

**Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam  
Ủy ban Nhân dân Tỉnh Quảng Ninh**

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**

**NGHIÊN CỨU CHUẨN BỊ  
DỰ ÁN XÂY DỰNG CẦU BẠCH ĐẰNG  
TRÊN ĐƯỜNG HẠ LONG- HẢI PHÒNG  
(DỰ ÁN CƠ SỞ HẠ TẦNG THEO HÌNH  
THỨC PPP)**

**BÁO CÁO GIỮA KỲ**

**Tháng 2 Năm Bình Thành 27  
(Năm 2015)**

**CƠ QUAN HỢP TÁC QUỐC TẾ NHẬT BẢN  
(JICA)**

**Công ty SE  
Công ty TNHH Cơ sở hạ tầng IHI  
Viện Nghiên cứu Mitsubishi  
Viện Phát triển Hạ tầng - Nhật Bản**

OS
CR (10)
15-011



Bản đồ vị trí đối tượng khảo sát



	Đường biên giới, ranh giới các tỉnh
	Đô thị chính
	Quốc lộ
	Đường Hà Nội – Hải Phòng (Dự kiến hoàn thành vào cuối năm 2015)
	Đường Hạ Long – Hải Phòng (Kéo dài khoảng 25 km)





## Tóm lược

### 1. Lời nói đầu (Chương 1, chương 2)

Tuyến đường Hạ Long - Hải Phòng (chiều dài khoảng 25 km) là một trong các tuyến đường hình thành vành đai tam giác kinh tế trọng điểm phía Bắc (Hà Nội, Hải Phòng, Quảng Ninh) của Việt Nam, với tầm quan trọng đó, tuyến đường đã được đưa vào “Quyết định điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 (Quyết định 356/QĐ-TTg)” được Thủ tướng phê duyệt vào tháng 2/2013.

Dự án xây dựng cầu Bạch Đằng đối tượng của nghiên cứu lần này là dự án xây dựng – vận hành – quản lý bảo trì cầu Bạch Đằng và đường dẫn dài khoảng 5 km về phía Hải Phòng thuộc tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng theo hình thức BOT. Phân đoạn đường khoảng 20 km phía Hạ Long đã được khởi công vào ngày 13/9/2014 như là dự án đầu tư công từ nguồn vốn ngân sách của tỉnh Quảng Ninh.

Hoạt động triển khai dự án này của doanh nghiệp Nhật Bản được đánh dấu bằng Biên bản ghi nhớ về việc hợp tác thực hiện dự án được ký kết vào ngày 9/4/2012 giữa UBND tỉnh Quảng Ninh và Tập đoàn SE, từ đó việc nghiên cứu dự án được xúc tiến, , xúc tiến thảo luận nhằm thực hiện dự án, và hai bên đã ký kết hợp đồng ký tắt vào tháng 9/2013.

Mục đích của nghiên cứu này được trình bày như dưới đây:

- Xem xét tính khả thi của dự án đầu tư tư nhân này thông qua việc xác nhận môi trường đầu tư tư nhân, khảo sát dự báo nhu cầu, xem xét phạm vi dự án công-tư, phân tích tài chính, phân tích rủi ro, kiểm chứng và thực hiện đánh giá kỹ thuật, tác động đến môi trường xã hội, lập điều kiện khung hỗ trợ của chính phủ, thăm dò ý kiến thị trường, v.v... và đề xuất phương thức dự án thích hợp nhất
- Soạn thảo (dự thảo) bản điều khoản đầu tư về điều kiện chủ yếu của hợp đồng liên quan đến dự án và (dự thảo) bản điều khoản đầu tư về bảo lãnh của Chính phủ

### 2. Nắm bắt hiện trạng môi trường dự án (Chương 3)

Nội dung của nghiên cứu giai đoạn trước liên quan đến dự án, đã khảo sát về quyền hạn và nghĩa vụ của các bên liên quan phía Việt Nam, cơ chế pháp lý (hệ thống pháp luật, đường bộ, PPP, chính sách thuế), hiện trạng phân đoạn đường 20 km phía Hạ Long thuộc tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng, xu hướng dự án PPP/BOT trong những năm gần đây.

Tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng được ủy quyền cho UBND tỉnh Quảng Ninh làm chủ dự án căn cứ theo 8695/VPCP-KTN do Văn phòng Chính phủ ban hành ngày 4/12/2009, và Tỉnh cũng đang xúc tiến các thủ tục nhằm thực hiện dự án một cách chủ động, nhưng về cấp độ thì đây là một dự án cấp quốc gia và là dự án đường cao tốc, điều này cũng đã được xác nhận qua kết quả

tham vấn với các cơ quan hữu quan .

Ngoài ra, dự án này do hoàn tất thủ tục chỉ định nhà đầu tư và của hợp đồng ký tắt của dự án này đã hoàn tất, nên trong nghiên cứu lần này, trong khuôn khổ giới hạn xác nhận dự thảo nghị định PPP mới (ngày 21/7/2014) đang trong quá trình xây dựng chính lý chúng tôi cho rằng luật PPP mới sẽ không được áp dụng cho dự án.

### 3. Dự báo nhu cầu giao thông (Chương 4 phần báo cáo)

Trong nghiên cứu lần này, cùng với việc sử dụng kết quả của khảo sát lưu lượng giao thông và dự báo nhu cầu giao thông đã thực hiện trước đây, chúng tôi đã thực hiện khảo sát tình hình kinh tế - xã hội, khảo sát lưu lượng giao thông và tiến hành phỏng vấn nhằm nâng cao độ chính xác của dự báo nhu cầu giao thông.

Qua quá trình thực hiện dự báo nhu cầu giao thông dựa trên từng loại điều kiện đã thiết lập chúng tôi thu được kết quả (Trường hợp 1: Thu phí tại toàn bộ các nút giao trên tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng) như sau. Ngoài ra, theo kết quả xem xét số làn xe cần thiết dựa trên kết quả dự báo, chúng tôi kết luận là cần có giải pháp ứng phó với tình trạng dịch vụ xuống cấp sau năm 2040.

Đơn vị: xe/ngày

	Năm 2020	Năm 2025	Năm 2030	Năm 2035	Năm 2040	Năm 2045	Năm 2050
Xe ô tô - taxi	3.756	5.997	9.355	16.513	23.369	29.457	34.120
Xe tải 2 trục	1.453	1.917	3.393	4.763	8.374	9.118	10.928
Xe tải 3 trục trở lên	300	361	801	1.627	2.185	2.330	2.530
Container	1.944	2.251	2.625	4.187	5.097	8.856	9.247
Xe buýt (dưới 25 chỗ)	296	421	812	944	1.616	2.202	2.774
Xe buýt (trên 25 chỗ)	1.051	1.312	1.451	2.459	3.452	3.806	4.623
<b>Tổng</b>	<b>8.800</b>	<b>12.259</b>	<b>18.437</b>	<b>30.493</b>	<b>44.093</b>	<b>55.769</b>	<b>64.222</b>

### 4. Kế hoạch xây dựng (Chương 5 phần báo cáo)

Vì các thủ tục phê duyệt thay đổi thiết kế cầu, điều kiện giới hạn chiều cao tĩnh không, v.v... đã được hoàn tất nên trừ khi có lý do không thể tránh khỏi thì chúng tôi không mong muốn có sự thay đổi lớn trong các hạng mục quan trọng như quy cách đường, thiết kế cầu, v.v... n. Trong nghiên cứu này, đã kiểm tra lại kết quả nghiên cứu kỹ thuật và kết quả tính toán trong nghiên cứu giai đoạn trước, tiến hành tối ưu hóa, từ đó nâng cao tính chính xác của nghiên cứu.

Trong quá trình tiến hành nghiên cứu này, đã xác minh quy hoạch phát triển đất ở thành phố Hải Phòng mà không được đề cập đến trong nghiên cứu giai đoạn trước đó, tuy nhiên trong đợt nghiên cứu lần này, đã thống nhất là không điều chỉnh lại kế hoạch xây dựng và tỉnh Quảng Ninh chịu trách nhiệm dàn xếp với thành phố Hải Phòng về quy hoạch phát triển đất nói trên.

Chi phí xây dựng khái toán và chi phí dự án sơ bộ được ước tính từ thiết kế cơ sở cầu đường, kế

hoạch thi công, kế hoạch điều động thiết bị như sau:

Phân loại		Kim ngạch	
		Triệu đồng	Nghìn Yên
1	Chi phí xây dựng	5.735.267	28.674.800
2	Chi phí thu hồi đất	181.000	905.000
3	Chi phí quản lý dự án	30.225	151.116
4	Phí tư vấn	286.763	1.433.740
5	Chi phí khác	229.411	1.146.992
6	Chi phí thành lập doanh nghiệp dự án	130.868	654.000
7	Quỹ dự phòng (không tính phí đội giá)	659.353	3.296.565
Tổng cộng (Chi phí dự án)		7.252.887	36.262.213

Ngoài ra, cần đạt được sự nhất trí trên cơ sở làm việc với các bên liên quan của Việt Nam về nội dung thiết kế riêng biệt, các điều kiện trong thời gian thi công (giải pháp thi công, sử dụng các tuyến đường xung quanh, có được chiếm hữu tạm thời không gian trên không hoặc trên sông hay không, v.v...)

#### 5. Kế hoạch khai thác - quản lý bảo trì (Chương 6 phần báo cáo)

Sau khi sắp xếp lại đặc tính của tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng, chúng tôi đã thiết lập phạm vi khai thác quản lý bảo trì như dưới đây. Ngoài ra, trên tiền đề là công tác khai thác quản lý bảo trì sẽ ủy thác cho nhà thầu chuyên môn bên ngoài, cơ cấu tổ chức của doanh nghiệp dự án thực hiện dự án này cùng với chức năng nhiệm vụ của các phòng ban trong doanh nghiệp dự án được quy định như sau:

Phân loại	Nội dung	Phạm vi	
1	Thu phí, hạn chế giao thông khi khẩn cấp	Trạm thu phí ở các nút giao	
2	Tổ chức điều hành giao thông	Tuần tra, thu thập thông tin giao thông, kiểm soát xe vi phạm Luật giao thông	Toàn bộ 25 km tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng
3	Kiểm tra và duy tu	Kiểm tra hằng ngày và định kỳ các công trình, cơ sở đường bộ Sửa chữa và cải tạo các địa điểm hư hại	5km đoạn đường dự án này 5 km
4	Bảo trì đường bộ	Vệ sinh, trồng cây xanh, hạn chế giao thông, kiểm tra phương tiện chuyên dụng	5km đoạn đường dự án này 5 km

Từ đó, chúng tôi đã tính ra định mức cho chi phí ban đầu, chi phí hoạt động trong thời gian khai thác và quản lý và bảo trì.

#### 6. Đánh giá tác động Môi trường và Xã hội (Chương 7 phần báo cáo)

Dự án này được phân vào nhóm A trong Hướng dẫn đánh giá tác động Môi trường và Xã hội của

JICA. Mặt khác, báo cáo đánh giá tác động môi trường (EIA) đã được phía Việt Nam thực hiện đối với toàn bộ tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng, và đã được MONRE phê duyệt vào ngày 12/12/2011. Theo đó, trong khuôn khổ nghiên cứu này, chúng tôi tiến hành kiểm tra lại báo cáo EIA đã thực hiện ở Việt Nam đối với toàn bộ tuyến đường của tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng bao gồm đoạn đường của dự án này, thu thập và cập nhật thông tin mới đối với khoản mục khảo sát còn thiếu thông tin được yêu cầu trong Hướng dẫn đánh giá tác động Môi trường và Xã hội của JICA.

Từ các hạng mục ảnh hưởng đã thống kê nhờ thao tác xác định phạm vi cùng kết quả khảo sát thực địa sau đó, chúng tôi cũng tiến hành đánh giá tạm thời tác động của thực hiện dự án này đến môi trường do và tóm tắt các hạng mục cần khảo sát trong tương lai ở cuối chương.

#### 7. Phạm vi và phương án dự án (Chương 8)

Từ kết quả nghiên cứu, chúng tôi chỉnh lý lại phạm vi kinh doanh của doanh nghiệp dự án đảm nhiệm thực hiện dự án này, hình thái doanh nghiệp dự án, và đưa ra kết luận hình thái doanh nghiệp thích hợp cho dự án này là loại hình công ty TNHH 2 thành viên trở lên. Ngoài ra, từ kết quả phân tích rủi ro, sắp xếp mối liên hệ với các bên hữu quan, phương thức huy động vốn (vay trực tiếp, vay 2 bước), chúng tôi đã thảo luận tính cần thiết của việc hoán đổi ngoại tệ và đề xuất phương án hoán đổi thông qua MOF của Việt Nam.

#### 8. Bảo lãnh chính phủ (Chương 9 phần báo cáo)

Chúng tôi đã xây dựng bản dự thảo bản điều kiện khung cho hợp đồng BOT và hợp đồng bảo lãnh chính phủ GGU. Đối với bản điều kiện khung hợp đồng BOT, trường hợp UBND tỉnh Quảng Ninh ký kết hợp đồng BOT với tư cách thay mặt Chính phủ “On behalf of Government” thì hợp đồng BOT và hợp đồng GGU sẽ được gộp lại làm một, nhưng trong nghiên cứu này để thuận tiện chúng tôi chia ra thành 2 loại.

#### 9. Phân tích kinh tế toàn bộ dự án và khu vực tư nhân (Chương 10 phần báo cáo)

Phân tích này gồm hai loại là phân tích kinh tế và phân tích tài chính. Phân tích kinh tế là đánh giá tính thỏa đáng của việc thực hiện dự án từ khía cạnh kinh tế xã hội không chỉ đối với dự án này, mà còn đối với toàn bộ dự án xây dựng tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng bao gồm cả đoạn đường 20 km còn lại được thực hiện theo hình thức dự án đầu tư công. Phân tích tài chính là đánh giá tính thỏa đáng của việc thực hiện đầu tư từ khía cạnh tài chính như dòng tiền, v.v... trên cơ sở thực hiện dự án này bằng hình thức PPP/BOT huy động nguồn vốn tư nhân.



## 9.1. Phân tích kinh tế

Nhằm đánh giá tính thỏa đáng của dự án từ khía cạnh kinh tế xã hội, chúng tôi đã tiến hành phân tích kinh tế lấy đối tượng là toàn bộ tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng. Từ kết quả đánh giá định lượng các chỉ số phân tích kinh tế như chi phí kinh tế ban đầu và chi phí O&M, lợi ích nhờ rút ngắn thời gian di chuyển (TTRB), lợi ích nhờ giảm tiêu thụ nhiên liệu (FCRB) trên toàn bộ tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng, với tỷ lệ hoàn vốn nội bộ (EcIRR) đạt 22.08% vượt xa mức 12% của tỷ suất chiết khấu xã hội (SDR), nên có thể rút ra kết luận rằng hiệu quả kinh tế của việc thực hiện dự án là rất cao. Ngoài đánh giá định lượng, thì còn có thể kể đến các lợi ích đánh giá định tính như lợi ích giảm thiểu tai nạn giao thông, lợi ích xúc tiến du lịch, lợi ích thúc đẩy đầu tư trực tiếp nước ngoài, v.v...

## 9.2. Phân tích tài chính

Phân tích tài chính đánh giá tính khả thi của dự án đầu tư tư nhân theo hình thức BOT này trên khía cạnh tài chính. Theo, Vốn đầu tư cho dự án – là điều kiện để phân tích kinh tế cho dự án này là 8.519 tỷ 320 triệu VND (khoảng 42.600 triệu yên) được tính theo công thức dưới đây.

$$\text{Vốn đầu tư} = (\text{Chi phí dự án} - \text{Chi phí thu hồi đất}) \times \text{tỷ lệ lạm phát trong thời gian xây dựng} + \text{Lệ phí vay vốn (1,5\% khoản vốn vay)}$$

Tỷ lệ vốn chủ sở hữu - vốn vay được thiết lập là 30% - 70%, căn cứ vào việc xác nhận điều kiện cấp vốn của phương thức vay trực tiếp (đồng yên), và vay 2 bước (VND), chúng tôi tiến hành phân tích tài chính thông qua các chỉ số PIRR, EqIRR, DSCR, v.v....

Theo kết quả phân tích tài chính, trường hợp vay vốn bằng phương thức vay 2 bước một mặt sẽ giúp công ty dự án thoát khỏi rủi ro hối đoái, nhưng mặt khác lại làm cho dòng tiền suy giảm vì tiền lãi phải trả từ lãi suất hơn 10% quá lớn, điều này sẽ gây áp lực lên hoạt động kinh doanh của dự án nên, trước hết cần tập trung vào phương thức vay vốn cần vay trực tiếp có lãi suất thấp.

Trong các chỉ tiêu đánh giá, chỉ số EqIRR thể hiện phản hồi của nhà tài trợ đều không thỏa mãn lãi suất rào cản ngưỡng trong tất cả trường hợp đã thảo luận. Chính vì vậy, chúng tôi đề nghị thay đổi cơ chế thu nhập của dự án từ nguồn thu phí sử dụng đường bộ sang phương thức “PPP dựa trên cung cấp” (phương thức A/F) trong đó hàng năm doanh nghiệp dự án sẽ nhận một khoản tiền nhất định từ phía chính phủ Việt Nam.

Khoản tiền theo phương thức A/F cần thiết mỗi năm được tính ngược từ lãi suất rào cản ngưỡng trong EqIRR, từ kết quả tính toán khoản phí chịu Việt Nam gánh chịu được tính bằng cách lấy A/F trừ cho khoản thu từ thu phí sử dụng đường bộ, theo phương thức vay trực tiếp, thì đã xác định được tổng số tiền phía Việt Nam gánh chịu sẽ có dư (thu nhập), và số tiền lớn nhất phải

gánh chịu mỗi năm là 412.003 tỷ VND~586.073 tỷ VND (2.060 triệu yên~2.930 triệu yên).

Dựa trên kết quả phân tích tài chính, chúng tôi đề xuất giải pháp cần thiết về sau để có thể hiện thực hóa dự án này theo hình thức BOT là tiến hành đàm phán với chính phủ Việt Nam về việc áp dụng phương thức A/F và tổ chức hoán đổi ngoại tệ với MOF.

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  
**NGHIÊN CỨU CHUẨN BỊ**  
**DỰ ÁN XÂY DỰNG CẦU BẠCH ĐẰNG TRÊN ĐƯỜNG HẠ LONG-**  
**HẢI PHÒNG**  
**(DỰ ÁN CƠ SỞ HẠ TẦNG THEO HÌNH THỨC PPP)**

**BÁO CÁO GIỮA KỲ**

Mục lục

Bản đồ vị trí

Tóm lược

Danh mục hình

Danh mục bảng biểu

Bảng thuật ngữ viết tắt

<b>CHƯƠNG 1</b>	<b>MỞ ĐẦU</b>	<b>1-1</b>
1.1	Bối cảnh nghiên cứu	1-1
1.2	Tổng quan dự án	1-1
1.3	Mục đích của nghiên cứu	1-3
1.4	Kế hoạch nghiên cứu	1-3
1.4.1	Phạm vi nghiên cứu	1-3
1.4.2	Nội dung nghiên cứu	1-3
1.4.3	Bộ máy nhân sự của đoàn nghiên cứu	1-4
<b>CHƯƠNG 2</b>	<b>Bối cảnh và tính cần thiết của dự án</b>	<b>2-1</b>
2.1	Bối cảnh của dự án	2-1
2.2	Bối cảnh trong đó dự án được cho là cần thiết	2-1
2.2.1	Tình hình kinh tế xã hội của Việt Nam	2-1
2.2.2	Tình hình kinh tế xã hội của các khu vực dự án	2-8
2.3	Tình hình của khu vực giao thông vận tải	2-19
2.3.1	Tình hình vận chuyển hành khách	2-19
2.3.2	Tình hình vận tải hàng hóa	2-20
2.3.3	Hiện trạng của mạng lưới đường bộ	2-22
2.4	Quy hoạch trong tương lai, v.v...	2-23
2.4.1	Quy hoạch xây dựng đường cao tốc	2-23
2.4.2	Kế hoạch liên quan đến khu vực đối tượng dự án	2-24
2.5	Tính cần thiết của dự án	2-30

<b>CHƯƠNG 3</b>	<b>Nắm rõ hiện trạng môi trường dự án</b>	<b>3-1</b>
3.1	Khái quát	3-1
3.2	Nghiên cứu giai đoạn trước	3-1
3.2.1	F/S do phía Việt Nam thực hiện và F/S điều chỉnh	3-1
3.2.2	Đánh giá tác động môi trường được thực hiện tại Việt Nam	3-1
3.2.3	F/S của METI	3-2
3.3	Các cơ quan có liên quan	3-2
3.3.1	Nhiệm vụ và quyền hạn của MOT	3-2
3.3.2	Nhiệm vụ và Quyền hạn của MPI	3-2
3.3.3	Nhiệm vụ và quyền hạn của Bộ Tài Chính (MOF)	3-3
3.3.4	Nhiệm vụ và quyền hạn của Bộ Tư pháp (MOJ)	3-3
3.3.5	Nhiệm vụ và quyền hạn của Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh	3-4
3.4	Hệ thống pháp lý	3-5
3.4.1	Hệ thống pháp lý Việt Nam	3-5
3.4.2	Luật định liên quan đến đường bộ	3-5
3.4.3	Pháp lệnh liên quan đến phí sử dụng đường bộ	3-6
3.4.4	Các điều luật liên quan đến mô hình hợp tác công - tư (PPP) hiện nay	3-7
3.4.5	Xu hướng trong các luật định liên quan đến mô hình hợp tác công - tư (PPP)	3-12
3.4.6	Liên quan đến chính sách thuế	3-14
3.5	Đoạn 20 km của tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng (dự án không thể tách rời của Dự án này)	3-28
3.6	Xu hướng của các dự án theo hình thức PPP/BOT trong những năm gần đây	3-30
3.6.1	Đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng	3-30
3.6.2	Đường cao tốc Pháp Vân-Cầu Giẽ	3-33
3.6.3	Đường cao tốc Hồ Chí Minh-Trung Lương	3-34
3.6.4	Những dự án khác	3-35
<b>CHƯƠNG 4</b>	<b>Dự báo nhu cầu giao thông</b>	<b>4-1</b>
4.1	Quá trình nghiên cứu	4-1
4.1.1	Tình hình khảo sát liên quan	4-1
4.1.2	Phương hướng thực hiện dự báo nhu cầu giao thông	4-3
4.2	Khảo sát lưu lượng giao thông	4-3
4.2.1	Điều chỉnh khảo sát những năm trước	4-3
4.2.2	Điều chỉnh khảo sát năm nay	4-9
4.3	Tình hình giao thông ở khu vực dự án	4-16
4.3.1	Tình hình giao thông đường bộ	4-16
4.3.2	Tình hình xây dựng công trình giao thông vận tải liên quan	4-20
4.4	Dự báo nhu cầu giao thông	4-26
4.4.1	Phương pháp và quy trình dự báo	4-26
4.4.2	Công tác chuẩn bị	4-27

4.4.3	Xem xét lưu lượng giao thông phát sinh và tập trung.....	4-41
4.4.4	Nghiên cứu phân bố lưu lượng giao thông.....	4-52
4.4.5	Xem xét lượng giao thông phân bố.....	4-52
4.4.6	Dự báo lưu lượng trong tương lai .....	4-55
4.5	Kết quả dự báo.....	4-55
4.5.1	Dự báo năm hiện tại .....	4-55
4.5.2	Dự báo tương lai .....	4-57
4.6	Xem xét số làn xe cần thiết.....	4-63
4.6.1	Số làn xe trong F/S Việt Nam .....	4-63
4.6.2	Số làn xe từ kết quả dự báo lưu lượng giao thông .....	4-64
<b>CHƯƠNG 5 Kế hoạch đầu tư xây dựng..... 5-1</b>		
5.1	Khái quát nội dung nghiên cứu về kế hoạch đầu tư xây dựng .....	5-1
5.1.1	Quá trình nghiên cứu về kỹ thuật.....	5-1
5.1.2	Định hướng nghiên cứu trong lần khảo sát này .....	5-3
5.2	Khái quát khảo sát thực địa.....	5-7
5.2.1	Kết quả khảo sát.....	5-7
5.2.2	Kết quả khảo sát thực địa.....	5-8
5.3	Rà soát thiết kế .....	5-10
5.3.1	Khái quát về thiết kế hiện tại .....	5-10
5.3.2	Rà soát thiết kế cơ sở hiện tại – F/S của Việt Nam .....	5-12
5.3.3	Khái quát kết quả Rà soát .....	5-12
5.3.4	Tương quan giữa Định hướng nghiên cứu và Rà soát thiết kế.....	5-14
5.4	Hệ thống lại các điều kiện khi lập kế hoạch xây dựng .....	5-15
5.4.1	Tiêu chuẩn thiết kế.....	5-15
5.4.2	Điều kiện tự nhiên.....	5-18
5.4.3	Điều kiện thiết kế.....	5-27
5.5	Thiết kế đường.....	5-38
5.5.1	Định hướng thiết kế .....	5-38
5.5.2	Nghiên cứu trắc ngang, trắc dọc, Cấu tạo mặt cắt ngang.....	5-39
5.5.3	Kết cấu hầm chui (nút giao bên phía Hải Phòng) .....	5-56
5.5.4	Nghiên cứu giải pháp xử lý đất yếu .....	5-60
5.5.5	Thiết kế thoát nước .....	5-66
5.5.6	Thiết kế lớp nhựa trải mặt đường.....	5-74
5.5.7	Công trình an toàn giao thông.....	5-76
5.5.8	Thiết bị chiếu sáng.....	5-78
5.5.9	Xây dựng trạm thu phí – khu vực quản lý.....	5-81
5.5.10	Chiều dài làn chuyển tốc độ.....	5-82
5.6	Thiết kế cầu .....	5-85
5.6.1	Hạng mục thảo luận thiết kế trong thiết kế cầu.....	5-85

5.6.2	Quy hoạch cầu theo quy hoạch đô thị phía Hải Phòng và quy hoạch đô thị.....	5-85
5.6.3	Kết cấu phần trên cầu chính.....	5-87
5.6.4	Kết cấu phía dưới cầu chính.....	5-91
5.6.5	Kết cấu phần trên cầu dẫn.....	5-95
5.6.6	Kết cấu phần dưới cầu dẫn.....	5-100
5.7	Giải pháp thi công.....	5-104
5.7.1	Định hướng kế hoạch.....	5-104
5.7.2	Bảng tiến độ thi công.....	5-104
5.7.3	Thiết kế đường tạm.....	5-107
5.7.4	Giải pháp thi công cầu (cầu chính).....	5-109
5.7.5	Giải pháp thi công cầu (cầu dẫn).....	5-116
5.8	Bảng tổng hợp khối lượng thi công.....	5-127
5.9	Kế hoạch đấu thầu.....	5-128
5.10	Khái toán chi phí xây dựng và lập dự toán tổng mức đầu tư.....	5-129
5.10.1	Chi phí xây dựng và TMDT trong METI F/S.....	5-129
5.10.2	Điều kiện dự trữ.....	5-129
5.11	Chi phí xây dựng và TMDT khái toán.....	5-131
<b>CHƯƠNG 6 Kế hoạch vận hành và quản lý bảo dưỡng.....</b>		<b>6-1</b>
6.1	Tình hình vận hành và quản lý bảo dưỡng ở Việt Nam.....	6-1
6.1.1	Các quy định của Việt Nam cần xem xét.....	6-1
6.1.2	Trường hợp ví dụ về dự án đường cao tốc.....	6-1
6.1.3	Thành lập quỹ bảo trì đường bộ.....	6-2
6.2	Phương châm cơ bản trong xây dựng Kế hoạch vận hành và quản lý bảo dưỡng.....	6-3
6.2.1	Các đặc tính cần cân nhắc khi xây dựng Kế hoạch vận hành và quản lý bảo dưỡng.....	6-3
6.2.2	Phạm vi công tác quản lý khai thác và bảo trì.....	6-4
6.3	Thiết lập tiêu chuẩn dịch vụ.....	6-4
6.4	Kế hoạch thu phí.....	6-5
6.4.1	Thiết lập hệ thống phí.....	6-5
6.4.2	Phân loại phương tiện và thiết lập mức phí.....	6-6
6.4.3	Kế hoạch thiết lập trạm thu phí.....	6-6
6.5	Kế hoạch tổ chức điều hành giao thông.....	6-7
6.6	Kế hoạch kiểm tra, duy tu bảo dưỡng.....	6-8
6.6.1	Kiểm tra.....	6-8
6.6.2	Tu sửa, nâng cấp và gia cố.....	6-9
6.7	Kế hoạch bảo trì đường bộ.....	6-9
6.8	Tổ chức bộ máy thực hiện.....	6-9
6.8.1	Kế hoạch cơ bản.....	6-9
6.8.2	Kế hoạch tổ chức.....	6-10
6.9	Máy móc cần thiết, v.v.....	6-11

6.9.1	Phương tiện đi lại, , máy móc quản lý bảo trì .....	6-11
6.9.2	Thiết bị trong buồng.....	6-11
6.9.3	Văn phòng điều hành, v.v.....	6-11
6.10	Định mức chi phí khai thác quản lý và bảo trì.....	6-12
6.10.1	Chi phí ban đầu .....	6-12
6.10.2	Chi phí hoạt động.....	6-13
<b>CHƯƠNG 7 Xem xét những ảnh hưởng tới môi trường và xã hội .....</b>		
7.1	Phương châm cơ bản .....	7-1
7.2	Cơ chế và tổ chức liên quan đến đánh giá tác động tới môi trường và xã hội tại VN. 7-1	
7.2.1	Cơ chế và tổ chức liên quan đến đánh giá tác động tới môi trường và xã hội tại VN..7-1	
7.2.2	Các pháp lệnh và quy chuẩn liên quan đến việc đánh giá tác động đối với môi trường và XH.....	7-4
7.2.3	Một số nét khái quát về đánh giá tác động môi trường tại Việt Nam.....	7-6
7.2.4	Phương pháp, thủ tục xử lý cơ bản liên quan đến chất thải .....	7-9
7.3	Di dời và thu hồi đất.....	7-13
7.3.1	Khung pháp luật liên quan đến chính sách hỗ trợ, bồi thường cho việc di dời. ....	7-13
7.3.2	Quy mô di dời và thu hồi đất. ....	7-14
7.3.3	Cơ chế thực thi và thủ tục cụ thể liên quan đến di dời và thu hồi đất. ....	7-18
7.3.4	Cơ chế xử lý khiếu nại .....	7-19
7.4	Giải pháp thay thế.....	7-20
7.5	Tình hình môi trường và xã hội cơ bản.....	7-28
7.5.1	Khái quát về các tổ chức địa phương dọc theo cao tốc Hạ Long- Hải Phòng.....	7-28
7.5.2	Kết quả khảo sát hệ sinh thái .....	7-30
7.5.3	Những loài động thực vật được ghi trong RED DATA BOOK và IUCN RED LIST ..7-32	
7.5.4	Tổng kết về điều tra hệ sinh thái .....	7-33
7.6	Xác định phạm vi và đề cương nhiệm vụ của đánh giá tác động môi trường và xã hội.....	7-41
7.6.1	Kết quả xác định phạm vi .....	7-41
7.6.2	Đề cương nhiệm vụ trong khảo sát đánh giá tác động môi trường và xã hội.....	7-44
7.6.3	Kết quả khảo sát đánh giá tác động tới môi trường và xã hội.....	7-47
7.7	Biện pháp giảm nhẹ (tạm thời) .....	7-57
7.8	Ý kiến của các bên liên quan .....	7-62
7.8.1	Khu vực đối tượng .....	7-62
7.8.2	Đánh giá của Ủy ban nhân dân và Ủy Ban mặt trận tổ quốc đối với dự án. ....	7-62
7.8.3	Đánh giá của những hộ dân chịu ảnh hưởng từ dự án.....	7-65
7.9	Những nội dung cần thực hiện trong khảo sát lần tới.....	7-66

<b>CHƯƠNG 8</b>	<b>Phạm vi và kế hoạch thực hiện dự án</b>	<b>8-1</b>
8.1	Phạm vi dự án	8-1
8.2	Loại hình công ty dự án	8-2
8.2.1	Thủ tục thành lập công ty dự án	8-2
8.2.2	Loại hình công ty chính	8-2
8.2.3	Loại hình công ty của Dự án này	8-3
8.3	Xu hướng chỉ số kinh tế	8-4
8.3.1	Thay đổi của tỷ giá hối đoái trong lịch sử	8-4
8.3.2	Thay đổi chỉ số giá	8-10
8.4	Phân tích rủi ro	8-13
8.4.1	Những điểm cơ bản khi phân tích rủi ro	8-13
8.4.2	Chia sẻ rủi ro và biện pháp phòng tránh	8-13
8.4.3	Mua bảo hiểm dành cho biện pháp phòng tránh rủi ro	8-14
8.5	Huy động vốn đầu tư	8-25
8.5.1	Định hướng cơ bản	8-25
8.5.2	Chế độ cho vay vốn đầu tư nước ngoài của JICA	8-25
8.5.3	Điều kiện cho vay vốn của các ngân hàng nội địa tại Việt Nam	8-25
8.5.4	Hướng huy động vốn đầu tư cho dự án này	8-27
8.6	Hệ thống thuế	8-29
8.6.1	Thuế thu nhập doanh nghiệp	8-29
8.6.2	Thuế giá trị gia tăng (VAT)	8-29
8.6.3	Thuế nhập khẩu	8-30
8.6.4	Thuế sử dụng đất phi nông nghiệp	8-30
8.6.5	Phí thuê đất: Land rental	8-30
8.6.6	Khác	8-30
8.6.7	Chi phí khấu hao	8-31
8.7	Chính sách cổ tức	8-32
8.8	Bảo hiểm	8-32
8.8.1	Các loại bảo hiểm	8-32
8.8.2	Bảo hiểm giai đoạn xây dựng	8-32
8.8.3	Bảo hiểm giai đoạn khai thác	8-33
8.8.4	Bảo hiểm rủi ro quốc gia	8-34
8.9	Hỗ trợ tài chính từ chính phủ Việt Nam	8-35
8.9.1	Khái quát	8-35
8.9.2	Cho vay vốn phụ trợ không lãi suất	8-35
8.9.3	Bảo lãnh doanh thu 50%	8-35
8.10	Mô hình triển khai đầu tư, v.v.	8-36
8.10.1	Các bên liên quan và vai trò, v.v.	8-36
8.10.2	Sơ đồ mô hình triển khai đầu tư	8-38



CHƯƠNG 9	Gói hỗ trợ tài chính.....	9-1
9.1	Biện pháp giảm thiểu rủi ro (Rủi ro trong chuyển đổi ngoại tệ (Chuyển đổi)).....	9-1
9.2	Điều khoản đầu tư của hợp đồng BOT (Xây dựng – Vận hành – Chuyển giao) và hợp đồng GGU (Dự thảo).....	9-1
CHƯƠNG 10	Phân tích tình hình kinh tế của toàn dự án và khu vực kinh tế tư nhân.	10-9
10.1	Phương châm cơ bản .....	10-9
10.2	Tóm tắt các điều kiện cơ bản .....	10-9
10.3	Các chỉ tiêu đánh giá về tính khả thi của dự án .....	10-9
10.4	Phân tích tính kinh tế .....	10-10
10.4.1	Phương pháp luận trong phân tích tính kinh tế .....	10-10
10.4.2	Chi phí kinh tế.....	10-13
10.4.3	Lợi ích kinh tế có thể định lượng .....	10-16
10.4.4	Lợi ích tiết kiệm thời gian đi lại (TTRB).....	10-16
10.4.5	Lợi ích giảm chi phí tiêu thụ nhiên liệu (FCRB) .....	10-19
10.4.6	Kết quả về đánh giá định lượng .....	10-22
10.4.7	Đánh giá định tính.....	10-23
10.5	Phân tích tài chính .....	10-25
10.5.1	Điều kiện tiền đề .....	10-25
10.5.2	Tóm tắt kịch bản theo phép tính thử .....	10-32
10.5.3	Chỉ tiêu đánh giá trong phân tích tài chính .....	10-35
10.5.4	Đánh giá tính khả thi của dự án từ khía cạnh tài chính .....	10-37
10.5.5	Dòng tiền.....	10-38
10.5.6	Tổng kết các phân tích tài chính và các giải pháp giúp đảm bảo lợi nhuận kinh doanh .....	10-42
10.5.7	Dự tính của phương pháp A/F.....	10-43
10.5.8	Giải pháp cần thiết về Saudara trên kết quả phân tích tài chính .....	10-47

## Danh mục hình

Hình 1.1 Bản đồ vị trí cụ thể của dự án này trên tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng .....	1-2
Hình 1.2 Sơ đồ bộ máy nhân sự đoàn nghiên cứu .....	1-5
Hình 2.1 Biến thiên dân số Việt Nam và tốc độ tăng trưởng dân số.....	2-2
Hình 2.2 Biến thiên tổng sản phẩm quốc nội GDP của Việt Nam và tốc độ tăng trưởng .....	2-2
Hình 2.3 So sánh GDP bình quân đầu người của các quốc gia chủ yếu ở Châu Á năm 2012 .....	2-3
Hình 2.4 So sánh tốc độ tăng trưởng GDP của các quốc gia chủ yếu của Châu Á.....	2-3
Hình 2.5 Đặc trưng cơ cấu kinh tế Việt Nam.....	2-4
Hình 2.6 So sánh cơ cấu công nghiệp của các quốc gia chủ yếu của Châu Á năm 2012 .....	2-4
Hình 2.7 Biến thiên tốc độ tăng trưởng CPI Việt Nam .....	2-5
Hình 2.8 Những thay đổi trong tỷ giá hối đoái của VND .....	2-5
Hình 2.9 Những thay đổi trong tỷ giá hối đoái VND của Việt Nam.....	2-6
Hình 2.10 Cán cân tài chính Việt Nam và tổng nợ chính phủ.....	2-6
Hình 2.11 Chiều hướng thay đổi trong cán cân thanh toán quốc tế của Việt Nam .....	2-7
Hình 2.12 Những thay đổi trong dự trữ ngoại hối Việt Nam .....	2-7
Hình 2.13 So sánh tỷ lệ dự trữ ngoại hối trong GDP của các quốc gia chủ yếu ở Châu Á.....	2-8
Hình 2.14 GDP của tỉnh Quảng Ninh và biến thiên tỷ lệ tăng trưởng GDP .....	2-11
Hình 2.15 GDP thành phố Hải Phòng và sự biến thiên tỷ lệ tăng trưởng GDP .....	2-11
Hình 2.16 Sự thay đổi trong GDP trên đầu người của toàn quốc, tỉnh Quảng Ninh và thành phố Hải Phòng.....	2-12
Hình 2.17 Sự thay đổi trong cơ cấu ngành tỉnh Quảng Ninh.....	2-12
Hình 2.18 Sự thay đổi trong cơ cấu công nghiệp của thành phố Hải Phòng.....	2-13
Hình 2.19 Sự thay đổi trong tổng kim ngạch xuất khẩu của tỉnh Quảng Ninh và kim ngạch xuất khẩu từng loại hàng hóa.....	2-13
Hình 2.20 Sự thay đổi trong tỷ trọng từng loại hàng hóa trong tổng kim ngạch xuất khẩu của tỉnh Quảng Ninh.....	2-14
Hình 2.21 Sự thay đổi trong cán cân xuất nhập khẩu của tỉnh Quảng Ninh .....	2-14
Hình 2.22 Sự thay đổi trong tổng kim ngạch xuất khẩu và kim ngạch xuất khẩu từng loại hàng hóa của thành phố Hải Phòng.....	2-15
Hình 2.23 Sự thay đổi trong tỷ trọng từng loại hàng hóa trong tổng kim ngạch xuất khẩu của thành phố Hải Phòng .....	2-15
Hình 2.24 Sự thay đổi trong cán cân xuất nhập khẩu của thành phố Hải Phòng.....	2-16
Hình 2.25 Sự thay đổi trong doanh thu của ngành dịch vụ khách sạn nhà nghỉ và doanh thu công ty du lịch của tỉnh Quảng Ninh .....	2-16
Hình 2.26 Sự thay đổi về số khách du lịch nội địa và khách du lịch nước ngoài và tổng số đêm trọ lại của toàn bộ khách du lịch tại tỉnh Quảng Ninh.....	2-16
Hình 2.27 Sự thay đổi trong doanh thu của ngành dịch vụ khách sạn và nhà nghỉ và doanh thu công ty du lịch của thành phố Hải Phòng.....	2-17
Hình 2.28 Sự thay đổi trong số lượng khách du lịch nội địa và khách du lịch nước ngoài và tổng số	

đêm trọ lại của toàn bộ khách du lịch tại thành phố Hải Phòng.....	2-17
Hình 2.29 Sự biến thiên trong vận chuyển hành khách theo từng hình thức vận chuyển tại Việt Nam (từ năm 1995~) .....	2-20
Hình 2.30 Thị phần vận chuyển hành khách theo từng hình thức vận chuyển tại Việt Nam (Năm 2012) .....	2-20
Hình 2.31 Sự thay đổi tỷ trọng ngành vận chuyển hành khách theo từng hình thức vận tải tại Việt Nam (Từ năm 1995~) .....	2-21
Hình 2.32 Thị phần vận tải hàng hóa theo từng hình thức vận tải ở Việt Nam (Năm 2012) .....	2-21
Hình 2.33 Sự thay đổi trong tổng chiều dài đường bộ theo cơ quan chủ quản.....	2-22
Hình 2.34 Tỷ lệ gia tăng của nhu cầu đường bộ và chiều dài đường bộ (so với năm trước) .....	2-23
Hình 2.35 Quy hoạch xây dựng đường cao tốc Việt Nam (1734-QĐ/TTg).....	2-23
Hình 2.36 Quy hoạch xây dựng tuyến đường ven biển ở Bắc Bộ Việt Nam (Quyết định 129/2010-QĐ/TTg) .....	2-24
Hình 2.37 Quy hoạch giao thông đường bộ tỉnh Quảng Ninh .....	2-25
Hình 2.38 Quy hoạch xây dựng tuyến đường của thành phố Hải Phòng.....	2-27
Hình 2.39 Cảng quốc tế Lạch Huyện và khu vực xung quanh.....	2-29
Hình 3.1 Tình hình giải phóng mặt bằng trên đoạn 20 km .....	3-29
Hình 3.2 Lễ khởi công .....	3-30
Hình 3.3 Cung ứng vốn thực hiện dự án đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng.....	3-32
Hình 4.1 Hình ảnh toàn bộ công tác .....	4-3
Hình 4.2 Hình khảo sát vị trí kết quả - khảo sát lưu lượng giao thông (năm 2012).....	4-5
Hình 4.3 Vị trí các địa điểm khảo sát (Khảo sát phỏng vấn – khảo sát lưu lượng giao thông năm 2014) .....	4-11
Hình 4.4 Mạng lưới quốc lộ chủ yếu xung quanh khu vực dự án .....	4-16
Hình 4.5 Lưu lượng giao thông tuyến quốc lộ 5 .....	4-17
Hình 4.6 Lưu lượng giao thông tuyến quốc lộ 18 .....	4-18
Hình 4.7 Lưu lượng giao thông tuyến quốc lộ 10 .....	4-19
Hình 4.8 Tình hình xây dựng đường sắt, đường bộ đến năm 2030.....	4-22
Hình 4.9 Chuyển đổi trong lượng vận tải hành khách của từng phương tiện vận tải ở Việt Nam và tỷ lệ cấu thành .....	4-22
Hình 4.10 Chuyển đổi trong lượng vận tải hàng hóa của từng phương tiện vận tải ở Việt Nam và tỷ lệ cấu thành.....	4-23
Hình 4.11 Kế hoạch xây dựng các tuyến đường xung quanh khu vực dự án.....	4-24
Hình 4.12 Phương pháp và quy trình dự báo nhu cầu dựa trên Phương pháp dự báo 4 bước.....	4-26
Hình 4.13 Sự thay đổi dân số của Việt Nam .....	4-31
Hình 4.14 Sự thay đổi trong tốc độ tăng trưởng dân số .....	4-32
Hình 4.15 Sự thay đổi dân số được sử dụng trong cuộc khảo sát này .....	4-33
Hình 4.16 Sự thay đổi GDP .....	4-34
Hình 4.17 Sự thay đổi GDP được sử dụng trong cuộc khảo sát này .....	4-34
Hình 4.18 Mạng lưới đường bộ hiện nay .....	4-35

Hình 4.19	Tình hình đường bộ năm 2015 (đến năm 2015).....	4-36
Hình 4.20	Tình hình đường bộ năm 2020 (đến năm 2025).....	4-37
Hình 4.21	Tình hình đường bộ năm 2030 (đến năm 2050).....	4-38
Hình 4.22	Bản đồ phân ô giao thông .....	4-39
Hình 4.23	Quy trình dự báo lưu lượng giao thông phát sinh và tập trung .....	4-41
Hình 4.24	Hình ảnh xem xét về lưu lượng giao thông phân bố .....	4-53
Hình 4.24	Quy trình dự báo lưu lượng giao thông trong tương lai .....	4-55
Hình 4.26	Địa điểm xác nhận dự báo năm hiện tại.....	4-56
Hình 4.27	Dự báo nhu cầu giao thông (không chuyển sang xe con quy đổi) – kết quả dự báo....	4-62
Hình 4.28	Dự báo nhu cầu giao thông (chuyển sang xe con quy đổi) – kết quả dự báo.....	4-62
Hình 5.1	Kết nối mặt bằng với đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng.....	5-2
Hình 5.2	Sơ đồ vị trí chi tiết.....	5-4
Hình 5.3	Sơ đồ khái quát công trình nghiên cứu .....	5-4
Hình 5.4	Điều kiện hạn chế xung quanh cầu chính.....	5-5
Hình 5.5	Quy hoạch đô thị thành phố Hải Phòng.....	5-7
Hình 5.6	Hiện trạng kiểm tra vị trí các kết cấu phần dưới.....	5-9
Hình 5.7	Sơ đồ khái quát tổng thể (Công trình bên phía Hạ Long).....	5-10
Hình 5.8	Sơ đồ khái quát tổng thể (Cầu dẫn – Phía Hạ Long).....	5-11
Hình 5.9	Sơ đồ khái quát tổng thể (Cầu chính - Sông Bạch Đằng) .....	5-11
Hình 5.10	Sơ đồ khái quát tổng thể (Cầu dẫn - Phía Hải Phòng) .....	5-11
Hình 5.11	Sơ đồ khái quát tổng thể (Công trình bên phía Hải Phòng) .....	5-12
Hình 5.12	Công trình giao cắt với dự án.....	5-20
Hình 5.13	Sơ đồ vị trí khảo sát địa chất.....	5-21
Hình 5.14	Vị trí khảo sát địa chất được thực hiện trong METI F/S.....	5-22
Hình 5.15	Lỗi được lấy mẫu tại C36.....	5-24
Hình 5.16	Sơ đồ mặt cắt dọc địa chất (tổng hợp F/S của Việt Nam và METI F/S) .....	5-25
Hình 5.17	Mối tương quan giữa trạm khảo sát khí tượng Phú Liễn và vị trí xây cầu.....	5-26
Hình 5.18	Cấu tạo mặt cắt ngang của đoạn cầu .....	5-28
Hình 5.19	Bình đồ hướng tuyến.....	5-30
Hình 5.20	Sơ đồ trắc dọc .....	5-31
Hình 5.21	Sơ đồ mặt bên tính không thông thuyền .....	5-32
Hình 5.22	Sơ đồ mặt bằng tính không thông thuyền .....	5-33
Hình 5.23	Sơ đồ mặt cắt dọc địa chất (phía Hải Phòng).....	5-34
Hình 5.24	Sơ đồ mặt cắt dọc địa chất (Phía cầu chính) .....	5-35
Hình 5.25	Sơ đồ mặt cắt dọc địa chất (Phía Hạ Long).....	5-36
Hình 5.26	Khống chế chiều cao.....	5-37
Hình 5.27	Sơ đồ công trình giao cắt .....	5-37
Hình 5.28	Vị trí các đường nhánh rẽ (nút giao bên phía Hải Phòng) .....	5-40
Hình 5.29	Trắc đồ tuyến đường (Phía Hạ Long).....	5-44
Hình 5.30	Trắc đồ tuyến đường (Phía Hải Phòng).....	5-45

Hình 5.31	Độ dốc dọc trong F/S của Việt Nam (phần đường dẫn bên phía Hạ Long) .....	5-48
Hình 5.32	Độ dốc dọc và sơ đồ mặt cắt ngang ở phần đường dẫn cầu chính bên phía Hạ Long... ..	5-49
Hình 5.33	Sơ đồ mặt cắt dọc của đường (Phía Hạ Long) .....	5-50
Hình 5.34	Sơ đồ mặt cắt dọc của đường (phía Hải Phòng).....	5-50
Hình 5.35	Cấu tạo mặt cắt ngang tiêu chuẩn (phần đường – khi có 4 làn/6 làn) .....	5-51
Hình 5.36	Cấu tạo mặt cắt ngang tiêu chuẩn (Phần cầu - khi có 6 làn xe).....	5-52
Hình 5.37	Cấu tạo mặt cắt ngang tiêu biểu (Phần nút giao – Đường nhánh rẽ A).....	5-53
Hình 5.38	Cấu tạo mặt cắt ngang tiêu biểu (Phần nút giao – Đường nhánh rẽ B).....	5-53
Hình 5.39	Cấu tạo mặt cắt ngang tiêu biểu (Phần nút giao - Đường nhánh rẽ C).....	5-53
Hình 5.40	Cấu tạo mặt cắt ngang tiêu biểu (Phần IC - Đường nhánh rẽ D) .....	5-54
Hình 5.41	Vị trí kết cấu hầm chui.....	5-57
Hình 5.42	Sơ đồ mặt cắt dọc của kết cấu hầm chui .....	5-57
Hình 5.43	Cổng hộp RC .....	5-58
Hình 5.44	Tường chắn chữ U .....	5-58
Hình 5.45	Tường chắn chữ L.....	5-59
Hình 5.46	Vị trí các công trình liên quan đến thoát nước .....	5-59
Hình 5.47	Các công trình liên quan đến thoát nước.....	5-60
Hình 5.48	Sơ đồ mặt cắt ngang tiêu chuẩn .....	5-62
Hình 5.49	Thoát nước mặt đường và độ dốc ngang – dọc mặt đường.....	5-69
Hình 5.50	Vị trí lắp đặt cống ngầm (Điểm đầu – khu vực Đầm Nhà Mạc – khu vực đường đào đắp) .....	5-71
Hình 5.51	Ví dụ lắp đặt cống ngang (D1500x2).....	5-71
Hình 5.52	Ví dụ lắp đặt C-BOX ngang (2,0m x 2,0m).....	5-71
Hình 5.53	Vị trí lắp đặt cống ngầm (Điểm cuối – khu vực Hải Phòng – khu vực đường đất đắp) .....	5-72
Hình 5.54	Ví dụ lắp đặt cống ngầm ngang (2x3,0mx3,0m).....	5-72
Hình 5.55	Vị trí lắp đặt cống ngang (điểm cuối Hải Phòng – nút giao).....	5-73
Hình 5.56	Ví dụ lắp đặt cống ngang (D800x2).....	5-73
Hình 5.57	Cấu tạo lớp nhựa trải mặt đường của F/S của Việt Nam.....	5-75
Hình 5.58	Vị trí lắp đặt biển báo (phía Hải Phòng).....	5-77
Hình 5.59	Vị trí lắp đặt biển báo (trạm thu phí).....	5-77
Hình 5.60	Hình lắp đặt lan can .....	5-77
Hình 5.61	Hình ảnh lắp đặt hàng rào cắm vào.....	5-78
Hình 5.62	Địa điểm thiết lập làn thay đổi tốc độ – chiều dài đường thu hẹp (chỗ giao nhau phía Hải Phòng)-1 .....	5-83
Hình 5.63	Địa điểm thiết lập làn thay đổi tốc độ – chiều dài đường thu hẹp (chỗ giao nhau phía Hải Phòng)-2 .....	5-83
Hình 5.64	Quy hoạch đô thị phía Hải Phòng và công trình đối tượng thảo luận.....	5-86
Hình 5.65	Điều kiện giới hạn cho khu vực xung quanh cầu chính .....	5-87
Hình 5.66	Góc cấp đầu .....	5-88
Hình 5.67	2 tháp chính+sàn bê tông .....	5-88

Hình 5.68	Hình dạng mặt cắt và bố trí dầm chính .....	5-89
Hình 5.69	Kết cấu phía dưới cầu chính.....	5-93
Hình 5.70	Sơ đồ bố trí của công trình thi công giảm chấn .....	5-95
Hình 5.71	Kết cấu phần trên cầu dẫn (Dầm Super T).....	5-96
Hình 5.72	Tình hình đường giao với cầu dẫn .....	5-97
Hình 5.73	2 dầm chủ bằng thép mặt cắt chữ I liên hợp • Sơ đồ tổng thể .....	5-98
Hình 5.74	Kết cấu phần dưới ở đoạn 2 dầm chủ bằng thép mặt cắt chữ I liên hợp .....	5-101
Hình 5.75	Kết cấu phần dưới ở đoạn dầm cầu Super T .....	5-102
Hình 5.76	Sơ đồ cấu tạo móng cầu .....	5-103
Hình 5.78	Hình dạng nền đất đắp và đường tạm (phía Hạ Long – phần chung) .....	5-107
Hình 5.79	Đường tạm (phía Hạ Long – trên sông).....	5-108
Hình 5.80	Sơ đồ khái quát xây lắp cầu chính (1).....	5-110
Hình 5.81	Bãi tập kết cầu chính.....	5-112
Hình 5.82	Giải pháp thi công kết cấu phần dưới cầu chính (xây dựng phần vòng vây cọc ván) ..	5-113
Hình 5.83	Giải pháp thi công kết cấu phần dưới cầu chính (ép đóng cọc).....	5-114
Hình 5.84	Giải pháp thi công kết cấu phần dưới cầu chính (xây tấm nền).....	5-115
Hình 5.85	Giải pháp thi công kết cấu phần dưới cầu chính (xây trụ tháp cầu chính) .....	5-115
Hình 5.86	Sơ đồ khái quát xây lắp (dầm thép) cầu dẫn (1).....	5-117
Hình 5.87	Sơ đồ khái quát xây lắp (dầm thép) cầu dẫn (2).....	5-118
Hình 5.88	Sơ đồ khái quát xây lắp (dầm thép) cầu dẫn (3).....	5-119
Hình 5.89	Thi công (dầm thép) cầu dẫn bằng cần cẩu bánh xích .....	5-120
Hình 5.90	Bãi tập kết.....	5-122
Hình 5.91	Xây lắp kết cấu bên trên cầu dẫn (Dầm super T) .....	5-123
Hình 5.92	Giải pháp thi công kết cấu phần dưới cầu dẫn (ép cọc) .....	5-124
Hình 5.93	Giải pháp thi công kết cấu phần dưới cầu dẫn (kết cấu phần vòng vây cọc ván) .....	5-125
Hình 5.94	Giải pháp thi công kết cấu phần dưới cầu dẫn (xây tấm nền).....	5-125
Hình 5.95	Giải pháp thi công kết cấu phần dưới cầu dẫn (xây lắp trụ - xà) .....	5-126
Hình 6.1	Điều hành giao thông tại VEC O&M.....	6-2
Hình 6.2	Kế hoạch bố trí trạm thu phí .....	6-7
Hình 6.3	Cơ cấu tổ chức của doanh nghiệp dự án .....	6-10
Hình 6.4	Sơ đồ phác thảo văn phòng điều hành, v.v .....	6-12
Hình 7.1	Cơ cấu tổ chức của Tổng cục môi trường (VEA) .....	7-3
Hình 7.2	Quy trình thủ tục đánh giá, nộp đơn xin đánh giá tác động môi trường (EIA) .....	7-9
Hình 7.3	Quy trình xử lý chất thải rắn và mối quan hệ giữa các cơ quan chủ quản .....	7-10
Hình 7.4	so sánh tổng hợp các giải pháp thay thế trong tuyến đường nối Hạ Long- Hải Phòng (nguồn: Google map) .....	7-26
Hình 7.5	Tuyến đường hiện tại tại 70km (trong trường hợp lựa chọn số 0) .....	7-27
Hình 7.6	Sơ đồ vị trí khảo sát các dữ liệu cơ bản .....	7-53
Hình 7.7	Hướng dòng chảy xung quanh khu vực dự án .....	7-53
Hình 8.1	Thay đổi trong tỷ giá của VND.....	8-4

Hình 8.2 Thay đổi trong tỷ giá hối đoái những năm gần đây.....	8-5
Hình 8.3 Thay đổi trong tỷ giá hối đoái của các nước (đối với JPY) và tỷ lệ thay đổi hàng năm của tỷ giá hối đoái .....	8-6
Hình 8.4 Thay đổi trong tỷ giá hối đoái của các nước (tỷ giá đối với USD) và tỷ lệ thay đổi hàng năm của tỷ giá hối đoái .....	8-7
Hình 8.5 GDP bình quân đầu người ở các nước Châu Á lớn và thay đổi trong tỷ giá đối với USD	8-8
Hình 8.6 Sự thay đổi GDP (PPP) bình quân đầu người ở Việt Nam trong tương lai .....	8-9
Hình 8.7 Thay đổi trong chỉ số giá tiêu dùng ở Việt Nam .....	8-10
Hình 8.8 Biến động của chỉ số giá tiêu dùng ở Việt Nam (So sánh với tốc độ tăng trưởng trong năm trước) .....	8-10
Hình 8.9 Thay đổi trong chỉ số giá tiêu dùng ở Việt Nam so với cùng kỳ năm trước (từ sau năm 2006) .....	8-11
Hình 8.10 GDP bình quân đầu người và tốc độ tăng trưởng giá tiêu dùng ở các nước Châu Á lớn..	8-11
Hình 8.11 Tương quan giữa GDP bình quân đầu người và tốc độ tăng trưởng giá tiêu dùng ở các nước Châu Á lớn.....	8-12
Hình 8.12 Sơ đồ nguyên lý quy trình cho vay trực tiếp .....	8-27
Hình 8.13 Sơ đồ nguyên lý về phương án cho vay 2 bước .....	8-28
Hình 8.14 Phần 1: Sơ đồ nguyên lý về hợp đồng hoán đổi ngoại tệ của MOF trong hình thức cho vay trực tiếp.....	8-28
Hình 8.15 Phần 2: Sơ đồ nguyên lý về giao dịch hoán đổi ngoại tệ theo MOF trong phương án cho vay 2 bước.....	8-29
Hình 8.16 Sơ đồ nguyên lý về chi phí khấu hao .....	8-31
Hình 8.17 Sơ đồ khái niệm Bảo lãnh doanh thu 50% .....	8-36
Hình 8.18 Sự thay đổi trong khoản tiền bảo lãnh doanh thu.....	8-36
Hình 8.19 Sơ đồ mô hình triển khai đầu tư.....	8-38
Hình 10.1 Khung nội dung và trình tự phân tích tính kinh tế .....	10-10
Hình 10.2 Lịch trình tính chi phí kinh tế O&M vào dự án .....	10-15
Hình 10.3 Khác biệt về hướng tuyến có thực hiện hoặc không thực hiện xây dựng dự án.....	10-16
Hình 10.4 Quy trình ước tính TTRB.....	10-16
Hình 10.5 Quy trình ước tính FCRB.....	10-19
Hình 10.6 Kế hoạch phương án dự án .....	10-26
Hình 10.7 Biến động tỷ giá hối đoái của VND trong tương lai .....	10-27
Hình 10.8 Dự báo về mức thay đổi CPI của Việt Nam trong tương lai .....	10-28
Hình 10.9 Biến thiên chỉ số vật giá doanh nghiệp (chỉ số vật giá xuất khẩu) của Nhật Bản (số liệu thực tế).....	10-28
Hình 10.10 Thay đổi về thu nhập từ phí giao thông .....	10-29
Hình 10.11 Biến thiên lãi suất trái phiếu chính phủ thời hạn 10 năm của Việt Nam .....	10-36
Hình 10.12 Chênh lệch trong thu nhập từ thu phí giao thông giữa nghiên cứu này và F/S tại Việt Nam	10-38

Hình 10.13	Tổng thu nhập của doanh nghiệp dự án .....	10-39
Hình 10.14	Khoản chi của doanh nghiệp dự án (Phương án 1-1).....	10-40
Hình 10.15	Khoản chi của doanh nghiệp dự án (Phương án 2-1).....	10-40
Hình 10.16	Dòng tiền của doanh nghiệp dự án.....	10-41
Hình 10.17	Số dư tiền mặt của doanh nghiệp dự án .....	10-41
Hình 10.18	DSCR điều chỉnh trong mỗi trường hợp.....	10-42
Hình 10.19	Mối quan hệ giữa AF và thu nhập từ thu phí sử dụng đường bộ trong trường hợp lấy EqIRR là từ 15% trở lên .....	10-44
Hình 10.20	Khoản tiền do phía Chính phủ Việt Nam gánh chịu trong trường hợp lấy EqIRR là từ 15% trở lên.....	10-45
Hình 10.21	Mối quan hệ giữa AF và thu nhập từ thu phí sử dụng đường bộ trong trường hợp lấy EqIRR là từ 12% trở lên .....	10-45
Hình 10.22	Khoản tiền phía Chính phủ Việt Nam phải gánh chịu trong trường hợp lấy EqIRR là từ 12% trở lên.....	10-46



## Danh mục bảng biểu

Bảng 1.1	Khái quát kế hoạch của dự án này (giả định tại thời điểm bắt đầu nghiên cứu này) .....	1-2
Bảng 1.2	Nội dung khảo sát chính .....	1-3
Bảng 2.1	Sự thay đổi dân số của tỉnh Quảng Ninh .....	2-9
Bảng 2.2	Sự thay đổi dân số của thành phố Hải Phòng .....	2-10
Bảng 2.3	Các khoản thu chi của tỉnh Quảng Ninh trong năm tài chính 2013 .....	2-19
Bảng 2.4	Tổng quan các khu công nghiệp, khu kinh tế hiện có và đang xây dựng tại tỉnh Quảng Ninh (đến năm 2020) .....	2-26
Bảng 2.5	Dự án cơ sở hạ tầng đang thực hiện – đang quy hoạch của tỉnh Quảng Ninh .....	2-26
Bảng 2.6	Tóm tắt về khu công nghiệp và cụm công nghiệp hiện có và đang quy hoạch của thành phố Hải Phòng (đến năm 2020) .....	2-28
Bảng 2.7	Dự án cơ sở hạ tầng trọng điểm đang thực hiện ở thành phố Hải Phòng .....	2-28
Bảng 2.8	Thông tin liên quan đến dự án “Dự án xây dựng cảng quốc tế Lạch Huyện” với khoản vay bằng đồng yên .....	2-29
Bảng 3.1	Bảng khung mức thu phí sử dụng đường bộ .....	3-7
Bảng 3.2	Tóm lược nội dung của Nghị định 108/2009/NĐ-CP .....	3-8
Bảng 3.3	Bảo lãnh và Ưu đãi đầu tư trong Nghị định mới “Đầu tư theo mô hình hợp tác công tư” (Chương 9) .....	3-13
Bảng 3.4	Thu nhập miễn thuế trong việc tính thuế thu nhập doanh nghiệp .....	3-15
Bảng 3.5	Hạng mục không được khấu trừ chính .....	3-15
Bảng 3.6	Thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp được áp dụng cho doanh nghiệp dự án thực hiện dự án này .....	3-17
Bảng 3.7	Tổng quan của Hiệp định về thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt .....	3-20
Bảng 3.8	Mặt hàng đối tượng miễn thuế nhập khẩu (căn cứ vào Khoản 6 Điều 12 của Nghị định 87/2010/NĐ-CP) .....	3-21
Bảng 3.9	Mức thuế môn bài .....	3-23
Bảng 3.10	Danh mục các mặt hàng chịu Thuế bảo vệ môi trường .....	3-24
Bảng 3.11	Danh mục các mặt hàng chịu thuế tiêu thụ đặc biệt .....	3-25
Bảng 3.12	mức thu lệ phí trước bạ theo tỷ lệ (%) .....	3-26
Bảng 3.13	Phương pháp nộp thuế nhà thầu nước ngoài .....	3-26
Bảng 3.14	Mức thuế suất dự kiến của thuế nhà thầu nước ngoài .....	3-27
Bảng 3.15	Bảng kê nguồn tài chính của tỉnh Quảng Ninh và tiến độ thi công đoạn 20 km còn lại .....	3-28
Bảng 3.16	Khái quát dự án đoạn 20km .....	3-29
Bảng 3.17	Khái quát quy hoạch xây dựng theo từng giai đoạn của dự án đường cao tốc Trung Lương-Mỹ Thuận .....	3-37
Bảng 4.1	Khái quát dự báo nhu cầu giao thông ở khu vực dự án .....	4-2
Bảng 4.2	Nội dung khảo sát ở các địa điểm khảo sát (Khảo sát lưu lượng giao thông năm 2012) .....	4-4
Bảng 4.3	Kết quả khảo sát lưu lượng giao thông (năm 2012) .....	4-5
Bảng 4.4	Nội dung khảo sát ở các địa điểm khảo sát (khảo sát phỏng vấn năm 2012) .....	4-7

Bảng 4.5 Kết quả khảo sát phỏng vấn (khảo sát năm 2012) .....	4-8
Bảng 4.6 Kết quả khảo sát phỏng vấn (tổng kết điểm đầu) (khảo sát năm 2012).....	4-9
Bảng 4.7 Kết quả khảo sát phỏng vấn (tổng kết điểm cuối) (khảo sát năm 2012).....	4-9
Bảng 4.8 Nội dung khảo sát ở các địa điểm khảo sát (Khảo sát lưu lượng giao thông năm 2014).	4-10
Bảng 4.9 Kết quả khảo sát lưu lượng giao thông (năm 2014) .....	4-11
Bảng 4.10 Nội dung khảo sát ở các địa điểm khảo sát (Khảo sát phỏng vấn năm 2014) .....	4-13
Bảng 4.11 Kết quả khảo sát phỏng vấn (khảo sát năm 2014) .....	4-14
Bảng 4.12 Kết quả khảo sát phỏng vấn (tổng kết điểm đầu) (khảo sát năm 2014).....	4-15
Bảng 4.13 Kết quả khảo sát phỏng vấn (tổng kết điểm cuối) (khảo sát năm 2014).....	4-15
Bảng 4.14 Quy hoạch xây dựng đường bộ ở phía Bắc Việt Nam .....	4-20
Bảng 4.15 Kế hoạch xây dựng đường sắt ở phía Bắc Việt Nam.....	4-21
Bảng 4.16 Cảng Lạch Huyện – Lĩnh vực dự án.....	4-25
Bảng 4.17 Kết quả khảo sát ở nút giao giữa quốc lộ 18 với quốc lộ 10 (năm 2012 và năm 2014).	4-27
Bảng 4.18 Bảng OD (Xe ô tô) .....	4-28
Bảng 4.19 Bảng OD (Xe buýt dưới 25 chỗ ngồi) .....	4-28
Bảng 4.20 Bảng OD (Xe buýt trên 25 chỗ ngồi) .....	4-29
Bảng 4.21 Bảng OD (Xe tải 2 trục) .....	4-29
Bảng 4.22 Bảng OD (Xe tải 3 trục trở lên).....	4-30
Bảng 4.23 Bảng OD (Container) .....	4-30
Bảng 4.24 Tình hình xây dựng đường bộ (đến năm 2015) .....	4-35
Bảng 4.25 Tình hình xây dựng đường bộ (đến năm 2020) .....	4-36
Bảng 4.26 Tình hình xây dựng đường bộ (đến năm 2025) .....	4-36
Bảng 4.27 Tình hình xây dựng đường bộ (đến năm 2030) .....	4-37
Bảng 4.28 Thu phí trên quốc lộ 18 (Đại Yên và Phả Lại).....	4-38
Bảng 4.29 Kết quả phân ô.....	4-40
Bảng 4.30 Khối lượng xử lý của cảng Lạch Huyện.....	4-41
Bảng 4.31 Khối lượng xử lý của cảng Lạch Huyện.....	4-42
Bảng 4.32 Dự báo khối lượng xử lý tại cảng Lạch Huyện .....	4-42
Bảng 4.33 Khối lượng xử lý container tại cảng Lạch Huyện.....	4-43
Bảng 4.34 Số lượng chuyển container mỗi ngày tại cảng Lạch Huyện .....	4-43
Bảng 4.35 Số lượng chuyển hàng hóa mỗi ngày tại cảng Lạch Huyện .....	4-43
Bảng 4.36 Số lượng chuyển mỗi ngày tại cảng Lạch Huyện.....	4-43
Bảng 4.37 Số lượng chuyển khứ hồi mỗi ngày trong cảng Lạch Huyện .....	4-44
Bảng 4.38 Số lưu lượng giao thông phát sinh, tập trung 1 ngày tại cảng Lạch Huyện.....	4-44
Bảng 4.39 Lượng (container) phát sinh từ cảng Lạch Huyện.....	4-45
Bảng 4.40 Lượng (container) tập trung đến cảng Lạch Huyện.....	4-46
Bảng 4.41 Lượng (xe tải) phát sinh từ cảng Lạch Huyện .....	4-47
Bảng 4.42 Lượng (xe tải) tập trung đến cảng Lạch Huyện.....	4-48
Bảng 4.43 Số hành khách và lượng hàng hóa của sân bay Cát Bi .....	4-49

Bảng 4.44 Dự báo số hành khách và số chuyến của sân bay Cát Bi.....	4-50
Bảng 4.45 Dự báo số chuyến của mỗi loại xe của sân bay Cát Bi.....	4-50
Bảng 4.46 Dự báo số chuyến của mỗi loại xe tại sân bay Cát Bi .....	4-51
Bảng 4.47 Hình ảnh điều chỉnh của kết quả phỏng vấn OD của mỗi loại xe và địa điểm khảo sát.....	4-52
Bảng 4.48 Giá trị VoC đã sử dụng .....	4-53
Bảng 4.49 Giá trị VoT đã sử dụng.....	4-54
Bảng 4.50 Kết quả dự báo năm hiện tại.....	4-56
Bảng 4.51 Bảng mức phí được trình bày trong Thông tư 159/2013/TT-BTC.....	4-57
Hình 4.52 Mức phí giao thông của tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng .....	4-58
Bảng 4.53 Mức phí của đường cao tốc .....	4-59
Bảng 4.54 Thời hạn thu phí .....	4-59
Bảng 4.55 Trường hợp phân tích .....	4-60
Bảng 4.56 Dự báo nhu cầu giao thông – kết quả dự báo .....	4-61
Bảng 4.57 Xem xét số làn xe trong F/S Việt Nam .....	4-63
Bảng 4.58 Đánh giá số làn xe trong F/S Việt Nam.....	4-63
Bảng 4.59 Mức độ phục vụ.....	4-64
Bảng 4.60 Số làn xe đã tính toán từ kết quả dự báo nhu cầu .....	4-65
Bảng 4.61 Số làn xe đã tính toán từ kết quả dự báo nhu cầu .....	4-65
Bảng 5.1 Tóm lược nội dung nghiên cứu.....	5-1
Bảng 5.2 Các nội dung liên quan đến thiết kế trong METI F/S.....	5-2
Bảng 5.3 Bảng danh sách khái quát hạng mục công trình .....	5-3
Bảng 5.4 Khái quát kết quả Rà soát thiết kế (Hạng mục nghiên cứu phương án tối ưu).....	5-13
Bảng 5.5 Tương quan giữa Định hướng nghiên cứu và Rà soát thiết kế (nghiên cứu phương án tối ưu) .....	5-14
Bảng 5.6 Tài liệu tiêu chuẩn thiết kế .....	5-16
Bảng 5.7 Tiêu chuẩn hình học.....	5-17
Bảng 5.8 Tiêu chuẩn kỹ thuật về Khảo sát địa hình.....	5-18
Bảng 5.9 Điều kiện khảo sát tuyến đường Hạ Long - Hải Phòng.....	5-18
Bảng 5.10 Điều kiện Khảo sát địa hình cho các đối tượng khu vực xung quanh nơi tiếp nối với Quốc lộ 18 và đường cao tốc Hà Nội - Hải Phòng.....	5-19
Bảng 5.11 Điều kiện Khảo sát địa hình.....	5-19
Bảng 5.12 Công trình giao cắt với dự án .....	5-19
Hình 5.13 Mực nước cao thiết kế cho phần đường dẫn của dự án.....	5-20
Bảng 5.14 Tiêu chuẩn kỹ thuật liên quan đến khảo sát tính chất đất .....	5-21
Bảng 5.15 Địa điểm khảo sát địa chất cầu Bạch Đằng được thực hiện trong F/S của Việt Nam... ..	5-22
Bảng 5.16 Chi tiết khảo sát địa chất cầu Bạch Đằng được thực hiện trong F/S của Việt Nam.....	5-22
Bảng 5.17 Địa điểm khảo sát địa chất được thực hiện trong METI F/S .....	5-23
Bảng 5.18 Chi tiết khảo sát địa chất cầu Bạch Đằng được thực hiện trong METI F/S.....	5-23
Bảng 5.19 Địa chất chịu tải tại từng vị trí khoan (lớp 9c).....	5-24
Bảng 5.20 Kết quả thí nghiệm vật lý và lực học của địa chất chịu tải tại cầu Bạch Đằng.....	5-24

Bảng 5.21	Điều kiện khảo sát gió tại trạm khảo sát khí tượng Phú Liễn.....	5-26
Bảng 5.22	Dữ liệu tốc độ gió đo được trên 25 m/s tại trạm khảo sát khí tượng Phú Liễn.....	5-26
Bảng 5.23	Quy cách đường.....	5-27
Bảng 5.24	Cấu tạo mặt cắt ngang mặt đường.....	5-28
Bảng 5.25	Tọa độ các điểm chính (cắt ngang).....	5-29
Bảng 5.26	Tọa độ điểm chính (cắt dọc).....	5-29
Bảng 5.27	Kết quả phân tích kinh độ Đông của dữ liệu khảo sát.....	5-32
Bảng 5.28	Trọng lượng riêng của các vật liệu.....	5-38
Bảng 5.29	So sánh các yếu tố trắc đồ chính.....	5-39
Bảng 5.30	Bán kính đường cong tối thiểu.....	5-40
Bảng 5.31	Độ mở rộng tại đường nhánh rẽ.....	5-41
Bảng 5.32	Chiều dài đoạn chuyển tiếp.....	5-41
Bảng 5.33	Giá trị bán kính đường cong và siêu cao (phần nút giao, tốc độ thiết kế 60 km/h).....	5-41
Bảng 5.34	Bán kính đường cong của từng đường nhánh rẽ và siêu cao áp dụng.....	5-42
Bảng 5.35	Đoạn nối chuyển siêu cao và giá trị tương ứng (Phần tuyến đường chính).....	5-42
Bảng 5.35	Đoạn nối chuyển siêu cao và giá trị tương ứng (Phần nút giao).....	5-42
Bảng 5.37	Tọa độ các điểm chính và các yếu tố trắc ngang.....	5-43
Bảng 5.38	Độ dốc dọc và chiều dài không chế.....	5-46
Bảng 5.39	Đường cong đứng và chiều dài đường cong đứng.....	5-46
Bảng 5.40	Đường cong đứng và chiều dài đường cong đứng (Phần tuyến đường chính).....	5-47
Bảng 5.41	Đường cong đứng và chiều dài đường cong đứng (Phần nút giao).....	5-47
Bảng 5.42	Độ dốc dọc (Phần tuyến đường chính).....	5-47
Bảng 5.43	Độ dốc dọc (Phần tuyến đường chính).....	5-47
Bảng 5.44	Độ dốc dọc (phần nút giao).....	5-48
Bảng 5.45	Cấu tạo mặt cắt ngang - phần đường.....	5-51
Bảng 5.46	Cấu tạo mặt cắt ngang của phần nút giao (phần đường nhánh rẽ bên phía Hải Phòng).....	5-52
Bảng 5.47	Độ dốc mái taluy.....	5-54
Bảng 5.48	Độ dốc mái taluy chuẩn đối với vật liệu đắp đất và chiều cao đắp đất trong Tiêu chuẩn Nhật Bản.....	5-54
Bảng 5.49	So sánh phương án cầu vượt và phương án hầm chui của phần nút giao.....	5-56
Bảng 5.50	Loại kết cấu hầm chui.....	5-58
Bảng 5.51	Điều kiện thiết kế.....	5-61
Bảng 5.52	Tiêu chuẩn thiết kế.....	5-61
Bảng 5.53	Giải pháp xử lý nền đất yếu trong F/S của Việt Nam.....	5-62
Bảng 5.54	Hằng số tính chất đất tiêu biểu ở điểm đầu và điểm cuối.....	5-63
Bảng 5.55	Kết quả phân tích độ lún cố kết - độ ổn định (Phương pháp thi công giằng cát).....	5-63
Bảng 5.56	Bảng so sánh các giải pháp thi công.....	5-64
Bảng 5.57	Kết quả so sánh nghiên cứu.....	5-65
Bảng 5.58	Lượng nước ra ở phần đường.....	5-67
Bảng 5.59	Khoảng cách thiết kế rãnh dọc.....	5-67

Bảng 5.60	Kiểm tra lượng nước dẫn và lượng nước thoát của đường thoát nước theo chiều dọc	5-68
Bảng 5.61	Mục đích lắp đặt cống ngầm	5-70
Bảng 5.62	Vị trí lắp đặt cống ngầm (Điểm đầu – khu vực Đầm Nhà Mạc – khu vực đường đất đắp)	5-70
Bảng 5.63	Vị trí lắp đặt cống ngầm (Điểm cuối – khu vực Đầm Nhà Mạc – khu vực đường đất đắp)	5-72
Bảng 5.64	Vị trí thiết lập cống ngầm (Điểm cuối – khu vực Hải Phòng – nút giao)	5-72
Bảng 5.65	Phân loại nhựa trải mặt đường	5-74
Bảng 5.66	Cấu tạo lớp nhựa trải mặt đường theo quy cách A1	5-75
Bảng 5.67	Cấu tạo mặt đường trong mặt đường bê tông	5-76
Bảng 5.68	Tiêu chuẩn lắp đặt thiết bị chiếu sáng đường phố	5-79
Bảng 5.69	Độ sáng mặt đường trung bình	5-79
Bảng 5.70	Hệ số đồng đều trục đường xe chạy và tăng ngưỡng tương đối	5-80
Bảng 5.71	Bố trí thiết bị chiếu sáng liên quan đến tính cảm ứng	5-80
Bảng 5.72	Các loại điều kiện thiết kế (chiếu sáng liên tục)	5-81
Bảng 5.73	Nội dung điều kiện thiết kế theo từng loại (chiếu sáng liên tục)	5-81
Bảng 5.74	Chiều dài làn chuyển tốc độ – góc xe ra vào	5-82
Bảng 5.75	Chiều dài đường thu hẹp – làn thay đổi tốc độ được áp dụng	5-84
Bảng 5.77	Trường hợp thực tế áp dụng công trình thi công giảm chấn	5-94
Bảng 5.78	Bảng tiến độ thi công	5-106
Bảng 5.79	Tổng hợp khối lượng thi công	5-127
Bảng 5.79	Cung ứng nguyên vật liệu chính	5-128
Bảng 5.80	Chi phí xây dựng và TMĐT trong METI F/S và giải thích chi tiết	5-129
Bảng 5.81	Chi phí thiết lập doanh nghiệp dự án	5-132
Bảng 5.82	Chi phí xây dựng và TMĐT của dự án này	5-133
Bảng 6.1	Ví dụ về hình thức quản lý trong các dự án đường cao tốc tại Việt Nam	6-2
Bảng 6.2	Phạm vi công tác quản lý khai thác và bảo trì	6-4
Bảng 6.3	Thiết lập tiêu chuẩn dịch vụ	6-5
Bảng 6.4	Phân loại phương tiện và thiết lập mức phí của dự án này	6-6
Bảng 6.5	Ưu điểm và nhược điểm của từng hình thức thu phí	6-7
Bảng 6.6	Công tác tổ chức điều hành giao thông giả định	6-8
Bảng 6.7	Công tác bảo trì đường bộ giả định	6-9
Bảng 6.8	Phân quyền nghiệp vụ các phòng ban	6-11
Bảng 6.9	Chi phí cơ sở vật chất, máy móc thiết bị ban đầu	6-12
Bảng 6.10	Chi phí quản lý bảo dưỡng trong thời gian vận hành 30 năm	6-14
Bảng 7.1	Vai trò và trách nhiệm của các bộ ngành trung ương trong lĩnh vực môi trường	7-1
Bảng 7.2	Danh sách các pháp lệnh môi trường của Việt Nam có liên quan trong dự án này	7-5
Bảng 7.3	Các khoản mục đánh giá tác động môi trường	7-8
Bảng 7.4	Các văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến thu hồi đất ở cấp độ quốc gia tại Việt Nam (liên quan đến Luật đất đai chưa sửa đổi)	7-13

Bảng 7.5 Các văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến thu hồi đất ở cấp độ quốc gia tại Việt Nam (liên quan đến Luật đất đai đã sửa đổi).....	7-13
Bảng 7.6 Các văn bản quy phạm pháp luật (cấp độ địa phương) liên quan đến dự án xây dựng tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng.....	7-14
Bảng 7.7 Những đối tượng cần di dời, di chuyển phục vụ cho dự án đường nối Hạ Long- Hải Phòng. (tính theo từng danh mục riêng).....	7-15
Bảng 7.8 Hiện trạng về quy mô, thủ tục di dời, thu hồi đất khu vực thành phố Hạ Long .....	7-16
Bảng 7.9 Hiện trạng về quy mô, thủ tục di dân, thu hồi đất khu vực thị trấn Quảng Yên .....	7-16
Bảng 7.10 Các văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến khiếu nại và tố cáo .....	7-19
Bảng 7.11 Kết quả so sánh tổng hợp các giải pháp thay thế trong tuyến đường nối Hạ Long- Hải Phòng.....	7-23
Bảng 7.12 Khái quát đặc điểm kinh tế xã hội của các tổ chức địa phương.....	7-28
Bảng 7.13 Tình hình khảo sát EIA.....	7-34
Bảng 7.14 Kết quả xác định phạm vi dự án (cầu Bạch Đằng).....	7-41
Bảng 7.15 Đề cương nhiệm vụ khảo sát .....	7-44
Bảng 7.16 kết quả khảo sát đánh giá tác động đối với môi trường và xã hội .....	7-47
Bảng 7. 17 Đánh giá tác động (tạm thời) dựa trên kết quả tại thời điểm xác định phạm vi dự án và KQ của điều tra thực địa.....	7-54
Bảng 7.18 Những kế hoạch giảm nhẹ tạm thời (đề xuất) .....	7-58
Bảng 7.19 Đánh giá của Ủy ban nhân dân và Ủy ban mặt trận tổ quốc đối với dự án đường nối Hạ Long- Hải Phòng.....	7-62
Bảng 7.20 Khái quát về các hộ tham gia phỏng vấn (đối tượng: 60 hộ).....	7-65
Bảng 7.21 Hình thái lao động trong các hộ tham gia phỏng vấn .....	7-65
Bảng 7.22 Hình thái nhà ở của các hộ tham gia phỏng vấn.....	7-65
Bảng 7.23 Mức độ nhận biết, tán thành hay phản đối dự án.....	7-65
Bảng 8.1 Phạm vi của Dự án này.....	8-1
Bảng 8.2 Tỷ lệ biến đổi giá bình quân của tỷ giá hối đoái ở các nước Đông Nam Á lớn (năm 2000 ~ 2013).....	8-5
Bảng 8.3 Dự đoán tốc độ tăng trưởng giá tiêu dùng giảm .....	8-12
Bảng 8.4 Đối tượng liên quan, rủi ro chính và biện pháp phòng tránh gánh nặng rủi ro.....	8-13
Bảng 8.5 Danh mục bảo hiểm chính .....	8-14
Bảng 8.6 Danh sách rủi ro dự kiến.....	8-15
Bảng 8.7 Sơ lược về chế độ cho vay vốn đầu tư nước ngoài của JICA .....	8-25
Bảng 8.8 Khái quát về các ngân hàng nội địa chủ yếu .....	8-26
Bảng 8.9 Kết quả sau khi trao đổi với các ngân hàng nội địa.....	8-26
Bảng 8.10 Những vấn đề nhận thấy sau khi trao đổi với các ngân hàng nội địa .....	8-27
Bảng 8.11 Thuế thu nhập doanh nghiệp áp dụng cho công ty dự án thực hiện dự án này .....	8-29
Bảng 8.12 Ngạch thuế sử dụng đất phi nông nghiệp (số tiền dự kiến phải trả) .....	8-30
Bảng 8.13 Thuế đăng ký kinh doanh .....	8-30
Bảng 8.14 Phí đăng ký (dự kiến) .....	8-31

Bảng 8.15	Bảo hiểm có thể áp dụng .....	8-32
Bảng 8.16	Mức tiêu chuẩn và các điều kiện được khấu trừ trong bảo hiểm giai đoạn xây dựng ..	8-33
Bảng 8.17	Mức tiêu chuẩn và các điều kiện được khấu trừ trong bảo hiểm giai đoạn khai thác...	8-34
Bảng 8.18	Mức bảo hiểm.....	8-35
Bảng 8.19	Mức bảo hiểm cho từng loại rủi ro (hàng năm) .....	8-35
Bảng 8.20	Các bên liên quan và vai trò, v.v.....	8-36
Bảng 9.2	Điều khoản đầu tư của GGU (Dự thảo).....	9-8
Bảng 10.1	Các điều kiện cơ bản .....	10-9
Bảng 10.2	Các chỉ tiêu đánh giá .....	10-10
Bảng 10.3	Áp dụng phương pháp đánh giá kinh tế.....	10-11
Bảng 10.4	Mô tả về chỉ tiêu đánh giá tình hình kinh tế .....	10-11
Bảng 10.5	So sánh chi phí tài chính ban đầu và chi phí kinh tế ban đầu .....	10-13
Bảng 10.6	Lịch trình tính chi phí kinh tế ban đầu vào dự án .....	10-14
Bảng 10.7	Chi phí tài chính O&M và chi phí kinh tế O&M (Đơn vị: Triệu yên).....	10-15
Bảng 10.8	Rút ngắn thời gian đi lại sau khi thực hiện dự án này .....	10-18
Bảng 10.9	Kết quả dự đoán nhu cầu giao thông tuyến đường bộ Hạ Long – Hải Phòng .....	10-18
Bảng 10.10	Giá trị ước tính TTRB trong dự án này (Đơn vị: Triệu yên) .....	10-19
Bảng 10.11	Lượng cắt giảm tiêu thụ nhiên liệu trên mỗi hành trình theo từng loại xe trên hành trình g Hạ Long ~ Hải Phòng .....	10-20
Bảng 10.12	Lượng cắt giảm tiêu thụ nhiên liệu theo từng loại xe trong toàn bộ thời gian dự án (Đơn vị: t).....	10-21
Bảng 10.13	Kết quả ước tính FCRB (Đơn vị: Triệu yên) .....	10-22
Bảng 10.14	Kết quả chính của đánh giá định lượng trong phân tích tính kinh tế của dự án này.	10-22
Bảng 10.15	Lợi ích chi phí và kết quả đánh giá định lượng khi phân tích tình hình kinh tế .....	10-23
Bảng 10.16	Dự thảo tiến độ thực hiện dự án .....	10-26
Bảng 10.17	Tỷ giá hối đoái dự kiến.....	10-26
Bảng 10.18	Dự trù kịch bản biến động ngoại hối .....	10-27
Bảng 10.19	Kế hoạch thu phí cầu đường trong dự án này .....	10-30
Bảng 10.20	C vốn góp và vốn vay.....	10-31
Bảng 10.21	Tóm lược về điều kiện vay vốn .....	10-31
Bảng 10.22	Kịch bản tính thử và điều kiện giả định trong phân tích tài chính.....	10-33
Bảng 10.23	Tóm tắt tiền đề phân tích tài chính .....	10-34
Bảng 10.24	Chỉ tiêu đánh giá và giá trị tiêu chuẩn trong phân tích tài chính .....	10-35
Bảng 10.25	Đánh giá về tính khả thi của dự án .....	10-37
Bảng 10.26	Tổng số tiền Chính phủ Việt Nam phải gánh chịu và phần gánh chịu tối đa mỗi năm.	10-

Bảng thuật ngữ viết tắt

Viết tắt	Tiếng Anh	Tiếng Việt
ADB	Asian Development Bank	Ngân hàng phát triển Châu Á
AIDS	Acquired Immune Deficiency Syndrome	Hội chứng suy giảm miễn dịch mắc phải
B/C	Cost-Benefit Ratio	Tỷ số lợi ích và chi phí
BIDV	Bank for Investment and Development of Vietnam	Ngân hàng đầu tư và phát triển Việt Nam
BOT	Build-Operation-Transfer	Xây dựng - Vận hành - Chuyển giao
BT	Build-Transfer	Xây dựng - Chuyển giao
BTO	Build-Transfer-Operate	Xây dựng - Chuyển giao - Vận hành
CAT	Capital Assignment Tax	Thuế chuyển nhượng vốn
CEO	Chief executive officer	Tổng giám đốc điều hành
CIT	Corporate Income Tax	Thuế thu nhập doanh nghiệp
CIENCO	Civil Engineering Construction Corporation	Tổng Công ty xây dựng công trình
CPI	Consumer Price Index	Chỉ số giá tiêu dùng
Cuu Long CIPM	Cuu Long Corporation for Investment, Development and Project Management of Transport Infrastructure	Tổng công ty đầu tư phát triển và quản lý dự án hạ tầng giao thông Cửu Long
DRVN	Directorate for Roads of Vietnam	Tổng cục Đường bộ Việt Nam
EIA	Environmental Impact Assessment	Đánh giá tác động môi trường
EcIRR	<i>Economic Internal Rate of Return</i>	Tỷ lệ hoàn vốn nội bộ về mặt kinh tế
EqIRR	<i>Equity Internal Rate of Return</i>	Tỷ lệ hoàn vốn cổ đông
EMAC	Environment Monitoring and Analyzing center	Trung tâm quan trắc và phân tích môi trường
EPC	Engineering, Procurement and Construction	Thiết kế - Cung ứng - Xây dựng
EPT	Environment Protection Tax	Thuế bảo vệ môi trường
FCRB	Fuel Consumption Reduction Benefit	Lợi tức giảm thiểu phí tiêu hao nhiên liệu
FCT	Foreign Contractor Tax	Thuế nhà thầu nước ngoài
FDI	<i>Foreign Direct Investment</i>	Đầu tư trực tiếp
F/S	Feasibility Study	Nghiên cứu khả thi
FTA	<i>Free Trade Agreement</i>	Hiệp định tự do thương mại
GDP	Gross Domestic Product	Tổng sản phẩm trong nước
GSO	General Statistics Office	Tổng cục thống kê Việt Nam
HIV	Human Immunodeficiency Virus	Virus suy giảm miễn dịch ở người
IC	Interchange	Nút giao
IDR	Indonesia Rupiah	Đồng Rupiah (Indonesia)
IMF	<i>International Monetary Fund</i>	Quỹ tiền tệ quốc tế
IUCN	<i>International Union for Conservation of Nature and Natural Resources</i>	Liên minh Quốc tế Bảo tồn Thiên nhiên và Tài nguyên Thiên nhiên
JICA	Japan International Cooperation Agency	Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản
JPY	Japanese Yen	Đồng yên Nhật
LED	Light Emitting Diode	Điốt phát quang
MARD	Ministry of Agriculture and Rural Development	Bộ Nông nghiệp và phát triển nông thôn Việt Nam
METI	Ministry of Economy, Trade and Industry	Bộ Kinh tế, Thương mại và Công nghiệp Nhật Bản
MFN	<i>Most Favoured Nation</i>	Nguyên tắc tối huệ quốc
MOC	Ministry of Construction	Bộ xây dựng Việt Nam
MOF	<i>Ministry of Finance</i>	Bộ tài chính
MONRE	Ministry of Natural Resource and Environment	Bộ tài nguyên và môi trường
MOT	Ministry of Transport	Bộ Giao thông Vận tải Việt Nam
MOJ	<i>Ministry of Justice</i>	Bộ Tư pháp
MPI	Ministry of Planning and Investment	Bộ Kế hoạch và Đầu tư



Viết tắt	Tiếng Anh	Tiếng Việt
MYR	Malaysia Ringgit	Đồng Ringgit (Malaysia)
NESDB	<i>National Economic and Social Development Board</i>	Ủy ban Phát triển Xã hội và Kinh tế Quốc gia
NCEIF	National Center for Socio-Economic Information and Forecast	Trung tâm dự báo thông tin kinh tế xã hội quốc gia
NEXCO	Nippon Expressway Company Limited	Tổng công ty Đường cao tốc quốc gia Nhật Bản
NEXI	Nippon Export and Investment Insurance	Bảo hiểm đầu tư và xuất khẩu Nhật Bản
NPV	<i>Net Present Value</i>	Giá trị hiện tại ròng
O&M	Operation and Maintenance	Quản lý Vận hành và Bảo dưỡng
PAJ	Petroleum Association of Japan	Hiệp hội xăng dầu Nhật Bản
PC	Prestressed Concrete	Bê tông dự ứng lực
PHP	Philippine peso	Đồng peso (Philippin)
PIT	Personal Income Tax	Thuế thu nhập cá nhân
PMU	Project Management Unit	Ban quản lý dự án
PPP	Public and Private Partnership	Mô hình đối tác công - tư
PIRR	Project <i>Internal Rate of Return</i>	Tỷ suất lợi nhuận dự án
PVD	Prefabricated Vertical Drain	Bắc thăm tiêu nước thẳng đứng chế tạo sẵn
RC	Reinforce Concrete	Bê tông cốt thép
SCF	Standard Conversion Factor	Hệ số chuyển đổi
SCT	Special Consumption Tax	Thuế tiêu thụ đặc biệt
SDR	Social Discount Rate	Lãi suất chiết khấu xã hội
SHUI	Social , Health and Unemployment Insurance	Bảo hiểm bắt buộc
SO2	Sulfur Dioxide	Lưu huỳnh điôxit
SPC	Special Purpose Company	Công ty pháp nhân đặc biệt
SPT	special preferential treatment	Thuế ưu đãi đặc biệt
SPSP	Steel Pipe Sheet Pile	Cọc ống ván thép dạng giằng
TEDI	Transport Engineering Design Incorporated	Tổng công ty Tư vấn Thiết kế giao thông vận tải
THB	Thai Baht	Đồng Baht (Thái Lan)
TRANCONCEN	Consulting Center for Transport Development	Công ty Tư vấn Phát triển Giao thông vận tải
TSP	Total. Suspended Particles	Vật chất dạng hạt lơ lửng
TTRB	Travel Time Reduction Benefit	Lợi ích rút ngắn thời gian đi lại
UN	United Nations	Liên Hiệp Quốc
USD	United States Dollar	Đô la Mỹ
VAT	<i>Value Added Tax</i>	Thuế giá trị gia tăng
VEC	<i>Vietnam Expressway Company</i>	Tổng công ty Đầu tư Phát triển đường cao tốc VN
VIDIFI	Vietnam Infrastructure Development And Finance Investment Joint Stock Company	Tổng công ty phát triển hạ tầng và đầu tư tài chính VN
VND	Vietnam Dong	Việt Nam Đồng
VOT	Value of time	Giá trị thời gian cho từng loại xe

# CHƯƠNG 1 MỞ ĐẦU

## 1.1 Bối cảnh nghiên cứu

Nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam (dưới đây gọi tắt là Việt Nam) có mạng lưới giao thông vận tải nội địa phụ thuộc rất lớn vào hệ thống đường bộ, cụ thể tại thời điểm năm 2011, lượng hàng hóa vận tải bằng đường bộ chiếm 74,3% tổng lượng hàng hóa vận tải, chuyên chở hành khách đường bộ chiếm tới 92.1% tổng vận tải hành khách. Đặc biệt, những năm gần đây, lưu lượng giao thông trên những tuyến đường chính nội vùng các đô thị lớn hoặc liên vùng giữa các đô thị lớn của các địa phương đang gia tăng nhanh chóng. Tỷ lệ tăng trưởng GDP của Việt Nam duy trì mức tăng xấp xỉ 6 % trong những năm gần đây ở mức khá cao so với các nước Đông Nam Á khác nhưng hạ tầng giao thông vận tải chưa đáp ứng được với sự tăng trưởng kinh tế - xã hội, đặc biệt là mạng lưới đường bộ chưa được đầu tư đầy đủ. Tại thời điểm năm 2010, tổng chiều dài mạng lưới đường bộ là 256.000km nhưng hệ thống đường quốc lộ không những được khai thác cho các hoạt động sản xuất, kinh tế, mà còn phục vụ sinh hoạt. nên dẫn đến tình trạng tắc nghẽn giao thông mãn tính như hiện nay, đồng thời gây ra nhiều vụ tai nạn giao thông đáng tiếc.

Trong “Kế hoạch phát triển kinh tế xã hội 5 năm lần thứ IX (2011- 2015), chính phủ Việt Nam đã đặt trọng tâm vào nhiệm vụ phát triển hệ thống CSHT GTVT là một trong những nhiệm vụ quan trọng nhất nhằm đảm bảo mục tiêu phát triển bền vững với tốc độ cao. Để xây dựng hệ thống đường cao tốc, Thủ tướng Chính phủ phê duyệt “Quy hoạch xây dựng hệ thống đường cao tốc Việt Nam” (Quyết định số 1734/2008/QĐ-TTg) ban hành tháng 12/2008 và điều chỉnh quy hoạch này vào tháng 2/2013 trong đó xác định tổng chiều dài là 5873 km, ưu tiên xây dựng 2018,6 km trước năm 2020. Ngoài ra, trong “Quy hoạch xây dựng hệ thống đường bộ ven biển Việt Nam” (Quyết định số 129/2010/QĐ-TTg) do Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tháng 1/2010 trong đó trình bày quan điểm xây dựng hệ thống đường bộ ven biển phục vụ phát triển kinh tế xã hội tại các vùng ven biển, đảm bảo hiệu quả phòng chống thảm họa thiên nhiên, đặc biệt lấy hệ thống đường ven biển là trục tổ quốc.

Tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng nằm trong các quy hoạch phát triển nói trên và là dự án phát triển hạ tầng giao thông quan trọng có mức độ ưu tiên triển khai đầu tư hàng đầu tại tỉnh Quảng Ninh.

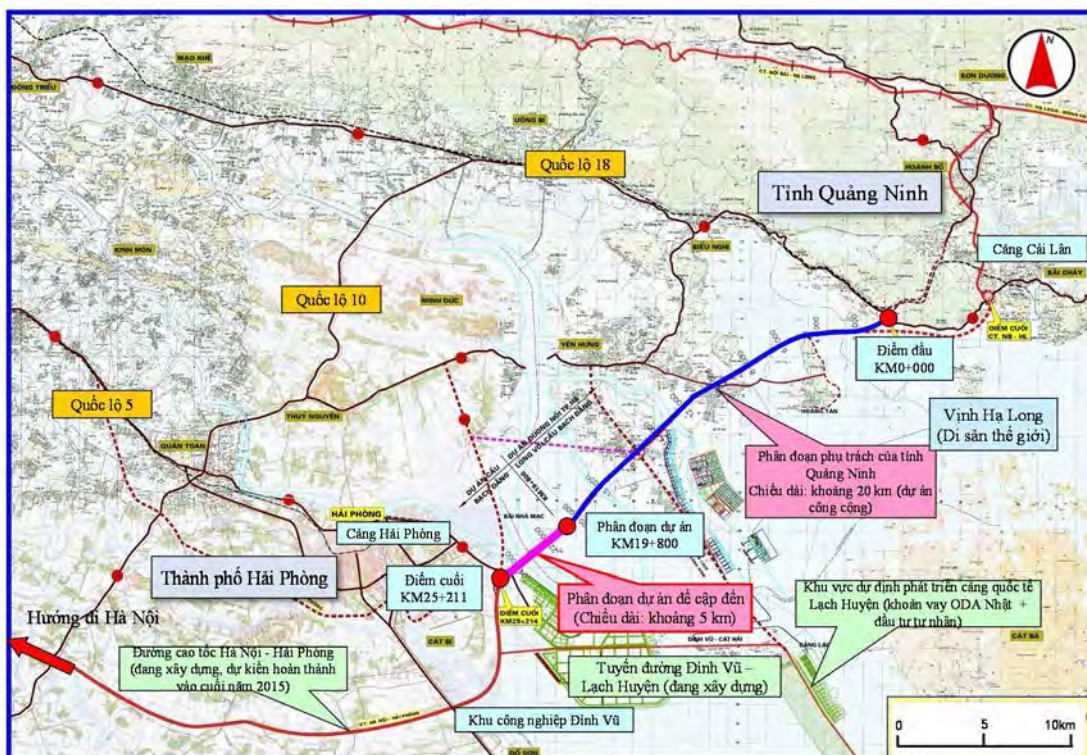
## 1.2 Tổng quan dự án

Tuyến đường Hạ Long-Hải Phòng là tuyến đường có tổng chiều dài 25 km nối liền đô thị cảng quốc tế Hải Phòng với Thành phố Hạ Long trung tâm của Tỉnh Quảng Ninh nơi sở hữu Di sản Thế giới Vịnh Hạ Long, và sẽ được kết nối với đường cao tốc Hà Nội-Hải Phòng đang xây dựng (dự kiến hoàn thành vào cuối năm 2015).. Xung quanh khu vực dự án, ngoài các trung tâm phân phối như cảng Hải Phòng, cảng Lạch Huyện, khu công nghiệp Đình Vũ, v.v... còn có tài nguyên du lịch tự nhiên nổi tiếng là vịnh Hạ Long, do đó có thể dự đoán nhu cầu của 2 lĩnh vực này sẽ còn tăng mạnh. Chính phủ Việt Nam đã xác định tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng là tuyến đường quan trọng, hình thành một cạnh trong tam giác kinh tế trọng điểm phía Bắc Việt Nam (Hà Nội, Hải Phòng, Quảng Ninh), nên trong “kế hoạch xây dựng đường cao tốc Việt Nam (Quyết định 1734/2008/QĐ-TTg)” đã được Thủ tướng chính phủ phê duyệt vào tháng 12/2008, “Kế hoạch xây dựng đường cao tốc Việt Nam chỉnh sửa “ được phê duyệt vào tháng 2/2013 và “Kế hoạch xây dựng đường ven biển Việt Nam (Quyết định 129/2010/QĐ-TTg)” được Thủ tướng chính phủ phê duyệt vào tháng 1/2010, đã xác định tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng là tuyến đường cao tốc quan trọng góp phần hình thành nên tuyến đường cao tốc Ninh Bình – Hải Phòng – Quảng Ninh (với tổng chiều dài khoảng 160 km) trong kế hoạch xây dựng đường cao tốc quốc gia .

Dự án xây dựng cầu Bạch Đằng - đối tượng của nghiên cứu này (dưới đây, gọi tắt là dự án này) là một phần trong dự án “ đường nối Hạ Long – Hải Phòng” với các đặc điểm nêu trên, đây là dự án xây dựng, vận hành, quản lý bảo dưỡng cầu Bạch Đằng và đường dẫn, nằm cách thành phố Hải Phòng khoảng 5 km, theo hình thức BOT.

Nghiên cứu này xem xét tính khả thi thực hiện dự án xét từ quan điểm người cho vay đặc biệt là đối với dự án có vay vốn, dự án đầu tư tư nhân.

Bản đồ vị trí dự án này và tổng quan kế hoạch các giai đoạn bắt đầu khảo sát được thể hiện trong Hình 1.1 và Bảng 1.1



Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

Hình 1.1 Bản đồ vị trí cụ thể của dự án này trên tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng

Bảng 1.1 Khái quát kế hoạch của dự án này (giả định tại thời điểm bắt đầu nghiên cứu này)

Đơn vị chủ quản dự án	Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ninh
Phân loại và phương thức dự án	Dự án đường thu phí theo hình thức BOT (Kiểu độc lập tài chính nhờ thu phí đi lại)
Lịch trình dự án	Khởi công: 10/2015, Hoàn thành công trình 10/2018 (thời gian thi công: khoảng 3 năm) Bắt đầu khai thác 1/2019, Kết thúc dự án: 12/2048 (thời gian vận hành là 30 năm)
Phạm vi dự án	Xây dựng, vận hành, quản lý bảo dưỡng khoảng 5km phía Hải Phòng trong tổng chiều dài 25 km của tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng
Kinh phí dự án	Khoảng 36.31 tỷ yên (khoảng 7.262,5 tỷ VND, 1 yên = 200 VND) * Bao gồm chi phí mặt bằng của tỉnh Quảng Ninh
Huy động vốn	Khoản vay từ JICA (nguồn vốn vay đầu tư nước ngoài) và vốn góp từ các nhà tài trợ khác
Doanh thu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thu phí đi lại từ những người sử dụng tuyến đường Hạ Long - Hải Phòng với tổng chiều dài khoảng 25 km</li> <li>Cam kết của Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ninh bảo lãnh 50% doanh thu đối với công ty dự án</li> </ul>
Lưu lượng giao thông	9.732 xe/ ngày (năm dự kiến bắt đầu hoạt động) – 75.484 xe/ngày (năm kết thúc vận hành)
Hỗ trợ của chính phủ	Công ty dự án được nhận khoản vay không tính lãi 1.000 tỷ VND (khoảng 5 tỷ yên) từ Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ninh Công ty dự án được Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ninh bảo lãnh 50% doanh thu dự án. Chi phí phát sinh thêm do giải phóng mặt bằng chậm trễ và chậm tiến độ xây dựng đoạn đường 0 km thuộc trách nhiệm của tỉnh Quảng Ninh
Chi phí giải phóng mặt bằng	Khoảng 710 triệu yên (142,7 tỷ VND). Tỉnh Quảng Ninh chịu trách nhiệm chi phí, thị xã Quảng Yên, thành phố Hải Phòng thực hiện

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

### 1.3 Mục đích của nghiên cứu

Mục đích của khảo sát lần này bao gồm ① xem xét tính khả thi khi tiến hành dự án theo hình thức dự án đầu tư tư nhân, xác nhận môi trường đầu tư tư nhân, khảo sát dự đoán nhu cầu, thảo luận phạm vi thực hiện dự án giữa khu vực nhà nước – tư nhân, phân tích tài chính, phân tích rủi ro, kiểm chứng và thực hiện đánh giá tác động môi trường xã hội – kỹ thuật, lập đề án hỗ trợ từ chính phủ, thông qua thăm dò thị trường, tham vấn ý kiến và thảo luận để đề xuất phương án tối ưu cho dự án, ② tiến hành lập dự thảo bản điều kiện khung bao gồm các điều kiện chính yếu trong hợp đồng, và bản dự thảo các điều khoản bảo lãnh của chính phủ và ③ thông qua các hoạt động nêu trên tiến hành các khảo sát cần thiết trong thẩm định vay vốn đầu tư nước ngoài.

### 1.4 Kế hoạch nghiên cứu

Khu vực nghiên cứu Tỉnh Quảng Ninh và thành phố Hải Phòng của Việt Nam

#### 1.4.1 Phạm vi nghiên cứu

Phạm vi nghiên cứu bao gồm việc xây dựng, vận hành, quản lý bảo dưỡng cầu Bạch Đằng và đường dẫn nằm cách thành phố Hải Phòng khoảng 5 km, thuộc tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng. Ngoài ra, đoàn đã tiến hành một số khảo sát cần thiết đối với quãng đường chiều dài khoảng 20 km phía thành phố Hạ Long thuộc dự án “đường nối Hạ Long – Hải Phòng là dự án thành phần không thể tách rời khỏi dự án này.

#### 1.4.2 Nội dung nghiên cứu

Nội dung khảo sát chính trong nghiên cứu này được thể hiện trong Bảng 1.2

Bảng 1.2 Nội dung khảo sát chính

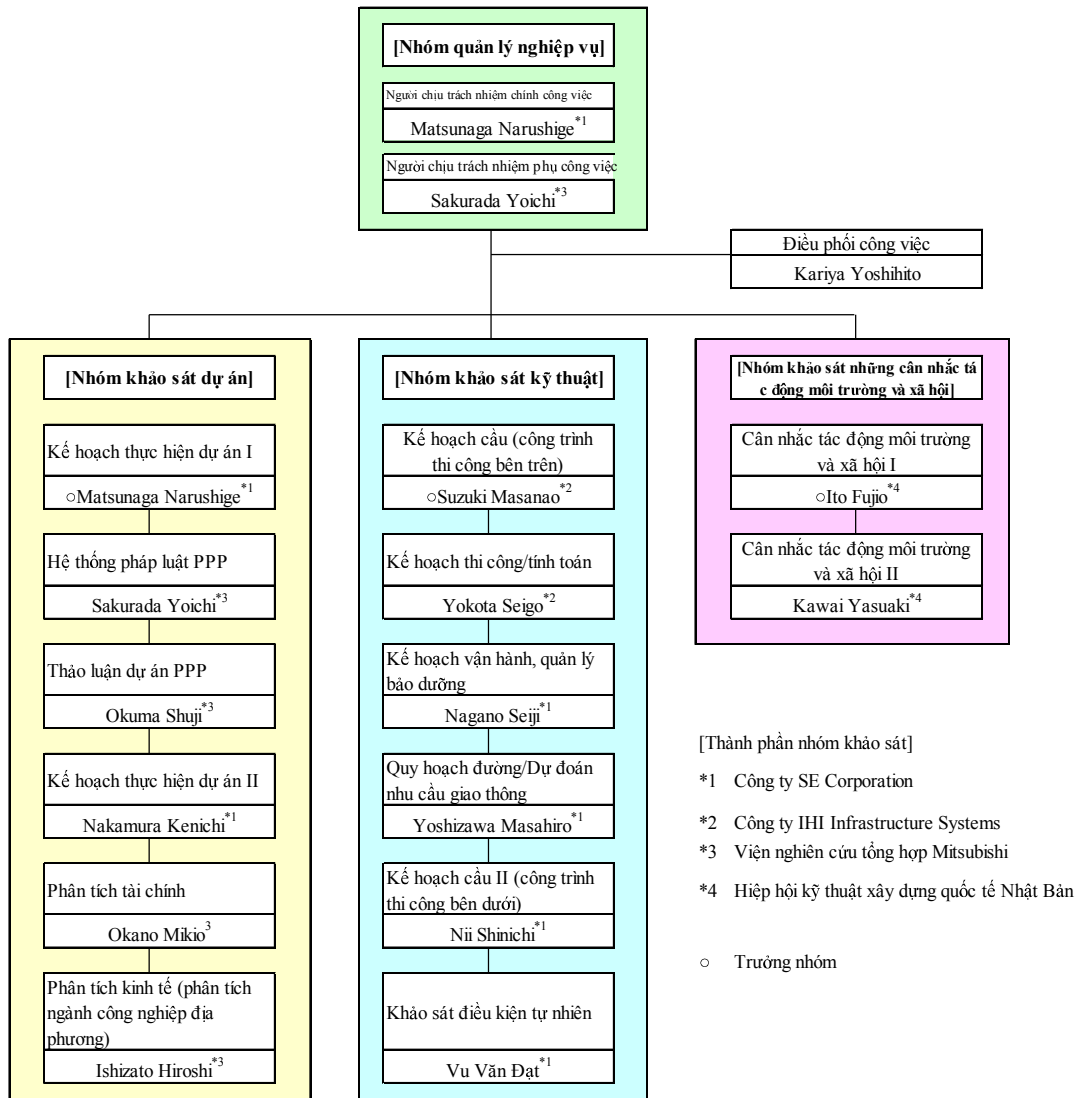
Hạng mục	Nội dung
Xác nhận tính cần thiết bối cảnh của dự án	Xác nhận tình hình kinh tế xã hội của Việt Nam và khu vực dự án
	Xác nhận hiện trạng và thách thức của khu vực vận tải
	Xác nhận xu hướng thị trường gần đây và tình hình hoạt động của doanh nghiệp ngoài có tham gia dự án liên quan đến đường cao tốc
	Xác nhận các chính sách và kế hoạch có liên quan của chính quyền địa phương khu vực liên quan và chính phủ Việt Nam
	Xác nhận tình hình của các dự án liên quan đến giao thông vận tải ở khu vực dự án
	Xác nhận mục đích, tính cần thiết của dự án này
Dự đoán nhu cầu	Kiểm tra chi tiết tình hình sử dụng và tình trạng mạng lưới đường bộ trong khu vực dự án, thu thập thông tin cơ bản để có cơ sở dự đoán nhu cầu như lưu lượng giao thông, ...
	Dự đoán nhu cầu giao thông và phân tích thời điểm cũng như tính cần thiết của việc mở rộng trong tương lai
Thiết kế cơ sở, lập dự toán	Thiết kế phác thảo cơ sở vật chất liên quan và thiết kế phác thảo cầu
	Lập kế hoạch thi công
	Dự trù chi phí dự án (chi phí xây dựng)
	Tính toán định mức chi phí vận hành, quản lý bảo dưỡng
Đề xuất phạm vi và phương án đầu tư của dự án	Đề xuất phạm vi dự án
	Lập phương án đầu tư dự án
	Phân tích rủi ro, biện pháp giảm thiểu rủi ro, xem xét các gói bảo lãnh
	Xác nhận các chế độ thu phí liên quan và cân nhắc cơ chế thu phí phù hợp
	Phân tích kinh tế của toàn bộ dự án và khu vực tư nhân
	Lập bản dự thảo điều kiện khung hợp đồng đầu tư và điều khoản

Hạng mục	Nội dung
	khung chogói bảo lãnh của chính phủ
Đánh giá tác động môi trường và xã hội	<p>Trong bản báo cáo đánh giá tác động của môi trường (EIA) có các mục tương ứng như dưới đây</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Tình hình môi trường và xã hội nền tảng</li> <li>b. Xác nhận tổ chức, chế độ đánh giá tác động môi trường và xã hội của quốc gia đối tác</li> <li>c. Tiến hành xác định phạm vi</li> <li>d. Dự đoán tác động</li> <li>e. Đánh giá tác động và xem xét so sánh các phương án thay thế</li> <li>f. Xem xét các biện pháp giảm thiểu tác động</li> </ul> <p>Hỗ trợ thành lập Ủy ban cố vấn đánh giá tác động môi trường và xã hội</p>

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

#### 1.4.3 Bộ máy nhân sự của đoàn nghiên cứu

Sơ đồ bộ máy nhân sự của đoàn nghiên cứu được thể hiện trong Hình 1.2. Đoàn nghiên cứu gồm 15 thành viên, được chia thành 3 nhóm là nhóm dự án, nhóm kỹ thuật, nhóm đánh giá tác động môi trường và xã hội, nằm dưới sự điều phối của nhóm quản lý nghiệp vụ. Trong mỗi nhóm đều có một “trưởng nhóm” chịu trách nhiệm quản lý tiến độ nghiên cứu, v.v... của nhóm đó, cùng với việc xem xét thảo luận một cách chi tiết các vấn đề riêng biệt của mỗi nhóm, này giúp tập trung thông tin về cho chủ nhiệm và phó chủ nhiệm dự án.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Hình 1.2 Sơ đồ bộ máy nhân sự đoàn nghiên cứu

## CHƯƠNG 2 Bối cảnh và tính cần thiết của dự án

### 2.1 Bối cảnh của dự án

Tỉnh Quảng Ninh nằm ở trong khu vực có vị trí địa chiến lược quan trọng nối liền Việt Nam với Trung Quốc, tạo thành một góc trong vành đai tam giác kinh tế trọng điểm phía Bắc – Việt Nam gồm Hà Nội, Hải Phòng, Quảng Ninh. Tình hình kinh tế xã hội của Việt Nam nói chung và tỉnh Quảng Ninh nói riêng trong những năm gần đây, mặc dù có sự phát triển đáng kể, nhưng vẫn còn tồn tại nhiều yếu kém trong cơ sở hạ tầng giao thông, vốn là điều kiện tiên quyết thu hút đầu tư và tăng sức cạnh tranh và là nền tảng để phát triển kinh tế trung và dài hạn.

“Tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng”, đối tượng của nghiên cứu này (Tên chính thức: “Tuyến đường nối thành phố Hạ Long với đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng”), là tuyến đường cao tốc nối thành phố Hạ Long – thủ phủ của tỉnh Quảng Ninh với thành phố Hải Phòng – thành phố cảng lớn nhất Việt Nam, theo kế hoạch sẽ được nối với “tuyến đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng” nối liền thành phố Hà Nội với thành phố Hải Phòng. Khi quy hoạch đường cao tốc này được thực hiện, thì thời gian di chuyển giữa vành đai tam giác kinh tế trọng điểm phía Bắc – Việt Nam sẽ được rút ngắn đáng kể, kỳ vọng sẽ đóng góp to lớn vào kế hoạch phát triển kinh tế xã hội Việt Nam.

Quá trình doanh nghiệp Nhật Bản tham gia vào dự án này được tính từ thời điểm ngày 9/4/2012, khi Tập đoàn SE Corporation – doanh nghiệp đại diện cho nghiên cứu này và Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ninh cùng ký kết biên bản ghi nhớ hợp tác thực hiện dự án này. Sau đó, “Nghiên cứu xây dựng cầu Bạch Đằng thuộc tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng – Việt Nam” thuộc “Chương trình nghiên cứu thúc đẩy xuất khẩu hệ thống – cơ sở hạ tầng tài khóa 2012” (nghiên cứu thành lập dự án cơ sở hạ tầng bằng nguồn vốn tư nhân – khoản vay hỗ trợ chính phủ bằng đồng Yên, v.v...)” của Bộ Kinh tế, Thương mại và Công nghiệp Nhật Bản- METI (dưới đây gọi tắt là METI F/S) đã được thực hiện. Trong nghiên cứu METI F/S các phân tích tài chính nhằm kiểm chứng tính khả thi của một dự án tư nhân, v.v... đã được thực hiện, tuy nhiên với phương án hoàn vốn đầu tư thông qua việc thu phí giao thông, nghiên cứu đã chỉ rõ rằng trong vài năm đầu khi mới đưa công trình vào khai thác, nhu cầu giao thông vẫn còn thấp nên dự án sẽ rơi vào tình trạng thiếu tiền. Tiếp theo đó, qua quá trình đàm phán giữa Tập đoàn SE Corporation với Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh, đã đưa đến kết quả Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ninh thống nhất sẽ cung cấp gói hỗ trợ tài chính cho doanh nghiệp dự án thực hiện dự án này (khoản vay không tính lãi và bảo lãnh 50% doanh thu sẽ được đề cập ở phía sau). Tháng 9/2013, Tập đoàn SE Corporation đã nộp hồ sơ đề xuất dự án dựa trên Bản đề cương tham chiếu do Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh công bố, sau đó được chỉ định là nhà đầu tư độc lập của dự án, tiếp theo là ký kết hợp đồng ký tắt dự án này. Tuy nhiên, vẫn còn nhiều vấn đề về tài chính chưa được giải quyết một cách triệt để như huy động vốn, dòng tiền, v.v... đóng vai trò quyết định khi triển khai dự án, đặc biệt là đối với dự án đầu tư tư nhân, vì vậy qua nghiên cứu này, cần kiểm chứng dự án một cách toàn diện về mặt tài chính kỹ thuật, và môi trường.

### 2.2 Bối cảnh trong đó dự án được cho là cần thiết

Để xác nhận lại tính cần thiết của dự án, chúng tôi đã xác nhận các chính sách liên quan của Việt Nam bao gồm khái quát tình hình kinh tế xã hội, các quy hoạch dài hạn như quy hoạch đường cao tốc, ngân sách, nguồn tài chính, v.v... của Việt Nam nói chung và các khu vực đối tượng thực hiện dự án là tỉnh Quảng Ninh và thành phố Hải Phòng nói riêng.

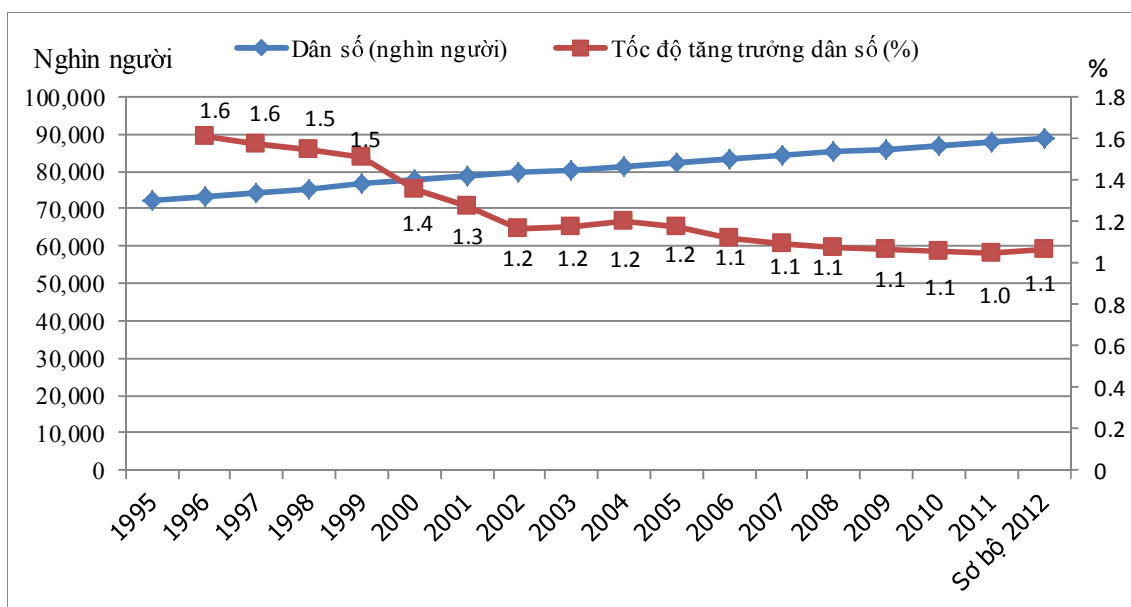
#### 2.2.1 Tình hình kinh tế xã hội của Việt Nam

Về tình hình kinh tế xã hội của Việt Nam, chúng tôi tóm lược các chỉ số dân số, GDP, cơ cấu công nghiệp, CPI, biến động tỷ giá hối đoái, tài chính quốc gia, cán cân thanh toán quốc tế, dự trữ ngoại hối như sau

##### (1) Dân số

Dân số Việt Nam trong năm 2012 là 88,77 triệu người (số liệu sơ bộ), mặc dù tốc độ tăng trưởng dân số có khuynh hướng giảm từ năm 2000, nhưng sau năm 2006 trở đi vẫn duy trì ở mức 1,1%, trên thực

tế gia tăng với tốc độ khoảng 9 triệu người mỗi năm.

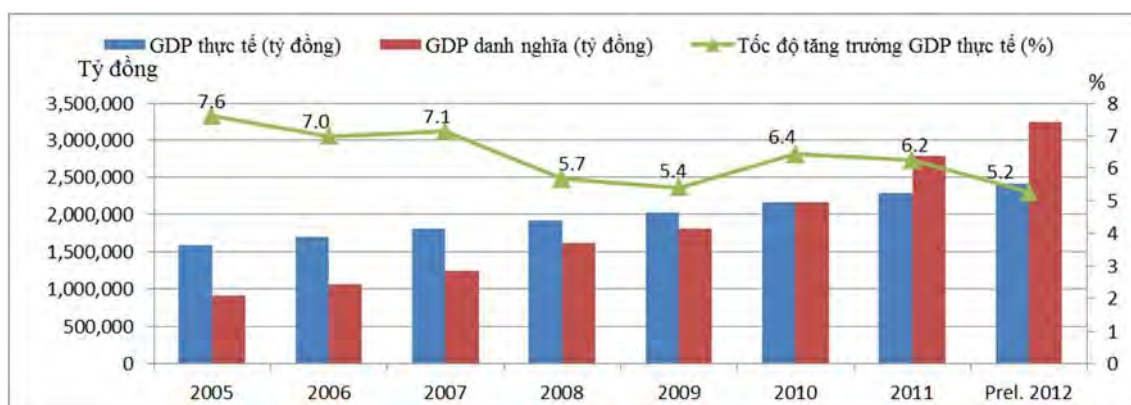


Nguồn: Tổng kết từ dữ liệu thống kê GSO

Hình 2.1 Biến thiên dân số Việt Nam và tốc độ tăng trưởng dân số

## (2) GDP

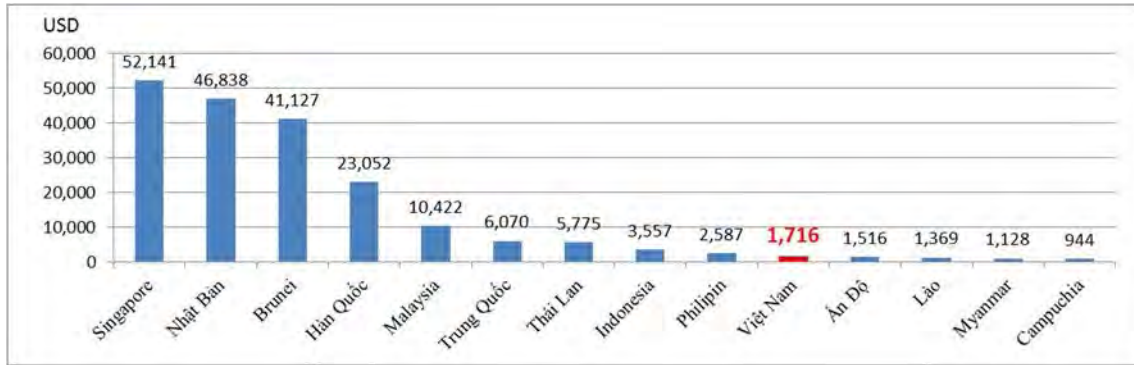
GDP danh nghĩa trong năm 2012 của Việt Nam là 3.245 nghìn tỷ VND (khoảng 155,8 tỷ USD), GDP bình quân đầu người là 1.716 USD, bằng khoảng 1/27 so với Nhật Bản, trong các quốc gia mới nổi ở Châu Á, GDP của Việt Nam cao hơn Ấn Độ nơi có GDP 1.516 USD, và thấp hơn Philipin nơi có GDP 2.587 USD. Ngoài ra, tỷ lệ tăng trưởng GDP có khuynh hướng chậm lại do chịu tác động của khủng hoảng kinh tế thế giới vào năm 2008 bắt nguồn từ sự Lehman shock, tốc độ tăng trưởng năm 2012 đạt 5,2%, mặc dù cao hơn so với Ấn Độ, nhưng thấp hơn so với Philipin, Thái Lan, Indonesia, Malaysia, v.v...



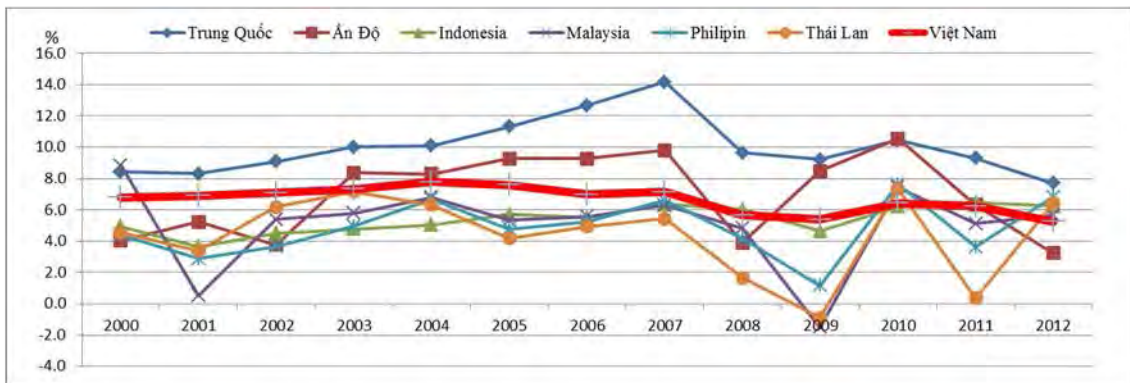
Nguồn: Tổng hợp từ dữ liệu thống kê GSO

Hình 2.2 Biến thiên tổng sản phẩm quốc nội GDP của Việt Nam và tốc độ tăng trưởng





Nguồn: Tổng hợp từ cơ sở dữ liệu chỉ tiêu chính trong tài khoản quốc gia của Liên Hiệp Quốc  
 Hình 2.3 So sánh GDP bình quân đầu người của các quốc gia chủ yếu ở Châu Á năm 2012

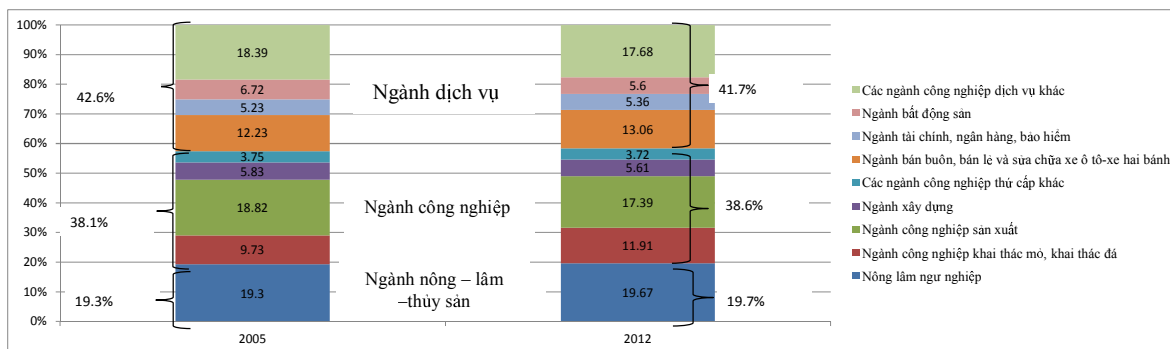


Nguồn: Tổng hợp từ cơ sở dữ liệu chỉ tiêu chính trong tài khoản quốc gia của Liên Hiệp Quốc  
 Hình 2.4 So sánh tốc độ tăng trưởng GDP của các quốc gia chủ yếu của Châu Á

### (3) Cơ cấu ngành kinh tế

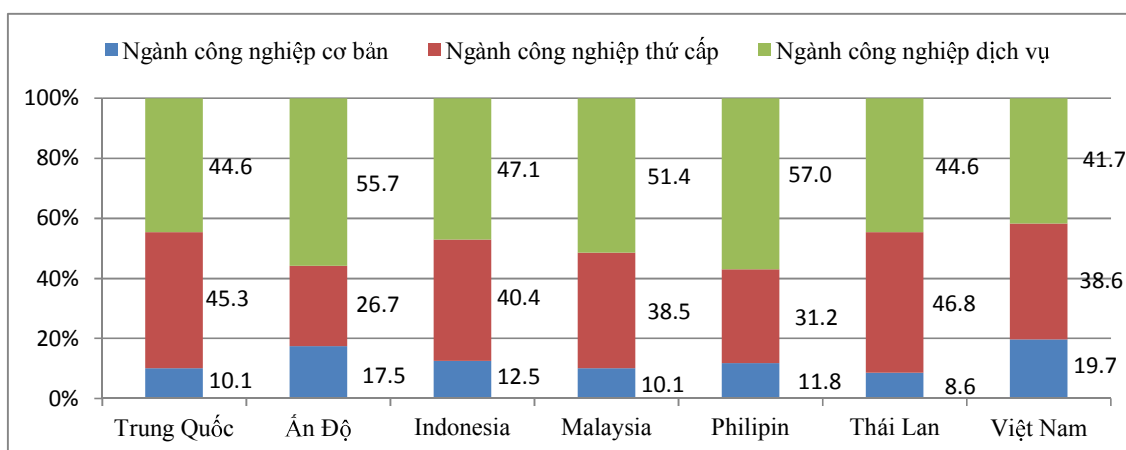
Tỷ trọng ngành nông – lâm- thủy sản, công nghiệp và ngành dịch vụ trong GDP Việt Nam năm 2012 không có sự thay đổi lớn so với năm 2005. Mặc dù tỷ trọng ngành công nghiệp tăng từ 38,1% lên 38,6%, nhưng tỷ trọng ngành công nghiệp khoáng sản và khai thác đá tăng đáng kể, còn tỷ trọng ngành công nghiệp chế tạo lại giảm 1,43 điểm, vì vậy khó có thể nói là quá trình công nghiệp hóa đang tiến triển.

Ngược lại với việc ngành nông – lâm- thủy sản trong GDP tăng từ 19,3% lên 19,7%, ngành dịch vụ giảm từ 42,6% xuống còn 41,7%, giảm 0,9 điểm. so với các quốc gia mới nổi ở Châu Á, tỷ trọng ngành nông – lâm- thủy sản còn tương đối cao, trong khi ngành dịch vụ lại khá thấp. Ngoài ra, đóng góp của khối ngành công nghiệp vào GDP của Việt Nam cũng ở mức thấp hơn so với Thái Lan, Trung Quốc, Indonesia.



Nguồn: Tổng hợp từ dữ liệu thống kê GSO

Hình 2.5 Đặc trưng cơ cấu kinh tế Việt Nam

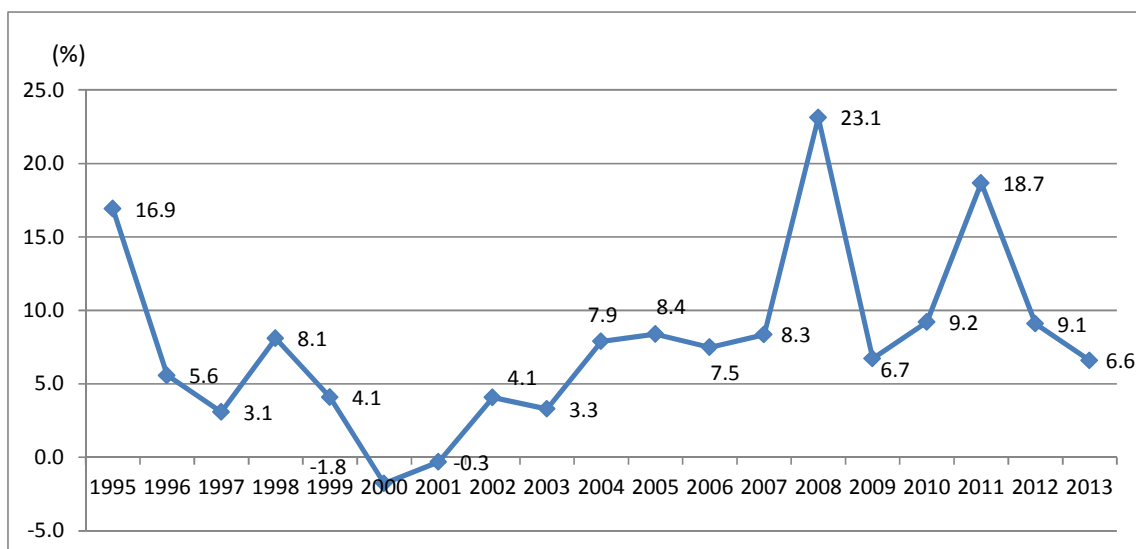


Nguồn: Tổng hợp từ dữ liệu thống kê của Trung Quốc (Cục thống kê quốc gia), Ấn Độ (Cục thống kê trung ương), Indonesia (CEIC), Malaysia (CEIC), Philippin (NSCB (Ban điều phối thống kê quốc gia)), Thái Lan (NESDB (Ủy ban phát triển kinh tế xã hội quốc gia), năm 2011), Việt Nam (GSO, Tổng cục thống kê Việt Nam)

Hình 2.6 So sánh cơ cấu công nghiệp của các quốc gia chủ yếu của Châu Á năm 2012

#### (4) Tốc độ tăng CPI

Tốc độ tăng CPI của Việt Nam biến động đáng kể trong 20 năm trở lại đây theo xu hướng của nền kinh tế thế giới và dòng vốn nước ngoài. Trong bối cảnh của thời kỳ làn sóng đầu tư lần thứ 1 bắt đầu từ thập niên 90, khi mà đầu tư nước ngoài ò ạt tràn vào Việt Nam, tốc độ tăng CPI lên đến 16,9% vào năm 1995, sau đó do tác động của cuộc khủng hoảng tài chính châu Á, năm 2000 CPI rơi vào thời kỳ siêu giảm phát với tỷ lệ tang -1,8%. Kể từ sau năm 2000, sau khi đạt 7,9% vào năm 2004, và duy trì ở mức khoảng 7-8% cho đến năm 2007, vào năm 2008 do bị chi phối bởi nguồn cung tiền tăng do giá dầu và ngũ cốc thế giới tăng vọt, các chính sách kinh tế tài chính ưu tiên cho việc phát triển kinh tế của chính phủ, và dòng vốn đầu cơ vào Việt Nam (thời kỳ bùng nổ đầu tư vốn của nước ngoài vào Việt Nam lần thứ 2) đã dẫn đến tình trạng siêu lạm phát đến 23,1%. Trong năm 2009 CPI ổn định ở mức 6,7%, nhưng vào năm 2011, do sự ảnh hưởng từ các biện pháp kích thích kinh tế của chính phủ Việt Nam nhằm đối phó với tình hình kinh tế suy thoái bắt nguồn từ Lehman shock xảy ra từ năm 2008, tình trạng gia tăng cung tiền tái diễn kéo theo CPI quay lại mức cao đạt 18,7%. Sau đó, nhờ kết quả của “Nghị quyết 11 của Chính phủ về kiểm chế lạm phát, ổn định kinh tế vĩ mô” được Chính phủ ban hành vào tháng 2/2011, từ ưu tiên tăng trưởng kinh tế chuyển sang giảm chi ngân sách và thắt chặt tín dụng (tăng lãi suất chính sách, kiểm chế tốc độ tăng trưởng tín dụng trong khoảng 20%) phát huy tác dụng, tuy tốc độ tăng trưởng kinh tế giảm xuống còn 5-6%, nhưng chỉ số giá tiêu dùng đã dừng lại ở mức 9,1% vào năm 2012, và giảm xuống 6,6% vào năm 2013 và có khuynh hướng tiếp tục giảm. Trong tình trạng dễ bị tác động bởi môi trường kinh tế bên ngoài như vậy, việc ổn định kinh tế vĩ mô hay nói cách khác vấn đề kiểm chế lạm phát trở thành bài toán quan trọng đối với chính phủ Việt Nam và chúng ta cần phải xem xét những tác động của nó đến dự án này.

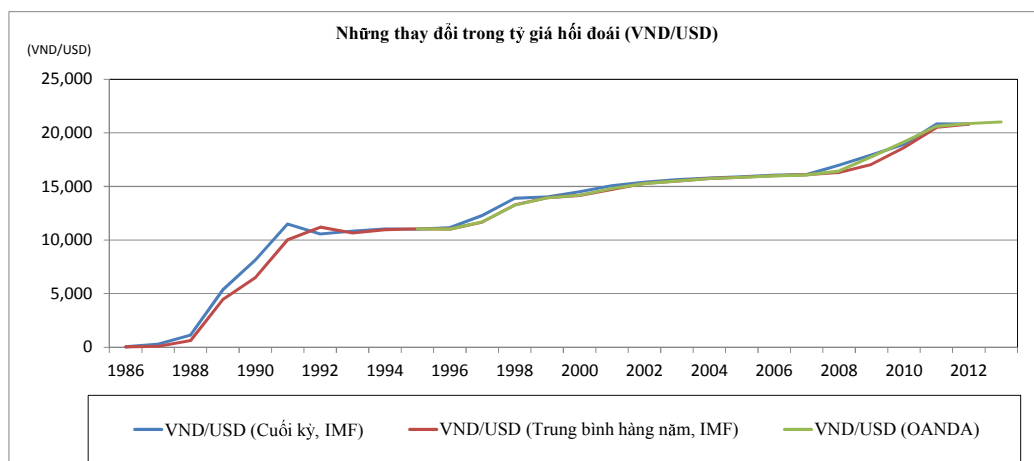


Nguồn: Tổng hợp từ cơ sở dữ liệu chỉ tiêu tài khoản quốc gia của Liên Hiệp Quốc  
 Hình 2.7 Biến thiên tốc độ tăng trưởng CPI Việt Nam

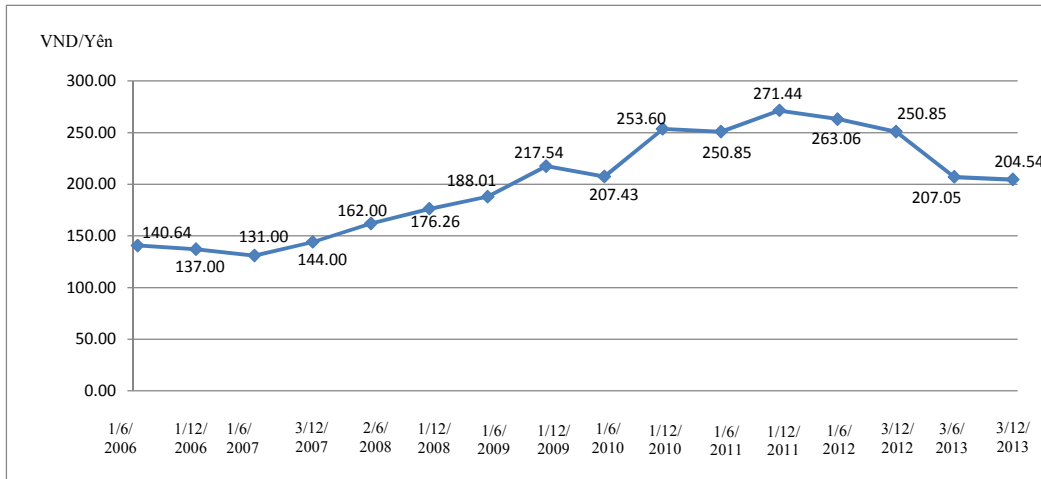
(5) Biến động tỷ giá hối đoái

Trong chế độ tỷ giá hối đoái của Việt Nam, từ năm 1989 trở về trước, thị trường tỷ giá chính thức cho từng giao dịch đều do Chính phủ quyết định, từ năm 1989 ngân hàng nhà nước Việt Nam áp dụng chế độ qu định tỷ giá thị trường chính thức, từ sau năm 1999 hệ thống tỷ giá thả nổi có kiểm soát (hệ thống cố định biên độ dao động của tỷ giá hối đoái, và có thể tự do giao dịch tiền tệ các nước trong phạm vi biên độ đó) chính thức được đưa vào sử dụng.

Đặc biệt là trong biến động tỷ giá hối đoái tại Việt Nam trong quá khứ, khi nhìn vào tỷ lệ thay đổi tỷ giá bình quân trong khoảng từ năm 1995 đến năm 2013, đồng Việt Nam có xu hướng thấp hơn đô-la Mỹ khoảng 3,8% , thấp hơn đồng Yên Nhật khoảng 3,4% . Từ năm 1997 đến năm 1999, do chịu ảnh hưởng của sự hỗn loạn của các loại đồng tiền châu Á sau cuộc khủng hoảng tiền tệ châu Á, tỷ giá đồng Việt Nam trung bình năm giảm trên 5% so với đồng đô-la Mỹ . Ngoài ra, từ năm 2009, khi lạm phát phát sinh từ các chính sách kích thích kinh tế của chính phủ Việt Nam sau Lehman shock (năm 2008), do áp lực đồng Việt Nam mất giá bắt nguồn từ việc người dân và các doanh nghiệp Việt Nam bán VND mua USD trên thị trường (vì có khoảng cách giữa tỷ giá thị trường chính thức và tỷ giá thị trường tự do) và để kiềm chế thâm hụt mậu dịch của Việt Nam đang ngày càng trầm trọng, một đợt phá giá đồng Việt Nam 5% so với đô-la Mỹ đã được tiến hành. Trong tình hình đồng nội tệ dễ dàng bị mất giá do ảnh hưởng bởi những thay đổi của môi trường kinh tế bên ngoài, lạm phát và thâm hụt mậu dịch triền miên như hiện nay, chúng ta cũng cần phải xem xét những tác động này đối với dự án.



Nguồn: Niên giám thống kê tài chính quốc tế (2002, 2013), OANDA HP  
 Hình 2.8 Những thay đổi trong tỷ giá hối đoái của VND



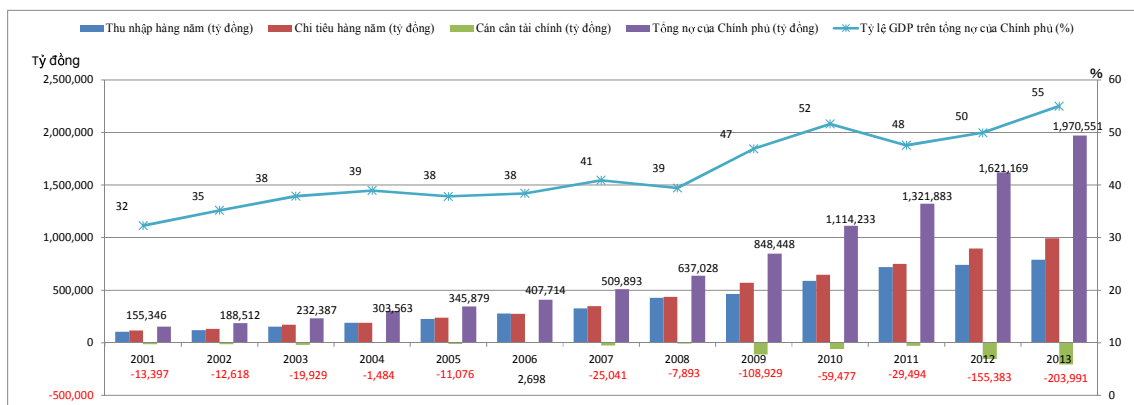
Nguồn: Trang web Vietcombank

Hình 2.9 Những thay đổi trong tỷ giá hối đoái VND của Việt Nam

### (6) Tài chính quốc gia

Tình hình tài chính Việt Nam, ngoại trừ năm 2006, luôn rơi vào tình trạng thiếu hụt doanh thu, đặc biệt từ sau Lehman shock vào năm 2009, bội chi đã lên đến 109 nghìn tỷ VND, sau đó tiếp tục tăng đến 115 nghìn tỷ VND vào năm 2012, và 204 nghìn tỷ VND vào năm 2013.

Mặt khác, tổng nợ chính phủ cũng có xu hướng gia tăng, trong năm 2013 đạt 1.971 nghìn tỷ đồng, tương ứng với 55% GDP, dẫn đến cục diện là khó mà quản lý đất nước bằng những chính sách như từ trước đến nay. Do đó, nhu cầu tận dụng các nguồn vốn tư nhân thông qua hình thức như PPP, BOT trong xây dựng cơ bản từ nay về sau được cho là sẽ ngày càng tăng trong tương lai.



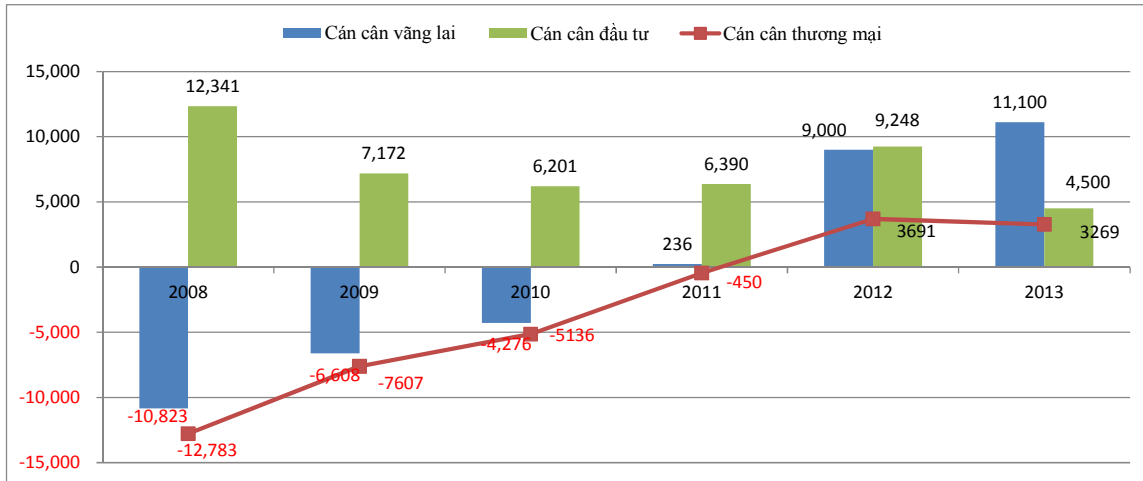
Nguồn: Tạo từ IMF “Cơ sở dữ liệu triển vọng kinh tế toàn cầu” (tháng 4/2014)

Hình 2.10 Cán cân tài chính Việt Nam và tổng nợ chính phủ

### (7) Cán cân thanh toán quốc tế

Cán cân thanh toán quốc tế của Việt Nam, bất chấp thặng dư từ dòng vốn đầu tư nước ngoài liên tục trong nhiều năm, vẫn rơi vào tình trạng thâm hụt do hậu quả của thâm hụt tài khoản vãng lai trước năm 2010. Nguyên nhân chính dẫn đến thâm hụt tài khoản vãng lai là tình trạng thâm hụt của cán cân mậu dịch. Chỉ tính riêng tài khóa 2008, thâm hụt tài khoản vãng lai là 10,82 tỷ USD, trong khi thâm hụt mậu dịch còn vượt xa con số này, lên đến 12,78 tỷ USD.

Trong những năm gần đây, cán cân vãng lai từ năm 2011, cán cân mậu dịch từ năm 2012 đã chuyển sang thặng dư. Từ nay, việc cán cân vãng lai và cán cân mậu dịch của Việt Nam có thể đạt được thặng dư ổn định hay không, được cho rằng sẽ phụ thuộc phần lớn vào năng lực cạnh tranh quốc tế của ngành kinh tế công nghiệp và ngành kinh tế dịch vụ của Việt Nam.

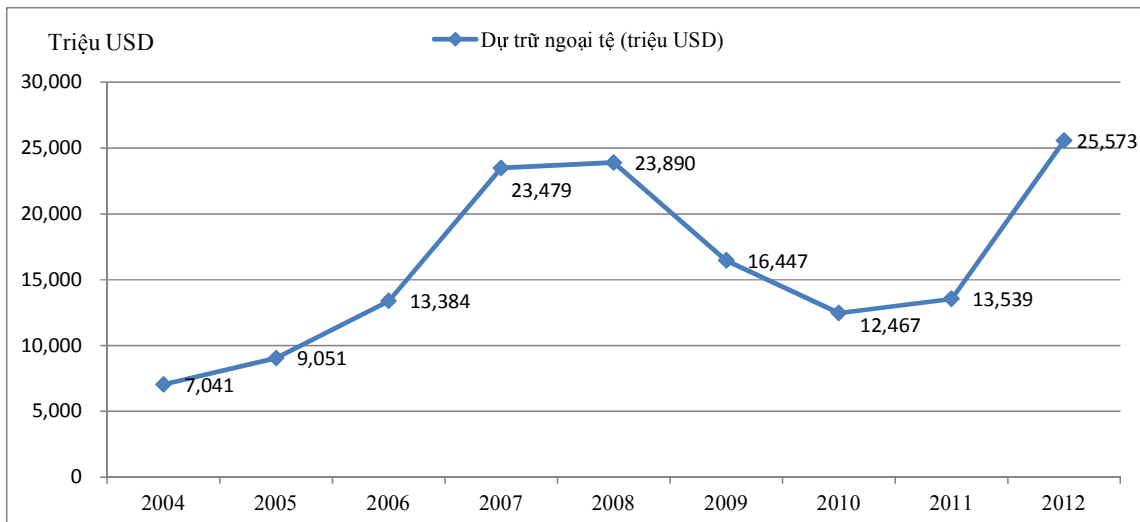


Nguồn: Trang web “Vietnam Report”(Nguồn tư liệu: JP Morgan)

Hình 2.11 Chiều hướng thay đổi trong cán cân thanh toán quốc tế của Việt Nam

### (8) Dự trữ ngoại hối

Tổng lượng dự trữ ngoại hối của Việt Nam tăng từ 7,04 tỷ USD vào năm 2004 lên 23,89 tỷ USD vào năm 2008, tuy nhiên giảm mạnh xuống còn 16,45 tỷ USD vào năm 2009 và 12,47 tỷ USD vào năm 2010 do sự thoái vốn của tư bản nước ngoài và giảm sản lượng xuất khẩu do Lehman shock. Sau đó, cùng với đà phục hồi của nền kinh tế thế giới, trong bối cảnh dòng vốn đầu tư nước ngoài quay trở lại và sản lượng xuất khẩu tăng lên, tổng lượng dự trữ ngoại hối tăng từ 13,54 tỷ USD vào năm 2011 lên 25,57 tỷ USD vào năm 2012, quay trở lại mức dự trữ ngoại hối trước Lehman shock.



Nguồn: Trang web của JETRO “Thông tin từng quốc gia, khu vực”

Hình 2.12 Những thay đổi trong dự trữ ngoại hối Việt Nam

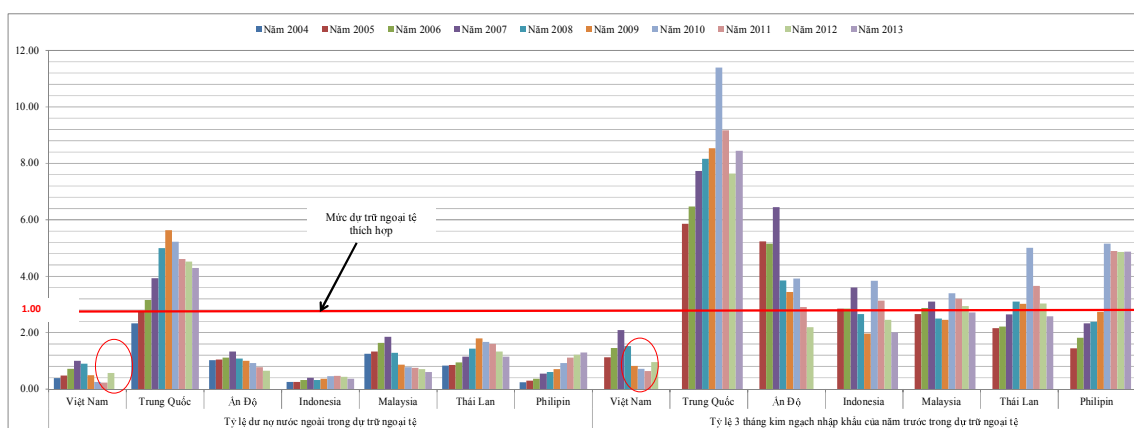
Có 3 lý do cần phải có quỹ dự trữ ngoại hối là, tiền chi trả cho hoạt động nhập khẩu, đảm bảo tính thanh khoản khi có khủng hoảng tài chính và ổn định tỷ giá hối đoái. Từ trước đến nay có nhiều lý thuyết khác về việc tổng lượng dự trữ ngoại hối của một quốc gia đạt đến tỷ lệ nào thì mới là thích hợp<sup>1</sup> với quốc gia đó, tuy nhiên có 2 tiêu chuẩn chung được nhiều người công nhận là “Quy mô tương đương với kim ngạch nhập khẩu 3 tháng”<sup>2</sup> và “Tỷ lệ tương đương hoặc nhiều hơn so với nợ nước

<sup>1</sup> Từ quan điểm nguồn dự trữ ngoại hối vượt mức sẽ đánh mất chi phí cơ hội, nên không thể cho rằng việc dự trữ ngoại hối càng nhiều càng tốt.

<sup>2</sup> DeBeaufort Wijinholds, J. Onno and Arend Kapteyn, “Reserve Adequacy in Emerging Market Economies”, IMF Working Paper, 143, September 2001 (DeBeaufort Wijinholds, J. Onno và Arend Kapteyn, “Dự trữ ngoại hối hợp lý trong nền kinh tế thị trường mới nổi”, IMF Working Paper, 143, tháng 9/2001).

ngoài ngắn hạn”<sup>3</sup>. Sau đây, hiển thị kết quả của các phép tính tỷ lệ tương đương với kim ngạch 3 tháng nhập khẩu vào năm trước và tỷ lệ tương đương với tổng nợ nước ngoài ngắn hạn<sup>4</sup> của quỹ dự trữ ngoại hối của Việt Nam và các quốc gia trong khu vực Châu Á từ năm 2004 đến năm 2013.

Nếu xét theo tiêu chuẩn “Quy mô dự trữ ngoại hối tương đương với kim ngạch nhập khẩu 3 tháng”, hầu như tất cả các quốc gia thuộc đối tượng so sánh đều vượt qua mức kim ngạch 3 tháng nhập khẩu của năm trước trong khoảng thời gian so sánh, tuy nhiên chỉ có Việt Nam là không đạt được tiêu chuẩn này trong 4 năm từ năm 2009 đến năm 2012. Ngoài ra, nếu xét theo tiêu chuẩn “Quy mô tương đương hoặc nhiều hơn so với nợ nước ngoài ngắn hạn”, Việt Nam cũng không đạt được tiêu chuẩn này trong các năm ngoại trừ năm 2007. Tuy nhiên, vì hạn chế về tư liệu, số liệu nợ nước ngoài ngắn hạn được sử dụng để ước tính có bao gồm số liệu nợ dài hạn, vì vậy chúng tôi cho là tình hình thực tế không nghiêm trọng đến như thế.



Nguồn: Trang web của JETRO “Thông tin từng quốc gia, khu vực”

Hình 2.13 So sánh tỷ lệ dự trữ ngoại hối trong GDP của các quốc gia chủ yếu ở Châu Á

## 2.2.2 Tình hình kinh tế xã hội của các khu vực dự án

Đối với tình hình kinh tế xã hội của 2 khu vực dự án là tỉnh Quảng Ninh và tỉnh Hải Phòng, chúng tôi nêu tổng quan về tình hình dân số, GDP, cơ cấu ngành, thương mại với nước ngoài, nguồn tài chính của chính quyền địa phương.

### (1) Các đơn vị hành chính và dân số

Tỉnh Quảng Ninh có 4 thành phố, 1 thị xã và 9 huyện, cơ quan chính quyền tỉnh nằm ở thành phố Hạ Long. Tình trạng biến động dân số trên toàn tỉnh và các thành phố, thị xã, huyện được thể hiện trong Bảng 2.1. Dân số của toàn tỉnh tăng từ 1,1 triệu người vào năm 2005 lên 1,19 triệu người năm 2012, tốc độ tăng trung bình mỗi năm trong vòng 7 năm là 1,15 %, cao hơn tốc độ tăng trưởng dân số quốc gia (1,07%) trong cùng kỳ.

Ngoài ra, nếu xét đến tốc độ tăng trưởng dân số ở các địa bàn trong tỉnh trong cùng thời kỳ, thành phố Móng Cái có tốc độ tăng nhanh nhất 1,76%, ngoài ra còn có các thành phố thị xã huyện khác vượt qua mức trung bình toàn quốc là huyện Cô Tô (1,73%), huyện Hoàng Bồ (1,51%), thành phố Uông Bí (1,48%), huyện Đàm Hà (1,45%), huyện Ba Chẽ (1,44%), huyện Hải Hà (1,39%), thành phố Hạ Long (1,36%), thành phố Cẩm Phả (1,13%).

<sup>3</sup> Guidotti, Pablo E., Remarks at G33 meeting, Bonn, Germany, April 1999 (Guidotti, Pablo E., Những điểm đáng lưu ý tại cuộc họp G33, Bonn, Germany, Tháng 4/1999).

<sup>4</sup> Vì sử dụng các dữ liệu dự nợ nước ngoài của trang web của JETRO “Thông tin từng quốc gia, khu vực”, nên có bao gồm dữ liệu về nợ dài hạn, vì vậy cần lưu ý đến vấn đề đánh giá quá cao số liệu nợ ngắn hạn thực tế và đánh giá quá thấp số liệu tỷ lệ tương đương.

Bảng 2.1 Sự thay đổi dân số của tỉnh Quảng Ninh

(Đơn vị: 1.000 người)

	2005	2010	2011	Sơ bộ 2012	Tốc độ tăng trung bình trong 7 năm (%)
Tổng	1,096.10	1,158.80	1,173.00	1,187.70	1.15
Thành phố Hạ Long	206.5	222.2	224.7	227	1.36
Thành phố Móng Cái	81.7	90.1	91	92.3	1.76
Thành phố Cẩm Phả	167.7	176.5	179	181.4	1.13
Thành phố Uông Bí	100	107.8	109.4	110.8	1.48
Thành phố Quảng Yên	129.6	131.5	131.5	132.6	0.33
Huyện Bình Liêu	27.1	28.1	28.6	29.1	1.02
Huyện Tiên Yên	43.4	45.2	45.9	46.6	1.02
Huyện Đầm Hà	32	34.1	34.8	35.4	1.45
Huyện Hải Hà	50.1	52.9	54	55.2	1.39
Huyện Ba Chẽ	18.1	19.3	19.7	20	1.44
Huyện Vân Đồn	39.3	40.8	41.1	41.1	0.64
Huyện Hoành Bồ	43.5	46.8	47.6	48.3	1.51
Huyện Đông Triều	152.6	158.5	160.5	162.6	0.91
Huyện Cô Tô	4.7	5.1	5.2	5.3	1.73

Nguồn: Tạo từ Niên giám thống kê tỉnh Quảng Ninh năm 2012

Thành phố Hải Phòng có 15 quận huyện, trong đó có 7 quận thành phố và 8 huyện nông thôn, cơ quan chính quyền của thành phố đặt tại quận Hồng Bàng. Tình hình biến động dân số tại thành phố Hải Phòng và các quận huyện được thể hiện ở Bảng 2.2. Dân số toàn thành phố tăng từ 1,77 triệu người vào năm 2004 đến 1,90 triệu người vào năm 2012 trung bình mỗi năm tăng 0,91%, thấp hơn tốc độ tăng trưởng dân số của toàn quốc.

Nếu nhìn vào tốc độ tăng trưởng dân số giữa các quận huyện, trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh có sự chênh lệch về tốc độ tăng trưởng dân số giữa các thành phố, thị xã, huyện của, tuy nhiên sự chênh lệch giữa các địa phương này tương đối nhỏ, ghi nhận không có thấy địa phương nào tăng trưởng âm. Ngược lại, tại thành phố Hải Phòng, cùng tồn tại địa phương có dân số tăng cao và địa phương có dân số giảm mạnh, sự chênh lệch giữa các khu vực rất đáng kể. Ở huyện đảo Bạch Long Vĩ nơi dân cư ít nhất thì tốc độ tăng trưởng dân số trung bình hàng năm từ năm 2004 đến năm 2012 là 10,67%, quận Hải An 4,16%, quận Đồ Sơn 3,97%, quận Kiến An 2,44%, huyện An Dương 2,1%, đều vượt qua tốc độ tăng trưởng dân số trung bình toàn quốc, ngược lại, tốc độ tăng trưởng dân số của huyện Kiến Thụy là -4,05%, huyện Vĩnh Bảo -0,83%, huyện Tiên Lãng -0,68%, quận Hồng Bàng -0,65%.

Bảng 2.2 Sự thay đổi dân số của thành phố Hải Phòng

(Đơn vị:1.000 người)

	2004	2005	2010	2011	Sơ bộ 2012	Tốc độ tăng trưởng trung bình trong 8 năm (%)
Tổng	1,770.8	1,773.5	1,857.8	1,879.8	1,904.1	0.91
Quận Hồng Bàng	108.6	110.0	100.5	101.8	103.1	-0.65
Quận Ngô Quyền	160.4	160.3	167.1	167.8	169.9	0.72
Quận Lê Chân	188.6	194.1	213.7	215.0	217.8	1.82
Quận Hải An	77.5	87.8	103.5	106.0	107.4	4.16
Quận Kiến An	85.4	79.3	99.4	102.3	103.6	2.44
Quận Đồ Sơn	34.8	36.3	46.2	46.9	47.5	3.97
Quận Dương Kinh	-	-	49.2	50.2	50.9	1.71
Huyện Thủy Nguyên	297.7	281.0	308.1	312.3	316.4	0.76
Huyện An Dương	141.2	143.4	163.6	164.7	166.8	2.10
Huyện An Lão	125.5	126.9	133.9	136.0	137.8	1.18
Huyện Kiến Thụy	180.7	183.3	127.0	128.1	129.8	-4.05
Huyện Tiên Lãng	153.4	154.4	141.7	143.4	145.3	-0.68
Huyện Vĩnh Bảo	188.2	188.2	172.7	173.7	176.0	-0.83
Huyện Cát Hải	28.4	28.2	30.3	30.7	31.1	1.14
Huyện Bạch Long Vĩ	0.4	0.3	0.9	0.9	0.9	10.67

Chú ý: Tốc độ tăng trưởng dân số bình quân hằng năm của quận Dương Kinh là giá trị trung bình trong 3 năm từ 2010 đến 2012.

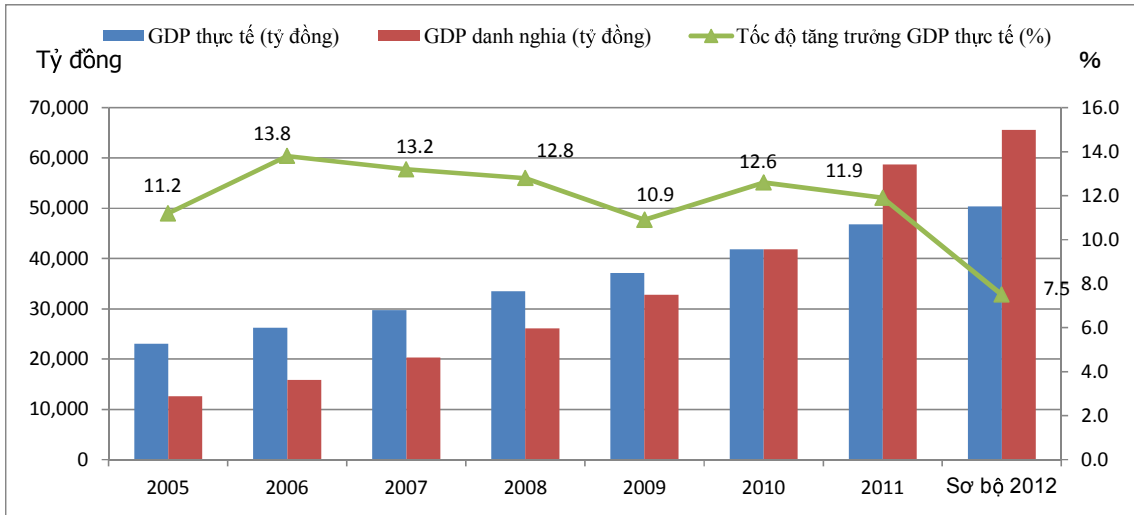
Nguồn: Tổng hợp từ Niên giám thống kê thành phố Hải Phòng năm 2012

## (2) GDP

### 1) GDP và tỷ lệ tăng trưởng

GDP danh nghĩa của tỉnh Quảng Ninh và thành phố Hải Phòng trong năm 2012 lần lượt là 65,6 nghìn tỷ VND (3,2 tỷ USD, 272,4 tỷ Yên) và 87,2 nghìn tỷ VND (4,2 tỷ USD, 362,1 tỷ Yên), tốc độ tăng trưởng bình quân trong 8 năm từ 2005 đến 2012 lần lượt là 11,8% và 8,6%. Tỉnh Quảng Ninh đã duy trì tốc độ tăng trưởng trên 10% hàng năm liên tục cho đến năm 2011, tuy nhiên năm 2012 đã giảm xuống còn 7,5%. Tỷ lệ tăng trưởng GDP của thành phố Hải Phòng đột ngột giảm mạnh từ 21,2% vào năm 2008 xuống còn 1,5% (2009) và 2,8% (2010) do ảnh hưởng bởi Lehman shock vào năm 2008, nhưng đã phục hồi lên mức 10,1% vào năm 2011 và 9,2% vào năm 2012.

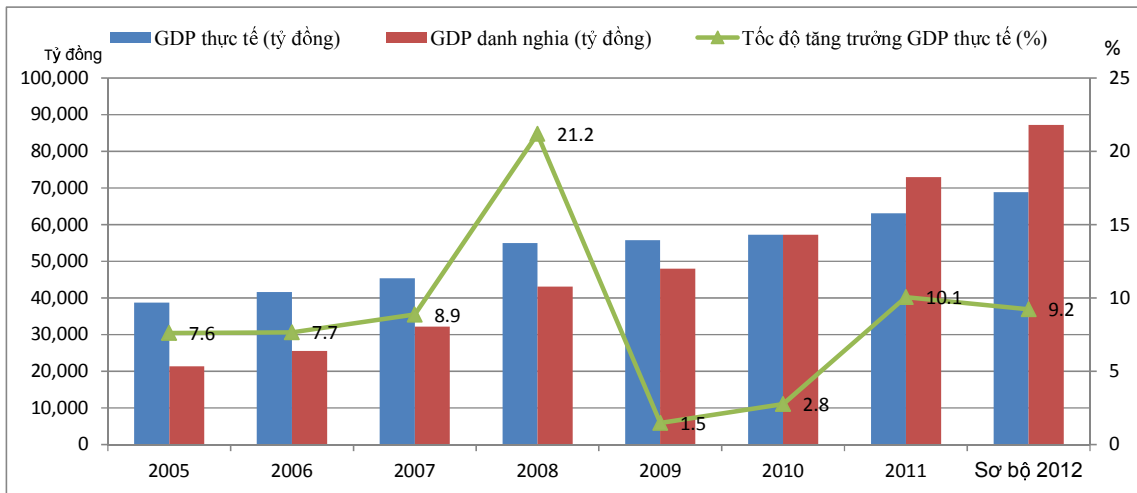




Chú ý: GDP thực theo giá cố định năm 2010

Nguồn: Tổng hợp từ Niên giám thống kê tỉnh Quảng Ninh năm 2012

Hình 2.14 GDP của tỉnh Quảng Ninh và biến thiên tỷ lệ tăng trưởng GDP



Chú ý: GDP thực theo giá cố định năm 2010

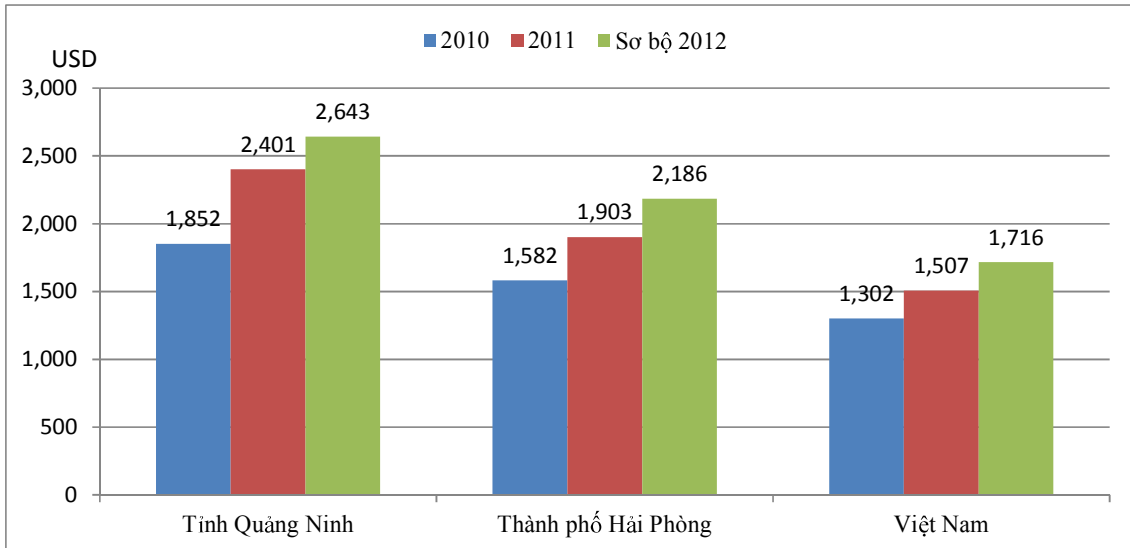
Nguồn: 1. GDP danh nghĩa: Tổng hợp từ Niên giám thống kê thành phố Hải Phòng năm 2012

2. GDP thực: Tính từ chỉ số giảm phát GDP được công bố trong cơ sở dữ liệu chỉ số chính trong tài khoản quốc gia của Liên Hiệp Quốc

Hình 2.15 GDP thành phố Hải Phòng và sự biến thiên tỷ lệ tăng trưởng GDP

## 2) GDP bình quân trên đầu người

GDP bình quân trên đầu người trong năm 2012 của tỉnh Quảng Ninh là 2.643 USD và thành phố Hải Phòng 2.186 USD, vượt cao hơn nhiều so với mức trung bình toàn quốc 1.716 USD.

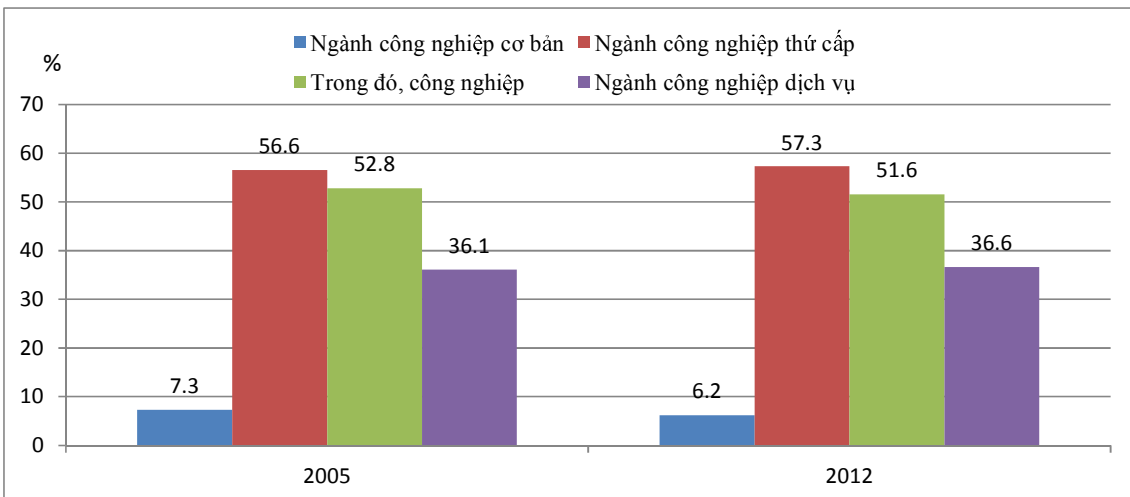


Nguồn: 1. Niên giám thống kê tỉnh Quảng Ninh và thành phố Hải Phòng năm 2012  
2. Cơ sở dữ liệu chỉ số chính trong tài khoản quốc gia của Liên Hiệp Quốc

Hình 2.16 Sự thay đổi trong GDP trên đầu người của toàn quốc, tỉnh Quảng Ninh và thành phố Hải Phòng

### (3) Cơ cấu ngành

Trong 7 năm từ 2005~2012, tỷ lệ đóng góp vào GDP của ngành nông – lâm – thủy sản của tỉnh Quảng Ninh giảm từ 7,3% xuống 6,2%, mặt khác ngành công nghiệp thứ cấp tăng từ 56,6% lên 57,3% và ngành dịch vụ tăng từ 36,1% lên 36,6%. Ngoài ra, tỷ trọng công nghiệp trong các ngành công nghiệp thứ cấp giảm từ 52,8% xuống 51,6%, phần lớn là do sự sụt giảm của tỷ trọng công nghiệp khoáng sản và khai thác đá. Bên cạnh đó, tỷ lệ đóng góp của ngành sản xuất chế tạo vào GDP năm 2012 là 15,3%, tăng 4 điểm so với mức 11,3% năm 2005, nhưng so với tỷ trọng ngành công nghiệp khoáng sản và khai thác đá (26,3%) vẫn còn tương đối thấp, cho thấy nền kinh tế của tỉnh Quảng Ninh vẫn phải phụ thuộc nhiều vào ngành công nghiệp khoáng sản và khai thác đá như trước đây.



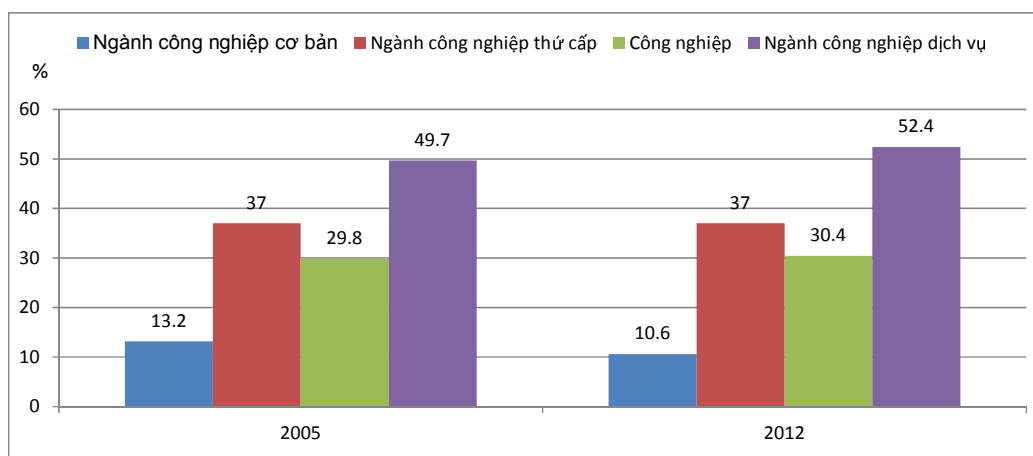
Chú ý: Chưa tính phần thuế.

Nguồn: Tổng hợp từ Niên giám thống kê tỉnh Quảng Ninh năm 2012

Hình 2.17 Sự thay đổi trong cơ cấu ngành tỉnh Quảng Ninh

Sự thay đổi trong cơ cấu công nghiệp thành phố Hải Phòng trong 7 năm từ 2005~2012, tỷ trọng ngành nông – lâm – thủy sản giảm 2,6 điểm từ 13,2% năm 2005 xuống còn 10,6% năm 2012, ngược lại ngành dịch vụ tăng với mức độ tương tự từ 49,7% lên 52,4% trong cùng kỳ, có sự chuyển dịch cơ cấu ngành rõ nét từ nông – lâm – thủy sản sang ngành dịch vụ. Về ngành công nghiệp, tuy tỷ trọng ngành không có sự thay đổi, nhưng khu vực sản xuất chế tạo công nghiệp tăng 0,6 điểm từ 29,8% lên

30,4%. Tỷ trọng nhóm ngành sản xuất tăng từ 27,9% năm 2005 lên đến 28,3%, cho thấy nét đặc trưng của nền kinh tế thành phố Hải Phòng so với tỉnh Quảng Ninh là có ngành công nghiệp sản xuất đóng vai trò quan trọng trong nền kinh tế .



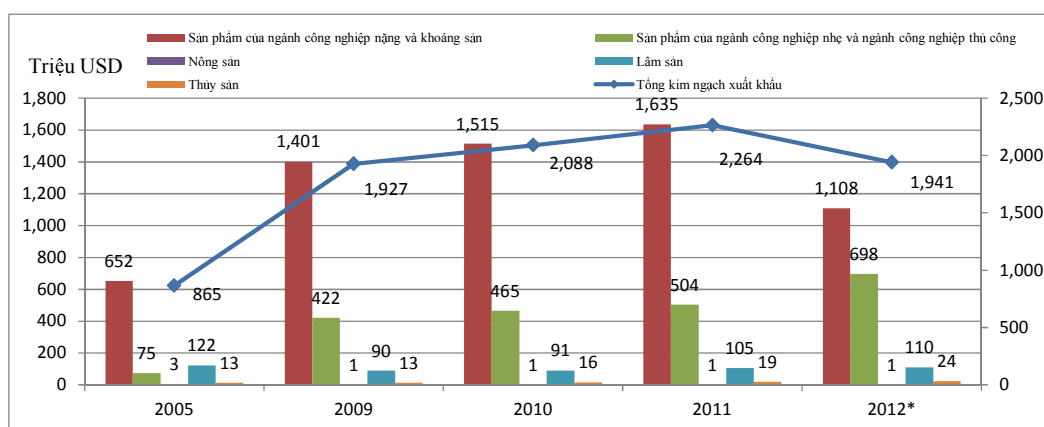
Nguồn: Niên giám thống kê thành phố Hải Phòng năm 2012

Hình 2.18 Sự thay đổi trong cơ cấu công nghiệp của thành phố Hải Phòng

#### (4) Thương mại với nước ngoài

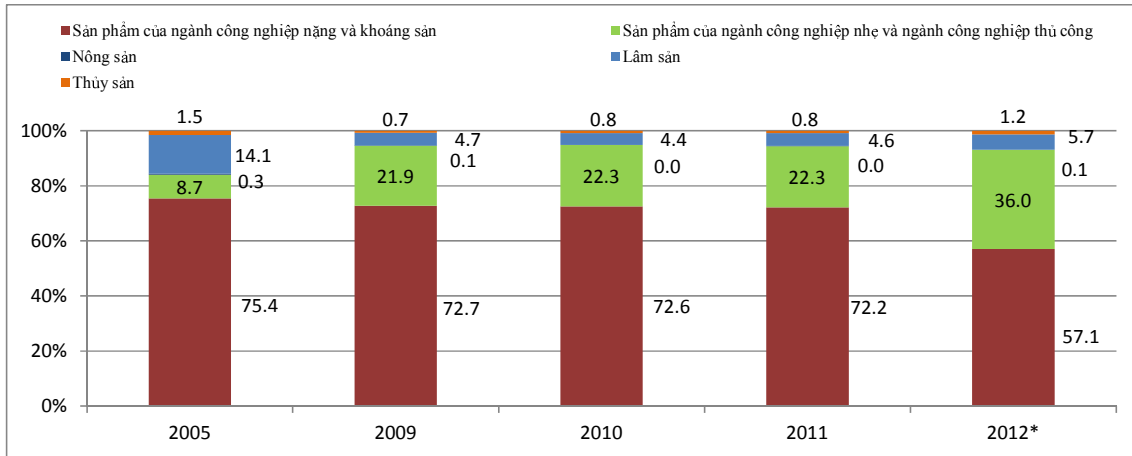
Tổng kim ngạch xuất khẩu của tỉnh Quảng Ninh tăng hơn gấp 3 lần trong vòng 7 năm từ 650 triệu USD vào năm 2005 lên 1,94 tỷ USD vào năm 2012, tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm trong cùng kỳ là 12,2%. Tuy nhiên, năm 2012 đã giảm 14,3% so với năm 2011, nguyên nhân là vì sản phẩm của ngành công nghiệp nặng và khoáng sản (chủ yếu là dầu mỏ và than đá) - hàng hóa xuất khẩu chính của tỉnh Quảng Ninh từ trước đến nay đã giảm từ 1,64 tỷ USD trong năm 2011 xuống còn 1,11 tỷ USD trong năm 2012 và dậm chân ở mức 32,2%.

Nếu nhìn vào tỷ trọng từng loại hàng hóa, cho đến năm 2011 tỷ trọng các loại sản phẩm của ngành công nghiệp nặng và khoáng sản vẫn giữ mức 70% trên, nhưng vào năm 2012 đã giảm xuống chỉ còn dưới 60%. Mặt khác, tỷ trọng các loại sản phẩm của ngành công nghiệp nhẹ và ngành công nghiệp thủ công tăng đáng kể từ 8,7% năm 2005 lên 36% vào năm 2012. Cơ cấu tập trung vào việc xuất khẩu các nguồn tài nguyên thiên nhiên như dầu mỏ và than đá, v.v... từ trước đến nay đang chuyển dần sang cơ cấu tập trung vào các sản phẩm của các ngành công nghiệp sản xuất như ngành công nghiệp nhẹ, ngành công nghiệp thủ công, v.v...



Nguồn: Tổng hợp từ Niên giám thống kê tỉnh Quảng Ninh năm 2012

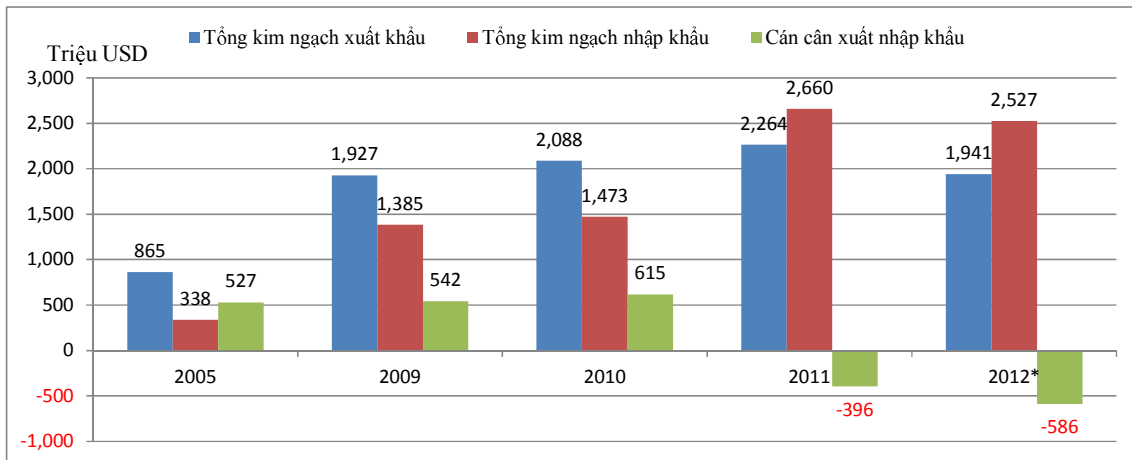
Hình 2.19 Sự thay đổi trong tổng kim ngạch xuất khẩu của tỉnh Quảng Ninh và kim ngạch xuất khẩu từng loại hàng hóa



Nguồn: Tổng hợp từ Niên giám thống kê tỉnh Quảng Ninh năm 2012

Hình 2.20 Sự thay đổi trong tỷ trọng từng loại hàng hóa trong tổng kim ngạch xuất khẩu của tỉnh Quảng Ninh

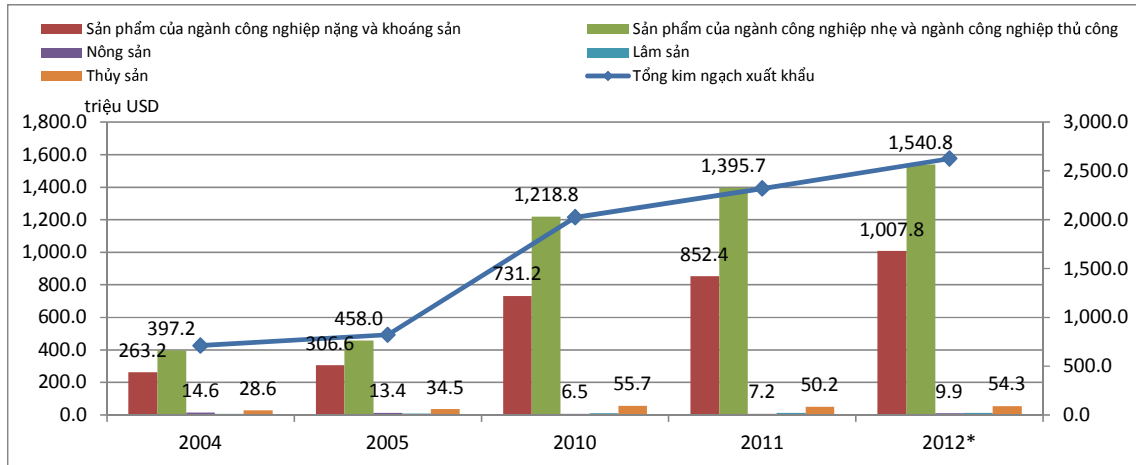
Cho đến năm 2010 tổng kim ngạch xuất khẩu vượt qua tổng kim ngạch nhập khẩu, cán cân xuất nhập khẩu trong năm 2010 thặng dư 620 triệu USD, nhưng đến năm 2011 chuyển sang thâm hụt 400 triệu USD, đến năm 2012 thâm hụt lên đến 590 triệu USD. Nguyên nhân chính là do sự sụt giảm lượng xuất khẩu các sản phẩm của ngành công nghiệp nặng và khoáng sản đã nêu trên, đồng thời tốc độ tăng trưởng của nhập khẩu cao hơn nhiều so với xuất khẩu (tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm đạt 33,3% trong vòng 8 năm) cũng là nguyên nhân chính của tình trạng này. Đặc biệt đáng chú ý là tốc độ tăng trưởng bình quân của các mặt hàng nhập khẩu chính như máy móc, thiết bị và phụ tùng đã đạt đến 34%.



Nguồn: Tổng hợp từ Niên giám thống kê tỉnh Quảng Ninh năm 2012

Hình 2.21 Sự thay đổi trong cán cân xuất nhập khẩu của tỉnh Quảng Ninh

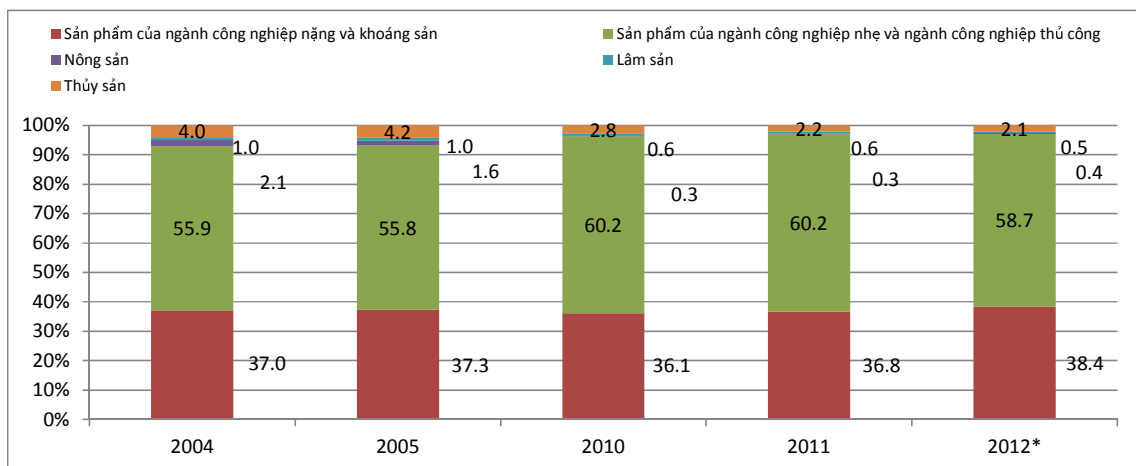
Tỷ lệ tăng trưởng xuất khẩu bình quân hàng năm của thành phố Hải Phòng trong 9 năm từ 2004~2012 là 17,7% cao hơn nhiều so với tỉnh Quảng Ninh. Tổng kim ngạch xuất khẩu trong năm 2012 là 2,63 tỷ USD gấp 1,4 lần so với tỷ lệ xuất khẩu của tỉnh Quảng Ninh.



Nguồn: Tổng hợp từ Niên giám thống kê thành phố Hải Phòng năm 2012

Hình 2.22 Sự thay đổi trong tổng kim ngạch xuất khẩu và kim ngạch xuất khẩu từng loại hàng hóa của thành phố Hải Phòng

Khác với tỉnh Quảng Ninh, hàng hóa xuất khẩu chính là sản phẩm công nghiệp nhẹ, sản phẩm thủ công, chiếm trên dưới 60% tổng kim ngạch xuất khẩu trong những năm 2004~2012. Điều này phù hợp với các đặc trưng và tầm quan trọng chiếm vị thế cao của ngành công nghiệp sản xuất trong cơ cấu công nghiệp nói trên.



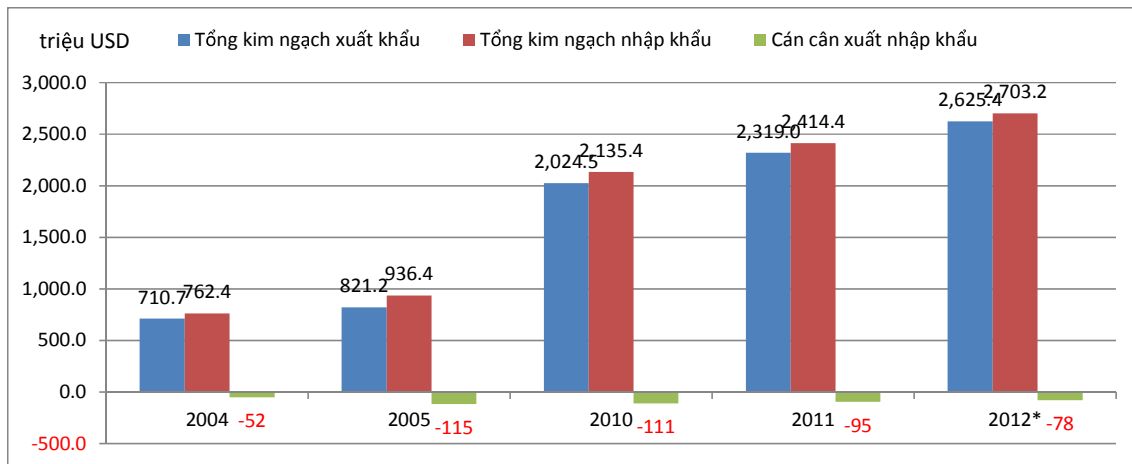
Nguồn: Tổng hợp từ Niên giám thống kê thành phố Hải Phòng năm 2012

Hình 2.23 Sự thay đổi trong tỷ trọng từng loại hàng hóa trong tổng kim ngạch xuất khẩu của thành phố Hải Phòng

Mặt khác, tốc độ tăng trưởng trung bình hàng năm của nhập khẩu trong 9 năm từ 2004~2012 là 17,1% gần bằng với tốc độ tăng trưởng xuất khẩu, tuy nhiên tổng kim ngạch nhập khẩu vượt xa kim ngạch xuất khẩu dẫn đến thâm hụt cán cân xuất nhập khẩu kéo dài; tuy nhiên thâm hụt có chiều hướng giảm, từ 110 triệu USD năm 2010 giảm xuống còn 78 triệu USD trong năm 2012.

Các loại hàng hóa nhập khẩu chính của thành phố Hải Phòng cũng là máy móc, thiết bị và phụ tùng, chiếm tỷ trọng 46% trong tổng kim ngạch nhập khẩu năm 2012, và còn phụ thuộc nhiều vào nhập khẩu từ nước ngoài.

Nhìn chung, tỉnh Quảng Ninh cũng như thành phố Hải Phòng đều đang đối mặt với vấn đề thâm hụt thương mại và thiếu hụt ngoại tệ triền miên, có thể nói việc phát triển công nghiệp tập trung vào ngành công nghiệp sản xuất và thúc đẩy xuất khẩu trở thành bài toán phát triển cho các địa phương này.

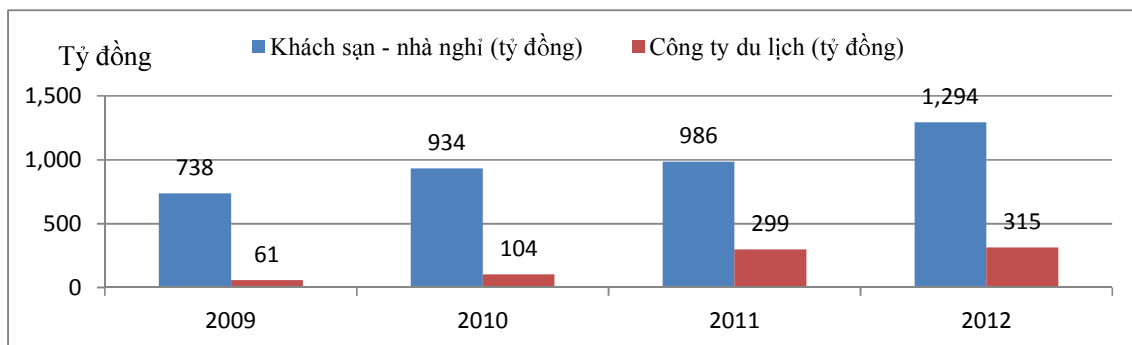


Nguồn: Tổng hợp từ Niên giám thống kê thành phố Hải Phòng năm 2012

Hình 2.24 Sự thay đổi trong cán cân xuất nhập khẩu của của thành phố Hải Phòng

### (5) Ngành du lịch

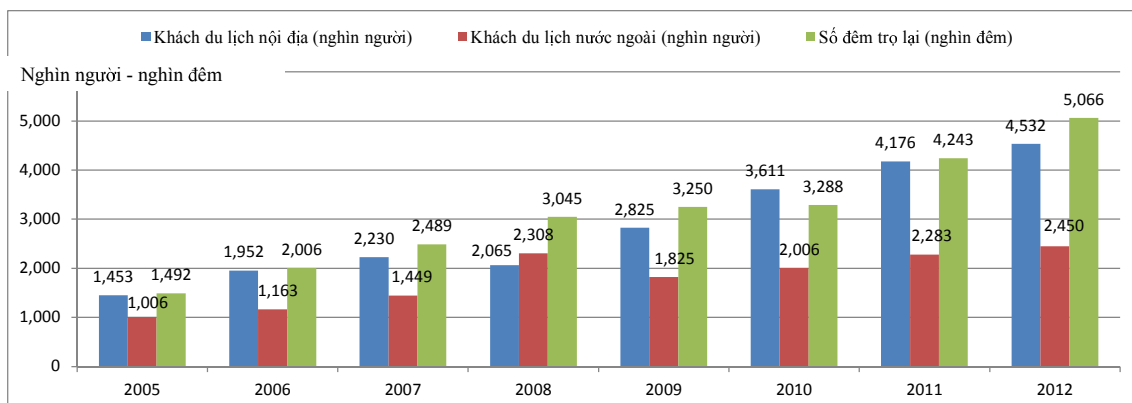
Di sản thế giới Vịnh Hạ Long là niềm tự hào của ngành du lịch tỉnh Quảng Ninh vẫn chưa phát triển như mong đợi. Doanh thu của ngành dịch vụ khách sạn và nhà nghỉ trong tỉnh, tại thời điểm năm 2012 dừng lại ở mức 1,2 nghìn tỷ VND, và doanh thu của các công ty du lịch dừng lại ở mức 31,5 tỷ VND, thấp hơn doanh thu của thành phố Hải Phòng ở cả hai đối tượng trên.



Nguồn: Tổng hợp từ Niên giám thống kê tỉnh Quảng Ninh năm 2012

Hình 2.25 Sự thay đổi trong doanh thu của ngành dịch vụ khách sạn nhà nghỉ và doanh thu công ty du lịch của tỉnh Quảng Ninh

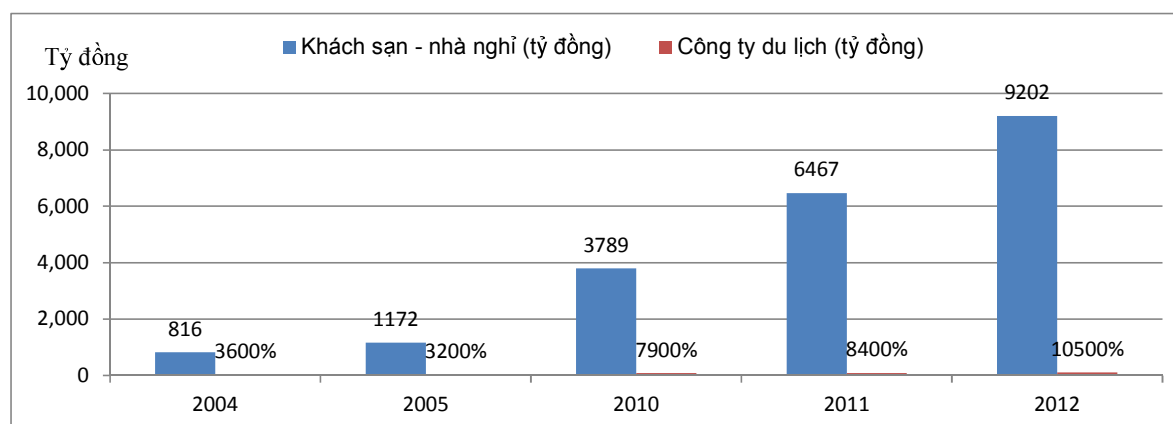
Trong năm 2012 khách du lịch nội địa đạt 4,53 triệu người và khách du lịch nước ngoài đạt 2,45 triệu người, tổng số đêm trọ lại của toàn bộ khách du lịch là 5,07 triệu đêm, số đêm trung bình mỗi người trọ lại không vượt quá con số 0,7 đêm.



Nguồn: Tổng hợp từ Niên giám thống kê tỉnh Quảng Ninh năm 2012

Hình 2.26 Sự thay đổi về số khách du lịch nội địa và khách du lịch nước ngoài và tổng số đêm trọ lại của toàn bộ khách du lịch tại tỉnh Quảng Ninh

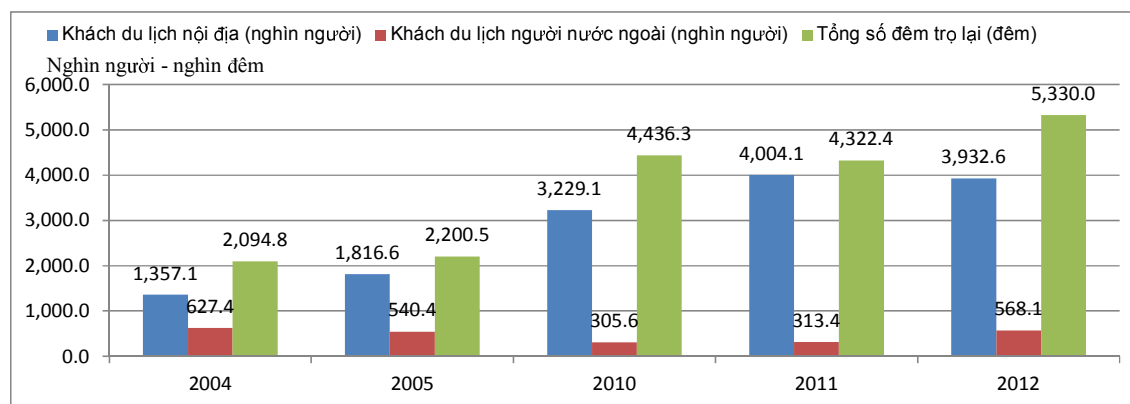
Mặt khác, trong năm 2012 doanh thu của ngành dịch vụ khách sạn, nhà nghỉ của thành phố Hải Phòng đạt 9,2 nghìn tỷ VND, doanh thu các công ty du lịch là 104,7 tỷ VND, doanh thu của ngành dịch vụ khách sạn và nhà nghỉ cao hơn doanh thu của tỉnh Quảng Ninh hơn 7 lần.



Nguồn: Tổng hợp từ Niên giám thống kê thành phố Hải Phòng năm 2012

Hình 2.27 Sự thay đổi trong doanh thu của ngành dịch vụ khách sạn và nhà nghỉ và doanh thu công ty du lịch của thành phố Hải Phòng

Khách du lịch nội địa đạt 3,93 triệu người và khách du lịch nước ngoài đạt 570 nghìn người, ít hơn tỉnh Quảng Ninh, nhưng tổng số đêm trọ lại của toàn bộ khách du lịch là 5,33 triệu đêm, số đêm trung bình mỗi người trọ lại 1,2 đêm, tổng số đêm trọ lại và số đêm trung bình trọ lại đều cao hơn tỉnh Quảng Ninh. Khách đến thành phố Hải Phòng được cho là vì mục đích kinh doanh nhiều hơn là mục đích tham quan, số khách đi về trong ngày so với tỉnh Quảng Ninh là tương đối ít, vì thế số đêm trung bình mỗi người trọ lại cao hơn.



Nguồn: Tổng hợp từ Niên giám thống kê thành phố Hải Phòng năm 2012

Hình 2.28 Sự thay đổi trong số lượng khách du lịch nội địa và khách du lịch nước ngoài và tổng số đêm trọ lại của toàn bộ khách du lịch tại thành phố Hải Phòng

Từ dữ liệu ở trên cho thấy điểm mấu chốt trong việc phát triển du lịch tỉnh Quảng Ninh chính là nâng số đêm trung bình mỗi người trọ lại và tăng mức tiêu dùng trung bình của từng khách. Nhờ vào việc hoàn thành dự án này, thời gian di chuyển từ thành phố Hà Nội sẽ được giảm đáng kể, do đó dự kiến là cùng với việc lượng khách du lịch sẽ gia tăng, thì mặt khác số đêm trọ lại có khả năng giảm xuống, vì vậy vấn đề ở đây là cần phải nâng cấp cơ sở vật chất và dịch vụ, làm tăng sức thu hút để kéo dài thời gian lưu lại của khách du lịch cũng như cải thiện cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ thuận lợi cho việc di chuyển từ các tỉnh thành xung quanh như thành phố Hải Phòng, tỉnh Bắc Ninh, tỉnh Hải Dương, v.v...

(6) Áp dụng hình thức đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI)

Nếu căn cứ theo dữ liệu liên quan đến FDI<sup>5</sup> (khác một chút so với dữ liệu niên giám thống kê ở trên) do tỉnh Quảng Ninh và thành phố Hải Phòng cung cấp, tại tỉnh Quảng Ninh tính đến thời điểm năm 2013 số dự án đầu tư lũy kế là 94 với số vốn đầu tư đăng ký là 3,5 tỷ USD, tại thành phố Hải Phòng tính đến thời điểm tháng 6/2014 số dự án đầu tư lũy kế là 393, và số vốn đầu tư đăng ký là 9,53 tỷ USD, từ đó cho thấy luồng đầu tư vào thành phố Hải Phòng cao hơn. Sự chênh lệch về trình độ phát triển ngành công nghiệp sản xuất và sự thuận lợi trong giao thông đến thủ đô Hà Nội giữa hai địa phương, được cho là có liên hệ đến mức độ thu hút đối với nhà đầu tư nước ngoài.

Thông qua việc thực hiện dự án này, quan hệ hợp tác kinh tế giữa tỉnh và thành phố được kỳ vọng là sẽ gắn kết ở một mức độ cao hơn trong tương lai, nếu có thể phân bổ hợp lý hơn nữa các ngành công nghiệp của tỉnh và thành phố cùng nằm trong một khu vực như thế này, thì dự kiến môi trường đầu tư của toàn bộ khu vực sẽ được cải thiện khi đó dù FDI vào địa phương nào thì cũng mang lại kết quả chuyển dịch cơ cấu xã hội cho toàn khu vực theo hướng ngày càng giàu mạnh.

(7) Tài chính địa phương

Về tình hình tài chính của cơ quan chủ quản dự án này là chính quyền tỉnh Quảng Ninh đã nhận được đánh giá cao của Bộ Tài chính (MOF) về, vì các lý do chính sau đây<sup>6</sup>.

1) Có vị trí là “Khu vực điều chỉnh ngân sách trung ương đặc biệt”

Luật ngân sách nhà nước Việt Nam, chỉ định 13 tỉnh, thành phố<sup>7</sup> trên toàn quốc là khu vực đặc biệt “Địa phương điều tiết ngân sách trung ương đặc biệt”, chỉ định 5 hạng mục thuế sau đây là những hạng mục thuế chung của trung ương và địa phương.

- Thuế giá trị gia tăng (VAT),
- Thuế thu nhập doanh nghiệp,
- Thuế tiêu thụ đặc biệt đối với sản phẩm cao cấp trong nước (Sản phẩm cao cấp trong nước chịu thuế tiêu thụ đặc biệt như ô tô sản xuất trong nước, v.v...)
- Thuế thu nhập cá nhân
- Thuế môi trường

50 tỉnh, thành khác có thể thu 100% các hạng mục thuế này như là thuế địa phương, tuy nhiên đối với 13 tỉnh, thành nêu trên, mặc dù tỷ lệ khác nhau tùy từng địa phương, nhưng đều phải nộp một phần thuế kể trên về ngân sách trung ương theo một tỷ lệ nhất định. Lý do là, 13 tỉnh và thành phố này đều những là địa phương có nền kinh tế vững mạnh, không những có thể trang trải các chi phí cần thiết bằng thu nhập từ thuế từ 5 hạng mục thuế nêu trên, mà còn có khoản thặng dư lớn, có thể đóng góp cho trung ương.

Tỉnh Quảng Ninh và thành phố Hải Phòng cũng nằm trong 13 địa phương này, nguồn tài chính của tỉnh Quảng Ninh chủ yếu là từ than đá, du lịch, rừng, hải sản, với quy mô đứng vị trí thứ 6 trong số 63 tỉnh thành trên toàn quốc. Nguồn thu từ thuế của 5 hạng mục thuế nêu trên của tỉnh, được phân bổ theo tỷ lệ 70% cho ngân sách địa phương và 30% cho ngân sách trung ương. Ngoài ra, các hạng mục thuế khác ngoài 5 hạng mục này, ví dụ như thuế xuất nhập khẩu và thuế tiêu thụ đối với hàng nhập khẩu đều nộp 100% cho ngân sách trung ương, cho thấy tình hình tài chính của tỉnh Quảng Ninh khá dư dả.

2) Độ lành mạnh tài chính trên quan điểm tình hình nợ

Định mức khoản nợ cho phép của các chính quyền địa phương tại Việt Nam được quy định trong Luật ngân sách nhà nước. Trong 63 tỉnh, thành phố trên toàn quốc, ngoại trừ thành phố Hồ Chí Minh

<sup>5</sup> Dữ liệu nhận được từ 2 tỉnh, thành phố trong cuộc khảo sát tại địa phương không sử dụng số liệu trong niên giám thống kê vì sự chênh lệch số liệu của 2 niên giám thống kê của tỉnh và thành phố quá lớn.

<sup>6</sup> Nguồn thông tin trong phần này, thu được thông qua cuộc trò chuyện với Trưởng văn phòng quản lý ngân sách địa phương – Cục ngân sách của Bộ Tài chính vào ngày 30/7/2014.

<sup>7</sup> Hà Nội, Hải Phòng, Quảng Ninh, Bình Phước, Bắc Ninh, Đà Nẵng, Khánh Hòa, Quảng Ngãi, Thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bình Dương, Bà Rịa - Vũng Tàu, Cần Thơ



và thủ đô Hà Nội, đối với tất cả các khu vực còn lại, tỷ lệ dư nợ của chính quyền địa phương (bao gồm các khoản vay từ các ngân hàng và kho bạc nhà nước, phát hành trái phiếu ..v.v..) được quy định không quá 30% khung ngân sách đầu tư trong ngân sách tài chính năm hiện tại. Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh có nguồn tài chính dồi dào có đủ khả năng trả nợ, nên được ưu đãi đặc biệt là cho phép vượt 100% khung ngân sách đầu tư.

Tỉnh Quảng Ninh về mặt dư nợ, từ trước đến nay luôn giữ nguyên tắc không vượt quá 30% nêu trên, vì vậy được đánh giá có độ lành mạnh tài chính cao. Ví dụ, gần đây nhất ngay trong quý đầu tiên của năm 2014, dư nợ của tỉnh dừng lại ở mức 23,7% ngân sách đầu tư.

Hơn nữa, các khoản thu chi địa phương của tỉnh Quảng Ninh trong năm tài chính 2013 được thể hiện trong Bảng 2.3, tỷ lệ phân bổ giữa ngân sách nhà nước và ngân sách địa phương của tỉnh Quảng Ninh là 70%, so với tỷ lệ 88% của thành phố Hải Phòng lân cận, thì tỷ lệ nộp vào ngân sách nhà nước của Quảng Ninh thấp hơn, tuy nhiên khi so với các tỉnh khác, thì tình hình tài chính của chính quyền địa phương tỉnh Quảng Ninh có thể xem là khá dư giả.

Ngoài ra, theo Phụ lục 09/CKTC-NSNN Bộ Tài chính, kim ngạch mà tỉnh nộp vào ngân sách nhà nước xếp hạng theo địa phương tại Việt Nam, đứng ở vị trí thứ 5, vì vậy kết luận là tỉnh Quảng Ninh là địa phương có tiềm lực tài chính mạnh..

Bảng 2.3 Các khoản thu chi của tỉnh Quảng Ninh trong năm tài chính 2013

	Nội dung	Dự toán năm tài chính 2013	
		Triệu VND	JPY (triệu Yên) <sup>8</sup>
<b>A</b>	<b>Tổng thu ngân sách nhà nước</b>	<b>33.833.000</b>	<b>190.073</b>
1	Thu nội địa (không kể thu từ dầu thô)	14.690.000	82.528
2	Thu từ xuất nhập khẩu	18.900.000	106.179
3	Thu để lại quản lý qua ngân sách nhà nước	243.000	1.365
4	Thu viện trợ không hoàn lại		
<b>B</b>	<b>Thu ngân sách địa phương</b>	<b>12.840.317</b>	<b>72.136</b>
1	Thu ngân sách địa phương hưởng theo phân cấp	12.001.940	67.426
	Từ các khoản thu ngân sách địa phương hưởng 100%	5.279.225	29.658
	Từ các khoản thu phân chia giữa ngân sách địa phương với ngân sách trung ương hưởng theo tỷ lệ phần trăm (%)	6.479.715	36.402
	Thu để lại quản lý qua ngân sách nhà nước	243.000	1.365
2	Bổ sung từ ngân sách trung ương	838.377	4.709
3	Huy động đầu tư theo Khoản 3 Điều 8 Luật ngân sách nhà nước		
<b>C</b>	<b>Chi ngân sách địa phương</b>	<b>12.840.317</b>	<b>72.136</b>
1	Chi đầu tư phát triển	3.490.130	19.607
2	Chi trả nợ đáo hạn	8.041.557	45.177
3	Chi thoái trả tiền nhà và đất		
4	Chi thường xuyên (Chi phí nhân công, chi phí thiết bị, chi phí vận chuyển, v.v...)	8.041.557	45.177
5	Dự phòng ngân sách	617.987	3.471
6	Chi bổ sung quỹ dự trữ tài chính		
<b>D</b>	<b>Chênh lệch thu, chi</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Nguồn: Tài liệu tài chính của UBND tỉnh Quảng Ninh (Mã số quản lý CKTC-NSDP)

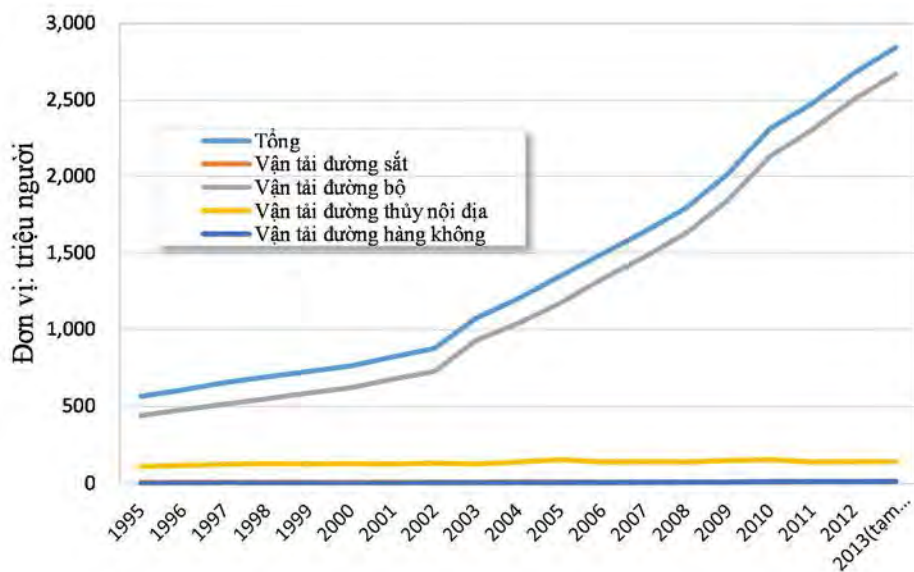
## 2.3 Tình hình của khu vực giao thông vận tải

### 2.3.1 Tình hình vận chuyển hành khách

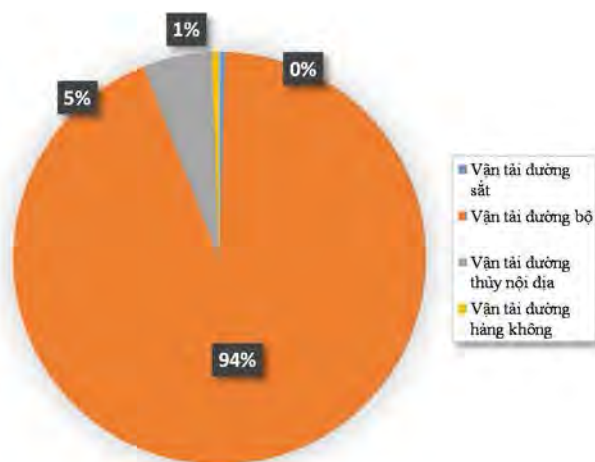
Sự biến thiên trong vận chuyển hành khách theo từng hình thức ở Việt Nam (đường bộ, vận tải đường thủy nội địa, hàng không, đường sắt) được thể hiện qua Hình 2.29. Tổng số lượng hành khách thời điểm năm 1995 là 560 triệu người (trong đó 78% là vận tải đường bộ, còn lại là 22%), vào thời điểm năm 2012 là 2,68 tỷ người (trong đó 94% là vận tải đường bộ, còn lại là 6%), theo số liệu sơ bộ thì năm 2013 đạt 2,84 tỷ người (trong đó 94% là vận tải đường bộ, còn lại là 6%), thì lượng vận chuyển hành khách đã tăng lên gần 5 lần. Trong khi đó, sự gia tăng nhu cầu di chuyển của hành khách hầu hết

<sup>8</sup> 1VND=0,0056JPY

đều được đáp ứng bằng đường bộ, vì vậy thị phần vận chuyển đường bộ lên đến 94% chiếm phần lớn trong toàn ngành vận tải hành khách trong năm 2012 và năm 2013..



Hình 2.29 Sự biến thiên trong vận chuyển hành khách theo từng hình thức vận chuyển tại Việt Nam (từ năm 1995~)  
 Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA tổng hợp từ dữ liệu thống kê của GSO



Hình 2.30 Thị phần vận chuyển hành khách theo từng hình thức vận chuyển tại Việt Nam (Năm 2012)  
 Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA tổng hợp từ dữ liệu thống kê của GSO

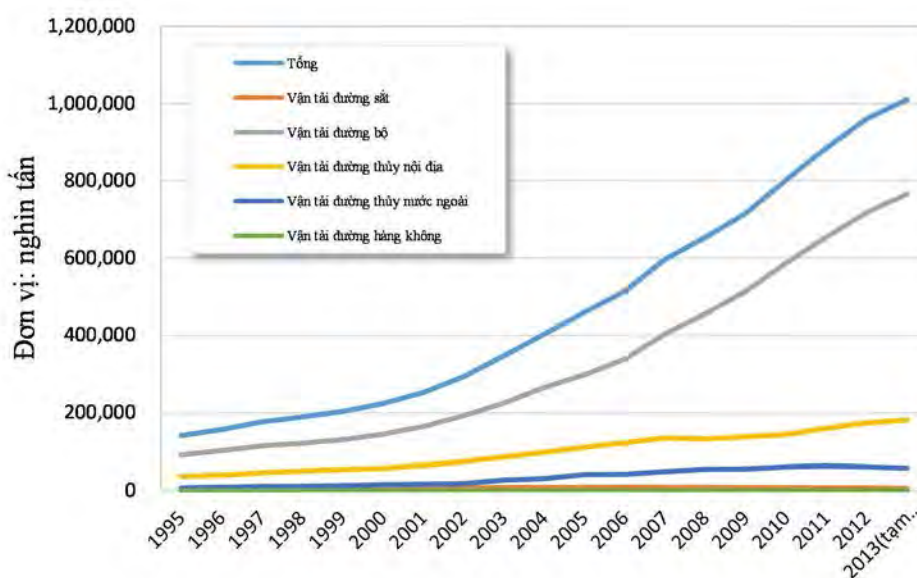
### 2.3.2 Tình hình vận tải hàng hóa

Sự biến thiên trong vận tải hàng hóa theo từng hình thức vận tải ở Việt Nam (đường bộ, vận tải đường thủy nội địa, hàng không, đường sắt) được thể hiện qua Hình 2.31. Tổng lượng vận tải hàng hóa vào thời điểm năm 1995 là 1,4 triệu tấn (trong đó 65% là vận tải đường bộ, 27% là vận tải đường thủy nội địa, còn lại là 8%), thời điểm năm 2012 là 9,61 triệu tấn (trong đó 75% là vận tải đường bộ, 18% là vận tải đường thủy nội địa, còn lại là 7%), theo số liệu sơ bộ thì năm 2013 vượt hơn mức 10,11 triệu tấn (trong đó 76% là vận tải đường bộ, 18% là vận tải đường thủy nội địa, còn lại là 6%), thì lượng vận tải hàng hóa đã gia tăng gần 7 lần.

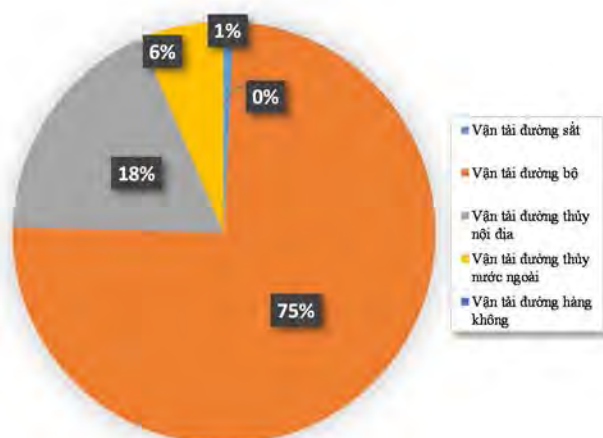
Trong thời gian đó, thị phần vận tải đường bộ trong toàn ngành vận tải hàng hóa của năm 2012 và

2013 lên đến 76%, có thể thấy sự gia tăng nhu cầu vận tải hàng hóa hầu hết đều được đáp ứng bằng hình thức vận tải đường bộ.

Mặc dù thị trường vận tải đường biển hải ngoại cũng tăng trưởng tương tự như vận tải đường bộ lên gấp khoảng 8 lần, nhưng do thị phần ban đầu trong toàn ngành vận tải hàng hóa chỉ không quá 5% (năm 1995), nên thị phần vận tải đường biển trong toàn ngành vận tải hàng hóa của năm 2012 và năm 2013 chỉ tăng không quá 1%. Ngoài ra, trong lĩnh vực vận tải đường thủy bao gồm cả vận tải đường thủy nội địa và đường biển hải ngoại, do thị phần vận tải đường thủy nội địa vốn chiếm 27% vào thời điểm năm 1995 chỉ dừng lại ở mức tăng gấp 4,8 lần, nên thị phần của toàn ngành vận tải đường thủy trong ngành vận tải hàng hóa của năm 2012 và 2013 giảm từ 32% xuống còn 24%, điều này cho thấy ngành vận tải đường thủy nội địa và hải ngoại chưa phát huy được vai trò tương xứng đáp ứng sự gia tăng nhu cầu vận tải chuyển trong những năm gần đây.



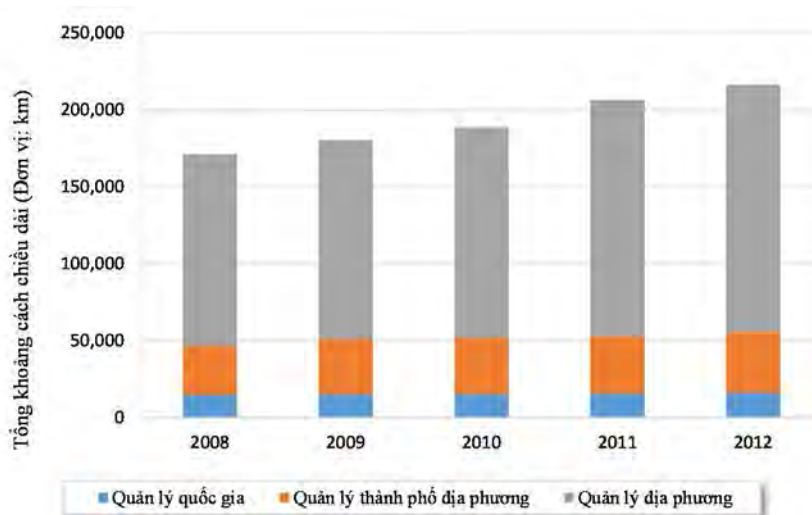
Hình 2.31 Sự thay đổi tỷ trọng ngành vận chuyển hành khách theo từng hình thức vận tải tại Việt Nam (Từ năm 1995~)



Hình 2.32 Thị phần vận tải hàng hóa theo từng hình thức vận tải ở Việt Nam (Năm 2012)

### 2.3.3 Hiện trạng của mạng lưới đường bộ

Sự bùng nổ trong nhu cầu vận chuyển hành khách, và vận tải hàng hóa ở Việt Nam từ sau năm 1995 chủ yếu được đáp ứng bằng vận tải đường bộ. Hình 2.33 thể hiện tình trạng mạng lưới đường bộ của Việt Nam. Nếu xét về tổng chiều dài đường bộ, tổng chiều dài đường bộ đã tăng lên từ 171.392 km vào năm 2008 lên 216.577 km vào năm 2012, trong vòng 4 năm tăng 26%, 45.165 km, mỗi năm nói dài thêm 11.000 km.



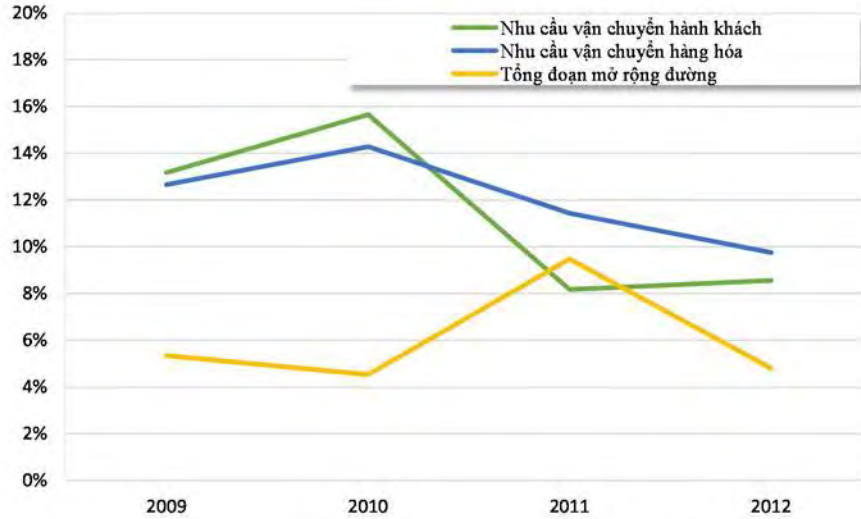
Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA tổng hợp từ dữ liệu thống kê của GSO

Hình 2.33 Sự thay đổi trong tổng chiều dài đường bộ theo cơ quan chủ quản

Trong tổng chiều dài đường bộ, xét tổng chiều dài đường tráng nhựa, tổng chiều dài mở rộng đường tráng nhựa năm 2008 là 80.108 km, đến năm 2012 đã tăng lên 112.940 km, trong vòng 4 năm tăng 41%, tức 32.832 km, mỗi năm mở rộng thêm 8.200 km. Bên cạnh đó, tổng chiều dài mở rộng đường không tráng nhựa năm 2008 là 91.284 km, đến năm 2012 đã tăng lên 103.617 km, trong vòng 4 năm, mở rộng thêm 14%.

Về tỷ lệ tráng nhựa của mạng lưới đường bộ không có nhiều tiến triển, từ 47% của năm 2008 đến 52% của năm 2012, chỉ tăng nhẹ 5%. Mặc dù tỷ lệ nhựa hóa đường do nhà nước quản lý từ sau năm 2008 – thời điểm có thống kê hiệu quả, duy trì ở mức cao hơn 90%, tỷ lệ nhựa hóa đường do các thành phố trực thuộc trung ương như Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh quản lý tăng từ 74% vào năm 2008 lên 82% vào năm 2012, nhưng tỷ lệ chung thấp là do tỷ lệ nhựa hóa đường do địa phương quản lý- vốn chiếm tới 74% trên 216.557 km tổng chiều dài đường bộ cả nước đã giảm từ 66% vào năm 2008 xuống còn 60%. Nguyên nhân tỷ lệ nhựa hóa đường địa phương quản lý giảm xuống được cho là để đáp ứng nhu cầu giao thông việc xây dựng đường tráng nhựa tốn kém chi phí đã bị dời về sau, điều này giúp ta mừng tượng được tình hình tài chính của chính quyền địa phương gặp nhiều khó khăn.

Vậy thì, câu hỏi được đặt ra là việc xây dựng đường bộ ở Việt Nam, liệu đã đáp ứng nhu cầu hay chưa? Hình 2.34 thể hiện nhu cầu về đường bộ và tỷ lệ gia tăng tổng chiều dài đường bộ so với năm trước. Từ năm 2008 đến năm 2012, vận tải hành khách tăng 54%, vận tải hàng hóa tăng 57%. So với các năm trước thì từ năm 2008 đến năm 2012, vận tải hành khách tăng tối thiểu là 8%, tối đa là 16%; vận tải hàng hóa tăng tối thiểu là 10%, tối đa là tăng 14%. Mặt khác, tổng chiều dài đường bộ trong giai đoạn này là 26%, tỷ lệ tăng so với năm trước chỉ từ 5% lên 9%, ít nhất là nhìn từ quan điểm chiều dài đường bộ thì có thể nói việc xây dựng đường bộ trong nước chưa bắt kịp với sự gia tăng nhu cầu vận tải ngày càng tăng trong nước, tại nhiều tuyến đường bộ trên khắp cả nước, cùng với sự gia tăng lưu lượng giao thông là tình trạng ùn tắc giao thông và tai nạn giao thông xảy ra ngày càng nhiều, vì vậy việc xây dựng đường bộ càng trở nên cấp thiết.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA tổng hợp từ dữ liệu thống kê của GSO

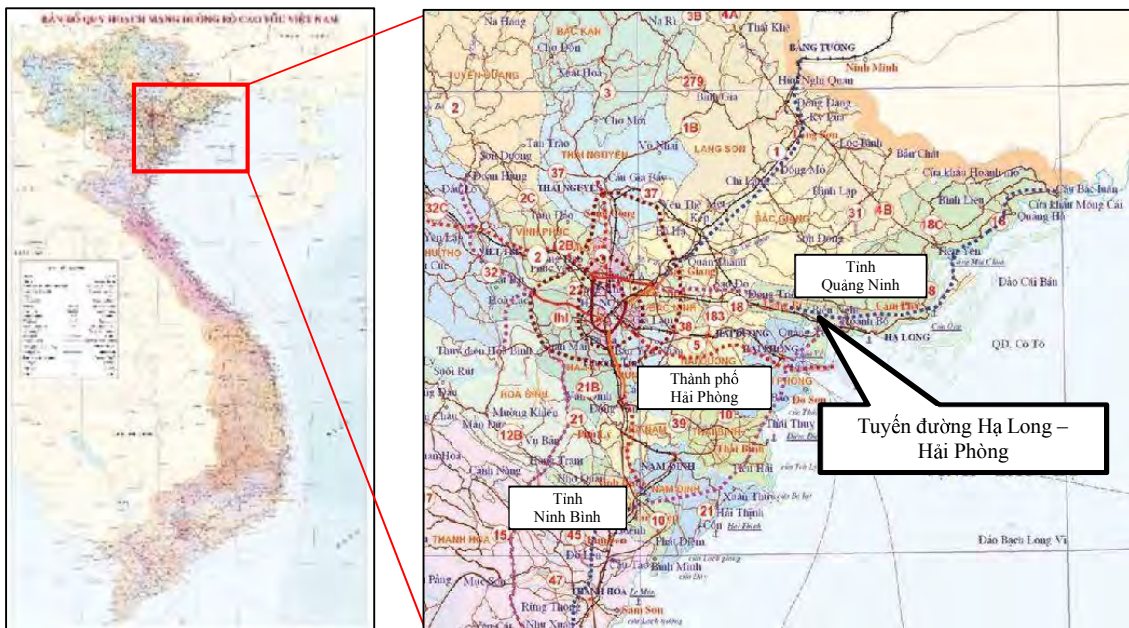
Hình 2.34 Tỷ lệ gia tăng của nhu cầu đường bộ và chiều dài đường bộ (so với năm trước)

## 2.4 Quy hoạch trong tương lai, v.v...

### 2.4.1 Quy hoạch xây dựng đường cao tốc

#### (1) Kế hoạch xây dựng đường cao tốc Việt Nam

Trong “Quy hoạch phát triển mạng cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020 (Quyết định 1734-QĐ/TTg)” được phê duyệt bởi Thủ tướng Chính phủ vào ngày 1/12/2008, ngoài quy hoạch xây dựng mạng lưới đường cao tốc với tổng chiều dài là 5.873 km, cũng đã thông qua kế hoạch xây dựng đường cao tốc nối giữa Ninh Bình – Hải Phòng – Quảng Ninh với chiều dài 160 km bao gồm cả tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng. Ngoài ra, trong Quyết định “điều chỉnh phát triển giao thông vận tải đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 (Quyết định 356-QĐ/TTg)” được phê duyệt bởi Thủ tướng Chính phủ ngày 25/2/2013, việc điều chỉnh hướng tuyến đường cao tốc Ninh Bình – Hải Phòng – Quảng Ninh đã được đề cập đến.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA thu thập từ TED1

Hình 2.35 Quy hoạch xây dựng đường cao tốc Việt Nam (1734-QĐ/TTg)

## (2) Quy hoạch xây dựng tuyến đường ven biển Việt Nam

Trong Quyết định “Phê duyệt quy hoạch chi tiết tuyến đường bộ ven biển Việt Nam (Quyết định 129/2010-QĐ/TTg)” được phê duyệt bởi Thủ tướng vào ngày 18/1/2010, đã xác định kế hoạch này giúp góp phần phát triển kinh tế - xã hội phát huy đường bờ biển, đem lại hiệu quả trong việc phòng chống và giảm nhẹ thiên tai, hơn nữa, nếu nhìn từ quan điểm hình thành trục dọc lãnh thổ quốc gia, thì việc xây dựng tuyến đường ven biển này là một kế hoạch rất quan trọng. Đối tượng xây dựng của quy hoạch này là có tổng chiều dài là 3.042 km đường bờ biển của Việt Nam, vì vậy đường bờ biển, từ tỉnh Ninh Bình đến tỉnh Quảng Ninh Bắc Bộ Việt Nam cũng nằm trong phạm vi đối tượng, kết nối các tuyến đường hiện có tạo thành một mạng lưới giao thông, từ đó hy vọng sẽ thúc đẩy việc tận dụng cũng như phát huy hiệu quả xây dựng một cách đồng bộ giữa các tuyến đường với nhau.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA thu thập từ TEDI

Hình 2.36 Quy hoạch xây dựng tuyến đường ven biển ở Bắc Bộ Việt Nam (Quyết định 129/2010-QĐ/TTg)

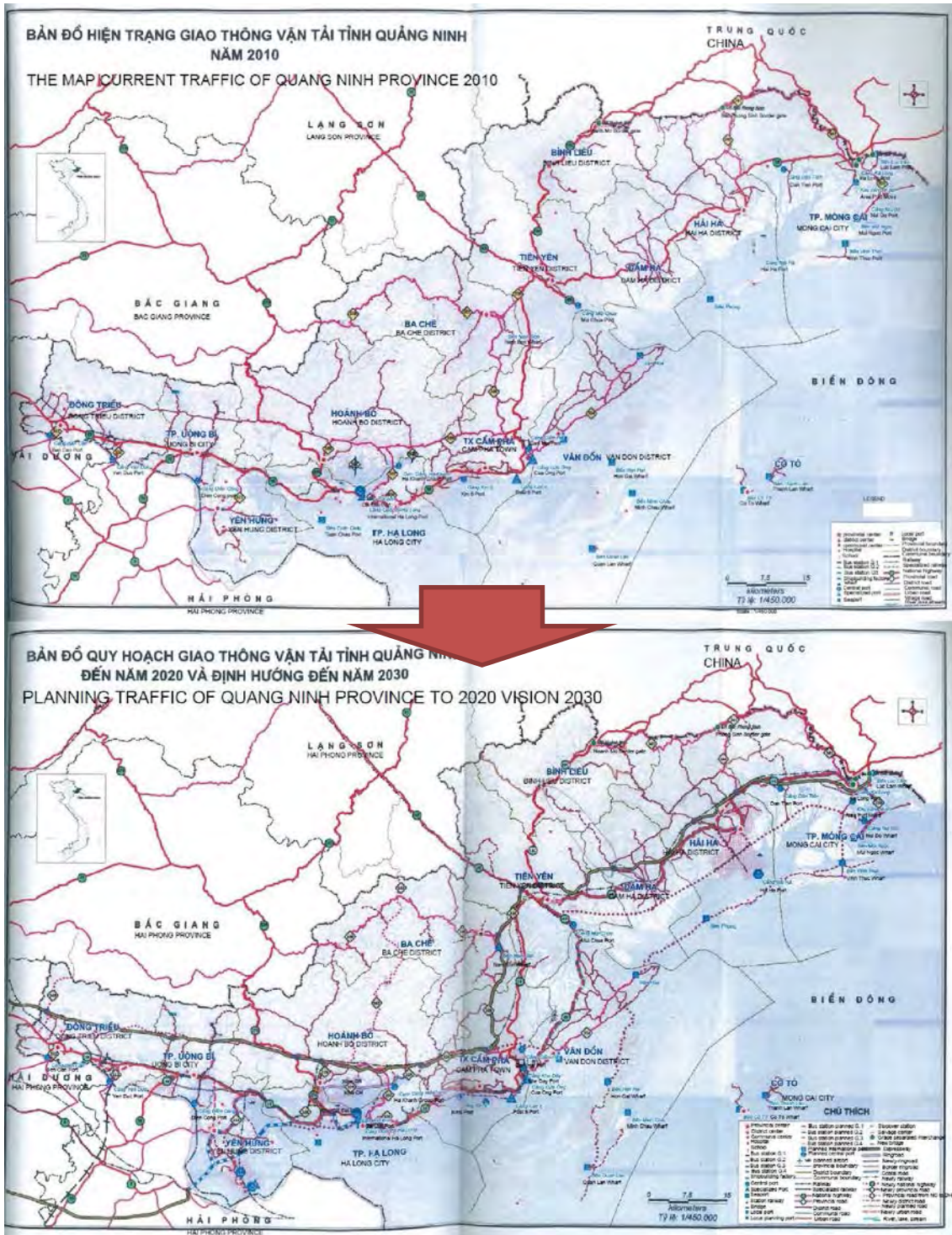
### 2.4.2 Kế hoạch liên quan đến khu vực đối tượng dự án

Trong phần này, chúng tôi tập trung xem xét khái quát quy hoạch xây dựng cơ sở hạ tầng ở những khu vực lân cận của dự án và tình hình triển khai các dự án liên quan chủ yếu tại tỉnh Quảng Ninh và thành phố Hải Phòng.

#### (1) Quy hoạch liên quan của tỉnh Quảng Ninh

##### 1) Quy hoạch đường bộ

Tỉnh Quảng Ninh đang lập quy hoạch giao thông đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030. Hình 2.37 thể hiện quy hoạch xây dựng đường bộ của tỉnh Quảng Ninh. Trong đó, ngoài tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng nằm trong dự án này, thì cũng đã quy hoạch xây dựng tuyến đường cao tốc Hạ Long – Móng Cái nối liền thành phố Hạ Long với thành phố Móng Cái nằm giáp biên giới Trung Quốc, gần cầu Bạch Đằng thì có đường tỉnh lộ kết nối với cảng Lạch Huyện.



Nguồn: Sở Giao thông Vận tải tỉnh Quảng Ninh  
 Hình 2.37 Quy hoạch giao thông đường bộ tỉnh Quảng Ninh

2) Quy hoạch xây dựng khu công nghiệp và khu kinh tế

Được sự phê duyệt của Thủ tướng Chính phủ, số khu công nghiệp dự định xây dựng đến năm 2020 tại tỉnh Quảng Ninh là 11 khu, trong đó, số khu công nghiệp đang hoạt động là 4 khu, số khu công nghiệp đang xây dựng hoàn thiện là 4 khu, và khu công nghiệp đang giải phóng mặt bằng là 3 khu. Trong 4 khu công nghiệp đã hoàn thiện, số lượng doanh nghiệp hiện tại là 71 công ty, trong đó, có 23 doanh nghiệp vốn nước ngoài. Tính đến cuối tháng 4/2014, số vốn đầu tư đã giải ngân của các doanh nghiệp đạt 70,8 triệu USD, số lao động là 8.770 người.

Ở Quảng Ninh, tại vành đai biên giới giáp ranh với Trung Quốc có 3 khu kinh tế cửa khẩu. Hơn nữa, còn có đặc khu kinh tế Vân Đồn đang được quy hoạch, đây là một trong 3 đặc khu kinh tế<sup>9</sup> trên toàn quốc được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt của. Cho đến thời điểm này, sự khác biệt với 15 khu kinh tế đã được xây dựng tại khu vực duyên hải trên toàn quốc là do chính quyền Trung ương quản lý trực tiếp, nhận được những đặc quyền mà chính quyền các tỉnh thành không can thiệp. Ngoài ra, việc được phép kêu gọi đầu tư vào việc xây dựng sân bay hay những dự án khu phức hợp vui chơi giải trí có Casino, là một trong các đặc quyền đó.

Bảng 2.4 Tổng quan các khu công nghiệp, khu kinh tế hiện có và đang xây dựng tại tỉnh Quảng Ninh (đến năm 2020)

Loại	Hiện trạng	Tổng quan
Khu công nghiệp (11 khu)	Đang giải phóng mặt bằng	3 khu
	Đang xây dựng hoàn thiện	4 khu
	Đang hoạt động	4 khu (Cái Lân, Đông Mai, Hải Yên, Việt Hưng), doanh nghiệp ở khu công nghiệp có 71 công ty (trong đó có 23 doanh nghiệp vốn nước ngoài), số tiền đầu tư dựa trên thực tế 70,8 triệu USD (đến cuối tháng 4/2014), số nhân công 8.770 người.
Khu kinh tế	Đang hoạt động	3 khu (khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái, khu kinh tế cửa khẩu Hoành Mô – Đông Vãn, khu kinh tế cửa khẩu Bắc Phong Sinh)
	Đang quy hoạch	1 khu (khu kinh tế đặc biệt Vân Đồn)

Nguồn: Tài liệu của Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Quảng Ninh

### 3) Dự án xây dựng các cơ sở hạ tầng khác

Dự án cơ sở hạ tầng đang thực hiện hoặc đang được quy hoạch ở tỉnh Quảng Ninh bao gồm các dự án thuộc nhiều lĩnh vực khác nhau như đường bộ, đường sắt, hàng không, cảng biển, khu resort, khu dân cư, v.v..., được thể hiện ở Bảng 2.5.

Trong đó, có những dự án trọng điểm được ưu tiên thực hiện, như trong lĩnh vực đường bộ bao gồm cả dự án này có 6 dự án, trong các lĩnh vực còn lại là sân bay, cảng biển, khu resort, khu dân cư, mỗi lĩnh vực 1 dự án. Lĩnh vực đường sắt có 3 dự án quy hoạch dài hạn được thực hiện cho đến năm 2030. Trong dự án cơ sở hạ tầng, có nhiều dự án đường bộ, các dự án đường cao tốc quan trọng này đều lấy Hạ Long làm điểm đầu hoặc điểm cuối nên có sự liên quan mật thiết đến dự án này.

Bảng 2.5 Dự án cơ sở hạ tầng đang thực hiện – đang quy hoạch của tỉnh Quảng Ninh

Loại	Dự án	Tổng quan
Đường bộ	Nâng cấp đường cao tốc Hà Nội – Hạ Long	Dự án trọng điểm đang tiến hành
	Đường cao tốc Hạ Long – Hải Phòng	Dự án trọng điểm đang tiến hành (dự án này)
	Đường xuyên đảo Minh Châu – Quan Lạn	Dự án trọng điểm đang tiến hành
	Xây dựng tuyến đường khu tái định cư xã Vạn Yên	Dự án trọng điểm đang tiến hành, nâng cấp tuyến đường từ khu tái định cư đến công viên phức hợp phía Đông đảo Cái Bàu
	Tuyến đường khu kinh tế Vân Đồn	Dự án trọng điểm đang tiến hành, xây dựng tuyến đường chính kết nối với khu kinh tế Vân Đồn
	Giai đoạn 3 xây dựng tuyến đường 334	Dự án trọng điểm đang tiến hành
	Đường cao tốc Hạ Long – Vân Đồn – Móng Cái	Thực hiện đến năm 2020
	Đường cao tốc Nội Bài – Hạ Long	Thực hiện đến năm 2020
	Cầu Vân Tiên	Thực hiện đến năm 2020, nối Vân Đồn với Tiên Yên, tỉnh Lạng Sơn, tỉnh Cao Bằng, tỉnh Vân Nam Trung Quốc.
Đường sắt	Nâng cấp quốc lộ 4B	Thực hiện đến năm 2020
	Tuyến Hà Nội – Cái Lân	Thực hiện đến năm 2020
	Tuyến Hạ Long – Móng Cái	Thực hiện đến năm 2030
	Tuyến Ưông Bí – Lạch Huyện	Thực hiện đến năm 2030

<sup>9</sup> 2 khu kinh tế đặc biệt khác là Phú Quốc ở tỉnh Kiên Giang và Vân Phong ở tỉnh Khánh Hòa



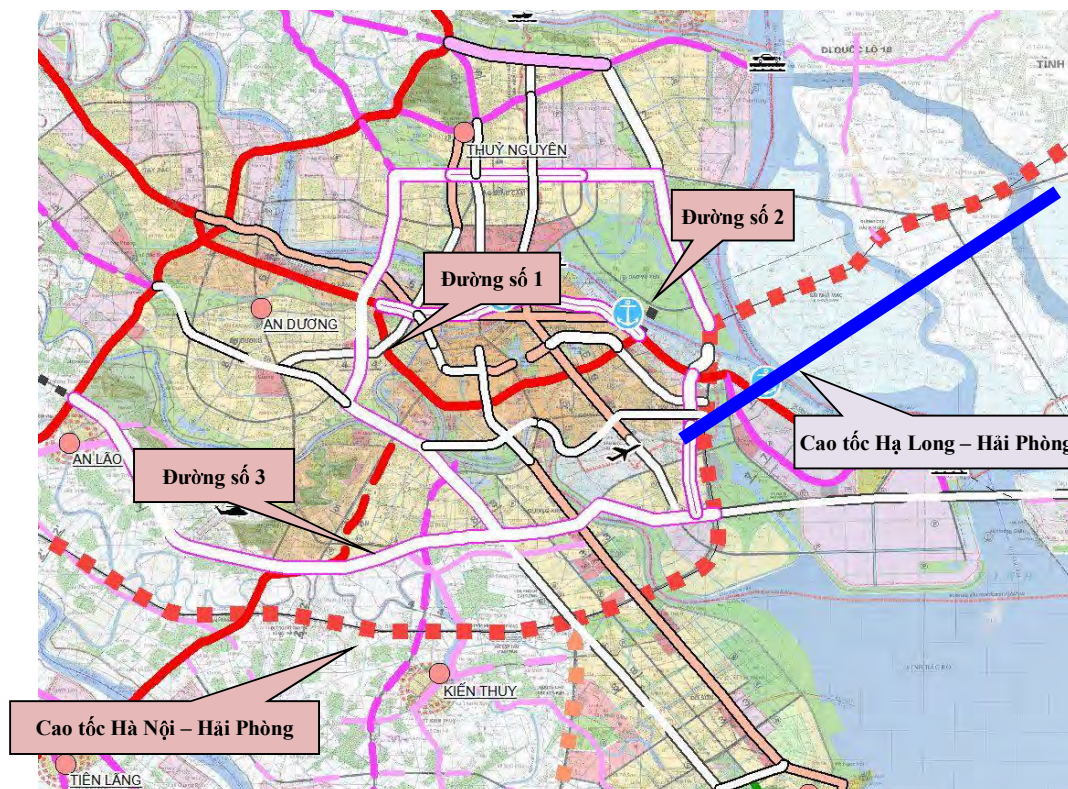
	Tuyến Lạng Sơn – Mũi Chùa	Thực hiện đến năm 2030
Sân bay	Xây dựng sân bay Quảng Ninh	Dự án trọng điểm đang tiến hành, đang giải phóng mặt bằng
	Xây dựng sân bay Vân Đồn	Xây dựng đến năm 2020, mở rộng đến năm 2030
Cảng biển	Xây dựng cảng Cái Rồng	Dự án trọng điểm đang tiến hành, xây dựng bến du thuyền
	Phát triển cảng Cái Lân	Thực hiện đến năm 2020, thúc đẩy phát triển dịch vụ cảng biển
Khu resort	Xây dựng resort cao cấp Ao Tiên	Dự án trọng điểm đang tiến hành, xây dựng sân golf, khách sạn 5 sao, các khu resort cao cấp khác, đang giải phóng mặt bằng
Khu nhà ở	Xây dựng khu tái định cư xã Hạ Long huyện Vân Đồn	Dự án trọng điểm đang tiến hành

Nguồn: Tài liệu của Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Quảng Ninh

## (2) Quy hoạch liên quan của thành phố Hải Phòng

### 1) Quy hoạch đường bộ

Thành phố Hải Phòng cũng giống như tỉnh Quảng Ninh, đang lập quy hoạch giao thông đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030. Hình 2.38 thể hiện quy hoạch xây dựng đường bộ của thành phố Hải Phòng. Trong đó, ngoài tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng bao gồm dự án này, còn có tuyến đường vành đai thành phố Hải Phòng số 1~3 và đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng. Tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng đóng vai trò quan trọng khi phải tiếp nhận lượng giao thông đi về tỉnh Quảng Ninh thông qua tuyến vành đai thành phố Hải Phòng. Tuy hướng tuyến của tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng trong quy hoạch này khác với hướng tuyến tiền đề của nghiên cứu này, nhưng theo Quyết định 1775/TTg-KTN của Thủ tướng Chính phủ vào ngày 4/11/2013, thì hướng tuyến tiền đề của nghiên cứu này là phù hợp với quy hoạch của Việt Nam.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA bổ sung “QUY HOẠCH ĐƯỜNG BỘ VÀ ĐƯỜNG SẮT CỦA THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG ĐẾN NĂM 2020 VÀ TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2030” – Sở Giao thông vận tải thành phố Hải Phòng  
Hình 2.38 Quy hoạch xây dựng tuyến đường của thành phố Hải Phòng

### 2) Quy hoạch xây dựng khu công nghiệp và khu kinh tế

Có tổng cộng 32 khu công nghiệp và cụm công nghiệp của thành phố Hải Phòng nằm trong quy

hoạch này, trong đó, 17 khu công nghiệp, 15 cụm công nghiệp. Trong 17 khu công nghiệp, số khu công nghiệp đã đi vào hoạt động là 8 khu, nhưng khu công nghiệp Đình Vũ vẫn còn một phần cơ sở hạ tầng đang xây dựng hoàn thiện. Cụm công nghiệp thì có quy mô nhỏ hơn khu công nghiệp, là khu vực thuộc quyền hạn của chính quyền địa phương.

Khu công nghiệp đang xây dựng Đình Vũ có tổng diện tích là 1.463 ha, là khu công nghiệp lớn nhất trong các khu công nghiệp đang đi vào hoạt động. Ngoài việc có vị trí đặc địa cách trung tâm thành phố Hải Phòng 7 km, cách sân bay Cát Bi 15 km, tiếp giáp với cảng Đình Vũ, việc hoàn thiện cơ sở hạ tầng tại đây đã tiến vào giai đoạn 3, nên đang nhận được nhiều sự quan tâm chú ý sẽ trở thành khu công nghiệp phát triển trong tương lai. Chủ dự án là Dinh Vu IZ JSC –do doanh nghiệp Hồng Kông và Bỉ góp vốn (Công ty CP khu công nghiệp Đình Vũ), trong các doanh nghiệp Nhật Bản thì có tập đoàn Bridgestone đã đầu tư tại khu công nghiệp này.

Về việc xây dựng khu công nghiệp đặc biệt dành cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ của Nhật Bản đã được tiến hành xem xét từ 2 năm trước, hiện đã thay đổi theo hướng sẽ thu hút cả các doanh nghiệp thuộc các nước khác và đang tiến hành điều chỉnh. Hơn nữa, ban đầu dự định xây dựng ở Trảng Cát, nhưng do chông chéo lên một phần của khu kinh tế Đình Vũ, nên đang được xem xét chuyển hướng thay đổi đến một địa điểm khác. Trong tương lai khu công nghiệp này được dự kiến trở thành khu công nghiệp nhận được ưu đãi cao nhất trong phạm vi cho phép của pháp luật Việt Nam<sup>10</sup>.

Doanh nghiệp đã đầu tư vào các khu công nghiệp đang hoạt động có mức đóng góp cao đối với nền kinh tế của thành phố Hải Phòng, trong đó sản xuất công nghiệp chiếm 36%, xuất nhập khẩu chiếm 50%.

Bảng 2.6 Tóm tắt về khu công nghiệp và cụm công nghiệp hiện có và đang quy hoạch của thành phố Hải Phòng (đến năm 2020)

Phân loại	Hiện trạng	Tóm tắt
Khu công nghiệp (17 khu)	Đang quy hoạch	9 khu
	Đang xây dựng – hoạt động	1 khu (Đình Vũ, vừa xây dựng hoàn thiện, vừa đi vào hoạt động)
	Đang hoạt động	7 khu (Nomura, Đồ Sơn, Trảng Duệ, VSIP, Nam Đình Vũ, Nam Cầu Kiền, Tân Liên), tỷ lệ chuyển đổi của doanh nghiệp 53%
Cụm công nghiệp (15 cụm)	Đang hoạt động	15 cụm

Nguồn: Tài liệu của Sở Kế hoạch và Đầu tư thành phố Hải Phòng

### 3) Dự án xây dựng cơ sở hạ tầng khác

Dự án cơ sở hạ tầng quan trọng khác ở thành phố Hải Phòng có 4 dự án gồm đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng, xây dựng tuyến đường – cầu Lạch Huyện, xây dựng cảng quốc tế Lạch Huyện, xây công trình mở rộng sân bay Cát Bi. Những dự án xây dựng nêu trên đều có mối quan hệ mật thiết với dự án này, được kỳ vọng sẽ đem lại hiệu quả tương hỗ cho dự án này trong tương lai.

Bảng 2.7 Dự án cơ sở hạ tầng trọng điểm đang thực hiện ở thành phố Hải Phòng

Loại	Dự án	Tổng quan
Đường bộ – cầu	Xây dựng tuyến đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng	Hoàn thành đến cuối năm 2015, thông xe từ năm 2016.
	Dự án xây dựng tuyến đường – cầu Lạch Huyện	Dự án ODA, xây dựng cầu và đường dẫn có tổng chiều dài khoảng 15,6 km, dự định hoàn thành trong năm 2017~2018
Cảng	Dự án xây dựng cảng quốc tế Lạch Huyện	Dự án khoản vay bằng đồng Yên, dự định hoàn thành năm 2017
Sân bay	Xây dựng mở rộng sân bay Cát Bi	Kéo dài đường băng và nâng cấp thành sân bay quốc tế dự định hoàn thành đến cuối năm 2015

Nguồn: Tài liệu của Sở Kế hoạch và Đầu tư thành phố Hải Phòng

Đáng chú ý trong số 4 dự án nêu trên, dự án xây dựng cảng quốc tế Lạch Huyện và tuyến đường – cầu Lạch Huyện đều là dự án thành phần của “Dự án ODA xây dựng cảng quốc tế Lạch Huyện”, theo đó phần cảng và cầu-đường sẽ được xây dựng tương ứng với từng dự án. Đây là dự án mang tính “đối tác chiến lược” giữa Việt Nam – Nhật Bản, là dự án ODA quy mô lớn đã được quyết định dựa

<sup>10</sup> Theo trao đổi của Phó giám đốc Sở Kế hoạch và Đầu tư thành phố Hải Phòng ngày 2/7/2014.

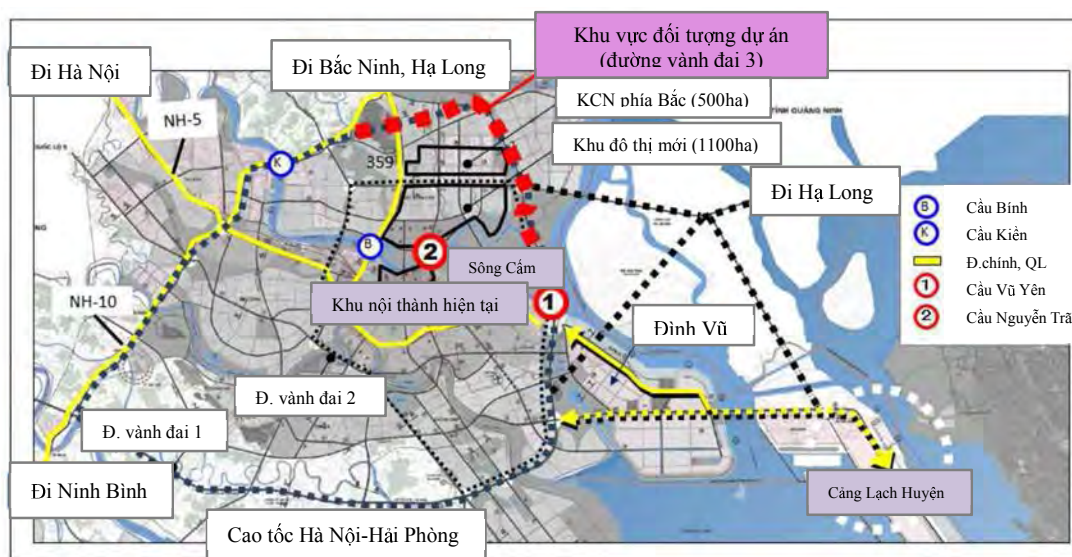
theo sự chỉ đạo của thủ tướng Nguyễn Tấn Dũng và thủ tướng Abe, được thực hiện với sự liên doanh của doanh nghiệp Việt Nam và doanh nghiệp Nhật Bản cùng thực hiện xây dựng cầu cảng tiếp nhận được các loại tàu container trọng tải lớn, v.v..., với ý nghĩa sâu sắc là dự án hợp tác lớn đầu tiên theo hình thức hợp tác công tư PPP giữa Việt Nam và Nhật Bản.

Bảng 2.8 dưới đây tóm tắt tổng quan “Dự án xây dựng cảng quốc tế Lạch Huyện” với 2 dự án thành phần.

Bảng 2.8 Thông tin liên quan đến dự án “Dự án xây dựng cảng quốc tế Lạch Huyện” với khoản vay bằng đồng yên

Hạng mục		Tổng quan
Thông tin cơ bản	Tên gọi	Dự án xây dựng cảng quốc tế Lạch Huyện
	Ngày ký kết L/A	Ngày 2/11/2011
	Số tiền được phê duyệt cho khoản vay bằng đồng Yên	20.995 triệu yên (cảng: 11.924 triệu yên, đường bộ - cầu: 9.071 triệu yên)
	Bên vay	Chính phủ nước Việt Nam
Khái quát dự án	Mục đích dự án	Nhờ việc xây dựng cảng nước sâu quốc tế trong khu vực Lạch Huyện, và xây dựng cơ sở hạ tầng cơ bản khu vực xung quanh, giúp đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa và nhu cầu tăng kích thước tàu hàng ở thị trường vận tải hàng hải đang gia tăng tại Việt Nam; do đó đây là dự án góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế và gia tăng sức cạnh tranh quốc tế không chỉ của Bắc Bộ mà còn của cả Việt Nam.
	Nội dung dự án	<ol style="list-style-type: none"> <li>① Hợp phần xây dựng cảng <ul style="list-style-type: none"> <li>• Công trình xử lý tôn tạo nền móng, chôn lấp để xây dựng bến cảng container (độ sâu 14,0 m, chiều dài tuyến bến 750 m, 2 bến tàu)</li> <li>• Nạo vét vũng tàu – luồng tàu (độ sâu luồng tàu 14 m, chiều rộng 160 m, chiều dài khoảng 18 km)</li> <li>• Xây dựng đê chắn sóng (3.230 m), đê chắn cát (7.600 m), v.v...</li> </ul> </li> <li>② Hợp phần xây dựng cầu và đường dẫn: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Xây dựng cầu và đường dẫn với tổng chiều dài khoảng 15,63 km, nổi cảng dự định xây dựng tại Lạch Huyện với khu vực Tân Vũ (phần đường khoảng 10,19 km, phần cầu khoảng 5,44 km, 4 làn xe, mỗi làn xe rộng 3,5 m)</li> </ul> </li> </ol>
	Tổng chi phí dự án	139.816 triệu yên <ol style="list-style-type: none"> <li>② Xây dựng cảng: 92.759 triệu yên</li> <li>③ Cầu và đường dẫn: 47.057 triệu yên</li> </ol>
	Thời gian dự án	Dự định từ tháng 11/2011 ~ tháng 5/2018 (tổng 79 tháng)

Nguồn: Bảng đánh giá tiền dự án của Dự án xây dựng cảng quốc tế Lạch Huyện



Nguồn: Quy hoạch tổng thể thành phố Hải Phòng

Hình 2.39 Cảng quốc tế Lạch Huyện và khu vực xung quanh

## 2.5 Tính cần thiết của dự án

Qua khảo sát các chính sách liên quan của Việt Nam bao gồm tổng quan tình hình kinh tế xã hội, quy hoạch như đường cao tốc, v.v..., nguồn tài chính – ngân sách của Việt Nam nói chung, và tỉnh Quảng Ninh, thành phố Hải Phòng nói riêng, chúng tôi đã xác nhận lại một lần nữa tính cần thiết của dự án.

Kinh tế Việt Nam mặc dù chưa đạt ngang tầm như Thái Lan, Indonesia, Philipin, nhưng đang duy trì ở mức cao trong các quốc gia mới nổi chủ yếu ở Châu Á có đà tăng trưởng kinh tế đáng kể, cùng với sự gia tăng dân số ổn định nên kinh tế xã hội Việt Nam được kỳ vọng là sẽ còn phát triển hơn nữa trong tương lai.

Mặt khác, đối với tình trạng của khu vực giao thông vận tải là nền tảng phát triển kinh tế xã hội trong tương lai, mặc dù chính phủ Việt Nam đã chủ động lên kế hoạch, nhưng với tình hình tài chính của Việt Nam có nợ công chiếm tới 55% so với GDP, v.v... thì khó có thể nói nền kinh tế đang trong tình trạng vững mạnh, đối với chi phí rất lớn, chính phủ Việt Nam không thể tự gánh vác khoản kinh phí khổng lồ cho xây dựng cơ sở hạ tầng chỉ bằng ngân sách quốc gia. Trong hoàn cảnh đó, thực trạng việc tranh bị cơ sở hạ tầng không đáp ứng được nhu cầu sử dụng đường bộ vẫn cứ tiếp diễn trong những năm gần đây, nên không còn gì nghi ngờ về tính cần thiết cấp bách của việc xây dựng cơ sở hạ tầng bằng cách huy động nguồn vốn tư nhân thông qua hình thức đầu tư PPP/BOT.

Dưới tình hình này, thực trạng tuyến đường liên kết thủ đô Hà Nội, thành phố Hải Phòng và tỉnh Quảng Ninh tạo nên vành đai tam giác kinh tế trọng điểm phía Bắc Việt Nam vẫn còn phụ thuộc vào các tuyến quốc lộ sẵn có, nên việc xây dựng đường cao tốc mới tại Việt Nam rất được kỳ vọng, có thể nói việc áp dụng hình thức BOT cho tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng một cạnh của tam giác kinh tế này là rất tính cấp thiết.

## CHƯƠNG 3      **Nắm rõ hiện trạng môi trường dự án**

### 3.1      **Khái quát**

Nắm rõ hiện trạng xung quanh dự án là nắm rõ về nội dung nghiên cứu giai đoạn trước, nhiệm vụ và quyền hạn của các cơ quan có liên quan phía Việt Nam, chế độ pháp luật liên quan đến dự án này (bao gồm cả chính sách thuế), xu hướng thị trường PPP/BOT tại Việt Nam và hiện trạng phân đoạn 20km phía Hạ Long thuộc tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng vốn là một phần không thể tách rời với dự án.

### 3.2      **Nghiên cứu giai đoạn trước**

#### 3.2.1   **F/S do phía Việt Nam thực hiện và F/S điều chỉnh**

Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh đặt hàng cho Tổng công ty Tư vấn Thiết kế giao thông vận tải TEDI của phía Việt Nam thực hiện F/S với 2 giai đoạn (dưới đây gọi là F/S tại Việt Nam).

Ở giai đoạn 1, đối tượng tiến hành nghiên cứu là toàn bộ 25 km tuyến đường cao tốc Hạ Long – Hải Phòng trên cơ sở làm tiền đề cho dự án đầu tư công. Kết quả nghiên cứu đã kiểm chứng được tính thống nhất với quy hoạch chung cấp trên, mức độ đóng góp vào hiệu quả kinh tế, xã hội của Việt Nam, và cho các quy hoạch tuyến trên, v.v... Về mặt kỹ thuật, quy cách đường có vận tốc thiết kế là 100 km/h, với số làn xe cơ bản là 4 làn, và theo kế hoạch mục tiêu đến năm 2030 sẽ là 6 làn xe, trên toàn tuyến Hạ Long – Hải Phòng gồm 9 cây cầu, trong đó, cầu Bạch Đằng được dự kiến là cầu có quy mô lớn nhất (tổng chiều dài 4,2 km, cầu bê tông cốt thép). Một số điều kiện giới hạn chính đối với cầu Bạch Đằng là phải đảm bảo giới hạn tĩnh không thông thuyền (chiều cao 48,4 m × chiều rộng 180 m) ở 2 vị trí, và giới hạn chiều cao tĩnh không là 95 m so với mực nước tiêu chuẩn (cao độ chuẩn 0 m) để đảm bảo hoạt động bay của các chuyến bay cất và hạ cánh tại sân bay Cát Bi cách vị trí cầu Bạch Đằng khoảng 5 km về phía Tây Nam, nên có khống chế độ cao. Kết quả nghiên cứu đã được MOT thông qua vào tháng 10/2011, Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh thông qua tháng 1/2012.

Ở giai đoạn 2, F/S tập trung vào phân đoạn thuộc dự án này đã được thực hiện. Điểm thay đổi lớn so với giai đoạn một chính là việc điều chỉnh thiết kế cầu Bạch Đằng từ cầu có kết cấu bê tông cốt thép với tổng chiều dài khoảng 4,2 km sang cầu thép.

#### 3.2.2   **Đánh giá tác động môi trường được thực hiện tại Việt Nam**

Việc đánh giá tác động môi trường do Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh đặt hàng cho Trung tâm Quan trắc và Phân tích Môi Trường EMAC (Environmental Monitoring and Analysis Center) thực hiện (dưới đây gọi là EIA Việt Nam).

Trong EIA Việt Nam tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng với tổng chiều dài 25 km là đối tượng thực hiện đánh giá, kết quả đánh giá được Bộ Tài nguyên và Môi trường Việt Nam (MONRE) thông qua ngày 12/12/ 2011.

Bản báo cáo EIA Việt Nam đã tổng hợp hiện trạng điều kiện môi trường xã hội dọc tuyến đường, đánh giá tác động đến môi trường xung quanh do việc thực hiện dự án gây ra, giải pháp giảm thiểu, hạn chế tác động tiêu cực đến môi trường cũng như kỹ thuật giám sát môi trường và, quá trình thương lượng

với cộng đồng và giải quyết các ý kiến ở địa phương, v.v...

Về ý kiến của địa phương, một số ý kiến lo ngại về việc giảm sản lượng do giảm diện tích sở hữu, v.v... đã được nêu lên, tuy nhiên, chủ yếu là các ý kiến bên ngoài phạm vi khu vực dự án đề xuất. Ngoài ra, báo cáo cũng có đề cập về vai trò của rừng ngập mặn, ngoài chức năng duy trì hệ sinh thái của khu vực, rừng ngập mặn còn được cho là có vai trò hạn chế sự xói mòn đất cát do xâm thực.

### 3.2.3 F/S của METI

F/S của METI, bao gồm dự án phát triển ở khu vực Đầm Nhà Mạc, thu thập và phân tích các tài liệu F/S tại Việt Nam và EIA Việt Nam, làm trọng điểm của dự án, nghiên cứu tính khả thi của dự án thông qua dự đoán nhu cầu giao thông, dự toán chi phí dự án, phân tích kinh tế - tài chính, v.v... trên cơ sở dự án hình thức hợp tác công – tư (PPP) (thời gian nghiên cứu: từ 8/2012 đến 2/ 2013)

Theo kết quả nghiên cứu, đã đạt được các kết luận: chi phí dự án là 7.999,3 tỷ VND (khoảng 30,8 tỷ yên, tỷ giá tại thời điểm nghiên cứu là 1 yên = 260 VND), EqIRR trong trường hợp có thể đảm bảo VGF (khoảng 6,2 tỷ yên) là 13,2%, EcIRR trong trường hợp chỉ tính đến lợi ích từ việc rút ngắn thời gian là 13,3%. Nhằm mục đích hiện thực hóa dự án, một số vấn đề cần giải quyết từ nay về sau đã được nêu lên như gói bảo lãnh cho dự án như bảo lãnh doanh thu, thỏa thuận chia sẻ rủi ro một cách phù hợp, hỗ trợ bù đắp dòng tiền (VGF) từ phía chính phủ, v.v....

## 3.3 Các cơ quan có liên quan

### 3.3.1 Nhiệm vụ và quyền hạn của MOT

Trong trường hợp dự án đường cao tốc, Bộ Giao thông Vận tải (MOT) là cơ quan đại diện của chính phủ thực hiện các dự án, tuy nhiên, do đây là dự án mà tỉnh Quảng Ninh đã được Thủ tướng ủy quyền, vì vậy, trong dự án này, MOT chỉ có vai trò đóng góp ý kiến ở giai đoạn thiết kế cơ bản, kiểm tra xem có phù hợp với quy hoạch Quốc gia, các thẩm quyền khác đều được chuyển giao cho tỉnh Quảng Ninh. Nói tóm lại, tỉnh Quảng Ninh có vai trò và quyền hạn của MOT trong dự án này, mọi quyết định của tỉnh Quảng Ninh cũng tương đương như quyết định của MOT.<sup>11</sup>

### 3.3.2 Nhiệm vụ và Quyền hạn của MPI

Theo quy định tại Điều 46, Nghị định CP 108/2009/NĐ-CP “Đầu tư theo hình thức BOT, BTO, BT” (Nghị định “về đầu tư theo hình thức Xây dựng – kinh doanh - chuyển giao, Xây dựng – chuyển giao – kinh doanh, Xây dựng – chuyển giao”), Nghĩa vụ và Quyền hạn của MPI được quy định như sau:

- a/ Chủ trì soạn thảo, ban hành theo thẩm quyền hoặc trình lên Chính phủ ban hành văn bản quy phạm pháp luật về đầu tư theo hình thức BOT, BTO, BT.
- b/ Hướng dẫn các quy định liên quan đến đề xuất dự án, lập và phê duyệt các Báo cáo nghiên cứu khả thi để lựa chọn nhà đầu tư, tổ chức đàm phán hợp đồng dự án, nội dung hợp đồng dự án, trình tự thủ tục tiền hỗ trợ, điều chỉnh và bãi bỏ Giấy chứng nhận đầu tư, các vấn đề khác có liên quan trong lĩnh vực thuộc thẩm quyền được quy định tại Nghị định này.

---

<sup>11</sup> Xác nhận tại cuộc gặp gỡ với MOT ngày 30/7/2014.

- c/ Tham gia đóng góp ý kiến về xây dựng quy hoạch, danh mục dự án của các Bộ, ngành và cơ quan trực thuộc, Ủy ban Nhân dân cấp tỉnh.
- d/ Phối hợp với các Bộ, ngành có liên quan, và chịu trách nhiệm trình lên Thủ tướng xem xét và quyết định đối với việc thực hiện dự án không thuộc hợp đồng dự án hoặc lĩnh vực dự án được quy định tại Nghị định này.
- e/ Đóng góp ý kiến trong việc lựa chọn nhà đầu tư để đàm phán hợp đồng dự án. Cử đại diện tham gia nhóm công tác liên ngành khi có yêu cầu từ các Bộ, ngành, và cơ quan trực thuộc, Ủy ban Nhân dân cấp tỉnh.
- f/ Thẩm tra các văn bản cần áp dụng và xét duyệt mức hỗ trợ. Điều chỉnh và thu hồi Chứng nhận đầu tư dự án trong phạm vi thẩm quyền được quy định tại Khoản 1 Điều 24 của Nghị định này.
- g/ Thẩm tra các vấn đề dự án trong phạm vi quyền hạn được quy định khi có yêu cầu từ các Bộ, ngành, và cơ quan trực thuộc, Ủy ban Nhân dân cấp tỉnh.
- h/ Thực hiện nhiệm vụ kiểm tra và đánh giá tình hình thực hiện dự án đầu tư theo hình thức BOT, BTO, BT, kết hợp với các Bộ, ngành, và cơ quan trực thuộc, Ủy ban Nhân dân cấp tỉnh hướng dẫn, kiểm tra, thanh tra đối với các hoạt động của dự án.
- i/ Thực hiện các nghĩa vụ và quyền hạn khác theo quy định của pháp luật.

### 3.3.3 Nhiệm vụ và quyền hạn của Bộ Tài Chính (MOF)

Theo quy định tại Điều 47, Nghị định 108/2009/NĐ-CP “Đầu tư theo hình thức BOT, BTO, BT” (Nghị định “về đầu tư theo hình thức Xây dựng – kinh doanh - chuyển giao, Xây dựng – chuyển giao – kinh doanh, Xây dựng – chuyển giao”), nghĩa vụ và quyền hạn của MOF được quy định như sau:

- a/ Thực hiện các nghĩa vụ và quyền hạn được quy định tại Điều 3 (Cơ quan nhà nước ký và thực hiện hợp đồng dự án), Điều 5 (Nguồn vốn để thực hiện dự án), Điều 7 (Nhóm công tác liên ngành), Điều 46 (Quyền hạn và nghĩa vụ của MPI) của Nghị định này. (Tham khảo Bảng 3.2 Tóm lược nội dung của Nghị định 108/2009/NĐ-CP).
- b/ Trong quá trình thực hiện dự án, tiến hành tư vấn liên quan đến các quy định về chi phí chuẩn bị dự án, sử dụng kinh phí hoạt động của cơ quan nhà nước, nội dung tài chính trong hợp đồng dự án, phương thức và điều kiện chi trả cho nhà đầu tư thực hiện dự án BT, và các vấn đề liên quan khác trong phạm vi thẩm quyền được quy định trong Nghị định này.
- c/ Phối hợp với MPI, thực hiện các nghiệp vụ quy định tại Khoản 8 Điều 46 (Quyền hạn và nghĩa vụ của MPI) của Nghị định này.
- d/ Thực hiện các nghĩa vụ và quyền hạn khác theo quy định của Pháp luật.

### 3.3.4 Nhiệm vụ và quyền hạn của Bộ Tư pháp (MOJ)

Theo quy định tại Điều 48, Nghị định 108/2009/NĐ-CP “Đầu tư theo hình thức BOT, BTO, BT” (Nghị định “đầu tư theo hình thức Xây dựng – kinh doanh - chuyển giao, Xây dựng – chuyển giao – kinh doanh, Xây dựng – chuyển giao”), nghĩa vụ và quyền hạn của MOJ được quy định như sau:

- a/ Nếu cần, tham gia đàm phán các vấn đề liên quan đến luật áp dụng, giải quyết tranh chấp, bảo lãnh chính phủ, các vấn đề khác có liên quan đến hợp đồng dự án theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

- b/ Đánh giá và đóng góp ý kiến về sự khác biệt giữa các điều khoản của Hợp đồng dự án và Pháp luật trong nước.
- c/ Nếu cần, tham gia đàm phán các điều khoản và cung cấp ý kiến pháp lý về hợp đồng dự án
- d/ Thực hiện các nghĩa vụ và quyền hạn khác theo quy định của pháp luật.

### 3.3.5 Nhiệm vụ và quyền hạn của Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh

Theo công văn số 8695/VPCP-KTN “Dự án đầu tư xây dựng đường nối thành phố Hạ Long, tỉnh Quảng Ninh với đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng” do Văn phòng Chính phủ ban hành ngày 4/12/2009, tỉnh Quảng Ninh đã được phê duyệt làm chủ dự án này. Theo đó, tất cả những quyền hạn của MOT đối với dự án sẽ được chuyển giao cho tỉnh Quảng Ninh, căn cứ vào Nghị định 108/2009/NĐ-CP “Đầu tư theo hình thức BOT, BTO, BT” (Nghị định “về đầu tư theo hình thức Xây dựng – kinh doanh - chuyển giao, Xây dựng – chuyển giao – kinh doanh, Xây dựng – chuyển giao”), nghĩa vụ và quyền hạn của “Bộ, ngành khác” có thẩm quyền trong quản lý dự án được xem xét chuyển giao cho tỉnh Quảng Ninh, theo đó nghĩa vụ và quyền hạn như quy định tại Điều 49 như sau:

- a/ Thực thi các nghĩa vụ và quyền hạn được quy định tại Khoản 3, 5, 7, Điều 46 (Quyền hạn và nghĩa vụ của MPI) của Nghị định này.
- b/ Lập và công bố danh mục dự án của Bộ, ngành, cơ quan trực thuộc theo quy định ở Nghị định này.
- c/ Đóng góp ý kiến về quy hoạch, chủ trương thực hiện dự án trong phạm vi quản lý.
- d/ Tiếp nhận các dự án ngoài danh mục dự án đã được công bố, chuẩn bị các bản Báo cáo nghiên cứu khả thi hoặc Đề xuất dự án theo quy định tại Điều 11 (Đề xuất dự án theo nhà đầu tư), Điều 12 (Đánh giá và phê duyệt Bản báo cáo nghiên cứu khả thi) của Nghị định này. (Tham khảo Bảng 3.2 Tóm lược nội dung của Nghị định 108/2009/NĐ-CP)
- e/ Ký kết và thực thi Hợp đồng dự án, hoặc ủy quyền cho các cơ quan nhà nước có thẩm quyền thực hiện, theo quy định tại Điều 3 (Cơ quan nhà nước ký và thực hiện hợp đồng dự án) của Nghị định này.
- f/ Phê duyệt kế hoạch và kết quả đấu thầu chọn nhà đầu tư đàm phán Hợp đồng dự án trong phạm vi quyền hạn được quy định.
- g/ Phối hợp với MPI trong việc thực hiện các nghiệp vụ được quy định tại Khoản 8 Điều 46 (Quyền hạn và nghĩa vụ của MPI) của Nghị định này.
- h/ Thực hiện các nghĩa vụ và quyền hạn khác theo quy định của pháp luật.



### 3.4 Hệ thống pháp lý

#### 3.4.1 Hệ thống pháp lý Việt Nam

Hệ thống pháp lý của Việt Nam được cấu thành bởi tổng thể các cấp độ luật và quy định như sau, trong đó, Hiến pháp do Quốc hội ban hành là bộ luật cao nhất.

a/ Hiến pháp (Constitution)	Được quy định bởi Quốc hội
b/ Luật (Law)	(Như trên)
c/ Nghị định (Decree)	Tương đương với Nghị định tại Nhật Bản
d/ Quyết định (Decision)	Do thủ tướng quyết định
Ví dụ ký hiệu) Quyết định 64/2003/QĐ-TTg (Decision 64/2003/QĐ-TTg)	
Quyết định số 64 trong năm 2003. QĐ là “Quyết định”, TTg là “Thủ tướng”	
e/ Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia (QCVN)	
f/ Nghị quyết (Resolution)	Do Ủy ban Thường vụ Quốc hội đề ra
g/ Thông tư (Circular)	Do bộ trưởng các bộ ban hành

#### 3.4.2 Luật định liên quan đến đường bộ

##### (1) Phân loại đường bộ (Quốc lộ (National highways))

Theo Điều 39 bộ luật số 23/2008/QH12 “Luật giao thông đường bộ” (Law on road traffic) do Quốc hội (The national assembly) quy định, đường bộ được phân làm 6 hệ thống như sau.

- a/ Quốc lộ (National highways)
- b/ Đường tỉnh (Provincial roads)
- c/ Đường huyện (District roads)
- d/ Đường xã (Commune roads)
- e/ Đường đô thị (Urban roads)
- f/ Đường chuyên dùng (Special-use roads)

Định nghĩa Quốc lộ được hiểu như sau:

- Là đường nối liền Thủ đô Hà Nội với các tỉnh lỵ
- Là đường nối liền từ 3 tỉnh lỵ trở lên
- Đường nối liền cảng quốc tế, cảng hàng không quốc tế và các cửa khẩu quốc tế.
- Là tuyến đường đặc biệt quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của địa phương

Tuyến đường trong dự án này là một phần là của tuyến đường nối Thủ đô Hà Nội, thành phố Hải Phòng (thành phố trực thuộc trung ương), và thành phố Hạ Long (thủ phủ tỉnh Quảng Ninh) và là đường quốc lộ. Điều này cũng đã được xác nhận tại buổi tham vấn với MOT và tỉnh Quảng Ninh vào ngày 30/7/2014.

Ngoài ra, theo công văn 8695/VPCP-KTN do Văn phòng Chính phủ ban hành ngày 4/12/2009, thì dự án này vốn dĩ là dự án do MOT thực hiện, tuy đã được chuyển giao cho tỉnh Quảng Ninh thực hiện nhưng đây vẫn là Dự án cấp quốc gia.

##### (2) Đường cao tốc (Expressway)

Việc xác định tuyến đường có là đường cao tốc (Expressway) hay không tùy thuộc vào việc tuyến

đường đối tượng có được chỉ định là xây dựng thành đường cao tốc (Expressway) trong quy hoạch cấp trên của Thủ tướng Chính phủ hay không. Tại buổi tham vấn với MOT, tỉnh Quảng Ninh ngày 30/7/2014, đã xác nhận tuyến đường thuộc Dự án này là đường cao tốc (Expressway).

Ngoài ra, trường hợp được chỉ định là đường cao tốc thì cần phải thỏa mãn các yêu cầu tiêu chuẩn thiết kế do MOT quy định. Theo đó, tuyến đường thuộc dự án này đã thỏa mãn được các tiêu chuẩn kỹ thuật của đường cao tốc, và được công nhận là đường cao tốc (Expressway).

### 3.4.3 Pháp lệnh liên quan đến phí sử dụng đường bộ

Liên quan đến phí đường bộ, năm 2004, MOF đã có quy định tại Thông tư 90/2004/TT-BTC “Hướng dẫn thu, nộp, quản lý và sử dụng phí sử dụng đường bộ” (Circular “Guiding the regime of road toll collection, payment, management and use”), đến năm 2013, được sửa đổi thành Thông tư 159/2013/TT-BTC “Hướng dẫn chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí sử dụng đường bộ hoàn vốn đầu tư xây dựng đường bộ” (Circular “Guiding the regulations on collection, payment, management and use of road use toll for payback of road construction investment capital”). Dưới đây là sơ lược nội dung Thông tư 159/2013/TT-BTC.

Thông tư này áp dụng đối với các tuyến đường quốc lộ (National highway) và đường tỉnh (Local road). Đường cao tốc (Expressway) cho dù là đường quốc lộ (National highway), nhưng cũng không phải đối tượng của thông tư này. Trong trường hợp đường cao tốc (Expressway), MOF sẽ tiến hành thủ tục phê duyệt phí đường bộ do nhà đầu tư và cơ quan quản lý đường bộ đã thỏa thuận..

Do đường cao tốc (Expressway) được thiết lập mức phí riêng, nên không nhất thiết phải tuân thủ thông tư này. Tuy nhiên, trường hợp nằm trong phạm vi áp dụng của thông tư này thì về cơ bản, MOF sẽ tự động phê duyệt, trường hợp nằm ngoài phạm vi, sẽ phải thẩm tra một cách nghiêm mật mức độ thỏa đáng so với thông tư này, vì thế để dự án được tiến hành thuận lợi, chúng tôi mong muốn thông tư này sẽ được tuân thủ.

#### (1) Quy định mức thu phí

Dưới đây là bảng tham khảo mức thu phí cho từng loại tải trọng của xe, được quy định tại Thông tư 159/2013/TT-BTC và Thông tư cũ 90/2004/TT-BTC. Ở thông tư mới, cùng với việc mức phí đã được tăng lên, biên độ thu phí cũng rộng hơn nhằm đạt mục tiêu thu hồi vốn đầu tư.

Về mức phí đối với đường cao tốc (Expressway), ở những dự án mà doanh nghiệp thực hiện dự án đã đàm phán riêng với cơ quan quản lý đường bộ, tồn tại khái niệm thu phí theo cự ly, tuy nhiên, ở thông tư này, về cơ bản, chỉ trình bày khái niệm mức phí tương ứng cho một lượt.

Bảng 3.1 Bảng khung mức thu phí sử dụng đường bộ

Đơn vị: VND/lượt

Loại xe	Phân loại xe	.159 (Thông tư mới)	.90 (Thông tư cũ)
1	Xe dưới 12 chỗ ngồi, xe tải có tải trọng dưới 2 tấn, các loại xe buýt vận tải công cộng	15.000~ 52.000	10.000
2	Xe từ 12 đến 30 chỗ ngồi, xe tải có tải trọng từ 2 đến 4 tấn.	20.000~ 70.000	15.000
3	Xe trên 30 chỗ ngồi, xe tải có tải trọng từ 4 -10 tấn	25.000~ 87.000	22.000
4	Xe tải có tải trọng từ 10 đến 18 tấn, xe container 20ft	40.000~120.000	40.000
5	Xe tải có tải trọng trên 18 tấn, xe container 40ft	80.000~200.000	80.000

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

## (2) Điều chỉnh mức phí

Kể từ sau khi được quy định tại Thông tư 90/2004/TT-BTC vào năm 2004, mức phí không được điều chỉnh, tuy nhiên, tại Điều 6 của Thông tư mới 159/2013/TT-BTC, mức phí này được quy định đến năm 2016, dựa vào thực trạng, chỉ số vật giá, đề xuất của MOT, mức phí này sẽ được MOF xem xét sửa đổi 3 năm 1 lần.

Ví dụ, ở Dự án này, trường hợp tỉnh Quảng Ninh và doanh nghiệp thực hiện Dự án đã quy định trong hợp đồng cứ 3 năm sẽ tăng mức phí thêm 20%, nếu mức phí đó nằm trong phạm vi mức phí do MOF quy định, thì về cơ bản sẽ tự động được phê duyệt. Tuy nhiên, nếu trường hợp vượt quá mức phí MOF quy định tại thời điểm đó, thì không có nghĩa là mức phí đó sẽ được công nhận chỉ bằng hợp đồng thỏa thuận giữa tỉnh Quảng Ninh và doanh nghiệp thực hiện dự án..

## (3) Khoảng cách trạm thu phí

Theo quy định tại Điều 2, trạm thu phí phải được đặt cách nhau tối thiểu 70 km.

### 3.4.4 Các điều luật liên quan đến mô hình hợp tác công - tư (PPP) hiện nay

Các điều luật liên quan đến mô hình hợp tác công - tư trong nước Việt Nam bao gồm các điều luật sau: Nghị định Chính phủ 108/2009/NĐ-CP “Đầu tư theo hình thức BOT, BTO, BT”, được Chính phủ công bố năm 2009, Thông tư 03/2011/TT-BKHDT “Hướng dẫn liên quan đến hình thức đầu tư BOT, BTO, BT” hướng dẫn thực hiện một số quy định của Nghị định 108/2009/NĐ-CP, Quyết định số 71/2010/QĐ-TTg “Quy chế thí điểm đầu tư theo hình thức đối tác công - tư” của Thủ tướng Chính phủ năm 2011.

Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh và Tập đoàn SE đã ký kết hợp đồng ký tắt cho dự án này, hợp đồng ký tắt, có quy định những việc sẽ được thực hiện căn cứ theo Nghị định 108/2009/NĐ-CP này, nên chúng tôi tóm tắt nội dung của Nghị định 108/2009/NĐ-CP, nghị định chính của dự án này trong Bảng 3.2. Ngoài ra, một số điều khoản trong Nghị định 108/2009/NĐ-CP cũng được sửa đổi như các điều khoản ở Nghị định 24/2011/NĐ-CP “sửa đổi một số điều của Nghị định 108/2009/NĐ-CP”, được công bố ngày 5/4/2011.

Bảng 3.2 Tóm lược nội dung của Nghị định 108/2009/NĐ-CP

<b>Chương 1 Điều khoản chung</b>
<p><b>Điều 1 Phạm vi áp dụng</b>                      1 Nghị định này quy định lĩnh vực, điều kiện, chỉ thị, thủ tục, chế độ ưu đãi đầu tư, quyền lợi và nghĩa vụ của các bên liên quan trong hợp đồng đầu tư BOT, BTO, BT.                      Bộ kế hoạch và đầu tư (MPI) trình lên thủ tướng xem xét và phê duyệt (nếu cần) đối với những Hợp đồng dự án có hình thức tương tự</p> <p>2 Giản lược</p>
<p><b>Điều 2 Giải thích từ ngữ</b>                      Giản lược</p>
<p><b>Điều 3 Cơ quan có thẩm quyền thực hiện ký kết Hợp đồng dự án</b>                      Giản lược</p>
<p><b>Điều 4 Lĩnh vực đầu tư</b>                      Giản lược</p>
<p><b>Điều 5 Nguồn vốn thực hiện dự án</b>                      1 Nhà đầu tư hoặc Công ty dự án phải tự thu xếp nguồn vốn thực hiện dự án, căn cứ theo Hợp đồng dự án.                      2 Trường hợp dự án có tổng vốn đầu tư đến 1.500 tỷ VND, thì tỷ lệ vốn chủ sở hữu của Công ty dự án không được thấp hơn 15% tổng vốn đầu tư dự án.                      3 Trường hợp dự án có tổng vốn đầu tư trên 1.500 tỷ VND, tỷ lệ vốn chủ sở hữu của Công ty dự án:                      a/ Đối với phần vốn đầu tư đến 1.500 tỷ VND, tỷ lệ vốn chủ sở hữu của Công ty dự án không được thấp hơn 15% của phần vốn này.                      b/ Đối với phần vốn đầu tư trên 1.500 tỷ VND, tỷ lệ vốn chủ sở hữu của Công ty dự án không được thấp hơn 10% của phần vốn này.</p> <p>4 Giản lược</p>
<p><b>Điều 6 Sử dụng vốn nhà nước để thực hiện dự án</b>                      1 Tổng nguồn vốn của nhà nước để thực hiện dự án không được vượt quá 49% tổng vốn đầu tư của dự án đó.                      2 Khi xây dựng các cơ sở hạ tầng có nhu cầu cấp bách và các dự án khác, các Bộ, ngành và các cơ quan trực thuộc, Ủy ban Nhân dân cấp tỉnh xem xét, quyết định sử dụng nguồn vốn nhà nước để thực hiện xây dựng các công trình phụ trợ, bồi thường, giải phóng mặt bằng, di dời, và các nghiệp vụ tương ứng nhằm hỗ trợ việc thực hiện dự án.                      3 Nguồn vốn hỗ trợ thực hiện dự án quy định tại Khoản 2 ở trên, được quản lý và sử dụng theo quy định áp dụng cho dự án đầu tư bằng nguồn vốn của nhà nước, không bao gồm trong tổng vốn đầu tư của dự án này.</p>
<p><b>Điều 7 Nhóm công tác liên ngành</b>                      Giản lược</p>
<p><b>Điều 8 Chi phí chuẩn bị đầu tư, nghĩa vụ và quyền hạn của cơ quan nhà nước có thẩm quyền</b>                      1 Các chi phí lập, công bố danh mục dự án, lựa chọn nhà đầu tư, và các chi phí khác có liên quan đến thực hiện nghĩa vụ và trách nhiệm của các cơ quan nhà nước có thẩm quyền, sẽ được chi trả từ ngân sách nhà nước, căn cứ theo bản dự toán chi phí đã được phê duyệt.                      2 Các chi phí lập và thẩm định bản báo cáo nghiên cứu khả thi dự án, và những chi phí khác chuẩn bị cho dự án được chi trả từ nguồn ngân sách nhà nước và ngân sách khác.                      3 Căn cứ vào quy mô và đặc thù của dự án, nhà đầu tư chính được lựa chọn thực hiện dự án sẽ chi trả cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền các chi phí chuẩn bị cho dự án, theo quy định tại khoản 2 ở trên.</p>
<b>Chương 2 Lập và công bố danh mục dự án</b>
<p><b>Điều 9 Lập danh mục dự án</b>                      Giản lược</p>
<p><b>Điều 10 Công bố danh mục dự án</b>                      Giản lược</p>
<p><b>Điều 11 Dự án do nhà đầu tư đề xuất</b>                      Giản lược</p>
<p><b>Điều 12 Đánh giá và phê duyệt bản Báo cáo nghiên cứu khả thi</b>                      Giản lược</p>
<b>Chương 3 Lựa chọn nhà đầu tư đàm phán Hợp đồng dự án</b>
<p><b>Điều 13 Tổ chức đấu thầu để chọn ra nhà đầu tư</b>                      Giản lược</p>
<p><b>Điều 14 Chỉ định nhà đầu tư</b>                      Giản lược</p>
<p><b>Điều 15 Đàm phán và ký kết Hợp đồng dự án và các hợp đồng liên quan</b>                      Giản lược</p>
<b>Chương 4 Hợp đồng dự án</b>
<p><b>Điều 16 Nội dung Hợp đồng dự án</b></p>

<p>1 Hợp đồng dự án nêu rõ mục đích, phạm vi, nội dung của dự án (Nghĩa vụ và quyền lợi của các bên liên quan trong việc thiết kế, xây dựng, vận hành và quản lý dự án và những dự án liên quan khác)</p> <p>2 Quyền lợi và nghĩa vụ của Công ty dự án, được thỏa thuận theo các phương thức sau:</p> <p>a/ Sau khi thành lập Công ty dự án, Công ty dự án cùng với Nhà đầu tư ký kết Hợp đồng dự án với tư cách là 1 bên có liên quan trong Hợp đồng dự án,</p> <p>b/ Cơ quan nhà nước, Nhà đầu tư, Công ty dự án ký kết vào văn bản Hợp đồng dự án để đồng ý cho phép Công ty dự án thực hiện nghĩa vụ và quyền lợi của Nhà đầu tư khi thực hiện Dự án. Văn bản này là 1 phần không thể tách rời của Hợp đồng dự án.</p>
<p><b>Điều 17 Quyền tiếp nhận Dự án</b></p> <p>1 Trường hợp Công ty dự án và Nhà đầu tư không thể thực hiện các nghĩa vụ được quy định trong Hợp đồng dự án và Hợp đồng cấp vốn, các bên liên quan chấp thuận cho Bên cấp vốn tiếp nhận một phần hoặc toàn bộ nghĩa vụ và quyền lợi của Công ty dự án (dưới đây gọi là quyền tiếp nhận dự án).</p> <p>2 Điều kiện, thủ tục và nội dung thực hiện quyền tiếp nhận dự án của Bên cấp vốn phải được ghi rõ trong bản hợp đồng cấp vốn, văn bản bảo đảm cấp vốn, biên bản thỏa thuận giữa Công ty dự án, Nhà đầu tư và Bên cấp vốn.</p>
<p><b>Điều 18 Chuyển giao quyền lợi và nghĩa vụ căn cứ theo Hợp đồng dự án</b></p> <p>1 Nhà đầu tư có thể chuyển giao một phần hoặc toàn bộ quyền lợi và nghĩa vụ căn cứ theo Hợp đồng dự án.</p> <p>2 Việc chuyển giao một phần hoặc toàn bộ quyền lợi và nghĩa vụ phải thực hiện đúng trình tự và điều kiện quy định của Luật đầu tư, Luật xây dựng và các Luật khác có liên quan.</p> <p>3 Việc chuyển giao theo quy định tại Khoản 1 và 2 của Điều này phải có sự phê duyệt của cơ quan nhà nước có thẩm quyền, và không được gây ảnh hưởng đến mục tiêu, quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật, tiến độ thực thi Dự án và các quá trình thực hiện Dự án khác như đã được quy định tại Hợp đồng dự án.</p>
<p><b>Điều 19 Sửa đổi và bổ sung Hợp đồng dự án</b></p> <p>1 Hợp đồng dự án có thể được sửa đổi quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật, tổng số vốn đầu tư đã thỏa thuận, các vấn đề phát sinh bất khả kháng và những nội dung khác theo quy định trong Hợp đồng dự án.</p> <p>2 Các bên liên quan thỏa thuận trong Hợp đồng dự án các điều kiện sửa đổi và bổ sung của Hợp đồng dự án.</p> <p>3 Việc thay đổi và bổ sung Hợp đồng dự án phải được sự chấp thuận của cơ quan cấp Giấy chứng nhận đầu tư.</p>
<p><b>Điều 20 Điều khoản của Hợp đồng dự án</b></p> <p>1 Các điều khoản trong Hợp đồng dự án được các bên liên quan thỏa thuận phù hợp với lĩnh vực, quy mô và đặc trưng của Dự án, và kỳ hạn thực hiện Dự án có thể được kéo dài hoặc rút ngắn dựa theo các điều kiện quy định của Hợp đồng dự án.</p> <p>2 Giản lược 3 Giản lược</p>
<p><b>Điều 21 Chấm dứt Hợp đồng dự án</b></p> <p>Giản lược</p>
<p><b>Điều 22 Hợp đồng dự án và các hợp đồng liên quan</b></p> <p>1 Cơ quan nhà nước và Nhà đầu tư có thể thỏa thuận về việc áp dụng theo pháp luật nước ngoài đối với các trường hợp sau:</p> <p>a/ Hợp đồng dự án</p> <p>b/ Hợp đồng được các cơ quan nhà nước bảo lãnh nghĩa vụ thực hiện Hợp đồng, căn cứ theo Điều 40 của Nghị định này.</p> <p>2 Pháp luật nước ngoài được áp dụng theo quy định tại Khoản 1 Điều này không được mâu thuẫn với những quy định của pháp luật Việt Nam.</p>
<p><b>Điều 23 Việc bảo lãnh nghĩa vụ thực hiện Hợp đồng dự án</b></p> <p>1 Biện pháp bảo lãnh nghĩa vụ thực hiện Hợp đồng dự án được quy định là hình thức bảo lãnh của ngân hàng, hoặc các biện pháp bảo đảm khác căn cứ theo luật dân sự.</p> <p>2 Trường hợp tổng tiền vốn dự án đến 1.500 tỷ VND, tiền bảo lãnh nghĩa vụ thực hiện Hợp đồng dự án được quy định không được thấp hơn 2% tổng vốn đầu tư.</p> <p>3 Trường hợp tổng tiền vốn dự án trên 1.500 tỷ VND, tiền bảo lãnh nghĩa vụ thực hiện Hợp đồng dự án được quy định như sau:</p> <p>a/ Đối với phần đầu tư đến 1.500 tỷ VND, tiền bảo lãnh nghĩa vụ thực hiện Hợp đồng dự án không được thấp hơn 2% của tổng vốn đầu tư.</p> <p>b/ Đối với phần đầu tư vượt trên 1.500 tỷ VND, tiền bảo lãnh nghĩa vụ thực hiện Hợp đồng dự án không được thấp hơn 1% của tổng vốn đầu tư.</p> <p>4 Việc bảo lãnh nghĩa vụ thực hiện Hợp đồng dự án có hiệu lực kể từ ngày Hợp đồng bảo đảm được ký chính thức cho đến ngày kết thúc Dự án.</p>
<p><b>Chương 5 Thủ tục cấp Giấy chứng nhận đầu tư và thực hiện Dự án</b></p>
<p><b>Điều 24 Cơ quan cấp Giấy chứng nhận đầu tư</b></p> <p>1 MPI cấp Giấy chứng nhận đầu tư cho những dự án sau:</p> <p>a/ Các dự án quan trọng cấp quốc gia</p> <p>b/ Các Hợp đồng dự án mà các Bộ, ngành, các cơ quan trực thuộc và cơ quan nhà nước có thẩm quyền ký kết.</p> <p>c/ Các dự án được thực thi trên địa bàn nhiều tỉnh, thành phố.</p> <p>2 Các dự án khác ngoài các dự án được nêu ở Khoản 1 Điều này thì do Ủy ban Nhân dân cấp tỉnh cấp Giấy chứng nhận đầu tư.</p>
<p><b>Điều 25 Hồ sơ, quy định- quy tắc và trình tự thủ tục thẩm tra giấy tờ và cấp Giấy chứng nhận đầu tư</b></p>

<p>1 Theo quy định tại Điều 24 của Nghị định này, Nhà đầu tư phải nộp ít nhất 10 bộ hồ sơ trong đó có 1 bộ hồ sơ gốc cho cơ quan có thẩm quyền để thẩm tra và cấp Giấy chứng nhận đầu tư.</p> <p>2 Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận đầu tư bao gồm như sau:</p> <p>a/ Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận đầu tư</p> <p>b/ Bản Hợp đồng dự án tạm thời và các hợp đồng liên quan đến thực hiện Dự án</p> <p>c/ Bản báo cáo nghiên cứu khả thi</p> <p>d/ Hợp đồng liên doanh và Giấy chứng nhận thành lập Công ty dự án</p> <p>3 Nội dung thẩm tra bao gồm:</p> <p>a/ Quyền lợi và nghĩa vụ của các bên liên quan trong Hợp đồng dự án</p> <p>b/ Tiến độ thực hiện dự án</p> <p>c/ Kế hoạch sử dụng đất</p> <p>d/ Các giải pháp về môi trường</p> <p>e/ Đề xuất của Nhà đầu tư về ưu đãi đầu tư và bảo lãnh chính phủ.</p> <p>4 Cơ quan cấp Giấy chứng nhận đầu tư tiến hành thẩm tra hồ sơ, và cấp Giấy chứng nhận đầu tư cho Nhà đầu tư trong vòng 45 ngày làm việc, kể từ ngày nhận hồ sơ hợp lệ.</p>
<p><b>Điều 26 Chi tiết Giấy chứng nhận đầu tư</b></p> <p>1 Giấy chứng nhận đầu tư bao gồm những nội dung chính sau đây:</p> <p>a/ Tên gọi và địa chỉ Công ty dự án và Nhà đầu tư</p> <p>b/ Tên dự án</p> <p>c/ Đối tượng và quy mô của dự án</p> <p>d/ Diện tích đất sử dụng để thực hiện dự án</p> <p>e/ Tổng số vốn đầu tư của dự án</p> <p>f/ Tiến độ thực thi dự án; Tiến độ thu xếp vốn căn cứ theo Hợp đồng dự án</p> <p>g/ Ưu đãi đầu tư và hỗ trợ đầu tư</p> <p>2 Giám lược</p>
<p><b>Điều 27 Đăng ký, thành lập và quản lý Công ty dự án</b></p> <p>1 Nhà đầu tư đăng ký thành lập Công ty dự án, hoặc bổ sung ngành nghề kinh doanh trong Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh (đối với Doanh nghiệp đã được Nhà đầu tư thành lập trước đó).</p> <p>2 Hồ sơ, quy định-quy tắc, trình tự thủ tục đăng ký thành lập doanh nghiệp và bổ sung nội dung dự án phải tuân thủ theo Luật đầu tư.</p> <p>3 Quyền hạn và trách nhiệm, cơ cấu tổ chức kinh doanh của Công ty dự án do Nhà đầu tư quyết định, phải tuân thủ Hợp đồng dự án, Luật doanh nghiệp, Luật đầu tư và các Luật có liên quan khác.</p>
<p><b>Điều 28 Điều kiện thực hiện dự án</b></p> <p>1 Dự án được triển khai sau khi Nhà đầu tư được cấp Giấy chứng nhận đầu tư, và các điều kiện khác được thỏa thuận trong Hợp đồng dự án.</p> <p>2 Các dự án khác do các bên có liên quan thỏa thuận trong Hợp đồng dự án phù hợp với quy định trong Luật đầu tư và xây dựng.</p>
<p><b>Điều 29 Lựa chọn nhà thầu thực hiện Dự án</b></p> <p>1 Công ty dự án lựa chọn nhà thầu tư vấn, cung ứng vật liệu, kỹ thuật công trình và các nhà thầu khác để triển khai dự án. Việc lựa chọn nhà thầu trong phạm vi quy định của Luật đấu thầu thì phải tuân thủ theo các điều khoản quy định của Luật đấu thầu.</p> <p>2 Kết quả lựa chọn nhà thầu phải được thông báo với cơ quan nhà nước có thẩm quyền trong vòng 15 ngày làm việc, kể từ sau khi thông báo quyết định lựa chọn nhà thầu.</p>
<p><b>Điều 30 Chuẩn bị mặt bằng xây dựng</b></p> <p>1 Ủy ban Nhân dân cấp tỉnh thực hiện giải phóng mặt bằng, các thủ tục cấp đất và cho thuê đất để thực hiện dự án dựa theo quy định của pháp luật, hoàn tất các điều kiện sử dụng đất được quy định trong Hợp đồng dự án.</p> <p>2 Kinh phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, di dời do Công ty dự án đảm nhiệm đã bao gồm trong tổng vốn đầu tư dự án, ngoại trừ các trường hợp các kinh phí đó do ngân sách nhà nước hỗ trợ như trong quy định tại Khoản 2 Điều 6 của Nghị định này.</p>
<p><b>Điều 31 Lập thiết kế kỹ thuật, giám sát và quản lý xây dựng Công trình dự án</b></p> <p>Giám lược</p>
<p><b>Điều 32 Quản lý và kinh doanh công trình</b></p> <p>Giám lược</p>
<p><b>Điều 33 Đơn giá, phí dịch vụ hàng hóa và các nguồn thu</b></p> <p>Giám lược</p>
<p><b>Điều 34 Hỗ trợ thu phí dịch vụ</b></p> <p>Công ty dự án được tạo điều kiện thuận lợi để thu đúng và thu đủ phí dịch vụ và các nguồn thu khác có từ dự án được pháp luật công nhận. Trong trường hợp cần thiết, Công ty dự án có thể yêu cầu các cơ quan nhà nước có thẩm quyền hỗ trợ trong việc thu các loại phí và các nguồn thu khác có được từ dự án.</p>
<p><b>Chương 6 Chuyển giao các công trình dự án</b></p>
<p><b>Điều 35 Điều khoản chung liên quan đến việc chuyển giao các công trình dự án</b></p> <p>Giám lược</p>

Điều 36 Chuyển giao các công trình BOT Giản lược
Điều 37 Chuyển giao các công trình BT và BTO Giản lược
<b>Chương 7 Hỗ trợ đầu tư và bảo lãnh đầu tư cho Nhà đầu tư và các doanh nghiệp thực hiện dự án</b>
Điều 38 Ưu đãi đầu tư và hỗ trợ đầu tư 1 Doanh nghiệp BOT và BTO có thể nhận được các ưu đãi về thuế thu nhập doanh nghiệp theo quy định của Luật thuế thu nhập doanh nghiệp. 2 Doanh nghiệp BOT, BTO và các nhà thầu được quy định tại Điều 29 của Nghị định này có thể nhận được các ưu đãi về thuế đối với các hàng hóa được nhập để thực hiện dự án, theo quy định của Luật thuế xuất - nhập khẩu. 3 Doanh nghiệp BOT và BTO được miễn tiền sử dụng đất đối với đất do nhà nước cấp hoặc cho thuê để thực hiện dự án. 4 Giản lược
Điều 39 Mức thuế đối với các nhà thầu tham gia vào dự án Giản lược
Điều 40 Bảo lãnh nghĩa vụ của Nhà đầu tư, Công ty dự án, và các doanh nghiệp khác Giản lược
Điều 41 Quyền thế chấp tài sản 1 Công ty dự án được quyền thế chấp, cầm cố tài sản hoặc quyền sử dụng đất theo quy định của pháp luật. 2 Quyền cầm cố và thế chấp tài sản của Công ty dự án phải có sự phê duyệt của các cơ quan nhà nước, và phải được thực hiện đúng theo pháp luật, không gây ảnh hưởng đến mục đích, tiến độ và việc vận hành dự án theo quy định trong Hợp đồng dự án.
Điều 42 Quyền mua ngoại tệ 1 Trong quá trình xây dựng, kinh doanh công trình, Nhà đầu tư và Công ty dự án có thể mua ngoại tệ cho các mục đích sau đây, tại các tổ chức tín dụng được phép hoạt động nghiệp vụ trao đổi ngoại tệ đối với các hoạt động giao dịch kinh doanh, giao dịch vốn, và các hoạt động giao dịch khác, theo quy định của pháp luật về trao đổi ngoại tệ. a/ Chi trả tiền thuê trang thiết bị và máy móc từ nước ngoài. b/ Nhập khẩu máy móc, thiết bị, và các hàng hóa, dịch vụ khác phục vụ cho việc thực hiện dự án. c/ Chi trả cho các khoản nợ nước ngoài (gốc và lãi) d/ Chi trả các khoản vay ngân hàng bằng ngoại tệ (gốc và lãi) để nhập khẩu các máy móc, thiết bị, hàng hóa và dịch vụ khác phục vụ cho việc thực hiện dự án. e/ Chi trả cho phí chuyển vốn, lợi nhuận, các khoản thanh lý đầu tư ra nước ngoài, thanh toán cho các khoản cung cấp dịch vụ, kỹ thuật, sở hữu trí tuệ và các khoản thu lợi hợp pháp khác (áp dụng đối với Nhà đầu tư nước ngoài) 2 Nhà nước chuẩn bị và hỗ trợ ngoại tệ cho các dự án quan trọng về năng lượng, công trình giao thông, và xử lý chất thải.
Điều 43 Bảo đảm cung cấp dịch vụ công cộng Giản lược
Điều 44 Giải quyết tranh chấp 1 Tranh chấp giữa cơ quan nhà nước có thẩm quyền với Nhà đầu tư hoặc Công ty dự án, giữa Công ty dự án với các doanh nghiệp khác trong quá trình triển khai dự án, trước tiên, cần phải được giải quyết bằng đàm phán và hòa giải. Trong trường hợp không thể giải quyết tranh chấp bằng đàm phán và hòa giải, ngoại trừ các trường hợp được quy định tại Khoản 2 và 3 của điều này, các bên liên quan có thể nộp đơn lên tòa án và tổ chức trọng tài trong nước Việt Nam để giải quyết tranh chấp theo quy định của pháp luật Việt Nam. 2 Tranh chấp giữa cơ quan nhà nước có thẩm quyền với Nhà đầu tư nước ngoài hoặc với Công ty dự án liên quan đến Hợp đồng bảo lãnh được nhắc tới ở Điều 40 của Nghị định này, hoặc liên quan đến việc thực hiện Hợp đồng dự án thì được giải quyết bởi Hội đồng trọng tài do các bên liên quan tự thỏa thuận lập ra, hoặc do tòa án, tổ chức trọng tài trong nước Việt Nam phân xử. 3 Tranh chấp giữa Công ty dự án với cá nhân, doanh nghiệp nước ngoài, hoặc với các doanh nghiệp Việt Nam, tranh chấp giữa các Nhà đầu tư với nhau thì có thể giải quyết dựa theo Luật Quốc tế.
Điều 45 Bảo đảm về vốn và tài sản Giản lược
<b>Chương 8 Quản lý của nhà nước đối với dự án đầu tư theo hình thức BOT, BTO, BT</b>
Điều 46 Quyền hạn và nghĩa vụ của MPI Giản lược
Điều 47 Quyền hạn và nghĩa vụ của MOF Giản lược
Điều 48 Quyền hạn và nghĩa vụ của MOJ Giản lược
Điều 49 Quyền hạn và nghĩa vụ của các Bộ, ngành, các cơ quan trực thuộc khác

Giản lược
Điều 50 Quyền hạn và nghĩa vụ của Ủy ban Nhân dân cấp tỉnh Giản lược
<b>Chương 9 Các điều khoản thi hành</b>
Điều 51 Thi hành Giản lược
Điều 52 Quy định chuyển tiếp Giản lược
Điều 53 Cơ quan thi hành Giản lược

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA (Dịch sang tiếng Nhật từ bản tiếng Anh của MOJ)

### 3.4.5 Xu hướng trong các luật định liên quan đến mô hình hợp tác công - tư (PPP)

Hiện nay, Việt Nam đang thúc đẩy việc hoàn thiện Nghị định PPP mới củng cố Nghị định 108/2009/NĐ-CP, và Quyết định 71/2010/QĐ-TTg.

Dưới đây là quy định chuyển tiếp trong bản dự thảo “Đầu tư theo mô hình đối tác công tư” (ngày 21/7/ 2014) trong nghị định mới.

Điều 76 Quy định chuyển tiếp
1 Danh mục dự án được lập trước ngày Nghị định này có hiệu lực, theo quy định, không cần phải phê duyệt lại.
2 Bản báo cáo nghiên cứu khả thi được phê duyệt trước ngày Nghị định này có hiệu lực, theo quy định, không cần phải phê duyệt lại.
3 Dự án mà Nhà đầu tư đã được lựa chọn trước ngày Nghị định này có hiệu lực, cần phải tiến hành làm thủ tục theo quy định của Nghị định này.
4 Đối với Hợp đồng dự án đã được ký tạm thời trước ngày Nghị định này có hiệu lực, không cần phải đàm phán lại.
5 Đối với Hợp đồng dự án đã được ký chính thức trước ngày Nghị định này có hiệu lực, cần tiến hành triển khai theo quy định ở Hợp đồng dự án và Giấy chứng nhận đầu tư.
6 Đối với các dự án đã có thỏa thuận, cam kết bằng văn bản với Thủ tướng, các cấp Bộ, ngành và các cơ quan trực thuộc, Ủy ban Nhân dân cấp tỉnh về vấn đề ngân sách nhà nước liên quan đến bảo lãnh, Ưu đãi đầu tư, v.v... đối với việc thực hiện Dự án, cần tiến hành triển khai theo như nội dung đã thỏa thuận và cam kết đó.

Ở Dự án này, hiện tại chưa xác nhận được là sẽ áp dụng Nghị định PPP mới hay áp dụng Nghị định 108/2009/NĐ-CP, tuy nhiên, do Dự án này đã nhận được Quyết định 2735/UBND-QH3 “Chỉ định Nhà đầu tư dự án Cầu Bạch Đằng, đường dẫn và nút giao theo hình thức BOT” của Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh ban hành ngày 10/10/2013, và cũng đã ký Hợp đồng ký tắt với tỉnh Quảng Ninh, do đó, căn cứ theo Khoản 4 Điều 76 của Nghị định mới, chúng tôi cho là không cần phải đàm phán lại các nội dung đã thỏa thuận theo nghị định mới.

Tuy nhiên, liên quan đến vấn đề Bảo lãnh chính phủ và Ưu đãi đầu tư do không có trong bản hợp đồng ký tắt, nên không phù hợp với Khoản 6, vì vậy, Dự án được nhận định là cần thực hiện các thủ tục theo quy định tại Nghị định mới.

Đối với Bảo lãnh chính phủ và Ưu đãi đầu tư, hiện nay việc hoàn thiện khung pháp lý đang được triển khai với hình thức bổ sung vào nghị định mới nội dung Điều 61- Bảo đảm doanh thu tối thiểu mà trước đó không được quy định trong Nghị định 108/2009/NĐ-CP.



Bảng 3.3 Bảo lãnh và Ưu đãi đầu tư trong Nghị định mới “Đầu tư theo mô hình hợp tác công tư”  
(Chương 9)

Chương 9 Bảo lãnh và Ưu đãi đầu tư
<p>Điều 58 Ưu đãi đầu tư Nội dung không thay đổi so với Điều 38 của Nghị định 108/2009/NĐ-CP.</p>
<p>Điều 59 Mức thuế áp dụng đối với Nhà thầu tham gia thực hiện dự án Nội dung không thay đổi so với Khoản 1 Điều 39 của Nghị định 108/2009/NĐ-CP.</p>
<p>Điều 60 Bảo lãnh chính phủ Trong trường hợp cần thiết và tùy theo tính chất của dự án, Thủ tướng chính phủ chỉ định cơ quan nhà nước có thẩm quyền bảo lãnh chuyên đối ngoại tệ, cung cấp nguyên vật liệu, tiêu thụ sản phẩm, và các nghĩa vụ hợp đồng khác cho Nhà đầu tư, Công ty dự án, và các doanh nghiệp khác tham gia thực hiện dự án, bảo lãnh việc thu mua sản phẩm, dịch vụ từ Công ty dự án. Điều 40 Nghị định 108/2009/NĐ-CP</p>
<p>Điều 61 Bảo lãnh doanh thu tối thiểu 1 Bảo lãnh doanh thu tối thiểu áp dụng cho các dự án thỏa mãn tất cả các điều kiện dưới đây: a/ Dự án đã được ghi nhận cho phần lợi ích dự án theo quy định tại Điều 20 của Điều này. b/ Dự án có thu nhập và lợi nhuận từ việc vận hành, sử dụng và cung cấp các dịch vụ có được từ công trình dự án, theo quy định tại Khoản 4 Điều 4. 2 Thủ tướng quyết định bảo lãnh doanh thu tối thiểu đối với các dự án tương ứng ở Khoản 1.</p>
<p>Điều 62 Thế chấp tài sản và quyền kinh doanh công trình dự án 1 Nhà đầu tư, Công ty dự án có thể thế chấp tài sản và quyền kinh doanh công trình dự án cho các tổ chức tài chính. 2 Việc thỏa thuận thế chấp tài sản và quyền kinh doanh các công trình dự án giữa tổ chức cho vay tài chính và các bên có liên quan phải được ký kết bằng văn bản. 3 Việc thế chấp tài sản, quyền kinh doanh công trình dự án không được gây ảnh hưởng đến mục đích, quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật, tiến độ thi công và các hạng mục khác đã thỏa thuận trong Hợp đồng dự án. Điều 41, Nghị định 108/2009/NĐ-CP</p>
<p>Điều 63 Bảo đảm duy trì mục đích sử dụng đất Theo quy định tại Điều 36 của Nghị định này, mục đích sử dụng đất cho dự án phải được duy trì trong kỳ hạn của Hợp đồng dự án, kể cả khi các tổ chức cho vay tài chính đã can thiệp vào dự án.</p>
<p>Điều 64 Bảo đảm cân đối ngoại tệ 1 Các Nhà đầu tư, Công ty dự án được phép mua ngoại tệ tại các tổ chức tín dụng được cấp phép thực hiện nghiệp vụ chuyên đối ngoại tệ đối với giao dịch kinh doanh, giao dịch vốn, và các giao dịch khác, để chuyển vốn, lợi nhuận, các khoản tiền thu được do thanh lý tài sản ra nước ngoài. 2 Chính phủ bảo đảm cân đối ngoại tệ đối với các dự án đặc biệt quan trọng trong chương trình và kế hoạch đầu tư Điều 42, Nghị định 108/2009/NĐ-CP</p>
<p>Điều 65 Điều 43, Nghị định 108/2009/NĐ-CP</p>
<p>Điều 66 Giải quyết tranh chấp 1 Tranh chấp phát sinh giữa cơ quan nhà nước có thẩm quyền với Nhà đầu tư hoặc Công ty dự án trong quá trình thực hiện dự án, trước tiên phải được giải quyết bằng đàm phán, hòa giải. Nếu trong trường hợp không thể giải quyết tranh chấp bằng đàm phán và hòa giải, có thể nộp đơn yêu cầu giải quyết tranh chấp lên tổ chức trọng tài và tòa án Việt Nam theo Luật pháp Việt Nam, ngoại trừ trường hợp được quy định tại Khoản 2 Điều này. 2 Tranh chấp phát sinh giữa cơ quan nhà nước có thẩm quyền với Nhà đầu tư nước ngoài, liên quan đến việc thực hiện dự án và bảo lãnh chính phủ được quy định tại Điều 60 của Nghị định này, được giải quyết bởi Tổ chức trọng tài nước ngoài do các bên liên quan thỏa thuận, hoặc do tòa án, tổ chức trọng tài trong nước Việt Nam phân xử. 3 Tranh chấp được giải quyết theo thỏa thuận dựa trên Hợp đồng dự án hoặc hợp đồng liên quan khác, và được coi là tranh chấp thương mại. Quyết định của tổ chức trọng tài nước ngoài, sẽ được chấp hành sau khi có sự phê duyệt của nhà nước Việt Nam. Điều 44, Nghị định 108/2009/NĐ-CP</p>
<p>Điều 67 Bảo đảm vốn và tài sản Nội dung không thay đổi so với Điều 44, Nghị định 108/2009/NĐ-CP</p>

Nguồn: bản tiếng Nhật: Đoàn nghiên cứu JICA

### 3.4.6 Liên quan đến chính sách thuế

#### (1) Các loại thuế liên quan trong dự án

Các loại thuế và chi phí chính của Việt Nam do doanh nghiệp dự án là chủ thể thực hiện dự án này được liệt kê như dưới đây. Ngoài ra, vì tất cả thuế tại Việt Nam được quản lý bởi Chính phủ (MOF), nên sẽ không bị thu thuế của Chính quyền địa phương.

Các loại thuế và chi phí chính tại Việt Nam mà doanh nghiệp dự án phải chi trả

1. Thuế Thu nhập Doanh nghiệp: Corporate Income Tax (CIT)
2. Thuế Giá trị Gia tăng: Value Added Tax (VAT)
3. Thuế Nhập khẩu: Import Duty
4. Thuế sử dụng đất phi nông nghiệp: Non-agricultural land-use tax
5. Chi phí thuê đất: Land rental
6. Thuế Môn bài: Business License Tax (BLT)
7. Thuế Bảo vệ Môi trường: Environment Protection Tax (EPT)
8. Thuế Tiêu thụ Đặc biệt: Special Consumption Tax (SCT)
9. Lệ phí trước bạ (áp dụng cho ô tô, tòa nhà, v.v...): Registration fee (applicable for motor vehicle and buildings, etc.)

Thuế và chi phí khác liên quan trong dự án, về nguyên tắc, là thuế và chi phí mà nhà thầu nước ngoài hoặc tư nhân phải chi trả, thuế và lệ phí mà doanh nghiệp dự án gánh chịu do trách nhiệm nộp thuế, hay khấu trừ thuế thu nhập, thuế thu nhập phát sinh khi nhà đầu tư chuyển nhượng vốn cho doanh nghiệp dự án, v.v... được liệt kê như bên dưới.

Thuế và chi phí khác

1. Thuế Nhà thầu nước ngoài: Foreign Contractor Tax (FCT)
2. Thuế Thu nhập cá nhân: Personal Income Tax (PIT)
3. Bảo hiểm bắt buộc cho người lao động: Social, Health and Unemployment Insurance (SHUI) for local employees
4. Thuế Chuyển nhượng vốn: Capital Assignment Tax (CAT)

#### (2) Thuế Thu nhập Doanh nghiệp

##### 1) Luật căn cứ

Thuế thu nhập doanh nghiệp được quy định bởi Luật 14/2008/QH12 (Luật thuế thu nhập doanh nghiệp), Luật 32/2013/QH13 (Luật thuế thu nhập doanh nghiệp sửa đổi), Nghị định 218/2013/NĐ-CP (Nghị định Chính phủ về việc hướng dẫn thi hành Luật thuế thu nhập doanh nghiệp), Thông tư 78/2014/TT-BTC (Thông tư hướng dẫn các quy tắc thực hiện Luật thuế thu nhập doanh nghiệp), Nghị quyết 63/NQ-CP (Nghị quyết về giải quyết vấn đề của thuế vụ nhằm thúc đẩy sự phát triển của doanh nghiệp).

##### 2) Tính Thuế Thu nhập Doanh nghiệp

Số tiền thuế được tính dựa theo cách dưới đây

Thuế thu nhập doanh nghiệp phải nộp = Thu nhập tính thuế × Thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp  
Thu nhập tính thuế = Tổng thu nhập chịu thuế – (thu nhập miễn thuế + các khoản lỗ được kết chuyển)  
Thu nhập chịu thuế = (Doanh thu – Chi phí được trừ) + các khoản thu nhập khác

Thu nhập miễn thuế được liệt kê trong Bảng 3.4 Thu nhập miễn thuế trong việc tính thuế thu nhập doanh nghiệp Bảng 3.4. Nguồn thu từ lệ phí cầu đường và các khoản bồi thường từ Chính phủ được xem là tiền lợi tức, không phải là đối tượng thu nhập miễn thuế.

**Bảng 3.4 Thu nhập miễn thuế trong việc tính thuế thu nhập doanh nghiệp**

1	Thu nhập từ nông sản, thủy sản, động vật và các sản phẩm kinh doanh liên quan
2	Thu nhập từ việc thực hiện nghiên cứu khoa học, hợp đồng phát triển kỹ thuật công nghệ. Tuy nhiên, nếu doanh thu bán ra của sản phẩm được sản xuất bằng công nghệ mới tại Việt Nam trong thời gian sản xuất thử nghiệm, thì thời gian miễn thuế không được quá 1 năm kể từ khi bắt đầu hoạt động bán sản phẩm.
3	Thu nhập từ hoạt động sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp có số nhân viên bình quân một năm trên 20 người, trong đó có hơn 30% số nhân viên là người khuyết tật, người nghiện ma túy, người nhiễm HIV.
4	Thu nhập cổ tức từ doanh nghiệp trong nước
5	Nhận được các khoản tiền đóng góp
6	Phần thu nhập cổ tức của doanh nghiệp thực hiện xã hội hóa trong lĩnh vực giáo dục - đào tạo, y tế và các lĩnh vực xã hội hóa khác, được sử dụng trong phát triển và tái đầu tư của doanh nghiệp.
7	Thu nhập phát sinh từ việc chuyển giao công nghệ trong lĩnh vực ưu tiên đến cơ sở hoặc cá nhân ở địa bàn có điều kiện kinh tế - xã hội đặc biệt khó khăn.

Nguồn: Chính sách cơ bản của Việt Nam liên quan đến việc mở rộng đầu tư tại Việt Nam của JETRO (hệ thống thuế/thuế quan)

Chi phí được trừ được xác định dựa trên 3 nguyên tắc sau đây.

- Khoản chi phát sinh liên quan đến hoạt động sản xuất và kinh doanh của doanh nghiệp dự án
- Khoản chi có đủ chứng từ theo quy định của pháp luật
- Đối với các giao dịch trên 20 triệu VND (bao gồm VAT), chi phí được chứng minh bằng các chứng từ thanh toán trong việc chuyển khoản ngân hàng,

Các khoản chi c không được khấu trừ được nêu ra như trong Bảng 3.5. Không có khoản chi nào liên quan đến vận hành dự án trong bảng này.

**Bảng 3.5 Hạng mục không được khấu trừ chính**

1	Chi phí của hàng hóa hư hỏng do hết hạn sử dụng hoặc hao mòn tự nhiên.
2	Chi phí trích khấu hao tài sản cố định không được thừa nhận theo pháp luật hiện hành/ vượt quá các quy định/ không liên quan đến dự án/ đã khấu trừ xong, v.v...
3	Chi phí mua các mặt hàng và dịch vụ không có hóa đơn chính thức.
4	Chi phí điện nước của các thiết bị thuê mượn (kèm điều kiện).
5	Tiền lương, tiền thưởng và tiền thù lao không được quy định trong hợp đồng lao động và nội quy lao động/ chưa chi trả/ trả cho chủ doanh nghiệp, cổ đông không liên quan trực tiếp đến dự án/ một phần tiền được chi trả cho lao động nữ, v.v...
6	Trợ cấp thất nghiệp (ngoại trừ các công ty dưới 10 nhân viên không có nghĩa vụ đóng bảo hiểm thất nghiệp).
7	Chi phí sử dụng vượt quá mức khấu trừ (15% của chi phí) theo pháp luật hiện hành liên quan đến chi phí tuyên truyền quảng cáo, chi phí tiếp thị sản phẩm, chi phí hội nghị, v.v... (nếu là công ty thương mại thì chi phí mua hàng không được bao gồm trong chi phí khấu trừ. Nếu là nhà sản xuất thì được bao gồm chi phí này).
8	Chi phí trả lãi suất các khoản vay ngân hàng đã vay từ các doanh nghiệp ngoài tổ chức tín dụng hoặc tổ chức kinh tế để giao dịch và sản xuất sản phẩm và dịch vụ, vượt quá 150% lãi suất cơ bản được Ngân hàng Trung ương Việt Nam công bố vào ngày vay.
9	Lãi suất vốn điều lệ chưa thanh toán hoặc các khoản vay tương đương.
10	Lỗ tỷ giá xảy ra khi định giá lại vào cuối năm kinh tế, hoặc phát sinh vào giai đoạn thành lập cơ sở.
11	Tiền trợ cấp ngoài quy định hoặc không có trong tài liệu quy định (quỹ giáo dục, quỹ y tế, khôi phục sau thảm họa, quỹ nhà ở cho người nghèo)
12	Bảo hiểm tai nạn cho người lao động (kèm điều kiện)
13	Trong chi phí quản lý kinh doanh của doanh nghiệp nước ngoài, khoản phí không được phân bổ trang thiết bị cố định theo quy định của pháp luật.
14	Tiền phạt khi xử phạt hành chính
15	Góp vốn hình thành tài sản cố định, tiền trợ cấp địa phương, chi phí mua thẻ hội viên gôn, phí chơi gôn

Nguồn: Hệ thống cơ bản của Việt Nam liên quan đến việc mở rộng đầu tư tại Việt Nam của JETRO (hệ thống thuế/thuế quan)

### 3) Thuế suất

#### A) Thuế suất tiêu chuẩn

Theo Khoản 1, Điều 27 Nghị định 108/2009/NĐ-CP (Nghị định BOT), vì được thành lập theo Luật 60/2005/QH11 (Luật Doanh nghiệp) nên doanh nghiệp dự án sẽ được phân loại là doanh nghiệp nội địa Việt Nam.

Thuế suất thu nhập doanh nghiệp tiêu chuẩn được áp dụng cho doanh nghiệp nội địa Việt Nam (được thành lập theo quy định pháp luật của Việt Nam) vào năm 2014 và năm 2015 là 22%, nhưng từ ngày 1/1/2016 sẽ được giảm thuế xuống còn 20%.

#### B) Biện pháp ưu đãi

Theo Thông tư 78/2014/TT-BTC (Thông tư hướng dẫn các quy tắc thực hiện Luật thuế thu nhập doanh nghiệp), doanh nghiệp dự án thực hiện dự án này có quyền nhận được những ưu đãi thuế thu nhập doanh nghiệp như sau

- Thuế suất thu nhập doanh nghiệp là 10%, trong vòng 15 năm kể từ năm đầu tiên hoạt động
- Thuế thu nhập doanh nghiệp được miễn tối đa 4 năm kể từ năm đầu tiên phát sinh lợi nhuận
- 9 năm tiếp theo sau thời gian được miễn thuế thu nhập doanh nghiệp thì thuế được giảm 50%. Thuế suất thu nhập doanh nghiệp của đối tượng được giảm 50% không phải là thuế suất tiêu chuẩn, mà được ưu tiên theo mức thuế suất ưu đãi 10%.

Ngoài ra, thời hạn miễn – giảm thuế được bắt đầu từ năm phát sinh thu nhập chịu thuế (không tính các khoản lỗ được kết chuyển). Trường hợp không phát sinh thu nhập chịu thuế trong thời gian 3 năm từ khi có doanh thu, thì thời hạn miễn – giảm thuế sẽ được tự động tính từ năm thứ 4 trở đi.

Thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp từng năm áp dụng cho doanh nghiệp dự án thực hiện dự án này, được sắp xếp riêng biệt theo mô hình của năm đầu tiên phát sinh thu nhập chịu thuế và được thể hiện như trong Bảng 3.6.

Bảng 3.6 Thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp được áp dụng cho doanh nghiệp dự án thực hiện dự án này

Năm	2014	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	2036 ~	
i) Thuế suất tiêu chuẩn	22%		20%																					
ii) Thuế suất ưu đãi	-	-	-	-	-	10% (15 năm)															-	-	-	
Trường hợp A	iii) Miễn giảm thuế	-	-	-	-	Miễn thuế (4 năm)				Giảm thuế 50% (9 năm)									-	-	-	-	-	
	iv) Thuế suất áp dụng	-	-	-	-	0%	0%	0%	0%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	10%	10%	20%	20%	20%	
Trường hợp B	iii) Miễn giảm thuế	-	-	-	-	Không phát sinh thu nhập chịu thuế				Miễn thuế (4 năm)				Giảm thuế 50% (9 năm)									-	-
	iv) Thuế suất áp dụng	-	-	-	-	-	-	-	0%	0%	0%	0%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	10%	20%	20%	

Năm bắt đầu dự án dự kiến là từ năm 2019

ii) Thuế suất ưu đãi đặc biệt, giá định chi trong 15 năm

Trường hợp A: Trường hợp thu nhập chịu thuế phát sinh từ năm bắt đầu dự án

Trường hợp B: Trường hợp thu nhập chịu thuế không phát sinh sau hơn 4 năm

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

#### 4) Các khoản lỗ được kết chuyển

Lỗ có thể kết chuyển và khấu trừ vào thu nhập chịu thuế với tối đa là 5 năm. Nếu lỗ phát sinh trong thời hạn miễn thuế, thì vẫn có thể kết chuyển lỗ đã phát sinh trong thời gian tương ứng. Nhưng việc hoàn trả thuế thu nhập doanh nghiệp theo khoản lỗ đã kết chuyển thì không được chấp nhận.

#### (3) Trích khấu hao

##### 1) Thời gian trích khấu hao

Theo hệ thống tiêu chuẩn kế toán Việt Nam, về nguyên tắc, tất cả các tài sản cố định (bao gồm cả tài sản cố định chưa sử dụng), bắt đầu thực hiện trích khấu hao không phải vào thời điểm bắt đầu sử dụng tài sản cố định mà là từ thời điểm tài sản cố định ở trong trạng thái sẵn sàng sử dụng, thời gian trích khấu hao cần được quyết định dựa vào tuổi thọ kỹ thuật của từng tài sản. Tuy nhiên, trong trường hợp đặc biệt, căn cứ vào Khoản 1 Điều 12 của Thông tư 45/2013/TT-BTC (Thông tư về trích khấu hao) thì thời gian trích khấu hao của tài sản cố định liên quan đến dự án BOT là từ thời điểm bắt đầu khai thác công trình cho đến khi kết thúc dự án.

Trong trường hợp mua sắm, sử dụng tài sản cố định mới do tu sửa trên quy mô lớn tiến hành trong thời gian dự án BOT, v.v... thì cũng cần phải tính từ khi bắt đầu sử dụng sau khi đã kết thúc sửa chữa trên quy mô lớn cho đến lúc dự án BOT kết thúc dựa theo Khoản 1 Điều 12 của Thông tư nêu trên. Ví dụ: Dù trong trường hợp đã mua tài sản cố định có tuổi thọ kỹ thuật 20 năm vào lúc thời hạn dự án BOT chỉ còn lại 10 năm, thì tuổi thọ kỹ thuật của tài sản cố định đó cũng cần phải tính là 10 năm từ thời điểm thu mua tài sản cố định.

Dựa trên những luận điểm này, và căn cứ vào thời gian dự án (dự kiến là 30 năm từ năm 2019 đến năm 2048) BOT này, thời gian trích khấu hao dự án BOT này được giả định là 30 năm kể từ khi bắt đầu đưa vào khai thác.

##### 2) Phương pháp tính toán chi phí trích khấu hao

Có 3 phương pháp trong hệ thống tiêu chuẩn kế toán được công nhận như dưới đây:

- Phương pháp khấu hao đường thẳng
- Phương pháp khấu hao theo số dư giảm dần
- Phương pháp khấu hao theo số lượng

### 3) Chi phí bảo trì chính và chi phí tu sửa trên quy mô lớn

Để đảm bảo lợi ích công bằng trong giai đoạn đầu vận hành, chi phí sửa chữa – bảo dưỡng của tài sản cố định hữu hình thông thường (với mục đích duy trì trình công suất của tài sản) được xem như là phí chi trả cho sản xuất – kinh doanh đã phát sinh trong thời gian dự án. Phí sửa chữa chính và sửa chữa trên quy mô lớn được xem là tiền ứng trước dài hạn, tối đa trong vòng 3 năm, có thể khấu hao theo giai đoạn theo dạng khoản chi để vận hành.

Chi phí bảo dưỡng và chi phí sửa chữa trên quy mô lớn được thể hiện như bên dưới, nếu so với điều kiện tiêu chuẩn của thời kỳ đầu vận hành, trường hợp giúp nâng cao tính năng cơ bản, thì chi phí bảo dưỡng và chi phí sửa chữa trên quy mô lớn được xem là khoản gia tăng giá trị thu mua của các tài sản cố định.

- Là phần đóng góp vào việc kéo dài tuổi thọ kỹ thuật hoặc mở rộng chức năng sử dụng nhờ vào việc thay thế linh kiện của tài sản cố định hữu hình
- Trường hợp cải thiện đáng kể chất lượng sản phẩm nhờ vào việc đổi mới các linh kiện của tài sản cố định hữu hình
- Trường hợp cắt giảm được chi phí vận hành của tài sản nhờ vào việc áp dụng kỹ thuật sản xuất mới

Việc đổi mới một phần thiết bị được cho là việc nâng cao tính năng ban đầu, nếu tăng giá trị thu mua của các tài sản cố định, thì cần cắt giảm chi phí sửa chữa nâng cấp thiết bị cũ.

### (4) Thuế giá trị gia tăng

#### 1) Luật căn cứ

Thuế giá trị gia tăng của Việt Nam được quy định bởi Luật 13/2008/QH12 (Luật thuế giá trị gia tăng), Luật 31/2013/QH13 (Luật thuế giá trị gia tăng sửa đổi), Nghị định 209/2013/NĐ-CP (Nghị định về thi hành Luật thuế giá trị gia tăng), và Thông tư 219/2013/TT-BTC (Thông tư về thi hành Luật thuế giá trị gia tăng).

#### 2) Thuế suất

VAT không chỉ áp dụng cho hàng hóa và dịch vụ được cung ứng, tiêu thụ tại Việt Nam mà cả hàng hóa và dịch vụ nhập khẩu vào Việt Nam. Chủ dự án phải thu và cộng thêm VAT vào chi phí trước thuế.

Thời điểm xác định thuế VAT như sau.

- Là thời điểm đã chuyển giao quyền sở hữu hoặc quyền sử dụng hàng hóa cho người mua, không phân biệt tình trạng đã thu tiền hay chưa
- Ngày lập hóa đơn, hoặc ngay trước khi hoàn thành việc cung cấp dịch vụ
- Thuế suất của VAT được quyết định như sau.
  - 10 % : Hầu hết các sản phẩm và dịch vụ
  - 5 % : Nhu yếu phẩm và các dịch vụ cần thiết
  - 0 % : Hàng hóa và dịch vụ xuất khẩu

### 3) Tính thuế VAT dựa theo phương pháp khấu trừ thuế

Tiền thuế được tính bằng công thức dưới đây. VAT đầu vào được khấu trừ là những sản phẩm, dịch vụ đã được doanh nghiệp dự án thu mua và cung ứng vì mục đích dự án và tạo ra doanh thu mà không phải vì mục đích tiêu thụ cá nhân. Trên nguyên tắc, nếu tuân thủ theo hệ thống kế toán Việt Nam liên quan đến ghi chép kế toán, sổ cái, v.v..., doanh nghiệp dự án có thể nhận được khấu trừ và hoàn thuế VAT đầu vào.

$$\bullet \text{ Số thuế VAT phải nộp} = \text{Số thuế VAT đầu ra} - \text{Số thuế VAT đầu vào}$$

### 4) Hoàn thuế VAT

Những trường hợp dưới đây, doanh nghiệp dự án có thể kê khai để xin hoàn thuế VAT.

- Trường hợp đã chịu thuế VAT đầu vào trên 300 triệu VND trong thời gian hi công, thì có khả năng được hoàn trả thuế VAT đầu vào đã chịu này.
- Trường hợp trong thời hạn vận hành, số tiền thuế VAT đầu vào của doanh nghiệp dự án vượt quá thuế VAT đầu ra liên tục trong 12 tháng hoặc trong kỳ tính thuế, thì có khả năng được hoàn trả khoản tiền thuế VAT chênh lệch này.

Để kê khai hoàn thuế VAT thì doanh nghiệp dự án phải nộp hồ sơ cho chi cục thuế địa phương. Trong vòng 40 ngày sau khi hoàn tất thẩm tra tương ứng (thực tế có thể dài hơn), chi cục thuế sẽ thông báo bằng văn bản về quyết định có cho phép hoàn thuế VAT hay không.

Trong giai đoạn thi công, dù doanh nghiệp dự án không phát sinh thuế VAT đầu ra, nhưng vẫn có thể được hoàn trả thuế VAT đầu vào đã chi trả trong cùng kỳ tính thuế..

### (5) Thuế nhập khẩu

#### 1) Luật căn cứ

Thuế nhập khẩu được quy định bởi Nghị định 87/2010/NĐ-CP (Nghị định về việc thực hiện Luật Thuế xuất khẩu, Thuế nhập khẩu), Thông tư 128/2013/TT-BTC (Thông tư về thủ tục hải quan, v.v...), và Thông tư 04/2012/TT-BKHDT (Thông tư về Danh mục máy móc, thiết bị, phụ tùng thay thế, phương tiện vận tải chuyên dùng, nguyên liệu, vật tư, bán thành phẩm trong nước đã sản xuất được).

#### 2) Tổng quan

Hàng hóa được nhập khẩu vào Việt Nam, ngoài thuế giá trị gia tăng thì còn chịu thuế nhập khẩu. Mức thuế suất nhập khẩu khác nhau tùy thuộc vào mặt hàng và quốc gia nhập khẩu, được chia làm 3 loại lớn là thuế suất thông thường, thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi (MFN), và thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt (SPI). Tùy vào mặt hàng, có thể xảy ra hiện tượng ngược là thuế suất MFN thấp hơn so với SPI, trong các trường hợp đó, doanh nghiệp dự án có thể nộp đơn xin áp dụng mức thuế suất nhập khẩu mà doanh nghiệp cho là có lợi hơn.

- Thuế suất tiêu chuẩn: đối với những hàng hóa nhập khẩu khác mà không tương ứng với thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi (MFN) và thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt (SPI) thì được áp dụng thuế suất tiêu chuẩn. Thuế suất tiêu chuẩn là thuế suất gấp 1,5 lần thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi (MFN) được quy định trong danh mục bảng thuế nhập khẩu ưu đãi.
- Thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi (MFN): Áp dụng cho hàng hóa đã nhập khẩu từ nước mà Việt Nam ký kết hiệp ước thuế quan tương hỗ. Thuế suất đối với mỗi mặt hàng được quy định theo quy

định của Bộ Tài chính , v.v...Đối với hàng hóa nhập khẩu từ Nhật Bản, dựa theo Quyết định 0616/1999/QĐ-BTM (Quyết định về đưa Nhật Bản vào danh sách các nước được hưởng thuế suất tối huệ quốc) ban hành ngày 22/5/1995 thì sẽ được áp dụng thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi.

- Thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt (SPI): Áp dụng cho hàng hóa nhập khẩu từ các nước hoặc là nhóm nước thông thương ký kết hiệp định về thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt với Việt Nam, theo danh mục của khu vực thương mại tự do và hệ thống ưu đãi thuế quan chung, nhằm hướng đến tăng cường hợp tác thương mại quốc tế, hoặc trong trường hợp các đối tượng của biện pháp ưu đãi đặc biệt khác. Giữa Nhật Bản và Việt Nam, Hiệp định hợp tác kinh tế Việt Nam – Nhật Bản (JVEPA) có hiệu lực vào tháng 10/2009, về phía Việt Nam cam kết miễn thuế các mặt hàng tương ứng đối với 88% kim ngạch nhập khẩu trong vòng 10 năm kể từ khi ký hiệp định.

Bảng 3.7 Tổng quan của Hiệp định về thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt

Tên Hiệp định	Tổng quan												
Hiệp định hợp tác kinh tế Việt Nam – Nhật Bản (JVEPA)	<p>Có hiệu lực tháng 10/2009. Trong các sản phẩm điện thoại, bỏ thuế cho màn hình phẳng và phụ tùng DVD là 2 năm, máy ảnh kỹ thuật số là 4 năm, ti vi màu là 8 năm. Đa số mặt hàng nông lâm thủy sản được xóa bỏ thuế ngay lập tức hoặc trong 10 năm.</p> <p>Nội dung ưu đãi của Việt Nam</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Mặt hàng</th> <th>Nội dung ưu đãi</th> <th>Thuế suất hiện hành (thời điểm năm 2009)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Thép cán nóng</td> <td>Cố định ở thuế suất hiện hành</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>Thép cán nguội</td> <td>Xóa bỏ thuế 15 năm</td> <td>3-7%</td> </tr> <tr> <td>Thép mạ kẽm</td> <td>Xóa bỏ thuế 10 năm</td> <td>5-12%</td> </tr> </tbody> </table>	Mặt hàng	Nội dung ưu đãi	Thuế suất hiện hành (thời điểm năm 2009)	Thép cán nóng	Cố định ở thuế suất hiện hành	0%	Thép cán nguội	Xóa bỏ thuế 15 năm	3-7%	Thép mạ kẽm	Xóa bỏ thuế 10 năm	5-12%
Mặt hàng	Nội dung ưu đãi	Thuế suất hiện hành (thời điểm năm 2009)											
Thép cán nóng	Cố định ở thuế suất hiện hành	0%											
Thép cán nguội	Xóa bỏ thuế 15 năm	3-7%											
Thép mạ kẽm	Xóa bỏ thuế 10 năm	5-12%											
Hiệp định về quan hệ đối tác kinh tế toàn diện Asean-Nhật Bản (AJCEP)	<p>AJCEP có hiệu lực vào tháng 12/2008. Thời gian bãi bỏ và cắt giảm thuế được quyết định tùy theo tình hình phát triển kinh tế của từng nước Cam-pu-chia, Lào, Myanmar và Việt Nam.</p>												
ATIGA (Thuế ưu đãi đặc biệt chung ASEAN)	<p>Tất cả hàng hóa sản xuất nhập khẩu từ ASEAN, các mặt hàng tương ứng với nông sản đã được chế biến và nông sản chưa được chế biến thì đến năm 2005, thuế suất nhập khẩu được giảm từ 0-5% (tùy nhiên, không áp dụng với các mặt hàng tương ứng như mặt hàng không áp dụng vĩnh viễn, mặt hàng không áp dụng tạm thời và mặt hàng dự trữ). Bộ tài chính dựa theo Thông tư 161/2011/ TT-BTC đã ban hành vào ngày 17/11/2011, để quyết định thuế suất nhập khẩu ưu đãi hiện hành.</p> <p>Hàng hóa nhập khẩu được áp dụng thuế suất nhập khẩu ưu đãi hiện hành áp dụng đối với hàng hóa thuộc đối tượng áp dụng ATIGA đã được quyết định theo pháp luật, trường hợp được vận chuyển trực tiếp từ ASEAN thì có kèm giấy chứng nhận nguồn gốc xuất xứ (gọi là Mẫu D).</p> <p>Ngoài ra, trong trường hợp các điều luật về thuế suất có mức thuế suất ưu đãi cao hơn so với ATIGA, thì có thể áp dụng hiệp định này.</p>												
Hiệp định thương mại tự do ASEAN – Hàn Quốc (AKFTA)	<p>Bộ Tài chính đã ban hành Thông tư 163/2011/TT-BTC liên quan đến việc công bố thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt và Quyết định 104/QĐ-BTC ngày 16/1/2012 về việc chỉnh sửa Thông tư trên, theo Hiệp định AKFTA đã được ban hành vào ngày 17/11/2011. Theo đó, các sản phẩm nhập khẩu thuộc đối tượng được nhận thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt phải thỏa các điều kiện sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tương ứng trong Biểu thuế suất.</li> <li>- Là hàng hóa nhập khẩu từ các nước thành viên ASEAN hoặc là Hàn Quốc.</li> <li>- Được xuất hàng trực tiếp từ nước xuất khẩu sang Việt Nam.</li> <li>- Có giấy chứng nhận nguồn gốc xuất xứ phù hợp được phát hành bởi Cơ quan có thẩm quyền của nước ngoài.</li> </ul>												
Hiệp định thương mại tự do ASEAN Hàn Quốc – Trung Quốc (ACFTA)	<p>Bộ Tài chính đã ban hành Thông tư 162/2011/TT-BTC liên quan đến việc công bố thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt theo Hiệp định ACFTA đã được ban hành vào ngày 17/11/2011. Theo đó, các sản phẩm nhập khẩu thuộc đối tượng được nhận thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt phải thỏa các điều kiện sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tương ứng trong Biểu thuế suất.</li> <li>- Là hàng hóa nhập khẩu từ các nước thành viên ASEAN hoặc Trung Quốc.</li> <li>- Được xuất hàng trực tiếp từ nước xuất khẩu sang Việt Nam.</li> <li>- Có giấy chứng nhận nguồn gốc xuất xứ phù hợp được phát hành bởi Cơ quan có thẩm quyền của nước ngoài.</li> </ul>												
ASEAN – Úc – NZFTA	<p>Đã có hiệu lực từ tháng 1/2010</p>												



Tên Hiệp định	Tổng quan
(AANZFTA)	
Hiệp định thương mại tự do ASEAN – Ấn Độ (AIFTA)	Có hiệu lực từ ngày 1/6/2010, Bộ Tài chính cắt giảm và xóa bỏ thuế quan đối với 7.640 mặt hàng trong tổng số 9.222 mặt hàng nhập khẩu từ Ấn Độ.

Nguồn: Trang chủ JETRO, “Hiệp định hợp tác kinh tế Việt Nam – Nhật Bản” (tháng 10/2009), Văn phòng Hợp tác kinh tế quốc tế - Tổng cục thuế - Bộ Tài chính

### 1) Biện pháp miễn thuế

Theo Khoản 6 Điều 12 của Nghị định 87/2010/NĐ-CP (Nghị định về việc thực hiện Luật Thuế xuất khẩu, Thuế nhập khẩu), đối lĩnh vực áp dụng biện pháp ưu đãi miễn thuế nhập khẩu được đề cập trong Phụ lục I hoặc dự án đầu tư liên quan đến khu vực áp dụng biện pháp ưu đãi miễn thuế nhập khẩu, và hàng hóa nhập khẩu đóng góp vào sự hình thành tài sản cố định của dự án đầu tư được huy động vốn từ nguồn vốn ODA, thì được miễn thuế nhập khẩu.

Do dự án này thỏa mãn điều kiện đã được quy định trong Điều 31 Danh mục B Phụ lục I của Nghị định 87/2010/NĐ-CP (phát triển cầu, đường bộ), nên được xem là đủ tiêu chuẩn được miễn thuế nhập khẩu đối với việc nhập khẩu trang thiết bị máy móc.

Khoản 31 Danh mục B Phụ lục I của Nghị định 87/2010/NĐ-CP (Nghị định về việc thực hiện Luật Thuế xuất khẩu, Thuế nhập khẩu)

IV. Xây dựng và phát triển cơ sở hạ tầng (trích lược)

- Phải là dự án đầu tư xây dựng phát triển liên quan đến nhà máy nước, nhà máy điện, hệ thống cấp nước, hệ thống nước thải, cầu, đường bộ, đường sắt; cảng hàng không, cảng biển, cảng sông; sân bay, nhà ga.

Bảng 3.8 thể hiện danh mục đối tượng miễn thuế nhập khẩu được quy định trong Nghị định 87/2010/NĐ-CP. Ngoài ra, để được miễn thuế nhập khẩu, doanh nghiệp dự án hoặc nhà thầu chính cần phải đăng ký trước khi nhập khẩu danh sách mặt hàng nhận miễn thuế nhập khẩu với chi cục Thuế địa phương. Bên cạnh đó, doanh nghiệp dự án sau khi xem xét một cách kỹ lưỡng chi tiết của hàng hóa được nhập khẩu cho dự án này nên tổng hợp thành điều khoản về miễn thuế nhập khẩu và đưa vào hợp đồng dự án.

Bảng 3.8 Mặt hàng đối tượng miễn thuế nhập khẩu (căn cứ vào Khoản 6 Điều 12 của Nghị định 87/2010/NĐ-CP)

(i)	Máy móc – thiết bị
(ii)	Phương tiện vận tải chuyên dùng trong dây chuyền sản xuất mà trong nước chưa sản xuất được; phương tiện vận chuyển đưa đón công nhân gồm xe ô tô từ 24 chỗ ngồi trở lên và phương tiện vận chuyển đường thủy
(iii)	Linh kiện, chi tiết, bộ phận rời, phụ tùng, gá lắp, khuôn mẫu, phụ kiện đi kèm để lắp ráp đồng bộ với thiết bị, máy móc, phương tiện vận tải chuyên dùng quy định tại điểm (a) và điểm (b) khoản này
(iv)	Nguyên liệu, vật tư trong nước chưa sản xuất được dùng để chế tạo thiết bị, máy móc nằm trong dây chuyền công nghệ hoặc để chế tạo linh kiện, chi tiết, bộ phận rời, phụ tùng, gá lắp, khuôn mẫu, phụ kiện đi kèm để lắp ráp đồng bộ với thiết bị, máy móc quy định tại điểm (a) khoản này
(v)	Vật tư xây dựng trong nước chưa sản xuất được.

\*Ngoài ra, đối với mặt hàng có khả năng cung cấp trong nước, nhưng không đạt quy cách hay tiêu chuẩn yêu cầu của dự án này, thì doanh nghiệp dự án có thể nộp đơn xin miễn thuế nhập khẩu đến Cơ quan liên quan. Quyết định miễn thuế hay không sẽ được thực hiện cho từng trường hợp cụ thể.

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

## (6) Thuế sử dụng đất phi nông nghiệp

### 1) Luật căn cứ

Thuế sử dụng đất phi nông nghiệp ở Việt Nam được quy định trong Luật 48/2010/QH12 (Luật thuế sử dụng đất phi nông nghiệp), Nghị định 53/2011/NĐ-CP (Quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật thuế sử dụng đất phi nông nghiệp), Thông tư 153/2011/TT-BTC (Thông tư hướng dẫn về thuế sử dụng đất phi nông nghiệp).

### 2) Tổng quan

Thuế sử dụng đất phi nông nghiệp khác với tiền thuê đất, cho dù là trường hợp được miễn tiền thuê đất, thì doanh nghiệp dự án cũng phải nộp thuế sử dụng đất phi nông nghiệp. Những loại đất dưới đây sẽ là đối tượng bị đánh thuế sử dụng đất phi nông nghiệp, bao gồm cả đất sử dụng cho dự án.

Loại đất bị đánh thuế sử dụng đất phi nông nghiệp (Điều 1 Thông tư 153/2011/TT-BTC)

- Đất ở tại nông thôn, đô thị
- Đất phi nông nghiệp được sử dụng cho dự án, sản xuất
- Đất phi nông nghiệp được miễn thuế sử dụng đất phi nông nghiệp, nhưng được sử dụng với mục đích dự án

Khoản tiền thuế hằng năm được tính dựa trên đơn giá 1 mét vuông đất theo mục đích sử dụng được quy định bởi UBND cấp tỉnh và diện tích đất 1 tính thuế theo công thức bên dưới,.

Khoản tiền thuế hằng năm = diện tích đất tính thuế x giá tiền 1 mét vuông đất (VND/m<sup>2</sup>) x thuế suất

Diện tích đất tính thuế bao gồm cả phần cầu bắc qua sông.

Đơn giá 1 mét vuông đất được ổn định sau mỗi 5 năm, nhưng trên thực tế đơn giá này đang được công bố hằng năm. Trong trường hợp tỉnh Quảng Ninh, theo Quyết định 3566/2013/QĐ-UBND ngày 26/12/2013, giá đất phi nông nghiệp được sử dụng cho dự án, sản xuất năm 2014 là từ 210.000 đồng đến 20.400.000 đồng.

Thuế suất theo Khoản 2 Điều 7 của Thông tư 153/2011/TT-BTC (Thông tư hướng dẫn về thuế sử dụng đất phi nông nghiệp), nếu là đất phi nông nghiệp sử dụng cho dự án hoặc sản xuất thì mức thuế sẽ là 0,03%.

Người sử dụng đất hiện tại hoặc tổ chức được cấp quyền sử dụng đất có nghĩa vụ nộp tờ khai thuế cho cơ quan thuế của khu vực liên quan.

Ngoài ra, căn cứ theo Khoản V.19 Danh mục A Phụ lục I của Nghị định 108/2006/NĐ-CP (Quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật đầu tư), và Khoản 1 Điều 10 của Thông tư 153/2011/TT-BTC (Thông tư hướng dẫn về thuế sử dụng đất phi nông nghiệp), nếu dự án được thủ tướng phê duyệt là dự án cơ sở hạ tầng quan trọng, thì doanh nghiệp dự án được miễn thuế sử dụng đất phi nông nghiệp.

## (7) Tiền thuê đất

### 1) Luật cơ bản

Tiền thuê đất được quy định trong Nghị định 108/2009/NĐ-CP (Nghị định BOT), Nghị định 46/2014/NĐ-CP (Quy định về thu tiền thuê đất, thuê mặt nước).

### 2) Tổng quan

Tiền thuê đất hàng năm được tính bằng công thức dưới đây. Tỷ lệ (%) giá đất và đơn giá thuê đất hàng năm sẽ do UBND cấp tỉnh quyết định. Tỷ lệ (%) giá đất sẽ khác nhau tùy theo loại đất, trường hợp của tỉnh Quảng Ninh là khoảng 0,5% - 3%.

Tiền thuê đất hàng năm = giá đất tính thu tiền thuê đất x tỷ lệ (%) giá đất

### 3) Miễn tiền thuê đất

Theo Khoản 38 Điều 3 Nghị định 108/2009/NĐ-CP (Nghị định BOT), doanh nghiệp dự án sẽ được miễn tiền sử dụng đất đối với đất được nhà nước giao, hoặc được miễn tiền thuê (tiền thuê đất) trong thời gian dự án BOT đối với đất được thuê dài hạn. Việc miễn tiền sử dụng đất hoặc miễn tiền thuê đất sẽ không được tự động áp dụng, mà doanh nghiệp dự án phải nộp đơn xin miễn tiền thuê đất (giấy phép đầu tư, các tờ khai tiền thuê đất, hoặc tiền sử dụng đất, các tờ khai miễn thuế, v.v...) cho cục thuế địa phương. Trong vòng 30 ngày kể từ ngày tiếp nhận đơn xin miễn thuế, cục thuế tỉnh, thành phố sẽ phát hành văn bản quyết định liên quan đến tiền thuê đất/tiền sử dụng đất theo quy định pháp luật.

## (8) Thuế môn bài Dự án

### 1) Luật căn cứ

Thuế môn bài Dự án được quy định tại Thông tư 42/2003/TT-BTC (Thông tư liên quan đến Điều chỉnh mức thuế môn bài)

### 2) Tổng quan

Chủ thể dự án phải có nghĩa vụ nộp thuế môn bài hàng năm. Mức đóng thuế căn cứ vào mức vốn đã đăng ký, và từ 1.000.000 VND đến 3.000.000 VND.

Bảng 3.9 Mức thuế môn bài

Bậc thuế	Vốn đầu tư (VND)	Mức thuế môn bài cả năm (VND)
Bậc 1	Trên 10 tỷ	3.000.000
Bậc 2	Từ 5 tỷ đến 10 tỷ	2.000.000
Bậc 3	Từ 2 tỷ đến 5 tỷ	1.500.000
Bậc 4	Dưới 2 tỷ	1.000.000

Nguồn: Chính sách cơ bản của Việt Nam liên quan đến đầu tư tại Việt Nam (chính sách thuế), Trang chủ của Tổ chức Jetro Nhật Bản (trích lược)

## (9) Thuế Bảo vệ Môi trường - Environment Protection Tax (EPT)

### 1) Luật căn cứ

Thuế bảo vệ môi trường được quy định tại Luật 57/2010-QH12 (Luật thuế bảo vệ môi trường), Nghị định 67/2011/NĐ-CP (Quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật thuế bảo vệ môi trường), Thông tư 159/2012/TT-BTC (Sửa đổi, bổ sung Luật thuế bảo vệ môi trường).

### 2) Tổng quan

Luật thuế bảo vệ môi trường có hiệu lực thi hành từ ngày 1/1/2012. Các cá nhân, doanh nghiệp khi

buôn bán các mặt hàng có khả năng gây tác động xấu đến môi trường (than đá, xăng dầu, v.v...) sẽ phải đóng thuế. Khi doanh nghiệp dự án mua các mặt hàng là đối tượng bị đánh thuế, thì sẽ gián tiếp chịu Thuế bảo vệ môi trường.

Bảng 3.10 Danh mục các mặt hàng chịu Thuế bảo vệ môi trường

No	Các mặt hàng chịu thuế (Goods)	Đơn vị tính (Calculation unit)	Thuế suất (Tax rate) (VND/unit)
I	Xăng, dầu, mỡ nhờn		
1	Xăng (trừ Ethanol)	l	1.000-4.000
2	Nhiên liệu bay	l	1.000-3.000
3	Dầu diesel	l	500-2.000
4	Dầu hỏa	l	300-2.000
5	Dầu mazut	l	300-2.000
6	Dầu nhờn	l	300-2.000
7	Mỡ nhờn	Kg	300-2.000
II	Than đá		
1	Than nâu	t	10.000-30.000
2	Than an-tra-xit	t	20.000-30.000
3	Than mỡ	t	10.000-30.000
4	Than đá khác	t	10.000-30.000
III	Dung dịch HCFC	Kg	1.000-5.000
IV	Túi nylon thuộc diện chịu thuế	Kg	30.000-50.000
V	Thuốc diệt cỏ thuộc diện hạn chế sử dụng	Kg	500-2.000
VI	Thuốc trừ sâu và các loại hóa chất nông nghiệp thuộc diện hạn chế sử dụng	Kg	1.000-3.000
VII	Thuốc bảo quản lâm sản thuộc diện hạn chế sử dụng	Kg	1.000-3.000
VIII	Thuốc khử trùng kho thuộc diện hạn chế sử dụng	Kg	1.000-3.000

Nguồn: “Hỏi đáp Nghiệp vụ Kế toán – thuế vụ Việt Nam”, Tổ chức Jetro Nhật Bản

## (10) Thuế tiêu thụ đặc biệt - Special Consumption Tax (SCT)

### 1) Luật căn cứ

Thuế tiêu thụ đặc biệt được quy định tại Luật 27/2008-QH12 (Luật thuế tiêu thụ đặc biệt), Nghị định 26/2009/NĐ-CP (Hướng dẫn thi hành Luật thuế tiêu thụ đặc biệt), Thông tư 64/2009/TT-BTC (Điều chỉnh và bổ sung Thuế tiêu thụ đặc biệt).

### 2) Tổng quan

Thuế tiêu thụ đặc biệt là loại thuế được tính trên các mặt hàng có trong danh mục ở Bảng 3.11, và được đánh vào một số dịch vụ, hàng hóa được tiêu thụ ở Việt Nam. Nhà sản xuất, nhập khẩu hoặc nhà cung cấp dịch vụ có nghĩa vụ khai và nộp thuế, tuy nhiên, người phải gánh chịu thuế tiêu thụ đặc biệt cuối cùng chính là người tiêu dùng.

Bảng 3.11 Danh mục các mặt hàng chịu thuế tiêu thụ đặc biệt

No.	Các dịch vụ, mặt hàng chịu thuế - Goods or services	Thuế suất Tax rate (%)
I	Hàng hóa	
1	Thuốc lá điếu/ Xi gà	65
2	Rượu	25-50
3	Bia	50
4	Xe ô tô (Dưới 24 chỗ ngồi) a/ Xe dưới 9 chỗ ngồi b/ Xe từ 10 đến 15 chỗ ngồi c/ Xe từ 16 đến 24 chỗ ngồi d/ Xe chở người và hàng hóa kết hợp	45-60 30 15 15
5	Xe 2 bánh (Trên 125cm <sup>3</sup> )	20
6	Xăng	10
7	Máy điều hòa (công suất dưới 90.000 BTU)	10
II	Dịch vụ	
1	Kinh doanh vũ trường	40
2	Kinh doanh Gôn (golf)	20
3	Vé số	15

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

(11) Lệ phí trước bạ (Áp dụng ô tô và tòa nhà, v.v...) Registration fee (applicable for motor vehicle and buildings, etc.)

1) Luật căn cứ

Lệ phí trước bạ được quy định tại Nghị định 45/2011/NĐ-CP (Nghị định về lệ phí trước bạ), Thông tư 124/2011/TT-BTC (Thông tư về điều chỉnh và bổ sung về lệ phí trước bạ), Thông tư 34/2013/TT-BTC (Thông tư sửa đổi Nghị định về lệ phí trước bạ).

2) Tổng quan

Các cá nhân, tổ chức sở hữu các tài sản như: nhà, đất, xe máy, xe ô tô, v.v..., phải đóng lệ phí trước bạ khi đăng ký với các cơ quan chức năng có thẩm quyền quyền sử dụng và sở hữu các tài sản đó. Lệ phí trước bạ đóng một lần khi đăng ký lần đầu, không cần phải trả hàng năm. Đối với đất sử dụng cho Dự án này, toàn bộ đều là đối tượng tính lệ phí trước bạ, do đó doanh nghiệp dự án phải thực hiện nghĩa vụ đóng lệ phí trước bạ. Mức lệ phí trước bạ được tính theo công thức bên dưới:

$$\text{Lệ phí trước bạ} = \text{Giá tính lệ phí trước bạ} \times \text{mức thu lệ phí trước bạ theo tỷ lệ (\%)}$$

Giá tính lệ phí trước bạ đối với nhà cửa và đất đai được quy định căn cứ theo giá nhà đất được Ủy ban Nhân dân cấp tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương ban hành. Quyết định 3566/2013/QĐ-UBND của Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh có quy định đơn giá đất cho năm 2014 là 210.000 đến 20.400.000 VND/m<sup>2</sup>. Đối với xe máy và xe ô tô, đơn giá tính lệ phí trước bạ căn cứ theo giá chuyển nhượng trong thực tế. Mức thu lệ phí trước bạ theo tỷ lệ (%) được thể hiện ở Bảng 3.12.

Bảng 3.12 mức thu lệ phí trước bạ theo tỷ lệ (%)

Hạng mục	Tỷ lệ	Tham khảo
Nhà – đất	0.5%	
Xe máy	2% (thông thường)	
	5%	Áp dụng cho cá nhân/tổ chức trong tỉnh hoặc thành phố khi đăng ký xe máy lần đầu
	1%	Xe công vụ của Ủy ban nhân dân tỉnh. Áp dụng từ xe đăng ký lần 2
Xe ô tô, xe moóc, semi rơmoóc	2%	
	10%-20%	Áp dụng cho xe dưới 10 chỗ

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

(12) Các loại thuế và phí khác

1) Thuế Nhà thầu nước ngoài: Foreign Contractor Tax (FCT)

A) Luật áp dụng

Thuế Nhà thầu nước ngoài được quy định tại Thông tư 60/2012/TT-BTC.

B) Tổng quan

Thuế Nhà thầu nước ngoài là thuế đánh vào thu nhập phát sinh khi cá nhân hoặc doanh nghiệp nước ngoài (dưới đây gọi chung là Nhà thầu nước ngoài) chẳng hạn như công ty xây dựng Nhật Bản, hay như doanh nghiệp dự án này v.v..., phân phối hàng hóa, cung cấp các dịch vụ tại Việt Nam, cho cá nhân hoặc doanh nghiệp Việt Nam. Do đó, Thuế Nhà thầu nước ngoài được cấu thành chủ yếu từ phần thuế giá trị gia tăng và thuế thu nhập doanh nghiệp (thuế thu nhập cá nhân). Nhà thầu nước ngoài, bất kể là đối tượng cư trú hay không cư trú tại Việt Nam, hoặc có hay không có cơ sở thường trú tại Việt Nam, đều phải đóng Thuế Nhà thầu nước ngoài. Chỉ trong trường hợp Nhà thầu nước ngoài không đáp ứng các điều kiện nộp thuế nhà thầu nước ngoài, hoặc có thỏa thuận khác với Nhà thầu nước ngoài, thì doanh nghiệp dự án là pháp nhân tại Việt Nam mới phải thực hiện các nghĩa vụ khấu trừ, khai và nộp thuế phát sinh..

Có 3 phương pháp nộp Thuế Nhà thầu nước ngoài như ở Bảng 3.13.

Bảng 3.13 Phương pháp nộp thuế nhà thầu nước ngoài

Phương pháp nộp thuế	Tổng quan
(i) Phương pháp khấu trừ	Nhà thầu Việt Nam (ở dự án này là doanh nghiệp dự án), thực hiện nộp thuế thu nhập doanh nghiệp và thuế giá trị gia tăng thay cho Nhà thầu nước ngoài, căn cứ theo tỷ lệ thuế giá trị gia tăng và thuế thu nhập doanh nghiệp
(ii) Phương pháp dựa theo hệ thống kế toán Việt Nam	Trường hợp Nhà thầu nước ngoài có bản ghi kế toán thích hợp dựa trên hệ thống kế toán Việt Nam, có thể đăng ký nộp thuế Nhà thầu nước ngoài bằng phương pháp nộp thuế thu nhập doanh nghiệp 22% (từ tháng 1/2016 sẽ giảm còn 20%), và thuế giá trị gia tăng dựa theo hình thức khấu trừ.
(iii) Phương pháp hỗn hợp (hybrid)	Nhà thầu nước ngoài có thể nộp thuế giá trị gia tăng theo phương pháp khấu trừ và thuế thu nhập doanh nghiệp theo tỷ lệ thuế ấn định.

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Bảng 3.14 Mức thuế suất dự kiến của thuế nhà thầu nước ngoài

No.	Nội dung	Mức thuế suất VAT dự kiến(%)	Mức thuế suất CIT dự kiến (%)
1	Bán hàng kèm dịch vụ * Bao gồm giao dịch On-the-spot export/import “Xuất nhập khẩu tại chỗ” (Ngoại trừ gia công theo thỏa thuận từ nước ngoài), giao dịch trong điều kiện DDP/DAT/DAP	Không có	1
2	Dịch vụ tổng hợp, cho thuê máy móc và thiết bị, dịch vụ bảo hiểm	5	5
3	Xây dựng, lắp đặt (Có cung cấp vật tư, máy móc thiết bị)	3	2
4	Xây dựng, lắp đặt (Không cung cấp vật tư, máy móc thiết bị)	5	2
5	Vận tải, sản xuất và các ngành khác (Bao gồm vận tải đường hàng không và đường hàng hải)	3	2
6	Cho thuê máy bay, động cơ máy bay, linh kiện máy bay, tàu biển	Miễn thuế	2
7	Tái bảo hiểm ra nước ngoài	Miễn thuế	0.1
8	Chuyển nhượng chứng khoán	Miễn thuế	0.1
9	Thu nhập lãi	Miễn thuế	5
10	Tiền bán quyền	Miễn thuế	10

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

## 2) Thuế thu nhập cá nhân: Personal Income Tax (PIT)

### A) Luật cơ sở

Thuế thu nhập cá nhân, được quy định trong Luật 04/2007/QH12 (Luật Thuế thu nhập cá nhân), Luật 26/2012/QH13 (Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật thuế thu nhập cá nhân đã được), Nghị Định 65/2013/NĐ-CP, Thông tư 111/2013/TT-BTC.

### B) Tổng quan

Trên nguyên tắc, người lao động có nghĩa vụ đóng thuế thu nhập cá nhân, chứ không phải là người sử dụng lao động. Tuy nhiên, người sử dụng lao động chịu trách nhiệm về việc khấu trừ thuế tại nguồn và nộp thuế thu nhập cá nhân.

Áp dụng thuế thu nhập cá nhân của Việt Nam cho lao động nước ngoài dựa trên tình trạng cư trú của người đó.

Áp dụng thuế suất lũy tiến trong khoảng từ 5% đến 35% đối với cá nhân cư trú tại Việt Nam, đối với cá nhân không cư trú tại Việt Nam thì áp dụng thuế suất 20% trên thu nhập phát sinh tại Việt Nam.

## 3) Bảo hiểm xã hội, y tế, thất nghiệp đối với người lao động địa phương: Social, Health and Unemployment Insurance (SHUI) for local employees

### A) Luật căn cứ

Bảo hiểm xã hội, y tế, thất nghiệp dành cho người lao động địa phương được quy định trong Luật 71/2006/QH11 (Luật Bảo hiểm xã hội), Luật 25/2008/QH12 (Luật Bảo hiểm y tế), Nghị Định 127/2008/NĐ-CP, Nghị Định 1111/QĐ-BHXH.

### B) Tổng quan

Ngoài thuế thu nhập cá nhân, doanh nghiệp dự án cần tuân thủ các quy định pháp luật về bảo hiểm xã hội, bảo hiểm y tế, bảo hiểm thất nghiệp dành cho người lao động được quy định bởi pháp luật. Người sử dụng lao động và người lao động đều có trách nhiệm đóng phần bảo hiểm xã hội, bảo hiểm y tế, bảo hiểm thất nghiệp theo quy định.

#### 4) Thuế chuyển nhượng vốn: Capital Assignment Tax (CAT)

##### A) Luật căn cứ

Thuế chuyển nhượng vốn được quy định trong các luật tương tự với thuế thu nhập doanh nghiệp (Law 14/2008/QH12 (Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp), Luật 32/2013/QH13 (Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật thuế thu nhập doanh nghiệp), Luật 218/2013/NĐ-CP, Thông tư 78/2014/TT-BTC, Luật 63/NQ-CP (Tháng 8/2014)).

##### B) Tổng quan

Nếu nhà đầu tư thu lợi nhuận từ việc chuyển nhượng cổ phần của doanh nghiệp dự án, sẽ phải nộp thuế chuyển nhượng vốn tại Việt Nam. Thuế suất thuế chuyển nhượng vốn cũng tương tự như thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp là 22%, bắt đầu từ ngày 1/1/2016 sẽ giảm xuống còn 20%. Tuy nhiên không áp dụng ưu đãi đối với thuế chuyển nhượng vốn. Thu nhập chịu thuế được tính bằng công thức bên dưới.

Thu nhập chịu thuế = giá chuyển nhượng - giá mua của phần vốn chuyển nhượng - chi phí chuyển nhượng (Chi phí giao dịch)

### 3.5 Đoạn 20 km của tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng (dự án không thể tách rời của Dự án này)

Trên tuyến đường Hạ Long- Hải Phòng bao gồm dự án này, phân đoạn 20 km ở phía Hạ Long nằm ngoài phạm vi dự án này (sau đây gọi là đoạn 20 km còn lại) ban đầu được lên kế hoạch thực hiện dự án theo hình thức BT (tổng vốn đầu tư: 5.825 tỷ VND). Tuy nhiên, theo Nghị quyết số 01/ NQ-CP của Chính phủ ban hành ngày 2/1/2014 đã quyết định ngừng dự án BT chưa khởi công tại Việt Nam, và theo Quyết định số 699/TTg-KTTH của Thủ tướng Chính phủ đã quyết định ngừng dự án đoạn 20 km còn lại theo hình thức BT và chuyển sang thực hiện dự án theo hình thức đầu tư công bằng ngân sách của tỉnh Quảng Ninh.

Theo văn bản số 1664-CV/TU ban hành ngày 22/5/2014 do ông Phạm Minh Chính -Bí thư tỉnh ủy tỉnh Quảng Ninh- gửi cho Tập đoàn SE Corporation, nguồn tài chính và tiến độ thực hiện của dự án đầu tư công đoạn 20 km còn lại do tỉnh Quảng Ninh thực hiện, được thể hiện như trong Bảng 3.15.

Bảng 3.15 Bảng kê nguồn tài chính của tỉnh Quảng Ninh và tiến độ thi công đoạn 20 km còn lại

Nguồn tài chính	1.	trích nguồn vốn đầu tư phát triển	Mỗi năm 1.000 tỷ VND (khoảng 5 tỷ Yên mỗi năm)
	2.	Nguồn kinh phí tiết kiệm (năm 2013)	600 tỷ VND (khoảng 3 tỷ Yên)
	3.	Phát hành trái phiếu chính quyền địa phương	800 tỷ VND (khoảng 4 tỷ Yên)
	4.	Tăng thu (dự định, năm 2014)	1.000 tỷ VND (khoảng 5 tỷ Yên)
	5.	Ngân sách triển khai dự án hạ tầng tỉnh Quảng Ninh	1.410 tỷ VND (khoảng 7 tỷ Yên)
	6.	Tiết kiệm kinh phí không tự chủ thường xuyên của tỉnh Quảng Ninh (quỹ dự phòng)	Mỗi năm 500 tỷ VND (khoảng 2,5 tỷ Yên)
Tiến độ thi công	Tháng 7/2014~ tháng 12/2015 (1,5 năm)		

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA tổng hợp dựa trên Văn bản 1664-CV/TU

Sau đó, tỉnh Quảng Ninh gấp rút tiến hành các thủ tục thực hiện, trong đợt công tác thứ nhất tại địa phương thuộc khuôn khổ nghiên cứu này (ngày 10/6/2014), tỉnh đã bắt tay vào việc giải phóng mặt



bằng như trong Hình 3.1.\. theo kết quả lấy ý kiến từ tỉnh Quảng Ninh và thành phố Hải Phòng trong nghiên cứu này, công tác giải phóng mặt bằng trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh đã được hoàn tất và hiện đang lập kế hoạch giải phóng mặt bằng thuộc địa bàn thành phố Hải Phòng.



Nguồn: Ảnh chụp của Đoàn nghiên cứu JICA

Hình 3.1 Tình hình giải phóng mặt bằng trên đoạn 20 km

Tình hình khái quát của đoạn 20 km còn lại dựa theo Quyết Định 1292/QĐ-UBND ngày 18/6/2014 của UBND tỉnh Quảng Ninh, mà UBND tỉnh Quảng Ninh đã gửi cho Nhóm khảo sát trong nghiên cứu này, được thể hiện như trong Bảng 3.16.

Bảng 3.16 Khái quát dự án đoạn 20km

Tên dự án	Tuyến đường nối thành phố Hạ Long với cầu Bạch Đằng														
Cơ quan thực hiện	Sở Giao thông vận tải tỉnh Quảng Ninh														
Tư vấn đầu tư	Transport Engineering Design Inc. (TEDI)														
Mục đích dự án	Liên kết vùng tam giác kinh tế Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, xúc tiến đầu tư đồng thời góp phần vào sự phát triển kinh tế-xã hội của tỉnh Quảng Ninh và khu vực Bắc Bộ.														
Phần dự án	<ul style="list-style-type: none"> <li>Chiều dài: Khoảng 19,8km</li> <li>Điểm đầu: KM102 + 300 thuộc Quốc lộ 18</li> <li>Điểm cuối: KM19+800 tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng (điểm đầu của dự án này)</li> </ul>														
Thông số kỹ thuật chính	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vận tốc thiết kế : 100km/h</li> <li>4 làn xe</li> <li>Số lượng cầu: 7 <ul style="list-style-type: none"> <li>Cầu Hang Cua (Chiều dài: 45,1m)</li> <li>Cầu Cái Thành (Chiều dài: 111,2m)</li> <li>Cầu sông Hốt (Chiều dài: 1.148,5m)</li> <li>Cầu Bình Hương (Chiều dài: 64.2m)</li> <li>Cầu sông Chanh (Chiều dài: 1.278,1m)</li> <li>Cầu Phong Hải (Chiều dài: 172,2m)</li> <li>Cầu sông Rút (Chiều dài: 750,0m)</li> </ul> </li> <li>Tổng diện tích mặt bằng: 120,8ha</li> </ul>														
Tổng chi phí dự án và các chi phí cụ thể	<table border="0"> <tr> <td>Chi phí xây dựng</td> <td>4.13.962 triệu VND</td> </tr> <tr> <td>Chi phí quản lý dự án</td> <td>23.927 triệu VND</td> </tr> <tr> <td>Chi phí tư vấn đầu tư</td> <td>215.272 triệu VND</td> </tr> <tr> <td>Các chi phí khác</td> <td>257.556 triệu VND</td> </tr> <tr> <td>Chi phí giải phóng mặt bằng</td> <td>566.622 triệu VND</td> </tr> <tr> <td>Chi phí dự phòng</td> <td>1.213.036 triệu VND</td> </tr> <tr> <td><b>Tổng chi phí dự án</b></td> <td><b>6.416.034 triệu VND</b></td> </tr> </table>	Chi phí xây dựng	4.13.962 triệu VND	Chi phí quản lý dự án	23.927 triệu VND	Chi phí tư vấn đầu tư	215.272 triệu VND	Các chi phí khác	257.556 triệu VND	Chi phí giải phóng mặt bằng	566.622 triệu VND	Chi phí dự phòng	1.213.036 triệu VND	<b>Tổng chi phí dự án</b>	<b>6.416.034 triệu VND</b>
Chi phí xây dựng	4.13.962 triệu VND														
Chi phí quản lý dự án	23.927 triệu VND														
Chi phí tư vấn đầu tư	215.272 triệu VND														
Các chi phí khác	257.556 triệu VND														
Chi phí giải phóng mặt bằng	566.622 triệu VND														
Chi phí dự phòng	1.213.036 triệu VND														
<b>Tổng chi phí dự án</b>	<b>6.416.034 triệu VND</b>														
Tiến độ thi công	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thời gian dự hiện dự án: năm 2014~ 2017</li> <li>Thời gian thi công: 24 tháng tính từ thời điểm khởi công</li> </ul>														

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA tổng hợp dựa trên Quyết định 1292/QĐ-UBND

Theo Quyết Định 1628/QĐ-UBND ngày 1/8/2014 của UBND tỉnh Quảng Ninh, công trình thi công được chia thành 7 gói thầu, nhà thầu đã được lựa chọn thông qua đấu thầu.

Ngày 13/9/2014, với sự tham dự của Thủ tướng Nguyễn Tấn Dũng, Nguyên Chủ tịch nước Trần Đức Lương, Phó thủ tướng Phạm Bình Minh và các đại biểu có liên quan khác, lễ khởi công của đoạn 20 km còn lại đã được tổ chức như trong Hình 3.2.



Nguồn: Báo Hải Phòng, ngày 14/9/2014

Hình 3.2 Lễ khởi công

Do lễ khởi công của đoạn 20 km còn lại đã được tổ chức nên tiến độ và việc sớm thực hiện dự án này càng thu hút nhiều sự chú ý của dư luận trong nước.

### 3.6 Xu hướng của các dự án theo hình thức PPP/BOT trong những năm gần đây

#### 3.6.1 Đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng<sup>12</sup>

##### (1) Tổng quan bối cảnh và dự án

Đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng là đường cao tốc theo chuẩn Loại A với 6 làn xe, có tổng chiều dài 105,5 km, nối Thủ đô Hà Nội với thành phố cảng lớn nhất miền Bắc là Hải Phòng<sup>13</sup>, theo Quyết Định của Thủ tướng Chính phủ năm 2007 (Quyết Định 1621/QĐ-TTg ngày 29/11/2007), dự án được quyết định thực hiện theo hình thức BOT<sup>14</sup>, khởi công vào năm 2008 và dự kiến hoàn thành vào năm 2015.

Cảng Hải Phòng nằm ở đoạn cuối con đường cao tốc, là thương cảng quốc tế lớn nhất miền Bắc Việt Nam, và là cảng xuất nhập khẩu lớn nhất cả nước với khả năng đáp ứng khối lượng 31 triệu tấn (năm 2012)<sup>15</sup>. Cảng Hải Phòng là cửa ngõ hàng hải của vùng kinh tế đồng bằng sông Hồng thuộc Bắc Bộ,

<sup>12</sup> Nguồn: tổng hợp từ nhiều nguồn thông tin khác nhau và thông tin từ VIDIFI của Đoàn nghiên cứu JICA. Ngoại trừ chú thích đặc biệt bên dưới, các thông tin còn lại được cung cấp từ VIDIFI.

<sup>13</sup> Điểm đầu phía Hà Nội ở Đường số 3 vòng xoay Hà Nội cách 1 km từ mô cầu tại điểm cuối cầu Thanh Trì. Điểm đầu phía Hải Phòng nối với con đường phía trước nhà máy đóng tàu, gần kè Đình Vũ, quận Hải An, thành phố Hải Phòng.

<sup>14</sup> Nguồn: Nhật báo kinh tế Đông Dương “Công ty Hàn Quốc, hoàn thành đường cao tốc Việt Nam vào năm tới” ngày 18/7/2014 URL: [http://www.toyo-keizai.co.jp/news/topics/2014/post\\_5831.php](http://www.toyo-keizai.co.jp/news/topics/2014/post_5831.php)

<sup>15</sup> Nguồn: Tổng cục Thống kê Việt Nam Volume of main cargo across sea-ports managed by the central level (Khối lượng

trong đó có Hà Nội, xuất khẩu số lượng lớn hàng xuất khẩu được sản xuất ở các khu công nghiệp xung quanh Hà Nội. Tuy nhiên tuyến đường chính nối Hà Nội và Hải Phòng chỉ có Quốc lộ Số 5, do đó khi lưu lượng giao thông của Quốc lộ 5 tăng lên cùng với sự phát triển kinh tế của đất nước, thì thường xuyên xảy ra ùn tắc giao thông, cũng như tai nạn giao thông. Với tình hình như vậy, tuyến đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng đã được quyết định xây dựng theo ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Nguyễn Tấn Dũng, nhằm đảm bảo tuyến đường vận chuyển mới giữa Hà Nội và Hải Phòng, bên cạnh Quốc lộ 5. Nhờ vào việc mở đường cao tốc này, thời gian đi lại giữa Hà Nội -Hải Phòng dự kiến sẽ rút ngắn<sup>16</sup> từ 4 tiếng như hiện nay xuống chỉ còn một tiếng rưỡi.

Đường cao tốc này sẽ kết nối với các quốc lộ hiện có tại 7 nút giao (IC). Vận tốc thiết kế là 120 km/h, có 6 làn xe chính rộng 33 m, 2 làn xe khẩn cấp, dải phân cách trung tâm, khu vực trồng cây xanh, bố trí đường dịch vụ ở hai bên khi cần thiết. Việc trang bị hệ thống quản lý an toàn giao thông toàn diện và hệ thống thu phí tiên tiến đang được lên kế hoạch phát triển, dự kiến sẽ đặt khu vực dịch vụ (trạm nghỉ, trạm xăng, trạm bảo dưỡng, nhà nghỉ, nhà hàng, v.v...) ở trên tuyến đường cao tốc.

## (2) Hệ thống mô hình kinh doanh

Dự án đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng được thực hiện theo hình thức BOT với nhà đầu tư là liên danh Vietnam Development Bank (VDB), Saigon Invest Group (SGI), Joint Stock Commercial Bank for Foreign Trade of Vietnam (VCB), Vietnam Construction and Import Export Corporation (VINACONEX), sau khi đường cao tốc này được đưa vào khai thác, doanh nghiệp dự án sẽ được quyền thu phí trong 35 năm để duy trì hoạt động đường cao tốc, đồng thời hoàn vốn xây dựng. Doanh nghiệp dự án VIDIFI có tổng số vốn đầu tư là 5 nghìn tỷ VND được thành lập để thực hiện dự án. Điểm đặc biệt của doanh nghiệp dự án này là được quyền thu phí trên Quốc lộ 5 chạy song song với tuyến cao tốc này với mục đích tăng cường nền tảng tài chính, có thể đầu tư vào tài chính, chứng khoán, bất động sản và các dự án khác, và có thể tham gia vào các dự án xây dựng cơ sở hạ tầng như phát triển đô thị mới, khu công nghiệp, trung tâm kho vận khác ngoài đường cao tốc này.

Mối quan hệ với các công ty Nhật Bản, là một số các tổ chức tín dụng Nhật Bản như Citibank Japan Ltd., Sumitomo Mitsui Banking Corporation, The Sumitomo Trust and Banking Co., Ltd., Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ, Ltd thông qua VDB, cho vay vốn thực hiện hợp phần số 3 và hợp phần số 8 thuộc đường cao tốc có thu phí này, sẽ Tổ chức bảo hiểm tín dụng xuất khẩu Nhật Bản (NEXI) sẽ bảo hiểm cho vay vốn đầu tư dự án nước ngoài (Số tiền vay 270 triệu USD, thời gian bảo hiểm 15 năm)<sup>17</sup>.

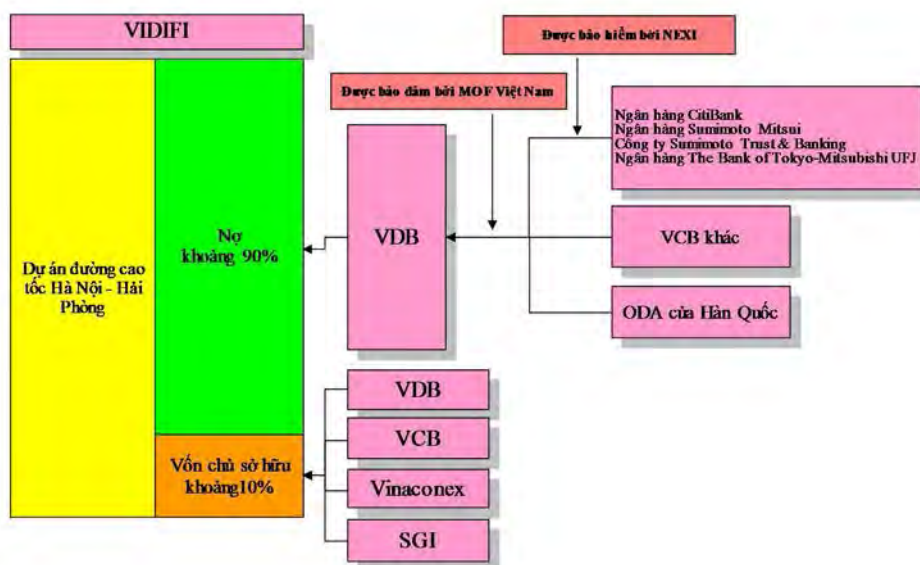
---

hàng hóa chính qua các cảng biển do Trung ương quản lý) (08:34 23/09/2014)URL:

<http://www.gso.gov.vn/default.aspx?tabid=503&ItemID=15996>

<sup>16</sup> Nguồn: Nhật báo kinh tế Đông Dương “Công ty Hàn Quốc, hoàn thành đường cao tốc Việt Nam vào năm tới” ngày 2014/07/18 URL: [http://www.toyo-keizai.co.jp/news/topics/2014/post\\_5831.php](http://www.toyo-keizai.co.jp/news/topics/2014/post_5831.php)

<sup>17</sup> Nguồn: Thông tin NEXI “3.4 CHXHCN Việt Nam /Bảo hiểm vay vốn đầu tư dự án nước ngoài đối với dự án xây dựng đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng” (Ngày 22/11/2011) URL: <http://nexi.go.jp/topics/newsrelease/004127.html>



Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Hình 3.3 Cung ứng vốn thực hiện dự án đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng

### (3) Phí sử dụng đường bộ

Tại thời điểm tham vấn Đoàn nghiên cứu JICA vẫn chưa xác định được phí sử dụng đường bộ. Quy trình thiết lập mức phí sử dụng đường bộ cho đến thời điểm tham vấn là như sau.

Hợp đồng BOT (giữa VIDIFI- MOT) đã ký kết vào năm 2008 có đề cập đến mức phí tạm thời. Sau đó, VIDIFI đã nhờ công ty tư vấn để lập phương án tài chính, qua quá trình đàm phán với MOT và MOF đã lập đề án mức phí sử dụng đường bộ mới dựa trên bảng phí sử dụng đường bộ trong hợp đồng BOT đã nêu, , và đang xin phê duyệt (Do đã nhận được sự đồng ý trong nội bộ nhưng vẫn chưa được phê duyệt chính thức).

Theo bảng phí sử dụng đường bộ tạm thời trong hợp đồng BOT năm 2008, phí xe ô tô chở khách dưới 12 chỗ ngồi là 1000 VND/km, nhưng trong bảng phí sử dụng đường bộ đang chờ cấp phép đã tăng gấp đôi thành 2000 VND/km. VIDIFI đang xin phép thủ tướng về mức phí sử dụng đường bộ này, nhưng thủ tướng chờ ý kiến đánh giá của các cơ quan nhà nước có thẩm quyền (MOT, MOF, MPI, SBV, v.v...) rồi mới đưa ra quyết định phê duyệt bảng phí sử dụng đường bộ.

Thủ tục điều chỉnh mức phí được quy định trong hợp đồng BOT năm 2008, nhưng hợp đồng BOT không được công bố, cho nên chúng tôi không nắm rõ chi tiết. Để việc nâng mức phí trong tương lai trở nên linh hoạt hơn, phía VIDIFI mong muốn đàm phán với chính phủ về việc chỉ cần gửi đơn thông báo chứ không cần phải qua cơ chế cấp phép, thì bảng phí mới sệt động được phê duyệt.

### (4) Sự ảnh hưởng đối với các doanh nghiệp Nhật Bản đang hoạt động tại Việt Nam

Hai bên đường của đường cao tốc tập trung nhiều khu công nghiệp và có nhiều công ty Nhật Bản đang hoạt động, ước tính trong đó có hơn 200 doanh nghiệp có vốn đầu tư Nhật Bản. Tình trạng lưu thông hiện tại đang bị phụ thuộc vào Quốc lộ 5, nhờ dự án xây dựng đường cao tốc này mà dự kiến việc

lưu thông của khu vực này sẽ được cải thiện, giúp nâng cao năng suất của các công ty Nhật Bản.<sup>18</sup>

#### (5) Tình trạng hiện tại của dự án

Theo truyền thông<sup>19</sup>, 70% cổ phần của đường cao tốc này được quyết định sẽ bán cho tập đoàn Ấn Độ. VIDIFI doanh nghiệp thực hiện dự án này đã trao đổi hợp đồng nguyên tắc bán 70% cổ phần dự án cho tập đoàn IL & FS Transportation Networks Limited của Ấn Độ, theo như lời giám đốc điều hành công ty, hai bên ký kết hợp đồng nguyên tắc, sẽ cùng thành lập doanh nghiệp dự án mới theo hình thức công ty cổ phần, việc bán cổ phần được thực hiện theo hình thức Ngân hàng phát triển Việt Nam cổ đông lớn nhất nắm giữ 90% cổ phần của VIDIFI, sẽ thoái vốn ra khỏi dự án và bán cổ phần cho nhà đầu tư nước ngoài.

### 3.6.2 Đường cao tốc Pháp Vân-Cầu Giẽ

Đường cao tốc Pháp Vân – Cầu Giẽ là đường cao tốc hình thành cửa ngõ phía Nam Hà Nội, là điểm đầu trong quy hoạch đường cao tốc Bắc Nam (Hà Nội – Cần Thơ) của Việt Nam, được Thủ tướng phê duyệt vào tháng 1/2010, là dự án nâng cấp tuyến đường tránh Quốc lộ 1 vốn là đường thông thường đang hoạt động (khoảng 29 km, 4 làn xe, hoạt động từ năm 2002, không thu phí) thành đường cao tốc (công trình giai đoạn 1), đồng thời mở rộng thành 6 làn xe (công trình giai đoạn 2). Tổng chi phí xây dựng bao gồm chi phí giám sát thiết kế, chi phí dự phòng của công trình giai đoạn 1 và đường gom, , công trình giai đoạn 2 bao gồm thuế VAT ước tính là 5.481 tỷ VND (không tính chi phí giải phóng mặt bằng).<sup>20</sup>

Tháng 4/2010 Bộ GT&VT (MOT) Việt Nam đã cấp giấy phép thực hiện dự án cho Tổng Công ty Đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam – VEC. Tuy nhiên, vì VEC đang thực hiện nhiều dự án đường cao tốc khác, nên khả năng đầu tư bị hạn chế, vì thế phương án thực hiện dự án này bằng<sup>21</sup> bằng nguồn vốn tư nhân đã được đưa ra xem xét .

Các công ty tư nhân trong và ngoài nước Việt Nam đã đưa ra các đề xuất dự án cho MOT, tuy nhiên vào năm 2013 MOT đã chọn Tổng công ty Đường cao tốc miền Trung Nhật Bản NEXCO công ty đã xem xét việc sử dụng tín dụng hỗ trợ đầu tư cho khu vực tư nhân của JICA để tham gia dự án làm nhà đầu tư thay cho doanh nghiệp Việt Nam (Hai Châu Group). Khi lựa chọn nhà đầu tư, các cơ quan truyền thông đánh giá cao kinh nghiệm hoạt động trong các dự án đường cao tốc tại Nhật Bản trong nhiều năm liền của Tổng công ty Đường cao tốc miền Trung Nhật Bản NEXCO. Ngoài ra, sự tham gia của Tổng công ty Đường cao tốc miền Trung Nhật Bản NEXCO vào dự án và việc huy động được nguồn vốn vay lãi suất thấp nhờ vào tín dụng hỗ trợ đầu tư cho khu vực tư nhân của JICA được kỳ vọng là sẽ thúc đẩy sự tham gia của các nhà đầu tư nước ngoài vào dự án đường bộ hình thức PPP tại Việt Nam.

Tuy nhiên, qua kết quả nghiên cứu điều kiện thực hiện dự án do Bộ Giao thông và vận tải đưa ra sau khi chỉ định nhà đầu tư, Tổng công ty Đường cao tốc miền Trung Nhật Bản NEXCO đã rút khỏi dự án do rủi ro dự án quá lớn. Khi Tổng công ty Đường cao tốc miền Trung Nhật Bản NEXCO nhận hồ sơ và

<sup>18</sup> Nguồn: Thông tin NEXI “3.4 CHXHCN Việt Nam/Bảo hiểm vay vốn đầu tư dự án nước ngoài đối với dự án xây dựng đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng” (22/11/2011) URL: <http://nexi.go.jp/topics/newsrelease/004127.html>

<sup>19</sup> Nguồn: HotNamNews “Cao tốc Hà Nội-Hải Phòng, bán 70% cổ phần cho công ty Ấn Độ” (Cập nhật 03:32 07/11/2014) URL: <http://www.hotnam.com/news/141107033403.html>

<sup>20</sup> Báo cáo khảo sát chuẩn bị dự án PPP đường cao tốc Pháp Vân – Cầu Giẽ ở Hà Nội (Dự án cơ sở hạ tầng PPP (Tháng 3/2012, JICA)

<sup>21</sup> Như trên

quyết định tham gia dự án, đã yêu cầu Chính phủ Việt Nam hỗ trợ giải phóng mặt bằng, và hoàn thành các công tác khác trước khi bắt đầu dự án, quy định mức phí 1.500 VND/km (gấp 3 lần tiêu chuẩn của Bộ Tài chính) để thu hồi vốn, nâng phí 3 năm/lần theo tình trạng lạm phát, và nếu phía Việt Nam không đáp ứng những điều kiện này sẽ khó thực hiện dự án, tuy nhiên phía Bộ Giao thông và Vận tải đã trả lời<sup>22</sup> là những điều kiện này khác quá nhiều với những điều kiện mà Bộ Giao thông và vận tải đã đưa ra ban đầu.

Sau khi Tổng công ty Đường cao tốc miền Trung Nhật Bản NEXCO rút khỏi dự án, công ty liên doanh của Việt Nam (Minh Phat Investment and Development Joint Stock Company ở thành phố Hồ Chí Minh, *Civil Engineering Construction Corporation No.1* ở Hà Nội, Phuong Thanh Transportation Construction & Investment Joint Stock Company ở Hà Nội) đã tham gia dự án, và tổ chức lễ khởi công dự án vào ngày 20/07/2014. Dự định sẽ thực hiện theo hình thức BOT<sup>23</sup>.

### 3.6.3 Đường cao tốc Hồ Chí Minh-Trung Lương

#### (1) Khái quát bối cảnh và dự án<sup>24</sup>

Đường cao tốc Hồ Chí Minh – Trung Lương là đường cao tốc đầu tiên của miền Nam Việt Nam, dự kiến góp phần vào việc giải quyết tình trạng thường xuyên ùn tắc giao thông trên Quốc lộ 1A từ Thành phố Hồ Chí Minh đến khu vực đồng bằng sông Cửu Long. Theo Quyết định 1286 / QĐ-TTg ngày 12/06/2004 của MOT, Chính phủ đã phê duyệt dự án với tổng trị giá 417 triệu USD, và đã được khởi công vào ngày 16/12/2004.

Tuyến cao tốc được đưa vào hoạt động vào ngày 3/2/2010, nhờ đó có thể di chuyển từ thành phố Hồ Chí Minh đến khu vực đồng bằng sông Cửu Long trong vòng 45 phút ~ 1 tiếng. Tuyến đường cao tốc có tổng chiều dài là 39,8 km, tổng chiều dài tuyến đường nói là 22,1 km, tổng chiều dài đường gom là 61,85 km. Vận tốc thấp nhất là 50km/h, vận tốc cao nhất là 100 km/h (do đó, cấm xe mô tô xe hai bánh lưu thông). Không tổ chức thu phí trong thời gian bảo hành đường cao tốc (2 năm: tháng 2/2010 ~ 2/2012)

#### (2) Chủ thể xây dựng và thực hiện O&M

Đường cao tốc Hồ Chí Minh – Trung Lương do PMU Mỹ thuận phụ trách xây dựng. Trong thời gian đường cao tốc này còn vận hành mà chưa thu phí (tháng 2/2010 ~ 2/2012), Cửu Long CIPM được thành lập trên cơ sở chuyển đổi từ PMU Mỹ thuận, trở thành đơn vị chịu trách nhiệm về O&M cho dự án đường cao tốc này. Expressway Management Center (Trung tâm Quản lý đường cao tốc) đơn vị phụ trách hiện trường của Cửu Long CIPM đã thực hiện các công tác O&M tại công trình. Từ đó, các công tác bảo trì đường bộ tại chỗ, công tác cứu hộ tai nạn giao thông đều do các nhà thầu chuyên môn (đơn vị được ủy thác) tiến hành trên cơ sở hợp đồng ủy thác nghiệp vụ.

Từ sau khi đường cao tốc đi vào hoạt động có thu phí, Cửu Long CIPM trở thành đơn vị quản lý vận

<sup>22</sup> VENEWS “Các nhà đầu tư Nhật Bản rút khỏi dự án đường cao tốc ở Việt Nam” 11/12/2013

<sup>23</sup> Nguồn: 「Phap Van-Cau Giè to be upgraded into expressway」 (Pháp Vân-Cầu Giè được nâng cấp thành đường cao tốc) (22/7/2014)

<https://www.vsc.com.vn/Shared/Views/Web/MessagesDetail.aspx?menuid=4&id=149622&catid=1241&tab=&title=&lang=en-us>

<sup>24</sup> Nguồn: The Saigon Times Daily “Thruway cuts HCMC-Tien Giang travel time by half” (Đường thông giảm thời gian đi lại TP.HCM-Tiền Giang bằng một nửa) 4/2/2010

The Saigon Times Daily “Work starts on US\$417-million expressway” (Công việc bắt đầu trên đường cao tốc 417 triệu USD) 17/12/2004

hành, Công ty 715 trực thuộc Cửu Long CIPM tiến hành tổ chức, điều hành hoạt động giao thông, thu phí sử dụng đường bộ. Expressway Management Center là cơ quan xử lý nghiệp vụ tại hiện trường tiếp tục được (Trung tâm Quản lý đường cao tốc) bố trí, công tác cứu hộ như cứu hộ tai nạn giao thông được nhà thầu đã nhận ủy thác trước đây thực hiện theo hợp đồng ủy thác nghiệp vụ như từ trước đến nay. Cảnh sát giao thông đường cao tốc cũng vẫn đóng chốt tại Expressway Management Center (Trung tâm Quản lý đường cao tốc) như trước để thực hiện xử lý tai nạn giao thông.

Mặt khác, công tác quản lý bảo trì, được chuyển giao cho DRVN, nhưng nghiệp vụ thực tế là do RRMU7 trực thuộc DRVN chịu trách nhiệm thực hiện. Về công tác hiện trường, RRMU7 ký kết hợp đồng ủy thác cho Công ty 715, và Expressway Management Center (Trung tâm Quản lý đường cao tốc) vẫn là cơ quan phụ trách nghiệp vụ vận hành quản lý, xử lý công tác hiện trường, tiến hành quản lý bảo trì đường xá, công trình xây dựng, cơ sở vật chất khác.

### (3) Các vấn đề sau khi bắt đầu dự án

Bộ Giao thông vận tải phê duyệt kết quả đấu thầu “Quyền thu phí” trong giai đoạn 1 (5 năm từ 1/1/2014) của đường cao tốc Hồ Chí Minh – Trung Lương, và khoán cho doanh nghiệp trúng thầu là “Công ty TNHH Sản xuất thương mại và dịch vụ YÊN KHÁNH” với mức giá là 2 nghìn tỷ VND..

Doanh nghiệp trúng thầu được phép thu phí tại 4 trạm (Chợ Đệm, Tân An, Bến Lức, Thân Cửu Nghĩa) trên tuyến đường cao tốc này. Khoản tiền hợp đồng mua lại “Quyền thu phí” được chia ra đóng 3 lần và thanh toán trong vòng 6 tháng, nhưng phải nộp trước 40% ngay sau khi hợp đồng có hiệu lực. Bộ Giao thông vận tải chỉ thị Tổng công ty đầu tư phát triển và quản lý dự án hạ tầng giao thông Cửu Long (Cửu Long CIPM) ký kết hợp đồng với công ty Yên Khánh và quản lý hợp đồng.

Ngoài ra, thời gian đầu khi tuyến đường mới thông xe, Công ty cổ phần Phát triển Đường cao tốc BIDV (BEDC) dự định mua lại quyền thu phí trong 25 năm với giá 9,1 nghìn tỷ VND, tuy nhiên vì lý do không xác định được thời điểm huy động được vốn nên công ty này đã rút kế hoạch vào cuối năm 2011. MOT đã báo cáo<sup>25</sup> về việc bán quyền thu phí đến tháng 10/2013.

### 3.6.4 Những dự án khác

#### (1) Dự án cải tạo nâng cấp đoạn An Suông – An Lạc

Dự án cải tạo nâng cấp đoạn An Suông – An Lạc thuộc Quốc lộ 1A, có tổng chi phí dự án 800 tỷ VND. Mức phí giao thông từ 5000 ~ 40.000 VND.<sup>26</sup>

Chủ thể dự án dự án BOT này là Công ty cổ phần BOT An Suông An Lạc được thành lập từ liên danh các công ty quốc doanh của Việt Nam gồm-Construction & Natural Gas Co. thuộc Bộ Xây dựng và Civil Engineering Construction Corp. (Cienco6) và Cienco 8 thuộc Bộ Giao thông vận tải. Dự án được hoàn thành vào giữa tháng 8/2004, đi vào hoạt động vào tháng 12, bắt đầu thu phí giao thông từ tháng 1/2005. Ban đầu dự án được phê duyệt với chi phí là 312 tỷ VND, tuy nhiên chi phí dự án bao gồm phí bồi thường giải phóng mặt bằng lên đến 831 tỷ VND. Chủ dự án không thể bù đắp chi phí đó, nên việc giải phóng mặt bằng bị kéo dài. Chính quyền thành phố Hồ Chí Minh đã lập kế hoạch tiếp nhận dự án

<sup>25</sup> Nguồn: “Lãnh sự quán Nhật Bản tại tp.Hồ Chí Minh Thông tin công nghiệp xây dựng (Xu hướng gần đây)” (27/12/2013) p2

<http://www.mlit.go.jp/common/001024204.pdf>  
Nguồn) Báo Thanh niên điện tử [Tiếng Việt] (26/11/2013)

<sup>26</sup>Nguồn: Saigon Times Weekly “Tolls for An Suong-An Lac road” (Phí đường đường An Suong-An Lạc) 30/10/2004

để nâng tốc độ thực hiện dự án đoạn An Suong - An Lạc. Bộ Giao thông vận tải đang có ý chuyển nhượng các quyền lợi trong dự án để giải quyết các vấn đề tài chính mà chủ dự án đang phải đối mặt.<sup>27</sup>

#### (2) Dự án đường Tân Sơn Nhất-Bình Lợi-Vành đai ngoài

Dự án đường Tân Sơn Nhất-Bình Lợi-Vành đai ngoài là dự án xây dựng đường 12 làn xe với chiều dài 13,6 km, nối sân bay Quốc tế Tân Sơn Nhất với quốc lộ 1 tại địa phận quận Thủ Đức. Đây cũng là dự án BT đầu tiên trong nước hợp tác với công ty Hàn Quốc GS E&C. Chi phí dự án khoảng 495 triệu USD (trong đó chi phí giải phóng mặt bằng và di dời khoảng 281 triệu USD). Được khởi công vào ngày 9/6/2008, đến thời điểm tháng 10/2013 dự án đã thực hiện được 75% , dự định hoàn thành vào năm 2014.<sup>28</sup>

#### (3) Dự án đường cao tốc Dầu Giây - Liên Khương

Dự án đường cao tốc Dầu Giây – Liên Khương dài 200 km nối Đồng Nai với Lâm Đồng, được quy hoạch 4 làn xe với tổng chi phí dự án 30 nghìn tỷ VND, tuy nhiên giai đoạn 1 chỉ xây dựng đường với 2 làn xe và tốc độ giới hạn 80km/h. Tổng công ty Phát triển đô thị TP. Incheon (IUDC) của Hàn Quốc đã ký kết biên bản ghi nhớ MOU về việc thực hiện dự án với tổng chi phí đầu tư khoảng 1 tỷ USD với MOT vào năm 2008, và lên kế hoạch xây dựng và kinh doanh theo hình thức BOT. Vào thời điểm tháng 2/2011 công ty Jinsung Co., Ltd Hàn Quốc xin<sup>29</sup> chính phủ Việt Nam phê duyệt về việc tham gia vào dự án này. Ban đầu, do không tìm được nhà đầu tư, nên Bộ Giao thông vận tải và tỉnh Lâm Đồng buộc phải xem xét lại việc quy hoạch thành đường cao tốc, vì thế đã tiến hành giảm quy mô và phân giai đoạn, đề xuất<sup>30</sup> xây đường 2 làn xe trong giai đoạn 1.

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

Là dự án xây dựng đường cao tốc Trung Lương – Mỹ Thuận có chiều dài 54 km, tổng chi phí dự án trong kế hoạch ban đầu dự kiến là 25 nghìn tỷ VND. Dự án dự kiến bắt đầu xây dựng vào năm 2014. Chủ đầu tư cũng là đơn vị chịu trách nhiệm vận hành dự án đường cao tốc Hồ Chí Minh – Trung Lương, Tổng công ty đầu tư phát triển và quản lý dự án hạ tầng giao thông Cửu Long (Cửu Long CIPM). Cửu Long CIPM đưa ra chủ trương phải phân dự án thành 2 giai đoạn để dễ dàng kêu gọi các nhà đầu tư.

---

<sup>27</sup>Nguồn: Saigon Times Daily “City plans to take over An Suong-An Lac road project” (Thành phố có kế hoạch tiếp nhận dự án đường An Suong-An Lạc) 22/7/2004

<sup>28</sup>Nguồn: Thai News Service “Vietnam Tan Son Nhat - Binh Loi ring road under construction” (Xây dựng đường Tân Sơn Nhất-Bình Lợi-Vành đai ngoài của Việt Nam) 11/6/2008

Vietnam News Summary “US\$340 million road opens for traffic in Vietnam’s southern city” (Tuyến đường 340 triệu USD mở giao thông ở thành phố phía nam của Việt Nam) 1/10/2013

<sup>29</sup>Nguồn: Tài liệu về cuộc họp nghiên cứu công tư về đường Việt Nam lần thứ 6 “Tình hình mới nhất về đường cao tốc Việt Nam” 28/01/2010

Vietnam News Brief Service “Infrastructure: S.Korea Firm Eyes to Build \$1B Expressway in Vietnam” (Cơ sở hạ tầng: S.Korea Firm Eyes xây dựng đường cao tốc 1 nghìn tỷ USD ở Việt Nam) 23/2/2011

Vietnam News Summary “Investment of Dau Giay-Lien Khuong expressway project in Vietnam to be ratified before Sep 15” (Đầu tư dự án đường cao tốc Dầu Giây-Liên Khương ở Việt Nam để được duyệt trước ngày 15/9) 21/8/2014

<sup>30</sup>“Financial Constraints Force Ministry to Revise Expressway Projects” (Những hạn chế về tài chính của Bộ Tài chính trong việc sửa đổi dự án đường cao tốc) 5/6/2014

<http://english.thesaigontimes.vn/34877/Financial-constraints-force-ministry-to-revise-expressway-projects.html>



Bảng 3.17 Khái quát quy hoạch xây dựng theo từng giai đoạn của dự án đường cao tốc Trung Lương-Mỹ Thuận

Giai đoạn 1A	Xây dựng đường cao tốc gồm 2 làn xe và làn dừng xe khẩn cấp theo hình thức BOT Trong kế hoạch thu hồi vốn có 2 phương án, thứ nhất là tiến hành thu phí ở đoạn Hồ Chí Minh-Trung Lương và đoạn Trung Lương-Mỹ Thuận trong 15 năm kể từ năm 2019. Phương án thứ hai là tiến hành thu phí chỉ ở đoạn Trung Lương-Mỹ Thuận trong 20 năm từ năm 2019, nhận sự hỗ trợ của chính quyền tỉnh về quyền thu phí ở đoạn Hồ Chí Minh trong thời gian nhất định.
Giai đoạn 1B	Mở rộng thành 6 làn xe bằng nguồn vốn ODA

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Ban đầu Ngân hàng Đầu tư và Phát triển Việt Nam (BIDV) quyết định sẽ đầu tư vào dự án này, tuy nhiên 2 năm sau đã hoàn trả quyền thực hiện dự án cho Bộ Giao thông vận tải do khó huy động vốn. Sau đó, Cửu Long CIPM đã được chọn<sup>31</sup> để thay thế.

#### (5) Dự án đường cao tốc La Sơn-Túy Loan

Là dự án xây dựng đoạn La Sơn-Túy Loan ở khu vực miền Trung Việt Nam dài 81,7 km thành đường cao tốc 4 làn xe theo hình thức BT. Chi phí dự án khoảng 20 nghìn tỷ VND, dự kiến bắt đầu hoạt động vào năm 2017.

Đây là đoạn nằm trên tuyến đường Hồ Chí Minh, lưu lượng giao thông ít, tuy nhiên liên doanh nhà đầu tư gồm 7 doanh nghiệp Việt Nam và Hàn Quốc đại diện là Shinhan E&C đang xin phép đầu tư dự án này. Hơn nữa, dự định 17 ngân hàng Nhật Bản sẽ đồng tài trợ khoản vay liên ngân hàng khoảng 5 trăm triệu USD, 14 ngân hàng địa phương như ngân hàng Yokohama, ngân hàng Chiba, v.v... sẽ tài trợ khoảng 3 trăm triệu USD. Đây là dự án cơ sở hạ tầng nước ngoài có quy mô lớn nhất từ trước đến nay mà các ngân hàng địa phương của Nhật Bản đồng tài trợ.

Ngoài ra, Công ty Bảo hiểm đầu tư và xuất khẩu Nhật Bản (NEXI) đã quyết định nhận bảo hiểm tài chính đối với khoản tín dụng của các tổ chức tài chính Nhật Bản bao gồm các ngân hàng khu vực nêu trên<sup>32</sup> đồng tài trợ cho Việt Nam.

#### (6) Cảng hàng không quốc tế Long Thành

Giai đoạn 1a với kế hoạch tiến hành xây dựng 1 đường băng và nhà ga hành khách có sức chứa 17 triệu khách mỗi năm trên mặt bằng 2.565 ha. Giai đoạn 1b với kế hoạch xây thêm (đến năm 2020) một đường băng trên mặt bằng còn lại. Dự định trong giai đoạn 2 (đến năm 2030) sẽ nâng số khách một năm lên 50 triệu người, trong giai đoạn 3 (từ năm 2030 trở đi) sẽ nâng số khách lên 100 triệu người. Chi phí dự án khoảng 7,8 tỷ USD cho giai đoạn 1, cảng hàng không dự định mở cửa hoạt động vào năm 2023.

<sup>31</sup>Nguồn: Vietnam News Summary “Trung Luong-My Thuan expressway to get off ground in Vietnam this year” (Đường cao tốc Trung Lương-Mỹ Thuận ra mắt tại Việt Nam trong năm nay) 6/8/2014

<sup>32</sup>Nguồn: New Vietnam Corporate Company Business Registration Incorporation Setup Formation in HCM City “Bidding session for La Son-Tuy Loan highway project” (Đấu thầu dự án đường cao tốc đoạn La Sơn-Túy Loan) (Không rõ thời gian) NEXI “NEXI bảo hiểm tài chính đối với vốn đồng tài trợ dành cho Việt Nam của 14 ngân hàng khu vực đầu tiên” 29/9/2014 Vietnam News Brief Service “Infrastructure: Vietnam Firm to Build \$547M Expressway in Central Region Next Week” (Cơ sở hạ tầng: Công ty Việt Nam xây dựng đường cao tốc 547 triệu USD ở khu vực miền Trung vào tuần tới) 18/12/2013 Vietnam News Summary [Vietnam’s La Son- Tuy Loan highway not selected BT investor] (Đường cao tốc La Sơn-Túy Loan của Việt Nam không được chọn nhà đầu tư BT) 30/5/2012 Tin tức Việt Nam The Watch “Việt Nam –Hàn Quốc tích cực trong dự án đường cao tốc” (Không rõ thời gian)

Tỷ lệ hoàn vốn nội bộ kinh tế của dự án này là 22,1%, được cho là khá cao so với mức trung bình các dự án đầu tư công ở Việt Nam (10 ~12%), nhà ga hành khách và các công trình cơ bản khác đang được xem xét áp dụng hình thức PPP huy động vốn tư nhân và nguồn vốn ODA từ Nhật Bản.

Tuy nhiên, có nhiều ý kiến cho rằng nên tăng cường công suất xử lý của sân bay Tân Sơn Nhất hiện có, và nếu phân chia sân bay Long Thành là đường bay quốc tế, sân bay Tân Sơn Nhất là đường bay nội địa thì sẽ rất bất tiện, v.v... việc không đạt được thỏa thuận trong việc phân chia vai trò với sân bay Tân Sơn Nhất Long Thành là một trong những nguyên nhân gây chậm trễ xây dựng Cảng hàng không quốc tế Long Thành.<sup>33</sup>

---

<sup>33</sup>Nguồn: Foreign Press Center “Kế hoạch đầu tư sân bay Long Thành, tổng chi phí đầu tư 7,8 tỷ USD) (Không rõ thời gian” Viet Nam News” Ministry backs new airport plan” (Bộ ủng hộ kế hoạch sân bay mới )19/8/2013  
Vietnam News Brief Service “Vietnam Transport Ministry Wants Early Construction of Mega Airport” (Bộ Giao thông vận tải Việt Nam muốn sớm xây dựng sân bay Mega) 27/9/2014  
VietnamNet English “Vietnam wasting time on discussing viability of Long Thanh Airport: experts” (Các chuyên gia cho rằng: Việt Nam lãng phí thời gian thảo luận khả năng tồn tại của sân bay Long Thành) 9/2014  
JICA “Nghiên cứu chuẩn bị hợp tác trong dự án xây dựng sân bay quốc tế Long Thành” (Không rõ thời gian)  
AGS “Kế hoạch đầu tư xây dựng sân bay quốc tế Long Thành: Thảo luận quốc hội” 26/9/2014  
Tin tức Việt Nam The Watch “Thực hiện 5 dự án giao thông lớn như đường cao tốc, sân bay Long Thành, v.v... theo hình thức PPP” 16/8/2013