

**NGHIÊN CỨU
VỀ
KHẢ NĂNG THỰC THI ĐẦU TƯ TƯ NHÂN
TRONG
CÁC DỰ ÁN ĐƯỜNG CAO TỐC
Ở
MIỀN NAM VIỆT NAM
BÁO CÁO CUỐI CÙNG**

Tập 1 (5 Dự án Đường cao tốc ở miền Nam Việt Nam)

Tháng 06/2011

Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật bản (JICA)

Nghiên cứu thực hiện bởi

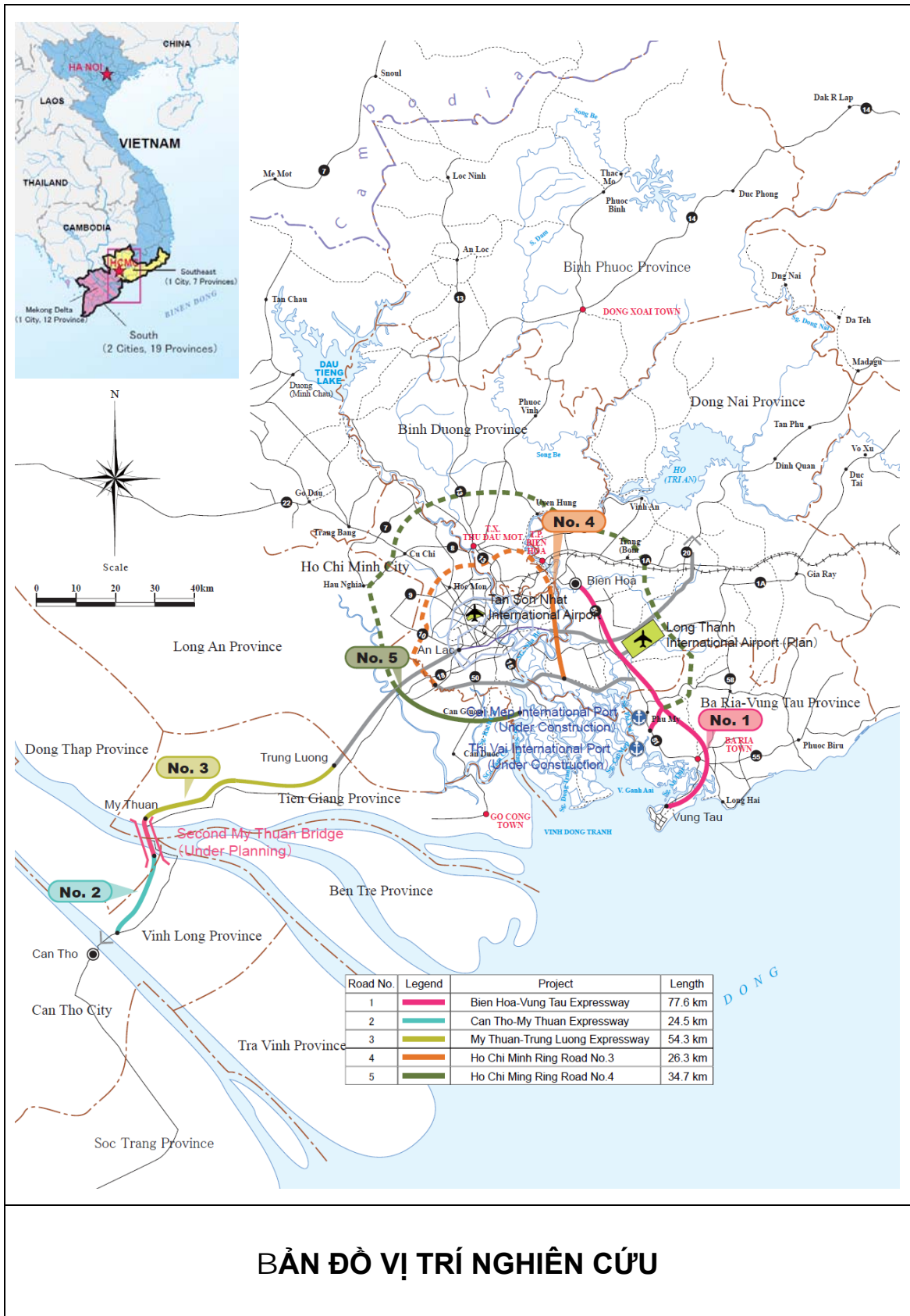
Công ty Nippon Koei

Công ty KRI International

OPS

CR(5)

11-004



BẢN ĐỒ VỊ TRÍ NGHIÊN CỨU

NGHIÊN CỨU
VỀ
KHẢ NĂNG THỰC THI ĐẦU TƯ TƯ NHÂN
TRONG
CÁC DỰ ÁN ĐƯỜNG CAO TỐC
Ở
MIỀN NAM VIỆT NAM

BÁO CÁO CUỐI CÙNG

Tập 1 (5 Dự án Đường cao tốc ở miền Nam Việt Nam)

MỤC LỤC

BẢN ĐỒ VỊ TRÍ

MỤC LỤC

DANH MỤC CÁC THUẬT NGỮ VIẾT TẮT

CHƯƠNG 1	GIỚI THIỆU	1-1
1.1	Bối cảnh chung	1-1
1.2	Mục tiêu nghiên cứu	1-2
1.3	Phạm vi nghiên cứu	1-2
CHƯƠNG 2	HIỆN TRẠNG PHÁT TRIỂN ĐƯỜNG CAO TỐC Ở VIỆT NAM.....	2-1
2.1	Hiện trạng phát triển đường cao tốc ở Việt Nam	2-1
2.1.1	Quy định hiện hành về xây dựng phát triển mạng đường cao tốc	2-1
2.1.2	Hiện trạng phát triển mạng đường cao tốc Bắc - Nam	2-2
2.2	Các dự án phát triển đường cao tốc ở miền Nam Việt Nam	2-3
2.2.1	Tình hình phát triển khu vực miền Nam Việt Nam	2-3
2.2.2	Hiện trạng phát triển đường cao tốc ở Miền Nam Việt Nam.....	2-3
2.2.3	Phát triển đường cao tốc xung quanh TP.Hồ Chí Minh	2-4
2.2.4	Tầm quan trọng của Đường cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu ở Khu kinh tế trọng điểm phía Nam	2-5
CHƯƠNG 3	HIỆN TRẠNG CÁC DỰ ÁN BOT/PPP TRONG XÂY DỰNG ĐƯỜNG CAO TỐC Ở VIỆT NAM	3-1
3.1	Hiện trạng khung pháp lý quy định hình thức đầu tư BOT/PPP ở Việt Nam	3-1
3.1.1	Quy định hiện hành đối với hình thức đầu tư BOT/PPP	3-1

3.1.2	Hỗ trợ pháp lý huy động vốn đầu tư tư nhân.....	3-3
3.2	Hiện trạng các dự án BOT/PPP phát triển đường cao tốc.....	3-6
CHƯƠNG 4	NGHIÊN CỨU RỦI RO VÀ GÓI BẢO LÃNH CHUNG.....	4-1
4.1	Thống kê các rủi ro về xây dựng đường cao tốc (khái quát)	4-1
4.1.1	Rủi ro thiết kế/xây dựng/ khai thác và bảo trì(O&M)	4-1
4.1.2	Rủi ro tài chính dự án	4-1
4.1.3	Rủi ro thị trường	4-2
4.1.4	Rủi ro bên ngoài dự án	4-2
4.2	Phương pháp Quản lý/phòng ngừa rủi ro (Khái quát)	4-4
4.2.1	Phân bổ rủi ro	4-4
4.2.2	Quản lý rủi ro.....	4-4
4.2.3	Bảo đảm/bảo hiểm rủi ro	4-4
4.3	Xem xét gói bảo lãnh đối với bên cho vay	4-5
4.3.1	Khái quát về gói bảo lãnh.....	4-5
4.3.2	Bảo lãnh/Bảo hiểm các hợp đồng dự án trọng điểm.....	4-6
4.3.3	Hỗ trợ của Chính phủ	4-6
4.3.4	Hỗ trợ của các tổ chức tài chính quốc tế (IFI) và các cơ quan xuất khẩu tín dụng (ECA)	4-8
4.4	Cấu trúc các dự án đường bộ ở Việt Nam.....	4-11
4.4.1	Hỗ trợ của Chính phủ	4-11
4.4.2	Bảo đảm của Chính phủ.....	4-11
4.4.3	Bảo đảm cho nhà tài trợ/nhà thầu:	4-11
CHƯƠNG 5	SỰ CẦN THIẾT CỦA ĐẦU TƯ KHU VỰC TƯ NHÂN (PSIF)	5-1
5.1	Khuyến khích các nhà đầu tư nước ngoài.....	5-1
5.1.1	Thực hiện đề án khảo sát xây dựng mô hình PPP	5-1
5.1.2	Phối hợp với Chính phủ Việt Nam	5-4
5.1.3	Phối hợp với các nhà đầu tư	5-4
5.1.4	Phối hợp với các bên liên quan.....	5-4
5.2	Chia sẻ rủi ro như nhà đầu tư.....	5-5
5.2.1	Rủi ro vốn chủ sở hữu	5-5
5.2.2	Kinh nghiệm chuyên môn PPP ở Việt Nam và ngành đường bộ cao tốc.....	5-5
5.3	Cho vay ưu đãi dài hạn với vai trò là bên cho vay	5-6
5.3.1	Cho vay ưu đãi dài hạn tối ưu.....	5-6
5.3.2	Tác động của vốn vay PSIF	5-6
CHƯƠNG 6	NGHIÊN CỨU ĐẦU TƯ THEO MÔ HÌNH BOT/PPP CHO 05 DỰ ÁN PHÁT TRIỂN ĐƯỜNG CAO TỐC Ở MIỀN NAM VIỆT NAM	6-1
6.1	Hiện trạng 05 dự án đường cao tốc được đề xuất nghiên cứu mô hình BOT/PPP	6-1

6.1.1	Các bên liên quan trong 05 dự án xây dựng đường cao tốc.....	6-1
6.1.2	Phương pháp nghiên cứu	6-1
6.1.3	Hiện trạng và các vấn đề trong 05 dự án đường cao tốc.....	6-3
6.2	Đánh giá 05 dự án xây dựng đường cao tốc (Dựa trên Phân tích đa tiêu chí - MCA).....	6-4
6.3	Ưu tiên đầu tư 05 dự án xây dựng đường cao tốc.....	6-7
6.4	Kế hoạch thực hiện dự án đường cao tốc Mỹ Thuận – Cần Thơ dự kiến	6-8
6.4.1	Khái quát	6-8
6.4.2	Phương án cơ cấu vốn	6-8
6.4.3	Sơ đồ tổ chức	6-10
6.4.4	Một số vấn đề chính và các điểm cần xem xét	6-11
6.5	Kế hoạch thực hiện tuyến cao tốc Trung Lương – Mỹ Thuận dự kiến	6-12
6.5.1	Khái quát	6-12
6.5.2	Phương án cấu trúc vốn	6-12
6.5.3	Phương án tổ chức	6-15
6.5.4	Một số vấn đề chính và các điểm cần xem xét	6-16
6.6	Kế hoạch thực hiện đường vành đai 4, Hợp phần Bến Lức – Hiệp Phước dự kiến.....	6-17
6.6.1	Khái quát	6-17
6.6.2	Phương án cơ cấu vốn	6-17
6.6.3	Sơ đồ tổ chức	6-19
6.6.4	Một số vấn đề chính và các điểm cần xem xét	6-19
6.6.5	Chương trình thực hiện dự kiến.....	6-20

Danh mục bảng

Bảng 1.3.1	uy mô điều chỉnh của các tuyến đường	1-3
Bảng 1.3.2	hông tin về các dự án nghiên cứu (Đã cập nhật).....	1-3
Bảng 2.1.1	uy định/luật liên quan về Quy hoạch phát triển đường cao tốc Việt Nam.....	2-1
Bảng 2.1.2	uy hoạch phát triển đường cao tốc Bắc – Nam (QĐ số 140/2010/QĐ-TTg).....	2-2
Bảng 2.2.1	ác trục đường chính đã và đang thực hiện, bao gồm đường cao tốc.....	2-5
Bảng 2.2.2	ác trục đường chính đã và đang thực hiện, bao gồm đường cao tốc.....	2-6
Bảng 3.1.1	o sánh Quyết định 71 và Nghị định 108	3-4
Bảng 4.1.1	anh mục rủi ro	4-3
Bảng 6.1.1	Phương pháp nghiên cứu dự án đường cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu.....	6-2
Bảng 6.1.2	Phương pháp nghiên cứu trong dự án đường cao tốc Trung Lương – Mỹ Thuận	6-2
Bảng 6.1.3	Phương pháp nghiên cứu trong Dự án đường cao tốc Mỹ Thuận – Cần Thơ và Đường vành đai 3 và vành đai 4	6-3
Bảng 6.2.1	iêu chí đáng giá và nguyên tắc cho điểm (Phân tích đa tiêu chí)NN.....	6-5
Bảng 6.2.2	ánh giá 5 dự án phát triển đường cao tốc (Phân tích đa tiêu chí)	6-6
Bảng 6.3.1	u tiên đầu tư 05 dự án xây dựng đường cao tốc	6-7
Bảng 6.4.1	hành phần vốn theo Ban QLDA Mỹ Thuận	6-8

Danh mục hình

Hình 1.3.1	hạm vi nghiên cứu (đã cập nhật).....	1-4
Hình 2.1.1	uy hoạch phát triển đường cao tốc (QĐ số 1734).....	2-1
Hình 2.2.1	uy hoạch phát triển khu công nghiệp và đường cao tốc ở Miền Nam Việt Nam.....	2-3
Hình 2.2.2	uy hoạch phát triển đô thị của Tp.HCM (đến năm 2020)	2-4
Hình 2.2.3	hát triển công nghiệp ở khu vực kinh tế trọng điểm phía Nam	2-7
Hình 3.1.1	Quy trình từ lập dự án đến thực hiện dự án căn cứ Nghị định 108.....	3-2
Hình 3.1.2	Quy trình từ lập dự án đến thực hiện dự án căn cứ Quyết định 71	3-3
Hình 4.3.1	hân loại rủi ro dự án.....	4-9
Hình 4.3.2	hương trình hỗ trợ của IFI và ECA.....	4-10
Hình 5.0.1	Khái niệm JICA – PSIF.....	5-1
Hình 5.1.1	hái quát đề án khảo sát chuẩn bị PPP	5-3
Hình 5.2.1	hái quát về tài chính vốn chủ sở hữu PSIF	5-5
Hình 5.3.1	hái quát về PSIF – Tài trợ bằng vay nợ	5-6
Hình 6.4.1	ơ cấu vốn giả định theo Ban QLDA Mỹ Thuận.....	6-9
Hình 6.4.2	hương án vốn kiến nghị	6-9
Hình 6.4.3	ơ cấu tổ chức (giả định)	6-11
Hình 6.5.1	ầu trúc vốn (Giả định, không phân kỳ, không hỗ trợ)	6-13
Hình 6.5.2	hưng thảo luận đề án BOT/PPP	6-14
Hình 6.5.3	ầu trúc vốn (giả định phân kỳ và có hỗ trợ).....	6-15

Hình 6.5.4	ơ cấu tổ chức (giả định)	6-16
Hình 6.6.1	ơ cấu vốn giả định theo Ban QLDA Mỹ Thuận.....	6-17
Hình 6.6.2	hương án vốn khuyến nghị	6-18
Hình 6.6.3	ơ cấu tổ chức (giả định)	6-19
Hình 6.6.4	hương trình thực hiện dự kiến (Đường VĐ4: Đoạn Bến Lức – Hiệp Phước) ..	6-21

DANH MỤC CÁC THUẬT NGỮ VIẾT TẮT

ADB	Ngân hàng phát triển Châu Án
B/C	Tỷ lệ lợi ích/chi phí
BEDC	Công ty Phát triển đường cao tốc của BIDV
BIDV	Ngân hàng đầu tư và phát triển Việt Nam
BOD	Nhu cầu oxy hóa sinh học
BOT	Xây dựng – Khai thác – Chuyển giao
BOTA	Hợp đồng BOT
BT	Xây dựng – chuyển giao
BTO	Xây dựng – chuyển giao – khai thác
BVE	Đường cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu
BVEC	Công ty phát triển đường cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu
CAPEX	Chi vốn
D/E	Nợ/vốn chủ sở hữu
DPI	Sở KHĐT
DRVN	Tổng cục đường bộ Việt Nam
DSCR	Tỷ lệ hoàn trả nợ
DSRA	Tài khoản dự trữ trả nợ
ECA	Tổ chức xuất khẩu tín dụng
EIA	Đánh giá tác động môi trường
EIRR	Tỷ lệ nội hoàn kinh tế
EPC	Thiết kế, đấu thầu, xây dựng
Equity IRR	Tỷ lệ nội hoàn vốn chủ sở hữu
F/C	Ngoại tệ
FDI	Đầu tư trực tiếp nước ngoài
FIRR	Tỷ lệ nội hoàn tài chính
F/S	Nghiên cứu khả thi
FX	Tỷ giá hối đoái
GDP	Tổng thu nhập quốc dân
GGU	Bảo lãnh chính phủ
GRDP	Tổng thu nhập khu vực
HCMC	Tp.Hồ Chí Minh
IC	Giấy phép đầu tư
IC	Nút giao
IDC	Lãi vay xây dựng
IDICO	Công ty đầu tư phát triển đô thị và khu công nghiệp Việt Nam
IFI	Tổ chức tài chính thế giới
IRR	Tỷ lệ nội hoàn
JBIC	Ngân hàng hợp tác quốc tế Nhật bản
JETRO	Cơ quan xúc tiến đầu tư thương mại Nhật bản
JICA	Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật bản
JPY	Đồng yên
JSC	Công ty cổ phần
L/A	Hiệp định vay vốn
L/C	Đồng địa phương
LLC	Công ty trách nhiệm hữu hạn
LOS	Mức độ dịch vụ
METI	Bộ công thương kinh tế
MOF	Bộ Tài chính
MOJ	Bộ Tư pháp

MOT	Bộ Giao thông
MPI	Bộ Kế hoạch đầu tư
NEXI	Bảo hiểm đầu tư, xuất khẩu Nippon
NGOs	Tổ chức phi chính phủ
NH51	Đường quốc lộ 51
NPV	Giá trị hiện tại ròng
OCR	Vốn vay thông thường
O&M	Khai thác & bảo dưỡng
ODA	Hỗ trợ phát triển chính thức
OPEX	Chi phí vận hành
PM	Thủ tướng
PMU	Ban quản lý dự án
PMUMT	Ban quản lý dự án Mỹ Thuận
PPP	Hợp tác nhà nước tư nhân
PPTA	Hỗ trợ kỹ thuật chuẩn bị dự án
Project IRR	Tỷ lệ nội hoàn dự án
PSIF	Tài trợ đầu tư khu vực tư nhân
SB	Trái phiếu chính phủ
SBV	Ngân hàng nhà nước Việt Nam
SKEZ	Khu kinh tế trọng điểm phía Nam
SOE	Doanh nghiệp nhà nước
SPC	Doanh nghiệp dự án
Super-T	Dầm super-T
TEDI	ông ty tư vấn thiết kế giao thông vận tải
USD	Đô la Mỹ
VAT	Thuế giá trị gia tăng
VEC	Tổng công ty đường cao tốc
VGf	Tài trợ bù lỗ
VITRANSS	Nghiên cứu bền vững về phát triển GTVT ở Việt Nam
VOC	Chi phí vận hành phương tiện
VRA	Cục đường bộ Việt Nam
WACC	Chi phí sử dụng vốn bình quân

CHƯƠNG 1 GIỚI THIỆU

1.1 Bối cảnh chung

Đường bộ là một cấu phần quan trọng trong hệ thống giao thông tại Việt Nam (dưới đây gọi tắt là “VN”). Giao thông đường bộ chiếm tỷ lệ 69.8% giao thông trên đất liền, và 90.8% lưu lượng giao thông hành khách theo kết quả thống kê lưu lượng vận tải của từng loại hình giao thông (đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, đường biển, đường hàng không) năm 2008, theo đó giao thông chủ yếu dựa vào đường bộ. Tuy nhiên, hệ thống đường bộ chưa được xây dựng đồng bộ để đáp ứng nhu cầu giao thông tăng nhanh chóng do tác động của tăng trưởng kinh tế trong những năm gần đây. Chính phủ Việt Nam coi cơ sở hạ tầng giao thông là nội dung quan trọng nhất trong “kế hoạch phát triển kinh tế xã hội 5 năm lần thứ 8 (2006-2010)”, do vậy sẽ tiếp tục lập kế hoạch và triển khai thực hiện xây dựng các công trình giao thông lớn như sân bay, hải cảng, đường cao tốc, đường sắt đô thị vv...

Đối với hệ thống đường cao tốc, “Quy hoạch phát triển đường cao tốc (quy hoạch tổng thể)” do Bộ Giao thông Vận tải đề xuất đã được Thủ tướng Chính phủ thông qua tháng 12/2008, với kế hoạch thi công 39 tuyến đường, tổng chiều dài 5,873km và tiếp tục đặt mục tiêu xây dựng 2,235km đến năm 2020. Bên cạnh đó, Tổng công ty Đầu tư và Phát triển Đường Cao tốc Việt Nam (VEC) đã được thành lập năm 2004, và VEC trở thành đơn vị tiên phong trong đầu tư xây dựng các công trình giao thông.

Trên cơ sở Quy hoạch trên, Chính phủ Việt Nam đã thúc đẩy việc xây dựng các tuyến đường cao tốc, đặc biệt là đường cao tốc Bắc Nam xuyên quốc gia. Tuyến đường cao tốc Bắc Nam kéo dài 3,236km, nối Hà Nội với thành phố Cần Thơ, chạy dọc theo Quốc lộ 1, tập trung ưu tiên các đoạn đường nối với các thành phố lớn (Hà Nội, Hồ Chí Minh, Đà Nẵng, Cần Thơ).

Dựa trên hiện trạng và chính sách phát triển giao thông của Chính phủ, JICA đã tiến hành lập “Nghiên cứu Tổng thể Phát triển bền vững hệ thống giao thông tại Việt Nam (VITRANSS 2)” (11/2007-5/2010) nhằm hỗ trợ thực hiện quy hoạch tổng thể ngành giao thông Việt Nam. Riêng đối với mạng lưới đường cao tốc, JICA đã hỗ trợ lập “Quy hoạch tổng thể đường cao tốc Bắc Nam” và nghiên cứu khả năng triển khai thực hiện quy hoạch trên mạng lưới đường cao tốc Bắc Nam.

Theo nghiên cứu khả thi của VITRANSS 2, tổng chi phí đầu tư cần cho phát triển mạng lưới đường cao tốc Bắc Nam ước tính lên đến 66 tỷ USD. Trong đó, chi phí đã được Chính phủ phê duyệt là 12 tỷ USD chủ yếu sử dụng nguồn vốn ODA của Chính phủ Nhật Bản, Ngân hàng Thế giới, ADB, vv... Phần 54 tỷ USD còn lại sẽ lấy từ các nguồn thu khác. Tuy nhiên, nếu chỉ trông chờ vào ngân sách Nhà nước và ODA thì sẽ rất khó thực hiện, do vậy cần nghiên cứu kế hoạch kêu gọi đầu tư tư nhân.

Để triển khai đầu tư khu vực tư nhân, cần phải nghiên cứu cả phương án 100% vốn BOT và

PPP. Nghiên cứu VITRANSS 2 cũng đã đề xuất nhiều dự án theo hình thức PPP và nhấn mạnh cần phải nghiên cứu thêm để thực hiện PPP hoàn chỉnh và quá trình thực hiện thực tế.

Mặt khác, Chính phủ Việt Nam và Ban quản lý các dự án đã yêu cầu JICA hỗ trợ một số dự án đường cao tốc quan trọng khu vực phía Nam, như dự án đường cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu, dự án đường cao tốc Cần Thơ – Mỹ Thuận, dự án đường cao tốc Mỹ Thuận – Trung Lương, dự án đường vành đai 3 và 4 TP HCM, cũng như tiến hành khảo sát ứng dụng mô hình PPP. Đặc biệt dự án đường cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu và dự án Đường vành đai 3 TPHCM là hai dự án quan trọng được ưu tiên triển khai sớm nhất. Đây là hai dự án BOT áp dụng hình thức đầu tư tư nhân, với công tác tổ chức thực hiện đã được thông qua. Tuy nhiên, chưa có dự án nào có đủ vốn và nhưng lí do như chưa có điều khoản quy định mô hình đầu tư PPP phù hợp, và không có thông tin cho chủ đầu tư quyết định đầu tư như quy phạm pháp luật liên qua, cơ chế nhượng quyền, điều kiện phát triển đường bộ.

Nghiên cứu này sẽ tiến hành đánh giá (i) khả năng đầu tư 100% vốn tư nhân cho 5 dự án nói trên, xem xét các phương án khác nhau dưới hình thức tài chính PPP nếu không thể áp dụng 100% vốn tư nhân (ii) đặc biệt đối với Dự án Đường cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu, chúng tôi đã nghiên cứu Báo cáo Khả thi dự án do Công ty Đầu tư phát triển Đường cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu, công ty BVEC đang lập nghiên cứu khả thi và nghiên cứu này sẽ được rà soát đánh giá để xem xét khả năng áp dụng mô hình đầu tư PPP.

1.2 Mục tiêu nghiên cứu

Trong khuôn khổ nghiên cứu này, nhằm triển khai thực hiện dự án xây dựng đường cao tốc tại Việt Nam với nguồn vốn đầu tư tư nhân, nhóm tư vấn đã thu thập và phân tích những thông tin cơ bản về các dự án đường cao tốc theo hình thức PPP, việc xây dựng đường cao tốc tại Việt Nam, 05 dự án đường cao tốc mục tiêu và đề xuất kế hoạch thực hiện các dự án PPP và khảo sát đánh giá khả năng đầu tư tư nhân đối với các dự án đường cao tốc.

Các dự án mục tiêu đã được lựa chọn (i) theo đề nghị của phía Việt Nam, (ii) có sự tăng trưởng nhanh về lưu lượng vận tải hành khách và hàng hóa trong và xung quanh thành phố Hồ Chí Minh, và (iii) thu hút đầu tư tư nhân trong và xung quanh thành phố Hồ Chí Minh.

05 Dự án đường cao tốc ở miền nam Việt Nam và xung quanh thành phố Hồ Chí Minh được lựa chọn là Đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, đường cao tốc Cần Thơ - Mỹ Thuận, đường cao tốc Mỹ Thuận - Trung Lương, đường vành đai số 3 và số 4 Tp.HCM.

1.3 Phạm vi nghiên cứu

Trong giai đoạn nghiên cứu đầu tiên – tháng 01 năm 2011, phạm vi nghiên cứu của dự án được điều chỉnh đối với 2 tuyến đường vành đai số 3 và số 4 – Tp.HCM, xem Bảng 1.3.1 thông qua thảo luận với BVEC.

Bảng 1.3.1 Quy mô điều chỉnh của các tuyến đường

STT	Tuyến	Ban đầu	Cập nhật	Chú ý
1	Biên Hòa – Vũng Tàu	77,6km	77.6km	
2	Cần Thơ - Mỹ Thuận	24,5km	24,5km	
3	Mỹ Thuận - Trung Lương	54,3km	54,3km	
4	VĐ3 TP.HCM	90,6km	26.3km	Đoạn Tân Văn – Nhơn Trạch
5	VĐ4 TP.HCM	151km	34.7km	Đoạn Bến Lức – Hiệp Phước
Chú ý: Đoạn Trảng Bom – Phú Mỹ (45km) theo liệt kê của BQLDA Mỹ Thuận trong cuộc họp ngày 20 tháng 01 năm 2011. Tuy nhiên, đoạn này bị loại do không đủ số liệu giao thông và tỷ lệ nội hoàn kinh tế (EIRR)/tỷ lệ nội hoàn tài chính (FIRR).20				

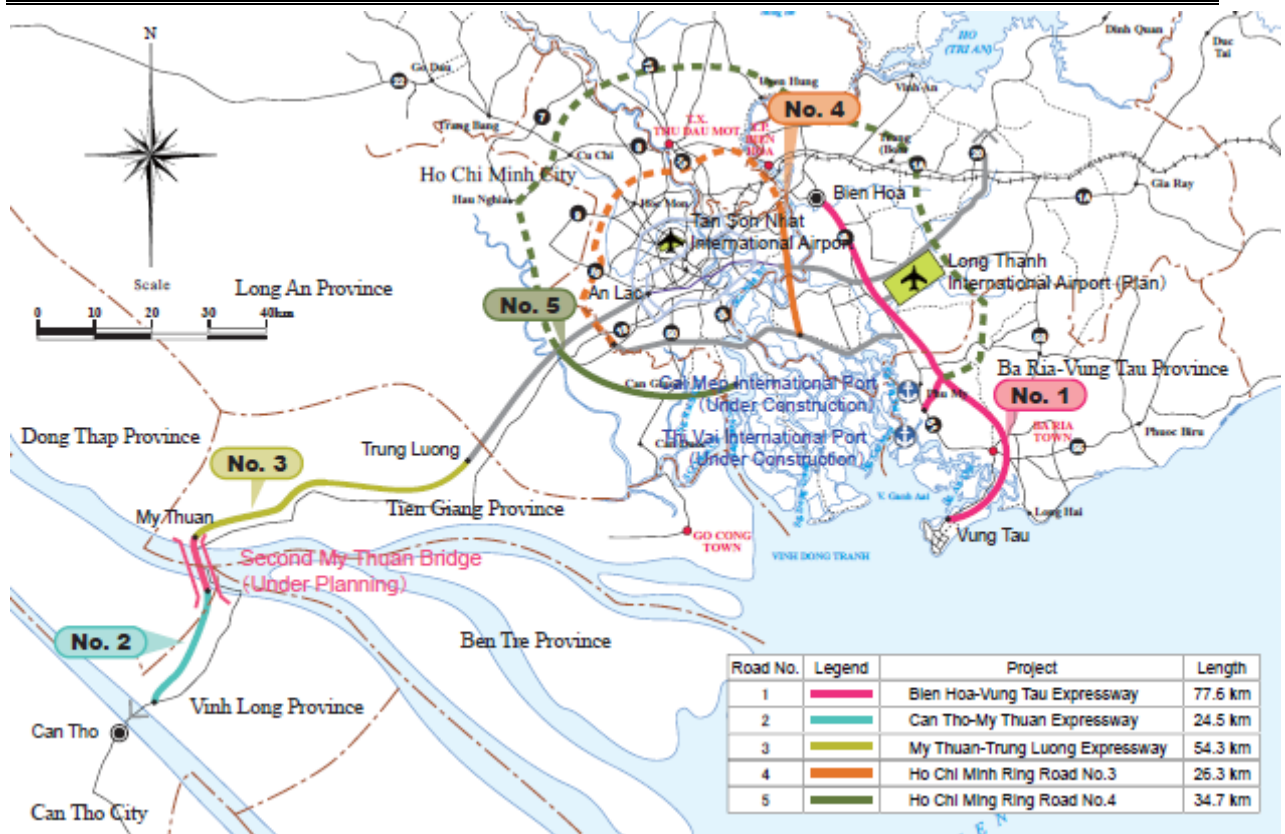
Hiện trạng các dự án đường cao tốc, bao gồm mục đích dự án, nội dung chính, kế hoạch thực hiện và tình hình thực tế (hiện trạng) được nêu tại “Nghiên cứu Rà soát các công trình cơ sở hạ tầng giao thông tại Việt Nam (gọi tắt là Nghiên cứu Rà soát cơ sở hạ tầng)” trong Bảng 1.3.2.

Cập nhật vị trí của (05) dự án thuộc phạm vi nghiên cứu trong Hình 1.3.1.

Bảng 1.3.2 Thông tin về các dự án nghiên cứu (Đã cập nhật)

Dự án	Biên Hòa – Vũng Tàu	Cần Thơ – Mỹ Thuận	Mỹ Thuận – Trung	Đường vành đai số 3 (TPHCM)	Đường vành đai số 4 (TPHCM)
Đơn vị thực hiện	BVEC	PMU Mỹ Thuận	BEDC	PMU Mỹ Thuận	PMU Mỹ Thuận
Chiều dài	77.6km	24.5km	54.3km	90.6km	151km
Nghiên cứu khả thi (F/S)	Đang triển khai	Đã phê duyệt (trên cơ sở BOT)	Đã phê duyệt (trên cơ sở BOT)	Chưa triển khai	Chưa triển khai
Báo cáo đánh giá tác động môi trường (EIA)	Đang triển khai	Đã phê duyệt (trên cơ sở BOT)	Đã phê duyệt (trên cơ sở BOT)	Chưa triển khai	Chưa triển khai
Thiết kế cơ sở	Đang triển khai	Đã hoàn thành 03/2009	Đã hoàn thành 03/2009	Chưa triển khai	Chưa triển khai
Hiện trạng (01/2011)	Nghiên cứu khả thi F/S	Chưa phê duyệt	Thi công đã bắt đầu Đang lập Thiết	Chưa triển khai	Chưa triển khai
Hình thức dự án	PPP	PPP	BOT	Chưa triển khai	Chưa triển khai
Năm khai thác	2015	2015	2014	2016	2016
Loại hình đường cao tốc	Đường cao tốc hạng A Loại 120	Đường cao tốc hạng A Loại 120	Đường cao tốc hạng A Loại 120	Đường cao tốc đô thị	Đường cao tốc đô thị
Tốc độ thiết kế	120 km/h	120 km/h	120 km/h	80-100 km/h	80-100 km/h
Lưu lượng giao thông dự kiến	2015	21,697pcu/d	-	-	-
	2020	46,399pcu/d	37,432pcu/d	58,088pcu/d	47,486-55,865pcu/d
	2025	54,931pcu/d	42,722pcu/d	73,654pcu/d	-
	2030	-	48,759pcu/d	93,392pcu/d	69,977-82,325pcu/d
Số làn đường	Khai thác	4	4	4	6
	Tối ưu	6 (Sau 2015)	6 (Sau 2030)	6 (Sau 2030)	6
Chiều rộng	Bề mặt đường	22.5-27.5m	25.5m	25.5m	34.5m
	Hành lang an toàn	33.0-35.0m	33.0m	33.0m	68.5m
Kết cấu chính	Cầu	49	21	34	15
	Điêm giao cắt	13	3	4	11
	Kết cấu khác	Nền đất mềm	Nền đất mềm	Nền đất mềm	
Quản lý giao thông	Trung tâm				
	Công soát vé SA/PA		2		
			2PA		
Chi phí đầu tư	Tổng	15,757 tỷ VND (808 triệu USD)	8,495 tỷ VND (436 triệu USD)	19,841 tỷ VND	41,616 tỷ VND (2.13 tỷ USD)
	Thi công	8,782 tỷ VND (450 triệu USD)	5,570 tỷ VND (283 triệu USD)	13,024 tỷ VND	31,840 tỷ VND (1.63 tỷ USD)
EIRR	19.38%	12.50%	-	-	-
FIRR	7.30%	6.00%	-	-	-

Nguồn: Báo cáo đánh giá khảo sát các dự án cơ sở hạ tầng



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

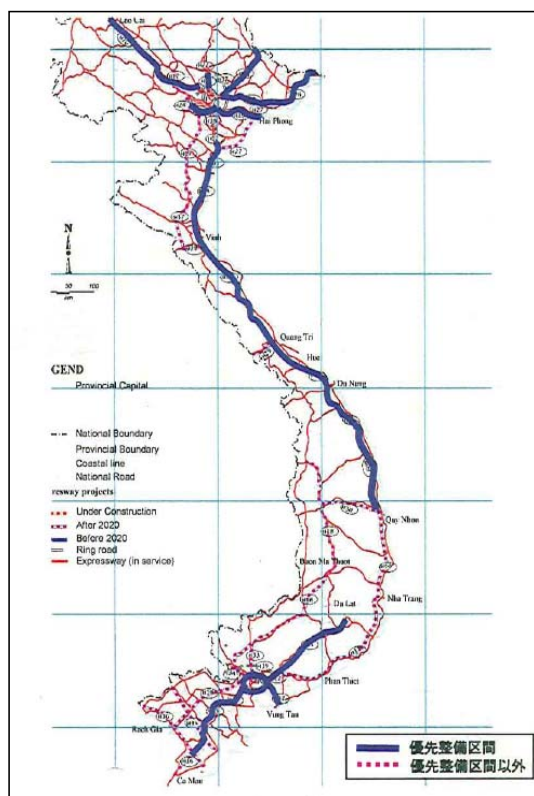
Hình 1.3.1 Phạm vi nghiên cứu (đã cập nhật)

CHƯƠNG 2 HIỆN TRẠNG PHÁT TRIỂN ĐƯỜNG CAO TỐC Ở VIỆT NAM

2.1 Hiện trạng phát triển đường cao tốc ở Việt Nam

2.1.1 Quy định hiện hành về xây dựng phát triển mạng đường cao tốc

Quy hoạch phát triển đường cao tốc được phê duyệt tại Quyết định số 1734/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 01 tháng 12 năm 2008 như trong Hình 2.1.1. Dưới đây là những nét chính về Quy hoạch được phê duyệt.



- Số tuyến : 22
- Tổng chiều dài dự kiến : 5.873km (trong đó 120km là các đoạn đang khai thác, 2.512 sẽ được xây dựng từ này đến năm 2020, 3.241km sẽ được thi công sau năm 2020).
- Chi phí : 20,6 tỷ USD đến năm 2020, 23,5 tỷ USD sau năm 2020.

Tiếp sau Quyết định 71, là các Quyết định số 35 (2009), QĐ số 1327 (2009), QĐ số 140 (2010) được ban hành, tạo sự chủ động về phát triển đường cao tốc ở Việt Nam.

Nguồn: QĐ số 1734/QĐ-TTg ngày 01 tháng 12 năm 2008

Hình 2.1.1 Quy hoạch phát triển đường cao tốc (QĐ số 1734)

JICA đã tiến hành "Nghiên cứu toàn diện về phát triển bền vững hệ thống giao thông vận tải ở Việt Nam (VITRANSS 2)" (tháng 11 năm 2007 – tháng 05 năm 2010) nhằm hỗ trợ lập quy hoạch ngành giao thông vận tải tại Việt Nam. Đối với phát triển đường cao tốc, VITRANSS 2 hỗ trợ xây dựng "Quy hoạch tổng thể đường cao tốc Bắc-Nam" và thực hiện nghiên cứu khả thi sơ bộ.

Các văn bản pháp lý liên quan đến phát triển đường cao tốc tại Việt Nam được liệt kê trong Bảng 2.1.1 trên cơ sở cập nhật trong nghiên cứu này

Bảng 2.1.1 Quy định/lệnh liên quan về Quy hoạch phát triển đường cao tốc Việt Nam

STT	Các quy định liên quan đến QH phát triển đường cao tốc ở Việt Nam		Ngày ban hành
1	QĐ số 140/2010/QĐ-TTg	QH chi tiết đường cao tốc Bắc – Nam phía Đông, Đường cao tốc từ Hà Nội – Cần thơ	2010/01/21
2	QĐ số 1327/2009/QĐ-TTg	QH phát triển đường bộ đến năm 2020	2009/08/24

STT	Các quy định liên quan đến QH phát triển đường cao tốc ở Việt Nam		Ngày ban hành
		và sau 2030	
3	QĐ số 35/2009/QĐ-TTg	Chiến lược phát triển giao thông đến 2020 và tầm nhìn đến 2030	2009/03/03
4	QĐ số 1734/2008/QĐ-TTg	QH Phát triển mạng lưới đường cao tốc đến 2020 và tầm nhìn sau 2020	2008/12/01
5	QĐ số 344/2005/QĐ-TTg	QH Phát triển GTVT vùng Đồng bằng sông Cửu Long đến 2010 và tầm nhìn đến 2020	2005/12/26
6	QĐ số 1290/2007/QĐ-TTg	Danh mục dự án kêu gọi đầu tư nước ngoài giai đoạn 2006 - 2010	2007/09/29
7	QĐ số 412/2007/QĐ-TTg	Các dự án đầu tư cơ sở hạ tầng trọng điểm đến 2020	2007/04/11

2.1.2 Hiện trạng phát triển mạng đường cao tốc Bắc - Nam

Thỏa thuận hợp tác phát triển đường cao tốc Bắc – Nam đã được ký kết giữa Chính phủ Việt Nam và Chính phủ Nhật Bản vào tháng 10 năm 2006. Tiếp đó là xây dựng Quy hoạch tổng thể và đã được phê duyệt, đồng thời ban hành Quyết định số 140/QĐ-TTg ngày 21 tháng 01 năm 2010. Một số đơn vị tư vấn thiết kế như TEDI và TEDI phía Nam, đang tiến hành khảo sát chi tiết trên cơ sở địa hình tỷ lệ 1:10.000 và phối hợp với các bên liên quan dọc suốt 1.817 km.

Hiện trạng phát triển đường cao tốc được cập nhật trong Bảng 2.1.2 dưới đây.

Bảng 2.1.2 Quy hoạch phát triển đường cao tốc Bắc – Nam (QĐ số 140/2010/QĐ-TTg)

STT	Đoạn	Chiều dài (km)	Số làn	Chi phí (Tỷ VND)	Nguồn vốn	Chủ đầu tư	Tiến độ (cập nhật 12/2010)	Cost (Bil.VND)		
								Ngắn hạn (-2015)	Trung hạn (-2020)	Dài hạn (-2030)
1	Pháp Vân – Cầu Giẽ (Mở rộng)	30	6	1,350	N/A	VEC	F/S		1,350	
2	Cầu Giẽ - Ninh Bình	50	6	9,650	SB,CB	VEC	U/C	9,650		
3	Ninh Bình – Thanh Hóa (Nghị Sơn)	121	6	25,289	PPP(WB)	PMU1/DRVN	F/S	25,289		
4	Thanh Hóa – Hà Tĩnh (Hồng Lĩnh)	97	4-6	19,852	N/A	PMU1/DRVN	F/S	19,852		
5	Hà Tĩnh – Quảng Bình (Bồng)	145	4	25,362	N/A	N/A	PF/S		10,145	15,217
6	Quảng Bình – Quảng Trị (Cam Lộ)	117	4	12,051	N/A	N/A	PF/S		4,820	7,231
7	Quảng Trị - Đà Nẵng (Tuy Long)	182	4	24,591	N/A	N/A	PF/S		24,591	
8	Đà Nẵng – Quảng Ngãi	130	4-6	25,035	ODA(WB+JICA)	PMU85/VEC	F/S	25,035		
9	Quảng Ngãi – Bình Định	170	4	29,750	N/A	N/A	PF/S		29,750	
10	Bình Định – Nha Trang	215	4	35,905	N/A	N/A	PF/S		35,905	
11	Nha Trang – Phan Thiết	226	4	35,708	N/A	N/A	PF/S	15,870		
12	Phan Thiết – Dầu Giây	98	4-6	16,170		BOT	BITEXCO	F/S	16,170	
13	Dầu Giây – Long Thành	43	6-8	16,340	ODA(ADB+JICA)	VEC	U/C	16,340		
14	Long Thành – Bến Lức	58	6-8	22,620	ODA(ADB+JICA)	VEC	D/D	18,096	4,524	
15	Bến Lức – Trung Lương (mở rộng)	37	8	14,970		BOT	BDEC	U/C	14,970	
16	Trung Lương – Mỹ Thuận – Cần Thơ	92	6	26,700		BOT	BIDV(IDICO)	F/S	26,700	
Tổng số		1,811		341,343				187,972	130,923	22,448

Ghi chú: F/S = Nghiên cứu khả thi; PF/S = Nghiên cứu tiền khả thi; D/D = Thiết kế chi tiết; U/C = Đang thi công
SB = Ngân sách Nhà nước; Gov = Ngân sách Chính phủ; CB = Trái phiếu xây dựng; ODA = Hỗ trợ phát triển chính thức; BOT = Xây dựng – Vận hành – Chuyển giao

Nguồn: QĐ số 140/2010/QĐ-TTg

2.2 Các dự án phát triển đường cao tốc ở miền Nam Việt Nam

2.2.1 Tình hình phát triển khu vực miền Nam Việt Nam

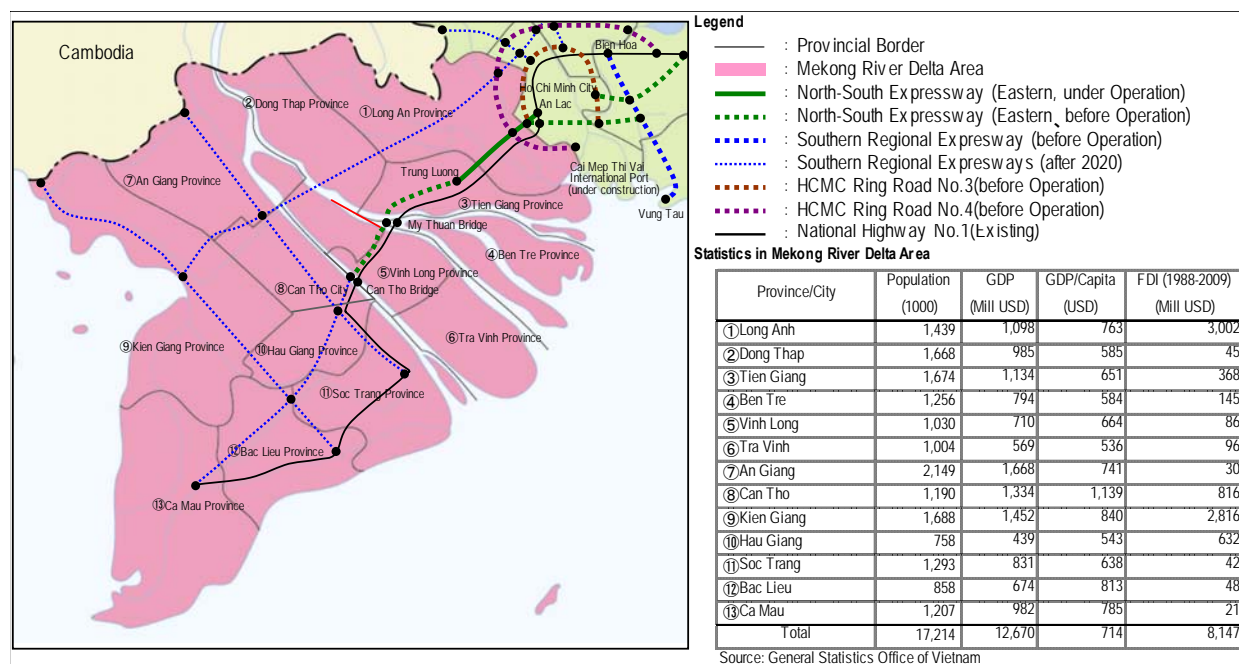
Chiến lược phát triển kinh tế xã hội (2006-2010) đề ra mục tiêu "đưa Việt Nam từ một quốc gia có thu nhập thấp năm 2010, trở thành một nước công nghiệp hoá vào năm 2020" theo định hướng phát triển quốc gia. Trong kế hoạch 5-năm, mục tiêu phát triển cơ sở hạ tầng cũng được đặt lên hàng đầu. Chủ trương này được khẳng định trong Đại hội Đảng lần thứ 11 vào tháng giêng năm 2011, và là chiến lược mới cho giai đoạn từ năm 2011 đến 2020. Kế hoạch 5 năm mới (2011-2015) đã được dự kiến và nhằm thúc đẩy phát triển đến vùng sâu vùng xa, tăng cơ hội việc làm và thu nhập cho các khu vực này.

"Khu vực miền Nam Việt Nam" gồm hai (2) thành phố và 19 tỉnh với 30 triệu dân, chiếm 35% dân số cả nước. Tổng thu nhập quốc dân (GDP) năm 2008 của khu vực này đạt 57% của cả nước và Đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) năm 2009 là 51% của cả nước. Đặc biệt, TP.HCM và các khu vực lân cận đang phát triển khá nhanh và lan tỏa ra mọi hướng. Tuy nhiên, Đồng bằng sông Cửu Long (gồm một thành phố và 12 tỉnh) chỉ đạt được 4% FDI mặc dù khu vực này có tới 20 triệu dân. Để phát triển khu vực này, cần phải đầu tư cơ sở hạ tầng kịp thời, như mạng đường bộ nói chung và đường cao tốc nói riêng.

2.2.2 Hiện trạng phát triển đường cao tốc ở Miền Nam Việt Nam

Quy hoạch tổng thể đưa ra 15 tuyến đường với 1.226 km, trong đó bao gồm đường VĐ3 và VĐ4 TP HCM. Trong số này, năm (5) đường cao tốc đã được đề xuất JICA để huy động vốn ODA Nhật Bản. i) Đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu (BE), ii) Đường cao tốc Mỹ Thuận - Cần Thơ-, iii) Đường cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận, iv) VĐ3 TP.HCM, v) VĐ4 TP.HCM.

Đặc biệt Dự án cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu và VĐ3 TP.HCM là các dự án được ưu tiên cao nhất và dự kiến sẽ sớm được thực hiện.



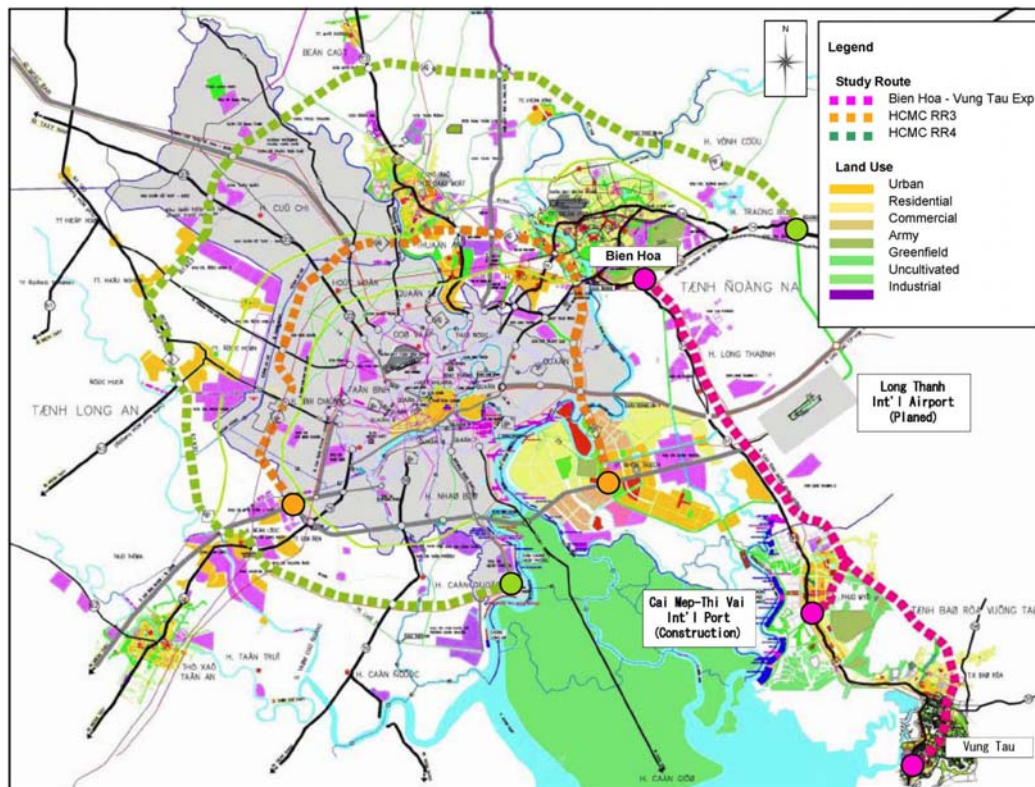
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 2.2.1 Quy hoạch phát triển khu công nghiệp và đường cao tốc ở Miền Nam Việt Nam

2.2.3 Phát triển đường cao tốc xung quanh TP.Hồ Chí Minh

(1) Quy hoạch phát triển đô thị Tp.HCM (đến năm 2020)

TP. Hồ Chí Minh (TP HCM) đã xây dựng quy hoạch tổng thể phát triển đô thị (đến năm 2020) từ năm 2005. Trong đó, nhiều dự án ngành giao thông vận tải được đưa vào danh sách ưu tiên cao. Dự án đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, Đường vành đai 3 và 4 Tp.HCM cũng nằm trong danh mục dự án ưu tiên cao của Quy hoạch này.



Nguồn : Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 2.2.2 Quy hoạch phát triển đô thị của Tp.HCM (đến năm 2020)

(2) Các dự án đường cao tốc đã và đang thực hiện

Trong Bảng 2.2.1 dưới đây là các dự án đường cao tốc trong và xung quanh thành phố HCM.

Bảng 2.2.1 Các trục đường chính đã và đang thực hiện, bao gồm đường cao tốc

STT	Tên dự án	Hiện trạng	Năm hoàn thành	Chú ý
1	Đại lộ Đông Tây	Hoàn thành	2008	JBIC(JICA)
2	Cầu Thủ Thiêm	Hoàn thành	2008	Tp.HCM
3	Cầu Phú Mỹ	Hoàn thành	2008	BOT
4	Đường vành đai 2 (phía Đông)	Đang thi công	2008	Tp.HCM
5	Cao tốc Tp.HCM – Trung Lương	Hoàn thành	2010	NSNN
6	Cao tốc Tp.HCM – Dầu Giây	Đang thi công	2014	JICA
7	Cao tốc Bên Lức – Long Thành (VĐ3 Đoạn phía nam)	Đang thiết kế chi tiết	2015	ADB+JICA
8	Cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu	Đang NCKT BOT	2015	BOT
9	Cao tốc Trung Lương – Mỹ Thuận	Đã phê duyệt NCKT BOT	2014	BOT
10	Cao tốc Mỹ Thuận – Cần Thơ	Hoàn thành NCKT (Chưa duyệt)	2015	Chưa có quyết định
11	VĐ3 Tp.HCM	Hoàn thành NCKT	2016	Chưa có quyết định
12	VĐ4 Tp.HCM	Hoàn thành NCKT	2016	Chưa có quyết định

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2.2.4 Tầm quan trọng của Đường cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu ở Khu kinh tế trọng điểm phía Nam

Các vùng kinh tế trọng điểm phía Nam (SKEZ) gồm tám địa phương (thành phố Hồ Chí Minh, Bình Dương, Đồng Nai, Bà Rịa-Vũng Tàu, Bình Phước, Tây Ninh, Long An và Tiền Giang) được coi là động lực phát triển của Việt Nam. Tăng trưởng kinh tế bình quân năm trong khu vực đạt khoảng 12%, chiếm 60% giá trị sản lượng công nghiệp của đất nước, 70% doanh thu xuất khẩu của cả nước và 40% tổng sản phẩm quốc nội của đất nước (GDP). GDP bình quân đầu người của TP Hồ Chí Minh là 2.850 USD trong năm 2010, gấp 2,4 lần so với bình quân cả nước.

Khu KTTĐ phía Nam là khu vực chủ yếu. Trong 20 năm qua, 54% vốn đầu tư trong cả nước được đầu tư vào khu KTTĐ phía Nam. Mặc dù dòng vốn FDI trong năm 2009 giảm tới một phần ba số đó trong năm trước chủ yếu do cuộc khủng hoảng tài chính thế giới, thu hút FDI vào Khu KTTĐ phía Nam tại Việt Nam vẫn tăng trong năm 2009. Bà Rịa-Vũng Tàu là tỉnh đứng đầu trong thu hút đầu tư nước ngoài, đạt 6.73 tỉ USD, tiếp đó là Bình Dương (2,5 tỷ USD, xếp thứ ba). Thành phố Hồ Chí Minh xếp thứ bảy. Nhật Bản được xếp thứ tư trên 20 nhà đầu tư nước ngoài tại Việt Nam tính theo tổng vốn đầu tư trong thời gian 1990-2010, tuy nhiên năm 2009 đánh dấu sự suy giảm đầu tư của Nhật, chỉ đứng thứ chín về FDI trong cả nước. Trong năm 2010, FDI Nhật Bản có chiều hướng tăng trở lại. Hiện nay, số thành viên đã đăng ký với Hiệp hội Thương mại Nhật tại Tp. Hồ Chí Minh khoảng 423 doanh nghiệp. Có khoảng 700 công ty Nhật Bản đầu tư vào Khu KTTĐ phía Nam là thành viên của Hiệp hội Thương mại Nhật Bản tại Tp.Hồ Chí Minh.

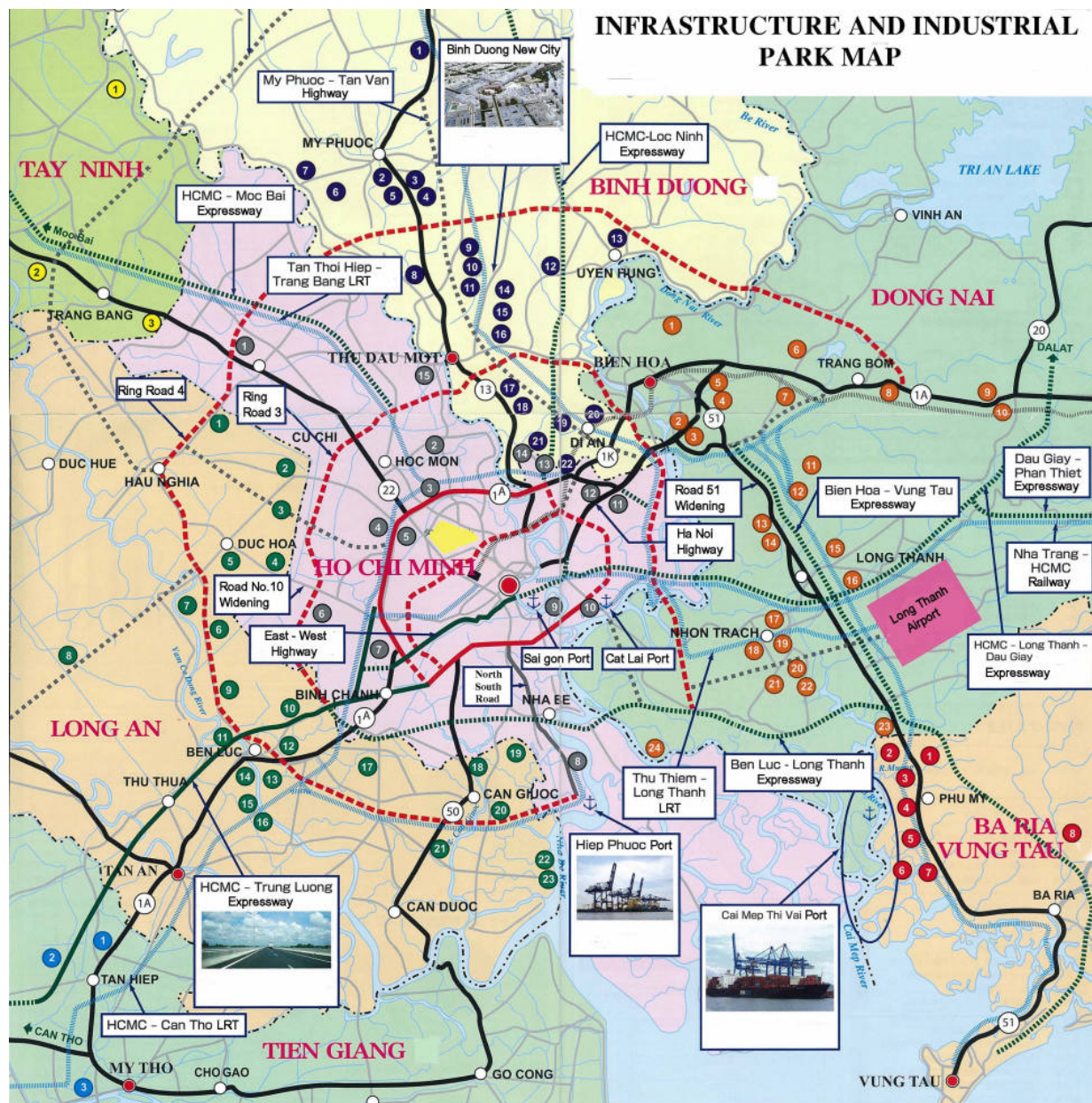
Tổ chức JETRO Nhật vừa cập nhật bản đồ toàn diện biểu thị các cơ sở hạ tầng lớn và khu công nghiệp ở Thành phố Hồ Chí Minh bao gồm các địa phương lân cận, như Hình 2.2.3. Các khu công nghiệp nằm rải rác ở các tỉnh Bình Dương, Tây Ninh, TP Hồ Chí Minh, Tiền Giang, Long An, Đồng Nai và Bà Rịa - Vũng Tàu và có khoảng 98 khu công nghiệp tại các tỉnh này.

Bảng 2.2.2 Các trục đường chính đã và đang thực hiện, bao gồm đường cao tốc

Các tỉnh	Các khu công nghiệp	Ghi chú
Đồng Nai	24 khu công nghiệp nằm rải rác dọc QL51 và QL1. Các khu công nghiệp này tập trung tại Biên Hòa, Nhơn Trạch và Long Thành.	Khoảng 830 công ty đang hoạt động trong 24 khu CN, trong đó có 81 công ty Nhật Bản
Bà Rịa – Vũng Tàu	8 Khu CN nằm rải rác trong khu vực Mỹ Phỹ dọc theo QL51. Các khu CN ở Phú Mỹ giáp với cảng nước sâu Cái Mép – Thị Vải, ngành công nghiệp ở đây dựa trên nguồn tài nguyên địa phương như các sản phẩm thép gia công.	Khoảng 170 công ty đang hoạt động trong 8 Khu CN, trong đó có 4 công ty Nhật Bản đang hoạt động.
Tp.Hồ Chí Minh	15 Khu CN nằm trong thành phố. Các khu công nghiệp trong thành phố ở tình trạng bão hòa. Các công ty Nhật Bản chủ yếu tập trung ở Khu chế xuất Tân Thuận.	JETRO thống kê có khoảng 7 khu CN. 620 công ty đang hoạt động, trong đó có 68 công ty Nhật Bản.
Bình Dương	22 Khu CN nằm rải rác dọc QL13. Các KCN được xây dựng tại thủ phủ của tỉnh (Thủ Dầu Một). Thị xã Bình Dương mới gần đây có nhiều khu công nghiệp được xây dựng.	Khoảng 1.640 công ty đang hoạt động trong 15 khu CN, trong đó có khoảng 160 công ty Nhật.
Tây Ninh	Có 4 Khu CN ở tỉnh Tây Ninh, 2 trong số đó nằm dọc QL22. Khu chế xuất Linh Trung là khu chế xuất lớn nhất ở Tây Ninh.	Có 128 công ty bao gồm 3 công của Nhật đang hoạt động trong khu chế xuất.
Long An	Có 23 khu CN thuộc tỉnh Long An nhưng chưa thu hút được nhiều công ty của Nhật Bản do giao thông vận tải tới cảng Sài Gòn và Cảng Cái Mép phải đi qua Tp.HCM.	JETRO thống kê có 11 KCN. Khoảng 100 doanh nghiệp đang hoạt động, trong đó có 10 công ty Nhật bản.

Chiến lược quan trọng của đường cao tốc Biên Hòa-Vũng Tàu được gắn liền với cảng Cái Mép - Thị Vải. Những thu hút quan tâm gần của ngành vận tải tư nhân bao gồm cả giao nhận, vận chuyển hàng hải và các công ty dịch vụ vận tải đường bộ. Năng lực thông qua của các cảng tại Sài Gòn và Cát Lái đã bão hòa, vai trò của cảng Cái Mép - Thị Vải sẽ ngày càng được nhấn mạnh là trung tâm chuyển tải. Các doanh nghiệp trong khu công nghiệp nằm tại Bà Rịa-Vũng Tàu, Đồng Nai, Bình Dương, Tây Ninh và một phần tại các khu công nghiệp ở TP Hồ Chí Minh sẽ sử dụng đường cao tốc Biên Hòa-Vũng Tàu vận chuyển thành phẩm/vật liệu từ và đến cảng nước sâu Cái Mép - Thị Vải. Có tất cả 2.770 công ty, trong đó có 240 công ty Nhật tại các tỉnh Đồng Nai, Bà Rịa Vũng Tàu, Bình Dương và Tây Ninh sẽ được hưởng lợi thông qua sử dụng đường Biên Hòa-Vũng Tàu trong tương lai. Các dịch vụ chuyên chở bằng xe tải qua biên giới Campuchia thông qua cảng nước sâu Cái Mép -Thị Vải và quy hoạch các khu công nghiệp trong KTTĐ phía Nam sẽ thúc đẩy việc sử dụng tuyến cao tốc Biên Hòa-Vũng Tàu.

Sân bay quốc tế Long Thành thuộc tỉnh Đồng Nai, cách Tp.HCM 50 km về phía đông bắc và cách thành phố dầu khí Vũng Tàu 70km, phục vụ hành khách và hàng hóa quốc tế đường dài. Sân bay Tân Sơn Nhất gần đây đạt gần hai phần ba tổng số khách quốc tế đến và đi khỏi Việt Nam. Sân bay quốc tế Long Thành sẽ thay thế sân bay Tân Sơn Nhất trong tương lai. Tuyến cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu sẽ là tuyến giao thông chính trong vận chuyển hành khách và hàng hóa giữa sân bay Long Thành và các tỉnh Đồng Nai, Bình Dương, Tây Ninh và Bình Phước.



Nguồn: Khảo sát các khu công nghiệp (JETRO, 2011)

Hình 2.2.3 Phát triển công nghiệp ở khu vực kinh tế trọng điểm phía Nam

CHƯƠNG 3 HIỆN TRẠNG CÁC DỰ ÁN BOT/PPP TRONG XÂY DỰNG ĐƯỜNG CAO TỐC Ở VIỆT NAM

3.1 Hiện trạng khung pháp lý quy định hình thức đầu tư BOT/PPP ở Việt Nam

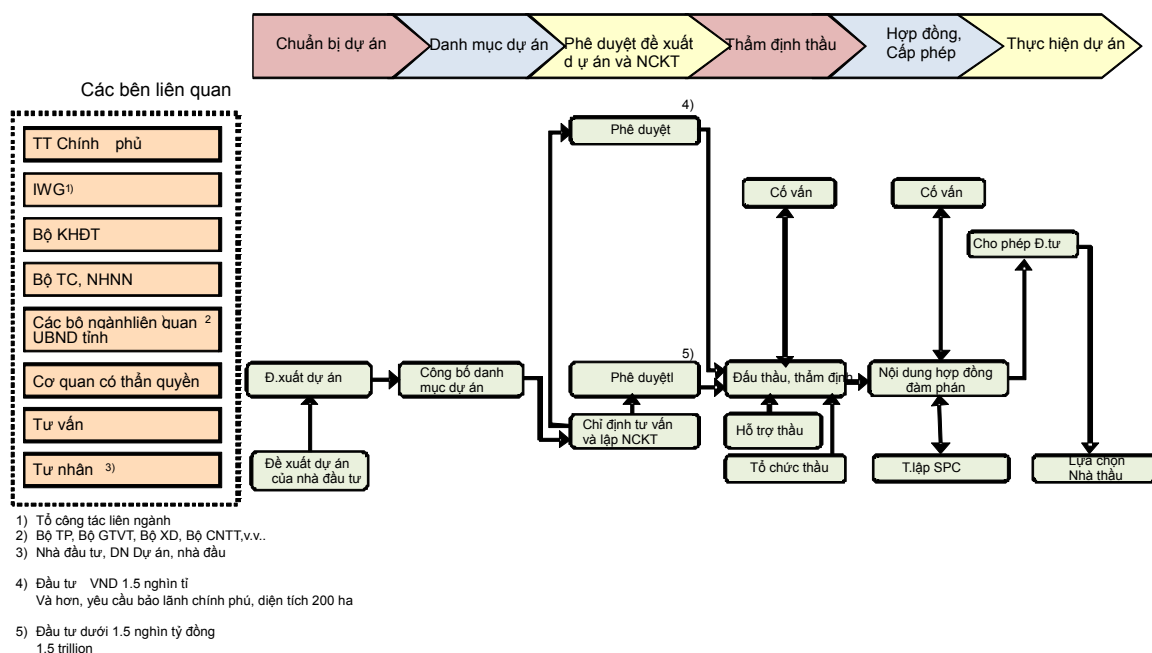
3.1.1 Quy định hiện hành đối với hình thức đầu tư BOT/PPP

(1) Quy định hình thức đầu tư BOT

Việt Nam lần đầu tiên ban hành quy định về các dự án BOT vào năm 1994 trong khuôn khổ của Luật Đầu tư nước ngoài (FIL). Các quy định này vẫn còn tồn tại nhiều vướng mắc, đặc biệt là trong lĩnh vực tài chính. Tháng 08 năm 1998, Chính phủ Việt Nam ban hành Nghị định 62 để điều chỉnh việc thực hiện và nguồn vốn cho các dự án BOT. Một phần để đáp lại sự quan tâm của các nhà đầu tư nước ngoài và các bên cho vay sau cuộc khủng hoảng tài chính châu Á, Chính phủ Việt Nam cho phép nới lỏng quy định BOT bằng Nghị định 02 vào tháng 1 năm 1999 sửa đổi Nghị định 62. Luật FIL, Nghị định 62 và Nghị định 02 được coi là các cấu phần đầu tiên của luật BOT tại Việt Nam.

Sau đó, năm 2007, Chính phủ ban hành Nghị Định 78 về “đầu tư theo hình thức Hợp đồng Xây dựng - Kinh doanh - Chuyển giao (BOT), Hợp đồng Xây dựng - Chuyển giao - Kinh doanh (BTO), Hợp đồng Xây dựng - chuyển giao (BT)”. Nghị định này bao gồm i) Những quy định chung, ii) Xây dựng và Công bố danh mục các dự án, iii) Lựa chọn nhà đầu tư thỏa thuận hợp đồng dự án, iv) Thỏa thuận và ký kết Hợp đồng Dự án, v) Thực hiện dự án, vi) Chuyển giao công trình và Chấm dứt hợp đồng dự án, vii) Ưu đãi đầu tư và bảo đảm cho Nhà đầu tư và Doanh nghiệp dự án, và viii) Các điều khoản thực thi. Nghị định 78 là quy định pháp luật BOT đầu tiên tại Việt Nam bao gồm i) Định nghĩa về mô hình BOT/BTO/BT, ii) các điều kiện và quy định cần thiết đối với phần tham gia của nhà nước và tỷ lệ nợ trên vốn chủ sở hữu, iii) thủ tục từ khâu chuẩn bị dự án đến khâu thực hiện, và iv) các ưu đãi như thuế thu nhập và thuế xuất/nhập khẩu.

Tuy nhiên, Nghị định 78 cần phải được điều chỉnh và làm rõ cho các nhà đầu tư tư nhân về các điều kiện cũng như các nội dung trong phần tham gia của nhà nước và tỷ lệ nợ trên vốn chủ sở hữu, thủ tục và các yêu cầu (ai làm gì). Chính phủ ban đầu có ý định bổ sung Nghị định 78 ở dạng Thông tư, nhưng sau đó lại quyết định ban hành Nghị định mới (số 108) năm 2009. Nghị định về đầu tư theo hình thức Hợp đồng BOT, BTO và BT (số 108) bao gồm i) Những quy định chung, ii) Xây dựng và Công bố danh mục dự án, iii) Lựa chọn nhà đầu tư ký kết hợp đồng, iv) Hợp đồng dự án, v) Thủ tục cấp phép đầu tư và thực hiện dự án, vi) Chuyển giao công trình và Chấm dứt Hợp đồng Dự án, vii) Khuyến khích và Bảo đảm đầu tư cho Nhà Đầu tư và Doanh nghiệp dự án, và viii) quản lý nhà nước đối với Dự án đầu tư theo hình thức BOT/BTO/BT. Nghị định 108 đã được sửa đổi và làm rõ về mặt thủ tục và các yêu cầu (ai – làm gì). Quy trình theo Nghị định 108 được minh họa trong Hình 3.1.1.



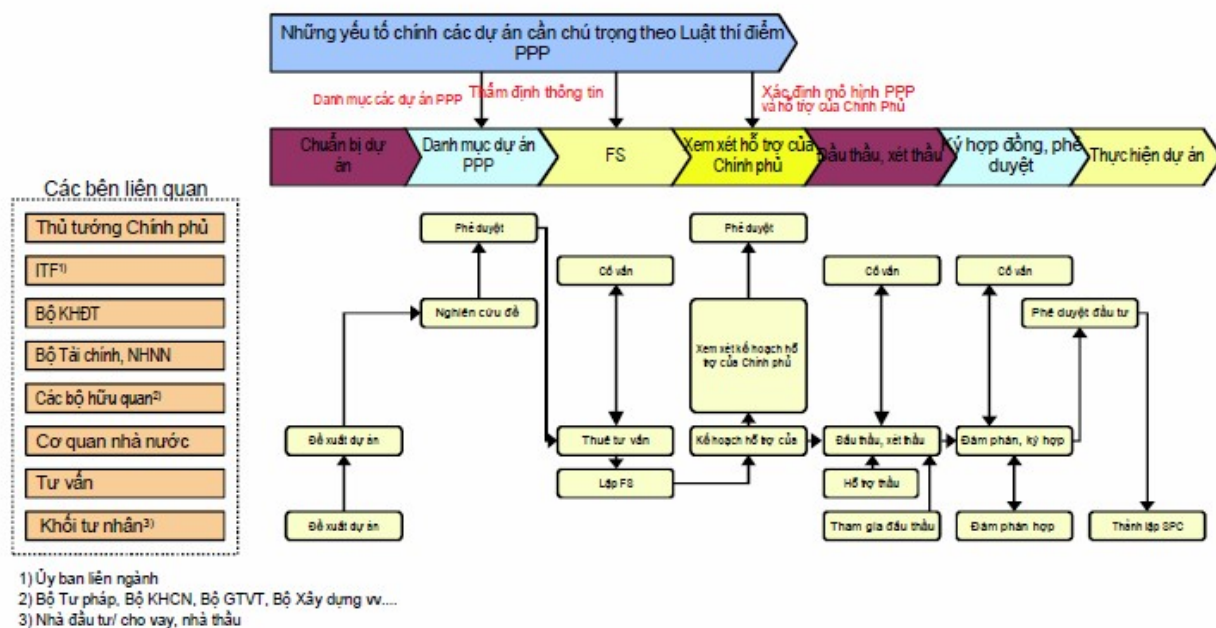
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 3.1.1 Quy trình từ lập dự án đến thực hiện dự án căn cứ Nghị định 108

Các cơ quan nhà nước có thẩm quyền (như Bộ Giao thông vận tải) đối với các dự án phát triển đường cao tốc, chịu trách nhiệm chính về toàn bộ quy trình từ khâu chuẩn bị dự án đến hợp đồng dự án. Các dự án có tổng mức đầu tư trên 1.5 nghìn tỉ đồng phải được Thủ tướng phê duyệt tại bước lập báo cáo nghiên cứu khả thi. Bộ KH & ĐT chịu trách nhiệm về cấp Giấy phép đầu tư cho nhà đầu tư /doanh nghiệp dự án sau khi hợp đồng dự án được thực hiện. Ngoài ra, Nghị định 108 sửa đổi sẽ được ban hành dưới hình thức Thông tư số 03.

(2) Quy định về hợp tác nhà nước – tư nhân (PPP)

Việt Nam gần đây đã triển khai một khung pháp lý thí điểm mô hình hợp tác nhà nước – tư nhân (PPP). Khung pháp lý thí điểm PPP được xây dựng trên cơ sở Quyết định số 71 của Thủ tướng Chính phủ ban hành năm 2010 quy định Quy chế thí điểm đầu tư theo hình thức PPP. Quyết định này không phải là luật mà là quy chế thí điểm và có thể sửa đổi. QĐ 71 có nhiều điểm tương tự Luật BOT về quy trình và nội dung. QĐ 71 bao gồm i) Những quy định chung, ii) Sự tham gia của nhà nước, iii) Chuẩn bị dự án, iv) Lựa chọn đối tác tư nhân, v) Hợp đồng Dự án, vi) Chứng nhận đầu tư và thực hiện dự án, vii) Báo cáo tài chính và chuyển giao công trình dự án, viii) Khuyến khích và bảo đảm đầu tư, và xv) Tổ chức thực hiện. Quy trình thủ tục dựa trên QĐ 71 được minh họa trong Hình 3.1.2.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 3.1.2 Quy trình từ lập dự án đến thực hiện dự án căn cứ Quyết định 71

Quyết định 71 đề cao thẩm quyền của Bộ KH & ĐT, cho thấy việc phê duyệt chưa chính thức danh mục dự án trước khi có phê duyệt của Thủ tướng, và tổ công tác liên ngành dựa vào Bộ KH & ĐT tham mưu phê duyệt nghiên cứu khả thi, lựa chọn nhà đầu tư (qua thẩm định đấu thầu) và hợp đồng dự án. Chương có nội dung về phần tham gia của nhà nước được nhấn mạnh, quy định tỷ lệ vốn đóng góp tối đa của nhà nước là 30%. Quy chế PPP có hiệu lực vào tháng giêng năm 2011, tuy nhiên Quy chế mới chỉ ở mức thí điểm cho các dự án PPP, do đó, sẽ phải xây dựng và áp dụng một khung pháp lý hoàn thiện về PPP sau giai đoạn thí điểm".

3.1.2 Hỗ trợ pháp lý huy động vốn đầu tư tư nhân

Thâm hụt thân sách trong nhiều năm nay chính là lý do dẫn đến chủ trương chung giữa các bộ ngành là giảm thiểu vốn nhà nước tham gia vào phát triển cơ sở hạ tầng. Trong điều kiện hiện nay, việc huy động từ nguồn vốn tư nhân là chìa khóa mở ra đối với phát triển cơ sở hạ tầng ở Việt Nam. Vậy liệu áp dụng khung pháp lý mới về mô hình PPP có hỗ trợ công tác huy động nguồn vốn tư nhân? Bảng 3.1.1 đưa ra so sánh về Quy chế PPP và Luật BOT (Nghị định số 108).

Bảng 3.1.1 So sánh Quyết định 71 và Nghị định 108

	Quy chế đầu tư thí điểm dưới hình thức PPP (QĐ 71/2010/QĐ-TTg của Thủ tướng chính phủ)	Nghị định đầu tư theo hình thức BOT, BTO và BT (Nghị định số 108/2009/ND-CP)
Hình thức đầu tư kinh doanh	PPP	BOT, BTO và BT
Vốn nhà nước	Không vượt quá 30% tổng vốn đầu tư dự án (Điều 9) và đóng góp trong tổng vốn đầu tư (Điều 2)	Đối với các dự án quan trọng và cấp thiết. Không vượt quá 49% tổng mức đầu tư và không bao gồm trong tổng chi phí đầu tư dự án (Điều 6)
Sự dụng vốn nhà nước	Các công trình phụ trợ, chi phí đền bù, thu hồi đất, giải phóng mặt bằng, tái định cư và các chi phí khác	Tương tự QĐ 71
Tỷ lệ nợ trên vốn chủ sở hữu	Tối thiểu 30% tổng đầu tư phải là vốn tư nhân bỏ ra và phần còn lại từ vốn vay và các nguồn vốn khác không do chính phủ bảo lãnh (Điều 3)	1) Dự án có tổng vốn lên tới 1,5 nghìn tỷ đồng: tổng vốn đầu tư tư nhân không nhỏ hơn 15%. 2) Dự án có tổng vốn trên 1,5 nghìn tỷ đồng: tổng vốn đầu tư tư nhân không nhỏ hơn 15% của 1,5 nghìn tỷ đồng và không nhỏ hơn 10% của hơn 1,5 nghìn tỷ đồng (Điều 5).
Phạm vi đầu tư	Đường bộ, đường sắt, <u>giao thông đô thị</u> , hàng không, cấp thoát nước, nhà máy điện, <u>bệnh viện</u> , <u>khu xử lý chất thải</u> (Điều 4). Phần gạch chân là các lĩnh vực đầu tư mới.	Đường bộ, đường sắt, hàng không, cấp thoát nước, nhà máy điện và các lĩnh vực khác
Danh mục dự án và báo cáo khả thi	Danh mục các dự án do Bộ KH & ĐT theo dõi và đánh giá theo quyết định của TTCP (Điều 14). Báo cáo khả thi trình Thủ tướng CP để xin ý kiến về phần tham gia của nhà nước và bảo lãnh của nhà nước, được duyệt bởi Bộ KH & ĐT phối hợp với Bộ Tài chính (Điều 18). Chi phí thực hiện nghiên cứu khả thi từ ngân sách nhà nước (Điều 6).	Danh mục các dự án được theo dõi/đánh giá/ quyết định của cơ quan nhà nước có thẩm quyền. TTCP phê duyệt báo cáo khả thi của dự án có vốn đầu tư trên 1,5 nghìn tỷ đồng, diện tích đất hơn 200 ha và bảo lãnh của Chính phủ (Điều 12). Chi phí thực hiện nghiên cứu khả thi của dự án từ khu vực tư nhân (Điều 8)
Thu hồi đất		Chi phí đền bù/thu hồi đất/tái định cư do khu vực tư nhân chịu ngoại trừ các dự án nêu trong Điều 6 (Điều 30).
Thu phí	Xác định dựa trên chi phí, lợi nhuận, người sử dụng và chính sách của nhà nước, và điều chỉnh mức thu phí phải thông báo đến cơ quan nhà nước có thẩm quyền (Điều 37)	Tương tự QĐ71 TTCP, Chính phủ hỗ trợ doanh thu thu phí (Điều 34).
Ưu đãi	Ưu đãi thuế đối với thuế thu nhập, thuế xuất nhập khẩu và miễn thuế sử dụng đất thuộc quản lý của nhà nước (Điều 41).	Tương tự QĐ71 TTCP (Điều 38).

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Tổng hợp so sánh QĐ71 và Nghị định 108 như sau:

- 1) Phần tham gia góp vốn tối đa của nhà nước là 30% theo Quy chế PPP trong khi Nghị định 108 cho phép phần tham gia tối đa của nhà nước là 49% tổng vốn đầu tư. Những tham gia sau đó của nhà nước không tính vào tổng vốn đầu tư dự án BOT.
- 2) Quy chế PPP không cho phép các nhà đầu tư tư nhân được sử dụng bảo lãnh của Chính phủ, trong khi Nghị định 108 mở đường cho bảo lãnh của Chính phủ.
- 3) Quy chế PPP áp đặt một tỷ lệ cố định về nợ trên vốn chủ sở hữu (30:70) trong khi Nghị định số 108 cho phép một tỷ lệ linh hoạt, 15% ở mức tối đa phụ thuộc vào quy mô đầu tư.

Nhìn chung, Quy chế PPP đường như không phải là mô hình thân thiện đối với các doanh nghiệp so với Luật BOT hiện có. Việc xem xét lại quy chế PPP từ quan điểm huy động vốn tư nhân là cần thiết.

Thông tư số 90/TTg ban hành năm 2004 là quy định về mức thu phí và vẫn chưa được sửa đổi từ đó đến nay. Mặc dù điều chỉnh mức thu phí có thể được quy định trong một hợp đồng dự án (theo Nghị định 108 và Quyết định 71), nhưng mức thu phí hầu như vẫn theo quy định của Thông tư số 90/TTg. Nếu mức thu không tăng theo mức sửa đổi quy định trong hợp đồng dự án, thì doanh nghiệp dự án không thể đạt được doanh thu thu phí như dự kiến. Bộ Tài chính hiện đang xem xét cơ chế huy động vốn, đặc biệt là nguồn vốn tư nhân. Trong khi doanh thu thu phí chính là nguồn tài chính quan trọng của dự án. Việc sửa đổi Thông tư 90 dự kiến thực hiện trong năm 2011 sẽ được là cơ chế hỗ trợ đối với huy động đầu tư tư nhân và tài chính cho các dự án BOT/PPP (tính đến tháng 03 năm 2011).

3.2 Hiện trạng các dự án BOT/PPP phát triển đường cao tốc

Ba năm kể từ khi ban hành Luật BOT (Nghị định 78) đến nay đã có một số dự án đường cao tốc BOT trong danh mục dự án của Bộ GTVT. Tuy nhiên, mới chỉ có một dự án hợp đồng BOT với Bộ GTVT (đường cao tốc Trung Lương-Mỹ Thuận) được hoàn thành. Mặt khác, các dự án PPP hiện đang trong giai đoạn lập dự án. Cho đến nay, chưa có dự án đường cao tốc nào được đề xuất đầu tư theo hình thức đầu tư PPP.

Theo "Mô hình hợp tác nhà nước – tư nhân (PPP) trong lĩnh vực đường bộ (Tháng 09 năm 2008)" của Ngân hàng Thế giới, một số dự án sau đây được xác định là các dự án BOT/PPP về phát triển đường cao tốc:

Dự án đi vào hoạt động

a) Thu phí đường cao tốc Hà Nội – Cầu Giẽ

Các dự án đang thực hiện

- a) Cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình
- b) Cao tốc Hà Nội - Hải Phòng
- c) Cao tốc TP.HCM - Trung Lương
- d) Cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận-Cần Thơ
- e) Cao tốc Hồ Chí Minh-Long Thành - Dầu Giây
- f) Cao tốc Nội Bài - Lào Cai

CHƯƠNG 4 NGHIÊN CỨU RỦI RO VÀ GÓI BẢO LÃNH CHUNG

4.1 Thông kê các rủi ro về xây dựng đường cao tốc (khái quát)

Một trong những yếu tố cơ bản không thể thiếu đối với nhà đầu tư tư nhân và việc đánh giá tính khả thi dự án của bên cho vay là phân tích rủi ro dự án. Bảng 4.1.1 mô tả các loại hình rủi ro đối với các dự án cơ sở hạ tầng. Trong nghiên cứu này, Đoàn nghiên cứu sẽ tổng hợp các yếu tố rủi ro chung liên quan đặc biệt đến xây dựng và phát triển đường cao tốc. Chương 8.4 sẽ trình bày đánh giá sơ bộ về các rủi ro liên quan đến dự án đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu.

Có bốn loại hình rủi ro chủ yếu;

1. Rủi ro thiết kế/xây dựng/khai thác và vận hành
2. Rủi ro tài chính dự án
3. Rủi ro thị trường
4. Rủi ro bên ngoài

4.1.1 Rủi ro thiết kế/xây dựng/ khai thác và bảo trì(O&M)

Rủi ro thu hồi đất: Chi phí thu hồi đất là một yếu tố rủi ro, đặc biệt là chi phí này do khu vực tư nhân bỏ ra. Nhìn chung, giá đất dọc theo đường cao tốc thông thường dễ bị đẩy lên do đầu cơ. Tuy nhiên, Chính phủ sẽ hạn chế hoạt động giao dịch đất dọc tuyến để tránh hiện tượng này. Hơn nữa, công tác thu hồi đất (chính quyền địa phương tiến hành) có thể mất nhiều thời gian do phải thỏa thuận đền bù và tái định cư, là nguyên nhân dẫn đến sự chậm tiến độ thi công, ảnh hưởng đến chi phí đầu tư của các nhà đầu tư tư nhân.

Rủi ro môi trường/xã hội: Đây là yêu cầu về thực hiện ĐTM và môi trường và hướng dẫn xã hội/môi trường liên quan trong dự án đường cao tốc. Dự án phải thực hiện theo các quy định của nhà nước cũng như hướng dẫn của các nhà tài trợ và các bên liên quan khác. Các thủ tục được phê duyệt có thể gây ra sự chậm trễ hoặc đôi khi yêu cầu thay đổi kế hoạch của dự án.

Rủi ro kỹ thuật: Đây là vấn đề nằm trong phạm vi kỹ thuật của dự án. Nhìn chung, các kết cấu như các đường, hầm và cầu cần phải được chú ý hơn, do yêu cầu kỹ thuật cao hơn và có thể gây ra sự chậm trễ.

Rủi ro hoàn thành dự án: Đây là vấn đề thuộc về quản lý, giám sát xây dựng. Nhìn chung, chất lượng, chi phí, bàn giao và an toàn cần phải kiểm tra chặt chẽ đối với các dự án đường cao tốc. Nếu chỉ một sơ xuất nhỏ sẽ ảnh hưởng đến việc hoàn thành dự án.

Rủi ro khai thác và bảo trì (O&M): Đây là vấn đề sau khi đường cao tốc đi vào hoạt động. Yêu cầu về khai thác và bảo trì đường cao tốc khác với đường bộ nói chung. Do đó, cần phải có một cơ quan chuyên môn đủ kinh nghiệm và năng lực chịu trách nhiệm về vấn đề này. Nếu không, sẽ dẫn đến những rủi ro về quản lý kém và vượt chi phí cho phép.

4.1.2 Rủi ro tài chính dự án

Rủi ro nhà tài trợ: Dự án đường cao tốc rất khó để thu hút các nhà đầu tư thực sự quan tâm đến lợi nhuận dài hạn từ nguồn thu phí. Do đó, có những rủi ro chung về việc tìm được một nhà tài trợ đáng tin cậy. Nhiều khi, nhà đầu tư muốn tìm kiếm những lợi ích tài chính khác và có thể không hoàn toàn cam kết đối với việc kinh doanh khai thác đường cao tốc dài hạn.

Rủi ro vốn: Dự án đường cao tốc thường có thể bị tạm dừng khi nhà đầu tư không thể tiếp cận

với nguồn vốn từ các bên cho vay. Thậm chí, hợp đồng nhượng quyền được ký nhưng các nhà đầu tư không thể thuyết phục được các bên cho vay về hồ sơ dự án và mức độ đảm bảo.

4.1.3 Rủi ro thị trường

Rủi ro nhu cầu giao thông: Rủi ro nhu cầu giao thông liên quan dự báo nhu cầu có thể đạt trong mạng lưới đường nhất định và kịch bản mức thu phí. Đây là một hàm số làm thế nào để đưa ra các giả định nhu cầu giao thông tương lai đối với người sử dụng công nghiệp cũng như người sử dụng thông thường dọc theo tuyến đường.

Rủi ro mức thu: Mức thu phí đưa ra và điều chỉnh mức thu liên quan chặt chẽ đến tỷ lệ nội hoàn dự án. Do đó, nếu điều chỉnh mức thu phí không theo kịch bản đã thỏa thuận, sẽ ảnh hưởng đến doanh thu và lợi nhuận của dự án. Chủ đầu tư và các bên cho vay hết sức thận trọng trong đầu tư cơ sở hạ tầng công, đặc biệt những rủi ro liên quan đến mức thu, bởi nó nằm ngoài tầm kiểm soát của họ.

Rủi ro mạng lưới: Đường cao tốc chính là hoạt động kinh doanh mang tính mạng lưới. Các tuyến đường bộ và đường cao tốc có thể hỗ trợ và cạnh tranh nhau. Do đó, những thay đổi quy hoạch mạng lưới có ảnh hưởng đáng kể tới lưu lượng của một tuyến cao tốc cụ thể nào đó. Nhìn chung, các phương án mạng lưới thường được nêu trong Hợp đồng BOT ký với Bộ liên quan chịu trách nhiệm về quy hoạch các nút mạng lưới khác.

4.1.4 Rủi ro bên ngoài dự án

Rủi ro tỷ giá hối đoái: Doanh thu của dự án đường cao tốc dựa trên mức thu phí đồng tiền địa phương. Do đó, đối với các nhà đầu tư nước ngoài và bên cho vay, rủi ro tỷ giá hối đoái cũng là yếu tố cần phải xem xét. Nhìn chung, xu hướng lâu dài của tỷ giá hối đoái chịu ảnh hưởng của những triển vọng lâu dài của nền kinh tế đất nước. Rủi ro tỷ giá hối đoái rất khó quản lý nên đây chính là vấn đề về phân bổ rủi ro và bảo đảm rủi ro giữa các nhà đầu tư, bên cho vay và chính phủ.

Lãi suất: Chi phí của dự án vay nợ tùy thuộc vào thay đổi lãi suất, những biến động trên thị trường lãi suất. Nhà đầu tư sẽ phải cân nhắc điều này khi xây dựng kế hoạch hoàn vốn vốn chủ sở hữu của mình.

Chuyển đổi tiền tệ: Các nhà đầu tư nước ngoài và bên cho vay sẽ muốn chuyển đổi tiền địa phương sang ngoại tệ mạnh và gửi ra nước ngoài. Một số nước đã thay đổi các hướng dẫn liên quan đến việc hạn chế các luồng tiền này.

Rủi ro điều tiết: Các dự án đường cao tốc được thực hiện theo các quy định khác nhau, như các quy chế về BOT/PPP, quy định xây dựng đường cao tốc, quy định thu phí và quy chế về khai thác và bảo dưỡng. Những thay đổi trong các quy định này đôi khi ảnh hưởng đến lợi nhuận của dự án. Do đó, các nhà đầu tư thường sẽ thảo luận về từng hạng mục cụ thể với chính quyền địa phương.

Rủi ro chính trị/bất khả kháng: Đây là những rủi ro liên quan đến tranh chấp lao động, bất ổn chính trị, thiên tai và các sự kiện bất khả kháng khác có thể ảnh hưởng tiêu cực đến dự án. Thông thường, các ECA đưa ra các gói bảo lãnh cơ bản để bảo đảm loại rủi ro này.

Bảng 4.1.1 Danh mục rủi ro

	Tên	Mô tả	
Rủi ro thiết kế/xây dựng/khai thác và bảo dưỡng dự án	Rủi ro thu hồi đất	<ul style="list-style-type: none"> Chi phí GPMB vượt quá ngân sách dự toán Công tác GPMB chậm trễ 	
	Rủi ro môi trường/xã hội	<ul style="list-style-type: none"> Dự án bị phủ quyết/trì hoãn do tác động xã hội/môi trường 	
	Rủi ro kỹ thuật	<ul style="list-style-type: none"> Dự án bị trì hoãn do vấn đề kỹ thuật 	
	Rủi ro hoàn thành dự án		<ul style="list-style-type: none"> Dự án bị trì hoãn do lỗi quản lý thi công Chi phí xây dựng dự án vượt ngân sách Dự án bị trì hoãn hoặc vượt chi phí do lỗi thiết kế
	Rủi ro khai thác & bảo dưỡng		<ul style="list-style-type: none"> Không thể thực hiện khai thác & bảo dưỡng theo dự kiến hoặc vượt quá dự toán chi phí
Rủi ro tài chính dự án	Rủi ro nhà tài trợ	<ul style="list-style-type: none"> Nhà tài trợ không đủ khả năng cấp vốn Không tìm được nhà tài trợ thay thế 	
	Rủi ro vốn	<ul style="list-style-type: none"> Không tìm được bên cho vay đáng tin cậy Nguồn vốn vay không đủ 	
Rủi ro thị trường	Rủi ro nhu cầu giao thông	<ul style="list-style-type: none"> Nhu cầu giao thông thấp hơn dự báo 	
	Rủi ro mức phí	<ul style="list-style-type: none"> Điều chỉnh mức phí thông được thực hiện theo công thức đã thỏa thuận 	
	Rủi ro mạng lưới	<ul style="list-style-type: none"> Nhu cầu giao thông thấp do xây dựng đường thay thế và/hoặc chậm trễ trong các nhánh nối lân cận 	
Rủi ro bên ngoài dự án	Rủi ro tỷ giá hối đoái	<ul style="list-style-type: none"> Biến động tỷ giá ảnh hưởng tiêu cực đến việc hoàn vốn cho dự án 	
	Rủi ro lãi suất	<ul style="list-style-type: none"> Biến động về tỷ lệ lãi suất ảnh hưởng xấu đến chi phí các khoản nợ dự án 	
	Rủi ro chuyển đổi tiền tệ, rủi ro giao dịch quốc tế	<ul style="list-style-type: none"> Không thể thực hiện chuyển đổi tiền tệ và/hoặc giao dịch quốc tế 	
	Rủi ro điều tiết	<ul style="list-style-type: none"> Những thay đổi về quy định pháp lý ảnh hưởng đến dự án (ví dụ như cấp giấy phép) 	
	Rủi ro chính trị		<ul style="list-style-type: none"> Dự án bị ảnh hưởng tiêu cực do sự bất ổn về chính trị Khủng bố hoặc đình công
Rủi ro bất khả kháng		<ul style="list-style-type: none"> Thiên tai, tai nạn và các sự cố bất khả kháng khác 	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.2 Phương pháp Quản lý/phòng ngừa rủi ro (Khái quát)

Nhìn chung, nhà đầu tư và các bên cho vay sẽ quản lý/ngăn ngừa các rủi ro nêu trên theo quy trình sau:

4.2.1 Phân bổ rủi ro

Biện pháp kiểm soát và quản lý rủi ro có hiệu quả nhất chính là phân bổ loại rủi ro cho các bên. Bằng cách này, có thể tạo dựng một nền tảng cơ sở giảm thiểu rủi ro cho toàn bộ dự án. Phương thức thực hiện thông qua xác định thành phần các bên liên quan tham gia vào xây dựng tuyến đường cao tốc, bao gồm cơ quan đại diện Chính phủ ký hợp đồng, nhà tài trợ, các bên cho vay, SPC và nhà thầu. Phân bổ rủi ro cụ thể cho từng bên và phải xem xét đến phân bổ rủi ro thị trường. Trong một số trường hợp, rủi ro được phân bổ cho cả tư nhân và/hoặc chính phủ. Xét từ một khía cạnh nào đó, Chính phủ có ưu thế về kiểm soát rủi ro mức thu phí và mạng lưới bởi chính phủ quyết định vấn đề này. Tuy nhiên, không nhiều Chính phủ nhận ra vai trò này và cố gắng đẩy rủi ro cho khu vực tư nhân.

4.2.2 Quản lý rủi ro

Tăng cường các hoạt động giảm thiểu rủi ro thông qua cơ quan chịu trách nhiệm quản lý rủi ro. Hoạt động này bao gồm chính sách/cải thiện quản lý, thực hiện NCKT chất lượng cao, nhà thầu dự án đủ điều kiện và các biện pháp quản lý khác nhau. Nếu mỗi cơ quan/tổ chức có những hành động giảm thiểu rủi ro thích hợp, kết quả là tổng rủi ro dự án được giảm thiểu. Điều quan trọng là phải phân biệt điểm này với 1) hoặc 3). Vì tổng rủi ro ở đây không phải bằng không. Quản lý rủi ro có thể là hình thức có lợi cho tất cả các bên tham gia.

4.2.3 Bảo đảm/bảo hiểm rủi ro

Rủi ro sẽ vẫn còn sau khi giảm thiểu. Phần còn lại có thể phân bổ cho cơ quan khác như cơ quan quốc tế, ECA và công ty bảo hiểm tư nhân. Ngoài ra, hợp đồng đàm phán sẽ cho phép cân bằng rủi ro giữa các bên tham gia dự án. Đối với đường cao tốc, bảo lãnh mức phí thu là yếu tố quan trọng đối với các nhà đầu tư tư nhân. Đề án đảm bảo doanh thu tối thiểu được thực hiện khá hiệu quả ở Hàn Quốc. Bên cạnh đó là xu hướng sử dụng bảo lãnh “vi phạm hợp đồng” đối với hợp đồng BOT. Có được sự bảo đảm này từ chính phủ sẽ là sức hút mạnh mẽ đối với các nhà đầu tư nhân.

4.3 Xem xét gói bảo lãnh đối với bên cho vay

4.3.1 Khái quát về gói bảo lãnh

Bảo lãnh thông thường được thực hiện bằng các hình thức sau đây:

- Thế chấp về quyền sử dụng đất (sau đây gọi là thế chấp đất) và các công trình trên đất nếu được phép. Luật pháp nghiêm cấm việc thế chấp đất đai cho người nước ngoài. Trước đây, ngoại trừ các dự án có tầm quan trọng quốc gia mới được phép thế chấp đất cho các tổ chức cho vay nước ngoài. Trong những năm trở lại đây, Chính phủ cũng hạn chế hình thức này.
- Thế chấp cổ phần hoặc vốn trong doanh nghiệp dự án. Do không có sự bảo đảm nào của pháp luật Việt Nam đối với toàn bộ tài sản của doanh nghiệp dự án, các bên cho vay nước ngoài thường yêu cầu bảo đảm thông qua lợi ích của các nhà tài trợ trong doanh nghiệp dự án.
- Thế chấp nhà máy và thiết bị.
- Việc bảo đảm được thực hiện trên các hợp đồng dự án trọng điểm và bảo hiểm có sự đồng ý của các bên có liên quan theo hình thức thông thường.
- Cơ cấu tài khoản dự án đảm bảo doanh thu ròng được mở bằng tài khoản đô la Mỹ ở nước ngoài, có sự bảo đảm đối với cả các tài khoản dự án trong nước và nước ngoài. Cơ cấu tài khoản thường được hỗ trợ bằng thỏa thuận với ngân hàng chuyển đổi, từ đó thỏa thuận cơ chế chuyển đổi từ VNĐ sang đô la Mỹ.
- Bảo lãnh của Chính phủ về nghĩa vụ của các bên tham gia phía Việt Nam trong doanh nghiệp dự án và hỗ trợ của chính phủ đối với các vấn đề như chuyển đổi và khả năng chuyển đổi các khoản thu của doanh nghiệp dự án sang ngoại tệ, cung cấp công trình hạ tầng, không quốc hữu hóa, sự ổn định của pháp luật, vv...
- Một bảo lãnh từ các nhà tài trợ cho đến khi hoàn thành dự án và các cam kết khác của các nhà tài trợ - để góp vốn.
- Ý kiến của Bộ tư pháp
- Bảo hiểm rủi ro chính trị.
- Các tổ chức tài chính quốc tế (IFI) và các cơ quan tín dụng xuất khẩu (ECA) hỗ trợ.

Lưu ý rằng trong trường hợp nếu các tài sản của doanh nghiệp dự án không thể chuyển giao cho một bên thứ hai như các giấy phép và không được pháp luật quy định, thì tài sản đó sẽ không thể bảo lãnh. Do đó, bảo lãnh trên vốn cổ phần hoặc vốn của doanh nghiệp dự án là rất quan trọng.

Ngoài ra, đáng chú ý là một số điểm bổ sung. Bảo lãnh tài sản ở Việt Nam phải được đăng ký để đảm bảo tính ưu tiên. Điều này được thực hiện với Cơ quan đăng kí các lợi ích bảo lãnh.

Các khoản vay nước ngoài trên 12 tháng phải được đăng ký với Ngân hàng Nhà nước Việt Nam. Nếu không đăng ký, sẽ không được phép chuyển các khoản thanh toán nợ ra khỏi lãnh thổ Việt Nam cho các bên cho vay.

Do việc bảo lãnh trên toàn bộ tài sản tại Việt Nam được thực hiện bởi một đại lý bảo lãnh trong nước (không phải là ủy thác), nên dường như ngân hàng liên kết thay đổi sẽ dẫn đến thay đổi trong hồ sơ giấy tờ và đăng ký. Khi có ủy thác bảo lãnh, có thể thay đổi các bên cho vay theo thời gian mà không ảnh hưởng đến quyền bảo lãnh, giống như một người hoặc một đơn vị được ủy thác bảo lãnh, đại diện các bên cho vay tiếp tục thực hiện bảo lãnh. Tuy nhiên, đây là điều rất

khó thực hiện ở Việt Nam. Do đó, tốt nhất là các bên cho vay nên có mặt và xác nhận vào điểm trước khi các hồ sơ giấy tờ được ký và không được thay đổi sau khi hồ sơ giấy tờ đã ký.

4.3.2 Bảo lãnh/Bảo hiểm các hợp đồng dự án trọng điểm

Bất kỳ dự án cơ sở hạ tầng cũng phải có hợp đồng dự án để vay ngân hàng. Ví dụ, một hợp đồng xây dựng chìa khóa trao tay với một nhà thầu uy tín và các điều khoản quy định phù hợp về những rủi ro và bồi thường thanh toán, vv... là yêu cầu cơ bản cho một dự án xây dựng trên đất chưa sử dụng. Tùy theo tính chất của dự án để lựa chọn nhà cung cấp hoặc các hợp đồng mua bán và phải có chính sách bảo hiểm nhất định đối với những thiệt hại về tài sản.

Các bên cho vay sẽ muốn được bảo đảm về các quyền của doanh nghiệp dự án trong hợp đồng dự án. Tùy theo thẩm quyền mà các hợp đồng có khả năng được thực hiện, việc bảo đảm cho các hợp đồng này có thể thông qua hình thức như thế chấp, tính phí hoặc chuyển nhượng. Ngoài bảo lãnh, theo thông lệ các bên cho vay, doanh nghiệp dự án và các đối tác của hợp đồng (như các nhà thầu xây dựng) sẽ tham gia kí vào một văn bản hay còn gọi là "Chứng thư chấp thuận" hay "Thỏa thuận ba bên". Mục đích của thỏa thuận này là để đảm bảo sự đồng thuận trong thực hiện bảo lãnh và đình chỉ một số quyền nhất định (ví dụ quyền chấm dứt hợp đồng) khi các bên cho vay cố gắng cưỡng chế hoặc tìm cách khắc phục vấn đề. Nếu hợp đồng có sai sót và không thể vay ngân hàng, các sai sót đó có thể được giải quyết ngay trong thỏa thuận này.

Ở đây có thể thấy các chính sách bảo hiểm được thực hiện theo cách này – nhưng thông thường, các bên cho vay thường phải chịu lỗ và còn tùy theo các điều kiện đã thỏa thuận về việc sử dụng hoặc phân bổ lợi nhuận. Tài liệu hướng dẫn vay vốn gồm các yêu cầu cơ bản về thời hạn của các chính sách được đưa ra để bảo vệ quyền lợi người cho vay và bên tư vấn bảo hiểm đối với người cho vay sẽ có trách nhiệm kiểm tra thường xuyên việc chấp hành các yêu cầu này.

4.3.3 Hỗ trợ của Chính phủ

Hỗ trợ của chính phủ đối với các dự án được chia thành 3 loại hình:

- Ưu đãi dưới Giấy phép chứng nhận đầu tư (IC);
- Ưu đãi theo quy định của pháp luật; và
- Các bảo lãnh chính phủ

Cần phải giải quyết đồng thời các vấn đề này trong giai đoạn thành lập doanh nghiệp dự án (nếu có thể). Đây là thời điểm có ảnh hưởng lớn nhất đến các nhà tài trợ dự án bởi không dễ để đạt được thỏa thuận một khi doanh nghiệp dự án đã được thành lập.

Ưu đãi đầu tư là những ưu đãi dành cho doanh nghiệp khi thành lập và quy định trong văn bản cấu thành doanh nghiệp, hay còn gọi là Giấy phép đầu tư. Bao gồm các tờ khai miễn thuế những năm đầu, điều khoản về cơ sở hạ tầng, quyền đối với đất đai, vv Lưu ý rằng một số ưu đãi được pháp luật quy định (tức là dự án nhận được ưu đãi khi các ưu đãi này được viết trong hồ sơ thành lập doanh nghiệp dự án). Tuy nhiên, thực tế thì các nhà tài trợ vẫn muốn xác nhận lại sự tồn tại của các ưu đãi này. Hơn nữa, do sự không rõ ràng của luật nên các nhà tài trợ muốn làm rõ các ưu đãi theo luật trong những bảo đảm của chính phủ. Trong một số trường hợp, luật chỉ quy định các nguyên tắc, trong khi các nhà tài trợ dự án yêu cầu nêu rõ các thủ tục để nhận những ưu đãi trong thỏa thuận hợp đồng kí kết giữa hai bên trong hồ sơ dự án như " Hợp đồng Xây dựng Kinh doanh chuyển giao " hay " Bảo lãnh và cam kết của Chính phủ " (GGU), hai loại tài liệu hợp đồng này cho đến nay vẫn được sử dụng để ghi lại các thỏa thuận với Nhà nước trong các dự án đầu tư cơ sở hạ tầng quy mô lớn (gần đây nhất là dự án liên quan đến năng lượng).

(1) Ưu đãi dưới Giấy chứng nhận đầu tư

Theo luật áp dụng (i) liên quan đến sửa đổi luật và (ii) thỏa thuận ràng buộc thực hiện với Nhà nước liên quan đến những thay đổi về luật, các nhà tài trợ sẽ được hưởng các ưu đãi quy định trong Giấy phép đầu tư.

Khi một điều luật mới trong Luật Đầu tư (LOI) được ban hành với các điều khoản ưu đãi hơn so với luật trước đó, thì nhà tài trợ được hưởng các điều ưu đãi này.¹

Trường hợp luật mới hoặc chính sách thay đổi ảnh hưởng xấu đến các nhà tài trợ, các nhà tài trợ vẫn sẽ có thể tiếp tục được hưởng các ưu đãi theo quy định trong Giấy phép đầu tư (IC)². Nếu không thể tiếp tục được hưởng các ưu đãi trong Giấy phép đầu tư, một hoặc hơn một trong các biện pháp sau đây sẽ được áp dụng:

- (a) Tiếp tục hưởng các lợi ích và ưu đãi;
- (b) Khấu trừ thất thoát từ thuế thu nhập
- (c) Sửa đổi mục tiêu dự án; và
- (d) Xem xét thanh toán đền bù trong một số trường hợp cụ thể cần thiết.

Luật nêu Chính phủ sẽ đưa ra quy định cụ thể về bảo đảm quyền lợi của nhà tài trợ trong trường hợp sửa đổi luật, chính sách ảnh hưởng bất lợi đến lợi ích của nhà tài trợ. Tuy nhiên chưa có quy định nào được ban hành. Đề cập duy nhất về những thay đổi của luật trong Nghị định 108 của Chính phủ ngày 22 tháng 09 năm 2006 về thực hiện Luật Đầu tư là có liên quan đến biện pháp quy định tại mục (d) ở trên. Nghị định 108 có nêu cơ quan cấp Giấy phép đầu tư sẽ đề nghị Thủ tướng Chính phủ ra quyết định bảo đảm lợi ích của nhà đầu tư khi có sửa đổi về luật hoặc chính sách ảnh hưởng xấu đến quyền lợi của các nhà đầu tư. Vì vậy, không có kết luận chắc chắn trong trường hợp có sự thay đổi bất lợi về luật.

Trong năm dự án cơ sở hạ tầng quy mô lớn, các nhà tài trợ cũng đã thông qua điểm không chắc chắn liên quan đến thay đổi về luật bằng cách ký kết với chính phủ trong thỏa thuận GGU về bảo vệ quyền lợi thích đáng, bao gồm cả bồi thường.

Trong các dự án hiện nay, Chính phủ hạn chế những hình thức thỏa thuận hợp đồng này.

(2) Các ưu đãi dưới luật được áp dụng đối với các đầu tư kết cấu hạ tầng khác nhau

1) Luật Đầu tư

Các ưu đãi quy định tại Luật Đầu tư áp dụng cho tất cả các đầu tư kết cấu hạ tầng: đầu tư theo hình thức dự án BOT, dự án BT, dự án PPP hoặc một công ty bình thường thành lập dưới hình thức công ty trách nhiệm hữu hạn hoặc công ty cổ phần.

2) Nghị định 108 về Luật Đầu tư

Nghị định 108 về Luật đầu tư có các điều khoản cụ thể về ưu đãi quy định trong Luật đầu tư. Tuy nhiên, cơ bản nêu lại các ưu đãi nêu trong Luật Đầu tư.

3) Nghị định 108 về các hợp đồng BOT

Nghị định 108 của Chính Phủ ngày 7 tháng 11 năm 2009 về các dự án BOT, BTO và BT (sau đây gọi tắt là các dự án BOT) quy định các ưu đãi đầu tư áp dụng cho các dự án này.

¹ Luật đầu tư, Điều 11.1.

² Luật đầu tư, Điều 11.2

4) Quyết định số 71

Quyết định số 71 của Thủ tướng Chính phủ ngày 09 tháng 11 năm 2010 ban hành Quy chế về đầu tư thí điểm của dự án PPP có nêu các ưu đãi đầu tư quy định tại Nghị định 108 về các hợp đồng BOT.

Lưu ý, từ quan điểm pháp lý, chưa thể thực thi các quy định trên vì có thể có các nội dung nằm ngoài thẩm quyền của Thủ tướng Chính phủ.

5) Ưu đãi

Theo các quy định luật nêu trên, một doanh nghiệp dự án được phép hưởng các ưu đãi như sau:

- Ưu đãi theo ngành và địa phương;
- Ưu đãi thuế;
- Ưu đãi thuế sử dụng đất;
- Gia hạn ưu đãi;
- Bảo lãnh của Chính phủ;
- Quyền tài sản thế chấp và quyền sử dụng đất;
- Bảo đảm cung cấp dịch vụ công cộng; và
- Bảo vệ vốn và tài sản không bị quốc hữu hóa/tước tước quyền sở hữu.

6) Các bảo đảm đặc biệt của Chính phủ

06 trường hợp chính phủ đã ký GGU (hoặc Hợp đồng BOT) để hỗ trợ một số vấn đề cụ thể như:

- Ngoại tệ, chuyển đổi đồng tiền địa phương, và khả năng chuyển ngoại tệ;
- Thực hiện (thanh toán) bảo lãnh cho các DNNN như các DN cung cấp điện và than;
- Sự ổn định của pháp luật bao gồm cả pháp luật về thuế (thay đổi trong quy định của luật);
- Bồi thường cho quốc hữu hóa; và
- Cung cấp đất và cơ sở hạ tầng.

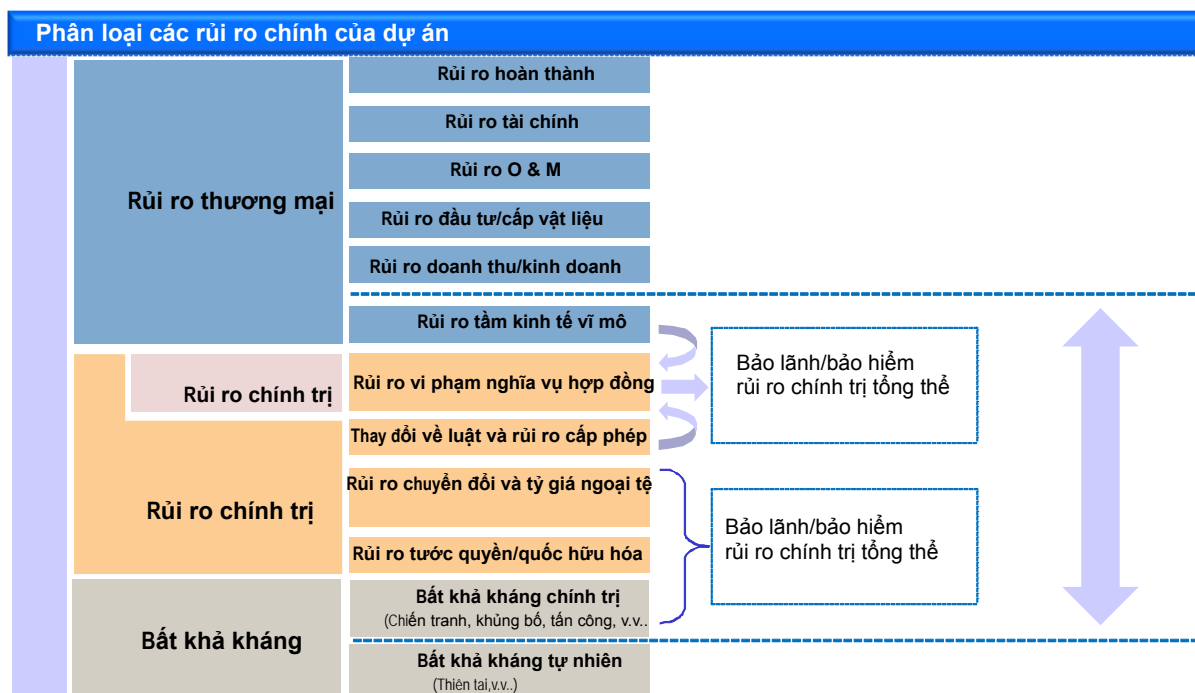
Như đã nêu trong khoản 2) ở trên, một số ưu đãi được quy định tại Nghị định 108 về Hợp đồng BOT. Tuy nhiên, làm thế nào những ưu đãi được áp dụng trong thực tế thì vẫn chưa rõ ràng. Trong các dự án cơ sở hạ tầng quy mô lớn trước đây cũng như các dự án đang đàm phán, các nhà tài trợ cố gắng làm rõ các ưu đãi mà công ty BOT và các nhà tài trợ được hưởng theo pháp luật và đưa vào trong GGU để đảm bảo chắc chắn hơn. Tuy nhiên, gần đây, Chính phủ rất thường hạn chế gói bảo lãnh đặc biệt này.

4.3.4 Hỗ trợ của các tổ chức tài chính quốc tế (IFI) và các cơ quan xuất khẩu tín dụng (ECA)

(1) Bảo đảm rủi ro từ các tổ chức tài chính quốc tế và cơ quan xuất khẩu tín dụng

1) Khái quát về các loại rủi ro dự án

Phân loại rủi ro nói chung của dự án được mô tả trong Hình sau đây. Những rủi ro được bảo hiểm theo chương trình của IFI và ECA được giải thích chi tiết trong các phần sau.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.3.1 Phân loại rủi ro dự án

2) **Những rủi ro liên quan đến kinh tế vĩ mô**

Rủi ro liên quan đến kinh tế vĩ mô được chia thành rủi ro thương mại được bảo đảm gián tiếp thông qua các chương trình của IFI và ECA, với hình thức bảo đảm "vi phạm nghĩa vụ hợp đồng". Rủi ro biến động lãi suất, lạm phát, và tỷ giá ngoại hối cũng bao gồm trong hình thức rủi ro này.

3) **Rủi ro chính trị**

a) **Vi phạm nghĩa vụ hợp đồng**

Đây là rủi ro mà Chính phủ của nước có dự án hay cơ quan của chính phủ có thể vi phạm những nghĩa vụ quy định trong hợp đồng dự án. Hình thức này được gọi là "rủi ro chính trị" trong một số chương trình IFI và ECA.

b) **Thay đổi về luật và Giấy phép của cơ quan có thẩm quyền**

Chính phủ, các cơ quan thuộc chính phủ có thể thay đổi các luật liên quan đến dự án hoặc thu hồi giấy phép đã cấp.

c) **Chuyển đổi và Tỷ giá ngoại tệ**

Chính phủ, ngân hàng trung ương của nước có dự án có thể ban hành quy định thay đổi tỷ giá chuyển đổi luồng tiền dự án từ tiền địa phương sang các ngoại tệ như đô-la Mỹ, hoặc chuyển dòng tiền của dự án bằng nội tệ sang ngoại tệ như đô-la Mỹ, hoặc chuyển luồng tiền dự án sang các tài khoản nước ngoài.

d) Tước quyền sở hữu hoặc quốc hữu hóa dự án







Chính phủ của nước có dự án có thể tước quyền sở hữu hoặc quốc hữu hóa dự án thuộc sở hữu của các nhà tài trợ dự án.

e) Bất khả kháng về chính trị

Mua sắm vật tư của dự án hoặc sản phẩm và cung cấp dịch vụ có thể trực tiếp hoặc gián tiếp bị ảnh hưởng bởi chiến tranh, dân sự, khủng bố, tấn công, vv..

(2) Các tổ chức tài chính quốc tế và công ty xuất khẩu tín dụng chủ yếu và chương trình của các cơ quan này

Bảng sau đây là danh sách các tổ chức tài chính quốc tế và các công ty xuất khẩu tín dụng và mô tả khái quát về các chương trình tài chính của các cơ quan này. Phạm vi rủi ro có tùy thuộc vào từng cơ quan/tổ chức và chương trình của họ.

Major Support Programs by ECAs for Infrastructure Development Project in Developing Countries							
	Name of the Organization	Category	Support Program				Coverage of guarantee/insurance
			Equity	Loan	Investment Insurance	Loan Guarantee /Insurance	
	Asian Development Bank	International Financial Institutions	○	○	○	○ (Guarantee)	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Political risk guarantee and partial credit guarantee ◆ Political risk guarantee covering four major political risk (*)
	Multilateral Investment Guarantee Agency	International Financial Institutions			○	○ (Guarantee)	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Political risk guarantee covering four major political risk (*)
	International Finance Corporation	International Financial Institutions	○	○		○ (Guarantee)	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Partial risk guarantee
	Overseas Private Investment Corporation	Export Credit Agencies (US)		○	○	○ (Insurance)	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Political risk insurance ◆ Covering political violence, expropriation /nationalization, regulation on transfer or exchange of foreign currencies, generally
	Japan Bank for International Cooperation	Export Credit Agencies (Japan)	○	○	(**)	○ (Guarantee)	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Political risk guarantee is common in project finance. ◆ Covering four major political risk
	Nippon Export and Investment Insurance	Export Credit Agencies (Japan)			○	○ (Insurance)	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Loan insurance covering credit risk in addition to political risk ◆ Covering four major political risk

(*) ①Political violence such as War and Civil-war (although coverage depends on agencies, ②Expropriation/ nationalization, ③Regulation on transfer or exchange of foreign currencies, ④Breach of contract (whose coverage depends on agencies)

(**) As for the equity back finance, "Political risk immunized" loan program is available which indulgence of loan repayment when nonpayment of dividend occurs.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.3.2 Chương trình hỗ trợ của IFI và ECA

(3) Dự kiến tái thực hiện hỗ trợ đầu tư tư nhân (PSIF) của JICA

Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA) trước đây đã có một chương trình tài trợ vốn cho khu vực tư nhân (khu vực tư nhân đầu tư (PSIF)) để góp phần giải quyết các thách thức phát triển ở các nước đang phát triển. Tuy nhiên, Chính phủ Nhật Bản đã quyết định dừng áp dụng PSIF vào các dự án mới từ năm 2002.

Chính phủ Nhật Bản đã chính thức đưa ra "Chiến lược tăng trưởng mới" từ tháng 06 năm 2011 có đề cập đến PSIF "Dự kiến Đề án tài trợ vốn cho khu vực tư nhân của JICA sẽ được tái triển khai để bắt kịp mới các dự án phát triển cấp thiết nhất nhưng gặp khó khăn về kinh phí do các tổ chức tài chính thương mại hiện có cấp. Đối với việc tái triển khai PSIF, cần phải xây dựng một hệ thống phân tích và quản lý rủi ro, dựa trên nghiên cứu đầy đủ và đánh giá các dự án hiện có trước đây đã áp dụng PSIF trên cả hai khía cạnh ưu và nhược điểm.

Vì vậy, sau khi tái thực hiện PSIF- đề án JICA, cũng sẽ là một trong những kênh tài trợ.

4.4 Cấu trúc các dự án đường bộ ở Việt Nam

Việc quản lý/ hoạt động ngăn ngừa rủi ro và cấu trúc gói bảo lãnh sẽ là cốt lõi trong thiết kế đề xuất dự án đường cao tốc. Ở đây, Nghiên cứu sẽ đưa ra một số cấu trúc thiết kế để xét kịch bản cụ thể trong Chương 7.

Cấu trúc thiết kế được chia thành:

4.4.1 Hỗ trợ của Chính phủ

Tỷ lệ nội hoàn (IRR) dự án hấp dẫn sẽ là cơ sở đánh giá cho cả nhà đầu tư và bên cho vay. Do đó, cơ chế hỗ trợ khá quan trọng để đem lại một tỷ lệ nội hoàn của dự án ở mức chấp nhận được. Có một số khả năng hỗ trợ như sau:

- Trước tiên, đó là hỗ trợ chi phí thu hồi đất. Đây có thể coi là một phần kế hoạch cơ sở trong cấu trúc dự án đường bộ. Nghiên cứu đã tìm hiểu một số trường hợp hỗ trợ giá đất đã được phê duyệt.
- Thứ hai, hỗ trợ các công trình phụ trợ trên đường cao tốc như môi trường xung quanh các nút giao, khu vực bãi đỗ/phát triển các khu dịch vụ. Luật BOT (Nghị định 108) đề cập khả năng hỗ trợ cho các dự án ưu tiên cao. Điều này được xem là một hỗ trợ bổ sung cần thiết khi IRR dự án không đạt được mức mục tiêu sau khi đã hỗ trợ giá đất.
- Thứ ba, hỗ trợ chi phí xây dựng. Tuy không dễ và phải được cân nhắc kỹ lưỡng quyết định cuối cùng nhưng Nghị định 108 về BOT cho phép mức hỗ trợ lên tới 49%, nghĩa là không trái với quy định pháp luật. Ngoài ra, Bộ KH & ĐT cũng đưa ra những thảo luận về Quỹ bù lỗ. Như thay đổi thông qua mô hình cho thuê, đây là mô hình dành cho Chính phủ để phát triển một phần tuyến cao tốc và cho tư nhân thuê một phần ở mức phí hỗ trợ cố định.

4.4.2 Bảo đảm của Chính phủ

Đây là hình thức hỗ trợ dự phòng và một số điểm cần nghiên cứu sâu hơn đối với hình thức này:

- Thứ nhất là đảm bảo doanh thu tối thiểu. Loại hình này áp dụng khá thành công ở Hàn Quốc và Chile. Theo tìm hiểu của Đoàn nghiên cứu, ở Hàn Quốc có 13 dự án áp dụng bảo đảm doanh thu và ở Chile có hơn 10 dự án. Cụ thể như dự án đường cao tốc dẫn tới sân bay Incheon có mức bảo đảm doanh thu tối thiểu dưới 80% và tối đa trên 110%. Gần đây, một số nước như Brazil, Mexico, Argentina and châu phi cũng đã áp dụng mô hình này. Đây là hình thức đang trở nên khá phổ biến đối với các dự án thu phí đường bộ đầu tư bằng nguồn vốn PPP ở các nước đang phát triển. Dự án QL51 cũng có một điều khoản bảo đảm tương tự. Qua thảo luận sơ bộ, đây cũng có thể coi là một phần của kế hoạch cơ sở nhằm thu hút đầu tư.
- Thứ hai, cần phải xem xét các phương án thiết kế đảm bảo mức thu phí. Nghiên cứu đã tìm hiểu các phê duyệt trước đây về điều chỉnh mức thu phí dựa trên một công thức xác định phí từ trước. Ngoài ra, đảm bảo mức thu phí có thể xem xét là điều khoản "vi phạm hợp đồng" của hợp đồng BOT.
- Thứ ba, Nghiên cứu xét đến cả khả năng bảo đảm bằng hình thức "mua lại cổ phần" của chính phủ. Theo đó, bên cho vay có thể giảm thiểu rủi ro trong trường hợp SPC không có khả năng trả nợ.

4.4.3 Bảo đảm cho nhà tài trợ/nhà thầu:

- Trước hết, đây là gói bảo lãnh cơ bản trong hợp đồng dự án. Bao gồm các quyền đối với bên cho vay để kiểm soát các hoạt động khai thác. Ngoài ra, còn có các điều khoản hợp đồng để đảm bảo thế chấp quyền sử dụng đất, tài sản cố định, cổ phần hoặc vốn trong SPC Bao gồm cả điều khoản để bảo đảm gói bảo lãnh đối với tài khoản trong và ngoài nước.
- Thứ hai, có thể xét đến bảo lãnh phụ trợ từ các bên góp vốn. Điều này là để có được cam kết lâu dài của các bên góp vốn cho sự thành công của doanh nghiệp đường cao tốc. Ví dụ như có thể thảo luận

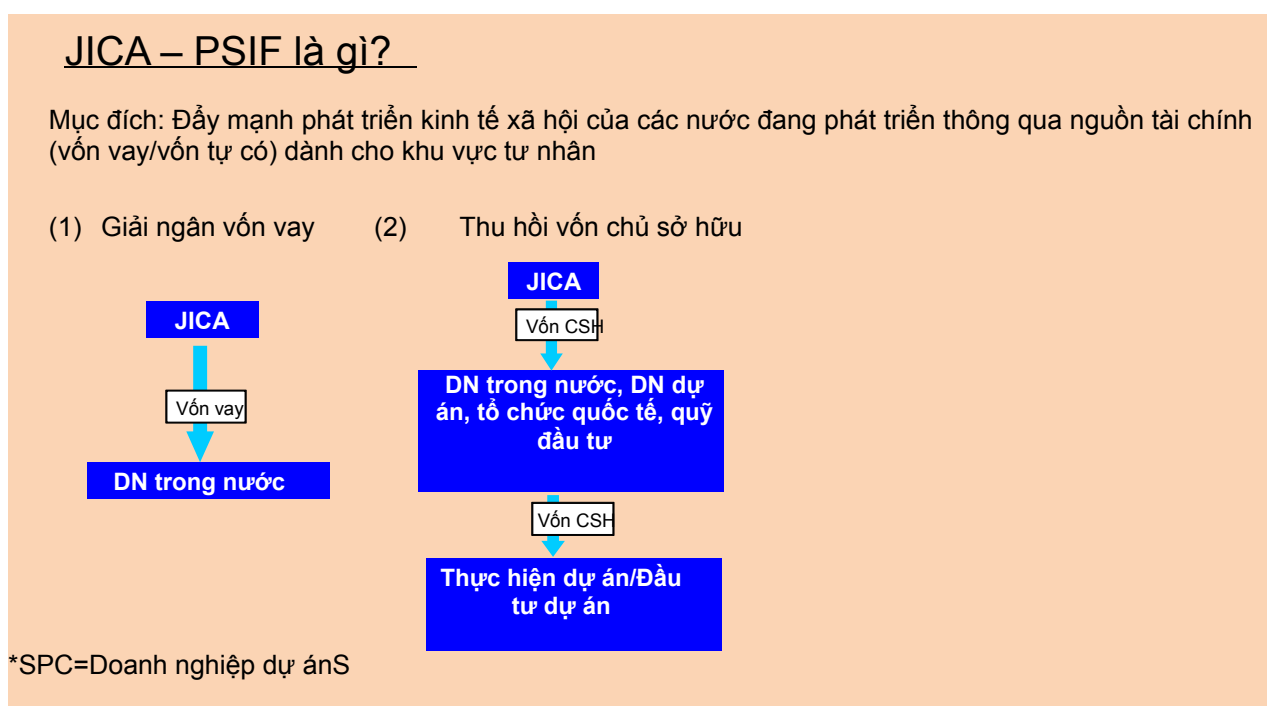
để lập một tài khoản ký quỹ giữa bên góp vốn. Tài khoản này sẽ hoạt động như bộ đệm thanh khoản trong trường hợp các SPC bị thâm hụt vốn luân chuyển trong giai đoạn đầu hoạt động.

CHƯƠNG 5 SỰ CẦN THIẾT CỦA ĐẦU TƯ KHU VỰC TƯ NHÂN (PSIF)

Theo “Quy hoạch tổng thể đường bộ cao tốc Bắc – Nam” JICA đã hỗ trợ lập dự án, kinh phí thực hiện xây dựng mạng lưới đường cao tốc Bắc – Nam ước tính khoảng 66 tỷ đô la Mỹ. Các dự án chính phủ đã phê duyệt thực hiện chiếm khoảng 12 tỷ và hầu hết trong số đó là nguồn vốn huy động từ ODA Nhật bản, Ngân hàng Thế giới và Ngân hàng Phát triển Châu Á. Phần còn lại 54 tỷ đô sẽ huy động từ nhiều nguồn khác nhau. Sẽ là rất khó nếu chỉ sử dụng nguồn vốn công của chính phủ Việt Nam và các nguồn ODA, vì vậy, cần tăng cường huy động đầu tư tư nhân và đồng thời chính phủ cũng phải ban hành cơ chế tương ứng để huy động vốn.

Trên cơ sở đó, để khuyến khích đầu tư tư nhân theo từng ngành, cần phải đưa ra cơ cấu nguồn vốn phù hợp đối với khu vực tư nhân tùy theo điều kiện và kinh nghiệm của từng nước cũng như từng lĩnh vực. Trong bối cảnh đó, JICA cũng có lợi thế khi đưa ra mô hình JICA-PSIF dành cho khu vực tư nhân trên cơ sở những kinh nghiệm và hiểu biết của mình về Việt Nam và đặc biệt trong lĩnh vực phát triển đường bộ cao tốc.

JICA-PSIF là cơ chế hỗ trợ tài chính để đẩy mạnh phát triển kinh tế xã hội của các nước đang phát triển thông qua nguồn tài chính (vốn vay/vốn tự có) đối với khu vực tư nhân, như trong hình sau đây:



Nguồn: JICA

Hình 5.01 Khái niệm JICA – PSIF

5.1 Khuyến khích các nhà đầu tư nước ngoài

5.1.1 Thực hiện đề án khảo sát xây dựng mô hình PPP

Ngoài JICA-PSIF, JICA còn đưa ra một cơ chế hay còn gọi là “Đề án khảo sát xây dựng mô hình PPP đối với các dự án cơ sở hạ tầng”. Mục đích của khảo sát này là thực hiện xác định và chuẩn bị các dự án cơ sở hạ tầng PPP có khả năng hỗ trợ vốn ODA của JICA bao gồm vốn vay bằng đồng Yên Nhật và tài chính khu vực tư nhân.

JICA giữ vai trò kép trong việc thực hiện dự án cơ sở hạ tầng PPP ở các nước đang phát triển, vừa là bên “Xúc tiến dự án” và vừa là “Bên cho vay”. Đề án khảo sát chuẩn bị rất quan trọng đối với JICA để thực hiện vai trò Xúc tiến dự án vì JICA có kinh nghiệm về chính sách và lĩnh vực này và đồng thời thực hiện vai trò phối hợp với các cơ quan hữu quan của chính phủ trong quá trình đánh giá chuẩn bị PPP. Vai trò này đặc biệt có ý nghĩa thúc đẩy sự tham gia của các nhà đầu tư nước ngoài, do đó các nước có thể tận dụng các nguồn lực khác nhau bao gồm các nguồn tài chính mà các nhà đầu tư nước ngoài có thể mang lại.

Sau đây là những nét chính trong Đề án khảo sát chuẩn bị PPP:

<TỔNG QUAN>

- JICA đã triển khai chương trình hỗ trợ Nghiên cứu khả thi PPP từ tháng 3 năm 2010.
- JICA mời các công ty tư nhân gửi các đề xuất nghiên cứu về cơ sở hạ tầng PPP. Việc lựa chọn được thực hiện bởi JICA và một bên thứ 3.

1. Người nộp đơn

Công ty tư nhân (đăng ký tại Nhật Bản) hoặc tập đoàn, có ý định đầu tư vào cơ sở hạ tầng PPP sau khi nghiên cứu hoàn thành.

2. Hỗ trợ của JICA

Tối đa là 150 triệu JPY. (tương đương 1.80 triệu đồng) bao gồm một phần kinh phí dành cho nghiên cứu.

(ví dụ như tiền công, chi phí đi lại, chi phí khác.)

3 Lựa chọn



4. Các quốc gia mục tiêu

Tất cả các quốc gia có thể nhận được vốn ODA của JICA

5. Các dự án đủ điều kiện phải đáp ứng các tiêu chuẩn sau đây:

- Hiệu quả phát triển:

Các dự án đề xuất phải góp phần phát triển kinh tế và xã hội, tái thiết và ổn định kinh tế của các nước đang phát triển

- Khả năng hỗ trợ sử dụng ODA của JICA:

Các dự án đề xuất có khả năng khi chính phủ các nước nhận hỗ trợ sẽ gửi "các yêu cầu hỗ trợ ODA" đến chính phủ Nhật Bản. Các nước này sẽ phải tuân theo các chủ trương của JICA và chính phủ Nhật Bản..

- Các hình thức tham gia của tư nhân:

Bao gồm xây dựng và quản lý (ví dụ như hợp đồng khai thác hoặc tư nhân hóa các dự án đã hoàn thành không đủ điều kiện).

6. Các công ty đủ điều kiện có thể gửi đề xuất

Các công ty kiến nghị cần phải có kế hoạch tham gia vào các dự án PPP như các nhà đầu tư tiềm năng (Lưu ý: các hiệp hội và các công ty tư vấn có thể tham gia).

7. Kết quả cuối cùng của nghiên cứu khảo sát

Các báo cáo khảo sát chuẩn bị (cấp nghiên cứu khả thi)

8. Dự kiến sử dụng kết quả nghiên cứu

-Tương tự các khảo sát chuẩn bị thông thường của JICA, kết quả nghiên cứu sẽ được trao cho các nước tiếp nhận

- để xem xét tính khả thi của dự án đề xuất
- là tài liệu dự án yêu cầu hỗ trợ ODA của Nhật Bản

Lưu ý: Việc nhượng quyền tư nhân của các dự án đề xuất sẽ do bên tiếp nhận (tức là không liên quan giữa nhượng quyền sau khi nghiên cứu và lựa chọn công ty thực hiện nghiên cứu của JICA).

Nguồn: JICA

Hình 5.1.1 Khái quát đề án khảo sát chuẩn bị PPP

5.1.2 Phối hợp với Chính phủ Việt Nam

JICA có nhiệm vụ góp phần vào phát triển kinh tế của các nước đang phát triển với vai trò là cơ quan phát triển. JICA có mối quan hệ chặt chẽ bởi sự tin tưởng và mạng lưới gắn kết với chính phủ của các nước đang phát triển thông qua các hỗ trợ liên tục như hỗ trợ kỹ thuật (quy hoạch tổng thể, nghiên cứu khả thi, cải cách thể chế, nâng cao năng lực) và vốn vay bằng đồng Yên Nhật. Thông qua sử dụng hỗ trợ kỹ thuật và vốn vay ODA, JICA – PSIF có thể tăng giá trị cho dự án. Ví dụ, như hỗ trợ cho các dự án cơ sở hạ tầng PPP, JICA hỗ trợ khung thể chế và pháp lý, nếu quốc gia mục tiêu thiếu các quy tắc và quy định liên quan đến các dự án PPP.

5.1.3 Phối hợp với các nhà đầu tư

JICA-PSIF chia sẻ rủi ro dự án với các doanh nghiệp đầu tư tư nhân bằng cách tham gia đầu tư vào các dự án đó trong trường hợp đó là các dự án cơ sở hạ tầng PPP. Đồng thời mô hình của JICA giúp giảm rủi ro hoạt động của chính phủ các nước đang phát triển thông qua đàm phán với chính phủ các nước đó về khuyến nghị chính sách hoặc hoạch định chính sách PPP. Ngoài ra, JICA giám sát việc thực hiện tổng thể các dự án PPP. JICA sẽ đóng một vai trò điều phối nếu các nhà đầu tư là các doanh nghiệp của Nhật.

5.1.4 Phối hợp với các bên liên quan

JICA-PSIF có thể tạo dựng cơ chế đồng tài trợ với các tổ chức tài chính khác như Ngân hàng Thế giới và ADB. JICA có thể đóng một vai trò xúc tác tổ chức việc cho vay hợp vốn với các cơ quan phát triển khác nhau, các tổ chức tài chính quốc tế và các ngân hàng thương mại.

5.2 Chia sẻ rủi ro như nhà đầu tư

5.2.1 Rủi ro vốn chủ sở hữu

Như đã nêu trước đó, JICA-PSIF tạo điều kiện thuận lợi về vốn chủ sở hữu. Mặc dù việc bơm vốn chỉ giới hạn ở mức một phần tư tổng số vốn chủ sở hữu, JICA vẫn có thể chia sẻ rủi ro dự án với các nhà đầu tư tư nhân và giữ vai trò xúc tiến dự án thông qua thương thảo với chính phủ Việt Nam và giảm thiểu các rủi ro liên quan đến chủ trương chính sách cũng như đến các hoạt động của các cơ quan chính phủ liên quan. JICA còn đóng vai trò quan trọng tạo điều kiện thảo luận giữa các nhà đầu tư, đặc biệt là giữa các nhà đầu tư trong nước và nhà đầu tư Nhật Bản để xây dựng một tổ công tác và tiến hành làm việc với các cơ quan chính phủ có liên quan để tìm kiếm những hỗ trợ cần thiết của Chính phủ và các đảm bảo cho dự án trước khi thiết lập một SPC.

Sau đây là những nét chính về vốn chủ sở hữu PSIF.

<DỰ KIẾN>

VỐN CHỦ SỞ HỮU

- **Các nhà đầu tư**
JICA đầu tư vào các dự án có tính khả thi cao (hoặc vốn)
e.g. Doanh nghiệp dự án cơ sở hạ tầng PPP (SPC), nhà tài trợ riêng của dự án (Nhật/không phải Nhật, Nhật/Việt Nam hoặc cá thể)
- **Đóng góp**
JICA không thể đóng góp phần lớn.
- **Chính sách thoát**
Xây dựng kế hoạch lối thoát cần thiết để hoàn thành chuyển đổi sang kinh doanh tư nhân ổn định

Nguồn: JICA

Hình 5.2.1 Khái quát về tài chính vốn chủ sở hữu PSIF

5.2.2 Kinh nghiệm chuyên môn PPP ở Việt Nam và ngành đường bộ cao tốc

JICA đã tiến hành nghiên cứu toàn diện về phát triển bền vững hệ thống giao thông vận tải (VITRANSS 2) 2007-2009, trong đó bao gồm quy hoạch tổng thể đường cao tốc, cùng với việc xem xét quản lý mạng lưới đường cao tốc thiết lập cũng như đánh giá lại chủ trương tư nhân hóa và chính sách PPP của giao thông khu vực. JICA có kinh nghiệm đối với các dự án đường cao tốc như HCM - Long Thành - Dầu Giây và đường cao tốc Hà Nội - Thái Nguyên. Và đây là những kinh nghiệm quan trọng đối với thực hiện dự án đường cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu.

5.3 Cho vay ưu đãi dài hạn với vai trò là bên cho vay

5.3.1 Cho vay ưu đãi dài hạn tối ưu

Vay JICA-PSIF có những điều khoản tương tự với vay ODA bằng đồng yên Nhật, cụ thể như sau:

<DỰ KIẾN>

TÀI TRỢ BẰNG VAY NỢ

- Tỷ giá cố định (Tỷ giá cơ sở: Trái phiếu chính phủ Nhật bản cộng *, JPY-denominated*, Khoản vay dài hạn (trong khoảng 20 năm) trong thời gian ân hạn

* Khả năng cho vay các ngoại tệ khác, tỷ giá cho vay khác nhau.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.3.1 Khái quát về PSIF – Tài trợ bằng vay nợ

Vốn vay JICA-PSIF sẽ hỗ trợ khu vực tư nhân cả trong và ngoài nước trong tài trợ cho dự án tại các nước kém phát triển chưa có hình thức cho vay dài hạn, lãi suất thấp, mà trong nhiều trường hợp đây là nguồn vốn quan trọng đối với một dự án cơ sở hạ tầng PPP. Không giống như các khoản vay ODA, PSIF sẽ không yêu cầu bảo đảm từ Chính phủ Việt Nam và sẽ được quản lý theo phương thức như hạn chế xin tài trợ cho dự án.

5.3.2 Tác động của vốn vay PSIF

Vốn vay JICA-PSIF có thể là khoản vay lãi suất thấp (Trái phiếu chính phủ Nhật bản cộng với bảo hiểm rủi ro bao gồm rủi ro triết khấu tỷ giá hối đoái) so với mức lãi suất hiện tại của vay thương mại dài hạn tại Việt Nam, có thể nói rằng kỳ hạn vay 15 năm lớn hơn 15% / năm. Kỳ hạn cho vay dài hạn (khoảng 30 năm, bao gồm cả thời gian ân hạn) của vay PSIF sẽ tạo khả năng để hoàn vốn cho dự án đường cao tốc. Vốn vay PSIF của JICA đem lại hiệu quả kép cho cả nhà đầu tư và chính phủ. Áp dụng các khoản vay PSIF của JICA sẽ mang lại lợi nhuận cho nhà đầu tư tư nhân, cụ thể là tỷ lệ nội hoàn vốn tự có của dự án, từ quan điểm chính phủ, PSIF giúp giảm thiểu trợ cấp của chính phủ để làm nổi các dự án. Hiệu quả cụ thể của việc áp dụng các khoản vay PSIF của JICA đối với dự án đường cao tốc BV được phân tích và đánh giá trong Chương 8 của báo cáo này.

CHƯƠNG 6 NGHIÊN CỨU ĐẦU TƯ THEO MÔ HÌNH BOT/PPP CHO 05 DỰ ÁN PHÁT TRIỂN ĐƯỜNG CAO TỐC Ở MIỀN NAM VIỆT NAM

6.1 Hiện trạng 05 dự án đường cao tốc được đề xuất nghiên cứu mô hình BOT/PPP

6.1.1 Các bên liên quan trong 05 dự án xây dựng đường cao tốc

(1) Công ty Cổ phần Đường Cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu (BVEC)

BVEC được thành lập năm 2008 là công ty phát triển đường cao tốc Biên Hòa-Vũng Tàu. Các cổ đông chính là i) Tổng công ty đầu tư phát triển đô thị và Khu công nghiệp Việt Nam (IDICO), ii) Ngân hàng Đầu tư và Phát triển Việt Nam (BIDV), và iii) Tổng công ty Sông Đà. Tỷ lệ góp vốn của các cổ đông: IDICO (30%), Tổng công ty Sông Đà (30%) và BIDV (21%). BVEC cũng được cấp giấy phép kinh doanh và mở rộng quốc lộ 51, hiện đã thực hiện hợp đồng nhượng quyền với Bộ GTVT (các cơ quan đại diện Chính phủ trong hợp đồng). Quốc lộ 51 hiện đang được thi công mở rộng trong đó BVEC đưa ra mức phí đối với phương tiện sử dụng tuyến đường này. Đối với đường cao tốc Biên Hòa-Vũng Tàu, BVEC đóng vai trò là chủ đầu tư và sẽ thành lập một công ty dự án quản lý đường cao tốc Biên Hòa-Vũng Tàu (tính đến tháng 04 năm 2011).

(2) Công ty phát triển đường cao tốc BIDV (BDEC)

BDEC được thành lập năm 2007 là công ty quản lý đường cao tốc TP HCM-Trung Lương-Mỹ Thuận. BDEC là công ty cổ phần đầu tư được góp vốn từ tám (8) cổ đông trong đó BIDV là cổ đông lớn nhất, nắm giữ 25% cổ phần. BDEC được thu phí trên Đoạn TP HCM-Trung Lương (khoảng 40 km) do Bộ GTVT xây dựng và dự kiến sẽ hoàn trả chi phí đầu tư (10.000 tỷ đồng) cho Bộ GTVT bằng thu phí trong 25 năm. BDEC cũng được cấp phép kinh doanh về xây dựng và thu phí đoạn cao tốc Trung Lương- Mỹ Thuận đang chờ thi công (tính đến tháng 04 năm 2011).

(3) Ban Quản lý Dự án Mỹ Thuận (BQLDA)

BQLDA Mỹ Thuận là Ban quản lý dự án trực thuộc Bộ GTVT, chịu trách nhiệm về Đường cao tốc Mỹ Thuận – Cần Thơ, Đường vành đai 3 và vành đai 4. BQLDA Mỹ Thuận dự kiến sẽ chuyển đổi thành công ty cổ phần và đề án cũng đã trình Bộ GTVT và đang đợi duyệt. BQLDA Mỹ Thuận sẽ được chuyển đổi thành Công ty Đầu tư, Phát triển và Quản lý dự án hạ tầng giao thông vận tải Cửu Long (gọi là Cửu Long CIPM) (tính đến tháng 04 năm 2011).

6.1.2 Phương pháp nghiên cứu

(1) Dự án đường cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu

Nghiên cứu mô hình đầu tư BOT/PPP cho dự án đường cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu được trình bày trong Bảng 6.1.1 dưới. Do đây là dự án được ưu tiên cao nhất, nên việc tổ chức thảo luận cùng BVEC cũng đã được tiến hành sát sao. Ngoài ra, Đoàn nghiên cứu cũng đã có các buổi làm việc với các bộ ngành liên quan như Bộ Tài chính, Bộ GTVT, Bộ KHĐT và Ngân hàng BIDV để xác nhận môi trường đầu tư đối với dự án này.

Bảng 6.1.1 Phương pháp nghiên cứu dự án đường cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu

STT	Nội dung	Phương pháp nghiên cứu
1	Hiện trạng	<ul style="list-style-type: none"> - Thảo luận với BVEC - Điều tra thực địa - Rà soát báo cáo NCKT - Rà soát các tài liệu liên quan
2	Nội dung kỹ thuật	<ul style="list-style-type: none"> - Điều tra thực địa - Khảo sát giao thông bổ sung - Rà soát báo cáo NCKT - Thảo luận với TEDI về nghiên cứu khả thi - Rà soát các tài liệu liên quan
3	Môi trường	<ul style="list-style-type: none"> - Điều tra thực địa - Rà soát báo cáo NCKT - Thảo luận với TEDI về nghiên cứu khả thi - Rà soát các tài liệu liên quan
4	Đầu tư	<ul style="list-style-type: none"> - Thảo luận với BVEC - Điều tra thực địa - Rà soát báo cáo NCKT - Thảo luận với TEDI về nghiên cứu khả thi - Rà soát các tài liệu liên quan - Thảo luận với Bộ TC, Bộ GTVT, Bộ KHĐT, BIDV - Thảo luận với cơ quan cấp địa phương - Phỏng vấn các công ty Nhật tại Việt Nam
5	Khác	<ul style="list-style-type: none"> - Tổ chức hội thảo (ngày 23/04/2011)

(2) Dự án đường cao tốc Trung Lương – Mỹ Thuận

Nội dung phương pháp nghiên cứu mô hình đầu tư BOT/PPP đối với dự án đường cao tốc Trung Lương- Mỹ Thuận được trình bày trong Bảng 6.1.2.

Trong thời gian thực hiện nghiên cứu, đoàn nghiên cứu đã tổ chức nhiều buổi thảo luận với BEDC. Đồng thời BEDC cũng đã cung cấp cho đoàn nghiên cứu một CDROM, được coi là tài liệu sử dụng để kêu gọi các nhà đầu tư, bao gồm các thông tin về các nhà đầu tư (Tháng 03/2011).

Bảng 6.1.2 Phương pháp nghiên cứu trong dự án đường cao tốc Trung Lương – Mỹ Thuận

STT	Nội dung	Phương pháp nghiên cứu
1	Hiện trạng	<ul style="list-style-type: none"> - Thảo luận với BEDC - Rà soát các tài liệu liên quan
2	Nội dung kỹ thuật	<ul style="list-style-type: none"> - Rà soát chung
3	Môi trường	<ul style="list-style-type: none"> - Rà soát chung
4	Đầu tư	<ul style="list-style-type: none"> - Thảo luận với BEDC - Rà soát các tài liệu liên quan - Phỏng vấn các công ty nhật ở Việt Nam

(3) Các dự án đường cao tốc Mỹ Thuận – Cần Thơ và Dự án đường vành đai 3 và Đường vành đai 4

Nghiên cứu mô hình đầu tư BOT/PPP cho dự án đường cao tốc Mỹ Thuận – Cần Thơ và Đường vành đai 3 và 4 được trình bày như trong Bảng 6.1.3.

Trong thời gian thực hiện nghiên cứu, Đoàn nghiên cứu đã tổ chức thảo luận với Ban QLDA Mỹ Thuận. Đồng thời, Ban QLDA Mỹ Thuận cũng cung cấp một số tài liệu theo từng hợp phần và tiến độ dự án cho đoàn nghiên cứu.

Bảng 6.1.3 Phương pháp nghiên cứu trong Dự án đường cao tốc Mỹ Thuận – Cần Thơ và Đường vành đai 3 và vành đai 4

STT	Nội dung	Phương pháp nghiên cứu
1	Hiện trạng	- Thảo luận với Ban QLDA Mỹ Thuận - Rà soát các tài liệu liên quan
2	Nội dung kỹ thuật	- Rà soát chung
3	Môi trường	- Rà soát chung
4	Đầu tư	- Thảo luận với Ban QLDA Mỹ Thuận - Rà soát các tài liệu liên quan - Phỏng vấn các công ty Nhật ở Việt Nam

6.1.3 Hiện trạng và các vấn đề trong 05 dự án đường cao tốc**(1) Dự án đường cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu**

Dự án Biên Hòa-Vũng Tàu hiện đang được nghiên cứu khả thi theo hợp đồng phụ với TEDI (Công ty tư vấn thiết kế giao thông vận tải). Nghiên cứu khả thi dự kiến sẽ hoàn thành vào cuối tháng Ba năm 2011 và sau đó sẽ được Đoàn nghiên cứu JICA rà soát đánh giá lại đến tháng 06 năm 2011, và cuối cùng sẽ trình lên Thủ tướng phê duyệt (tính đến tháng 05/2011).

Đường cao tốc Biên Hòa-Vũng Tàu được đề xuất là dự án BOT theo Nghị định 108 của Chính phủ. Tổng công ty đường cao Biên Hòa – Vũng Tàu (BVEC) đã lập kế hoạch thực hiện dự án; giai đoạn I (Đoạn Biên Hòa-Phy Mỹ, 46km): thiết kế và xây dựng trong giai đoạn từ 2013-2016, đưa vào khai thác năm 2017, và giai đoạn II (đoạn còn lại, 22 km): Khai thác năm 2027. Dự án này sẽ theo hình thức liên doanh vốn Nhật Bản và Việt Nam và có thể là dự án đầu tiên nhận được cho vốn vay trực tiếp của Chính phủ Nhật bản thông qua Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật bản (JICA). Hai vấn đề chủ yếu: Một là, công tác giải phóng mặt bằng, thu hồi đất bao gồm Đánh giá tác động môi trường (EIA) và Kế hoạch thực hiện tái định cư (RAP) theo hướng dẫn JICA sẽ được thực hiện trong thời gian ngắn. Thứ hai, kế hoạch tài chính về vốn chủ sở hữu và nợ bao gồm các nhà đầu tư và các bên cho vay dựa trên thẩm định. Tuy nhiên, cần phải có thời gian để hoàn tất thỏa thuận tài chính giữa các bên liên quan. Theo đó, kế hoạch thực hiện toàn diện bao gồm các nhiệm vụ cần thiết sẽ được triển khai kịp thời cho dự án.

(2) Dự án đường cao tốc Trung Lương – Mỹ Thuận

Tuyến cao tốc Trung Lương- Mỹ Thuận hiện đang tạm hoãn thi công do thiếu vốn. Tổng vốn đã thanh toán là đến nay là 30 tỷ đồng cho NCKT và thiết kế cơ sở trong khi số vốn còn lại (18 nghìn tỷ đồng) quá lớn buộc BDEC phải có kế hoạch chuyển đổi từ hình thức đầu tư BOT (BDEC đã thực hiện hợp đồng BOT với Bộ GTVT) sang hình thức đầu tư PPP. Tuy nhiên, mô hình đầu tư PPP để có thể thu hút vốn tư nhân cũng là một vấn đề cần phải xem xét do những quy định trong Quyết định 71(tính đến tháng 05/2011).

BDEC có thể đưa ra giải pháp tình thế như yêu cầu chính phủ tài trợ chi phí xây dựng cho đoạn cao tốc Trung Lương- Mỹ Thuận như Bộ GTVT đã làm trước đây đối với đoạn Tp.HCM – Trung Lương. BDEC được phép khai thác kinh doanh đoạn Tp.HCM – Trung Lương dựa trên hợp đồng nhượng quyền quản lý và khai thác và dự kiến hoàn trả 500 triệu USD cho Bộ GTVT bằng doanh thu thu phí. Biện pháp tương tự sẽ được áp dụng cho đoạn Trung Lương -Mỹ Thuận (tính đến tháng 03/2011).

(3) Dự án đường cao tốc Mỹ Thuận – Cần Thơ

Dự án đường cao tốc Mỹ Thuận-Cần Thơ hiện được đưa vào danh mục dự án của ADB. Được biết Ngân hàng phát triển Châu Á (ADB) sẽ sớm tiến hành nghiên cứu PPTA. Đoạn Mỹ Thuận-Cần Thơ là một phần của đường cao tốc phía Nam từ Tp.HCM đến Cần Thơ. Vì thế, đoạn

này bị hạn chế bởi tiến độ thực hiện của các đoạn khác như: Trung Lương-Mỹ Thuận. Kế hoạch đối với dự án này vẫn chưa được triển khai nghiên cứu thêm. Ban QLDA Mỹ Thuận đang có kế hoạch tăng vốn đầu tư trên thế chấp doanh thu thu phí từ cầu Cần Thơ và vốn vay thông thường (OCR) của ADB. Các nguồn vốn này sẽ là nguồn vốn chủ sở hữu và khoản cho vay đối với doanh nghiệp dự án đường cao tốc Mỹ Thuận-Cần Thơ. Bước tiếp theo là thiết kế chi tiết và xây dựng đường cao tốc Mỹ Thuận-Cần Thơ, tuy nhiên còn tùy thuộc vào việc tiếp tục triển khai thi công tuyến cao tốc Trung Lương- Mỹ Thuận (tính đến tháng 04/2011).

(4) Đường vành đai 3 và Đường vành đai 4

Cả hai đường Vành đai số 3 và số 4 đều đã được đánh giá trong Nghiên cứu trước đây của JICA “Rà soát đánh giá các dự án cơ sở hạ tầng giao thông ở Việt Nam” (tính đến tháng 10/2010).

Đoạn Tân Văn – Nhơn Trạch thuộc dự án Đường vành đai 3 và đoạn Bến Lức – Hiệp Phước (37.4km) và đoạn Trảng Bom – Phú Mỹ (45km) thuộc dự án đường vành đai 4 đang trong giai đoạn lập hồ trợ kỹ thuật chuẩn bị dự án (PPTA) của ADB kể từ tháng 04/2011.

Mặc dù ưu tiên phát triển các tuyến vành đai trong mạng lưới giao thông vận tải ở Tp.HCM là rất cao, tuy nhiên việc thực hiện các tuyến này dự kiến sau tuyến đường cao tốc phía Nam đoạn từ Tp.HCM đến Cần Thơ.

6.2 Đánh giá 05 dự án xây dựng đường cao tốc (Dựa trên Phân tích đa tiêu chí - MCA)

Để đánh giá ưu tiên đầu tư cho 05 dự án đường cao tốc nêu trên, yêu cầu phải xem xét các biện pháp phù hợp. Tiêu chuẩn đánh giá áp dụng trong VITRANSS2 như nhu cầu, tỷ lệ nội hoàn kinh tế (EIRR), tỷ lệ nội hoàn tài chính (FIRR), khả năng kết nối mạng lưới, tác động môi trường, độ chín và thống nhất quy hoạch quốc gia. Trong nghiên cứu này, phân tích đa tiêu chí (MCA)³ theo đề nghị của PPIAF (Quỹ tư vấn cơ sở hạ tầng Nhà nước – Tư nhân)/WB được áp dụng để mở rộng các khía cạnh đánh giá. Các tiêu chí đánh giá bao gồm khả thi về tài chính /hỗ trợ tài khóa (FIRR), mức độ sẵn sàng và rủi ro, lợi ích kinh tế xã hội (EIRR), phát triển khu vực/ đóng góp vào GDP, vai trò mạng lưới/tâm quan trọng trong kế hoạch của ngành, an ninh quốc gia/hội nhập, thu hồi đất, tác động môi trường (a)/ tái định cư không tự nguyện (b), tác động đến doanh thu xuất khẩu, an toàn, chi phí dự án, tăng trưởng nhu cầu (a) / lưu lượng giao thông (b) như được giải thích trong Bảng sau đây.

Nỗ lực đánh giá các hạng phục để thực hiện rà soát nghiên cứu này bao gồm công tác thu hồi đất, tác động môi trường /tái định cư không tự nguyện, chi phí dự án, tăng trưởng nhu cầu / lưu lượng giao thông được thực hiện dựa trên sự hợp tác giữa các kỹ sư liên quan của đoàn nghiên cứu và TEDI.

³ Phân tích đa tiêu chí được giới thiệu vào cuối những năm 1990 ở Anh như một phương pháp hỗ trợ đánh giá các dự án đầu tư bằng vốn nhà nước. Phương pháp này sau đó được áp dụng rộng rãi ở Anh và Hà Lan và được coi như một cảm nang hướng dẫn đánh giá. Tuy nhiên, phương pháp này chủ yếu được sử dụng để hỗ trợ đánh giá lợi ích/chi phí. Đồng thời, nó được coi là một xu hướng phản ánh thuộc tính của cơ sở đánh giá, như xác định tỷ lệ đánh giá, do đó, trong khảo sát này, tiêu chuẩn xác định tỷ trọng đánh giá chỉ đơn giản gồm 2 cấp độ. Tiêu chuẩn được dựa trên các tiêu chuẩn của MCA áp dụng trong PPIAF (khuyến khích tư vấn hạ tầng giữa nhà nước và tư nhân) của Ngân hàng thế giới.

Bảng 6.2.1 Tiêu chí đáng giá và nguyên tắc cho điểm (Phân tích đa tiêu chí)NN

Phân tích đa tiêu chí: Nguyên tắc cho điểm					
	Tiêu chí/đánh giá Thang điểm: 10 - 0	Điểm cao Thang điểm: 10 - 8	Điểm trung bình Thang điểm: 7- 4	Điểm thấp Thang điểm: 3 - 0	Tỷ trọng (TB: 10)
1	Khả thi tài chính /hỗ trợ tài khóa	Khả thi cao: FIRR>20% Không hỗ trợ tài khóa	Tương đối: FIRR; 20 -14% Không hỗ trợ tài khóa	Không khả thi: FIRR<14% Hỗ trợ tài khóa cao	15
2	Mức độ sẵn sàng và rủi ro	Một số vấn đề/rủi ro chính và dự án sẵn sàng	Những rủi ro đã xác định có thể giảm thiểu và có thể đặt dự án ở mức độ sẵn sàng	Nhiều rủi ro, có thể giảm thiểu rất ít và dự án chưa sẵn sàng	15
3	Lợi ích kinh tế xã hội	EIRR>15% Tác động vĩ mô	EIRR; 12%-15% Tác động vĩ mô trung bình	EIRR<12% Tác động tầm vĩ mô nhỏ	10
4	Phát triển khu vực /Đóng góp vào GDP	Tác động về GRDP các tỉnh thấp	Tác động về GRDP các tỉnh trung bình	Tác động về GRDP các tỉnh cao	10
5	Vai trò mạng lưới /tầm quan trọng trong quy hoạch ngành	Xây dựng thống nhất một phần	Một phần trong QH ngành	Lợi ích dự án không xung đột với QH ngành	10
6	An ninh quốc gia/hội nhập	Củng cố an ninh quốc gia/hội nhập	Tác động trung bình	Tác động thấp	10
7	Thu hồi đất	Thu hồi đất (trên 80%)	Thu hồi đất trung bình (25%-80%)	Thu hồi đất ít (< 25%)	15
8	Tác động môi trường (a)/ Tái định cư không tự nguyện (b)	Một số vấn đề nhỏ: a. Tác động nhỏ b. Ít ảnh hưởng	Một số vấn đề: a. tác động trung bình b. Ảnh hưởng trung bình	Nhiều vấn đề: a. Tác động nghiêm trọng b. Ảnh hưởng lớn	15
9	Tác động đến doanh thu từ xuất khẩu	Tác động đến thương mại quốc tế/du lịch	Hạn chế tác động đến thương mại quốc tế/du lịch	Ít tác động đến thương mại quốc tế/du lịch	10
10	An toàn	An toàn cao	An toàn trung bình	An toàn thấp	10
11	Chi phí dự án	> 100 triệu USD	100 triệu —50 triệu USD	<50 triệu USD	10
12	Tăng trưởng nhu cầu(a)/ Lưu lượng giao thông (b)	a. >15% pa b. >20,000 vdp	a. 15%-5% /năm b. 10-20,000 vdp	a. <5% năm b. <10,000 vdp	15

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 6.2.2 Đánh giá 5 dự án phát triển đường cao tốc (Phân tích đa tiêu chí)

Phân tích đa tiêu chí : Áp dụng vào các tuyến đường cao tốc ở Miền Nam Việt Nam																					
Project	Bien Hoa - Vung Tau				Can Tho - My Thuan				My Thuan - Trung Luong				Ring Road 3 (HCMC)				Ring Road 4 (HCMC)				
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
Criteria	Score in words	Score	Weight (Average 10)	Score X weight/14.5	Score in words	Score	Weight	Score X weight/14.5	Score in words	Score	Weight	Score X weight/14.5	Score in words	Score	Weight	Score X weight/14.5	Score in words	Score	Weight	Score X weight/14.5	
1	Financial feasibility/fiscal support	Med	5	15	5.2	Low	2	15	2.1	Low	2	15	2.1	Low	2	15	2.1	Low	0	15	0.0
2	Readiness and risk	Med	7	15	7.2	Med	5	15	5.2	Med	7	15	7.2	Low	3	15	3.1	Low	3	15	3.1
3	Socio-economic benefits	High	9	10	6.2	Med	4	10	2.8	Med	4	10	2.8	High	8	10	5.5	Med	5	10	3.4
4	Regional development/Contribution to GDP	High	8	10	5.5	Med	7	10	4.8	Med	7	10	4.8	Med	7	10	4.8	Med	6	10	4.1
5	Sector network role/ importance in sector plan	High	9	10	6.2	High	8	10	5.5	Med	6	10	4.1	Med	7	10	4.8	Med	7	10	4.8
6	National security/national integration	High	8	10	5.5	Med	4	10	2.8	Med	4	10	2.8	Med	4	10	2.8	Med	4	10	2.8
7	Land acquisition	Low	0	15	0.0	Low	0	15	0.0	Low	0	15	0.0	Low	0	15	0.0	Low	0	15	0.0
8	Environmental impact (a) /involuntary resettlement (b)	Med	5	15	5.2	Med	7	15	7.2	Med	6	15	6.2	Med	5	15	5.2	Med	4	15	4.1
9	Impact in export earnings	Med	7	10	4.8	Low	2	10	1.4	Med	4	10	2.8	Med	4	10	2.8	Med	4	10	2.8
10	Safety	Med	5	10	3.4	Med	5	10	3.4	Med	5	10	3.4	Med	5	10	3.4	Med	5	10	3.4
11	Project cost	High	10	10	6.9	High	10	10	6.9	High	10	10	6.9	High	10	10	6.9	High	10	10	6.9
12	Demand growth (a) /traffic volume (b)	High	9	15	9.3	High	9	15	9.3	High	9	15	9.3	High	9	15	9.3	High	9	15	9.3
	Total score (out of 100)				65.5				51.4				52.4				50.7				44.8

Chú ý

- (1) An toàn: Điểm trung bình (5 điểm) đối với tiêu chí không có thông tin về dự án
- (2) Xem bảng tiêu chí đánh giá đối với phân nguyên tắc cho điểm
- (3) Chưa xác định EIRR và FIRR của dự án cao tốc Trung Lương – Mỹ Thuận và giả định tỷ lệ tương tự của dự án Mỹ Thuận – Cần Thơ

6.3 Ưu tiên đầu tư 05 dự án xây dựng đường cao tốc

Dựa trên đánh giá MCA trong Bảng trên, thang điểm cho 05 dự án xây dựng đường cao tốc như sau:

Dự án được đánh giá cao nhất là Dự án đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, tiếp sau đó là dự án đường cao tốc Trung Lương – Mỹ Thuận.

Bảng 6.3.1 Ưu tiên đầu tư 05 dự án xây dựng đường cao tốc

Cao tốc	Điểm số	Thứ tự ưu tiên
Biên Hòa – Vũng Tàu	65,5	1
Mỹ Thuận – Cần Thơ	51,4	2
Trung Lương – Mỹ Thuận	52,4	3
Đường vành đai 3 (Tp.HCM)	50,7	4
Đường vành đai 4 (Tp.HCM)	44,8	5

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

6.4 Kế hoạch thực hiện dự án đường cao tốc Mỹ Thuận – Cần Thơ dự kiến

6.4.1 Khái quát

Khái quát về dự án đường cao tốc Mỹ Thuận – Cần Thơ như sau:

- Tổng chiều dài: Khoảng 31km
- GD1: 04 làn xe, 2 làn xe khẩn cấp, tốc độ thiết kế 120 km/h, 80 km/h cho đoạn đường nối
- GD2: Mở rộng đến 6 làn xe, tốc độ thiết kế 120 km / h
- Tổng vốn đầu tư cho GD1: dự kiến vào khoảng 441 triệu USD
- Trong đó: Xây dựng + Thiết bị: 286 triệu USD, chi phí khác: 29 triệu USD, Thu hồi đất: 37 triệu USD, Dự phòng: 90 triệu USD.

Hiện nay, Ban QLDA Mỹ Thuận (PMUMT) đang xây dựng một phương án tài chính khả thi để thực hiện dự án. Ban QLDA cũng lấy ý kiến đóng góp. Trong bối cảnh này, đoàn nghiên cứu đã có các buổi làm việc với Ban QLDA Mỹ Thuận về cơ cấu khả năng vốn và tổ chức cho Đề án BOT/PPP. Ngày 19 tháng 5 năm 2010, Bộ GTVT gửi công văn số 3183/BGTVT-TCCB trình Thủ tướng Chính phủ về việc thành lập Cừ Long CIPM (CLCIPM) là doanh nghiệp chịu trách nhiệm chính đầu tư, quản lý, xây dựng và tổ chức hoạt động đối với khu kinh tế phía nam phục vụ mục tiêu phát triển cơ sở hạ tầng giao thông. Quyết định của Thủ tướng Chính phủ dự kiến sẽ ban hành trong quý 1 năm 2011. CLCIPM sẽ thành lập Doanh nghiệp dự án (SPC).

6.4.2 Phương án cơ cấu vốn

(1) Phương án cơ cấu vốn theo đề xuất của Ban QLDA Mỹ Thuận

Trong quá trình thảo luận, các bên đưa ra giả thuyết SPC sẽ là đơn vị thực hiện dự án. Bảng 6.4.1 dưới đây trình bày cơ cấu vốn giả định của SPC theo phương án đề xuất của Ban QLDA Mỹ Thuận. Cơ cấu này dựa trên quy định trong Quyết định 71 của Thủ tướng Chính phủ về phân góp vốn của nhà nước lên đến 30% tổng chi phí dự án. Sự khác biệt là giữa vốn nhà nước và vốn tư nhân không bao gồm các giả định về phần vốn vay và cơ cấu vốn chủ sở hữu.

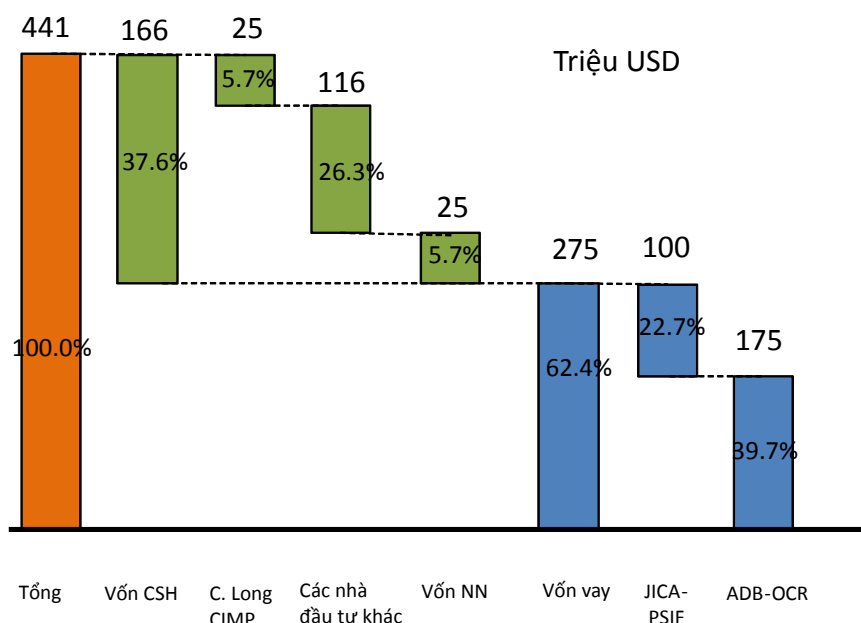
Bảng 6.4.1 Thành phần vốn theo Ban QLDA Mỹ Thuận

Đơn vị: 000 USD (1USD=20,865 VND)

STT	Hạng mục	Thành phần vốn	Tổng chi phí		Vốn nhà nước		Vốn tư nhân	
			Giá trị	%	Giá trị	%	Giá trị	%
1	Công trình và trang thiết bị	Nhà nước + Tư nhân	286	64.8	79	17.9	207	46.9
2	Thu hồi đất	Nhà nước	37	8.3	37	8.3	0	0
3	Tư vấn nghiên cứu khả thi	Nhà nước	0	0.1	0	0.1	0	0
4	Tư vấn thiết kế chi tiết và giám sát	Nhà nước	15	3.3	15	3.3	0	0
5	Quản lý dự án	Nhà nước	2	0.4	2	0.4	0	0
6	Các chi phí khác	Tư nhân	12	2.7	0	0	12	2.7
7	Dự phòng	Tư nhân	90	20.4	0	0	90	20.4
	Tổng		441	100.0	132	30.0	309	70.0

Nguồn: Ban QLDA Mỹ Thuận

Hình 6.4.1 thể hiện cơ cấu tỷ lệ vốn chủ sở hữu và vốn vay theo phương án vốn của Ban QLDA Mỹ Thuận, tuy nhiên, vẫn còn một số điểm cần làm rõ liên quan đến các khái niệm về vốn chủ sở hữu, vốn vay và trợ cấp.

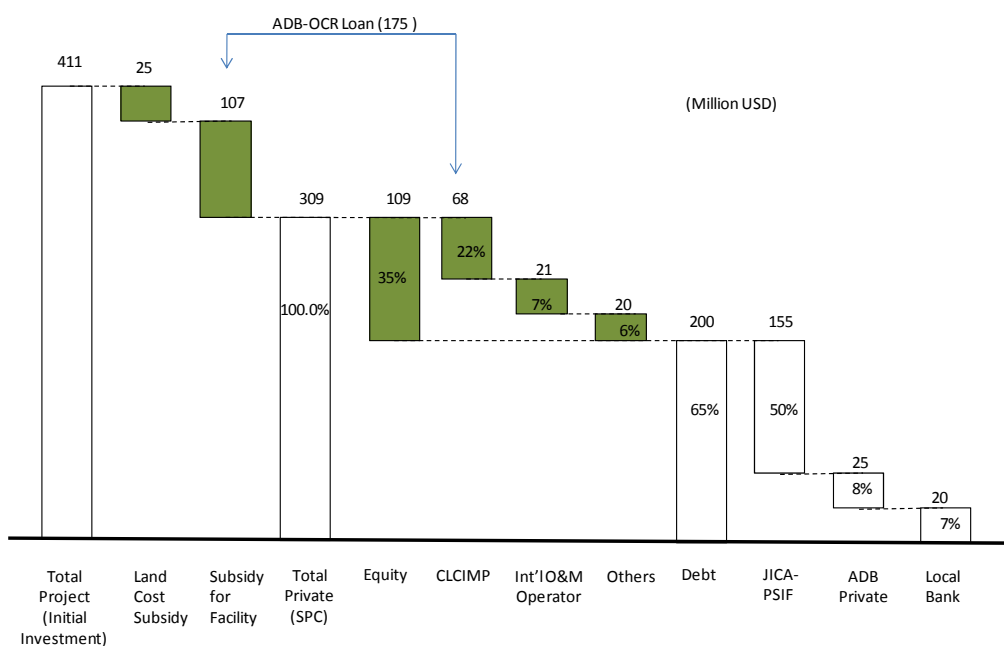


Nguồn: Ban QLDA Mỹ Thuận

Hình 6.4.1 Cơ cấu vốn giả định theo Ban QLDA Mỹ Thuận

(2) Phương án vốn giả định (Thí dụ)

Dựa trên các cuộc thảo luận được tổ chức với Ban QLDA Mỹ Thuận, khuyến nghị phương án cơ cấu vốn như trong Hình 6.4.2 dưới đây. Tuy nhiên, mới chỉ là con số dự kiến và cần được xem xét lại.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Hình 6.4.2 Phương án vốn kiến nghị

Sử dụng vốn vay ưu đãi OCR của ADB: Theo Ban QLDA Mỹ Thuận, ADB đã cam kết cho vay

175 triệu USD vốn OCR đối với dự án này. Ý định của BQLDA Mỹ Thuận là sử dụng nguồn trợ cấp kinh phí từ Chính phủ (Bộ Tài chính) để chuyển cho CLCIMP. Tuy nhiên, việc sử dụng nguồn trợ cấp khá lớn từ chính phủ cho một doanh nghiệp nhà nước là không phù hợp với chủ trương của chính phủ hiện nay, do đó chỉ có thể sử dụng khoản hỗ trợ của chính phủ để đóng góp vào phần vốn chủ sở hữu của CIMP và hỗ trợ phần xây dựng cơ sở thể hiện trong Hình 6.4.2 ở trên.

Hỗ trợ của chính phủ: Theo Ban QLDA Mỹ Thuận, Chính phủ đã đồng ý về nguyên tắc việc hỗ trợ chi phí giải phóng mặt bằng cho CLCIMP, khoảng 25 triệu USD. Phần chi phí xây dựng cơ sở sẽ được coi là hỗ trợ sử dụng vốn vay OCR của ADB. Nguồn kinh phí này sẽ là một khoản vay OCR của ADB cho Chính phủ Việt Nam và Chính phủ cấp lại trực tiếp cho SPC. Tổng hỗ trợ từ Chính phủ Việt Nam cho SPC sẽ là khoảng 30% tổng chi phí dự án.

Vốn chủ sở hữu: Thêm vào khoản trợ cấp, tổng chi phí dự án được đầu tư bởi khu vực tư nhân là khoảng 307 triệu USD, trong đó 35% là vốn chủ sở hữu và 65% vốn vay. Hơn 60% vốn chủ sở hữu sẽ do CLCIMP nắm giữ và phần còn lại sẽ do các nhà đầu tư khác như các đơn vị O&M quốc tế. Vốn chủ sở hữu của CLCIMP sẽ từ nguồn vốn vay OCR của ADB, đó là khoản vay của Chính phủ Việt Nam để cấp cho CLCIMP.

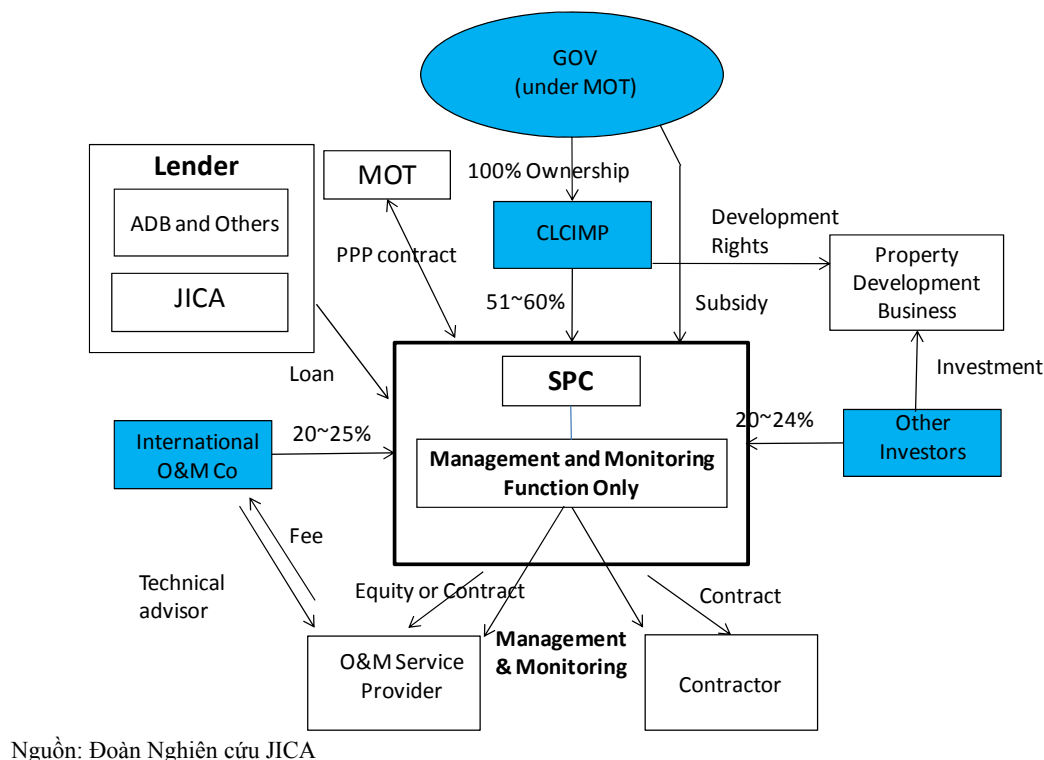
Vốn vay: Các khoản vay chiếm 65% vốn đầu tư tư nhân và trong đó phần lớn sẽ được tài trợ bởi vốn vay PSIF của JICA và phần còn lại là khoản cho khu vực tư nhân vay của ADB và các nguồn khác.

6.4.3 Sơ đồ tổ chức

Hình 6.4.3 mô tả cơ cấu tổ chức đã thảo luận với Ban QLDA Mỹ Thuận. Đồng thời khẳng định quyền phát triển đường cao tốc sẽ được chuyển sang cho SPC khi thành lập SPC. Việc thu xếp về mặt pháp lý sẽ cần phải được làm rõ hơn về sau này.

Về quản lý và khai thác, Ban QLDA Mỹ Thuận đã tổ chức thảo luận đưa ra phương án tự quản lý khác biệt vs thuê ngoài. Trong điều kiện như vậy, nhà đầu tư sẽ tự lựa chọn phương án đem hiệu quả cao nhất.

Quyền phát triển như phát triển bất động sản, theo đoàn nghiên cứu, đây là lĩnh vực ngoài phạm vi hoạt động kinh doanh của SPC. Điều này để đảm bảo thống nhất với hướng dẫn PSIF của JICA. Quyền phát triển có thể thảo luận riêng biệt và đi đến kết luận nhưng đóng gói tùy thuộc vào nhu cầu của các nhà đầu tư nước ngoài tiềm năng.



Hình 6.4.3 Cơ cấu tổ chức (giả định)

6.4.4 Một số vấn đề chính và các điểm cần xem xét

Trong tương lai, có một số vấn đề chính và các điểm sau đây cần làm rõ:

Tỷ lệ nội hoàn dự án (IRR) thấp: IRR của dự án tương đối thấp do chi lý đất yếu cao. Vấn đề này cần phải được xem xét và ưu tiên hàng đầu để đánh giá mức độ yêu cầu trợ cấp từ chính phủ.

Hành vi của người sử dụng là các xe tải hạng nặng trên từng đoạn tuyến: Mức hấp dẫn về doanh thu còn tùy thuộc vào việc lựa chọn tuyến đường của các đối tượng sử dụng là xe tải hạng nặng. Đối tượng này thường lựa chọn các phương án tuyến đường giảm thời gian đi lại, để đáp ứng nhu cầu phân phối thương mại kịp thời. Tuy nhiên, vấn đề này cũng cần kiểm chứng lại bằng cách phân tích thông tin giao thông của tuyến cao tốc lân cận (HCM – Trung Lương) sẽ sớm triển khai thu phí.

Sử dụng vốn vay OCR của ADB: Phương án sử dụng vốn vay OCR của ADB nhằm mục đích bơm vốn chủ sở hữu của CLCIMP cho SPC và trợ cấp từ chính phủ Việt Nam được là một trong khoản cần thiết trong cơ cấu dự án PPP. Yêu cầu phải thực hiện đánh giá toàn diện về phương án vốn khuyến nghị trong Hỗ trợ kỹ thuật chuẩn bị dự án (PPTA) sắp tới của ADB.

6.5 Kế hoạch thực hiện tuyến cao tốc Trung Lương – Mỹ Thuận dự kiến

6.5.1 Khái quát

Thông tin khái quát về tuyến Trung Lương – Mỹ Thuận như sau:

- Tổng chiều dài 54km
- Giai đoạn 1: 4 làn xe, 2 làn dừng xe khẩn cấp, tốc độ thiết kế 120km/h
- Giai đoạn 2: mở rộng 6 làn xe, tốc độ thiết kế 120km/h
- Tổng vốn đầu tư trong giai đoạn 1: Dự kiến 19.200 tỷ đồng

Hiện nay, BEDC đang nỗ lực xây dựng một kế hoạch vốn khả thi để thực hiện dự án và sẵn sàng đón nhận mọi kiến đóng góp. Do đó, Đoàn nghiên cứu JICA đã thảo luận với BEDC về cơ cấu vốn và tổ chức cho Đề án BOT PPP /. Đoàn nghiên cứu dự kiến con số tổng mức đầu tư khoảng 1 tỷ USD.

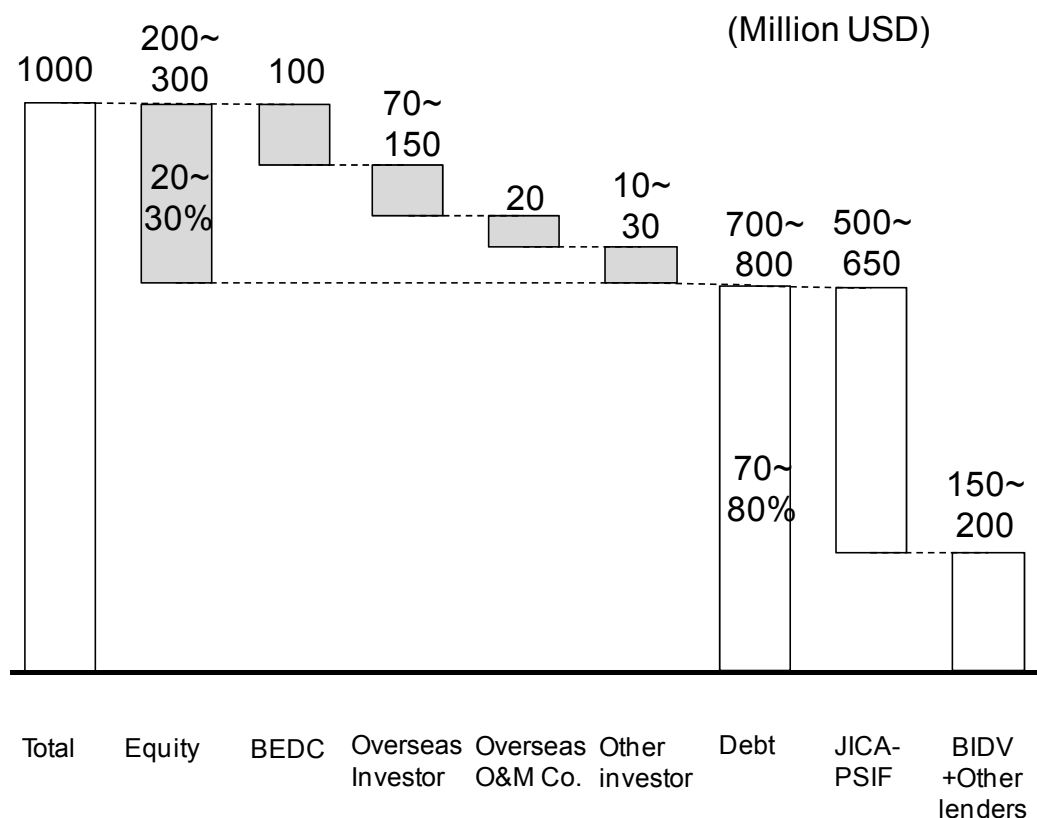
6.5.2 Phương án cấu trúc vốn

Các buổi thảo luận đã diễn ra với một giả thuyết SPC (Doanh nghiệp dự án) sẽ được thành lập với vai trò là cơ quan thực hiện dự án. Dưới đây Hình 6.5.1 mô tả cấu trúc vốn giả định của SPC đã sử dụng trong thảo luận.

Vốn chủ sở hữu: BEDC dự kiến 10% vốn chủ sở hữu trong tổng vốn đầu tư. Cổ đông lớn của BEDC là BIDV, nghĩa là BIDV sẽ được gián tiếp bơm vốn chủ sở hữu vào dự án. Mặc dù, theo luật BOT, chỉ yêu cầu vốn chủ sở hữu cao hơn 10%, tuy nhiên, qua thảo luận thì 20 ~ 30% vốn chủ sở hữu sẽ được coi là tỷ lệ cân đối nguồn vốn. Ưu tiên của BEDC là được giữ lại cổ phần đa số. Tuy nhiên, vấn đề này sẽ cần phải được thảo luận với ứng cử viên là nhà đầu tư khác. Liên quan đến nhà đầu tư khác, BEDC là đang trong quá trình mời gọi các nhà đầu tư khác trong nước đầu tư. Kết quả của FS sẽ được đem ra thảo luận với các nhà đầu tư để tăng hiệu quả kêu gọi. BEDC đã mời gọi các nhà đầu tư nước ngoài như công ty O&M và/ hoặc công ty thương mại Nhật Bản.

Vốn vay: Kế hoạch ban đầu của BEDC xin tài trợ vay vốn toàn bộ của BIDV. Trong kế hoạch ban đầu, BIDV tìm nguồn vốn từ các ngân hàng khác nhau (bao gồm cả nguồn vốn ODA) và cho BEDC vay lại. BEDC hiện đang tìm kiếm phương án vốn thay thế, nhiều khả năng liên quan đến PSIF JICA, được coi là khoản vay trực tiếp tới SPC. Theo phương án này, BIDV sẽ là bên đồng cho vay. BIDV đã cam kết cung cấp tối thiểu 15% tổng mức đầu tư là phần vốn vay của họ.

Phân kỳ: Theo Hình 6.5.1, tổng vốn đầu tư khoảng 1 tỷ USD chuyển thành yêu cầu đối các nhà đầu tư lớn phải cam kết mức vốn chủ sở hữu gần 100 triệu USD. Có thể nói rằng đây là một con số quá lớn, nhất là đối với dự án BOT đường thu phí. Do đó, Đoàn nghiên cứu cũng đã bàn đến khả năng thu hẹp quy mô dự án thông qua phân kỳ, Giai đoạn 1: Trung Lương-Cái Bè (30km) và Giai đoạn 2: Cái Bè-Mỹ Thuận (24km). Theo đó, tổng mức đầu tư có thể giảm từ 30-40%. Đoạn Trung Lương-Cái Bè sẽ vô hình chung là đoạn kéo dài tới tuyến đường cao tốc TP Hồ Chí Minh-Trung Lương hiện tại. Tuyến số 1, chạy song song với đường cao tốc, khá gần với lối ra Cái Bè, cho phép người sử dụng tuyến cao tốc thuận tiện trong sử dụng tuyến số 1 trong khi đợi thi công giai đoạn 2.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 6.5.1 Cấu trúc vốn (Giả định, không phân kỳ, không hỗ trợ)

Trường hợp Đề án BOT có IRR dự án không đạt được mức độ khả thi cũng đã được bàn thảo. Do tuyến cao tốc này đi qua khu vực đất yếu, yêu cầu phải xử lý và bổ sung kết cấu, nên IRR dự án được giả định ở mức thấp so với các dự án khác.

Hình 6.5.2 được sử dụng làm khung thảo luận các phương án nâng cao sức hấp dẫn của dự án từ quan điểm của nhà đầu tư.

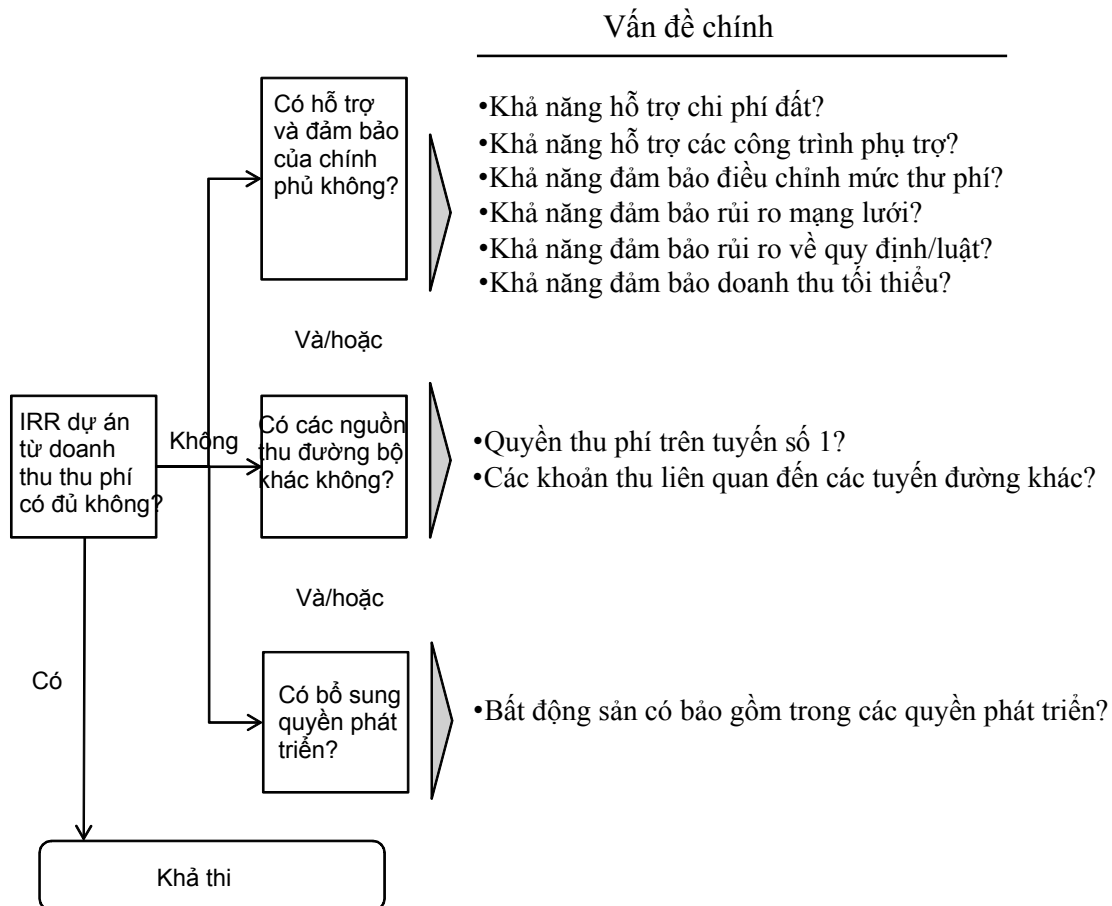
Hỗ trợ chính phủ: Trước đây, biện pháp hỗ trợ của chính phủ thường hạn chế việc kéo dài thời gian thu phí. Trong khi đó điều này lại tác động tích cực đến khả năng thu hồi vốn của nhà đầu tư, độ nhạy thực tế đối với IRR dự án không cao. Vì vậy, khả năng yêu cầu trợ cấp chi phí trực tiếp trong các lĩnh vực như đất đai và công trình phụ trợ đã được bàn bạc. Ngoài ra, còn đề cập đến cả vấn đề hỗ trợ xử lý nền đất mềm.

Bảo lãnh của chính phủ: Phải thừa nhận rằng, rủi ro mức thu phí, nhu cầu, và mạng lưới có ảnh hưởng không nhỏ tới mối quan tâm của nhà đầu tư. Vì thế, khả năng đảm bảo điều chỉnh mức thu mà chính phủ sẽ phải bù đắp cho thiệt hại do sự chậm trễ điều chỉnh mức phí gây ra cũng đã được đưa vào thảo luận. Mức thu phí dự kiến sẽ tăng 30% mỗi 5 năm. Khả năng đảm bảo doanh thu tối thiểu, mà chính phủ sẽ phải trả nếu mức doanh thu của SPC dưới doanh thu tối thiểu (ví dụ thực hiện nghĩa vụ trả nợ) cho dịch vụ nợ) cũng được xem xét. Ngoài ra, BEDC cũng đề cập đến phương án áp dụng điều khoản không cạnh tranh trong hợp đồng BOT

Các nguồn thu khác: SPC cũng cần tìm kiếm các nguồn thu khác nhau. BEDC, trước đó, đề cập rằng quyền thu phí trên tuyến số 1 (đoạn giữa Trung Lương – Mỹ Thuận và Trung Lương – Cái Bè, trong phương án phân kỳ) là cơ sở để trang trải cho tuyến cao tốc. Do đó, có thể coi đây là phương án khả thi trong đề án BOT. Tuy nhiên điều quan trọng là cách thức tổ chức để giảm rủi ro cần thiết cho nhà

đầu tư. Bởi dù trên tuyến số 1 hay tuyến cao tốc thì SPC sẽ nhận được toàn bộ doanh thu.

Bổ sung quyền phát triển: Các phương án bao gồm quyền kinh doanh bất động sản và các quyền khác dọc theo đường cao tốc cũng đã được đưa vào thảo luận. Và đồng thời được đưa vào là một trong những phương án để thảo luận thêm.

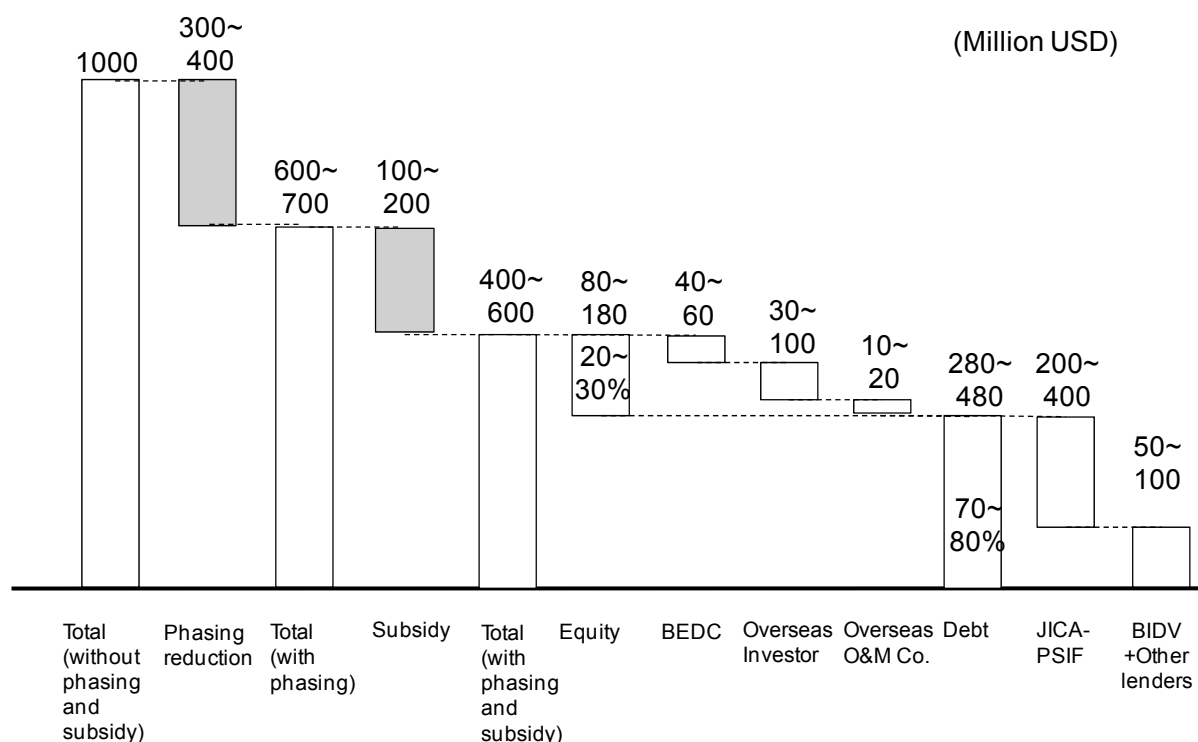


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 6.5.2 Khung thảo luận đề án BOT/PPP

Trên cơ sở thảo luận, Đoàn nghiên cứu đã tổng hợp các phương án cơ cấu vốn, bao gồm cả phân kỳ và trợ cấp. Hình 6.5.3 mô tả cấu trúc giả định, phương án phân kỳ giảm tổng mức đầu tư từ 300-400 triệu USD và khoản hỗ trợ xuống 100-200 triệu USD. Bao gồm chi phí đất, chi phí xây dựng công trình phụ trợ và xử lý nền đất mềm. Nhìn chung, tổng mức đầu tư sẽ có thể giảm xuống còn 400-600 triệu.

Rõ ràng cơ cấu vốn, kết hợp với nguồn thu bổ sung, quyền phát triển và đảm bảo khác nhau của chính phủ sẽ là cơ sở để thương thảo với các nhà đầu tư nước ngoài tiềm năng và các bên cho vay.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 6.5.3 Cấu trúc vốn (giả định phân kỳ và có hỗ trợ)

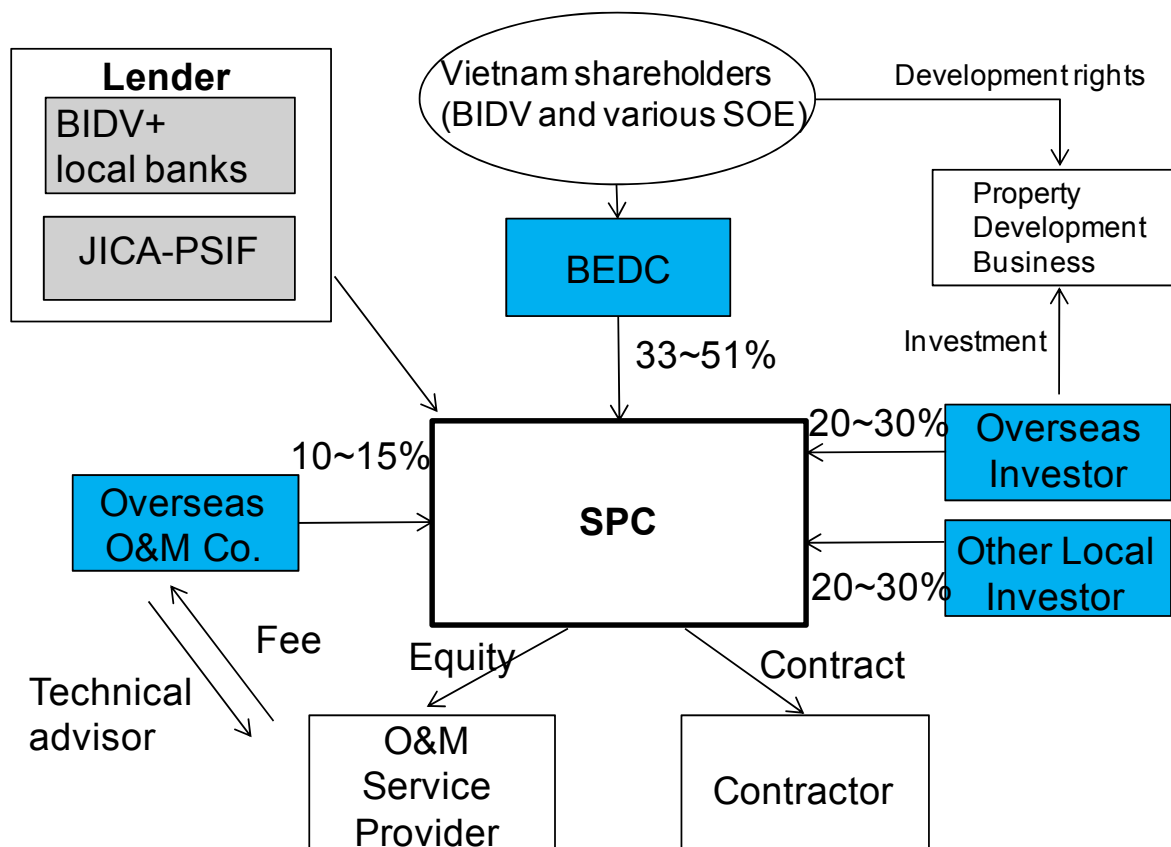
6.5.3 Phương án tổ chức

Hình 6.5.4 mô tả cơ cấu tổ chức đã thảo luận với BEDC. Quyền phát triển đường cao tốc thuộc về BEDC và sau đó chuyển sang cho SPC khi thành lập SPC. Việc thu xếp về mặt pháp lý sẽ cần phải được làm rõ hơn trong tương lai.

Về quản lý và khai thác, BEDC đã tổ chức thảo luận đưa ra phương án tự quản lý khác vs thuê ngoài. Trong điều kiện như vậy, nhà đầu tư sẽ tự lựa chọn phương án đem hiệu quả cao nhất.

Về tổ chức, BIDV đóng vai trò vừa là cổ đông vừa là bên cho vay. Điều này đã được xác nhận lại trong chính sách hỗ trợ và được chính phủ thông qua.

Về quyền phát triển, như bất động sản, được cho là nằm ngoài phạm vi hoạt động kinh doanh của SPC. Điều này để đảm bảo thống nhất với hướng dẫn PSIF của JICA. Quyền phát triển có thể được thảo luận riêng biệt tuy nhiên vẫn phải trong phạm vi thảo luận chung, tùy theo nhu cầu của các nhà đầu tư nước ngoài tiềm năng để thảo luận.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 6.5.4 Cơ cấu tổ chức (giả định)

6.5.4 Một số vấn đề chính và các điểm cần xem xét

Trong giai đoạn tới, có một số vấn đề chính và các điểm sau đây cần làm rõ:

Tỷ lệ nội hoàn dự án (IRR) thấp: IRR của dự án tương đối thấp do chi phí kết cấu xây dựng trên nền đất mềm dọc tuyến cao. Vấn đề này cần phải được xem xét và ưu tiên hàng đầu để đánh giá mức độ yêu cầu trợ cấp từ chính phủ.

Hành vi của người sử dụng là các xe tải hạng nặng trên từng đoạn tuyến: Mức hấp dẫn về doanh thu còn tùy thuộc vào việc lựa chọn tuyến đường của các đối tượng sử dụng là xe tải hạng nặng. Có thể nói rằng, đối tượng này thường lựa chọn phương án đường giảm thời gian đi lại, để đáp ứng nhu cầu phân phối thương mại kịp thời. Tuy nhiên, vấn đề này cũng cần kiểm chứng lại thông qua phân tích thông tin giao thông trên tuyến cao tốc lân cận (HCM – Trung Lương) sẽ sớm triển khai thu phí.

Quyền thu phí tuyến số 1: Như đã nêu ở trên, đường cao tốc và tuyến số 1 sẽ cạnh tranh về nhu cầu giao thông. Sự chênh lệch tương đối về mức thu phí giữa tuyến cao tốc và tuyến số 1 sẽ tác động đến lưu lượng giao thông. Nếu SPC có được doanh thu từ tuyến số 1, sẽ giảm đáng kể nguy cơ về rủi ro mạng lưới. Chính sách hỗ trợ của chính phủ đối với vấn đề này cần phải xác nhận với ưu tiên cao.

Kế hoạch của BIDV: Với yếu tố tác động bên ngoài liên quan đến lĩnh vực ngân hàng, kế hoạch tài trợ vốn của BIDV có thể thay đổi. Đây là vấn đề cần làm rõ từ góc độ một nhà đầu tư cũng như quan điểm của bên cho vay.

6.6 Kế hoạch thực hiện đường vành đai 4, Hợp phần Bến Lức – Hiệp Phước dự kiến

6.6.1 Khái quát

Thông tin khái quát về hợp phần Bến Lức – Hiệp Phước, Đường vành đai 4 như sau:

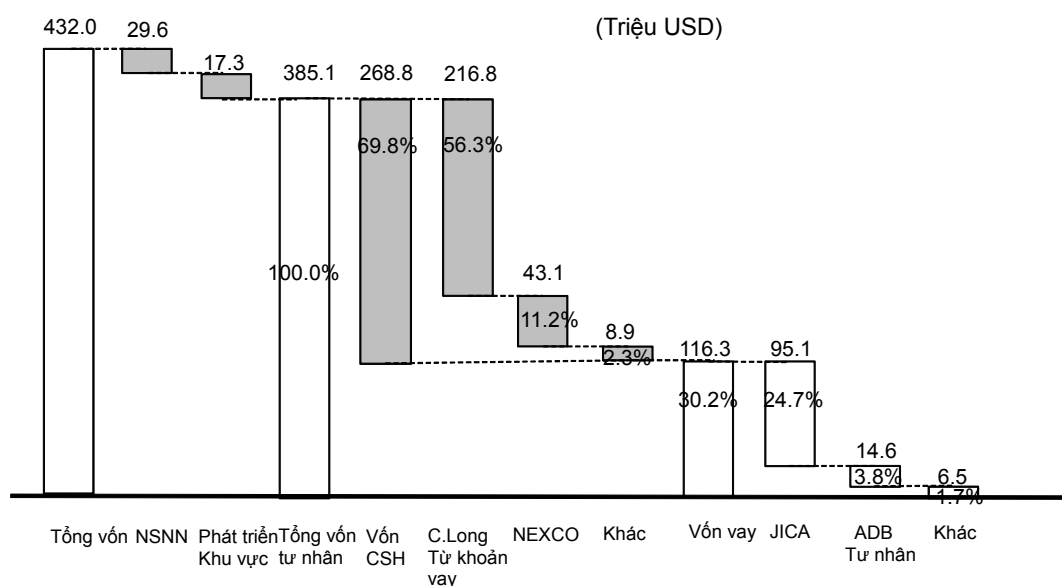
- Tổng chiều dài: khoảng 34.7km
- 4 làn xe, 2 làn xe khẩn cấp, tốc độ thiết kế 120 km/h
- Tổng mức đầu tư: dự kiến vào khoảng 422.000.000 USD
- Trong đó: Xây dựng + Thiết bị: 293 triệu USD, chi phí khác: 44 triệu USD, Thu hồi đất: 47 triệu USD, Dự phòng: 38 triệu USD.

Hiện nay, Ban QLDA Mỹ Thuận (PMUMT) đang chuẩn bị phương án tài chính khả thi để thực hiện dự án. Ban QLDA cũng lấy ý kiến đóng góp. Trong bối cảnh này, đoàn nghiên cứu đã thảo luận với Ban QLDA Mỹ Thuận về cơ cấu khả năng vốn và việc tổ chức mô hình BOT/PPP. Ngày 19 tháng 5 năm 2010, Bộ GTVT gửi công văn số 3183/BGTVT-TCCB trình Thủ tướng Chính phủ về việc thành lập Cửa Long CIPM (CLCIPM) là doanh nghiệp chịu trách nhiệm chính đầu tư, quản lý, xây dựng và tổ chức hoạt động đối với khu kinh tế phía nam phục vụ mục tiêu phát triển cơ sở hạ tầng giao thông. Quyết định của Thủ tướng Chính phủ dự kiến sẽ ban hành trong quý 1 năm 2011. CLCIPM sẽ thành lập Doanh nghiệp dự án (SPC). Hỗ trợ kỹ thuật chuẩn bị dự án của ADB được thực hiện từ tháng 04 năm 2011.

6.6.2 Phương án cơ cấu vốn

(1) Phương án cơ cấu vốn của Ban QLDA Mỹ Thuận

Các cuộc thảo luận đã được tổ chức với giả định SPC giữ vai trò là cơ quan thực hiện dự án. Hình 6.6.1 thể hiện cơ cấu vốn vay và vốn chủ sở hữu theo đề xuất của Ban QLDA Mỹ Thuận, tuy nhiên vẫn còn một số điểm cần làm rõ liên quan đến các khái niệm về vốn chủ sở hữu, vốn vay và trợ cấp.

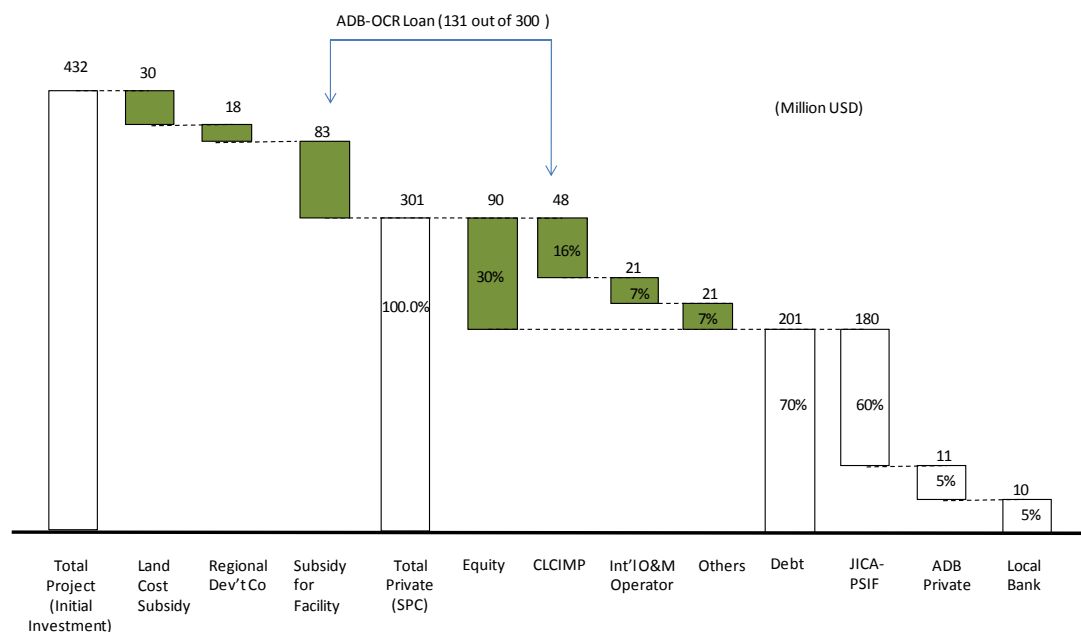


Nguồn: Ban QLDA Mỹ Thuận và Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 6.6.1 Cơ cấu vốn giả định theo Ban QLDA Mỹ Thuận

(2) Phương án vốn khuyến nghị (Thí dụ)

Dựa trên các cuộc thảo luận được tổ chức với Ban QLDA Mỹ Thuận, khuyến nghị phương án cơ cấu vốn như trong Hình 6.6.2 dưới đây. Đây mới chỉ là con số dự kiến và cần được xem xét lại.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 6.6.2 Phương án vốn khuyến nghị

Sử dụng vốn vay ưu đãi OCR của ADB: Theo Ban QLDA Mỹ Thuận, ADB đã cam kết cho vay 300 triệu USD vốn OCR đối với dự án này. Ban QLDA Mỹ Thuận là sử dụng nguồn trợ cấp kinh phí từ Chính phủ (Bộ Tài chính) để chuyển cho CLCIMP. Tuy nhiên, việc sử dụng nguồn trợ cấp khá lớn từ chính phủ cho một doanh nghiệp nhà nước là không phù hợp với chủ trương của chính phủ hiện nay và chỉ có thể sử dụng khoản hỗ trợ của chính phủ để đóng góp phần vốn chủ sở hữu của CIMP và hỗ trợ phần xây dựng cơ sở thể hiện trong Hình 6.6.2 ở trên.

Hỗ trợ của chính phủ: Theo Ban QLDA Mỹ Thuận, Chính phủ đã đồng ý về nguyên tắc việc hỗ trợ chi phí giải phóng mặt bằng cho CLCIMP, khoảng 30 triệu USD. Phần chi phí xây dựng cơ sở sẽ được coi là hỗ trợ sử dụng vốn vay OCR của ADB. Nguồn kinh phí này sẽ là một khoản vay OCR của ADB cho Chính phủ Việt Nam và Chính phủ cấp lại trực tiếp cho SPC. Tổng hỗ trợ từ Chính phủ Việt Nam cho SPC sẽ là khoảng 30% tổng chi phí dự án.

Vốn chủ sở hữu: Thêm vào khoản trợ cấp, tổng chi phí dự án được đầu tư bởi khu vực tư nhân là khoảng 301 triệu USD, trong đó 30% là vốn chủ sở hữu và 70% vốn vay. Hơn 50% vốn chủ sở hữu sẽ do CLCIMP nắm giữ và phần còn lại sẽ do các nhà đầu tư khác như các đơn vị O&M quốc tế. Vốn chủ sở hữu của CLCIMP sẽ từ nguồn vốn vay OCR của ADB, đó là khoản vay của Chính phủ Việt Nam để cấp cho CLCIMP.

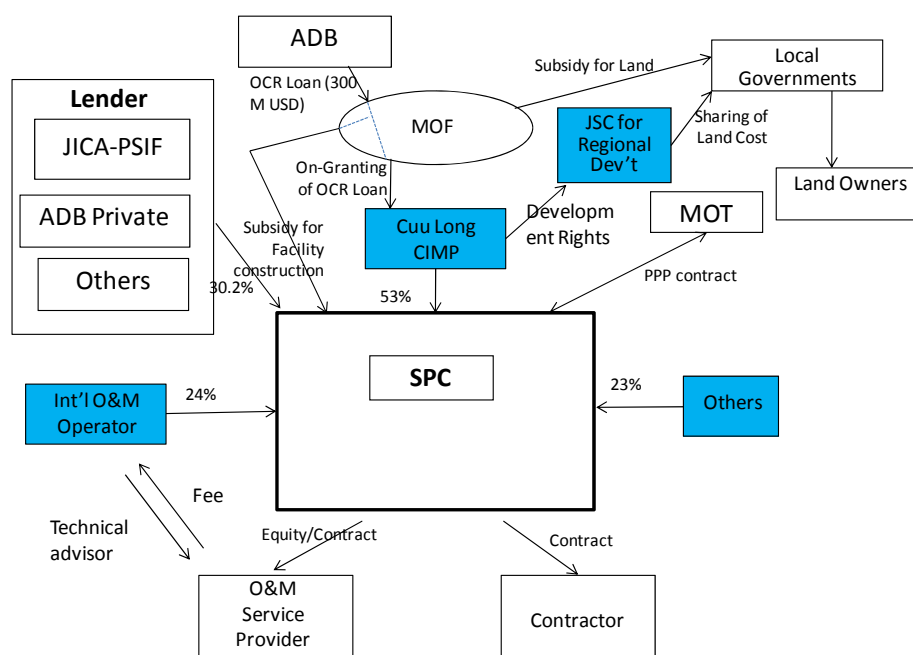
Vốn vay: Các khoản vay chiếm 65% vốn đầu tư tư nhân và trong đó phần lớn sẽ được tài trợ bởi vốn vay PSIF của JICA và phần còn lại là khoản cho khu vực tư nhân vay của ADB và các nguồn khác.

6.6.3 Sơ đồ tổ chức

Hình 6.6.3 mô tả sơ đồ tổ chức theo thảo luận với Ban QLDA Mỹ Thuận. Đồng thời xác định quyền phát triển đường cao tốc sẽ được chuyển sang cho SPC khi thành lập SPC. Việc thu xếp về mặt pháp lý sẽ cần phải được làm rõ hơn trong tương lai.

Về quản lý và khai thác, Ban QLDA Mỹ Thuận đã tổ chức thảo luận đưa ra phương án tự quản lý khác vs thuê ngoài. Trong điều kiện như vậy, nhà đầu tư sẽ tự lựa chọn phương án đem hiệu quả cao nhất.

Về quyền phát triển, như bất động sản, được cho là nằm ngoài phạm vi hoạt động kinh doanh của SPC. Điều này để đảm bảo thống nhất với hướng dẫn PSIF của JICA. Quyền phát triển có thể được thảo luận riêng biệt tuy nhiên vẫn phải trong phạm vi thảo luận chung, tùy theo nhu cầu của các nhà đầu tư nước ngoài tiềm năng để thảo luận.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 6.6.3 Cơ cấu tổ chức (giả định)

6.6.4 Một số vấn đề chính và các điểm cần xem xét

Trong tương lai, có một số vấn đề chính và các điểm sau đây cần làm rõ:

Tỷ lệ nội hoàn dự án (IRR) thấp: IRR của dự án tương đối thấp do chi lý đất yếu cao. Vấn đề này cần phải được xem xét và ưu tiên hàng đầu để đánh giá mức độ yêu cầu trợ cấp từ chính phủ.

Hành vi của người sử dụng là các xe tải hạng nặng trên từng đoạn tuyến: Mức hấp dẫn về doanh thu còn tùy thuộc vào việc lựa chọn tuyến đường của các đối tượng sử dụng là xe tải hạng nặng. Có thể nói rằng, đối tượng này thường lựa chọn phương án tuyến đường giảm thời gian đi lại, để đáp ứng nhu cầu phân phối thương mại kịp thời. Tuy nhiên, vấn đề này cũng cần kiểm chứng lại bằng cách phân tích thông tin giao thông của tuyến cao tốc lân cận (HCM – Trung Lương) sẽ sớm triển khai thu phí.

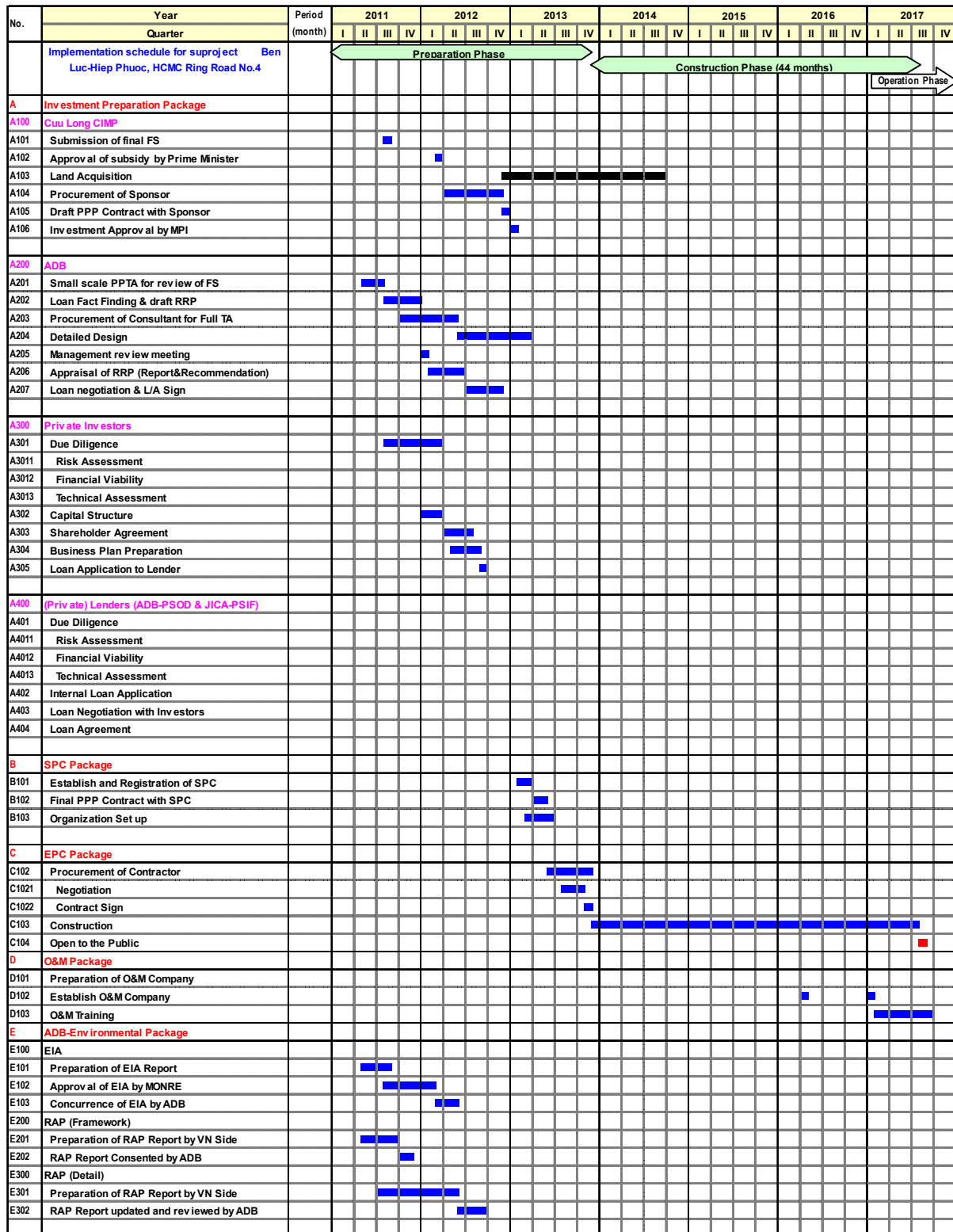
Quyền thu phí tuyến số 1: Như đã nêu ở trên, đường cao tốc và tuyến số 1 sẽ cạnh tranh về nhu cầu giao thông. Sự chênh lệch tương đối về mức thu phí giữa tuyến cao tốc và tuyến số 1 sẽ tác động đến lưu lượng giao thông. Nếu SPC có được doanh thu từ tuyến số 1, sẽ giảm đáng kể nguy

cơ về rủi ro mạng lưới. Chính sách hỗ trợ của chính phủ đối với vấn đề này cần phải xác nhận với ưu tiên cao.

Sử dụng vốn vay OCR của ADB: Khả năng sử dụng vốn vay OCR của ADB phục vụ mục đích bơm vốn chủ sở hữu của CLCIMP cho SPC và trợ cấp từ Chính phủ Việt Nam có thể là một trong những yếu tố quan trọng trong cơ cấu dự án PPP. Đề nghị thực hiện đánh giá toàn diện về phương án vốn khuyến nghị trong Hỗ trợ kỹ thuật chuẩn bị dự án sắp tới của ADB.

6.6.5 Chương trình thực hiện dự kiến

Chương trình thực hiện dự kiến đoạn Bến Lức – Hiệp Phước (37.4km) thuộc tuyến đường vành đai 4 do Ban QLDA Mỹ Thuận cung cấp như trong Hình 6.6.4 dưới đây.



Nguồn : Ban QLDA Mỹ Thuận

Hình 6.6.4 Chương trình thực hiện dự kiến (Đường VD4: Đoạn Bến Lức – Hiệp Phước)