nhà máy buộc phải sử dụng đường truyền Internet. Tuy nhiên, Internet là mạng lưới mở nên có vấn đề về an ninh. Mặt khác về tốc độ truyền thông, do cùng chạy với đường truyền thông thường như hình ảnh động nên tốc độ chậm.</p> <p>Vấn đề 2: “Nâng cao sự ổn định và độ tin cậy của đường truyền Internet và <i>kênh thuê riêng, mạng riêng ảo IP-VPN</i>”.</p> <p>Do trực trực mạng nên phát sinh các vấn đề như không thể chia sẻ thông tin trao đổi thời gian thực với văn phòng trong nước Việt Nam, dây truyền sản xuất trong nhà máy ngừng hoạt động, gây ảnh hưởng lớn đến hoạt động kinh doanh. Vì vậy yêu cầu về sự ổn định và chất lượng đối với truyền thông của doanh nghiệp ngày càng cao.</p>	
2. Vụ việc cụ thể (trường hợp không muốn nêu tên doanh nghiệp thì phải ghi “Công ty A”)	

“Tốc độ truyền thông và cước phí”

(1) Ký hợp đồng ADSL trên 1Mbps nhưng tốc độ thực tế không đồng đều (khoảng 100 kbps), có lúc không thể thực hiện việc chuyển file, Web, hội nghị TV khi cần thiết.

(2) So sánh cước phí sử dụng Internet giữa Nhật Bản và Việt Nam (tham khảo)

ADSL “Nhật Bản” 24Mbps (down-link)/ cước hàng tháng 37 USD

“Việt Nam” 1Mbps (down-link)/ cước hàng tháng 24USD

Cáp quang “Nhật Bản” 100 Mbps/ cước hàng tháng 67 USD

“Việt Nam” 12Mbps /cước hàng tháng 357USD

(3) So sánh cước phí kết nối thông tin thương mại các nước (IP- VPN). Việt Nam gấp Nhật Bản 8 lần, gấp Singapo 4 lần. (thời điểm tháng 4-2008)

“Tính ổn định của truyền thông”

(1) Đường truyền bị gián đoạn trong một thời gian dài do lỗi của con người khi bảo dưỡng định kỳ, thay máy tổng đài và do thi công đào đường.

(2) Đường truyền bị gián đoạn do mưa lớn, sấm sét, v.v. vì thiết bị trụ sở cục thông tin gần khu công nghiệp xuống cấp.

(3) Do khó liên kết doanh nghiệp truyền thông trực tiếp với doanh nghiệp truyền thông địa phương nên mất thời gian để xác định khu vực hỏng hóc.

(4) Khi gửi cùng thư điện tử đến nhiều nơi, nhiều khi không thể gửi được do địa chỉ gửi nhiều.

(5) Do trục trặc về đường truyền Internet tới Nhật Bản nên mất khoảng một tuần không gửi thư điện tử ổn định tới Nhật Bản.

3. Luật và các điều khoản căn cứ

Tham khảo: WT/ACC/VNM/48/Add.2 (27 tháng 10 năm 2006) trang 20

4. Kế hoạch hành động

(1) Tìm ra các vấn đề hiện tại, tổ chức hội thảo phối hợp Nhật Bản-Việt Nam để đưa ra mục tiêu cải thiện cụ thể (tháng 2 năm 2009).

Hội thảo phối hợp Nhật Bản - Việt Nam thảo luận và nghiên cứu các vấn đề dưới đây:

- a. Hoạch định kế hoạch nhằm mở rộng dung lượng Internet cơ bản (backbone)
- b. Nghiên cứu về việc cung cấp đường truyền Internet tốc độ cao đến các khu vực thường xuyên sử dụng Internet như khu công nghiệp, v.v. (trường hợp đã có kế hoạch cung cấp đường truyền Internet tốc độ cao thì gồm cả việc chia sẻ thông tin)
- c. Thực hiện dự án thí điểm cung cấp dịch vụ truyền thông thương mại tốc độ cao đối với các doanh nghiệp có nguyện vọng cao về việc sử dụng dịch vụ truyền thông tốc độ cao (lớn hơn 10Mbps) (Thực hiện thử nghiệm ở phía Bắc (khu vực xung quanh Hà Nội) và phía Nam (khu vực xung quanh thành phố Hồ Chí Minh))
- d. Nghiên cứu và thực hiện từng bước việc giảm cước phí sử dụng dịch vụ đường truyền thương mại
- e. Mặt khác, nghiên cứu các biện pháp nhằm nâng cao tính an toàn và độ tin cậy dựa theo các ví dụ cụ thể (Không phải là giải quyết vụ việc cụ thể mà nghiên cứu biện pháp có lưu ý việc triển khai công bằng tới khu vực và các doanh nghiệp)

(2) Sau hội thảo, trong trường hợp có các hoạt động hợp tác cụ thể **nhằm nâng cao dịch vụ thông tin** với sự đồng ý của hai bên, hai bên sẽ thành lập nhóm làm việc Nhật Bản- Việt Nam để thúc đẩy các hoạt động hợp tác.

Tình hình thực hiện Kế hoạch Hành động	Đánh giá thực hiện

5. Hỗ trợ của phía Nhật Bản đang thực hiện hoặc dự kiến thực hiện (Không chỉ ODA mà bao gồm cả hợp tác trực tiếp từ các doanh nghiệp)

Tuỳ theo trường hợp cần thiết, nghiên cứu cử chuyên gia truyền thông Internet từ Nhật Bản sang tham gia **hội thảo phối hợp Nhật Bản - Việt Nam**

6. Đề nghị của phía Việt Nam về hỗ trợ của phía Nhật Bản và biện pháp của phía Nhật Bản

Nhằm nâng cao dịch vụ thông tin, Bộ thông tin và truyền thông Việt Nam có một số đề nghị đối với Hiệp hội doanh nghiệp Nhật Bản như sau:

- Đối với đường truyền Internet, đường truyền thương mại, kênh thuê riêng, mạng riêng ảo, trường hợp không nhận được dịch vụ đúng như hợp đồng đã ký kết, các doanh nghiệp Nhật Bản cần gửi thư khiếu nại với đơn vị đã ký hợp đồng với mình, trường hợp đã gửi thư khiếu nại nhưng không được các doanh nghiệp viễn thông giải quyết thoả đáng, các doanh nghiệp Nhật Bản cần có văn bản nêu rõ vụ việc gửi Bộ Thông tin và Truyền thông (Bộ phận kiểm soát và bộ phận quản lý kỹ thuật)

- Trường hợp các doanh nghiệp Nhật Bản có yêu cầu cung cấp đường truyền tốc độ cao và tính ổn định của truyền thông, cần có văn bản yêu cầu cụ thể gửi doanh nghiệp viễn thông.

Formatted: Font: Not Bold

Formatted: Font: Not Bold

Formatted: Font: Not Bold

Formatted: Font: Not Italic, Font color: Auto

Formatted: Font: Not Italic, Font color: Auto

Formatted: Font: Not Italic, Font color: Auto

Tình hình thực hiện của phía Nhật Bản

“Nâng cao sự an toàn và thuận tiện của giao thông đô thị”

**WT7-4(Giao thông
trong đô thị)**

Cơ quan liên quan phía Việt Nam	Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công an, Bộ Kế hoạch và Đầu tư
1. Vấn đề hiện nay	
<p>Ở các thành phố lớn như Hà Nội, Hồ Chí Minh, v.v. mặc dù lưu lượng giao thông gia tăng cùng với sự phát triển của đô thị nhưng cơ sở hạ tầng giao thông chưa cải thiện kịp để đáp ứng tình trạng này. Ngoài ra, do ý thức của người dân đối với an toàn giao thông chưa cao, vì vậy thường xuyên xảy ra tai nạn và ùn tắc giao thông....</p> <p>Mặt khác, phương tiện giao thông công cộng chỉ có xe buýt, và mạng lưới xe buýt vẫn chưa hoàn thiện, vì vậy không thuận tiện để sử dụng làm phương tiện đi làm....</p>	
2. Vụ việc cụ thể (trường hợp không muốn nêu tên doanh nghiệp thì phải ghi “Công ty A”)	
<p>Do đỗ xe trên đường nên diện tích giao thông giảm/ Đỗ xe ô tô, xe máy và lái xe trên vỉa hè làm tăng sự nguy hiểm cho người đi bộ/ Thu gom rác trong thời gian có lượng giao thông lớn/ Cho xe cơ giới đi qua ngõ và khu phố cổ/ Ùn tắc xe tiếp nối phía sau tại bến xe buýt không có bãi đỗ/ Ùn tắc xung quanh khu mua sắm, nơi ăn uống và khu vực phố cổ/ Ùn tắc tại ngã tư/ Giao cắt xe 4 bánh và 2 bánh tại đường một chiều/ Xe 4 bánh, 2 bánh, người đi bộ vượt đèn đỏ/ Ùn tắc giao thông do việc chạy lấn sang phần đường ngược chiều (vượt qua dải phân cách)/ Tắc xi phạm luật/ Nói chuyện điện thoại cầm tay khi đang lái xe/ Uống rượu lái xe 4 bánh, 2 bánh</p> <p>Tại một khu công nghiệp của tỉnh Đồng Nai ở phía Nam Việt Nam, 40% lao động là người dân địa phương tự mình đến nơi làm việc, còn lại 60% lao động đi làm bằng xe ô tô của công ty đưa đón từ thành phố Hồ Chí Minh. Như ví dụ này đã nêu ra, nói chung người lao động từ thành phố Hồ Chí Minh đến làm việc tại khu công nghiệp bên ngoài thành phố có khuynh hướng mạnh mẽ muốn sống trong thành phố nên cần phải tăng cường các phương tiện giao thông công cộng như nâng cao sự thuận lợi của xe buýt đưa đón đi làm việc.</p>	
3. Luật và các điều khoản căn cứ	
4. Kế hoạch hành động	

(1) Đến cuối tháng 12 năm 2008, điều tra địa điểm và giờ cao điểm có vấn đề về sự an toàn và ách tắc, đồng thời cùng nhau xác nhận kết quả điều tra. Dựa theo kết quả đó, đến tháng 12 năm 2009, xây dựng kế hoạch hành động (xây dựng cơ sở hạ tầng như đường bộ, bãi đỗ xe và tăng cường quản lý theo luật giao thông đường bộ)

(2) Thực hiện giáo dục an toàn giao thông:

Phía Nhật Bản phối hợp với các cơ quan chức năng của Việt Nam để đưa các nội dung về an toàn giao thông mà phía Nhật Bản thấy cần thiết vào hoạt động của Tháng an toàn giao thông để nâng cao Hiệu quả.

(3) Hoàn thiện hơn nữa các phương tiện công cộng (như xe buýt) không chỉ trong nội thành mà còn ra khu vực ngoại thành trong đó có bao gồm cả đưa đón người làm việc tại các khu công nghiệp. (như tăng số lượng tuyến xe buýt...)

(4) Bộ Kế hoạch và Đầu tư có trách nhiệm thông báo cho UBND Thành phố Hồ Chí Minh để cùng phối hợp thực hiện các nội dung nêu trên.

Tình hình thực hiện Kế hoạch Hành động	Đánh giá thực hiện

5. Hỗ trợ của phía Nhật Bản đang thực hiện hoặc dự kiến thực hiện (Không chỉ ODA mà bao gồm cả hợp tác trực tiếp từ các doanh nghiệp)

Dự án đào tạo nguồn nhân lực an toàn giao thông Hà Nội, khảo sát kế hoạch xây dựng Quy hoạch tổng thể an toàn giao thông đường xá (JICA)

Đang triển khai thực hiện Dự án tăng cường an toàn giao thông đường quốc lộ khu vực phía Bắc Việt Nam bằng Viện trợ vốn vay (JICA).

Khảo sát phương án phát triển khu vực với nền tảng là giao thông công cộng trong thành phố Hà Nội (JICA)

Đang triển khai thực hiện Dự án xây dựng đường sắt đô thị thành phố Hồ Chí Minh, Dự án xây dựng Đại Lộ Đông -Tây Thành phố Hồ Chí Minh và Dự án xây dựng Đường vành đai số 3 thành phố Hà Nội bằng viện trợ vốn vay (JICA)

Xem xét hỗ trợ dự án xây dựng tàu điện ngầm trong thành phố Hà Nội bằng viện trợ vốn vay (JICA)

6. Đề nghị của phía Việt Nam về hỗ trợ của phía Nhật Bản và biện pháp của phía Nhật Bản

Tình hình thực hiện của phía Nhật Bản