

7.6 Xác định phạm vi và đề cương nhiệm vụ của đánh giá tác động môi trường và xã hội.

7.6.1 Kết quả xác định phạm vi

Bảng 7.13 thể hiện phạm vi dự án, cũng như kết quả xem xét lại một số nội dung cần thiết phải lưu ý tới vấn đề ảnh hưởng của dự án tới môi trường và xã hội. Phương pháp khảo sát, nội dung khảo sát, những hạng mục được đánh giá cần phải tiến hành khảo sát tác động tới môi trường được thể hiện ở Bảng 7.14.

Bảng 7.14 Kết quả xác định phạm vi dự án (cầu Bạch Đằng)

Phân loại	Mục ảnh hưởng	Đánh giá		Lý do đánh giá
		Trước dự án Sau dự án	Khi dùng chung	
Giải pháp chống ô nhiễm	Ô nhiễm không khí	B-	B-	Đang thi công: quan ngại sẽ gây ảnh hưởng xấu tới chất lượng không khí do gia tăng lượng khí thải từ các xe công trường, máy móc xây dựng trong quá trình vận hành dự án. Khi đưa vào sử dụng: quan ngại sẽ gây ảnh hưởng xấu tới chất lượng không khí do khí thải từ các xe sử dụng tuyến đường chính.
	Gây bẩn nguồn nước	A-	B-	Đang thi công: quan ngại ảnh hưởng xấu tới chất lượng nước sông do phát sinh nguồn nước đục, gây ra bởi các công trình tạm, xây dựng cầu, các công trình đào đắp đất. Khi đưa vào sử dụng: quan ngại ảnh hưởng xấu tới chất lượng nước do nước thải thải ra từ công trình đường đã hoàn thành. Ngoài ra, không thể phủ nhận ảnh hưởng tới chất lượng nước sông do có sự thay đổi môi trường trầm tích sau khi thiết lập trụ cầu, tuy nhiên không đánh giá được chi tiết mức độ ảnh hưởng này
	Chất thải	B-	C	Đang thi công: quan ngại những ảnh hưởng tới môi trường xung quanh do chất thải phát sinh trong quá trình thi công (bao gồm cả đất thải xây dựng) Khi đưa vào sử dụng: cần phải xử lý chất thải dạng lỏng nhỏ giọt chất béo và các loại dầu từ các xe qua lại, chất thải phát sinh ở các điểm thu phí... gây ảnh hưởng đến môi trường xung quanh các trạm tập kết chất thải.
	Ô nhiễm đất	B-	D	Đang thi công: quan ngại sẽ bị ô nhiễm đất khi phát sinh nước thải có chứa dầu và chất béo từ các máy xây dựng trong khu vực tập kết máy móc. Mặt khác, khi làm móng (đóng cọc) sẽ phải sử dụng nước bùn và xi măng nên còn thêm nỗi lo đất bị ô nhiễm Crom 6 do kim loại nặng và xi măng tích tụ tự nhiên trong lòng đất. Khi đưa vào sử dụng: không lo ngại tình trạng ô nhiễm đất phát sinh mới sau khi cầu đã hoàn thành, cũng như từ việc lấp đất.
	Tiếng ồn/ chấn động	A-	B-	Đang thi công: quan ngại sự tăng cường tiếng ồn và chấn động, do sự vận hành của các xe công trường và máy móc xây dựng. Khi đưa vào sử dụng: có khả năng tiếng ồn và chấn động từ các xe đang dùng tuyến chính sẽ tăng lên.
	Lún đất nền	B-	B-	Có thể dự đoán được sự sụt lún do việc lấp đất trên nền đất mềm (cả trong giai đoạn thi công và giai đoạn dùng chung)
	Mùi hôi	D	D	Không có thao tác nào gây ra mùi hôi.
	Lớp trầm tích đáy	B-	B-	Đang thi công: quan ngại sự ảnh hưởng tới lớp đất nền khi tiến hành làm móng, đóng cọc, xây cầu tạm. Khi đưa vào sử dụng: Khi đã thiết lập xong trụ cầu thì dự định sẽ ít nhiều gây sỏi trên, ảnh hưởng tới lớp trầm tích quanh khu vực cầu nhưng chưa đo được chi tiết tầm ảnh hưởng này.
Môi trường thiên nhiên	Khu bảo tồn	C	C	Xung quanh khu vực dự án không tồn tại công viên quốc gia, khu bảo tồn... Công viên quốc gia Cát Bà (Đảo Cát Bà) cách đó khoảng 10km theo hướng Đông Nam và Đông Đông Nam. có thể đánh giá rằng công trình thi công không gây ảnh hưởng gì tới đảo Cát Bà.
	Hệ sinh thái	A-	B-	Giai đoạn thi công: có khả năng ảnh hưởng tới hệ sinh thái (bao gồm rừng ngập mặn) quanh khu vực sông Bạch Đằng và đầm nhà Mạc: Giai đoạn đưa vào sử dụng: đường mới xây sẽ gây ra thay đổi môi trường, có khả năng ảnh hưởng không ít tới hệ sinh thái xung quanh.
	Thủy văn	A-	B-	Giai đoạn thi công: đất cát phát sinh trong quá trình xây dựng cơ bản có thể ảnh hưởng tới thủy văn. Giai đoạn đưa vào sử dụng: Trụ cầu sẽ có ảnh hưởng tới thủy văn nhưng chưa xác định mức độ ảnh hưởng cụ thể.

Phân loại	Mức ảnh hưởng	Đánh giá		Lý do đánh giá
		Trước dự án Sau dự án	Khi dùng chung	
	Địa hình, địa chất	B-	B-	Giai đoạn thi công : một phần không gian dự án sẽ được lấp đất nên địa hình sẽ có sự thay đổi, tuy nhiên không gây thay đổi hiện trạng đất nền trên quy mô lớn. Giai đoạn đưa vào sử dụng : không có sự thay đổi về địa hình do các công trình nâng cấp bờ đê bảo hộ... Có sự thay đổi về địa hình so với trước khi thi công do có phần đất san lấp, nhưng không có sự thay đổi lớn so với địa hình gốc.
Môi trường xã hội	Di dân, thu hồi đất	A-	D-	Trước thi công : cần hoàn thành thủ tục di dân và thu hồi đất. Giai đoạn đưa vào sử dụng : không phát sinh việc di dân, thu hồi đất.
	Tầng lớp nghèo	B-	B-	Giai đoạn thi công : dự đoán có thay đổi đối với môi trường sống của tầng lớp dân nghèo sống quanh tuyến đường chính. Giai đoạn đưa vào sử dụng : Nếu cho phép những hộ ngư dân nhỏ và đối tượng chiếm hữu bất hợp pháp nhập cư vào thì có thể gây ảnh hưởng tiêu cực.
	Dân tộc thiểu số, dân bản địa	D	D	Không có dân tộc thiểu số, người dân bản địa sống trong và xung quanh khu vực dự án
	Tình hình kinh tế: việc làm, sinh kế...	B+/-	B+/-	Giai đoạn thi công : có thể tuyển dụng người dân địa phương trong các công việc lao động giản đơn trong giai đoạn thi công. Tuy nhiên cũng có ảnh hưởng tiêu cực do dự án gây ảnh hưởng đến các hộ nuôi trồng thủy sản. Giai đoạn đưa vào sử dụng : ảnh hưởng tích cực tới kinh tế trong vùng do việc đi lại tới Hạ Long à Hải Phòng trở nên thuận tiện hơn, tuy nhiên việc thi công cầu gây ảnh hưởng tiêu cực đến các hộ nuôi trồng do bị thu hồi ao nuôi.
	Sử dụng đất và tài nguyên trong khu vực	C	B+/-	Giai đoạn thi công : có thể ảnh hưởng đến việc đi lại trong khu vực do có những khu vực dự án bị cấm ra vào trong khi thi công (khu vực thành phố Hải Phòng) Giai đoạn đưa vào sử dụng: việc lưu thông tuyến đường chính sẽ góp phần cải thiện mạng lưới lưu thông, góp phần tăng cường sử dụng đất và các tài nguyên khác trong khu vực đầm nhà Mạc. Tuy nhiên việc xây dựng cầu sẽ khiến một số khu đất bị chia cắt, có khả năng làm giảm hiệu suất sử dụng đất.
	Sử dụng nước	B-	C-	Giai đoạn thi công : dọc theo tuyến đường quy hoạch dự án, nước sông được dùng trong tưới tiêu cũng như lấy nước vào các ao nuôi thủy sản. Vì vậy, nếu phát sinh nguồn nước ô nhiễm do dự án thì sẽ ảnh hưởng đến sản xuất trong vùng. Giai đoạn đưa vào sử dụng : khả năng ảnh hưởng thấp nhưng nếu dự án xây cầu làm phát sinh ô nhiễm nguồn nước ngầm thì sẽ ảnh hưởng đến cuộc sống người dân.
	Cơ sở hạ tầng và dịch vụ xã hội sẵn có	B-	C	Trước thi công : tồn tại ảnh hưởng đối với việc đi dòi các cơ sở hạ tầng hiện có (ví dụ như đường dây cao áp tại Hải Phòng...) Giai đoạn đưa vào sử dụng: góp phần thúc đẩy lưu thông hàng hóa trong khu vực. Liên quan đến ảnh hưởng đến nghề vận tải bằng tàu trong khu vực lân cận, cần tiến hành điều tra và đánh giá thêm.
	ảnh hưởng tới các nguồn vốn xã hội, các tổ chức xã hội	D	D	Dự án lần này hầu như không ảnh hưởng gì tới các nguồn vốn xã hội, các tổ chức xã hội có tiếng nói quyết định trong vùng.
	Sự phân bố không đồng đều về lợi ích	C	C	Dự định sẽ xây nút giao tại điểm bắt đầu cầu Bạch Đằng, như vậy khu vực đầm nhà Mạc sẽ dễ tiếp cận hơn với đường cao tốc, như vậy khó xuất hiện xung đột về quyền lợi và lợi ích. Tuy nhiên trong khi điều tra thực địa cần phỏng vấn cơ quan thực hiện dự án để xác nhận tình hình và đánh giá ảnh hưởng.
	Sự xung đột về lợi ích trong vùng	D	B+/-	Giai đoạn thi công : không khác hiện nay, không phát sinh sự xung đột về lợi ích trong khu vực Giai đoạn đưa vào sử dụng: có khả năng ảnh hưởng (tốt và xấu) tới ngành nuôi thủy sản, chế tạo, buôn bán nhỏ, dịch vụ... phát triển dọc theo tuyến đường.
	Di sản văn hóa	D	D	Không tồn tại di sản văn hóa nào trong khu vực dự án.
	Cảnh quan	B-	B-	có gây ảnh hưởng đến cảnh quan trong khu vực thi công, do việc dùng các máy móc xây dựng, sử dụng cần trục chuyên chở đất cát, vật liệu xây dựng...
	Giới	C	C	Dự án này không liên quan đến vấn đề về giới. Nhưng trong quá trình điều tra thực địa cần phỏng vấn cơ quan thực thi để xác nhận mức độ ảnh hưởng.
Quyền lợi của trẻ em	C	C	Dự án này không liên quan đến vấn đề về quyền lợi của trẻ em. Nhưng trong quá trình điều tra thực địa cần phỏng vấn cơ quan thực thi để xác nhận mức độ ảnh hưởng.	
Tình trạng nhiễm	B-	D	Giai đoạn thi công : có khả năng gia tăng bệnh truyền nhiễm do có sự ra vào của	

Phân loại	Mục ảnh hưởng	Đánh giá		Lý do đánh giá
		Trước dự án Sau dự án	Khi dùng chung	
	HIV/AIDS...			công nhân thi công. Giai đoạn đưa vào sử dụng : không phát sinh khả năng truyền nhiễm bệnh.
	Môi trường lao động (bao gồm cả an toàn lao động)	B-	C	Giai đoạn thi công : phát sinh thao tác quanh khu vực sống và đầm lầy, cần có các giải pháp an toàn trong khu vực hiện trường thi công. Giai đoạn đưa vào sử dụng : cần tiến hành các biện pháp an toàn khi tiến hành kiểm tra, bảo dưỡng cầu.
khác	Tai nạn	B-	B-	Giai đoạn thi công : chú ý phòng tránh tai nạn trong quá trình thi công. Giai đoạn đưa vào sử dụng : có khả năng tai nạn cao do các xe chạy nhanh trên đường cao tốc.
	ảnh hưởng tới biên giới VN, biến đổi khí hậu...	D	D	Dự án này không gây ảnh hưởng tới biên giới Việt Nam cũng như vấn đề biến đổi khí hậu.

A+/-: Significant positive/negative impact is expected.

B+/-: Positive/negative impact is expected to some extent.

C+/-: Extent of positive/negative impact is unknown. (A further examination is needed, and the impact could be clarified as the study progresses)

D: No impact is expected

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

7.6.2 Đề cương nhiệm vụ trong khảo sát đánh giá tác động môi trường và xã hội.

(1) Phạm vi khảo sát

Phạm vi đối tượng của khảo sát này là trong vòng 5km, tính từ điểm xuất phát trong khu vực thị xã Quảng Yên (tỉnh Quảng Ninh) tới khu vực Hải An, Đông Hải 2, thành phố Hải Phòng.

(2) Các hạng mục khảo sát và phương pháp điều tra

Các hạng mục ảnh hưởng đã được khoanh vùng lại thông qua công tác xác định phạm vi khảo sát. Bảng 7.15 thể hiện các hạng mục khảo sát và phương pháp khảo sát cụ thể.

1) Thu thập thông tin sẵn có và xác nhận thực địa

Song song với việc xem lại bản EIA năm 2011 về việc quy hoạch nâng cấp đường nối Hạ Long- Hải Phòng (25km), chúng tôi tiến hành phân tích các phần thông tin còn thiếu so với những nội dung được ghi trong Tài liệu hướng dẫn xem xét những ảnh hưởng tới môi trường và xã hội”, sau đó tiến hành thu thập những thông tin tại thực địa liên quan đến môi trường tự nhiên và môi trường xã hội.

Lần này, chúng tôi tiến hành điều tra những mục ghi trong bảng (dựa trên kết quả khoanh vùng phạm vi điều tra). Liên quan đến những dữ liệu cơ bản (baseline data) như không khí, chất lượng nước, tiếng ồn, chấn động... thì đã có dữ liệu có sẵn liên quan đến tuyến dọc theo cầu Bạch Đằng (theo tài liệu EIA năm 2011 của phía Việt Nam). Chúng tôi tham khảo dữ liệu này, đồng thời xác nhận tại thực địa tại những điểm có thay đổi về các yếu tố môi trường ở các điểm quan trắc lân cận vào thời gian sau năm 2011. Đối với những địa điểm còn thiếu dữ liệu hoặc thấy rằng sự thay đổi các yếu tố môi trường rõ rệt thì chúng tôi sẽ lấy dữ liệu mới trong nghiên cứu lần này.

Bảng 7.15 Đề cương nhiệm vụ khảo sát

Các mục liên quan đến môi trường	Các mục khảo sát	Phương pháp khảo sát
Xem xét các giải pháp thay thế	<ol style="list-style-type: none"> Xem xét, so sánh giữa các quan điểm thay thế về mặt môi trường (thủy văn, hệ sinh thái...), xã hội (di dân, thu hồi đất, những cái được, cái mất...) xem xét, so sánh về vị trí dự án, hướng tuyến, quy mô (chi phí...) So sánh dựa vào phạm vi dự án, tình trạng sinh trưởng của rừng ngập mặn trong khu vực lân cận. 	<ol style="list-style-type: none"> đối với mỗi giải pháp thay thế, thực hiện điều tra thực địa (phỏng vấn trực tiếp đại diện chính quyền địa phương), thu thập và tổng hợp thông tin về môi trường và XH. so sánh tính khả thi của các tuyến dựa trên vị trí dự án và tuyến tính, so sánh chi phí dựa trên quy mô dự án. xác nhận tình trạng sinh trưởng của rừng ngập mặn dựa vào ảnh vệ tinh, công tác điều tra thực địa.
Ô nhiễm không khí	<ol style="list-style-type: none"> Xác nhận dữ liệu có sẵn theo tuyến đường đã quy hoạch Lập dữ liệu mới tại những địa điểm chưa có dữ liệu Xác nhận xem có hay không những cơ sở hạ tầng mới sau năm 2011 xả thải gây ô nhiễm không khí. Đánh giá ảnh hưởng khi sử dụng chung 	<ol style="list-style-type: none"> xác nhận tài liệu EIA của phía Việt Nam chọn điểm quan trắc và lấy dữ liệu điều tra thực địa, phỏng vấn dự đoán lượng giao thông tại thời điểm dùng chung, tính toán lượng chất thải gây ô nhiễm không khí tại thời điểm đó và tiến hành đánh giá ảnh hưởng.
Làm bản nguồn nước	<ol style="list-style-type: none"> Xác nhận dữ liệu có sẵn theo tuyến đường đã quy hoạch Lập dữ liệu mới tại những địa điểm chưa có dữ liệu nắm bắt tình hình sử dụng nước sông đánh giá ảnh hưởng của nước thải, nước bẩn thải ra từ khu vực thi công từ nhà ở của công nhân trong thời gian thi công. đánh giá mức độ ô nhiễm nguồn nước tại khu vực hạ lưu xảy ra trong quá trình lấp đất, khoan, đóng cọc phục vụ cho xây dựng cầu. 	<ol style="list-style-type: none"> xác nhận tài liệu EIA của phía Việt Nam chọn điểm quan trắc và lấy dữ liệu điều tra thực địa, phỏng vấn dự đoán vị trí nguồn ô nhiễm, lưu lượng, lượng thải dựa trên chính sách trong kế hoạch thi công đưa ra đánh giá tổng hợp dựa trên việc xác nhận kế hoạch thi công, kế hoạch công việc, kết quả điều tra hệ sinh thái quanh vùng.
Chất thải	<ol style="list-style-type: none"> chọn địa điểm thích hợp làm nơi đổ đất thải xây dựng. đánh giá tình trạng phá hoại môi trường dọc tuyến đường do người đi đường xả rác bừa bãi hoạch định chính sách xử lý đối với tổng lượng chất thải điều tra và tổng hợp về những pháp lệnh liên quan đến chất thải và hệ thống xử lý chất thải của Việt Nam, nắm bắt tình trạng xử lý chất thải trong lưu vực. 	<ol style="list-style-type: none"> phỏng vấn các cơ quan hữu quan, điều tra thực địa phỏng vấn các cơ quan hữu quan, điều tra thực địa phỏng vấn các cơ quan hữu quan, điều tra thực địa Phỏng vấn các tổ chức địa phương về điều tra thực tế, nội dung gồm các pháp lệnh liên quan đến chất thải, các phương pháp xử lý chất thải.

Các mục liên quan đến môi trường	Các mục khảo sát	Phương pháp khảo sát
Ô nhiễm đất	<ol style="list-style-type: none"> rò rỉ dầu mỡ từ các máy móc xây dựng trong quá trình thi công có sử dụng các hóa chất độc hại ảnh hưởng xấu tới môi trường hay không. 	<ol style="list-style-type: none"> xác nhận nội dung, vị trí, phương pháp thi công, vị trí, phạm vi, chủng loại, vị trí vận hành và bảo quản các loại máy móc xây dựng, xác nhận dựa vào kế hoạch thi công
Tiếng ồn, chấn động	<ol style="list-style-type: none"> Xác nhận dữ liệu có sẵn theo tuyến đường đã quy hoạch lập dữ liệu mới tại những điểm chưa có dữ liệu cự ly từ nơi phát sinh tới khu dân cư, cơ sở hạ tầng. đánh giá ảnh hưởng trong giai đoạn thi công cũng như khi dung chung 	<ol style="list-style-type: none"> xác nhận tài liệu EIA của Việt Nam chọn điểm quan trắc và lấy dữ liệu điều tra thực địa xác nhận nội dung, vị trí, phương pháp thi công, vị trí, phạm vi, chủng loại, vị trí vận hành và bảo quản các loại máy móc xây dựng,
Lún đất nền	<ol style="list-style-type: none"> xác nhận xem hiện tại đất nền có hiện tượng sụt lún hay không chọn địa điểm đo độ sụt lún áp lực trong khu vực tiến hành lấp đất 	<ol style="list-style-type: none"> quan trắc thực địa Chọn các vị trí thích hợp sau khi xác nhận thực địa
Chất lượng lớp đất đáy	<ol style="list-style-type: none"> nắm bắt hiện trạng lớp đất đáy trước khi thi công đánh giá những ảnh hưởng tới lớp đất đáy do việc thi công gây ra 	<ol style="list-style-type: none"> lấy mẫu và phân tích lớp đất đáy trước khi thi công mục đích chính của việc điều tra lớp đất đáy là xác nhận xem trong đó có hóa chất độc hại gây ô nhiễm nguồn nước hay không. Ngoài ra, cần có giải pháp thích hợp với những hóa chất sử dụng trong quá trình khoan và đóng cọc cầu. Thêm vào đó, cần so sánh giữa kết quả dữ liệu cơ bản (baseline data) liên quan đến khu vực đầm nhà Mạc và cầu Bạch Đằng với những dữ liệu thực tế có được trong quá trình thi công.
Khu bảo tồn	<ol style="list-style-type: none"> đánh giá ảnh hưởng trong trường hợp đất cát từ hiện trường xây dựng chảy sang đảo (công viên quốc gia) Cát Bà 	<ol style="list-style-type: none"> đánh giá tác động dựa vào những dữ liệu về dòng thủy triều.
Hệ sinh thái	<p>Xác nhận xem có tồn tại động thực vật quý hiếm trong khu vực quy hoạch của dự án hay không.</p> <p>Xác nhận tình trạng sinh trưởng của rừng ngập mặn</p> <p>Đánh giá ảnh hưởng tới hệ sinh thái (rừng ngập mặn, các loài cá, chim, động, thực vật...) của khu vực thượng lưu và hạ lưu sông trong quá trình khoan, đóng cọc... phục vụ xây dựng cầu, cũng như sau khi chặt phá rừng ngập mặn.</p> <p>Đánh giá những ảnh hưởng trước mắt sau khi chặt phá rừng ngập mặn (lục địa hóa, ảnh hưởng tới các động vật vốn sinh tồn trong rừng ngập mặn, tình trạng vớt rác bừa bãi...)</p>	<ol style="list-style-type: none"> điều tra thực địa, phỏng vấn các cơ quan hữu quan điều tra thực địa tiến hành đánh giá dựa trên kết quả điều tra hệ sinh thái, kết quả điều tra sinh thái rừng ngập mặn, lượng đất đá dự đoán thải ra từ quá trình thi công. Phỏng vấn trung tâm Nông nghiệp tỉnh Quảng Ninh, các tổ chức địa phương
Thủy văn	<ol style="list-style-type: none"> nắm bắt tình trạng nước mặt và nước đáy giai đoạn tiền thi công và giai đoạn thi công. đánh giá mức độ ảnh hưởng của quá trình thi công tới thủy văn. 	<ol style="list-style-type: none"> đánh giá ảnh hưởng của dự án tới thủy văn thông qua việc lấy mẫu và phân tích lớp nước mặt cũng như nước đáy giai đoạn tiền thi công và giai đoạn thi công. phỏng vấn tỉnh Quảng Ninh về những dự án tương tự đã thực hiện, ví dụ như cầu Bãi Cháy.
Địa hình, địa chất	<ol style="list-style-type: none"> xác nhận hiện trạng những khu vực phát sinh đất thải xây dựng xác nhận hiện trạng và chọn các điểm có thể thu gom đất 	<ol style="list-style-type: none"> điều tra thực địa phỏng vấn các cơ quan hữu quan, điều tra thực địa
Di dân, Thu hồi đất	<ol style="list-style-type: none"> xác nhận quy mô của việc di dân, thu hồi đất lập kế hoạch di dân (bản tóm tắt) 	<ol style="list-style-type: none"> xác nhận với tỉnh Quảng Ninh và Tp Hải Phòng xác nhận thực địa, dựa trên phạm vi thi công lập kế hoạch di dân dựa trên Luật đất đai của VN, "Văn bản hướng dẫn xem xét tác động đối với môi trường và xã hội của JICA", "Operational Policy 4.12" của Ngân hàng thế giới.
Tầng lớp hộ nghèo	<ol style="list-style-type: none"> Đánh giá ảnh hưởng của dự án xây cầu Bạch Đằng đối với các hộ ngư dân đánh bắt với quy mô cực nhỏ, các hộ sống dựa vào rừng ngập mặn. 	<ol style="list-style-type: none"> phỏng vấn các tổ chức xã hội, các hộ ngư dân...
Tình hình kinh tế trong vùng; việc làm, sinh kế...	<ol style="list-style-type: none"> đánh giá ảnh hưởng tiêu cực của cầu Bạch Đằng tới các hộ, doanh nghiệp nuôi trồng thủy sản 	<ol style="list-style-type: none"> phỏng vấn các hộ ngư dân ở các khu vực liên quan
Sử dụng đất và các tài nguyên trong vùng	<ol style="list-style-type: none"> đánh giá những thay đổi trong hiệu suất sử dụng đất thông qua việc xây cầu (bao gồm cả thời gian thi công 2 năm) 	<ol style="list-style-type: none"> điều tra thực địa, phỏng vấn các cơ quan hữu quan
Sử dụng nước	<ol style="list-style-type: none"> điều tra tình hình sử dụng nước sông của sông Bạch Đằng. Điều tra tình hình sử dụng nước trong khu vực đầm nhà Mạc đánh giá ảnh hưởng của công trình xây cầu tới việc sử dụng nước 	<ol style="list-style-type: none"> phỏng vấn doanh nghiệp và người dân trên địa bàn phỏng vấn, điều tra thực địa đánh giá đất nền dựa trên những dữ liệu điều tra đã có và phỏng vấn người dân địa phương

Các mục liên quan đến môi trường	Các mục khảo sát	Phương pháp khảo sát
Cơ sở hạ tầng và các dịch vụ XH sẵn có	<ol style="list-style-type: none"> Xác nhận các khu dân cư, trường học, các trạm y tế trong vùng. . . các doanh nghiệp vận tải biển sẵn có 	<ol style="list-style-type: none"> điều tra thực địa, phỏng vấn các cơ quan hữu quan điều tra thực địa
Tính tiện lợi và bất tiện	<ol style="list-style-type: none"> tính không đồng đều trong khả năng tiếp cận đến đường cao tốc từ các điểm khác nhau 	<ol style="list-style-type: none"> điều tra thực địa, phỏng vấn
Những đối lập được, mất trong vùng	<ol style="list-style-type: none"> đưa ra danh sách những thứ được và mất trên quan điểm lưu thông hàng hóa (đặc biệt là lưu thông, buôn bán những mặt hàng thuộc công nghiệp nặng), môi trường sống của người dân dọc theo tuyến đường trong quá trình thi công cũng như giai đoạn sử dụng chung 	<ol style="list-style-type: none"> phỏng vấn doanh nghiệp và người dân trên địa bàn phỏng vấn các tổ chức địa phương
Cảnh quan	<ol style="list-style-type: none"> dựa vào kế hoạch thi công, đưa ra giả định về những ảnh hưởng của dự án tới cảnh quan xung quanh trong giai đoạn thi công (các yếu tố gây trở ngại đến cảnh quan, thời gian, vị trí...) giả định những ảnh hưởng đối với cảnh quan xung quanh sau khi đã hoàn thành những công trình của dự án (xây cầu, lấp đất...) 	<ol style="list-style-type: none"> nắm bắt điều kiện về địa thế dựa trên điều tra thực địa lập bản đồ minh họa để có thể hình dung hiện trạng hiện trường trong giai đoạn thi công cũng như giai đoạn dùng chung
Giới	<ol style="list-style-type: none"> giả định về vấn đề giới ảnh hưởng do việc xây cầu (bao gồm cả vấn đề việc làm cho người dân trong thời gian cầu được xây dựng) 	<ol style="list-style-type: none"> phỏng vấn người dân địa phương và cơ quan hữu quan
Quyền lợi của trẻ em	<ol style="list-style-type: none"> giả định về ảnh hưởng tới quyền lợi của trẻ em sau khi thực hiện dự án (cả mặt tích cực và tiêu cực) 	<ol style="list-style-type: none"> phỏng vấn người dân địa phương và cơ quan hữu quan
Tình trạng nhiễm HIV/AIDS	<ol style="list-style-type: none"> tỷ lệ người nhiễm HIV/AIDS trong khu vực lân cận những cơ quan, tổ chức có hoạt động phòng chống nhiễm bệnh 	<ol style="list-style-type: none"> phỏng vấn cơ quan hữu quan phỏng vấn cơ quan hữu quan
Môi trường lao động (bao gồm vấn đề an toàn lao động)	<ol style="list-style-type: none"> đưa trên kế hoạch thi công, đưa ra danh mục công việc có nguy cơ hỏa hoạn. đưa ra danh mục các công việc nguy hiểm sau khi đã cân nhắc các công đoạn thao tác, điều kiện thời tiết, khí hậu. . . 	<ol style="list-style-type: none"> phỏng vấn các tổ chức, cá nhân hữu quan trong các dự án tương tự tại VN (ví dụ như những người liên quan trong dự án cao tốc Hà Nội- Hải Phòng). phỏng vấn các cơ quan hữu quan tại Việt Nam thu thập và phân tích những thông tin liên quan đến an toàn lao động trong các dự án tương tự
Tai nạn	<ol style="list-style-type: none"> giải pháp phòng tránh tai nạn trong thi công giải pháp phòng tránh tai nạn giao thông trên đường cao tốc (sau khi đã đưa vào khai thác) 	<ol style="list-style-type: none"> phân tích nguy cơ dựa trên những giả định về nội dung, phương pháp, vị trí thi công... điều tra những dự án tương tự tại VN (ví dụ như quy tắc vận hành đường cao tốc)

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

7.6.3 Kết quả khảo sát đánh giá tác động tới môi trường và xã hội

Bảng 7.16 dưới đây thể hiện thể hiện những kết quả khảo sát có được liên quan đến việc đánh giá tác động tới môi trường và xã hội, thực hiện dựa trên những phương pháp khảo sát ghi trong Bảng 7.15. Tuy nhiên, liên quan tới 4 chỉ tiêu là “ô nhiễm không khí”, “*ô nhiễm nguồn nước”, “*ô nhiễm đất*”, “tiếng ồn/ chấn động” thì chúng tôi đã lấy dữ liệu cơ bản của khu vực cầu Bạch Đằng, khu vực không gian không thể tách rời trong dự án (20km đường Hạ Long- Hải Phòng). Những dữ liệu liên quan đến 4 chỉ tiêu này trong bảng dưới đây thể hiện kết quả đánh giá các dữ liệu cơ bản đã lấy được. Ngoài ra, chúng tôi chưa tiến hành đánh giá, dự đoán trong tương lai một cách chi tiết cho từng nội dung. Hình 7.6 thể hiện vị trí khảo sát những thông tin cơ bản.

Bảng 7.16 kết quả khảo sát đánh giá tác động đối với môi trường và xã hội

Xem xét các giải pháp thay thế	Ghi chi tiết ở 7.4																																																								
Ô nhiễm không khí	Dưới đây là kết quả có được từ những dữ liệu cơ bản có được trong thời gian tiến hành điều tra này: 【TSP : giá trị trung bình quan sát được của các hạt vật chất lơ lửng trong 24h】 <table border="1"> <thead> <tr> <th>điểm quan trắc</th> <th>địa điểm quan trắc</th> <th>giá trị quan trắc</th> <th>dung sai</th> <th>đơn vị</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>KK1</td> <td>điểm bắt đầu tuyến Hạ Long- Hải Phòng</td> <td>137</td> <td rowspan="4">200</td> <td rowspan="4">µg/m³</td> </tr> <tr> <td>KK9</td> <td>phường Phong Hải</td> <td>41</td> </tr> <tr> <td>KK14</td> <td>điểm giao giữa cầu Bạch Đằng với quốc lộ 5 địa phận Hải Phòng</td> <td>221</td> </tr> <tr> <td>KK15</td> <td>điểm giao với đường Hà Nội- Hải Phòng</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">Quy chuẩn Việt Nam : QCVN 05: 2013/BTNMT</td> </tr> </tbody> </table> <p>Tại các điểm quan trắc trên đây cũng quan trắc cả giá trị trung bình của SO₂ và PM 10 (trung bình trong 24h) nhưng các giá trị thu được đều nhỏ hơn giá trị cho phép 200µg/m³.</p> 【TSP : giá trị trung bình quan sát được của các hạt vật chất lơ lửng trong 1h】 <table border="1"> <thead> <tr> <th>điểm quan trắc</th> <th>địa điểm quan trắc</th> <th>giá trị quan trắc</th> <th>dung sai</th> <th>đơn vị</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>KK16</td> <td>phần trung tâm đầm nhà Mạc</td> <td>34</td> <td rowspan="2">300</td> <td rowspan="2">µg/m³</td> </tr> <tr> <td>KK17</td> <td>điểm giao giữa đầm nhà Mạc và cầu Bạch Đằng</td> <td>51</td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">Quy chuẩn Việt Nam : QCVN 05: 2013/BTNMT</td> </tr> </tbody> </table> <p>Tại các điểm quan trắc trên đây cũng quan trắc cả giá trị trung bình của NO (trung bình trong 1h) nhưng giá trị thu được đều nhỏ hơn giá trị cho phép 300µg/m³.</p> <p>Trong kết quả quan trắc ô nhiễm không khí, giá trị vượt quá tiêu chuẩn cho áp dụng Việt Nam là giá trị trung bình của TSP đo được trong 24h tại điểm KK14. Đây là địa điểm men theo bờ vịnh, dọc theo quốc lộ 5. Con đường này vào buổi trưa có rất nhiều xe tải lớn vận chuyển xi măng và các xe công ten nơ chạy qua, thể nên ảnh hưởng của bụi và khí thải từ các xe này là rất lớn. Trong giai đoạn thi công dự án, quan ngại sẽ ảnh hưởng xấu tới môi trường không khí do tăng lượng khí thải từ các xe công trình, xe chở vật liệu xây dựng, KHi đã đưa vào sử dụng, quan ngại khí thải từ các phương tiện lưu thông sẽ ảnh hưởng xấu tới chất lượng không khí.</p>	điểm quan trắc	địa điểm quan trắc	giá trị quan trắc	dung sai	đơn vị	KK1	điểm bắt đầu tuyến Hạ Long- Hải Phòng	137	200	µg/m ³	KK9	phường Phong Hải	41	KK14	điểm giao giữa cầu Bạch Đằng với quốc lộ 5 địa phận Hải Phòng	221	KK15	điểm giao với đường Hà Nội- Hải Phòng	100	Quy chuẩn Việt Nam : QCVN 05: 2013/BTNMT					điểm quan trắc	địa điểm quan trắc	giá trị quan trắc	dung sai	đơn vị	KK16	phần trung tâm đầm nhà Mạc	34	300	µg/m ³	KK17	điểm giao giữa đầm nhà Mạc và cầu Bạch Đằng	51	Quy chuẩn Việt Nam : QCVN 05: 2013/BTNMT																		
	điểm quan trắc	địa điểm quan trắc	giá trị quan trắc	dung sai	đơn vị																																																				
	KK1	điểm bắt đầu tuyến Hạ Long- Hải Phòng	137	200	µg/m ³																																																				
	KK9	phường Phong Hải	41																																																						
	KK14	điểm giao giữa cầu Bạch Đằng với quốc lộ 5 địa phận Hải Phòng	221																																																						
	KK15	điểm giao với đường Hà Nội- Hải Phòng	100																																																						
	Quy chuẩn Việt Nam : QCVN 05: 2013/BTNMT																																																								
	điểm quan trắc	địa điểm quan trắc	giá trị quan trắc	dung sai	đơn vị																																																				
	KK16	phần trung tâm đầm nhà Mạc	34	300	µg/m ³																																																				
	KK17	điểm giao giữa đầm nhà Mạc và cầu Bạch Đằng	51																																																						
Quy chuẩn Việt Nam : QCVN 05: 2013/BTNMT																																																									
Ô nhiễm nguồn nước	Đây là kết quả thu được trong thời gian điều tra 【Ô nhiễm nguồn nước : địa điểm quan trắc và giá trị quan trắc】 <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="3">Hạng mục</th> <th rowspan="3">Đơn vị</th> <th rowspan="3">Tiêu chuẩn</th> <th colspan="4">Kết quả quan trắc</th> </tr> <tr> <th>NN1</th> <th>NN2</th> <th>NN9</th> <th>NN10</th> </tr> <tr> <th>khu dân cư xã Hoàng Tân</th> <th>Khu dân cư 1 Xã Tiên An</th> <th>Khu dân cư Phường Phong Hải</th> <th>Khu dân cư Phường Đồng Hải 2 TP. Hải Phòng</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Nhiệt độ nước</td> <td>°C</td> <td>-</td> <td>28.3</td> <td>27.6</td> <td>30.2</td> <td>28.6</td> </tr> <tr> <td>pH</td> <td>-</td> <td>5.5-8.5</td> <td>7.1</td> <td>6.3</td> <td>6.8</td> <td>7.2</td> </tr> <tr> <td>Độ đục</td> <td>NTU</td> <td>-</td> <td>1.07</td> <td>1.22</td> <td>1.11</td> <td>1.16</td> </tr> <tr> <td>Độ dẫn điện</td> <td>mS/cm</td> <td>-</td> <td>0.531</td> <td>0.390</td> <td>2.290</td> <td>0.647</td> </tr> <tr> <td>Độ cứng</td> <td rowspan="2">mg/l</td> <td>500</td> <td>16</td> <td>15.4</td> <td>51.6</td> <td>44.8</td> </tr> <tr> <td>COD</td> <td>4</td> <td>10</td> <td>7.1</td> <td>8.3</td> <td>8.9</td> </tr> </tbody> </table>	Hạng mục	Đơn vị	Tiêu chuẩn	Kết quả quan trắc				NN1	NN2	NN9	NN10	khu dân cư xã Hoàng Tân	Khu dân cư 1 Xã Tiên An	Khu dân cư Phường Phong Hải	Khu dân cư Phường Đồng Hải 2 TP. Hải Phòng	Nhiệt độ nước	°C	-	28.3	27.6	30.2	28.6	pH	-	5.5-8.5	7.1	6.3	6.8	7.2	Độ đục	NTU	-	1.07	1.22	1.11	1.16	Độ dẫn điện	mS/cm	-	0.531	0.390	2.290	0.647	Độ cứng	mg/l	500	16	15.4	51.6	44.8	COD	4	10	7.1	8.3	8.9
	Hạng mục				Đơn vị	Tiêu chuẩn	Kết quả quan trắc																																																		
							NN1	NN2	NN9	NN10																																															
		khu dân cư xã Hoàng Tân	Khu dân cư 1 Xã Tiên An	Khu dân cư Phường Phong Hải			Khu dân cư Phường Đồng Hải 2 TP. Hải Phòng																																																		
	Nhiệt độ nước	°C	-	28.3	27.6	30.2	28.6																																																		
	pH	-	5.5-8.5	7.1	6.3	6.8	7.2																																																		
	Độ đục	NTU	-	1.07	1.22	1.11	1.16																																																		
	Độ dẫn điện	mS/cm	-	0.531	0.390	2.290	0.647																																																		
Độ cứng	mg/l	500	16	15.4	51.6	44.8																																																			
COD		4	10	7.1	8.3	8.9																																																			

Chất rắn tổng số		1,500	262.7	211.3	967.7	284.5
Chi (Pb)		0.01	<0,005	0.0086	0.0261	0.0246
Cadimi (Cd)		0.005	<7.10 ⁻⁴	<7.10 ⁻⁴	<7.10 ⁻⁴	<7.10 ⁻⁴
Kẽm (Zn)		3	0.16	0.14	0.15	0.14
Mangan (Mn)		0.5	0.05	0.03	0.25	0.04
Sắt (Fe)		5	0.18	0.08	0.10	0.05
Thủy ngân (Hg)		0.001	<5.10 ⁻⁴	<5.10 ⁻⁴	<5.10 ⁻⁴	<5.10 ⁻⁴
Asen (As)		0.05	0.0018	0.0022	0.0033	0.0028
Colifom	MPN/100ml	3	0	5	3	4
QCVN 09:2008/BTNMT						

Việc điều tra ô nhiễm nguồn nước được tiến hành tại các giếng nước ngầm dùng làm nước sinh hoạt cho người dân sống lân cận khu vực dự án. Kết quả điều tra cho thấy nhiệt độ nước tại các giếng đều cao, các giếng tại 3 điểm điều tra đều phát hiện khuẩn Coliform... do vậy có thể kết luận nước tại đây chịu ảnh hưởng lớn của lớp nước mặt. Đặc biệt, tại điểm NN9, độ dẫn điện là 2,290 mS/cm, cao hơn những chỗ khác khoảng 4400 lần. Những kim loại nặng khác nằm dưới chuẩn cho phép.

【TSS : vật chất lơ lửng】 đơn vị đo : mg/l

điểm quan trắc	địa điểm quan trắc	giá trị quan trắc	dung sai	đơn vị		
NM7.1	sông Chanh	đáy	100	mg/l		
NM7.2	sông Chanh	nước mặt				
NM9.1	phía sông Bạch Đằng giao với cầu Bạch Đằng	đáy				
NM9.2	phía sông Bạch Đằng giao với cầu Bạch Đằng	nước mặt				
NM10.1	phần trung tâm đầm nhà Mạc	đáy				
NM10.2	phần trung tâm đầm nhà Mạc	nước mặt				
NM11.1	nước trong đầm nhà Mạc, phần có trao đổi nước với sông Bạch Đằng	đáy				
NM11.2	nước trong đầm nhà Mạc, phần có trao đổi nước với sông Bạch Đằng	nước mặt				
quy chuẩn Việt Nam : QCVN 08: 2008/BTNMT						

Tại những điểm quan trắc trên, chúng tôi cũng tiến hành lấy mẫu nước mặt và đo chỉ số COD, và BOD5 nhưng đều dưới ngưỡng cho phép của Việt Nam (QCVN 08: 2010/BTNMT(B2) 100 mg/l)

Từ kết quả quan trắc, có thể thấy rằng ngay cả trong khu vực ① sông Bạch Đằng (NM9/NT9) và ② trong khu vực đầm nhà Mạc, thì tại những địa điểm chịu ảnh hưởng lớn của nước ra vào (NM11/NT11), thì chất lượng nước ở những địa điểm đó vượt quá quy chuẩn của Việt Nam, ở khu vực ① thì vượt khoảng 2 lần, ở khu vực ② thì vượt khoảng 1.1 lần. Ở những địa điểm khác thì các chỉ số nước thấp dưới mức tiêu chuẩn cho phép. Những tác động làm bẩn nguồn nước do dự án gây ra có thể kể đến gồm những thao tác phát sinh đất bẩn gây đục nước, ví dụ như những công trình tạm trong quá trình thi công, xây cầu, lấp đất... Còn sau khi hoàn thành, thì nước thải từ đường cũng có khả năng gây bẩn nguồn nước. Ngoài ra cũng không thể phủ nhận ảnh hưởng của việc đóng cọc cho cầu sẽ gây ra thay đổi cho môi trường trầm tích dưới đáy sông.

Chất thải
 Liên quan đến dự án xây cầu và các con đường tiếp cận, chủ dự án sẽ đảm nhận việc chặt phá rừng trong những khu vực đã được cho phép (cần cứ trên đơn xin của phía thi công và Site Clearance).
 *Hiện tại chúng tôi đang xác nhận với phía tỉnh Quảng Ninh về vấn đề ai sẽ đảm nhận việc chặt cây và xử lý chất thải. Tất cả vật tư từ các công trình tạm, gỗ thải, chất béo và dầu thải từ hiện trường cần được thải đúng nơi quy định và xử lý theo những phương pháp đã được luật pháp Việt Nam quy định.
 Sau khi đã đưa vào dùng chung thì không phát sinh chất thải mới từ phía dự án. Tuy nhiên vẫn có khả năng người đi đường vứt rác bừa bãi ảnh hưởng xấu đến môi trường dọc theo tuyến đường, hoặc rác thải ra ảnh hưởng đến chức năng thoát nước của đường.
 Ảnh hưởng của chất thải từ dự án bao gồm đất thải trong quá trình xây dựng, cùng với chất thải phát sinh trong quá trình thi công sẽ gây ảnh hưởng xấu đến môi trường xung quanh. Sau khi đã đưa vào dùng chung thì không phát sinh chất thải mới từ phía dự án. Tuy nhiên vẫn có khả năng người đi đường vứt rác bừa bãi ảnh hưởng xấu đến môi trường dọc theo tuyến đường, hoặc rác thải ra ảnh hưởng đến chức năng thoát nước của đường.

Ô nhiễm đất
 Dưới đây là dữ liệu cơ bản có được thông qua điều tra lần này.
 【thoả hưởng : điểm quan trắc và giá trị quan trắc】

Hạng mục	Đơn vị	Giá trị cho phép	Kết quả quan trắc			
			D2	D8	D9	D10
			Xã Tân An	Xã Phong Cốc	Khu vực Đầm Nhà Mạc	Khu vực Đầm Nhà Mạc
Đồng (Cu)		50	70.38	18.72	56.72	50.58

	Chì (Pb)	mg/kg dried	70	61.09	1893	6622	54.88																																																																																																																																																																			
	Cadimi (Cd)		2	0.465	0.061	0.205	0.331																																																																																																																																																																			
	Kẽm (Zn)		200	71.67	<2	41.05	36.61																																																																																																																																																																			
	Mangan (Mn)		-	1,017	600	124	1,105																																																																																																																																																																			
	Sắt (Fe)		-	24.72	9.17	28.66	25.72																																																																																																																																																																			
	Thủy ngân (Hg)		-	<0,0005	<0,0005	<0,0005	<0,0005																																																																																																																																																																			
	Asen (As)		12	20.38	4.85	26.31	22.84																																																																																																																																																																			
	QCVN 03:2008/BTNMT (agricultural soil)																																																																																																																																																																									
<p>Việc quan trắc áp dụng theo quy chuẩn dành cho đất nông nghiệp. Trong số kim loại nặng thì đồng được phát hiện ở khu vực D2 và D9 vượt quá giá trị tiêu chuẩn cho phép. Riêng nguyên tố Asen thì ở các khu vực (trừ khu vực D8) đều cao hơn gần 2 lần giá trị tiêu chuẩn cho phép (12mg/kg dry). Chì và Cadimium dưới giá trị tiêu chuẩn.</p> <p>Ảnh hưởng của dự án trong việc gây ô nhiễm đất có thể xảy ra trong trường hợp rò rỉ chất béo và dầu phát sinh trong quá trình thi công từ các máy móc xây dựng đất trong các công sự. Ngoài ra, trong quá trình thi công, làm trụ cầu thì có khả năng đất sẽ bị nhiễm Crom 6 do kim loại nặng chìm trong đất một cách tự nhiên, và do xỉ măng, nước bùn dung trong quá trình làm trụ cầu. Sau khi cầu hoàn thành và đưa vào sử dụng chung thì không phát sinh nguồn mới làm ô nhiễm đất.</p>																																																																																																																																																																										
Tiếng ồn, chấn động	Dưới đây là dữ liệu cơ bản có được thông qua khảo sát lần này.																																																																																																																																																																									
	<p>[tiếng ồn: địa điểm quan trắc và giá trị quan trắc]</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">thời gian</th> <th colspan="4">địa điểm quan trắc</th> </tr> <tr> <th>O1</th> <th>O9</th> <th>O14</th> <th>R15</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>điểm bắt đầu đường Hạ Long- Hải Phòng</td> <td>phường Phong Hải</td> <td>điểm giao giữa cầu Bạch Đằng và quốc lộ 5 địa phận Hải Phòng</td> <td>khu vực Đình Vũ, điểm cuối của dự án</td> </tr> <tr> <td>đơn vị</td> <td colspan="4">dBA</td> </tr> <tr> <td>dụng sai</td> <td colspan="4">70</td> </tr> <tr> <td>6:00-7:00</td> <td>63,6</td> <td>64,3</td> <td>65,8</td> <td>58,1</td> </tr> <tr> <td>7:00-8:00</td> <td>68,6</td> <td>64,7</td> <td>65,5</td> <td>58,6</td> </tr> <tr> <td>8:00-9:00</td> <td>68,3</td> <td>63,8</td> <td>67,6</td> <td>59,3</td> </tr> <tr> <td>9:00-10:00</td> <td>67,3</td> <td>64,4</td> <td>68,9</td> <td>60,4</td> </tr> <tr> <td>10:00-11:00</td> <td>66,7</td> <td>64,7</td> <td>69,2</td> <td>60,9</td> </tr> <tr> <td>11:00-12:00</td> <td>67,1</td> <td>63,2</td> <td>69,7</td> <td>61,2</td> </tr> <tr> <td>12:00-13:00</td> <td>65,7</td> <td>62,7</td> <td>68,0</td> <td>61,4</td> </tr> <tr> <td>13:00-14:00</td> <td>64,9</td> <td>62,2</td> <td>68,9</td> <td>61,0</td> </tr> <tr> <td>14:00-15:00</td> <td>65,6</td> <td>62,9</td> <td>67,1</td> <td>60,7</td> </tr> <tr> <td>15:00-16:00</td> <td>67,3</td> <td>63,3</td> <td>66,7</td> <td>59,7</td> </tr> <tr> <td>16:00-17:00</td> <td>68,0</td> <td>63,9</td> <td>68,6</td> <td>60,3</td> </tr> <tr> <td>17:00-18:00</td> <td>66,8</td> <td>63,6</td> <td>69,2</td> <td>61,7</td> </tr> <tr> <td>18:00-19:00</td> <td>64,7</td> <td>62,8</td> <td>68,1</td> <td>58,7</td> </tr> <tr> <td>19:00-20:00</td> <td>63,8</td> <td>60,9</td> <td>67,4</td> <td>57,2</td> </tr> <tr> <td>20:00-21:00</td> <td>61,5</td> <td>57,7</td> <td>66,9</td> <td>55,7</td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">QCVN 26:2010/BTNMT (6h to 21h)</td> </tr> <tr> <td>đơn vị</td> <td colspan="4">dBA</td> </tr> <tr> <td>dụng sai</td> <td colspan="4">50</td> </tr> <tr> <td>21:00-22:00</td> <td>60,1</td> <td>54,3</td> <td>65,7</td> <td>53,7</td> </tr> <tr> <td>22:00-23:00</td> <td>57,3</td> <td>53,5</td> <td>64,9</td> <td>52,6</td> </tr> <tr> <td>23:00-24:00</td> <td>56,8</td> <td>52,8</td> <td>62,2</td> <td>52,7</td> </tr> <tr> <td>24:00-1:00</td> <td>55,7</td> <td>51,9</td> <td>62,7</td> <td>52,9</td> </tr> <tr> <td>1:00-2:00</td> <td>54,8</td> <td>51,6</td> <td>61,1</td> <td>52,2</td> </tr> <tr> <td>2:00-3:00</td> <td>54,5</td> <td>50,9</td> <td>60,7</td> <td>52,4</td> </tr> <tr> <td>3:00-4:00</td> <td>55,9</td> <td>52,9</td> <td>59,9</td> <td>53,1</td> </tr> <tr> <td>4:00-5:00</td> <td>59,3</td> <td>53,1</td> <td>62,5</td> <td>53,6</td> </tr> <tr> <td>5:00-6:00</td> <td>63,4</td> <td>54,8</td> <td>63,9</td> <td>54,9</td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">QCVN 26:2010/BTNMT (21h to 6h)</td> </tr> </tbody> </table>							thời gian	địa điểm quan trắc				O1	O9	O14	R15		điểm bắt đầu đường Hạ Long- Hải Phòng	phường Phong Hải	điểm giao giữa cầu Bạch Đằng và quốc lộ 5 địa phận Hải Phòng	khu vực Đình Vũ, điểm cuối của dự án	đơn vị	dBA				dụng sai	70				6:00-7:00	63,6	64,3	65,8	58,1	7:00-8:00	68,6	64,7	65,5	58,6	8:00-9:00	68,3	63,8	67,6	59,3	9:00-10:00	67,3	64,4	68,9	60,4	10:00-11:00	66,7	64,7	69,2	60,9	11:00-12:00	67,1	63,2	69,7	61,2	12:00-13:00	65,7	62,7	68,0	61,4	13:00-14:00	64,9	62,2	68,9	61,0	14:00-15:00	65,6	62,9	67,1	60,7	15:00-16:00	67,3	63,3	66,7	59,7	16:00-17:00	68,0	63,9	68,6	60,3	17:00-18:00	66,8	63,6	69,2	61,7	18:00-19:00	64,7	62,8	68,1	58,7	19:00-20:00	63,8	60,9	67,4	57,2	20:00-21:00	61,5	57,7	66,9	55,7	QCVN 26:2010/BTNMT (6h to 21h)					đơn vị	dBA				dụng sai	50				21:00-22:00	60,1	54,3	65,7	53,7	22:00-23:00	57,3	53,5	64,9	52,6	23:00-24:00	56,8	52,8	62,2	52,7	24:00-1:00	55,7	51,9	62,7	52,9	1:00-2:00	54,8	51,6	61,1	52,2	2:00-3:00	54,5	50,9	60,7	52,4	3:00-4:00	55,9	52,9	59,9	53,1	4:00-5:00	59,3	53,1	62,5	53,6	5:00-6:00	63,4	54,8	63,9	54,9	QCVN 26:2010/BTNMT (21h to 6h)			
thời gian	địa điểm quan trắc																																																																																																																																																																									
	O1	O9	O14	R15																																																																																																																																																																						
	điểm bắt đầu đường Hạ Long- Hải Phòng	phường Phong Hải	điểm giao giữa cầu Bạch Đằng và quốc lộ 5 địa phận Hải Phòng	khu vực Đình Vũ, điểm cuối của dự án																																																																																																																																																																						
đơn vị	dBA																																																																																																																																																																									
dụng sai	70																																																																																																																																																																									
6:00-7:00	63,6	64,3	65,8	58,1																																																																																																																																																																						
7:00-8:00	68,6	64,7	65,5	58,6																																																																																																																																																																						
8:00-9:00	68,3	63,8	67,6	59,3																																																																																																																																																																						
9:00-10:00	67,3	64,4	68,9	60,4																																																																																																																																																																						
10:00-11:00	66,7	64,7	69,2	60,9																																																																																																																																																																						
11:00-12:00	67,1	63,2	69,7	61,2																																																																																																																																																																						
12:00-13:00	65,7	62,7	68,0	61,4																																																																																																																																																																						
13:00-14:00	64,9	62,2	68,9	61,0																																																																																																																																																																						
14:00-15:00	65,6	62,9	67,1	60,7																																																																																																																																																																						
15:00-16:00	67,3	63,3	66,7	59,7																																																																																																																																																																						
16:00-17:00	68,0	63,9	68,6	60,3																																																																																																																																																																						
17:00-18:00	66,8	63,6	69,2	61,7																																																																																																																																																																						
18:00-19:00	64,7	62,8	68,1	58,7																																																																																																																																																																						
19:00-20:00	63,8	60,9	67,4	57,2																																																																																																																																																																						
20:00-21:00	61,5	57,7	66,9	55,7																																																																																																																																																																						
QCVN 26:2010/BTNMT (6h to 21h)																																																																																																																																																																										
đơn vị	dBA																																																																																																																																																																									
dụng sai	50																																																																																																																																																																									
21:00-22:00	60,1	54,3	65,7	53,7																																																																																																																																																																						
22:00-23:00	57,3	53,5	64,9	52,6																																																																																																																																																																						
23:00-24:00	56,8	52,8	62,2	52,7																																																																																																																																																																						
24:00-1:00	55,7	51,9	62,7	52,9																																																																																																																																																																						
1:00-2:00	54,8	51,6	61,1	52,2																																																																																																																																																																						
2:00-3:00	54,5	50,9	60,7	52,4																																																																																																																																																																						
3:00-4:00	55,9	52,9	59,9	53,1																																																																																																																																																																						
4:00-5:00	59,3	53,1	62,5	53,6																																																																																																																																																																						
5:00-6:00	63,4	54,8	63,9	54,9																																																																																																																																																																						
QCVN 26:2010/BTNMT (21h to 6h)																																																																																																																																																																										

Kết quả quan trắc tiếng ồn là trên toàn khu vực dao động trong khoảng 50,9-65,7 dBA, vượt quá mức cho phép (50dBA). Đặc biệt, tại điểm O14 do nằm ven quốc lộ chính nên lượng giao thông lớn, tiếng ồn vào ban đêm lên tới 59,9-65,7 dBA.

thời gian	địa điểm quan trắc			
6:00-21:00	R1	R9	R14	R15
	điểm bắt đầu đường Hạ Long- Hải Phòng	phường Phong Hải	điểm giao giữa cầu Bạch Đằng và quốc lộ 5 địa phận Hải Phòng	khu vực Đình Vũ, điểm cuối của dự án
đơn vị	dBA			
dung sai	70			
6:00-7:00	43,1	43,7	46,9	41,1
7:00-8:00	44,7	43,2	46,3	43,1
8:00-9:00	44,1	42,6	45,7	42,9
9:00-10:00	43,8	42,1	45,2	42,8
10:00-11:00	42,9	41,9	44,9	42,6
11:00-12:00	43,9	41,7	45,3	42,1
12:00-13:00	43,6	41,5	44,7	42,2
13:00-14:00	43,2	41,9	43,9	42,3
14:00-15:00	44,4	42,4	44,6	42,0
15:00-16:00	44,7	43,0	45,7	42,6
16:00-17:00	45,0	43,6	46,7	42,8
17:00-18:00	44,3	43,8	46,2	43,0
18:00-19:00	44,8	42,9	45,1	43,1
19:00-20:00	43,6	42,5	45,3	42,8
20:00-21:00	43,9	41,8	45,6	42,1
QCVN 27:2010/BTNMT (6h to 21h)				
đơn vị	dBA			
dung sai	60			
21:00-22:00	42,5	41,0	44,7	41,6
22:00-23:00	42,3	40,8	44,4	41,4
23:00-24:00	41,5	40,7	43,9	41,8
24:00-1:00	41,3	40,2	42,1	41,5
1:00-2:00	41,3	39,5	42,0	41,2
2:00-3:00	40,9	39,4	41,9	41,6
3:00-4:00	41,4	39,2	42,3	42,0
4:00-5:00	42,4	41,2	43,7	42,7
5:00-6:00	42,9	41,7	45,2	42,6
QCVN 27:2010/BTNMT (21h to 6h)				

Kết quả quan trắc chấn động ở tất cả các địa điểm quan trắc được qua suốt 24h là trong khoảng từ 40-47dB, thấp hơn giá trị cho phép. Mức độ tiếng ồn, chấn động do dự án này dự đoán có thể tăng lên trong thời gian thi công do sự vận hành của các xe công trường và các thiết bị máy móc xây dựng. Đồng thời sau khi đưa vào dung chung cũng có khả năng tăng lên do gia tăng số lượng xe đi trên đường.

Lún đất nền Hiện tại, không tiến hành hút nước quy mô lớn trong khu vực quy hoạch cầu Bạch Đằng nên cũng không có nguyên nhân gây sụt lún đất nền. Tuy nhiên có khả năng sẽ xảy ra hiện tượng sụt lún tập trung ở một số điểm trong quá trình thi công cũng như sau khi dung chung, do lún đất.

Lớp trầm tích đáy Dưới đây là dữ liệu cơ bản có được thông qua điều tra lần này.

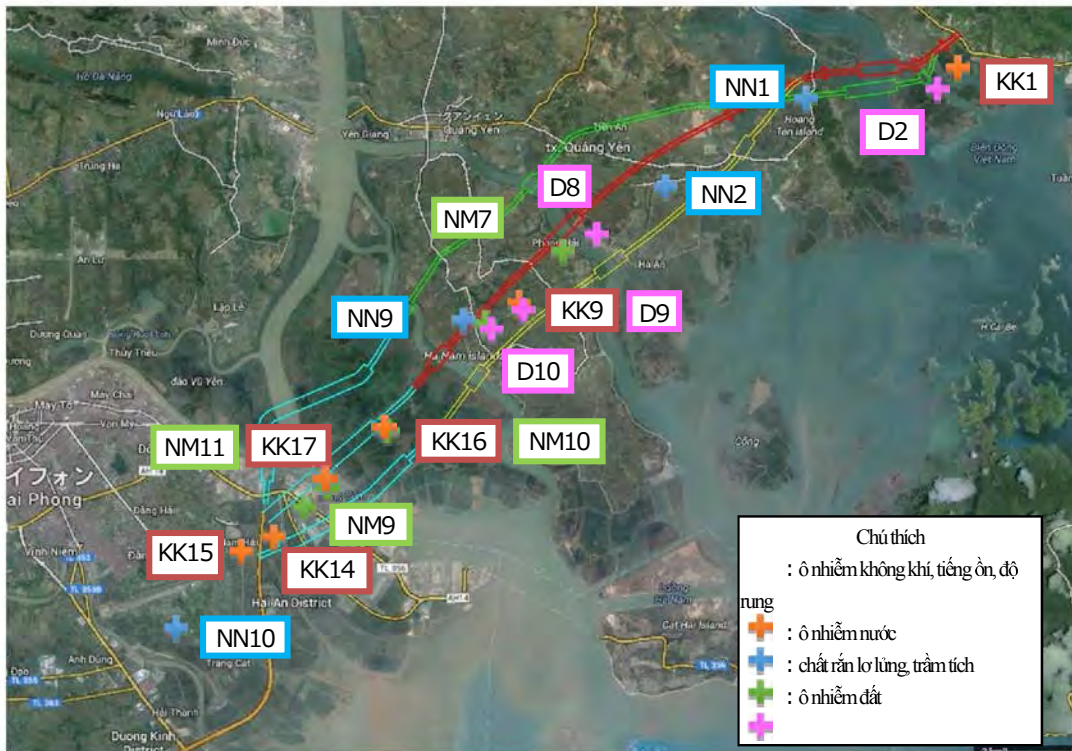
【lớp trầm tích đáy : các điểm quan trắc và giá trị quan trắc】

Hạng mục	Đơn vị	Tiêu chuẩn	Kết quả quan trắc			
			TT7	TT9	TT10	TT11
			Sông Chanh	Cầu Bạch Đằng	Kênh trung tâm khu vực Đầm Nhà Mạc	Khu vực phụ cận điểm cuối Cầu Bạch Đằng
Đồng (Cu)	mg/kg dried	108	6.75	16.02	19.79	39.00
Chì (Pb)		112	9.62	8.11	22.11	34.99
Cadimi (Cd)		4.2	0.21	0.27	0.15	0.08

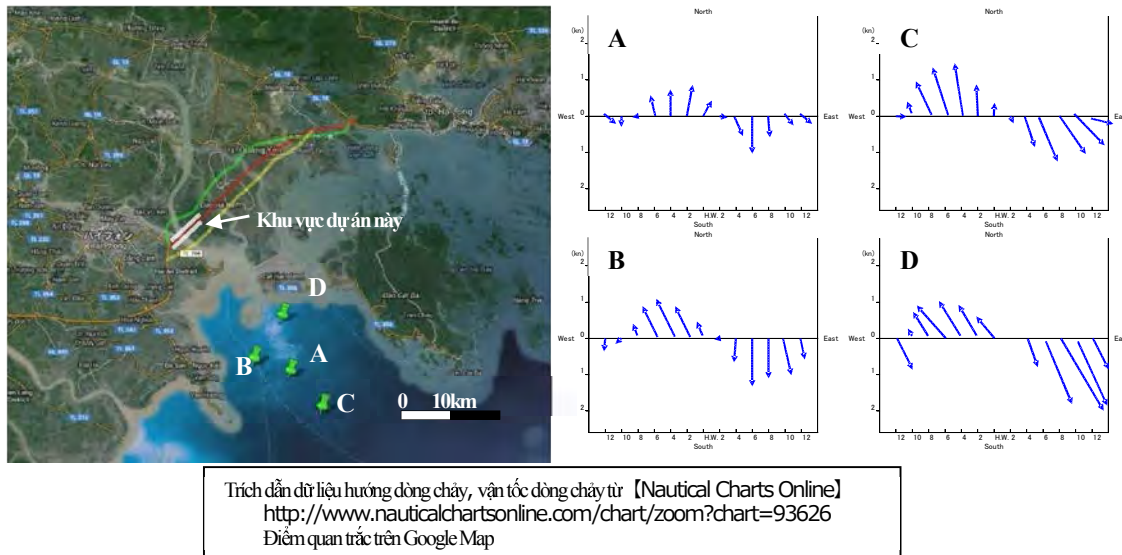
	Kẽm (Zn)		271	<2	<2	<2	32,461
	Mangan (Mn)		-	694	954	1,123	1,253
	Sắt (Fe)		-	2.99	8.02	21.10	24.92
	Thủy ngân (Hg)		0.7	0.45	0.33	0.27	0.08
	Asen (As)		41.6	2.21	1.59	15.53	25.35
QCVN 03:2008/BTNMT							
<p>Theo kết quả điều tra lớp đất đáy, những chất được ghi trong tiêu chuẩn như đồng, chì, Cadimi, kẽm, thủy ngân, Asen đều có giá trị thấp hơn tiêu chuẩn cho phép.</p> <p>Một số ảnh hưởng của công trình tới lớp đất đáy có thể xảy ra khi đào vét hồ chân cầu, các thao tác cơ bản khi đóng cọc chân cầu, khi xây dựng cầu tạm... Còn khi dùng chung có thể dự đoán một số ảnh hưởng như sự rửa trôi quanh các cọc chân cầu, ảnh hưởng đến lớp trầm tích đất đá... tuy nhiên gần khu vực cầu Bạch Đằng thì dòng chảy không nhanh nên ảnh hưởng sẽ không đáng kể.</p>							
Khu bảo tồn	<p>Theo như kết quả xem xét dữ liệu dòng thủy triều tại địa điểm quy hoạch cầu Bạch Đằng, đảo Cát Bà, khu vực được chỉ định trong di sản thế giới vịnh Hạ Long, thì thủy triều có xu hướng đi ra xa đảo Cát Bà, cho nên có thể đánh giá dự án này không gây ảnh hưởng gì tới khu bảo tồn.</p> <p>* Những dòng chảy chính quanh khu vực dự án được thể hiện trong hình 7.7</p>						
Hệ sinh thái	<p>* Việc điều tra hệ sinh thái được ủy thác cho một tổ chức khác nên được tiến hành theo cách khác biệt.</p> <p>Trong cự ly xây cầu Bạch Đằng (5km), chúng tôi tiến hành điều tra thực địa trong phạm vi lấy từ tâm đường về mỗi phía là 250m, xác nhận những động thực vật đang sinh tồn cũng như hệ sinh thái trong phạm vi khu vực tiến hành điều tra.</p> <p>Kết quả không tìm thấy loại động thực vật nào được ghi trong danh mục động thực vật quý hiếm hoặc có nguy cơ diệt chủng trong IUCN cũng như trong sách đỏ của Việt Nam</p> <p>Liên quan đến việc chặt rừng bảo tồn (rừng ngập mặn) thì người có trách nhiệm chặt rừng phải lựa chọn một trong hai giải pháp (nghĩa vụ):</p> <p>Một là, trồng diện tích rừng tương tự như diện tích đã chặt ở một nơi khác (cần quan sát sinh trưởng của của rừng trong ít nhất 3 năm và cần xác nhận tỷ lệ cây sống 90%, theo nghị định 23/2006/ND-CP)</p> <p>Hai là, chi trả tiền bồi thường cho người có rừng bị chặt (theo quyết định số 38)</p> <p>Trường hợp diện tích rừng bảo tồn nhỏ hơn 20 ha thì chỉ cần xin cấp phép và phê duyệt bởi ủy ban Tỉnh. Trường hợp rừng bảo tồn lớn hơn 20 ha thì cần xin phép cấp trung ương (cần sự phê duyệt của Thủ tướng), và phải bắt tay vào nghĩa vụ trồng rừng mới trong vòng 18 tháng kể từ sau khi chặt rừng bảo tồn và cần đưa ra kế hoạch hoạt động cụ thể.</p> <p>(Những nội dung trên đã xác nhận với MARD)</p> <p>Chịu trách nhiệm chặt rừng bảo tồn là phía tỉnh Quảng Ninh (đã xác nhận tại thời điểm điều tra thực địa lần thứ tư)</p> <p>Quá trình thi công dự án có thể gây ảnh hưởng tới hệ sinh thái (bao gồm rừng ngập mặn xung quanh khu vực đầm nhà Mạc và sông Bạch Đằng) do ô nhiễm nước từ quá trình thi công, ô nhiễm đất phát sinh trong quá trình xây dựng. Trong quá trình dùng chung, chướng ngại cũng tồn tại không ít những ảnh hưởng tới hệ sinh thái, nguyên nhân do thay đổi môi trường khi có tuyến đường mới được đưa vào sử dụng.</p>						
Thủy văn	<p>Những ảnh hưởng của dự án tới thủy văn trong khu vực có thể dự đoán như: một lượng lớn đất cát trong quá trình thi công, khi chảy xuống sông sẽ gây đục nguồn nước. Ngoài ra, thao tác khoan gọt sâu các cọc chân cầu và thiết lập các cấu trúc dưới ngầm có thể gây thay đổi dòng chảy nước ngầm. Tuy nhiên hiện tại thi công quy hoạch kết cấu xây dựng nào ảnh hưởng đến dòng chảy của nước ngầm (hướng chảy chính từ bắc xuống nam).</p> <p>Trong giai đoạn thi công, cũng như giai đoạn đưa vào sử dụng, việc đặt các trụ cầu có thể có ảnh hưởng tới hướng dòng chảy nước ngầm ở một vài chỗ, tuy nhiên xét trên quy mô toàn không gian công trình thì khả năng ảnh hưởng tới dòng chảy của nước ngầm là rất nhỏ, nên có thể nói rằng dự án này hầu như không ảnh hưởng tới dòng chảy của nước ngầm trong khu vực.</p>						
Địa hình, địa chất	<p>Đầm nhà Mạc nằm ở vị trí của sông Bạch Đằng, là một vùng địa hình bằng phẳng, tồn tại song song khối trầm tích chủ yếu gồm các hạt mịn do sông Bạch Đằng cuốn vào, và khối trầm tích mang hơi hướng biển (chiều cao trung bình từ 0.5-1.5m), hầu hết là diện tích đầm lầy. Diện tích trong khu vực đầm khoảng 37km², trong đó phần lớn là hệ thống kênh mương tự nhiên, hoặc được sửa sang nhân tạo phục vụ nuôi trồng thủy sản như tôm, cua, các loại cá nhỏ... Toàn bộ nước trong đầm được tuần hoàn nhờ hoạt động của thủy triều. Khu vực Đông Hải 2 của thành phố Hải Phòng hiện nay là một phần trong khu công nghiệp Đình Vũ, hiện đang được xây dựng và phát triển mạnh, với điều kiện địa chất tương tự như khu vực đầm nhà Mạc là lớp trầm tích dày (khoảng 20m) được bồi đắp bởi các hạt mịn chảy từ sông Bạch Đằng và sông Cấm. Địa hình lân cận khu vực quy hoạch cầu Bạch Đằng là địa hình khá bằng phẳng (chiều cao trung bình 1.8-2.6m), nghiêng nhẹ từ Bắc xuống Nam. Dự án này sẽ tiến hành lấp đất làm đường trên nền địa chất mềm nên cần phải lập kế hoạch thi công dựa trên việc phân tích nền đất mềm (bao gồm cả xem xét độ lún của đất) trên cơ sở điều tra thổ nhưỡng chi tiết và đầy đủ. Trong khu vực cầu dự định sẽ làm hệ thống cọc gia cố.</p> <p>Dự án có thể gây ra một số thay đổi về địa hình trong khu vực do có thao tác lấp đất trong quá trình thi công, tuy nhiên không gây ra thay đổi hiện trạng nền đất trên quy mô lớn nên có thể coi là không ảnh hưởng nhiều đến địa hình. Mặt khác, dự án cũng không tiến hành thay đổi địa hình bằng các công tác nâng cấp bảo vệ bờ biển... cho nên khi dùng chung cũng không có ảnh hưởng gì đáng kể. Tóm lại, chỉ có một chút thay đổi về địa hình (trước và sau dự án) do việc san lấp đất gây ra.</p>						
Di dân và thu hồi đất	<p>Khu vực dự án thuộc chủ quản của tỉnh Quảng Ninh</p> <p>- số đối tượng di dời: 4, trong đó bao gồm 2 hộ dân và 2 doanh nghiệp</p> <p>- Diện tích: 25.3ha bao gồm ao nuôi và vùng bãi triều</p> <p>Khu vực dự án thuộc chủ quản của thành phố Hải Phòng</p> <p>Phía thành phố Hải Phòng hiện tại chưa phê duyệt chính thức hình dạng tuyến tính của cầu Bạch Đằng do còn chịu ràng buộc bởi dự án quy hoạch phát triển do VIDIF chủ trì tại khu vực phụ cận nút giao giữa cầu Bạch Đằng với đường cao tốc Hạ Long - Hải Phòng. Hiện tại phía thành phố Hải Phòng vẫn chưa cung cấp những thông tin liên quan đến việc di dân, diện tích thu hồi đất, chủ sở hữu đất... phát sinh trong dự án xây cầu Bạch Đằng.</p>						
Tầng lớp nghèo	<p>Phong văn với các tổ chức địa phương được biết quanh địa điểm quy hoạch cầu Bạch Đằng không có hộ dân sinh sống bất hợp pháp hoặc không có địa chỉ ổn định. Ngoài ra, tuy tồn tại một số hộ ngư dân cá thể đánh bắt cá trên sông và trên khu vực phân bổ rừng ngập mặn với quy mô nhỏ, nhưng họ đều có nghề chính, và đánh cá định kỳ chỉ là nghề phụ.</p>						
Tình hình kinh tế: việc làm và sinh kế	<p>Đối tượng phải di dời khi xây cầu Bạch Đằng chỉ gồm những hộ nuôi trồng thủy sản trong khu vực đầm nhà Mạc (phía tỉnh Quảng Ninh). Những hộ cần di dời, thu hồi đất trong khu vực cần giải tỏa của dự án (Site Clearance) là những hộ thuộc đối tượng được nhận đền bù chi phí xây dựng, nâng cấp ao nuôi và các cơ sở vật chất liên quan (nhà ở, ao đầm, trạm điều tiết nước...). Những hộ bị thu hồi ao nuôi trồng thủy sản còn được hỗ trợ bởi tổ chức địa phương, vì trong tương lai địa phương có chủ trương khuyến khích xây lại ao nuôi ở khu vực do địa phương chỉ định nhằm phát triển kinh tế trong vùng. Mặc dù mất thời gian di dời và thời gian chờ đến lúc gian mọi việc ở nơi ở mới đi vào quỹ đạo, trong thời gian đó, thu nhập của Hộ tác xã nông nghiệp (cụ thể là bộ phận phụ trách thủy sản trong HTX Nông nghiệp) và người dân ít nhiều có biến động, tuy nhiên thời gian này là không quá dài.</p>						

	Ngoài ra, một số người dân còn có nguyện vọng làm công nhân tại công trường trong thời gian xây cầu Bạch Đằng.
Sử dụng đất và các tài nguyên khác trong khu vực	Hiện tại khu vực đầm nhà Mạc là khu vực đầm lầy, gồm các ao nuôi thủy sản và rừng ngập mặn, kế hoạch sử dụng đất hiện tại chỉ dành cho mục đích nuôi trồng thủy sản. Còn phía bên thành phố Hải Phòng, thì không phải sử dụng cho mục đích cá nhân mà hiện là sân chứa công ten no, đầm lầy, hoặc sử dụng vào mục đích công cho một số doanh nghiệp. Ở cả hai phía, đường và đất bị chiếm hữu trong thời gian dự án đều thuộc đối tượng đền bù. Tuy nhiên, về phía thành phố Hải Phòng, sau khi tiến hành xây cầu mới, cần thiết phải điều chỉnh quy hoạch đất hiện tại sau khi tiến hành xây cầu mới.
Sử dụng nước	Theo kết quả điều tra thực địa ở khu vực đầm nhà Mạc, người dân thường tích trữ nước mưa hoặc mua nước sạch (được bán trên các thuyền lưu động) để làm nước ăn (vì không có giếng), còn nước sinh hoạt thì dùng nước mưa hoặc nước sông. Còn phía Hải Phòng thì dọc theo tuyến đường quy hoạch đều là đất của doanh nghiệp, không có chỗ nào dùng nước ngầm hoặc nước mặt với quy mô lớn. Các hộ dân ở Hải Phòng thường dùng nước máy hoặc nước dẫn từ các hồ chứa về để làm nước ăn, còn nước sinh hoạt thì dùng nước giếng, nước mưa... Nước dùng cho tưới tiêu, thủy lợi thì dùng nước sông.
Cơ sở hạ tầng và các dịch vụ XH hiện có	Có không ít ảnh hưởng tới các cơ sở hạ tầng hiện có: ở Hải Phòng thì cần di chuyển vài đường dây cao áp, ảnh hưởng tới tuyến đường hiện tại dọc theo vịnh, phải phân đoạn những sân chứa công ten no... Liên quan đến dịch vụ tàu bè quanh địa điểm quy hoạch cầu Bạch Đằng: hiện tại không có dịch vụ tàu thuyền cố định, chuyển chở người hàng hóa tới khu vực đầm nhà Mạc. Cách đó vài km thì có dịch vụ tàu chở khách nhưng không có chuyến nào đi tới khu vực đầm nhà Mạc.
Sự phân phối không đều các quyền lợi	Trong không gian cầu Bạch Đằng, về phía tỉnh Quảng Ninh là đầm nhà Mạc, một khu vực mà hiện nay chưa phát triển, để phục vụ cho công trình xây cầu, toàn bộ các ao nuôi trong khu vực quy hoạch đều phải di dời, đây là một thiệt thòi cho người dân trong vùng, tuy nhiên ngoài điều này ra thì không có sự bất công nào quá lớn khác. Về phía thành phố Hải Phòng thì một phần đất đang được các doanh nghiệp sử dụng buộc phải di dời (thiệt thòi) tuy nhiên lại được nhận đền bù thiệt hại. Mặt khác, không gian cầu Bạch Đằng phía bên thành phố Hải Phòng thì không có đường tiếp cận với đường trong thành phố nên không có yếu tố phát sinh quyền lợi.
Những xung đột về quyền lợi	Đầm nhà Mạc là khu vực còn chưa phát triển, chính vì thế sau khi hoàn thành cầu Bạch Đằng sẽ không làm phát sinh sự xung đột về quyền lợi trong vùng. Theo kết quả điều tra thực địa, hiện tại không có quy hoạch về quy chế sử dụng đất cũng như quy hoạch nâng cấp hệ thống thoát nước cho nên khó phát hiện ra xung đột về quyền lợi. Còn về phía Hải Phòng, hiện tại vẫn chưa có quy hoạch sử dụng đất cụ thể sau khi hoàn chỉnh cầu Bạch Đằng, nhưng nếu xem xét ảnh hưởng trung và dài hạn thì có khả năng quan hệ lợi ích sẽ trở nên rõ ràng hơn trong trường hợp chi phí sử dụng đất tăng cao, do việc hoàn chỉnh tuyến đường ven đường cao tốc (bao gồm cả IC).
Cảnh quan	Khoảng cách đến công viên quốc gia (được nhà nước công nhận) Cát Bà là khoảng 10km, không ảnh hưởng đến cảnh quan của công viên. Ngoài ra gần đây cũng không có bãi biển nào tập trung đông người, điều kiện địa thế ở đây cũng không gây cản trở cảnh quan tự nhiên cho các tòa nhà được xây phía gần cửa ngõ của vịnh Hạ Long.
Giới	Phòng vấn với các tổ chức địa phương được biết, đây là dự án nâng cấp và hoàn chỉnh cơ sở hạ tầng giao thông, vì thế không ảnh hưởng tới vấn đề về giới.
Quyền lợi của trẻ em	Phòng vấn với các tổ chức địa phương được biết, đây là dự án nâng cấp và hoàn chỉnh cơ sở hạ tầng giao thông, vì thế không ảnh hưởng tới vấn đề quyền lợi của trẻ em.
Tình trạng nhiễm HIV/AIDS...	Khu vực thi công nằm ở phía đối diện bờ biển (của Hải Phòng), và gần thị trấn Quảng Yên (tỉnh Quảng Ninh). Trong thời gian thi công, cần tiến hành triệt để và định kỳ các biện pháp tuyên truyền, giáo dục, nâng cao hiểu biết, chỉ đạo những người liên quan trong dự án về các biện pháp phòng tránh HIV/AIDS.
Môi trường lao động (bao gồm an toàn lao động)	Theo như kết quả điều tra thực địa và những kết quả điều tra địa chất nền từ trước đến nay, khu vực xây cầu Bạch Đằng hầu hết là khu vực sông ngòi, hoặc không gian nằm trên vùng địa chất mềm trên môi trường địa chất mềm. Chính vì vậy cần triệt để lên kế hoạch các giải pháp phòng tránh thiên tai và tai nạn lao động, đồng thời khuyến cáo cán bộ thi công (bao gồm cả người dân địa phương) triệt để tuân thủ các nguyên tắc an toàn lao động. Trong công đoạn bảo dưỡng duy trì sau khi cầu đã hoàn thành, cũng cần chú ý tới vấn đề an toàn lao động tại các thời điểm kiểm tra, bảo dưỡng.
Tai nạn lao động	Thiên tai và tai nạn lao động có thể xảy ra hiện trường trong quá trình thi công, tai nạn giao thông có thể xảy ra do xe cộ lưu thông sau khi đã khai thông đường, hoặc khi nhân viên kiểm tra bảo dưỡng đường xá và chạm phải các xe lưu thông trên đường... Đơn vị thực hiện dự án cần có kế hoạch phòng tránh tai nạn cụ thể tại mỗi giai đoạn thi công, và cần thông báo rộng rãi tới các đối tượng liên quan.

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA



Hình 7.6 Sơ đồ vị trí khảo sát các dữ liệu cơ bản



Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Hình 7.7 Hướng dòng chảy xung quanh khu vực dự án

7.7 Đánh giá tác động (tạm thời)

Liên quan đến tác động tới môi trường của dự án xây dựng cầu Bạch Đằng, chúng tôi đã lập ra các mục ảnh hưởng tại thời điểm xác định phạm vi dự án. Bảng 7. 17 sau đây thể hiện kết quả so sánh tạm thời những dữ liệu tại thời điểm xác định phạm vi dự án với kết quả của điều tra thực địa.

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

Phân loại	No.	Mục ảnh hưởng	Đánh giá ảnh hưởng tại thời điểm khoanh vùng		Đánh giá ảnh hưởng dựa trên kết quả điều tra thực địa		Lý do đánh giá
			Trước thi công Trong thi công	Đưa vào sử dụng	Trước thi công Trong thi công	Đưa vào sử dụng	
Các giải pháp chống ô nhiễm	1	Ô nhiễm không khí	B-	B-	B-	B-	Giai đoạn thi công : quan ngại ảnh hưởng xấu tới bầu không khí, do tăng lượng khí thải từ các xe công trường và các máy móc xây dựng. Khi đưa vào sử dụng : quan ngại ảnh hưởng xấu tới bầu không khí, do khí thải từ các xe sử dụng tuyến đường chính.
	2	Ô nhiễm nguồn nước	A-	B-	A-	B-	Giai đoạn thi công : giai đoạn làm cầu tạm, xây cầu, san lấp đất có thể gây đục nguồn nước, ảnh hưởng xấu đến chất lượng nước sông. Giai đoạn đưa vào sử dụng: việc thoát nước từ công trình đường đã hoàn thành có thể ảnh hưởng xấu đến chất lượng nước. Ngoài ra, không thể phủ nhận ảnh hưởng đến chất lượng nước khi thực hiện đóng trụ cầu, do gây rạt hay đổi tại môi trường trầm tích đáy.
	3	Chất thải	B-	C	B-	B-	Giai đoạn thi công : chất thải phát sinh trong quá trình thi công (bao gồm cả đất thải xây dựng) có thể gây ảnh hưởng xấu đến môi trường xung quanh. Giai đoạn đưa vào sử dụng: Rác do người đi đường vứt có thể ảnh hưởng xấu đến môi trường dọc theo tuyến đường và ảnh hưởng tới chức năng thoát nước.
	4	Ô nhiễm đất	B-	D	B-	D	Giai đoạn thi công : trường hợp phát sinh nước thải có chứa dầu và chất béo (dùng cho các thiết bị, máy móc xây dựng) có thể gây ra ô nhiễm đất. Ngoài ra, khi xây móng để chôn trụ cầu phải dùng bùn nước và xi măng nên có nguy cơ ô nhiễm đất do Crom 6 có trong xi măng, do các kim loại nặng chìm trong đất một cách tự nhiên. Giai đoạn đưa vào sử dụng: không phát sinh nguồn mới nào gây ô nhiễm đất.
	5	Tiếng ồn, chấn động	A-	B-	A-	B-	Giai đoạn thi công : lượng tiếng ồn, chấn động có thể gia tăng do các xe công trình và các thiết bị, máy móc xây dựng. Giai đoạn đưa vào sử dụng: : mức độ tiếng ồn, chấn động có thể gia tăng do các xe sử dụng tuyến đường chính.
	6	Sụt lún đất nền	B-	B-	B-	B-	Trong cả giai đoạn thi công và giai đoạn sau khi đã đưa vào sử dụng, có khả năng sụt lún đất nền do áp lực của lớp đất đắp phía trên gây ra.
	7	Mùi hôi	D	D	D	D	Không phát sinh mùi hôi trong quá trình thi công.
	8	Lớp trầm tích đáy	B-	B-	B-	B-	Giai đoạn thi công : thao tác khoét hố móng, đóng trụ cầu, xây cầu tạm... có thể gây ảnh hưởng tới lớp trầm tích đáy. Giai đoạn đưa vào sử dụng : quanh khu vực trụ cầu có thể xảy ra hiện tượng rửa trôi, ảnh hưởng tới lớp trầm tích đất cát, tuy nhiên mức độ ảnh hưởng là không lớn vì dòng chảy tại sông Bạch Đằng không xiết.
Môi trường tự nhiên	9	Khu bảo tồn	C	C	D	D	Xung quanh khu vực dự án không tồn tại công viên quốc gia, khu bảo tồn... Công viên quốc gia Cát Bà (Đảo Cát Bà) cách đó khoảng 10km theo hướng Đông Nam và Đông Đông Nam. Dòng chảy của nước quanh khu vực dự án mặc dù có sự biến động theo ngày tùy theo mức thủy triều lên xuống, nhưng hầu hết đều chảy ra khơi theo hướng Nam hoặc Đông nam, tốc độ chuyển dịch cùng dòng nước biển nhanh, cùng hướng, nên có thể đánh giá rằng công trình thi công không gây ảnh hưởng gì tới đảo Cát Bà (tham khảo hình 7.6)
	10	Hệ sinh thái	A-	B-	A-	B-	Giai đoạn thi công : có khả năng ảnh hưởng tới hệ sinh thái (bao gồm rừng ngập mặn) quanh khu vực sông Bạch Đằng và đầm nhà Mạc : Giai đoạn đưa vào sử dụng : đường mới xây sẽ gây ra thay đổi môi trường, có khả năng ảnh hưởng không ít tới hệ sinh thái xung quanh.
	11	Thủy văn	A-	B-	A-	B-	Giai đoạn thi công : đất cát phát sinh trong quá trình xây dựng cơ bản có thể ảnh hưởng tới thủy văn. Giai đoạn đưa vào sử dụng : việc dựng trụ cầu ít nhiều ảnh hưởng đến thủy văn.
	12	Địa hình, địa chất	B-	B-	B-	B-	Giai đoạn thi công : một phần không gian dự án sẽ được lấp đất nên địa hình sẽ có sự thay đổi, tuy nhiên không gây thay đổi hiện trạng đất nền trên quy mô lớn. Giai đoạn đưa vào sử dụng : không có sự thay đổi về địa hình do các công trình nâng cấp bờ đê bảo hộ... Có sự thay đổi về địa hình so với trước khi thi công do có phần đất san lấp, nhưng không có sự thay đổi

Phân loại	No.	Mục ảnh hưởng	Đánh giá ảnh hưởng tại thời điểm khoanh vùng		Đánh giá ảnh hưởng dựa trên kết quả điều tra thực địa		Lý do đánh giá
			Trước thi công Trong thi công	Đưa vào sử dụng	Trước thi công Trong thi công	Đưa vào sử dụng	
							lớn so với địa hình gốc.
Môi trường xã hội	13	Di dân, thu hồi đất	A-	D-	A-	D-	Giai đoạn trước thi công : cần làm thủ tục di dời cho 4 đối tượng trong khu vực đầm nhà Mạc (1 hộ dân cư, 1 hộ nuôi trồng thủy sản, 2 doanh nghiệp ở xã Liên Vị). Thời điểm cuối tháng 8 năm 2014, đã hoàn thành thủ tục di dời cho các đối tượng này. Giai đoạn đưa vào sử dụng : không phát sinh việc di dân, thu hồi đất.
	14	Tầng lớp nghèo	B-	B-	B-	B-	Giai đoạn thi công : dự đoán có thay đổi đối với môi trường sống của tầng lớp dân nghèo sống quanh tuyến đường chính. Giai đoạn đưa vào sử dụng : Nếu cho phép những hộ ngư dân nhỏ và đối tượng chiếm hữu bất hợp pháp nhập cư vào thì có thể gây ảnh hưởng tiêu cực.
	15	Dân tộc thiểu số, người dân bản địa	D	D	D	D	Không có dân tộc thiểu số, người dân bản địa sống trong và xung quanh khu vực dự án
	16	Tình hình kinh tế: việc làm và sinh kế	B+/-	B+/-	B+/-	B+/-	Giai đoạn thi công : có thể tuyển dụng người dân địa phương trong các công việc lao động giản đơn trong giai đoạn thi công. Tuy nhiên cũng có ảnh hưởng tiêu cực do dự án gây ảnh hưởng đến các hộ nuôi trồng thủy sản. Giai đoạn đưa vào sử dụng : ảnh hưởng tích cực tới kinh tế trong vùng do việc đi lại tới Hạ Long à Hải Phòng trở nên thuận tiện hơn, tuy nhiên việc thi công cầu gây ảnh hưởng tiêu cực đến các hộ nuôi trồng do bị thu hồi ao nuôi.
	17	Sử dụng đất và các tài nguyên trong vùng	C	B+/-	B-	B+/-	Giai đoạn thi công : có thể ảnh hưởng đến việc đi lại trong khu vực do có những khu vực dự án bị cấm ra vào trong khi thi công (khu vực thành phố Hải Phòng) Giai đoạn đưa vào sử dụng: việc lưu thông tuyến đường chính sẽ góp phần cải thiện mạng lưới lưu thông, góp phần tăng cường sử dụng đất và các tài nguyên khác trong khu vực đầm nhà Mạc. Tuy nhiên việc xây dựng cầu sẽ khiến một số khu đất bị chia cắt, có khả năng làm giảm hiệu suất sử dụng đất.
	18	Sử dụng nước	B-	C-	B-	B-	Giai đoạn thi công : dọc theo tuyến đường quy hoạch dự án, nước sông được dùng trong tưới tiêu cũng như lấy nước vào các ao nuôi thủy sản. Vì vậy, nếu phát sinh nguồn nước ô nhiễm do dự án thì sẽ ảnh hưởng đến sản xuất trong vùng. Giai đoạn đưa vào sử dụng : khả năng ảnh hưởng thấp nhưng nếu dự án xây cầu làm phát sinh ô nhiễm nguồn nước ngầm thì sẽ ảnh hưởng đến cuộc sống người dân.
	19	Cơ sở hạ tầng và các dịch vụ xã hội hiện có	B-	C	A-	A-	Giai đoạn thi công và tiền thi công: phía thành phố Hải Phòng có phát sinh ảnh hưởng đối với các cơ sở hạ tầng hiện có như di chuyển đường dây cao áp, ảnh hưởng tới hiện trạng tuyến đường dọc theo cảng biển, chia rẽ các kho bãi công ten nơ... Giai đoạn đưa vào sử dụng : tồn tại ảnh hưởng đối với việc di dời các cơ sở hạ tầng hiện có (ví dụ như đường dây cao áp tại Hải Phòng...)
	20	Các nguồn vốn xã hội, các tổ chức XH có tiếng nói quyết định trong vùng	D	D	D	D	Dự án lần này hầu như không ảnh hưởng gì tới các nguồn vốn xã hội, các tổ chức xã hội có tiếng nói quyết định trong vùng.
	21	Sự phân bố không đều về lợi ích	C	C	B-	B-	Giai đoạn thi công : các hộ nuôi thủy sản ở đầm nhà Mạc thuộc đối tượng di dời, họ chịu thiệt thòi vì phải làm thủ tục và phải tiến hành di dời, nhưng bù lại họ cũng là đối tượng được đền bù. Những hộ ngư dân đánh bắt với quy mô nhỏ cũng sẽ chịu thiệt thòi nếu họ phải di khỏi khu vực mình vẫn hay hoạt động đánh bắt. Giai đoạn đưa vào sử dụng : Vẫn tồn tại những ảnh hưởng trên giống như giai đoạn trước khi thi công, nên đánh giá là B-
	22	Sự xung đột về lợi ích trong khu vực	D	B+/-	D	B-	Giai đoạn thi công : không khác hiện nay, không phát sinh sự xung đột về lợi ích trong khu vực Giai đoạn đưa vào sử dụng : Ở khu vực đầm nhà Mạc, phía tỉnh Quảng Ninh, vẫn chưa có kế hoạch hoàn thiện hệ thống thoát nước và kế hoạch sử dụng đất sau khi hoàn thành cầu Bạch Đằng (nguyên nhân có khả năng dẫn đến xung đột về lợi ích) nên hiện tại vẫn chưa xác định được xung đột về lợi ích trong khu vực. Phía thành phố Hải Phòng, hiện tại cũng chưa có quy hoạch sử dụng đất sau khi hoàn thành cầu Bạch Đằng, tuy nhiên xét về lâu dài, khi khu vực dọc theo tuyến đường cao tốc phát triển (bao gồm cả khu vực các nút giao), giá đất tăng lên thì có khả năng phát sinh xung đột về lợi ích trong khu vực.
23	Di sản văn hóa	D	D	D	D	Không tồn tại di sản văn hóa nào trong khu vực dự án.	

Phân loại	No.	Mục ảnh hưởng	Đánh giá ảnh hưởng tại thời điểm khoanh vùng		Đánh giá ảnh hưởng dựa trên kết quả điều tra thực địa		Lý do đánh giá
			Trước thi công Trong thi công	Đưa vào sử dụng	Trước thi công Trong thi công	Đưa vào sử dụng	
	24	Cảnh quan	B-	B-	B-	D	Giai đoạn thi công : có gây ảnh hưởng đến cảnh quan trong khu vực thi công, do việc dùng các máy móc xây dựng, sử dụng cần trục chuyển chở đất cát, vật liệu xây dựng... Giai đoạn đưa vào sử dụng : cách công viên quốc gia Cát Bà khoảng 10km nên không gây ảnh hưởng gì đến cảnh quan ở khu vực Cát Bà.
	25	Giới	C	C	D	D	Dự án này không liên quan đến vấn đề về giới
	26	Quyền lợi trẻ em	C	C	D	D	Dự án này không liên quan đến vấn đề về quyền lợi trẻ em.
	27	Tình trạng nhiễm HIV/AIDS...	B-	D	B-	D	Giai đoạn thi công : có khả năng gia tăng bệnh truyền nhiễm do có sự ra vào của công nhân thi công. Giai đoạn đưa vào sử dụng : không phát sinh khả năng truyền nhiễm bệnh.
	28	Môi trường lao động (bao gồm an toàn lao động)	B-	C	B-	B-	Giai đoạn thi công : có thể phát sinh tai nạn do thao tác thi công quanh khu vực sông, khu vực đầm lầy... Giai đoạn đưa vào sử dụng : cần hết sức chú ý để giảm thiểu nguy cơ tai nạn khi tiến hành kiểm tra, bảo dưỡng cầu, đường...
Khác	29	Tai nạn	B-	B-	A-	B-	Giai đoạn thi công : chú ý phòng tránh tai nạn trong quá trình thi công. Giai đoạn đưa vào sử dụng : có khả năng tai nạn cao do các xe chạy nhanh trên đường cao tốc.
	30	Ảnh hưởng tới biên giới VN, biến đổi khí hậu...	D	D	D	D	Dự án này không gây ảnh hưởng tới biên giới Việt Nam cũng như vấn đề biến đổi khí hậu.

A+/-: Significant positive/negative impact is expected.

B+/-: Positive/negative impact is expected to some extent.

C+/-: Extent of positive/negative impact is unknown. (A further examination is needed, and the impact could be clarified as the study progresses)

D: No impact is expected.

7.7 Biện pháp giảm nhẹ (tạm thời)

Bảng 7.18 sau đây thể hiện một số biện pháp giảm nhẹ đã được cân nhắc đối với các mục có kết quả đánh giá mức độ ảnh hưởng là A,B. Đối với các chỉ tiêu như “ô nhiễm không khí”, “ô nhiễm nguồn nước”, “ô nhiễm đất”, “tiếng ồn, chấn động”, thì mục đích của điều tra trong thời gian dự án chỉ nhằm có được các dữ liệu cơ bản (baseline data) tại thời điểm hiện tại. Và chúng tôi đề xuất rằng, các giá trị quan trắc được tại các thời điểm thi công sẽ được so sánh, dựa trên giá trị cơ bản là giá trị baseline có được tại thời điểm này.

Những biện pháp giảm nhẹ tại thời điểm hiện tại chỉ là biện pháp giảm nhẹ tạm thời dựa trên những thông tin có được tại thời điểm nộp báo cáo giữa kỳ (interim report) của điều tra lần này, chứ chưa phải đã có được sự đồng thuận của chủ dự án phía Việt Nam. Việc hoạch định biện pháp giảm nhẹ chính thức trong thời gian tới cần phải điều tra thêm những kết quả thực tế của những dự án tương tự đã tiến hành tại Việt Nam, và vẫn chưa hoạch định được chi phí.

Bảng 7.18 Những kế hoạch giảm nhẹ tạm thời (đề xuất)

No.	Ảnh hưởng	Những biện pháp giảm nhẹ được đề xuất	Tổ chức chịu trách nhiệm	Tổ chức chịu trách nhiệm	Chi phí đơn vị (US Dolla)
Giai đoạn thi công					
1	Ô nhiễm không khí	Khi làm đường tạm hoặc khi tiến hành lấp đất trong quá trình thi công, trường hợp cần sử dụng các loại máy móc lớn (như cần cẩu...) thì cần cân nhắc dùng các thiết bị máy móc xây dựng ít khói thải. Chú ý triệt để công tác kiểm tra, bảo dưỡng các loại xe cộ thi công, tránh tình trạng một số loại xe và máy móc đặc biệt bị xuống cấp chức năng thải khí. Ngoài ra, khi đang thi công chú ý phun nước nhằm tránh tình trạng bụi phát tán nhiều ra môi trường xung quanh.	Đơn vị thi công	Công ty dự án cầu Bạch Đằng	(đang điều tra)
2	Ô nhiễm nước	Trong phạm vi thi công cầu, cần lưu ý đến vấn đề dòng chảy đất cát thoát ra trong quá nền đào nền, khoan các lỗ đặt trụ cầu, chôn trụ cầu, rò rỉ sau khi đổ xi măng nền hỗ trợ cầu. Ở khu vực đầm nhà Mạc và không gian tiếp giáp với cầu phía thành phố Hải Phòng thì khi tiến hành san lấp đất (kể cả giai đoạn làm đường tạm), cần có kế hoạch thao tác cẩn thận sao cho đất cát không chảy vào đầm và sông lân cận. Ngoài ra, nếu xây dựng nhà ở của công nhân gần với khu vực thi công thì cần có kế hoạch quản lý vệ sinh tại hiện trường (ví dụ như quản lý nước thải, thoát nước của khu nhà ở cho công nhân), quản lý tốt vệ sinh khu hiện trường thi công (lấp đất nhà vệ sinh dã chiến...)	Đơn vị thi công	Công ty dự án cầu Bạch Đằng	(đang điều tra)
3	Chất thải	Chất thải và đất thải phát sinh từ khu vực thi công cần được xử lý thích hợp theo quy định của nhà nước và địa phương (tỉnh Quảng Ninh và thành phố Hải Phòng). Đối với những chất thải không thể tái sử dụng hoặc rác do công nhân vứt ra cần được xử lý đúng theo quy định của địa phương. Không đưa những thiết bị đang cần sửa chữa vào trong khu vực dự án. Dầu và chất béo cần đựng trong chai theo quy định và xử lý thích hợp. (Hiện tại chúng tôi vẫn tiếp tục tìm hiểu về quy trình xử lý chung và các thông tin pháp lệnh liên quan đến xử lý chất thải tại Việt Nam)	Đơn vị thi công	Công ty dự án cầu Bạch Đằng	Không có chi phí cận biên
4	Ô nhiễm đất	Những thao tác cơ bản trong san lấp đất và xây dựng cầu không mang đến nguy cơ ô nhiễm đất, cũng không có công đoạn nào sử dụng những hợp chất gây hại cho đất. Tuy nhiên, cần hết sức cẩn thận trong khi thao tác những vật liệu dùng để khoan lỗ đặt trụ cầu, vận hành các thiết bị có khả năng bị rò rỉ dầu mỡ, khi lát đường cần chú ý không thể rò rỉ như tương nhựa đường và các vật liệu bitum.	Đơn vị thi công	Công ty dự án cầu Bạch Đằng	(đang điều tra)
5	Tiếng ồn, chấn động	Khi sử dụng các loại máy móc trong công tác san lấp giải phóng mặt bằng, nên cân nhắc sử dụng những loại có giải pháp chống tiếng ồn, chấn động (lượng tiếng ồn và chấn động thấp). Đối với những xe công trường, cần thường xuyên tiến hành kiểm tra và bảo dưỡng theo định kỳ để đảm bảo đạt trạng thái hoạt động tốt nhất. Ngoài ra, luôn khuyến cáo cán bộ vận hành phải vận hành cẩn thận, an toàn, không cho máy móc hoạt động quá tải, để hạn chế tối đa tiếng ồn, chấn động phát ra.	Đơn vị thi công	Công ty dự án cầu Bạch Đằng	(đang điều tra)
6	Sụt lún đất nền	Ở những nơi được đắp đất, cần tiến hành đo đột sụt lún theo định kỳ. Việc tuyển chọn các thiết bị đo và tần số quan trắc cần dựa trên kết quả giải tích sụt lún.	Đơn vị thi công	Công ty dự án cầu Bạch Đằng	(đang điều tra)
7	Lớp đất đáy	Giải pháp quan sát tình trạng của lớp móng xung quanh trụ cầu chính và trụ cầu phụ (phần bắc qua sông Bạch Đằng) có thể nghĩ tới đó là phương pháp dò sóng siêu âm.	Doanh nghiệp chuyên môn (công ty tư vấn)	Công ty dự án cầu Bạch Đằng	(đang điều tra)
8	Hệ sinh thái	Chú ý phòng tránh việc rò rỉ dầu nhiên liệu từ khu vực thi công. Ngoài ra, cần chú ý xử lý nước thải, nước bẩn từ công đoạn đào đất, khoan lỗ trụ cầu, lấp đất... trong trường hợp cần thiết có thể xây bể lắng để hạn chế tối đa ảnh hưởng tới hệ sinh thái xung quanh.	Doanh nghiệp chuyên môn (công ty tư vấn)	Công ty dự án cầu Bạch Đằng	Không có chi phí cận biên
9	Thủy văn	Có một số giải pháp như đóng các tấm thép cố định tại những chỗ cần thiết nhằm hạn chế tối đa việc vương vãi đất cát từ hiện trường xây dựng.	Doanh nghiệp chuyên môn (công ty tư vấn)	Công ty dự án cầu Bạch Đằng	(đang điều tra)

No.	Ảnh hưởng	Những biện pháp giảm nhẹ được đề xuất	Tổ chức chịu trách nhiệm	Tổ chức chịu trách nhiệm	Chi phí đơn vị (US Dolla)
10	Địa hình, địa chất	Đối với những phần đất nền bị biến đổi trong quá trình xây dựng cơ bản, thì sau khi hoàn thành thi công cần trả lại nguyên trạng ban đầu: ví dụ như lấp các miệng lỗ, vận chuyển đất cát. . .	Đơn vị thi công	Công ty dự án cầu Bạch Đằng	(đang điều tra)
11	Di dân, thu hồi đất	Chủ dự án cần tiến hành theo sát hoạt động của các hộ nuôi trồng thủy sản (khu vực đầm nhà Mạc) và các doanh nghiệp (khu vực thành phố Hải Phòng) thuộc đối tượng di dời tại nơi mới chuyển đến.	Tỉnh Quảng Ninh Tp Hải Phòng	T Tỉnh Quảng Ninh Tp Hải Phòng	—
12	Tầng lớp nghèo	Cần thiết lập bộ phận tiếp dân, để giải quyết những khiếu nại của người dân liên quan đến vấn đề tiếng ồn, chấn động. . .	Tỉnh Quảng Ninh Tp Hải Phòng	Tỉnh Quảng Ninh Tp Hải Phòng	—
13	Tình hình kinh tế: việc làm và sinh kế	Chủ đầu tư cần tiến hành hỗ trợ cho những hộ dân nằm trong đối tượng phải di dời và thu hồi đất, tạo điều kiện cho họ sinh sống và làm việc tốt tại nơi đi cư đến.	Tỉnh Quảng Ninh Tp Hải Phòng	Tỉnh Quảng Ninh Tp Hải Phòng	—
14	Sử dụng đất và các tài nguyên trong khu vực	Trong phạm vi dự án khu vực thành phố Hải Phòng, giữa tỉnh Quảng Ninh và thành phố Hải Phòng cần bàn bạc trước với các tổ chức địa phương về kế hoạch sử dụng đất sau khi cầu Bạch Đằng đã hoàn thành.	Tỉnh Quảng Ninh Tp Hải Phòng	Tỉnh Quảng Ninh Tp Hải Phòng	—
15	Sử dụng nước	Trong khu vực đầm nhà Mạc, cần xác nhận một cách định kỳ xem trong thời gian hi công có làm ảnh hưởng đến chất lượng nước sinh hoạt ở đây hay không (dựa vào thu thập thông tin từ những hộ nuôi trồng thủy sản bên ngoài khu vực dự án). Riêng phía thành phố Hải Phòng, cần tiến hành điều tra các giếng lân cận khu vực xây dựng cầu Bạch Đằng, xác nhận một cách định kỳ xem chất lượng nước giếng có thay đổi so với trước khi dự án được tiến hành hay không.	Doanh nghiệp chuyên môn (tư vấn)	Công ty dự án cầu Bạch Đằng	Không có chi phí cận biên
16	Cơ sở hạ tầng và các dịch vụ XH hiện có	Tiến hành quan trắc những ảnh hưởng tới cơ sở hạ tầng và các dịch vụ xã hội hiện có.	Tỉnh Quảng Ninh Tp Hải Phòng	Tỉnh Quảng Ninh Tp Hải Phòng	—
17	Sự phân phối không đều giữa lợi ích và thiệt hại	Chú ý để tạo công ăn việc làm cho người dân tại hiện trường một cách đồng đều, tránh gây sự mất cân bằng giữa các khu vực dân cư	Công ty dự án cầu Bạch Đằng	Công ty dự án cầu Bạch Đằng	-
18	Cảnh quan	Bộ phận phụ trách quản lý đường phải thu dọn rác theo định kỳ.	Bộ phận quản lý đường	Như trên	Không có chi phí cận biên
19	Tình trạng nhiễm HIV/AIDS...	Phía đơn vị thi công có nghĩa vụ tuyên truyền giáo dục về sức khỏe một cách định kỳ cho công nhân khi mới vào làm việc và trong suốt thời gian thi công.	Đơn vị thi công Tư vấn	Công ty dự án cầu Bạch Đằng	Không có chi phí cận biên
20	Môi trường lao động (bao gồm an toàn lao động)	Vì là môi trường làm việc trên sông nên ẩn chứa nhiều nhân tố nguy hiểm, gây đe dọa đến an toàn lao động. Cần có giải pháp an toàn lao động phù hợp với môi trường cụ thể. Giáo dục rộng rãi về an toàn lao động cho công nhân trước khi bước vào thi công bằng cách định kỳ tổ chức các buổi họp về an toàn lao động (ngày, tuần, tháng. . .), huấn luyện về kỹ năng dự đoán nguy hiểm trong công việc. . . nhằm nâng cao hơn nữa ý thức về quản lý an toàn trong khi làm việc. Ngoài ra, có thể bố trí nhân viên phân luồng giao thông trong nơi làm việc để quản lý tốt hơn các xe qua lại, các xe công trường, đây cũng là một biện pháp nâng cao an toàn lao động.	Đơn vị thi công Tư vấn	Công ty dự án cầu Bạch Đằng	Không có chi phí cận biên
21	Tai nạn	Có thể nêu ra một số biện pháp phòng tránh tai nạn như sau: <ul style="list-style-type: none"> • Tránh việc các xe thi công dồn cụm bằng cách quản lý vận hành một cách hợp lý. • triệt để tuyên truyền, chỉ đạo người vận hành các xe công trường tuân thủ đúng quy định vận hành xe. • Đường trong công trường thường hẹp và men theo các sườn dốc, cần có giải pháp tránh cho các xe bị va chạm, ví dụ như bố trí nhân viên phân luồng giao thông. • Từ điểm 400km và điểm 451km, số lần các xe chở đất thải chạy qua đường chính rất lớn nên cần triệt để chú ý lái xe tuân thủ nội quy chạy xe an toàn. 	Đơn vị thi công Tư vấn	Công ty dự án cầu Bạch Đằng	Không có chi phí cận biên

No.	Ảnh hưởng	Những biện pháp giảm nhẹ được đề xuất	Tổ chức chịu trách nhiệm	Tổ chức chịu trách nhiệm	Chi phí đơn vị (US Dolla)
		• Thông báo rộng rãi,triệt để các biện pháp an toàn, đặt ra các quy tắc hiện trường tại công trường xây hầm tại điểm 400km: quản lý vật nguy hiểm, thao tác nổ mìn, tiếp xúc giữa công nhân và máy móc tại các nơi hẹp, giải pháp chống bụi...			
Giai đoạn đưa vào sử dụng					
1	Ô nhiễm không khí	Dựa vào kết quả thu được tại các điểm quan trắc dọc theo tuyến đường, tiến hành đàm phán với chủ dự án về việc hạn chế lưu thông các xe không đạt tiêu chuẩn xả thải của Việt Nam.	Công ty dự án cầu Bạch Đằng	Công ty dự án cầu Bạch Đằng	—
2	Ô nhiễm nguồn nước	Dựa vào kết quả thu được tại các điểm quan trắc dọc theo tuyến đường, sẽ tiến hành tìm ra nguyên nhân và có giải pháp thích hợp đối với những trường hợp vượt quá tiêu chuẩn ô nhiễm nguồn nước của Việt Nam.	Như trên	Như trên	—
3	Chất thải	Công ty quản lý đường bộ thường xuyên quản lý theo dõi lượng chất thải do các xe lưu thông thải ra. Trong trường hợp cần thiết có thể thực hiện chiến dịch “cắm xả thải”.	Như trên	Như trên	—
4	Tiếng ồn, chấn động	Có giải pháp hợp lý tùy vào kết quả thu được tại các điểm quan trắc dọc theo tuyến đường.	Như trên	Như trên	—
5	Sụt lún đất nền	Trong thời gian thi công, nếu sự sụt lún trong khu vực đắp đất không theo xu hướng thống nhất thì cần tiếp tục quan sát sự sụt lún đến tận giai đoạn đưa vào sử dụng. Trường hợp cần tiến hành giải pháp với sự sụt lún thì cần điều tra kỹ hơn phạm vi khu vực cần thực hiện giải pháp, thực hiện các biện pháp cải thiện nền đất mềm.	Như trên	Như trên	—
6	Lớp đất đáy	Thường xuyên quy định tần suất tiến hành điều tra lớp trầm tích đáy, giám sát mức độ ảnh hưởng của quá trình xây cầu lên lớp trầm tích đáy.Nếu có vấn đề xảy ra cần xác định rõ nguyên nhân và đưa ra giải pháp thích hợp.	Như trên	Như trên	—
7	Hệ sinh thái	Giám sát những ảnh hưởng của việc thi công tới sự sinh trưởng của rừng ngập mặn, sự phân bố động thực vật trong rừng ngập mặn. (Trong dự án này thì việc chặt rừng, quản lý trồng rừng thay thế đều thuộc trách nhiệm của chủ dự án).	Như trên	Như trên	—
8	Thủy văn	Quy định tần suất tiến hành điều tra thủy văn, giám sát mức độ ảnh hưởng do việc xây cầu mang lại. Nếu có vấn đề xảy ra cần xác định rõ nguyên nhân và đưa ra giải pháp thích hợp.	Như trên	Như trên	—
9	Địa hình, địa chất	Đánh giá là B,do còn bị ảnh hưởng bởi việc đắp đất trong giai đoạn thi công, không có biện pháp giảm nhẹ nào có thể thực hiện được trong giai đoạn đưa vào sử dụng	—	—	—
10	Tầng lớp nghèo	Giống như trong giai đoạn thi công.	Công ty dự án cầu Bạch Đằng	Công ty dự án cầu Bạch Đằng	—
11	Tình hình kinh tế: việc làm và sinh kế	Giống như trong giai đoạn thi công.	Như trên	Như trên	—
12	Sử dụng đất và các tài nguyên trong vùng	Giống như trong giai đoạn thi công.	Như trên	Như trên	—
13	Sử dụng nước	Giống như trong giai đoạn thi công.	Công ty dự án cầu Bạch Đằng	Công ty dự án cầu Bạch Đằng	—
14	Cơ sở hạ tầng và các dịch vụ xã hội hiện có	Giống như trong giai đoạn thi công.	Tỉnh Quảng Ninh Tp Hải Phòng	Tỉnh Quảng Ninh Tp Hải Phòng	—
15	Sự phân bố không đồng đều giữa lợi ích	Cần có bộ phận tiếp dân để xử lý những vấn đề liên quan đến sự phân bố không đều giữa lợi ích và thiệt hại.	Công ty dự án cầu Bạch Đằng	Công ty dự án cầu Bạch Đằng	—

No.	Ảnh hưởng	Những biện pháp giảm nhẹ được đề xuất	Tổ chức chịu trách nhiệm	Tổ chức chịu trách nhiệm	Chi phí đơn vị (US Dolla)
	và thiệt hại				
16	Sự mâu thuẫn về lợi ích trong vùng	Cần có bộ phận tiếp dân để xử lý những vấn đề liên quan đến sự mâu thuẫn về lợi ích trong vùng	Như trên	Như trên	Như trên
17	Môi trường lao động (bao gồm an toàn lao động)	Đề ra các quy tắc an toàn lao động trong khi kiểm tra cầu, khi kiểm tra bảo dưỡng đường. Thực hiện thao tác hợp lý, không làm những thao tác quá sức.	Như trên	Như trên	Như trên
18	Tai nạn	Lập và thực hiện kế hoạch biện pháp an toàn lao động để tránh sự va chạm giữa công nhân và xe công trường trong khi kiểm tra cầu, khi kiểm tra bảo dưỡng đường.	Như trên	Như trên	Như trên

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

7.8 Ý kiến của các bên liên quan

Buổi giải thích tại địa phương liên quan đến việc xây dựng đường nối Hạ Long- Hải Phòng được tổ chức dưới sự chỉ đạo của DOT, tỉnh Quảng Ninh vào ngày 6 tháng 7 năm 2011 (theo như nghị định 29/2011/NĐ-CP và thông tư 26/2011/TT – BTNMT). Buổi giải thích tại địa phương tiến hành tham khảo ý kiến của Ủy ban nhân dân và Ủy ban mặt trận tổ quốc tại các khu vực mà tuyến đường này chạy qua, và thể theo nguyện vọng của 60 hộ trực tiếp chịu ảnh hưởng của dự án (dựa theo kết quả điều tra ý kiến dân do tỉnh Quảng Ninh thực hiện).

Về phía thành phố Hải Phòng, vẫn chưa tổ chức được cuộc họp với các bên liên quan, về dự án xây dựng cầu Bạch Đằng.

7.8.1 Khu vực đối tượng

Khu vực đối tượng tiến hành điều tra bao gồm 9 phường, xã dọc theo tuyến Hạ Long, Hải Phòng.

Các xã phường trong khu vực đối tượng :

Xã Đại Yên (thành phố Hạ Long, xã Hoàng Tân, xã Tân An, xã Tiên An, xã Hà An, xã Phong Cốc, xã Phương Hải, xã Liên Hòa (tỉnh Quảng Ninh), xã Đông Hải 2 (thành phố Hải Phòng)

7.8.2 Đánh giá của Ủy ban nhân dân và Ủy Ban mặt trận tổ quốc đối với dự án.

Bảng 7.19 thể hiện một số đánh giá, đề xuất của Ủy ban nhân dân và Ủy ban mặt trận tổ quốc đối với chủ dự án.

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.

No.	Phường, xã		Những ảnh hưởng xấu của dự án tới môi trường	Biện pháp giảm nhẹ ảnh hưởng xấu	Đề xuất tới chủ dự án	Ý kiến của chủ dự án
1	Đại Yên	UB nhân dân	Bụi do san lấp đất và vận chuyển vật liệu xây dựng trong khu vực dự án	Đặt nơi tập kết vật liệu cách xa khu dân cư. Phun nước trong lúc thi công để giảm thiểu bụi phát tán trong không khí.	Thường xuyên liên lạc với UB nhân dân xã để bàn bạc giải quyết vấn đề. Chi trả phí vệ sinh môi trường theo quy định của UB nhân dân tỉnh.	Đồng ý với đề xuất
		Mặt trận tổ quốc	Đồng ý với nội dung ảnh hưởng tới môi trường được ghi trong báo cáo. Bổ sung thêm những ảnh hưởng về mặt xã hội (thay đổi môi trường làm việc do không còn đất canh tác...)	Đồng ý với những biện pháp giảm nhẹ được ghi trong báo cáo. Cần tiến hành phun nước 4 đến 6 lần 1 ngày.	Nhất trí với phương châm xây dựng dự án.	—
2	Hoàng Tân	UB nhân dân	Việc thi công trong khu vực xã gây ảnh hưởng tới việc đi lại của các thuyền bè, ảnh hưởng tới các hộ nuôi thủy sản, sự sinh trưởng của một bộ phận các cây ăn quả, cây nông nghiệp	Để tránh những ảnh hưởng xấu tới môi trường, cần đảm bảo luồng giao thông trong quá trình thi công, lưu ý giảm thiểu lượng rác và chất thải do thi công cũng như do công nhân vứt ra. Đặc biệt cần lưu ý tới môi trường ao hồ vì ảnh hưởng trực tiếp tới các hộ	Yêu cầu chủ dự án có chính sách tuyển dụng thích hợp, các giải pháp tái định cư đối với các hộ chịu ảnh hưởng, đảm bảo an toàn cho các tuyến đường, kênh mương trong xã, tránh gây lộn xộn trong sinh hoạt người dân.	Đồng ý với đề xuất

No.	Phường, xã	Những ảnh hưởng xấu của dự án tới môi trường	Biện pháp giảm nhẹ ảnh hưởng xấu	Đề xuất tới chủ dự án	Ý kiến của chủ dự án	
			nuôi thủy sản.			
		Mặt trận tổ quốc	Dự án có thể gây ảnh hưởng xấu tới ngành nuôi trồng thủy sản và môi trường xung quanh khi bụi, khí thải, chất thải xây dựng, chất thải rắn bị thải xuống ao hồ.	Cần tích cực áp dụng những biện pháp giảm nhẹ những tác hại đối với môi trường, nhằm đảm bảo môi trường ao hồ tốt nhất cho nuôi thủy sản trong khu vực quy hoạch của dự án.	Chủ dự án cần chú ý lắng nghe phản nản từ phía người dân, để nhanh chóng giải quyết các vấn đề phát sinh trong quá trình xây dựng.	Đồng ý với đề xuất
3	Tân An	UB nhân dân	Gây trở ngại đến việc thoát nước, hoạt động sản xuất của các hộ gia đình, làm giảm năng suất SX và gây cản trở giao thông. Khói, bụi trong quá trình san lấp mặt bằng ảnh hưởng xấu đến sức khỏe người dân và môi trường, cản trở các hoạt động XH.	Thực hiện giải pháp thoát nước khi có lũ lụt, giải pháp giải quyết nước sinh hoạt cho khu vực nông nghiệp, các giải pháp giao thông có liên quan, giảm thiểu bụi. Rút ngắn thời gian thi công, đảm bảo trật tự, an toàn nhằm đảm bảo an toàn giao thông và an toàn SX cho người dân.	Yêu cầu chủ đầu tư thực hiện các biện pháp giảm nhẹ ô nhiễm môi trường, có chính sách bồi thường và tái định cư hợp lý khi tiến hành thu hồi đất, hỗ trợ công ăn việc làm để giảm thiểu tổn thất kinh tế cho các hộ bị mất đất trong quá trình thu hồi.	Đồng ý với đề xuất
		Mặt trận tổ quốc	Nhất trí với nội dung những ảnh hưởng được ghi trong báo cáo EIA	Nhất trí với nội dung của biện pháp giảm nhẹ được ghi trong báo cáo EIA	Triệt để thực hiện các mục được ghi trong EIA	Đồng ý với đề xuất
4	Tiền An	UB nhân dân	Không gây ảnh hưởng xấu tới môi trường tự nhiên và môi trường xã hội, có ảnh hưởng tốt với kinh tế trong vùng.	Chú ý tới nơi tập kết vật liệu xây dựng và lịch trình thi công để không cản trở hoạt động sản xuất của người dân.	Cần liên kết chặt chẽ, điều chỉnh kịp thời giữa người dân và các tổ chức chính quyền có liên quan để công tác thu hồi đất diễn ra suôn sẻ và hiệu quả.	Đồng ý với đề xuất
		Mặt trận tổ quốc	Tuyến đường nối Hạ Long- Hải Phòng không ảnh hưởng xấu gì đến cuộc sống người dân. Trái lại, việc khai thông đường cao tốc góp phần phát triển kinh tế, giúp vùng này được biến đến rộng rãi hơn.	—	—	—
5	Hà An	—	Dự án này không gây ra ảnh hưởng đối với cuộc sống người dân	Trong khi quy hoạch dự án, cần chú ý đưa ra quy hoạch phát triển tổng thể đi kèm với bảo tồn hệ sinh thái	Chủ dự án cần đưa ra quy hoạch có tính kết nối cao đối với những đoạn đường mà dự án đi qua, lưu ý có kế hoạch đền bù thỏa đáng đối với những diện tích đất bị thu hồi.	Đồng ý với đề xuất
6	Phong Cốc	—	—	Nhất trí với những biện pháp giảm nhẹ, để hạn chế những ảnh hưởng xấu của dự án	Tuân thủ nghiêm túc những giải pháp đã cam kết. Khi thi công, lưu ý đến hệ thống thoát nước và tưới tiêu phục vụ nông nghiệp.	Đồng ý với đề xuất
		—	Nhất trí với quy hoạch dự án, nhằm góp phần phát triển kinh tế XH trong vùng và quốc gia	Cần áp dụng những giải pháp hữu hiệu nhất, tránh gây ra ảnh hưởng xấu cho môi trường tự nhiên trong quá trình thi công dự án.	Cần quản lý tốt vệ sinh môi trường trong quá trình thi công để không ảnh hưởng tới hoạt động sản xuất của người dân.	Đồng ý với đề xuất
7	Liên	—	ảnh hưởng tới an toàn	Cần thực hiện các biện	Cần nhanh chóng tiến hành	Đồng ý với

No.	Phường, xã	Những ảnh hưởng xấu của dự án tới môi trường	Biện pháp giảm nhẹ ảnh hưởng xấu	Đề xuất tới chủ dự án	Ý kiến của chủ dự án	
	Hòa	lương thực và việc làm của người dân, do diện tích đất nông nghiệp bị thu hẹp sau khi tiến hành thu hồi đất phục vụ cho dự án.	pháp đảm bảo trật tự, an toàn, cần có sự phối hợp giữa chủ đầu tư, các tổ chức địa phương và các bên liên quan.	dự án theo đúng kế hoạch, nhằm góp phần phát triển kinh tế XH trong khu vực và trong tỉnh. Khi thu hồi đất, cần có chính sách bồi thường thỏa đáng theo quy định của nhà nước. Đặc biệt cần hỗ trợ đào tạo nghề và tạo công ăn việc làm cho những hộ bị thu hồi 100% đất.	đề xuất	
	—	Nhất trí với nội dung ghi trong báo cáo	—	Yêu cầu chủ đầu tư thực hiện những nội dung đã cam kết.	Đồng ý với đề xuất	
8	Phong Hải	—	Trong quá trình thi công cần chú ý tới vấn đề bảo vệ môi trường, có chỗ tập kết vật liệu xây dựng, tránh cản trở việc thoát nước, thực hiện phun nước tránh bụi phát tán.	Cần hợp tác tích cực với cộng đồng trong khu vực nhằm giảm thiểu ảnh hưởng tới môi trường.	Đồng ý với đề xuất	
		—	Nhất trí đối với những đánh giá về ảnh hưởng tới môi trường và XH ghi trong báo cáo. Yêu cầu thực hiện đánh giá đối với những thay đổi về môi trường làm việc do bị thu hồi đất phục vụ cho dự án.	Nhất trí với các biện pháp giảm nhẹ, nhằm giảm thiểu những ảnh hưởng của dự án tới môi trường tự nhiên và môi trường xã hội trong khu vực.	Cần tuân thủ nghiêm ngặt lịch trình thi công. Trong quá trình thi công cần có sự liên kết mật thiết với các cơ quan hữu quan tại địa phương để giải quyết vấn đề môi trường.	Đồng ý với đề xuất
9	Đông Hải 2	UB nhân dân	ảnh hưởng đến những hộ nuôi thủy sản và các dự án công cộng khác, ảnh hưởng đến môi trường.	Chủ đầu tư cần bồi thường thỏa đáng để các hộ nuôi thủy sản có thể. Trong quá trình thi công cần thực hiện các biện pháp đảm bảo an toàn vệ sinh môi trường.	Cần tuân thủ nghiêm túc các nội dung ghi trong báo cáo đánh giá tác động môi trường.	Đồng ý với đề xuất
		Mặt trận tổ quốc	—	—	Cần tuân thủ nghiêm túc các nội dung ghi trong báo cáo đánh giá tác động môi trường.	Đồng ý với đề xuất

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

7.8.3 Đánh giá của những hộ dân chịu ảnh hưởng từ dự án

Chúng tôi đã tiến hành chọn ngẫu nhiên và phỏng vấn 60 hộ dân có quyền sử dụng đất, hoặc sở hữu đất nông nghiệp, nhà cửa...trong khu vực dọc theo tuyến đường quy hoạch dự án. Bảng 7.20~Bảng 7.23 thể hiện một số nét sơ lược về các hộ gia đình được phỏng vấn.

Bảng 7.20 Khái quát về các hộ tham gia phỏng vấn (đối tượng: 60 hộ)

Đối tượng: 60 hộ	Số người trung bình / hộ	Số người đang lao động (18-60 tuổi)	Số người đang đi học (0-18 tuổi)	Số người trên 60 tuổi
282 người	4.7 người	163 người	72 người	47 người

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Bảng 7.21 Hình thái lao động trong các hộ tham gia phỏng vấn

Nông nghiệp	Các hộ kinh doanh	Liên quan đến hành chính địa phương	Các ngành nghề khác
31 hộ	7 hộ	5 hộ	17 hộ
51,67%	11,67%	8,33%	28,33%

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Bảng 7.22 Hình thái nhà ở của các hộ tham gia phỏng vấn

Nhà tạm	Nhà 1 tầng (mái ngói)	Nhà 1 tầng (mái bằng)	Nhà 2 tầng trở lên
1 hộ	12 hộ	31 hộ	16 hộ
1,67 %	20 %	51,67 %	26,66 %

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Bảng 7.23 Mức độ nhận biết, tán thành hay phản đối dự án

Mức độ nhận biết dự án		Tán thành hay phản đối dự án		
Yes	No	Tán thành	Phản đối	Không trả lời
55 hộ	5 hộ	60 hộ	0	0
91,7 %	8,3 %	100 %	0 %	0 %

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Thông qua phỏng vấn các hộ thì thấy có các ý kiến chính như sau:

- Hết lòng hợp tác với dự án đường nối thành phố Hạ Long với cao tốc Hà Nội- Hải Phòng .
- Đền bù thỏa đáng khi di dời và thu hồi đất.
- Ảnh hưởng tới hệ thống tưới tiêu trong giai đoạn thi công.
- Tiến hành các biện pháp phòng tránh phát tán bụi để tránh tình trạng tiếng ồn và bụi trong quá trình thi công, vận chuyển vật liệu... ảnh hưởng tới môi trường sống.
- Lo lắng đất cát bị vương vãi trong quá trình vận chuyển.
- Vào mùa mưa (mùa lũ) cần tránh gây thiệt hại tới hệ thống tưới tiêu do sự rò rỉ vật liệu xây dựng.
- Tránh việc xe thi công (trọng tải lớn) làm xây xước mặt đường.

7.9 Những nội dung cần thực hiện trong khảo sát lần tới.

Dưới đây chúng tôi sẽ đề cập đến những nội dung điều tra còn chưa tổng hợp và chưa thu thập đầy đủ thông tin tại thời điểm điều tra hiện tại (báo cáo giữa kỳ)

(1) Lập dự thảo báo cáo đánh giá môi trường

Liên quan đến việc lập dự thảo báo cáo đánh giá môi trường thì cần thiết phải đối chiếu báo cáo EIA do phía Việt Nam lập liên quan đến việc thành lập dự án đường cao tốc Hạ Long- Hải Phòng (đã được Bộ Tài nguyên Môi trường cấp phép và phê duyệt theo quyết định số 2306/QĐ-BTNMT ngày 12 tháng 12 năm 2011) với những nội dung được ghi trong “Văn bản hướng dẫn xem xét tác động của dự án đối với môi trường và xã hội của JICA”, sau đó tiến hành thu thập thêm những phần thông tin còn thiếu, tổng hợp lại.

Tại thời điểm điều tra hiện nay, những thông tin còn thiếu, cần xem xét thêm như sau:

- Thu thập và tổng hợp thông tin để có thể đối chiếu được giữa “Văn bản hướng dẫn việc xem xét tác động tới môi trường và xã hội của JICA” với hệ thống pháp lệnh liên quan của Việt Nam.
- Lập kế hoạch quản lý môi trường (EMP) và hoạch định cụ thể cho việc quan trắc (cơ chế, phương pháp, chi phí...)
- Làm rõ ngân sách, các nguồn tài chính...
- Hỗ trợ tổ chức các cuộc họp với các bên liên quan (Stake holders meeting)

(2) Lập quy hoạch di dời sơ bộ

Trong giai đoạn điều tra hiện tại thì vẫn chưa có được những thông tin sau để phục vụ cho việc lập quy hoạch di dời sơ bộ. Để lập được quy hoạch này cần có một số thông tin cần thiết, chúng tôi sẽ trình bày ở phần dưới đây. Về phía tỉnh Quảng Ninh, chúng tôi đã tiến hành một số điều tra và đã có kết quả của điều tra tổng hợp, điều tra đất và tài sản khác, những đối tượng được đền bù, thủ tục đền bù... Nhưng về phía Hải Phòng thì chúng tôi chưa nhận được các thông tin này từ phía ủy ban nhân dân.

Theo như thông tin từ Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng thì không phát sinh di dời dân trong dự án xây cầu Bạch Đằng nhưng lại cần phải làm thủ tục bồi thường đất vì phải thu hồi đất thuộc quyền sở hữu của khoảng 4 doanh nghiệp (nội dung trả lời miệng).

- Điều tra tổng hợp, điều tra tài sản và đất đai của tất cả các đối tượng có quyền sở hữu trên tuyến đường quy hoạch.
- Cần có kế hoạch bồi thường, hỗ trợ người dân tái định cư, thể hiện trong bảng “kế hoạch về quyền lợi “entitlement Matrix”. Cần xây dựng nói tái định cư trong trường hợp cần thiết.
- Thủ tục bồi thường thiệt hại về tài sản, căn cứ trên chi phí để mua lại phần tài sản, phần đất tương tự.
- Lịch trình di dời cụ thể sau khi hoàn thành chi trả bồi thường thiệt hại
- Lập mẫu tài liệu quan trắc, cơ chế quan trắc giữa các cơ quan thi hành.
- Giải thích về dự án đối với các đối tượng có đất (họp với các bên liên quan)...

(3) Liên quan đến di dời và thu hồi đất

Thông tin liên quan đến tài sản của toàn bộ đối tượng cần di dời trong khu vực cầu Bạch Đằng (phía tỉnh Quảng Ninh gồm có 2 hộ gia đình, 2 doanh nghiệp), thông tin chi tiết phương châm đền bù,

chủ thể đền bù (thị xã Quảng Yên) dựa trên điều tra về thu nhập của các đối tượng cần di dời.

*Đã có thông tin đầy đủ về 1 trong 4 đối tượng đền bù trên

(4) Lập danh sách các nội dung cần kiểm tra (check list) môi trường

Lập danh sách các mục cần kiểm tra trong lĩnh vực “đường” và “cầu”, tham khảo check list được đính kèm với “Văn bản hướng dẫn đánh giá tác động đối với môi trường và xã hội của JICA” (tháng 4 năm 2010).

(5) Có kế hoạch chi tiết cho việc quan trắc

Lập kế hoạch chi tiết cho việc quan trắc (nội dung các mục, tần suất, địa điểm, cơ quan phụ trách, cơ chế báo cáo kết quả...). Ngoài ra, cần lập form mẫu báo cáo để cơ quan phụ trách dùng mẫu này khi báo cáo kết quả quan trắc với phía JICA.

(6) Hỗ trợ thành lập Ủy ban tư vấn đánh giá tác động tới xã hội và môi trường trong giai đoạn DF/R.

(7) Tổ chức cuộc họp với các bên liên quan

CHƯƠNG 8 Phạm vi và kế hoạch thực hiện dự án

8.1 Phạm vi dự án

Dự án này là dự án xây dựng cầu Bạch Đằng và đường dẫn theo hình thức hợp đồng BOT xây dựng đoạn đường khoảng 5 km thuộc phía thành phố Hải Phòng, trong đó theo kế hoạch thì đường Hạ Long – Hải Phòng sẽ có tổng chiều dài khoảng 25 km. Nhà đầu tư thành lập công ty dự án và đầu tư nguồn vốn cần thiết để thực hiện dự án. Công ty dự án sau khi huy động vốn cần thiết cho Dự án này bằng hình thức Nhà đầu tư góp vốn và các Cơ quan tài chính cấp vốn, sẽ tiến hành xây dựng Cầu Bạch Đằng với nguồn vốn này, thu phí cầu đường từ người sử dụng đường bộ trong thời gian vận hành là 30 năm, hoàn vốn cho các cơ quan tài chính và chia cổ tức cho Nhà đầu tư. Phạm vi dự án của công ty dự án theo dự kiến từ kết quả điều tra cho đến nay được trình bày như trong Bảng 8.1 .

Bảng 8.1 Phạm vi của Dự án này

Mục lục		Đối tượng và nội dung
Vận hành của các công ty dự án (kinh doanh)		<ul style="list-style-type: none"> Thành lập các cơ sở hoạt động chẳng hạn như văn phòng vận hành để huy động vốn kinh doanh cần thiết, thực hiện xây dựng – kinh doanh – chuyển giao Dự án này trong thời gian từng hợp đồng. UBND tỉnh Quảng Ninh thực hiện báo cáo cần thiết (theo tháng- năm) và thủ tục phê duyệt cho các cơ quan hữu quan tại Việt Nam. Hoàn vốn cho cơ quan tài chính và chia cổ tức cho nhà đầu tư.
Xây dựng Build	Thiết kế	<ul style="list-style-type: none"> Thiết kế kỹ thuật tại KM.19+800~KM.25+211 của đường Hạ Long – Hải Phòng, lựa chọn nhà thầu, lập bản vẽ quy hoạch thu hồi đất cần thiết, v.v... Tiến hành kiểm tra thiết kế (Shop Drawings) để nhà thầu lên kế hoạch thi công công trình Thực hiện thủ tục chứng nhận cần thiết.
	Thi công	<ul style="list-style-type: none"> Huy động nguồn lao động, vật tư, vật liệu xây dựng cần thiết cho việc thi công, xây dựng nút giao với thành phố Hạ Long trong khu vực, cầu Bạch Đằng, đường dẫn phía thành phố Hạ Long, nút giao với khu vực Đầm Nhà Mạc. Xây dựng các cơ sở cần thiết trong thời gian vận hành (như trạm thu phí, văn phòng điều hành, phòng quản lý giao thông, v.v...). Thực hiện thủ tục chứng nhận cần thiết.
	Giám sát thi công	<ul style="list-style-type: none"> Từ quan điểm quản lý chất lượng, quản lý an toàn, v.v... giám sát xem tại KM.19+800~KM.25+211 của đường Hạ Long – Hải Phòng có thi công theo thiết kế và kế hoạch thi công không. Thực hiện thủ tục chứng nhận cần thiết.
Vận hành Operate	Thu phí	<ul style="list-style-type: none"> Thu phí cầu đường từ người sử dụng đường bộ tại từng nút giao (đường nhánh rẽ vào) với đường Hạ Long – Hải Phòng (KM.0~KM.25+211).
	Quản lý giao thông	<ul style="list-style-type: none"> Tuần tra, tập trung các loại thông tin giao thông, kiểm soát phương tiện giao thông vi phạm Luật giao thông, xử lý sự cố trên đường Hạ Long – Hải Phòng (KM.0~KM.25+211).
	Kiểm tra, duy tu và bảo dưỡng	<ul style="list-style-type: none"> Nhằm đảm bảo các cơ sở ở tình trạng an toàn, tiến hành kiểm tra hằng ngày, định kỳ và khẩn cấp, tu bổ, cập nhật kịp thời và gia cố nếu cần tại KM.19+800~KM.25+211 của đường Hạ Long – Hải Phòng.
	An toàn đường bộ	<ul style="list-style-type: none"> Dọn dẹp, trồng cây xanh, duy tu quy mô nhỏ tại KM.19+800~KM.25+211 của đường Hạ Long – Hải Phòng.
Chuyển giao Transfer		<ul style="list-style-type: none"> Chuyển giao quyền điều hành Dự án này cho UBND tỉnh Quảng Ninh. Chuyển giao các cơ sở⁴³ với chất lượng được quy định theo hợp đồng BOT hoặc thỏa thuận cho UBND tỉnh Quảng Ninh.

Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

⁴³Bao gồm thiết bị, vật tư theo hợp đồng BOT, hoặc kết quả thỏa thuận.

8.2 Loại hình công ty dự án

8.2.1 Thủ tục thành lập công ty dự án

Tại Việt Nam, khi thành lập pháp nhân theo hình thức đầu tư nước ngoài thì phải thực hiện thủ tục xin cấp giấy phép đầu tư bởi Bộ Kế hoạch và Đầu tư (MPI). Sau khi các Bộ, ngành có thẩm quyền của Việt Nam xét duyệt dựa trên nội dung các chứng từ xin cấp phép, thì sẽ tiến hành cấp Giấy phép đầu tư. Ngoài ra, Giấy phép đầu tư cũng có vai trò là Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh.

Trong thủ tục xin cấp Giấy phép đầu tư, cần xác định nguồn vốn, tổng kim ngạch đầu tư, tỷ lệ góp vốn và kế hoạch góp vốn của từng nhà đầu tư. Ngay cả sau khi Giấy phép đầu tư được cấp tạm thời, nếu có mong muốn thay đổi bất kỳ điểm nào như nguồn vốn, lợi tức sở hữu của nhà đầu tư, cần phải nộp đơn xin thay đổi Giấy chứng nhận đầu tư và xin phê duyệt của MPI để thực hiện thủ tục thay đổi.

Luật liên quan đến thành lập doanh nghiệp trong Dự án này gồm có Luật doanh nghiệp (Law on Enterprise), Luật đầu tư (Law on Investment), Nghị định BOT (Nghị định 108), v.v...⁴⁴

8.2.2 Loại hình công ty chính

Tại Việt Nam, chủ yếu có thể thành lập các loại hình công ty sau Công ty Trách nhiệm hữu hạn một thành viên (Sau đây gọi là “Công ty TNHH một thành viên”), Công ty trách nhiệm hữu hạn từ 2 thành viên trở lên (Sau đây gọi là “Công ty TNHH hai thành viên trở lên”), Công ty cổ phần⁴⁵.

(1) Công ty TNHH

Công ty có 1 thành viên góp vốn (tổ chức (pháp nhân) hoặc cá nhân) thì gọi là “Công ty TNHH một thành viên”, Công ty có từ 2 thành viên góp vốn trở lên thì gọi là “Công ty TNHH hai thành viên trở lên”.

Công ty TNHH một thành viên do một tổ chức (pháp nhân) hoặc một cá nhân làm chủ sở hữu, tổ chức (pháp nhân) hoặc cá nhân sở hữu công ty chịu trách nhiệm về toàn bộ các khoản nợ và nghĩa vụ khác trong phạm vi vốn điều lệ của công ty (Lợi tức của thành viên góp vốn tùy theo vốn đã góp).

Công ty TNHH hai thành viên trở lên là loại hình công ty có từ 2 thành viên góp vốn là tổ chức (pháp nhân) hoặc cá nhân trở lên, các thành viên chỉ chịu trách nhiệm về các khoản nợ và nghĩa

⁴⁴Hơn nữa, theo quy định liên quan đến thời gian và kế hoạch rút vốn đầu tư, trường hợp dự án hợp đồng BOT, các quy định được cho rằng có liên quan là Luật doanh nghiệp (Nghị định 102/2010/NĐ-CP Nghị định bổ sung), Luật đầu tư (Thông tư 03/2011/TT-BKHDT Nghị định bổ sung), các quy định khác Thông tư 166/2011/TT-BTC, Thông tư 03/2011/TT-BKHDT.

⁴⁵Loại hình doanh nghiệp khác là công ty hợp danh, doanh nghiệp tư nhân.

vụ khác trong phạm vi vốn điều lệ của công ty.

Tại Việt Nam, công ty trách nhiệm hữu hạn là loại hình doanh nghiệp phổ biến nhất, trong đăng ký thành lập doanh nghiệp tại Việt Nam có sự tham gia của nhà đầu tư người Nhật thì đến hơn 80% là loại hình công ty TNHH.

(2) Công ty cổ phần

Công ty cổ phần là loại hình công ty mà vốn điều lệ được chia thành từng cổ phần (trường hợp công ty cổ phần, lợi tức tùy theo số cổ phần sở hữu). Tổ chức pháp nhân hoặc cá nhân đều có thể trở thành cổ đông công ty. Số lượng cổ đông tối thiểu là 3 và không hạn chế số lượng tối đa. Cổ đông chịu trách nhiệm về các khoản nợ và nghĩa vụ tài sản khác của doanh nghiệp trong phạm vi số vốn đã góp vào doanh nghiệp.

8.2.3 Loại hình công ty của Dự án này

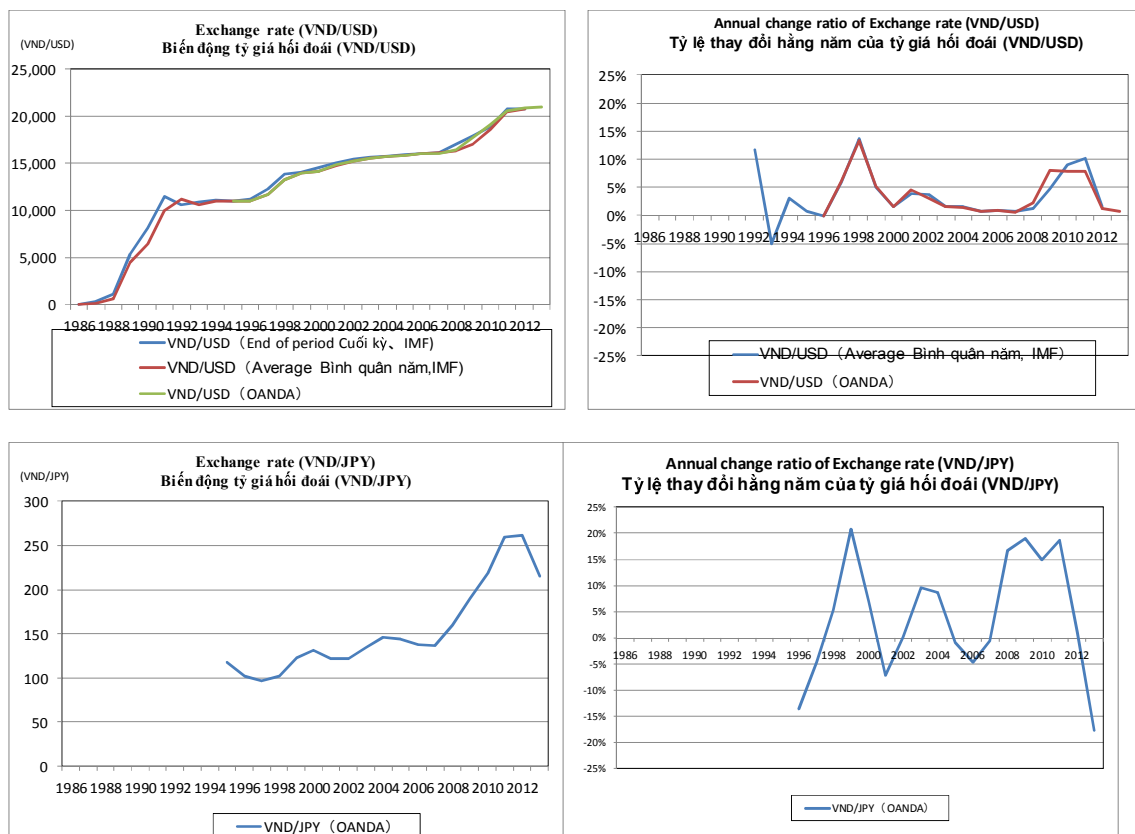
Về việc thành lập công ty cổ phần, theo quy định Luật doanh nghiệp hay Điều 6.4 Luật đầu tư, sau khi doanh nghiệp được cấp giấy chứng nhận đầu tư, các nhà đầu tư phải thực hiện góp vốn trong vòng 90 ngày, góp vốn liên quan trong thời gian tương đương, và trước khi tập trung vào thi công xây dựng phải thực hiện nhiều công tác chuẩn bị. Do đó, nhận định rằng công ty trách nhiệm hữu hạn 2 thành viên trở lên là thích hợp cho loại hình doanh nghiệp thành lập ban đầu.

8.3 Xu hướng chỉ số kinh tế

8.3.1 Thay đổi của tỷ giá hối đoái trong lịch sử

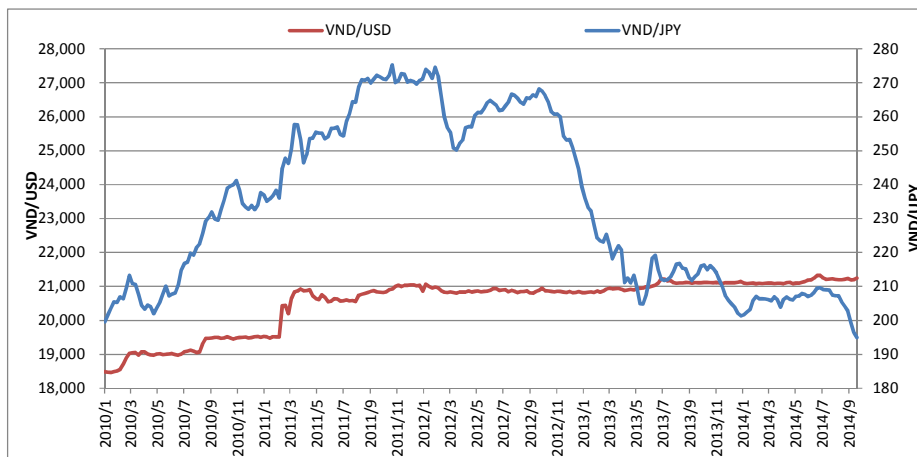
(1) Việt Nam

Dưới đây thể hiện thay đổi của tỷ giá hối đoái trong lịch sử của VND. Nếu nhìn vào tỷ suất thay đổi bình quân từ năm 2000 ~ 2013, VND có khuynh hướng giảm 1,7% so với USD, 1,4% so với JPY. (Đối với VND/USD, VND bị mất giá đáng kể, ngoại trừ năm 2009 ~ năm 2011. Đối với VND/JPY, VND mất giá hơn 10%, ngoại trừ năm 2008 ~ năm 2011.)



Nguồn: Niên giám thống kê tài chính thế giới (2002, 2013), OANDA HP

Hình 8.1 Thay đổi trong tỷ giá của VND



* Tỷ giá trung bình bình quân theo tuần

Nguồn : OANDA

Hình 8.2 Thay đổi trong tỷ giá hối đoái những năm gần đây

(2) Các nước Đông Nam Á lớn khác

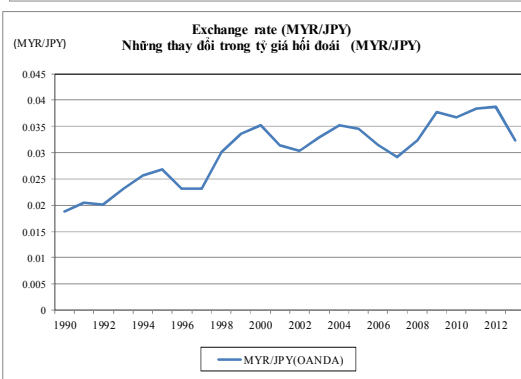
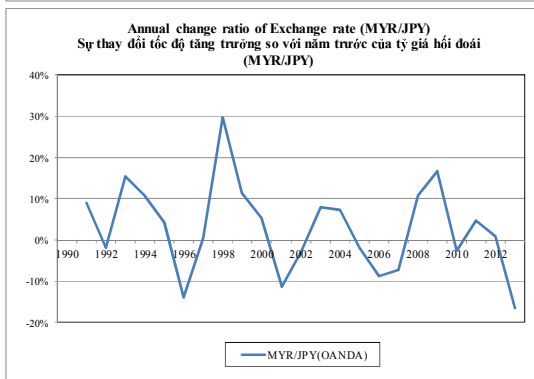
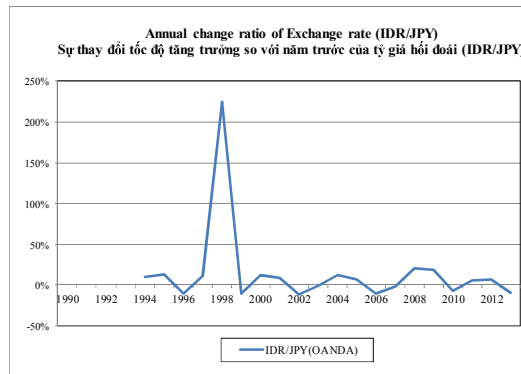
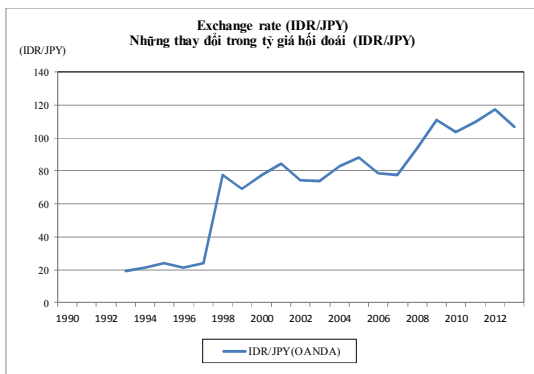
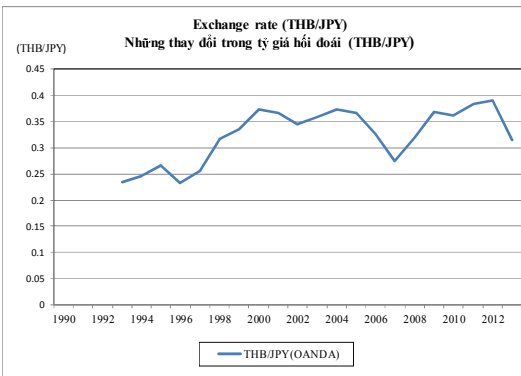
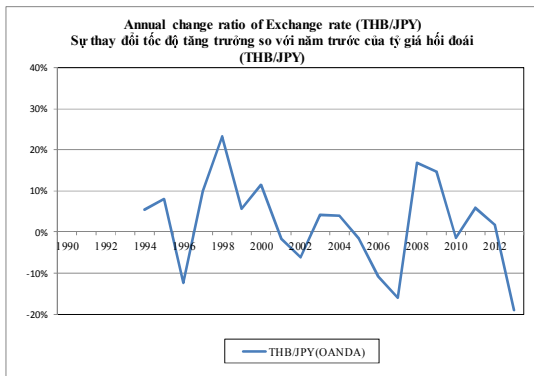
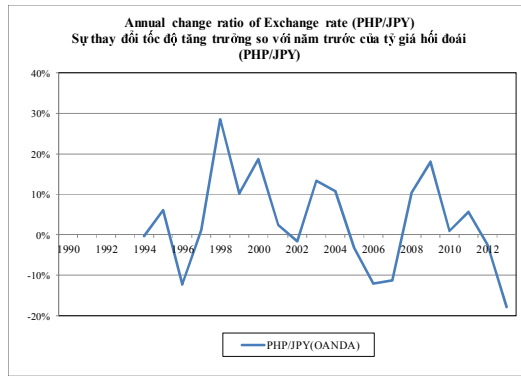
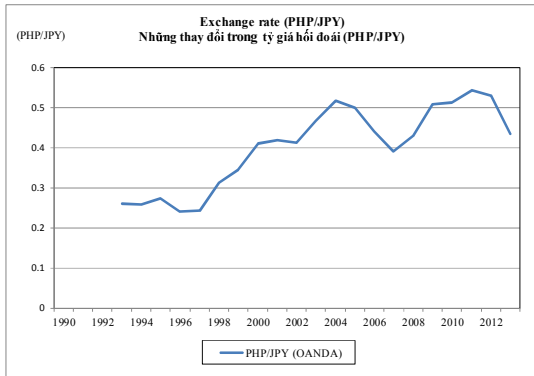
Nhìn vào sự thay đổi trong tỷ giá hối đoái trong quá khứ ở các nước Đông Nam Á (Philippin, Thái Lan, Indonesia, Malaysia), do khủng hoảng tài chính tiền tệ Châu Á năm 1998, nên đồng tiền bị mất giá nghiêm trọng, nhưng nếu nhìn vào tỷ lệ thay đổi giá bình quân từ năm 2000 thì sẽ có sự khác nhau tùy theo quốc gia, tuy nhiên vẫn nằm trong khoảng -2 ~2% đối với USD, -1%~gần 2% đối với JPY, điều này thể hiện sự thay đổi ổn định. Dựa trên tình trạng này, theo kịch bản liên quan đến thay đổi tỷ giá trong tương lai, sẽ không có biến đổi lớn trong tỷ giá hối đoái trong thời gian dự án, dự kiến thay đổi sẽ là 20.000 VND/USD và 200 VND/JPY.

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)

Tiền tệ	So với USD	So với JPY
Đồng Peso (Philippin)	giảm -0,3% USD	tăng 0,5% JPY
Đồng Bath (Thái Lan)	giảm -2,0% USD	giảm -1,3% JPY
Đồng Rupiah (Indonesia)	tăng 1,7% USD	tăng 2,5% JPY
Đồng Ringgit (Malaysia)	giảm -1,4% USD	giảm -0,7% JPY

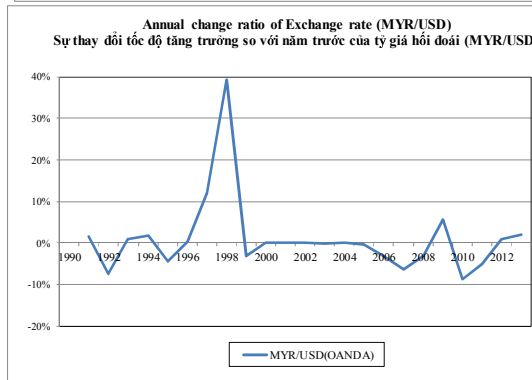
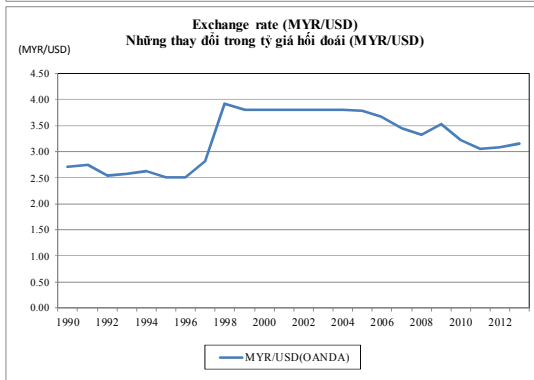
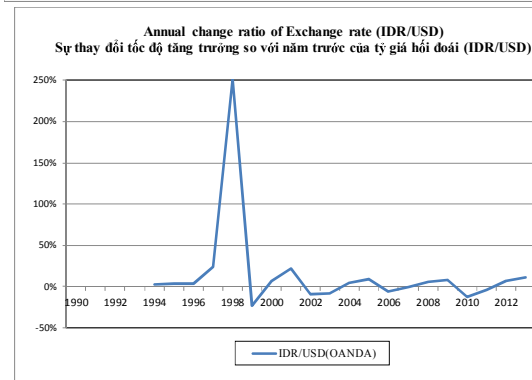
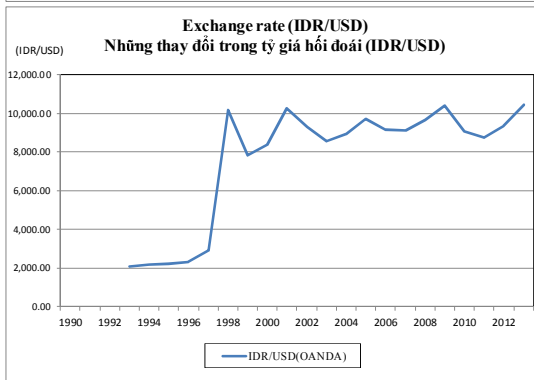
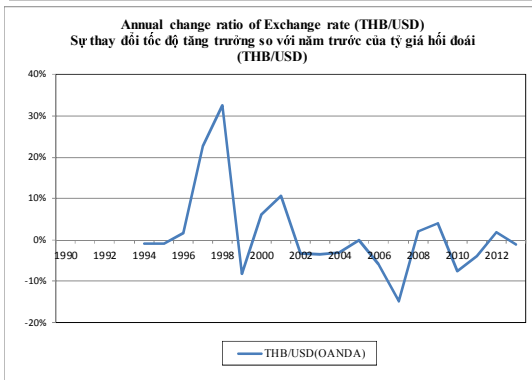
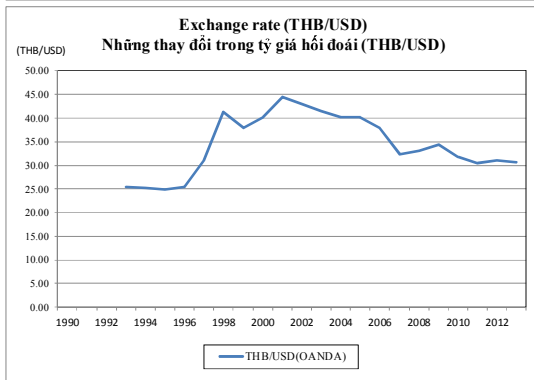
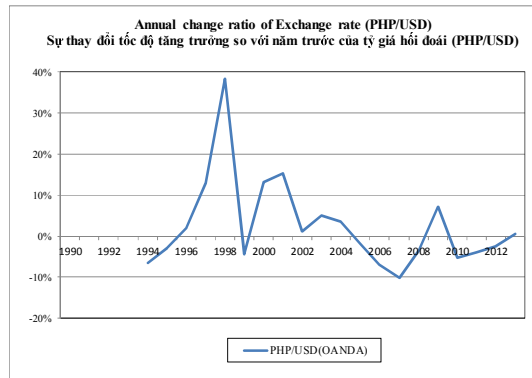
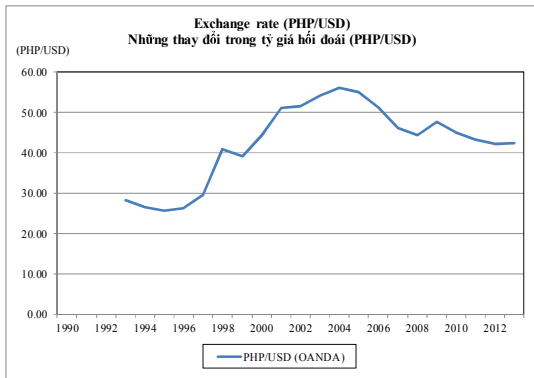
Lưu ý: Tỷ giá trung bình bình quân năm (Đồng Bath (Thái Lan) là tỷ giá bình quân năm)

Nguồn: OANDA



Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

Hình 8.3 Thay đổi trong tỷ giá hối đoái của các nước (đối với JPY) và tỷ lệ thay đổi hằng năm của tỷ giá hối đoái



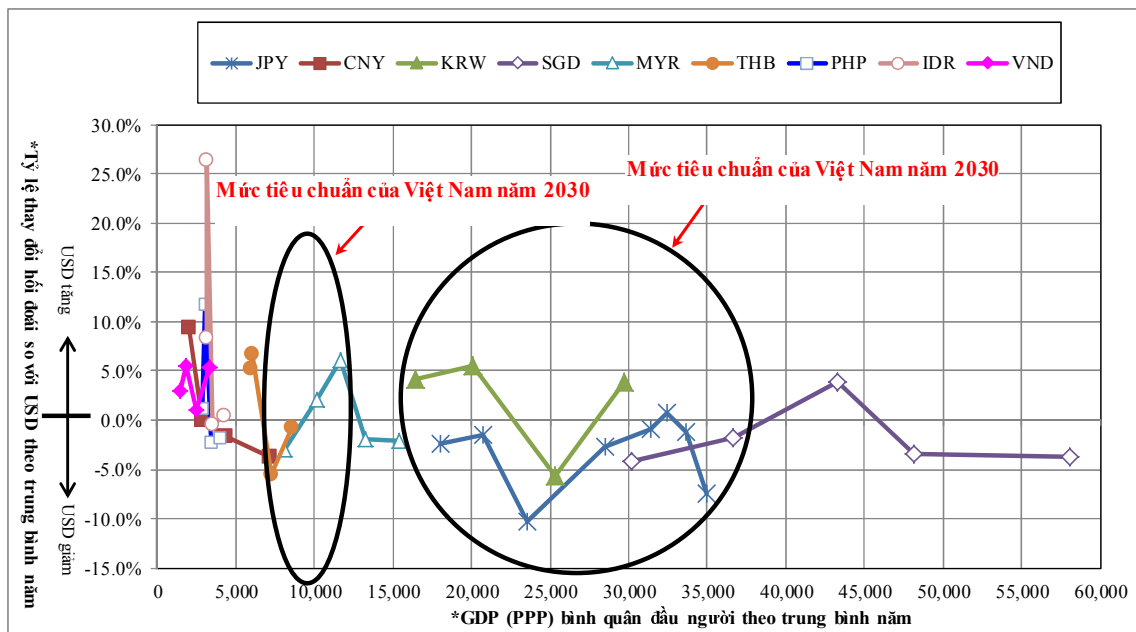
Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

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

(3) Quan hệ giữa GDP bình quân đầu người và tỷ giá hối đoái đồng Đô la Mỹ (USD)

Nếu nhìn vào mối quan hệ giữa GDP bình quân đầu người ở Châu Á với tỷ giá hối đoái đồng USD Mỹ, mức GDP bình quân đầu người là từ 10.000 USD trở xuống, tiền tệ các nước cũng ở trường hợp mất giá từ 5% bình quân năm trở lên, nhưng ở các nước GDP trên 10.000 USD thì tỷ giá đối với USD thay đổi trong mức -5% ~ +5%.

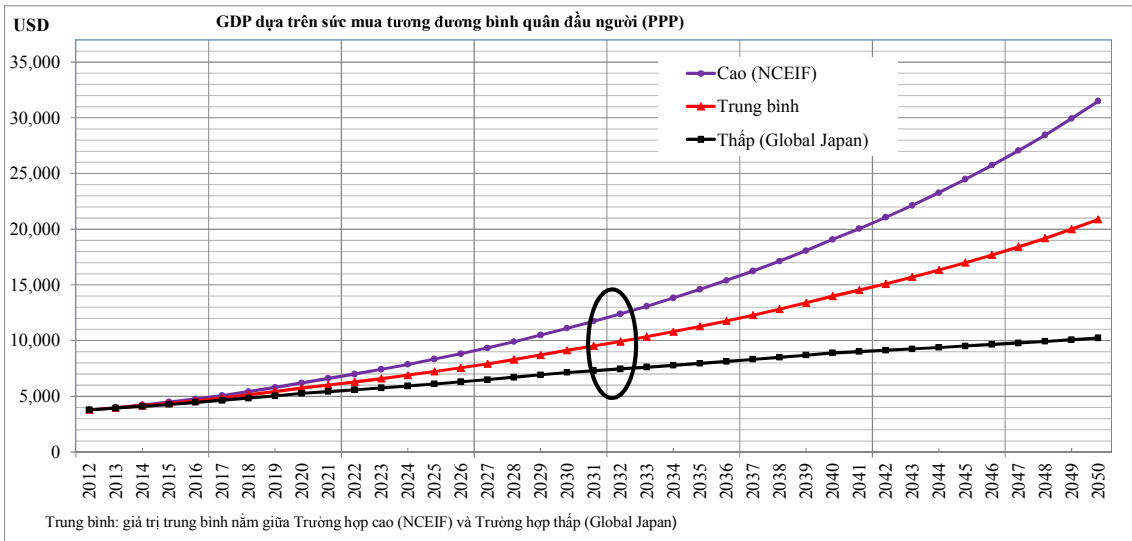
Dựa trên tình trạng này, ở mức GDP thấp, có khả năng tiếp tục khuynh hướng mất giá VND nhưng mức GDP lại tăng trong tương lai, dự kiến tỷ giá hối đoái được cố định, GDP bình quân đầu người ở Việt Nam đến năm 2030 đạt ngưỡng 10.000 USD sẽ tiếp tục mất giá do tỷ lệ biến đổi 2% năm, dự kiến từ năm 2030 trở đi không có thay đổi trong tỷ giá hối đoái và VND giảm giá.



*Về nguyên tắc, vẽ đồ thị giá trị bình quân trong 5 năm

Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

Hình 8.5 GDP bình quân đầu người ở các nước Châu Á lớn và thay đổi trong tỷ giá đối với USD



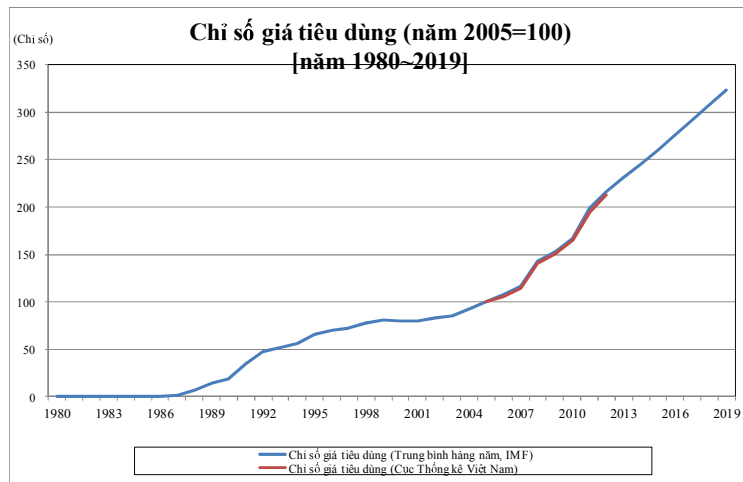
Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

Hình 8.6 Sự thay đổi GDP (PPP) bình quân đầu người ở Việt Nam trong tương lai

8.3.2 Thay đổi chỉ số giá

(1) Chỉ số giá tiêu dùng của Việt Nam

Dưới đây thể hiện thay đổi trong chỉ số giá tiêu dùng của Việt Nam. Theo trình bày về tỷ lệ tăng chỉ số giá tiêu dùng (CPI) ở mục (4) của 2.2.1, mặc dù năm 2008 và năm 2011 ghi nhận lạm phát phi mã nhưng nếu bỏ qua năm 2008 và năm 2011, kể từ sau năm 2005 chỉ số giá tiêu dùng so với năm trước thay đổi 8% năm, ngoài ra sau “Nghị quyết Chính phủ số 11 với mục tiêu hạn chế lạm phát, ổn định kinh tế vĩ mô”, chỉ số giá tiêu dùng tiếp tục có xu hướng giảm.



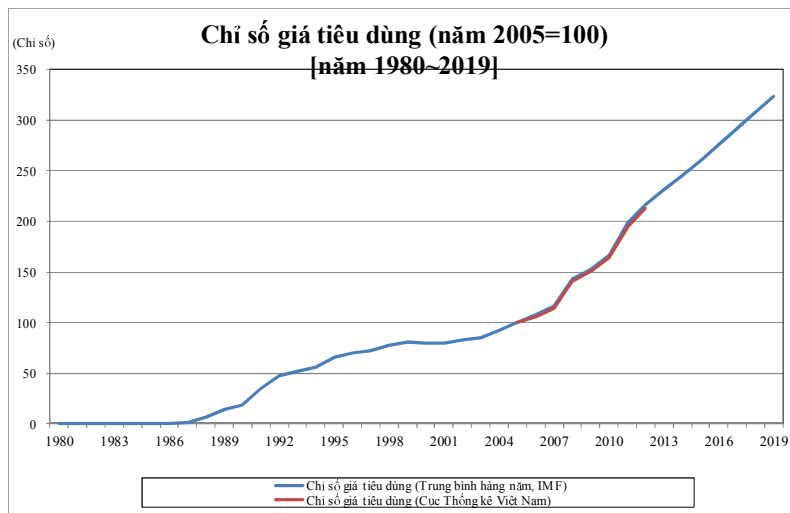
*Năm 2005=100

*Dữ liệu IMF được lấy từ tài liệu gốc của Cục thống kê Việt Nam

*Giá trị sau năm 2014 do IMF dự báo

Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

Hình 8.7 Thay đổi trong chỉ số giá tiêu dùng ở Việt Nam

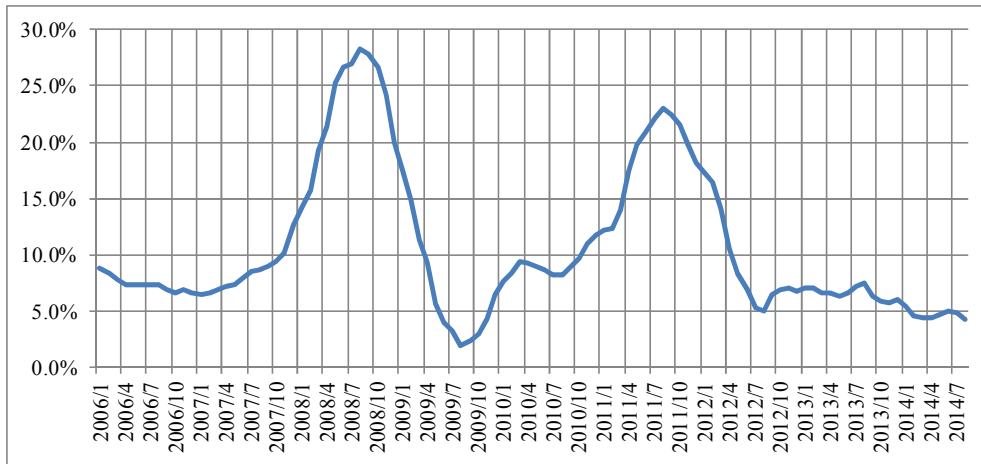


*Dữ liệu IMF được lấy từ tài liệu gốc của Cục thống kê Việt Nam

*Giá trị sau năm 2014 do IMF dự báo

Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

Hình 8.8 Biến động của chỉ số giá tiêu dùng ở Việt Nam (So sánh với tốc độ tăng trưởng trong năm trước)



*Năm 2005=100

*Dữ liệu IMF được lấy từ tài liệu gốc của Cục thống kê Việt Nam

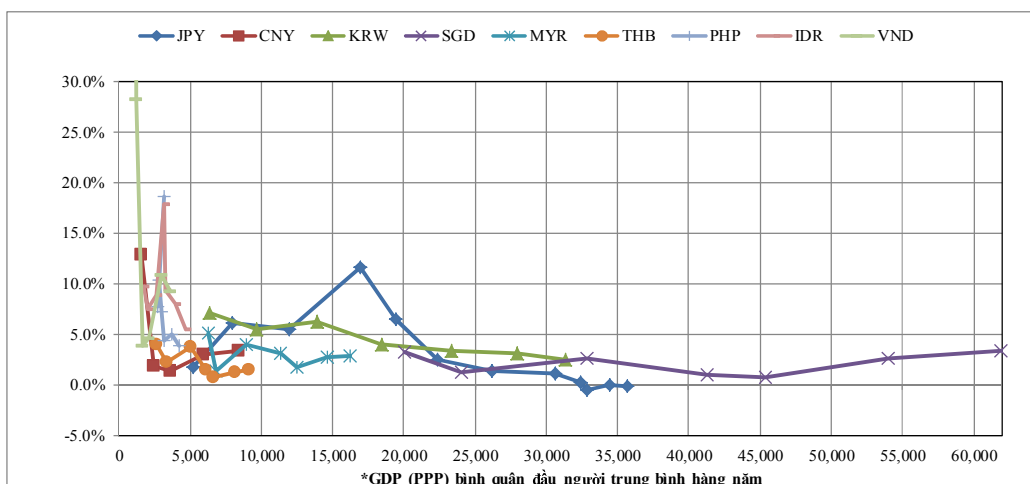
*Giá trị sau năm 2014 do IMF dự báo

Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

Hình 8.9 Thay đổi trong chỉ số giá tiêu dùng ở Việt Nam so với cùng kỳ năm trước (từ sau năm 2006)

(2) Khuynh hướng trong quá khứ ở các nước châu Á khác

Trong các nước Châu Á (Nhật Bản, Trung Quốc, Hàn Quốc, Singapore, Malaysia, Thái Lan, Philippin, Indonesia, Việt Nam), nếu nhìn vào tốc độ tăng trưởng giá tiêu dùng với GDP bình quân đầu người, GDP bình quân đầu người dưới 5.000 USD, thì cũng có nhiều trường hợp tốc độ tăng trưởng của giá tiêu dùng trên 10% bình quân năm, GDP bình quân đầu người nếu tăng liên tục, tốc độ tăng trưởng của giá tiêu dùng được thấy có khuynh hướng biến thiên ở mức khoảng 0~5%.

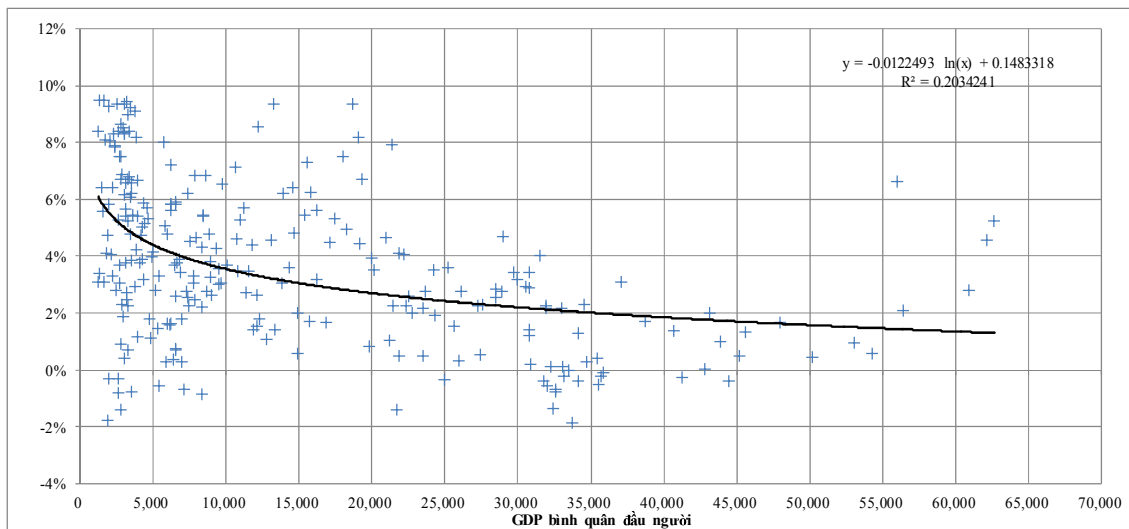


Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

Hình 8.10 GDP bình quân đầu người và tốc độ tăng trưởng giá tiêu dùng ở các nước Châu Á lớn

(3) Dự đoán chỉ số giá tiêu dùng trong tương lai

Tiến hành phân tích hồi quy tuyến tính GDP bình quân đầu người và tốc độ tăng trưởng giá tiêu dùng trong quá khứ ở các nước Châu Á lớn, nếu chỉ số gia tiêu dùng khi GDP bình quân đầu người từ 4.000 USD đến 20.000 USD là 2,7%, thì hệ số xác định R2 thấp hơn đường cong logarit cao nhất đến khoảng 0,6 lần, tại thời điểm 4.000 USD là 4,7%.



*Loại bỏ dữ liệu tốc độ tăng trưởng của chỉ số giá tiêu dùng vượt quá 10% là giá trị bất thường

Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

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

Trong đợt khảo sát này, ước tính tốc độ tăng trưởng chỉ số giá tiêu dùng trong thời điểm GDP bình quân đầu người là 4.000 USD là 100, dự kiến rằng tốc độ tăng trưởng chỉ số gia tiêu dùng vào thời điểm 4.000 USD là 8%, kết quả ước tính được thể hiện như trong Bảng 8.3.

Bảng 8.3 Dự đoán tốc độ tăng trưởng giá tiêu dùng giảm

GDP bình quân đầu người (USD)		Tốc độ tăng trưởng chỉ số giá tiêu dùng theo mô hình ước tính		Dự đoán tốc độ tăng trưởng chỉ số gia tiêu dùng (Dự kiến tại thời điểm 4.000USD là 8%)
	Tiêu chuẩn tại Việt Nam		Chỉ số	
4.000	Tiêu chuẩn năm 2013~2015	4,7%	100,0	8,0%
5.000	Tiêu chuẩn năm 2016~2020	4,4%	94,2	7,5%
6.500	2021~2025	4,1%	87,3	7,0%
8.000	2026~2030	3,8%	81,8	6,5%
10.000	2031~2035	3,6%	76,0	6,1%
13.000	2036~2040	3,2%	69,1	5,5%
16.000	2041~2045	3,0%	63,7	5,1%
20.000	2046~2050	2,7%	57,8	4,6%

Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

8.4 Phân tích rủi ro

8.4.1 Những điểm cơ bản khi phân tích rủi ro

Phân tích rủi ro kinh doanh đối với dự án này dựa trên những quan điểm sau đây.

- (1) Đặc điểm của rủi ro: có thể rút ra các loại rủi ro theo 3 giai đoạn: 1) Giai đoạn trước thiết kế và thi công (chủ yếu là thiết kế kỹ thuật), 2) Giai đoạn xây dựng, 3) Giai đoạn quản lý vận hành và bảo dưỡng
- (2) Đánh giá rủi ro: đánh giá 1) số tiền tổn thất của dự án, 2) khoản tăng chi phí dự án theo hiện trạng thực tế như sau.
 - Số tiền tổn thất của dự án: = [Chi phí bổ sung vượt quá chi phí dự án như dự kiến ban đầu của công ty dự án] + [Khoản lợi nhuận mất đi do mất cơ hội đạt doanh thu dự án như dự kiến ban đầu]
 - Khoản tăng chi phí dự án: khoản phí tăng thêm của chính phủ hoặc phí bảo hiểm

Biện pháp phòng tránh rủi ro: điều chỉnh các biện pháp phòng tránh rủi ro theo chia sẻ rủi ro.

8.4.2 Chia sẻ rủi ro và biện pháp phòng tránh

Nhìn chung, rủi ro mà các đối tượng liên quan chịu trách nhiệm và biện pháp phòng tránh có thể điều chỉnh theo Bảng 8.4.

Bảng 8.4 Đối tượng liên quan, rủi ro chính và biện pháp phòng tránh gánh nặng rủi ro

Đối tượng liên quan	Rủi ro trách nhiệm	Biện pháp phòng tránh
Tỉnh Quảng Ninh	Chậm chuyên giao đất thu hồi Sửa đổi chế độ luật pháp bất ngờ Chậm trễ trong thông tin phê duyệt và cấp phép chính thức Không đủ doanh thu	Sửa đổi mức phí thu, hoặc phê duyệt kéo dài thời gian khai thác Như trên Như trên Bảo lãnh Chính phủ
Chính phủ Việt Nam (Bộ Tài chính)	Tỉnh Quảng Ninh không thực hiện hợp đồng	Bảo lãnh Chính phủ
Các bên góp vốn	Không thể hoàn vốn cho chủ thể dự án	Tăng vốn (trách nhiệm hữu hạn)
Công ty bảo hiểm	Xây ra rủi ro tương ứng thêm vào	Mua bảo hiểm
Công ty dự án	Lỗi thiết kế Thiên tai bất khả kháng Trách nhiệm bồi thường của bên thứ 3 Doanh thu không đủ	Mua bảo hiểm Mua bảo hiểm Mua bảo hiểm Số tiền chưa đạt 50% doanh thu từ tỉnh Quảng Ninh
Nhà thầu xây dựng	Rủi ro xây dựng	Hợp đồng trọn gói hoặc công ty dự án

Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

8.4.3 Mua bảo hiểm dành cho biện pháp phòng tránh rủi ro

Mua bảo hiểm là biện pháp chính giúp công ty dự án (chủ thể dự án) phòng tránh rủi ro. Danh mục bảo hiểm chung có thể điều chỉnh như Bảng 8.5.

Bảng 8.5 Danh mục bảo hiểm chính

Giai đoạn	Tên gọi bảo hiểm	Phạm vi áp dụng
Sau khi ký kết hợp đồng dự án, đến trước khi khởi công xây dựng (Giai đoạn thiết kế kỹ thuật)	Bảo hiểm bồi thường hành nghề (Professional Indemnity Insurance)	Bồi thường thiệt hại do lỗi khi thiết kế, sự cố khi xây dựng (các công trình sụp đổ do không chịu nổi trọng lượng thiết kế, gây thiệt hại cho bên thứ 3) Thời gian bảo hiểm là số năm sau khi thi công xây dựng.
Giai đoạn xây dựng	Bảo hiểm mọi rủi ro trong xây dựng (Contractor's All Risk Insurance (CAR))	Hình thành 3 giai đoạn như sau: (Sec.-1)Material Damage: Bảo hiểm liên quan đến tổn thất vật liệu thi công (Sec.-2)Third Party Liability: Bảo hiểm bồi thường thiệt hại cho bên thứ 3 (Sec.-3)Advance Loss of Profits: Bảo hiểm đền bù liên quan đến lợi nhuận mất đi và chi phí phát sinh do kéo dài thời gian thi công và gián đoạn xây dựng.
	Bảo hiểm hàng hóa vận tải biển (Marine Cargo Insurance)	Bồi thường thiệt hại đối với tổn thất và thiệt hại trong quá trình vận chuyển hàng hóa. Đối tượng áp dụng hình thức vận tải là vận tải biển, vận tải hàng không.
	Bảo hiểm chậm trễ khởi công (Start-Up Delay Insurance)	Bồi thường chi phí tăng thêm và lợi nhuận mất đi (ALOP) vì chậm trễ khởi công do vật liệu xây dựng đến trễ vì thảm họa, v.v... Ngoài ra, đối với chậm trễ khởi công do trễ bàn giao đất xây dựng thì không áp dụng bảo hiểm.
	Bảo hiểm tai nạn lao động (Worker's Compensation Insurance/Employer's Liability Insurance)	Bảo hiểm thiệt hại cho người lao động trong thời gian xây dựng.
Giai đoạn khai thác	Bảo hiểm mọi rủi ro (All Risk Insurance (CAR))	Bồi thường thiệt hại cho các cơ sở do thảm họa tự nhiên (bảo hiểm hỏa hoạn, bảo hiểm động đất, v.v...) Bồi thường thiệt hại các cơ sở bị tổn thất do công tác duy tu bảo dưỡng
	Bảo hiểm trách nhiệm của bên thứ ba (Third Party Liability)	Bồi thường thiệt hại và tổn hại tài sản của bên thứ ba do công tác duy tu bảo dưỡng
	Bảo hiểm tai nạn lao động (Worker's Compensation Insurance/Employer's Liability Insurance)	Bảo hiểm thiệt hại cho người lao động trong thời gian O&M

Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

Điều chỉnh ma trận rủi ro cụ thể theo Bảng 8.6 dựa trên nội dung thảo luận ở Bảng 8.5.

Bảng 8.6 Danh sách rủi ro dự kiến

Loại rủi ro (Risk Identification)		Ảnh hưởng đến việc giảm doanh thu và tăng chi phí dự án	Chia sẻ rủi ro		Đánh giá (Risk Assessment)	Biện pháp phòng tránh (Mitigation Measure)
Danh mục rủi ro	Nội dung		Tỉnh Quảng Ninh	Công ty dự án		
Rủi ro trong giai đoạn trước khi khởi công xây dựng (sau khi ký kết hợp đồng)						
Rủi ro đảm bảo nguồn vốn	Không thể đảm bảo nguồn vốn đến giai đoạn cần thiết	Công ty dự án bắt đầu trễ⇒Toàn bộ dự án bị trễ		☉		Thỏa thuận giữa các cổ đông
Rủi ro chuyển giao ROW (ROW Hand-over Delay Risk)	Chuyển giao ROW trễ do tỉnh Quảng Ninh lấy ROW trễ	Các chi phí tăng do khởi công xây dựng trễ (chẳng hạn như chi phí nhân công trong thời gian chờ đợi khởi công) Khởi công xây dựng trễ⇒Bắt đầu đưa vào sử dụng trễ⇒Giảm doanh thu từ thu phí do thời gian vận hành bị rút ngắn	☉		<u>Số tiền tổn thất</u> là 1) khoản chi phí gánh chịu liên quan đến việc chờ đợi khởi công, 2) số tiền giảm trong doanh thu thu phí do thời gian khởi công trễ ⇒ Thời gian bắt đầu đưa vào sử dụng trễ ⇒ Thời gian vận hành bị rút ngắn. <u>Khoản tăng chi phí dự án</u> là được bù trừ do tăng lợi suất (quy cho người sử dụng) và kéo dài thời gian dự án (=thời gian khai thác).	Lập kế hoạch bồi thường số tiền tổn thất của doanh thu ước tính và thu hồi chi phí gia tăng bằng cách tăng tỷ suất lệ phí trong thời gian O&M Kéo dài thời gian dự án. Trường hợp khó thay đổi điều kiện dự án như nêu trên, tỉnh Quảng Ninh và chính phủ Việt Nam ra quyết định bồi thường cho hợp đồng dự án và GGU
Rủi ro trì hoãn thủ tục (Start-up Delay Risk)	Thủ tục phát hành giấy cấp phép, v.v... bị chậm trễ	Thủ tục chậm trễ⇒Thời gian khởi công xây dựng trễ⇒Thời gian bắt đầu đưa vào sử dụng trễ ⇒Tăng các loại chi phí trong thời gian chờ đợi, giảm doanh thu do thời gian vận hành bị rút ngắn.	☉		Như trên	Như trên.
Rủi ro lỗi thiết kế (Design Error Risk)	Lỗi tiềm ẩn trong thiết kế kỹ thuật	Bồi thường thiệt hại cho bên thứ ba đối với sự cố lớn khi xây dựng, thiệt hại các cơ sở do lỗi thiết kế kỹ thuật		☉	<u>Số tiền tổn thất</u> được trả cho thiệt hại sụp đổ các cơ sở xây dựng do lỗi khi thiết kế cho bên thứ ba.	Phạm vi bồi thường rủi ro tùy theo bảo hiểm (Bảo hiểm bồi thường hành nghề: Professional Indemnity Insurance)
Rủi ro trong giai đoạn trước khi khởi công xây dựng (sau khi ký kết hợp đồng) (tt)						
Rủi ro huy động vốn đầu tư (Fund Procurement Risk (Sponsor risk, lender risk etc.)	Rủi ro không thể huy động vốn đầu tư đầy đủ	Liên quan mặc định.		☉	<u>Nguồn vốn vay ngân hàng</u> không đủ, <u>nguồn vốn hỗ trợ của Chính phủ Việt Nam</u> không đủ.	Phạm vi bồi thường rủi ro tùy theo bảo hiểm Tăng vốn bồi thường của Chính phủ Việt Nam

Loại rủi ro (Risk Identification)		Ảnh hưởng đến việc giảm doanh thu và tăng chi phí dự án	Chia sẻ rủi ro		Đánh giá (Risk Assessment)	Biện pháp phòng tránh (Mitigation Measure)
Danh mục rủi ro	Nội dung		Tỉnh Quảng Ninh	Công ty dự án		
Rủi ro gián đoạn dự án (Business Interruption)	Hủy khởi công xây dựng vì nguyên nhân từ phía tỉnh Quảng Ninh	Thiệt hại chi phí do rơi vào thời điểm gián đoạn thi công nên không thể thu hồi lại (chi phí thiết kế kỹ thuật, chi phí khác).	☉		<u>Số tiền tổn thất</u> là 1) toàn bộ chi phí phát sinh sau khi ký kết hợp đồng và trước khi gián đoạn thi công, 2) toàn bộ số tiền nợ người cho vay. <u>Khoản tăng chi phí dự án</u> tương đồng với tổng số tiền đảm bảo của tỉnh Quảng Ninh ghi bên phải	Tỉnh Quảng Ninh chịu trách nhiệm chi phí liên quan đến thiết kế kỹ thuật, v.v..., các loại chi phí liên quan đến việc chuẩn bị thực hiện dự án khác, toàn bộ khoản nợ. Điều này được ghi rõ ràng vào các khoản mục mặc định trong hợp đồng theo trách nhiệm của tỉnh Quảng Ninh.
	Hủy bỏ khởi công xây dựng do bất khả kháng	Thiệt hại do rơi vào tình trạng các chi phí cho đến nay (chi phí thực hiện thiết kế kỹ thuật, các chi phí khác, v.v...) không thể thu hồi do thảm họa bất khả kháng.		☉	Như trên	Phạm vi bồi thường rủi ro tùy theo bảo hiểm (Bảo hiểm mọi rủi ro: All Risks Insurance)
Rủi ro trong giai đoạn xây dựng						
Rủi ro trong vận chuyển vật liệu (Marine Shipping Risk)	Gặp phải sự cố trong khi vận chuyển vật liệu xây dựng bằng đường biển	Thiệt hại như tổn thất, mất vật liệu do sự cố trên biển khi vận chuyển vật liệu xây dựng bằng tàu.		☉	<u>Số tiền tổn thất</u> là tổng số tiền vật liệu vận chuyển theo thời giá đã ủy thác vận chuyển trên biển (Replacement Cost) <u>Khoản tăng chi phí dự án</u> tương đương với phí bảo hiểm	Phạm vi bồi thường rủi ro tùy theo bảo hiểm (Bảo hiểm hàng hóa vận tải biển: Marine Cargo Insurance)
Rủi ro kỹ thuật (thi công)	Trì hoãn – gián đoạn – không thể thi công công trình do thiếu trình độ kỹ thuật của bên thi công	Kéo dài thời gian hoàn công do không thể hoàn thành công trình mục tiêu=> Giảm doanh thu do thời gian vận hành bị rút ngắn. Phạt vì thi công trễ		☉	<u>Số tiền tổn thất</u> thuộc trách nhiệm của bên nhà thầu thi công Tránh sử dụng bên xây dựng có năng lực xây dựng thấp	Thêm bảo hiểm cho nhà thầu Công ty dự án thêm bảo hiểm về bồi thường tổn thất thứ cấp Các công trình thi công phần trên có độ khó cao sẽ đặt hàng cho các doanh nghiệp Nhật Bản Công trình thi công phần dưới sẽ lựa chọn các doanh nghiệp Việt Nam có trình độ kỹ thuật cao, có kinh nghiệm thực tế phong phú.
Rủi ro chi phí xây dựng vượt mức	Khó khăn thi công trong kim ngạch đấu thầu của	Tăng chi phí dự án		☉	Không có doanh nghiệp Việt Nam cam kết bằng các khoản cố	Tăng độ chính xác trong báo giá ước tính

Loại rủi ro (Risk Identification)		Ảnh hưởng đến việc giảm doanh thu và tăng chi phí dự án	Chia sẻ rủi ro		Đánh giá (Risk Assessment)	Biện pháp phòng tránh (Mitigation Measure)
Danh mục rủi ro	Nội dung		Tỉnh Quảng Ninh	Công ty dự án		
	hợp đồng ban đầu				định trọn gói. Chi phí về rủi ro vượt mức chi phí, công ty dự án là bên dự án, không phải bên đầu thầu, dễ dàng kiểm soát rủi ro với vai trò là chịu trách nhiệm tổng thể	Dự báo 10% quỹ dự phòng trong kế hoạch dự án của công ty dự án
Rủi ro trong giai đoạn xây dựng (tt)						
Rủi ro thay đổi vật giá (lúc xây dựng)	Vật giá tăng trong lúc xây dựng (chi phí xây dựng)	Tăng chi phí dự án		☉	Từ những thay đổi trong quá khứ, dự báo tỷ lệ tăng giá thêm 7,5% trong thời gian xây dựng	Dự báo 10% quỹ dự phòng trong kế hoạch dự án của công ty dự án Tăng giá khẩn cấp được quy định trong hợp đồng dự án, quy vào lệ phí
Rủi ro do thảm họa bất khả kháng (Natural Force Majeure)	Sự cố xảy ra do thảm họa bất khả kháng	Thiệt hại chẳng hạn như tổn hại, mất vật liệu xây dựng và công trình kiến trúc do thảm họa (thảm họa tự nhiên như động đất, thảm họa do con người gây ra như hỏa hoạn, cháy nổ, v.v...).		☉	<u>Số tiền tổn thất</u> là tổng số tiền vật liệu và công trình theo thời giá (Replacement Cost) <u>Khoản tăng chi phí dự án</u> tương đương với phí bảo hiểm	Phạm vi bồi thường rủi ro tùy theo bảo hiểm (Bảo hiểm mọi rủi ro: All Risks Insurance)
Rủi ro gián đoạn xây dựng (Business Interruption)	Gián đoạn thi công do nguyên nhân từ phía tỉnh Quảng Ninh (thay đổi hệ thống pháp lý)	Thiệt hại do rơi vào tình trạng không thể thu hồi chi phí trong thời gian xây dựng (chi phí huy động vật liệu xây dựng, v.v...), mất cơ hội đạt doanh thu dự án dự báo trong thời gian khai thác, và mất biện pháp hoàn trả vốn nợ.	☉		<u>Số tiền tổn thất</u> là 1) các chi phí phát sinh từ khi khởi công xây dựng đến trước thời gian hoãn dự án, 2) nợ liên quan đến tiền vay, v.v... 3) doanh thu dự án dự báo trong thời kỳ khai thác. <u>Khoản tăng chi phí dự án</u> là khoản bồi hoàn cho người cho vay chịu trách nhiệm thay công ty dự án, và khoản bồi thường tổn thất cho công ty dự án mà phía tỉnh Quảng Ninh chịu trách nhiệm.	Tỉnh Quảng Ninh phụ trách toàn bộ chi phí cần cho khởi công xây dựng, giá trị còn lại của các cơ sở đã xây dựng dang dở, nợ tiền vay, v.v... Điều này được ghi rõ ràng vào các khoản mục mặc định trong hợp đồng theo trách nhiệm của tỉnh Quảng Ninh.
Rủi ro trong giai đoạn xây dựng (tt)						
Rủi ro gián đoạn xây	Gián đoạn công trình do	Như trên		☉	<u>Số tiền tổn thất</u> là 1) các chi phí	Phạm vi bồi thường rủi ro tùy theo

Loại rủi ro (Risk Identification)		Ảnh hưởng đến việc giảm doanh thu và tăng chi phí dự án	Chia sẻ rủi ro		Đánh giá (Risk Assessment)	Biện pháp phòng tránh (Mitigation Measure)
Danh mục rủi ro	Nội dung		Tỉnh Quảng Ninh	Công ty dự án		
dựng (Business Interruption) (tt)	bất khả kháng				phát sinh từ khi khởi công xây dựng đến trước thời gian gián đoạn dự án, 2) nợ liên quan đến tiền vay, v.v... 3) doanh thu dự án dự báo trong thời kỳ khai thác. <u>Khoản tăng chi phí dự án</u> tương đương với phí bảo hiểm.	bảo hiểm (Bảo hiểm mọi rủi ro: All Risks Insurance)
Rủi ro sự cố trong thi công	Thiệt hại các đối tượng thi công, người lao động do sự cố trong thi công quá trình thi công	Tăng chi phí dự án			<u>Số tiền tổn thất thuộc trách nhiệm của bên nhà thầu thi công</u>	Nhà thầu thi công tăng thêm bảo hiểm công trình xây dựng
Rủi ro thiệt hại cho bên thứ ba (Third Party Liability)	Bồi thường thiệt hại về tài sản và con người cho bên thứ ba do thi công xây dựng	Chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với thiệt hại gây ra cho tài sản và con người của bên thứ ba do sự việc có liên quan đến công trình xây dựng.		◎	<u>Số tiền tổn thất</u> là tổng số tiền tài sản tại thời điểm mà bên thứ ba đã bị tổn thất và khoản thiệt hại về người. <u>Khoản tăng chi phí dự án</u> tương đương với phí bảo hiểm.	Phạm vi bồi thường rủi ro tùy theo bảo hiểm (Bảo hiểm bồi thường cho bên thứ ba: Third Party Liability Insurance)
Rủi ro trong giai đoạn xây dựng (tt)						
Rủi ro hoàn công trễ	Hoàn công trễ do thủ tục phát hành giấy chứng nhận hoàn công trễ	Tăng các chi phí trong thời gian xây dựng bị kéo dài (tăng tiền lãi trong xây dựng, v.v...) Lịch thời gian hoàn công do thủ tục chậm trễ □ Giảm doanh thu do thời gian vận hành bị rút ngắn.		◎	<u>Số tiền tổn thất</u> là khoản doanh thu thu phí giảm vì hoàn công trễ do thủ tục trễ □ tăng các chi phí do thi công kéo dài, thời gian khai thác bị rút ngắn. <u>Khoản tăng chi phí dự án</u> là khoản bù trừ vì tăng lãi suất do bồi thường các tổn thất nêu trên (quy vào cho người sử dụng), kéo dài thời gian dự án, v.v...	Lập kế hoạch bồi thường khoản giảm doanh thu ước tính và thu hồi chi phí gia tăng bằng cách tăng lãi suất lệ phí trong thời gian O&M. Kéo dài thời gian dự án.
	Hoàn công trễ xảy ra để đáp ứng với sự thay đổi bất ngờ của hệ thống luật pháp	Phát sinh các chi phí gia tăng do chế độ luật pháp liên quan bị thay đổi trong thời gian xây dựng, thay đổi thiết kế nhằm đáp ứng tình hình, kéo dài thời gian thi công, v.v... Kéo dài thời gian hoàn công			◎	Như trên.

Loại rủi ro (Risk Identification)		Ảnh hưởng đến việc giảm doanh thu và tăng chi phí dự án	Chia sẻ rủi ro		Đánh giá (Risk Assessment)	Biện pháp phòng tránh (Mitigation Measure)
Danh mục rủi ro	Nội dung		Tỉnh Quảng Ninh	Công ty dự án		
		<input type="checkbox"/> Thời gian vận hành bị rút ngắn dẫn đến giảm doanh thu				
Rủi ro trong thời gian xây dựng (tiếp theo trang trước)						
Rủi ro hoàn công trễ (tt)	Hoàn công trễ do chậm trễ loại bỏ quyền sử dụng dưới đất hay trên không (* Trường hợp bên thứ ba là bên có liên quan của công trình loại bỏ)	Phát sinh các chi phí gia tăng liên quan đến kéo dài thời gian thi công. Kéo dài thời gian hoàn công <input type="checkbox"/> Thời gian vận hành bị rút ngắn dẫn đến giảm doanh thu.	☉	☉	<u>Số tiền tổn thất</u> là khoản doanh thu thu phí giảm vì hoàn công trễ do thủ tục trễ <input type="checkbox"/> tăng các chi phí do thi công kéo dài, thời gian vận hành bị rút ngắn. <u>Khoản tăng chi phí dự án</u> là khoản bù trừ bằng phí bảo hiểm tại thời điểm khi công ty dự án đảm nhận, tăng lãi suất và kéo dài thời gian dự án khi tỉnh Quảng Ninh đảm nhận.	Bảo hiểm, hoặc tăng lãi suất/kéo dài thời gian dự án
	Hoàn công trễ xảy ra do thảm họa và sự cố phát sinh	Phát sinh các chi phí gia tăng liên quan đến kéo dài thời gian thi công do tổn thất về vật liệu xây dựng và các cơ sở xây dựng. Kéo dài thời gian hoàn công <input type="checkbox"/> Thời gian vận hành bị rút ngắn dẫn đến giảm doanh thu.		☉	<u>Số tiền tổn thất</u> là khoản doanh thu thu phí giảm vì hoàn công trễ do thảm họa và sự cố <input type="checkbox"/> tăng các chi phí do thi công kéo dài, thời gian khai thác bị rút ngắn. <u>Khoản tăng chi phí dự án</u> tương đương với phí bảo hiểm.	Phạm vi bồi thường rủi ro tùy theo bảo hiểm (Bảo hiểm mọi rủi ro: All Risks Insurance) Hợp đồng trọn gói với bên EPC
Rủi ro lạm phát liên quan	20 km đường bộ của đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng hoàn công trễ	Đường Hà Nội – Hải Phòng không thể hoàn công trước khởi công dự án này, không thể hoàn thành 20 km dự án công mà tỉnh Quảng Ninh trực tiếp thực hiện mặc dù tiến hành trước dự án này	☉		Chỉ đối với dự án này, mạng lưới đường bộ không hoàn thành, không thể dự báo trước lưu lượng giao thông dù bắt đầu sử dụng chung.	Quy định bồi thường thiệt hại trong hợp đồng dự án Chính phủ Việt Nam quy định bồi thường trong GGU
Rủi ro trong giai đoạn vận hành						
Rủi ro thu hồi dự án	Rủi ro doanh thu thu phí thấp hơn khoản ước tính	Khoản doanh thu thu phí ước tính không đủ do nhu cầu giao thông thực tế thấp hơn giá trị ước tính.	○	○	<u>Số tiền tổn thất</u> là khoản chênh lệch doanh thu thu phí thực tế thấp hơn doanh thu thu phí đã xác định trước (lưu lượng giao thông dự kiến x lệ phí) trong hợp đồng	Tỉnh Quảng Ninh bồi thường 1/2 khoản tiền thấp hơn dự kiến cho công ty dự án Công ty dự án trả 1/2 khoản tiền cao hơn dự kiến cho tỉnh Quảng

Loại rủi ro (Risk Identification)		Ảnh hưởng đến việc giảm doanh thu và tăng chi phí dự án	Chia sẻ rủi ro		Đánh giá (Risk Assessment)	Biện pháp phòng tránh (Mitigation Measure)																		
Danh mục rủi ro	Nội dung		Tỉnh Quảng Ninh	Công ty dự án																				
					dự án.	Ninh																		
* Rủi ro thứ 2 Rủi ro thiếu nguồn bù đắp doanh thu dự án của tỉnh Quảng Ninh	Tỉnh Quảng Ninh không đủ nguồn bù đắp rủi ro doanh thu dự án, không thể bù đắp doanh thu như nêu trên	Không thể bù đắp khoản thiếu hụt doanh thu thu phí, giảm doanh thu.	◎		Biện pháp hợp đồng đảm bảo ngay cả khi tỉnh Quảng Ninh không thể chi trả	Bảo lãnh chính phủ Việt Nam (MOF, v.v...) đối với khoản mặc định chi trả của tỉnh Quảng Ninh																		
Rủi ro điều chỉnh phí	Không thể điều chỉnh 20% phí thu trong mỗi 3 năm	Doanh thu thu phí không đủ	◎		Cần phê duyệt riêng của MOF về điều chỉnh phí vượt mức phạm vi quy định trong Thông tư 159	Quy định chính xác tăng phí trong hợp đồng dự án MOF phê duyệt khoản mục trên trong GGU																		
Rủi ro kỹ thuật (quản lý dự tu)	Quản lý dự tu không đạt do thiếu năng lực quản lý dự tu	Không thể quản lý dự tu các công trình một cách thích hợp		◎	Tránh bên thi công có năng lực quản lý dự tu thấp	Lựa chọn doanh nghiệp Việt Nam có kinh nghiệm thực tế phong phú, năng lực kỹ thuật cao Doanh nghiệp Nhật Bản hỗ trợ kỹ thuật quản lý dự tu																		
Rủi ro trong giai đoạn vận hành (tt)																								
Rủi ro vượt mức chi phí quản lý dự tu	Khó quản lý dự tu với chi phí dự kiến ban đầu	Tăng chi phí dự án		◎	Chi phí về rủi ro vượt mức chi phí, công ty dự án là bên dự án, không phải bên đấu thầu, dễ dàng kiểm soát rủi ro với vai trò là chịu trách nhiệm tổng thể	Tăng độ chính xác trong báo giá ước tính																		
Rủi ro thay đổi vật giá (lúc khai thác quản lý dự tu)	Vật giá tăng trong lúc khai thác quản lý dự tu (chi phí quản lý dự tu)	Tăng chi phí dự án		◎	Từ những thay đổi trong quá khứ, dự báo tỷ lệ tăng giá thêm cho tổng thể thời gian dự án <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>Giai đoạn</th> <th>Giá trị ước tính</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2013~2015 年</td> <td>8.0%</td> </tr> <tr> <td>2016~2020</td> <td>7.5%</td> </tr> <tr> <td>2021~2025</td> <td>7.0%</td> </tr> <tr> <td>2026~2030</td> <td>6.5%</td> </tr> <tr> <td>2031~2035</td> <td>6.0%</td> </tr> <tr> <td>2036~2040</td> <td>5.5%</td> </tr> <tr> <td>2041~2045</td> <td>5.0%</td> </tr> <tr> <td>2046~2050</td> <td>4.5%</td> </tr> </tbody> </table>	Giai đoạn	Giá trị ước tính	2013~2015 年	8.0%	2016~2020	7.5%	2021~2025	7.0%	2026~2030	6.5%	2031~2035	6.0%	2036~2040	5.5%	2041~2045	5.0%	2046~2050	4.5%	Tăng giá khả cập được quy định vào khoản mục thảo luận riêng trong hợp đồng dự án, quy vào lệ phí
Giai đoạn	Giá trị ước tính																							
2013~2015 年	8.0%																							
2016~2020	7.5%																							
2021~2025	7.0%																							
2026~2030	6.5%																							
2031~2035	6.0%																							
2036~2040	5.5%																							
2041~2045	5.0%																							
2046~2050	4.5%																							
Rủi ro gián đoạn vận hành (Business)	Gián đoạn khai thác do nguyên nhân từ phía	Thiệt hại do mất một phần cơ hội đạt doanh thu dự án đã	◎		Số tiền tổn thất là 1) nợ liên quan khoản vay, 2) doanh thu dự án đã	Tỉnh Quảng Ninh chịu trách nhiệm chi trả toàn bộ khoản nợ																		

Loại rủi ro (Risk Identification)		Ảnh hưởng đến việc giảm doanh thu và tăng chi phí dự án	Chia sẻ rủi ro		Đánh giá (Risk Assessment)	Biện pháp phòng tránh (Mitigation Measure)
Danh mục rủi ro	Nội dung		Tỉnh Quảng Ninh	Công ty dự án		
Interruption)	tỉnh Quảng Ninh (thay đổi hệ thống pháp lý)	ước tính trong thời gian vận hành, và mất biện pháp thu hồi nợ			ước tính trong thời gian vận hành. <u>Khoản tăng chi phí dự án</u> là khoản bồi hoàn cho người cho vay chịu trách nhiệm thay công ty dự án, và khoản bồi thường tổn thất cho công ty dự án mà phía tỉnh Quảng Ninh chịu trách nhiệm.	tiền vay của công ty dự án và bồi thường toàn bộ số tiền ước tính từ doanh thu thu phí đã dự kiến đạt được sau thời điểm gián đoạn dự án. Điều này được ghi rõ ràng vào các khoản mục mặc định trong hợp đồng theo trách nhiệm của tỉnh Quảng Ninh.
Rủi ro trong giai đoạn vận hành (tt)						
	Tạm ngừng khai thác do nguyên nhân từ phía công ty dự án (phá sản)	Như trên.		◎	<u>Số tiền tổn thất</u> là 1) nợ liên quan khoản vay, 2) doanh thu dự án đã ước tính trong thời gian vận hành.	Không có gì đặc biệt.
Rủi ro gián đoạn vận hành (Business Interruption) (tt)	Tạm ngừng khai thác do bất khả kháng	Như trên.		◎	<u>Số tiền tổn thất</u> là 1) nợ liên quan khoản vay, 2) doanh thu dự án đã ước tính trong thời gian vận hành. <u>Khoản tăng chi phí dự án</u> tương đương với phí bảo hiểm (*Dự kiến rằng phí bảo hiểm bồi thường 100% thiệt hại).	Phạm vi bồi thường rủi ro tùy theo bảo hiểm (Bảo hiểm mọi rủi ro: All Risks Insurance)
Rủi ro hoàn trả khoản vay	Rủi ro tăng gánh nặng tiền lãi	Tăng chi phí do tăng gánh nặng chi trả tiền lãi vì tiền lãi tăng không theo dự đoán.		◎	<u>Số tiền tổn thất</u> là khoản tăng gánh nặng tiền lãi.	
Rủi ro hối đoái	Không cho phép chuyển đổi tiền tệ doanh thu thu phí từ VND sang JPY	Nếu không cho phép chuyển đổi đơn vị tiền tệ quốc tế từ JPY sang USD, không thể thực hiện hoàn trả khoản vay và cổ tức	◎		<u>Cho phép hoán đổi theo hình thức hợp đồng BOT</u>	Quy định chính phủ Việt Nam đảm bảo 100% trong GGU cùng với quy định trong hợp đồng dự án
Rủi ro chuyển tiền	Không cho phép chuyển tiền từ trong nước Việt Nam ra nước ngoài	Nếu không cho phép chuyển tiền thì sẽ không thể hoàn trả khoản vay và cổ tức	◎		<u>Cho phép chuyển tiền ra nước ngoài theo hình thức hợp đồng BOT</u>	Quy định chính phủ Việt Nam đảm bảo 100% trong GGU cùng với quy định trong hợp đồng dự án
Rủi ro trong giai đoạn khai thác (tt)						
Rủi ro thảm họa – sự cố	Sự cố và các trường hợp bất khả kháng do thảm họa (Natural Force Majeure)	Tăng chi phí duy tu và bảo dưỡng các cơ sở bị hư hại do thảm họa (chẳng hạn như thảm họa tự nhiên gồm động		◎	<u>Số tiền tổn thất</u> là tổng số tiền các cơ sở xây dựng bị thiệt hại theo thời giá (Replacement Cost). <u>Khoản tăng chi phí dự án</u> tương	Phạm vi bồi thường rủi ro tùy theo bảo hiểm (Bảo hiểm mọi rủi ro: All Risk Insurance)

Loại rủi ro (Risk Identification)		Ảnh hưởng đến việc giảm doanh thu và tăng chi phí dự án	Chia sẻ rủi ro		Đánh giá (Risk Assessment)	Biện pháp phòng tránh (Mitigation Measure)
Danh mục rủi ro	Nội dung		Tỉnh Quảng Ninh	Công ty dự án		
		đất, giông bão, lốc xoáy, v.v..., thảm họa do con người gây ra như hỏa hoạn, cháy nổ, v.v...)			đương với phí bảo hiểm (*Dự kiến rằng phí bảo hiểm bồi thường 100% thiệt hại)	
Rủi ro thiệt hại cho bên thứ ba (Third Party Liability)	Bồi thường thiệt hại đối với tài sản và người của bên thứ ba trong thời gian bảo dưỡng	Chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với hư hại gây ra cho tài sản và con người của bên thứ ba do sự việc có liên quan đến công tác bảo dưỡng.		◎	<u>Số tiền tổn thất</u> là tổng số tiền tài sản theo thời giá mà bên thứ ba đã mất và khoản thiệt hại về người. <u>Khoản tăng chi phí dự án</u> tương đương với phí bảo hiểm. (*Dự kiến rằng phí bảo hiểm bồi thường 100% thiệt hại)	Phạm vi bồi thường rủi ro tùy theo bảo hiểm (Bảo hiểm bồi thường cho bên thứ ba: Third Party Liability Insurance)
Rủi ro tai nạn lao động (Worker's Liability)	Bồi thường các chấn thương của nhân viên trong thời gian O&M	Chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với thương tích của nhân viên trong công tác bảo dưỡng.		◎	<u>Số tiền tổn thất</u> là khoản thiệt hại về người lao động, khoản thiệt hại về thân thể, giá trị nhân sinh. <u>Khoản tăng chi phí dự án</u> tương đương với phí bảo hiểm. (*Dự kiến rằng phí bảo hiểm bồi thường 100% thiệt hại)	Phạm vi bồi thường rủi ro tùy theo bảo hiểm (Bảo hiểm bồi thường tai nạn lao động: Worker's Compensation Insurance /Employer's Liability Insurance)
Rủi ro trong thời gian khai thác (tiếp theo trang trước)						
Rủi ro hư hỏng xe (Automobile Breaking Down)	Bồi thường đối với hư hỏng xe dùng cho công việc	Chịu trách nhiệm sửa chữa đối với hư hỏng xe được sử dụng cho công tác bảo dưỡng.		◎	<u>Số tiền tổn thất</u> là số tiền xe bị hư hỏng theo thời giá <u>Khoản tăng chi phí dự án</u> tương đương với phí bảo hiểm. (*Dự kiến rằng phí bảo hiểm bồi thường 100% thiệt hại)	Phạm vi bồi thường rủi ro tùy theo bảo hiểm (Bảo hiểm xe hơi: Automobile Insurance)
Rủi ro toàn bộ thời gian dự án						
Rủi ro tỉnh Quảng Ninh không thực hiện hợp đồng	Tỉnh Quảng Ninh không tuân thủ các khoản mục quy định trong hợp đồng dự án	Khác nhau tùy trường hợp	◎		Số tiền tổn thất khác nhau tùy trường hợp	Chính phủ Việt Nam quy định việc bắt buộc tỉnh Quảng Ninh tuân thủ hợp đồng trong GGU Trường hợp tỉnh Quảng Ninh không tuân thủ, chính phủ Việt Nam chỉ trả thiệt hại phát sinh cho công ty dự án do tỉnh Quảng Ninh

Loại rủi ro (Risk Identification)		Ảnh hưởng đến việc giảm doanh thu và tăng chi phí dự án	Chia sẻ rủi ro		Đánh giá (Risk Assessment)	Biện pháp phòng tránh (Mitigation Measure)
Danh mục rủi ro	Nội dung		Tỉnh Quảng Ninh	Công ty dự án		
						không thực hiện hợp đồng, chính phủ Việt Nam cũng sẽ quy định cam kết trong hợp đồng dự án và trong GGU
Tịch thu, quốc hữu hóa tài sản	Tài sản của công ty dự án bị quốc hữu hóa hay bị tịch thu	Không thể thu hồi khoản đầu tư	☉		Số tiền tổn thất khác nhau tùy theo tình hình	Tỉnh Quảng Ninh và chính phủ Việt Nam quy định việc không quốc hữu hóa và tịch thu tài sản của công ty dự án trong hợp đồng dự án và trong GGU
Rủi ro toàn bộ thời gian dự án (tt)						
Thay đổi hệ thống pháp luật	Hệ thống pháp luật thay đổi, công ty dự án gặp khó khăn trong việc duy trì dự án Hệ thống pháp luật thay đổi, cần chi phí gia tăng như tu sửa các cơ sở	Không thể thu hồi khoản đầu tư Chịu trách nhiệm khoản chi phí tu sửa các cơ sở	☉		Số tiền tổn thất khác nhau tùy theo tình hình Số tiền tổn thất bằng chi phí tu sửa các cơ sở + tiền lãi	Chính phủ Việt Nam và tỉnh Quảng Ninh ra quyết định mua các cơ sở trong hợp đồng dự án và GGU Sửa đổi mức thu lệ phí, hoặc là quy định kéo dài thời gian khai thác trong hợp đồng dự án
Thay đổi chế độ thuế	Chế độ thuế thay đổi, tăng khoản thu thuế	Giảm cổ tức	☉	○	Do mức thuế suất, khoản thuế thu thay đổi Thay đổi cơ chế thuế liên quan đến toàn bộ hoạt động doanh nghiệp như thuế doanh nghiệp ảnh hưởng đến công ty dự án.	Sửa đổi mức thu lệ phí, hoặc là quy định kéo dài thời gian khai thác trong hợp đồng dự án Trường hợp khó thay đổi điều kiện dự án như nêu trên thì quy định đền bù trong hợp đồng dự án và GGU bởi tỉnh Quảng Ninh và chính phủ Việt Nam
Luật áp dụng và ngôn ngữ	Trường hợp xảy ra tranh chấp, luật pháp Việt Nam và tiếng Việt bất lợi cho công ty dự án	Mở rộng thiệt hại khi tranh chấp	○	○	Số tiền tổn thất khác nhau tùy trường hợp	Về nguyên tắc, quy định chung căn cứ theo luật pháp Việt Nam, khoản mục đặc biệt như liên quan đến BOT quy định căn cứ vào Luật pháp quốc tế làm tiêu chuẩn trên thế giới trong hợp đồng dự án và GGU Hợp đồng dự án toàn bộ được soạn thảo bằng tiếng Anh

Loại rủi ro (Risk Identification)		Ảnh hưởng đến việc giảm doanh thu và tăng chi phí dự án	Chia sẻ rủi ro		Đánh giá (Risk Assessment)	Biện pháp phòng tránh (Mitigation Measure)
Danh mục rủi ro	Nội dung		Tỉnh Quảng Ninh	Công ty dự án		
Tòa án – Tổ chức trọng tài	Trường hợp xảy ra tranh chấp, tòa án và tổ chức trọng tài ở Việt Nam bất lợi cho công ty dự án	Mở rộng thiệt hại khi tranh cấp	○	○	Số tiền tổn thất khác nhau tùy trường hợp	Quy định tòa án trọng tài trong tranh chấp là nước thứ ba như Singapore, v.v... trong hợp đồng dự án và GGU

Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

8.5 Huy động vốn đầu tư

8.5.1 Định hướng cơ bản

Kinh phí cho dự án này lấy từ phần góp vốn của các nhà tài trợ và từ vốn vay từ các tổ chức tài chính. Trong đó, phần vốn vay từ các tổ chức tài chính sẽ được nhận dưới dạng tài trợ dự án cho công ty dự án được nhà tài trợ thiết lập. Tài trợ dự án là hình thức tài chính chỉ được giới hạn trong mức giá trị của tài sản thế chấp của doanh nghiệp, với phần giá vốn trả nợ tùy theo dòng tiền của các doanh nghiệp có liên quan, về nguyên tắc, các nhà tài trợ sẽ không có nghĩa vụ thanh toán các khoản nợ chẳng hạn như tiền bảo lãnh. Nhưng khi cần nhắc đến các xu thế của tài chính dự án, cần phải lưu ý rằng có khả năng sẽ xảy ra trường hợp gọi là “truy đòi giới hạn”, nghĩa là phải cân nhắc xem có thể áp đặt nghĩa vụ thanh toán lên các nhà tài trợ trong phạm vi giới hạn hay không.

8.5.2 Chế độ cho vay vốn đầu tư nước ngoài của JICA

Chế độ cho vay vốn đầu tư nước ngoài của JICA dùng để hỗ trợ về mặt tài chính cho các doanh nghiệp tư nhân đang tiến hành các dự án có hiệu quả phát triển cao, nhưng lại gặp khó khăn với các công ty tài chính thông thường ở tại các nước đang phát triển chẳng hạn như là Việt Nam, thông qua việc cung cấp tài chính (góp vốn, cho vay vốn) cho các doanh nghiệp tư nhân để tiến hành thúc đẩy sự phát triển của kinh tế xã hội tại các nước đang phát triển.

Tổng hợp về chế độ cho vay vốn đầu tư nước ngoài của JICA từ những thông số được thể hiện như trong Bảng 8.7

Bảng 8.7 Sơ lược về chế độ cho vay vốn đầu tư nước ngoài của JICA

Cho vay vốn	Tỷ lệ cho vay	Về nguyên tắc, tối đa là 70% tổng chi phí dự án. 80% trong trường hợp được coi là đặc biệt cần thiết (mức độ cần thiết được xem xét riêng tùy thuộc vào đặc điểm của dự án)
	Kỳ hạn hoàn trả	Về nguyên tắc là trong vòng 20 năm (tối đa 25 năm), và ân hạn trong vòng 5 năm (tối đa 10 năm)
	Hệ thống lãi suất	Dựa trên lãi suất cho vay của quỹ cho vay tài chính và xem xét mức độ tín dụng của người vay, tiến hành thiết lập lãi suất khi các thành tố hỗ trợ (GE - là các điều kiện hỗ trợ cho việc phát triển của chính phủ bao gồm cả kỳ hạn hoàn trả) từ 25% trở lên.
	Tiền tệ	Tính bằng tiền JPY và tiền tệ đang lưu hành tại nước sở tại (Đồng Rupiah của Indonesia, đồng Peso của Philippin, v.v...). Ngoài ra trong quá trình xem xét cũng có sử dụng đồng USD.
Góp vốn	Phương pháp góp vốn	Về nguyên tắc là góp vốn trực tiếp vào các doanh nghiệp địa phương. Tỷ lệ góp vốn tối đa là 25%, và không được vượt quá tỷ lệ góp vốn của các cổ đông lớn nhất.
	Kỳ hạn góp vốn – chính sách thoái vốn	Thiết lập chính sách thoái vốn riêng tùy thuộc vào đặc tính của dự án, trước khi thực hiện góp vốn, có sự nhất trí của các doanh nghiệp cốt lõi và những doanh nghiệp góp vốn ban đầu. Kỳ hạn góp vốn được quy định trong chính sách thoái vốn của điều khoản cá nhân.

*Ngoài việc hỗ trợ trực tiếp cho các dự án cá nhân, còn có thể hỗ trợ thông qua các quỹ

Nguồn: Trang chủ của JICA

8.5.3 Điều kiện cho vay vốn của các ngân hàng nội địa tại Việt Nam

Theo như trình bày ở trên, với chế độ cho vay vốn đầu tư của JICA, trong trường hợp cho vay vốn các dự án tại Việt Nam, để thực hiện tiền đề cho vay bằng đồng JPY và tìm kiếm khả năng giao nhận khoản vay bằng VND, JICA đã tiến hành xem xét cụ thể bằng cách trao đổi các điều khoản vay vốn từ các ngân hàng nội địa tại Việt Nam đối với công ty dự án nếu áp dụng phương án vay mượn 2 bước với hình thức tài chính thông qua ngân hàng nội địa cho dự án này.

(1) Khái quát về các ngân hàng nội địa chủ yếu

Khái quát về các ngân hàng nội địa chủ yếu được thể hiện như trong Bảng 8.8. Hiện nay ở Việt Nam có rất nhiều loại hình tổ chức tín dụng, nhưng có sự phân biệt rõ giữa ngân hàng tư nhân và ngân hàng nhà nước, so về tổng tài sản và lượng vốn thì ngân hàng nhà nước có quy mô lớn hơn ngân hàng tư nhân.

Bảng 8.8 Khái quát về các ngân hàng nội địa chủ yếu

	Loại hình	Tổng tài sản	Vốn	Số nhân viên	Cổ đông chính
Vietcombank	Ngân hàng nhà nước	414 nghìn tỷ đồng (khoảng 2,1 nghìn tỷ JPY)	23 nghìn tỷ đồng (khoảng 120 tỷ JPY)	13.637 người	Ngân hàng nhà nước Việt Nam (77,11%), Mizuho Corporate Bank (15%), v.v...
Vietinbank	Ngân hàng nhà nước	576 nghìn tỷ đồng (khoảng 2,9 nghìn tỷ JPY)	37 nghìn tỷ đồng (khoảng 190 tỷ JPY)	19.886 người	Chính phủ VN 80,3%, cổ đông trong nước (tư nhân) 9,7%, cổ đông nước ngoài 10% (IFC)
BIDV	Ngân hàng nhà nước	366 nghìn tỷ đồng (khoảng 1,8 nghìn tỷ JPY)	145 nghìn tỷ đồng (khoảng 730 tỷ JPY)	16.475 người	Không rõ
ACB	Ngân hàng tư nhân	205 nghìn tỷ đồng (khoảng 1,0 nghìn tỷ JPY)	9,4 nghìn tỷ đồng (khoảng 47 tỷ JPY)	7.255 người	Cổ đông trong nước 70,13% (cá nhân 54,4%, pháp nhân 15,7%), cổ đông nước ngoài 29,87%
Ngân hàng quân đội	Ngân hàng tư nhân	180 nghìn tỷ đồng (khoảng 0,9 nghìn tỷ JPY)	10 nghìn tỷ đồng (khoảng 50 tỷ JPY)	6.128 người	Vietcombank (9,59%), Viettel Corporation(15%), Flight Service Corporation of Vietnam
Techcombank	Ngân hàng tư nhân	150 nghìn tỷ đồng (khoảng 0,8 nghìn tỷ JPY)	6,9 nghìn tỷ đồng (khoảng 35 tỷ JPY)	7.481 người	Cá nhân 33,3%, HSBC 19,6%, Masan Group Corporation 19,7%, v.v...

Nguồn: “Ngành ngân hàng tại Việt Nam” (Hiệp hội nghiên cứu đầu tư tài chính), Nhóm khảo sát thuộc JICA trích từ trang chủ của từng ngân hàng

(2) Kết quả sau khi trao đổi với các ngân hàng nội địa

Trong đợt khảo sát này, với mục đích xem xét khả năng thực hiện phương án vay mượn 2 bước, JICA đã thực hiện trao đổi về các điều khoản (lãi suất, rủi ro, hạn mức vay vốn, v.v...) trong trường hợp thực hiện phương án vay mượn 2 bước với một số ngân hàng nội địa. Kết quả trao đổi chính được thể hiện như trong Bảng 8.9.

Bảng 8.9 Kết quả sau khi trao đổi với các ngân hàng nội địa

Các hạng mục trao đổi	Kết quả trao đổi
Rủi ro về tỷ giá	<ul style="list-style-type: none"> Đối với câu hỏi về việc ngân hàng nội địa có gánh vác các rủi ro về tỷ giá hay không, thì câu trả lời khác nhau tùy thuộc vào từng ngân hàng. Hợp đồng hoán đổi tỷ giá giữa JPY/VND có giá trị từ 6 tháng đến 1 năm, giữa USD/VND là 10 năm. Chi phí hoán đổi trong 10 năm dự tính thấp nhất là 7% lãi suất.
Lãi suất	<ul style="list-style-type: none"> Không thể áp dụng mức lãi suất dài hạn mà cơ bản sẽ áp dụng lãi suất thay đổi, được xem xét cứ mỗi 6 tháng một lần. Lãi suất gốc hiện nay là khoảng 11%, ngay cả khi trường hợp chế độ cho vay vốn đầu tư nước ngoài của JICA áp dụng được phương án cho vay 2 bước thì mức lãi suất dự tính thấp nhất cũng là 12%-15%. Tuy nhiên, có khả năng áp dụng mức lãi suất thấp nếu có sự đảm bảo của chính quyền trung ương.
Rủi ro của dự án	<ul style="list-style-type: none"> Đề các ngân hàng nội địa gánh vác rủi ro cho dự án này, phải có bảo đảm hoàn trả nợ của chính phủ, phải có xác nhận đảm bảo liên đới trách nhiệm trả nợ và cung cấp thế chấp từ nhà tài trợ. Giả sử áp dụng được hình thức cho vay vốn của JICA thì vẫn có khả năng phải gánh rủi ro của dự án.
Hạn mức cho vay vốn	<ul style="list-style-type: none"> Theo quy định của Ngân hàng nhà nước Việt Nam, vẫn có giới hạn dành cho doanh nghiệp có thể vay vốn. Cụ thể là 15% vốn cổ đông của ngân hàng là khoản tiền tối đa mà một doanh nghiệp có thể vay vốn. Nhưng nguyên tắc là cho dù trong luật của Ngân hàng nhà nước là 15%, nhưng vẫn có khả năng cao hơn nếu có yêu cầu. Trong trường hợp dự án này, không thể cho vay vốn một ngân hàng duy nhất mà có thể sẽ là hình thức cho vay hợp vốn.

Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

(3) Những vấn đề nhận thấy sau khi trao đổi với các ngân hàng nội địa

Có một số vấn đề nhận thấy sau khi xem xét phương án cho vay 2 bước trong quá trình trao đổi với

các ngân hàng nội địa được thể hiện như trong Bảng 8.10.

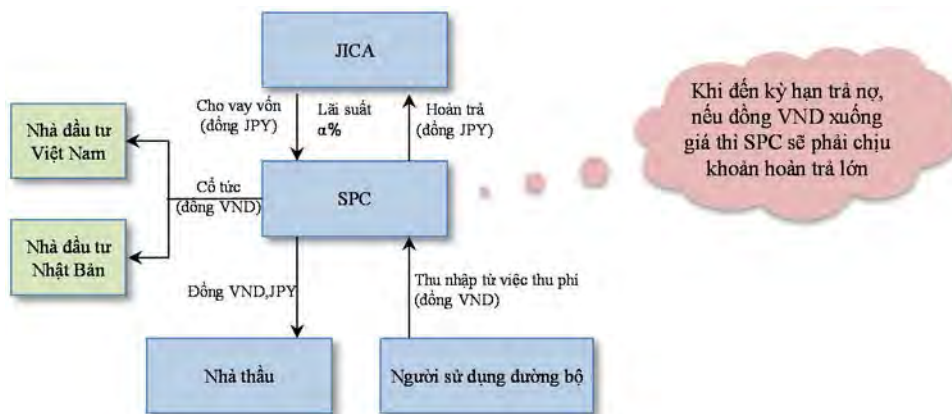
Bảng 8.10 Những vấn đề nhận thấy sau khi trao đổi với các ngân hàng nội địa

Mục	Vấn đề
Rủi ro về tỷ giá	<ul style="list-style-type: none"> Do giới hạn thay đổi của thị trường giao dịch hoán đổi ngoại tệ là 10 năm, và khả năng trả nợ của các ngân hàng nội địa khá thấp nên giá hoán đổi ngoại tệ có khả năng tăng cao đến mức ngang với tiền lãi.
Lãi suất	<ul style="list-style-type: none"> Ở Việt Nam không có lãi suất dài hạn mà chỉ có lãi suất ngắn hạn, nên doanh nghiệp sẽ phải gánh rủi ro về lãi suất. Mức lãi suất cao bất thường (1 năm 9%).
Rủi ro của dự án	<ul style="list-style-type: none"> Nếu không có bảo đảm hoàn trả nợ của chính phủ Việt Nam thì các ngân hàng nội địa rất khó khăn trong việc gánh rủi ro dự án. Do sự tác động lớn của lãi suất nên cần phải có các cuộc đàm phán thêm với chính quyền trung ương và địa phương.
Khác	<ul style="list-style-type: none"> Theo chi thị của ngân hàng trung ương, quy định giới hạn một khách hàng có thể vay vốn từ một ngân hàng, nên thực tế là hình thức vay hợp vốn rất có khả năng được áp dụng.

Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

8.5.4 Hướng huy động vốn đầu tư cho dự án này

Theo như trình bày ở trên, đối với chế độ cho vay vốn đầu tư nước ngoài của JICA ở giai đoạn soạn thảo văn bản, về vấn đề cho vay vốn đối với dự án tại Việt Nam, do các khoản vay vốn bằng đồng JPY không tương ứng với tiền VND, trong trường hợp thu nhập của dự án này là phí cầu đường bằng tiền VND từ người sử dụng đường bộ, nếu không có rủi ro về tỷ giá khi hoán đổi ngoại tệ, thì công ty dự án sẽ gánh vác rủi ro về tỷ giá giữa đồng VND và đồng JPY cho đến 20 năm quản lý sau khi hoàn trả hết cả vốn lẫn lãi.

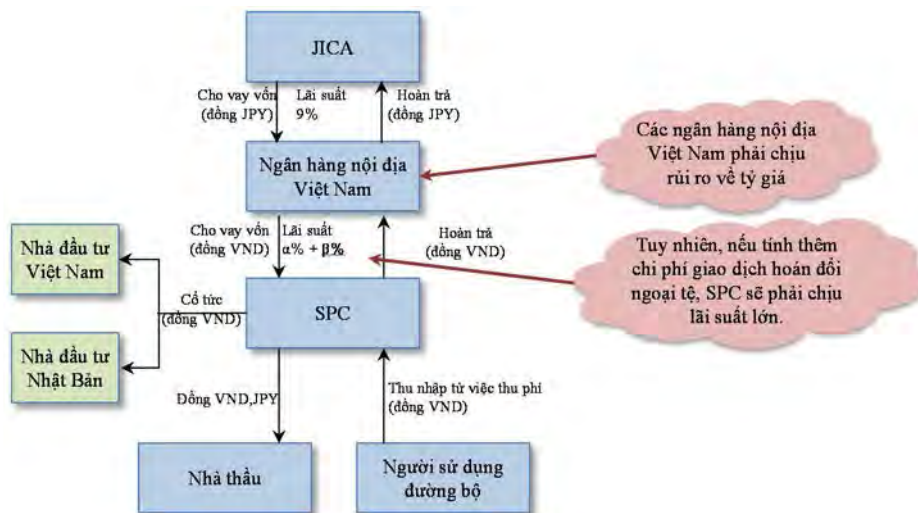


Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

Hình 8.12 Sơ đồ nguyên lý quy trình cho vay trực tiếp

Để tránh rủi ro, có thể nhận tiền cho vay vốn bằng đồng VND bằng cách áp dụng phương án cho vay 2 bước thông qua các ngân hàng nội địa.

Tuy nhiên, ở thời điểm hiện tại không có thị trường giao dịch hoán đổi ngoại tệ nào kéo dài đến hơn 10 năm đối với đồng VND. Ngoài ra, ngay cả khi các ngân hàng địa phương chấp nhận gánh rủi ro về tỷ giá đi nữa, thì vẫn có khả năng công ty dự án phải cộng thêm phần chi phí trao đổi ngoại tệ lớn tương đương vào tiền lãi do sự chênh lệch lãi suất lớn giữa đồng JPY và đồng VND.

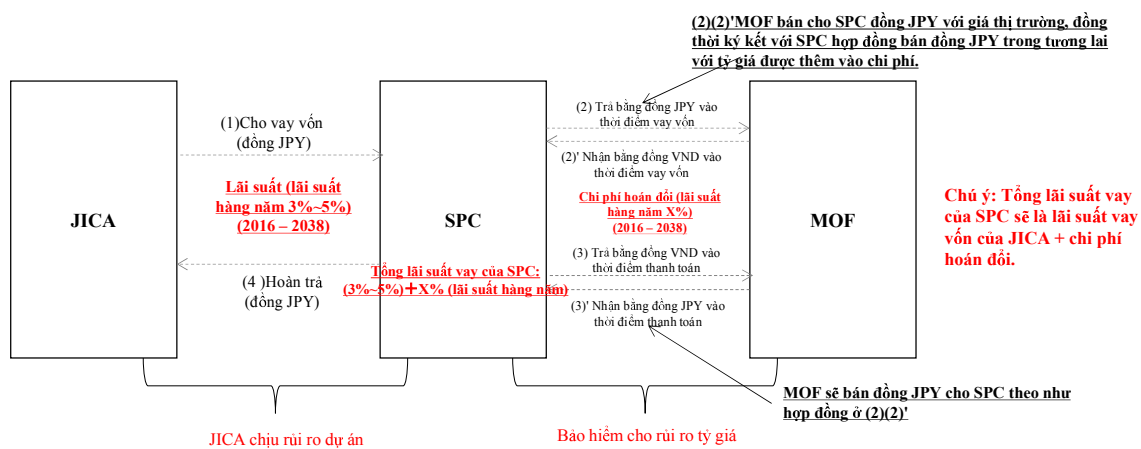


Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

Hình 8.13 Sơ đồ nguyên lý về phương án cho vay 2 bước

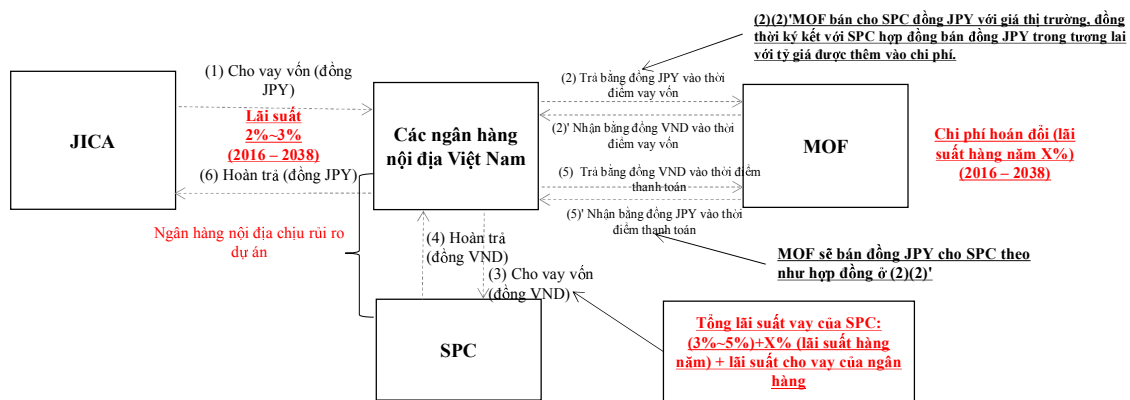
Để huy động vốn đầu tư cho dự án này, cần phải có sự bảo lãnh của chính phủ và sự tham gia của chính quyền trung ương trong việc xem xét lại các rủi ro về tỷ giá, lãi suất và rủi ro trong thực hiện dự án một cách toàn diện, và trong đợt khảo sát lần này cũng đã thảo luận về kế hoạch mà MOF sẽ gánh chịu rủi ro về tỷ giá dài hạn. Phần 1 của Hình 8.14 là kế hoạch mà trong đó Bộ tài chính Việt Nam sẽ thực hiện hợp đồng hoán đổi ngoại tệ với tư cách là bên tương ứng với các doanh nghiệp trong dự án, và Nhóm khảo sát thuộc JICA cho rằng đây là phương án thích hợp nhất.

Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA



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

Phần 2 của Hình 8.15 là kế hoạch dự phòng trong trường hợp Bộ tài chính Việt Nam không phê duyệt hợp đồng hoán đổi ngoại tệ với các công ty liên doanh nước ngoài. Theo kế hoạch này, Bộ tài chính Việt Nam sẽ kết hợp kế hoạch về tỷ giá với các ngân hàng nội địa ở Việt Nam.



Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

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

Ngoài ra, đối với phần tiền lãi được chia cho các nhà đầu tư, do không phải là đối tượng của giao dịch hoán đổi ngoại tệ nên rủi ro về tỷ giá cũng tương tự như các rủi ro khác, và sẽ do các nhà đầu tư tự quản lý.

8.6 Hệ thống thuế

8.6.1 Thuế thu nhập doanh nghiệp

Dự kiến là công ty dự án được áp dụng mức thuế ưu đãi theo hệ thống thuế hiện tại thì mức thuế thu nhập doanh nghiệp được thể hiện như trong Bảng 8.11.

Bảng 8.11 Thuế thu nhập doanh nghiệp áp dụng cho công ty 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 ~
iv) Mức thuế áp dụng	Trường hợp A						0%	0%	0%	0%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	10%	10%	20%	20%	20%
	Trường hợp B									0%	0%	0%	0%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	10%	20%	20%

Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

Công thức tính thuế doanh nghiệp sẽ áp dụng như bên dưới. Lợi nhuận là thu nhập từ tiền phí sau khi áp dụng kế hoạch phân phối của tỉnh Quảng Ninh. Ngoài ra, tính cả trường hợp phát sinh lỗ trong thời gian miễn thuế, thì phần lỗ đó dự kiến là sẽ được chuyển tiếp qua kỳ sau cho đến 5 năm.

$$\text{Thuế thu nhập doanh nghiệp sẽ thu} = (\text{Lợi nhuận} - \text{chi phí} - \text{số tiền chuyển qua kỳ sau}) \times \text{thuế suất thu nhập doanh nghiệp}$$

$$\text{Lợi nhuận} = \text{Thu nhập từ tiền phí} \pm 50\% \text{ số tiền nhận được từ quỹ bảo lãnh doanh thu của tỉnh Quảng Ninh}$$

8.6.2 Thuế giá trị gia tăng (VAT)

Trên cơ sở phương thức khấu trừ, dự kiến là khoản chênh lệch giữa thuế VAT bán ra và VAT mua vào sẽ do công ty dự án đảm trách.

$$\text{Thuế VAT} = \text{VAT bán ra} - \text{VAT mua vào}$$

Đối tượng chịu thuế VAT bán ra được dự kiến là chỉ có thu nhập từ tiền phí (phần doanh thu bổ sung của tỉnh Quảng Ninh không phải chịu thuế). Đối tượng chịu thuế VAT mua vào thường được cho là toàn bộ hàng hóa/dịch vụ được công ty dự án mua để phục vụ cho dự án xây dựng đường có thu phí, chi phí

xây dựng và chi phí tư vấn trong giai đoạn xây dựng cũng là đối tượng phải chịu thuế. Ngoài ra, bất kể là hàng được cung cấp trong nước Việt Nam hay nhập khẩu từ nước ngoài về đều phải chịu thuế mua vào.

8.6.3 Thuế nhập khẩu:

Dự kiến công ty dự án trong dự án này sẽ được miễn phần thuế nhập khẩu thiết bị trong giai đoạn xây dựng theo Nghị định 87/2010/NĐ-CP (Nghị định về việc thi hành Luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu).

8.6.4 Thuế sử dụng đất phi nông nghiệp

Thuế sử dụng đất phi nông nghiệp là loại thuế đánh hằng năm cho việc sử dụng đất với các mục đích phi nông nghiệp, dự kiến trong dự toán có bao gồm luôn cả phí vận hành.

Bảng 8.12 Ngạch thuế sử dụng đất phi nông nghiệp (số tiền dự kiến phải trả)

Mục	Số lượng	Đơn vị	Ghi chú
Chiều rộng	80	m	Đất sử dụng cho dự án được dự kiến nằm trong phạm vi 40m từ đường trung tâm của mỗi đoạn đường.
Độ dài đường	5,411	km	Điểm khởi đầu km19+800, điểm cuối km25+211
Tổng diện tích đất của dự án	432.880	m ²	Chiều rộng × độ dài đường. Dự kiến tính cả khu vực sông ngòi.
Giá trị đất	10.000.000	VND/m ²	Theo Quyết định 3566/2013/QĐ-UBND (ngày 26/12/2013), giá trị đất phi nông nghiệp của tỉnh Quảng Ninh (năm 2014) là 210.000 VND/m ² tới 20.400.000 VND/m ²
Thuế suất	0,03%		Thuế suất cho đất phi nông nghiệp liên quan đến thành lập dự án và chế tạo. Theo mục 2 điều 7 của Thông tư 153/2011/TT-BTC (Thông tư liên quan đến thuế sử dụng đất phi nông nghiệp)
Số tiền thuế hằng năm (dự kiến)	1.299.000.000	VND	
	6.493.200	JPY	

Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

8.6.5 Phí thuê đất: Land rental

Công ty dự án trong dự án này được dự kiến là sẽ được miễn thuế cho phần phí thuê đất theo Khoản 3 Điều 36 trong Nghị định 108/2009/NĐ-CP (nghị định BOT)

8.6.6 Khác

(1) Thuế đăng ký kinh doanh

Công ty dự án trong dự án này được cho là sẽ phải chịu thuế đăng ký kinh doanh hằng năm (3.000.000 VND). Dự toán tương tự như thuế sử dụng đất phi nông nghiệp, dự kiến là sẽ bao gồm luôn phí vận hành.

Bảng 8.13 Thuế đăng ký kinh doanh

Mức	Tiền đầu tư (VND)	Tiền thuế đăng ký kinh doanh hằng năm (VND)
Mức 1	Trên 10 tỷ	3.000.000
Mức 2	5 tỷ – 10 tỷ	2.000.000
Mức 3	2 tỷ - 5 tỷ	1.500.000
Mức 4	Dưới 2 tỷ	1.000.000

Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

Nguồn: Điều tra KPMG và các quy chế cơ bản của Việt Nam liên quan đến phát triển đất nước trên trang chủ của JETRO

(2) Phí đăng ký quyền sử dụng đất và phí đăng ký công trình, v.v...

Công ty dự án trong dự án này phải gánh phí đăng ký quyền sử dụng đất và phí đăng ký công trình khi bắt đầu dự án (dự toán theo Bảng 8.14). Công thức tính này dự kiến có bao gồm cả tiền tạm ứng trong phí đăng ký.

Bảng 8.14 Phí đăng ký (dự kiến)

Mục		Số lượng	Đơn vị	Ghi chú
Quyền sử dụng đất	Tổng diện tích đất của dự án	432.880	m ²	Tham khảo điều kiện tính thuế sử dụng đất phi nông nghiệp
	Giá trị đất	10.000.000	VND/m ²	
	Thuế suất	0,50%		
	Phí đăng ký (dự kiến)	21.644.000.000	VND	
		108.220.000	JPY	
Công trình	Giá trị tài sản công trình	58.000.000.000	VND	
	Thuế suất	0,50%		
	Phí đăng ký (dự kiến)	290.000.000	VND	
		1.450.000	JPY	
Tổng		21.934.000.000	VND	
		109.670.000	JPY	

*Phí đăng ký xe hơi được lược bỏ do đã tính trong chi phí thành lập công ty dự án.
 Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

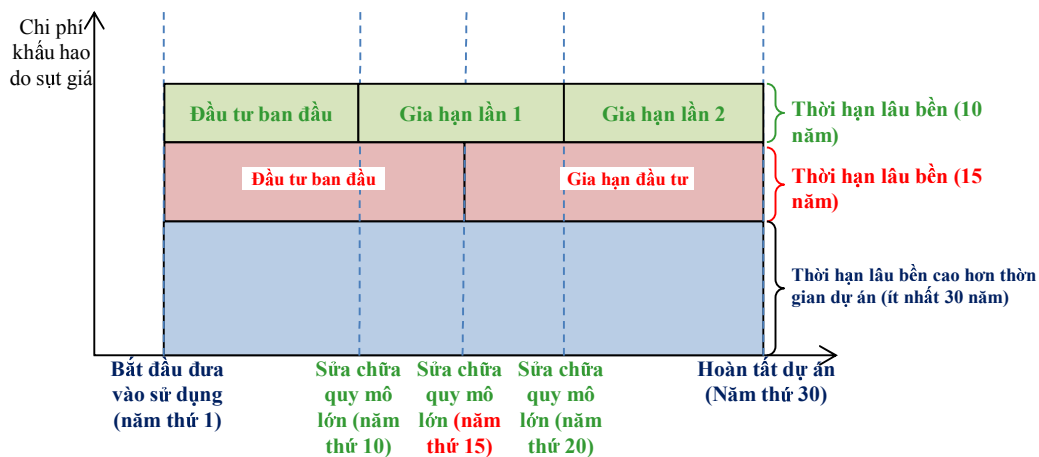
(3) Các loại thuế khác

Ngoài các khoản thuế như trên, công ty dự án còn phải đóng thuế bảo vệ môi trường, thuế tiêu thụ đặc biệt, v.v... Thuế bảo vệ môi trường và thuế tiêu thụ đặc biệt được dự kiến bao gồm luôn trong chi phí hoa hồng mà công ty dự án trả cho nhà thầu xây dựng, không tính riêng trong phần phân tích tài chính lần này.

8.6.7 Chi phí khấu hao

Theo Nghị định 108/2009/NĐ-CP (nghị định BOT), chi phí khấu hao được quy định là sự mất giá trong thời gian khai thác, các thiết bị và vật liệu có tuổi thọ ít nhất 30 năm thời gian dự án đều cần phải được tính chi phí khấu hao trong thời gian dự án. Trong hạch toán thực tế, có các thiết bị và vật liệu có tuổi thọ trên 30 năm chẳng hạn như thiết bị điện nên cần phải tính khấu hao theo tuổi thọ tương ứng này, dự toán trong báo cáo này dự kiến tuổi thọ của toàn bộ thiết bị và thành phần là 30 năm và dự kiến mức chi phí khấu hao theo thời gian khai thác là 30 năm đó. Tuy nhiên, nếu thời gian khai thác (trong dự án này là 30 năm) không phải là bội số nguyên của tuổi thọ thì phải điều chỉnh lại việc thực hiện chi phí khấu hao cuối cùng.

Sơ đồ nguyên lý chi phí khấu hao trong tương lai (trong trường hợp số năm cho mượn từng thiết bị và thành phần là 10 năm, 15 năm, 30 năm) được thể hiện như trong Hình 8.16.



Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

Hình 8.16 Sơ đồ nguyên lý về chi phí khấu hao

8.7 Chính sách cổ tức

Ở Việt Nam không có quy định phải xem xét đặt biệt về việc thiết lập chính sách cổ tức. Trên cơ sở ưu tiên duy trì tài chính của công ty dự án được vững mạnh, chính sách cổ tức của công ty dự án sẽ như sau.

Tiền lãi cổ phần: 80% khoản tiền, nhỏ hơn so với “khoản tiền trước khi chia cổ tức, không tính tài khoản quỹ dự trữ để thanh toán nợ gốc và lãi” hoặc là khoản tiền cổ tức có sẵn để quyết toán (lợi nhuận giữ lại từ năm trước + thu nhập ròng)

Lưu ý rằng “khoản tiền trước khi chia cổ tức, không tính tài khoản quỹ dự trữ để thanh toán nợ gốc và lãi” là bằng 50% của “số dư trước khi chia cổ tức” - “tiền thanh toán nợ gốc và lãi kỳ sau”

8.8 Bảo hiểm

8.8.1 Các loại bảo hiểm

Trong số các rủi ro khác nhau mà dự án phải đối mặt, rủi ro hoàn công và rủi ro khi vận hành (chẳng hạn như thiệt hại do thiên tai ở thời điểm vận hành) là các rủi ro của công ty dự án, có thể được các công ty bảo hiểm tư nhân xử lý.

Các loại bảo hiểm có khả năng áp dụng theo từng giai đoạn của dự án được thể hiện như trong Bảng 8.15 tùy theo giai đoạn của dự án.

Bảng 8.15 Bảo hiểm có thể áp dụng

Giai đoạn xây dựng	Bảo hiểm trách nhiệm nhân sự chuyên nghiệp, bảo hiểm mọi rủi ro trong xây dựng, bảo hiểm chậm trễ trong thời gian bắt đầu vận hành, bảo hiểm vận tải biển, bảo hiểm chậm trễ trong vận tải biển
Giai đoạn vận hành	Bảo hiểm mọi rủi ro, bảo hiểm gián đoạn dự án, bảo hiểm trách nhiệm bên thứ ba, bảo hiểm tai nạn lao động

Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

Ở Việt Nam, dự kiến là ngoài 3 công ty Nhật Bản triển khai, còn các công ty bảo hiểm nội địa có tiềm lực như doanh nghiệp nhà nước Bảo hiểm PetroVietnam (PVI), Tập đoàn Bảo Việt, Tập đoàn Bảo Minh. Mặt khác, còn có các nhà môi giới bảo hiểm đứng ở lập trường của các nhà đầu tư tiến hành các hoạt động như hình thành gói bảo hiểm và thỏa thuận về việc tái bảo hiểm.

Khi tiến hành trao đổi với 3 công ty Nhật Bản và các nhà môi giới bảo hiểm, được biết rằng điểm quan trọng liên quan đến bảo hiểm tư nhân tại Việt Nam mà các công ty đang muốn nhấn mạnh chính là việc bảo đảm tình trạng tự do lựa chọn công ty bảo hiểm có lợi cho dự án một cách tối đa đối với hợp đồng BOT, mà không phải chịu sự can thiệp từ các cơ quan nhà nước tại Việt Nam. Một trường hợp ví dụ trước đây về việc phía nhà nước Việt Nam tiến hành can thiệp vào sự lựa chọn công ty bảo hiểm, mặc dù đã quyết định ký kết hợp đồng với công ty bảo hiểm chỉ định nhưng công ty bảo hiểm được chỉ định đó không có đủ khả năng chi trả, nên khi cần chi trả tiền bảo hiểm, công ty đó đã yêu cầu cung cấp một khối lượng hồ sơ khổng lồ, và có thông tin cho biết rằng tình trạng không thể đáp ứng được yêu cầu thanh toán này diễn ra khá thường xuyên.

8.8.2 Bảo hiểm giai đoạn xây dựng

Bảo hiểm ở giai đoạn xây dựng sẽ gồm có bảo hiểm trách nhiệm nhân sự chuyên nghiệp, bảo hiểm mọi rủi ro trong xây dựng, bảo hiểm chậm trễ trong thời gian bắt đầu vận hành, bảo hiểm vận tải biển, bảo hiểm chậm trễ trong vận tải biển. Bảo hiểm mọi rủi ro trong xây dựng và bảo hiểm vận tải biển sẽ được bồi thường cho phần lợi nhuận bị mất đi do mỗi lần chậm trễ. Sau khi thảo luận với các nhà môi giới bảo hiểm, mức tiêu chuẩn và các điều kiện khấu trừ, v.v... được thể hiện như trong Bảng 8.16.

Bảng 8.16 Mức tiêu chuẩn và các điều kiện được khấu trừ trong bảo hiểm giai đoạn xây dựng

Giai đoạn	Tên bảo hiểm	Tóm tắt	Mức bảo hiểm (theo năm)	Số tiền bảo hiểm tối đa	Phạm vi áp dụng, v.v...	Nghĩa vụ pháp lý
Sau khi ký kết hợp đồng dự án, đến trước khi khởi công xây dựng	Bảo hiểm trách nhiệm nhân sự chuyên nghiệp (PI)	Bồi thường thiệt hại do lỗi trong thiết kế, sự cố khi xây dựng	3%	Chi phí thiết kế/Tối đa là 10 triệu USD	Thời gian bảo hiểm là 5 năm sau khi khởi công, số tiền khấu trừ là 100~250 nghìn USD	Có
Thời gian xây dựng	Bảo hiểm mọi rủi ro trong xây dựng (CAR)	Bảo hiểm liên quan đến tổn thất vật liệu, cấu trúc thi công, bảo hiểm bồi thường thiệt hại cho bên thứ 3, bảo hiểm đền bù liên quan đến lợi nhuận mất đi và chi phí phát sinh do kéo dài thời gian thi công.	0,7%	Chi phí xây dựng/ Số tiền tối đa bồi thường thiệt hại cho bên thứ 3 là 50 nghìn USD	Thời gian bảo hiểm là 5 năm sau khi khởi công, số tiền khấu trừ là 100~250 nghìn USD (số tiền khấu trừ cho bảo hiểm bồi thường thiệt hại cho bên thứ 3 là 20 nghìn USD)	Có
	Bảo hiểm chậm trễ trong thời gian bắt đầu vận hành (thời hạn bồi thường là 12 tháng)	Bồi thường lợi nhuận mất đi do chậm trễ trong thời gian bắt đầu khai thác	1,0%	Chi phí xây dựng	Nhà vận hành CAR, khấu trừ 90 ngày	Không
	Bảo hiểm vận tải biển	Bồi thường thiệt hại trong quá trình vận chuyển hàng hóa	0,15%	Giá trị hàng hóa	Số tiền khấu trừ là 25 nghìn USD	Không
	Bảo hiểm chậm trễ trong vận tải biển (thời hạn bồi thường là 12 tháng)	Bồi thường lợi nhuận mất đi do chậm trễ trong quá trình vận chuyển hàng hóa	0,5%	Giá trị hàng hóa	Nhà vận tải biển, khấu trừ 30-45 ngày	Không

Chú ý: Phí bảo hiểm áp dụng thuế VAT riêng.

Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

Do phần lợi nhuận bị mất của công ty dự án khi xảy ra chậm trễ trong thời gian bắt đầu vận hành được ước tính là khá lớn, nên ngoài bảo hiểm trách nhiệm nhân sự chuyên nghiệp và bảo hiểm mọi rủi ro trong xây dựng bắt buộc phải tham gia về mặt pháp luật, thì cần tham gia cả bảo hiểm chậm trễ trong thời gian bắt đầu vận hành, bảo hiểm vận tải biển, bảo hiểm chậm trễ trong vận tải biển. Vì vậy, chi phí bảo hiểm được dự tính là sẽ bao gồm 1,7% chi phí xây dựng, 3% chi phí thiết kế và 0,65% chi phí hàng hóa vận chuyển bằng đường biển.

8.8.3 Bảo hiểm giai đoạn khai thác

Bảo hiểm giai đoạn khai thác bao gồm bảo hiểm mọi rủi ro, bảo hiểm gián đoạn dự án, bảo hiểm trách nhiệm của bên thứ ba, bảo hiểm tai nạn lao động. Sau khi thảo luận với các nhà môi giới bảo hiểm, mức tiêu chuẩn và các điều kiện khấu trừ, v.v... được thể hiện như trong Bảng 8.17.

Bảng 8.17 Mức tiêu chuẩn và các điều kiện được khấu trừ trong bảo hiểm giai đoạn khai thác

Giai đoạn	Tên bảo hiểm	Tóm tắt	Mức bảo hiểm (theo năm)	Số tiền bảo hiểm tối đa	Phạm vi áp dụng, v.v...	Nghĩa vụ pháp lý
Giai đoạn vận hành	Bảo hiểm mọi rủi ro	Bồi thường thiệt hại các cơ sở do thảm họa tự nhiên và bảo hiểm hỏa hoạn, bảo hiểm động đất, v.v...	0,1%	Phí xây dựng	Khấu trừ 100 nghìn USD (khấu trừ trong trường hợp thiên tai là 250 nghìn USD)	Không
	Bảo hiểm gián đoạn dự án	Bồi thường thiệt hại gián tiếp về chi phí kinh doanh và bồi thường cho lợi nhuận bị mất đi	0,1%	Doanh thu dự kiến của công ty dự án	Thời hạn bồi thường là 12 tháng, khấu trừ 30 ngày	Không
	Bảo hiểm trách nhiệm của bên thứ ba	Bồi thường thiệt hại và tổn hại tài sản của bên thứ ba	10 nghìn USD (khoản tiền quy định)	500 nghìn USD	Khấu trừ 20 nghìn USD	Không
	Bảo hiểm tai nạn lao động	Bảo hiểm thiệt hại cho người lao động	0,3%	30 tháng lương của người lao động	Không có khấu trừ	Không ⁴⁶

Chú ý: Phí bảo hiểm áp dụng thuế VAT riêng.

Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

8.8.4 Bảo hiểm rủi ro quốc gia

Trong số các rủi ro khác nhau mà dự án phải đối mặt, rủi ro chủ quyền như phát sinh các vấn đề thay đổi về chính sách và thể chế đất nước Việt Nam chẳng hạn như dừng việc chuyển đổi ngoại tệ, cấm chuyển tiền vào Nhật Bản, tỉnh Quảng Ninh và các cơ quan ban ngành khác có liên quan vi phạm hợp đồng, bị chính quyền bắt giữ, chiến tranh hoặc tình trạng hỗn loạn trong nước, là các rủi ro không được các công ty bảo hiểm tư nhân xử lý, nên cần phải sử dụng bảo hiểm công cộng để đề phòng.

Rủi ro chủ quyền có thể được phòng ngừa bằng bảo hiểm rủi ro chính trị, bảo lãnh trong trường hợp vi phạm hợp đồng cũng như bảo đảm được việc chuyển đổi và gửi tiền, đảm bảo khi bị chiếm đoạt, khi có chiến tranh hoặc tình trạng hỗn loạn trong nước. Các loại bảo hiểm công cộng có thể sử dụng hiện nay là “Bảo hiểm cho vay dự án nước ngoài” được cung cấp bởi công ty Bảo hiểm thương mại Nhật Bản (NEXI) và “Bảo hiểm rủi ro chính trị⁴⁷” được cung cấp bởi Cơ quan bảo đảm đầu tư đa phương thuộc Nhóm ngân hàng thế giới (MIGA). Dự án này do được dự kiến là sẽ sử dụng chế độ vay vốn đầu tư nước ngoài của JICA nên dự kiến là sẽ áp dụng Bảo hiểm rủi ro chính trị của MIGA.

Chủ thể phía Việt Nam trong dự án này là chính quyền địa phương tỉnh Quảng Ninh, việc nắm bắt hiện trạng tài chính khó khăn hơn nhiều so với chính quyền trung ương, mặc dù nơi đây được ban cho nguồn tài nguyên dưới đất và nguồn tài nguyên du lịch với di sản thế giới Vịnh Hạ Long, nhưng nền tảng tài chính đó có vẻ dễ bị tổn thương hơn so với chính quyền trung ương. Mặt khác, dù tỉnh cung cấp cho công ty dự án bảo lãnh doanh thu 50% và cho vay vốn phụ trợ không lãi suất, nhưng cần phải chuẩn bị các rủi ro phụ hay còn gọi là rủi ro tài chính (rủi ro không thực hiện được hợp đồng) của tỉnh Quảng Ninh do có thể xảy ra vấn đề khi khả năng thanh toán hoặc các mục đích thực thi hợp đồng ảnh hưởng trực tiếp đến việc kinh doanh của công ty dự án, mặc dù đã có bảo đảm thực thi hợp đồng của chính quyền trung ương.

Mức bảo hiểm theo như dự kiến hiện tại sau khi đã trao đổi với MIGA được thể hiện như trong

Bảng 8.18.

⁴⁶Theo luật kinh doanh bảo hiểm thì đây không phải bảo hiểm bắt buộc, nhưng thường thì người sử dụng lao động sẽ có trách nhiệm mua bảo hiểm này theo quy định trong luật lao động.

⁴⁷ Bảo hiểm rủi ro chính trị (Political Risk Insurance)

Bảng 8.18 Mức bảo hiểm

Rủi ro được bảo hiểm	Mức bảo hiểm	Tiền bảo hiểm
Bảo đảm chuyển đổi và gửi tiền, bảo lãnh trong trường hợp vi phạm hợp đồng	100 - 120 bps	90% tiền đầu tư/95% tiền vay vốn
Bảo đảm chuyển đổi và gửi tiền, bảo lãnh trong trường hợp vi phạm hợp đồng, đảm bảo khi bị chiếm đoạt	120 - 140 bps	
Bảo đảm chuyển đổi và gửi tiền, bảo lãnh trong trường hợp vi phạm hợp đồng, đảm bảo khi bị chiếm đoạt, khi có chiến tranh hoặc tình trạng hỗn loạn trong nước	130 - 150 bps	

Chú ý: Các giao dịch bảo hiểm này là giao dịch bên ngoài Việt Nam, phí bảo hiểm không áp dụng VAT.

Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA, dựa trên thông tin từ MIGA

Mức bảo hiểm cho từng loại rủi ro (hàng năm) được thể hiện như trong Bảng 8.19.

Bảng 8.19 Mức bảo hiểm cho từng loại rủi ro (hàng năm)

	Tiền bảo hiểm	Tiền bảo hiểm (a)/năm	Tiền bảo hiểm (b)/năm	Tiền bảo hiểm (c)/năm
Chi bảo hiểm tiền vốn	9.720.000.000 JPY	107.000.000 JPY	126.000.000 JPY	136.000.000 JPY
Bảo hiểm cả vốn lẫn nợ	33.660.000.000 JPY	370.000.000 JPY	438.000.000 JPY	471.000.000 JPY

Chú ý: Dự kiến là tiền vốn là 10,8 tỷ JPY, vốn vay là 25,2 tỷ JPY.

Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA, dựa trên thông tin từ MIGA

Trong phân tích này, phần cho vay vốn không phải là đối tượng của phân tích tài chính mà sẽ để JICA phán đoán với tư cách là người cho vay vốn xem có mua bảo hiểm phù hợp không (nếu có mua thì tiền bảo hiểm sẽ được bao gồm trong tiền lãi cho vay của JICA). Ngoài ra, một phần cho vay vốn với nguy cơ nhà đầu tư ban đầu phải chịu các rủi ro chủ quyền và “bảo đảm chuyển đổi và gửi tiền” với việc các nhà đầu tư có khả năng sẽ không hy vọng vào bảo hiểm do tiến hành tái đầu tư vào các dự án khác tại Việt Nam, cũng không phải là đối tượng của phân tích tài chính cho phần vay vốn tương tự.

8.9 Hỗ trợ tài chính từ chính phủ Việt Nam

8.9.1 Khái quát

Hỗ trợ tài chính cho dự án này của chính phủ Việt Nam chính là khoản bảo lãnh doanh thu 50% và cho vay vốn phụ trợ không lãi suất 1000 tỷ VND. Số tiền này sẽ do tỉnh Quảng Ninh đảm nhận, được Hội đồng nhân dân tỉnh Quảng Ninh ra nghị quyết vào ngày 10/5/2013 tại Hội nghị của tỉnh và giao cho công ty dự án vào giai đoạn vận hành sau khi hoàn thành xây dựng.

8.9.2 Cho vay vốn phụ trợ không lãi suất

Doanh thu từ tiền thu phí trong giai đoạn đầu sau khi bắt đầu khai thác sẽ làm giảm bớt gánh nặng chi phí hoàn trả cả vốn lẫn lãi cũng như chi phí quản lý duy trì và vận hành của công ty dự án, và để dự án này có khả năng thực hiện được về mặt tài chính, ngoài chi phí dự án, Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ninh sẽ phải cho công ty dự án vay tổng cộng 1000 tỷ VND (khoảng 5 tỷ JPY) trong vòng từ năm thứ 1 đến năm thứ 5 sau khi bắt đầu khai thác. Công ty dự án sẽ hoàn trả số tiền trên (không lấy lãi) cho Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ninh vào năm thứ 11 đến năm thứ 15 sau khi bắt đầu vận hành.

Phương án ngân sách của tỉnh Quảng Ninh là phát hành trái phiếu địa phương do Hội đồng nhân dân tỉnh Quảng Ninh phê duyệt, Bộ tài chính chấp thuận và được Vietinbank và BIDV bảo lãnh.

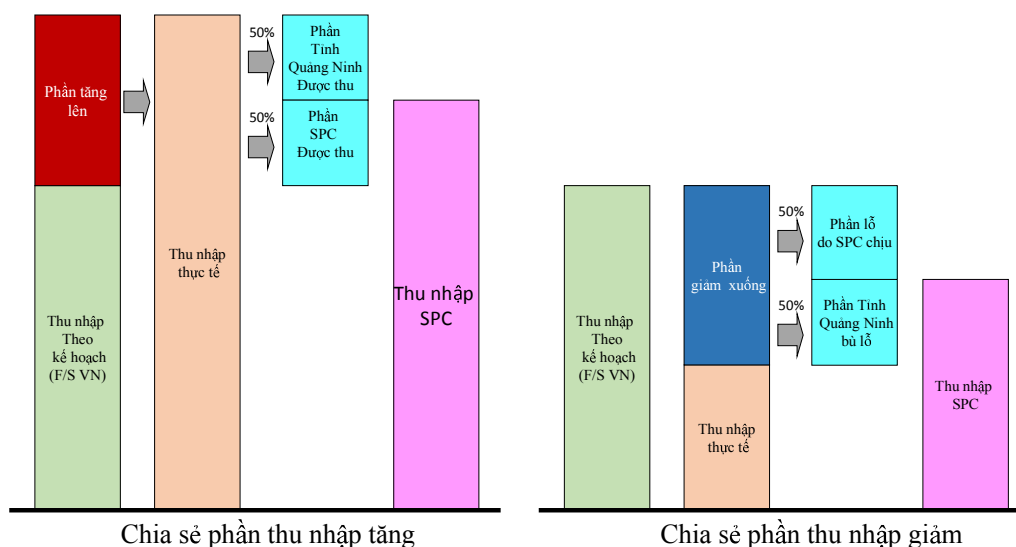
Cho đến giai đoạn trước khi thực hiện khảo sát này, khoản tiền 1000 tỷ VND là khoản tiền “tối đa” được quyết định, nhưng vì chưa có thông tin xác nhận về số tiền nên việc xóa bỏ chữ “tối đa” trong khảo sát này sẽ được xem xét lại với DOT của tỉnh Quảng Ninh. Tuy nhiên, cần phải có quyết định chính thức của Hội đồng nhân dân tỉnh Quảng Ninh.

8.9.3 Bảo lãnh doanh thu 50%

Bảo lãnh doanh thu 50% là trong trường hợp thu nhập thực tế từ doanh thu tiền phí mỗi năm thấp hơn so với mức triển vọng doanh thu được mô tả trong hợp đồng dựa theo F/S của Việt Nam, Ủy ban nhân

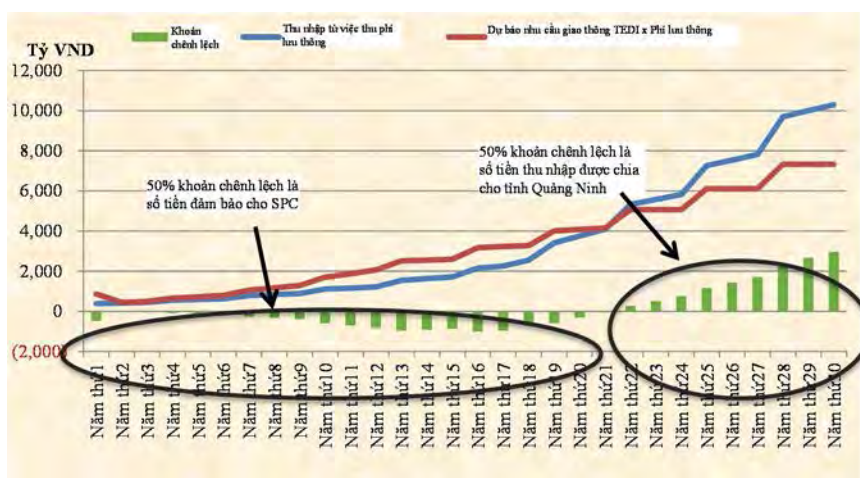
dân tỉnh Quảng Ninh sẽ bồi thường cho công ty dự án 50% của khoản chênh lệch đó. Còn nếu vượt hơn số tiền, thì công ty dự án sẽ phân bổ cho Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ninh 50% khoản chênh lệch đó. Sơ đồ khái niệm này được thể hiện như trong Hình 8.17.

Về phương án ngân sách cho số tiền bảo đảm, sau khi tiến hành thảo luận với DOT của tỉnh Quảng Ninh, nhận thấy rằng rất khó để quyết định trước số tiền cụ thể, chỉ có thể có được câu trả lời như trong trường hợp dự kiến doanh thu bằng 0 thì Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ninh sẽ bảo đảm bằng ngân sách với số tiền chi trả tối đa.



Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

Hình 8.17 Sơ đồ khái niệm Bảo lãnh doanh thu 50%



Hình 8.18 Sự thay đổi trong khoản tiền bảo lãnh doanh thu

8.10 Mô hình triển khai đầu tư, v.v...

8.10.1 Các bên liên quan và vai trò, v.v...

Các bên liên quan đến dự án này và vai trò của họ được thể hiện như trong

Bảng 8.20.

Bảng 8.20 Các bên liên quan và vai trò, v.v...

Các bên liên quan	Vai trò, v.v...
Nhà tài trợ	<ul style="list-style-type: none"> • Hay còn được gọi là nhà đầu tư, là các doanh nghiệp Nhật Bản và doanh nghiệp được thành lập tại Việt Nam. • Thành lập và góp vốn cho công ty dự án. • Nhận cổ tức từ công ty dự án.
Cơ quan đại diện chính phủ	<ul style="list-style-type: none"> • Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ninh. • Ký kết hợp đồng BOT với nhà tài trợ và công ty dự án, tiến hành các hỗ trợ cần thiết cho công ty dự án.
Chính phủ Việt Nam	<ul style="list-style-type: none"> • Các Bộ như MOF, MPI, MOT, v.v... • Tiến hành các thủ tục hành chính không thuộc thẩm quyền của Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ninh như cấp giấy phép đầu tư, điều chỉnh cước phí, phê duyệt EIA, v.v...
Nhà thầu	<ul style="list-style-type: none"> • Ký kết hợp đồng EPC với công ty dự án, thực hiện soạn thảo Shop drawings cần thiết cho quá trình thi công, huy động máy móc và vật liệu thi công, tiến hành xây dựng các công trình BOT
Nhà vận hành	<ul style="list-style-type: none"> • Ký kết hợp đồng O&M với công ty dự án, cung cấp dịch vụ cần thiết đối với người sử dụng đường bộ (chẳng hạn như thu phí, quản lý giao thông, v.v...)
Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng	<ul style="list-style-type: none"> • Thực hiện thu hồi đất cần thiết trong khu vực đối tượng thi công (bên phía thành phố Hải Phòng)
Cơ quan tài chính	<ul style="list-style-type: none"> • Cơ quan tài chính trong dự án này chính là JICA và các ngân hàng nội địa (trường hợp cho vay 2 bước). • Tiến hành ký kết hợp đồng cho vay vốn với công ty dự án và thực hiện cho vay vốn.
Công ty bảo hiểm	<ul style="list-style-type: none"> • Công ty bảo hiểm tư nhân, cơ quan bảo hiểm của chính phủ như MIGA. • Giải quyết các bảo hiểm các loại trong giai đoạn xây dựng, khai thác và bảo hiểm rủi ro quốc gia.
Văn phòng luật sư	<ul style="list-style-type: none"> • Tiến hành các thủ tục và hỗ trợ giấy tờ hợp đồng như hợp đồng với các cổ đông, hợp đồng BOT, hợp đồng vay vốn, GGU, hợp đồng liên quan đến dự án, v.v...
Tư vấn kế toán	<ul style="list-style-type: none"> • Tiến hành kế toán kiểm toán sau khi thành lập công ty
Người sử dụng đường bộ	<ul style="list-style-type: none"> • Sử dụng và chi trả phí cầu đường.
Chủ thể dự án liên kết	<ul style="list-style-type: none"> • Là VIDIFI - chủ thể của dự án đường cao tốc Hà Nội - Hải Phòng. • Cần phải thảo luận, điều chỉnh về tính giao thông liên tục và phạm vi thi công trong khu vực nút giao.
Các đối tượng di dời công trình BOT	<ul style="list-style-type: none"> • Các đối tượng tái định cư không tự nguyện và công trình BOT liên quan đến việc thu hồi đất của dự án này. • Nhận bồi thường theo quy định cho việc di dời do Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ninh và Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng chi trả.

Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

8.10.2 Sơ đồ mô hình triển khai đầu tư

Sơ đồ mô hình triển khai đầu tư được thể hiện như trong Hình 8.19.



Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

Hình 8.19 Sơ đồ mô hình triển khai đầu tư

CHƯƠNG 9 Gói hỗ trợ tài chính

9.1 Biện pháp giảm thiểu rủi ro (Rủi ro trong chuyển đổi ngoại tệ (Chuyển đổi))

Trong các loại rủi ro có thể xảy ra ở dự án PPP (Mô hình đối tác công – tư) của Việt Nam, thì vấn đề mà các nhà đầu tư và người cho vay lo lắng nhất là rủi ro chuyển đổi ngoại tệ (Chuyển đổi).

Trong trường hợp thu nhập là nội tệ (Trường hợp dự án này là Việt Nam đồng) thì rủi ro chuyển đổi ngoại tệ là việc không thể thực hiện chuyển đổi ngoại tệ nếu các ngân hàng trên thị trường không có đủ ngoại tệ tại thời điểm chuyển đổi ngoại tệ để tiến hành thanh toán hết vốn và lãi của các khoản nợ và tiền gửi cố tức thông qua các ngân hàng trên thị trường đó.

Trong tình hình thực tế những năm gần đây, khi tỷ giá đồng Việt Nam rất thấp và chênh lệch giữa tỷ giá thị trường và tỷ giá công bố rất lớn, chúng tôi đã tiến hành chuyển đổi tại các ngân hàng trên thị trường Việt Nam, nhưng vẫn có lúc không thể chuyển đổi từ Việt Nam đồng sang ngoại tệ. Để tránh các vấn đề đó, các công ty dự án PPP đã yêu cầu chính phủ Việt Nam phải đảm bảo việc tự chuyển đổi ngoại tệ trước và chuẩn bị sẵn sàng trong trường hợp các ngân hàng trên thị trường đã ký kết hợp đồng chuyển đổi ngoại tệ không thể đảm bảo ngoại tệ cần thiết để chuyển đổi khi chuyển đổi thu nhập từ Việt Nam đồng sang ngoại tệ trong dự án PPP của Việt Nam ở Việt Nam cho đến nay.

Về mặt pháp luật Việt Nam, theo Nghị định 108/2009/NP-CP và Quyết định 71/2010/QĐ-TTg của Thủ tướng chính phủ, các quyền lợi thu mua ngoại tệ của các nhà đầu tư, các công ty dự án trong thời gian xây dựng và quản lý dự án đã được quy định theo quy định ngoại tệ. Tuy nhiên, khi các nhà đầu tư và các công ty dự án yêu cầu sự đảm bảo của chính phủ và việc chuẩn bị sẵn sàng trong trường hợp các ngân hàng trên thị trường không thể thực hiện việc chuyển đổi như đã đề cập ở trên thì có tình trạng chính phủ Việt Nam xem xét đến tầm quan trọng quốc gia và tính kinh tế của từng dự án theo thực trạng để quyết định phạm vi và việc có đảm bảo hay không⁴⁸.

Vì vậy, để tránh sự không rõ ràng trong chuyển đổi ngoại tệ tại dự án này, chúng tôi đã quy định các nội dung yêu cầu việc đảm bảo liên quan đến chuyển đổi ngoại tệ trong hợp đồng bảo lãnh của Chính phủ được gọi là GGU tương đương như dự án PPP khác là dự án quan trọng của quốc gia.

9.2 Điều khoản đầu tư của hợp đồng BOT (Xây dựng – Vận hành – Chuyển giao) và hợp đồng GGU (Dự thảo)

Điều khoản đầu tư là bản tập hợp các nội dung để xây dựng các nội dung đồng ý cơ bản về các hạng mục quan trọng của hợp đồng.

Các công ty dự án được thành lập thông qua việc ký tắt trước khi ký kết hợp đồng BOT nên các điều khoản đầu tư sau là bản do các nhà đầu tư là người có liên quan đến hợp đồng lập với mục đích xây dựng nội dung đồng ý cơ bản với chính phủ Việt Nam. Ngoài ra, bản báo cáo này còn trình bày bản dự

⁴⁸Ngoài ra, trong nội dung đã được quy định trong dự thảo nghị định PPP mới hiện đang được hoạch định khi viết báo cáo này sẽ được cải thiện dự trữ ngoại tệ của Việt Nam gần đây, vì vậy, sự đảm bảo của chính phủ liên quan đến khả năng chuyển đổi ngoại tệ trong cuộc họp WT11 (Cơ sở hạ tầng) Sáng kiến chung Việt Nam - Nhật Bản (Giai đoạn 5) (Thực hiện ngày 25/4/2014) đã được Bộ kế hoạch và Đầu tư trình bày với phương châm đảm bảo chuyển đổi 100% phần cho vay từ ngân hàng (Thanh toán hết tiền cho vay).

thảo hợp đồng nguyên tắc liên quan đến hợp đồng BOT cũng như GGU.

- Chủ thể hợp đồng của các điều khoản đầu tư trong hợp đồng BOT là Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh là nhà đầu tư và là cơ quan quản lý dự án này (Dự định sau khi nhận được giấy phép đầu tư, các công ty dự án sẽ tiến hành ký kết cuối cùng.)
- Trong điều khoản đầu tư GGU, ngoài sự đảm bảo của chính phủ Việt Nam, còn điều khoản nói lỏng rủi ro chủ quyền phụ (Sub-Sovereign risk) tùy theo yêu cầu bảo đảm nghĩa vụ thực hiện hợp đồng BOT một cách khái quát.
- Điều khoản đầu tư BOT xem Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh là chủ thể được giả định là sẽ ký kết hợp đồng BOT (với tư cách là “Thay mặt Chính phủ”). Khi đó, hợp đồng BOT và hợp đồng GGU sẽ thống nhất với nhau nhưng để tiện lợi, 2 hợp đồng này được trình bày riêng lẻ trong bản báo cáo này.

Ngoài ra, chúng tôi muốn lưu ý rằng các điều khoản đầu tư trong bản báo cáo này là bản dự thảo của giai đoạn trước khi tiến hành thảo luận điều khoản đầu tư với chính phủ Việt Nam.

Bảng 9.1 Điều khoản đầu tư của hợp đồng BOT (Dự thảo)

STT	Điều khoản	Nội dung
1	Người có liên quan đến hợp đồng	<ul style="list-style-type: none"> • Ủy ban tỉnh Quảng Ninh (Cơ quan có quyền đại diện cho quốc gia liên quan đến dự án này) • Nhà đầu tư (Sponsor) • Các công ty dự án (Các công ty dự án)
2	Mục đích hợp đồng	<ul style="list-style-type: none"> • Ủy ban tỉnh Quảng Ninh yêu cầu nhà đầu tư cũng như các công ty dự án thực hiện xây dựng, quản lý và bảo trì dự án này trong suốt thời gian quy định. • Sau khi ký tắt hợp đồng BOT thì nộp cho MPI (Bộ Kế hoạch và Đầu tư) là cơ quan ban hành giấy phép đầu tư. • Hợp đồng BOT có ghi rõ trách nhiệm và nghĩa vụ của người có liên quan đến hợp đồng đối với dự án này nên người có liên quan đến hợp đồng phải ký tên.
3	Trách nhiệm và nghĩa vụ của nhà đầu tư	<ul style="list-style-type: none"> • Nhà đầu tư có trách nhiệm góp vốn cần thiết vào các công ty dự án • Trách nhiệm và nghĩa vụ được giới hạn trong các nội dung sau với tư cách là người đảm bảo cho các công ty dự án. <ul style="list-style-type: none"> - Hỗ trợ các công ty dự án khi đàm phán - Ký tên trong các giấy tờ liên quan đến hợp đồng cho vay - Thanh toán tiền góp vốn trong phạm vi nghĩa vụ góp vốn cho các công ty dự án • Trong trường hợp các công ty dự án phá sản hoặc vỡ nợ thì nhà đầu tư không có trách nhiệm đối với tỉnh Quảng Ninh.
4	Tổng vốn đầu tư	<ul style="list-style-type: none"> • Tổng vốn đầu tư: VND • Tổng vốn đầu tư bao gồm phí xây dựng, quản lý dự án, phí tư vấn, phí khác và dự phòng phí nhưng không tính lợi nhuận, lãi suất cho vay và chi phí khác dựa trên pháp luật Việt Nam. • Bao gồm số tiền nhà đầu tư phải đảm trách trong phí chuẩn bị dự án mà Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh đã thanh toán (Ghi số tiền mà những người có liên quan đã đồng ý)
5	Thay đổi một phần dự án và tổng vốn đầu tư	<p>Trong các trường hợp sau, nội dung dự án sẽ được điều chỉnh.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Phát sinh các sự kiện thay đổi nội các (Lược bỏ ví dụ cụ thể) - Phát sinh thảm họa thiên nhiên hoặc vì sự việc bất khả kháng khác - Phát sinh nhân tố có lợi đối với dự án <ul style="list-style-type: none"> • Các công ty dự án sẽ thảo luận, quyết định nội dung điều chỉnh và phải nhận được sự đồng ý của Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh. Khi đó Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh phải bảo lưu thích hợp các thủ tục đồng ý.

STT	Điều khoản	Nội dung																																	
6	Tỷ lệ vay vốn, góp vốn và hỗ trợ của chính phủ	<ul style="list-style-type: none"> Đối với tổng vốn đầu tư: VND, Tiền vốn (%), vay vốn (%, cho vay trực tiếp từ JICA hoặc quy trình 2 bước thông qua các tổ chức tài chính của Việt Nam từ JICA) 5 năm kể từ sau năm bắt đầu khai thác, Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh sẽ tiến hành cho vay không lãi suất 1,000 tỷ VND (200 tỷ VND/năm) và các công ty dự án sẽ thanh toán hết số tiền này (200 tỷ VND/năm) vào năm thứ 15 kể từ năm thứ 11 sau khi bắt đầu khai thác. MOF (Bộ Tài chính) Việt Nam phải đảm bảo khoản cân đối cho vay của JICA. Trong trường hợp thu nhập từ phí giao thông của mỗi năm thấp hơn kế hoạch bên dưới thì Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh phải cung cấp 50% số tiền chênh lệch đó bằng tiền mặt trong vòng 3 tháng cho các công ty dự án. Trong trường hợp thu nhập từ phí giao thông của mỗi năm cao hơn kế hoạch bên dưới thì các công ty dự án phải cung cấp 50% số tiền chênh lệch đó bằng tiền mặt trong vòng 3 tháng cho Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh. <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>Năm</th> <th>Kế hoạch doanh thu</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table>	Năm	Kế hoạch doanh thu																															
Năm	Kế hoạch doanh thu																																		
7	Kế hoạch huy động vốn	<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Năm</th> <th rowspan="2">Số tiền đầu tư</th> <th colspan="3">Kế hoạch doanh thu</th> </tr> <tr> <th>Tiền vốn</th> <th>Cho vay</th> <th>Tổng</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2015</td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td>2016</td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td>2017</td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td>2018</td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td>Tổng cộng</td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table>	Năm	Số tiền đầu tư	Kế hoạch doanh thu			Tiền vốn	Cho vay	Tổng	2015					2016					2017					2018					Tổng cộng				
Năm	Số tiền đầu tư	Kế hoạch doanh thu																																	
		Tiền vốn	Cho vay	Tổng																															
2015																																			
2016																																			
2017																																			
2018																																			
Tổng cộng																																			
8	Phương án tài chính	<ul style="list-style-type: none"> Bản cân đối kế toán, bản báo cáo lỗ lãi, lưu chuyển tiền tệ và kế hoạch cổ tức của dự án, v.v... trình bày theo như [...] phụ lục. 																																	
9	Thông số kỹ thuật và tiêu chuẩn xây dựng	<ul style="list-style-type: none"> Lược bỏ thông số kỹ thuật xây dựng Áp dụng tiêu chuẩn xây dựng của Việt Nam và Nhật Bản 																																	
10	Thời hạn xây dựng	<ul style="list-style-type: none"> Thời hạn xây dựng là 36 tháng kể từ ngày nhận được giấy phép khởi công và chỉ thị khởi công từ Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh. Tuy nhiên, trong trường hợp phát sinh các sự kiện thay đổi nội các, sự việc bất khả kháng, v.v... thì có thể thay đổi thời hạn này. Kéo dài thời hạn xây dựng đến thời hạn cần thiết để khôi phục các sự việc phát sinh Trường hợp thời hạn xây dựng được thay đổi thì các công ty dự án phải xin MPI thay đổi một phần giấy phép đầu tư. 																																	
11	Khảo sát để xây dựng	<ul style="list-style-type: none"> Các công ty dự án thực hiện khảo sát hiện trường cần thiết cho xây dựng và chịu trách nhiệm cho chất lượng khảo sát trong giai đoạn thiết kế dự án này Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh thực hiện kiểm tra việc khảo sát hiện trường của các công ty dự án và xử lý các thủ tục đồng ý kết quả khảo sát. 																																	
12	Thiết kế và bản vẽ	<ul style="list-style-type: none"> Những người có liên quan đến hợp đồng đồng ý đối với thiết kế dự phòng, thiết kế cơ bản, bản vẽ thi công và trình bày rõ nội dung đó trong hợp đồng BOT. 																																	
13	Giải phóng mặt bằng và tái định cư	<ul style="list-style-type: none"> Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh chịu trách nhiệm hoàn toàn đối với việc giải phóng mặt bằng cần thiết cho dự án này và tái định cư cho người dân. Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh đảm trách tất cả chi phí cần thiết để giải phóng mặt bằng cần thiết cho dự án này và tái định cư cho người dân, chi phí này không bao gồm trong số tiền đầu tư của dự án này. Các công ty dự án hợp tác với Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh và Ủy ban Nhân dân tỉnh Hải Phòng để hoàn tất việc bàn giao mặt bằng cho đến [Ghi ngày tháng] Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh trao quyền sử dụng đất cần thiết cho dự án này 																																	

STT	Điều khoản	Nội dung
		<p>không bồi thường cho các công ty dự án (Bao gồm dưới nước và trên không).</p> <ul style="list-style-type: none"> Trong trường hợp các công ty dự án bị thiệt hại liên quan đến việc bàn giao mặt bằng (Bao gồm chi phí tiền cho vay và lợi nhuận đã mất) thì Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh phải bồi thường các chi phí này. Các công ty dự án sau khi nhận bàn giao mặt bằng thì có quyền sử dụng mặt bằng này.
14	Chuẩn bị xây dựng	<ul style="list-style-type: none"> Các công ty dự án được miễn trừ thủ tục xin giấy phép liên quan đến xây dựng.
15	Lựa chọn nhà thầu	<ul style="list-style-type: none"> Các công ty dự án có quyền lựa chọn nhà thầu.
16	Bảo hiểm	<ul style="list-style-type: none"> Các công ty dự án có quyền tham gia bảo hiểm do các công ty bảo hiểm trong nước và quốc tế cung cấp dựa trên các điều kiện cơ bản sau, đồng thời, có quyền lựa chọn công ty bảo hiểm [Ghi điều kiện cơ bản] Phí bảo hiểm trong phạm vi số tiền đầu tư trong dự án này.
17	Kiểm toán và điều chỉnh	<ul style="list-style-type: none"> Thông tư 166/2011/TT-BTC và Thông tư 19/2011/TT-BTC không được áp dụng.
18	Quản lý dự án	<ul style="list-style-type: none"> Các công ty dự án quản lý toàn bộ dự án theo hợp đồng này. Các công ty dự án có thể ký kết hợp đồng với nhà thi công, công ty cung cấp nguyên vật liệu và thiết bị mà không cần có sự đồng ý bổ sung. Chính phủ Việt Nam cấp giấy phép cho nhà thầu nước ngoài và giấy phép đầu tư cần thiết đối với doanh nghiệp có liên quan.
19	Nghiệp vụ quản lý bảo trì	<ul style="list-style-type: none"> Các công ty dự án chịu trách nhiệm đối với nghiệp vụ quản lý bảo trì dự án này trong suốt thời hạn cho đến ngày bàn giao công trình. Đối tượng quản lý bảo trì bao gồm, đường bộ, cầu, trạm thu phí, biển báo, rào chắn, cơ sở thoát nước, văn phòng quản lý đường bộ và các cơ sở phụ trợ khác. Quản lý bảo trì được thực hiện dựa trên tiêu chuẩn kỹ thuật được áp dụng trong đường bộ thông thường. Quản lý bảo trì bao gồm tu bổ và gia cố trong trường hợp kiểm tra định kỳ và phát sinh sự cố hoặc vì sự việc bất khả kháng. Trường hợp phát sinh chi phí tu bổ do sự việc không phải lỗi của các công ty dự án thì phí giao thông hoặc thời hạn thu phí sẽ được thay đổi 1 phần trong phạm vi khôi phục lợi nhuận đã mất của các công ty dự án.
20	Thời hạn quản lý bảo trì	<ul style="list-style-type: none"> Các công ty dự án quản lý dự án này theo kế hoạch được quy định trong [Ghi rõ trong nội dung kế hoạch] của phụ lục từ khi bắt đầu công trình cho đến khi bàn giao.
21	Nghĩa vụ và quyền lợi trong thời hạn quản lý	<ul style="list-style-type: none"> Các công ty dự án quản lý dự án này theo kế hoạch được quy định trong [Ghi rõ trong nội dung kế hoạch] của phụ lục từ khi đưa vào sử dụng công trình này cho đến khi bàn giao. Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh có thể đảm trách chi phí của các công ty dự án và can thiệp vào các nghiệp vụ quản lý trong trường hợp các công ty dự án không thực hiện dự án này theo kế hoạch.
22	Trạm thu phí và thu phí	<ul style="list-style-type: none"> Trạm thu phí sẽ được thiết lập tại các nút giao thông trên đoạn đường Hạ Long – Hải Phòng. Các công ty dự án có quyền thu toàn bộ phí giao thông trong suốt 24 giờ bất kể thời tiết, bất kể ngày thường, ngày nghỉ tại các trạm thu phí. Các công ty dự án có nghĩa vụ hoạch định kế hoạch ngăn ngừa tất nghẽn giao thông. Các công ty dự án có nghĩa vụ báo cáo cho Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh về thu nhập từ việc thu phí giao thông và lưu lượng giao thông. Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh hợp tác với các công ty dự án khi thực hiện các thủ tục trong thời gian thu phí. Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh sẽ kiểm tra nghiêm ngặt các báo cáo về thu nhập từ việc thu phí giao thông và lưu lượng giao thông và báo cáo cho chính phủ Việt Nam khi cần thiết. Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh phải hợp tác với các công ty dự án khi quyết định các vấn đề quan trọng như các sự kiện thay đổi nội các, v.v... bao gồm cả việc bồi thường cho các công ty dự án.
23	Thời hạn thu phí	<ul style="list-style-type: none"> 30 năm kể từ thời điểm đưa vào sử dụng công trình đối tượng (Dự định từ ngày 1/10/2018 đến 30/9/2047) Trong trường hợp (i) Thay đổi số tiền đầu tư, (ii) Thay đổi phí giao thông và đối tượng thu, (iii) Thay đổi lãi suất thanh toán, (iv) Thay đổi kế hoạch gây ảnh hưởng đến tính kinh tế của dự án này, (v) Thay đổi làm giảm lưu lượng giao thông, (vi) Sự việc bất khả kháng, (vii) Phát sinh tình trạng khác dựa trên pháp luật, thời hạn thu phí và phí giao thông, sẽ được thay đổi Sau khi kết thúc thời hạn thu phí, các công ty dự án phải bàn giao nhanh chóng cho

STT	Điều khoản	Nội dung
		Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh các công trình đối tượng và quyền dự án.
24	Phí giao thông và đối tượng thu phí	<ul style="list-style-type: none"> Phí giao thông tại thời điểm đưa vào sử dụng công trình đối tượng là [...], sau đó, sẽ tăng lên 20% cứ mỗi 3 năm không cần có sự đồng ý từ các cơ quan nhà nước Việt Nam. Có thể nâng kế hoạch doanh thu tùy theo sự thay đổi của chỉ số vật giá người tiêu dùng và tỷ giá chuyển đổi USD đối với VND.
25	Quyền can thiệp vào dự án	<ul style="list-style-type: none"> Trong trường hợp các công ty dự án và các nhà đầu tư không thực hiện hợp đồng liên quan đến cho vay và không có sự đảm bảo của chính phủ Việt Nam thì người cho vay có quyền tiếp quản một phần hoặc toàn bộ quyền lợi của các công ty dự án và các nhà đầu tư. Người cho vay có quyền lợi đảm bảo đối với toàn bộ tài sản của các công ty dự án. Điều kiện, trình tự và nội dung trên sẽ được ghi rõ trong hợp đồng BOT và được đính kèm trong “Bản đồng ý xác nhận”. Trong trường hợp thực hiện quyền can thiệp, người cho vay có thể lựa chọn tiếp quản dự án này, hoặc chuyển nhượng quyền dự án cho nhà đầu tư khác.
26	Chuyển nhượng quyền lợi và nghĩa vụ	<ul style="list-style-type: none"> Nhà đầu tư có thể chuyển nhượng cho nhà đầu tư khác một phần hoặc toàn bộ tiền vốn của các công ty dự án bất cứ khi nào. Tuy nhiên, nhà đầu tư được nhận chuyển nhượng với điều kiện có khả năng về vốn và khả năng kỹ thuật cần thiết để thực hiện hợp đồng BOT.
27	Giấy phép đầu tư	<ul style="list-style-type: none"> Giấy phép đầu tư sẽ do MPI ban hành theo mẫu [] ở phụ lục.
28	Bảo đảm nghĩa vụ thực hiện hợp đồng	<ul style="list-style-type: none"> Các nhà đầu tư phải gửi số tiền sau như một sự bảo đảm nghĩa vụ thực hiện hợp đồng BOT dựa trên Điều 23 Nghị định 108/2009/NĐ-CP. <ul style="list-style-type: none"> Từ 1500 tỷ VND trở xuống: 2% Số tiền hơn 1500 tỷ VND: 1% Hình thức đảm bảo là đảm bảo của ngân hàng, thời hạn đảm bảo là từ ngày ký kết hợp đồng BOT đến ngày bàn giao công trình
29	Bồi thường liên quan đến công trình xung quanh	<ul style="list-style-type: none"> Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh phải bồi thường để nhà đầu tư và các công ty dự án không gặp bất lợi trong trường hợp phát sinh các sự việc sau. <ul style="list-style-type: none"> Trì hoãn hoặc chưa hoàn công hoặc trì hoãn cơ sở hạ tầng xung quanh khác bao gồm phân đoạn 20 km của khoảng đường Hạ Long – Hải Phòng Xây dựng cơ sở hạ tầng mới làm giảm lưu lượng giao thông
30	Ưu đãi và hỗ trợ	<ul style="list-style-type: none"> Các biện pháp ưu đãi sau sẽ được áp dụng. <ul style="list-style-type: none"> Ưu đãi về thuế được quy định trong Phụ lục [] Đảm bảo thực hiện việc thanh toán chi phí, thanh toán hết tiền vay và gửi lợi nhuận bằng ngoại tệ Đảm bảo tỷ giá hối đoái của USD đối với VND
31	Quyền lợi đối với tài sản thế chấp	<ul style="list-style-type: none"> Các công ty dự án có quyền sử dụng công trình đối tượng của dự án này, quyền thu phí và các quyền lợi liên quan như là tài sản thế chấp. Thiết lập quyền thế chấp của dự án này dựa trên pháp luật.
32	Đảm bảo liên quan đến việc cung cấp dịch vụ công cộng	<ul style="list-style-type: none"> Các nhà đầu tư và các công ty dự án có thể sử dụng đất, đường bộ và các công trình liên quan khác cần thiết để thực hiện dự án này. Chính phủ Việt Nam đảm bảo cung cấp dịch vụ với cùng 1 điều kiện với doanh nghiệp địa phương tại các địa điểm lân cận được ghi rõ trong phụ lục [] (Điện, ga, nước, v.v...)
33	Đảm bảo vốn và tài sản	<ul style="list-style-type: none"> Không được quốc hữu hóa hoặc chiếm đoạt vốn đầu tư, tài sản và quyền lợi của nhà đầu tư trong mọi trường hợp. Trong trường hợp bị chiếm đoạt, thì nhà nước phải thanh toán tiền bồi thường cho nhà đầu tư theo công thức tính được quy định tại phụ lục [...]
5	Bảo đảm vốn và tài sản	<ul style="list-style-type: none"> Trong bất kỳ trường hợp nào, phần vốn đầu tư, tài sản và quyền lợi của nhà đầu tư sẽ không bị quốc hữu hóa hoặc tịch thu. Nếu việc trưng thu là cần thiết, nhà nước phải thanh toán tiền bồi thường cho nhà đầu tư theo công thức đã được quy định trong phụ lục [...]
33	Đảm bảo khi pháp luật và chính sách thay đổi	<ul style="list-style-type: none"> Trong trường hợp pháp luật hoặc chính sách Việt Nam (Bao gồm cả các thay đổi về thuế) được ban hành mới hoặc được sửa đổi và gây ảnh hưởng có lợi các công ty dự án thì nhà đầu tư tự động được hưởng các quyền bị ảnh hưởng có lợi liên quan. Trong trường hợp pháp luật hoặc chính sách Việt Nam (Bao gồm cả các thay đổi về thuế) được ban hành mới hoặc được sửa đổi và gây ảnh hưởng bất lợi các công ty dự án, thì các công ty dự án vẫn tiếp tục được hưởng các lợi ích và ưu đãi đã được quy định trong giấy phép đầu tư hoặc các lợi ích, quyền lợi theo hợp đồng BOT hoặc các ưu đãi cho đến khi kết thúc hợp đồng BOT. Trong trường hợp các nhà đầu tư không thể hưởng các lợi ích có liên quan, v.v... thì nhà đầu tư sẽ được bồi thường theo công thức [].

STT	Điều khoản	Nội dung
		<ul style="list-style-type: none"> Việc áp dụng các thuế bên dưới đối với dự án này tiếp tục có hiệu lực cho đến ngày kết thúc hợp đồng BOT bất kể pháp luật và quy định thay đổi. <ul style="list-style-type: none"> Thuế thu nhập doanh nghiệp, thuế thu nhập cá nhân, thuế nhập khẩu, thuế giá trị gia tăng, thuế gửi lợi nhuận
34	Cấp phép của chính phủ	<ul style="list-style-type: none"> Các nhà đầu tư hoặc các công ty dự án phải có sự phê duyệt, đồng ý, thủ tục, đăng ký đối với các giấy tờ được ghi rõ trong phụ lục []. Chính phủ Việt Nam phải xử lý đề sự phê duyệt, đồng ý, thủ tục, đăng ký được ban hành và hoàn tất chính xác trong thời hạn thích hợp kể từ sau khi ký kết, đăng ký hợp đồng BOT.
35	Bàn giao công trình	<ul style="list-style-type: none"> Các công ty dự án bàn giao miễn phí cho Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh công trình đã xây dựng sau khi kết thúc hợp đồng. Tình trạng công trình khi bàn giao được trình bày theo phụ lục [...] Các công ty dự án xử lý chính xác để công trình không bị giải quyết như tài sản đảm bảo khi bàn giao.
36	Giải quyết tranh chấp	<ul style="list-style-type: none"> Luật tiêu chuẩn: Luật Nước Anh Giải quyết tranh chấp: Trọng tài quốc tế tại “<i>Trung tâm</i> trọng tài quốc tế của Singapore (SIAC)” ở Singapore
37	Bảo vệ môi trường và nguồn tài nguyên thiên nhiên	<ul style="list-style-type: none"> Dựa trên nội dung hạng mục bảo vệ môi trường theo luận liên quan và phụ lục [...].
38	Báo cáo, thông báo và triệu tập hội nghị	<ul style="list-style-type: none"> Sau khi hoàn tất thi công công trình, mỗi năm, các công ty dự án phải nộp giấy chứng nhận của cơ quan thuế liên quan đến bản báo cáo tài chính hoặc thu phí cho Ủy ban Nhân dân tỉnh Quang Ninh sau khi đã kiểm toán. Các công ty dự án nộp các báo cáo liên quan khác theo hợp đồng BOT cho Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh.
39	Sự việc bất khả kháng và sự kiện thay đổi nội các	<ul style="list-style-type: none"> Sự việc bất khả kháng có nghĩa là những việc không thể quản lý, dự đoán, phòng tránh và khôi phục, bao gồm thảm họa thiên nhiên, chiến tranh, tranh chấp, đình công, v.v... Sự kiện thay đổi nội các được trình bày trong phụ lục [...]. Người bị ảnh hưởng sẽ truyền đạt thông báo liên quan đến việc phát sinh sự việc bất khả kháng hoặc sự kiện thay đổi nội các cho những người có liên quan và nỗ lực để thực hiện nhanh chóng hợp đồng BOT trong khả năng có thể. Thực hiện các nội dung sau như một biện pháp xem xét lại <ul style="list-style-type: none"> Những người có liên quan tiến hành đàm phán và thông nhất ý kiến về hướng giải quyết Trong trường hợp trong 60 ngày sau khi thông báo mà không thống nhất ý kiến, thì người ảnh hưởng có thể hủy bỏ hợp đồng này thông qua thông báo cho những người có liên quan và trong trường hợp đó, Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh phải mua công trình với số tiền theo công thức trong phụ lục [...].
40	Thời hạn hợp đồng	<ul style="list-style-type: none"> Từ ngày ký kết hợp đồng cho đến ngày bàn giao công trình
41	Hủy bỏ hợp đồng	<ul style="list-style-type: none"> Hợp đồng BOT sẽ bị hủy bỏ dựa trên quy định của hợp đồng BOT. Lợi ích và quyền lợi của người có liên quan khi hủy bỏ hợp đồng sẽ được giải quyết dựa trên hợp đồng BOT.
42	Đơn phương hủy bỏ	<ul style="list-style-type: none"> Các công ty dự án/nhà đầu tư có thể đơn phương hủy bỏ hợp đồng trong trường hợp phát sinh sự kiện thay đổi nội các. Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh có thể đơn phương hủy bỏ hợp đồng trong trường hợp các công ty dự án/ nhà đầu tư vi phạm hợp đồng nghiêm trọng mà không xem xét lại. Ngoài các trường hợp trên thì không công nhận việc đơn phương hủy bỏ hợp đồng. Trong trường hợp bị đơn phương hủy bỏ hợp đồng, Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh phải thanh toán chi phí cho các công ty có liên quan theo công thức trong phụ lục [...] và tiếp quản dự án này.
43	Thủ tục hủy bỏ	<ul style="list-style-type: none"> Những người có liên quan định hủy bỏ hợp đồng này phải gửi thông báo trình bày ý định của nội dung này cho đối phương có liên quan. Trong trường hợp đối phương có liên quan trong thời hạn 30 ngày thảo luận sau khi gửi thông báo vẫn không đạt được thỏa thuận thì những người có liên quan có ý định hủy bỏ hợp đồng sẽ gửi thông báo chính thức về việc hủy bỏ hợp đồng và có thể hủy bỏ hợp đồng này.
44	Bồi thường hợp đồng	<ul style="list-style-type: none"> Đảm bảo hợp đồng theo công thức [...] của phụ lục.
45	Quy định chung	<ul style="list-style-type: none"> Ngôn ngữ: Tiếng Việt và tiếng Anh. Trường hợp có sự sai khác về ngữ nghĩa giữa tiếng Việt và tiếng Anh thì ưu tiên tiếng Anh. Luật tiêu chuẩn: Luật Việt Nam. Tuy nhiên, giải quyết tranh chấp theo Luật Nước Anh.

STT	Điều khoản	Nội dung
		<ul style="list-style-type: none"> • Bảo mật: Không được phép tiết lộ thông tin cho bên thứ ba mà không có sự đồng ý của những người có liên quan. Không được phép sử dụng thông tin nhận được ngoài mục đích thực hiện hợp đồng BOT mà không có sự cho phép. • Đáp ứng trung thực: Những người có liên quan cung cấp thông tin và giấy tờ cần thiết để thực hiện hợp đồng BOT cho đối phương có liên quan và nỗ lực để đáp ứng một cách trung thực.

Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

Bảng 9.1 Điều khoản đầu tư của GGU (Dự thảo)

STT	Điều khoản	Nội dung
1	Bảo đảm nghĩa vụ thực hiện hợp đồng BOT	<ul style="list-style-type: none"> Chính phủ Việt Nam đảm bảo toàn bộ trách nhiệm và nghĩa vụ (Nghĩa vụ thực hiện đảm bảo) liên quan đến nội dung đồng ý của Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh dựa trên hoặc liên quan đến hợp đồng BOT sẽ được thực hiện hoàn toàn và đúng lúc. Trong trường hợp Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh không thực hiện hoàn toàn và đúng lúc nghĩa vụ thực hiện đảm bảo thì chính phủ Việt Nam sẽ thực hiện hoặc buộc phải thực hiện nghĩa vụ thực hiện đảm bảo có liên quan trong vòng 60 ngày kể từ ngày có giấy yêu cầu từ một bên hoặc cả hai bên là các nhà đầu tư và công ty dự án. Trong trường hợp Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh không thực hiện nghĩa vụ thanh toán dựa trên hợp đồng BOT bao gồm số tiền do trọng tài phán quyết thì chính phủ Việt Nam phải chịu trách nhiệm cho một bên hoặc cả hai bên là các nhà đầu tư và công ty dự án. Chính phủ Việt Nam phải thanh toán trong vòng 60 ngày kể từ ngày có giấy yêu cầu từ một bên hoặc cả hai bên các nhà đầu tư và các công ty dự án. Giấy yêu cầu từ một bên hoặc cả hai bên là các nhà đầu tư và công ty dự án sẽ được gửi đến MOF, chính phủ Việt Nam không thể đưa ra điều kiện bổ sung liên quan đến hiệu lực hoặc việc chấp hành yêu cầu này.
2	Tính ổn định của dự án	<ul style="list-style-type: none"> Chính phủ Việt Nam phải đảm bảo các nội dung sau. <ul style="list-style-type: none"> Không thực hiện quốc hữu hóa Ổn định pháp luật và chính sách Ổn định hệ thống thuế
3	Phê duyệt chính phủ	<ul style="list-style-type: none"> Chính phủ Việt Nam đảm bảo ban hành hoặc cập nhật nhanh chóng tất cả các phê duyệt chính cần thiết đối với dự án.
4	Đảm bảo biện pháp ưu đãi	<ul style="list-style-type: none"> Ưu đãi của hệ thống thuế Sử dụng ngoại tệ Cung cấp dịch vụ công cộng
5	Đảm bảo ngoại tệ	<ul style="list-style-type: none"> Chính phủ Việt Nam đảm bảo quyền lợi của nhà đầu tư và công ty dự án có liên quan được áp dụng chế độ ngoại tệ về chuyển đổi ngoại tệ (Được ghi rõ trong phụ lục [...] từ ngày ký kết cho đến ngày bàn giao. Chính phủ Việt Nam thiết lập toàn bộ các điều kiện cần thiết để thực hiện toàn bộ và nhanh chóng nghĩa vụ được ghi rõ trong chế độ ngoại tệ của các tổ chức tài chính Việt Nam và phải buộc các tổ chức tài chính có liên quan đáp ứng trung thực.
6	Tính hợp pháp của hợp đồng BOT	<ul style="list-style-type: none"> Chính phủ Việt Nam phải đảm bảo hợp đồng BOT đã có được sự đồng ý cần thiết từ cơ quan liên quan của Việt Nam theo pháp luật Việt Nam.
7	Bồi thường	<ul style="list-style-type: none"> Trong trường hợp điều kiện hợp đồng BOT không hợp pháp, không có hiệu lực hoặc không thể chấp hành nên một bên hoặc cả hai bên là các nhà đầu tư và công ty dự án gặp phải bất lợi như bị thiệt hại, phải gánh chi phí hoặc bị tổn thất, v.v... thì Chính phủ Việt Nam phải bồi thường các giá trị đó cho một bên hoặc cả hai bên là các nhà đầu tư và doanh nghiệp trong dự án. Tiền bồi thường dựa trên các điều kiện này là số tiền được hưởng nếu một bên hoặc cả hai bên là các nhà đầu tư và công ty dự án bị ảnh hưởng bất lợi và được thanh toán bằng USD tại tài khoản ngân hàng nước ngoài do các công ty dự án chỉ định thông qua chính phủ Việt Nam mà không bị khấu trừ.
8	Thời hạn có hiệu lực	<ul style="list-style-type: none"> Tất cả các điều khoản là sự đảm bảo liên tục và không thể hủy bỏ từ ngày ký kết cho đến ngày bàn giao công trình, mặc dù tỉnh Quảng Ninh có tái tổ chức hoặc chuyển nhượng nghĩa vụ và quyền lợi của Ủy ban Nhân Dân tỉnh Quảng Ninh cho người kế thừa thì hiệu lực đó hoàn toàn được đảm bảo.
9	Luật tiêu chuẩn	<ul style="list-style-type: none"> Luật tiêu chuẩn: Luật Việt Nam. Tuy nhiên, giải quyết tranh chấp theo Luật Nước Anh.
10	Trọng tài	<ul style="list-style-type: none"> Luật tiêu chuẩn: Luật Nước Anh Giải quyết tranh chấp: Trọng tài quốc tế tại "SIAC (Trung tâm trọng tài quốc tế của Singapore)" ở Singapore theo quy định SIAC

Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

CHƯƠNG 10 Phân tích tình hình kinh tế của toàn dự án và khu vực kinh tế tư nhân

10.1 Phương châm cơ bản

Công tác phân tích tình hình kinh tế đã thực hiện trong chương này được gồm 2 phần là phân tích tình hình kinh tế và phân tích tài chính.

Phân tích tình hình kinh tế là đánh giá tính thỏa đáng về mặt kinh tế xã hội trong việc thực hiện toàn bộ dự án xây dựng tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng của không chỉ dự án này mà cả dự án đầu tư công phân đoạn 20 km còn. Phân tích tài chính lấy tiền đề dự án này theo hình thức PPP/BOT sử dụng nguồn vốn tư nhân, đánh giá tính thỏa đáng của việc thực hiện dự án trên quan điểm tài chính như phân tích dòng tiền.

10.2 Tóm tắt các điều kiện cơ bản

Trước khi đi vào tiến hành phân tích tình hình kinh tế và phân tích tài chính, chúng tôi sắp xếp lại tóm tắt các điều kiện cơ bản của dự án này và phân đoạn 20 km còn lại thuộc dự án đầu tư công trong Bảng 10.1.

Bảng 10.1 Các điều kiện cơ bản

	Dự án này	Khung đường 20km còn lại	Chú thích
Chiều dài xây dựng	KM19+800~KM25+211 (Khoảng 5,4 km)	KM0+000~KM19+800 (Khoảng 19,8 km)	
Hình thức dự án	Dự án BOT	Dự án đầu tư công	
Phạm vi	Xây dựng và quản lý bảo trì khoảng 5,4km, thu phí giao thông khoảng 25,2km	Xây dựng và quản lý bảo trì khoảng 19,8km	
Tổng vốn đầu tư	7252,887 tỷ VND (Khoảng 36.26tỷ yên)	6416,034 tỷ VND (Khoảng 32.08tỷ yên)	Chi phí giải phóng mặt bằng cho dự án này sẽ do Tỉnh Quảng Ninh chịu trách nhiệm
Tiến độ dự án	Xây dựng: 2016 ~ 2018 Vận hành: 2019 ~ 2048	Xây dựng: 2014 ~ 2016 (24 tháng sau khi khởi công)	
Huy động vốn	Vốn góp của nhà đầu tư, vốn vay của JICA và ngân hàng địa phương	Ngân sách của Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh	

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

10.3 Các chỉ tiêu đánh giá về tính khả thi của dự án

Trong phân tích tình hình kinh tế và tình hình tài chính, cần phải đánh giá theo các chỉ tiêu đánh giá như ở Bảng 10.2.

Bảng 10.2 Các chỉ tiêu đánh giá

	Đối tượng đánh giá	Chỉ tiêu đánh giá	Trên lý thuyết
Phân tích tình hình kinh tế	Toàn bộ dự án xây dựng tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng (khoảng 25,2 km)	EcIRR	trên tỷ suất chiết khấu xã hội
		NPV	Từ 0 trở lên
		B/C	Từ 1,0 trở lên
Phân tích tài chính	Dự án xây dựng cầu Bạch Đằng (Khoảng 5,4 km)	PIRR	Cao hơn lợi tức trái phiếu 10 năm của Việt Nam
		EqIRR	Trên mức mặt bằng tiêu chuẩn mà nhà đầu tư tư nhân có thể đánh giá được
		DSCR	Từ 1,1 trở lên

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

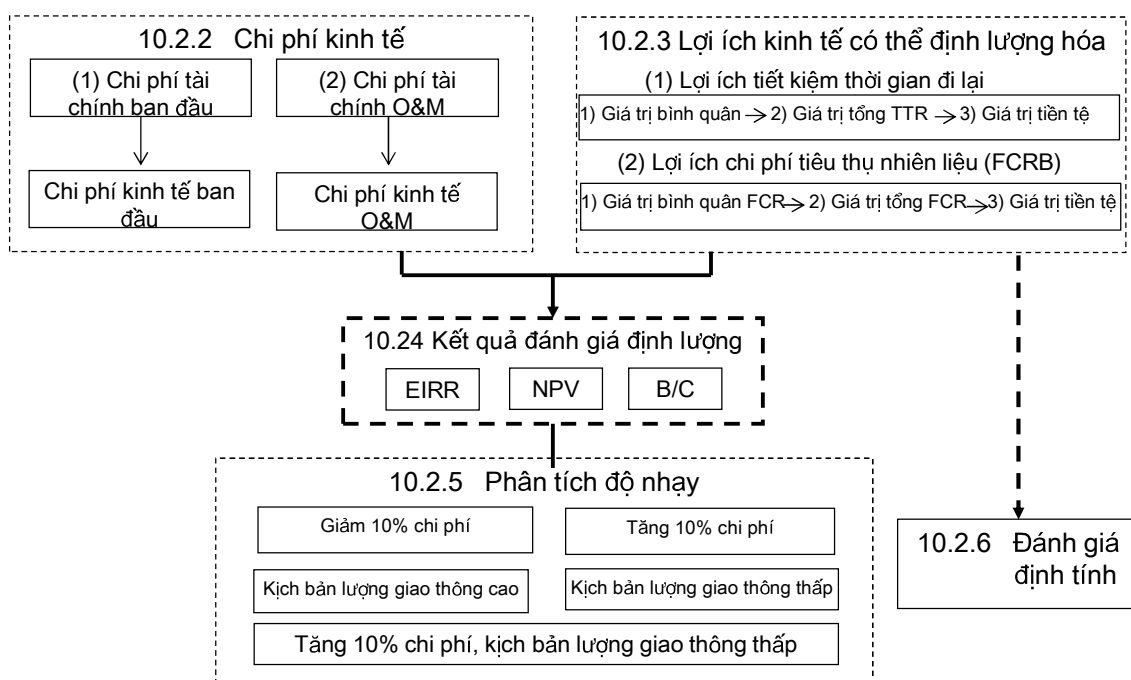
10.4 Phân tích tính kinh tế

Trong phân tích tình hình kinh tế, cần đánh giá tính thỏa đáng của dự án này về khía cạnh xã hội và kinh tế. Để tạo ra hiệu quả kinh tế, không chỉ quãng đường dự án này là đủ mà điểm đầu cuối của dự án còn cần được kết nối với phân đoạn 20 km còn lại thuộc dự án đầu tư công hợp thành tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng, và cũng không thể phân chia hiệu quả của riêng dự án này. Vì vậy, phân tích tính kinh tế đã được tiến hành với đối tượng là toàn tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng.

10.4.1 Phương pháp luận trong phân tích tính kinh tế

(1) Khung nội dung và trình tự phân tích tính kinh tế

Khung nội dung và trình tự phân tích tính kinh tế trong dự án xây dựng toàn tuyến đường Hạ Long – Hải Phòng bao gồm cả dự án này được thể hiện ở Hình 10.1.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Hình 10.1 Khung nội dung và trình tự phân tích tính kinh tế

(2) Các giả thiết và khái niệm cơ bản làm tiền đề cho phân tích tính kinh tế

1) Áp dụng phương pháp đánh giá định lượng và đánh giá định tính trong trường hợp này

Khi phân tích tình hình kinh tế, cần phải tính đến chi phí kinh tế và lợi ích kinh tế, tuy nhiên, trong phân tích lợi ích kinh tế, nếu tồn tại các hạng mục có thể thực hiện đánh giá định lượng thì cũng có những hạng mục có độ khó cao hoặc gần như không thể thực hiện, vì thế buộc phải áp dụng phương pháp đánh giá định tính cho các hạng mục khó đó. Chúng tôi đã đưa ra phương pháp đánh giá định lượng và đánh giá định tính đối với các hạng mục chi phí kinh tế và lợi ích kinh tế và tóm tắt trong Bảng 10.3 dưới đây Tuy nhiên, vấn đề gia tăng vật giá không được xem xét khi phân tích kinh tế.

Bảng 10.3 Áp dụng phương pháp đánh giá kinh tế

Hạng mục		Áp dụng phương pháp đánh giá định lượng	Áp dụng phương pháp đánh giá định tính	
10.2.2	Chi phí kinh tế	(1) Chi phí ban đầu	✓	
		(2) Chi phí O&M	✓	
Lợi ích kinh tế	10.2.3 Định lượng	(1) Lợi ích tiết kiệm thời gian đi lại	✓	
		(2) Lợi ích giảm chi phí tiêu thụ nhiên liệu	✓	
	10.2.6 Định tính	(1) Lợi ích giảm tải nạn giao thông		✓
		(2) Lợi ích xúc tiến du lịch		✓
		(3) Lợi ích xúc tiến đầu tư trực tiếp từ nước ngoài		✓
		(4) Lợi ích thúc đẩy mậu dịch quốc tế		✓
		(5) Lợi ích mở rộng giao lưu kinh tế giữa các vùng miền		✓

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

2) Giá bóng (shadow price) áp dụng tại Việt Nam

Trong đánh giá kinh tế, thông thường người ta thường áp dụng khái niệm giá bóng hơn là giá kinh tế. Giá bóng là loại giá mà khi giá thị trường không phản ánh đúng chi phí cơ hội, thì phải được tính toán sao cho có thể tăng trưởng trong nền kinh tế kế hoạch tập trung, v.v... mà không bị ảnh hưởng bởi cạnh tranh bằng cách phân bổ tương tự như phân bổ nguồn lực tối ưu trong thị trường cạnh tranh được sử dụng để tính lợi ích và chi phí. Do đó, để điều chỉnh giá kinh tế phản ánh đúng chi phí cơ hội, thì cần phải sử dụng hệ số chuyển đổi tiêu chuẩn (Standard Conversion Factor/SCF). Trong nền kinh tế quốc dân, tùy theo tình trạng về yếu tố sản xuất và sức cung cầu khác nhau của mỗi quốc gia, giá trị SCF cũng sẽ khác nhau, tuy nhiên, trong trường hợp của Việt Nam, giá trị SCF hiện tại thường ở ngưỡng 0,85 nên có thể áp dụng trị số này khi đánh giá tình hình kinh tế.

(3) Các chỉ tiêu về đánh giá kinh tế

Khi đánh giá tính khả thi về kinh tế của dự án, thì 3 chỉ tiêu trong

Bảng 10.4 sẽ được sử dụng.

Bảng 10.4 Mô tả về chỉ tiêu đánh giá tình hình kinh tế

Chi tiêu	Giải thích	Công thức tính
NPV	Đây là chỉ tiêu để dự đoán vòng quay tiền mặt trong tương lai của dự án và từ đó đánh giá tính khả thi khi đầu tư vào dự án.	$NPV = \sum_{n=0}^n \left\{ \frac{B_n}{(1+r)^n} \right\} - \sum_{n=0}^n \left\{ \frac{C_n}{(1+r)^n} \right\}$ <p>n= Số năm thực hiện, B_n= Lợi ích trong n năm, C_n= Chi phí trong n năm, r, r= Tỷ suất chiết khấu</p>
EcIRR	IRR là tỷ suất chiết khấu để NPV trở về 0, còn đối với EcIRR, giá trị này sẽ được tính sao cho có thể đạt được giá trị vượt tỷ suất chiết khấu xã hội (SDR) của quốc gia sở tại của dự án đã đề xuất.	$NPV = \sum_{n=0}^n \left\{ \frac{B_n}{(1+r)^n} \right\} - \sum_{n=0}^n \left\{ \frac{C_n}{(1+r)^n} \right\} = 0$ <p>Trị số r trong trường hợp trên chính là IRR.</p>
B/C	Đây cũng là một chỉ tiêu để đánh giá tính khả thi trong việc đầu tư cho dự án, trong đó, phải tính sao cho giá trị đạt từ 1 trở lên, nghĩa là B/C ≥ 1.	$B/C = \sum_{n=0}^n \left\{ \frac{B_n}{(1+r)^n} \right\} / \sum_{n=0}^n \left\{ \frac{C_n}{(1+r)^n} \right\}$

Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

(4) Các giả thiết cơ bản khác

① Tỷ suất chiết khấu xã hội (Social Discount Rate/ SDR)

SDR phản ánh chi phí cơ hội trên thực tế của nguồn vốn, là tỷ suất chiết khấu để tính giá trị hiện tại của chi phí và lợi ích của dự án, và là tỷ lệ lợi nhuận tối thiểu (hurdle rate) để đạt giá trị có thể làm thỏa mãn EIRR. Trường hợp Việt Nam tỷ suất này thường ở mức 12%, vì thế chúng tôi cũng áp dụng giá trị này trong đánh giá tình hình kinh tế.

② Thời gian đối tượng tiến hành đánh giá

Vì những lý do sau, chúng tôi lấy thời gian đánh giá là từ 2014 đến 2048

- Năm 2014 mới bắt đầu khởi công phân đoạn 20 km còn lại nên đây là năm bắt đầu phát sinh chi phí.
- Việc thi công công trình cầu Bạch Đằng dự kiến từ năm 2016 ~ 2018, và bắt đầu hoạt động từ năm 2019, do đó vòng đời dự án được dự trù là 30 năm.

③ Tỷ giá hối đoái

Tỷ giá hối đoái từ JPY sang VND khi đánh giá tình hình kinh tế là 1 yên = 200VND.

10.4.2 Chi phí kinh tế

(1) Chi phí tài chính ban đầu

1) Chuyển chi phí tài chính ban đầu sang chi phí kinh tế ban đầu

Chi phí ban đầu trong dự án này bao gồm chi phí của phần cầu Bạch Đằng và phân đoạn đường 20 km. Chi phí kinh tế ban đầu được tính bằng cách lấy giá trị của các hạng mục chi phí tài chính ban đầu trừ đi thuế giá trị gia tăng (10%), công thêm chi phí bằng đồng nội tệ rồi nhân thêm trị số SCF (0,85) sau khi đã trừ. Bảng 10.5 thể hiện trị số tài chính ban đầu là căn cứ tính toán và trị số của chi phí kinh tế ban đầu đã tính..

Bảng 10.5 So sánh chi phí tài chính ban đầu và chi phí kinh tế ban đầu

(Đơn vị: Triệu yên)

Dự án đối tượng	Hạng mục	Chi phí tài chính ban đầu	Chi phí O&M
Cầu Bạch Đằng	Chi phí xây dựng	28,856	23,243
	Chi phí quản lý dự án	138	106
	Phí tư vấn	1,312	1,003
	Các chi phí khác	1,049	803
	Chi phí giải phóng mặt bằng	905	692
	Chi phí thành lập công ty dự án	654	501
	Quỹ dự trữ	3,029	2,317
	Tổng	35,943	26,348
Công trình công cộng	Chi phí xây dựng	20,698	15,834
	Chi phí quản lý dự án	120	92
	Phí tư vấn	1,076	823
	Các chi phí khác	1,288	985
	Chi phí giải phóng mặt bằng	2,833	2,167
	Quỹ dự trữ	2,601	1,990
	Tổng	28,616	21,892
	Tổng cộng		57,233

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA và Tài liệu của tỉnh Quảng Ninh

(2) Lịch trình tính chi phí kinh tế ban đầu cho dự án

Liên quan đến chi phí kinh tế ban đầu được tính theo cách trên, Bảng 10.6 dưới đây dự trù kế hoạch góp vốn dựa trên tiến độ thi công của 2 gói thầu.

Bảng 10.6 Lịch trình tính chi phí kinh tế ban đầu vào dự án

Hạng mục		Lợi ích tiết kiệm thời gian đi lại	Lợi ích giảm chi phí nhiên liệu	Tổng lợi ích	2016	2017	2018
Dự án nâng cấp cầu Bạch Đằng	Chi phí xây dựng	23,243			7,748	7,748	7,748
	Chi phí quản lý dự án	106			35	35	35
	Phí tư vấn	1,003			334	334	334
	Các chi phí khác	803			268	268	268
	Chi phí giải phóng mặt bằng	692		692			
	Chi phí thành lập công ty dự án	501			167	167	167
Quỹ dự trữ (Dự phòng lamphát)	2,317			772	772	772	
Công trình công cộng khung đường 20 km còn lại	Chi phí xây dựng	15,834	5,278	11,196	5,278		
	Chi phí quản lý dự án	92	31	31	31		
	Phí tư vấn	823	274	274	274		
	Các chi phí khác	985	328	328	328		
	Chi phí giải phóng mặt bằng	2,167	2,167				
	Quỹ dự trữ (Dự phòng lamphát)	1,990	663	663	663		
Tổng cộng		50,557	8,742	7,267	15,899	9,324	9,324

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

1) Chi phí điều hành tài chính và quản lý bảo trì (O&M)

(1) Chuyển đổi chi phí tài chính O&M sang chi phí kinh tế O&M

Chi phí O&M bao gồm 3 hạng mục gồm chi phí điều hành toàn tuyến đường, chi phí quản lý bảo trì đoạn đường trong dự án này và chi phí quản lý bảo trì phân đoạn đường 20 km. Chi phí kinh tế O&M được tính bằng cách lấy các hạng mục chi phí tài chính O&M trừ đi thuế giá trị gia tăng (10%) nhân thêm trị số SCF cho phần chi phí bằng nội tệ .

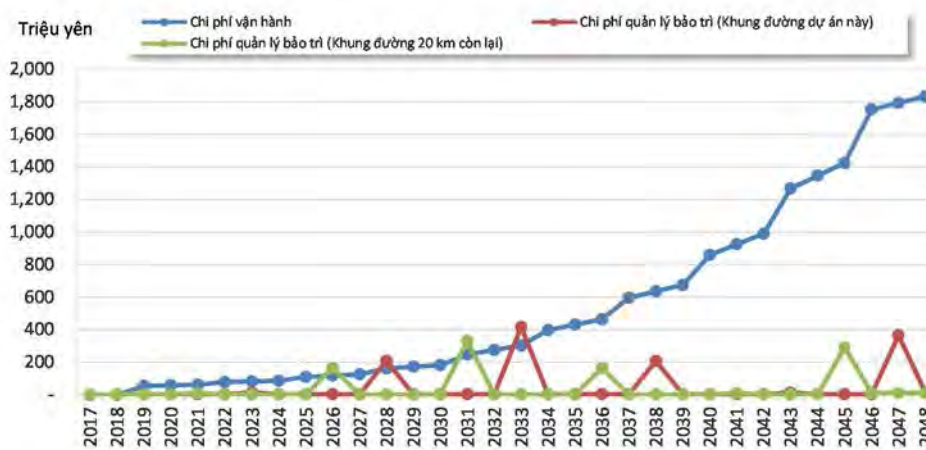
Bảng 10.7 Chi phí tài chính O&M và chi phí kinh tế O&M (Đơn vị: Triệu yên)

Năm	Xe tải				Chi phí	Xe buýt			Lợi ích tiết
	Chi phí vận	Chi phí quản lý bảo trì		Chi phí vận		Chi phí quản lý			
		Khung đường dự án này	Khung đường 20 km còn lại			Khung đường dự án này	Khung đường 20 km còn lại		
2017	-	-	5	106	-	-	4	4	
2018	-	-	5	5	-	-	4	4	
2019	74	6	5	85	57	5	4	65	
2020	79	6	5	90	60	5	4	69	
2021	83	6	16	105	63	5	12	80	
2022	104	6	5	116	80	5	4	88	
2023	110	20	5	134	84	15	4	103	
2024	115	6	5	126	88	5	4	96	
2025	145	6	5	156	111	5	4	119	
2026	156	6	218	379	119	5	167	290	
2027	166	6	5	177	127	5	4	136	
2028	214	273	5	492	164	209	4	376	
2029	227	6	5	238	173	5	4	182	
2030	240	6	5	251	183	5	4	192	
2031	325	6	434	766	249	5	332	586	
2032	362	6	5	373	277	5	4	285	
2033	398	545	5	948	305	417	4	725	
2034	521	6	5	532	399	5	4	407	
2035	565	6	5	576	432	5	4	441	
2036	608	6	218	832	465	5	167	636	
2037	781	6	5	792	597	5	4	606	
2038	832	273	5	1,111	637	209	4	850	
2039	884	6	5	895	676	5	4	685	
2040	1,124	6	5	1,135	860	5	4	869	
2041	1,210	6	16	1,232	925	5	12	942	
2042	1,295	6	5	1,306	991	5	4	999	
2043	1,657	20	5	1,682	1,268	15	4	1,287	
2044	1,760	6	5	1,771	1,346	5	4	1,355	
2045	1,862	6	382	2,250	1,425	5	292	1,721	
2046	2,292	6	16	2,314	1,753	5	12	1,770	
2047	2,344	479	16	2,839	1,793	367	12	2,172	
2048	2,396	20	16	2,431	1,833	15	12	1,860	

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

(2) Lịch trình nhập tính chi phí kinh tế O&M vào dự án

Chi phí kinh tế O&M trong toàn bộ vòng đời của dự án được thể hiện trong Hình 10.2.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Hình 10.2 Lịch trình tính chi phí kinh tế O&M vào dự án

10.4.3 Lợi ích kinh tế có thể định lượng

Lợi ích kinh tế có thể định lượng hóa trong dự án này gồm 2 loại là lợi ích tiết kiệm thời gian đi lại (Travel Time Reduction Benefit/TTRB) và lợi ích giảm chi phí tiêu thụ nhiên liệu (Fuel Consumption Reduction Benefit/FCRB). Mỗi loại lợi ích đã được tính bằng độ lệch trong chi phí toàn hành trình giữa trường hợp không xây dựng tuyến đường (Without) và trường hợp có xây dựng tuyến đường (With). Bên cạnh đó, đối tượng thụ hưởng là người sử dụng đường bộ chuyên hướng sang sử dụng tuyến đường Hạ Long – Hải phòng, theo kết quả dự đoán nhu cầu giao thông đã được ước tính trong Chương 4.

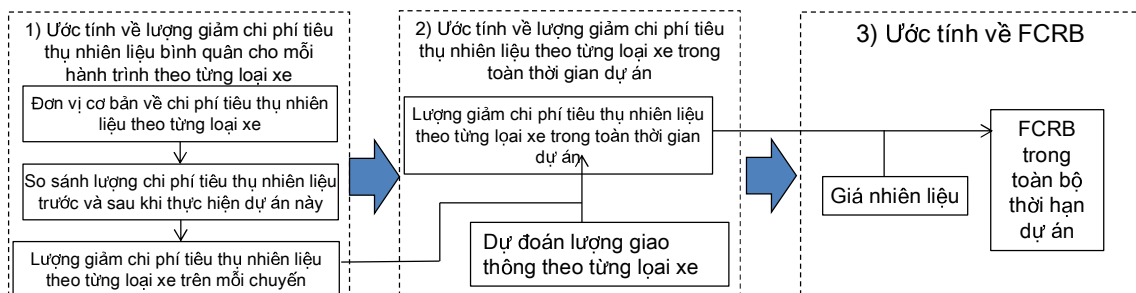


Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

Hình 10.3 Khác biệt về hướng tuyến có thực hiện hoặc không thực hiện xây dựng dự án

10.4.4 Lợi ích tiết kiệm thời gian đi lại (TTRB)

Ước tính về lợi ích tiết kiệm thời gian đi lại (TTRB) được tiến hành theo 3 bước như trong Hình 10.4.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Hình 10.4 Quy trình ước tính TTRB

(1) Ước tính về đơn vị Giá trị thời gian cho từng loại xe (VOT)

VOT là giá trị tính bằng tiền của 1 phút rút ngắn được trong thời gian ô tô di chuyển. Từ trước đến nay, khi tính VOT, lý tưởng nhất là xem xét giá trị thời gian của 3 yếu tố con người, phương tiện và hàng hóa, tuy nhiên, ở đây chỉ lấy đối tượng tính toán là giá trị thời gian của con người.

Khi tính giá trị thời gian của con người, có các phương pháp là “ước tính theo tiền công” và “ước tính theo dữ liệu người sử dụng đường bộ thu phí”, v.v... tuy nhiên, trong nghiên cứu này, chúng tôi chọn nên sử dụng phương pháp ước tính theo tiền công trên cơ sở tham khảo các dữ liệu liên quan đến tiền công được mô tả trong “ADB Express Network Development Plan Project 2008” của ADB. Ngoài ra, sự khác biệt trong giá trị thời gian của con người chỉ giả định là do sự khác biệt về loại xe.

(2) Ước tính VOT cho từng loại xe cho các năm sắp tới

Trong trị giá VOT theo từng loại xe của năm 2012 đã đạt được từ bước 1 nói trên, trên cơ sở xem xét tốc độ tăng trưởng GDP bình quân đầu người để tính trị số VOT theo từng loại xe cho các năm sắp tới trong toàn bộ thời gian dự án. Vì thế, cần phải ước tính được trị số tỷ lệ tăng trưởng GDP bình quân đầu người của Việt Nam trong tương lai, vì thế chúng tôi sử dụng kết quả ước tính đã trình bày trong Chương 4.

(3) Ước tính về lợi ích tiết kiệm thời gian đi lại (TTRB)

Chúng tôi tính TTRB bằng trị số tiết kiệm thời gian đi lại khi thực hiện dự án và giá trị dự đoán về lượng giao thông theo từng loại xe. Trước tiên, chúng tôi ước lượng là thời gian đi lại trên tuyến đường Hạ Long ~ Hải Phòng sau khi thực hiện dự án giảm được 2 tiếng, như trong Bảng 10.8.

Bảng 10.8 Rút ngắn thời gian đi lại sau khi thực hiện dự án này

Hạng mục	Trước khi thực hiện dự án	Sau khi thực hiện dự án	Chênh lệch
Hành trình (Hạ Long ~ Hải Phòng)	Qua QL5, QL10, QL18	qua đường Hạ Long Hải Phòng	
Chiều dài tuyến	70 km	25 km	45 km
Vận tốc trung bình	30 km/h	75 km/h	chênh lệch về tiêu thụ nhiên liệu
Thời gian di chuyển	140 phút	20 phút	120 phút (2 tiếng)

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Ngoài ra, dự đoán nhu cầu giao thông về đường bộ Hạ Long ~ Hải Phòng sử dụng kết quả dự đoán đã trình bày ở Chương 4.

Bảng 10.9 Kết quả dự đoán nhu cầu giao thông tuyến đường bộ Hạ Long – Hải Phòng
(Đơn vị: xe/ngày)

Năm	Xe chờ khách Taxi	Đơn vị cơ bản về chi phí tiêu thụ nhiên liệu		Chi phí tiêu thụ nhiên liệu (Dưới 25 ch	Lượng giảm chi phí tiêu thụ nhiên liệu theo từng loại xe trên mỗi hành trình (g)	Tổng cộng	
2019	3,308	1,360	288	1,883	271	999	8,109
2020	3,756	1,453	300	1,944	296	1,051	8,800
2021	4,204	1,546	312	2,005	321	1,103	9,491
2022	4,652	1,639	324	2,066	106	1,155	10,182
2023	5,100	1,732	336	2,127	371	1,207	10,873
2024	5,548	1,825	348	2,188	396	1,259	11,564
2025	5,997	1,917	361	2,251	421	1,312	12,259
2026	6,669	2,212	449	2,326	499	1,340	13,495
2027	7,341	2,507	537	2,401	577	1,368	14,731
2028	8,013	2,802	625	2,476	655	1,396	15,967
2029	8,685	3,097	713	2,551	733	1,424	17,203
2030	9,355	3,393	801	2,625	812	1,451	18,437
2031	10,787	3,667	966	2,937	838	1,653	20,848
2032	12,219	3,941	1,131	3,249	864	1,855	23,259
2033	13,651	4,215	1,296	3,561	890	2,057	25,670
2034	15,083	4,489	1,461	3,873	916	2,259	28,081
2035	16,513	4,763	1,627	4,187	944	2,459	30,493
2036	17,884	5,485	1,739	4,369	1,078	2,658	33,213
2037	19,255	6,207	1,851	4,551	1,212	2,857	35,933
2038	20,626	6,929	1,963	4,733	1,346	3,056	38,653
2039	21,997	7,651	2,075	4,915	1,480	3,255	41,373
2040	23,369	8,374	2,185	5,097	1,616	3,452	44,093
2041	24,587	8,523	2,214	5,849	1,733	3,523	46,429
2042	25,805	8,672	2,243	6,601	1,850	3,594	48,765
2043	27,023	8,821	2,272	7,353	1,967	3,665	51,101
2044	28,241	8,970	2,301	8,105	2,084	3,736	53,437
2045	29,457	9,118	2,330	8,856	2,202	3,806	55,769
2046	30,390	9,480	2,370	8,934	2,316	3,969	57,459
2047	31,323	9,842	2,410	9,012	2,430	4,132	59,149
2048	32,256	10,204	2,450	9,090	2,544	4,295	60,839

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Từ các số liệu trên, TTRB của các năm trong toàn bộ thời gian dự án được thể hiện trong Bảng 10.10.

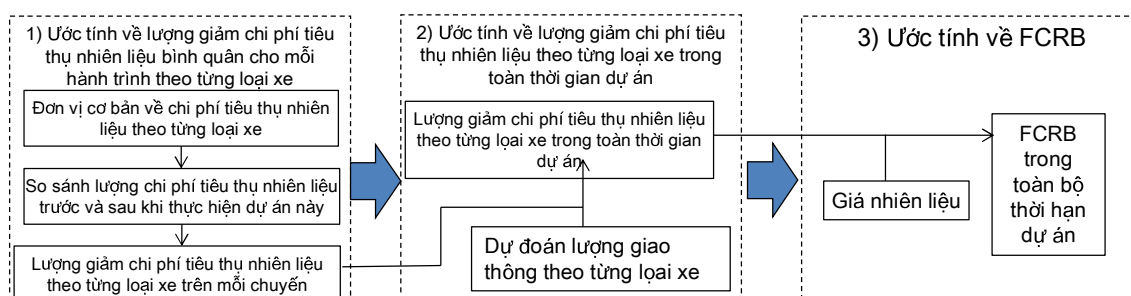
Bảng 10.10 Giá trị ước tính TTRB trong dự án này (Đơn vị: Triệu yên)

Năm	Chi phí	Xe tải (2 trục)	Xe tải (Từ 3 trục trở lên)	Rơ-móc công ten nơ	Xe buýt (Dưới 25 chỗ)	Xe buýt (Trên 25 chỗ)	Tổng TTRB
2019	746	98	579	212	84	965	2,684
2020	896	113	644	239	92	1,053	3,038
2021	1,052	129	709	267	106	1,139	3,397
2022	1,218	146	777	296	109	1,227	3,773
2023	1,397	163	850	327	119	1,322	4,178
2024	1,591	183	928	361	129	1,425	4,616
2025	1,802	203	1,013	397	140	1,535	5,091
2026	2,098	252	1,083	480	182	1,661	5,757
2027	2,419	306	1,159	570	228	1,796	6,478
2028	2,768	364	1,239	668	278	1,941	7,258
2029	3,145	427	1,325	774	333	2,097	8,100
2030	3,553	496	1,416	889	392	2,263	9,010
2031	4,269	533	1,681	1,001	493	2,639	10,617
2032	5,042	573	1,967	1,122	602	3,044	12,350
2033	5,876	616	2,275	1,252	720	3,480	14,218
2034	6,776	661	2,608	1,391	847	3,950	16,233
2035	7,746	712	2,964	1,542	984	4,458	18,405
2036	8,750	848	3,342	1,852	1,098	4,852	20,740
2037	9,830	995	3,748	2,186	1,219	5,274	23,252
2038	10,993	1,153	4,185	2,548	1,350	5,726	25,956
2039	12,245	1,324	4,656	2,939	1,490	6,211	28,866
2040	13,594	1,511	5,160	3,361	1,640	6,731	31,997
2041	14,854	1,683	5,469	3,553	1,725	8,021	35,306
2042	16,200	1,867	5,798	3,756	1,816	9,407	38,844
2043	17,638	2,064	6,147	3,973	1,913	10,895	42,629
2044	19,176	2,275	6,519	4,203	2,016	12,493	46,681
2045	20,820	2,502	6,913	4,447	2,124	14,209	51,015
2046	22,355	2,738	7,502	4,812	2,249	14,918	54,574
2047	23,993	2,992	8,133	5,202	2,381	15,670	58,370
2048	25,741	3,263	8,808	5,619	2,522	16,467	62,420

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

10.4.5 Lợi ích giảm chi phí tiêu thụ nhiên liệu (FCRB)

Ước tính về lợi ích giảm chi phí tiêu thụ nhiên liệu (FCRB) được tiến hành theo 3 bước như trong Hình 10.5.



Nguồn: Nhóm khảo sát thuộc JICA

Hình 10.5 Quy trình ước tính FCRB

(1) Ước tính về lượng cắt giảm nhiên liệu bình quân cho mỗi hành trình theo từng loại xe

Để ước tính lượng cắt giảm tiêu thụ nhiên liệu bình quân cho mỗi hành trình theo từng loại xe, trước hết phải tính được đơn vị cơ bản về tiêu thụ nhiên liệu theo từng loại xe và tốc độ riêng, xem đó là đơn vị cơ bản về chi phí đi lại, rồi so sánh lượng nhiên liệu theo từng loại xe tiêu thụ trên mỗi hành trình trước và sau khi thực hiện dự án để tìm ra sự chênh lệch giữa hai tuyến đường từ đó tính được lượng cắt giảm tiêu thụ nhiên liệu cho mỗi hành trình theo từng loại xe. Các giả thiết về phương pháp ước tính đơn vị cơ bản cho chi phí đi lại và các điều kiện tiền đề có liên quan được trình bày trong mục 4.5.2 ở Chương 4.

Trên cơ sở kết quả ước tính nói trên, lượng cắt giảm tiêu thụ nhiên liệu cho mỗi hành trình theo từng loại xe trên hành trình từ Hạ Long đi Hải Phòng vào trước và sau khi thực hiện dự án này theo như Bảng 10.11.

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

Loại xe mục tiêu của cuộc điều tra này	Đơn vị cơ bản về chi phí tiêu thụ nhiên liệu (g/km hoặc g/km/t)		Chi phí tiêu thụ nhiên liệu theo mỗi hành trình Hạ Long ~ Hải Phòng (g)		Lượng giảm chi phí tiêu thụ nhiên liệu theo từng loại xe trên mỗi hành trình (g)
	Trước dự án (30km/h)	Sau dự án (75km/h)	Trước dự án (30km/h)	Sau dự án (75km/h)	
Xe chở khách và taxi	54	43	3,780	1,075	- 2,705
Xe tải (2 trục)	672	560	47,040	14,000	- 33,040
Xe tải (3 trục)	675	500	47,250	106	- 34,750
Xe buýt (Dưới 25 chỗ)	225	160	15,750	4,000	- 11,750
Xe buýt (Trên 25 chỗ)	630	525	44,100	13,125	- 30,975
Rơ-moóc công ten nơ	729	540	51,030	13,500	- 37,530

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

(2) Ước tính về lượng giảm chi phí tiêu thụ nhiên liệu theo từng loại xe trong toàn bộ thời hạn dự án

Nếu thêm phần dữ liệu dự đoán nhu cầu giao thông tuyến đường Hạ Long ~ Hải Phòng đã đề cập ở phần trước vào kết quả ước tính nói trên, thì ta sẽ có lượng cắt giảm tiêu thụ nhiên liệu theo từng loại xe trong toàn bộ thời gian dự án như Bảng 10.12.

Bảng 10.12 Lượng cắt giảm tiêu thụ nhiên liệu theo từng loại xe trong toàn bộ thời gian dự án
(Đơn vị: t)

Năm	Xe chở khách Taxi	Xe tải (2 trục)	Xe tải (Từ 3 trục trở lên)	Rơ-móc công ten nơ	Xe buýt (Dưới 25 chỗ)	Xe buýt (Trên 25 chỗ)	Tổng cộng
2019	3,266	16,401	3,653	25,794	1,162	11,295	61,571
2020	3,708	17,523	3,805	26,630	1,269	11,882	64,818
2021	4,151	18,644	3,957	27,465	1,377	12,470	68,065
2022	4,593	19,766	4,110	28,301	106	13,058	71,311
2023	5,035	20,887	4,262	29,137	1,591	13,646	74,558
2024	5,478	22,009	4,414	29,972	1,698	14,234	77,805
2025	5,921	23,118	4,579	30,835	1,806	14,833	81,092
2026	6,584	26,676	5,695	31,863	2,140	15,150	88,108
2027	7,248	30,233	6,811	32,890	2,475	15,466	95,124
2028	7,911	33,791	7,927	33,917	2,809	15,783	102,139
2029	8,575	37,349	9,044	34,945	3,144	16,100	109,155
2030	9,236	40,918	10,160	35,958	3,482	16,405	116,160
2031	10,650	44,223	12,253	40,232	3,594	18,689	129,640
2032	12,064	47,527	14,345	44,506	3,705	20,972	143,120
2033	13,478	50,831	16,438	48,780	3,817	23,256	156,601
2034	14,892	54,136	18,531	53,054	3,928	25,540	170,081
2035	16,304	57,440	20,636	57,355	4,049	27,801	183,585
2036	17,657	66,147	22,057	59,849	4,623	30,051	200,384
2037	19,011	74,854	23,478	62,342	5,198	32,301	217,183
2038	20,365	83,561	24,898	64,835	5,773	34,551	233,982
2039	21,718	92,268	26,319	67,328	6,347	36,801	250,781
2040	23,073	100,987	27,714	69,821	6,931	39,028	267,553
2041	24,275	102,784	28,082	80,122	7,432	39,831	282,526
2042	25,478	104,581	28,450	90,423	7,934	40,633	297,499
2043	26,680	106,378	28,817	100,725	8,436	41,436	312,472
2044	27,883	108,175	29,185	111,026	8,938	42,239	327,445
2045	29,084	109,959	29,553	121,313	9,444	43,030	342,384
2046	30,005	114,325	30,060	122,382	9,933	44,873	351,578
2047	30,926	118,691	30,568	123,450	10,422	46,716	360,772
2048	31,847	123,056	31,075	124,519	10,911	48,559	369,967

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

(3) Giá nhiên liệu

Giá nhiên liệu được sử dụng cho phương tiện xe nhu xăng hoặc giá dầu diesel được thiết lập như dưới đây.

Xăng: 171,9 yên/kg (Tỷ trọng: 1,34L/kg)

Dầu diesel: 136,4 yên/kg (Tỷ trọng: 1,22L/kg)

(4) Ước tính về lợi ích giảm chi phí tiêu thụ nhiên liệu (FCRB)

Bằng cách nhân giá xăng hoặc giá dầu diesel vào lượng cắt giảm tiêu thụ nhiên liệu, có thể ước tính được FCRB trong toàn bộ thời gian của dự án này như Bảng 10.13. Bên cạnh đó, chúng tôi đã ước tính trên cơ sở giả thiết xe ô tô con và taxi sẽ sử dụng xăng, còn ngoài ra sẽ áp dụng nhiên liệu là dầu diesel.

Bảng 10.13 Kết quả ước tính FCRB (Đơn vị: Triệu yên)

Năm	Xe chở khách và taxi	Xe tải (2 trục)	Xe tải (Từ 3 trục trở lên)	Ro-môóc công ten nơ	Xe buýt (Dưới 25 chỗ)	Xe buýt (Trên 25 chỗ)	Tổng FCRB
2019	561	2,236	498	3,517	158	1,540	8,512
2020	638	2,389	519	3,631	173	1,620	8,970
2021	714	2,542	540	3,745	188	1,700	9,428
2022	790	2,695	560	3,859	106	1,781	9,887
2023	866	2,848	581	3,973	217	1,861	10,345
2024	942	3,001	602	4,087	232	1,941	10,804
2025	1,018	3,152	624	4,204	246	2,023	11,268
2026	1,132	3,637	777	4,345	292	2,066	12,248
2027	1,246	4,122	929	4,485	337	2,109	13,228
2028	1,360	4,608	1,081	4,625	383	2,152	14,208
2029	1,474	5,093	1,233	4,765	429	2,195	15,189
2030	1,588	5,579	1,385	4,903	475	2,237	16,167
2031	1,831	6,030	1,671	5,486	490	2,548	18,056
2032	2,074	6,480	1,956	6,069	505	2,860	19,944
2033	2,317	6,931	2,241	6,651	520	3,171	21,832
2034	2,560	7,382	2,527	7,234	536	3,482	23,721
2035	2,803	7,832	2,814	7,821	552	3,791	25,612
2036	3,035	9,019	3,008	8,161	630	4,098	27,951
2037	3,268	10,207	3,201	8,501	709	4,404	30,290
2038	3,501	11,394	3,395	8,840	787	4,711	32,628
2039	3,734	12,581	3,589	9,180	865	5,018	34,967
2040	3,966	13,770	3,779	9,520	945	5,322	37,302
2041	4,173	14,015	3,829	10,925	1,013	5,431	39,387
2042	4,380	14,260	3,879	12,330	1,082	5,541	41,471
2043	4,587	14,505	3,929	13,734	1,150	5,650	43,555
2044	4,793	14,750	3,980	15,139	1,219	5,759	45,640
2045	5,000	14,993	4,030	16,542	1,288	5,867	47,719
2046	5,158	15,589	4,099	16,687	1,354	6,119	49,006
2047	5,317	16,184	4,168	16,833	1,421	6,370	50,292
2048	5,475	16,779	4,237	16,979	1,488	6,621	51,579

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

10.4.6 Kết quả về đánh giá định lượng

Chúng tôi tiến hành đánh giá định lượng trong phân tích tính kinh tế của dự án trên cơ sở chi phí kinh tế và lợi ích kinh tế có thể định lượng, và tổng hợp những kết quả chính trong Bảng 10.14, kết quả tính toán cụ thể được thể hiện trong Bảng 10.15.

Bảng 10.14 Kết quả chính của đánh giá định lượng trong phân tích tính kinh tế của dự án này

EcIRR (%)	NPV (Triệu yên)	B/C
22,08	73.715	3,0

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Các hạng mục lợi ích đã được chọn làm đối tượng tính chỉ giới hạn trong các hạng mục có thể định lượng, vì thế đã nếu xem xét cả tác động của các hạng mục lợi ích không thể định lượng, thì sẽ thấy hiệu quả thực tế của dự án còn lớn hơn rất nhiều so với chỉ số được thể hiện trong Bảng 10.14. Ngay cả trong trường hợp không xét đến các hạng mục lợi ích không thể định lượng, thì với chỉ số EcIRR vượt xấp xỉ số SDR (12%), thì có thể kết luận hiệu quả kinh tế khi thực hiện dự

án này là cực kỳ cao.

Bảng 10.15 Lợi ích chi phí và kết quả đánh giá định lượng khi phân tích tình hình kinh tế

(Đơn vị: Triệu yên)

Năm	Chi phí								Lợi ích			Lợi ích kinh tế ròng	
	Chi phí ban đầu				Chi phí O&M				Tổng chi phí	Lợi ích tiết kiệm thời gian đi lại	Lợi ích giảm chi phí nhiên liệu		Tổng lợi ích
	Cầu Bạch Đằng		Khung đường 20 km còn lại		Chi phí vận hành	Chi phí quản lý duy tu							
	Chi phí dự án	Chi phí giai đoạn mặt bằng	Chi phí dự án	Chi phí giai đoạn mặt bằng		Cầu Bạch Đằng	Khung đường 20 km còn lại						
2014	-	-	6,575	2,167	-	-	-	8,742	-	-	-	-8,742	
2015	-	692	6,575	-	-	-	-	7,267	-	-	-	-7,267	
2016	9,324	-	6,575	-	-	-	-	15,899	-	-	-	-15,899	
2017	9,324	-	-	-	-	-	4	9,328	-	-	-	-9,328	
2018	9,324	-	-	-	-	-	4	9,328	-	-	-	-9,328	
2019	-	-	-	-	57	5	4	65	2,684	8,512	11,196	11,130	
2020	-	-	-	-	60	5	4	69	3,038	8,970	12,008	11,939	
2021	-	-	-	-	63	5	12	80	3,397	9,428	12,825	12,745	
2022	-	-	-	-	80	5	4	88	3,773	9,887	13,660	13,571	
2023	-	-	-	-	84	15	4	103	4,178	10,345	14,524	14,421	
2024	-	-	-	-	88	5	4	96	4,616	10,804	15,420	15,324	
2025	-	-	-	-	111	5	4	119	5,091	11,268	16,359	16,239	
2026	-	-	-	-	119	5	167	290	5,757	12,248	18,005	17,715	
2027	-	-	-	-	127	5	4	136	6,478	13,228	19,706	19,571	
2028	-	-	-	-	164	209	4	376	7,258	14,208	21,466	21,090	
2029	-	-	-	-	173	5	4	182	8,100	15,189	23,289	23,107	
2030	-	-	-	-	183	5	4	192	9,010	16,167	25,177	24,985	
2031	-	-	-	-	249	5	332	586	10,617	18,056	28,673	28,087	
2032	-	-	-	-	277	5	4	285	12,350	19,944	32,294	32,009	
2033	-	-	-	-	305	417	4	725	14,218	21,832	36,051	35,326	
2034	-	-	-	-	399	5	4	407	16,233	23,721	39,953	39,546	
2035	-	-	-	-	432	5	4	441	18,405	25,612	44,018	43,577	
2036	-	-	-	-	465	5	167	636	20,740	27,951	48,691	48,055	
2037	-	-	-	-	597	5	4	606	23,252	30,290	53,542	52,936	
2038	-	-	-	-	637	209	4	850	25,956	32,628	58,584	57,735	
2039	-	-	-	-	676	5	4	685	28,866	34,967	63,833	63,148	
2040	-	-	-	-	860	5	4	869	31,997	37,302	69,299	68,431	
2041	-	-	-	-	925	5	12	942	35,306	39,387	74,692	73,750	
2042	-	-	-	-	991	5	4	999	38,844	41,471	80,315	79,316	
2043	-	-	-	-	1,268	15	4	1,287	42,629	43,555	86,185	84,898	
2044	-	-	-	-	1,346	5	4	1,355	46,681	45,640	92,321	90,966	
2045	-	-	-	-	1,425	5	292	1,721	51,015	47,719	98,735	97,013	
2046	-	-	-	-	1,753	5	12	1,770	54,574	49,006	103,580	101,810	
2047	-	-	-	-	1,793	367	12	2,172	58,370	50,292	108,662	106,491	
2048	-	-	-	-	1,833	15	12	1,860	62,420	51,579	113,999	112,139	

EcIRR= 22.08%

NPV (Triệu JPY) = 73,715

Mệnh giá hiện tại = 37,378

Giá trị lợi ích hiện tại = 111,093

B/C= 3.0

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

10.4.7 Đánh giá định tính

Các lợi ích không thể định lượng có thể kể ra như sau.

(1) Lợi ích giảm tai nạn giao thông

Việc hoàn tất dự án này sẽ đem lại hiệu quả thúc đẩy việc cải thiện môi trường giao thông như giảm ùn tắc giao thông nhờ vào cải thiện tốc độ đi lại và tình trạng mặt đường. Kết quả là sẽ đem lại giúp giảm số vụ tai nạn giao thông một cách có hiệu quả.

(2) Lợi ích xúc tiến du lịch

Như đã trình bày trong mục 2.2.2 ở phần trước, mặc dù tỉnh Quảng Ninh tự hào có tài nguyên du lịch tuyệt vời là di sản thế giới Vịnh Hạ Long nhưng doanh thu từ nhà nghỉ và khách sạn vẫn thấp hơn so với Hải Phòng, ngành du lịch của tỉnh vẫn chưa phát triển. Nguyên nhân là vì ngoài việc thiếu các khu vui chơi giải trí hấp dẫn du khách, cơ sở vật chất và dịch vụ chưa phát triển,, thì còn có vấn đề về thời gian di chuyển từ thành phố Hà Nội khá dài, mức độ thuận tiện còn tương đối thấp. dự án này sẽ đem lại hiệu quả rút ngắn thời gian và nâng cao tính thuận tiện khi di chuyển giữa các địa phương lân cận như Hà Nội hoặc Hải Phòng, vì thế có thể kỳ vọng vào hiệu quả cộng hưởng từ các biện pháp như gia tăng các điểm vui chơi giải trí, cải thiện và nâng cấp cơ sở vật chất và dịch vụ,.

(3) Lợi ích xúc tiến đầu tư trực tiếp từ nước ngoài

Hiệu quả cải thiện hạ tầng đường bộ mà việc thực hiện dự án này đem lại từ việc khoảng cách giữa các địa phương như tỉnh Quảng Ninh và thành phố Hải Phòng với các tỉnh lân cận được rút ngắn, sẽ giúp tăng sức hút đối với các doanh nghiệp nước ngoài từ đó cải thiện môi trường đầu tư của toàn khu vực và giúp xúc tiến đầu tư trực tiếp từ nước ngoài.

(4) Lợi ích thúc đẩy thương mại quốc tế

Như đã đề cập ở mục 2.2.2 trong phần trước, tỉnh Quảng Ninh và thành phố Hải Phòng đều gặp vấn đề về thâm hụt thương mại và tình trạng thiếu hụt ngoại tệ mãn tính. Vì thế, phát triển ngành kinh tế công nghiệp tập trung vào ngành sản xuất và xúc tiến xuất khẩu được khuyến khích như một biện pháp cho các vấn đề nêu trên, đặc biệt là đối với tỉnh Quảng Ninh, việc cải thiện hạ tầng đường bộ đang trở thành điều kiện tiên đề quan trọng và việc hoàn tất dự án này chính là đóng góp vào việc thỏa mãn điều kiện tiên đề nói trên.

(5) Lợi ích mở rộng giao lưu kinh tế giữa các vùng miền

Hoàn tất dự án này được kỳ vọng sẽ có hiệu quả trong việc đóng góp vào quá trình mở rộng giao lưu kinh tế, không chỉ là giữa tỉnh Quảng Ninh và thành phố Hải Phòng, mà còn giữa các địa phương lân cận tỉnh Quảng Ninh. Như được mô tả tại mục 3.5.2 ở Chương 3 ở trên, ngoài tuyến đường cao tốc Hạ Long ~ Hải Phòng, trong kế hoạch tính đến thời điểm này, có nhiều tuyến đường cao tốc, đường bộ thông thường, đường sắt, sân bay và hải cảng kết nối Hạ Long với các địa phương lân cận xây dựng đang được quy hoạch. Nếu tính cả những dự án xây dựng hạ tầng quan trọng như cảng quốc tế Lạch Huyện ở thành phố Hải Phòng, có thể hình dung được tầm cỡ của việc xây dựng mạng lưới hạ tầng rộng lớn tại khu vực này. Dự án này vì thế cũng được kỳ vọng sẽ đóng một vai trò quan trọng trong mạng lưới hạ tầng rộng lớn nói trên.

10.5 Phân tích tài chính

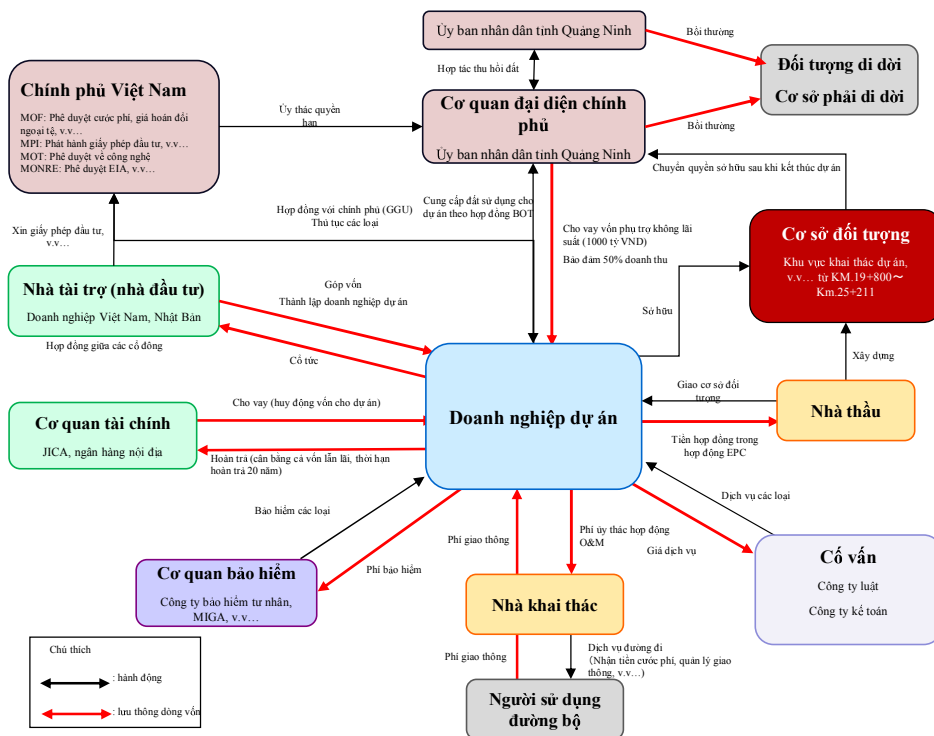
10.5.1 Điều kiện tiền đề

(1) Phương án dự án

Phương án dự án được dự kiến theo hình thức BOT trên cơ sở pháp luật Việt Nam như trong Hình 10.6. Doanh nghiệp dự án cùng với nhận vốn từ các nhà tài trợ trong và ngoài nước (nhà đầu tư), sẽ vay vốn từ JICA, các ngân hàng địa phương theo phương thức vay trực tiếp hoặc vay 2 bước để huy động vốn cần thiết cho dự án. Các hỗ trợ và bảo lãnh cần thiết cho dự án này (cho vay vốn không tính lãi, bảo lãnh 50% doanh thu, ưu đãi thuế, v.v...) sẽ do Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ninh là cơ quan đại diện của Chính phủ Việt Nam hoặc MOF cung cấp cho doanh nghiệp dự án.

Doanh nghiệp dự án đầu tư vốn cần thiết và ký kết hợp đồng EPC với nhà thầu để xây dựng các công trình đối tượng của dự án (đường bộ, cầu, công trình phụ trợ). Ngoài ra, sau khi công trình hoàn thành, doanh nghiệp dự án vừa có quyền sở hữu các công trình này, cũng như có thể ủy thác công tác vận hành, quản lý bảo trì cơ sở vật chất của dự án cho đơn vị vận hành, và có quyền thu phí từ người giao thông xem như là phí sử dụng đường bộ trong thời hạn là 30 năm. Khi đó, doanh nghiệp dự án cần phải tham gia và chi trả các loại bảo hiểm cần thiết cho từng giai đoạn, và cần làm việc với đơn vị tư vấn luật sư, kiểm toán để tiến hành các thủ tục pháp lý hoặc kiểm toán.

Doanh nghiệp dự án sẽ tiến hành hoàn trả tiền vay cho các tổ chức tín dụng, nộp thuế, chia cổ tức cho các nhà tài trợ từ doanh thu dự án, sau khi kết thúc thời hạn hợp đồng thì tiến hành chuyển giao quyền sở hữu cơ sở vật chất của dự án cho Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ninh.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Hình 10.6 Kế hoạch phương án dự án

(2) Tiến độ dự án

Tiến độ thực hiện dự án được lập thông qua quá trình phân tích kinh tế và tài chính theo như Bảng 10.16.

Bảng 10.16 Dự thảo tiến độ thực hiện dự án

Hạng mục		Điều kiện tiền đề
Năm tiêu chuẩn để tính chi phí		Năm 2014
Tiến độ dự án	Thời gian xây dựng	3 năm (2016 ~ 2018)
	Bắt đầu khai thác	Năm 2019 ~
	Thời gian vận hành	30 năm
	Kết thúc vận hành	Năm 2048

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

(3) Tỷ giá hối đoái

Tỷ giá hối đoái trong phân tích kinh tế và tài chính ước tính dựa theo tỷ giá bình quân vào thời điểm tháng 8/2014 –trong Chương 5 như Bảng 10.17.

Bảng 10.17 Tỷ giá hối đoái dự kiến

	Tỷ giá hối đoái dự kiến	Tham khảo
VND/JPY	200	Tỷ giá bình quân tháng 8/2014: 204VND/JPY ⁴⁹

⁴⁹ Nguồn: OANDA

VND/USD	20.000	Tỷ giá bình quân tháng 8/2014: 20,980VND/USD ⁵⁰
---------	--------	--

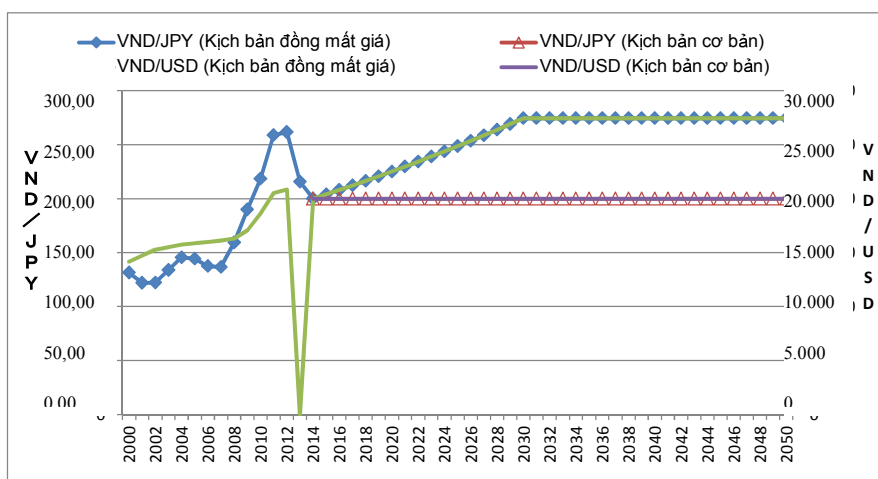
Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Về kịch bản biến động tỷ giá hối đoái, chúng tôi đã dự trù 2 kịch bản như Bảng 10.18. Nguồn thu nhập SPC cơ bản là từ tiền thu phí sử dụng đường bộ thu được và khoản bù thu nhập đều được chi trả bằng VND, nếu không đưa các phương án bảo hiểm rủi ro tỷ giá vào kế hoạch khi hoán đổi ngoại hối, v.v... thì được tác động của việc VND mất giá, khoản nợ doanh nghiệp dự án đã vay bằng ngoại tệ như đồng yên JPY sẽ là trở thành gánh nặng trả nợ rất lớn

Bảng 10.18 Dự trù kịch bản biến động ngoại hối

Tên kịch bản	Tóm lược
Kịch bản cơ bản	Dự trù không có biến động về tỷ giá hối đoái trong thời gian dự án (thời gian xây dựng và điều hành)
Kịch bản VND mất giá	Theo khuynh hướng hiện hành, dự trù là đến năm 2030, tỷ lệ VND trên USD và VND trên yên sẽ có mức biến động là 2% (hoặc gần bằng 2%) và VND tiếp tục mất giá. Từ năm 2031 trở đi, dự trù tỷ giá hối đoái đi vào ổn định nhờ mức GDP của Việt Nam tăng lên, vì thế tỷ giá hối đoái của năm 2031 giữa VND trên USD và VND trên yên vẫn giữ được một mức nhất định.

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA



Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Hình 10.7 Biến động tỷ giá hối đoái của VND trong tương lai

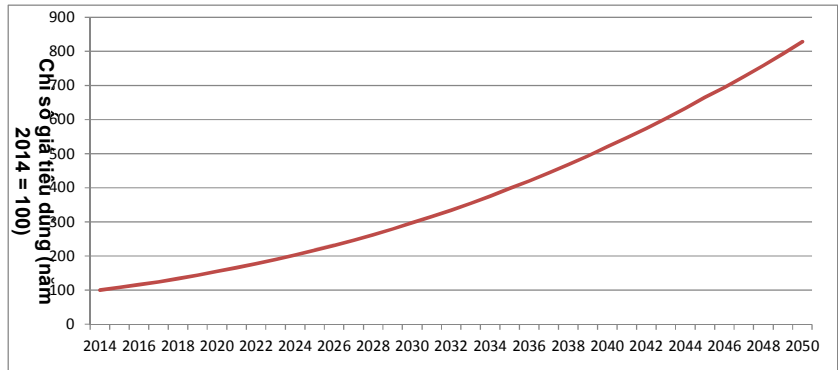
(4) Tỷ lệ trượt giá

1) Điều kiện giá định

Trên cơ sở biến động CPI trong quá khứ, loại bỏ chỉ số CPI năm 2008 và năm 2011 do tăng đột biến hơn 10%, chúng tôi dự kiến tỷ lệ trượt giá trung bình trong năm 2013 ~ 2015 tăng lên ở mức 8% . Từ sau năm 2016 trở đi, căn cứ vào mối quan hệ giữa chỉ số giá tiêu dùng và GDP trên đầu người tại các quốc gia Châu Á chủ yếu, cùng với đà tăng trưởng của Việt Nam dự kiến chỉ số giá tiêu dùng ở Việt Nam sẽ giảm như Hình 10.8 và.

⁵⁰ Nguồn: OANDA

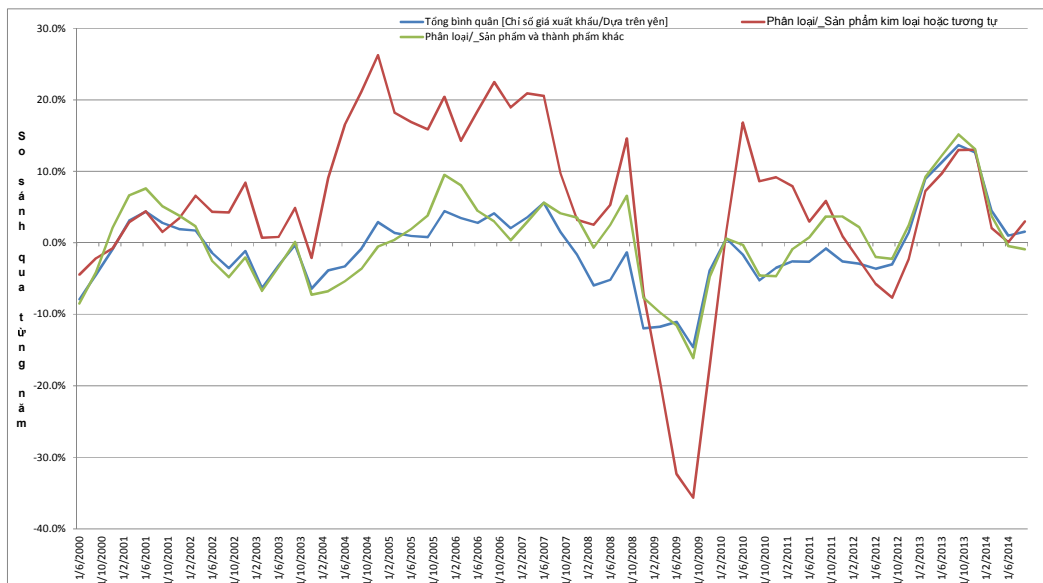
Giai đoạn	Giá trị ước tính
2013 ~ 2015	8,0%
2016 ~ 2020	7,5%
2021 ~ 2025	7,0%
2026 ~ 2030	6,5%
2031 ~ 2035	6,0%
2036 ~ 2040	5,5%
2041 ~ 2045	5,0%
2046 ~ 2050	4,5%



Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Hình 10.8 Dự báo về mức thay đổi CPI của Việt Nam trong tương lai

Về việc đội giá xây dựng trong phần nguyên liệu thiết bị huy động bên ngoài Việt Nam, căn cứ vào biến thiên tổng bình quân chỉ số vật giá doanh nghiệp (chỉ số vật giá xuất khẩu) từ năm 2000 trở đi của Nhật Bản là nước nhập khẩu chủ yếu trong dự án này) là 0% nên chúng tôi dự kiến mức tang giá cũng là 0%.



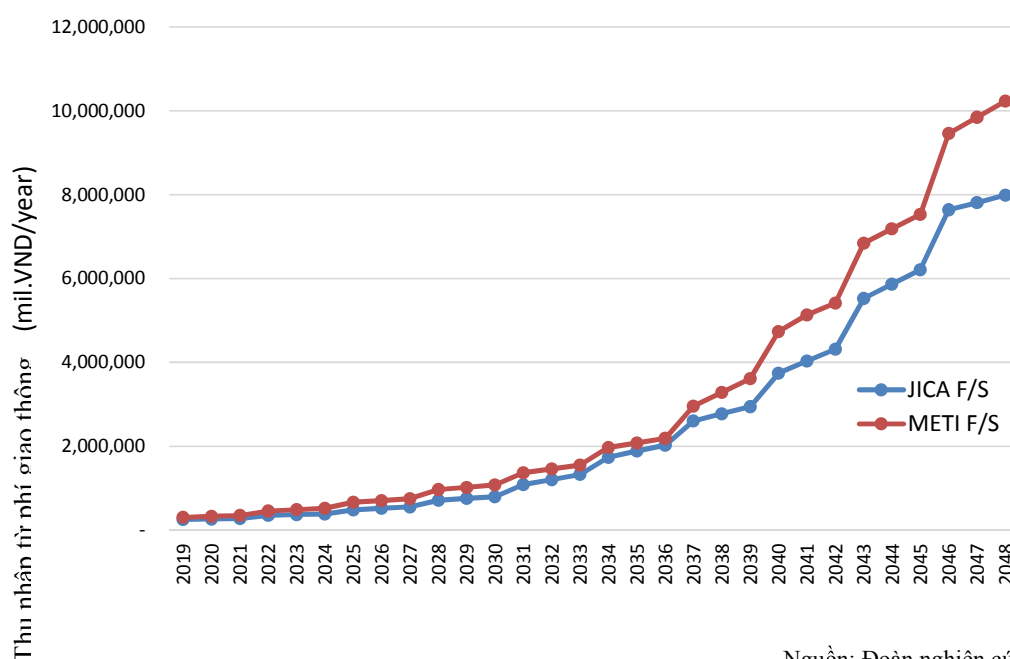
Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA tổng hợp từ số liệu trên trang chủ của Ngân hàng Nhật Bản

Hình 10.9 Biến thiên chỉ số vật giá doanh nghiệp (chỉ số vật giá xuất khẩu) của Nhật Bản (số liệu thực tế)

(5) Thu phí

Về mặt bằng mức phí, Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ninh đã thống nhất là lấy mức phí bằng 3,5 lần mức quy định trong Thông tư 90/2004/TT-BTC đối với mức phí cho từng loại xe vào năm bắt đầu khai thác. Ngoài ra, để đối phó với tình trạng lạm phát, tỉnh Quảng Ninh cũng thống nhất là cứ 3 năm sẽ điều chỉnh tăng mức phí này lên 20%.

Dự báo biến động thu nhập từ phí phí giao thông qua các năm được tính bằng cách nhân thu nhập từ phí giao thông của mỗi năm và số ngày vận hành trong năm (365 ngày) với kết quả dự đoán nhu cầu giao thông đã trình bày trong Chương 4 (xe/ngày) và kế hoạch doanh thu từ dự án là cơ sở của phép tính nói trên, được thể hiện trong Hình 10.10 và Bảng 10.19.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Hình 10.10 Thay đổi về thu nhập từ phí giao thông

Bảng 10.19 Kế hoạch thu phí cầu đường trong dự án này

Năm	Xe ô tô, taxi			Xe tải 2 trục			Xe tải 2 trục			Rơ-moóc công ten nơ			Xe chở khách < 25 chỗ			Xe chở khách > 25 chỗ			Tổng		Tổng F/S của METI			
	Số lượng (ngày)	Phí mỗi chiếc (VND)	Thu nhập (Triệu VND/năm)	Số lượng (ngày)	Phí mỗi chiếc (VND)	Thu nhập (Triệu VND/năm)	Số lượng (ngày)	Phí mỗi chiếc (VND)	Thu nhập (Triệu VND/năm)	Số lượng (ngày)	Phí mỗi chiếc (VND)	Thu nhập (Triệu VND/năm)	Số lượng (ngày)	Phí mỗi chiếc (VND)	Thu nhập (Triệu VND/năm)	Số lượng (ngày)	Phí mỗi chiếc (VND)	Thu nhập (Triệu VND/năm)	Số lượng (ngày)	Phí mỗi chiếc (VND)	Thu nhập (Triệu VND/năm)	Số lượng (ngày)	Thu nhập (Triệu VND/năm)	Thu nhập (Triệu JPY/năm)
2019	3,308	35,000	42,260	1,360	53,000	26,309	288	77,000	8,094	1,883	200,000	137,459	271	53,000	5,242	999	77,000	28,077	8,109	247,442	9,732	304,269	1,521	
2020	3,756	35,000	47,983	1,453	53,000	28,108	300	77,000	8,432	1,944	200,000	141,912	296	53,000	5,726	1,051	77,000	29,538	8,800	261,699	11,292	326,221	1,631	
2021	4,204	35,000	53,706	1,546	53,000	29,907	312	77,000	8,769	2,005	200,000	146,365	321	53,000	6,210	1,103	77,000	31,000	9,491	275,957	12,593	348,219	1,741	
2022	4,652	42,000	71,315	1,639	63,000	37,689	324	93,000	10,998	2,066	240,000	180,982	346	63,000	7,956	1,155	93,000	39,206	10,182	348,146	13,894	450,691	2,253	
2023	5,100	42,000	78,183	1,732	63,000	39,827	336	93,000	11,406	2,127	240,000	186,325	371	63,000	8,531	1,207	93,000	40,972	10,873	365,244	15,195	483,826	2,419	
2024	5,548	42,000	85,051	1,825	63,000	41,966	348	93,000	11,813	2,188	240,000	191,669	396	63,000	9,106	1,259	93,000	42,737	11,564	382,341	16,496	517,079	2,585	
2025	5,997	51,000	111,634	1,917	77,000	53,877	361	113,000	14,889	2,251	288,000	236,625	421	77,000	11,832	1,312	113,000	54,113	12,259	482,972	17,798	664,665	3,323	
2026	6,669	51,000	124,143	2,212	77,000	62,168	449	113,000	18,519	2,326	288,000	244,509	499	77,000	14,024	1,340	113,000	55,268	13,495	518,633	19,251	704,819	3,524	
2027	7,341	51,000	136,653	2,507	77,000	70,459	537	113,000	22,149	2,401	288,000	252,393	577	77,000	16,217	1,368	113,000	56,423	14,731	554,293	20,704	751,798	3,759	
2028	8,013	62,000	181,334	2,802	93,000	95,114	625	137,000	31,253	2,476	346,000	312,694	655	93,000	22,234	1,396	137,000	69,807	15,967	712,436	22,157	964,055	4,820	
2029	8,685	62,000	196,542	3,097	93,000	105,128	713	137,000	35,654	2,551	346,000	322,166	733	93,000	24,882	1,424	137,000	71,207	17,203	755,577	23,610	1,020,932	5,105	
2030	9,355	62,000	211,704	3,393	93,000	115,175	801	137,000	40,054	2,625	346,000	331,511	812	93,000	27,563	1,451	137,000	72,557	18,437	798,565	25,062	1,077,661	5,388	
2031	10,787	75,000	295,294	3,667	113,000	151,245	966	165,000	58,177	2,937	416,000	445,954	838	113,000	34,563	1,653	165,000	99,552	20,848	1,084,786	26,917	1,368,588	6,843	
2032	12,219	75,000	334,495	3,941	113,000	162,547	1,131	165,000	68,114	3,249	416,000	493,328	864	113,000	35,636	1,855	165,000	111,717	23,259	1,205,837	28,772	1,459,404	7,297	
2033	13,651	75,000	373,696	4,215	113,000	173,848	1,296	165,000	78,052	3,561	416,000	540,702	890	113,000	36,708	2,057	165,000	123,883	25,670	1,326,889	30,627	1,550,322	7,752	
2034	15,083	90,000	495,477	4,489	135,000	221,195	1,461	198,000	105,586	3,873	500,000	706,823	916	135,000	45,136	2,259	198,000	163,258	28,081	1,737,475	32,482	1,969,195	9,846	
2035	16,513	90,000	542,452	4,763	135,000	234,697	1,627	198,000	117,583	4,187	500,000	764,128	944	135,000	46,516	2,459	198,000	177,712	30,493	1,883,087	34,339	2,078,263	10,391	
2036	17,884	90,000	587,489	5,485	135,000	270,273	1,739	198,000	125,678	4,369	500,000	797,343	1,078	135,000	53,118	2,658	198,000	192,094	33,213	2,025,995	37,546	2,187,208	10,936	
2037	19,255	108,000	759,032	6,207	162,000	367,020	1,851	238,000	160,796	4,551	600,000	996,669	1,212	162,000	71,666	2,857	238,000	248,188	35,933	2,603,371	40,753	2,954,337	14,772	
2038	20,626	108,000	813,077	6,929	162,000	409,712	1,963	238,000	170,526	4,733	600,000	1,036,527	1,346	162,000	79,589	3,056	238,000	265,475	38,653	2,774,905	43,960	3,283,492	16,417	
2039	21,997	108,000	867,122	7,651	162,000	452,404	2,075	238,000	180,255	4,915	600,000	1,076,385	1,480	162,000	87,512	3,255	238,000	282,762	41,373	2,946,440	47,167	3,612,787	18,064	
2040	23,369	130,000	1,108,859	8,374	195,000	596,019	2,185	286,000	228,092	5,097	720,000	1,339,492	1,616	195,000	115,019	3,452	286,000	360,354	44,093	3,747,835	50,374	4,736,588	23,683	
2041	24,587	130,000	1,166,653	8,523	195,000	606,625	2,214	286,000	231,119	5,849	720,000	1,537,117	1,733	195,000	123,346	3,523	286,000	367,766	46,429	4,032,627	54,057	5,132,146	25,661	
2042	25,805	130,000	1,224,447	8,672	195,000	617,230	2,243	286,000	234,147	6,601	720,000	1,734,743	1,850	195,000	131,674	3,594	286,000	375,178	48,765	4,317,418	57,740	5,416,744	27,084	
2043	27,023	156,000	1,538,690	8,821	234,000	753,402	2,272	344,000	285,272	7,353	864,000	2,318,842	1,967	234,000	168,001	3,665	344,000	460,177	51,101	5,524,385	61,423	6,842,694	34,213	
2044	28,241	156,000	1,608,043	8,970	234,000	766,128	2,301	344,000	288,914	8,105	864,000	2,555,993	2,084	234,000	177,994	3,736	344,000	469,092	53,437	5,866,163	65,106	7,185,045	35,925	
2045	29,457	156,000	1,677,282	9,118	234,000	778,768	2,330	344,000	292,555	8,856	864,000	2,792,828	2,202	234,000	188,073	3,806	344,000	477,881	55,769	6,207,387	68,787	7,526,601	37,633	
2046	30,390	188,000	2,085,362	9,480	282,000	975,776	2,370	414,000	358,131	8,934	1,037,000	3,381,564	2,316	282,000	238,386	3,969	414,000	599,756	57,459	7,638,974	72,136	9,462,268	47,311	
2047	31,323	188,000	2,149,384	9,842	282,000	1,013,037	2,410	414,000	364,175	9,012	1,037,000	3,411,087	2,430	282,000	250,120	4,132	414,000	624,387	59,149	7,812,190	75,485	9,848,061	49,240	
2048	32,256	188,000	2,213,407	10,204	282,000	1,050,298	2,450	414,000	370,220	9,090	1,037,000	3,440,610	2,544	282,000	261,854	4,295	414,000	649,017	60,839	7,985,406	78,834	10,233,704	51,169	
2049	33,189			- 10,566			- 2,490			- 9,168			- 2,658						- 62,529		- 82,183			
2050	34,120			- 10,928			- 2,530			- 9,247			- 2,774						- 64,222		- 85,530			

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

(6) Cấu trúc vốn đầu tư, vốn góp và vốn vay

Vốn đầu tư cho dự án này được tính như sau.

Vốn đầu tư = (Chi phí dự án – chi phí giải phóng mặt bằng) × tỷ lệ lạm phát + Lệ phí vay vốn
Cấu trúc vốn góp và vốn vay được dự kiến như trong Bảng 10.20.

Bảng 10.20 C vốn góp và vốn vay

Hạng mục		Điều kiện	Ghi chú	
Cấu trúc vốn góp và vốn vay	Vốn đầu tư	8.519.320 Triệu VND	Phương án cơ sở, khoảng 42,6 tỷ yên	
	Tỷ lệ vốn chủ sở hữu – vốn vay	30%-70%		
	Cấu trúc góp vốn	Doanh nghiệp Nhật Bản	75%	
		Doanh nghiệp Việt Nam	25%	
	Tiền độ huy động vốn	Dự trù kiến góp vốn trước để chi cho chi phí xây dựng		
Khác	Khoản vay không tính lãi	1.000 Tỷ VND (Khoảng 5 tỷ yên)	Nhằm cải thiện vốn xoay vòng cho doanh nghiệp dự án trong giai đoạn đầu khi bắt đầu vận hành, , doanh nghiệp dự án sẽ được nhận khoản vay không tính lãi từ các tổ chức tín dụng tại địa phương dưới sự bảo lãnh của tỉnh Quảng Ninh. Việc trả nợ sẽ bắt đầu từ năm thứ 11 kể từ khi đưa vào khai thác.	

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Các điều kiện vay vốn giả định trong phân tích tài chính sẽ được khái quát lại trong Bảng 10.21. Bên cạnh đó, phân tích tài chính được thực hiện trên cơ sở dự trù thời hạn trả nợ vay là 20 năm, trong đó việc trả nợ gốc được ân hạn trong 5 năm đầu tiên.

Bảng 10.21 Tóm lược về điều kiện vay vốn

Chế độ áp dụng	Chế độ cho vay vốn đầu tư nước ngoài của JICA			
Khoản vay	5.963.524 Triệu VND (Phương án cơ sở, khoảng 29,82 tỷ yên)			
Thời điểm ký kết hợp đồng về vốn vay	Dự kiến từ thời điểm khởi công xây dựng công trình			
Phương thức vay vốn	Vay trực tiếp		Vay vốn 2 bước	
Đồng tiền vay	Đồng yên		Đồng VND	
Hoán đổi ngoại hối	Không	Có (Phương án 1)	Có (Phương án 1)	12%
Lãi suất	5%	8%	Có (Phương án 2)	15%
Thời gian vay	Đến năm thứ 20 năm kể từ khi đưa vào khai thác		Đến năm thứ 20 năm kể từ khi đưa vào khai thác	
Thời gian ân hạn trả nợ gốc	Ân hạn trả nợ gốc đến năm thứ 5 kể từ khi đưa vào khai thác (Trả nợ gốc từ năm thứ 6 sau kể từ khi đưa vào khai thác)		Ân hạn trả nợ gốc đến năm thứ 5 kể từ khi đưa vào khai thác (Trả nợ gốc từ năm thứ 6 kể từ khi đưa vào khai thác)	
Điều kiện trả nợ	Trả cả gốc lẫn lãi		Trả cả gốc lẫn lãi	
Lệ phí vay vốn	1,5% khoản vốn vay		1,5% khoản vốn vay	
Đơn vị chịu rủi ro dự án	JICA		Ngân hàng địa phương	
Đơn vị chịu rủi ro tỷ giá ⁵¹	SPC	MOF	MOF	Ngân hàng địa phương ⁵²

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

⁵¹Nói đến rủi ro ngoại hối khi trả gốc và lãi. Nhà đầu tư Nhật Bản sẽ tự gánh chịu mọi rủi ro ngoại hối (rủi ro biến động VND)/ Nhà đầu tư Việt Nam được miễn trừ mọi rủi ro ngoại hối khi xuất vốn.

⁵²Kho bạc nhà nước Việt Nam sẽ chịu rủi ro ngoại hối sau cùng.

(7) Chính sách cổ tức

1) Quy định pháp luật của Việt Nam

Chính sách cổ tức SPC trên cơ sở tham khảo mục 2) và 3) của khoản này sẽ như sau.

- Sau khi trích tối đa là 50% tiền trả nợ gốc và lãi cho tài khóa tiếp theo vào tài khoản dự trữ tiền trả nợ gốc và lãi, 80% tiền mặt còn lại (tiền mặt trước khi chia cổ tức đã trừ tiền trích vào tài khoản dự trữ tiền trả nợ gốc và lãi) sẽ được dùng để chia cổ tức.

Cổ tức = (tiền mặt trước khi chia cổ tức – khoản trích vào tài khoản dự trữ tiền trả nợ gốc và lãi) × 80%

→ Chỉ khi tích lũy được đủ tiền cho tài khoản dự trữ tiền trả nợ gốc và lãi thì mới tiến hành chia cổ tức.

- Trong thời gian ân hạn trả nợ gốc và lãi (dự kiến là 5 năm sau khi bắt đầu vận hành) thì không thực hiện chia cổ tức.

2) Quy định theo pháp luật của Việt Nam liên quan đến cổ tức

SPC này cần tuân theo luật BOT của Việt Nam, vì được thành lập theo pháp luật Việt Nam, do đó phải đảm bảo tuân thủ đúng pháp luật Việt Nam. Sau khi xác nhận với KPMG, thì được biết vì pháp luật Việt Nam không tồn tại quy định về khoản tiền có thể chia cổ tức đặc biệt. Vì thế sau khi hoàn tất nghĩa vụ nộp thuế thu nhập doanh nghiệp, nếu còn đủ tiền mặt, thì SPC mới phải tiến hành chia cổ tức.

3) Dự trữ cho tài khoản trả nợ gốc và lãi

Dựa trên các trường hợp về tài chính dự án trong quá khứ, dự án này cũng cần lập quỹ dự trữ trả nợ gốc và lãi, trong đó quy định mức trích vào quỹ tối đa là 50% khoản tiền trả nợ gốc và lãi cho tài khóa tiếp theo. Vì đây là khoản tích lũy tiền mặt dự trữ nhằm nâng cao tính ổn định tài chính, sẵn sàng cho việc trả nợ gốc và lãi trong tương lai, nên mức dự trữ này sẽ được quyết định sau này trong quá trình xác lập điều kiện vay với bên cho vay.

10.5.2 Tóm tắt kịch bản theo phép tính thử

Hình thức vốn vay, tình trạng có hoặc không có biến động hối đoái, đồng tiền vay, tiền lãi vay, các biện pháp bảo hiểm rủi ro hối đoái được giả định làm cơ sở cho các phép tính thử dưới đây. Thu nhập được lấy giá trị trung bình trong kết quả dự đoán để xây dựng kịch bản cơ sở. Phương thức vay vốn như đã trình bày trong phần trước, gồm 2 loại riêng biệt là vay trực tiếp từ JICA hay vay vốn thông qua ngân hàng địa phương. Biến động tỷ giá hối đoái được dự trù có 2 trường hợp là tiếp tục duy trì tỷ giá hối đoái tiếp tục duy trì tình trạng hiện tại và trường hợp khuynh hướng đồng yên Nhật tang, đồng VND giảm ngày càng mạnh lên. Đồng tiền vay vốn cũng có 2 trường hợp là đồng yên Nhật hoặc đồng Việt Nam. Tiền lãi vay được quyết định dựa trên phương thức vay vốn và phương án giảm thiểu rủi ro hối đoái. Dựa trên cơ sở xem xét các yếu tố trên, chúng tôi đã tiến hành phân tích tài chính trên theo các kịch bản giả định như trong Bảng 10.22.

Bảng 10.22 Kịch bản tính thử và điều kiện giả định trong phân tích tài chính

Phương thức vay vốn	Phương án Số	Biến động ngoại hối ⁵³	Đồng tiền vay	Lãi suất	Bảo hiểm rủi ro tỷ giá	Ghi chú	Đơn vị chịu rủi ro tỷ giá ⁵⁴	Gánh vác rủi ro kinh doanh ⁵⁵	Chi tiêu đầu ra
Vay trực tiếp	1-1	Không biến động	Đồng JPY	5%	Không có (Rủi ro do công ty dự án gánh chịu. Rủi ro không lường trước.)	Phương án cơ sở trong phân tích tài chính	Doanh nghiệp dự án	JICA	Dòng tiền PIRR EqIRR DSCR
	1-2	Yên cao Đồng thấp			Không có (Rủi ro do công ty dự án gánh chịu. Kết quả là tăng gánh nặng trả nợ cho vốn vay bằng đồng JPY.)				
	1-3	Không có biến động	Đồng JPY (Trên thực tế là đồng VND)	8% ⁵⁶	Chuyển đổi ngoại hối thông qua MOF. Kết quả là gánh nặng trả nợ vốn vay bằng đồng JPY không khác so với kịch bản không có biến động ngoại hối.	Kịch bản hối đoái xấu (giảm EqIRR(JPY) của các doanh nghiệp Nhật Bản)	Doanh nghiệp dự án		
	1-4	Yên cao Đồng thấp							
Vay vốn 2 bước	2-1	Không có biến động	Đồng VND	12% ⁵⁷	Chuyển đổi ngoại hối thông qua MOF. Kết quả là gánh nặng trả nợ cho vốn vay bằng đồng JPY không khác so với kịch bản không có biến động ngoại hối.	Kịch bản hối đoái xấu (giảm EqIRR(JPY) của phía doanh nghiệp Nhật Bản)	Doanh nghiệp dự án	Ngân hàng địa phương	
	2-2	Yên cao Đồng thấp							
	2-3	Không có biến động	15% ⁵⁸	Chuyển đổi ngoại hối qua ngân hàng địa phương. Kết quả là gánh nặng trả nợ cho vốn vay bằng đồng JPY không khác so với kịch bản không có biến động ngoại hối.	Kịch bản ngân hàng địa phương chịu 5 rủi ro tỷ giá	Ngân hàng địa phương			
	2-4	Yên cao Đồng thấp					Kịch bản ngân hàng địa phương phải gánh vác rủi ro tỷ giá (giảm EqIRR(JPY) của các doanh nghiệp Nhật Bản)		

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

⁵³Không có biến động là cố định ở mức tỷ giá hối đoái 1 yên = 200 VND. Yên cao Đồng thấp là tình trạng VND sẽ rớt giá 2% mỗi năm từ đây đến năm 2030.

⁵⁴ Thu nhập từ tiền phí bằng VND sẽ có nguy cơ phải gánh tổn thất do biến động tỷ giá khi chuyển đổi ngoại tệ chẳng hạn như đồng JPY vào thời điểm thanh toán tiền nợ.

⁵⁵Do những biến động về lưu lượng giao thông nên các SPC có thể sẽ không đạt được doanh thu như đã ước tính ban đầu, dẫn đến nguy cơ chậm trễ trong thanh toán nợ.

⁵⁶Chi phí hoán đổi của MOF + 3% phụ trội

⁵⁷Chi phí hoán đổi của MOF +3%, chi phí rủi ro kinh doanh của ngân hàng địa phương Việt Nam + 6% phụ trội, riêng JICA do không phải chịu rủi ro kinh doanh nên sẽ là -2%

⁵⁸Chi phí hoán đổi của ngân hàng địa phương Việt Nam/Chi phí rủi ro kinh doanh +12% phụ trội, riêng JICA do không phải chịu rủi ro kinh doanh nên sẽ là -2%

Điều kiện tiền đề để phân tích tài chính được sắp xếp lại như trong Bảng 10.23.

Bảng 10.23 Tóm tắt tiền đề phân tích tài chính

Hạng mục		Nội dung			
Lạm phát	VND * Tác động đến toàn bộ thời gian dự án	Giảm dần từ 8%/năm xuống còn 4,5%/năm			
	Ngoại tệ, như JPY, v.v... * Chi tác động trong thời gian xây dựng	0%			
Ngoại hối	Tỷ giá (giá trị ban đầu)	200VND/JPY, 20.000VND/USD			
	Mô phỏng biến động	2 trường hợp (cố định và VND rớt giá)			
Tiến độ dự án	Thời gian xây dựng	3 năm, 2016 ~ 2018			
	Năm bắt đầu khai thác	2019			
	Thời gian vận hành	30 năm			
Thu nhập từ phí giao thông	Phương tiện lưu thông là đối tượng trưng thu phí	100% lượng lưu thông đi qua khu vực (Toàn bộ IC đều được đặt trạm thu phí)			
	Lượng lưu thông theo từng loại xe	Căn cứ vào kết quả dự đoán nhu cầu giao thông			
	Mức phí (thời gian đầu dự án)	Xe chở khách 35.000VND/xe, v.v...			
	Tiến độ điều chỉnh mức phí	Tăng 20% mức phí mỗi 3 năm 1 lần			
Chi phí (Chi phí đầu tư + chi phí khai thác quản lý bảo trì)	Chi phí dự án	Chi phí thi công, chi phí quản lý, chi phí tư vấn, v.v...	Nhân giá trị lạm phát vào phần vốn huy động tại Việt Nam		
		Chi phí giải phóng mặt bằng Chi phí thành lập doanh nghiệp dự án	Chính phủ Việt Nam hoặc tỉnh Quảng Ninh sẽ chịu trách nhiệm Bao gồm chi phí về các thủ tục đăng ký doanh nghiệp và chi phí hoạt động trước khi bắt đầu vận hành chính thức		
	Chi phí khai thác quản lý bảo trì	Chi phí điều hành	Dự kiến là 6% thu nhập từ phí giao thông (nhận thu phí, tổ chức điều hành hao thông, bảo trì đường bộ, chi phí nhân sự, chi phí điều hành SPC chẳng hạn như các loại thuế và chi phí công ích, v.v...)		
		Chi phí quản lý bảo trì	Tham khảo Chương 6		
Huy động vốn	Tiến độ huy động vốn		Vốn chủ sở hữu được góp trước, sau đó góp vốn tiếp bằng cách huy động vốn vay		
	Vốn đầu tư		8.519,32 tỷ VND (Phương án cơ sở, khoảng 42,6 tỷ yên)		
	Tỷ lệ vốn chủ sở hữu – vốn vay		30%-70%		
	Cấu trúc vốn góp	Doanh nghiệp Nhật Bản		75%	
		Doanh nghiệp Việt Nam		25%	
	Vốn vay	Thời điểm ký kết hợp đồng vay vốn		Dự trù là thời điểm bắt đầu khởi công thi công xây dựng	
		Phương thức và cấu trúc vốn vay		2 phương án (vay trực tiếp và vay vốn 2 bước)	
		Điều kiện vay vốn	Đồng tiền vay		2 bước (Đồng JPY, đồng VND)
			Lãi suất		Lãi cố định (5%, 8%, 12%, 15%)
			Thời gian vay		23 năm tính từ thời điểm ký kết hợp đồng vay vốn (20 năm sau khi bắt đầu kinh doanh)
Thời gian ân hạn trả gốc và lãi			8 năm tính từ thời điểm ký kết hợp đồng vay vốn (5 năm sau khi thông đường)		
Điều kiện trả nợ			Trả gốc không lãi suất		
Lệ phí vay vốn		1,5% khoản vay (chi phí luật sư, phí sắp đặt, v.v...)			
Bảo hiểm rủi ro tỷ giá (chuyển đổi ngoại tệ)		2 phương án trên thực tế (không có bảo hiểm rủi ro tỷ giá và có bảo hiểm rủi ro tỷ giá)			
Hỗ trợ từ tỉnh Quảng Ninh	Khoản vay không tính lãi		Điều kiện ban đầu: 1.000 tỷ VND (khoảng 5 tỷ yên)		
	Bảo lãnh thu nhập		Áp dụng bảo lãnh 50% thu nhập như sau: Khoản cấp phát thu nhập = (Kế hoạch thu nhập theo F/S của Việt Nam - Kế hoạch thu nhập theo nghiên cứu này)		
Khấu hao	Quan điểm khấu hao		Phương pháp khấu hao đường thẳng (số năm trích khấu hao căn cứ theo tuổi thọ kỹ thuật của tài sản - thông nhất là 30 năm)		
Chính sách thuế	Thuế thu nhập doanh nghiệp	Thuế suất	0 ~ 20% (Dự kiến sẽ được miễn giảm thuế)		
		Cơ sở áp thuế	Thu nhập phí cầu đường ± bảo lãnh/cấp phát thu nhập Lỗ chuyển kết được kéo dài tối đa 5 năm		
	VAT	Thuế suất: 10% giá trị giao dịch là đối tượng tính thuế, cơ sở áp thuế = VAT đầu ra – VAT đầu vào VAT đầu vào tại thời điểm xây dựng được dự kiến là sẽ được hoàn thuế vào năm bắt đầu vận hành			

Hạng mục		Nội dung	
	Thuế nhập khẩu	Dự kiến sẽ miễn thuế (Nghị định 87/2010/NĐ-CP (Nghị định của Chính phủ về việc thi hành Luật thuế xuất khẩu – thuế nhập khẩu))	
Hệ thống thuế	Tiền thuê đất	Dự trừ sẽ miễn thuế (Nghị định 108/2009/ND-CP (Nghị định BOT))	
	Thuế sử dụng đất phi nông nghiệp	Dự trừ sẽ tính vào chi phí vận hành	
	Các loại thuế và phí khác	Thuế đăng ký kinh doanh (hàng năm)	Dự trừ sẽ tính vào chi phí vận hành
		Lệ phí đăng ký (đăng ký quyền sử dụng đất, phí trước bạ công trình, v.v... : chi vào thời điểm bắt đầu kinh doanh)	Dự trừ sẽ tính vào chi phí thành lập SPC
Chính sách cổ tức		Khoản cổ tức = (Tiền mặt trước khi chia cổ tức – Khoản cộng dồn vào tài khoản trả gốc và lãi dự trữ) × 80%	

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

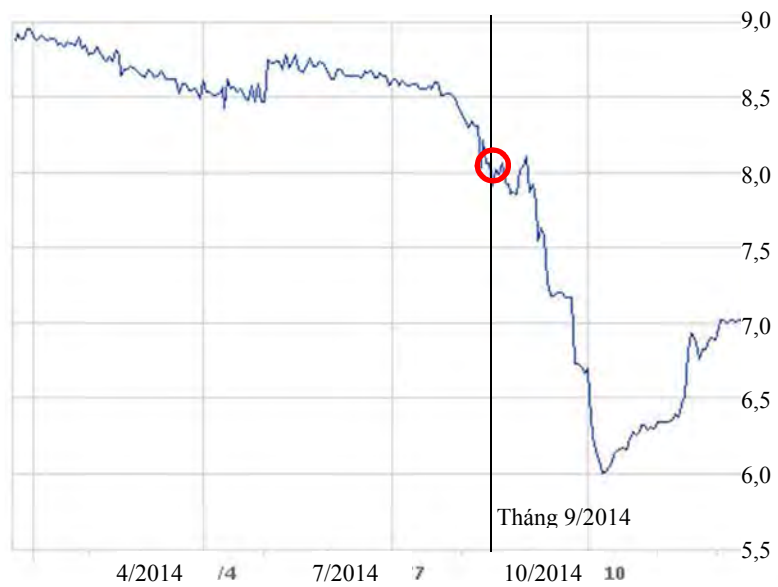
10.5.3 Chỉ tiêu đánh giá trong phân tích tài chính

Trong phân tích tài chính này sẽ đánh giá tính khả thi của dự án từ khía cạnh tài chính theo chỉ tiêu sau:

Bảng 10.24 Chỉ tiêu đánh giá và giá trị tiêu chuẩn trong phân tích tài chính

Chỉ tiêu	Khái quát	Giá trị tiêu chuẩn
PIRR	Tương ứng với lãi suất chiết khấu để đưa giá trị hiện tại của dòng tiền trong thời gian dự án về ngang bằng với giá trị hiện tại của khoản vốn góp. Theo phân tích này, chúng tôi lấy mức chuẩn cao hơn lãi suất trái phiếu chính phủ thời hạn 10 năm của Việt Nam làm tiêu chuẩn đánh giá năm, tính đến tháng 9/2014).	Từ 8% trở lên
EqIRR	Tương ứng với lãi suất chiết khấu để giá trị hiện tại của phần vốn góp của nhà tài trợ ngang bằng với giá trị hiện tại của cổ tức. Trong phân tích này, sau khi cân nhắc về rủi ro dự án và lãi suất phi rủi ro tại Việt Nam, v.v... chúng tôi lấy mức 15% làm tiêu chuẩn.	Từ 15% trở lên
DSCR được điều chỉnh	DSCR = (Vòng quay tiền mặt trước khi thanh toán gốc và lãi)/(khoản dự định thanh toán gốc và lãi) Tuy nhiên, trong dự án này sẽ không sử dụng theo định nghĩa nói trên mà sẽ tính DSCR (sau đây gọi là DSCR được điều chỉnh) theo vòng quay tiền mặt trước khi thanh toán gốc và lãi + số dư tiền mặt. Thông thường, DSCR được điều chỉnh phải trong khoảng từ 1,1 đến 1,3, tuy nhiên, theo cách phân tích này, tiêu chuẩn tối thiểu sẽ được quyết định tiêu chuẩn là từ 1,1 trở lên.	Từ 1,1 trở lên
Vốn lưu động	Vốn lưu động của doanh nghiệp dự án phải được giữ ở một mức cố định. Trong phân tích này, chúng tôi giả định là ngay cả trong trường hợp số dư quá ít thì sẽ được vay không tính lãi.	Giữ vốn lưu động ở một mức cố định.

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA



Nguồn: Theo trang chủ của Ban cố vấn ủy thác đầu tư và đầu tư quốc tế

Hình 10.11 Biến thiên lãi suất trái phiếu chính phủ thời hạn 10 năm của Việt Nam

10.5.4 Đánh giá tính khả thi của dự án từ khía cạnh tài chính

Giá trị của các chỉ tiêu đánh giá và kết quả đánh giá đạt được từ phân tích tài chính thể hiện ở Bảng 10.25. Bên cạnh đó, DSCR điều chỉnh và số dư tiền mặt như thể hiện trong bảng này được lấy từ giá trị thấp nhất trong thời gian vận hành (30 năm).

Bảng 10.25 Đánh giá về tính khả thi của dự án

Phương án	PIRR		EqIRR		DSCR điều chỉnh		Số dư tiền mặt	
	Kết quả	Đánh giá	Kết quả	Đánh giá	Kết quả	Đánh giá	Kết quả	Đánh giá
1-1 Phương án số	10,45%	○	12,60%	×	1,71	○	396.301	○
1-2	8,88%	○	10,77%	×	1,40	○	374.579	○
1-3	10,48%	○	11,56%	×	0,24	×	-195.806	×
1-4	8,90%	○	9,77%	×	-0,76	×	-1.277.919	×
2-1	10,51%	○	10,35%	×	-2,30	×	-2.932.164	×
2-2	10,54%	○	9,52%	×	-3,08	×	-5.465.266	×
2-3	10,54%	○	9,52%	×	-3,56	×	-5.770.258	×
2-4	8,96%	○	7,78%	×	-5,25	×	-9.667.269	×

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Kết quả đánh giá tính khả thi của dự án được khảo sát trên giá trị của các chỉ tiêu được liệt kê như sau.

■ Khả năng trả nợ

- Trường hợp vay vốn bằng phương thức vay trực tiếp, trong trường hợp lãi suất là 5% (1-1, 1-2) thì có thể đảm bảo đủ dòng tiền để trả nợ, nhưng trong trường hợp lãi suất 8% (1-3, 1-4) tình trạng sụt giảm dòng tiền sẽ xảy ra
- Trường hợp phương thức vay vốn là vay 2 bước, gánh nặng tiền lãi của doanh nghiệp dự án vượt quá dòng tiền vì thế sẽ xảy ra tình trạng thâm hụt dòng tiền trong thời gian vận hành dự án.

■ Lợi nhuận được kỳ vọng

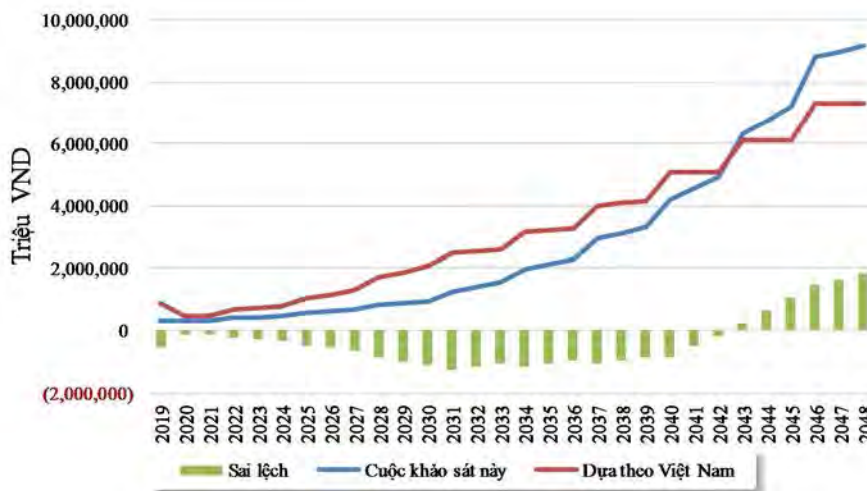
- PIRR trong tất cả các trường hợp đã được xem xét đều cao hơn lãi suất rào cản ngưỡng, xét từ tổng vốn đầu tư và tổng dòng tiền sinh ra từ việc đầu tư thì dự án có khả năng hoàn vốn. .
- EqIRR trong tất cả các trường hợp đã được xem xét đều thấp hơn lãi suất rào cản ngưỡng, vì vậy từ quan điểm của nhà đầu tư phải gánh chịu rủi ro của dự án thì không thấy được tiềm năng lợi nhuận có thể bù đắp tương xứng phần vốn góp l.
- Giải pháp để nâng cao EqIRR, là tập trung vào phương thức vay trực tiếp, giảm tỷ lệ vốn góp (tăng tỷ lệ vốn vay), giảm chi phí xây dựng và chi phí dự án, và yêu cầu hỗ trợ tài chính bổ sung từ chính phủ Việt Nam.
- Trong trường hợp EqIRR vẫn ở mức như trên, việc chuyển đổi phương thức dự án, đặc biệt là trong những dự án mà thu nhập chỉ dựa vào nguồn thu phí như dự án này, sang phương thức “PPP dựa trên cung cấp” (Available fee) - doanh nghiệp dự án nhận một khoản tiền nhất định

hàng năm từ Chính phủ Việt Nam hoặc Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ninh , sẽ giúp giảm rủi ro kinh doanh trong thời gian vận hành dự án..

10.5.5 Dòng tiền

(1) Thu nhập của doanh nghiệp dự án

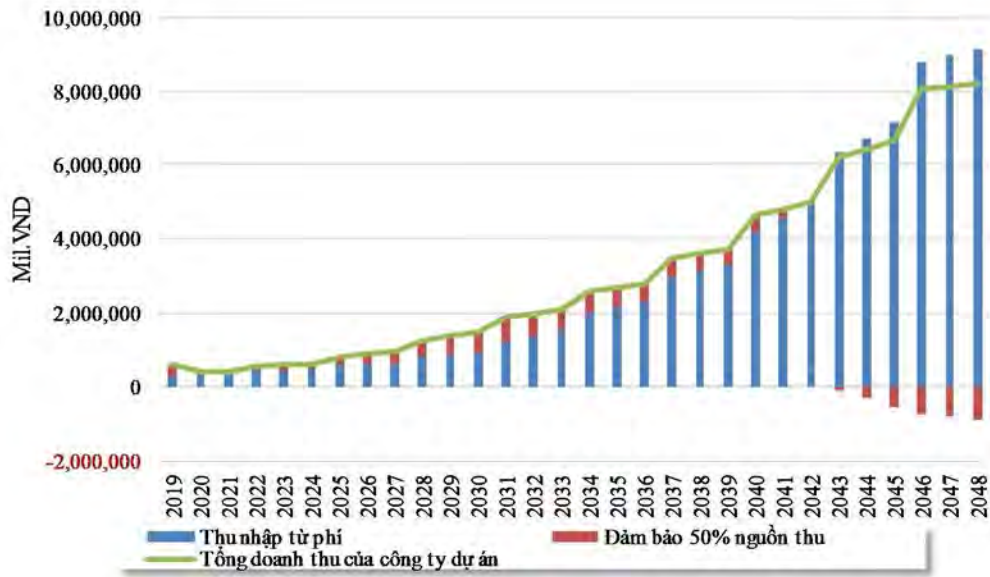
Thu nhập của doanh nghiệp dự án giống nhau trong các trường hợp được thể hiện trong Hình 10.12. Khoản chênh lệch về thu nhập dự án được thể hiện bằng thu nhập từ phí giao thông do đoàn nghiên cứu JICA tính toán, chênh lệch thu nhập theo kế hoạch (là thu nhập tính ra bằng cách nhân mức phí giao thông với kết quả dự đoán nhu cầu giao thông theo tại F/S Việt Nam) và chênh lệch từ hai giá trị nêu trên. Từ thời điểm bắt đầu đưa vào khai thác cho đến năm thứ 24, thu nhập từ thu phí giao thông thấp hơn so với thu nhập mà tỉnh Quảng Ninh dự đoán. Tuy nhiên, thu nhập từ thu phí giao thông của năm thứ 25 trở đi được dự đoán sẽ cao hơn so với thu nhập từ phí mà tỉnh Quảng Ninh dự đoán.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Hình 10.12 Chênh lệch trong thu nhập từ thu phí giao thông giữa nghiên cứu này và F/S tại Việt Nam

Tổng thu nhập của doanh nghiệp dự án bao gồm nguồn thu từ thu phí giao thông được dự báo trong nghiên cứu này, khoản thu bổ sung từ gói bảo lãnh 50 % doanh thu từ tỉnh Quảng Ninh và thu chi của doanh nghiệp dự án t được thể hiện trong Hình 10.13.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

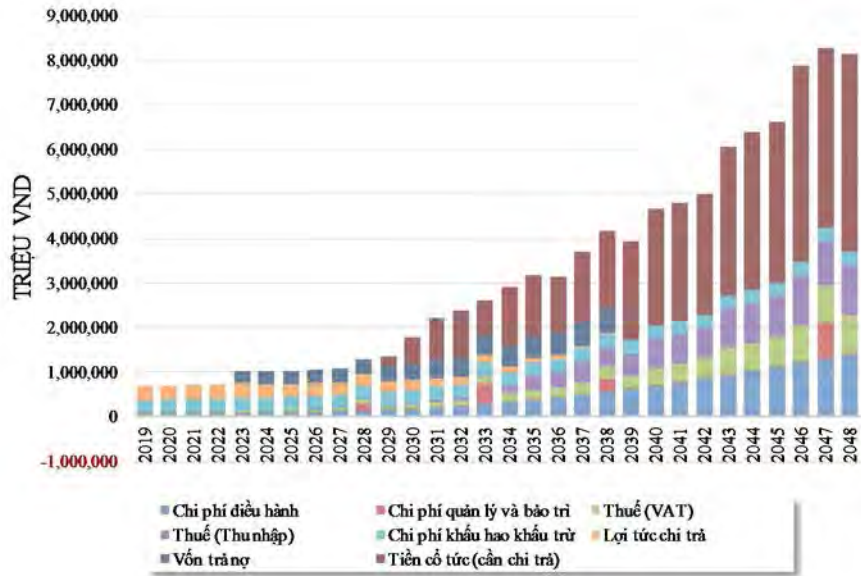
Hình 10.13 Tổng thu nhập của doanh nghiệp dự án

(2) Khoản chi của doanh nghiệp dự án

Các khoản chi của doanh nghiệp dự án trong phương án đại diện 1-1 và 2-1 được thể hiện trong Hình 10.14 và Hình 10.15.

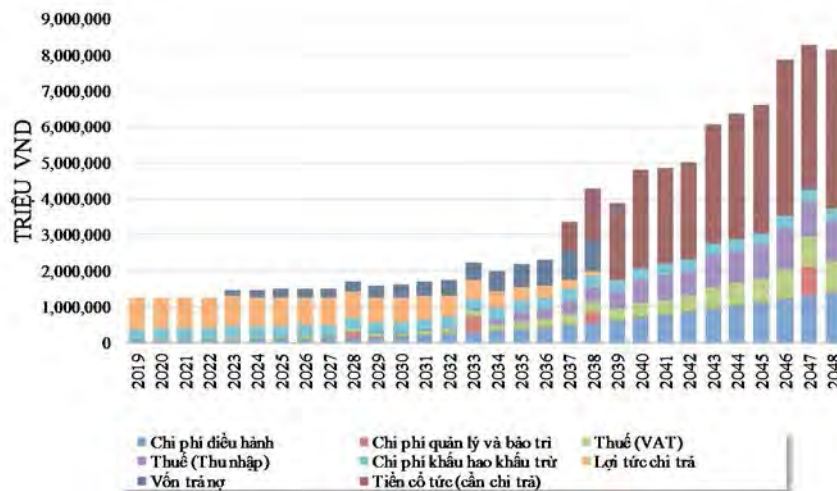
Vì trường hợp 1-1 là phương thức vay trực tiếp bằng đồng yên Nhật JPY từ JICA với lãi suất thấp, nên tỷ trọng của lãi suất chi trả trên tổng khoản chi sẽ thấp hơn so với trường hợp 2-1. Kể từ năm thứ 11 sau khi bắt đầu vận hành, sẽ có thể chia cổ tức cho nhà đầu tư và khoản tiền đó càng về giai đoạn sau của dự án sẽ càng tăng lên. .

Ngược lại, vì trường hợp 2-1 là phương thức vay vốn 2 bước bằng đồng VND từ ngân hàng địa phương, nên tỷ trọng của lãi suất chi trả trong thời gian tính từ khi đưa dự án vào khai thác đến khi thời gian trả nợ bắt đầu sẽ rất lớn và gây áp lực lên tình hình tài chính của doanh nghiệp dự án. Do đó, dự kiến là thời điểm có thể chia cổ tức cho các nhà tài trợ sẽ chậm trễ bắt đầu từ năm thứ 20 sau khi đưa vào khai thác và vì vậy các nhà tài trợ không thể đạt được mục tiêu doanh số trong ngắn hạn và trung hạn.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Hình 10.14 Khoản chi của doanh nghiệp dự án (Phương án 1-1)

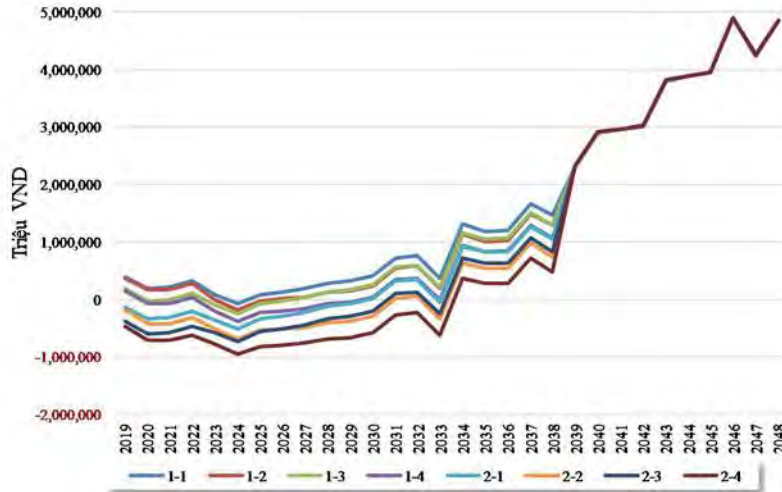


Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Hình 10.15 Khoản chi của doanh nghiệp dự án (Phương án 2-1)

(3) Dòng vốn của công ty dự án

Dòng tiền trong mỗi trường hợp được thể hiện trong Hình 10.16. Trường hợp 1-1 đến 1-3 có chi phí huy động vốn thấp cũng có giai đoạn dòng tiền tạm thời bị âm, tuy nhiên, về tổng thể thì nhìn chung vẫn đạt giá trị dương. Bên cạnh đó, trong trường hợp 1-1, chỉ có năm thứ 6 sau từ khi bắt đầu khai thác, khi thời gian nhận khoản vay không tính lãi kết thúc là bị âm. Từ phương án 2-1 trở đi, thì vòng đời tiền bị âm ngay từ tài khóa đầu tiên.

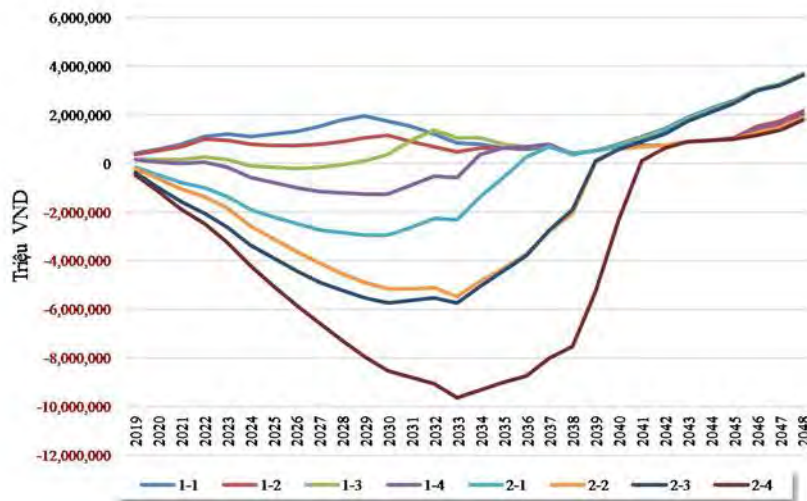


Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Hình 10.16 Dòng tiền của doanh nghiệp dự án

Số dư tiền mặt cuối kỳ trong mỗi phương án được thể hiện trong Hình 10.17. Trong phương án 1-1 và 1-2 về chi phí điều động vốn thấp không xảy ra tình trạng rút ngắn vốn, còn trong phương án 1-3 thì tình trạng rút ngắn vốn xảy ra vào năm thứ 6 ~ năm thứ 10 sau khi bắt đầu vận hành, và trong phương án 1-4 tình trạng rút ngắn vốn xảy ra vào năm thứ 5 ~ năm thứ 15. Từ phương án 2-1 trở đi tình trạng rút ngắn vốn xảy ra từ năm thứ 1 sau khi bắt đầu vận hành.

Ngoài trường hợp 1-1 và 1-2, nếu doanh nghiệp dự án không thể thực hiện chi trả các khoản chi cần thiết và không kinh doanh được, thì trừ phi được góp thêm vốn, dự án khó có tiếp tục.

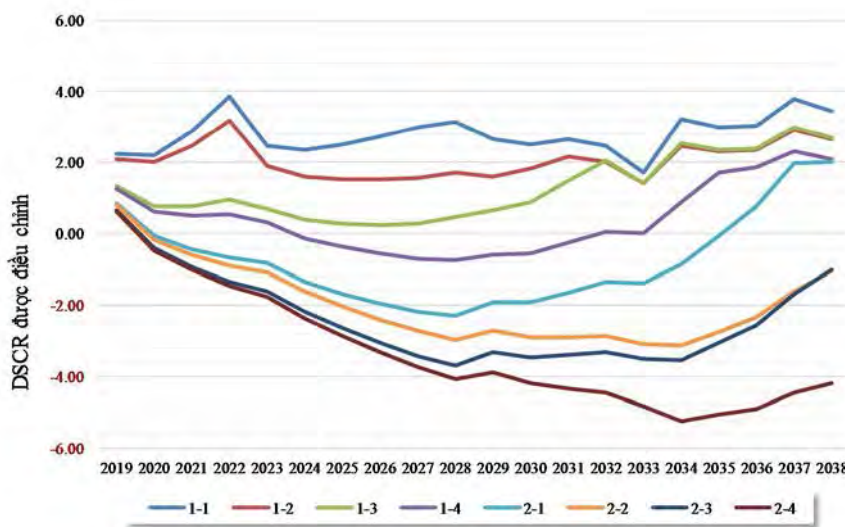


Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Hình 10.17 Số dư tiền mặt của doanh nghiệp dự án

DSCR điều chỉnh là chỉ số cho biết khả năng chi trả của dự án và được thể hiện như trong Hình 10.18. Giới hạn tối thiểu từ 1,2 trở lên được tính trên dựa trên doanh số, tuy nhiên, trong trường hợp 1-1 và 1-2, giá trị tối thiểu của DSCR điều chỉnh lần lượt là 1,71 và 1,4 nhằm đảm bảo khả năng an toàn về mặt tài chính. Từ trường hợp từ 1-3 trở đi, vì DSCR điều chỉnh xuống mức 1,2 nên sẽ xảy ra vấn đề

về mặt khả năng trả nợ.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Hình 10.18 DSCR điều chỉnh trong mỗi trường hợp

10.5.6 Tổng kết các phân tích tài chính và các giải pháp giúp đảm bảo lợi nhuận kinh doanh

Trong dự án này, nếu chọn phương thức vay vốn là vay 2 bước, thì doanh nghiệp dự án một mặt sẽ được giải phóng khỏi các rủi ro tỷ giá, nhưng mặt khác rõ ràng là phải chịu áp lực kinh doanh vì dòng tiền bị suy giảm do tiền lãi phải trả từ lãi suất vượt quá 10%. Do đó, ngay từ đầu phương thức vay vốn phải là vay trực tiếp, trên cơ sở đó sau đó doanh nghiệp dự án cùng với MOF tổ chức thị trường hoán đổi ngoại hối nhằm giảm chi phí huy động vốn cho dự án như đã trình bày trong Chương 8.

Đối với việc tổ chức hoán đổi ngoại hối với MOF, chúng tôi đề xuất phương pháp tiến hành theo phương pháp luận như dưới đây.

■ Phương pháp luận trong việc Tổ chức hoán đổi ngoại hối với MOF (Dự thảo)

Đối với Việt Nam, “đầu tư” bao gồm cả vốn vay từ nước ngoài là yếu tố phát triển hoàn thiện cơ sở hạ tầng quan trọng không thể thiếu trong quá trình phát triển kinh tế xã hội, giúp ngân sách quốc gia tránh được các rủi ro kinh doanh.. (Từ quan điểm vĩ mô) Bên cạnh đó, còn có thể đảm bảo nguồn thu ngoại tệ luôn là loại đồng tiền ít bị biến động và có tính ổn định, tạo đà thúc đẩy đầu tư từ nước ngoài. (Từ quan điểm vĩ mô) Việc tư nhân hóa các dự án đầu tư công theo hình thức PPP/BOT sẽ giúp tránh gia tăng nợ công của Việt Nam. (Từ quan điểm vĩ mô)

Qua đó, việc Việt Nam tư nhân hóa dự án trọng điểm quốc gia này theo hình thức BOT, tiến hành kêu gọi đầu tư từ nước ngoài vào dự án có ý nghĩa vô cùng to lớn. Chính vì thế, trước tiên, doanh nghiệp dự án phải duy trì tình trạng tài chính ổn định (không phá sản, trả nợ cho các tổ chức tín dụng, chia cổ tức cho cổ đông) trong suốt thời gian vận hành để có thể bảo đảm tính liên tục của dự án đối với chủ dự án (chính phủ quý quốc).

Chúng tôi tin rằng với sự hỗ trợ của quý tỉnh, khi dự án được thực hiện sẽ trở thành động lực thu hút đầu tư trực tiếp từ nước ngoài trong tương lai.

Để cải thiện EqIRR và đem lại lợi nhuận tương xứng cho các nhà tài trợ, như đã đề cập ở trên, sẽ bao gồm các biện pháp như giảm tỷ suất vốn góp (tăng tỷ suất vốn vay), giảm chi phí xây dựng và chi phí dự án, đảm bảo hỗ trợ tài chính bổ sung từ Chính phủ Việt Nam, tuy nhiên, trước hết, chúng tôi muốn đề xuất việc áp dụng phương thức “PPP dựa trên cung cấp”⁵⁹ đối với các khoản cố định mỗi năm mà công ty dự án phải chịu từ Chính phủ Việt Nam hoặc Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ninh.

Nếu việc áp dụng phương thức “PPP dựa trên cung cấp” là khả thi, thì nhà tài trợ và công ty dự án có thể được giải phóng khỏi các rủi ro có thể xảy ra trong thời gian vận hành, chẳng hạn như rủi ro từ thu nhập kinh doanh, rủi ro điều chỉnh phí, v.v... đồng thời có thể bỏ bớt các phí bảo hiểm rủi ro và hạ tiêu chuẩn về EqIRR. Tuy nhiên, trong trường hợp đó, một câu hỏi được đặt ra là liệu có thể đảm bảo được thể mạnh về tài chính của chính phủ Việt Nam hoặc Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ninh hay không, do đó, chúng tôi cho rằng tổ chức tài chính thuộc chính phủ Nhật Bản phải lập ra một hàng rào bảo vệ thông qua các biện pháp thích hợp đối với các rủi ro đó (quy định rõ thẩm quyền tối cao và thẩm quyền có giới hạn).

10.5.7 Dự tính của phương pháp A/F

Như đã trình bày ở Bảng 10.25, trong tất cả các trường hợp (trường hợp của phương án 1-1~2-4) của kịch bản trong phân tích tài chính này, đều cho kết quả chỉ số EqIRR không thỏa mãn lãi suất rào cản ngưỡng (EqIRR > 15%). Để cải thiện EqIRR và đem lại lợi nhuận tương xứng cho phần góp vốn của các nhà tài trợ, như đã đề cập ở phần trước, phương thức A/F được xem là một giải pháp hữu hiệu mà theo đó doanh nghiệp dự án được nhận một khoản tiền nhất định mỗi năm từ Chính phủ Việt Nam hoặc từ Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ninh.

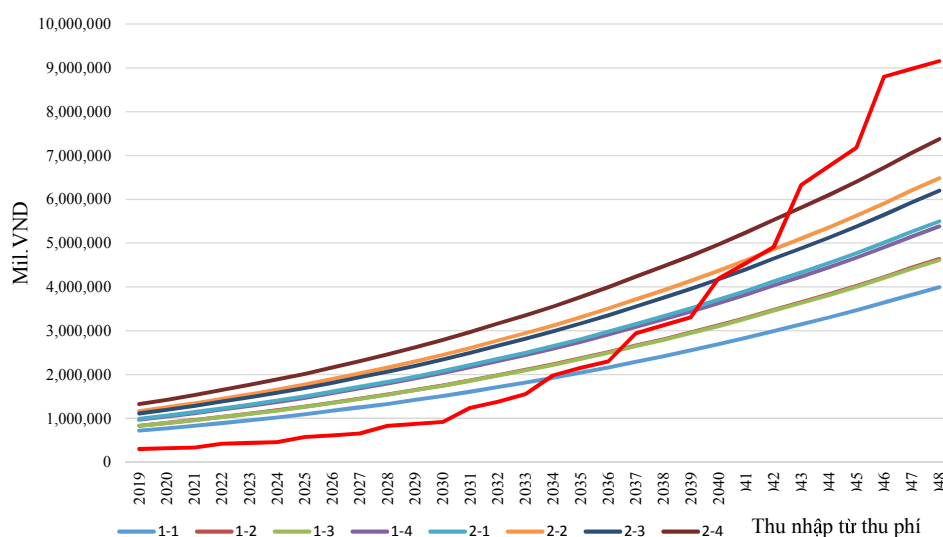
Vì vậy, để xem xét tính khả thi khi áp dụng phương thức trên, chúng tôi đã tiến hành phép tính thử nghiệm mặt bằng tiêu chuẩn của A/F. Cụ thể là bằng cách áp dụng phương pháp A/F, các nhà tài trợ và doanh nghiệp dự án sẽ được giải phóng khỏi một phần rủi ro có khả năng xảy ra trong quá trình vận

⁵⁹Thiết lập tỷ lệ lợi nhuận tối thiểu EqIRR được tính bằng cách tính ngược trở lại từ chính số liệu đó.

hành dự án như rủi ro kinh doanh, rủi ro khi điều chỉnh mức phí... vì thế có thể hạ thấp mức độ rủi ro trong đánh giá ban đầu, chúng tôi đã tính toán từng mặt bằng tiêu chuẩn A/F lấy EqIRR là từ 15% trở lên và từ 12% trở lên, xác định khoản tiền mà phía Chính phủ Việt Nam⁶⁰ phải gánh chịu bằng cách trừ thu nhập từ thu phí sử dụng đường bộ ngoài ra, chúng tôi cũng xây dựng đường cong A/F các năm theo đường cong lạm phát (Inflation curve).

(1) Tiêu chuẩn A/F để đảm bảo EqIRR>15%

Hình 10.19 biểu diễn mối quan hệ giữa A/F để kéo EqIRR của mỗi trường hợp lên trên 15% và thu nhập từ thu phí sử dụng đường bộ. Trong tất cả các trường hợp, suốt 15 năm từ sau khi bắt đầu hoạt động thì thu nhập từ thu phí sử dụng đường bộ thấp hơn mức A/F, nhưng ở trường hợp 1-1 là trường hợp cơ bản, thu nhập từ thu phí sử dụng đường bộ vượt quá A/F từ năm thứ 16, trường hợp của phương án 2-4 thì thu nhập từ thu phí sử dụng đường bộ vượt quá A/F từ năm thứ 25.

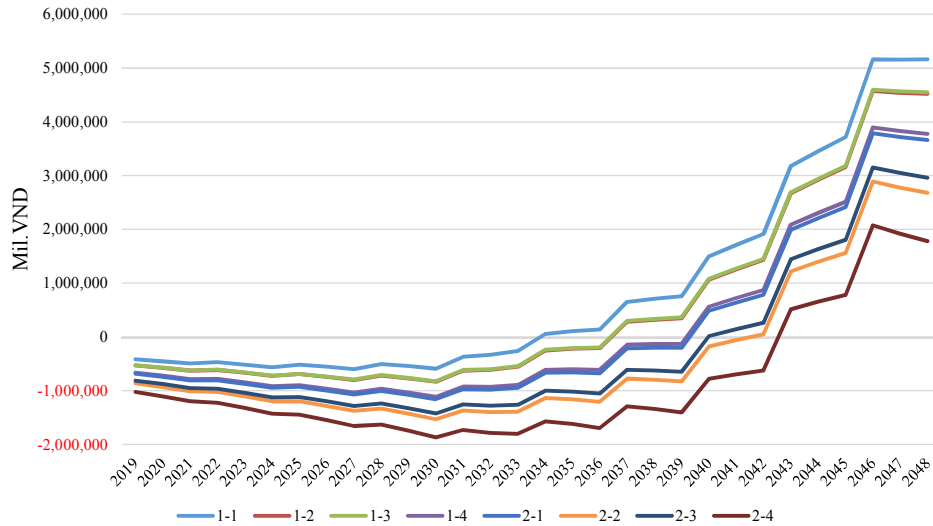


Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

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

Hình 10.20 cho biết khoản tiền mà Chính phủ Việt Nam thực chất phải gánh chịu sau khi lấy thu nhập từ thu phí sử dụng đường bộ mỗi năm trừ đi mức A/F. Khoản tiền tối đa hằng năm phía Chính phủ Việt Nam phải gánh chịu, thấp nhất trong trường hợp 1-1 (trường hợp cơ bản) ở mức 599.156 triệu VND (tính sang tiền JPY: khoảng 3 tỷ JPY) vào năm thứ 9 kể từ khi bắt đầu khai thác.

⁶⁰ Trường hợp A/F cao hơn thu nhập từ thu phí sử dụng đường bộ, thực chất là Chính phủ Việt Nam phải gánh chịu khoản chênh lệch này, ngược lại trường hợp A/F thấp hơn thì Chính phủ Việt Nam có thể thu được khoản tiền chênh lệch

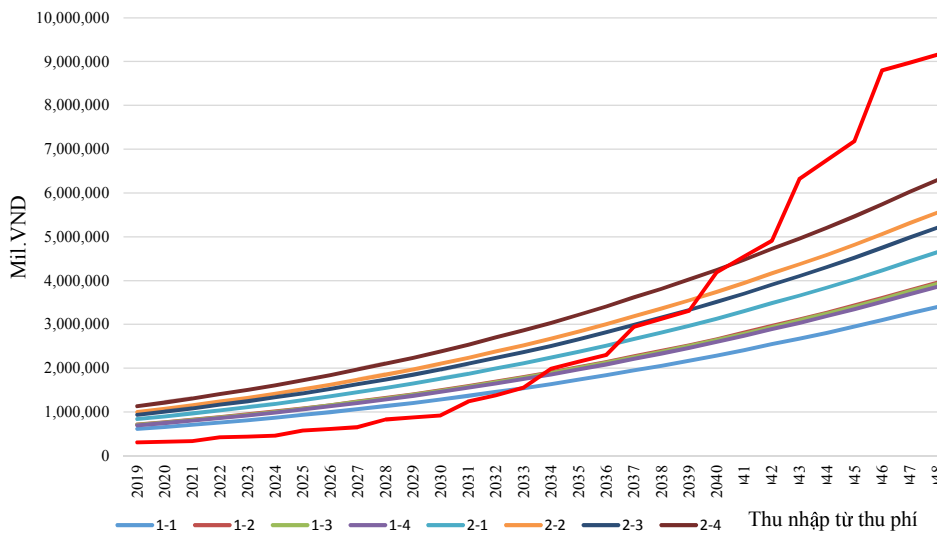


Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Hình 10.20 Khoản tiền do phía Chính phủ Việt Nam gánh chịu trong trường hợp lấy EqIRR là từ 15% trở lên

(2) Tiêu chuẩn A/F để đảm bảo EqIRR > 12%

Hình 10.21 c biểu diễn mối quan hệ giữa A/F để kéo EqIRR của mỗi trường hợp lên trên 12%. Trong tất cả các trường hợp, từ sau khi bắt đầu vận hành cho đến 14 năm thì khoản thu phí sử dụng thấp hơn mức A/F, nhưng ở trường hợp 1-1 là trường hợp cơ bản có thu nhập từ thu phí sử dụng đường bộ vượt quá A/F từ năm thứ 16, trường hợp c 2-4 thì khoản thu phí sử dụng vượt quá A/F từ năm thứ 23.

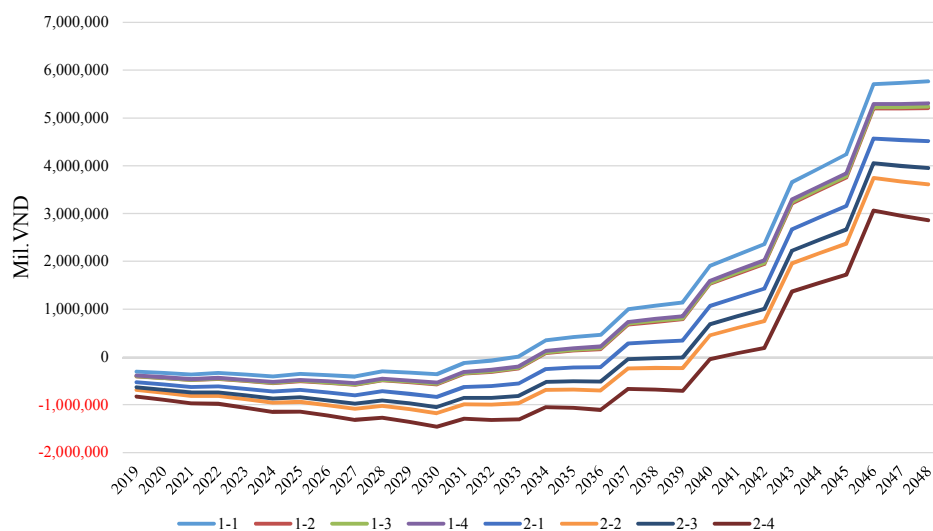


Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

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

Hình 10.22 cho biết khoản tiền mà Chính phủ Việt Nam thực chất phải gánh chịu sau khi lấy thu

nhập từ thu phí sử dụng đường bộ mỗi năm trừ đi mức A/F.. Khoản tiền tối đa hàng năm phía Chính phủ Việt Nam phải gánh chịu, thấp nhất trong trường hợp 1-1 (trường hợp cơ bản) ở mức 412.003 triệu VND (tính sang tiền JPY: khoảng 2 tỷ JPY) vào năm thứ 9 kể từ khi bắt đầu khai thác.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Hình 10.22 Khoản tiền phía Chính phủ Việt Nam phải gánh chịu trong trường hợp lấy EqIRR là từ 12% trở lên

(3) Tổng kết

Tổng kết lại thì khoản tiền phía Chính phủ Việt Nam phải gánh chịu theo phương thức A/F được trình bày ở Bảng 10.26. Trường hợp sử dụng phương thức vay vốn 2 bước (trường hợp 2-1~2-4) thì khoản tiền phía Chính phủ Việt Nam phải gánh chịu xét từ tổng kim ngạch và kim ngạch cơ bản trong một tài khóa đơn lẻ sẽ lớn hơn so với trường hợp sử dụng phương thức vay trực tiếp. Do đó, ngay cả khi áp dụng phương pháp A/F thì phương thức vay trực tiếp cũng đã được chứng minh rõ là phương thức chính yếu khi xem xét thực hiện dự án này.

Nếu chú ý đến phương thức vay trực tiếp (trường hợp 1-1~1-4), vì EqIRR làm giảm lãi suất rào cản ngưỡng từ 15% xuống 12%, nên tiền phía Chính phủ Việt Nam gánh chịu là dương (thu nhập) trong tổng kim ngạch, tiền Chính phủ Việt Nam gánh chịu trong giai đoạn đầu hoạt động tối đa là 412.003 tỷ VND ~586.073 tỷ VND (tương đương 2.060 triệu JPY~2.930 triệu JPY), trong tương lai thông qua đàm phán, cần thảo luận xem đây có là mức tiêu chuẩn mà phía Chính phủ Việt Nam có thể chấp nhận hay không

Bảng 10.26 Tổng số tiền Chính phủ Việt Nam phải gánh chịu và phần gánh chịu tối đa mỗi năm

	Tổng số tiền phía Chính phủ Việt Nam gánh chịu				Tiền gánh chịu tối đa hằng năm phía Chính phủ Việt Nam			
	EqIRR=12%		EqIRR=15%		EqIRR=12%		EqIRR=15%	
	Triệu VND	Triệu JPY	Triệu VND	Triệu JPY	Triệu VND	Triệu JPY	Triệu VND	Triệu JPY
1-1	35.377.097	176.885	26.188.012	130.940	-412.003	-2.060	-599.156	-2.996
1-2	26.830.369	134.152	16.315.999	81.580	-586.073	-2.930	-833.804	-4.169
1-3	27.303.684	136.518	16.721.698	83.608	-576.433	-2.882	-823.823	-4.119
1-4	28.334.836	141.674	4.888.806	24.444	-555.432	-2.777	-1.114.937	-5.575
2-1	16.214.574	81.073	3.063.160	15.316	-836.300	-4.181	-1.159.852	-5.799
2-2	2.285.570	11.428	-12.015.325	-60.077	-1.178.982	-5.895	-1.530.814	-7.654
2-3	7.525.851	37.629	-7.637.155	-38.186	-1.050.060	-5.250	-1.423.102	-7.116
2-4	-9.209.239	-46.046	-25.792.192	-128.961	-1.461.779	-7.309	-1.869.754	-9.349

*Trong bảng trên, số dương có nghĩa là thu nhập cho phía Chính phủ Việt Nam, số âm là khoản phải chi đối với phía Chính phủ Việt Nam.

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

10.5.8 Giải pháp cần thiết về Saudjra trên kết quả phân tích tài chính.

Dựa trên kết quả phân tích tài chính, những giải pháp cần thiết về sau để có thể hiện thực hóa dự án này theo hình thức BOT được liệt kê như sau.

- Cơ chế hoán đổi ngoại tệ với MOF
- Xem xét phương thức A/F và tiến hành thỏa thuận về khoản tiền mà phía Chính phủ Việt Nam phải gánh vác trong trường hợp áp dụng phương pháp A/F cũng như các phương pháp tương tự.