

Chương 6 Phân Tích Rủi Ro Kinh Tế và Tài Chính

6.1 Thiết lập mức giá vé

(1) Thiết lập mức giá vé và thu tiền vé

Trong Dự án này, Đoàn nghiên cứu đề xuất mô hình kinh doanh trong đó tách biệt giữa Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (Công ty tư nhân SPC) với Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) sở hữu phần hạ tầng. Chủ dự án đường sắt được giả định là đơn vị nhà nước là Chính phủ Việt Nam, còn Công ty SPC là đơn vị thuộc khu vực tư nhân. Việc thiết lập giá vé được xem là nền tảng của doanh thu có liên hệ trực tiếp với các phương án chính sách như thúc đẩy sử dụng phương tiện công cộng, vì vậy khu vực nhà nước nên là bên gánh chịu rủi ro doanh thu giá vé. Trong trường hợp này toàn bộ doanh thu giá vé sẽ thuộc về Chủ dự án (Chính phủ Việt Nam).

(2) Thiết lập mức giá vé

Như đã đề cập ở trên, xét trên quan điểm về chính sách đô thị và giao thông của Thành phố Hà Nội, Đoàn nghiên cứu giả định rằng Chính phủ Việt Nam sẽ thiết lập một mức giá vé thích hợp nhằm tạo ra nhu cầu sử dụng và chuyển đổi phương tiện giao thông. Mức giá vé đề cập ở đây đã được nêu trong phần “2.4 Điều kiện tiên đề dự báo nhu cầu”, và thiết lập giá vé trung bình là 0,5 USD (giá của năm 2012) trên cơ sở cân nhắc đến giá vé xe buýt ở thành phố Hà Nội.

Giá vé xe buýt của năm 2012 hiện nay là mức cố định (3.000 đồng) trong vòng 25 km từ trung tâm thành phố (từ tháng 10 năm 2012 dự kiến sẽ tăng lên 5.000 đồng). Mức giá vé này tương đương khoảng 0,24 USD. Trong khi đó số km vận hành của Tuyến số 5, bao gồm cả đoạn ngoại ô, là hơn 30km, và nếu xem xét đến mặt bằng giá tiêu dùng ở Việt Nam, và so với giá vé xe buýt thì mức giá vé bình quân 0,5 USD là thỏa đáng.

Như đã đề cập trong mục “2.4. Điều kiện tiên đề của dự báo nhu cầu”, chúng tôi nêu lại một trong các căn cứ để xác định giá vé. Đó là mức giá vé của các nước lớn trong khu vực châu Á và GDP/người. Ví dụ như ở Singapore, nhằm thúc đẩy người dân sử dụng giao thông công cộng, quốc gia này có qui định về tổng lưu lượng ô tô được phép lưu thông và thực hiện chính sách giữ mức giá vé đường sắt đô thị thấp so với GDP/người.

Bảng 6.1.1 Mức giá vé của phương tiện giao thông đô thị lớn ở một số nước châu Á

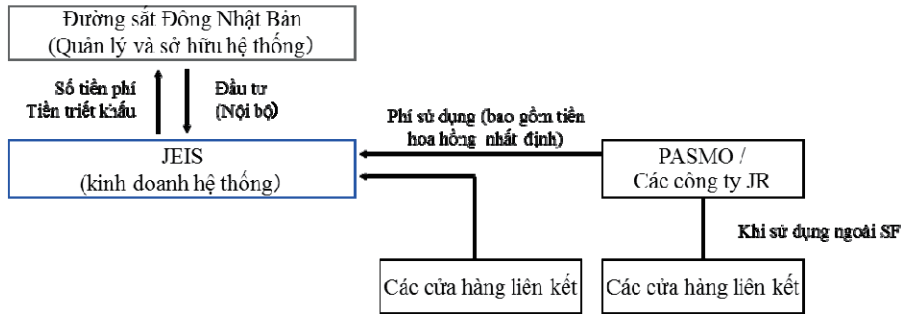
	Hồng Kông	Hàn Quốc (Seou)	Singapore	Thái Lan (Bangkok)	Indonesia (Jakarta)	Việt Nam (Hà Nội)
(1) Mức giá vé bình quân (Số trung gian • USD)	1,95	1,05	1,04	0,75	0,37	0,50 (Số thiết lập)
(2) GDP/người (USD/người)	31.500	20.600	43.100	4.990	9.896	1.900
Chi số ((1)/(2))	0,006 %	0,005 %	0,002 %	0,015 %	0,0037%	0,026%

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

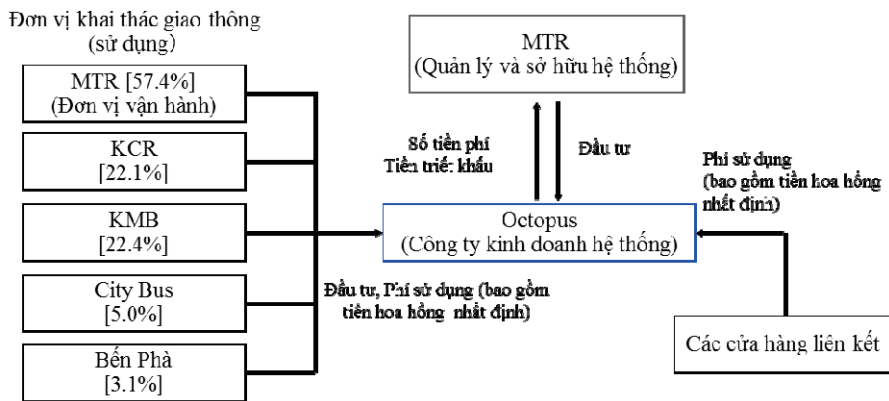
(3) Xem xét phương pháp thu phí

Nhìn chung, các thành phố, các nước có cơ sở hạ tầng giao thông hiện đại thường áp dụng hệ thống thu phí của hành khách bằng vé đi tàu là thẻ IC không tiếp xúc (dưới đây gọi là thẻ IC). Đây là phương pháp có tính tiện ích cao vì người sử dụng chỉ cần có 1 thẻ là có thể sử dụng nhiều phương tiện giao thông công cộng khác nhau, và khi bị mất thì có thể phát hành lại. Hơn nữa, đối với doanh nghiệp kinh doanh đường sắt thì đây cũng là một hệ thống có nhiều ưu điểm như có thể thu phí một cách chắc chắn và giảm được chi phí. Đối với Tuyến số 5, sẽ rất phù hợp nếu áp dụng phương thức thu phí bằng thẻ IC ngay từ khi bắt đầu đưa vào khai thác tuyến.

Mô hình kinh doanh sử dụng thẻ Sulca ở Nhật Bản



Mô hình kinh doanh sử dụng thẻ Octopus ở Hồng Kông



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 6.1.1. Mô hình kinh doanh điều hành thu vé bằng thẻ giao thông IC

Ở Nhật Bản, các công ty đường sắt đều trực tiếp phát hành quản lý thẻ và tự mình điều hành hệ thống thu phí. Ngược lại, ở Hồng Kông hay Singapore, một công ty chuyên phát hành, quản lý thẻ đã được thành lập bởi các công ty đường sắt hay cơ quan quản lý giao thông và mô hình kinh doanh này đã trở thành mô hình điều hành cả hệ thống.

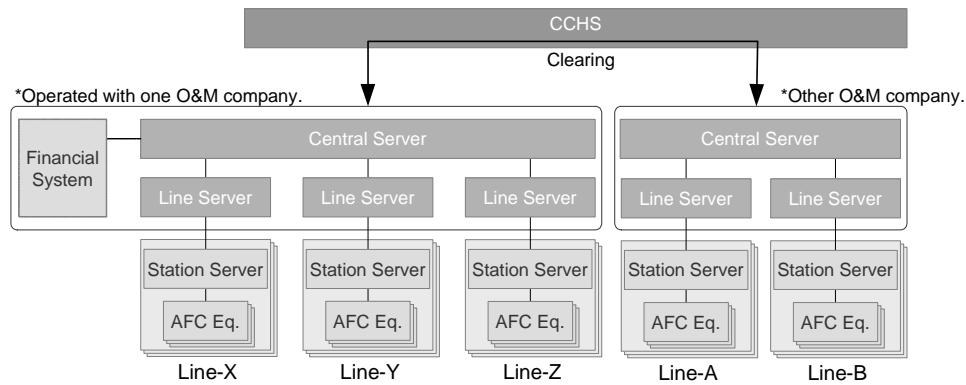
Ở Nhật Bản, có nhiều công ty kinh doanh đường sắt phát hành thẻ IC riêng. Tuy nhiên, để thống nhất phương thức thẻ IC không tiếp xúc và định dạng dữ liệu ở các công ty kinh doanh đường sắt, hiện nay ở Nhật Bản đã thực hiện được dịch vụ có thể sử dụng đồng nhất một chiếc thẻ IC để đi bất cứ đâu trên cả nước Nhật. Ngay cả ở Hà Nội hay Thành phố Hồ Chí Minh là nơi có nhiều nước khác nhau tham gia vào các tuyến đường sắt đô thị, thì Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) vẫn nên quyết định trước về việc sử dụng thẻ IC theo một tiêu chuẩn thống nhất. Đối với dự án này, việc áp dụng một hệ thống cần thiết để sử dụng đồng nhất thẻ IC không được đặt ra trong khuôn khổ dự án, nhưng chúng tôi cho rằng Chủ dự án đường sắt nên tiến hành bàn bạc trước với các cơ quan liên quan, xem xét về mặt kỹ thuật để có thể đáp ứng nhu cầu sử dụng chung thẻ IC mà không gặp trở ngại gì.

(4) Quan điểm tình hình sử dụng hệ thống AFC ở các tuyến khác của Hà Nội

Việc áp dụng thiết bị AFC tại các tuyến khác ở Hà Nội đang được nghiên cứu chi tiết bởi Đoàn SAPI (Special Assistance for Project Implementation) trong hỗ trợ thành lập đơn vị O&M đường sắt đô thị Hà Nội. Trong nghiên cứu này, Đoàn SAPI cũng đồng thời cân nhắc phương án vé cho dự án Tuyến 5 này. Đoàn SAPI đề xuất hợp nhất hệ thống AFC của tất cả các tuyến đường sắt ở

Hà Nội trong một hệ thống cao hơn, và đề xuất một cơ cấu sử dụng tương hồ thẻ IC giao thông với những thông số thống nhất trên nhiều tuyến. Bằng cách này, cũng giống như ở Nhật Bản, hành khách có thể tự do đi lại nhiều tuyến khác nhau chỉ với một thẻ IC giao thông, và nâng cao tính tiện lợi khi trung chuyển tàu.

Hơn nữa, việc tính toán giá vé phức tạp giữa các đơn vị vận hành của mỗi tuyến sẽ được thực hiện một cách chắc chắn trong môi trường an ninh của Trung tâm Thanh toán Bù trừ (CCHS) cấp cao nhất. Các cơ cấu này phù hợp với hệ thống AFC được giả định áp dụng trong dự án này và được kỳ vọng là sẽ cụ thể hóa mô hình kinh doanh đã nêu ở trên.



Nguồn: theo Đoàn SAPI

Hình 6.1.2. Minh họa hệ thống thiết bị AFC cấp cao với thông số thống nhất giữa các tuyến

6.2 Phân tích tài chính

6.2.1. Thiết lập điều kiện tiền đề phân tích tài chính

(1) Đối tượng phân tích tài chính

Trong phần này, Đoàn nghiên cứu tiến hành phân tích tài chính cho dự án Tuyến đường sắt số 5 thành phố Hà Nội dựa trên “Chương 4: Kế hoạch thực hiện dự án” và “Chương 5: Cơ chế thực hiện dự án và quản lý vận hành bảo dưỡng.” Đối tượng phân tích tài chính là Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (Công ty tư nhân SPC) và Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam).

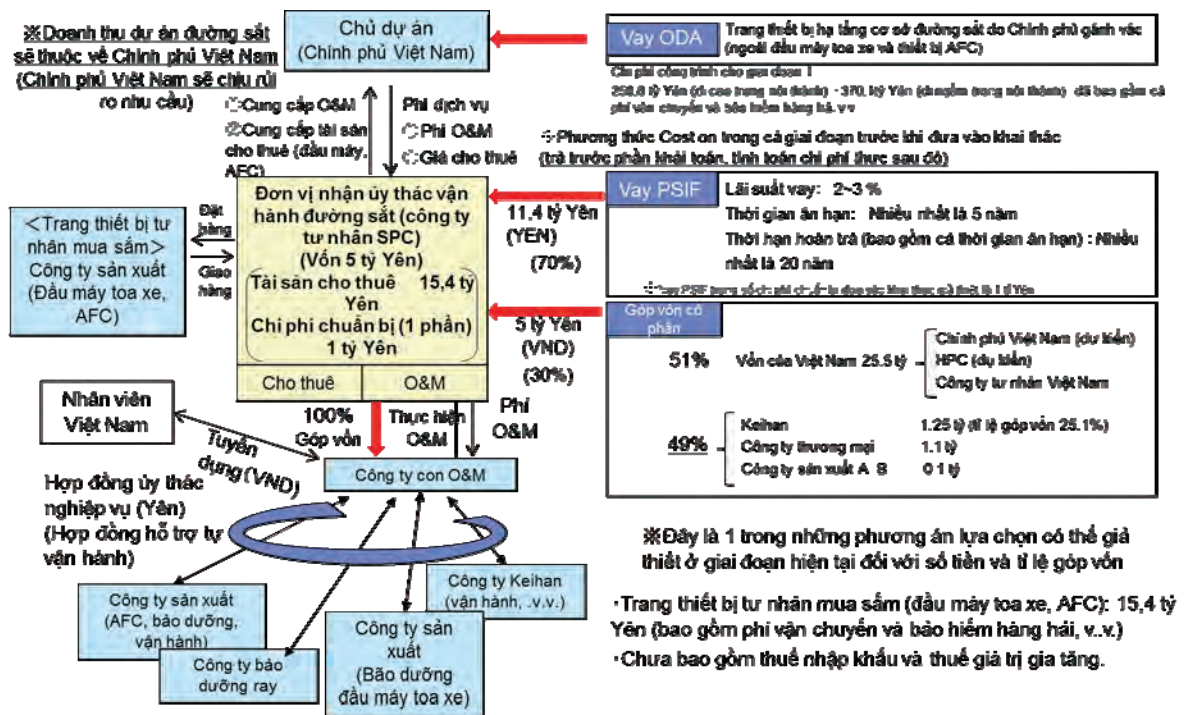
1) Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam)

- Chính phủ Việt Nam sẽ là Chủ dự án đường sắt, xây dựng công trình hạ tầng đường sắt (trừ phần đầu máy toa xe và thiết bị AFC) đồng thời thực hiện kinh doanh dự án đường sắt với tư cách là đơn vị thu chi của dự án đường sắt.
- Thành phố Hà Nội sẽ chuẩn bị thành lập Công ty Vận hành và Bảo dưỡng Đường sắt Đô thị Thành phố Hà Nội (tên tạm thời) (tham khảo “Chương 5: Cơ chế thực hiện dự án và quản lý vận hành bảo dưỡng” là nơi tiếp nhận công tác vận hành quản lý sau 5 năm kể từ khi đưa tuyến vào vận hành).

2) Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (Công ty tư nhân SPC)

Công ty này sẽ nhận ủy thác từ Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) để mua sắm đầu máy toa xe và thiết bị AFC trong số các công trình hạ tầng đường sắt và cho Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) thuê lại các trang thiết bị này và thực hiện nghiệp vụ O&M theo phương thức tính phí Cost On (tham khảo “Chương 5: Cơ chế thực hiện dự án và quản lý vận hành bảo dưỡng”). Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (Công ty tư nhân SPC) sẽ thành lập công ty con O&M với 100% vốn từ công ty này, và tái ủy thác lại cho công ty con O&M này thực hiện nghiệp vụ O&M. Các công ty đường sắt và các công ty sản xuất Nhật Bản giàu kinh nghiệm và bí quyết về vận hành đường sắt đô thị sẽ hỗ trợ công ty con O&M. Công ty con O&M là cơ quan pháp nhân dự kiến sẽ được Công ty tư nhân SPC chuyển nhượng các quyền trong hợp đồng ủy thác vận hành kinh doanh đường sắt với Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) theo hình thức chuyển nhượng cổ phần, sau 5 năm kể từ khi đưa tuyến vào vận hành.

Trích dẫn lại cơ chế dự án trong hình dưới đây.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 6.2.1 Cơ chế dự án PPP được đề xuất trong nghiên cứu này (trích dẫn lại)

(2) Lịch trình dự án

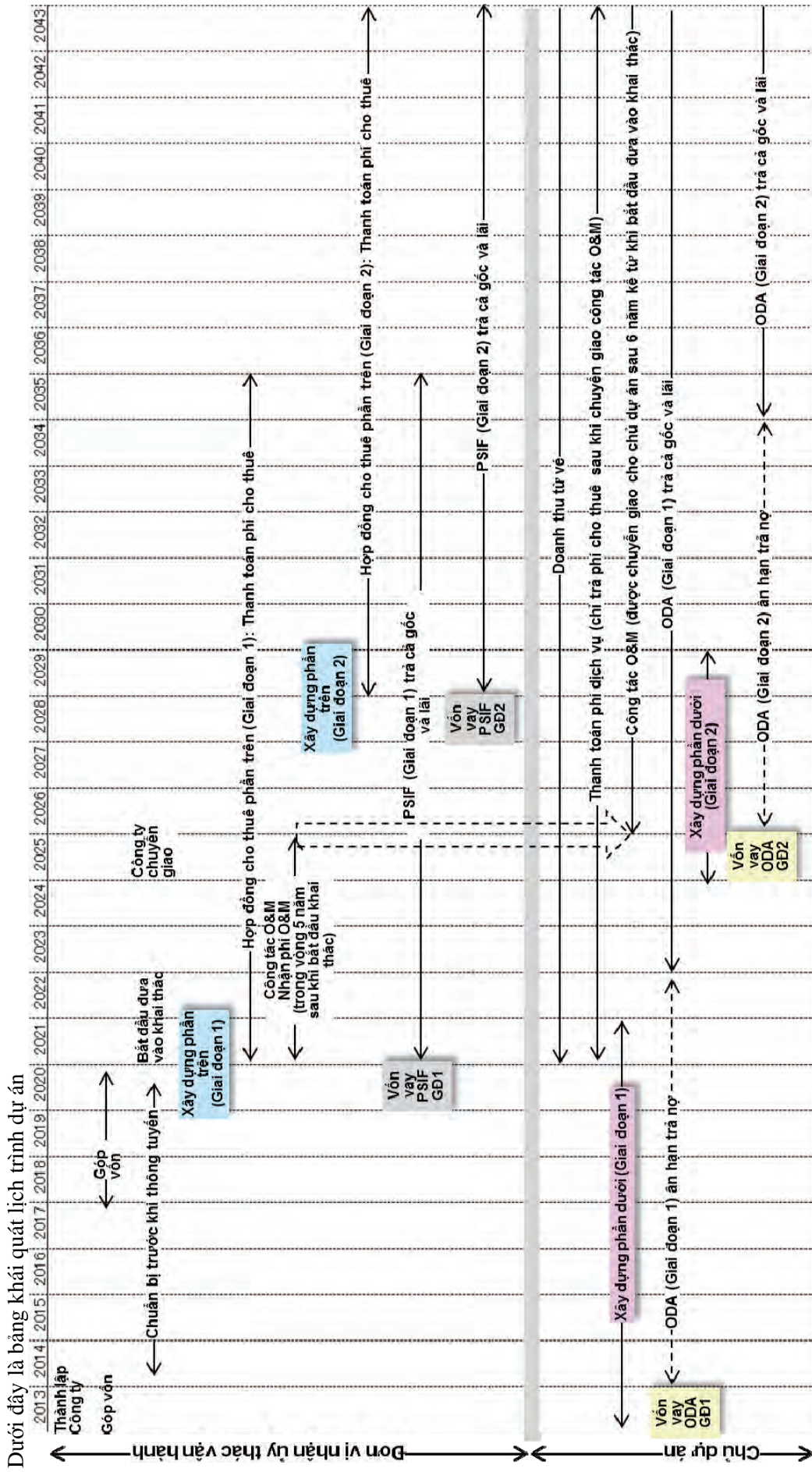
Theo “Chương 4: Kế hoạch thực hiện dự án”, chúng tôi trích dẫn lịch trình dự án như sau:

1) Lịch trình dự án của Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (Công ty tư nhân SPC):

- Giai đoạn chuẩn bị trước khi đưa vào vận hành : năm 2014 ~ năm 2021
- Trang bị đầu máy toa xe, thiết bị AFC cho GD 1 : năm 2017~năm 2021
- Vận hành giai đoạn 1 (hợp đồng cho thuê) : năm 2021~năm 2035
- Đưa tuyển vào vận hành : năm 2021 (năm 2023 nếu đi ngầm trong nội đô)
- Cung cấp hoạt động O&M : năm 2021~năm 2025
- Chuyển giao hoạt động O&M cho Chủ dự án : từ năm 2026
- Trang bị đầu máy toa xe, AFC cho giai đoạn 2 : năm 2028~năm 2029
- Vận hành giai đoạn 2 (hợp đồng cho thuê) : năm 2029~năm 2043

2) Lịch trình dự án của Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam)

- Giai đoạn 1: Trang bị hạ tầng phần dưới : năm 2013~năm 2021, (năm 2022 với trường hợp đi ngầm trong nội đô)
- * Hạ tầng phần dưới : công trình dân dụng, tuyến đường sắt, depo, thiết bị điện, v.v
- Giai đoạn 2: Trang bị hạ tầng phần dưới : năm 2025~năm 2029 (trong giai đoạn 2, đường sắt sẽ có kết cấu đi nổi trên mặt đất)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 6.2.2 Khát quát lịch trình dự án (ví dụ cho trường hợp cơ bản)

(3) Điều kiện tiền đề dự toán chi phí dự án

Về chi tiết dự toán chi phí dự án, xin tham khảo mục “4.2 Dự toán chi phí dự án” ở trên. Tại đây, chúng tôi xin nêu lại nội dung khái quát của phần đó.

1) Chi phí vận chuyển và phí bảo hiểm

Chi phí vận chuyển và phí bảo hiểm được thể hiện trong bảng 6.2.1 và bảng 6.2.2. Chi phí vận chuyển bao gồm chi phí vận tải đường biển và chi phí vận tải đường bộ. Phí bảo hiểm có cân nhắc bảo hiểm hàng hải, bảo hiểm thi công, bảo hiểm PI và bảo hiểm trách nhiệm bồi thường. Hơn nữa, phí bảo hiểm ngoại thương và chi phí trái phiếu cũng cần được xem xét.

Bảng 6.2.1. Chi phí vận chuyển (nêu lại)

Hạng mục	Chi phí vận chuyển
Toa xe đường sắt	6 triệu JPY/1 toa xe
1 bộ thiết bị tín hiệu	30 triệu JPY
1 bộ thiết bị biến áp	30 triệu JPY
1 bộ AFC•thiết bị thông tin	30 triệu JPY
Vật tư thiết bị đường ray khác bao gồm thanh ray v.v	500 triệu JPY (700 triệu JPY nếu đi ngầm trong nội đô)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Bảng 6.2.2. Phí bảo hiểm, phí bảo hiểm ngoại thương, chi phí trái phiếu (trích dẫn lại)

Hạng mục	Chi phí	
Phí bảo hiểm	Bảo hiểm hàng hải	【Tổng chi phí của vật tư thiết bị nhập khẩu】×0,5%
	Bảo hiểm PI	300 triệu JPY
	Bảo hiểm thi công•Bảo hiểm trách nhiệm bồi thường	【Tổng chi phí máy móc và thi công】× Trên cao: 1,0%, ngầm: 1,8%, trên mặt đất: 0,8%
	Phí bảo hiểm ngoại thương	Giá trị hợp đồng×1% *NEXI, Liên đoàn Xuất khẩu Đầu máy Toa xe Nhật Bản, Liên đoàn Xuất khẩu Máy móc Nhật Bản
Chi phí trái phiếu	Trái phiếu hoạt động	【Tổng chi phí máy móc và chi phí thi công】×0,5%×Số năm hợp đồng (Từ khi ký hợp đồng cho đến khi kết thúc thời hạn bảo hành khiếm khuyết) * Thời hạn bảo hành khiếm khuyết là 2 năm
	Trái phiếu thanh toán trước	Khoản đặt cọc (【Tổng chi phí máy móc và thi công】×15%)×0,5%×thời gian thi công

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

2) Phí tư vấn

Phí tư vấn là chi phí cho nghiệp vụ tư vấn nói chung liên quan đến dự án xây dựng đường sắt, dự kiến gồm các chi phí như quản lý tổng thể dự án, điều tra, nghiên cứu, lập bản vẽ để mời thầu thi công, giám sát thi công và kiểm tra nghiệm thu. Phần thù lao bao gồm chi phí nhân sự, chi phí ở, công tác phí, và phần ngoài thù lao gồm chi phí vé máy bay, chi phí đi lại trong nước, tiền thuê văn phòng, phí thông tin liên lạc, tiền thuê xe ô tô, chi phí văn phòng phẩm, v.v. Về đơn giá tư vấn (billing rate) đối với tư vấn quốc tế là 2.591.000 JPY/người/tháng, chuyên gia trong nước là 49 triệu VND/người/tháng và nhân viên hỗ trợ trong nước là 15 triệu VND/người/tháng.

3) Giải phóng mặt bằng và chi phí di dân

Đoàn Nghiên cứu sẽ tính chi phí giải phóng mặt bằng và di dân dựa trên thông tin về mức giá thực tế của khu vực phụ cận tuyến ra/vào depo (ga 10~depo). Từ đó, chúng tôi thiết lập đơn giá là 2.850.000 VND/m² trên cơ sở tham khảo khả năng phát sinh giải phóng mặt bằng (đất để làm depo do thành phố Hà Nội chuẩn bị cho nên chi phí này không nằm trong chi phí giải phóng mặt bằng).

4) Chi phí chuẩn bị đưa tuyến vào vận hành

Giả định rằng Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (Công ty tư nhân SPC) là đơn vị vận hành, bảo dưỡng và quản lý Tuyến số 5, sẽ nhận ủy thác các hạng mục công việc chuẩn bị bao gồm tuyển dụng và đào tạo, huấn luyện nhân viên trong nước, soạn thảo các loại tài liệu hướng dẫn. Giả định rằng đối với các chi phí này, sẽ ký hợp đồng theo phương thức Cost-on (thanh toán trước khoản chi phí đã khái toán và sau đó thì quyết toán theo chi phí thực tế) (đã đề cập ở Chương 5). 1 tỷ JPY- một phần chi phí chuẩn bị (bao gồm vốn tự có: 300 triệu JPY, vốn cho vay đầu tư nước ngoài của JICA-PSIF: 700 triệu JPY) sẽ được hạch toán là vốn lưu động.

5) Chi phí dự phòng

Chi phí dự phòng bao gồm 2 yếu tố là vốn liên quan đến phần trượt giá và vốn đối với phần công việc hoặc khối lượng thi công gia tăng do các nguyên nhân không thể dự đoán trước được. Tỷ lệ trượt giá đối với phần ngoại tệ là 1,6%/năm và phần nội tệ là 7,3%/năm theo chỉ số giá sản xuất liên quan đến các mặt hàng công nghiệp nói chung (mức của năm 2000) và chỉ số giá tiêu dùng (mức của năm 2000) do Tổng Cục Thống kê Việt Nam xây dựng. Tỷ lệ dự phòng thực tế đối với chi phí dự án và chi phí tư vấn đều là 5%.

6) Các chi phí khác

Trong phân tích tài chính, chúng tôi tiến hành tính thử các hạng mục thuộc đối tượng cho vay của vốn vay JICA bao gồm đầu máy toa xe, thiết bị AFC và các hạng mục chi phí liên quan đến vốn vay ODA, trong đó không bao gồm VAT (thuế giá trị gia tăng), thuế xuất nhập khẩu, và chi phí hành chính.

Ngay cả khi áp thuế VAT và thuế xuất nhập khẩu lên các hạng mục chi phí thi công cơ sở hạ tầng, do nợ vay ODA và phí thuê theo khuôn khổ dự án PPP cuối cùng sẽ do phía Chính phủ Việt Nam gánh vác cho nên các khoản thuế này sẽ được loại ra khỏi phân tích này.

-Lãi suất trong quá trình xây dựng	:0,2%, áp dụng cho các hạng mục chi phí chính của dự án liên quan đến vay vốn ODA. :0,01%, đối tượng là phí tư vấn liên quan đến vốn vay ODA
- Phí hợp đồng	: 2,5%, đầu máy toa xe và AFC : 0,1%, áp dụng cho những hạng mục liên quan đến vốn vay ODA.

(4) Phân tách chi phí của phần nội tệ và phần ngoại tệ

Dựa trên kế hoạch dự án đã được lập, và dựa trên kết quả thi công xây dựng tuyến mới ở Nhật Bản, Đoàn nghiên cứu tính thử với đơn vị hạng mục thi công có tham khảo kế hoạch xây dựng đường sắt đô thị đang thực hiện ở thành phố Hà Nội và các ví dụ tương tự ở châu Á. Vì có cân nhắc đến tỷ lệ trượt giá nên, đối với vật tư thiết bị phục vụ thi công xây dựng và chi phí nhân công, chúng tôi phân chia thành phần trong nước và phần nhập khẩu trên cơ sở các hợp phần dưới đây.

1) Thi công dân dụng

Ở Việt Nam, rất nhiều công trình hạ tầng đã được hoàn thiện, các công ty Việt Nam cũng có nhiều kinh nghiệm về các công trình đường bộ bao gồm các công trình cầu, v.v, VNR cũng có kinh nghiệm về công trình đường sắt, vật liệu và máy móc xây dựng đều có thể mua được ở Việt Nam. Tuy nhiên trường hợp đoạn trong thành phố theo phương án đi ngầm thì tùy theo việc lựa chọn tường chắn đất mà một số máy móc xây dựng như máy đào và kỹ sư cần phải sử dụng của nước ngoài. Vì vậy trong phần thi công dân dụng nói chung, chúng tôi xác định tỷ lệ ngoại tệ là 10%, còn với phần thi công đào ngầm thì tỷ lệ ngoại tệ là khoảng 60%.

2) Thi công đường sắt

Việt Nam đã vận hành đường sắt từ trước nên thanh ray, và tà vẹt đều có thể mua sắm trong nước. Tuy nhiên đối với tuyến đường sắt trong dự án này thì chúng tôi đề xuất đường sắt theo nguyên tắc có cân nhắc đến môi trường như kiểm soát độ rung bằng cách sử dụng loại trục đường ray nổi trực tiếp có tính đàn hồi và đường ray nặng, vì vậy trục đường ray và thiết bị bệ ghi sẽ được mua từ nước ngoài. Chúng tôi xác định tỷ lệ ngoại tệ là 50%~80% vì có cả phần sử dụng

trong nước ví dụ như nhân công rải đá balat và lắp đặt đường ray.

3) Thi công depo

Chúng tôi giả định công tác thi công depo bao gồm thi công san lấp, lắp đặt đường ray, và thi công xây dựng, v.v. Nội dung của nó rất đa dạng từ công tác thi công nói chung cho đến thi công đường ray nêu ở trên. Vì vậy, chúng tôi xác định tỷ lệ ngoại tệ cho phần thi công dân dụng nói chung và thi công xây dựng là 10%, còn thi công đường ray là 50%~70%.

4) Phần liên quan đến thiết bị điện

Đối với trạm biến áp đường sắt và thi công tuyến đường điện, trên cơ sở tham khảo tỷ lệ nội tệ và ngoại tệ trong đơn giá thi công theo báo cáo F/S của Tuyến 2, chúng tôi xác định tỷ lệ ngoại tệ là 90% vì có thể sử dụng một phần dây cáp điện và nhân công đặt đường ray trong nước, còn các hạng mục thi công khác mà chủ yếu là thiết bị thuộc về hệ thống thì khó có thể sắm được ở trong nước và để đảm bảo chất lượng thi công, chúng tôi xác định tỷ lệ ngoại tệ là 95%.

5) Chi phí thiết kế giám sát, chi phí dự phòng

Chúng tôi hạch toán khoảng 2/3 chi phí là phần ngoại tệ.

(5) Tỷ giá và tỷ lệ trượt giá

Về phần ngoại tệ (tỷ giá JPY/USD), chúng tôi sử dụng số liệu của “Thị trường Tokyo (1 USD) / tỷ giá trung tâm (b)/ bình quân trong tháng” (tháng 3 năm 2012) do Ngân hàng Nhật Bản công bố.

Phần nội tệ (tỷ giá VNĐ/USD), chúng tôi sử dụng con số của ngày có thể sử dụng được gần nhất trước FF (ngày 27 tháng 4 năm 2012) trong tỷ giá bình quân liên ngân hàng của Ngân hàng Nhà nước Việt Nam (Inter-bank average exchange rate). Tỷ giá là 1USD=82,4 JPY; 1USD=20.828 VNĐ, 1 JPY=252,8 VNĐ. Mặt khác về tỷ lệ trượt giá thì chúng tôi thiết lập như sau.

(Tỷ lệ trượt giá của phần nội tệ)

~Năm 2030	: 7,3%
Năm 2031~ Năm 2040	: 3,2%
Từ năm 2041	: 2,5%

(Tỷ lệ trượt giá của phần ngoại tệ)

~ Năm 2030	: 1,6%
Năm 2031~Năm 2040	: 0,6%
Từ năm 2041	: 0,0%

Bảng 6.2.3. Chi phí xây dựng Giai đoạn 1
(Đoạn trong nội đô: trên cao, đoạn ngoại ô: kết cấu nổi trên mặt đất)

Ngoại tệ & Tổng: Triệu Yên Nhật
Nội tệ: Triệu VN đồng

Hạng mục	Tổng		
	Ngoại tệ	Nội tệ	Tổng
A. PHẦN THỎA MÃN			
I) Mua sắm / Thi công	76.600	43.540.364	248.855
Công trình dân dụng	10.100	17.970.160	81.193
Đường sắt	6.231	1.033.915	10.321
Depo	8.536	5.966.732	32.142
Hệ thống điện	37.845	609.008	40.254
Xe bảo dưỡng	2.487	0	2.487
Chi phí nền tảng cấp vốn JICA	65.198	25.579.814	166.397
Tăng giá	7.755	15.887.199	70.608
Phí dự phòng thực tế	3.648	2.073.351	11.850
II) Dịch vụ tư vấn	5.370	180.536	6.085
Chi phí nền tảng	4.613	108.160	5.041
Tăng giá	501	63.779	754
Phí dự phòng thực tế	256	8.597	290
Tổng (I + II)	81.971	43.720.900	254.940
III) Phần PSIF	14.829	0	14.829
Đầu máy toa xe	9.342	0	9.342
AFC	2.998	0	2.998
Tăng giá	1.783	0	1.783
Phí dự phòng thực tế	706	0	706
Tổng (I + II + III)	96.800	43.720.900	269.769
B. PHẦN KHÔNG THỎA MÃN			
a Giải phóng mặt bằng	0	67.575	267
Chi phí nền tảng	0	51.600	204
Tăng giá	0	12.757	50
Phí dự phòng thực tế	0	3.218	13
b Chi phí quản lý hành chính	0	6.825.624	27.004
c VAT	0	6.825.624	27.004
d Thuế nhập khẩu	0	749.655	2.966
Tổng (a+b+c+d)	0	14.468.478	57.240
TỔNG (A+B)	96.800	58.189.378	327.009
C. Lãi suất trong quá trình thi công			
Lãi suất trong quá trình thi công (Xây dựng)	2.080	0	2.080
Lãi suất trong quá trình thi công (Xây dựng)	1.519	0	1.519
Lãi suất trong quá trình thi công (Tư vấn)	2	0	2
Lãi suất trong quá trình thi công (PSIF)	559	0	559
D. Phí Hợp đồng	2.308	0	2.308
Tổng(A+B+C+D)	101.188	58.189.378	331.397
E. Phần Tài chính JICA ODA bao gồm IDC (A- I + A- II+ C+ D)			
Phần Tài chính JICA ODA bao gồm IDC (A - III + C)	85.800	43.720.900	258.769
	15.388	0	15.388

※ Trong các chi phí trên, 1 tỷ yên trong phần vốn JICA PSIF được hạch toán là 1 phần của chi phí chuẩn bị đưa tuyến vào vận hành.

※ Đầu máy toa xe đường sắt và thiết bị AFC được mua sắm bởi Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (Công ty SPC).

(Ngoại trừ): Chi phí cải thiện nền đất dôi ra, làm đường dẫn ra/vào depo, chi phí gia cố và sửa chữa thiết bị điện, trạm biến điện và chi phí xây dựng quảng trường ga.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Bảng 6.2.4 Chi phí xây dựng Giai đoạn 1
(Đoạn trong nội đô: trên cao, đoạn ngoại ô: kết cấu nổi trên mặt đất)

Ngoại tệ & Tổng: Triệu Yên Nhật
Nội tệ: Triệu VN đồng

Hạng mục		Tổng		
		Ngoại tệ	Nội tệ	Tổng
A. PHẦN THỎA MÃN				
I)	Mua sắm / Thi công	110.382	61.863.610	355.128
	Công trình dân dụng trong nội thành	29.399	17.265.176	97.704
	Công trình dân dụng ngoại thành	4.391	7.774.712	35.149
	Đường sắt	6.262	1.028.387	10.330
	Depo	8.536	5.966.732	32.142
	Hệ thống điện	40.488	640.270	43.021
	Xe bảo dưỡng	2.487	0	2.487
	Chi phí nền tảng cấp vốn JICA	91.562	32.675.276	220.832
	Tăng giá	13.564	26.242.448	117.385
	Phí dự phòng thực tế	5.256	2.945.886	16.911
II)	Dịch vụ tư vấn	7.388	268.940	8.452
	Chi phí nền tảng	6.215	146.176	6.793
	Tăng giá	821	109.958	1.256
	Phí dự phòng thực tế	352	12.807	402
Tổng (I + II)		117.770	62.132.551	363.580
III)	Phần PSIF	15.066	0	15.066
	Đầu máy toa xe	9.342	0	9.342
	AFC	2.998	0	2.998
	Tăng giá	2.009	0	2.009
	Phí dự phòng thực tế	717	0	717
Tổng (I + II + III)		132.836	62.132.551	378.646
B. PHẦN KHÔNG THỎA MÃN				
a	Giải phóng mặt bằng	0	67.575	267
	Chi phí nền tảng	0	51.600	204
	Tăng giá	0	12.757	50
	Phí dự phòng thực tế	0	3.218	13
b	Chi phí quản lý hành chính	0	9.577.685	37.891
c	VAT	0	9.577.685	37.891
d	Thuế nhập khẩu	0	761.650	3.013
Tổng (a+b+c+d)		0	19.984.595	79.063
TỔNG (A+B)		132.836	82.117.146	457.709
C. Lãi suất trong quá trình thi công				
	Lãi suất trong quá trình thi công (Xây dựng)	3.046	0	3.046
	Lãi suất trong quá trình thi công (Xây dựng)	2.474	0	2.474
	Lãi suất trong quá trình thi công (Tư vấn)	3	0	3
	Lãi suất trong quá trình thi công (PSIF)	568	0	568
D. Phí Hợp đồng		4.027	0	4.027
Tổng(A+B+C+D)		139.909	82.117.146	464.782
E. Phần Tài chính JICA ODA bao gồm IDC (A-I + A-II + C+ D)				
Phần Tài chính JICA ODA bao gồm IDC (A -III + C)		124.275	62.132.551	370.085
		15.634	0	15.634

※ Trong các chi phí trên, 1 tỷ yên trong phần vốn JICA PSIF được hạch toán là 1 phần của chi phí chuẩn bị đưa tuyến vào vận hành.

※ Đầu máy toa xe đường sắt và thiết bị AFC được mua sắm bởi Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (Công ty SPC).

(Ngoại trừ): Chi phí cải thiện nền đất dôi ra, làm đường dẫn ra/vào depo, chi phí gia cố và sửa chữa thiết bị điện, trạm biến điện và chi phí xây dựng quảng trường ga.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Bảng 6.2.5: Chi phí xây dựng Giai đoạn 2

Ngoại tệ & Tổng: Triệu Yên Nhật
Nội tệ: Triệu VN đồng

Hạng mục		Tổng		Tổng
		Ngoại tệ	Nội tệ	
A. PHẦN THỎA MÃN				
I)	Mua sắm / Thi công	63.024	38.455.669	215.163
	Công trình dân dụng	4.548	9.122.198	40.638
	Đường sắt	8.408	1.753.751	15.346
	Depo			
	Hệ thống điện	32.576	560.898	34.795
	Xe bảo dưỡng	552	0	552
	Chi phí nền tảng cấp vốn JICA	46.083	11.436.847	91.330
	Tăng giá	13.940	25.187.600	113.587
	Phí dự phòng thực tế	3.001	1.831.222	10.246
II)	Dịch vụ tư vấn	3.480	191.335	4.237
	Chi phí nền tảng	2.582	59.904	2.819
	Tăng giá	733	122.320	1.217
	Phí dự phòng thực tế	166	9.111	202
Tổng (I + II)		66.505	38.647.005	219.400
III)	Phần PSIF	11.419	0	11.419
	Đầu máy toa xe	7.752	0	7.752
	AFC	617	0	617
	Tăng giá	2.506	0	2.506
	Phí dự phòng thực tế	544	0	544
Tổng (I + II + III)		77.924	38.647.005	230.819
B. PHẦN KHÔNG THỎA MÃN				
a	Giải phóng mặt bằng	0	0	0
	Chi phí nền tảng	0	0	0
	Tăng giá	0	0	0
	Phí dự phòng thực tế	0	0	0
b	Chi phí quản lý hành chính	0	5.834.353	23.082
c	VAT	0	5.834.353	23.082
d	Thuế nhập khẩu	0	577.269	2.284
Tổng (a+b+c+d)		0	12.245.974	48.448
TỔNG (A+B)		77.924	50.892.980	279.267
C. Lãi suất trong quá trình thi công				
		1.050	0	1.050
	Lãi suất trong quá trình thi công (Xây dựng)	618	0	618
	Lãi suất trong quá trình thi công (Tư vấn)	1	0	1
	Lãi suất trong quá trình thi công (PSIF)	431	0	431
D. Phí Hợp đồng				
		1.100	0	1.100
Tổng(A+B+C+D)		80.074	50.892.980	281.418
E. Phần Tài chính JICA ODA bao gồm IDC (A-I + A-II + C+ D)				
		68.224	38.647.005	221.120
Phần Tài chính JICA ODA bao gồm IDC (A -III + C)				
		11.850	0	11.850

※ Đầu máy toa xe đường sắt và AFC được mua sắm bởi Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (Công ty SPC).

(Ngoại trừ): Chi phí cải thiện nền đất quá lớn, làm đường dẫn đến depo, chi phí tăng cường máy móc trong trạm biến áp EVN, chi phí thi công tu sửa, chi phí xây dựng quảng trường trước nhà ga

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

(6) Hạng mục thu và chi

1) Hạng mục thu và chi của Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (Công ty SPC)

i) Hạng mục thu

Hạng mục thu của Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (Công ty SPC) bao gồm “Chi phí chuẩn bị trước khi đưa tuyến vào vận hành” và “Phí dịch vụ” sau khi đưa tuyến vào vận hành, do Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) trả cho Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (Công ty SPC).

“Chi phí chuẩn bị trước khi đưa tuyến vào vận hành” là những thứ mà Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (Công ty SPC) hạch toán là chi phí trước khi đưa Tuyến số 5 vào vận hành, cộng thêm với thù lao tương đương với lợi nhuận thích hợp (giả định là 15,1%).

“Chi phí dịch vụ” gồm “Phí cho thuê” và “Phí O&M” và do Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (Công ty SPC) yêu cầu Chủ dự án (Chính phủ Việt Nam) chi trả.

Công ty SPC khi mua sắm thiết bị mua sắm tư nhân (đầu máy toa xe và thiết bị AFC) sẽ góp vốn là 30% của số tiền này và 70% còn lại sử dụng vốn vay JICA-PSIF.

Đồng thời, Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (Công ty SPC) sẽ cung cấp thiết bị mua sắm tư nhân cho Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) thông qua cho thuê tài chính. Số tiền phí cho thuê trong trường hợp này được xác định với tỷ lệ phí cho thuê theo đó IRR của dòng tiền đã trừ gốc và lãi mà Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (Công ty SPC) trả cho JICA trong khoảng thời gian trả PSIF (15 năm), được xác định là 20%, và yêu cầu Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) trả “phí cho thuê” dựa trên cơ sở này.

Việc thiết lập phí cho thuê trong nghiên cứu này được thực hiện trên cơ sở thiết bị mua sắm tư nhân (đầu máy toa xe và thiết bị AFC) không bao gồm chi phí hành chính (administration cost), VAT (thuế giá trị gia tăng), thuế nhập khẩu (Import Tax).

Mặt khác, “Phí O&M” là số tiền bao gồm toàn bộ chi phí (cost) cần thiết như nêu dưới đây để thực hiện O&M và được coi là chi phí cần thiết cho việc vận hành quản lý Tuyến số 5 sau khi đưa vào vận hành, cộng thêm khoản thù lao tương đương với lợi nhuận hợp lý (giả định là 15,1%) và yêu cầu Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) trả.

Phí O&M gồm các hạng mục sau đây:

Bảng 6.2.6 Ví dụ tính thử về chi phí vận hành quản lý duy trì (cho 1 năm)

(đơn vị: 1.000 USD)

Hạng mục	Năm 2021~	Năm 2026~	Năm 2030~
1. Chi phí nhân sự	11.506	3.071	4.576
2. Chi phí quản lý	2.301	—	—
3. Chi phí điện năng	1.534	1.534	3.161
4. Chi phí cho các phụ tùng thay thế	7.259	7.259	13.736
5. Chi phí ủy thác công việc, chi phí hợp đồng bảo trì	3.641	3.641	4.915
6. Kinh phí nói chung, bảo hiểm trách nhiệm bồi thường vận hành đường sắt	7.643	5.113	8.377
Cộng	33.886	20.619	34.765
Thù lao (15,1%)	5.117	—	—
Tổng cộng	39.003	20.619	34.765

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

(Chưa tính đến trượt giá)

※ (Những hạng mục cần thiết riêng) chi phí phục hồi do thiên tai, chi phí cho việc sửa chữa, cải tiến, và thay mới

ii) Hạng mục chi phí

Hạng mục chi phí của Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (Công ty SPC) sẽ gồm chi phí phát sinh đối với Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (Công ty SPC) trước khi đưa Tuyến số 5 vào vận hành và chi phí cần thiết cho công việc vận hành và bảo dưỡng Tuyến số 5 trong vòng 5 năm sau khi đưa vào vận hành.

Về thuế thu nhập doanh nghiệp, chúng tôi xác định là 25% của thuế suất tiêu chuẩn.

2) Hạng mục thu và chi của Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam)

i) Hạng mục thu

Hạng mục thu của Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) là doanh thu từ vé (Fare revenue) của Tuyến số 5.

Doanh thu từ vé có thể được thể hiện bằng công thức:

“Doanh thu từ vé = Đơn giá vé x số lượng hàng khách”.

Đơn giá vé, như đã nêu trong mục “6.1. Thiết lập mức giá vé”, chúng tôi thiết lập ở mức 0,5 USD/người/chuyến (giá năm 2012).

Số lượng hành khách được thiết lập dựa trên kết quả dự báo nhu cầu đã nêu trong “Chương 2: Dự báo nhu cầu giao thông” như sau:

Năm 2021: khoảng 158.000 người/ngày (171.000 người/ngày nếu bao gồm cả khách trung chuyển với tuyến khác).

Năm 2030: khoảng 400.000 người/ngày (432.000 người/ngày nếu gồm cả khách trung chuyển với tuyến khác).

Năm 2040: khoảng 411.000 người/ngày (444.000 người/ngày nếu gồm cả khách trung chuyển với tuyến khác).

Chúng tôi tính toán CAGR (tỷ lệ tăng bình quân) trong khoảng từ năm 2021 ~ năm 2030, năm 2030 ~ năm 2040 để xác định số lượng hành khách của từng năm kể từ năm 2021.

Trong trường hợp cơ bản, Đoàn chúng tôi dự kiến việc điều chỉnh mức giá vé có xem xét đến mức giá tiêu dùng. Tuy nhiên, trong phần 4. Phân tích độ nhạy nêu ở phần sau, giá vé không được xem xét với các yếu tố này. Ngược lại, chúng tôi tính toán dựa trên cơ sở giá vé sẽ được tăng ở mức 50% của mức trượt giá.

ii) Hạng mục chi phí

Hạng mục chi phí của Chủ dự án (Chính phủ Việt Nam) là “chi phí chuẩn bị đưa tuyến vào vận hành”, “phí dịch vụ”, “chi phí O&M” được chuyển giao từ Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (Công ty SPC) sang kể từ năm 2026, và “trả gốc và lãi vốn vay ODA” đã vay để mua sắm phần dưới, “chi phí thay mới toàn bộ phần trên và phần dưới”. Sau 5 năm kể từ khi đưa tuyến vào vận hành, hoạt động O&M sẽ được chuyển giao từ Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (Công ty SPC) sang cho Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) cho nên “phí dịch vụ” phải trả sẽ chỉ còn “phí thuê” mà thôi.

Bảng 6.2.7 Chi phí chuẩn bị trước khi đưa tuyến vào vận hành

(Triệu JPY)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Chi phí chuẩn bị đưa tuyến vào vận hành	0	142	203	212	268	655	694	3.012

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Bảng 6.2.8 Phí O&M, Phí thuê, Phí Dịch vụ

(Triệu JPY)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Phí O&M	4.535	4.552	4.534	4.514	4.459	0	0	0
Phí thuê	1.944	1.944	1.944	1.944	1.944	1.944	1.944	1.944
Phí dịch vụ	6.479	6.496	6.478	6.457	6.403	1.944	1.944	1.944

(Triệu JPY)

	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Phí O&M	0	0	0	0	0	0	0	0
Phí thuê	3.440	3.440	3.440	3.440	3.440	3.440	3.440	1.497
Phí dịch vụ	3.440	3.440	3.440	3.440	3.440	3.440	3.440	1.497

(Triệu JPY)

	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044
Phí O&M	0	0	0	0	0	0	0	0
Phí thuê	1.497	1.497	1.497	1.497	1.497	1.497	1.497	0
Phí dịch vụ	1.497	1.497	1.497	1.497	1.497	1.497	1.497	0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Bảng 6.2.9 “Trả gốc và lãi vốn vay ODA”

Giai đoạn 1: Vay năm 2013 (ân hạn: 10 năm, thời gian trả: 40 năm (gồm cả thời gian ân hạn)

Giai đoạn 2: Vay năm 2025 (ân hạn: 10 năm, thời gian trả: 40 năm (gồm cả thời gian ân hạn)

	(Triệu JPY)							
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Trả gốc và lãi vay ODA (GD1)	9.143	9.126	9.109	9.091	9.074	9.057	9.040	9.022
Tiền gốc vay ODA còn lại (GD1)	250.144	241.518	232.892	224.267	215.641	207.016	198.390	189.764
Trả gốc và lãi vay ODA (GD2)								
Tiền gốc vay ODA còn lại (GD2)								
								(Triệu JPY)
	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
Trả gốc và lãi vay ODA (GD1)	9.005	8.988	8.971	8.953	8.936	8.919	8.902	8.884
Tiền gốc vay ODA còn lại (GD1)	181.139	172.513	163.887	155.262	146.636	138.010	129.385	120.759
Trả gốc và lãi vay ODA (GD2)					7.813	7.796	7.783	7.769
Tiền gốc vay ODA còn lại (GD2)					213.749	206.379	199.008	191.637
								(Triệu JPY)
	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046
Trả gốc và lãi vay ODA (GD1)	8.867	8.850	8.833	8.815	8.798	8.781	8.764	8.746
Tiền gốc vay ODA còn lại (GD1)	112.133	103.508	94.882	86.256	77.631	69.005	60.380	51.754
Trả gốc và lãi vay ODA (GD2)	7.754	7.739	7.724	7.710	7.695	7.680	7.665	7.651
Tiền gốc vay ODA còn lại (GD2)	184.267	176.896	169.525	162.155	154.784	147.413	140.043	132.672
								(Triệu JPY)
	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054
Trả gốc và lãi vay ODA (GD1)	8.729	8.712	8.695	8.677	8.660	8.643		
Tiền gốc vay ODA còn lại (GD1)	43.128	34.503	25.877	17.251	8.626			
Trả gốc và lãi vay ODA (GD2)	7.636	7.621	7.607	7.592	7.577	7.562	7.548	7.533
Tiền gốc vay ODA còn lại (GD2)	125.301	117.931	110.560	103.189	95.819	88.448	81.077	73.707
								(Triệu JPY)
	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062
Trả gốc và lãi vay ODA (GD1)								
Tiền gốc vay ODA còn lại (GD1)								
Trả gốc và lãi vay ODA (GD2)	7.518	7.503	7.489	7.474	7.459	7.444	7.430	7.415
Tiền gốc vay ODA còn lại (GD2)	66.336	58.965	51.595	44.224	36.853	29.483	22.112	14.741
								(Triệu JPY)
	2063	2064	2065	2066	2067	2068	2069	2070
Trả gốc và lãi vay ODA (GD1)								
Tiền gốc vay ODA còn lại (GD1)								
Trả gốc và lãi vay ODA (GD2)	7.400	7.385						
Tiền gốc vay ODA còn lại (GD2)	7.371	-0						

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Bảng 6.2.10 Chi phí thay mới toàn bộ thiết bị (Trên cao)

(Triệu JPY)

Cộng chi phí thay mới (trên cao)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Thi công dân dụng/ Bảo trì	0	0	0	0	0	300	0	0
Trượt giá	0	0	0	0	0	504	0	0
Quan hệ giữa điện • đầu máy toa xe	0	0	0	0	0	2.038	2.199	550
Trượt giá	0	0	0	0	0	507	591	159
Tổng chi phí thay mới	0	0	0	0	0	3.350	2.790	709

(Triệu JPY)

Cộng chi phí thay mới (trên cao)	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Thi công dân dụng/ Bảo trì	0	0	300	0	0	258	258	100
Trượt giá	0	0	801	0	0	782	816	329
Quan hệ giữa điện • AFC • đầu máy toa xe	0	5.851	5.851	1.649	1.649	550	4.899	3.373
Trượt giá	0	1.935	1.982	572	585	200	1.818	1.280
Tổng chi phí thay mới	0	7.786	8.934	2.221	2.234	1.790	7.791	5.083

(Triệu JPY)

Cộng chi phí thay mới (trên cao)	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044
Thi công dân dụng/ Bảo trì	0	0	0	0	630	530	530	530
Trượt giá	0	0	0	0	2.515	2.182	2.250	2.319
Quan hệ giữa điện • AFC • đầu máy toa xe	550	2.495	7.500	6.789	6.789	6.789	6.789	6.789
Trượt giá	213	988	3.033	2.802	2.802	2.802	2.802	2.802
Tổng chi phí thay mới	763	3.482	10.533	9.592	12.737	12.304	12.372	12.441

(Triệu JPY)

Cộng chi phí thay mới (trên cao)	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052
Thi công dân dụng/ Bảo trì	702	530	530	530	788	788	150	150
Trượt giá	3.167	2.464	2.539	2.615	4.005	4.125	809	833
Quan hệ giữa điện • AFC • đầu máy toa xe	6.789	6.789	6.789	6.789	6.789	6.789	6.789	6.789
Trượt giá	2.802	2.802	2.802	2.802	2.802	2.802	2.802	2.802
Tổng chi phí thay mới	13.460	12.585	12.660	12.737	14.385	14.505	10.550	10.574

(Triệu JPY)

Cộng chi phí thay mới (trên cao)	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060
Thi công dân dụng/ Bảo trì	150	150	150	150	150	150	150	322
Trượt giá	857	882	908	935	962	989	1.018	2.248
Quan hệ giữa điện • AFC • đầu máy toa xe	6.789	6.789	6.789	6.789	6.789	6.789	6.789	6.789
Trượt giá	2.802	2.802	2.802	2.802	2.802	2.802	2.802	2.802
Tổng chi phí thay mới	10.599	10.624	10.650	10.676	10.703	10.731	10.760	12.162

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

(7) Nguồn tài chính liên quan đến dự án Tuyến đường sắt số 5 của Hà Nội

1) Cách thức huy động và sử dụng vốn của Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (Công ty SPC)

i) Góp vốn

Giả định là Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (Công ty SPC) sử dụng nguồn vốn vay JICA-PSIF để huy động số vốn 1 tỷ JPY làm vốn lưu động cho chi phí chuẩn bị đưa tuyến vào vận hành. Khi đó đơn vị này sẽ góp 30% của số tiền trên là 300 triệu JPY và hạch toán dần vào các năm 2013 (10 triệu JPY: góp vốn để thành lập), năm 2018 (90 triệu JPY: vốn lưu động), năm 2019 (100 triệu JPY: vốn lưu động), và năm 2020 (100 triệu JPY: vốn lưu động). Hơn nữa, để sử dụng vốn vay JICA-PSIF cả cho việc mua sắm trang thiết bị mua sắm tư nhân (đầu máy toa xe, AFC), trong Giai đoạn 1 của trường hợp cơ bản, đơn vị này sẽ góp vốn và hạch toán vào năm 2020 là 30% (4.616 triệu JPY) của số vốn huy động (15.388 triệu JPY).

ii) Vốn vay JICA-PSIF

Giả định là Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (Công ty SPC) sẽ hạch toán 700 triệu JPY là 70% của chi phí chuẩn bị đưa tuyến vào vận hành vào năm 2020. Hơn nữa, để sử dụng vốn vay JICA-PSIF cả cho việc mua sắm trang thiết bị mua sắm tư nhân (đầu máy toa xe và thiết bị AFC), trong Giai đoạn 1 của trường hợp cơ bản, đơn vị này sẽ vay JICA-PSIF và hạch toán vào năm 2020 là 70% (10.772 triệu JPY) của số vốn huy động (15.388 triệu JPY).

2) Cách thức huy động và sử dụng vốn của Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam)

i) Vốn của Chính phủ và vốn vay Yên Nhật

Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) sẽ mua sắm cơ sở hạ tầng phần dưới của Tuyến số 5 (diện tích đất cho đường sắt, công trình dân dụng, công trình xây dựng, nền đường, đường ray, trạm biến áp, hệ thống quản lý vận hành, v.v) bằng nguồn vốn Chính phủ như vốn vay ODA. Trong trường hợp cơ bản thì sẽ đầu tư toàn bộ bằng vốn vay yên Nhật.

Nguồn tài chính liên quan đến dự án Tuyến số 5 Hà Nội được tóm tắt trong bảng dưới đây.

Bảng 6.2.11 Các chủ thể và nguồn tài chính cho dự án đường sắt Tuyến số 5

<Giai đoạn xây dựng>

Hạng mục	Đối tượng đầu tư	Đơn vị thực hiện	Nguồn vốn
Cơ sở hạ tầng (phần trên) (Trang thiết bị do công ty tư nhân mua sắm)	Mua sắm đầu máy toa xe và thiết bị AFC	Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (SPC tư nhân)	Góp vốn tư nhân JICA-PSIF
Cơ sở hạ tầng (phần dưới) (Trang thiết bị do Chính phủ mua sắm)	Đất dành cho đường sắt Công trình kết cấu dân dụng Công trình kiến trúc Nền đường, đường ray Trang thiết bị thông tin tín hiệu Trang thiết bị nhận biến điện Hệ thống vận hành điều độ	Chủ đầu tư dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam)	Vốn Chính phủ (Vay vốn Yên Nhật)

<Giai đoạn vận hành, khai thác>

Hạng mục	Đối tượng đầu tư, chi trả chi phí	Đơn vị thực hiện	Nguồn vốn, doanh thu
Kinh doanh đường sắt	Phí dịch vụ Chi phí thay mới trang thiết bị	Chủ đầu tư dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam)	Doanh thu tiền vé, vốn Chính phủ
Vận hành khai thác đường sắt	Chi phí O&M Trả nợ cả gốc và lãi vốn JICA-PSIF	Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (SPC tư nhân) + Công ty con vận hành O&M	Phí dịch vụ

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

6.2.2 Giả định “trường hợp cơ bản” trong phân tích tài chính

Đoàn nghiên cứu đã giả định trường hợp cơ bản như dưới đây trong phân tích tài chính.

(1) Điều kiện tiền đề phân tích tài chính của trường hợp cơ bản của Công ty SPC (tóm tắt)

Kết cấu của đoạn nội đô trong trường hợp cơ bản sử dụng phương thức trên cao.

Điều kiện tiền đề phân tích tài chính của Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt

(Công ty tư nhân SPC) được tóm tắt theo như bảng sau:

Bảng 6.2.12 Điều kiện tiền đề phân tích tài chính của Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (Công ty tư nhân SPC) (Tóm tắt)

Hạng mục	Điều kiện và nguyên tắc tiền đề
Giai đoạn	Chỉ trong giai đoạn 1 (Ga số 1 đến ga số 10)
Thời gian dự án Thời gian cho thuê	Thành lập công ty : năm 2013 Đưa vào vận hành : năm 2021 Thời gian dành cho nghiệp vụ O&M : Trong vòng 5 năm kể từ khi đưa vào khai thác (Sau giai đoạn 5 năm này sẽ chuyển giao về cho chủ đầu tư dự án đường sắt (chính phủ Việt Nam)). Kỳ hạn cho thuê : 15 năm (từ năm 2021 đến năm 2036)
Chi phí dự án	Trang thiết bị tư nhân mua sắm (đầu máy toa xe và trang thiết bị AFC): 15.388 triệu Yên (70%: vốn vay từ quỹ JICA – PSIF và 30%: tiền góp vốn)
Chi phí O&M	Áp dụng phương thức Cost on, chi phí này bao gồm chi phí chuẩn bị trước khi đưa vào khai thác và chi phí cần thiết để vận hành khai thác Tuyến đường sắt số 5 sau khi đưa vào khai thác
Chính sách chia cổ tức	Sau khi thanh toán chi phí O&M và chi trả vốn lãi PSIF, sẽ bắt đầu trả cổ tức trong toàn bộ lợi nhuận thu về hàng năm (không giữ lại hay tích lũy tiền từ đó)
Phương châm đầu tư và tích lũy	Năm 2013 : 10 triệu Yên (góp vốn để thành lập) Năm 2018 : 90 triệu Yên (vốn vận hành) Năm 2019 : 100 triệu Yên (vốn vận hành) Năm 2020 : 100 triệu Yên (vốn vận hành) 4.616 triệu Yên (trang thiết bị tư nhân mua sắm (đầu máy toa xe và thiết bị AFC) chiếm 30% trong số 15.388 triệu Yên)
Phương châm vay vốn	Năm 2020 : 10.772 triệu Yên (bãi sản cho thuê (đầu máy toa xe + AFC) chiếm 70% trong số 15.388 triệu Yên) 700 triệu Yên (chiếm 70% trong số 1.000 triệu Yên vốn vận hành trong chi phí chuẩn bị đưa vào khai thác)
Lãi suất vay Kỳ hạn gia hạn hoàn trả tiền vay	Lãi suất : 3% (Thời gian ân hạn: 1 năm (tối đa 5 năm), Kỳ hạn trả nợ: 15 năm (JICA – PSIF))
Tỷ lệ nội hoàn vốn góp (Equity IRR) thấp nhất	nhiều hơn 15%
DSCR thấp nhất	DSCR thấp nhất : nhiều hơn 1,2

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

(2) Trường hợp cơ bản của Đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (Công ty SPC)

Trường hợp cơ bản của Đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (Công ty SPC) là thời gian phân tích tài chính được tính từ sau khi thành lập công ty vào năm 2013, đưa đường sắt vào vận hành năm 2021, năm 2026 chuyển giao phần hoạt động O&M cho Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam), cho đến khi kết thúc hợp đồng cho vay Giai đoạn 1 vào năm 2035.

Dựa trên điều kiện này, chúng tôi thiết lập trường hợp cơ bản của Đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (Công ty SPC) là trường hợp mà với điều kiện là IRR vốn chủ sở hữu theo dòng tiền từ sau năm 2013 đến năm 2035 đạt 15% thì tỷ lệ phí cho thuê là 1,0525%/tháng (IRR 20%), tỷ lệ thù lao của phí O&M là 15,1%. Khi đó, DSCR thấp nhất trong khoảng thời gian hoàn trả vốn vay PSIF là 1,815.

Bảng 6.2.13 Thiết lập trường hợp cơ bản của Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (Công ty tư nhân SPC)

Hạng mục phân tích tài chính	Giá trị của trường hợp cơ bản
Tỷ lệ nội hoàn vốn góp (Equity IRR) (khi thành lập công ty: năm 2013~khi hết hạn hợp đồng cho thuê giai đoạn 1; khi hoàn trả cả vốn và lãi vay PSIF: năm 2035)	15,00%
DSCR thấp nhất	1,815
DSCR trung bình	1,990
Tỷ lệ phí cho thuê	1,0525%/tháng
Phí dịch vụ theo từng năm (phí cho thuê + phí O&M): thời điểm khi đưa vào vận hành năm 2021	6.290 Triệu Yên/năm
Tỷ lệ thù lao trong phí O&M	15,100%

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

(3) Điều kiện tiền đề phân tích tài chính của Chủ dự án (Chính phủ Việt Nam) (tóm tắt)

Điều kiện tiền đề phân tích tài chính của Chủ dự án (Chính phủ Việt Nam) được tóm tắt theo như bảng sau:

Bảng 6.2.14 Điều kiện tiền đề phân tích tài chính của Chủ dự án (Chính phủ Việt Nam) (Tóm tắt)

Hạng mục điều kiện	Thiết lập điều kiện của trường hợp cơ bản
Kết cấu cơ sở hạ tầng (phần dưới)	Nội thành: kết cấu trên cao; Ngoại thành: kết cấu đi ngầm
Nhu cầu hành khách	(Năm 2021) chỉ riêng Tuyến số 5: 158 nghìn người/ngày; số hành khách trung chuyển: 14 nghìn người/ngày (Năm 2030) chỉ riêng Tuyến số 5: 400 nghìn người/ngày, số hành khách trung chuyển: 32 nghìn người/ngày (Năm 2040) chỉ riêng Tuyến số 5: 411 nghìn người/ngày, số hành khách trung chuyển: 33 nghìn người/ngày
Giá vé tàu trung bình	Chỉ riêng Tuyến 5: 0,5 USD/người (giá vé thiết lập tại thời điểm năm 2012 có tính đến trượt giá) (Năm 2021 : 0,94 USD/người; năm 2030 : 1,26 USD/người; năm 2040 : 1,50 USD/người) Hành khách trung chuyển: 0,25 USD/người (Giá vận hành thiết định tại thời điểm năm 2012)
Phương pháp xây dựng	Xây dựng theo giai đoạn Giai đoạn 1: thi công năm 2017 và đưa vào khai thác năm 2021 Giai đoạn 2: thi công năm 2028 và đưa vào khai thác năm 2030
Điều kiện vay vốn Yên Nhật	Giai đoạn 1: 258.769 triệu yên (năm 2013) , giai đoạn 2: 221.120 triệu Yên (năm 2025) Lãi suất : 0,20%, thời gian ân hạn : 10 năm, kỳ hạn trả nợ: 40 năm (Bao gồm thời gian ân hạn)

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

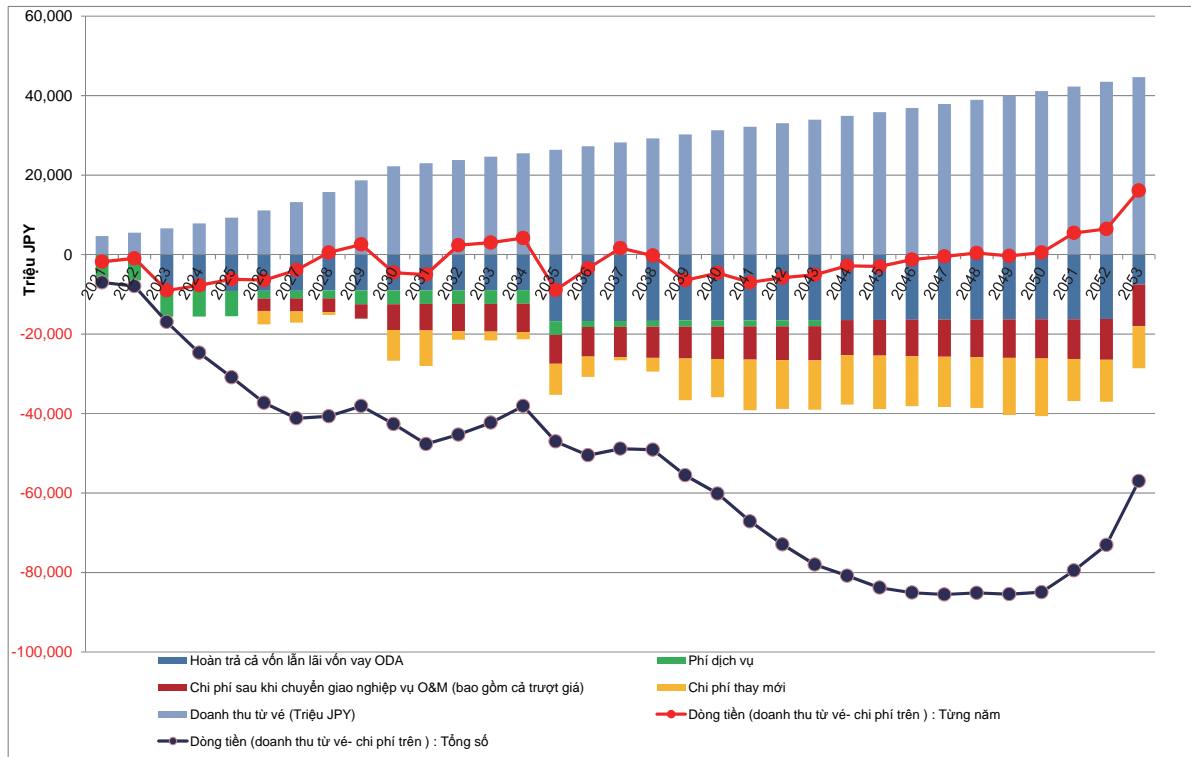
(4) Trường hợp cơ bản của chủ dự án (Chính phủ Việt Nam)

Trong trường hợp cơ bản, kết cấu đoạn nội đô sử dụng phương thức trên cao.

Phân tích tài chính của Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) được đánh giá bằng dòng tiền từ “doanh thu giá vé” trừ đi “chi phí chuẩn bị đưa tuyến vào vận hành”, “phí dịch vụ” sau khi đưa tuyến vào vận hành, “chi phí O&M” được chuyển giao từ đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (Công ty SPC) sang từ sau năm 2026, và “trả tiền gốc và lãi vốn vay ODA” vay để mua sắm phần hạ tầng, và “chi phí thay mới toàn bộ trang thiết bị.” Thời hạn đánh giá này là từ khi vốn vay Yên Nhật dự kiến là năm 2013 cho đến khi kết thúc trả gốc và lãi sau 40 năm (gồm cả 10 năm ân hạn).

Giả định rằng đầu máy toa xe, AFC của giai đoạn 2 sẽ được mua sắm để cho thuê vào năm 2028 giống như Giai đoạn 1, chúng tôi tính thử chi phí O&M sau khi chuyển giao hoạt động O&M vào năm 2026 với điều kiện là tỷ lệ phí cho thuê cho khoảng thời gian cho đến khi kết thúc hợp đồng cho thuê vào năm 2043 là 1,0525%/tháng (IRR 20%), và nhìn vào dòng tiền này ta được kết quả như Hình 6.2.3

Có thể bù đắp các chi phí khác một cách ổn định bằng “doanh thu giá vé” vào năm thứ 30 (năm 2050) sau khi đưa tuyến vào vận hành. Điều này có nghĩa là, nếu chỉ với doanh thu giá vé thì khó có thể bù đắp “chi phí dịch vụ”, “trả tiền gốc và lãi vốn vay ODA”, v.v.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 6.2.3 Trường hợp cơ bản (Giai đoạn 1 + Giai đoạn 2, đoạn nội đô: kết cấu trên cao)

6.2.3 Phân tích độ nhạy

(1) Hạng mục phân tích độ nhạy

Dựa trên các đặc điểm của dự án này theo như trường hợp cơ bản đã nêu ở trên, chúng tôi tiến hành phân tích độ nhạy như dưới đây.

Bảng 6.2.15 Hạng mục phân tích độ nhạy

	Đối tượng	Hạng mục phân tích độ nhạy	Biến số phân tích độ nhạy cụ thể
Phân tích độ nhạy 1	Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (công ty SPC tư nhân) (chỉ trong giai đoạn 1)	Phí O&M	So sánh trường hợp ± 5 vào tỷ lệ thù lao của phí O&M với trường hợp cơ bản (15,1%)
Phân tích độ nhạy 2	Chủ đầu tư dự án (chính phủ Việt Nam) (giai đoạn 1 và giai đoạn 2)	Phí xây dựng	So sánh trường hợp cơ bản trong khu vực nội thành có kết cấu đi trên cao với trường hợp đi ngầm
Phân tích độ nhạy 3		Nhu cầu hành khách	Từ năm 2030 tỉ lệ phân chia giao thông sẽ tăng theo từng giai đoạn, thực hiện so sánh với trường hợp giả định tỉ lệ phân chia giao thông vào năm 2040 sẽ 20,1% (+5% vào trường hợp cơ bản) (kể từ năm 2040, nhu cầu hành khách sẽ không thay đổi)
Phân tích độ nhạy 4		Thay đổi giá vé	So sánh trong trường hợp thay đổi giá vé theo tỷ lệ 50% của tỷ lệ trượt giá

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Chỉ tiêu đánh giá trong phân tích độ nhạy (phân tích độ nhạy 1) của đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (Công ty SPC) là EIRR và DSCR thấp nhất.

Chỉ tiêu đánh giá phân tích độ nhạy của Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) (phân tích độ nhạy 2~ phân tích độ nhạy 4) được xem xét bởi dòng tiền gồm “doanh thu giá vé” trừ đi “chi phí chuẩn bị đưa tuyến vào vận hành,” “phí dịch vụ,” “chi phí O&M,” “trả tiền gốc và lãi vốn vay

ODA,” và “chi phí thay mới toàn bộ trang thiết bị.”

(2) Kết quả phân tích độ nhạy

1) Phân tích độ nhạy 1 (tăng giảm tỷ lệ thù lao của phí O&M)

Nếu tăng tỷ lệ thù lao của phí O&M so với trường hợp cơ bản thêm 5 điểm (tỷ lệ thù lao= 20,1%) thì EIRR là 17,10% (1,14 lần), DSCR thấp nhất là 1,815. Ngược lại, nếu giảm tỷ lệ thù lao của phí O&M so với trường hợp cơ bản đi 5 điểm (tỷ lệ thù lao= 10,1%) thì EIRR là 13,20% (0,88 lần), DSCR thấp nhất là 1,814 và không đạt mức lợi nhuận đầu tư (EIRR trên 15,0%) mà nhà đầu tư tự nhận yêu cầu để thỏa mãn DSCR thấp nhất là trên 1,2. Vì vậy cần phải cân nhắc tính cân bằng với tỷ lệ phí cho thuê, tỷ lệ thù lao 15,1% được coi là 1 chỉ tiêu khi kêu gọi nhà đầu tư tự nhân góp vốn vào dự án này.

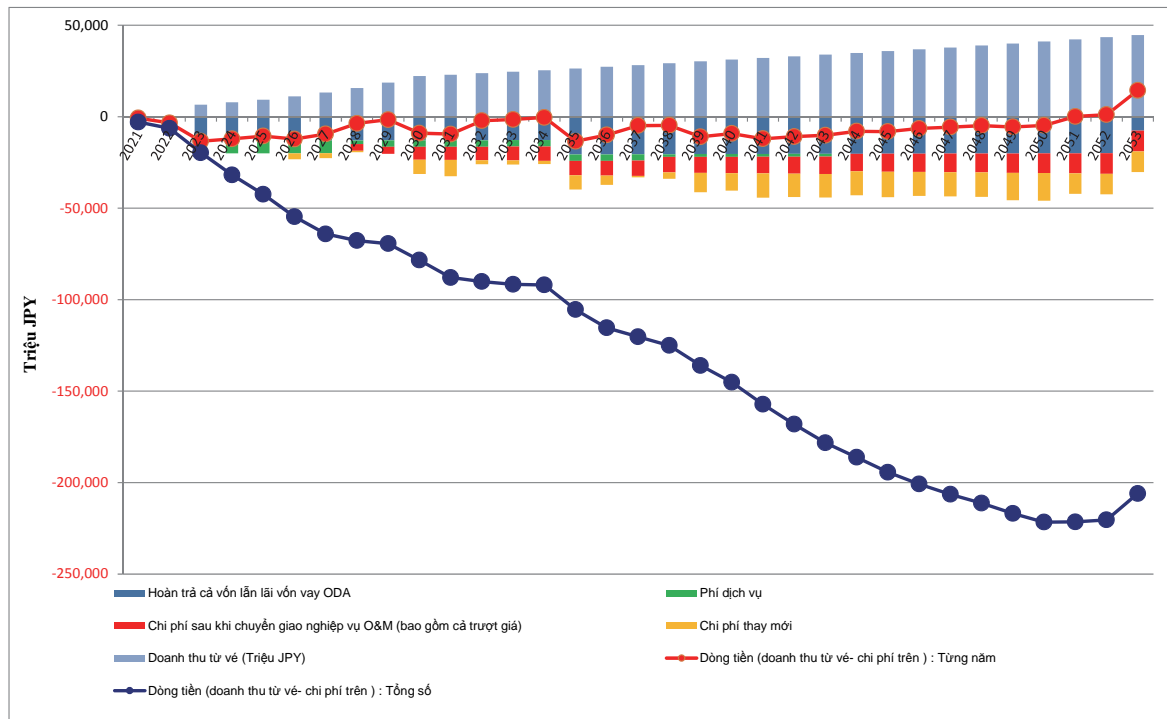
Bảng 6.2.16 Kết quả Phân tích độ nhạy 1 (phí O&M)

Tỷ lệ thù lao trong phí O&M	EIRR (thành lập công ty ~kỳ hạn cho thuê giai đoạn 1)	DSCR tối thiểu
Trường hợp cơ bản : 15,1%	15,00%	1,815
Trường hợp 20,1% (tức là trường hợp cơ bản +5%)	17,10%	1,814
Trường hợp 10,1% (tức là trường hợp cơ bản -5%)	13,20%	1,815

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

2) Phân tích độ nhạy 2 (tăng giảm chi phí xây dựng → đoạn nội đô: trường hợp kết cấu ngầm)

Dưới đây là đồ thị cho thấy dòng tiền doanh thu giá vé trừ đi các khoản chi trong trường hợp chi phí xây dựng tăng do sử dụng kết cấu ngầm cho đoạn nội đô.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 6.2.4 Phân tích độ nhạy 2 (trường hợp đoạn nội đô là kết cấu ngầm)

Nếu so sánh với trường hợp cơ bản (hình 6.2.3) thì thấy rằng tình trạng chênh lệch theo năm là không lớn nhưng phần chi phí xây dựng tăng và sẽ chậm 1 năm để dòng tiền của các năm chuyển sang dương một cách liên tục. Cần chú trọng đến khả năng lũy kế dòng tiền ở mức tối đa là 149 tỷ JPY, và xấu đi so với trường hợp cơ bản.

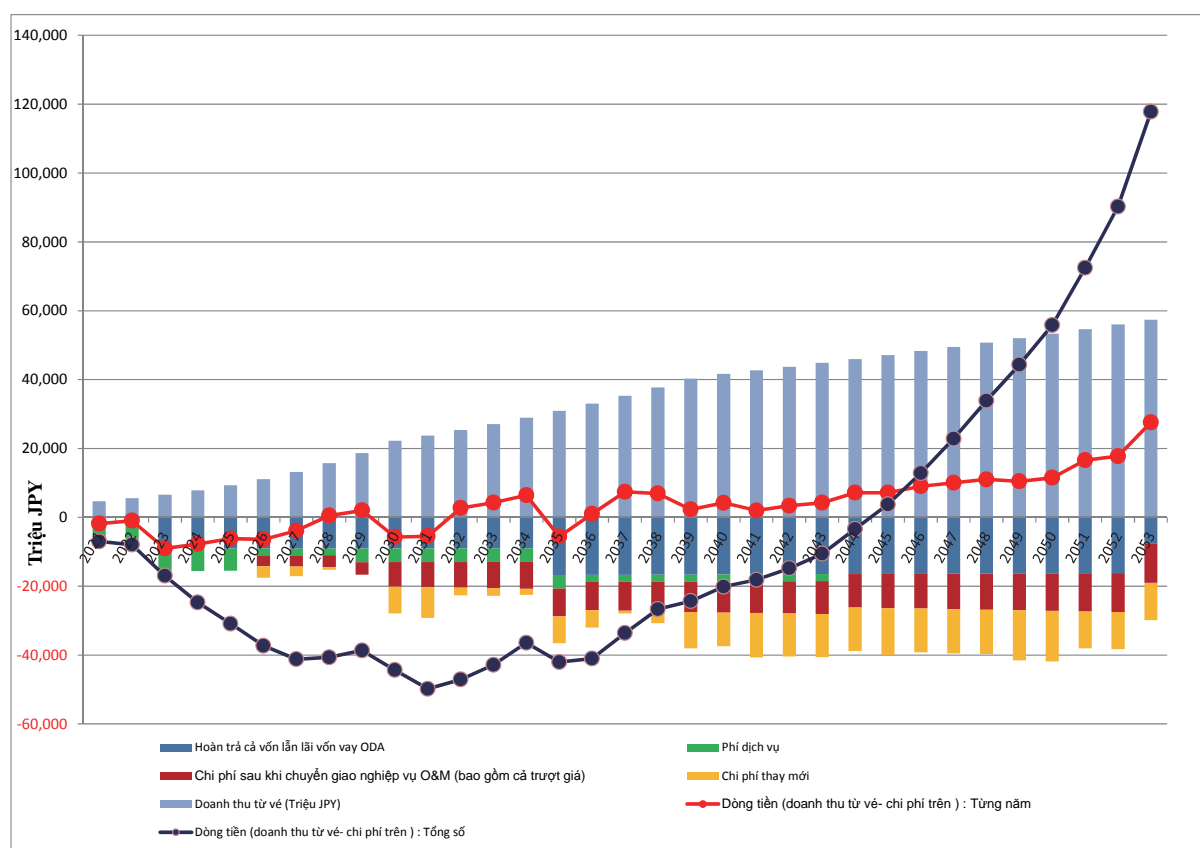
Cần cân nhắc đối với Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) thì việc áp dụng kết cấu ngầm cho đoạn nội đô sẽ làm cho gánh nặng tài chính tăng lên rõ rệt.

3) Phân tích độ nhạy 3 (gia tăng nhu cầu của hành khách)

Ở đây, xem xét ảnh hưởng của tình trạng gia tăng nhu cầu của hành khách. Hình dưới đây cho thấy Chính phủ Việt Nam cần có những chính sách khuyến khích và thúc đẩy người dân sử dụng giao thông công cộng (đường sắt đô thị và xe buýt). Nhờ vậy, thị phần giao thông đường sắt vào năm 2040 sẽ tăng đạt mức 20%. Nhu cầu từ thời điểm đó trở về sau sẽ không có thay đổi.

Trong trường hợp này, nhu cầu của năm 2040 tăng từ 411 ngàn người/ngày lên 565 ngàn người/ngày. Trong trường hợp này, thời điểm mà dòng tiền/năm chuyển sang dương liên tục là năm 2036, và sớm hơn 14 năm so với năm 2050 của trường hợp cơ bản.

Như vậy là việc gia tăng nhu cầu của hành khách đã làm cải thiện lớn dòng tiền của Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam). Vì vậy cần có các giải pháp để tạo ra nhu cầu đa dạng của hành khách.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

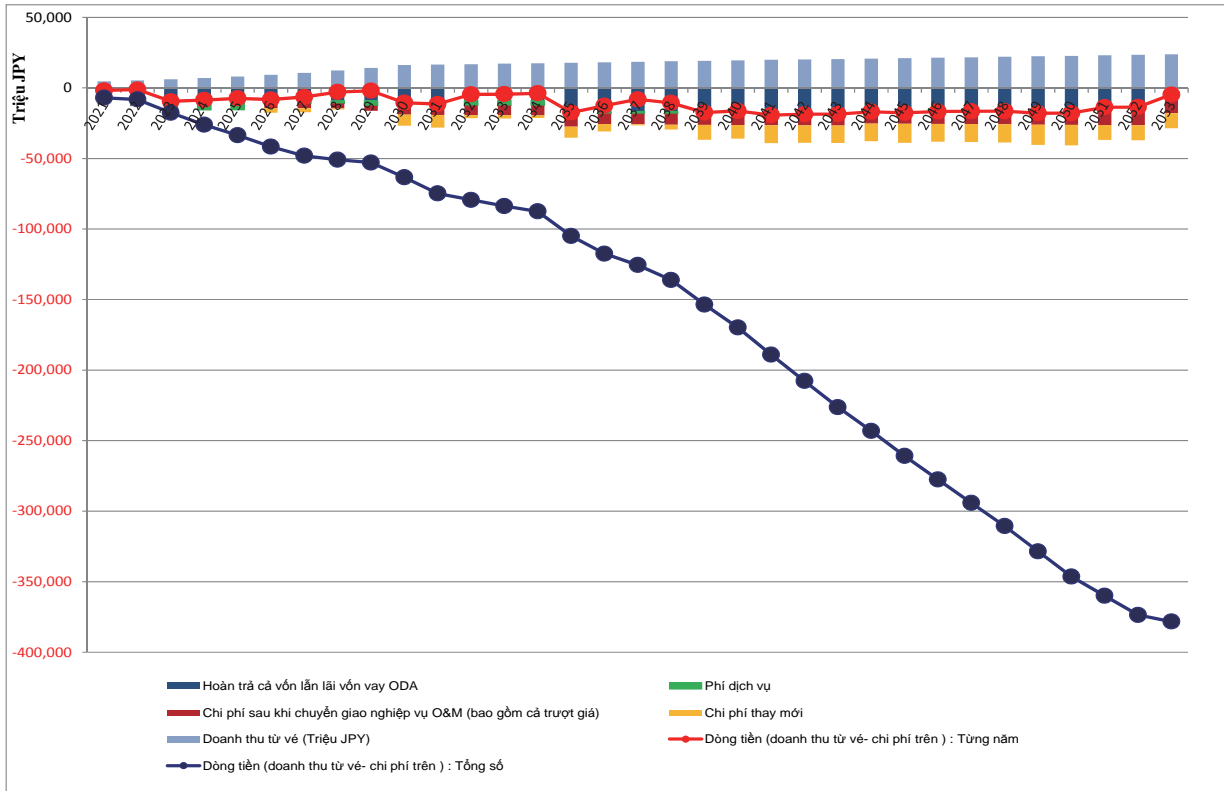
Hình 6.2.5: Phân tích độ nhạy 3 (thị phần vận tải trong năm 2040 là 20% của trường hợp)

4) Phân tích độ nhạy 4 (điều chỉnh giá vé)

Ở đây, xem xét ảnh hưởng của việc điều chỉnh giá vé đến dòng tiền của Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam). Trong trường hợp cơ bản giá vé được thiết lập có liên thông với tỷ lệ trượt giá. Trong dự án này, nhằm sớm gia tăng nhu cầu hành khách, sẽ điều chỉnh giá vé ở mức là 50% của tỷ lệ trượt giá.

Trong trường hợp này, giá vé bình quân của năm 2021 là 0,94 USD/người, và 10 năm sau khi đưa tuyến vào vận hành (năm 2030) sẽ tăng lên là 1,30 USD/người, và 20 năm sau khi đưa tuyến vào vận hành (năm 2040) sẽ tăng lên là 1,53 USD/người. Lấy số lượng nhu cầu hành khách nhân với giá vé này để tính ra doanh thu giá vé. Kết quả là trong khoảng thời gian đánh giá thì dòng

tiền sẽ không chuyển sang dương nhưng như đã thấy ở phân tích độ nhạy 3 thì nếu bổ sung thêm cả yếu tố là số lượng người sử dụng tăng thì có khả năng được cải thiện.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 6.2.6 Phân tích độ nhạy 4 (trường hợp điều chỉnh giá vé ở mức là 50% của tỷ lệ trượt giá)

6.2.4 Hạng mục xem xét để hướng đến mục tiêu kinh doanh hóa

(1) Giải pháp giảm gánh nặng nợ Chính phủ

Trong khuôn khổ nghiên cứu hiện tại, do Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (Công ty SPC) là thành phần kinh tế tư nhân cần phải thực hiện công tác vận hành quản lý một cách ổn định chắc chắn nên chúng tôi xác định tiền đề là đơn vị này được Chủ dự án (Chính phủ Việt Nam) trả phí O&M theo phương thức Cost-on và phí cho thuê.

Như đã chỉ ra trong phân tích tài chính ở trên, trong trường hợp này, khó có thể cân bằng dòng tiền của Chủ dự án (Chính phủ Việt Nam) chỉ với “doanh thu giá vé”. Phương án cải thiện là cắt giảm “trả tiền gốc và lãi vốn vay ODA, có nghĩa là cắt giảm gánh nặng nợ Chính phủ. Cụ thể là mục “4.3. Chính sách cắt giảm gánh nặng nợ Chính phủ” nêu ở trên đã xem xét các nội dung dưới đây.

- 1) Bổ đắp bằng biện pháp áp thuế tài sản cố định đối với phần thu nhập tăng lên
- 2) Trang bị nhà ga mới áp dụng phương thức người hưởng lợi gánh vác theo đề xuất của đơn vị kinh doanh phát triển
- 3) Áp dụng chế độ người hưởng lợi gánh vác heo Luật Quy hoạch đô thị
- 4) Áp dụng phương thức đơn vị phát triển gánh vác dựa trên sự thỏa thuận giữa các bên
- 5) Sử dụng chung trang thiết bị kiểm tra sửa chữa đầu máy toa xe và nhân viên kiểm tra của Tuyến 2

Để thực hiện các giải pháp cắt giảm gánh nặng nợ Chính phủ như trên, cần phải xem xét và chuẩn bị các cơ sở pháp lý, tiêu chí lựa chọn người hưởng lợi cụ thể, phương thức/tiêu chuẩn thiết lập số tiền mà người hưởng lợi phải gánh vác. Hơn nữa, khi cụ thể hóa mục “5) Sử dụng chung trang thiết bị kiểm tra sửa chữa đầu máy toa xe và nhân viên kiểm tra của Tuyến 2”, thì điều thiết yếu là phải có sự bàn bạc và thỏa thuận trước với các bên liên quan của Tuyến 2, MOT, HPC v.v, và đây là vấn đề trong tương lai.

(2) Kiểm chứng tính thỏa đáng của việc phân chia giai đoạn xây dựng

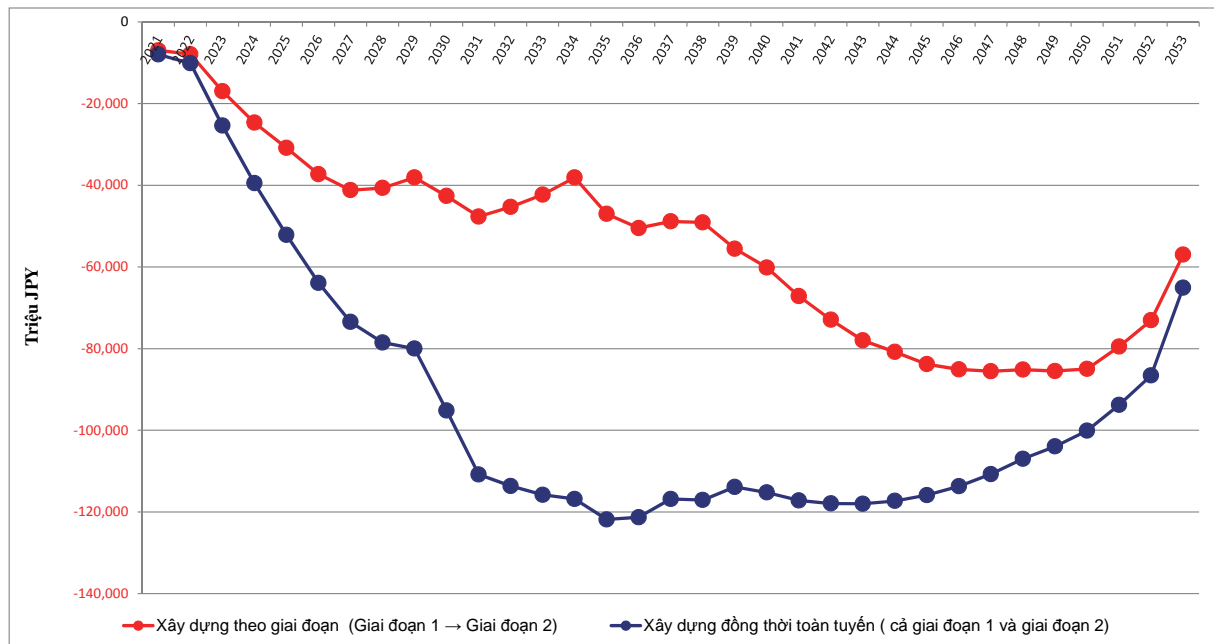
Phần này kiểm chứng về tính thỏa đáng của việc xây dựng Tuyến số 5 theo giai đoạn như đã đề cập ở phần 3.1.1 (2).

Tuyến số 5 là tuyến nối đoạn nội đô Hà Nội với đoạn ngoại ô được kỳ vọng là sẽ phát triển trong tương lai. Nghiên cứu này thấy rằng nên sớm cải thiện môi trường đường xá, và đề xuất trang bị tuyến theo giai đoạn. Theo đó, coi đoạn nội đô Hà Nội dự kiến có nhu cầu là Giai đoạn 1, và đoạn ngoại ô được kỳ vọng là sẽ có nhu cầu trong tương lai do sự phát triển sau này là Giai đoạn 2.

Phương pháp kiểm chứng ở đây là kiểm chứng tính thỏa đáng của đề xuất trong nghiên cứu này bằng cách tính thử và so sánh con số lũy kế dòng tiền cho đến năm 2053 của Chủ dự án (Chính phủ Việt Nam) kinh doanh đường sắt giữa trường hợp xây dựng theo giai đoạn (đoạn tuyến Giai đoạn 1 năm 2021 và đoạn tuyến Giai đoạn 2 năm 2030) với trường hợp xây dựng một mạch toàn tuyến (đoạn tuyến Giai đoạn 1+đoạn tuyến Giai đoạn 2) năm 2021.

Kết quả như được thể hiện trong hình bên dưới là khoảng âm của con số lũy kế dòng tiền trong trường hợp xây dựng một mạch là rất lớn. (xây dựng theo giai đoạn thì (-) lớn nhất là 85.536 triệu Yên, còn xây dựng một mạch thì (-) lớn nhất là 121.841 triệu Yên).

Vì vậy, việc sớm xây dựng đường sắt đoạn trong ngoại thành ngay trong giai đoạn đang phát triển so với độ lớn của nhu cầu, khiến cho chi phí đầu tư ban đầu là rất lớn và làm tăng gánh nặng về chi phí vận hành quản lý. Do đó, chúng tôi đề xuất xây dựng theo giai đoạn một cách phù hợp với sự gia tăng nhu cầu.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 6.2.7: So sánh sự thay đổi lũy kế dòng tiền của Chủ dự án đường sắt cho đến năm 2053 do sự khác nhau về thời điểm xây dựng

6.2.5 Đánh giá tính kinh tế và tài chính của dự án

(1) Đánh giá kinh tế dự án

Trong phần này, Đoàn Nghiên cứu sẽ tiến hành đánh giá kinh tế trong giả định dự án được thực hiện. Công tác đánh giá kinh tế sẽ được tính dựa trên Chỉ số Nội hoàn Kinh tế (EIRR) theo công thức sau đây:

$$0 = \sum_{t=1}^n (B_t - C_t) / (1 + EIRR)_{t-1} \quad (n: \text{Giai đoạn phân tích}, B_t: \text{Lợi nhuận hàng năm}, C_t: \text{Chi phí hàng năm})$$

“Lợi nhuận/lợi ích hàng năm” bao gồm các hạng mục như sau:

- i) Giá trị giảm thời gian di chuyển do người dân chuyển từ đi xe máy sang tàu điện.

ii) Giá trị giảm chi phí nhiên liệu.

iii) Giá trị giảm khí thải CO₂.

iv) Hiệu quả lan toả sản xuất trong phân tích mối liên quan giữa các ngành sản xuất

“Chi phí hàng năm” bao gồm “Phần đầu tư ban đầu” và Phần đầu tư thay mới” mà đã được tiến hành khảo sát ở Chương 4.

Trong quá trình tiến hành Đánh giá kinh tế dự án, chúng tôi không đưa vào xem xét các tác động từ trượt giá và các khoản thuế (VAT, thuế nhập khẩu).

Giai đoạn phân tích được tính từ thời điểm bắt đầu đầu tư (được cộng tổng trong quá trình phân tích kinh tế) cho tới thời điểm hoàn thành thanh toán cả gốc lẫn lãi vay vốn Yên Nhật của Giai đoạn 2.

1) Lợi nhuận/ lợi ích hàng năm

(i) Giá trị rút ngắn thời gian do người dân chuyển từ đi xe máy sang tàu điện

Nhờ thực hiện dự án này mà thời gian được rút ngắn khi người dân chuyển từ di chuyển bằng xe máy sang tàu điện. Hiệu quả của việc rút ngắn thời gian được tính ra tiền bằng cách lấy lượng thời gian di chuyển được rút ngắn nhân với đơn giá thời gian (chi phí nhân sự). Khi tính toán lượng thời gian di chuyển được rút ngắn, chúng tôi đã thiết lập tỷ lệ sử dụng cho giai đoạn từ năm 2021 đến năm 2029 cho đoạn liên kề là 5%, còn các đoạn khác là 10%. Hơn nữa, từ năm 2030, chúng tôi thiết lập tỷ lệ sử dụng đối với đoạn liên kề là 10%, các đoạn khác là 15%. Tốc độ di chuyển bằng xe máy và xe ô tô được quy định ở khu vực trung tâm thành phố từ Ga số 1 đến Ga số 5 là 20km/h, khu vực ngoại ô từ Ga số 5 đến Ga số 17 là 40km/h.

Đơn giá thời gian tính bằng giá trị bình quân của số tiền thanh toán thực tế trong một năm của nhân viên ngành chế tạo và không phải ngành chế tạo (nhân viên) tại Việt Nam dựa trên “Khảo sát thực trạng hoạt động của doanh nghiệp Nhật Bản tại Châu Á, Châu Đại Dương (khảo sát năm 2011) của JETRO” (tổng số tiền thanh toán đối với một nhân viên (tổng cộng cả năm như tiền lương cơ bản, phụ cấp các loại, tiền phúc lợi, tiền làm ngoài giờ, tiền thưởng, v.v. không bao gồm trợ cấp nghỉ việc)).

Bảng 6.2.17 Giá trị rút ngắn thời gian do chuyển từ đi chuyên bằng xe máy sang tàu điện

Năm	Ga số 1~Ga số 17 (giờ)			Hiệu quả rút ngắn thời gian	Tổng cộng hàng năm
	Tàu điện	Xe máy	Chênh lệch	Triệu JPY/ngày	Triệu JPY/ngày
2021	20.023	34.709	-14.686	2,31	842
2022	20.357	35.244	-14.887	2,34	853
2023	20.695	35.785	-15.090	2,37	865
2024	21.035	36.331	-15.296	2,40	877
2025	21.377	36.880	-15.503	2,43	889
2026	21.719	37.429	-15.710	2,47	901
2027	22.061	37.978	-15.917	2,50	912
2028	22.400	38.523	-16.123	2,53	924
2029	22.736	39.063	-16.327	2,56	936
2030	35.261	60.818	-25.557	4,01	1.465
2031	35.372	61.001	-25.629	4,02	1.469
2032	35.483	61.184	-25.700	4,04	1.473
2033	35.595	61.367	-25.772	4,05	1.477
2034	35.707	61.551	-25.845	4,06	1.481
2035	35.819	61.736	-25.917	4,07	1.486
2036	35.931	61.920	-25.989	4,08	1.490
2037	36.043	62.105	-26.062	4,09	1.494
2038	36.156	62.291	-26.135	4,10	1.498
2039	36.269	62.477	-26.208	4,12	1.502
2040	36.382	62.663	-26.281	4,13	1.506
2041	36.496	62.850	-26.354	4,14	1.511
2042	36.610	63.038	-26.428	4,15	1.515
2043	36.725	63.227	-26.502	4,16	1.519
2044	36.840	63.416	-26.576	4,17	1.523
2045	36.956	63.606	-26.650	4,19	1.528
2046	37.071	63.796	-26.724	4,20	1.532
2047	37.187	63.987	-26.799	4,21	1.536
2048	37.304	64.178	-26.874	4,22	1.540
2049	37.421	64.370	-26.949	4,23	1.545
2050	37.538	64.563	-27.025	4,24	1.549
2051	37.625	64.700	-27.075	4,25	1.552
2052	37.712	64.838	-27.126	4,26	1.555
2053	37.800	64.976	-27.177	4,27	1.558
2054	37.887	65.115	-27.228	4,28	1.561
2055	37.975	65.254	-27.279	4,28	1.564
2056	38.063	65.393	-27.330	4,29	1.567
2057	38.151	65.532	-27.381	4,30	1.570
2058	38.240	65.672	-27.432	4,31	1.573
2059	38.328	65.812	-27.484	4,32	1.575
2060	38.417	65.952	-27.535	4,32	1.578
2061	38.506	66.093	-27.587	4,33	1.581
2062	38.595	66.234	-27.639	4,34	1.584
2063	38.685	66.375	-27.690	4,35	1.587
2064	38.774	66.517	-27.742	4,36	1.590

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

ii) Giá trị giảm chi phí nhiên liệu

Nhờ thực hiện Dự án này, người sử dụng sẽ chuyển từ di chuyển bằng xe máy và các phương tiện tương tự khác sang tàu điện; từ đó, có thể cắt giảm phần chi phí xăng xe máy. Chúng tôi đã tính giá trị cắt giảm chi phí nhiên liệu xe máy = khoảng cách di chuyển bằng xe máy ÷ lượng tiêu hao nhiên liệu của xe máy (20 km/ lít) x chi phí xăng xe (22.900 VND/lít theo giá xăng năm 2012).

iii) Giá trị giảm lượng khí thải CO₂

Ở đây tính giá trị giảm lượng khí thải CO₂ được tính bằng cách lấy cự ly chạy xe máy ÷ phí nhiên liệu của xe máy x lượng khí thải CO₂ trên 1 lít xăng. Chúng tôi sử dụng số liệu của Bộ Đất đai, Cơ sở Hạ tầng, Giao thông Vận tải và Du lịch Nhật Bản (MLIT) để thiết lập lượng khí thải CO₂ trên một lít xăng là 2,3kg-CO₂/lít. Ngoài ra, chúng tôi lấy 10.600JPY (giá cả năm 2006) làm đơn vị qui đổi tiền tệ trên 1 tấn khí thải CO₂ (Nguồn: “Chỉ dẫn Kỹ thuật về Phân tích Lợi ích - Chi phí dành cho các Dự án công trình công cộng, Ấn bản thường”).

Bảng 6.2.18 Giá trị giảm chi phí nhiên liệu và giá trị giảm lượng khí thải CO2

Năm	Km đi xe máy	Lượng khí CO2 giảm	Lượng khí CO2 giảm (giá trị)	Tổng lượng khí CO2 giảm hàng năm	Lượng giảm chi phí xăng dầu	Tổng lượng chi phí xăng dầu giảm
	Ga số 1- 7	(kg-CO2)	Triệu JPY/ngày	Triệu JPY/năm	JPY/ngày	Triệu JPY/năm
2021	1.061.355	122.056	1,29	472	4.807.793	1.755
2022	1.086.702	124.971	1,32	484	4.922.611	1.797
2023	1.112.705	127.961	1,36	495	5.040.403	1.840
2024	1.139.316	131.021	1,39	507	5.160.947	1.884
2025	1.166.475	134.145	1,42	519	5.283.973	1.929
2026	1.194.111	137.323	1,46	531	5.409.160	1.974
2027	1.222.143	140.546	1,49	544	5.536.140	2.021
2028	1.250.478	143.805	1,52	556	5.664.494	2.068
2029	1.279.014	147.087	1,56	569	5.793.759	2.115
2030	1.995.640	229.499	2,43	888	9.039.976	3.300
2031	2.002.830	230.325	2,44	891	9.072.547	3.311
2032	2.010.039	231.154	2,45	894	9.105.202	3.323
2033	2.017.267	231.986	2,46	898	9.137.943	3.335
2034	2.024.513	232.819	2,47	901	9.170.768	3.347
2035	2.031.778	233.655	2,48	904	9.203.679	3.359
2036	2.039.062	234.492	2,49	907	9.236.674	3.371
2037	2.046.365	235.332	2,49	910	9.269.754	3.383
2038	2.053.686	236.174	2,50	914	9.302.918	3.396
2039	2.061.026	237.018	2,51	917	9.336.168	3.408
2040	2.068.385	237.864	2,52	920	9.369.502	3.420
2041	2.073.990	238.509	2,53	923	9.394.890	3.429
2042	2.079.609	239.155	2,54	925	9.420.346	3.438
2043	2.085.244	239.803	2,54	928	9.445.872	3.448
2044	2.090.895	240.453	2,55	930	9.471.467	3.457
2045	2.096.560	241.104	2,56	933	9.497.131	3.466
2046	2.102.241	241.758	2,56	935	9.522.865	3.476
2047	2.107.937	242.413	2,57	938	9.548.669	3.485
2048	2.113.649	243.070	2,58	940	9.574.542	3.495
2049	2.119.376	243.728	2,58	943	9.600.486	3.504
2050	2.125.119	244.389	2,59	946	9.626.500	3.514
2051	2.130.877	245.051	2,60	948	9.652.584	3.523
2052	2.136.651	245.715	2,60	951	9.678.739	3.533
2053	2.142.441	246.381	2,61	953	9.704.965	3.542
2054	2.142.441	247.048	2,62	956	9.731.262	3.552
2055	2.142.441	247.718	2,63	958	9.757.630	3.562
2056	2.142.441	248.389	2,63	961	9.784.070	3.571
2057	2.142.441	249.062	2,64	964	9.810.581	3.581
2058	2.142.441	249.737	2,65	966	9.837.164	3.591
2059	2.142.441	250.414	2,65	969	9.863.820	3.600
2060	2.142.441	251.092	2,66	971	9.890.547	3.610
2061	2.142.441	251.772	2,67	974	9.917.347	3.620
2062	2.142.441	252.455	2,68	977	9.944.219	3.630
2063	2.142.441	253.139	2,68	979	9.971.165	3.639
2064	2.142.441	253.825	2,69	982	9.998.183	3.649

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

iv) Hiệu quả lan tỏa sản xuất trong phân tích mối liên quan giữa các ngành sản xuất

Dự án phát triển hạ tầng có vốn đầu tư ở qui mô lớn sẽ tạo ra nhu cầu thông qua việc xây dựng cơ sở hạ tầng và sẽ tạo ra hiệu quả kích thích kinh tế địa phương cũng như hiệu quả kinh tế, hiệu quả việc làm, v.v.

Đối với Tuyến số 5, khoản đầu tư cho cơ sở hạ tầng và thiết bị thông qua quá trình thi công và mua sắm sẽ kéo theo sự phát triển kinh tế ở Việt Nam và kinh tế của các nước liên quan. Nói chung, hiệu quả lan tỏa kinh tế đối với đầu tư được tính toán bằng cách sử dụng bảng mối liên quan giữa các ngành sản xuất và được thanh toán bởi chủ thể công cộng, được xem là cái giá cho giá trị gia tăng của chủ thể kinh tế nhận thầu xây dựng hoặc nhận đặt hàng. Giá trị gia tăng này một mặt sẽ là lương trả cho nhân viên, lợi nhuận của chủ thể đó (doanh nghiệp). Mặt khác, các nguyên vật liệu, dịch vụ cần thiết cho việc tạo ra giá trị gia tăng sẽ do chủ thể khác chi trả. Tương tự như vậy, phần giá trị gia tăng sẽ thuộc về doanh nghiệp đó và nhân viên của họ. Với việc lặp lại vòng tuần hoàn này, giả sử tỷ lệ giá trị gia tăng là V và số tiền đầu tư là 1 thì tổng của nhu cầu khi đó là $1/(1-V)$.

Nhìn chung, tỷ lệ giá trị gia tăng là 20~30% cho nên sẽ là $1 \div 0,7 = 1,4$ và nếu kết hợp với số tiền đầu tư ban đầu (1,0) thì hiệu quả lan tỏa kinh tế sẽ là 2~3 ($1,4 + 1,0 = 2,4$). Tỷ lệ giá trị gia tăng của nước đó càng giảm (tỷ lệ giá thành càng tăng) thì mức độ thúc đẩy càng lớn kéo theo hiệu quả thúc đẩy càng lớn.

Ngay cả Tuyến số 5 cũng có thể dự đoán được hiệu quả ở mức 2,4 lần so với chi phí xây dựng toàn tuyến là 304,9 tỷ Yên (ga số 1~ ga số 17) (không xét đến tác động của trượt giá và các khoản thuế (VAT, thuế nhập khẩu)).

2) Chi phí hàng năm

Chi phí hàng năm sẽ bao gồm “Phần Đầu tư Ban đầu” và “Đầu tư Thay mới”.

“Khoản Đầu tư Ban đầu” bao gồm đầu tư tư nhân (Đầu máy toa xe + hệ thống AFC) + đầu tư ODA (ngoại trừ phần Đầu máy toa xe và hệ thống AFC).

Giá trị đầu tư của giai đoạn 1 từ năm 2013 đến năm 2021 sẽ được cộng tổng trong giai đoạn năm 2017 và 2020. Đây là giai đoạn bốn năm quan trọng thực hiện các khoản đầu tư lớn nhất trong giai đoạn 1.

Tương tự, giá trị đầu tư của giai đoạn 2 sẽ được cộng tổng trong giai đoạn năm 2028 và 2029.

Trong quá trình khảo sát Chi phí Hàng năm, chúng tôi không xét đến phần ảnh hưởng của Trượt giá và các loại thuế (VAT, thuế nhập khẩu).

Bảng 6.2.19 Chi phí hàng năm
(không tính toán đến tác động của trượt giá và các loại thuế (VAT, thuế nhập khẩu))
(Triệu JPY)

Năm	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Đầu máy toa xe+AFC							6.640	6.806							
ODA	181	281	482	482	19.279	45.717	52.582	56.957	6.761				403	403	403
Đầu tư thay mới														2.338	2.199
Tổng vốn đầu tư	181	281	482	482	19.279	45.717	59.222	63.763	6.761	0	0	0	403	2.741	2.602

Năm	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Đầu máy toa xe+AFC	4.504	4.616										
ODA	41.556	56.861										
Đầu tư thay mới	550	0	5.851	6.151	1.649	1.649	808	5.157	3.473	550	2.495	7.500
Tổng vốn đầu tư	46.610	61.477	5.851	6.151	1.649	1.649	808	5.157	3.473	550	2.495	7.500

Năm	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053
Đầu máy toa xe+AFC														
ODA														
Đầu tư thay mới	6.789	7.419	7.319	7.319	7.319	7.491	7.319	7.319	7.319	7.577	7.577	6.939	6.939	6.939
Tổng vốn đầu tư	6.789	7.419	7.319	7.319	7.319	7.491	7.319	7.319	7.319	7.577	7.577	6.939	6.939	6.939

Năm	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064
Đầu máy toa xe+AFC											
ODA											
Đầu tư thay mới	6.939	6.939	6.939	6.939	6.939	6.939	7.111	6.939	6.939	6.939	6.939
Tổng vốn đầu tư	6.939	6.939	6.939	6.939	6.939	6.939	7.111	6.939	6.939	6.939	6.939

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

3) Kết quả tính toán chỉ số EIRR (Chỉ số Nội hoàn Kinh tế)

“Giai đoạn tính toán Chỉ số EIRR” là 48 năm cho tới năm 2064, là thời điểm kết thúc trả cả gốc lẫn lãi vay Yên Nhật của giai đoạn 2 từ năm 2017, là năm bắt đầu tính tỉ lệ chi phí như được thực hiện ở phần “2) Chi phí hàng năm” ở trên.

Với điều kiện tiền đề ở trên, ta thu được kết quả chỉ số EIRR là 10,90%. Giá trị này chỉ nhỏ hơn một chút so với tỷ lệ 12% mà Ngân hàng Phát triển Châu Á đã đưa ra là tiêu chuẩn áp dụng cho dự án trong “Hướng dẫn lập Báo cáo Đánh giá Hoạt động của các Hoạt động của Khu vực Công”. Tuy nhiên, các yếu tố như “giảm ách tắc giao thông hay giảm tiếng ồn và giảm tai nạn giao thông, v.v., được dự kiến là những lợi ích mà dự án sẽ mang lại nhưng do khó khăn trong quá trình tính toán giá trị, những lợi ích này không được tính toán cụ thể. Nếu xét đến những lợi ích kể trên, ta có thể sẽ thu được kết quả EIRR còn lớn hơn nữa. Vì lý do này, việc thực hiện dự án nói chung được kỳ vọng là có hiệu quả về mặt kinh tế.

Bảng 6.2.20 Số liệu tính toán giá trị EIRR (Đơn vị: Triệu JPY)

Năm	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Hiệu quả giảm thời gian									842	853	865	877	889	901
Hiệu quả giảm lượng khí CO2									472	484	495	507	519	531
Hiệu quả giảm chi phí xăng dầu									1.755	1.797	1.840	1.884	1.929	1.974
Hiệu quả thúc đẩy sản xuất					2.452	4.904	7.356	9.808	9.808	9.808	9.808	9.808	9.808	9.808
Đầu máy toa xe+AFC+ODA					-49.042	-49.042	-49.042	-49.042						
Đầu tư thay thế	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-2.338
Tổng	0	0	0	0	-46.590	-44.138	-41.686	-39.234	12.877	12.942	13.008	13.076	13.145	10.876

Năm	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Hiệu quả giảm thời gian	912	924	936	1.465	1.469	1.473	1.477	1.481	1.486	1.490	1.494	1.498	1.502	1.506
Hiệu quả giảm lượng khí CO2	544	556	569	888	891	894	898	901	904	907	910	914	917	920
Hiệu quả giảm chi phí xăng dầu	2.021	2.068	2.115	3.300	3.311	3.323	3.335	3.347	3.359	3.371	3.383	3.396	3.408	3.420
Hiệu quả thúc đẩy sản xuất	9.808	12.527	15.246	15.246	15.246	15.246	15.246	15.246	15.246	15.246	15.246	15.246	15.246	15.246
Đầu máy toa xe+AFC+ODA		-54.372	-54.372											
Đầu tư thay thế	-2.199	-550	0	-5.851	-6.151	-1.649	-1.649	-808	-5.157	-3.473	-550	-2.495	-7.500	-6.789
Tổng	11.086	-38.847	-35.507	15.047	14.766	19.288	19.307	20.167	15.837	17.541	20.484	18.558	13.573	14.303

Năm	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054
Hiệu quả giảm thời gian	1.511	1.515	1.519	1.523	1.528	1.532	1.536	1.540	1.545	1.549	1.552	1.555	1.558	1.561
Hiệu quả giảm lượng khí CO2	923	925	928	930	933	935	938	940	943	946	948	951	953	956
Hiệu quả giảm chi phí xăng dầu	3.429	3.438	3.448	3.457	3.466	3.476	3.485	3.495	3.504	3.514	3.523	3.533	3.542	3.552
Hiệu quả thúc đẩy sản xuất	15.246	15.246	15.246	15.246	15.246	15.246	15.246	15.246	15.246	15.246	15.246	15.246	15.246	15.246
Đầu máy toa xe+AFC+ODA														
Đầu tư thay thế	-7.419	-7.319	-7.319	-7.319	-7.491	-7.319	-7.319	-7.319	-7.577	-7.577	-6.939	-6.939	-6.939	-6.939
Tổng	13.689	13.805	13.821	13.837	13.681	13.870	13.886	13.902	13.660	13.677	14.330	14.345	14.360	14.375

Năm	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064
Hiệu quả giảm thời gian	1.564	1.567	1.570	1.573	1.575	1.578	1.581	1.584	1.587	1.590
Hiệu quả giảm lượng khí CO2	958	961	964	966	969	971	974	977	979	982
Hiệu quả giảm chi phí xăng dầu	3.562	3.571	3.581	3.591	3.600	3.610	3.620	3.630	3.639	3.649
Hiệu quả thúc đẩy sản xuất	15.246	15.246	15.246	15.246	15.246	15.246	15.246	15.246	15.246	15.246
Đầu máy toa xe+AFC+ODA										
Đầu tư thay thế	-6.939	-6.939	-6.939	-6.939	-6.939	-7.111	-6.939	-6.939	-6.939	-6.939
Tổng	14.390	14.405	14.420	14.436	14.451	14.294	14.482	14.497	14.513	14.528

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

(2) Đánh giá tài chính dự án

Trong phần này, chúng tôi tiến hành đánh giá tài chính của dự án trong giả thiết dự án được thực hiện. Đánh giá tài chính sẽ được tính toán dựa trên Chỉ số Nội hoàn Tài chính (FIRR) theo công thức sau:

$$0 = \sum_{t=1}^n (\text{Doanh thu} - \text{Chi phí đầu tư} - \text{Các chi phí khác})_t / (1 + \text{FIRR})^{t-1}$$

Trong trường hợp cơ bản (Giai đoạn 1 + giai đoạn 2: trên cao trong nội thành), chỉ số FIRR về phía khu vực công sẽ được tính toán theo quy trình sau:

1) Tiền đề tính toán FIRR

- Thu nhập (giá thị trường) được tính toán dựa trên nhu cầu dự báo ở Chương 2 được sử dụng làm “doanh thu từ vé”.
- Giai đoạn tính toán FIRR là 48 năm cho tới năm 2064, là thời điểm kết thúc thanh toán cả gốc lẫn lãi nợ vay Yên Nhật của giai đoạn 2 từ năm 2017, là thời điểm bắt đầu ước tính chi phí.
- Chi phí đầu tư được hiểu là chi phí đầu tư dự án (giá thị trường) được quyết định bởi phía Chính phủ, trong đó ngoại trừ phần Đầu máy toa xe và hệ thống AFC.
- Các hạng mục chi phí sau (giá thị trường) được xem là “chi phí”:
 - ✓ Khoản trả nợ cả gốc lẫn lãi nợ vay ODA;
 - ✓ Chi phí sau khi chuyển giao nghiệp vụ O&M;
 - ✓ Phí dịch vụ;
 - ✓ Đầu tư thay mới;
 - ✓ Các chi phí chuẩn bị khai thông tuyến;

2) Kết quả tính toán chỉ số FIRR

Chỉ số FIRR được tính toán trên cơ sở tiền đề như được nêu ở phần 1- ở trên. Tuy nhiên, chúng tôi đã không thu được giá trị dương. Như đã được khảo sát ở phần 6.2.2(4) “trường hợp cơ bản của đơn vị kinh doanh vận hành đường sắt (Chính phủ Việt Nam)”, để có thể cân bằng được phần “đầu tư và chi phí” với “doanh thu từ vé” là rất khó bởi quá trình vận hành đường sắt đòi hỏi phải một khoản chi phí lớn để lắp đặt một lượng lớn thiết bị và thay mới trang thiết bị theo kế hoạch nhằm đảm bảo an toàn vận hành. Do đó, để cải thiện tình hình này, chúng tôi khuyến nghị áp dụng các biện pháp như sau: gia tăng nhu cầu bằng các biện pháp thúc đẩy giao thông công cộng thông qua chính sách và các biện pháp giảm nợ tài chính cho chính phủ.

Bảng 6.2.21 Giá trị tính toán chỉ số FIRR (Đơn vị: triệu JPY)

		Năm														
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
Doanh thu	Doanh thu từ vé	0	0	0	0	0	0	0	0	3.665	5.549	6.600	7.849	9.338	11.104	
Tổng chi phí	Chi phí vốn	0	0	0	0	-63.692	-63.692	-63.692	-63.692	0	0	0	0	0	0	
	Chi phí biến thiên	Đầu tư vốn vay ODA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Thanh toán cả gốc lẫn lãi nợ vay ODA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-9.143	-9.128	-9.109	-9.091
		Phí dịch vụ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-6.479	-6.498	-6.478	-6.467	-6.403
		Các chi phí chuẩn bị khai thông tuyến	0	-142	-203	-212	-288	-655	-694	-3.012	0	0	0	0	0	0
	Chi phí sau khi chuyển nhượng nghiệp vụ O&M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-3.143	
	Chi phí thay mới	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-3.356	
Doanh thu - Tổng chi phí		0	-142	-203	-212	-63.961	-65.348	-65.366	-67.704	-1.814	-947	-9.021	-7.734	-6.175	-6.423	

		Năm														
		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	
Doanh thu	Doanh thu từ vé	0	16.709	18.694	22.223	22.996	23.796	23.624	25.481	26.366	27.296	28.236	29.217	30.234	31.289	
Tổng chi phí	Chi phí vốn	0	-49.813	-49.813	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Chi phí biến thiên	Đầu tư vốn vay ODA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Thanh toán cả gốc lẫn lãi nợ vay ODA	-9.074	-9.057	-9.040	-9.022	-9.005	-8.986	-8.971	-8.953	-16.748	-16.717	-16.686	-16.653	-16.621	-16.589
		Phí dịch vụ	-1.944	-1.944	-3.440	-3.440	-3.440	-3.440	-3.440	-3.440	-3.440	-1.497	-1.497	-1.497	-1.497	-1.497
		Các chi phí chuẩn bị khai thông tuyến	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Chi phí sau khi chuyển nhượng nghiệp vụ O&M	-3.302	-3.471	-3.652	-6.494	-6.644	-6.799	-6.956	-7.123	-7.292	-7.466	-7.646	-7.830	-8.020	-8.217	
	Chi phí thay mới	-2.790	-709	0	-7.786	-8.934	-2.221	-2.234	-1.790	-7.791	-6.063	-763	-3.462	-10.533	-9.592	
Doanh thu - Tổng chi phí		-3.902	-49.265	-47.261	-3.620	-6.027	2.349	3.021	3.178	-8.904	-3.477	1.644	-249	-6.437	-3.606	

		Năm														
		2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	
Doanh thu	Doanh thu từ vé	32.159	33.046	33.958	33.909	35.875	36.876	37.900	38.953	40.036	41.147	42.290	43.464	43.672	45.913	
Tổng chi phí	Chi phí vốn	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Chi phí biến thiên	Đầu tư vốn vay ODA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Thanh toán cả gốc lẫn lãi nợ vay ODA	-16.557	-16.525	-16.493	-16.461	-16.428	-16.397	-16.365	-16.333	-16.301	-16.269	-16.237	-16.206	-7.548	-7.533
		Phí dịch vụ	-1.497	-1.497	-1.497	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Các chi phí chuẩn bị khai thông tuyến	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Chi phí sau khi chuyển nhượng nghiệp vụ O&M	-8.363	-8.514	-8.666	-8.826	-8.986	-9.154	-9.325	-9.498	-9.670	-9.861	-10.045	-10.242	-10.440	-10.642	
	Chi phí thay mới	-12.737	-12.304	-12.372	-12.441	-13.450	-12.502	-12.660	-12.737	-13.302	-13.505	-10.550	-10.574	-10.599	-10.624	
Doanh thu - Tổng chi phí		-6.999	-6.791	-6.063	-2.619	-2.998	-1.261	-450	304	-329	512	5.453	6.443	16.068	17.114	

		Năm										
		2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064	
Doanh thu	Doanh thu từ vé	47.188	48.498	49.846	51.231	52.654	53.116	55.619	57.164	58.752	60.384	
Tổng chi phí	Chi phí vốn	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Chi phí biến thiên	Đầu tư vốn vay ODA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Thanh toán cả gốc lẫn lãi nợ vay ODA	-7.518	-7.503	-7.488	-7.474	-7.459	-7.444	-7.430	-7.416	-7.400	-7.385
		Phí dịch vụ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Các chi phí chuẩn bị khai thông tuyến	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Chi phí sau khi chuyển nhượng nghiệp vụ O&M	-10.849	-11.062	-11.280	-11.503	-11.732	-11.967	-12.206	-12.454	-12.707	-12.968	
	Chi phí thay mới	-10.650	-10.676	-10.703	-10.731	-10.760	-12.162	-10.819	-10.849	-10.881	-10.913	
Doanh thu - Tổng chi phí		18.171	19.257	20.374	21.522	22.703	22.643	25.163	26.446	27.764	29.120	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Bảng 6.2.23: Trường hợp cơ bản trong phân tích tài chính (2/2)

Chỉ tiêu	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050		
	Chỉ tiêu: Doanh thu	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000
Chỉ tiêu: Lợi nhuận trước thuế	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
Chỉ tiêu: Thuế thu nhập doanh nghiệp	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250
Chỉ tiêu: Lợi nhuận sau thuế	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750

Người: Đoàn Nghiên cứu

6.3 Phân tích rủi ro

Xem Bảng phân tích rủi ro liên quan đến dự án dưới đây:

Phân tích Rủi ro của Dự án

Giai đoạn	Loại rủi ro		Nội dung	Công ty kinh doanh đường sắt (Chính phủ Việt Nam)	Công ty vận hành quản lý đường sắt	Đơn vị nhận ủy thác O&M	Công ty đầu tư	Tổ chức tài chính	
	Rủi ro Quốc gia	Rủi ro về luật pháp và cấp phép							
Giai đoạn chung	Rủi ro Quốc gia	Rủi ro về luật pháp và cấp phép	<p>Chưa ban hành luật cho các dự án xúc tiến đầu tư tư nhân.</p> <p>Chưa được Quốc hội phê duyệt do có thay đổi về bộ máy chính trị hoặc thay đổi về chính sách.</p> <p>Hệ thống luật pháp hay nội dung cấp phép được phê duyệt có liên quan đến dự án bị thay đổi hoặc bãi bỏ.</p> <p>Không được Chính phủ, các cơ quan hữu quan của Chính phủ, các bộ/cơ quan khác hoặc chính quyền địa phương cấp giấy phép/phê duyệt.</p> <p>Việc cấp phép/phê duyệt cần thiết để thực hiện dự án không được thực hiện, bị trì hoãn hoặc đòi hỏi cần thêm rất nhiều thời gian xét duyệt hơn dự định.</p>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
		Rủi ro do bị tước quyền sở hữu	Bị Chính phủ tước quyền sở hữu các cơ sở/trang thiết bị tư nhân.		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
		Rủi ro về chuyển tiền	Thường xảy ra các trường hợp: dừng giao dịch ngoại tệ và dừng chuyển tiền, trì hoãn tài chính, v.v.		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
		Rủi ro về chiến tranh	Trường hợp xảy ra chiến tranh hoặc nội chiến.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Thực hiện dự án	Rủi ro từ phía nhà tài trợ cho dự án	Chủ và nhà đầu tư không đủ khả năng huy động vốn và thực hiện dự án.							
	Rủi ro về kế hoạch	Rủi ro trong quá trình đo đạc và khảo sát	Khảo sát thực địa như khảo sát địa hình hoặc địa chất chưa đầy đủ hoặc chưa chính xác.	<input type="radio"/>					
		Rủi ro về thiết kế	Thay đổi thiết kế do lỗi thiết kế.	<input type="radio"/>					
		Rủi ro do thay đổi hoặc chậm kế hoạch	Kế hoạch bị thay đổi hoặc bị chậm do đánh giá tác động môi trường hoặc do thực hiện các buổi lắng nghe ý kiến công khai.	<input type="radio"/>					
		Rủi ro do có yêu cầu thay đổi	Yêu cầu về thông số kỹ thuật hoặc tiêu chuẩn chất lượng cao khác so với hợp đồng ban đầu.	<input type="radio"/>					<input type="radio"/>
		Rủi ro về dự thầu	Mất phí dự thầu khi không trúng thầu.	<input type="radio"/>					<input type="radio"/>
	Rủi ro xây dựng	Rủi ro do chậm giải phóng mặt bằng	Việc thực hiện dự án bị hạn chế do chậm giải phóng mặt bằng.	<input type="radio"/>					<input type="radio"/>
		Rủi ro để hoàn thành dự án	Việc xây dựng không hoàn thành đúng hạn hoặc trong khuôn khổ nguồn quỹ ban đầu hoặc không đạt được yêu cầu đề ra.	<input type="radio"/>					<input type="radio"/>
		Rủi ro về kỹ thuật và chất lượng	Dự án không hoàn thành như kế hoạch ban đầu do áp dụng kỹ thuật không phù hợp hoặc do thi công đốt cháy giai đoạn.	<input type="radio"/>					<input type="radio"/>
		Rủi ro về xây dựng các cơ sở hạ tầng liên quan	Việc xây dựng các tuyến đường tiếp cận bị trì hoãn.	<input type="radio"/>					<input type="radio"/>

Kinh doanh và vận hành dự án	Rủi ro về thị trường	Rủi ro về thu nhập và bán hàng	Rủi ro hợp đồng	Các bên trong hợp đồng không tuân thủ theo nội dung hợp đồng. Ví dụ: chủ dự án (Chính phủ Việt Nam) không chi trả phí dịch vụ cho Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (Công ty SPC tư nhân), v.v.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	Rủi ro trong vận hành			Không đạt mức số lượng khách hàng dự kiến theo như dự báo nhu cầu.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
				Không thể vận hành hoặc tỷ lệ vận hành thấp do nhân viên của Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (Công ty SPC tư nhân) không có kinh nghiệm và năng lực vận hành cần thiết. Xảy ra trường hợp xảy ra rối loạn xử lý khi có sự cố và giao diện không tương thích do sử dụng công nghệ kỹ thuật mới. Ngừng cung cấp tiếp các phụ tùng thay thế và số tiền đầu tư bổ sung. Không có khả năng vận hành hoặc hiệu suất vận hành giảm do các công ty thực hiện dự án thiếu năng lực hoặc thiếu kinh nghiệm cần thiết. Không thể vận hành trang thiết bị đường sắt phân trên (đầu máy toa xe và hệ thống AFC) do chủ dự án (Chính phủ Việt Nam) thay đổi phần cơ sở hạ tầng.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	Rủi ro nhà cung cấp	Rủi ro bảo dưỡng	Rủi ro về điện	Không tuân thủ hướng dẫn bảo dưỡng bảo đảm an toàn. Không thể mua sắm những vật tư cần thiết.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
				Việc cung cấp điện từ công ty điện lực giảm.(Điện cung cấp từ công ty điện lực giảm) Quy trách nhiệm cho ai trong trường hợp bị mất điện do người thứ ba.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

					Không được kiểm tra. Tiền điện quá cao.					
	Rủi ro về đầu máy toa xe				Cần tiền đầu tư bổ sung để mua các loại xe đồng loạt đến giai đoạn hết thời hạn sử dụng sẽ không thể có đủ tiền để đáp ứng việc thay đổi một loạt xe mới.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Rủi ro liên quan đến con người	Rủi ro tuyển dụng				Không tuyển dụng được nhân viên phù hợp với yêu cầu ngành đường sắt. - Nhân lực cán bộ quản lý.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		
	Rủi ro đào tạo				Không đào tạo được nguồn nhân lực cần thiết cho Đơn vị kinh doanh và vận hành đường sắt. - Thiết kế đường ray, thiết kế xây dựng dân dụng.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		
	Rủi ro người lao động				Sẽ có thể xảy ra tai nạn lao động, tai nạn trên đường đi làm, kiện tụng bồi thường thiệt hại v.v.. - Điện giật, ngã, bị tàu đâm. Gia tăng tỉ lệ thời việc hoặc liên tục xảy ra đình công do môi trường làm việc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		
	Rủi ro do lỗi và việc làm sai trái của con người				Gây ra lỗi giao nhận tiền hoặc gây ra tồn thất do hành vi bất chính.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Rủi ro liên quan đến tai nạn	Rủi ro phát sinh tai nạn (lý do từ chính bản thân Công ty đường sắt)				Gây ra tai nạn liên quan đến trách nhiệm của Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (công ty SPC tư nhân).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		

			Những vấn đề phát sinh từ phía khách hàng.	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>		
Rủi ro phát sinh tai nạn (Lý do xuất phát từ bên ngoài)			Chi phí gia tăng đáng kể do hỏng hệ thống, thay đổi phần mềm, trạm cấp, v.v. Bị mất trộm hoặc hỏng trang thiết bị.		<input type="radio"/>		<input type="radio"/>		
Rủi ro trong việc quản lý trang thiết bị, máy móc	Rủi ro hệ thống	Rủi ro do con người	Do thiên tai, các trang thiết bị có thể không hoạt động được. -Bảo có thể thâm nhập vào ga. -Đầu máy toa xe, máy móc có thể bị tổn hại do lũ lụt, sấm sét. - Mất điện hoặc hỏng hóng máy móc.		<input type="radio"/>		<input type="radio"/>		
	Rủi ro gây ra do xây dựng depo		Phát sinh các vấn đề như tiếng ồn và rung động với người dân sinh sống gần khu vực depo. - Lún nền đất khu vực depo.		<input type="radio"/>		<input type="radio"/>		
	Rủi ro đối với việc tuân thủ theo hợp đồng và pháp luật		Không thể vận hành kinh doanh được do không thể lấy được các giấy phép cần thiết.		<input type="radio"/>		<input type="radio"/>		
	Rủi ro trong việc sử dụng cơ sở hạ tầng và dịch vụ liên quan		Không có được cơ sở hạ tầng và các dịch vụ cần thiết.	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

6.4 Thảo luận về các biện pháp phòng tránh rủi ro

Dưới đây là các biện pháp phòng tránh rủi ro đối với từng loại rủi ro được cân nhắc như ở trên

Giai đoạn	Các loại rủi ro	Biện pháp phòng tránh
Chung	<p>Rủi ro quốc gia</p> <p>Rủi ro về pháp luật, cấp phép</p>	<p>Tùy theo từng nước, cùng với vấn đề chưa hoàn thiện văn bản pháp luật liên quan, nhiều trường hợp có vấn đề liên quan đến việc điều chỉnh giữa các cơ quan hành chính / cơ quan cấp phép. Vì vậy quy định sẵn tránh nhiệm liên quan đến việc xin toàn bộ giấy phép cần thiết cho Dự án này thuộc về đương sự của nước chủ nhà.</p> <p>Đặc biệt, các loại cấp phép sau đây ảnh hưởng lớn đến việc thực hiện Dự án.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cấp phép đầu tư/ dự án/ khai thác cho doanh nghiệp nước ngoài • Cấp phép giải phóng mặt bằng • Cấp phép sở hữu tài sản Dự án • Cấp phép vay/trả ngoại hối, cho phép thanh toán lợi tức, cấp phép liên quan đến môi trường • Cấp phép liên quan đến xây dựng và cho phép ký kết hợp đồng với nhà thầu nước ngoài • Cho phép nhận khẩu nguyên vật liệu <p>Nếu có thể coi đây là phạm vi trách nhiệm của Chính phủ/ người đương sự của nước chủ nhà hoặc Chính phủ/người đương sự của nước chủ nhà có nghĩa vụ hợp tác khi đơn vị thực hiện dự án xin cấp phép.</p> <p>Thông thường bên cho vay tài chính coi việc xin cấp phép các loại này là điều kiện để cho vay vốn. Trường hợp tham gia bảo lãnh/ bảo hiểm của Tổ chức quốc tế và Cơ quan Chính phủ, đàm phán cụ thể hơn về việc có bao gồm cả rủi ro như thay đổi Luật hay không rồi quyết định.</p> <p>Trường hợp có sự bất đồng giữa các Luật, thực hiện lấy ý kiến của hai Chính phủ và chuẩn bị trước phương pháp luận đối với văn bản Luật.</p> <p>Có bảo lãnh đối với việc tạm cho nghỉ việc trong trường hợp ngừng khai thác thời gian dài.</p> <p>Để chuẩn bị cho trường hợp Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (công ty tư nhân SPC) buộc phải ngừng khai thác thời gian dài mà nguyên nhân thuộc về trách nhiệm của Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) thì Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (công ty tư nhân SPC) được bảo lãnh đối với việc tạm cho nghỉ việc.</p> <p>Do không tuân thủ hợp đồng (không thanh toán) và do vấn đề kiểm soát doanh nghiệp, quy tắc quyết định và quy chế vốn nước ngoài dựa theo Luật Doanh nghiệp thống nhất, có khả năng đơn vị khai thác đường sắt không thể kiểm soát kinh doanh một cách lý tưởng. Vì vậy cần có Hiệp định giữa các cổ đông, Quyết định của Thủ tướng Việt Nam, văn bản thỏa thuận liên Chính phủ Việt Nam- Nhật Bản.</p>

			<p>Về cơ bản thì Chính phủ không giải phóng mặt bằng một phía và Chính phủ bảo lãnh về cách thức bồi thường khi ngừng giải phóng mặt bằng và ngừng công việc trong thời hạn hợp đồng mà nguyên nhân là do phía nước chủ nhà.</p> <p>Ngoài ra, tùy trường hợp Chính phủ nước chủ nhà trực tiếp bảo lãnh việc sửa đổi thể chế Luật giải phóng mặt bằng (quy chế vốn nước ngoài.v.v.) đồng thời coi đây là điều kiện hiệu lực của Dự án.</p> <p>Ký kết Hiệp định về số tiền dự kiến giải phóng bằng ngoại tệ trường hợp đã giải phóng xong.</p> <p>Ký kết Hiệp định về số tiền dự kiến giải phóng bằng tiền ngoại tệ dành cho vốn đầu tư, lợi nhuận mong đợi, trả nợ.</p>
	Rủi ro giải phóng mặt bằng		<p>Dù Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) bảo lãnh trên hợp đồng việc thanh toán bằng ngoại tệ hoặc là tại thời điểm đó nước chủ nhà không có quy chế chuyển đổi ngoại tệ. Nhưng tùy từng nước trong tương lai có khả năng xảy ra tình trạng ngừng chuyển ngoại tệ/ gián thời gian trả nợ. Vì vậy Chính phủ nước chủ nhà trực tiếp chuyển đổi/ chuyển tiền/ bảo lãnh ngoại tệ.</p>
	Rủi ro chuyên tiền		<p>Không chỉ dựa vào các thông tin từ kiến thức chung/ thông tin tại chỗ là phương pháp phân tích rủi ro quốc gia mà có trường hợp phải nhờ cơ quan chuyên môn như Viện nghiên cứu chiến lược Anh quốc điều tra. Phương pháp phòng tránh rủi ro quốc gia là Tô chức quốc tế và Cơ quan Chính phủ đứng ra bảo hiểm, bảo lãnh.</p>
	Rủi ro chiến tranh		
	Rủi ro thay đổi chế độ thuế		<p>Vì có khả năng áp dụng chế độ thuế mới và thay đổi tỷ lệ thuế nên đơn vị khai thác đường sắt (công ty SPC) được bảo lãnh chế độ thuế dài ng độ đặc biệt như duy trì chế độ thuế ban đầu.</p>
	Rủi ro liên quan đến môi trường kinh tế		<p>Ở giai đoạn xem xét Dự án này, xây dựng kế hoạch có xét đến biến động giá và số tiền ký hợp đồng đã tính đến sự biến động giá cả. Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) xem xét đến tình hình trượt giá, chi phí vận hành và sửa đổi phí vận tải để giải quyết rủi ro này.</p> <p>Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (công ty SPC) quy định phí dịch vụ dựa theo phương thức mời thầu hỗn hợp giữa mời thầu trọn gói và mời thầu từng phần (phương thức cost on) gồm cả mức lương tăng cao.</p>
	Rủi ro về trượt giá		<p>Thanh toán phí dịch vụ từ chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) cho đơn vị khai thác đường sắt bằng tiền Yên hoặc quy đổi ra tiền VND.</p> <p>Yêu cầu gửi tiền vào tài khoản offshore escrow (tài khoản đặc biệt ở nước ngoài để quản lý dòng tiền của Dự án).</p>
	Rủi ro về ngoại hối		<p>Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (công ty SPC) chỉ vay vốn thông qua Chương trình tín dụng hỗ trợ của JICA (PSIF).</p>
	Rủi ro lãi suất		
	Rủi ro huy động vốn		<p>Toàn bộ tiền vay sử dụng chương trình PSIF của JICA và vay trên tài sản thế chấp. Số tiền còn lại huy động thông qua sự góp vốn của doanh nghiệp tham gia.</p>

	<p>Rủi ro liên quan đến môi trường xã hội, tự nhiên</p>	<p>Rủi ro về môi trường</p>	<p>Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) thuê công ty tư vấn chuyên môn và cho phép tổ chức quốc tế tham gia.</p> <p>Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) thực hiện đánh giá tác động môi trường và được phê duyệt.</p> <p>Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) hợp tác với Chính phủ nước chủ nhà và đơn vị thực hiện dự án thảo luận và điều chỉnh trước với người dân địa phương và tổ chức NGO..v.v.</p> <p>Về vấn đề với người dân ven tuyến đường sắt gồm cả tiếng ồn, chấn động, trên quan điểm giao thông công cộng về cơ bản Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) giải quyết vấn đề này và đưa nội dung này vào trong điều khoản hợp đồng.</p> <p>Đơn vị khai thác đường sắt được bảo lãnh đối với việc cho nghỉ việc tạm thời trong trường hợp phải ngừng khai thác do thay đổi môi trường.</p> <p>Trên quan điểm giao thông công cộng thì về cơ bản Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) giải quyết và đưa nội dung này vào trong điều khoản hợp đồng.</p> <p>Bảo lãnh mua với giá cả hợp lý vì chấm dứt do nguyên nhân ở phía nước chủ nhà.</p> <p>Quy định mức trần về mức bồi thường thiệt hại trong trường hợp trách nhiệm thuộc về đơn vị khai thác đường sắt (công ty SPC).</p> <p>Trường hợp nguyên nhân xảy ra sự cố và hỏa hoạn là do Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) thì Chính phủ nước chủ nhà phải cam kết gánh chịu chi phí liên quan đến việc sửa chữa. v.v.</p> <p>Miễn trách nhiệm cho đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (công ty SPC) trong trường hợp sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Do lỗi phần hạ tầng mà Chính phủ chịu trách nhiệm thi công. — Tồn thất như ngừng chạy tàu do thiết bị cũ hỏng. — Đền bù và bồi thường do ngừng chạy tàu vì mất điện do lỗi của phía nhà cung cấp điện. — Ngừng chạy tàu do thiên tai, biến động của tự nhiên, do hành vi của người thứ ba.v.v. <p>Người cho vay tài chính phải được tham gia bảo hiểm phi nhân thọ theo sự tư vấn của chuyên gia tư vấn về bảo hiểm.</p>
	<p>Rủi ro nhà tài trợ</p>		<p>Thực hiện phương thức ưu tiên góp vốn trước và chuẩn bị sẵn thư bảo lãnh của ngân hàng về số tiền dự kiến góp vốn, bên thứ ba sẽ tăng tín dụng.</p> <p>Trường hợp bỏ sung vốn thì số tiền mà phía Việt Nam góp vốn sẽ do Chính phủ Việt Nam chịu trách nhiệm và phải có văn bản thỏa thuận liên Chính phủ Nhật – Việt.</p> <p>Doanh nghiệp góp vốn là công ty trách nhiệm hữu hạn trong phạm vi số tiền góp vốn.</p>

Thực hiện dự án	Rủi ro về kế hoạch	Rủi ro đo lường, khảo sát	Xem xét xây dựng cơ chế quản lý để có thể quản lý chặt chẽ tiến độ dự án. Ghi rõ trách nhiệm liên quan đến kế hoạch, thiết kế, thi công phân hạ tầng là của phía Chính phủ Việt Nam.
		Rủi ro thiết kế	
		Rủi ro thay đổi, chậm kế hoạch	
		Rủi ro thay đổi yêu cầu	Trong phạm vi khả năng có thể thì đơn vị khai thác đường sắt (công ty SPC) xử lý và yêu cầu Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) thanh toán phí dịch vụ theo phương thức Cost-On .
		Rủi ro thay đổi tuyên dụng	Nỗ lực để không phải đầu thầu cạnh tranh rộng rãi như xây dựng Dự án có sử dụng lợi thế của chính công ty mình.
	Rủi ro về xây dựng	Rủi ro chậm giải phóng mặt bằng	Trong hợp đồng với chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam), ghi rõ biện pháp xử lý trong trường hợp chậm xây dựng (Chi phí dành cho trang thiết bị đường sắt đã được mua sắm và nhân viên được tuyên dụng sẽ được coi là chi phí chủ dự án (Chính phủ Việt Nam) phải chịu trách nhiệm.
		Rủi ro hoàn thành	Việc chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) liên kết với đơn vị khai thác đường sắt (công ty SPC) kiểm tra giám sát thi công đảm bảo an toàn sau khi sử dụng hạ tầng chung là vô cùng quan trọng. Hình thức hợp đồng liên quan đến việc thiết lập các cơ sở do khu vực tư nhân bỏ vốn sẽ là hợp đồng EPC và các nhà sản xuất, hay chính là các nhà cung cấp, sẽ chịu trách nhiệm về công nghệ, chất lượng, và thời gian thiết lập.
		Rủi ro về công nghệ, chất lượng	
		Rủi ro xây dựng hạ tầng liên quan	Khi thực hiện Dự án quy mô lớn, việc xây dựng hạ tầng cần thiết như đường bộ, cảng biển, nhà ở, bệnh viện, v.v. là vấn đề rất quan trọng. Việc xây dựng hạ tầng này tùy theo trường hợp cần thiết sẽ do Chính phủ Việt Nam và các chủ đầu tư thực hiện và gánh chịu chi phí. Cần ghi rõ trước về trường hợp cần giải phóng mặt bằng thì phía Chính phủ Việt Nam tiến hành giải phóng mặt bằng đồng thời chịu trách nhiệm và bảo lãnh về việc đó bao gồm cả thời hạn giải phóng mặt bằng.
		Rủi ro hợp đồng	Vì cũng có vấn đề về xây dựng Luật tại các nước đang phát triển nên Luật áp dụng là Luật của Nhật Bản và Luật của Anh Mỹ và tòa án phụ trách và địa điểm hòa giải cũng là ở Nhật Bản.
Khai thác dự án	Rủi ro thị trường	Rủi ro thu nhập/ bán sản phẩm	Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) chịu trách nhiệm về rủi ro nhu cầu. Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (công ty SPC) sẽ thu phí dịch vụ theo phương thức Cost-On. Chính phủ Việt Nam sẽ phải đảm bảo tài sản nhằm đảm bảo Chủ dự án (Chính phủ Việt Nam) chi trả phí dịch vụ cho Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (công ty tư nhân SPC). Để gia tăng nhu cầu, chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) xem xét lại chính sách giao thông.

<p>Rủi ro thao tác</p>	<p>Tham gia bảo hiểm cần thiết cho thao tác. Đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (công ty SPC) kiểm tra hướng dẫn kỹ thuật thiết bị máy móc và điều kiện môi trường khi xây dựng hồ sơ mời thầu. Về thiết bị liên quan trực tiếp đến an toàn, mua sắm theo hình thức STEP thiết bị đã có thành tích sử dụng tại Nhật Bản. Thành lập cơ chế theo dõi tiếp thông qua sự hỗ trợ của nhà sản xuất và thay mới thiết bị trong thời hạn bảo lãnh cung cấp của nhà sản xuất. Thời hạn hợp đồng thuê với Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) nằm trong phạm vi nhà sản xuất có thể cung cấp linh kiện. Về cơ bản thiết kế sử dụng loại linh kiện có nhiều nhà cung cấp. Trên quan điểm vận tải an toàn thì hạ tầng mà Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) sở hữu có quan hệ mật thiết với cơ sở vật chất đường sắt (toa xe và thiết bị AFC) mà đơn vị khai thác sở hữu. Vì vậy trường hợp có thay đổi hướng dẫn kỹ thuật, v.v. thì cần liên kết như điều chỉnh, xác nhận, v.v.</p>
<p>Nhà cung cấp</p>	<p>Rủi ro đảm bảo an toàn</p> <p>Ký kết hợp đồng dựa theo hợp đồng bảo đường đã quy định nội dung kiểm tra định kỳ hàng ngày, chu kỳ kiểm tra, và thi công sửa chữa. Ghi rõ không bao gồm sửa chữa, cải tạo, thi công mới vượt quá phạm vi chức năng bảo đường. Miễn trách nhiệm đối với tổn thất như ngừng chạy tàu do thiết bị cũ hỏng. Hệ thống tín hiệu có quan hệ mật thiết với việc đảm bảo an toàn chạy tàu nên Đơn vị khai thác đường sắt (công ty SPC) tiến hành kiểm định. Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) xây dựng hệ thống. Hợp đồng với nhà sản xuất vật liệu, linh kiện thay thế theo đơn vị năm, tránh rủi ro về hạ tầng. Mua sắm vật dụng, nguyên vật liệu, và huy động kỹ sư từ Nhật Bản để phục hồi hỏng hóc, đơn giản hóa và làm tiện lợi thủ tục nhập cảnh. Lưu giữ linh kiện dự phòng (khoảng 2 năm). Quy định mức trần của trách nhiệm bồi thường trong hợp đồng tiếp nhận công việc.</p>
<p>Rủi ro điện năng</p>	<p>Đảm bảo điện năng để chạy tàu và cả điện năng để xây dựng, được bảo lãnh cung cấp ưu tiên điện năng dài hạn. Miễn trách nhiệm đền bù và bồi thường do ngừng chạy tàu khi mất điện bởi nguyên nhân ở phía nhà cung cấp. Ghi rõ thay đổi hợp đồng khi thay đổi đơn giá Chi phí điện năng (phương thức cost on).</p>
<p>Rủi ro toa xe</p>	<p>Để không xảy ra sự cố nghiêm trọng, tất cả toa xe và thiết bị máy móc phải được sản xuất tại Nhật. Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) chuẩn bị kế hoạch dài hạn ngay từ đầu và sẵn sàng thay toa xe mới với số lượng lớn.</p>

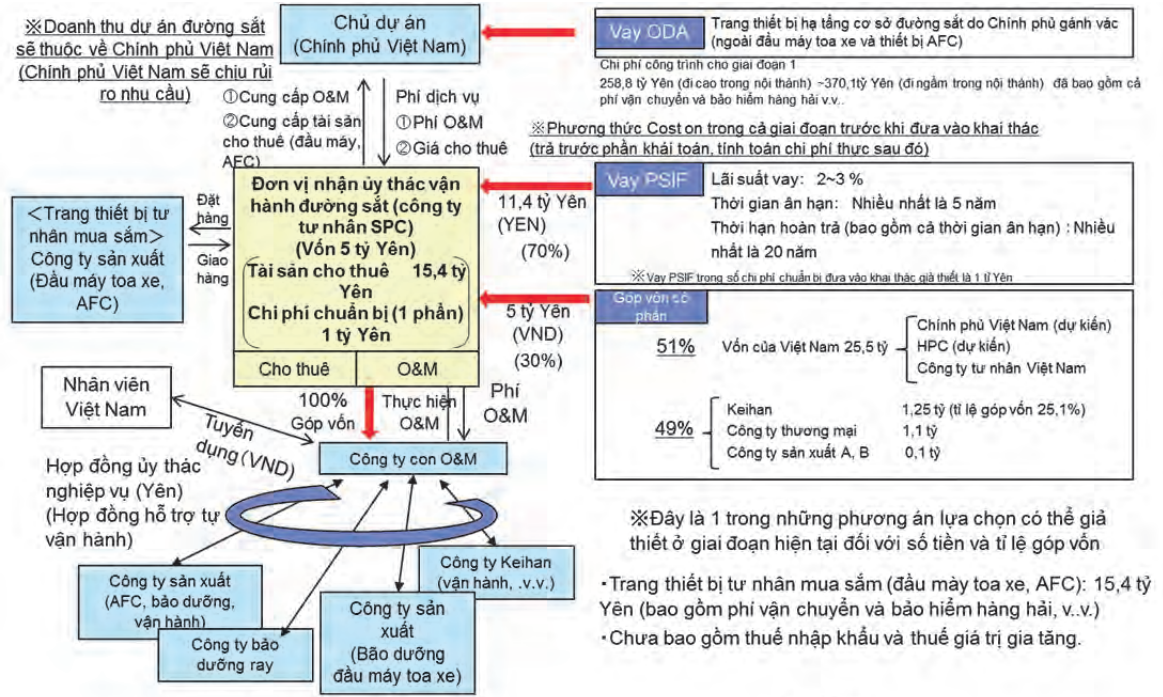
Rủi ro liên quan đến nhân sự	Rủi ro tuyển dụng	<p>Cử nhân sự từ Nhật Bản sang làm việc trước khi khai thác và khi bắt đầu khai thác. Đơn vị khai thác đường sắt (công ty SPC) đề nghị hỗ trợ đối với Tuyên 2 và số 3 chạy đầu tiên ở Việt Nam.</p> <p>Doanh nghiệp Nhật Bản tuyển dụng nhân sự Việt Nam có kinh nghiệm. Đề nghị công ty cử nhân sự có thành tích xuất sắc giới thiệu ứng viên lãnh đạo.</p> <p>Xây dựng kế hoạch đào tạo nhân lực với tầm nhìn dài hạn.</p> <p>Sử dụng cơ quan đào tạo và chương trình đào tạo trong nước của Nhật Bản.</p> <p>Tham gia bảo hiểm bảo lãnh toàn bộ rủi ro và bảo hiểm trách nhiệm bồi thường. So sánh với công ty khác, chuẩn bị môi trường làm việc thuận lợi và lương thưởng. Ngoài ra, đảm bảo đủ số lượng nhân viên.</p> <p>Trong hợp đồng giữa chủ dự án (Chính phủ Việt Nam) và đơn vị khai thác đường sắt (công ty SPC), quy định nội dung có xét đến Hiệp định giữa người lao động và người sử dụng lao động của công ty con cung cấp dịch vụ vận hành và bảo dưỡng O&M.</p> <p>Quản lý tố chất của nhân viên.</p> <p>Về các loại chi phí khi sa thải nhân viên, chuẩn bị sẵn để thanh toán thực tế như tiền dự phòng thôi việc.</p> <p>Thông qua việc phổ biến thẻ thanh toán IC (SCV) giảm trong khả năng có thể cơ hội nhân viên thu tiền.</p> <p>Xây dựng cơ chế thanh tra, kiểm tra (quy định, tiêu chuẩn, hướng dẫn, báo cáo thanh tra).</p>
Rủi ro liên quan sự cố	Rủi ro phát sinh sự cố (nguyên nhân do chính công ty)	<p>Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) sẽ chịu chi phí bảo hiểm trách nhiệm vận hành tàu và bảo hiểm hỏa hoạn.</p> <p>Trong trường hợp hoạt động kinh doanh bị gián đoạn, thực hiện tất cả các bảo hiểm kinh doanh và chi phí phát sinh.</p> <p>Lựa chọn cán bộ đào tạo ưu tú, thực hiện đào tạo nhân viên chắc chắn như nâng cao ý thức an toàn.</p> <p>Áp dụng quản lý an toàn vệ sinh kiểu Nhật Bản.</p> <p>Xây dựng hướng dẫn để truyền đạt chính xác kiến thức nghiệp vụ.</p> <p>Cơ quan Chính phủ thành lập cơ quan đào tạo người lái tàu, xây dựng cơ chế đào tạo và thuê người lái tàu có trình độ nhất định.</p> <p>Thực hiện nghiệp vụ lệch chạy tàu với cơ chế nhiều người tham gia, tăng cường cơ chế xác nhận.</p> <p>Bổ trí cửa chắn lên tàu platform door để đảm bảo an toàn trong sân ga.</p>

			Trường hợp cơ sở vật chất hư hỏng thì nhanh chóng xử lý.
		Rủi ro phát sinh sự cố (nguyên nhân do người khác)	Quy định trước trách nhiệm của Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) hoặc đơn vị khai thác đường sắt. Về sự cố do bên thứ ba gây ra, về cơ bản Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) và đơn vị khai thác đường sắt (công ty SPC) không phải chịu trách nhiệm. Triệt để đào tạo nhân viên và nỗ lực phòng tránh sự cố phải chịu trách nhiệm nếu để xảy ra.
	Rủi ro liên quan cơ sở vật chất, thiết bị máy móc	Rủi ro hệ thống	Thảo luận với Trung tâm thanh toán bù trừ và làm rõ điểm ranh giới của trách nhiệm.
		Rủi ro tai họa do con người	Trang bị đầy đủ thiết bị phòng chống trộm như máy quay camera theo dõi.
		Rủi ro thiên tai tự nhiên	Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) thực hiện thiết kế đã giả định đến trường hợp xảy ra lũ lụt. Bố trí thiết bị thoát nước và trang bị thiết bị để không mất điện trong trường hợp khẩn cấp. Miễn trách nhiệm khi ngừng chạy tàu do thảm họa thiên nhiên, biến động tự nhiên, và về chi phí sửa chữa phục hồi thì đơn vị khai thác (công ty SPC) giải quyết theo hợp đồng khác.
		Rủi ro về cơ sở vật chất depo	Xây dựng vùng đệm xanh xung quanh depo. Về vấn đề với người dân ven tuyến đường sắt gồm cả tiếng ồn, chấn động, v.v, trên quan điểm giao thông công cộng, về cơ bản Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) xử lý và đưa thêm nội dung này vào điều khoản hợp đồng.
	Rủi ro về tuân thủ luật pháp, hợp đồng	Rủi ro về tuân thủ luật pháp, hợp đồng	Vì có khả năng xảy ra trường hợp không tuân theo hợp đồng nên kèm theo Quyết định của Thủ tướng vẫn bản thỏa thuận liên Chính phủ.
	Rủi ro về cơ sở hạ tầng và hạ tầng kỹ thuật có liên quan	Rủi ro về cơ sở hạ tầng và hạ tầng kỹ thuật có liên quan	Có được cam kết trước của chính quyền địa phương.

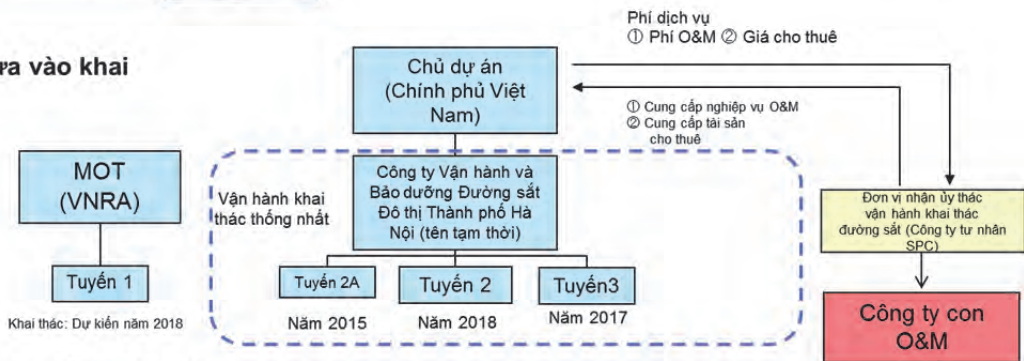
Chương 7 Xây Dựng Gói Bảo Đảm

7.1 Mấu chốt của mô hình dự án

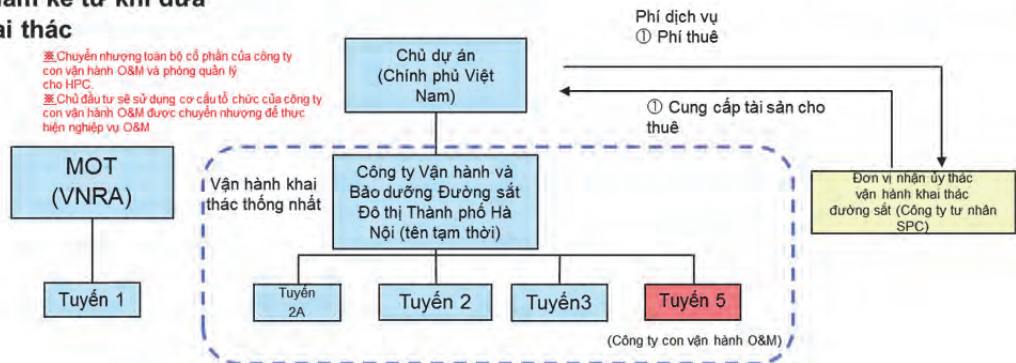
Ở chương này, chúng tôi muốn xác nhận lại những điểm cơ bản trong mô hình dự án mà chúng tôi đề xuất trong nghiên cứu để từ đó xây dựng nên gói bảo đảm và xây dựng các Điều khoản tham chiếu. Sơ lược mô hình dự án như sau:



➤ Khi đưa vào khai thác



➤ Sau 5 năm kể từ khi đưa vào khai thác



Nguồn: Đoàn nghiên cứu soạn

Hình 7.1.1 Sơ lược về mô hình dự án

Các đặc điểm chính trong mô hình dự án được trình bày như sau:

(1) Vai trò của các bên tham gia

1) Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam)

Đơn vị trực thuộc Chính phủ Việt Nam sẽ là đơn vị vận hành đường sắt chính (Chính phủ Việt Nam), thực hiện công tác xây dựng công trình hạ tầng đường sắt (trừ đầu máy toa xe và thiết bị AFC-thiết bị thu vé tự động) cũng như quản lý dự án đường sắt với vai trò là đơn vị thu về doanh thu của dự án.

Ngoài ra, thành phố Hà Nội sẽ đảm nhiệm công tác chuẩn bị thành lập Công ty Vận hành và Bảo dưỡng Đường sắt Đô thị Thành phố Hà Nội (tên tạm gọi) - là đơn vị được chuyển giao vận hành khai thác sau 5 năm kể từ khi đưa tuyến đường sắt vào khai thác.

2) Đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (Công ty SPC: Công ty Thành lập vì Mục đích Đặc biệt [SPC] - Khu vực tư nhân)

Đơn vị này sẽ nhận ủy thác từ Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) thực hiện hai ngành nghề kinh doanh, bao gồm: Kinh doanh dịch vụ cho thuê đầu máy toa xe, thiết bị AFC do chính đơn vị này mua sắm và Kinh doanh dịch vụ O&M được tính toán theo phương thức “Cost On” và điều này được quy định cụ thể trong các nội dung liên quan dưới đây.

3) Công ty con vận hành O&M (Khu vực tư nhân)

Công ty nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt (SPC) sẽ đầu tư 100% vốn vào việc thành lập một công ty con. Sau đó, công ty con này sẽ ký hợp đồng thứ cấp nhận ủy thác lại công việc thực tế vận hành O&M từ công ty mẹ SPC cùng với sự hỗ trợ của các công ty đường sắt hoặc các công ty sản xuất có nhiều kinh nghiệm và kiến thức vận hành khai thác đường sắt đô thị của Nhật Bản.

5 năm sau khi đưa vào khai thác, toàn bộ phần vốn góp của công ty SPC nắm giữ trong công ty con này, - là đơn vị được chuyển nhượng các tư cách trên hợp đồng về quyền quản lý và thực hiện trên thực tế vận hành O&M, dự kiến sẽ được chuyển nhượng cho Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam).

(2) Huy động vốn của đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) và các nhà đầu tư dự kiến góp vốn

1) Huy động vốn

Đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) sẽ cần một nguồn vốn để mua sắm đầu máy toa xe, thiết bị AFC của khu vực tư nhân và chi phí chuẩn bị đưa tuyến vào khai thác. Trong tổng số vốn này, giả định là 70% sẽ được huy động từ nguồn vốn vay và đầu tư nước ngoài (PSIF) của JICA và 30 % sẽ được huy động từ vốn góp cổ phần bởi nhà đầu tư. Ngoài ra, trong tổng số vốn góp cổ phần, xem xét đến quy chế về vốn sở hữu bởi nhà đầu tư nước ngoài của Việt Nam, dự kiến vốn của nhà đầu tư phía Việt Nam sẽ chiếm 51% và 49% số vốn còn lại sẽ từ nhà đầu tư phía Nhật Bản.

2) Nhà đầu tư dự kiến

Nhà đầu tư góp vốn dự kiến vào việc thành lập Đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) phía Việt Nam sẽ là Chính phủ Việt Nam (bao gồm cả chính quyền địa phương), các doanh nghiệp quốc doanh và các doanh nghiệp tư nhân. Về phía Nhật Bản, nhà đầu tư đầu tiên sẽ là các công ty đường sắt có kinh nghiệm và kiến thức về vận hành, khai thác đường sắt, và hơn nữa là các công ty thương mại và các công ty sản xuất, v.v.

(3) Phí dịch vụ trả cho Đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC)

Phí dịch vụ là tổng của phí O&M và phí cho thuê như trình bày dưới đây, tổng 2 chi phí này sẽ là Phí dịch vụ và sẽ được Chủ dự án (Chính phủ Việt Nam) chi trả cho công ty SPC.

1) Phí dịch vụ O&M

i) Áp dụng phương thức “Cost On”

Chủ dự án (Chính phủ Việt Nam) sẽ thanh toán cho đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) một khoản phí O&M. Phí này được tính theo phương thức “Cost on” bằng cách cộng tổng (On) các phí thù lao rồi sau đó nhân tổng này với 1 tỉ lệ nhất định của nghiệp vụ O&M do đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) thực hiện (Cost).

Ngoài ra, Chủ dự án (Chính phủ Việt Nam) là đơn vị sẽ thanh toán số tiền đã tính toán ở trên cho Đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) và xem đó là phí O&M. Trong chi phí nêu trên có các hạng mục như sau:

- Chi phí nhân công
- Chi phí quản lý
- Tiền điện
- Chi phí vật tư thay thế
- Chi phí ủy thác nghiệp vụ, chi phí hợp đồng thuê bảo dưỡng
- Chi phí chung, chi phí bảo hiểm trách nhiệm bồi thường vận hành đường sắt

Trong đó, phí O&M thường sẽ biến động theo thời gian, do bị chi phối bởi chi phí điện năng hay tỷ giá hối đoái trong thời hạn thực hiện nghiệp vụ O&M.

ii) Thanh toán trước phần tiền tạm ứng phí dịch vụ và thanh toán chi phí thực tế

Để không gây ra tranh chấp trong quá trình vận hành, Chủ dự án sẽ thanh toán trước tiền tạm ứng phí dịch vụ cho 1 khoảng thời gian nhất định đã được quy định trước đó. Sau khi kết thúc thời gian này, các bên sẽ tính số tiền chênh lệch giữa chi phí thực tế ứng với phần tiền tạm ứng.

2) Giá cho thuê

Giá cho thuê các trang thiết bị đường sắt liên quan như đầu máy toa xe, thiết bị AFC được tính bằng cách nhân tỷ lệ giá cho thuê đã được cố định dựa vào thời hạn khấu hao với chi phí trang thiết bị và các chi phí liên quan khác.

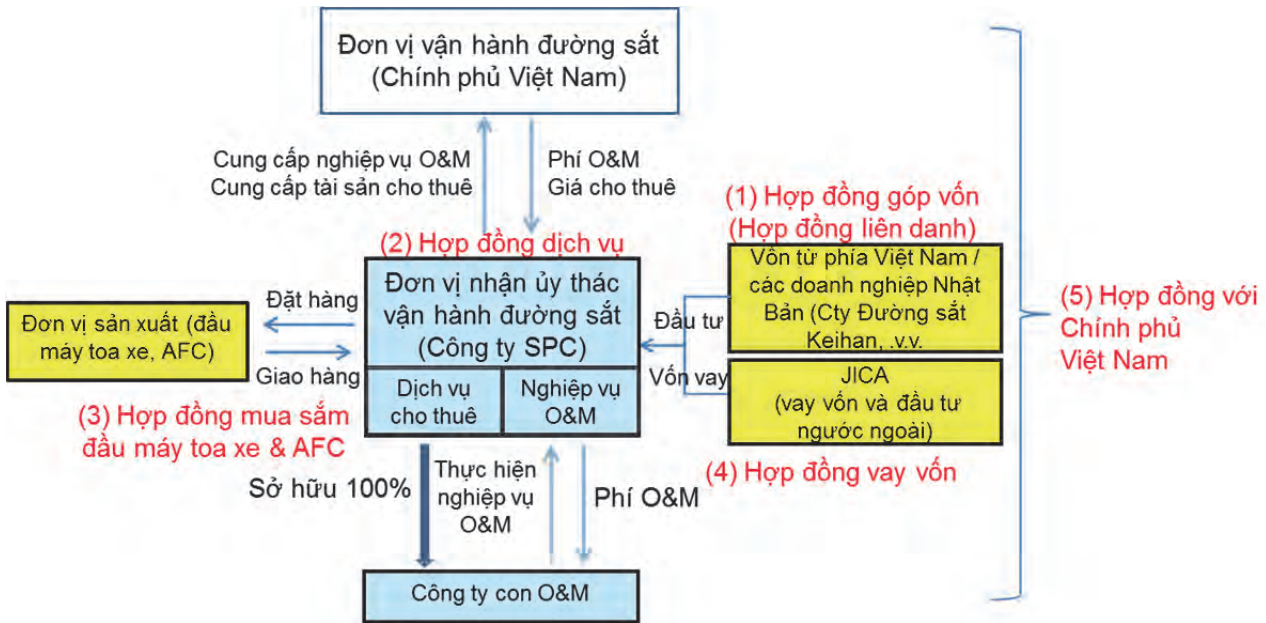
(4) Cơ chế O&M

Sau 5 năm kể từ khi đưa vào khai thác, chức năng O&M và các tư cách khác trên hợp đồng mà công ty con vận hành O&M nắm giữ sẽ chuyển nhượng từ đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) sang Công ty Vận hành và Bảo dưỡng Đường sắt Đô thị Thành phố Hà Nội (tên tạm gọi) bằng cách chuyển nhượng toàn bộ cổ phần của Công ty SPC theo giá thị trường (miễn là không thấp hơn tổng trị giá đầu tư).

7.2 Xây dựng gói bảo đảm

Trên cơ sở kết quả khảo sát kinh tế, tài chính, rủi ro, Đoàn nghiên cứu sẽ xây dựng một “Gói bảo đảm” dưới dạng hệ thống các hợp đồng mà trọng tâm là đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (SPC tư nhân) và công ty con vận hành O&M nhằm đảm bảo vận hành đường sắt ổn định. Hệ thống hợp đồng được xây dựng như sau:

- (1) Hợp đồng góp vốn cho đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) (Hợp đồng liên doanh)
- (2) Hợp đồng dịch vụ giữa Chủ dự án (Chính phủ Việt Nam) và đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC)
- (3) Hợp đồng mua sắm đầu máy toa xe và AFC cho công ty SPC
- (4) Hợp đồng cho vay tài chính với đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC)
- (5) Hợp đồng trực tiếp với Chủ dự án (Chính phủ Việt Nam)



Nguồn: Đoàn nghiên cứu soạn

Hình 7.2.1 Tổng quan gói bảo đảm

7.3 Xây dựng điều khoản tham chiếu (dự thảo)

Căn cứ vào kết quả khảo sát, phân tích kinh tế, tài chính và rủi ro, các nội dung chính của hợp đồng nằm trong gói bảo đảm được trình bày dưới dạng Điều khoản tham chiếu (dự thảo) như sau:

Trong nhiều dự án công tư PPP về đường sắt đô thị trước đây, có nhiều dự án bị thất bại do kết quả dự báo vượt quá nhu cầu thực tế. Dựa trên những kinh nghiệm như vậy, các loại hợp đồng cơ bản sẽ được thực hiện theo phương thức Cost on để tránh những tác động từ các rủi ro về nhu cầu.

Ngoài các loại hợp đồng từ (1) - (5) ra, đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (SPC tư nhân) cần phải có Bảo hiểm rủi ro chính trị để bù đắp lại các rủi ro như bị chiếm đoạt, bị tước quyền sở hữu, trưng dụng, quốc hữu hóa, ngừng quy đổi tiền, ngừng chuyển tiền, không nhận được các bảo đảm từ Chính phủ, chiến tranh, bạo động hay các nguy cơ bạo động chính trị khác.

(1) Hợp đồng góp vốn (Hợp đồng liên doanh)

Trong khoảng 16,4 tỷ Yên tiền vốn đầu tư cho đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) cần phải có (tài sản mua sắm đầu máy toa xe và thiết bị AFC là khoảng 15,4 tỷ Yên và khoảng 1 tỷ Yên dành cho chi phí chuẩn bị đưa vào khai thác), 30% tương đương với 5 tỷ Yên sẽ được huy động bằng tiền góp vốn cổ phần. Về thành phần các nhà đầu tư tham gia góp vốn, phía Việt Nam dự kiến là Chính phủ trong đó gồm có cả thành phố Hà Nội và các doanh nghiệp quốc doanh, doanh nghiệp tư nhân. Tuy nhiên, nếu các quy định pháp luật của Việt Nam về hoạt động đầu tư của nhà đầu tư nước ngoài tại Việt Nam hoặc Chính phủ Việt Nam cho phép, thì tỷ phần vốn góp của các doanh nghiệp Nhật Bản có thể chiếm quá một nửa. Bên cạnh đó, để thực hiện nghiệp vụ O&M được thuận lợi, trong thời gian 5 năm kể từ khi bắt đầu khai thác, các doanh nghiệp Nhật Bản, bất kể tỷ lệ vốn góp trong công ty SPC, sẽ được trao quyền quyết định về các nguyên tắc kinh doanh đường sắt, tiêu chuẩn kiểm tra bảo dưỡng trang thiết bị, tài sản huy động được cho thuê (đầu máy toa xe, thiết bị AFC) và phương pháp bảo dưỡng.

<Khung góp vốn>

- Về chi tiết 5 tỷ Yên tổng vốn góp, dự kiến phía Việt Nam là 51% (2,55 tỷ Yên), phía doanh nghiệp Nhật Bản là 49% (Công ty Điện lực Đường sắt Keihan góp 1,25 tỷ Yên, các công ty khác góp 1,2 tỷ Yên), phía Việt Nam dự kiến sẽ là các doanh nghiệp thuộc Chính phủ (trong đó có thành phố Hà Nội), các doanh nghiệp quốc doanh và doanh nghiệp tư nhân.
- Vốn góp nhận bằng đồng Việt Nam, lãi cổ tức cũng trả bằng đồng Việt Nam.
- Quy định trước về phương thức cũng như thời hạn phân chia lợi nhuận.
- Doanh nghiệp tham gia góp vốn sẽ góp toàn bộ số vốn trước khi vay theo điều kiện vay PSIF; và sẽ chuẩn bị bảo lãnh ngân hàng ứng với số vốn dự định đầu tư. Việc tăng cường

khả năng tín dụng sẽ được ủy thác cho một bên thứ ba.

- Doanh nghiệp góp vốn chịu trách nhiệm pháp lý trong phạm vi vốn góp của mình.
- Thiết lập các giới hạn trong chuyên nhượng cổ phần. Cách thức lựa chọn ở đây cần nhắc đến hình thức Công ty trách nhiệm hữu hạn chế chuyên nhượng phần nắm giữ cổ phần trên cơ sở luật pháp (trường hợp này, số nhân viên công ty được hạn chế tối đa là 50 người).
- Cơ cấu lãnh đạo sẽ bao gồm người đại diện và hơn nửa số lãnh đạo đến từ phía doanh nghiệp Nhật Bản.
- Trước thời điểm chính thức thành lập Công ty Liên doanh, nếu một bên đánh giá rằng không thể đạt mục tiêu của dự án như dự kiến ban đầu do chậm trễ trong quá trình xây dựng hạ tầng đường sắt, v.v. thì được phép chấm dứt hợp đồng liên doanh.

<Mục tiêu dự án>

- Mục tiêu dự án giới hạn trong phạm vi cần thiết để thực hiện các nội dung hợp đồng dịch vụ.

<Khác>

- Quyền quyết định nhà cung cấp đầu máy toa xe và thiết bị AFC thuộc về các doanh nghiệp Nhật Bản.
- Trong thời gian 5 năm kể từ khi chuẩn bị cho đến khi đi vào khai thông tuyến, trên cơ sở quyền quyết định được trao cho phía doanh nghiệp Nhật Bản, công ty con vận hành O&M sẽ quyết định các nơi đặt hàng như công ty đường sắt, nhà sản xuất, nhà thầu phụ bảo dưỡng đường ray, v.v. Đây là những đơn vị sẽ ký hợp đồng ủy thác nghiệp vụ hay hợp đồng hỗ trợ kỹ thuật cho các nghiệp vụ như xây dựng sách hướng dẫn, đào tạo nhân viên, thuê ngoài bảo dưỡng, v.v...

<Cơ sở luật pháp>

- Luật pháp sẽ căn cứ trên Luật Anh Mỹ, Luật Nhật Bản, tòa án và Ban hòa giải của Nhật Bản.

(2) Hợp đồng dịch vụ

Bên cạnh nội dung cho thuê trang thiết bị (đầu máy toa xe, thiết bị AFC) với thời hạn là 15 năm kể từ sau khi đưa vào vận hành tuyến, đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) sẽ nhận ủy thác nghiệp vụ O&M trong 5 năm kể từ khi đưa vào khai thác tuyến.

Nghiệp vụ O&M trong phần trách nhiệm của đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) sẽ chỉ bao gồm nội dung về vận hành và khai thác đường sắt. Còn những phần việc về duy tu và sửa chữa vượt quá trách nhiệm nhận ủy thác sẽ được thực hiện thông qua một hợp đồng riêng. Ngoài ra, đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) sẽ được miễn trách nhiệm đối với những phần việc bất khả kháng của mình như: trường hợp hư hại, xuống cấp hạ tầng và thiết bị đường sắt, mất điện, tai họa thiên nhiên, v.v.

Đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) sẽ nhận phí O&M theo phương pháp tính toán đã được thảo thuận trước đó, bằng cách cộng tổng các chi phí thực tế theo phương thức Cost on.

<Nội dung các phí>

- Các phí sẽ được tính toán dựa trên phương thức Cost On (thanh toán trước phần tạm ứng trước phí dịch vụ, sau đó quyết toán theo chi phí thực tế).
- Phí dịch vụ được nhận là tổng của phí O&M và giá cho thuê.
- Tính toán phương thức Cost On bằng đồng Yên và đồng Việt Nam.
- Tránh khả năng trượt giá chi phí khi sử dụng phương thức Cost On, một mô hình khuyến khích sẽ được áp dụng để xác định phần thù lao nằm trong phí dịch vụ từ đó có thể nâng cao ý thức cắt giảm chi phí cho đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC). Cụ thể, trường hợp chi phí dự kiến ban đầu thấp hơn thực tế ở một mức nào đó thì sẽ áp dụng tỷ lệ thù lao ở mức cao trường hợp vượt quá một mức nhất định sẽ áp dụng mức tiền thù lao thấp
- Sử dụng tài khoản ở nước thứ ba (Offshore escrow account).
- Trong trường hợp Chủ dự án đường sắt (Chính phủ Việt Nam) không thực hiện thanh toán phí dịch vụ, sẽ ngừng cung cấp nghiệp vụ O&M. Ngoài ra, trường hợp tiếp tục không thanh toán, nếu đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) đồng ý, Thành phố Hà Nội sẽ phải mua lại toàn bộ cổ phần của phía doanh nghiệp Nhật Bản trong đơn vị nhận ủy thác

vận hành đường sắt (công ty SPC). Trong trường hợp này, các khoản nợ vay và đầu tư nước ngoài của JICA (PSIF) sẽ do Chủ dự án (Chính phủ Việt Nam) tiếp nhận.

<Đồng tiền thanh toán>

- Tiền thanh toán theo yêu cầu của các đơn vị góp vốn trong công ty con vận hành O&M sẽ là đồng Yên Nhật và Đồng Việt Nam (ví dụ: khoản hỗ trợ kỹ thuật phải trả cho doanh nghiệp Nhật Bản sẽ được thanh toán bằng đồng Yên Nhật, lương trả cho nhân viên người Việt Nam sẽ là Đồng Việt Nam. Nghĩa là, với mỗi kỳ tài khóa, khoản tiền thanh toán cần thiết sẽ được thực hiện bằng Yên Nhật và VNĐ khi đến thời hạn quyết toán). Tuy nhiên, giá cho thuê được xác định bằng đồng Yên khi kí hợp đồng nên giá cho thuê sẽ được thanh toán bằng Yên.

Tuy nhiên, trong trường hợp gặp khó khăn khi thanh toán bằng đồng Yên, có thể thanh toán bằng Đồng Việt Nam với giá trị tương ứng quy đổi từ đồng Yên bằng tỉ giá chính thức của Ngân hàng Trung ương Việt Nam, trong đó có cân nhắc đến các rủi ro về tỷ giá.

<Những thay đổi trong nội dung hợp đồng dịch vụ>

- Thời gian chuẩn bị đưa vào khai thác + 5 năm sau khi đưa vào khai thác: Nghiệp vụ O&M và cho thuê tài sản.
- Cho đến 15 năm sau kể từ năm thứ 6 sau khi đưa vào khai thác: Cho thuê tài sản
Phần công việc nhận ủy thác O&M của đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) kết thúc khi bàn giao công việc, riêng nội dung trong hợp đồng thuê sẽ còn tiếp tục trong 10 năm.

<Chuyển giao nghiệp vụ O&M sau 5 năm>

- Sau khi kết thúc giai đoạn 5 năm kể từ khi bắt đầu khai thác, đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) bàn giao lại quyền thực hiện nghiệp vụ O&M (được ủy thác từ Chủ dự án: Chính phủ Việt Nam) lại cho công ty con O&M cũng như sẽ chuyển nhượng toàn bộ cổ phần và quyền hành quản lý trong công ty con này cho Chủ dự án (Chính phủ Việt Nam).
- Giá chuyển nhượng cổ phần trong công ty con O&M sẽ bằng giá trị của các tài sản thuần tại thời điểm chuyển nhượng (hoặc giá trị vốn góp (giá trị đầu tư ban đầu) trong trường hợp giá trị tài sản thuần thấp hơn giá trị vốn góp, là chi phí mua lại).
- Hợp đồng ủy thác công việc giữa công ty con O&M và các công ty của phía Nhật Bản, về nguyên tắc, sẽ kết thúc tại thời điểm chuyển giao nghiệp vụ O&M. Tuy nhiên, nếu cần thiết, sẽ ký hợp đồng riêng để tiếp tục hỗ trợ.
- Do tại thời điểm chuyển giao nghiệp vụ O&M, Chủ dự án sẽ chuyển cam kết ủy thác mà đang kí kết với đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) sang cho công ty con O&M, công ty con O&M lúc này sẽ trở thành công ty con của Chủ dự án. Do đó, một hợp đồng ủy thác sẽ được ký giữa Chủ dự án và công ty con O&M này (một lựa chọn khác nữa là sát nhập công ty con O&M vào Công ty Vận hành & Bảo dưỡng của Thành phố Hà Nội (tên tạm gọi)). Tuy nhiên, để có thể tuyển dụng được những nhân viên ưu tú có thể làm việc lâu dài trong công ty con O&M, điều kiện làm việc của các nhân viên sẽ cần phải được duy trì ngay cả trong và sau giai đoạn chuyển giao nghiệp vụ O&M này.

< Phạm vi dịch vụ >

- Hợp đồng bảo dưỡng được ký kết với các nội dung bao gồm: kiểm tra định kỳ hàng ngày, các chu kỳ kiểm tra, nội dung nghiệp vụ thay thế vật tư hao mòn và phạm vi sửa chữa. Hợp đồng cần nêu rõ: Các nội dung sửa chữa, cải tạo và thay mới vượt quá phạm vi chức năng bảo dưỡng sẽ không nằm trong phạm vi hợp đồng.
- Đối với các nghiệp vụ sửa chữa và phục hồi vượt quá phạm vi hợp đồng sẽ được thực hiện thêm sau khi kí kết một hợp đồng riêng khác.

< Công trình và thiết bị >

- Đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) với tư cách là đơn vị nhận ủy thác O&M sẽ xác nhận các thông số kỹ thuật của máy móc hay các điều kiện đặt hàng khi Nhà thầu chung tiến hành lập hồ sơ thầu, và đồng thời tham gia hợp tác trong quá trình quản lý thi công. Về các trang thiết bị có liên quan trực tiếp đến an toàn, sẽ mua sắm theo phương thức STEP.
- Đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) sẽ quyết định các thông số đầu máy toa xe cũng như thiết bị AFC.
- Thiết lập nhóm cung cấp hỗ trợ từ các doanh nghiệp sản xuất.

- Lưu giữ linh kiện thay thế (khoảng 2 năm).
- Đối với những tài sản đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) đã mua sắm, sẽ chuyển nhượng cho Chủ dự án (Chính phủ Việt Nam) với giá trị hạch toán còn lại sau khi kết thúc thời hạn cho thuê.
- Nội dung cho thuê tài sản bao gồm cho thuê tài chính đối với những tài sản mua sắm ban đầu, còn những nội dung bao gồm tăng cường năng lực chuyên chở, bổ sung, thay mới, mất mát, hư hại, v.v. sẽ do Chủ dự án (Chính phủ Việt Nam) chịu trách nhiệm.
- Việc mua sắm trong trường hợp phải mua thêm hoặc thay mới đầu máy toa và trang thiết bị AFC sau khi đưa vào khai thác giai đoạn 1 hoặc mua sắm đầu máy toa xe và trang thiết bị AFC ở giai đoạn 1 sẽ do Chủ dự án (Chính phủ Việt Nam) thực hiện.
- Đảm bảo cung cấp điện năng liên tục trong dài hạn.

< Trách nhiệm bồi thường >

- Bồi thường tổn thất bởi các lý do thuộc trách nhiệm của đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) sẽ được thực hiện trong khoảng giới hạn trên cơ sở thỏa thuận với Chủ dự án.

< Bảo đảm >

- Hợp đồng nhận mua hay thanh toán sẽ được áp dụng trong trường hợp các phí dịch vụ sẽ do Chủ dự án (Chính phủ Việt Nam) thanh toán cho đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) ngay cả trong trường hợp không cung cấp dịch vụ (không thể vận hành, không thể khai thác ga, trẻ tàu, hay hư hỏng tài sản thuê, v.v.), ngừng vận hành trong khi kiểm tra an toàn, v.v. bởi những lý do không thuộc trách nhiệm của công ty SPC (bao gồm những hư hỏng phần hạ tầng cơ sở do Chính phủ chịu trách nhiệm thi công, mất điện do phía đơn vị cung cấp, thảm họa thiên nhiên, đình công, bạo động, khủng bố hay do hành vi của bên thứ ba, v.v.).
- Trong trường hợp chậm tiến độ đưa vào khai thác tuyến vì những lý do không thuộc trách nhiệm của đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC), ví dụ như do chậm tiến độ trong quá trình thu hồi đất, xây dựng đường sắt hay xây dựng hạ tầng cơ sở liên quan, Chủ dự án phải có nghĩa vụ trả phí dịch vụ liên quan đến các chi phí phát sinh này cho công ty SPC (bao gồm chi phí mua sắm đầu máy toa xe và AFC, chi phí bảo dưỡng và chi phí nhân công).
- Trong trường hợp công ty SPC buộc phải ngừng cung cấp dịch vụ trong thời gian dài hoặc kéo dài tiến độ do những lý do thuộc trách nhiệm của chủ dự án (Chính phủ Việt Nam), đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) sẽ có quyền tiếp tục các hợp đồng lao động và cho phép điều chỉnh kéo dài hợp đồng lao động trong thời gian cần thiết.
- Đối với các phí dịch vụ (ng nghiệp vụ O&M, cho thuê tài sản), Chính phủ Việt Nam sẽ bảo đảm trách nhiệm thanh toán cho các khoản chung và riêng của phía mình; và thanh toán có cân nhắc tới trường hợp Chủ dự án (Chính phủ Việt Nam) và đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) thực hiện hợp đồng riêng về duy tu và sửa chữa nếu công việc này nằm ngoài phạm vi của các dịch vụ thuê ngoài.
- Chủ dự án (Chính phủ Việt Nam) sẽ phối hợp về mọi mặt đối với các yêu cầu hợp lý từ phía đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC), bao gồm việc cấp phép, cung cấp diện tích đất cần thiết, và điều phối với các cơ quan liên quan thuộc Chính phủ Việt Nam.
- Đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) sẽ được giao toàn quyền vận hành, bảo dưỡng, quản lý Tuyến 5.
- Đảm bảo ký kết hợp đồng cho thuê độc quyền đầu máy toa xe và thiết bị AFC của Tuyến 5 với đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC).
- Nhằm đảm bảo tính khả thi của dự án cho đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC), sẽ đảm bảo các biện pháp ưu đãi bao gồm miễn thuế doanh nghiệp, thuế tài sản cố định, thuế nhập khẩu, v.v.
- Một hợp đồng sẽ được ký kết và nêu rõ rằng sẽ không xảy ra trường hợp đơn phương trưng thu bất kể tài sản về vận hành đường sắt nào. Trong trường hợp trưng thu tài sản, cần nêu rõ số lượng dự tính bị trưng thu trên mệnh giá đồng ngoại tệ.

< Bảo hiểm >

- Các chi phí bảo hiểm trách nhiệm bồi thường vận hành đường sắt và bảo hiểm cháy nổ sẽ thuộc trách nhiệm của Chủ dự án (Chính phủ Việt Nam).
- Bảo hiểm kinh doanh toàn bộ dự án và bảo hiểm đặc biệt trong trường hợp gián đoạn kinh

doanh dự án cũng cần được đảm bảo.

(Tham khảo) Ví dụ Bảo hiểm đường sắt ở Nhật Bản

	Bên kí hợp đồng bảo hiểm	Bên chi trả	Bên được bảo hộ
Bảo hiểm trách nhiệm bồi thường vận hành đường sắt	Chủ dự án (Chính phủ Việt Nam)		
Bảo hiểm vận hành khai thác dự án	Đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (Công ty SPC)		
Bảo hiểm cháy nổ	Chủ sở hữu tài sản		

<Căn cứ luật pháp>

- Cơ sở pháp lý bao gồm Luật Anh Mỹ, Luật Nhật Bản, tòa án và trọng tài Nhật Bản.

(3) Hợp đồng mua sắm đầu máy toa xe và AFC

Để tiến hành nghiệp vụ cho thuê trang thiết bị (đầu máy toa xe, thiết bị AFC) do khu vực tư nhân mua sắm, đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) sẽ mua sắm các trang thiết bị này từ các nhà sản xuất được phía các doanh nghiệp Nhật Bản quyết định.

<Giao hàng>

- Việc giao hàng sẽ bao gồm cả việc cài đặt tại Việt Nam, và giao hàng trong trạng thái có thể sử dụng được ngay tại Việt Nam.

<Bảo hành hư hỏng>>

- Các công ty sản xuất có trách nhiệm bảo hành mọi hư hỏng đối với các trang thiết bị đã giao. Ngoài ra, trường hợp đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) phải bồi thường tổn thất đối với Chủ dự án hoặc bên thứ ba do khiếm khuyết của thiết bị, các công ty sản xuất sẽ chịu trách nhiệm đối với các khoản bồi thường đó.

<Bội chi và chậm bàn giao>

- Nhà sản xuất sẽ cung cấp trang thiết bị theo giá hợp đồng. Các chi phí phát sinh, về nguyên tắc sẽ không được thanh toán. Hơn nữa, trong trường hợp đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) phải chịu trách nhiệm về tổn thất trước Chủ dự án hoặc bên thứ ba do chậm bàn giao trang thiết bị, nhà sản xuất sẽ phải bồi thường cho những tổn thất này.

<Hỗ trợ>

- Trong khoảng thời gian ít nhất 5 năm kể từ sau khi đưa vào khai thác tuyến cho đến thời điểm chuyển giao nghiệp vụ O&M cho Công ty Vận hành và Bảo dưỡng Đường sắt Đô thị Thành phố Hà Nội (tên tạm thời), nội dung hướng dẫn bảo trì do các công ty sản xuất cung cấp cho công ty con O&M sẽ được coi là điều kiện bàn giao. (Hợp đồng hỗ trợ này sẽ được ký riêng biệt giữa công ty sản xuất và công ty con O&M). Ngoài ra, nếu cần thiết, có thể ký tiếp tục hợp đồng hỗ trợ ngay cả khi thời hạn 5 năm đã kết thúc).

<Góp vốn vào công ty SPC>

- Các công ty sản xuất giao trang thiết bị sẽ góp một số vốn nhất định vào đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC). Bằng cách này, các doanh nghiệp Nhật Bản tham gia vào nghiệp vụ O&M sẽ phối hợp với nhau cùng quản lý đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) và có thể thúc đẩy cũng như đảm bảo sao cho nghiệp vụ O&M và dịch vụ cho thuê trang thiết bị được thực hiện một cách bền vững.

(4) Hợp đồng vay vốn

Giả định là trong khoảng 16,4 tỷ Yên số vốn đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) cần thiết phải có, (bao gồm 15,4 tỷ Yên để mua sắm các tài sản cho thuê (đầu máy toa xe và thiết bị AFC) và 1 tỷ Yên là chi phí chuẩn bị đưa vào khai thác), 11,4 tỷ Yên (tương đương với 70%) sẽ được huy động từ quỹ JICA PSIF.

<Khung vay tài chính>

- Khoản vốn vay từ chương trình JICA PSIF sẽ là một khoản nợ vay có thể chấp, sẽ dành cho việc mua sắm các tài sản cho thuê (đầu máy toa xe hay thiết bị AFC) và chi phí chuẩn bị đưa vào khai thác.
- Vay vốn sẽ được thực hiện trên tiền Yên và thanh toán lại bằng tiền Yên theo phương thức thanh toán cả gốc và lãi theo giá trị bình quân hàng năm (Equal redemption of principal).

- Thời hạn ân hạn (tối đa là 5 năm) sẽ kéo dài từ thời điểm đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) bắt đầu mua sắm các tài sản cho thuê cho tới khi đi vào khai thác. Thời hạn thanh toán vốn vay là 15 năm kể từ khi đưa vào khai thác.
 - Sử dụng tài khoản nước thứ ba (Offshore escrow).
- <Điều kiện vay tài chính>
- Các điều kiện vay sẽ theo tiêu chuẩn cho vay của JICA trong đó các tài sản cho thuê sẽ được thế chấp để đảm bảo cho khoản vay này.

(5) Hợp đồng với Chính phủ

Nhằm đảm bảo quá trình thực hiện dự án đường sắt theo mô hình này (bao gồm cả những điều khoản ghi ở mục (1) - (4)) được hình thành và vận hành một cách thuận lợi, một thỏa thuận sẽ được kí kết với Chính phủ Việt Nam về việc cung cấp những hỗ trợ cần thiết về mặt pháp lý hay các bảo đảm.

<Các bên tham gia ký kết hợp đồng>

- Các bên tham gia ký kết hợp đồng sẽ bao gồm Chính phủ Việt Nam, JICA, các nhà đầu tư Nhật Bản dự kiến tham gia góp vốn vào đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC).

<Liên quan đến phê duyệt cấp phép>

- Việc phê duyệt cấp phép cho mỗi hạng mục công việc cần phải được thực hiện ngay trước khi bắt đầu công việc đó nhằm đảm bảo cho quá trình thi công dự án.

<Bảo đảm Chính phủ>

- Chính phủ sẽ bảo đảm việc thanh toán phí dịch vụ của Chủ dự án (Chính phủ Việt Nam).
- Chính phủ bảo đảm thanh toán trong trường hợp Chủ dự án (Chính phủ Việt Nam) và đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) ký kết một hợp đồng riêng biệt về các nội dung sửa chữa và phục hồi nằm ngoài phạm vi của dịch vụ ủy thác.
- Bảo đảm cung cấp điện năng liên tục, lâu dài.
- Dự phòng cho trường hợp đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) buộc phải ngừng vận hành trong thời gian dài vì lý do thuộc trách nhiệm của Chủ dự án (Chính phủ Việt Nam), đơn vị nhận ủy thác vận hành đường sắt (công ty SPC) sẽ được phép điều chỉnh thời hạn hợp đồng lao động cho tới thời điểm cần thiết.
- Một hợp đồng sẽ được ký kết và nêu rõ rằng sẽ không xảy ra trường hợp đơn phương trưng thu bất kể tài sản về vận hành đường sắt nào. Trong trường hợp trưng thu tài sản, cần nêu rõ số lượng dự tính bị trưng thu trên mệnh giá đồng ngoại tệ.
- Bảo đảm khả năng chuyển đổi và chuyển ra nước ngoài của đồng ngoại tệ (Yên Nhật).
- Bảo đảm các khoản mục của các hợp đồng sẽ có hiệu lực theo quy định của pháp luật Việt Nam.
- Các thỏa thuận cần thiết sẽ được kí kết thống nhất trước đó đảm bảo việc dự án sẽ không bị ảnh hưởng bởi các thay đổi của hệ thống pháp luật hay thể chế chính quyền Việt Nam trong tương lai.
- Thực hiện cam kết với Chính phủ về các phương án: (1) chuyển giao trách nhiệm pháp lý cho công ty con O&M để tiếp tục cung cấp dịch vụ O&M cho Chủ dự án (Chính phủ Việt Nam) và (2) chuyển nhượng cổ phần và các quyền quản lý của công ty con O&M cho Chủ dự án (Chính phủ Việt Nam) sau 5 năm kể từ khi bắt đầu khai thác.
- Công tác giải phóng mặt bằng sẽ được thực hiện bởi Chính phủ Việt Nam.

<Pháp luật>

- Đề xuất xây dựng hệ thống quy định pháp luật cần thiết cho một hệ thống đường sắt vận hành an toàn.
 - Quy định pháp lý để đảm bảo an toàn trong vận hành đường sắt, v.v. (thiết lập quy định như: nghĩa vụ đối với hành khách đi tàu, v.v.).

Chương 8 Đánh Giá Hiệu Quả Kinh Doanh

8.1 Tính phù hợp của quy hoạch đường sắt

8.1.1 Quy hoạch tuyến đường

(1) Khái quát về tuyến đường

Tuyến đường đã được quy hoạch dọc theo đường bộ cao tốc có khổ đường khá rộng. Chính vì vậy đã hình thành nên hướng tuyến ưu việt không bị hạn chế tốc độ trong quá trình chạy tàu. Bên cạnh đó, vấn đề tác động môi trường và phạm vi thu hồi đất cũng được hạn chế ở mức nhỏ nhất. Với quy hoạch như vậy, có một số điểm cần lưu ý như sau:

(2) Hình thức cấu trúc trong khu vực nội thành

Trong khu vực nội thành, hai phương thức đi trên cao và đi ngầm được so sánh và đã đề xuất phương thức đi trên cao. Lý do lựa chọn là: có thể cắt giảm được chi phí thi công và dễ dàng xử lý khả năng ứng lựt cũng như quản lý bảo dưỡng tuyến đường.

Tuy nhiên, nhiều quan chức Chính Phủ Việt Nam và lãnh đạo thành phố Hà Nội nghiêng về chủ trương chọn phương thức đi ngầm với lý do đảm bảo môi trường và cảnh quan. Qua thực tế của nhiều nước khác, một khi các công trình đường sắt được xây dựng, rõ ràng rằng việc thay đổi trong tương lai sẽ gặp nhiều khó khăn. Với ý nghĩa đó, việc lựa chọn hình thức cấu trúc phải tiến hành thận trọng.

Nhìn từ quan điểm này, trong báo cáo chúng tôi đã cố gắng tiến hành so sánh bình đẳng cho cả hai phương án đi ngầm và đi trên cao. Tuy nhiên, chính phủ Việt Nam nên là phía đưa ra quyết định cuối cùng sau khi xem xét các ưu và nhược điểm của cả hai phương án này.

(3) Vị trí ga trong khu vực ngoại thành

Khoảng cách ga trong khu vực nội thành là 1- 1,5 km có tính đến khả năng kết nối với các phương tiện giao thông khác và khoảng cách có thể đi bộ của hành khách đi tàu. Cụ ly giữa các ga này cũng giống với các nước khác.

Ở khu vực ngoại thành, nguyên tắc về khoảng cách giữa các ga có hơi khác. Để rút ngắn thời gian di chuyển giữa các điểm, số lượng ga nên càng ít càng tốt. Ngược lại, thời gian dừng tại mỗi ga sẽ làm tăng lên vài phút trong tổng thời gian di chuyển do thời gian dừng tại các ga và thời gian cần thiết cho việc giảm tốc và tăng tốc. Nếu tăng số lượng các ga, cần lắp đặt hệ thống đường ray cho việc tránh tàu và sắp xếp tàu tốc hành nói riêng để không chế thời gian di chuyển giữa các điểm đến. Các vấn đề này đã được miêu tả trong mục 3.4.8 của báo cáo này.

Việc có đặt ga hay không về nguyên tắc là phụ thuộc vào tiêu chí phát triển hai bên và khu vực lân cận xung quanh, không đặt ga tại khu vực hạn chế xây dựng như khu vực sinh thái cây xanh và sẽ đặt ga để làm điểm kết nối vận tải trung chuyển. Đây là quan điểm sử dụng ga đường sắt làm công cụ điều tiết giữa xây dựng và hạn chế xây dựng phát triển khi thực hiện quy hoạch đô thị.

Trong quá trình thực hiện nghiên cứu này, Đoàn Nghiên cứu nhận thấy rõ rằng mặc dù Quy hoạch chung Xây dựng Thủ đô Hà Nội có quy định ra những khu vực giới hạn phát triển nhằm tăng cường sử dụng đất hiệu quả nhưng mối liên quan tới các ga đường sắt lại không được cân nhắc đến.

Do phải chờ tới giai đoạn 2 tuyến mới được kéo dài ra khu vực ngoại thành, các ga sẽ vẫn chưa được xây dựng ở những khu vực này trong một thời gian. Chúng tôi hy vọng rằng các vị trí ga sẽ được thiết lập một cách phù hợp với quy hoạch đô thị Hà Nội cho tới thời điểm đó.

(4) Depo – Cơ sở kiểm tra – sửa chữa đầu máy toa xe

Nhìn từ quan điểm chuyên môn về đường sắt, depo nên được đặt gần tuyến chính sẽ thuận lợi hơn vì việc này có thể cho phép đường sắt có thể được sắp xếp thuận tiện hơn với các đường chạy trong depo được tiện lợi và giảm cự ly cho các di chuyển ngoài dịch vụ lãng phí. Vị trí depo của Tuyến 5 được thể hiện trong Quy hoạch chung Xây dựng Thủ đô Hà Nội và Đoàn nghiên cứu đã đề xuất bám theo quy hoạch đó. Đất xây dựng depo càng gần chính tuyến và có hướng tuyến thẳng dài thì càng tốt.

8.1.2 Quy hoạch đầu máy toa xe và kế hoạch chạy tàu

(1) Quy hoạch đầu máy toa xe

Đầu máy toa xe căn cứ theo tiêu chuẩn STRASYA (Standard urban Railway System for Asia) đã tổng hợp từ hệ thống đường sắt Nhật Bản để sử dụng cho các nước Châu Á và là thiết kế thích hợp với tiêu chuẩn đường sắt đô thị của Việt Nam.

Đầu máy toa xe sẽ là loại đầu máy toa xe hạng nặng (không phải loại vận tải nhẹ (LRT) hay các loại khác) và sẽ được lựa chọn dựa trên nhu cầu có thể đáp ứng biên chế tàu 8 toa trong tương lai nhằm cung cấp một loại hình vận tải tốc độ nhanh, khối lượng lớn.

(2) Kế hoạch chạy tàu

Tốc độ chạy tàu tối đa là 120km/h. Xét từ các điều kiện thiết kế tuyến thì có thể đạt tốc độ tối đa tới mức 160km/h nhưng xét từ năng lực của đầu máy toa xe hiện tại, với khoảng cách giữa các ga trong khu vực nội thành, thì tiêu chí về tính năng tăng giảm tốc cần được coi trọng hơn so với yếu tố tốc độ tối đa.

Giãn cách chạy tàu trong giờ cao điểm sẽ tính là 6 phút nhưng về mặt thiết bị có thể chạy với giãn cách 3 phút.

Hệ thống điều khiển đoàn tàu có kế hoạch là chọn hệ thống CBTC (Communication Based Train Control System) giống với các tuyến khác đã quy hoạch tại thành phố Hà Nội và cũng đã tính toán an toàn đầy đủ cho kế hoạch đưa vào hệ thống dự phòng 2 hệ thống theo phương thức mạch điện đường ray.

8.2 Tính phù hợp của kế hoạch kinh doanh khai thác

8.2.1 Bộ máy quản lý điều hành kinh doanh

(1) Khái quát bộ máy quản lý điều hành kinh doanh

Công tác vận hành tàu và quản lý, bảo dưỡng thường nhật đối với trang thiết bị sẽ được thực hiện theo hình thức nhận ủy thác vận hành khai thác từ UBND thành phố Hà Nội. Cơ cấu tổ chức của đơn vị nhận ủy thác kinh doanh khai thác đường sắt được chia thành 3 bộ phận lớn: trụ sở chính, vận tải và bảo dưỡng. Bộ phận vận tải đảm nhiệm phần vận hành và tác nghiệp ga, bộ phận bảo dưỡng thực hiện quản lý và điều hành thường nhật công trình, điện và đầu máy toa xe.

Tần suất bảo dưỡng hay nội dung công việc đề xuất sẽ có độ tin cậy cao do đã tiếp nhận những kiến thức của các công ty vận hành khai thác đường sắt Nhật Bản có nhiều kinh nghiệm lâu năm.

(2) Chuyển giao công nghệ

Kiến thức về quản lý kinh doanh khai thác đường sắt với việc đào tạo tập huấn mà trọng tâm là “Vừa học vừa làm” – OJT (On the Job Training) sẽ truyền đạt tới người Việt Nam nhanh nhất. Trước thời điểm khai thác, sẽ bắt đầu đào tạo các cán bộ chủ chốt tại Nhật Bản và sau thời điểm khai thác sẽ phái cử chuyên gia Nhật Bản sang Việt Nam vừa đào tạo, tập huấn một cách hệ thống để từ đó làm tăng phạm vi đảm nhiệm của người Việt Nam. Đoàn nghiên cứu cho rằng phía Việt Nam cùng với đội ngũ nhân viên của mình sẽ hoàn toàn tự điều hành khai thác được sau 5 năm kể từ khi bắt đầu vận hành khai thác tuyến.

8.2.2 Công nghệ Nhật Bản

(1) Đặc điểm công nghệ

Đường sắt đô thị Nhật Bản đang vận hành với tốc độ cao, mật độ dày đặc với độ an toàn cao chưa từng có trên thế giới. Trong bối cảnh này, đã hình thành nên nhiều kinh nghiệm tích lũy để đảm bảo tính an toàn và chạy tàu đúng giờ cùng với các phương pháp quản lý bảo trì có tính toán đến giá thành vòng đời thiết bị dựa trên ý thức trách nhiệm cao của cán bộ công nhân viên. Ý thức đó của cán bộ công nhân viên đã được nâng cao nhờ những nỗ lực không ngừng của các doanh nghiệp Nhật Bản. Sự “Cải tiến” trở nên rất nổi tiếng nhờ tập đoàn ô tô Toyota, mà đã được rất nhiều doanh nghiệp Nhật Bản đã thực hiện sự cải tiến này. Hơn nữa, các doanh nghiệp đó đã phát triển ra nước ngoài và đã thành công trong việc sản xuất các sản phẩm có chất lượng tương tự như tại Nhật Bản. Việc nâng cao ý thức của cán bộ công nhân viên là đặc điểm văn hóa của các doanh nghiệp Nhật Bản. Cho đến nay chưa từng có trường hợp doanh nghiệp đường sắt Nhật Bản nào đầu tư ra nước ngoài. Tuy nhiên, nhìn từ mức văn hóa doanh nghiệp tương đối cao mà các doanh nghiệp đường sắt hình thành và ý thức cao nhất trên thế giới của cán bộ công nhân viên, hy vọng rằng điều này sẽ xây dựng nên nền tảng cho đường sắt Việt Nam.

8.3 Tính phù hợp của các phân tích kinh tế tài chính

8.3.1 Đánh giá từ góc độ của Khu vực tư nhân (đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt)

Nhìn một cách tổng thể, việc các doanh nghiệp tư nhân tham gia vào hoạt động kinh doanh công trình công cộng có ý nghĩa quan trọng nhằm đảm bảo tiến hành kinh doanh một cách hiệu quả thông qua những kinh nghiệm đã tích lũy được và bí quyết kỹ thuật trong khối tư nhân; từ đó, tạo ra những tiện ích cao trong các dự án công. Doanh nghiệp tư nhân sẽ thu về số tiền tương ứng, thu hồi được khoản vốn đầu tư và có lợi nhuận.

Mục tiêu của đề xuất này là nhằm giảm nhẹ rủi ro cho khu vực tư nhân (đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt) bằng việc đưa vào phương pháp Cost-On để từ đó tiến hành kinh doanh khai thác dự án một cách chắc chắn.

8.3.2 Đánh giá từ quan điểm của khu vực công (đơn vị vận hành khai thác đường sắt)

Nhìn từ quan điểm của thành phố Hà Nội là chủ thể thuộc khu vực công thì chi phí xây dựng hạ tầng đường sắt là rất lớn do đó không thể thu hồi lại từ các thu nhập tiền vé cho khoản đầu tư dự án này. Đây là tình trạng chung của các dự án đường sắt trên nhiều quốc gia. Do chênh lệch lãi suất vay huy động giữa khu vực công- tư nên nếu so sánh với phương thức vay vốn ODA truyền thống, mô hình PPP sẽ có gánh nặng xuyên suốt toàn bộ dự án lớn hơn, nhưng gánh nặng ban đầu của Chính phủ có thể giảm đi một chút. Thông qua việc tham gia dự án của doanh nghiệp tư nhân mà đầu tiên là doanh nghiệp đường sắt Nhật Bản, Việt Nam có thể học tập được những bí quyết ưu việt về vận hành khai thác đường sắt một cách an toàn, chính xác về thời gian và hiệu quả. Nghiên cứu này tiến hành đề xuất có tính khả thi cao, vừa tính toán đến hiệu quả và cân bằng phần gánh nặng về vốn của cả hai khu vực công-tư.

Vé tàu sẽ cần được thiết lập trong tương quan xem xét đến các chính sách đô thị và chính sách giao thông công cộng tại thành phố Hà Nội. Như vậy, chủ đầu tư dự án – khu vực công (HPC(MRB)) sẽ quyết định mức vé tàu, và đề xuất sẽ nhận toàn bộ thu nhập từ vé. Điều này đồng nghĩa với việc rủi ro nhu cầu vận tải (rủi ro về người đi tàu) sẽ do chủ đầu tư công chịu chứ không phải là doanh nghiệp tư nhân. Kết quả là có thể xử lý linh hoạt chính sách giao thông mà thành phố Hà Nội quy hoạch; hơn thế, có thể nhận được thành quả đó khi đã phát triển trong tương lai.

8.3.3 Các vấn đề cần nghiên cứu tiếp sau nghiên cứu này

Trong nghiên cứu này, Đoàn nghiên cứu đã giới thiệu những đề xuất cho dự án PPP mà có khả năng thực hiện được ở những nước đang phát triển trong đó chưa có kinh nghiệm thực tế về vận hành khai thác đường sắt đô thị. Nếu đưa vào sử dụng vốn tư nhân, thì có thể cắt giảm phần gánh nặng về vốn ở giai đoạn đầu của Chính Phủ; tuy nhiên, lại phát sinh thêm các gánh nặng khác đối với phần khu vực tư nhân có trách nhiệm như: phải đưa ra mức lợi nhuận phù hợp hay gánh vác phần lãi suất dành cho khu vực tư nhân. Vì vậy, cần lưu ý đến khả năng tổng giá trị hoàn trả cho toàn bộ dự án sẽ lớn hơn so với việc huy động toàn bộ số vốn từ nguồn ngân sách nhà nước.

Về phía Việt Nam, cần phải cân nhắc đến những yếu tố được-mất, lợi-hại như vậy để thực hiện các đánh giá mang tính chính sách phù hợp.

Về chính sách cắt giảm nợ vay của Chính phủ, cần nghiên cứu đưa vào sử dụng phương thức huy động vốn như đã đề cập ở mục 4.3 với cơ chế: nguồn vốn thu từ những đối tượng được hưởng lợi và hoàn trả lợi nhuận khai thác. Đồng thời, cũng cần cân nhắc đến vấn đề mở rộng xây dựng hệ thống pháp quy để có thể thực hiện những điều này.

8.4 Đánh giá kế hoạch dự án

8.4.1 Cấu trúc cơ bản của kế hoạch dự án

(1) Phương thức phân chia trên dưới

Dự án đường sắt đô thị cần nguồn vốn lớn cho xây dựng mới trong khi thời hạn thu hồi vốn đầu tư lại dài. Ngoài ra, kinh doanh đường sắt được hiểu là kinh doanh công trình công cộng. Do đó, “phương thức phân chia trên dưới” được sử dụng phổ biến trên thị trường thế giới. Ở Tuyến đường sắt đô thị Hà Nội số 5 này, nguyên tắc tiên quyết là khu vực công xây dựng phần hạ tầng, doanh nghiệp tư nhân nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt.

(2) Đề xuất về độ an toàn tài chính của khu vực công

Đối với Tuyến đường sắt đô thị Hà Nội số 5 này, chúng tôi đưa ra những đề xuất trong đó tính toán một mức an toàn tài chính nhất định đối với chủ đầu tư công – bên đảm nhận phần xây dựng và sở hữu cơ sở hạ tầng đường sắt. Một điểm nữa cũng là đặc trưng trong đề xuất này chính là phương thức giảm thiểu chi phí hàng năm từ nguồn ngân sách nói chung và giảm nguồn nợ nước ngoài của chính phủ.

8.4.2 Vai trò và quan hệ trong vấn đề chia sẻ rủi ro của mỗi chủ đầu tư

(1) Khu vực tư nhân

Tại Tuyến đường sắt đô thị số 5 Hà Nội, khu vực tư nhân đảm nhận phần ủy thác vận hành khai thác đường sắt.

Khu vực tư nhân với vai trò là “đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt” sẽ lập thành một tổ hợp nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt, bao gồm các doanh nghiệp đường sắt Nhật Bản, các công ty thương mại, nhà sản xuất, v.v. sẽ đảm nhiệm các chức năng như một chủ thể đầu tư. Góp vốn đầu tư theo những phần trăm nhất định trong tổ hợp kinh doanh chung này sẽ tác động một cách chủ quan đến nội dung nhận ủy thác hay quyết định nội dung mua sắm tài sản cần thiết cho công đoạn nhận ủy thác. Cụ thể hơn, công tác đầu tư sẽ được tiến hành ở quy mô cần thiết cho việc mua sắm những tài sản cần thiết bao gồm đầu máy toa xe và thiết bị AFC.

Về công tác nhận ủy thác, các doanh nghiệp tư nhân và các doanh nghiệp đường sắt Nhật Bản sẽ trở thành chủ thể đảm nhiệm các chức năng liên quan đến vận hành.

Bên cạnh đó, hợp đồng ký với chủ đầu tư dự án (HPC/MRB) sẽ được tính toán theo phương thức đề xuất Cost-on là phương thức “Cộng tổng toàn bộ tiền thù lao được tính bằng cách nhân toàn bộ chi phí (Cost) mà đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt cần để thuê trang thiết bị đường sắt và phục vụ cho hoạt động O&M với một tỷ lệ nhất định vào chi phí đó”. Việc này đảm bảo tính an toàn của dự án, đồng thời có đặc thù là cùng chia sẻ với phía Việt Nam về công nghệ và kiến thức, kinh nghiệm của Nhật Bản liên quan đến vận hành khai thác đường sắt.

(2) Khu vực công

Trong dự án Tuyến đường sắt đô thị Hà Nội số 5, chủ dự án đường sắt sẽ đảm nhiệm vai trò xây dựng và sở hữu cơ sở hạ tầng của riêng mình. Ngoài ra, xét từ quan điểm đảm nhiệm vận hành khai thác đường sắt của chủ thể giao thông đô thị trong dự án công, yêu cầu cần đề ra mức dịch vụ thích hợp mà Tuyến 5 nên đảm nhiệm, ủy thác vận hành khai thác cho đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt, đồng thời cần quản lý tình hình vận hành khai thác tuyến một cách phù hợp.

Ở Tuyến 5, đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt không chịu trách nhiệm về rủi ro liên quan đến lượng khách đi tàu, do đó rủi ro liên quan đến thu nhập tiền vé sẽ do khu vực công gánh chịu. Đây được xem là điều kiện tiên quyết. Tuy nhiên, nhu cầu sử dụng đường sắt là yếu tố sẽ tác động đến nguồn thu từ vé mà sẽ phụ thuộc rất lớn vào sự phát triển đô thị của Thành phố Hà Nội. Để được như vậy, nếu trong tương lai trung và dài hạn, chính sách dân số đô thị, việc làm và phân bố được thực hiện một cách hợp lý thì nhu cầu đi đường sắt sẽ mở rộng, do đó doanh thu tăng lên theo hệ quả đó và quay trở lại khu vực công.

Ngoài ra, việc tăng nhu cầu đường sắt sẽ mang lại nhiều hiệu quả như được đề cập sau đây. Để được như vậy, việc nâng cao giá trị dọc tuyến kéo theo từ việc cầu đường sắt mở rộng sẽ có thể góp phần làm vững vàng tiềm lực tài chính của chủ thể công như: tăng doanh thu từ thuê đất, thuê tài sản cố định, tăng giá trị đất công mà chủ thể công đang nắm giữ, v.v.

8.4.3 Mối tương quan với các tuyến đường khác

Trong nghiên cứu Tuyến đường sắt đô thị Hà Nội số 5, chúng tôi cũng đang tính toán đến cả tiến độ vận hành khai thác tuyến đường sắt khác mà hiện đang dự kiến sẽ xây dựng và khai thác trong tương lai. Ở Thành phố Hà Nội, đang dự kiến thành lập một đơn vị nhà nước đảm nhiệm chức năng vận hành khai thác toàn bộ mạng lưới đường sắt đô thị ở Hà Nội theo hình thức tổ chức quản lý tập trung các tuyến đường sắt đô thị Hà Nội. Do đó, ngay cả các tác nghiệp O&M, hiện cũng đang được đề xuất theo phương án kinh doanh chuyển giao sang quản lý, vận hành và khai thác thống nhất với cùng một tổ chức, nếu cần thiết.

Về vận hành đường sắt đô thị với vai trò là công trình công cộng, nếu xét từ quan điểm của người dân đô thị là hành khách đi đường sắt, tính tiện lợi có liên kết các tuyến đường trong khi sử dụng tàu là cần thiết nên sẽ là phù hợp nếu sử dụng một cơ chế vé chung và hệ thống thiết bị AFC. Bên cạnh đó, xét từ quan điểm của đơn vị nhận ủy thác vận hành khai thác đường sắt, thành phần này sẽ mong muốn sử dụng chung depo, trung tâm quản lý vận hành, v.v. để có thể tận dụng ưu điểm từ thiết kế có thể chạy thông giữa các tuyến và đầu tư kinh tế quy mô.

Để thực hiện những điều trên, có quan điểm cho rằng cần thống nhất một hình thức tổ chức với các tuyến khác. Mặt khác, để tận dụng được các ưu điểm này, không nhất thiết phải tác thống nhất các chủ thể kinh doanh, mà vẫn có thể thực hiện được bằng cách áp dụng hợp đồng hay một cơ chế nào đó nhất định.

Chính vì vậy, đơn vị vận hành kinh doanh của Tuyến 5 trước tiên phải tiến hành kinh doanh hiệu quả, và trên nền tảng đó, chúng tôi hy vọng Thành phố Hà Nội sẽ tiếp tục xem xét phương thức dành được các lợi nhuận như trình bày trên, nếu cần thiết. Đối với việc thống nhất các dự án, ta nên cân nhắc đến các phương án phù hợp.

8.5 Hiệu quả khi bắt đầu khai thác đường sắt

(1) Kế hoạch phát triển Thành phố Hà Nội

Chính phủ Việt Nam đang định hướng phát triển Thành phố Hà Nội trở thành một thành phố mang tầm cỡ quốc tế, có quy mô lớn mang tính ưu tiên và chiến lược, đồng thời xây dựng Hà Nội thành một trung tâm quy mô lớn về chính trị, văn hóa, khoa học, giáo dục, kinh tế và ngoại thương.

Theo Quy hoạch chung Xây dựng Thủ đô Hà Nội, thành phố định hướng sẽ tiến hành xây dựng 5 đô thị vệ tinh trong khu vực ngoại thành nhằm chia sẻ một phần vai trò của Hà Nội về nhà ở, đào tạo, công nghiệp và dịch vụ, v.v. Tiếp nữa, cùng tiến trình phát triển giữa nội thành và khu đô thị vệ tinh, việc xây dựng các vành đai xanh xen kẽ là cần thiết.

Tuyến đường sắt đô thị Hà Nội số 5 sẽ là tuyến kết nối từ nội thành Hà Nội đến Hòa Lạc – một trong 5 khu đô thị vệ tinh và là công trình xã hội nền tảng quan trọng của vùng thủ đô Hà Nội.

(2) Nhu cầu giao thông

Nhu cầu giao thông Hà Nội đang tăng lên một cách nhanh chóng. Hiện tại, phương tiện di chuyển trong thành phố chủ yếu là xe máy, hệ thống giao thông công cộng như xe buýt còn hạn chế và đường sắt chưa tham gia vào giao thông đô thị.

Theo dự báo nhu cầu vận tải của chúng tôi, ở thời điểm Tuyến 5 bắt đầu khai thác giai đoạn 1, nhu cầu vận tải là 158.000 người/ngày, nếu tính cả khách đi tàu liên kết từ tuyến 2 và tuyến 3 khi bắt đầu khai thác, nhu cầu vận tải sẽ đạt tới 171.000 người/ngày.

Tiếp đó, nếu tính toán dân số tăng khi thông tuyến ở giai đoạn 2 và phát triển hạ tầng Hòa Lạc, nhu cầu sẽ là 400.000 người/ngày và cộng với lượng hành khách kết nối từ các tuyến khác dự đoán sẽ lên tới 432.000 người/ngày.

(3) Hành lang kỹ thuật tới Hòa Lạc

Hòa Lạc được coi là khu vực khoa học – công nghệ - đào tạo. Các công trình chủ chốt được xây dựng đó là: Đại học Quốc gia, Khu công nghệ cao Hòa Lạc, Khu nghỉ dưỡng Đồng Mô và công trình Làng văn hóa các Dân tộc Việt Nam đang được xây dựng. Theo đó, dự đoán tới năm 2030, dân số khu vực này dự đoán là 600.000 người với mục tiêu phục vụ cuối cùng là 750.000 người.

Công trình nền tảng vận tải cho khu vực này đã thấy là công trình đường cao tốc Láng-Hòa Lạc đã hoàn thành. Thêm vào đó, Tuyến đường sắt đô thị Hà Nội số 5 sau khi xây dựng sẽ góp một phần cho nhiệm vụ này.

Nhờ có tuyến đường sắt, khoảng thời gian đi từ trung tâm Hà Nội đến Hòa Lạc sẽ rút ngắn lại và sẽ cung cấp một phương tiện chuyên chở thoải mái cho người đi làm tới Khu công nghệ cao Hòa Lạc và cho các đối tượng khách tham quan, du lịch.

(4) Hiệu quả thúc đẩy phát triển

Độc Tuyến đường sắt đô thị số 5 Hà Nội, trước tiên là Đại học Quốc gia Hà Nội, Khu công nghệ cao Hòa Lạc, tiếp đó là rất nhiều dự án quy hoạch phát triển như: quy hoạch khu đô thị sinh thái xung quanh huyện Quốc Oai và phát triển các khu nhà ở, v.v. Do vậy, chúng tôi dự kiến sẽ có một lượng nhu cầu vận tải dọc tuyến đường sản sinh từ các dự án này. Bên cạnh đó, sau khi xây dựng Tuyến số 5, việc kết nối giữa khu vực nội thành với ngoại thành Hà Nội sẽ trở nên dễ dàng. Do đó Tuyến 5 khi được thực hiện cũng nhận được nhiều hiệu quả thúc đẩy phát triển từ các kế hoạch phát triển kể trên.

Như vậy, xây dựng hạ tầng đường sắt và phát triển ra các khu vực xung quanh là một quần thể thống nhất được xem là có sự liên đới tương tác lẫn nhau.

8.6 Chỉ số hiệu quả vận hành

Thiết lập chỉ tiêu và giá trị mục tiêu cho vận hành dự án theo như bên dưới.

Lượng hành khách vận chuyển: thể hiện mức độ được sử dụng. Giá trị mục tiêu được dựa vào giá trị dự đoán nhu cầu được giả định trong nghiên cứu này. Số lượt vận hành: chỉ số lượng chuyến tàu vận hành trong 1 ngày. Số lượt vận hành này sẽ thiết định giá trị mục tiêu dựa trên kế hoạch vận chuyển tương ứng với nhu cầu vận chuyển giả định. Giá trị mục tiêu của tỷ lệ công suất được thiết định thông qua việc tham khảo dự án tương tự. Thời gian cần thiết cho những khu vực đặc biệt : thiết định giá trị mục tiêu cho thời gian này sẽ dựa vào hiệu suất toa xe, hướng tuyến và thời gian dừng tàu.

Bảng 8.6.1 Chỉ số hiệu quả vận hành và giá trị mục tiêu

Tên chỉ số		Giá trị mục tiêu (Năm 2023) (2 năm sau khi hoàn thành giai đoạn 1)	Giá trị mục tiêu (Năm 2032) (2 năm sau khi hoàn thành giai đoạn 2)
Khối lượng hành khách (nghìn người/km/ngày)		495	2.536
Số lượng vận hành (Số chuyến tàu/ngày)	Hồ Tây-An Khánh	218	234
	An Khánh-Ba Vì	-	180
Tỷ lệ công suất (%)		90	90
Ki-lô-mét đầu máy toa xe (nghìn km/ngày)		11,9	45,8
Thời gian cần thiết cho những khu vực đặc biệt (phút)	Hồ Tây –An Khánh	20 phút	20 phút
	Hồ Tây– Hòa Lạc	-	35 phút

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

※Tỷ lệ công suất (hiệu suất) =(số chuyến tàu dự kiến- số chuyến tàu tạm dừng vận hành)/
(số chuyến tàu dự kiến)

8.7 Tóm tắt

Như đã trình bày ở trên, đây là một dự án hợp lý và có tính thực tế dù nhìn từ bất kỳ quan điểm nào, bao gồm: quy hoạch đường sắt, kế hoạch vận hành kinh doanh, kinh tế-tài chính, kế hoạch thực hiện và hiệu quả đưa vào khai thác.

Mô hình PPP là một mô hình có lợi thế lớn cho mục đích giảm gánh nặng đầu tư công của chính phủ Việt Nam cũng như góp phần thúc đẩy chuyển giao công nghệ tiên tiến và bí quyết chuyên môn một cách nhanh chóng và thuận lợi từ các doanh nghiệp tư nhân bằng cách kêu gọi sự tham gia của khu vực tư nhân vào thực hiện dự án, bao gồm cả góp vốn vào dự án đó. Cũng vì những lý do này mà nhiều quốc gia trên thế giới cũng đang thúc đẩy sử dụng mô hình PPP. Tuy nhiên, khi xem xét đến khả năng và các phương thức tham gia của doanh nghiệp tư nhân trong các dự án cơ sở hạ tầng tại các nước phát triển trên thế giới (đặc biệt là tại các nước như Việt Nam và Indonesia, các quốc gia được xem là có rủi ro cao từ các công ty tư nhân), cần thiết phải xem xét kỹ lưỡng đến các mục tiêu: “*chia sẻ rủi ro hợp lý giữa chính phủ và khu vực tư nhân*” cũng như “*đảm bảo tính lợi nhuận của dự án dành cho doanh nghiệp tư nhân*”, và “*giảm thiểu gánh nặng tài chính đối với phía chính phủ*”.

Cần nhắc các rủi ro về nhu cầu, vấn đề được xem là yếu tố quan trọng nhất khi xem xét chia sẻ rủi ro giữa khu vực công và khu vực tư, mấu chốt trong dự án này là cách thức dự án giải quyết các nhu cầu từ khu vực ngoại ô, bao gồm khu vực sắp được thực hiện các phát triển chủ yếu như ở Hòa Lạc, bên cạnh những nhu cầu đã có sẵn trong khu vực nội thành.

Ngoài ra, tại thời điểm hiện tại, đường sắt đô thị ở Việt Nam vẫn chưa được xác lập là phương tiện di chuyển công cộng nên việc tạo lập mô hình nhằm hướng hành khách chuyển từ xe ô tô cá nhân, và xe 2 bánh, v.v. sang sử dụng đường sắt đô thị sẽ rất khó khăn. Chỉ khi Chính phủ Việt Nam thông qua những quy chế giao thông và thực hiện hiệu quả những chính sách nhằm thúc đẩy sử dụng đường sắt thì mới có khả năng thực hiện chuyển đổi phương thức di chuyển hiện tại của người dân sang phương tiện giao thông công cộng được.

Dựa trên những luận điểm trên, rủi ro từ nhu cầu trong dự án là không nằm trong khả năng kiểm soát của doanh nghiệp tư nhân đường sắt. Trong khi đó, Chính phủ Việt Nam là khu vực có năng lực, quyền hành và các công cụ hành pháp, có thể chi phối nhu cầu này nên sẽ thích hợp nếu chính phủ đứng ra gánh chịu rủi ro về nhu cầu. (Trong các dự án PPP về cấp nước và cấp điện, nói chung, khu vực tư nhân không chịu trách nhiệm về các rủi ro). Ngoài ra, giả định trong trường hợp doanh nghiệp tư nhân phải gánh chịu những rủi ro từ nhu cầu trong bối cảnh dự án này, các doanh nghiệp này sẽ buộc phải dự báo nhu cầu bảo dưỡng một cách thận trọng và yêu cầu phần bồi hoàn cao cho phù hợp với những rủi ro lớn như thế này. Kết quả là khả năng Chính phủ sẽ phải đối mặt với gánh nặng tài chính lớn hơn và các doanh nghiệp tư nhân sẽ phải tăng giá vé lên cao hơn.

Tính đến thời điểm hiện tại, Việt Nam chưa có kinh nghiệm thực tế trong vận hành đường sắt đô thị. Vì vậy, khi xem xét đến vấn đề chia sẻ trách nhiệm giữa phần công và phần tư, điều quan trọng là cần xem xét kỹ lưỡng để làm rõ trách nhiệm về sự cố trong giai đoạn vận hành sẽ thuộc về bên nào. Nghĩa là, khi phát sinh sự cố đường sắt, mà nguyên nhân phát sinh không phải do hành vi con người mà xuất phát từ trang thiết bị máy móc liên quan đến đường sắt, nếu không thể xác định rõ nguyên nhân do sự cố trang thiết bị nào thì cả phần công và phần tư sẽ phải chịu rủi ro ngoài dự kiến. Giả định nếu không làm rõ nguyên nhân, cùng với rủi ro từ nhu cầu, doanh nghiệp tư nhân lại yêu cầu phần bồi hoàn tương ứng với phần rủi ro cao phải gánh chịu, nên có khả năng cao sẽ gây thiệt hại đến hiệu quả dự án.

Dựa vào những điểm nêu trên, trong nghiên cứu này, chúng tôi đề xuất phương thức phân chia trên dưới như sau: Chính phủ nên phát triển hệ thống thông tin – tín hiệu và quản lý vận hành, là phần không thể tách rời khỏi hạ tầng cơ sở bao gồm hệ thống đường sắt (phần dưới) để phát triển đồng bộ với công trình dân dụng và đường ray. Đồng thời, doanh nghiệp tư nhân sẽ xây lắp các hạ tầng bổ sung (phần trên) bao gồm đầu máy toa xe và hệ thống AFC.

Hơn nữa, 5 năm sau khi bắt đầu đi vào khai thác, việc chuyển giao công tác O&M sang cho đơn vị nhà nước vận hành khai thác đường sắt của Thành phố Hà Nội (tạm gọi) sẽ được ưu tiên hàng đầu. Những bí quyết quản lý duy trì vận hành khai thác đường sắt đã đúc kết từ tri thức và kinh nghiệm của các công ty đường sắt Nhật Bản được truyền đạt cho các nhân viên Việt Nam và trong tương lai sẽ góp phần hiệu quả hóa việc điều hành kinh doanh đường sắt của chủ đầu tư dự án (Chính phủ Việt Nam), xây tuyến mới, thay mới trang thiết bị, vận hành-quản lý và còn góp phần ổn định công tác điều hành kinh doanh.

Đoàn Nghiên cứu hiểu được các quan điểm nhận xét của phía Việt Nam, cho rằng tỷ lệ phân chia góp vốn giữa phần công và phần tư theo như đề xuất của nghiên cứu vẫn chưa thỏa mãn so với tỷ lệ phân chia góp vốn quy định dành cho phần tư trong Quyết định số 71/2010/QĐ-TTg. Hơn nữa, Đoàn nghiên cứu sẽ hoàn thiện đề xuất của mình sau khi tối đa hóa phần góp vốn từ khu vực tư nhân và giảm thiểu ở mức có thể gánh nặng của Chính phủ. Quan điểm nêu ra trong Quyết định 71/2010/QĐ-TTg vẫn sẽ là yếu tố đưa ra xem xét trong mục tiêu thực hiện các dự án theo mô hình PPP.

Chương 9 Xem Xét Tác Động Môi Trường và Xã Hội

Theo Điều 3 Luật Bảo vệ Môi trường Việt Nam (52/2005/QH11), tùy theo từng nội dung của dự án, Đánh giá Môi trường Chiến lược (SEA) cần được tổ chức thực hiện trước khi thực hiện Đánh giá Tác động Môi trường (EIA). Tuy nhiên, theo Nghị định 29/2011/ND-CP đưa ra những quy định chi tiết về SEA, dự án này không thuộc đối tượng phải thực hiện SEA (do không nằm trong danh sách các dự án chiến lược Quốc gia).

Mặt khác, theo những quy định thi hành cụ thể của Luật Bảo vệ Môi trường (21/2008/ND-CP), thì thực hiện EIA là điều kiện tiên quyết cho các trường hợp xây dựng tàu điện ngầm có chiều dài trên 500m hoặc xây dựng đường sắt trên cao (không có các quy định mở rộng). Trong giai đoạn nghiên cứu tiếp theo cần phải lập báo cáo EIA cũng như Kế hoạch Hành động Tái định cư. Đồng thời thời khi lập báo cáo EIA và Kế hoạch Hành động Tái định cư, tham chiếu cho kết quả nghiên cứu lần này (Đánh giá Tác động Môi trường Sơ lược -IEE và Khung Chính sách Tái định cư - RPF) cũng sẽ được xây dựng.

Trong báo cáo lần này, dựa vào “Hướng dẫn về Xem xét Tác động Môi trường và Xã hội của JICA” (4/2010), Đoàn nghiên cứu đã xây dựng Dự thảo IEE trong đó có đưa ra dự kiến những tác động môi trường và xã hội mà dự án này có thể tạo ra. Đồng thời trong báo cáo, chúng tôi cũng đã lập dự thảo RPF dựa trên những kết quả nghiên cứu cho tới thời điểm hiện nay.

9.1 Xây dựng Dự thảo Báo cáo IEE

9.1.1 Xác nhận tình hình môi trường và xã hội làm nền tảng nghiên cứu

Đối với tình hình môi trường và xã hội, trên cơ sở những tài liệu sẵn có và khảo sát thực địa, chúng tôi đã tiến hành xác nhận tình hình sử dụng đất, môi trường tự nhiên, v.v. được trình bày trong “Hướng dẫn về xem xét tác động môi trường và xã hội của JICA”.

Chúng tôi sẽ lấy giao cắt tại Vành đai 3, nơi có sự khác nhau về đặc tính khu vực, làm biên để chia ra thành 2 khu vực nghiên cứu.

- Khu vực nội thành: Ga số 1 ~ Điểm giao cắt với vành đai 3 (Từ đường Văn Cao đến đường Trần Duy Hưng)
- Khu vực ngoại thành: Từ điểm giao cắt với vành đai 3 ~ ga số 12 (Đại Lộ Thăng Long)

(1) Ô nhiễm chất lượng không khí

- Khu vực nội thành

Tài liệu tham khảo sẵn có đối với khu vực nội thành là báo cáo EIA của Tuyến số 2 và Tuyến số 3. Kết quả quan trắc tại những điểm giao cắt với Tuyến số 5 được trình bày ở Bảng 9.1.1

Bảng 9.1.1 Kết quả quan trắc chất lượng không khí

Vị trí	TSP ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	CO ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	SO ₂ ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	NO ₂ ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	HC ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Ba Đình	65	580	173	98	205
Khách sạn Daewoo	68	910	270	290	140
TCVN5937-2005	300	30,000	350	200	-
TCVN5938-2005	-	-	-	-	5,000

Nguồn: Trích từ Báo cáo EIA Tuyến số 2 khu vực Ba Đình và Tuyến số 3 khu vực khách sạn Daewoo

Tại cả 2 khu vực Ba Đình (gần khu vực nhà ga số 1 của Tuyến số 5) và khách sạn Daewoo (gần khu vực nhà ga số 2 của tuyến số 5) đều có kết quả thấp hơn so với TCVN cũ.

- Khu vực ngoại thành

Dưới đây là phần kết quả quan trắc trong khu vực ngoại thành tại một số điểm dọc Đại Lộ Thăng Long:

Vị trí 1 : Km7+350m của tuyến (Km4+200 đường đi vào sân vận động Mỹ Đình)

Vị trí 2 : Km14+730 của tuyến (Km11+580 tại đê tả sông Đáy)

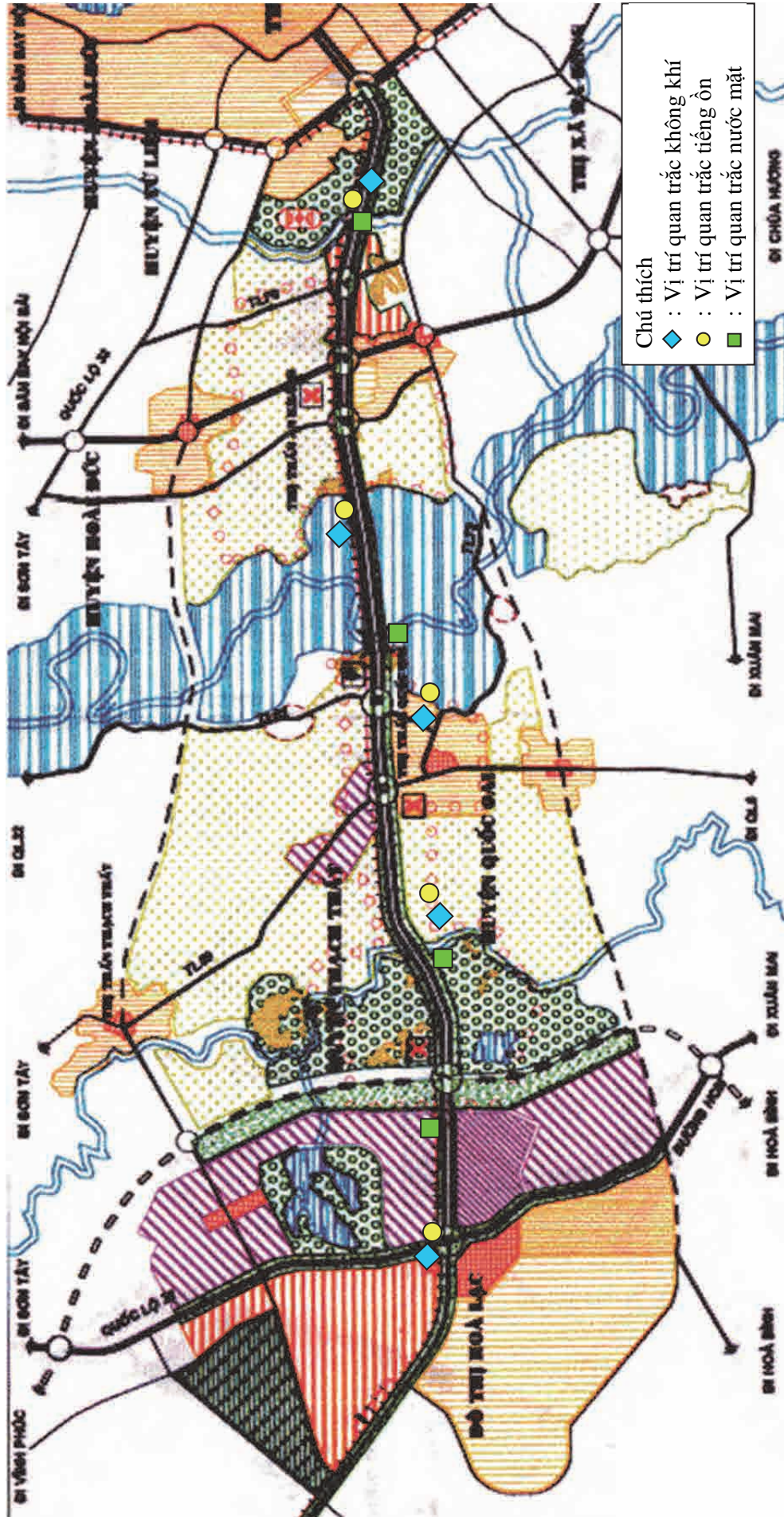
Vị trí 3 : Km18+850 của tuyến (Km15+700 tại đê hữu sông Đáy)

Vị trí 4 : Km25+350 của tuyến (Km22+200)

Vị trí 5 : Km32 của tuyến (Giao với QL21A)

(Số trong ngoặc là số Km trên cột mốc dọc Đại Lộ Thăng Long).

Vị trí quan trắc dọc Đại Lộ Thăng Long sẽ được trình bày ở Hình 9.1.1 .Tất cả những bảng biểu hoặc sơ đồ quan trắc Đại Lộ Thăng Long đều được lấy trong văn bản “Kết quả quan trắc Đại Lộ Thăng Long năm 2011”.

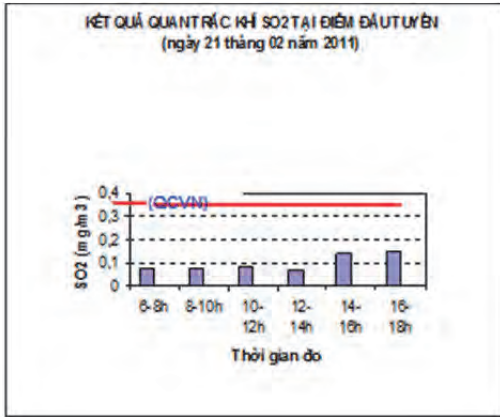


Nguồn: Kết quả Quan trắc Đại lộ Thăng Long 2011

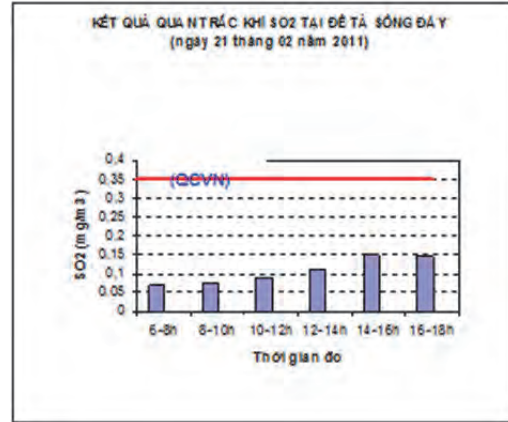
Hình 9.1.1 Các vị trí quan trắc Đại Lộ Thăng Long

- Lưu huỳnh đioxit (SO₂)

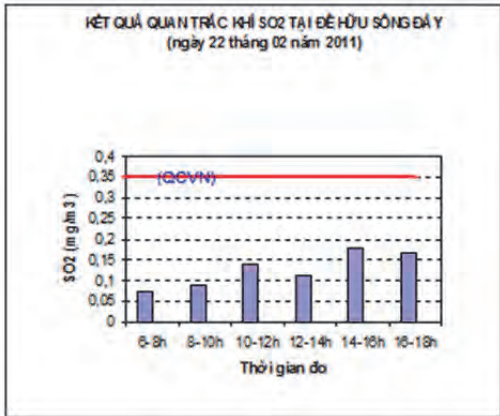
Kết quả đo nồng độ lưu huỳnh đioxit được trình bày ở Hình 9.1.2. Tại tất cả các vị trí đo đều thấp hơn nhiều so với Quy chuẩn Môi trường Việt Nam (QCVN)



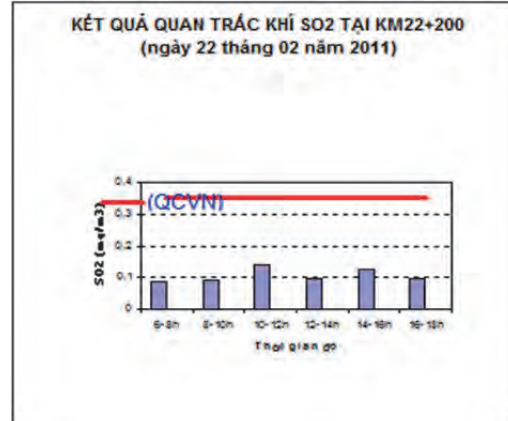
Vị trí 1



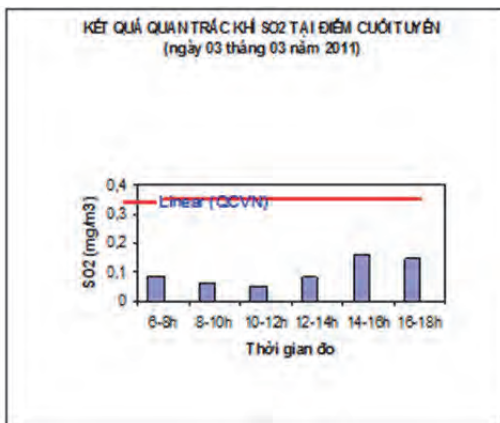
Vị trí 2



Vị trí 3



Vị trí 4

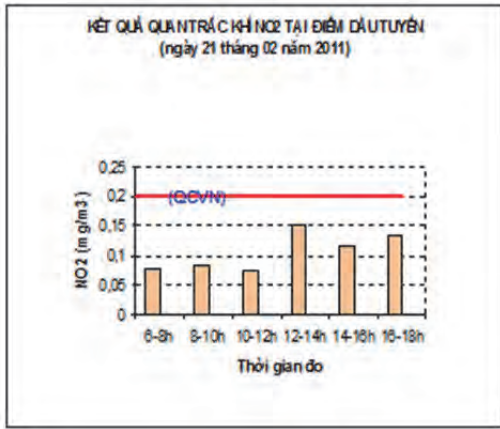


Vị trí 5

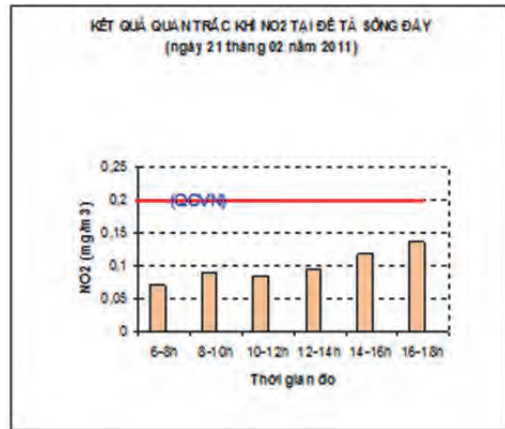
Nguồn: Kết quả Quan trắc Môi trường Đại Lộ Thăng Long năm 2011
 Hình 9.1.2 Kết quả đo nồng độ lưu huỳnh đioxit

• Ni tơ dioxit (NO₂)

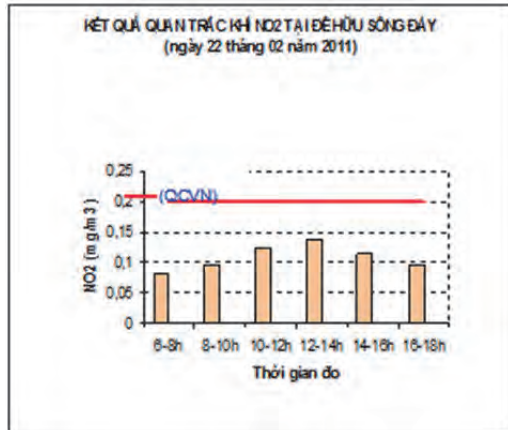
Kết quả đo nồng độ Ni tơ dioxit được trình bày trong Hình 9.1.3. Kết quả đo tại tất cả các vị trí đều thấp hơn so với Quy chuẩn Môi trường Việt Nam (QCVN)



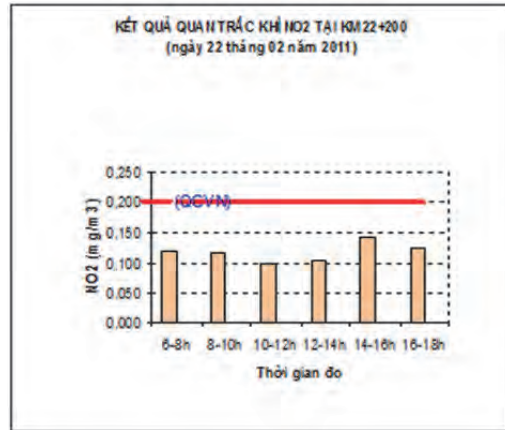
Vị trí 1



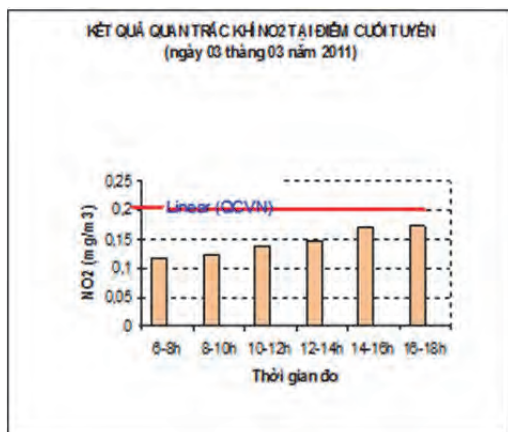
Vị trí 2



Vị trí 3



Vị trí 4



Vị trí 5

Nguồn: Kết quả quan trắc môi trường Đại Lộ Thăng Long năm 2011

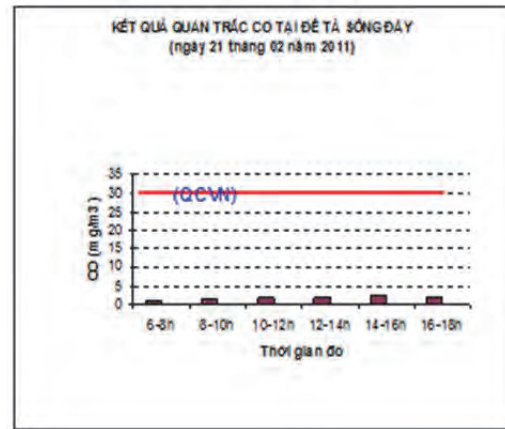
Hình 9.1.3 Kết quả đo nồng độ Ni tơ dioxit

- Oxit các-bon (CO)

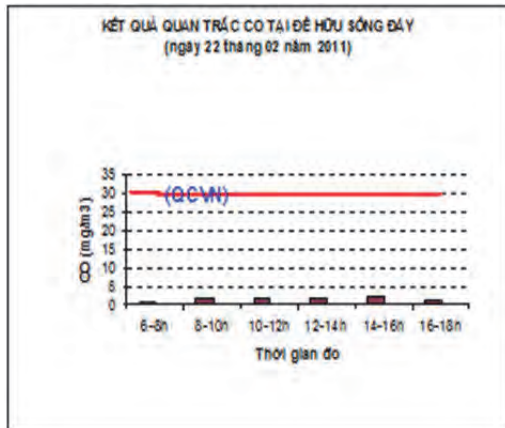
Kết quả đo nồng độ Oxit các-bon được trình bày trong Hình 9.1.4. Kết quả đo ở tất cả các vị trí đều thấp hơn so với Quy chuẩn Môi trường Việt nam (QCVN)



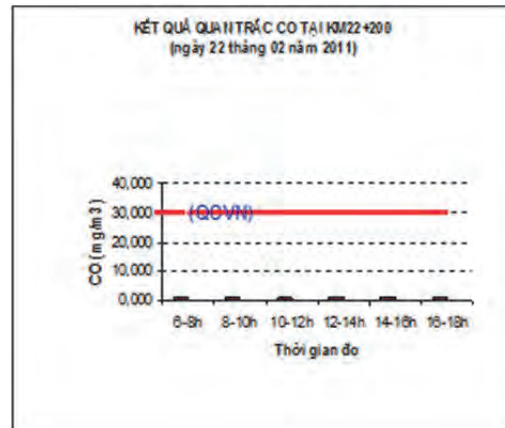
Vị trí 1



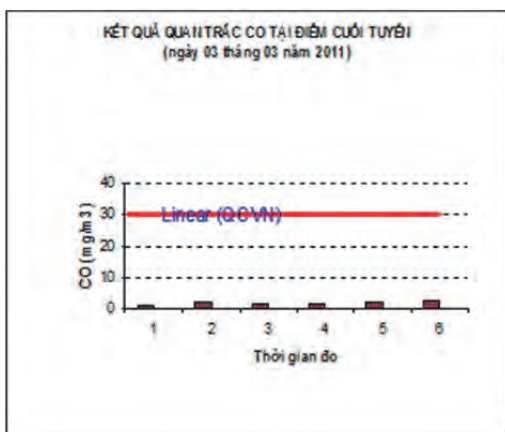
Vị trí 2



Vị trí 3



Vị trí 4

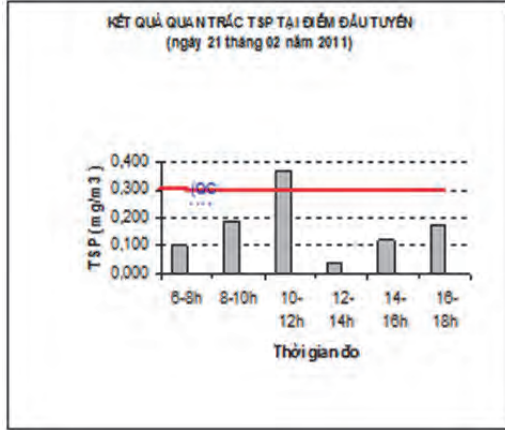


Vị trí 5

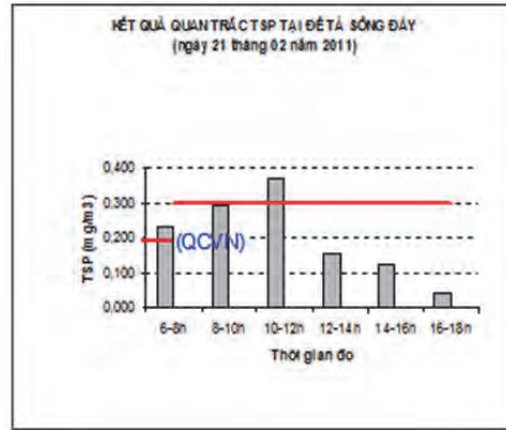
Nguồn: Kết quả quan trắc môi trường Đại Lộ Thăng Long năm 2011
Hình 9.1.4 Kết quả khảo đo nồng độ Oxit các-bon

• Tổng số bụi lơ lửng (TSP)

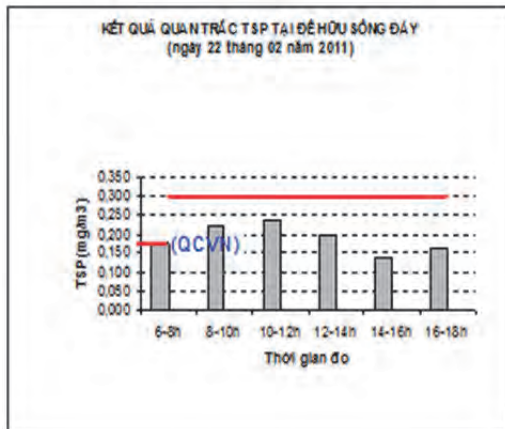
Kết quả khảo sát Tổng số Bụi lơ lửng được trình bày trong Hình 9.1.5. Trong số 5 vị trí có 3 vị trí vượt quá so với Quy chuẩn Môi trường Việt Nam (QCVN). Trong số 3 vị trí này có vị trí số 5 có giá trị vượt quá nhiều so với Quy chuẩn và lý do có thể đưa ra là do quá trình thi công công trình xây dựng Đại Lộ Thăng Long kéo dài.



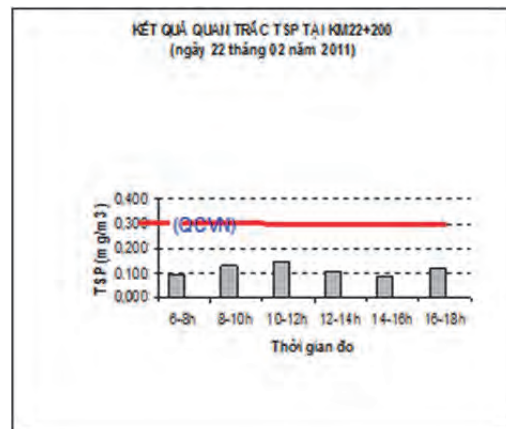
Vị trí 1



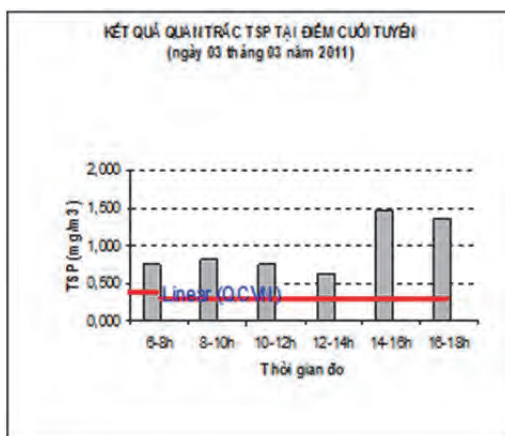
Vị trí 2



Vị trí 3



Vị trí 4



Vị trí 5

Nguồn: Kết quả Quan trắc môi trường Đại Lộ Thăng Long năm 2011
Hình 9.1.5 Kết quả đo Tổng số Bụi lơ lửng

(2) Ô nhiễm chất lượng nước

Bảng 9.1.2 dưới đây trình bày tóm tắt các số liệu sẵn có về ô nhiễm môi trường dọc Đại Lộ Thăng Long, trích từ Kết quả Quan trắc Môi trường Đại Lộ Thăng Long năm 2011.

Bảng 9.1.2 Kết quả Quan trắc các khu vực sông

Nº	Tên sông	Vị trí khảo sát	pH	DO (mg/l)	SS (mg/l)	BOD5 (mg/l)	OIL (mg/l)	Coliform
1	Sông Nhuệ	Thượng lưu - AM	6.67	2.45	55	21.8	0.11	4600
		Gần với tuyến - AM	6.81	2.26	69	22.5	0.12	4900
		Hạ lưu - AM	6.48	2.07	49	23.4	0.12	4900
		Thượng lưu - PM	6.68	2.15	53	19.8	0.11	4500
		Gần với tuyến -PM	6.80	2.08	65	21.3	0.11	4700
		Hạ lưu -PM	6.51	2.12	50	22.0	0.10	4900
2	Sông Đáy	Thượng lưu - AM	7.02	1.7	53	91.5	0.16	220,000
		Gần với tuyến – AM	6.97	2.1	58	106.8	0.16	240,000
		Hạ lưu - AM	6.89	1.9	55	112.5	0.16	240,000
		Thượng lưu - PM	6.98	1.8	49	94.3	0.16	190,000
		Gần với tuyến – PM	7.01	2.0	52	102.4	0.16	200,000
		Hạ lưu - PM	6.97	1.8	51	109.7	0.16	190,000
3	Sông Tích	Thượng lưu - AM	7.20	2.7	26	10.7	0.12	780
		Gần với tuyến – AM	6.75	2.43	27	11.2	0.12	780
		Hạ lưu - AM	6.83	2.51	27	11.5	0.12	780
		Thượng lưu - PM	6.98	2.71	25	10.8	0.12	780
		Gần với tuyến – PM	6.84	2.56	26	10.2	0.12	780
		Hạ lưu - PM	6.75	2.53	25	11.1	0.12	790
4	Sông Vực Giang 1	Thượng lưu - AM	6.81	2.81	22	9.9	0.13	110
		Gần với tuyến – AM	6.78	2.27	36	10.5	0.14	78
		Hạ lưu - AM	6.70	2.36	33	11.4	0.14	78
		Thượng lưu - PM	6.79	2.79	20	9.7	0.13	90
		Gần với tuyến – PM	6.76	2.18	34	10.2	0.13	85
		Hạ lưu - PM	6.70	2.22	34	11.7	0.14	80
QCVN 08:2008/BTNMT (A2)			6~8.5	≥ 5	30	6	0.02	5,000
QCVN 08:2008/BTNMT (B1)			5.5~9	≥ 4	50	15	0.1	7,500

Nguồn: Kết quả Quan trắc Môi trường Đại Lộ Thăng Long năm 2011

Các Quy chuẩn Môi trường Việt Nam (QCVN) trong bảng trên được phân loại như sau:

A2 : Sử dụng vào mục đích (1) Nước sinh hoạt được xử lý theo công nghệ phù hợp, (2) Bảo tồn động vật thủy sinh, (3) B1, B2 và các mục đích khác.

B1 : Sử dụng vào mục đích tưới tiêu hoặc mục đích khác yêu cầu có chất lượng nước tương tự, B2 hoặc mục đích sử dụng khác.

Nồng độ pH, DO ở toàn bộ các vị trí đều đạt Quy chuẩn Môi trường Việt Nam (QCVN), tuy nhiên nồng độ SS, BO, OIL càng ở gần khu vực nội thành càng có xu hướng vượt quá Quy chuẩn, và điều đó cho thấy sự ô nhiễm chất lượng nước do nước thải và chất thải sinh hoạt, v.v. ở khu vực nội thành.

Trong khi đó, lý do nồng độ Coliform ở vị trí 2 cao một cách bất thường là do bị tác động trực tiếp từ khu vực nhà dân xung quanh.

(3) Chất thải

Có thể thấy rất nhiều rác thải ra ở cả khu vực nội thành lẫn khu vực ngoại thành. Ở Việt Nam, việc xử lý chất thải đang trở thành một vấn đề lớn. Ở cả khu vực nội thành và khu vực ngoại thành, việc dọn dẹp rác được thực hiện vào ban đêm, tuy nhiên việc đổ rác không đúng nơi quy định trên các đường phố vẫn còn tồn tại.

(4) Ô nhiễm đất

Dải phân cách trung tâm dự kiến cho việc xây dựng Tuyến đường sắt số 5 là khu vực đã được xây mới. Tuy nhiên, ô nhiễm đất do phun thuốc trừ sâu quá nhiều đang trở thành một vấn đề ở Việt Nam.

(5) Tiếng ồn, độ rung

- Khu vực nội thành

Bảng 9.1.3 trình bày Kết quả quan trắc tiếng ồn trong Báo cáo EIA của Tuyến số 2 và Tuyến số 3. Đây là phần tài liệu tham khảo sẵn có trong khu vực nội thành.

Bảng 9.1.3 Kết quả Quan trắc tiếng ồn khu vực nội thành

Vị trí đo	Thời gian	Leq dB(A)	L _{Amax} dB(A)	L ₅₀ dB(A)	TCVN 5949-1998
Ba Đình	Ban ngày (6h-18h)	70.3	80.4	66.0	60
	Buổi đêm(18h-22h)	60.6	68.8	55.9	55
Khách sạn Daewoo	Ban ngày (6h-18h)	73.8	85.3	70.6	60
	Buổi đêm(18h-22h)	69.3	81.3	65.8	55

Nguồn: Trích từ Báo cáo EIA năm 2007 của Tuyến số 2 tại khu vực Ba Đình và báo cáo EIA năm 2010 của tuyến số 3 tại khu vực khách sạn Daewoo

Giá trị chỉ số Leq ở khu vực Ba Đình (khu vực ga số 1 của tuyến) và khu vực khách sạn Daewoo (khu vực ga số 2 của tuyến) ở cả 2 thời điểm ban ngày và buổi đêm đều vượt quá nhiều so với Tiêu chuẩn Việt Nam (TCVN).

Theo như kết quả khảo sát thực địa có thể xác định được tình trạng ô nhiễm tiếng ồn mãn tính là do lưu lượng giao thông quá lớn và việc lạm dụng còi xe trong khu vực nội thành.

Bảng 9.1.4 trình bày kết quả quan trắc độ rung trong Báo cáo EIA của Tuyến số 2 và Tuyến số 3.

Bảng 9.1.4 Kết quả quan trắc độ rung trong khu vực nội thành

Vị trí đo	Chỉ số Leq ban ngày	TCVN 7210-2002
Ba Đình	0.0057 m/s ²	0.030m/s ²
Khách sạn Daewoo	48.8 dB	60 dB

Nguồn: Trích từ Báo cáo EIA năm 2007 của Tuyến số 2 tại khu vực Ba Đình và Báo cáo EIA năm 2010 của Tuyến số 3 tại khu vực khách sạn Daewoo.

Kết quả cho thấy độ rung thấp hơn nhiều so với Tiêu chuẩn Việt Nam (TCVN) và có thể xác

định rằng không có vấn đề về độ rung ở khu vực này.

• Khu vực ngoại thành

Bảng 9.1.5 trình bày Kết quả quan trắc Đại Lộ Thăng Long năm 2011. Đây là phần tài liệu tham khảo sẵn có trong khu vực dọc tuyến ở khu vực ngoại thành (cấp tiếng ồn tương đương vào lúc 6-18 giờ).

(Tham khảo Hình 9.1.1 về vị trí quan trắc)

Bảng 9.1.5 Kết quả quan trắc độ rung

Vị trí đo	LAeq (dBA)	TCVN 5949-1998
Vị trí 1 : Km7+350 (Km4+200 tại Đại Lộ Thăng Long)	73.5	75
Vị trí 2 : Km14+730 (Km11+580 tại Đại Lộ Thăng Long)	73.0	75
Vị trí 3 : Km18+850 (Km17+500 tại Đại Lộ Thăng Long)	74.3	75
Vị trí 4 : Km25+350 (Km22+200 tại Đại Lộ Thăng Long)	72.7	75
Vị trí 5 : Km32km (Giao cắt với QL21A)	74.4	75

Nguồn: Kết quả Quan trắc Môi trường Đại lộ Thăng Long 2011

Ở tất cả các vị trí quan trắc, độ rung đều ở mức thấp hơn so với Tiêu chuẩn môi trường Việt Nam (TCVN), nhưng đều ở mức gần bằng với giá trị tiêu chuẩn. Nguyên nhân có thể là do có nhiều làn đường, làn đường cao tốc và làn đường thông thường, và tốc độ di chuyển nhanh của các phương tiện ô tô, xe máy.

(6) Độ lún của nền đất

Dải phân cách trung tâm dự kiến để xây dựng dự án là khu vực xây mới.

Do thành phố Hà Nội là khu vực có địa chất lớp đất bồi tích và lũ tích được hình thành từ lớp bồi tích của sông Hồng và là khu vực có mực nước ngầm cao. Chính vì vậy, sau này trường hợp nếu xây dựng tuyến theo phương án so sánh là phương án đi ngầm thì sẽ cần thiết phải khảo sát chi tiết các lỗ khoan để xem xét nguy cơ lún nền đất.

(7) Mùi hôi thối

Ở khu vực nội thành, một số nơi có những mùi hôi thối từ rác hoặc từ những cống nước thải .v.v. Tuy nhiên, đây không phải là vấn đề lớn.

(8) Cặn lắng

Từ kết quả khảo sát ô nhiễm chất lượng nước ở phần (2) có thể thấy rằng có nhiều những vật chất có hại do nước thải và chất thải nhà máy trong cặn lắng sông. Vì vậy, cần phải tiến hành các công tác khảo sát trong trường hợp cần phải thực hiện các công trình dưới sông trước.

(9) Khu bảo tồn

Dải phân cách trung tâm dự kiến cho việc xây dựng dự án là khu vực đã được xây mới. Khu vực dự kiến xây dựng depo bao gồm đoạn nhánh nối depo đều không có những khu bảo tồn được Việt Nam hay quốc tế công nhận theo điều ước Quốc tế.

(10) Hệ sinh thái

Khu vực nội thành: Chỉ có một dải đất trồng cây nhân tạo ở dải phân cách trung tâm dự kiến cho việc xây dựng dự án. Ngoài ra, do khoảng không này nằm giữa hai làn đường cao tốc nên hầu như không có tác động gì đến hệ sinh thái.

Khu vực ngoại thành: Là khu vực đất cằn cỗi và chỉ có một dải đất trồng cây nhân tạo ở dải phân cách trung tâm dự kiến cho việc xây dựng dự án. Ngoài ra, do

khoảng không này nằm giữa hai làn đường cao tốc nên hầu như không có tác động nào lên hệ sinh thái. Diện tích đất dự kiến xây dựng depo và khu vực kết nối vào depo hiện nay được người dân sử dụng làm đất trồng lúa nước hoặc đất canh tác, nên khu vực này có hệ sinh thái nghèo nàn.

(11) Thủy quyền

Khu vực nội thành: Dải phân cách trung tâm dự kiến cho việc xây dựng dự án là khu vực đã được xây mới, tuy nhiên, do thường xuyên xảy ra lũ lụt ở đây vào mùa mưa, cũng như đây là khu vực có mực nước ngầm cao (như đã trình bày ở trên) nên trường hợp xây dựng theo phương án so sánh là phương án ngầm thì cần thiết phải khảo sát mực nước ngầm bằng quan trắc khoan chi tiết.

Khu vực ngoại thành: Khu vực xung quanh tuyến có nhiều hồ dùng vào mục đích tưới tiêu, tuy nhiên không có hồ trong dải phân cách trung tâm dự kiến cho việc xây dựng tuyến hay khu vực đất dự kiến xây dựng depo.

(12) Địa hình, địa chất

Khu vực nội thành: Địa hình tương đối bằng phẳng cấu tạo từ lớp đất bồi tích và lũ tích. Địa chất tích tụ từ tầng cát khá rời rạc và lớp đất sét.

Khu vực ngoại thành: Gần giống với khu vực nội thành, tuy nhiên chủ yếu là lớp đất sét. Khi thi công Đại Lộ Thăng Long đã xác định được rằng ở một số nơi có địa hình Karst (đá vôi). Khu vực đất dự kiến xây dựng depo hiện đang được sử dụng làm đất trồng lúa nước và đất canh tác.

(13) Di dân

Khu vực nội thành: Không phát sinh công tác di dân do không có người dân sinh sống trên dải phân cách trung tâm dự kiến cho việc xây dựng dự án.

Khu vực ngoại thành: Không phát sinh công tác di dân do không có người dân sinh sống trên dải phân cách trung tâm dự kiến cho việc xây dựng dự án và trên diện tích đất dự kiến xây dựng depo. Tuy nhiên, do 1 phần trong đoạn nhánh nối depo sẽ đi qua phần đất của nhà máy nên trong quá trình xem xét chi tiết sau này có khả năng các tòa nhà trong khu vực nhà máy này sẽ thuộc đối tượng phải di dời hoặc đền bù.

(14) Sinh hoạt, sinh kế

Khu vực nội thành: Xung quanh tuyến có nhiều các trung tâm thương mại, tuy nhiên không có các cửa hàng buôn bán nào ở dải phân cách trung tâm dự kiến cho việc xây dựng dự án.

Khu vực ngoại thành: Không có cửa hàng buôn bán nào trên dải phân cách trung tâm dự kiến cho việc xây dựng dự án, tuy nhiên khu vực đất dự kiến xây dựng depo hiện đang được sử dụng làm đất ruộng và đất canh tác, ngoài ra có một nhà máy trong đoạn nhánh nối depo.

(15) Di sản văn hóa

Dải phân cách trung tâm dự kiến cho việc xây dựng dự án ở cả khu vực nội thành lẫn khu vực ngoại ô đều được xây mới, và đây là khu vực không có bất kì một di sản văn hóa nào được quy định trong Luật pháp Việt Nam hay Điều ước Quốc tế nào. Ở khu vực dự kiến xây dựng depo và khu vực kết nối vào depo cũng không có di sản văn hóa nào.

(16) Cảnh quan

Khu vực nội thành: Cảnh quan khu vực đô thị được hình thành bao gồm tổ hợp các tòa nhà.

Khu vực ngoại thành: Xung quanh Đại Lộ Thăng Long có rất nhiều khu vực chưa phát triển và có tầm nhìn rộng.

(17) Dân tộc thiểu số, dân bản địa

Qua khảo sát thực địa, chưa xác định được có dân tộc thiểu số và dân bản địa ở cả khu vực nội thành lẫn khu vực ngoại thành.






(18) Môi trường làm việc

Khu vực nội thành: Dải phân cách trung tâm dự kiến cho việc xây dựng dự án hiện vẫn chưa được sử dụng, khu vực xung quanh hiện đang được sử dụng chủ yếu vào mục đích thương mại.

Khu vực ngoại thành: Dải phân cách trung tâm dự kiến cho việc xây dựng dự án hiện vẫn chưa được sử dụng, tuy nhiên có nhiều các nhà máy nằm rải rác dọc theo Đại Lộ Thăng Long. Ngoài ra có thể thấy được nhiều các quán vỉa hè bán đồ uống, đồ tạp hóa ven đường.





Bảng 9.1.6 trình bày hình ảnh thực tế khu vực chính tuyến. Bảng 9.1.7 trình bày hình ảnh thực tế khu vực dự kiến xây dựng depo chụp trong quá trình khảo sát thực địa.

Bảng 9.1.6 Hình ảnh thực tế dọc khu vực quy hoạch dự án đường sắt

 <p>Khu vực nhà ga số 2 (khu đô thị)</p>	 <p>Khu vực nhà ga số 8 (khu nhà ở đang xây dựng)</p>
 <p>Khu vực nhà ga số 3 (khu đô thị)</p>	 <p>Khu vực nhà ga số 8 (khu vực ngoại thành)</p>
 <p>Khu vực nhà ga số 4 (khu đô thị)</p>	 <p>Khu vực nhà ga số 9 (giao cắt với sông)</p>
 <p>Khu vực nhà ga số 5 (khu thương mại)</p>	 <p>Khu vực nhà ga số 10 (quán vỉa hè dọc đường)</p>

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Bảng 9.1.7 Hình ảnh thực tế khu vực dự kiến xây dựng depo

 <p>Khu vực dự kiến xây dựng depo (đất trồng lúa nước)</p>	 <p>Khu vực dự kiến xây dựng depo (đất canh tác)</p>
 <p>Đôi tượng di dời trong khu vực tuyến kết nối vào depo</p>	 <p>Nhà máy nằm gần khu vực tuyến kết nối vào depo</p>

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

9.1.2 Xác nhận các thể chế pháp luật và các cơ quan của Việt Nam liên quan đến công tác Xem xét Tác động Môi trường và Xã hội

(1) Pháp lệnh và Tiêu chuẩn liên quan đến công tác Xem xét Tác động Môi trường (Đánh giá Tác động Môi trường, Công bố Thông tin, v.v.)

1) Các Pháp lệnh chủ yếu liên quan đến Đánh giá Tác động Môi trường

Tại Việt Nam, tiêu chuẩn môi trường, các quy định về EIA, bảo vệ môi trường, quản lý chất thải hay các quy định liên quan đến bảo vệ môi trường được quy định hết trong “Luật Bảo vệ Môi trường” sửa đổi vào năm 2005.

Ngoài ra, trong luật này cũng có quy định việc thực hiện SEA trước khi thực hiện EIA đối với những dự án thuộc chiến lược quốc gia.

a. 52/2005/QH11 : Luật Bảo vệ Môi trường

Luật Bảo vệ Môi trường Việt Nam (LEP).

b. 80/2006/NĐ-CP : Nghị định quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Bảo vệ Môi trường.

c. Nghị định về sửa đổi và bổ sung một số điều của Nghị định số 80/2006/NĐ-CP ngày 09 tháng 8 năm 2006 của Chính phủ về việc quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Bảo vệ Môi trường.

d. 05/2008/TT-BTNMT : Thông tư của Bộ Tài nguyên và Môi trường hướng dẫn về đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường và cam kết bảo vệ môi trường.

Đây là thông tư quy định hướng dẫn kỹ thuật (quy định chi tiết thi hành) cho SEA và EIA.

e. 29/2011/ND-CP : Nghị định của Chính phủ quy định về đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường và cam kết bảo vệ môi trường.

Bổ sung quy định về thủ tục SEA và EIA

- f. 26/2011/TT-BTNMT : Thông tư của Bộ Tài nguyên Môi trường quy định chi tiết một số điều của Nghị định số 29/2011/NĐ-CP ngày 18/4/2011 về đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường và cam kết bảo vệ môi trường.
 Thông tư của Bộ Tài nguyên và Môi trường về chi tiết thực thi Nghị định nêu tại phần e.

Các đánh giá tác động môi trường ở Việt Nam sẽ được thực hiện theo những quy định pháp luật liên quan ghi ở phía trên.

Nội dung thực hiện EIA ở Việt Nam (khái quát) được trình bày trong bảng 9.1.8 dựa theo Luật Bảo vệ môi trường và những quy định liên quan.

Bảng 9.1.8 Khái quát các quy định thực hiện EIA ở Việt Nam

	Khái quát
Đối tượng dự án	<ul style="list-style-type: none"> • Chủ yếu là những dự án công trình quan trọng của quốc gia hay những dự án có nguy cơ gây ra những tác động tiêu cực đến môi trường, v.v. • Đối với những dự án đường sắt có thể nêu những trường hợp như: xây dựng đường sắt có chiều dài từ 50km trở lên, xây dựng dự án đường sắt toàn bộ trên cao, xây cầu trên cao từ 200m trở lên. • Giả sử Tuyến đường sắt số 5 được thi công xây ngầm, nếu thuộc trường hợp “dự án xây dựng tàu điện ngầm có chiều dài hơn 500m” thì sẽ phát sinh một số lượng lớn công tác di dân khi thực hiện dự án, lúc này dự án cũng nằm trong diện phải thực hiện di dân từ 1000 hộ trở lên. <p>(Điều 18 Luật Bảo vệ Môi trường) (Nghị định số 29/2011/ND-CP)</p>
Thời điểm thực hiện báo cáo	<ul style="list-style-type: none"> • Báo cáo phải được lập đồng thời với báo cáo nghiên cứu khả thi (Điều 19 Luật Bảo vệ Môi trường). • Các dự án chỉ được cấp phép đầu tư, xây dựng, khai thác sau khi báo cáo đánh giá tác động môi trường được phê duyệt (Điều 22 Luật Bảo vệ Môi trường).
Nội dung báo cáo	<ol style="list-style-type: none"> 1. Giải thích chi tiết về các hạng mục công trình của dự án 2. Đánh giá tình trạng môi trường, mức độ nhạy cảm và sức chịu tải của môi trường. 3. Đánh giá các yếu tố cấu thành môi trường, các yếu tố kinh tế và xã hội chịu tác động của môi trường, dự báo các rủi ro về sự cố môi trường do công trình gây ra 4. Thực hiện các biện pháp giảm thiểu các tác động xấu đến môi trường, các biện pháp phòng ngừa và ứng phó sự cố môi trường. 5. Cam kết thực hiện các biện pháp bảo vệ môi trường trong quá trình xây dựng và vận hành dự án. 6. Lập kế hoạch quản lý và giám sát môi trường. 7. Lập dự toán kinh phí xây dựng các hạng mục bảo vệ môi trường. 8. Thu thập, lắng nghe ý kiến của đại biểu địa phương và cộng đồng dân cư địa phương nơi thực hiện dự án. 9. Chỉ dẫn nguồn cung cấp số liệu, dữ liệu và phương pháp đánh giá <p>(Điều 20 Luật Bảo vệ Môi trường)</p>

Hội đồng thẩm định và cơ quan phê duyệt	<p>Việc thẩm định báo cáo đánh giá tác động môi trường được thực hiện bởi Hội đồng thẩm định hoặc cơ quan dịch vụ thẩm định</p> <p>Cơ quan thẩm định và phê duyệt được phân ra như sau:</p> <p>1) Các dự án được quyết định và phê duyệt bởi Quốc hội, Chính phủ hay Thủ tướng hoặc các dự án liên ngành, liên tỉnh (Cơ quan thẩm định và phê duyệt) Cơ quan chuyên môn về môi trường của cơ quan phê duyệt dự án, cơ quan chuyên môn về môi trường cấp tỉnh nơi thực hiện dự án, các chuyên gia có kinh nghiệm, v.v. (Cơ quan thẩm định và phê duyệt): Bao gồm các cơ quan phê duyệt dự án, các cơ quan chính quyền địa phương nơi xây dựng dự án và chuyên trách về các vấn đề môi trường cũng như các chuyên gia môi trường. (Trách nhiệm thiết lập) MONRE</p> <p>2) Tất cả những dự án thuộc quyền phê duyệt của các Bộ, cơ quan ngang Bộ hoặc cơ quan thuộc Chính phủ ngoại trừ những dự án ở phần 1) (Cơ quan thẩm định và phê duyệt) Cơ quan chuyên môn về môi trường của cơ quan phê duyệt dự án, cơ quan chuyên môn về môi trường cấp tỉnh nơi thực hiện dự án, các chuyên gia có kinh nghiệm v.v.. (Trách nhiệm thiết lập) Bộ, các cơ quan ngang Bộ và các cơ quan thuộc chính phủ có quyền hạn phê duyệt</p> <p>3) Các dự án Ủy ban Nhân dân cấp tỉnh có quyền hạn phê duyệt (Cơ quan thẩm định và phê duyệt): Ủy ban Nhân dân cấp tỉnh, cơ quan chuyên môn môi trường cấp tỉnh, các chuyên gia môi trường (Trách nhiệm thiết lập): Ủy ban Nhân dân cấp tỉnh</p> <p>Trong vòng 15 ngày làm việc kể từ ngày nhận được báo cáo đánh giá tác động môi trường các cơ quan có trách nhiệm tổ chức thẩm định báo cáo đánh giá tác động môi trường của 3 loại dự án ghi trên và có trách nhiệm phải xem xét và đưa ra quyết định phê duyệt. (Điều 21, 22 Luật Bảo vệ Môi trường)</p>
Thời hạn thẩm định	Việc thẩm định Báo cáo EIA sẽ được thực hiện trong vòng 45 ngày kể từ ngày Bộ Tài nguyên và Môi trường Việt Nam (MONRE) nhận được đầy đủ và chính xác toàn bộ tài liệu (Nghị định số 29/2011/ND-CP)
Quyền lợi của tổ chức, cộng đồng dân cư và cá nhân	Tổ chức, cộng đồng dân cư và cá nhân có quyền gửi yêu cầu, kiến nghị đến cơ quan tổ chức thẩm định. Ngoài ra, cơ quan tổ chức việc thẩm định có trách nhiệm xem xét yêu cầu và kiến nghị đó trước khi đưa ra kết luận và quyết định. (Điều 21 Luật Bảo vệ Môi trường)
Công khai và đối thoại	Niêm yết công khai tại nơi thực hiện dự án về các biện pháp bảo vệ môi trường (Điều 23 Luật Bảo vệ Môi trường)

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

2) Các Tiêu chuẩn Quốc gia liên quan đến Môi trường

Ở Việt Nam chỉ số môi trường được quy định thành Tiêu chuẩn Việt Nam (TCVN). Tuy nhiên, trong những năm gần đây những Tiêu chuẩn Việt Nam này đang được thay đổi thành Quy chuẩn Việt Nam (QCVN) có bổ sung thêm nhiều quy chế hơn.

Dưới đây là những quy định chủ yếu có liên quan đến dự án này.

a. TCVN 7210:2010 : Rung động do phương tiện giao thông đường bộ- giới hạn cho phép đối với môi trường khu công cộng và dân cư.

Giới hạn môi trường cho phép liên quan của các phương tiện vận tải đường bộ

b. QCVN 03:2008/BTNMT : Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về giới hạn cho phép của kim loại nặng trong đất;

Quy chuẩn quốc gia về kim loại nặng trong đất

- c. QCVN 08:2008/BTNMT : Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng nước mặt;
Quy chuẩn quốc gia về chất lượng nước mặt
- d. QCVN 09:2008/BTNMT : Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng nước ngầm;
Quy chuẩn quốc gia về chất lượng nước ngầm
- e. QCVN 05:2009/BTNMT : Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng không khí xung quanh;
Quy chuẩn quốc gia về chất lượng không khí
- f. QCVN 26:2010/BTNMT : Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tiếng ồn;
Quy chuẩn quốc gia về tiếng ồn
- g. QCVN 27:2010/BTNMT: Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về độ rung
Quy chuẩn quốc gia về độ rung
- h. QCVN 24:2009/BTNMT: Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về nước thải công nghiệp
Quy chuẩn quốc gia về nước thải công nghiệp

Ngoài ra các pháp lệnh liên quan đến di dân sẽ được trình bày rõ hơn ở phần 9.2.1 “Phân tích khung pháp lý về di dân”.

3) Sự khác biệt với “Hướng dẫn Xem xét Tác động Môi trường và Xã hội của JICA”

Như được trình bày ở các phần trước, có thể thấy rằng ở Việt Nam những pháp lệnh liên quan đến xem xét đánh giá tác động môi trường được xây dựng hết sức đầy đủ, và không hề thua kém gì so với “Hướng dẫn Xem xét Tác động Môi trường và Xã hội của JICA”. Tuy nhiên, cần thiết phải xem xét thêm một số những điểm nêu dưới đây cho phù hợp trong quá trình thực hiện các thủ tục liên quan đến EIA sau này.

- Bổ sung xem xét “Các phương án so sánh” được quy định trong “Hướng dẫn Xem xét Tác động Môi trường và Xã hội của JICA”
- Xác định xem các cơ quan liên quan có thực hiện theo đúng như quy định không.
- Bổ sung thành phần người dân vào Ban thẩm định EIA
- Tổ chức “Buổi lắng nghe ý kiến công khai” “nếu thấy cần thiết”

(2) Vai trò của các cơ quan liên quan

1) Dưới đây là nội dung trình bày về phân trách nhiệm của các cơ quan liên quan đến vấn đề môi trường xã hội dựa trên các pháp lệnh ở phần 1) và ý kiến của các cơ quan đầu mối là có liên quan đến dự án này:

Bảng 9.1.9 Các cơ quan liên quan đến báo cáo EIA

Tên cơ quan	Vai trò, trách nhiệm
Bộ Tài nguyên và Môi trường (MONRE)	<ul style="list-style-type: none"> • Cơ quan đánh giá và phê duyệt EIA • Có trách nhiệm thực hiện các thủ tục liên quan đến Luật Bảo vệ Môi trường (LEP) • Cung cấp dữ liệu quan trắc môi trường
Bộ Giao Thông (MOT)	<ul style="list-style-type: none"> • MOT hoặc VNRN là cơ quan có thẩm quyền thực hiện các thủ tục EIA trong dự án này.
Sở Tài nguyên Môi trường (DONRE)	<ul style="list-style-type: none"> • Cục Bảo vệ Môi trường thuộc Ủy Ban Nhân dân Hà Nội • Cung cấp dữ liệu quan trắc môi trường • Thực hiện kiểm tra giám sát tức thời khi có hành vi vi phạm
Các quận huyện liên quan	<ul style="list-style-type: none"> • Cửa sổ hỗ trợ liên quan đến Luật Bảo vệ Môi trường của huyện thực hiện theo như chỉ thị của DONRE • Hỗ trợ đối thoại với các bên liên quan nếu thấy cần thiết

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

9.1.3 Thực hiện “Xác định Phạm vi Đánh giá Môi trường”

Dựa trên những kết quả nghiên cứu cho tới thời điểm hiện tại cũng như phương án tuyến cuối cùng được trình bày ở phần “Xem xét Kế hoạch Hướng tuyến 3.1.2” (phương án đi trên cao-trên mặt đất) Đoàn nghiên cứu trình bày Dự thảo xác định phạm vi xem xét tác động môi trường tại Bảng 9.1.10. Trong dự thảo này chúng tôi đã tham khảo “Hướng dẫn Xem xét Tác động Môi trường và Xã hội của JICA” phân đường sắt và chọn lựa ra những hạng mục đánh giá tác động môi trường ở từng giai đoạn (giai đoạn đang thi công, giai đoạn sau khi đưa vào sử dụng) và thực hiện dự báo đơn giản đối với từng giai đoạn đó. Tuy nhiên, để phù hợp hơn nữa những dự báo này cần thiết phải có những nghiên cứu chi tiết hơn.

Bảng 9.1.10 Dự thảo xác định phạm vi đánh giá tác động môi trường

Nội dung đánh giá tác động môi trường		Dự báo tác động môi trường		Kết quả xác định phạm vi đánh giá tác động môi trường
		Trong quá trình thi công	Sau khi đưa vào sử dụng	
Biện pháp giảm thiểu ô nhiễm môi trường				
1	Ô nhiễm chất lượng không khí	B-	B+	Trong quá trình thi công: Bụi gây ra do vận hành máy móc xây dựng hoặc chạy đầu máy toa xe phục vụ công trình; Sau khi đưa vào sử dụng: Giảm thiểu ô nhiễm chất lượng không khí do giảm thiểu được ùn tắc giao thông.
2	Ô nhiễm chất lượng nước	B-	B-	Trong quá trình thi công: Ô nhiễm chất lượng nước do nước thải ra từ công trình thi công, máy móc, đầu máy toa xe hay từ khu nhà ở của công nhân viên; Sau khi đưa vào sử dụng: Có khả năng phát sinh ô nhiễm chất lượng nước do nước thải từ khu vực depo.
3	Ô nhiễm đất	C-	D	Trong quá trình thi công: Do khu vực dự kiến xây dựng depo hiện đang được sử dụng làm đất nông nghiệp nên trường hợp phải thực hiện đào đất với quy mô lớn, nếu trong đất có chứa chất gây hại thì e rằng nó sẽ làm gia tăng việc ô nhiễm đất; Sau khi đưa vào sử dụng: Không thực hiện những công việc gây phát sinh ô nhiễm đất.
4	Chất thải	B-	B-	Trong quá trình thi công: Phát sinh phân đất thừa khi đào móng hoặc chất thải xây dựng khi thi công công trình; Có khả năng phát sinh chất thải từ khu vực nhà ga và khu vực depo.
5	Tiếng ồn, độ rung	B-	A-	Trong quá trình thi công: Gây ra tiếng ồn hoặc rung do vận hành máy móc xây dựng hoặc chạy đầu máy toa xe phục vụ công trình; Sau khi đưa vào sử dụng: Gây ra tiếng ồn, rung do chạy tàu.
6	Lún nền đất	C-	D	Trong quá trình thi công: Có khả năng gây lún nền đất trong trường hợp đào lượng lớn đất; Sau khi đưa vào sử dụng: Không thực hiện những công việc gây ra lún nền đất.
7	Mùi hôi thối	D	D	Không thực hiện những công việc phát sinh ra mùi hôi thối.

8	Cạn lắng	C-	D	Trong quá trình thi công: Cần thiết phải xem xét đến những ảnh hưởng trong trường hợp xây móng cầu ở những khu vực giao cắt với sông. Sau khi đưa vào sử dụng: Không thực hiện những công việc gây ra cạn lắng.
Môi trường tự nhiên				
9	Khu bảo tồn	D	D	Không có khu bảo tồn ở trong và xung quanh phạm vi đất xây dựng dự án.
10	Đặc trưng địa hình và địa lý	C-	D	Trong quá trình thi công: Tùy vào từng hạng mục công trình cần phải xem xét đến địa hình Karst (đá vôi) nằm rải rác xung quanh khu vực Đại lộ Thăng Long; Sau khi đưa vào sử dụng: Không thực hiện công việc có gây ảnh hưởng.
11	Nước ngầm	C-	D	Trong quá trình thi công: Trường hợp thực hiện đào đất với quy mô lớn có khả năng gây ra những ảnh hưởng đến hệ thống nước ngầm; Sau khi đưa vào sử dụng: Không thực hiện những công việc gây ra những ảnh hưởng đến nước hệ thống nước ngầm.
12	Thủy quyền	C-	D	Trong quá trình thi công: Cần thiết phải xem xét những ảnh hưởng về thủy quyền trong trường hợp xây móng cầu ở khu vực giao cắt với sông. Sau khi đưa vào sử dụng: Không thực hiện những công việc gây ảnh hưởng đến thủy quyền.
13	Hệ sinh thái	D	D	Do mức độ phủ của tự nhiên ở trong và xung quanh khu vực xây dựng dự án thấp nên hầu như không có ảnh hưởng nào.
14	Khí tượng	D	D	Không thực hiện những công việc gây ảnh hưởng đến khí tượng.
15	Sự nóng lên của trái đất	C-	C+	Trong quá trình nghiên cứu: Trường hợp vận hành máy xây dựng, chạy đầu máy toa xe phục vụ công trình hoặc sử dụng những sản phẩm làm bằng gỗ có khả năng sẽ gây ra những tác động đến sự nóng lên của trái đất trong một thời gian; Sau khi đưa vào sử dụng: Mặc dù phải sử dụng điện vào dự án, tuy nhiên việc giảm thiểu ùn tắc giao thông sẽ góp phần vào việc phòng chống sự nóng lên của trái đất.
Môi trường xã hội				
16	Tái định cư không tự nguyện	B-	D	Do dự án này sẽ xây trong dải phân cách trung tâm đã được xây mới nên sẽ không phát sinh công tác di dân. Đất dự kiến xây depo và khu vực kết nối vào depo nằm trong khu vực đất nhà máy và đất nông nghiệp nên có khả năng phải thực hiện công tác di dân.
17	Bộ phận dân cư nghèo	C-	C+	Trong quá trình thi công: Chưa xác định được bộ phận dân cư nghèo trong khu vực đất xây dựng dự án và vùng lân cận, tuy nhiên ở khu vực đất dự kiến xây dựng depo và đoạn nhánh nối depo sẽ thực hiện công tác giải phóng mặt bằng nên cần phải điều tra tình hình xã hội kỹ lưỡng hơn nữa. Sau khi đưa vào sử dụng: Nhờ vào việc xây dựng đường sắt, bộ phận dân cư nghèo không có ô tô có thể di chuyển dễ dàng và thuận lợi hơn.

18	Dân tộc thiểu số và dân bản địa	D	D	Chưa xác định được có người dân tộc thiểu số hay dân bản địa ở khu vực đất xây dựng dự án và vùng lân cận.
19	Kinh tế vùng : Việc làm và phương tiện kiếm sống	B-	C+	Gia tăng cơ hội việc làm trong thời gian xây dựng công trình và khi đưa đường sắt vào sử dụng, tuy nhiên có nhà máy và có đất nông nghiệp trong khu vực dự kiến xây dựng depo và nhánh nối depo nên có thể gây ra những ảnh hưởng đối với kinh tế vùng.
20	Sử dụng hiệu quả đất và tài nguyên của địa phương	D	D	Dự án này hầu như được xây dựng trên dải phân cách trung tâm đường. Có những diện tích đất canh tác nằm trong khu vực đất dự kiến xây dựng depo, tuy nhiên đây là những diện tích đất trồng lúa và ruộng ngô nên sẽ không có ảnh hưởng gì.
21	Sử dụng nước	D	C-	Hầu như không có tác động nào do tuyến này được xây trong dải phân cách trung tâm, tuy nhiên trong trường hợp phải thực hiện hút một lượng lớn nước ngầm ở khu vực depo thì cần phải xem xét đến những ảnh hưởng gây ra cho khu vực xung quanh.
22	Hạ tầng và dịch vụ xã hội sẵn có	B-	B+	Trong quá trình thi công: Có khả năng gây ra những ảnh hưởng đến dịch vụ xã hội khu vực xung quanh do thi công xây dựng hoặc chạy đầu máy toa xe phục vụ công trình. Sau khi đưa vào sử dụng: Có những tác động tích cực đối với hạ tầng cơ sở xã hội nhờ vào việc xây dựng hệ thống đường sắt mới.
23	Tổ chức xã hội: Tổ chức tư bản xã hội và Tổ chức đưa ra quyết sách của địa phương	D	D	Việc xây dựng đường sắt sẽ được thực hiện sau khi làm việc với Chính phủ Việt Nam và thành phố Hà Nội.
24	Bất cân đối giữa lợi và hại	C-	C-	Hầu như không có tác động nào do tuyến này được xây trong dải phân cách trung tâm, tuy nhiên ở khu vực đất dự kiến xây dựng depo cần thiết phải có những điều tra chi tiết hơn nữa dựa vào những điều tra tình hình xã hội.
25	Mâu thuẫn lợi ích trong phạm vi thi công	C-	C-	Hầu như không có tác động nào do tuyến này được xây trên dải phân cách trung tâm của đường bộ, tuy nhiên ở khu vực đất dự kiến xây dựng depo và đoạn nhánh nối depo cần thiết phải có những điều tra chi tiết hơn nữa dựa vào những điều tra tình hình xã hội.
26	Di sản văn hóa	D	D	Không có di sản văn hóa nào trong và xung quanh khu vực dự kiến xây dựng dự án.
27	Cảnh quan	B-	A-	Trong quá trình thi công: Do việc thực hiện các công trình xây dựng nên trong một thời gian sẽ có những ảnh hưởng đến cảnh quan xung quanh. Sau khi đưa vào sử dụng: Do xây mới những cầu cao hay cột dây điện trên cao trong khu vực nội thành nên sẽ gây ra những ảnh hưởng đến cảnh quan xung quanh.
28	Bệnh truyền nhiễm : HIV/AIDS	B-	B-	Cần phải xem xét đến những rủi ro trong trường hợp người lao động mới đến làm việc.

29	Môi trường làm việc	B	B	Cần phải hoàn thiện môi trường làm việc cho công nhân xây dựng và cho những nhân viên đường sắt sau khi đưa vào sử dụng tàu.
Khác				
30	Tai nạn	B-	D	Trong quá trình thi công: Có khả năng gia tăng số vụ tai nạn do chạy đầu máy toa xe phục vụ công trình. Sau khi đưa vào sử dụng: Hầu như không có khả năng xảy ra tai nạn đường sắt.

A+/-: Dự kiến có tác động tích cực/tiêu cực ở mức độ đáng chú ý.

B+/-: Dự kiến có tác động tích cực/tiêu cực ở mức độ vừa phải.

C+/-: Không nhận thấy quy mô tác động tích cực/tiêu cực. (Cần phải thực hiện kiểm tra thêm, từ đó có thể làm rõ tác động trong quá trình thực hiện nghiên cứu)

D: Dự đoán không có tác động nào.

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

9.1.4 So sánh và Xem xét Phương án So sánh

(1) So sánh và xem xét các phương án so sánh

Hiện tại Đoàn nghiên cứu đã so sánh và xem xét từ khía cạnh môi trường và xã hội đối với các phương án tuyến dự kiến trong đó bao gồm cả phương án không thực hiện dự án.

- Các phương án tuyến dự kiến

Phương án A: Trường hợp không thực hiện dự án (không có các phương án tuyến)

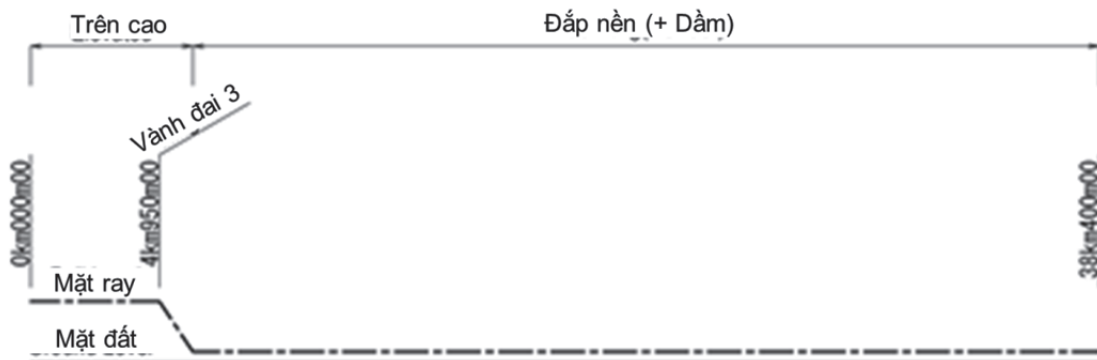
Phương án B: Trường hợp thực hiện dự án

Đối với trường hợp thực hiện dự án, có 2 phương án như đã được đề cập trong phần “Xem xét phương thức kết cấu 3.1.4 (đi trên cao, đi trên mặt đất, đi ngầm)”.

(Về chi tiết nội dung các nội dung xem xét tham khảo phần “Xem xét kế hoạch tuyến 3.1.2”)

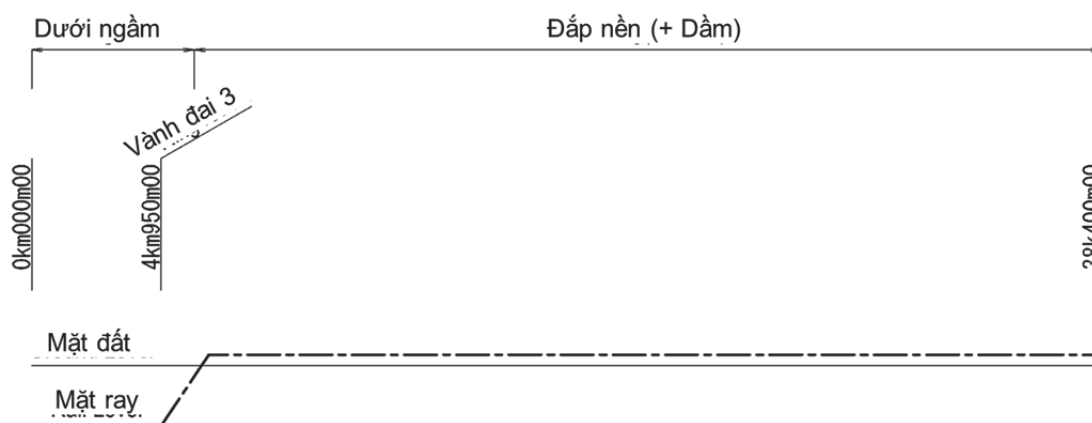
- B-1 Phương án đi trên cao – đi trên mặt đất (Phương án cuối cùng trong FS).
- B-2 Phương án đi ngầm – đi trên mặt đất (Phương án so sánh trong giai đoạn nghiên cứu)

Ở từng phương án một, đoạn đến vành đai 3 sẽ có 2 phương án được xây là đi trên cao và đi ngầm, sau vành đai 3 trở đi tuyến được xây trên mặt đất. Hình 9.1.6 và Hình 9.1.7 trình bày sơ đồ mặt cắt dọc của từng phương án.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Hình 9.1.6 Phương án đi trên cao – đi trên mặt đất



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Hình 9.1.7 Phương án đi ngầm – đi trên mặt đất

Trước tiên là kết quả so sánh xem xét phương án A (trường hợp không thực hiện dự án) và phương án B (trường hợp thực hiện dự án) xét từ khía cạnh môi trường và xã hội.

Bảng 9.1.11 Kết quả so sánh xem xét 2 phương án từ khía cạnh môi trường và xã hội

Phương án	Ưu điểm chính	Nhược điểm chính
Phương án A: Không thực hiện dự án	Do không thực hiện công tác nào liên quan đến đất đai nên sẽ không gây ra bất kì vấn đề môi trường mới nào do việc thực hiện dự án	Sự gia tăng ùn tắc giao thông ở khu vực trung tâm thành phố Hà Nội sẽ làm cho chất lượng không khí, tiếng ồn, độ rung ngày càng xấu đi và có khả năng dẫn đến việc trì trệ nền kinh tế
Phương án B: Thực hiện dự án	Sự giảm thiểu ùn tắc giao thông trong khu vực nội thành Hà Nội sẽ làm giảm ô nhiễm chất lượng không khí và tiếng ồn. Ngoài ra, có thể kì vọng vào những hiệu quả về mặt kinh tế như tạo ra việc làm mới trong quá trình xây dựng dự án	Phát sinh các vấn đề môi trường mới do xây dựng đường sắt như đã được nêu ra trong Bảng 9.1.5 Dự thảo phạm vi xác định tác động môi trường

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Với tình trạng ô nhiễm chất lượng không khí và tiếng ồn đang trở thành một vấn đề lớn ở thành phố Hà Nội hiện nay thì những rủi ro về vấn đề môi trường phát sinh do việc xây dựng đường sắt như trong bảng trên hoàn toàn nhỏ hơn so với phương án không thực hiện dự án.

Tiếp theo, Bảng 9.1.12 trình bày kết quả so sánh, xem xét phương án cuối trong FS (B-1) và phương án so sánh (B-2) của phương án B (trường hợp thực hiện dự án).

Bảng 9.1.12 Kết quả so sánh và xem xét phương án xét từ khía cạnh môi trường và xã hội

Phương án	Ưu điểm chính	Nhược điểm chính
Phương án B-1	Ít gây tác động đến hệ thống nước ngầm hay lún nền đất hơn so với phương án đi ngầm (B-2). Ngoài ra vấn đề an toàn trong quá trình thi công cũng là một ưu điểm	Gây ra tiếng ồn do chạy tàu và ảnh hưởng đến cảnh quan xung quanh do xây dựng cầu cạn trên cao
Phương án B-2	Hầu như không gây ra những tác động về tiếng ồn hay ảnh hưởng đến cảnh quan xung quanh trong khu vực nội thành như phương án đi trên cao (B-1)	Việc xây dựng các công trình ngầm sẽ gây cản trở đến dòng chảy của nước ngầm hay làm lún nền đất. Tuy nhiên trường hợp xây dựng phần nhà ga theo phương thức thi công đào mở sẽ có những tác động đến hệ thống giao thông của khu vực đó do những quy định về làn xe hay những tác động về mặt an toàn

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Trong so sánh giữa 2 phương án trên cao và phương án ngầm trong khu vực nội thành, yếu tố cần nhắc để lựa chọn ở đây là tiếng ồn, cảnh quan hay hệ thống nước ngầm và lún nền đất. Phương án đi ngầm có những nhược điểm lớn như chi phí để thực hiện các biện pháp chống lại các tác động môi trường như: hệ thống nước ngầm có phạm vi bị ảnh hưởng lớn hay việc lún nền đất vốn rất khó khăn trong việc thực hiện các biện pháp khắc phục. Chính vì vậy, phương án cuối cùng trong báo cáo FS, phương án đi trên cao là phương án có rất nhiều ưu điểm khi xét về cả khía cạnh môi trường và xã hội.

Ngoài ra, về các vị trí xây dựng tuyến, như trình bày trong phần “3.1.1 Nội dung cơ bản của kế hoạch tuyến”, kế hoạch nghiên cứu lần này phù hợp với Quy hoạch chung của Thành phố Hà Nội, hơn nữa sẽ được xây dựng trên đường bộ có sẵn không gây phát sinh công tác di dân nên ở chúng tôi sẽ không tiến hành so sánh xem xét các phương án với nhau.

9.1.5 Xem xét Biện pháp Tránh, Giảm thiểu, Bồi thường, Tác động tới Môi trường

Bảng 9.1.13 trình bày Biện pháp Tránh, Giảm thiểu, Bồi thường Tác động tới Môi trường đối với các hạng mục được đánh giá là gây ra những tác động môi trường theo mức A-, B-, C- theo kết quả của “Xác định Phạm vi Tác động Môi trường”

Bảng 9.1.13 Biện pháp giảm thiểu và khắc phục đối với những nội dung đánh giá tác động môi trường

TT	Nội dung đánh giá tác động môi trường	Biện pháp khắc phục	Đơn vị thực hiện
1	Ô nhiễm chất lượng không khí	Trong quá trình thi công: Tránh và giảm thiểu sự phát sinh và phát tán bụi bằng các biện pháp như: xây tường bao quanh tạm thời xung quanh khu vực thi công công trình, tưới nước khu vực thi công hoặc khu vực xung quanh, rửa và dán giấy chống phân tán bụi vào đầu máy toa xe phục vụ công trình	Đơn vị thi công
2	Ô nhiễm chất lượng nước	Trong quá trình thi công: Không cho xả trực tiếp nước thải từ khu vực công trường thi công và khu vực nhà ở cho nhân viên mà cho lắng xuống sau đó tiến hành xử lý tạm thời theo tiêu chuẩn nước thải của Việt Nam và thực hiện sao cho không gây phát sinh ô nhiễm chất lượng nước Sau khi đưa vào sử dụng: Không trực tiếp cho thoát nước thải từ khu vực depo ra mà xử lý nước thải tiên tiến bằng cách sử dụng miếng lọc hút thành phần dầu v.v.. để xử lý sao cho phù hợp với tiêu chuẩn về nước thải của Việt Nam và không gây ra ô nhiễm chất lượng nước	Trong quá trình thi công: Đơn vị thi công Sau khi đưa vào sử dụng: Chủ dự án
3	Ô nhiễm đất	Trong quá trình thi công: Khi đào móng, nếu cần thiết sẽ tổ chức quan trắc đất, nếu phát hiện ra ô nhiễm thì cần phải thực hiện những biện pháp xử lý phù hợp ứng với từng loại thành phần ô nhiễm để tránh việc ô nhiễm lan rộng.	Xem xét khi thiết kế chi tiết
4	Chất thải	Trong quá trình thi công: Xem xét từ giai đoạn lên kế hoạch sao cho có thể tái sử dụng đất thừa vào dự án hoặc tích cực tái sử dụng vào trong các dự án khác. Về nguyên tắc sẽ phân loại, thu gom, tái chế các loại phế thải xây dựng nhằm giảm số lượng chất thải. Trong trường hợp nhờ công ty bên ngoài xử lý chất thải, phải nhờ công ty chuyên về xử lý chất thải thực hiện dựa trên các quy định của Việt Nam. Sau khi đưa vào sử dụng: Chất thải từ dự án sẽ được công ty ngoài chuyên về xử lý chất thải dựa trên các quy định của Việt Nam.	Trong quá trình thi công: Xem xét từ giai đoạn thiết kế và sẽ được thực hiện bởi các đơn vị thi công và các công ty thuê ngoài Sau khi đưa vào sử dụng: Chủ dự án
5	Tiếng ồn, độ rung	Trong quá trình thi công: Xây tường bao quanh tạm thời trong khu vực thi công, cố gắng sử dụng các loại máy móc xây dựng có tiếng ồn và độ rung nhỏ nhằm làm giảm tiếng ồn và độ rung Sau khi đưa vào sử dụng: Về các biện pháp chống ồn, sử dụng ray dài hoặc xây tường cách âm hoặc dải đá ba lát hút âm nhằm giảm tiếng ồn. Về các biện pháp chống rung, sử dụng ray dài hoặc loại đường ray có lò xo thấp như đường ray có tà vẹt kết nối đàn hồi. Ngoài ra, đối với những khu vực cần thiết phải xử lý, cần phải xem xét ngay từ giai đoạn thiết kế.	Trong quá trình thi công: Đơn vị thi công Sau khi đưa vào sử dụng: Xem xét đến tường cách âm hay các kết cấu tàu từ ngay từ giai đoạn thiết kế
6	Lún nền đất	Trong quá trình thi công: Trường hợp thực hiện đào với quy mô lớn cần phải xây dựng tường chống thấm tổng hợp để tránh và giảm lún nền đất.	Tiến hành xem xét từ giai đoạn thiết kế. Đơn vị thi công sẽ thực hiện

8	Cận lắng	Trong quá trình thi công: Khi đào sông cần phải tiến hành quan trắc cận lắng nếu thấy cần thiết. Trong trường hợp có chứa chất nguy hiểm, cần phải tiến hành xử lý phù hợp như lấp đặt vách ngăn chống lan rộng hay điều chỉnh mức độ khoan.	Tiến hành xem xét từ giai đoạn thiết kế. Đơn vị thi công sẽ thực hiện
10	Đặc trưng địa hình và địa lý	Trong quá trình thi công: Tiến hành khảo sát địa chất ở giai đoạn thiết kế chi tiết, trường hợp phát hiện ra những hang Kasrt (đá vôi) cần phải tiến hành xem xét kết cấu móng.	Tiến hành xem xét từ giai đoạn thiết kế. Đơn vị thi công sẽ thực hiện
11	Nước ngầm	Trong quá trình thi công: Trong trường hợp thực hiện đào với quy mô lớn, cần phải lắp tường chống thấm tổng hợp nhằm tránh và giảm việc xuống thấp của mực nước ngầm.	Tiến hành xem xét từ giai đoạn thiết kế. Đơn vị thi công sẽ thực hiện
12	Thủy quyền	Trong quá trình thi công: Trường hợp xây chân cầu ở khu vực sông giao cắt, ngay từ giai đoạn thiết kế chi tiết cần phải xem xét sao cho không gây ảnh hưởng đến dòng chảy của sông	Tiến hành xem xét từ giai đoạn thiết kế. Đơn vị thi công sẽ thực hiện
15	Sự nóng lên của trái đất	Trong quá trình thi công: Tích cực lựa chọn sử dụng các loại máy móc thi công loại có khả năng giảm khí thải. Đảm bảo thực hiện xây lắp và kiểm tra đầu máy toa xe phục vụ công trình. Xem xét sử dụng khuôn bê tông (cốt pha) có chất liệu có thể tái sử dụng hoặc chất liệu tái sinh	Đơn vị thi công
16	Di dân không tự nguyện	Trong quá trình thi công: Trong quá trình xem xét kế hoạch chi tiết sau này, nên cố gắng tránh xảy ra tình trạng di dân không tự nguyện	Xem xét từ giai đoạn thiết kế
19	Kinh tế khu vực: Việc làm, phương thức kiếm sống	Trong quá trình thi công: Trong quá trình xem xét kế hoạch chi tiết trong tương lai, nên giảm thiểu đến mức có thể những ảnh hưởng đến kinh tế khu vực có giải phóng mặt bằng	Xem xét từ giai đoạn thiết kế
22	Hạ tầng và dịch vụ xã hội sẵn có	Trong quá trình thi công: Cần xem xét trong kế hoạch thi công để không tập trung quá nhiều đầu máy toa xe phục vụ công trình	Đơn vị thi công
27	Cảnh quan	Trong quá trình thi công: Xây dựng tường chắn tạm thời trong khu vực thi công. Nếu cần thiết sẽ sơn tường chắn tạm thời sao cho phù hợp với cảnh quan Sau khi đưa vào sử dụng: Ngay từ giai đoạn thiết kế chi tiết cần xem xét đến việc trồng cây xanh làm đẹp cho cảnh quan, đồng thời trong phạm vi có thể thực hiện được sẽ tích cực sử dụng các mẫu thiết kế có cân nhắc đến cảnh quan xung quanh	Trong quá trình thi công: Tiến hành xem xét từ giai đoạn thiết kế. Đơn vị thi công sẽ thực hiện Sau khi đưa vào sử dụng: Chủ dự án sẽ xem xét ngay từ giai đoạn thiết kế
28	Bệnh truyền nhiễm: HIV/AIDS	Trong quá trình thi công và sau khi đưa vào sử dụng: Cùng với việc tiến hành hướng dẫn về đảm bảo an toàn vệ sinh và bệnh truyền nhiễm cho người lao động còn thực hiện khám bệnh định kỳ nhằm phòng chống và ngăn ngừa lan truyền bệnh truyền nhiễm	Trong quá trình thi công: Đơn vị thi công Sau khi đưa vào sử dụng: Chủ dự án

29	Môi trường làm việc	Trong quá trình thi công: Thực hiện giáo dục an toàn định kỳ nhằm phòng tránh tai nạn xây dựng Sau khi đưa vào sử dụng: Thực hiện giáo dục an toàn định kỳ cho nhân viên	Trong quá trình thi công: Đơn vị thi công Sau khi đưa vào sử dụng: Chủ dự án
----	---------------------	---	---

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

9.1.6 Xem xét Kế hoạch Quản lý và Kế hoạch Giám sát Môi trường

(1) Kế hoạch quản lý môi trường

Do tuyến đường sắt số 5 là tuyến được dự kiến xây dựng trên cao nên đây sẽ là một dự án thuộc đối tượng thực hiện EIA ở Việt Nam. Vì vậy, theo kế hoạch nghiên cứu sau này chúng tôi sẽ xây dựng Báo cáo EIA dựa theo những quy định luật pháp liên quan đến EIA của Việt Nam và “Hướng dẫn Xem xét Tác động Môi trường Xã hội của JICA”. Trong Báo cáo EIA cần thiết phải xây dựng kế hoạch quản lý môi trường.

Dưới đây là Dự thảo Điều kiện Tham chiếu (TOR) của EIA sẽ được tiến hành thực hiện trong lần nghiên cứu tiếp theo

a) Điều chỉnh nội dung dự án

Để xem xét chi tiết những tác động tới môi trường cần phải nghiên cứu kỹ lưỡng về các nội dung sau của dự án:

- Hình thức kết cấu trong khu vực nội thành
Trong trường hợp sử dụng phương án thay thế là phương án đi ngầm, cần phải xem xét lại các hạng mục đánh giá tác động môi trường.
- Hướng tuyến từ ga số 2 ~ ga số 3
Trường hợp khó mở rộng dải phân cách trung tâm, có thể đưa ra phương án thay thế là đổi hướng tuyến sang dải đất trồng cây xanh ở phía Tây. Trường hợp này cần phải xem xét đến việc di dân.
- Vị trí, quy mô và nội dung trang thiết bị của depo
Trong trường hợp xây dựng depo tại vị trí khác với phương án hiện được đề cập trong Quy hoạch Chung Thủ đô Hà Nội, cần phải xem xét những tác động môi trường mới. Tùy thuộc vào nội dung trang thiết bị được xây lắp trong depo cần phải xem xét các tác động môi trường.
- Giao cắt với sông
Trường hợp có giao cắt với sông cần phải xem xét các tác động của môi trường đối với sông và cặn lắng.
- Phương pháp đào
Trường hợp tiến hành đào móng với quy mô lớn cần phải xem xét những tác động lên hệ thống nước ngầm cũng như lún nền đất.

b) Xem xét lại thông tin và tài liệu sẵn có

Đoàn nghiên cứu tiến hành thu thập bổ sung thêm những tài liệu và thông tin sẵn có về môi trường xã hội và môi trường tự nhiên của những khu vực liên quan đến dự án. Tài liệu sẵn có ở đây có thể liệt kê ra bao gồm Báo cáo EIA mới nhất của các dự án khác, kết quả nghiên cứu của MONRE hay DONRE (thuộc thành phố Hà Nội).

c) Khảo sát thực địa

Đối với những tài liệu b) còn thiếu chúng tôi sẽ tiến hành khảo sát thực địa để bổ sung. Đề xuất khảo sát thực địa được trình bày ở Bảng 9.1.14 như sau:

Bảng 9.1.14 Đề xuất khảo sát thực địa

Nội dung đánh giá tác động môi trường	Nội dung	Địa điểm	Nội dung khảo sát	Ghi chú
Ô nhiễm chất lượng không khí	SO ₂ , CO, NO _x , TSP, PM ₁₀	Xung quanh khu vực thi công công trình	Phương pháp được quy định trong Quy chuẩn Việt Nam QCVN05:2009/BTNMT	
Ô nhiễm chất lượng nước	pH, SS, dầu, vi khuẩn dạng coli	Sông nơi dự kiến sẽ thải nước vào	Phương pháp được quy định trong Quy chuẩn Việt Nam QCVN08:2008/BTNMT	
Ô nhiễm đất	Các loại kim loại nặng v.v.	Những nơi thực hiện đào với quy mô lớn	Phương pháp được quy định trong Quy chuẩn Việt Nam QCVN03:2008/BTNMT	Thực hiện nếu thấy cần thiết
Tiếng ồn, độ rung	Tiếng ồn và độ rung	Xung quanh khu vực thi công công trình	Tiếng ồn: Phương pháp được quy định trong Quy chuẩn Việt Nam QCVN26:2010/BTNMT Độ rung: Tiếng ồn: Phương pháp được quy định trong Quy chuẩn Việt Nam QCVN27:2009/BTNMT	
Nước ngầm	Vị trí nước ngầm, pH, vi khuẩn dạng coli	Xung quanh những điểm thực hiện đào với quy mô lớn	Vị trí nước ngầm: Đo theo các lỗ khoan Chất lượng nước ngầm: Phương pháp được quy định trong Quy chuẩn Việt Nam QCVN09:2008/BTNMT	Thực hiện nếu thấy cần thiết
Cặn lắng	pH, kim loại nặng v.v.	Ở những điểm thực hiện thi công trong lòng sông	Phương pháp được quy định trong Quy chuẩn Việt Nam QCVN03:2008/BTNMT	Thực hiện nếu thấy cần thiết

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

d) Thảo luận với các bên liên quan

Điều 15 Nghị định 29/2011/ND-CP quy định khi xây dựng Báo cáo EIA cần phải thảo luận với các bên liên quan. Dưới đây là phần nội dung quy định:

- 1) Chủ dự án cần phải gửi văn bản xin tham vấn và tài liệu tóm tắt về Dự thảo Báo cáo EIA cho Ủy ban Nhân dân cấp Xã hoặc đại diện cộng đồng dân cư chịu tác động trực tiếp của dự án để xin ý kiến tham vấn;
- 2) Nếu cần thiết UBND cấp Xã sẽ trực tiếp tổ chức buổi thảo luận đối với cộng đồng dân cư hay các tổ chức chịu tác động trực tiếp của dự án. Lúc này yêu cầu chủ dự án cũng phải tham gia vào buổi thảo luận;
- 3) Kết quả các buổi thảo luận được tổ chức như đã trình bày ở phần (2) sẽ được ghi lại thành văn bản;
- 4) UBND cấp Xã sau 15 ngày kể từ khi nhận văn bản xin ý kiến tham vấn như trình bày ở phần (1) phải gửi văn bản trả lời. Trường hợp quá 15 ngày sẽ coi như cơ quan được tham vấn đã nhất trí với nội dung kế hoạch của dự án;
- 5) Tất cả những ý kiến nêu trên cần phải được phản ánh trong Báo cáo EIA, đồng thời tất cả những ghi chép trong các buổi tham vấn sẽ được đính kèm trong phần phụ lục của Báo cáo EIA.

Tại thời điểm hiện tại sẽ không tiến hành thảo luận với các bên liên quan do dự án chỉ mới ở

giai đoạn dự lập thảo Báo cáo IEE. Tuy nhiên sau này ở giai đoạn lập dự thảo Báo cáo EIA, sẽ tiến hành thảo luận với các bên liên quan ở 2 thời điểm (giai đoạn xây dựng phạm vi đánh tác tác động môi trường và giai đoạn xây dựng dự thảo báo cáo cuối kì) trên cơ sở những quy định của Việt Nam và “Hướng dẫn Xem xét Tác động Môi trường Xã hội của JICA”, đồng thời ở giai đoạn khi dự án hoàn thiện hơn sẽ tiến hành yêu cầu lên UBND địa phương để tiến hành thực hiện công tác thảo luận với các bên liên quan trước khi đưa ra báo cáo EIA.

e) Kế hoạch quản lý môi trường

Kế hoạch quản lý môi trường được soạn thảo trong Báo cáo EIA bao gồm những nội dung như sau:

- 1) Hệ thống quản lý;
- 2) Phân chia trách nhiệm của các tổ chức và cơ quan liên quan đến thiết kế
- 3) Lịch trình công tác thiết kế và các hạng mục cần thiết phản ánh những yêu cầu, ý kiến từ EIA, DONRE và người dân vào công tác thiết kế một cách phù hợp;
- 4) Các nội dung cần thiết để giảm thiểu và làm nhẹ các tác động của môi trường một cách chắc chắn.
- 5) Cơ chế và phương thức giám sát

2) Kế hoạch giám sát

Bảng 9.1.15 trình bày về dự thảo kế hoạch giám sát trong giai đoạn thực hiện dự án. Công tác giám sát được thực hiện đối với những hạng mục có nội dung đo đạc và biện pháp bảo vệ môi trường được cho là chưa đảm bảo trong số những hạng mục được xem là có thể gây ra các tác động lớn đối với môi trường dựa vào quan trắc. Tuy nhiên, công tác giám sát này cần phải được xem xét lại và cụ thể hóa hơn nữa trong giai đoạn thực hiện Báo cáo EIA và giai đoạn thiết kế chi tiết.

Bảng 9.1.15 Dự thảo kế hoạch giám sát

Nội dung đánh giá tác động môi trường	Nội dung	Địa điểm	Tần suất, nội dung	Đơn vị thực hiện
(Trong quá trình thi công)				
Ô nhiễm chất lượng không khí	SPM	Xung quanh khu vực thi công công trình	Thực hiện 1 lần/tháng trong quá trình thi công Xác nhận xem có thỏa mãn Quy chuẩn Việt Nam (QCVN) hay có bị khiếu nại hay không?	Đơn vị thi công
Chất thải	Quản lý chất thải	Khu vực thực hiện công trình	Trong quá trình thi công: Xác nhận bản báo cáo (quy trình) xem tình hình tái sử dụng tài nguyên hay việc xử lý các chất thải xây dựng có được thực hiện một cách phù hợp không?	Đơn vị thi công
Ô nhiễm chất lượng nước	pH, SS, dầu, vi khuẩn dạng coli	Nơi thoát nước thải	Thực hiện 1 lần/tháng trong quá trình thi công Xác nhận xem có thỏa mãn Quy chuẩn Việt Nam (QCVN) hay có bị khiếu nại không?	Đơn vị thi công
Tiếng ồn, độ rung	Tiếng ồn, độ rung do công tác xây dựng	Xung quanh khu vực thi công công trình	Thực hiện 1 lần/tháng trong quá trình thi công Xác nhận xem có thỏa mãn Quy chuẩn Việt Nam (QCVN) hay có bị khiếu nại không?	Đơn vị thi công
Di dân không tự nguyện	Tình hình giải phóng mặt bằng	Khu vực phát sinh di dân	Xác nhận xem công tác giải phóng mặt bằng có được thực hiện một cách phù hợp cho đến thời điểm kết thúc công tác này hay không?	Chủ dự án và đơn vị giám sát bên ngoài công tác di dân (EMA)
Kinh tế địa phương: Việc làm và phương thức kiếm sống	Tình hình khôi phục cuộc sống	Ở những nơi bị khó khăn về việc làm hoặc cách thức kiếm sống	Xác nhận xem các biện pháp khôi phục cuộc sống có được thực hiện một cách phù hợp cho đến thời điểm kết thúc công tác này hay không?	Chủ dự án và EMA
(Sau khi đưa vào sử dụng)				
Ô nhiễm chất lượng nước	pH, SS, dầu, vi khuẩn dạng coli	Nơi thoát nước thải	Thực hiện 1 lần/tháng (thực hiện cho đến khi có thể xác định được không còn ảnh hưởng nào) Xác nhận xem có thỏa mãn Quy chuẩn Việt Nam (QCVN) hay có bị khiếu nại không?	Chủ dự án
Tiếng ồn, độ rung	Tiếng ồn và độ rung của tàu	Bên cạnh các khu vực thuộc đối tượng cần phải đảm bảo an toàn ở dọc tuyến	Thực hiện 1 lần/tháng (thực hiện cho đến khi có thể xác định được không còn ảnh hưởng nào) Xác nhận xem có thỏa mãn Quy chuẩn Việt Nam (QCVN) hay có bị khiếu nại không?	Chủ dự án

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

9.2 Xây dựng Dự thảo RPF

Như đã được nêu ra trong phần Dự thảo Báo cáo IEE mục 9.1, trong dự án này, đường sắt sẽ được xây dựng trong dải phân cách trung tâm của đường bộ hiện tại. Vì vậy, sẽ không phải thực hiện di dân trực tiếp tại khu vực tuyến chính của đường sắt và khu vực xây dựng ga. Tuy nhiên, khu vực dự kiến xây dựng depo và đường ra vào depo sẽ đi qua khu vực đất của nhà máy và khu vực đất nông nghiệp.

9.2.1 Phân tích khung pháp lý liên quan đến di dân

1) Các pháp lệnh về di dân

- Hệ thống luật của Việt Nam

Luật Đất đai của Việt Nam được thực thi vào năm 1993 và sửa đổi vào năm 2003 quy định chi tiết về quản lý đất đai và giải phóng mặt bằng nói chung.

a. 13-2003-QH11 : Luật Đất Đai

Luật Đất Đai liên quan đến thu hồi đất, đền bù và tái định cư.

b. 17/2006/ND-CP: Nghị định này trình bày về sửa đổi Nghị định 181/2004/ND-CP, Nghị định 197/2004/ND-CP và các nghị định liên quan khác.

Sửa đổi và bổ sung các vấn đề liên quan đến đền bù và tái định cư.

c. 123/2007/ND-CP:

Hướng dẫn thi hành các quy định trong nghị định ở phần b

d. Nghị định số 84/2007/ND-CP:

Quy định bổ sung về việc cấp giấy chứng nhận quyền sử dụng đất, thu hồi đất, thực hiện quyền sử dụng đất, trình tự, thủ tục bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khi nhà nước thu hồi đất và giải quyết khiếu nại về đất

e. 69/2009/ND-CP:

Quy định bổ sung về quy hoạch sử dụng đất, giá đất, thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ và tái định cư.

- Hệ thống luật ở thành phố Hà Nội

Dựa trên những quy định của Luật Đất Đai Việt Nam để đưa ra những quy định về đất đai trên địa bàn thành phố Hà Nội.

a. Quyết định số 108/2009/QĐ-UBND:

Ban hành quy định về bồi thường, hỗ trợ tái định cư khi Nhà nước thu hồi đất trên địa bàn thành phố Hà Nội.

b. Quyết định số 32/2010/QĐ-UBND

Về việc ban hành giá xây dựng mới nhà ở, nhà tạm, vật kiến trúc làm cơ sở xác định giá trị bồi thường, hỗ trợ khi nhà nước thu hồi đất trên địa bàn thành phố.

2) Phương châm của JICA đối với công tác di dân

Dưới đây là những phương châm của JICA liên quan đến di dân không tự nguyện:

- I. Cần phải xem xét tất cả những biện pháp nhằm tránh việc di dân không tự nguyện và làm mất sinh kế của người dân;
- II. Trường hợp dù đã thực hiện xem xét tất cả những biện pháp như trên mà vẫn không tránh được di dân không tự nguyện thì cần phải thực hiện những biện pháp thực sự có hiệu quả nhằm giảm thiểu những ảnh hưởng của nó và thực hiện biện pháp bồi thường tổn thất;
- III. Tiến hành bồi thường và hỗ trợ cho những người dân phải di cư để có thể cải thiện hoặc ít nhất là có thể phục hồi mức sống, cơ hội thu nhập, mức sản xuất so với trước khi di dân;
- IV. Trong phạm vi có thể, công tác bồi thường phải dựa theo chi phí thay thế;
- V. Bồi thường và những hỗ trợ khác cần phải được thực hiện trước công tác di dân;
- VI. Khung chính sách di dân cần phải được xây dựng và công khai trong trường hợp là dự án thực hiện di dân không tự nguyện với quy mô lớn. Kế hoạch di dân này nên bao gồm cả nội dung được quy định trong OP4.12 Annex A “Chính sách An toàn Môi trường” của Ngân hàng Thế giới;
- VII. Khi xây dựng khung chính sách tái định cư, sau khi cung cấp đầy đủ thông tin cần phải tiến hành thảo luận với những người dân hoặc cộng đồng dân cư chịu ảnh hưởng. Khi tiến hành thảo luận, cần phải giải thích bằng phương thức và ngôn ngữ dễ hiểu;

- VIII. Cần phải thúc đẩy người dân và cộng đồng dân cư trong vùng ảnh hưởng tham gia một cách phù hợp vào quá trình lập, thực hiện và giám sát các kế hoạch di dân không tự nguyện cũng như các biện pháp phòng tránh mất phương thức kiếm sống;
- IX. Phải xây dựng cơ chế xử lý khiếu nại từ người dân và cộng đồng dân cư chịu ảnh hưởng từ dự án;

Ngoài ra, trong “Hướng dẫn Xem xét Tác động Môi trường Xã hội của JICA” có nêu rõ: “JICA xác nhận rằng xem xét tác động môi trường và xã hội của JICA không có sự khác biệt lớn với “Chính sách An toàn Môi trường” của Ngân hàng Thế Giới nên ngoài những nguyên tắc ghi trên sẽ bổ sung thêm phần P 4.12 trong “Chính sách An toàn Môi trường” của Ngân hàng Thế Giới. Những nguyên tắc chính của phần P 4.12 cần bổ sung bao gồm:

- X. Xác định và ghi lại những người dân chịu ảnh hưởng từ dự án thông qua điều tra cơ sở đầu kì (điều tra dân số, điều tra tư sản, tài sản, điều tra xã hội và kinh tế) để xác lập quyền nhận bồi thường và hỗ trợ. Nếu có thể, công tác này nên được thực hiện trong giai đoạn đầu của dự án để tránh việc trà trộn bất chính của những người cầu lợi từ việc bồi thường và hỗ trợ;
- XI. Những người có quyền nhận bồi thường và hỗ trợ ở đây là những người: Có quyền lợi luật pháp đối với đất đai; Không có quyền lợi luật pháp đối với đất đai nhưng nếu yêu cầu quyền lợi cũng sẽ được chấp nhận dựa theo hệ thống luật pháp của nước sở tại; Không thể xác nhận được quyền yêu cầu hay quyền lợi pháp luật về đất đang chiếm giữ;
- XII. Trong trường hợp sinh kế của những người dân buộc phải di dời gắn mật thiết với đất đai, cần phải ưu tiên chiến lược di dân gắn với đất đai;
- XIII. Thực hiện hỗ trợ trong thời gian di chuyển;
- XIV. Trong số những người dân phải di dời, cần có sự quan tâm đặc biệt đối với những đối tượng như: Những người yếu thế trong xã hội, bộ phận dân cư nghèo, người dân không có đất, người già, phụ nữ, trẻ em, dân bản địa và người dân tộc thiểu số;
- XV. Đối với những dự án thực hiện giải phóng mặt bằng và di dân dưới 200 người, phải xây dựng kế hoạch di dân (bản sơ lược).

Ngoài những nguyên tắc chủ yếu trình bày ở trên, cần phải có thêm kế hoạch di dân, cơ chế thực hiện, cơ chế giám sát và đánh giá, lịch trình, kế hoạch vốn đầu tư cụ thể của từng dự án.

3) Sự khác biệt với “Hướng dẫn Xem xét Tác động Môi trường Xã hội của JICA”

Những nội dung cơ bản và những quy định có liên quan đến di dân ở Việt Nam đều được quy định trong Luật Đất Đai sửa đổi năm 2003 và trong những pháp lệnh có liên quan. Hơn nữa, những quy định thực thi chi tiết (Quyết định 108/2009/QĐ-UBND) tại thành phố Hà Nội nơi thực hiện dự án này đang được thực hiện nhằm nguyên tắc hóa những vấn đề được nêu ra trong “Hướng dẫn Xem xét Tác động Môi trường Xã hội của JICA” như: bồi thường, chính sách tái định cư, xử lý khiếu nại.

Tuy nhiên, do thành tích thực tế sau khi thực hiện các quy định không nhiều và có nhiều điểm không chắc chắn trong quá trình thực thi. Vì vậy, trong quá trình lập và thực hiện Kế hoạch Hành động Tái định cư (RAP) sau này, cần thiết phải tiến hành xác định một cách phù hợp đối với những vấn đề sau:

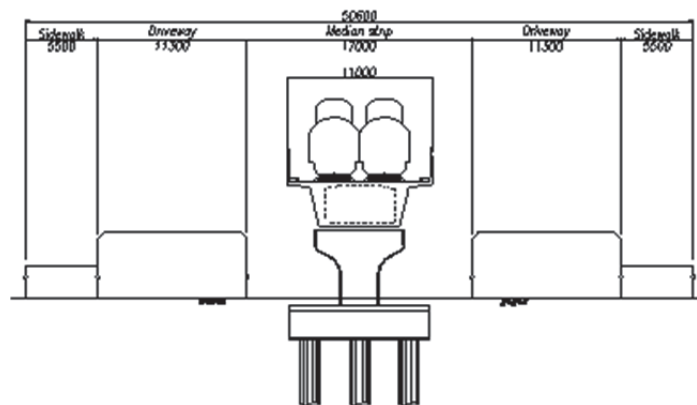
- Bồi thường đối với những người dân cư trú bất hợp pháp (định nghĩa trong những quy định liên quan đến luật đất đai và trong những quyết định của thành phố Hà Nội không rõ ràng).
- Xác nhận một cách chắc chắn việc thực thi (Thủ tục được giao cho Ủy ban Nhân dân cấp Quận (Huyện) và Xã nên cần phải xác định mức độ chính xác).
- Giám sát kế hoạch (Dự án xây dựng cầu Nhật Tân có thời gian trên 2 năm để thực hiện việc giám sát).

9.2.2 Mục đích của dự án và tính cần thiết của việc di dân

Như được trình bày trong hình 9.2.1 và hình 9.2.2, và hình 3.4.3, hình 3.4.4 của phần ” 3.4 Kế hoạch Xây dựng Công trình” (chương 3), để phù hợp với Quy hoạch chung của thành phố Hà Nội cả khu vực nội thành và khu vực ngoại thành của dự án, Tuyến đường sắt số 5 dự kiến đều được xây trong dải phân cách trung tâm sẵn có thuộc phần đất công.

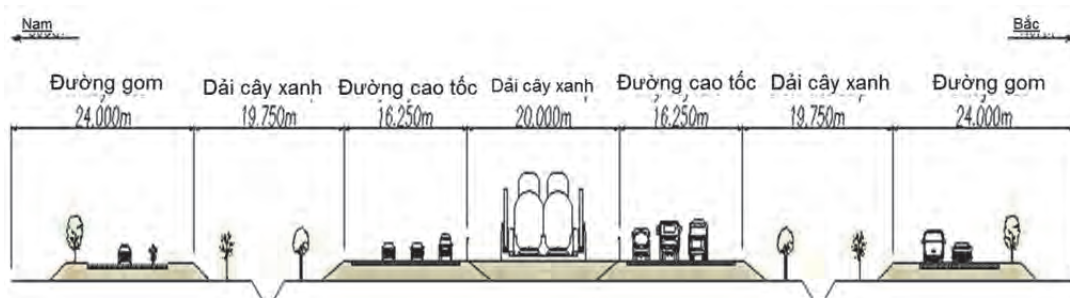
Trong khu vực nội thành, chiều rộng của cầu cao ở khu vực bình thường là 11m, khu vực nhà ga là 17m, nằm gọn trong lòng dải phân cách trung tâm. Trong khu vực ngoại thành, xây dựng theo kết cấu nền đắp thấp với chiều rộng 10,4m, khu vực nhà ga là 20m, nằm gọn trong lòng dải phân cách trung tâm.

Như vậy sẽ không phải thực hiện công tác di dân và giải phóng mặt bằng do xây dựng tuyến chính trong cả giai đoạn 1 và giai đoạn 2. (Tham khảo chi tiết về kết cấu trong phần “3.4 Kế hoạch Xây dựng Công trình”.)



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Hình 9.2.1 Mặt cắt ngang của đường bộ dự kiến xây dựng đường sắt đô thị



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Hình 9.2.2 Mặt cắt dọc đường dự kiến xây dựng đường sắt trong khu vực ngoại ô

Mặt khác, như được trình bày ở Hình 9.2.3, tại huyện Hoài Đức nơi dự kiến xây khu vực depo cần phải tiến hành giải phóng mặt bằng để xây dựng depo và tuyến nhánh ra vào depo. Vị trí đất dự kiến xây Depo sẽ phù hợp với Quy hoạch chung, dự kiến sẽ lựa chọn những vị trí đất nông nghiệp, còn đoạn nhánh nối depo dự kiến sẽ tránh khu vực nhà ở của người dân, nhưng vẫn cần phải thực hiện giải phóng mặt bằng.



Tên địa danh trong sơ đồ là tên Xã (Chỉ ghi những khu vực có liên quan đến khu vực Depo và đoạn nhánh nối depo)

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Hình 9.2.3 Phương án depo dự kiến và tuyến ra vào depo

Về tình hình thực tế của khu vực này như đã được trình bày trong Bảng 9.1.7, khu đất dự kiến xây dựng depo tuy không phải là khu vực dân cư nhưng là khu vực đất trồng lúa nước và đất canh tác nên sẽ có những người dân chịu ảnh hưởng (PAPs). Khu vực dự kiến xây tuyến ra vào Depo không có dân cư sinh sống, đất ở khu vực này giống với khu vực depo, chủ yếu là đất trồng lúa nước hoặc đất canh tác. Tuy nhiên, trong đoạn từ chính tuyến đến khúc cua có bán kính $R=200m$ có một công ty làm biển quảng cáo, và một phần của tòa nhà thuộc công ty này sẽ thuộc vào đối tượng bị di dời đi. Mặc dù không gây ảnh hưởng trực tiếp đến khu vực nhà dân nhưng trong trường hợp gây ảnh hưởng tới phần diện tích đất nông nghiệp và đất của nhà máy trong khu vực xây dựng tuyến, sẽ cần phải di dời và bồi thường thỏa đáng cho người dân

Phạm vi đối tượng thu hồi đất:

- Khu vực đối tượng: Huyện Hoài Đức
- Diện tích đất dự kiến xây depo: 172.000 m²
- Khu vực tuyến ra vào depo: 25.300 m²
- Số hộ dân trong diện di dời: Hiện tại không có hộ nào nằm trong diện trực tiếp phải di dời,
→ Ngoại trừ một nhà máy nằm trong khu vực nhánh nối depo.
- Số hộ không cần phải di dân nhưng cần phải di dời một phần đất: Cần phải khảo sát chi tiết hơn trong thời gian tới
→ Cần tính toán về khả năng phát sinh di dân gián tiếp trong quá trình khảo sát xã hội kinh tế khi lập RAP.

Ngoài ra, dự kiến sẽ xây 7 trạm biến điện dọc tuyến, tuy nhiên sẽ xây trong khu vực đất bên dưới cầu cạn hoặc bên trong khu vực đất công (khu đất trồng bên trong của đường bộ) nên sẽ không cần phải giải phóng mặt bằng.

9.2.3 Lý do không lập kế hoạch di dân

Như được đề cập trong phần “9.2.2 Mục tiêu của dự án và tính cần thiết của công tác di dân”, do khu vực chính tuyến sẽ xây trong khu vực đất của đường sắt có nên sẽ không có một kế hoạch di dân nào cần phải xây dựng.

9.2.4 Quy trình xây dựng và phê duyệt khung chính sách tái định cư

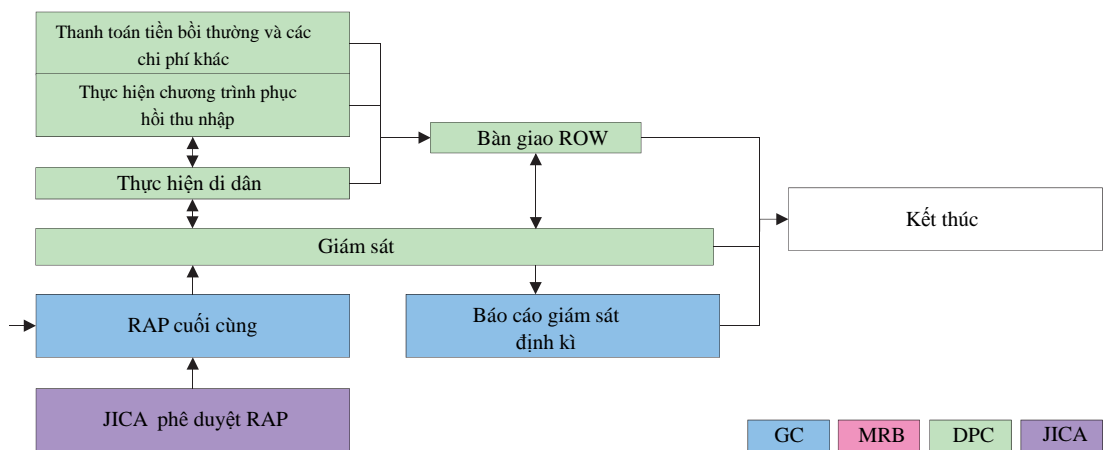
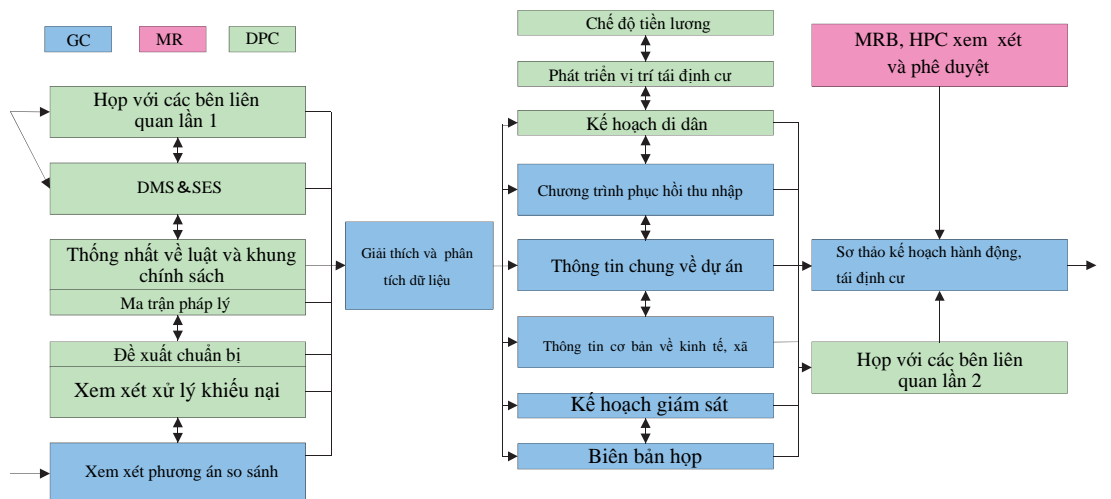
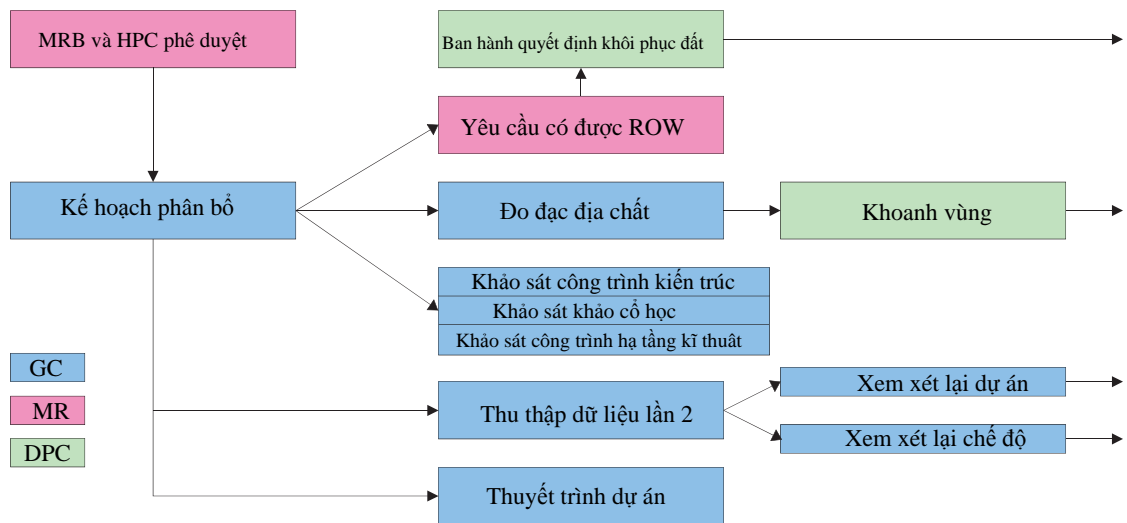
Ở Việt Nam và thành phố Hà Nội các thủ tục di dân được thực hiện dựa theo Luật Đất đai 13-2003-AH11 và Quyết định số 108/2009/QĐ-UBND của UBND thành phố Hà Nội về quy định về việc thực hiện chi tiết Luật Đất đai.

Như được đề cập trong phần “9.2.2 Mục tiêu của dự án và tính cần thiết của việc di dân”, vị trí đất dự kiến xây dựng Depot và đoạn nhánh nối vào khu vực này cần thiết phải thực hiện công tác giải phóng mặt bằng nên sẽ phải lập kế hoạch di dân. Tại thời điểm hiện tại, không phải tiến hành di dời nhà ở của người dân; tuy nhiên, khi thực hiện RAP cần thiết phải thực hiện các nghiên cứu xã hội và kinh tế một cách cụ thể để lập kế hoạch di dân trong đó bao gồm tính cần thiết của công tác di dân hay việc bồi thường do thực hiện di dời đất để phục vụ dự án (nhà máy).

Điều khoản tham chiếu (TOR) khảo sát như sau:

- Thành lập các cơ quan chịu trách nhiệm: Yêu cầu thành lập DCSRC (Hội đồng bồi thường, hỗ trợ, tái định cư cấp Quận (Huyện)) và CCSRC (Hội đồng bồi thường, hỗ trợ, tái định cư cấp Xã) là cơ quan đầu mối về công tác di dân đối với UBND thành phố Hà Nội
- Thực hiện điều tra tình hình xã hội: điều tra về dân số phải di chuyển, điều tra về tài sản và đất đai, điều tra hộ gia đình và cuộc sống, khảo sát giá mua lại, tiến hành các biện pháp đánh giá nhu cầu và v.v.
- Chuẩn bị CSR (Kế hoạch CSR): kế hoạch tái định cư phải được chuẩn bị bởi DCSRC, CCSRC

Sau khi lắng nghe ý kiến từ MRB - Chủ đầu tư Tuyến số 2 Hà Nội và nhà thầu chung của Tuyến số 2 Hà Nội, chúng tôi tóm tắt quy trình xây dựng và phê duyệt RAP như Hình 9.2.4 sau đây:



- ROW: Hành lang an toàn đường sắt (Right of way)
- Nguồn: Đoàn nghiên cứu soạn thảo dựa theo tài liệu của Tuyến số 2
 Hình 9.2.4 Biểu đồ RAP

9.2.5 Số lượng di dân dự kiến

Kết quả khảo sát tình hình đất đai của Huyện Hoài Đức, khu vực bị ảnh hưởng do giải phóng mặt bằng trong khu vực đất dự kiến xây Depo và đoạn nhánh nối depo (vị trí của các xã đối tượng tham khảo hình vẽ 9.2.3) sẽ được trình bày dưới bảng 9.2.1 sau đây:

Bảng 9.2.1 Tình hình đất

Thứ tự	Xã	Chiều dài tuyến	Diện tích di dời	Số hộ dân di dời	Mục đích sử dụng chính
1	Song Phương	2,2km	25.300m ²	Không có hộ nào. Tuy nhiên một cơ sở nằm trong khu vực đất nhà máy sẽ là đối tượng phải di dời đi (tham khảo bảng 9.1.7)	Khu vực đất nhà máy (trang thiết bị), đất trồng lúa nước, đất canh tác (chuối, cà chua, v.v.). Trong khu vực đất canh tác có một số các ngôi mộ
2	Tiền Yên	Đất Depo 172.000 m ²		Không có nhà dân	Đất trồng lúa nước
3	Đắc Sở			Không có nhà dân	Đất trồng lúa nước, đất canh tác (ngô)
4	Yên Sở			Không có nhà dân	Đất trồng lúa nước

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Như được trình bày như bảng trên, số hộ nhà dân sẽ bị di dời đi là 0 hộ, tuy nhiên sẽ phát sinh công tác giải phóng mặt bằng diện tích đất nông nghiệp vào khoảng 200,000m² tại 4 Xã có liên quan (đất trồng lúa nước, đất canh tác). Cơ sở của nhà máy thuộc vào đối tượng di dời trong đoạn nhánh nối depo như được trình bày trong Bảng 9.1.7. Tuy nhiên, do khả năng hiện tại cơ sở này không được sử dụng nên khi tiến hành điều tra tình hình xã hội cần thiết phải điều tra lắng nghe ý kiến xem chỉ cần di dời đi là đủ hay không. Ngoài ra, do ở khu vực xung quanh tuyến kết nối vào Depo có công trình kiến trúc và một số các ngôi mộ nên sau này khi thực hiện thiết lập ROW chi tiết cần phải xem xét sao cho không gây ra những ảnh hưởng gì nhỏ nhất.

9.2.6 Điều kiện cần thiết đối với những người được nhận bồi thường tổn thất tài sản và hưởng chính sách tái định cư.

Điều 42 Luật Đất đai có quy định đối tượng có quyền được nhận bồi thường trong trường hợp Nhà nước tiến hành thu hồi đất là những người có giấy chứng nhận sử dụng đất (Quy định điều 50 Luật Đất đai) hoặc những người có điều kiện nhận giấy chứng nhận sử dụng đất. Ngoài ra, Quyết định 108/2009/QĐ-UBND của UBND thành phố Hà Nội cũng có quy định về những trường hợp bồi thường đặc biệt cho những người đã sử dụng đất từ trước khi thực có quy định về Luật Đất đai hoặc những người sử dụng chưa thực hiện các thủ tục chuyển nhượng đất.

Như được nêu trong phần “9.2.5 Số lượng di dân dự kiến”, trong dự án lần này sẽ không có hộ dân bị di dời trực tiếp đi, tuy nhiên diện tích đất khoảng 200,000m² sẽ thuộc vào đối tượng đền bù. Các điều tra xã hội sẽ được thực hiện chi tiết khi thực hiện RAP để xác định ra những người cần phải có Chính sách Tái định cư (chủ đất, người đi thuê, người buôn bán, nhân viên làm việc trong nhà máy, người chiếm giữ đất bất hợp pháp v.v.). Lúc này, cũng sẽ cần thiết phải xác định số đối tượng chiếm dụng đất bất hợp pháp để cho họ vào đối tượng được bồi thường và nhận hỗ trợ với tư cách là PAP.

9.2.7 Xem xét thủ tục bồi thường tổn thất tài sản dựa trên chi phí thay thế hoàn chỉnh

Trong trường hợp Nhà nước Việt Nam tiến hành giải phóng mặt bằng vào mục đích công cộng, cần thực hiện bồi thường thiệt hại cho các tài sản mất mát theo quy định của Luật pháp. Trong dự án này cũng vậy các thủ tục tương tự sẽ được thực hiện trên cơ sở các Luật này.

Dưới đây là 3 loại bồi thường đối với nhà ở (điều 42 Luật Đất đai):

- Cấp nhà mới.
- Cấp đất để xây nhà mới.
- Bồi thường tiền để tự mua nhà mới.

Quyết định 108/2009/QĐ-UBND của UBND thành phố Hà Nội có quy định về số tiền bồi thường như sau:

(1) Chi phí bồi thường

- 1) Nhà ở: Bồi thường 100% dựa trên Bảng giá đất mới do UBND thành phố Hà Nội công bố.
- 2) Cơ quan: Hội đồng giải phóng mặt bằng Quận (Huyện) sẽ tính toán chi phí bồi thường (chi phí xây dựng công trình).

Tuy nhiên, chi phí bồi thường trong trường hợp không thực hiện công tác di dân mà chỉ thực hiện di dời sẽ được tính toán theo công thức sau:

- Chi phí bồi thường = Giá đất hiện tại + (chi phí xây dựng mới – Giá đất hiện tại) x 60%

(2) Các hỗ trợ liên quan đến di dân

Chủ sở hữu nhà ở bị di dời sẽ được hỗ trợ phần chi phí di dời trong phạm vi nội thành là 3,000,000VND/chủ sở hữu. Trường hợp di dời đến phạm vi ngoài thành phố sẽ được hỗ trợ 5,000,000VND/người sở hữu.

Về khu vực tái định cư sẽ được các DCSRC và CCSRC xem xét. Về cơ bản sẽ là nhà ở do Chính phủ chuẩn bị hoặc do cá nhân tự bỏ chi phí.

Ngoài ra, theo Quyết định 108/2009/QĐ-UBND của UBND thành phố Hà Nội cũng bao gồm cả nội dung bồi thường như hỗ trợ liên quan đến thuê nhà ở tạm thời.

Giá đất tại điều 55 Luật Đất đai sẽ được UBND cấp tỉnh hoặc thành phố thiết lập hàng năm, trường hợp của dự án này cũng sẽ sử dụng giá đất được UBND thành phố Hà Nội công bố hàng năm.

9.2.8 Chính sách tái định cư để cải thiện hoặc ít nhất là phục hồi mức sống cho các hộ dân so với trước khi di dân cho những đối tượng được hưởng chính sách tái định cư

Chương 4 Quyết định số 108/2009/QĐ-UBND của Ủy ban Nhân dân thành phố Hà Nội có quy định về các chính sách hỗ trợ như sau. Trong dự án này công tác hỗ trợ sẽ do CSRC thực hiện trên cơ sở các quy định của UBND thành phố Hà Nội.

(1) Hỗ trợ về ổn định cuộc sống và sinh hoạt

1) Đất nông nghiệp

Trường hợp bị thu hồi 30%~70% đất nông nghiệp và không phải tiến hành di dân sẽ được hỗ trợ để ổn định cuộc sống trong vòng 6 tháng. Trường hợp thực hiện di dân sẽ được hỗ trợ trong vòng 24 tháng.

Trường hợp bị thu hồi trên 70% đất nông nghiệp và không tiến hành di dân sẽ được hỗ trợ để ổn định cuộc sống trong 12 tháng. Trường hợp tiến hành di dân sẽ được hỗ trợ trong 24 tháng.

Các khoản tiền hỗ trợ này được tính toán theo số tiền tương ứng với 30 kg gạo (1 tháng) theo giá gạo bình quân được công bố ở thành phố Hà Nội tại thời điểm hỗ trợ.

2) Cơ quan

Trường hợp các hoạt động kinh doanh, sản xuất bị trì hoãn sẽ hỗ trợ 30% thu nhập bình quân 1 năm sau thuế (bình quân là 3 năm). Người lao động sẽ nhận được 6 tháng tiền trợ cấp thất nghiệp tạm thời.

(2) Hỗ trợ thay đổi việc làm

Tiến hành hỗ trợ thay đổi việc làm đối với những người gặp khó khăn trong việc tiếp tục làm nông nghiệp. Số tiền hỗ trợ tương ứng với 5 lần tiền đất được tính theo diện tích đất bị thu hồi.

9.2.9 Quyền hạn của tổ chức xử lý khiếu nại và thủ tục khiếu nại

Trong chương 8 của Quyết định số 108/2009/QĐ-UBND có quy định về việc xử lý đối với việc khiếu nại liên quan đến di dân như sau:

- Người dân thuộc đối tượng của PAPs có thể khiếu nại lên Ủy ban Nhân dân cấp Xã.
- Ủy ban Nhân dân Thành phố có trách nhiệm xử lý khiếu nại.
- Cơ quan có trách nhiệm trong việc xử lý khiếu nại được quy định theo như các giai đoạn sau:
 1. CCSRC → 2.DCSRC → 3.HPC → 4. Tòa án Quận (huyện)

(Trường hợp 30 ngày sau khi tiếp nhận khiếu nại mà vẫn chưa giải quyết được thì sẽ được xử lý theo từng bước như ghi trên) .

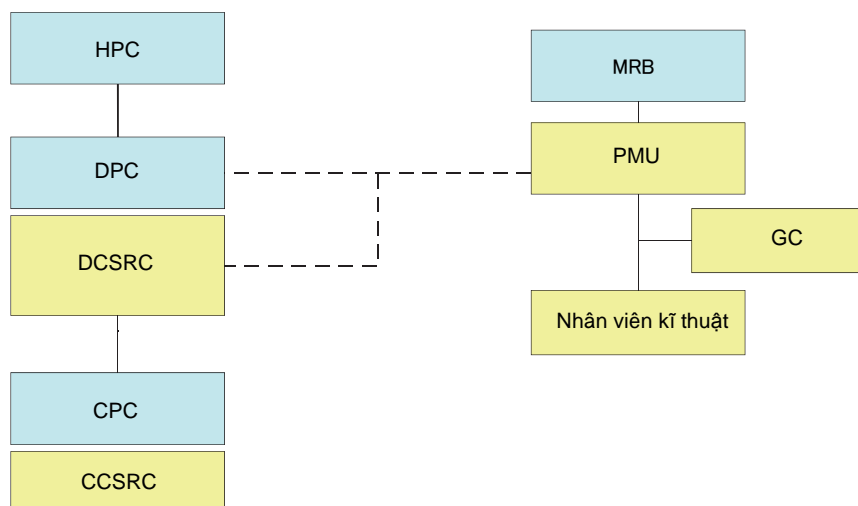
Trường hợp của dự án lần này, việc xử lý khiếu nại cũng sẽ được thực hiện trên cơ sở nguyên tắc như trên trên địa bàn Huyện Hoài Đức nơi dự kiến xây dựng Depot.

Ngoài ra, tại Tuyến đường sắt số 2, EMA (Cơ quan Giám sát Bên ngoài) là đơn vị kí hợp đồng với MRB sẽ thực hiện giám sát bên ngoài và xác nhận giải quyết khiếu nại. Đối với dự án tuyến này, chúng tôi cho rằng sẽ sớm xây dựng cơ chế giống như trên dưới sự chỉ đạo của MRB để có thể tiến hành một cách thuận lợi các thủ tục liên quan đến di dân.

9.2.10 Cơ quan có thẩm quyền thực hiện chức năng di dân

Theo Nghị định số 17/2006/NĐ-CP và Quyết định số 108/2009/QĐ-UBND, cơ quan có thẩm quyền thực hiện chức năng di dân tại thành phố Hà Nội là Ủy ban Nhân dân thành phố Hà Nội. Ủy ban Nhân dân thành phố Hà Nội sẽ chỉ thị việc thành lập các CSRC là cơ quan đối ứng trong việc di dân trong khu vực thực hiện dự án (Quận (Huyện), Xã).

Sau khi lắng nghe ý kiến của MRB - Chủ đầu tư Tuyến số 2 và Nhà thầu chung của Tuyến số 2 Hà Nội là tuyến được xây dựng trước tại Hà Nội, Đoàn nghiên cứu cho rằng các cơ quan có thẩm quyền trong công tác di dân sẽ như trình bày trong hình 9.2.5



Nguồn: Đoàn nghiên cứu xây dựng dựa theo tài liệu RAP

Hình 9.2.5 Cơ quan có thẩm quyền về di dân

Như có thể thấy trong sơ đồ, ở mỗi quận (huyện) sẽ thành lập 1 DCSRC (Hội đồng bồi thường, hỗ trợ, tái định cư cấp Quận (Huyện)) và ở mỗi xã sẽ thành lập 1 CCSRC (Hội đồng bồi thường, hỗ trợ, tái định cư cấp xã), việc bồi thường và di dân sẽ được thực hiện dưới sự quản lý của mỗi đơn vị này. Trong Quyết định 108/2009/QĐ-UBND có quy định rằng các CCSRC sẽ tổ chức các buổi lắng nghe ý kiến công khai đối với những người dân trong diện của PAPs và thông báo cho người dân ngay từ giai đoạn đầu.

9.2.11 Kế hoạch thực hiện bắt đầu công tác di dân sau khi kết thúc thanh toán bồi thường tổn thất tài sản

Khả năng di dời ở thời điểm hiện tại vẫn chưa rõ, tuy nhiên về kế hoạch thực hiện từ khi giải phóng mặt bằng cho đến khi di dân dự kiến sẽ là 3 năm và 8 tháng như được trình bày trong “Tài liệu đính kèm 1, Kế hoạch xây dựng tuyến đường sắt số 5”.

Bảng kế hoạch này được thiết lập sao cho phù hợp với giai đoạn sau khi đã được phê duyệt EIA và dự án PPP cho đến thời điểm bắt đầu đi vào thi công. Để có thể hoàn thiện công tác di dân một cách thuận lợi trong khoảng thời gian này, như đã trình bày trong phần “ 9.2.4 Xây dựng, quy trình phê duyệt kế hoạch di dân”, cần thiết phải yêu cầu xác định sớm ROW và yêu cầu UBND thành phố sớm thành lập các CSRC.

9.2.12 Chi phí và nguồn tài chính

Chi phí liên quan đến công tác di dân sẽ được tính toán cuối cùng sau khi đã khảo sát tình hình xã hội khi thực hiện RAP, bảng 9.2.2 sẽ trình bày về phần chi phí khái toán liên quan đến tái định cư trong dự án lần này ở thời điểm hiện tại.

Bảng 9.2.2 Chi phí khái toán liên quan đến tái định cư

Hạng mục chi phí	Đơn vị	Tỉ giá (VND)	Số lượng	Số tiền (triệu đồng)
I . Bồi thường tổn thất đất đai				
• Đất nông nghiệp	m ²	2.850.000 ¹⁾	20,000	57.000
II . Bồi thường tổn thất công trình				
• Cơ quan	m ²	2.663.503 ²⁾	700	1.864
III. Bồi thường tổn thất nông sản				
(Khoảng 0,5% của bồi thường đất nông nghiệp) ³⁾	Theo công thức		1	200
IV. Hỗ trợ				
(Khoảng 10% của bồi thường đất nông nghiệp) ³⁾	Theo công thức		1	5.700
V.Cộng				64.764
VI.Chi phí hành chính (9% của toàn bộ) ³⁾	Theo công thức		1	5.829
VII. Các chi phí khác				
• Chi phí dự phòng tự nhiên (15% của toàn bộ) ³⁾	Theo công thức		1	9.715
• Các chi phí dự phòng khác (15% của toàn bộ) ³⁾	Theo công thức		1	9.715
• Tổng cộng				90.023

1) Bảng giá đất trên địa bàn thành phố Hà Nội 2011 được UBND thành phố Hà Nội ban hành theo Quyết định 89/2001 QĐ-UBND ngày 28/12/2010

2) Theo 32/2010/QĐ-UBND

3) Thiết lập sau khi tham khảo RAP của Tuyến đường sắt số 2

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

9.2.13 Cơ chế giám sát bởi cơ quan thực hiện và cơ chế giám sát bởi tổ chức độc lập

Quyết định 108/2009/QĐ-UBND của UBND thành phố Hà Nội có quy định về trách nhiệm giám sát quá trình thực hiện các CSRC của UBND. Ngoài ra, tại Tuyến đường sắt số 2, EMA (Cơ quan Giám sát Bên ngoài) là đơn vị kí hợp đồng với MRB sẽ thực hiện giám sát bên ngoài và xác nhận giải quyết khiếu nại. Đối với dự án này, chúng tôi cho rằng sẽ sớm xây dựng cơ chế giống như trên dưới sự chỉ đạo của MRB để có thể tiến hành một cách thuận lợi các thủ tục liên quan đến công tác di dân.

Dự thảo Mẫu giám sát công tác di dân sẽ được trình bày ở Bảng 9.2.3

Bảng 9.2.3 Dự thảo Mẫu giám sát công tác di dân

Các hạng mục công việc tái định cư	Tổng cộng theo quy hoạch	Đơn vị	Tiến độ theo số lượng			Tiến độ theo %		Thời gian dự kiến hoàn thành	Cơ quan chuyên trách
			Trong quý	Cho tới quý cuối	Đến hết quý	Cho tới quý cuối	Đến hết quý		
Khởi động Kế hoạch Hành động Tái định cư (RAP)									MRB
Tuyển chọn Tư vấn		Công tháng							
Tiến hành Điều tra Dân số (bao gồm Khảo sát Kinh tế-Xã hội)									
Chấp thuận RAP			Ngày chấp thuận:						
Hoàn thiện danh mục PAP		Số lượng PAP							
Tiến độ Thực hiện Bồi thường		Số lượng HH							
Lô số 1		Số lượng HH							
Lô số 2		Số lượng HH							
Lô số 3		Số lượng HH							
Lô số 4		Số lượng HH							
Tiến độ Giải phóng Mặt bằng (Các lô)		ha							
Lô số 1		ha							
Lô số 2		ha							
Lô số 3		ha							
Lô số 4		ha							
Tiến độ Thay thế Tài sản (Các lô)		Số lượng HH							
Lô số 1		Số lượng HH							
Lô số 2		Số lượng HH							
Lô số 3		Số lượng HH							
Lô số 4		ha							
Tiến độ Di dân (Các lô)		Số lượng HH							
Lô số 1		Số lượng HH							
Lô số 2		Số lượng HH							
Lô số 3		Số lượng HH							
Lô số 4		ha							

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

9.2.14 Biện pháp đảm bảo việc tham gia của người dân từ khi lập kế hoạch cho đến khi thực hiện kế hoạch di dân

Như trình bày trong phần “9.2.10 Cơ quan có thẩm quyền thực hiện chức năng di dân”, CCSRC ở cấp Xã sẽ là cơ quan đầu mối thực hiện công tác di dân, và đảm bảo khả năng tham gia của người dân, bao gồm các hoạt động: tổ chức các buổi lắng ý kiến công khai đối với PAPs ngay từ giai đoạn đầu. Tuy nhiên, do có những điểm vẫn chưa rõ đối với những thành tích thực tế trong những khu vực thực hiện dự án nên như trình bày trong phần “9.2.13 Cơ chế giám sát bởi cơ quan thực hiện và cơ chế giám sát bởi tổ chức động lập”, sẽ cần phải có giám sát thực hiện bởi Cơ quan giám sát bên ngoài (EMA)

9.3 Xây dựng Dự thảo Danh mục Kiểm tra Môi trường

Bảng 9.3.1 sau đây sẽ trình bày về dự thảo danh mục kiểm tra môi trường trong báo cáo lần này sau khi đã tham khảo danh mục kiểm tra môi trường của “Hướng dẫn Xem xét Tác động Môi trường của JICA” (mục 8. Đường sắt)

Bảng 9.3.1 Danh mục kiểm tra môi trường

Nội dung đánh giá tác động môi trường	Nội dung kiểm tra	Có:Y Không:N	Chi tiết các xem xét môi trường xã hội
1 Cấp phép và giải trình			
1 Cấp phép EIA và môi trường	<p>(a) Đã xây dựng xong báo cáo đánh giá tác động môi trường (Báo cáo EIA) chưa?</p> <p>(b) Báo cáo EIA đã được chính phủ nước sở tại phê duyệt chưa?</p> <p>(c) Phê duyệt Báo cáo EIA có kèm theo điều kiện đi kèm không? Trong trường hợp có những điều kiện đi kèm, có thỏa mãn các điều kiện đó không?</p> <p>(d) Ngoài ra đã nhận được sự cấp phép liên quan đến vấn đề môi trường từ cơ quan có thẩm quyền trong trường hợp cần thiết chưa?</p>	<p>(a)N (b)N (c)N (d)N</p>	<p>(a)(b)(c) Vào tháng 9 năm 2012 Cơ quan đầu mối VNRA thực hiện EIA, hiện nay đang lập báo cáo EIA như sau: - Đơn nhận thực hiện: Trung tâm Khoa học Công nghệ và Bảo vệ Môi trường Giao thông Vận tải. - Thời hạn hợp đồng: Đến cuối tháng 1 năm 2013. (d) Chi có cấp phép liên quan đến môi trường đối với EIA</p>
2 Thuyết trình cho các bên liên quan	<p>(a) Thông tin về nội dung và những tác động môi trường từ dự án có được công khai và giải trình thích hợp cho những bên liên quan không? Có nhận được sự đồng thuận không?</p> <p>(b) Ý kiến từ người dân có được phản ánh vào trong nội dung của dự án không?</p>	<p>(a)N (b)N</p>	<p>(a) Theo “Hướng dẫn Xem xét Đánh giá Tác động Môi trường của JICA” và quy định của Việt Nam, ở giai đoạn thực hiện Báo cáo EIA phải tổ chức các buổi lắng nghe ý kiến công khai vào 2 thời điểm (giai đoạn xây dựng dự thảo báo cáo cuối kì). Tuy nhiên trước đó sẽ yêu cầu đến cơ quan đầu mối để thực hiện buổi thuyết trình về dự án. Thời gian thực hiện sẽ được xem xét ứng với mức độ hoàn thiện của kế hoạch thực hiện dự án. (b) Cần thiết phải thảo luận sớm với các bên liên quan, dựa vào các ý kiến của người dân để xây dựng chi tiết kế hoạch dự án.</p>
3 Xem xét các phương án so sánh	<p>(a) Có xem xét các phương án so sánh các phương án trong dự án không (khi xem xét bao gồm cả các nội dung liên quan đến môi trường, xã hội)?</p>	<p>(a)Y</p>	<p>(a) Trong khu vực nội thành đã tiến hành xem xét và so sánh về mặt môi trường, xã hội đối với phương án thay thế là phương án đi ngầm (Nội dung chi tiết tham khảo phần 9.1.4).</p>

Nội dung đánh giá tác động môi trường	Nội dung kiểm tra	Có:Y Không:N	Chi tiết các xem xét môi trường xã hội
2 Biện pháp chống ô nhiễm nước			
1 Chất lượng nước	(a) Chất lượng nước của khu vực nước hạ lưu có bị xấu đi do đất chảy từ lớp đất mặt lộ thiên của phần nền đắp hoặc phần nền đào không? (b) Nước thải từ khu vực nhà ga hay khu vực để-pô có phù hợp với tiêu chuẩn về nước thải của nước sở tại hay không? Ngoài ra, có phát sinh khu vực nước thải không phù hợp với tiêu chuẩn môi trường của nước sở tại không?	(a)N (b)N	(a) Vì vấn đề an toàn chạy tàu, sẽ không lập kế hoạch cấu tạo tuyền gây ra tình trạng đất chảy. Tuy nhiên do có những khu vực nền đắp và nền đào nên cần phải đưa ra các biện pháp phòng chống cụ thể khi lập kế hoạch thiết kế chi tiết. (b) Do ở Việt Nam có những quy định phạt do thải nước ô nhiễm nên cần thiết phải lập kế hoạch xây dựng de-po sao cho nước thải từ khu vực de-po phù hợp với tiêu chuẩn về nước thải của Việt Nam.
2 Chất thải	(a) Chất thải từ nhà ga hay từ de-po có được xử lý một cách phù hợp theo như tiêu chuẩn của nước sở tại không?	(a)Y	(a) Trong tương lai, khi lập kế hoạch chi tiết cần phải đưa vào các biện pháp xử lý phù hợp đối với chất thải từ nhà ga hoặc khu vực de-po theo như các quy định của Việt Nam.
3 Tiếng ồn, rung động	(a) Tiếng ồn và độ rung do tàu có phù hợp với các tiêu chuẩn của nước sở tại không?	(a)N	(a) Do Việt Nam chưa có những quy định tiêu chuẩn về tiếng ồn và độ rung đối với đường sắt nên khi thực hiện Báo cáo EIA cần phải tham khảo tiêu chuẩn liên quan của Nhật Bản (Ban ngày 60dB, ban đêm 55dB) và xem xét biện pháp đảm bảo an toàn (Xây tường cách âm).
4 Lún nền đất	(a) Có lo ngại gây ra lún nền đất do hút một lượng lớn nước ngầm không (đặc biệt là trường hợp đường sắt đi ngầm)?	(a)N	(a) Không có lo ngại đến việc gây lún nền đất vì thực hiện xây dựng theo phương án đi trên cao + đi ngầm. Tuy nhiên trường hợp trong tương lai khi phải sử dụng một lượng lớn nước ngầm để làm nước rửa trong khu vực de-po cần phải xem xét sao cho không gây lún nền đất.
3 Môi trường tự nhiên			
1 Khu bảo tồn	(a) Vị trí dự kiến xây dựng dự án có nằm trong khu bảo tồn được quy định theo luật pháp của nước sở tại hay điều ước quốc tế không? Dự án có gây ra những tác động đến khu bảo tồn không?	(a)N	(a) Gần khu vực dự án không có khu bảo tồn được Việt Nam hay được công nhận theo điều ước quốc tế.
2 Hệ sinh thái	(a) Khu vực đất dự kiến xây dựng dự án có rừng nguyên sinh, rừng tự nhiên nhiệt đới, khu vực sinh sống sinh thái học quan trọng (ám tiêu san hô,	(a)N	(a)(b)(c)(f) Do dự án này được xây trên dải phân cách trung tâm sẵn có nên sẽ không gây ra những ảnh hưởng đến hệ sinh thái. Khu vực dự

Nội dung đánh giá tác động môi trường	Nội dung kiểm tra	Có:Y Không:N	Chi tiết các xem xét môi trường xã hội
	<p>vùng đầm lầy ngập mặn, bãi lợ do thủy triều không?</p> <p>(b) Khu vực dự kiến xây dựng tuyến có nằm trong khu vực sinh sống của các loài động vật quý hiếm cần phải bảo tồn theo luật pháp của nước sở tại và theo điều ước quốc tế không?</p> <p>(c) Có thực hiện những biện pháp làm giảm tác động đến hệ sinh thái trong trường hợp quan ngại có những tác động lớn đến hệ sinh thái không?</p> <p>(d) Có thực hiện các biện pháp sao cho không chặn đường di chuyển của động vật hoang, gia cầm, hay các biện pháp đối với việc chia rẽ khu vực sinh sống của động vật, các biện pháp xử lý đối với các vụ tai nạn giao thông do động vật đâm vào tàu hoặc các phương tiện giao thông khác không?</p> <p>(e) Có gây ra phá hủy rừng, săn bắt trộm, sa mạc hóa, khô hạn của khu vực đầm lầy do có dự án đường sắt không? Có lo ngại rằng việc xuất hiện của loài ngoại lai, các loài còn trùng gây bệnh sẽ làm phá vỡ hệ sinh thái không? Có chuẩn bị những đối sách đối với vấn đề này không?</p> <p>(f) Trường hợp xây đường sắt ở những khu vực chưa phát triển liệu có gây ra những tổn hại đối với môi trường tự nhiên cùng sự phát triển của những khu vực mới không?</p>	<p>(b)N (c)N (d)N (e)N (f)N</p>	<p>kiến xây dựng đề-pô hiện đang được người dân sử dụng làm đất nông nghiệp nên có độ phủ tự nhiên thấp, chính vì vậy sẽ không có ảnh hưởng nào đến hệ sinh thái.</p> <p>(d) Khu vực ngoại thành sẽ được xây với kết cấu đi trên mặt đất trên dải phân cách trung tâm Đại Lộ Thăng Long, tại đây sẽ lắp đặt những cửa chắn chống xâm nhập nhằm đảm bảo an toàn chạy tàu nên sẽ không có những có những ảnh hưởng do động vật hoang xâm nhập vào.</p> <p>(e) Khu vực thực hiện dự án có hệ sinh thái nghèo nàn nên không có những ảnh hưởng đối với hệ sinh thái do thực hiện dự án.</p>
3	<p>(a) Việc thay đổi địa hình, xây dựng mới những kết cấu hầm v.v.. có gây ra những ảnh hưởng xấu đến dòng chảy của nước mặt và nước ngầm không?</p>	(a)N	<p>(a) Do không có kế hoạch xây dựng kết cấu hầm hay thay đổi địa chất với quy mô lớn nên không có vấn đề về thủy quyền. Tuy nhiên, sau này trong những trường hợp phải xây chân cầu ở dưới sông hay trường hợp hút một lượng lớn nước ngầm, cần phải xem xét các tác động đối với nước mặt hay nước ngầm và những biện pháp giảm thiểu tác động.</p>

Nội dung đánh giá tác động môi trường	Nội dung kiểm tra	Có:Y Không:N	Chi tiết các xem xét môi trường xã hội
4 Địa hình, địa chất	<p>(a) Có trường hợp nào địa chất kém có thể gây ra lở đất hay sụt đất ở đường ray không? Trong trường hợp địa chất không tốt, có cần nhắc đến biện pháp thi công thích hợp không?</p> <p>(b) Có gây ra lở đất hay sụt đất do thực hiện công tác xây dựng như đắp nền hoặc đào nền không? Có cần nhắc đến các biện pháp phù hợp để chống sụt và lở đất không?</p> <p>(c) Có gây ra đất chảy từ phần nền đắp, nền đào, bãi thải đất hay bãi lấy đất không? Có thực hiện các biện pháp thích hợp để chống đất chảy không?</p>	(a)Y (b)N (c)Y	<p>(a) Khi xây dựng Đại Lộ Thăng Long, đã xác định được một số nơi có địa hình Karst (đá vôi). Đây không phải là địa hình gây ra lở đất tuy nhiên cần phải đưa vào cân nhắc khi lập kế hoạch thi công.</p> <p>(b) Không thực hiện đắp đất và đào đất với quy mô lớn gây sụt đất hay lở đất.</p> <p>(c) Không xây dựng kết cấu nền đắp, nền đào hay bãi thải đất có quy mô lớn, tuy nhiên trong giai đoạn thiết kế cần phải xem xét các biện pháp phòng tránh đất chảy.</p>
4 Môi trường xã hội	1 Di dân	(a)Y (b)Y (c)Y (d)Y (e)N (f)N (g)Y (h)N (i)N (j)Y	<p>(a) Trong phạm vi kế hoạch tuyến (3.1), cố gắng hết sức sao cho không phải di dân trực tiếp, tuy nhiên có khả năng sẽ phát sinh di dân không tự nguyện do thu hồi khu vực đất nông nghiệp dự kiến để xây dựng depot và vùng ra vào depot.</p> <p>(b) Theo một số những quy định trong Luật Đất Đai và các pháp lệnh có liên quan, bắt buộc phải giải trình về chính sách bồi thường và tái định cư trước khi di dân, chính vì vậy sẽ tổ chức các buổi thuyết trình sau khi lập kế hoạch di dân.</p> <p>(c) Dựa theo các quy định trong Luật Đất Đai và các nghị định liên quan, thực hiện các cuộc điều tra về di dân và lập ra kế hoạch di dân bao gồm các nội dung như việc bồi thường theo chi phí thay thế, khôi phục lại nền tảng cuộc sống sau khi di dân</p> <p>(d) Tiền bồi thường sẽ được trả trước khi di dân, tuy nhiên vẫn cần thiết phải xây dựng một cơ chế thực hiện để không làm đình trệ việc chi trả.</p> <p>(e) Nguyên tắc bồi thường được quy định trong Luật Đất đai và các pháp lệnh liên quan(f) Trong tương lai, sau khi thực hiện các nghiên cứu các yếu tố kinh tế và xã hội, cần yêu cầu các cơ quan liên quan thực hiện các biện pháp cân nhắc phù hợp với các đối</p>

Nội dung đánh giá tác động môi trường	Nội dung kiểm tra	Có:Y Không:N	Chi tiết các xem xét môi trường xã hội
	<p>(g) Có nhận được sự thỏa thuận về vấn đề di dân trước khi tiến hành di dân không?</p> <p>(h) Có xây dựng cơ chế để thực hiện một cách thích hợp công tác di dân không? Có đầy đủ khả năng thực hiện và có ngân sách không?</p> <p>(i) Có lập kế hoạch giám sát những ảnh hưởng do di dân không?</p> <p>(j) Có xây dựng cơ chế xử lý khiếu nại không?</p>		<p>tương yếu thế trong xã hội.</p> <p>(g) Dựa theo các quy định trong Luật Đất Đai và các nghị định liên quan, cần phải hợp tác với các cơ quan liên quan để thúc đẩy dự án sao cho có thể nhận được sự đồng thuận về việc di dân mà theo nguyên tắc cần phải đạt được trước khi thực hiện công tác này.</p> <p>(h)(i) Do năng lực đảm nhiệm công tác di dân của thành phố Hà Nội (Huyện, Xã) không vững nên cần thiết phải được giám sát bởi cơ quan EMA (Cơ quan Giám sát Bên ngoài).</p> <p>(j) Xây dựng cơ chế xử lý khiếu nại dựa theo các quy định trong Luật Đất đai và các nghị định có liên quan.</p>
2	<p>(a) Đường sắt mới xây dựng có tác động đến các phương tiện giao thông sẵn có và cuộc sống của những người tham gia các hệ thống giao thông đó không? Có gây ra sự thay đổi lớn trong cách thức sử dụng đất và phương thức kiếm sống hay thất nghiệp không? Có lập kế hoạch can nhắc đến việc giảm thiểu tác động không?</p> <p>(b) Có những tác động xấu nào khác đến cuộc sống của người dân do thực hiện dự án không? Trường hợp cần thiết có can nhắc đến các biện pháp làm giảm thiểu các tác động không?</p> <p>(c) Có những rủi ro phát sinh bệnh tật (bao gồm cả bệnh truyền nhiễm như HIV) do việc nhập cư từ những khu vực khác đến không? Có can nhắc đến sự cần thiết của dịch vụ y tế cộng đồng thích hợp hay không?</p> <p>(d) Có gây ra những tác động xấu đến giao thông đường bộ của khu vực xung quanh do xây dựng dự</p>	<p>(a)Y (b)N (c)Y (d)Y,N (e)N (f)Y</p>	<p>(a) Hiện nay hệ thống xe buýt đang được vận hành trong khu vực dự kiến xây dựng đường sắt. Tuy nhiên cần thiết phải yêu cầu các cơ quan liên quan để có thể xây dựng một mạng lưới xe buýt với trung tâm là các ga đường sắt. Sẽ có sự thay đổi lớn trong việc sử dụng đất và phương thức kiếm sống trong khu vực dự kiến xây dựng depo nên cần thiết phải có sự quan tâm sát sao tới khu vực này.</p> <p>(b) Không có tác động nào khác tới cuộc sống của dân cư quanh vùng.</p> <p>(c) Rủi ro về bệnh truyền nhiễm như HIV rất cao do sự chuyển đến của những người lao động từ những khu vực khác nên cho tới trước giai đoạn thực hiện dự án, cần thiết phải xem xét các biện pháp ứng phó và can nhắc đối với vấn đề sức khỏe cộng đồng.</p> <p>(d) Do có những quan ngại rằng việc tác động sẽ trở nên trầm trọng hơn do chạy đầu máy toa xe phục vụ công trình khi thi công nên cần thiết phải có các biện pháp như phân chia đều các công trình. Sau khi đưa vào sử dụng đường sắt sẽ góp phần làm giảm ùn tắc giao thông.</p>

Nội dung đánh giá tác động môi trường	Nội dung kiểm tra	Có:Y Không:N	Chi tiết các xem xét môi trường xã hội
	<p>án không? (gia tăng tác đường và các vụ tai nạn giao thông v..v)</p> <p>(e) Tuyến đường sắt có gây ra những trở ngại gì đối với việc di chuyển của người dân không?</p> <p>(f) Có gây ra những trở ngại về ảnh sáng mặt trời hay làm nhiễu loạn sóng điện do các công trình xây dựng đường sắt (cầu cạn) không?</p>		<p>(e) Cả khu vực nội thành lẫn khu vực ngoại thành về nguyên tắc sẽ xây dựng ở dải phân cách giữa sẵn có nên sẽ không gây ra những trở ngại đối với việc di chuyển người dân. Tuy nhiên, do có khả năng gây ra những trở ngại đến việc đi lại của người dân do xây dựng khu vực depo hoặc khu vực ra vào depo nên cần phải xem xét xây dựng đường phục vụ cho việc đi lại của người dân.</p> <p>(f) Cầu cao trong khu vực nội thành được xây bằng hoặc thấp hơn so với các tòa nhà xung quanh và được xây trong giải phân cách trung tâm sẵn có nên hầu như không chặn ánh sáng mặt trời hay làm nhiễu loạn sóng điện.</p>
3	Di sản văn hóa	(a)N	(a) Không có di sản văn hóa nào xung quanh khu vực xây dựng dự án này.
4	Cảnh quan	(a)Y	(a) Thành phố Hà Nội hết sức chú ý đến vấn đề cảnh quan chính vì vậy việc xây dựng những cây cầu trên cao sẽ gây ảnh hưởng lớn. Vì vậy, ngay từ giai đoạn lập kế hoạch cần phải có những biện pháp như sử dụng các thiết kế có cân nhắc đến cảnh quan.
5	Dân tộc thiểu số, dân bản địa	(a)N (b)N	(a)(b) Không xác định được có người dân bản địa và người dân tộc thiểu số.
6	Môi trường làm việc	(a)Y (b)Y (c)Y (d)Y	(a)(b)(c)(d) Theo Luật của Việt Nam về môi trường lao động cần phải phân chia nghĩa vụ cho những nhà thầu phụ xây dựng để việc thi công công trình xây dựng được diễn ra phù hợp.

Nội dung đánh giá tác động môi trường	Nội dung kiểm tra	Có:Y Không:N	Chi tiết các xem xét môi trường xã hội
	<p>phòng chống tai nạn lao động hay quản lý chất nguy hiểm không?</p> <p>(c) Có lập kế hoạch và thực hiện các biện pháp liên quan đến phần mềm đối với những người có liên quan đến dự án như lập kế hoạch an toàn vệ sinh, thực hiện đào tạo an toàn cho nhân viên (bao gồm cả an toàn giao thông và vệ sinh công cộng) không?</p> <p>(d) Có thực hiện các biện pháp thích hợp sao cho các nhân viên bảo vệ của dự án không gây xâm hại đến sự an toàn của người liên quan đến dự án và người dân địa phương không?</p>		
5 Khác	<p>1 Những tác động trong khi xây dựng</p> <p>(a) Có chuẩn bị sẵn các biện pháp làm giảm thiểu ô nhiễm trong quá trình xây dựng (tiếng ồn, độ rung, ô nhiễm nước, bụi, khí thải, chất thải v.v..) không?</p> <p>(b) Có gây ra những tác động môi trường xấu đối với môi trường tự nhiên (hệ sinh thái) do thi xây dựng công trình không? Có chuẩn bị sẵn những biện pháp làm giảm tác động môi trường không?</p> <p>(c) Có gây ra những tác động xấu đến môi trường xã hội do thi công công trình không? Có chuẩn bị sẵn những biện pháp làm giảm tác động môi trường không?</p> <p>(d) Có gây ra tác động do thi công công trình không? Có chuẩn bị sẵn những biện pháp làm giảm tác động môi trường không?</p>	<p>(a)Y (b)N (c)Y (d)Y</p>	<p>(a) Để làm giảm ô nhiễm trong thời gian thi công cần phải có những cân nhắc ngay từ giai đoạn lập kế hoạch sao cho các biện pháp làm giảm ô nhiễm như được trình bày trong phần 9.1.13 được thực thi một cách chắc chắn.</p> <p>(b) Do dự án này được xây trên dải phân cách trung tâm của đường bộ có sẵn nên sẽ không gây ra những tác động đến hệ sinh thái do thi công công trình. Do khu đất dự kiến xây dựng depo hiện đang được người dân sử dụng làm đất nông nghiệp nên có độ phù tự nhiên thấp, vì vậy nên hầu như không có những tác động đến hệ sinh thái.</p> <p>(c)(d) Do trong quá trình thi công công trình có thể có gây ra những tác động tạm thời đến môi trường xã hội như ồn tắc đường nên cần phải thực hiện các biện pháp cân nhắc ngay từ giai đoạn lập kế hoạch sao cho các biện pháp làm giảm các tác động môi trường như được trình bày trong bảng 9.1.13 được thực hiện một cách chắc chắn.</p>

Nội dung đánh giá tác động môi trường	Nội dung kiểm tra	Có:Y Không:N	Chi tiết các xem xét môi trường xã hội
2 Giám sát	<p>(a) Trong số các hạng mục môi trường ghi ở phần trên có lập kế hoạch và thực hiện giám sát được Chủ dự án thực hiện đối với các hạng mục được cho rằng sẽ gây ra những tác động môi trường không?</p> <p>(b) Nội dung, phương pháp và mức độ thực hiện của kế hoạch có được đánh giá là phù hợp không?</p> <p>(c) Có thành lập ra cơ chế giám sát Chủ dự án được thực hiện bởi Chủ dự án không? (tổ chức, nhân viên, máy móc, ngân sách và tính liên tục hoạt động này)</p> <p>(d) Có quy định về phương pháp và tần suất báo cáo của Chủ dự án đối với các cơ quan liên quan có thẩm quyền không?</p>	(a)Y (b)Y (c)Y (d)N	(a)(b)(c)(d) Dự thảo kế hoạch giám sát như được ghi trong Bảng 9.1.5 khi thực hiện EIA sau này cần phải được xem xét lại và cụ thể hóa hơn nữa tương ứng với mức độ tác động.
6 Các điểm cần lưu ý Tham khảo các danh mục kiểm tra môi trường khác	<p>(a) Trong trường hợp cần thiết, sẽ bổ sung thêm các hạng mục vào danh mục đánh giá liên quan đến âm nghiệp (trường hợp chặt gỗ với quy mô lớn v.v.)</p> <p>(b) Trong trường hợp cần thiết, sẽ bổ sung thêm các hạng mục vào danh mục đánh giá liên quan đến trạm biến áp và cấp điện (trường hợp có xây dựng các trạm biến áp và trạm cấp điện v.v.)</p>	(a)N (b)N	<p>(a) Không chặt gỗ với quy mô lớn.</p> <p>(b) Việc truyền điện sẽ được ủy thác cho công ty điện lực, các trạm biến áp sẽ được xây dựng ở bên trong khu đất công.</p>
Chú ý khi sử dụng danh sách kiểm tra môi trường	(a) Trong trường hợp cần thiết, phải xác định những tác động đối với vấn đề môi trường có quy mô vượt qua biên giới Việt Nam hoặc có quy mô trái đất (trường hợp có những yếu tố liên quan đến các vấn đề như: xử lý chất thải với quy mô vượt qua biên giới Việt Nam, mưa axit, phá hủy tầng ozon, sự nóng lên của trái đất v.v.)	(a)Y	(a) Cần phải nỗ lực từ giai đoạn lập kế hoạch đối với vấn đề phòng chống sự nóng lên của trái đất như cân nhắc các nguyên vật liệu sử dụng, v.v.

Nguồn: Đoàn nghiên cứu