CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG

NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
KHẢO SÁT CHUẨN BỊ
DỰ ÁN XÂY DỰNG ĐƯỜNG TRỤC CHÍNH ĐÔ THỊ THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG

BÁO CÁO CUỐI KỲ

Tháng 12, 2016

CƠ QUAN HỢP TÁC QUỐC TẾ NHẬT BẢN (JICA)

CÔNG TY CHODAI CO., LTD.
CÔNG TY ORIENTAL CONSULTANTS GLOBAL CO., LTD.
CÔNG TY ALMEC VPI CO., LTD.

1R
CR(5)
16-006

BẢN ĐỒ VỊ TRÍ DỰ ÁN

Số liệu cơ bản

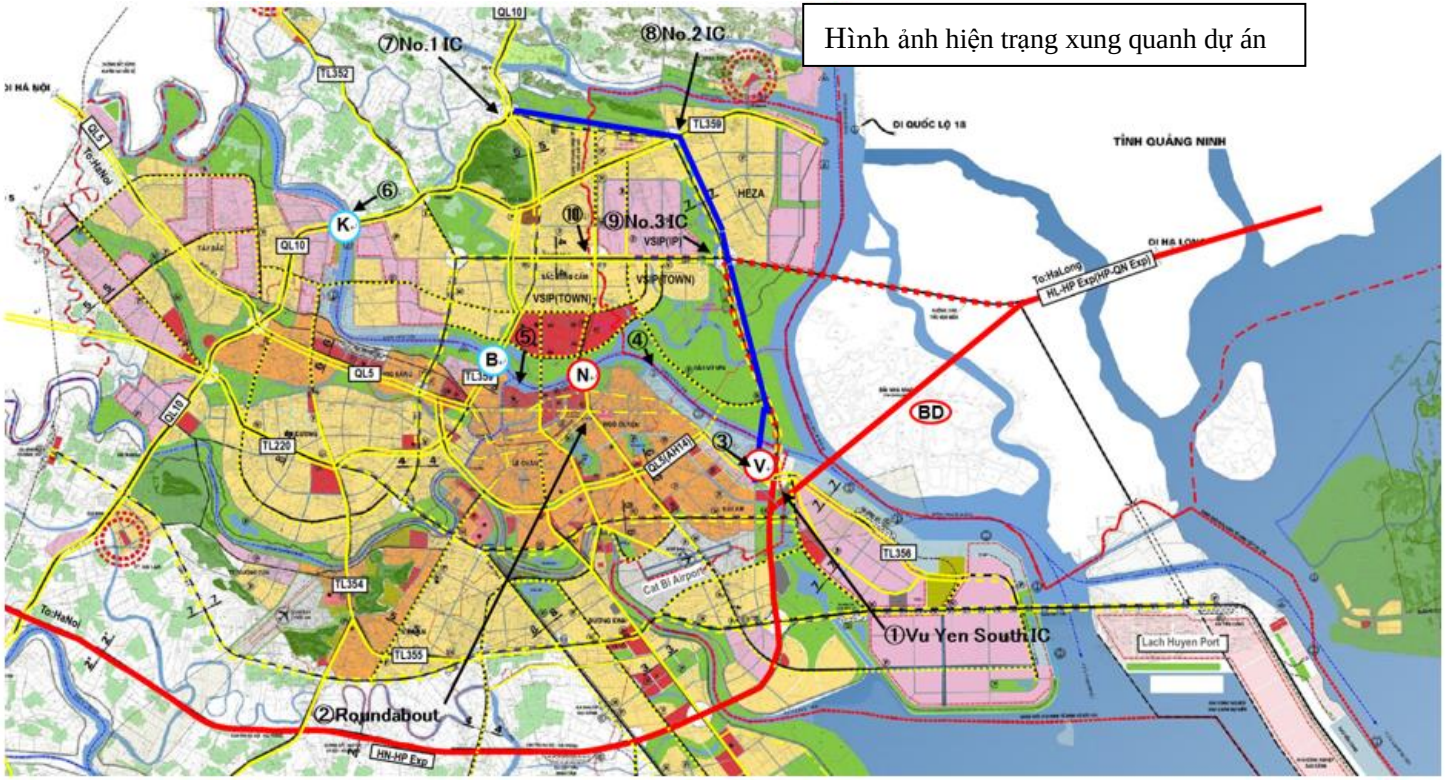
(Tháng11, 2015 Nguồn; trang web Bộ Ngoại giao)

■Diện tích	329,241km²
■Dân số	92.5 triệu dân (Theo ước tính trên toàn quốc năm 2013)
■Thủ đô	Hà Nội
■Dân tộc	Người Kinh (Người Việt) chiếm 86% và 53 nhóm dân tộc thiểu số
■Ngôn ngữ	Tiếng Việt
■Tôn giáo	Đạo Phật, Đạo Thiên chúa, Đạo Cao Đài, tôn giáo khác
■Ngành sản xuất chính:	Nông, Lâm, ngư nghiệp, khai khoáng và công nghiệp nhẹ
■GDP	188 tỷ Đô la Mỹ (số liệu 2014, quỹ tiền tệ thế giới)
■Tăng trưởng kinh tế	6.0%(2014)
■Tỷ lệ lạm phát	4.0% (2014, trung bình năm)
■Tiền tệ	1VND=0.0055 Yên (tháng 11.2015)

■Chương trình vốn vay từ chính phủ Nhật Bản (vốn vay ODA năm 2013)

(1) Hợp tác vay vốn	201.985	Tỷ Yên
(2) Viện trợ có hoàn lại	0.824	Tỷ Yên
(3) Hợp tác kỹ thuật	8.271	Tỷ Yên

Hình ảnh hiện trạng xung quanh dự án



Đường quốc lộ (đang khai thác)
Đường chính (đang khai thác)
Đường đô thị
Đường cao tốc
Đường vành đai 2
Đường vành đai 3
※ Đường đứt đoạn-chưa khai thác
K Cầu Kiền (hiện hữu)
B Cầu Bính (hiện hữu)
N Cầu Nguyễn Trãi (quy hoạch)
V Cầu Vũ Yên (quy hoạch)
BD Cầu Bạch Đằng (quy hoạch)

⑦ Nút giao 1

⑧ Nút giao 2

Alignment pass though residential area.

⑨ Nút giao 3

No.3IC is connected No.1& No.2IC and will stretch from VSIP side.

⑩ KCN VSIP

11 Japanese companies dwell in VSIP Park. (as of Oct,2014)

① Nút giao phía Nam cầu Vũ Yên

Road to Lach Huyen is crowded by large trucks

③ Cơ sở xăng dầu

Road alignment have to keep safe distance300m from oil facilities .

⑤ Nhà máy đóng tàu Bạch Đằng và Cảng HP

Bach Dang Shipyard & Hai Phong Port will be relocate by 2021.

② Cầu Nguyễn Trãi và nút giao ngã 5

④ Chế độ dòng chảy Sông Cấm

Left bank: remaining nature like mangrove
Right bank: port facilities are lined
· All size vessels is crossing
· High-voltage line is lined up NS direction near by Vu Yen Br.

⑥ Điều kiện mặt đường cầu Kiền

Pavement was damaged

Cầu Nguyễn Trãi nhìn từ nút giao phía Nam,

Cầu Vũ Yên nhìn từ nút giao phía Nam

MỤC LỤC

Tóm tắt
Sơ đồ vị trí dự án
Ảnh hiện trạng
Ảnh phối cảnh
Mục lục
Các từ ngữ viết tắt

Trang

Chương 1 GIỚI THIỆU
1.1 Bối cảnh khảo sát 1-1
1.2 Phạm vi dự án 1-1
1.2.1 Cầu Nguyễn Trãi 1-1
1.2.2 Cầu Vũ Yên 1-2
1.2.3 Đường Vành đai 3 Hải Phòng 1-2
1.3 Vấn đề kỹ thuật của dự án 1-2
1.4 Vị trí dự án 1-3

Chương 2 BỐI CẢNH DỰ ÁN
2.1 Bối cảnh về nền kinh tế xã hội của Việt Nam 2-1
2.1.1 Bối cảnh nền kinh tế 2-1
2.1.2 Sơ lược về ngành 2-3
2.1.3 Dân số Việt Nam 2-5
2.1.4 Đầu tư trực tiếp nước ngoài 2-6
2.2 Bối cảnh về nền kinh tế xã hội của Hải Phòng 2-8
2.2.1 Sơ lược về thành phố Hải Phòng 2-8
2.2.2 Dân số Hải Phòng 2-8
2.3 Hạ tầng giao thông 2-11
2.3.1 Quy hoạch đường và các dự án trong vùng 2-11
2.3.2 Quy hoạch đường Hải Phòng và các dự án Hải Phòng 2-17
2.3.3 Quy hoạch giao thông công cộng 2-24
2.3.4 Các dự án sân bay và cảng biển 2-26
2.4 Quy mô và kết quả của viện trợ ODA Nhật Bản 2-31

Chương 3 ĐIỀU KIỆN TỰ NHIÊN
3.1 Khảo sát địa hình 3-1

3.2 Khảo sát địa chất 3-2
3.2.1 Nội dung và kết quả khảo sát địa chất 3-3
3.2.2 Đánh giá điều kiện địa chất 3-8
3.3 Điều kiện khí tượng xung quanh vị trí dự án 3-14
3.3.1 Vị trí trạm quan sát 3-14
3.3.2 Nhiệt độ 3-14
3.3.3 Lượng mưa 3-15
3.3.4 Đặc tính dòng chảy 3-17
3.3.5 Gió 3-29

Chương 4 ĐIỀU TRA GIAO THÔNG VÀ DỰ BÁO NHU CẦU GIAO THÔNG
4.1 Điều tra giao thông phục vụ đánh giá nhu cầu giao thông 4-1
4.1.1 Kế hoạch đếm xe và điều tra xe sự chiếm dụng của phương tiện 4-1
4.1.2 Kết quả từ việc đếm xe 4-3
4.1.3 Kết quả điều tra sự chiếm dụng của phương tiện 4-26
4.1.4 Kết quả khảo sát từ điểm đi – điểm đến trên đường 4-26
4.2 Khảo sát tốc độ lưu thông trên cầu Kiền 4-27
4.2.1 Bối cảnh 4-27
4.2.2 Kết quả 4-28
4.3 Điều tra tải trọng trục cho công tác thiết kế công trình 4-30
4.3.1 Kết quả điều tra tải trọng trục 4-30
4.4 Dự báo nhu cầu giao thông 4-40
4.4.1 Phương pháp luận dự báo 4-40
4.4.2 Xác nhận khung kinh tế xã hội 4-41
4.4.3 Xác nhận các tuyến đường và quy hoạch phát triển đô thị 4-44
4.4.4 Tính toán vận hành các chuyến đi 4-48
4.4.5 Tính toán phân phối số liệu chuyến đi 4-49
4.4.6 Hình thức tham gia 4-49
4.4.7 Tiến hành bố trí giao thông 4-50

Chương 5 NGHIÊN CỨU PHƯƠNG ÁN VƯỢT SÔNG CẤM
5.1 Nghiên cứu hướng tuyến 5-1
5.1.1 Phương án vượt sông phù hợp của cầu Nguyễn Trãi 5-1
5.1.2 Vị trí của cầu Nguyễn Trãi 5-7
5.1.3 Phương án vượt sông phù hợp của cầu Vũ Yên 5-9

5.1.4 Vị trí của cầu Vũ Yên 5-15
5.1.5 Đường vành đai 3 5-17
5.2 Thiết kế sơ bộ cầu vượt sông 5-22
5.2.1 Nghiên cứu chiều dài nhịp chính 5-22
5.3 Nguyên tắc thiết kế cơ sở 5-28
5.3.1 Phạm vi của dự án 5-28
5.3.2 Tiêu chuẩn xây dựng 5-29
5.3.3 Thiết kế cơ sở phân loại đường 5-31
5.3.4 Nguyên tắc thiết kế đường 5-37
5.4 Đánh giá kết cấu chính cầu Bính 5-44
5.4.1 Phương án kiến trúc cho cầu Nguyễn Trãi 5-44
5.4.2 Phương án kiến trúc cho cầu Vũ Yên 5-50
5.5 So sánh phương án kiến trúc cầu dẫn 5-55
5.5.1 Lựa chọn loại kết cấu phần trên 5-55
5.6 Lựa chọn kết cấu phần dưới và loại móng 5-57
5.6.1 Lớp chịu lực cho móng sâu 5-57
5.6.2 Tiêu chuẩn thiết kế sơ bộ quy hoạch hầm 5-65
5.6.3 Lựa chọn loại hầm để vượt sông cấm 5-66
5.6.4 Thiết kế sơ bộ cho Hầm dìm 5-66
5.6.5 Chi phí xây dựng 5-68

Chương 6 THIẾT KẾ
6.1 Thiết kế Đường 6-1
6.1.1 Tóm tắt thiết kế 6-1
6.1.2 Thiết kế đường vành đai 3 6-5
6.1.3 Thiết kế Đường Nguyễn Trãi 6-10
6.1.4 Thiết kế áo đường 6-14
6.1.5 Thiết kế kết cấu 6-16
6.1.6 Xử lý đất yếu 6-18
6.2 Thiết kế Cầu 6-20
6.2.1 Giới thiệu mặt cắt Cầu 6-20
6.2.2 Điều kiện thiết kế 6-21
6.2.3 Vật liệu 6-34

6.2.4 Phương pháp thiết kế 6-36
6.2.5 Thiết kế cầu Nguyễn Trãi 6-39
6.2.6 Thiết kế cầu Vũ Yên 6-40
6.3 Nghiên cứu phương tiện quá tải 6-43
6.3.1 Nghiên cứu điều kiện hiện nay các cầu 6-43
6.3.2 Phương án ứng phó khả thi 6-46

Chương 7 ĐÁNH GIÁ VỀ MÔI TRƯỜNG XÃ HỘI
(Được báo cáo riêng)
7.1 Chính sách cơ bản trong việc xem xét môi tường xã hội 7-1
7.2 Xem xét môi tường xã hội trong thủ tục chuẩn bị dự án 7-1
7.3 Xác nhận Luật, quy định, thể chế Việt Nam liên quan đến ĐTM 7-3
7.3.1 Luật và quy định chính trong việc bảo vệ môi trường 7-3
7.3.2 Luật bảo vệ Môi trường 7-8
7.3.3 Lỗ hổng chính sách 7-10
7.4 Điều kiện môi trường hiện tại trong phạm vi nghiên cứu 7-18
7.4.1 Thu thập và rà soát báo cáo hiện có 7-18
7.4.2 Môi trường tự nhiên hiện nay 7-19
7.4.3 Nguồn sinh thái 7-30
7.4.4 Điều kiện kinh tế- xã hội 7-35
7.4.5 Người nhận nhạy cảm dọc theo khu vực Dự án 7-38
7.5 Các tác động môi trường dự đoán 7-41
7.5.1 Các tác động môi trường cụ thể tại hiện trường 7-41
7.5.2 Phạm vi môi trường 7-53
7.5.4 Điều khoản tham chiếu (TOR) của công tác khảo sát đánh giá môi trường và xã hội..... 7-80
7.5.4 Đánh giá tác động của 3 hợp phần chính của dự án 7-84
7.5.5 Các tác động kép gây ra bởi 3 hợp phần của dự án 7-139
7.5.6 Những tác động tích lũy từ việc phát triển dự án trên quy mô lớn tại Thành phố Hải Phòng 7-146
7.5.7 Tổ chức các kỳ họp tham vấn cộng đồng địa phương 7-149
7.6 Các biện pháp giảm thiểu tác động 7-149
7.6.1 Các biện pháp giảm thiểu tác động từ giai đoạn thiết kế 7-149
7.6.2 Các biện pháp giảm thiểu tác động từ các giai đoạn xây dựng và hoạt động 7-150
7.7 Kế hoạch Quản lý môi trường (EMP) 7-167

7.7.1 Mục tiêu của việc Quản lý môi trường 7-167
7.7.2 Tóm tắt kế hoạch Quản lý môi trường 7-167
7.7.3 Việc thực hiện kế hoạch quản lý môi trường 7-192
7.7.4 Kế hoạch giám sát các yếu tố môi trường 7-198
7.7.5 Chương trình đào tạo và nâng cao năng lực liên quan đến các vấn đề về môi trường……..……..7-210
7.7.6 Dự toán kinh phí giám sát 7-212
7.7.7 Khuyến cáo 7-217

Chương 8 KẾ HOẠCH HÀNH ĐỘNG TÁI ĐỊNH CƯ (RAP)
(Được báo cáo riêng)
8.1 Phạm vi thu hồi đất và tái định cư 8-1
8.1.1 Cầu Nguyễn Trãi 8-1
8.1.2 Cầu Vũ Yên 8-4
8.1.3 Đường vành đai 3 (RR3) 8-6
8.2 Các tác động dự kiến 8-7
8.2.1 Các tác động tích cực 8-7
8.2.2 Các tác động tiêu cực 8-7
8.2.3 Ảnh hưởng tới các hộ dân 8-9
8.3 Khảo sát về Kinh tế - Xã hội 8-15
8.3.1 Điều tra dân số 8-15
8.3.2 Nguồn thu nhập 8-16
8.3.3 Tài sản các hộ dân 8-18
8.3.4 Cơ sở hạ tầng 8-21
8.4 Kỳ họp các bên liên quan và công bố với cộng đồng 8-24
8.4.1 Kỳ họp đầu tiên của các bên liên quan 8-25
8.4.2 Kỳ họp thứ 2 của các bên liên quan 8-31
8.4.3 Kỳ họp nhóm tập trung (FGM) 8-35
8.4.4 Thông tin công bố và thông tin cộng đồng 8-38
8.5 Khung pháp lý 8-39
8.5.1 Luật Đất đai (2013) 8-43
8.5.2 Nghị định số 43/2014/ND-CP: Quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đất đai ……8-44
8.5.3 Nghị định số 44/2014/ND-CP: Quy định về giá đất 8-44
8.5.4 Chính sách của JICA về việc tái định cư không tự nguyện 8-45
8.6 Phân tích các lỗ hổng chính sách 8-50

8.7 Chính sách bồi thường, Điều kiện và Quyền lợi 8-63
8.7.1 Chính sách bồi thường 8-63
8.7.2 Các tiêu chuẩn Điều kiện and Quyền lợi 8-64
8.7.3 Quyền lợi 8-66
8.8 Bố trí thực hiện 8-80
8.8.1 Các thủ tục bồi thường, hỗ trợ tái định cư 8-80
8.9 Cơ cấu tổ chức 8-89
8.9.1 Ủy ban Nhân dân Thành phố Hải Phòng (UBNDHP) 8-89
8.9.2 Ban Quản lý dự án xây dựng và phát triển đô thị Thành phố Hải Phòng (PMU-HPUDC) 8-90
8.9.3 Ủy ban Nhân dân Quận (DPC) 8-92
8.9.4 Ủy ban Tái định cư cấp Quận (DRCs) 8-92
8.9.5 Các tổ chức đoàn thể liên quan 8-93
8.9.6 Ủy ban Nhân dân Xã, Phường 8-94
8.9.7 Trung tâm Phát triển quỹ đất (LFDC) 8-95
8.10 Khu vực di dời 8-96
8.10.1 Quyền lợi và chiến lược tái định cư 8-96
8.10.2 Quá trình đền bù và di dời 8-98
8.10.3 Lựa chọn khu vực di dời 8-98
8.10.4 Dự toán cho khu vực di dời 8-102
8.11 Cơ chế giải quyết khiếu nại (GRM) 8-102
8.11.1 Cơ chế chung 8-102
8.11.2 Thủ tục giải quyết khuyến nại 8-103
8.12 Kế hoạch Phục hồi thu nhập (PHTN) 8-104
8.12.1 Mục tiêu của việc Phục hồi thu nhập và chính sách hỗ trợ 8-105
8.12.2 Phân tích nhu cầu và các sự lựa chọn 8-106
8.12.3 Cơ cấu tổ chức 8-107
8.12.4 Chi phí và Ngân sách 8-107
8.13 Giám sát và đánh giá 8-107
8.13.1 Giám sát nội bộ (IM) 8-107
8.13.2 Giám sát bên ngoài (EM) 8-108
8.13.3 Khảo sát Kinh tế - Xã hội và Khảo sát đo đạc chi tiết 8-109
8.13.4 Báo cáo 8-109
8.13.5 Đánh giá 8-110
8.14 Chi phí và Ngân sách 8-110
8.14.1 Ngân sách 8-110

8.14.2 Khảo sát chi phí thay thế (RCS) 8-110
8.14.3 Chi phí cho việc thu hồi đất và tái định cư 8-119
8.15 Lịch trình 8-122
8.15.1 Các hoạt động thực hiện 8-122
8.15.2 Lịch trình thực hiện 8-128
8.16 Các vấn đề cần được theo dõi 8-128
8.16.1 Thủ tục được chấp thuận về kế hoạch thực hiện tái định cư 8-128
8.16.2 Việc thu hồi đất của các dự án khác 8-128
8.16.3 Hướng tuyến giữa 2 làng tại xã Ngũ Lão và huyện Thủy Nguyên…….8-130

Chương 9 PHƯƠNG PHÁP MUA BÁN VÀ THI CÔNG
9.1 Các khái niệm kế hoạch xây dựng 9-1
9.2 Cầu Nguyễn Trãi 9-2
9.2.1 Biện pháp thi công cho kết cấu phần trên của cầu chính 9-2
9.2.2 Biện pháp thi công của kết cấu phần trên của cầu chính 9-5
9.2.3 Công trường thi công của Cầu Nguyễn Trãi 9-8
9.3 Biện pháp thi công cho Cầu Vũ Yên 9-9
9.3.1 Mặt bằng thi công Cầu dây văng 9-9
9.3.2 Công trường thi công cho Cầu Vũ Yên 9-9
9.4 Biện pháp thi công cho Cầu Ruot Lon (Dầm hộp bê tông cốt thép dự ứng lực) 9-10
9.4.1 Biện pháp thi công cho dầm hộp bê tông cốt thép dự ứng lực 9-10
9.4.2 Các điểm cần xem xét trong xây dựng dầm hộp bê tông cốt thép dự ứng lực 9-11
9.5 Tiến độ xây dựng Cầu Nguyễn Trãi và cổng di dời 9-12

Chương 10 DỰ TOÁN
10.1 Ghi chú chung 10-1
10.1.1 Kế hoạch nguồn vốn 10-1
10.1.2 Hướng dẫn phù hợp cho Dự án 10-1
10.1.3 Phương pháp dự toán 10-1
10.1.4 Cơ cấu chi phí xây dựng 10-1
10.1.5 Sơ lược về công tác thi công 10-3
10.2 Phương án mua bán 10-3
10.2.1 Nhân công 10-3
10.2.2 Nguyên vật liệu 10-4

10.2.3 Thiết bị thi công 10-4
10.2.4 Gói thầu xây dựng 10-5
10.3 Tiến độ thực hiện dự án 10-8
10.3.1 Tiến độ thi công 10-8
10.3.2 Tiến độ thực hiện dự án 10-9
10.4 Điều kiện lập dự toán 10-10
10.4.1 Thời điểm lập dự toán 10-10
10.4.2 Tỷ giá ngoại tệ 10-10
10.4.3 Chi phí quản lý dự án 10-10
10.4.4 Tỷ lệ dự phòng giá 10-10
10.4.5 Tỷ lệ dự phòng khối lượng 10-10
10.4.6 Quản lý môi trường và chi phí giám sát. 10-10
10.4.7 Thuế giá trị gia tăng 10-11
10.4.8 Thuế nhập khẩu 10-11
10.4.9 Lãi suất trong thi công 10-11
10.4.10 Chi phí trả trước 10-11
10.5 Dự toán sơ bộ 10-12
10.6 Điều kiện vay vốn STEP 10-13
10.6.1 Nguồn gốc 10-13
10.6.2 Nhà thầu 10-13
10.6.3 Nguyên vật liệu và trang thiết bị thi công 10-14
10.6.4 Dịch vụ 10-15
10.6.5 Tỷ lệ mua sắm từ Nhật Bản 10-16
10.7 Lợi thế của vốn vay STEP 10-17
10.7.1 Các vấn đề và giải pháp kỹ thuật thi công cầu 10-17
10.7.2 Ưu điểm của các điều khoản vay STEP 10-24
10.8 Thông tin liên quan 10-24
10.8.1 Tiêu chuẩn 10-24
10.8.2 Luật lao động 10-25

Chương 11 HỆ THỐNG QUẢN LÝ BẢO TRÌ VÀ HỆ THỐNG QUẢN LÝ THI CÔNG
11.1 Nghiên cứu hệ thống quản lý duy tu bảo dưỡng ở Hải Phòng 11-1
11.2 Ủy ban Nhân dân Thành phố Hải Phòng 11-1
11.2.1 Các đơn bị quản lý dự án (PMU và PMD) 11-2
11.2.2 Các phòng ban của Ủy ban Nhân dân Hải Phòng 11-6
11.3 Hế thống duy tu bảo dưỡng Cầu Bính 11-7

11.4 Hệ thống duy tu bảo dưỡng Cầu Kiền 11-8
11.5 Ý kiến về hệ thống duy tu bảo dưỡng..... 11-9
11.6 Ý kiến về hệ thống quản lý thi công dự án 11-9

Chương 12 ĐÁNH GIÁ KINH TẾ CỦA DỰ ÁN
12.1 Phương pháp luận và giả định 12-1
12.2 Chi phí vận hành hành xe và chi phí thời gian di chuyển..... 12-2
12.2.1 Chi phí vận hành xe 12-2
12.2.2 Chi phí thời gian đi lại 12-4
12.3 Kết quả đánh giá 12-5
12.3.1 Đánh giá tính kinh tế 12-5
12.3.2 Kiểm tra độ nhạy cảm..... 12-7

Chương 13 KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ
13.1 Kết luận 13-1
13.2 Kiến nghị 13-1

- Danh mục viết tắt -

Từ viết tắt	Tên gốc	Tiếng Nhật
AADT	Lượng xe ngày đêm trung bình trong năm	年平均日交通量
AASHTO	Hiệp hội Giao thông và Đường bộ Mỹ	米国全州道路交通運輸行政官協会
ADB	Ngân hàng Phát triển châu Á	アジア開発銀行
APs	Những người bị ảnh hưởng	影響される人
AHP	Phương pháp phân tích thứ bậc	階層分析法
ASTM	Hiệp hội vật liệu và thử nghiệm Hoa Kỳ	米国試験材料協会
B/C	Tỷ suất lợi ích trên chi phí	費用便益比
BOD	Nhu cầu oxy sinh hóa	生物化学的酸素要求量
BOT	Xây dựng – Vận hành – Chuyển giao	BOT 方式（PFI の事業方式の一つ）
BQ	Bảng dự toán khối lượng	数量計算書
BRT	Buýt nhanh	バス高速輸送システム
BT	Xây dựng – Chuyển giao	BT 方式(建設-移転)
CBA	Phân tích chi phí, lợi ích	費用便益分析
CBR	Hệ số kháng California	シービーアール試験
CCTV	Mạch truyền hình khép kín	閉鎖回路テレビシステム
CIF, C.I.F	Chi phí, bảo hiểm, cước	運賃保険料込み条件
CIP	Đúc bê tông tại chỗ	現場打ち
COD	Nhu cầu oxy hóa học	化学的酸素要求量
CPC	UBND xã/ phường	最小行政区の人民委員会
CPI	Chỉ số giá tiêu dùng	消費者物価指数
DAC	Ủy ban hỗ trợ phát triển	開発援助委員会
DARD	Sở NN&PTNT	農業・農村開発部
DCP	Thí nghiệm xuyên côn tĩnh	動的コーン貫入試験
DD, D/D	Thiết kế chi tiết	詳細設計
DMS	Khảo sát đo đạc chi tiết	細資産調査
DOC	Sở Xây dựng	建設省
DOF	Sở Tài chính	財務部
DONRE	Sở Tài nguyên và Môi trường	然資源環境部
DOT	Sở Giao thông vận tải	運輸省
DWT	Trọng tải chuyên trở bằng tấn	載貨重量トン
EIA	Đánh giá tác động môi trường	環境影響評価
EIRR	Tỷ suất hoàn vốn kinh tế	経済的内部収益率
EL	Mức độ cao	標高

EMP	Kế hoạch quản lý môi trường	環境管理計画
FIRR	Tỷ suất hoàn vốn tài chính	財務的内部収益率
FOB, F.O.B	Giao trên tàu	本船甲板渡し条件
FS, F/S	Nghiên cứu khả thi	実施可能性調査
FY	Năm tài chính	会計年度
GDP	Tổng sản phẩm quốc nội	国内総生産
GHG	Khí gây hiệu ứng nhà kính	温室効果ガス
GNI	Tổng thu nhập quốc dân	国民総所得
GNP	Tổng sản phẩm quốc dân	国民総生産
GRDP	Tổng sản phẩm khu vực trong nước	地域内総生産
GSO	Tổng cục Thống kê	統計局
HPPC	Ủy ban Nhân dân Hải Phòng	ハイフォン市人民委員会
HWL	Cao chừng mực nước	朔望平均満潮面
IMF	Quỹ tiền tệ quốc tế	国際通貨基金
IT/R	Báo cáo tạm thời	中間報告書
JBIC	Ngân hàng Hợp tác quốc tế Nhật Bản	国際協力銀行
JETRO	Tổ chức Ngoại thương Nhật Bản	独立行政法人日本貿易振興機構
JICA	Văn phòng Hợp tác quốc tế Nhật Bản	独立行政法人国際協力機構
JPY	Đồng Yên	日本円
LEP	Luật Bảo vệ môi trường	環境保護法
LWL	Sâu chừng mực nước	朔望平均干潮面
LUR	Quyền sử dụng đất	土地使用権
MAC	Nồng độ cho phép cực đại	最大許容濃度
MARD	Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn	農業・農村開発省
MOC	Bộ Xây dựng	建設省
MOF	Bộ Tài chính	財務省
MONRE	Bộ Tài nguyên và Môi trường	ベトナム天然資源環境省
MPI	Bộ Kế hoạch và Đầu tư	計画・投資省
MSL	Mực nước biển trưng bình	平均海面
NPV	Giá trị ròng hiện tại	正味現在価値
NH	Đường quốc lộ	国道
O&M	Vận hành và Bảo trì	運営維持管理
OD	Nguồn gốc – Điểm đến	起終点
ODA	Hỗ trợ phát triển chính thức	政府開発援助
OECD	Tổ chức Hợp tác và Phát triển Kinh tế	経済協力開発機構

PAP	Dự án ảnh hưởng tới người dân	プロジェクトの影響を受ける住民
PC	Bê tông ứng suất trước căng trước	プレストレストコンクリート
PCU	Đơn vị xe con trung bình	乗用車換算台数
PFI	Tư nhân – Tài chính – Sáng kiến	PFI
PMU	Ban Quản lý dự án	事業実施組織
PPP	Hợp tác công tư	PPP
PR	Đường tỉnh	県道
RAP	Kế hoạch hành động tái định cư	住民移転計画
RC	Bê tông cốt thép	鉄筋コンクリート
RCS	Nghiên cứu giá thay thế	住民移転費用の調査
ROW	Quyền ưu tiên qua đường	道路用地
SCF	Hệ số chuyển đổi tiêu chuẩn	標準変換係数
SEDP	Kế hoạch Phát triển Kinh tế - Xã hội	社会経済開発計画
SEDS	Chiến lượt Phát triển Kinh tế - Xã hội	社会経済開発戦略
SHMs	Ky họp thâm vấn cộng đồng	-
SLSC	Ước lượng bình phương chuẩn	水文確率分析における分布形の適合度を表す評価指標
SPC	Công ty mục đích đặc biệt	特定目的会社
SPSP	Vòng vây cọc ống thép dạng giếng	鋼管矢板
SPT	Thí nghiệm xuyên tiêu chuẩn	標準貫入試験
TA	Hỗ trợ kỹ thuật	技術支援
TDSI	Viện chiến lược và phát triển giao thông vận tải	ベトナム交通開発戦略研究所
TEDI	Tổng Công ty Tư vấn thiết kế GTVT	交通コンサルタント会社
TTC	Chi phí thời gian lưu thông	旅行時間費用
UD	Đất nguyên dạng	原状土
UN	Liên Hiệp Quốc	国際連合
UNEP	Chương trình Môi trường Liên Hiệp Quốc	国際連合環境計画
UNESCO	Tổ chức Giáo dục, Khoa học và Văn hóa của Liên Hiệp Quốc	国際連合教育科学文化機関
USD, US$	Đồng Đô la Mỹ	アメリカドル
VAT	Thuế giá trị gia tăng	付加価値税
VND	Đồng Việt Nam	ベトナムドン
VOC	Chi phí vận hành phương tiện	走行費用
VSIP	Khu công nghiệp Việt Nam - Singapore	ベトナム・シンガポール工業団地
WB	Ngân hàng Thế giới	世界銀行
WTO	Tổ chức thương mại thế giới	世界貿易機関

Chương 1 Điều kiện tự nhiên

1.1 Bối cảnh khảo sát

Chính phủ Việt Nam đã phê duyệt Kế hoạch Phát triển Kinh tế - Xã hội 5 năm 2011-2015 (SEDP2011-2015) nhằm phát triển đất nước nhanh chóng và bền vững. Theo Kế hoạch này, Chính phủ ưu tiên cao việc phát triển thành phố Hải Phòng. Thành phố Hải Phòng có kế hoạch xây dựng cảng Lạch Huyện, một cảng quốc tế thuộc trục phát triển phía bắc Việt Nam. Cảng dự kiến được mở vào năm 2017.

Theo "Điều chỉnh Quy hoạch Tổng thể Xây dựng thành phố Hải Phòng đến năm 2025 và Tầm nhìn đến năm 2050, tháng 9 năm 2009", thành phố Hải Phòng dự kiến quy hoạch lại khu vực đô thị hiện tại và xây dựngmới các khu dân sinh và khu công nghiệp trên bờ phía bắc sông Cấm. Do quy mô lớn của đề án, tình trạng tắc nghẽn giao thông trong thành phố dự kiến sẽ tăng mạnh trong tương lai gần. Hiện có hai cây cầu bắc qua sông Cấm, tuy nhiên những cây cầu này được dự báo sẽ không đáp ứng đủ nhu cầu về lưu lượng giao thông ngày càng tăng. Việc nâng cấp đường vành đai và xây dựng các công trình mới bắc qua sông Cấm được trông đợi sẽ giải quyết vấn đề này.

Bộ Kinh tế, Thương mại và Công nghiệp Nhật Bảnđã thực hiện Nghiên cứu tiền khả thi cho Dự án Xây dựng đường trục chính Hải Phòng tại Hải Phòng, Việt Nam (sau đây gọi tắt là Dự án), và trình nộp báo cáo lên Ủy ban Nhân dân thành phố Hải Phòng (sau đây gọi tắt là UBND thành phố Hải Phòng) vào tháng 2 năm 2014. UBND thành phố Hải Phòng đã kiểm tra báo cáo và xin ý kiến các cơ quan quản lý vốn ODA của Việt Nam để xin hỗ trợ Khảo sát Chuẩn bị từ phía Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA) để vay vốn thực hiện Dự án. Dựa trên cuộc họp giữa phái đoàn JICA và UBND thành phố Hải Phòng, JICA quyết định cử một Nhóm Khảo sátChuẩn bị bao gồm các công ty: Chodai Co., Ltd, Oriental Consultants Global và Almec VPI Co., Ltd thực hiện khảo sát cho Dự án Xây dựng đường trục chính Hải Phòng theo nguồn vốn ODA Nhật Bản. Dự án bao gồm nghiên cứu thiết kế kết cấu, phân tích kinh tế cho dự án, nghiên cứu cơ quan quản lý công việc duy tu bảo trì, đánh giá tác động môi trường (EIA) và kế hoạch tái định cư (RAP). Nhóm khảo sát sẽ bắt đầu khảo sát vào tháng 3 năm 2015 và hoàn thành vào tháng 2 năm 2016. Ngoài ra, Báo cáo cuối kỳ Dự án xây dựng cầu Nguyễn Trãi hoàn thành vào tháng 12 năm 2016 đã được điều chỉnh lại, độc lập với cầu Vũ Yên và đường Vành đai 3

1.2 Phạm vi dự án

Phạm vi dự án như sau:

1.2.1 Cầu Nguyễn Trãi

Cầu Nguyễn trãi nối trung tâm hành chính hiện tại ở phía nam sông Cấm với trung tâm hành chính được quy hoạchở phía bắc sông Cấm, thành phố Hải Phòng. UBND thành phố Hải Phòng coi đây là một trong những cây cầu quan trọng nhất cho sự phát triển khu vực phía bắc

trở thành trung tâm hành chính mới của thành phố Hải Phòng.

1.2.2 Cầu Vũ Yên

Cầu Vũ Yên nối đảo Vũ Yên với khu kinh tế Đình Vũ – Cát Hải. UBND thành phố Hải Phòng coi đây là một trong những cây cầu quan trọng nhất cho sự phát triển khu công nghiệp phía bắc thành phố Hải Phòng.

1.2.3 Đường vành đai 3 Hải Phòng

Tuyến đường vành đai 3 nối từ cầu Vũ Yên tới đường quốc lộ 10. UBND thành phố Hải Phòng xem tuyến đường này là không thể thiếu đối với hiệu quả của cầu Vũ Yên và sự phát triển khu công nghiệp phía bắc thành phố Hải Phòng

1.3 Các vấn đề kỹ thuật của dự án

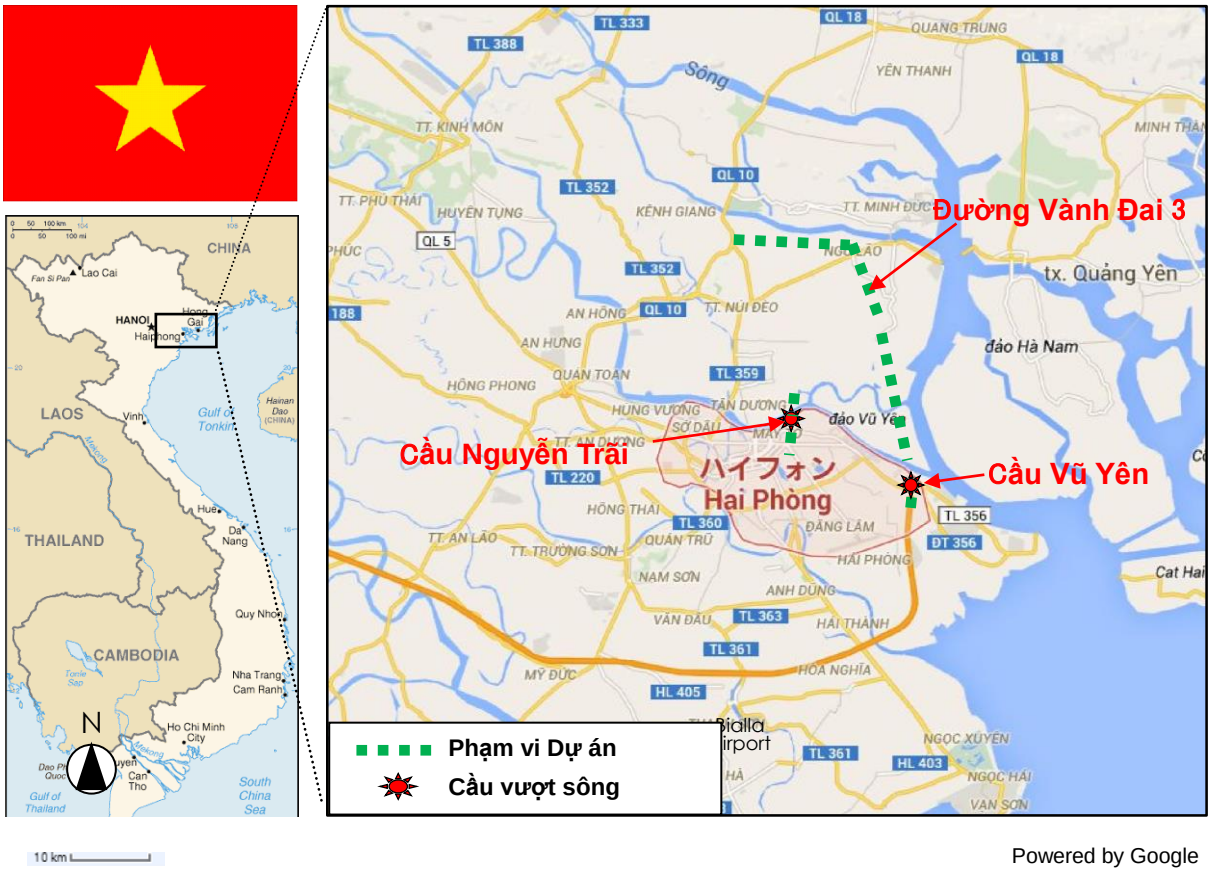
Tính khả thi của cầu Nguyễn Trãi, cầu Vũ Yên và đường vành đai 3 được đánh giá có xem xét đến hiệu quả thực chất của lưu lượng giao thông của các tuyến đường trục trong khu vực Dự án và lợi ích do Dự án mang lại.

1) Trình tự ưu tiên là "cầu Nguyễn Trãi, cầu Vũ Yên và đường vành đai 3" trong quy hoạch phát triển kinh tế xã hội (SEDS2011-2020, SEDP2011-2015, Quy hoạch Tổng thể Xây dựng thành phố Hải Phòng),
2) Nhu cầu giao thông trong tương lai trên các tuyến đường thuộc Dự án và bề rộng mặt đường cần thiết,
3) Các biện pháp vượt sông Cấm phù hợp,
4) Tính toán và các biện pháp xử lý đất yếu,
5) Nghiên cứu cơ quan quản lý xây dựng phù hợpcho Dự án Xây dựng Đường Trục chính Hải Phòng và quản lý duy tu bảo dưỡng các kết cấu công trình đã xây dựng sử dụng nguồn vốn ODA Nhật Bản.

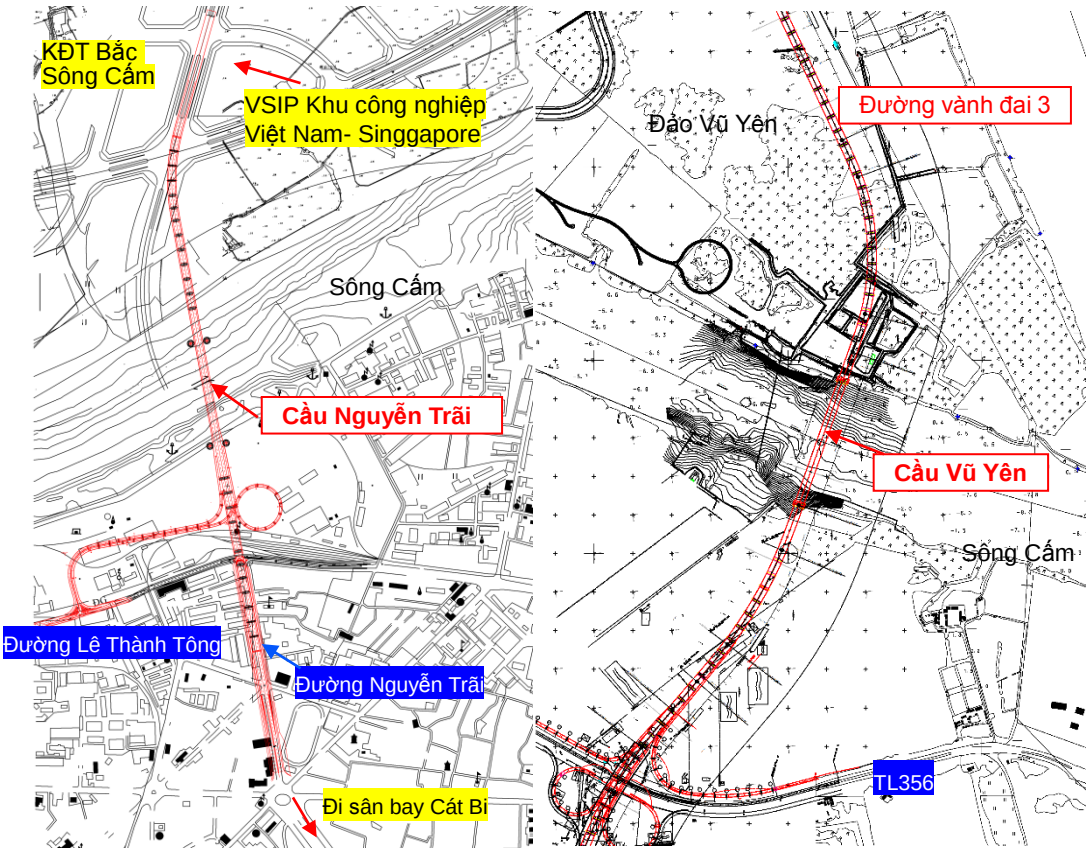
1.4 Vị trí dự án

Khu vực của dự án chủ yếu là thành phố Hải Phòng, nơi hai cây cầu theo quy hoạch dự án sẽ được xây dựng và khu vực phía bắc Việt Nam bao gồm cả thủ đô Hà Nội nếu cần thiết. Ngoài ra, các khu vực khác ở Việt Nam cũng được nghiên cứuvề điều kiện cung ứng (nguyên vật liệu xây dựng, máy móc, công ty xây dựng, vv…) theo yêu cầu.

Vị trí dự án được thể hiện trong Hình 1.4-1 và Hình 1.4-2



Hình 1.4-1 Vị trí dự án



Cầu Nguyễn Trãi **Cầu Vũ Yên**

Hình 1.4-2 Vị trí cầu vượt sông Cấm

Ý tưởng về việc Nghiên cứu khả thi của Dự án

1. Vị trí dự án	Thành phố Hải Phòng Cầu Nguyễn Trãi; Huyện Thủy Nguyên – Quận Ngô Quyền Đường vành đai 3, cầu Vũ Yên, Huyện Thủy Nguyên – Quận Hải An
2. Năm dự báo	2020, 2030
3. Bối cảnh Kinh tế - Xã hội	
Các điều kiện trong bối cảnh Kinh tế - Xã hội của Hải Phòng được áp dụng là tỷ lệ tăng trưởng GDP vào năm 2015 là 10,1%, vào năm 2020 là 9,1%, 7,6% vào năm 2030 và tổng dân số ước khoảng 2.257.000 người vào năm 2020 và 2.428.000 vào năm 2030.	
4. Dự báo nhu cầu giao thông	
Sự gia tăng trong việc đi lại hình thành từ những công trình phát triển, đang được đưa vào xem xét để đánh giá nhu cầu giao thông A) Giao thông được hình thành từ Cổng Lạch Huyện (được thi công từ 2015) B) Giao thông được hinh thành từ VSIP và Trung tâm Hành chính mới (được thi công từ 2011) C) Hành khách từ Cảng Hàng không quốc tế Cát Bi Các trường hợp nghiên cứu bao gồm 5 trường hợp sau trong đó trường hợp 1 "không thực hiện" Trường hợp 2 Cầu Nguyễn Trãi và Cầu Vũ Yên Trường hợp 3 Cầu Nguyễn Trãi Trường hợp 4 Cầu Vũ Yên Trường hợp 5 Cầu Nguyễn Trãi không có nút giao tới đường Lê Thánh Tông và Cầu Vũ Yên Trong trường hợp 2 với cả 2 công trình cầu, lưu lượng giao thông dự kiến sẽ là 41.600 PCU/ngày vào năm 2030 cho Cầu Kiện, 69.700 cho Cầu Bính, 75.300 cho Cầu Nguyễn Trãi, 55.000 cho Cầu Vũ Yên.	
5. Khảo sát dự án xây dựng tuyến đường	
<u>Thiết kế đường bộ</u> Tiêu chuẩn đường bộ Việt Nam TCXDVN 104-2007 và TCVN0454-2005 được thông qua và đường cao tốc được khuyến nghị thiết kế có 4 làn đường với tốc độ là 80km/h <u>Thiết kế cầu</u> Giải phóng mặt bằng chiều ngang là 80m và chiều dọc là 25m cho Cầu Nguyễn Trãi và 44,77m cho cầu Vũ Yên từ 5% cao chừng mực nước được khuyến nghị cho đường thông thủy chính. Giải phóng mặt bằng cho đường thông thủy áp dụng cho Cầu Ruột Lợn được khuyến nghị là 50m chiều rộng và 9,5m độ cao với sông Cấp 2 <u>Hồ sơ dự án</u> (A) <u>Cầu Nguyễn Trãi</u> Tổng chiều dài của dự án: 1.810m Cầu chính dài: 1.404m (464m – cầu chính dài, 468m và 472m cầu dẫn) (B) <u>Đường vành đai 3, cầu Vũ Yên</u> Tổng chiều dài Dự án: 17.780m Chiều dài nhịp chính: 3.148m (cầu chính 728m, 1.200m và 1.220m cầu dẫn)	
6. Chi phí dự án và kế hoạch thực hiện	
Tổng chi phi dự án được ước tính khoảng 21.056,0 tỉ VND, bao gồm chi phí xây dựng, thu hồi đất và chi phí bồi thường, sự dụng mức giá tại tháng 11 năm 2015. Tổng thời gian xây dựng, bao gồm cả thời gian lưu động được ước tính là 42 tháng, và tổng thời gian để thực hiện dự án là khoảng 6.4 năm.	

Chương 2 BỐI CẢNH DỰ ÁN

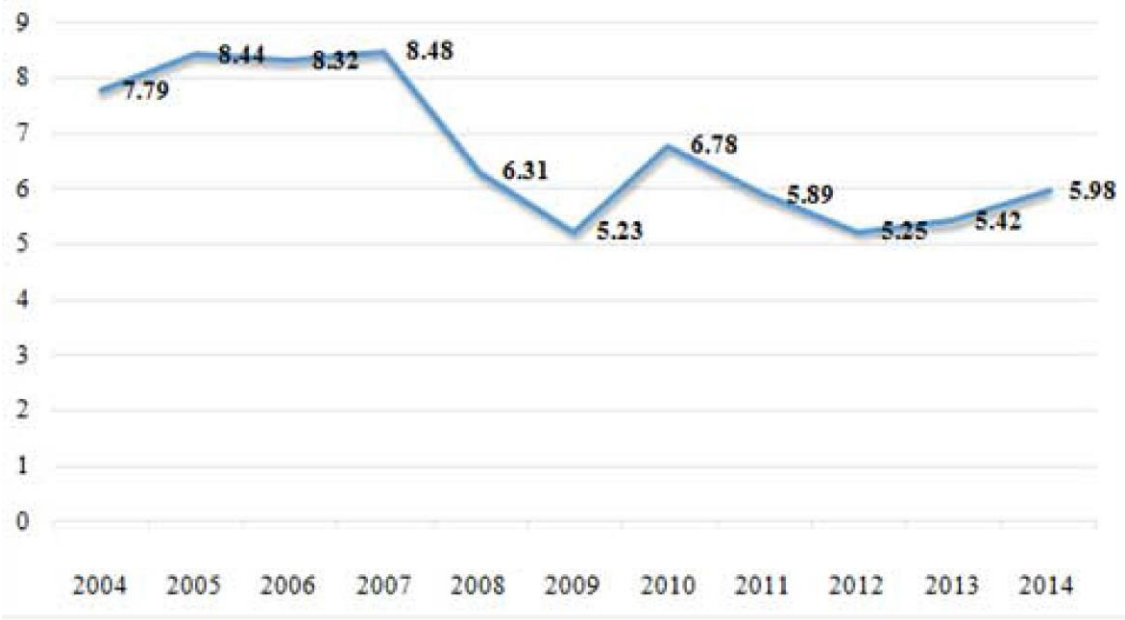
2.1 Bối cảnh kinh tế xã hội của Việt Nam

2.1.1 Bối cảnh kinh tế

(1) Bối cảnh kinh tế vĩ mô

Nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (sau đây gọi tắt là Việt Nam) thực hiện chính sách Đổi Mới năm 1986 và bắt đầu đạt hiệu quả từ năm 1989. Thời gian sau đó, kinh tế Việt Nam tiếp tục tăng trưởng đạt mức khoảng 9% trong năm 1995 và 1996. Tuy vậy, năm 1997, xu hướng tăng trưởng chững lại và đầu tư nước ngoài giảm đột ngột do tác động của khủng khoảng tài chính châu Á, làm giảm tăng trưởng xuống 4,8% năm 1999.

Sau đó, tăng trưởng phục hồi đạt mức 6,7% vào năm 2000, 7,2% năm 2003, 8,4% năm 2005 và 8,48% năm 2007. Luật Doanh nghiệp có hiệu lực từ năm 2000 (luật sửa đổi có hiệu lực từ tháng 11 năm 2005) đã đơn giản hóa thủ tục thành lập công ty tư nhân và đẩy nhanh việc thành lập các công ty, dẫn tới sự phục hồi của nền kinh tế quốc gia. Trong những năm gần đây, Việt Nam thực hiện khuyến khích phát triển nền kinh tế thị trường, hội nhập kinh tế toàn cầu và Việt Nam đã chính thức trở thành một thành viên WTO vào tháng 1 năm 2007. Tuy nhiên, vẫn tồn tại một số quan ngại như nhập siêu thường niên và môi trường đầu tư non trẻ. Tăng trưởng kinh tế năm 2008 giảm xuống 6,31% dưới tác động của tỉ lệ lạm phát cao (19,9%) so với năm trước và khủng hoảng kinh tế toàn cầu. Năm 2009, tăng trưởng kinh tế tiếp tục chững lại xuống mức 5,23%. Năm 2010, tăng trưởng phục hồi tới 6,78%, bằng mức tăng trưởng trước khủng khoảng, do các chính sách của chính phủ về kích cầu và nới lỏng tiền tệ (lãi suất 4%) có hiệu lực vào năm 2009 và đạt hiệu quả. Tuy vậy, do hạn chế tài chính của chính phủ Việt Nam trong kiểm soát lạm phát, mức độ tăng trưởng giảm xuống 5,89%. Tăng trưởng kinh tế của Việt Nam trong năm 2012 là 5,25%, dưới mức mục tiêu ban đầu của chính phủ là 6,0%. Đây là mức thấp thứ hai trong vòng 20 năm qua, chỉ sau năm 1999 (4,8%) do chịu ảnh hưởng của khủng hoảng kinh tế châu Á (1977). Mức tăng trưởng năm 2014 đạt 5,98%, cao hơn mục tiêu ban đầu của chính phủ là 5,8%. Mặt khác, mức tăng của chỉ số giá tiêu dùng trung bình năm duy trì ở 9,2%, thấp hơn mục tiêu của chính phủ là 10,0%. Tỉ giá hối đoái với đồng Đô la Mỹ duy trì ở 20.800 VND (Việt Nam Đồng) / USD (Đô la Mỹ). Những thông số này cho thấy kinh tế vĩ mô của Việt Nam duy trì ổn định. Cán cân thương mại đạt thặng dư sau 19 năm.



(Theo trang web của Tổng Cục Thống kê Việt Nam)

Hình 2.1-1 Tăng trưởng kinh tế của Việt Nam

Bảng 2.1-1 Các chỉ số kinh tế vĩ mô ở Việt Nam

Tính đến tháng 11 năm 2013 (Đơn vị: Tiền tệ = VND; Tỉ lệ = %)

Năm	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Tốc độ tăng trưởng GDP thực tế	7,3	7,8	8,4	8,2	8,5	6,2
Tổng GDP danh nghĩa (nghìn tỉ VND)	613,443	715,307	914,0	1061,6	1246,8	1616,0
Tổng GDP danh nghĩa (tỉ USD)	39,552	45,428	57,633	66,375	77,417	99,13
Tổng GDP danh nghĩa – Ghi chú						
GDP bình quân đầu người (danh nghĩa, USD)	489	554	700	796	919	1.145
Tốc độ tăng giá tiêu dùng	3,1	7,7	8,3	7,5	8,3	23,0
Tốc độ tăng giá tiêu dùng – Ghi chú	Năm trước = 100	Năm trước = 100	Năm trước = 100	Năm trước = 100	Năm trước = 100	Năm trước = 100
Tỉ lệ thất nghiệp	5,8	5,6	5,3	4,8	4,6	4,7
Tỉ lệ thất nghiệp – Ghi chú	Đồ thị	Đồ thị	Đồ thị	Đồ thị	Đồ thị	Đồ thị
Cán cân vãng lai (trong thanh toán quốc tế, USD)	-1.931	-1.564	-560	-163	-7.000	-10.800
Cán cân thương mại (USD)	-5.107	-5.484	-4.314	-5.065	-14.204	-18.029
Dự trữ ngoại tệ (USD)	6.224	7.041	9.051	13.384	23.479	23.890
Dư nợ nước ngoài (USD)	14.100	15.266	17.200	19.100	23.000	30.200
Tỉ giá hối đoái (đối với USD) – Giá trị trung bình giữa kỳ	15.509,6000	15.746,0000	15.858,9000	15.994,3000	16.105,1000	16.302,3000
Tỉ giá hối đoái (đối với USD) – Giá trị cuối kỳ	15.646,0000	15.777,0000	15.916,0000	16.054,0000	16.114,0000	16.977,0000
Tỉ lệ tăng trưởng nguồn cung tiền	33,1	31,0	30,9	29,7	49,1	20,7
Xuất khẩu (USD)	20.149	26.485	32.447	39.826	48.561	62.685
Xuất khẩu (USD) – Ghi chú						
Xuất khẩu sang Nhật Bản (USD)	2.909	3.542	4.340	5.240	6.090	8.468
Xuất khẩu sang Nhật Bản (USD) – Ghi chú						
Nhập khẩu (USD)	25.256	31.969	36.761	44.891	62.765	80.714
Nhập khẩu (USD) – Ghi chú						
Nhập khẩu từ Nhật Bản (USD)	2.982	3.553	4.074	4.702	6.189	8.240
Nhập khẩu từ Nhật Bản (USD) – Ghi chú						
Đầu tư trực tiếp nhận được (triệu USD)	3.191	4.548	6.840	12.004	21.348	71.726
Đầu tư trực tiếp nhận được (USD) – Ghi chú	Bao gồm phần mở rộng của vốn cơ bản đăng ký	Bao gồm phần mở rộng của vốn cơ bản đăng ký	Bao gồm phần mở rộng của vốn cơ bản đăng ký	Bao gồm phần mở rộng của vốn cơ bản đăng ký	Bao gồm phần mở rộng của vốn cơ bản đăng ký	Bao gồm phần mở rộng của vốn cơ bản đăng ký
Năm	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Tốc độ tăng trưởng GDP thực tế	5,3	6,8	5,9	5,0	5,42	5,98

Tổng GDP danh nghĩa (nghìn tỉ VND)	1809,1	2157,8	2779,9	3245,4	3584,3	3937,9
Tổng GDP danh nghĩa (tỉ USD)	106,01	115,93	135,54	155,99,	171,10	187,87
Tổng GDP danh nghĩa – Ghi chú						
GDP bình quân đầu người (danh nghĩa, USD)	1.160	1.273	1.517	1.749	1.908	2.052
Tốc độ tăng giá tiêu dùng	6,9	9,2	18,6	9,2	6,6	4,1
Tốc độ tăng giá tiêu dùng – Ghi chú	Năm trước= 100	Năm trước= 100	Năm trước= 100	Năm trước= 100	Năm trước= 100	Năm trước= 100
Tỉ lệ thất nghiệp	4,6	4,3	3,6	3,3	3,59	3,4
Tỉ lệ thất nghiệp – Ghi chú	Khu đô thị	Khu đô thị	Khu đô thị	Khu đô thị	Khu đô thị	Khu đô thị
Cán cân vãng lai (trong thanh toán quốc tế, USD)	-6.100	-4.300	-600	n.a.		
Cán cân thương mại (USD)	-12.853	-12.610	-9.844	284		
Dự trữ ngoại tệ (USD)	16.447	12.467	13.539	n.a.		
Cán cân nợ nước ngoài (USD)	38.700	45.400	50.300	n.a.	.	
Tỉ giá hối đoái (đối với USD) – Giá trị trung bình giữa kỳ	17.065,1000	18.612,9000	20.509,8000	20.805,000	20.948,000	20.960,000
Tỉ giá hối đoái (đối với USD) – Giá trị cuối kỳ	17.941,0000	18.932,0000	20.828,0000	20.865,000	21.002,000	21.056,000
Tỉ lệ tăng trưởng nguồn cung tiền	26,2	29,7	11,9	n.a.	.	
Xuất khẩu (triệu USD)	57.096	72.191	96.906	114.631	132.033	150.186
Xuất khẩu – Ghi chú						
Xuất khẩu sang Nhật Bản (USD)	6.335	7.727	10.781	13.510	13.630	
Xuất khẩu sang Nhật Bản – Ghi chú						
Nhập khẩu (USD)	69.949	84.801	106.750	114.347	132.032,6	148.048
Nhập khẩu – Ghi chú						
Nhập khẩu từ Nhật Bản (USD)	6.836	9.016	10.400	11.603	11.614	
Nhập khẩu từ Nhật Bản – Ghi chú						
Đầu tư trực tiếp nhận được (triệu USD)	22.626	19.764	14.696	13.013	22.352	21.921
Đầu tư trực tiếp nhận được – Ghi chú	KL. Mở rộng mới trên cơ sở vốn đăng ký	KL. Mở rộng mới trên cơ sở vốn đăng ký	KL. Mở rộng mới trên cơ sở vốn đăng ký	KL. Mở rộng mới trên cơ sở vốn đăng ký	KL. Mở rộng mới trên cơ sở vốn đăng ký	KL. Mở rộng mới trên cơ sở vốn đăng ký

Tốc độ tăng trưởng GDP thực tế, GDP danh nghĩa thực tế, tốc độ tăng giá tiêu dùng, tỉ lệ thất nghiệp, cán cân thương mại, lượng xuất khẩu/nhập khẩu, xuất khẩu sang/nhập khẩu từ Nhật Bản, đầu tư trực tiếp nhận được, cấu trúc GDP theo ngành, và tổng chi tiêu trong nước: Niên giám thống kê 2014, Niên giám thống kê 2013, trang web của Tổng cục Thống kê Việt Nam http://www.gso.gov.vn/default_en.aspx?tabid=491

Cán cân vãng lai và cán cân nợ nước ngoài: "Cập nhật kinh tế Đông Á – Thái Bình Dương" của Ngân hàng Thế giới

GDP bình quân đầu người: "Triển vọng kinh tế thế giới" của Quỹ Tiền tệ quốc tế

Dự trữ ngoại tệ và tỉ giá hối đoái: "IFS" CD-ROM của Quỹ Tiền tệ quốc tế

Tốc độ tăng trưởng nguồn cung tiền: "Niên giám thống kê tài chính quốc tế" của Quỹ Tiền tệ quốc tế

[Ghi chú] Tỉ lệ tăng trưởng nguồn cung tiền: "Ngoại tệ" của IMF "Niên giám thống kê Tài chính Quốc tế năm 2010" được tuyên bố như tỉ lệ tăng trưởng nguồn cung tiền.

Nguồn: trang web JETRO

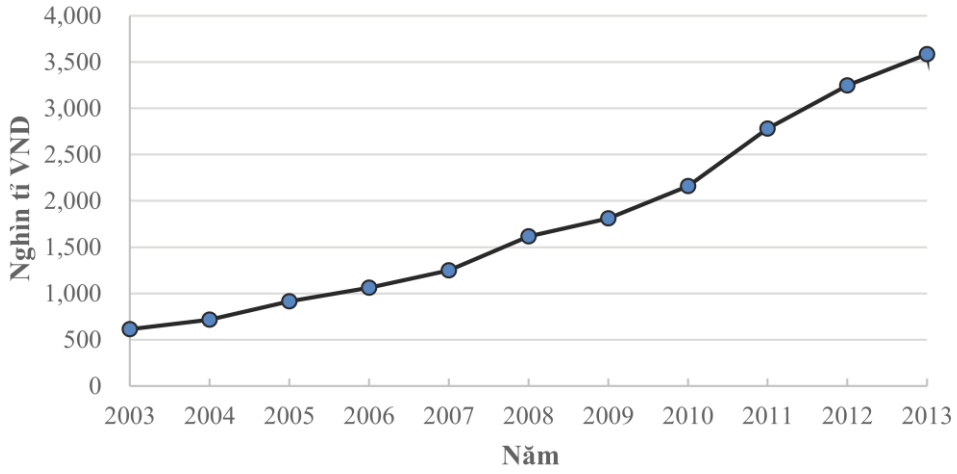
2.1.2 Sơ lược về Ngành

Theo số liệu thống kê trong 9 năm qua về cơ cấu GDP theo ngành ở Việt Nam, tổng lượng GDP tăng khoảng 1,6 lần trong 9 năm (1.588.646 tỉ đồng (2005) ~ 2.543.596 tỉ đồng (2013)). Mặc dù tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm đạt mức gần 8%, nhưng sau năm 2008, tăng trưởng đã giảm xuống và hiện tại đạt khoảng 5% ~ 6%. Giá trị GDP theo ngành ngày càng tăng. Các ngành sản xuất cấp một (nông nghiệp và ngư nghiệp) đã giảm từ 21% xuống 15%. Mặt khác, các ngành cấp hai (khai thác mỏ và sản xuất) tăng từ 39% lên 42%. Đối với các ngành cấp ba (dịch vụ và vận tải), tỉ lệ không dao động nhiều (27% ~ 29%). Hình 2.1-2 ~ Hình 2.1-4 thể hiện cấu trúc GDP theo ngành.

Bảng 2.1-2 GDP theo hằng số giá 2010 theo Hoạt động kinh tế, các Hạng mục và Năm

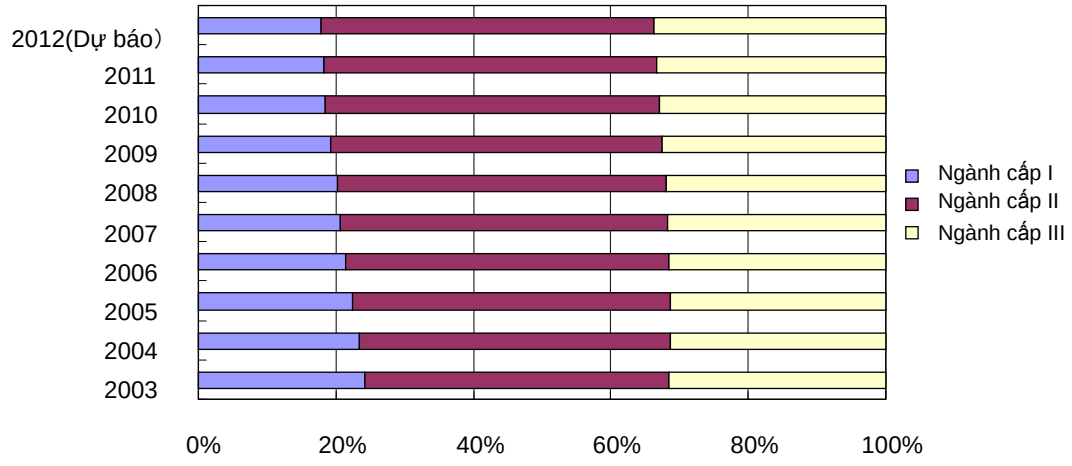
(Đơn vị: tỉ VND)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Prel. 2013
Nông nghiệp, Lâm nghiệp và Ngư nghiệp	342.811	355.831	369.905	387.262	394.658	407.647	424.047	435.414	446.905
Khai thác mỏ	212.381	208.134	203.555	195.756	210.666	215.090	220.518	230.883	230.421
Sản xuất	248.709	281.925	316.812	347.808	357.415	387.382	429.994	454.933	488.780
Điện, khí đốt, cung cấp điều hòa không khí	44.794	49.232	53.707	59.112	64.446	71.709	78.529	88.266	95.804
Cấp nước, thoát nước , các hoạt động quản lý và giải quyết rác thải	8.108	8.736	9.446	10.108	10.765	11.561	12.648	13.710	14.958
Xây dựng	91.523	101.632	113.979	113.546	126.441	139.162	138.305	142.800	151.182
Bán buôn, bán lẻ; sửa chữa ô tô và xe gắn máy	193.430	209.969	228.477	243.955	262.686	283.947	306.161	327.348	348.704
Giao thông và lưu trữ	40.322	44.406	49.468	55.360	60.056	65.305	69.993	73.997	78.134
Các hoạt động dịch vụ ăn uống và nhà ở	52.688	59.231	66.822	72.661	74.328	80.788	86.858	92.929	102.138
Thông tin liên lạc	14.624	16.039	17.745	19.608	21.014	22.732	24.373	26.559	28.902
Các hoạt động tài chính, ngân hàng, bảo hiểm	77.704	84.058	91.490	100.780	109.545	118.688	127.356	134.259	143.505
Bất động sản	10.410	112.776	118.561	124.925	130.333	134.774	139.545	141.062	144.122
Các hoạt động khoa học, công nghệ	22.630	23.725	25.061	26.096	27.217	28.453	30.240	32.412	34.804
Dịch vụ hỗ trợ và hành chính	6.480	6.816	7.256	7.670	8.031	8.425	9.019	9.613	10.352
Các hoạt động đảng, tổ chức chính trị xã hội; Quốc phòng và hành chính công, an ninh cần thiết	38.666	41.593	44.973	47.883	51.365	55.200	59.131	63.471	68.383
Giáo dục và đào tạo	34.805	37.735	41.037	44.306	47.215	50.495	54.149	58.135	62.818
Sức khỏe cộng đồng và Công trình xã hội	16.422	17.709	19.135	20.620	22.008	23.544	25.256	27.118	29.261
Nghệ thuật, giải trí, nghỉ ngơi	10.169	10.972	11.898	12.907	13.925	15.052	16.094	17.211	18.504
Các hoạt động dịch vụ khác	24.597	26.436	28.573	30.408	32.312	34.493	36.672	38.829	41.830
Hoạt động làm thuê các công việc trong các hộ gia đình, sản xuất sản phẩm vật chất và dịch vụ tự tiêu dùng của hộ gia đình	2.374	2.549	2.765	2.977	3.164	3.380	3.593	3.829	4.087
TỔNG	1.588.646	1.699.501	1.820.667	1.923.749	2.027.591	2.157.828	2.292.483	2.412.778	2.543.596



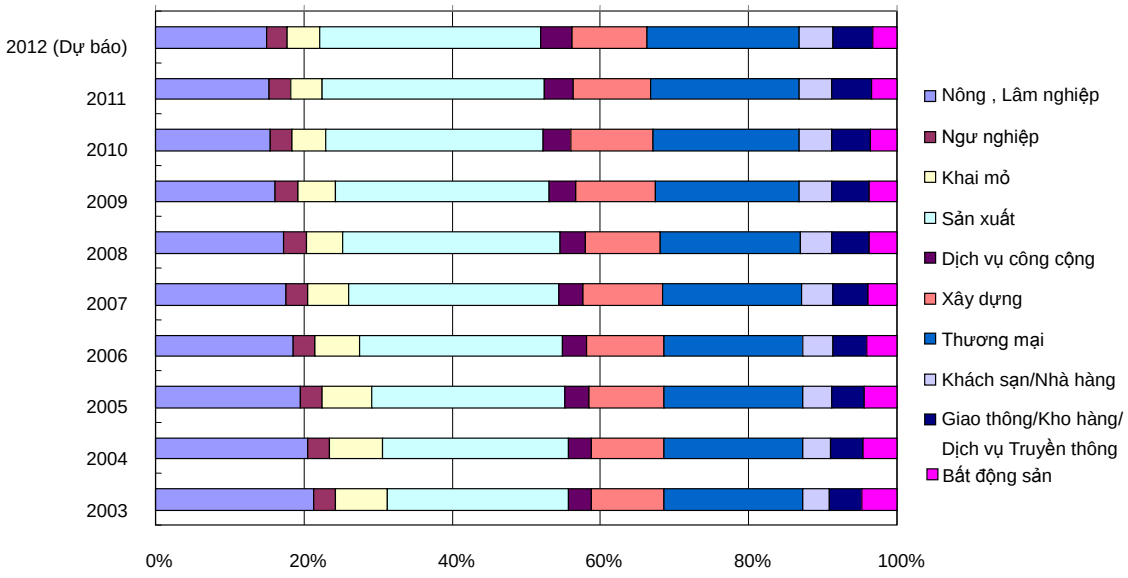
Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Hình 2.1-2 GDP thay đổi trong 10 năm qua



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Hình 2.1-3 Thay đổi cấu trúc theo nhóm ngành

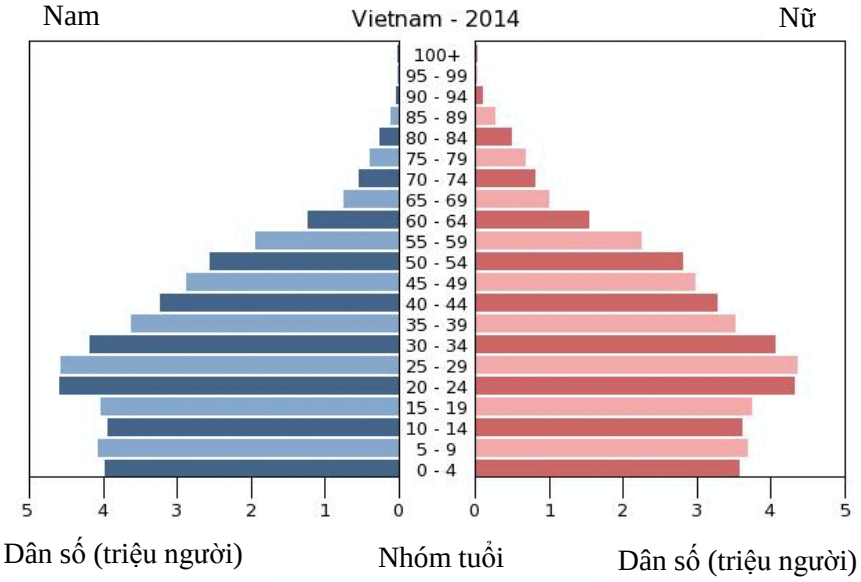


Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Hình 2.1-4 Thay đổi cấu trúc theo ngành

2.1.3 Dân số Việt Nam

Dân số Việt Nam khoảng 90,728 triệu người (năm 2014). Tỉ lệ tăng dân số hàng năm là 1,07% (tính trung bình trong 5 năm qua). Tỉ lệ dân số tạo thành hình tháp, phần lớn là người dưới 30 và 40 tuổi. Điều này có nghĩa rằng Việt Nam có nguồn lao động dồi dào, mức độ tiêu thụ lớn và các điều kiện cơ bản phù hợp cho phát triển kinh tế trong tương lai.



Nguồn: trang web Tổng cục Thống kê Việt Nam http://www.gso.gov.vn/default_en.aspx?tabid=491

Hình 2.1-5 Tỉ lệ dân số Việt Nam

2.1.4 Đầu tư trực tiếp nước ngoài

Theo Cục Đầu tư nước ngoài (FIA), tổng số đầu tư trực tiếp được cấp phép (mới / mở rộng) năm 2012 là 1.535 dự án (giảm 4,8% so với năm trước) và 13,01 tỉ USD (giảm 11,5%). Năm 2014, con số này là 1.843 dự án (so với 1.530 dự án năm 2013, tăng 20%) và 21,92 tỉ USD (giảm 1,9%). Theo Bộ Kế hoạch Đầu tư (MPI), số lượng đầu tư mới được cấp phép là 1.100 (tăng 0,8%) và 7,854 tỉ USD (giảm 32,0%). Xét trên khía cạnh thống kê, mặc dù số lượng được cấp phép giảm đáng kể do giảm số lượng kế hoạch đầu tư lớn, tuy nhiên việc mở rộng của các doanh nghiệp vào thị trường Việt Nam đã tăng đáng kể với 435 doanh nghiệp (tăng 16,3%) tương ứng với giá trị 5,151 tỉ USD (tăng 64,4%).

Theo đầu tư trực tiếp mới của các quốc gia/vùng (xem Bảng 2.1-3), Nhật Bản dẫn đầu cả về số lượng và giá trị trong năm 2012 và 2013. Tuy nhiên năm 2014, Nhật Bản giảm mạnh lượng đầu tư so với năm trước (tỉ lệ tăng: -60,9%).

Theo JETRO, nguyên nhân chính của việc đầu tư cổ phần trực tiếp giảm là do một công ty lớn ở cùng nước giảm đầu tư trực tiếp vì Nhật Bản đang trong thời kỳ kinh tế khó khăn và đồng Yên mất giá.

Số lượng đầu tư theo ngành (xem Bảng 2.1-4), số lượng được cấp phép trong ngành chế biến / sản xuất đứng đầu (4.796 tỉ USD), và chiếm 78,4% tổng lượng đầu tư khi kết hợp với đầu tư cho bất động sản. Ngược lại, đầu tư cho xây dựng chỉ chiếm 8,9% năm 2011 và 2,3% năm 2012.

Theo như Vnexpress (2015/2/23), Hàn Quốc là quốc gia có mức đầu tư được phê duyệt (tăng dần theo các năm) và số lượng mặt hàng đầu tư chiếm 36% tổng số và 31% trong số các quốc gia và vùng lãnh thổ đầu tư tại Việt Nam, vị trí dẫn đầu được duy trì.

Bảng 2.1-3 Đầu tư trực tiếp theo quốc gia / vùng (mới và được cấp phép)

Đơn vị: triệu USD, % và trường hợp

	2011		2012		2013		2014			2014/2013
	Số lượng Đầu tư	%	Số lượng đầu tư	%	Số lượng đầu tư	%	Số lượng đầu tư	%	Số trường hợp	Tỉ lệ Tăng trưởng
Nhật Bản	1.849	12	4.007	30,8	5.875	26,8	2.299	10,5	342	▵60,9.
Hàn quốc	873	6	757	5,8	4466	20	7705	35	588	72,5
Hong Kong	2.948	20	549	4,2	730	3,2	3036	13,8	112	315,9
Singapore	2.005	13	488	3,7	4.769	21	2892	13,2	119	▵39,3
CH Síp	143	1	376	2,9	0	0	0	0	0	0
Trung quốc	600	4	302	2,3	2338	10,4	497	2,3	112	▵78,7
Đài Loan	372	2,5	192	1,4	673	3	1228	5,6	101	82,5
Đức	52	0,3	186	1,4	122	0,5	173,8	0,8	28	41,8
Malaysia	360	2,4	116	0,9	147	0,6	388,4	1,8	36	163,9
Anh	802	5,4	110	0,8	309	1,4	790,4	3,6	29	155,6
Phần Lan	302	2	1	0,007	0	0	0	0	0	0
Tổng (incl. others)	14.696	100	13.013	100	22.352	100	21.921	100	1843	▵1,9

Ghi chú: Đầu tư mới trên cơ sở được cấp phép, không tính đầu tư mở rộng. U.K bao gồm cả Virgin Island và Cayman Island. Hình ảnh thể hiện các giá trị cơ bản (thống kê đến giữa tháng 12 hàng năm).

Nguồn: JETRO website: Chuẩn bị dựa trên các tài liệu liên quan của Bộ Kế Hoạch Đầu Tư (MPI), Thống kê Niên giám 2014 (tóm tắt), Thống kê niên giám 2013

Bảng 2.1-4 Đầu tư trực tiếp theo ngành (mới và được cấp phép)

Đơn vị: triệu USD, % và trường hợp

	2011		2012			
	Số lượng đầu tư	Phần trăm	Trường hợp	Số lượng đầu tư	Phần trăm	Tỉ lệ tăng trưởng
Chế biến / sản xuất	5.221	45,2	498	4.796	61,1	△8,1
Bất động sản	742	6,4	10	1.356	17,3	82,9
Phân phối bán lẻ / Sửa chữa	414	3,6	175	431	5,5	4,1
Thông tin / Truyền thông	496	4,3	79	395	5,0	△20,2
Vận tải / Kho vận	49	0,4	28	209	2,7	326,5
Xây dựng	1,033	8,9	81	182	2,3	△82,4
Y tế / Hỗ trợ cộng đồng	22	0,2	5	137	1,7	521,9
Công trình công cộng	2.526	21,9	13	89	1,1	△96,5
Dịch vụ chuyên nghiệp	248	2,1	146	63	0,8	△74,7
Khai thác mỏ	98	0,9	6	62	0,8	△37,1
Giải trí / Nghệ thuật	15	0,1	5	44	0,6	105,7
Kinh doanh nhà hàng khách sạn	253	2,2	15	34	0,4	△86,7
Tổng (bao gồm các ngành khác)	11.559	100,0	1.100	7.854	100,0	▵32,0

Ghi chú: Đầu tư mới trên cơ sở được cấp phép, không tính đầu tư mở rộng.

Nguồn: Trang web của JETRO - Chuẩn bị dựa trên các tài liệu liên quan của Bộ Kế Hoạch Đầu Tư (MPI)

2.2 Bối cảnh kinh tế xã hội của Hải Phòng

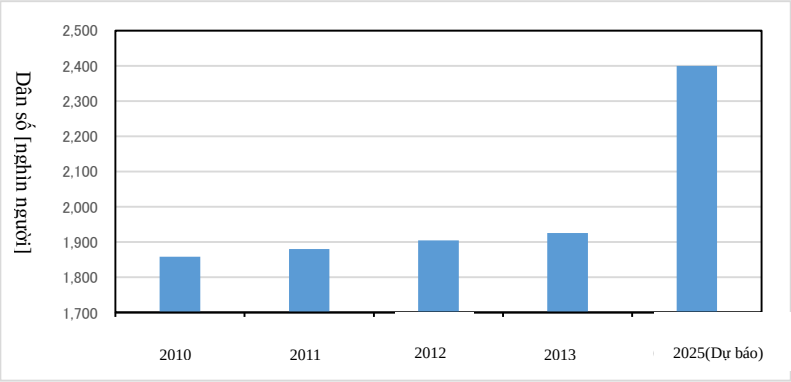
2.2.1 Sơ lược về thành phố Hải Phòng

Thành phố Hải Phòng là thành phố lớn thứ 3 của Việt Nam, nằm ở phía bắc đất nước, cách Hà Nội khoảng 100km về phía Đông. Diện tích 1.524 km2 (xếp thứ 52 trong 60 tỉnh thành phố), và dân số 1.904 triệu người (năm 2012, lớn thứ 7 trong nước), mật độ 1.250 người trên 1km^2 (xếp thứ 4 trong nước). Tốc độ tăng dân số giữ ở mức 10% trong hơn 20 năm. Do thành phố Hải Phòng nằm ở vùng duyên hải, cảng và bến tàu đã được xây dựng từ xa xưa. Mặc dù phần lớn đã bị hủy hoại bởi các cuộc không kích…, Hải Phòng được xây dựng lại thành một thành phố công nghiệp, và kỳ vọng trở thành một trong những thành phố cảng lớn nhất ở Việt Nam. Thành phố có đường bờ biển dài hơn 125 km với đặc điểm địa hình và cảnh quan thiên nhiên độc đáo, tạo tiềm năng cho phát triển kinh tế.

Hiện tại, khu đô thị thành phố Hải Phòng nằm ở phía bờ nam sông Cấm. Mặt khác, khu công nghiệp và trung tâm đô thị mới được quy hoạch ở phía bắc sông Cấm, với kỳ vọng góp phần vào sự phát triển của thành phố. Để phát triển vùng phía bắc này, các công trình vượt sông Cấm (cầu) là không thể thiếu được. Cầu mới sẽ kết nối tới cảng Lạch Huyện, tạo cơ sở cho phát triển các khu công nghiệp, đồng thời kết nối tới cao tốc Hà Nội – Hải Phòng, và kết nối tới sân bay Cát Bi sắp được quốc tế hóa.

2.2.2 Dân số Hải Phòng

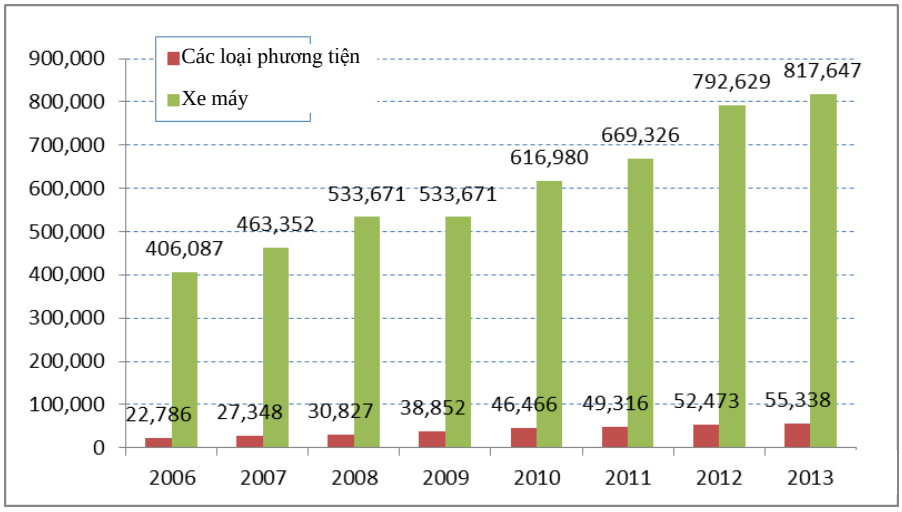
Dân số của thành phố Hải Phòng là 1.946.000 người năm 2014 và tăng khoảng 310.000 người (khoảng 20%) với tỉ lệ tăng hằng năm 1% trong 18 năm từ 1.610.000 người năm 1995. Quy hoạch tổng thể phát triển đô thị của thành phố Hải Phòng dự kiến dân số sẽ đạt mức 2.400.000 người trong năm 2025 (tăng 25% so với năm 2013) do phát triển kinh tế nhờ các dự án như cảng Lạch Huyện, vùng phía bắc sông Cấm, vv...



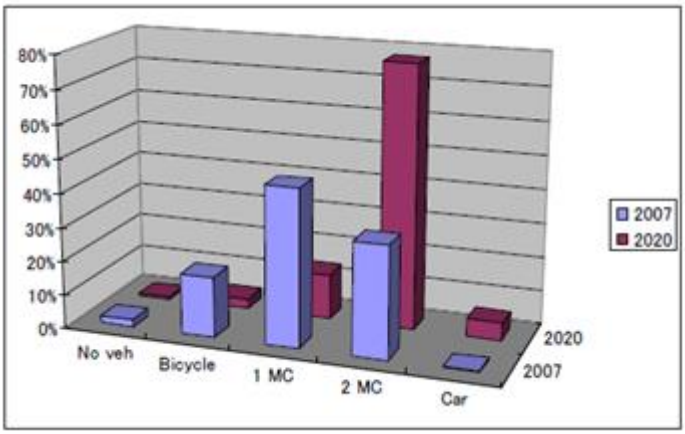
Nguồn: Đoàn nghiên cứu, dựa trên số liệu của Sở Thống kê và quy hoạch tổng thể của thành phố Hải Phòng

Hình 2.2-1 Dân số Thành phố Hải Phòng

Ngành mũi nhọn của thành phố Hải Phòng và khu vực châu thổ sông Hồng bao gồm thành phố Hà Nội là sản xuất (11 tỉ USD, 86% tổng doanh thu hàng năm), sản xuất than ở khu vực này rất cao với trữ lượng khoảng 150 triệu tấn. Doanh thu hàng năm từ nông nghiệp, chủ yếu từ sản xuất lúa gạo, cũng khá cao chiếm 12% (3 tỉ USD) tổng doanh thu. Mặc dù Hải Phòng là thành phố công nghiệp đứng thứ hai, thành phố cũng có sản xuất lúa gạo và là một trong những khu vực đánh bắt cá lớn nhất Việt Nam. Thành phố Hải Phòng có vai trò quan trọng là cửa ngõ của Hà Nội và lượng giao thương của Hải Phòng đạt 3.023,7 triệu USD xuất khẩu và 3.058,9 triệu USD nhập khẩu, tăng trưởng ở mức trên 10% hàng năm. (Nguồn: Chi cục Đăng kiểm, năm 2013 và Cục Cảnh sát giao thông đường sắt, đường bộ, năm 2013)



Hình 2.2-2 Số lượng phương tiện có đăng kiểm



Nguồn: Giao thông Đô thị ở tp cỡ trung bình ở Việt Nam, NHTG tháng 12, 2007

*MC: Các hộ gia đình sở hữu 1 xe máy, 2MC: Các hộ gia đình sở hữu trên 2 xe máy

Hình 2.2-3 Sở hữu phương tiện cá nhân hộ gia đình, 2007 và 2020

(1) Phương thức vận tải và hiện trạng

1) Cơ giới hóa

Giao thông trong khu vực đô thị của thành phố Hải Phòng ngày càng tăng nhanh song song với phát triển kinh tế, số lượng phương tiện đăng kiểm đã tăng gấp đôi từ năm 2006 đến năm 2013 như thể hiện trên Hình 2.2-2. Tỉ lệ xe máy trên tổng số phương tiện đăng kiểm (khoảng 0,9 triệu) chiếm 93,7%. Bởi vậy, tắc nghẽn giao thông sẽ tăng mạnh do sự tăng chủ sở hữu phương tiện trong tương lai.

2) Sở hữu phương tiện

Theo "Giao thông đô thị thành phố cỡ trung bình ở Việt Nam", NHTG tháng 12 năm 2007, sự thay đổi trong số lượng sở hữu phương tiện ở Hải Phòng được thể hiện trong hình 2.2-3. Số lượng sở hữu xe con khoảng 5% hộ gia đình năm 2020, số lượng sở hữu xe cơ giới duy trì ở mức cao, với mức độ sở hữu chung 2 loại phương tiện trong một hộ gia đình ở mức cao đột biến.

Do đó, ùn tắc giao thông được dự báo sẽ tăng cao do tăng số lượng chủ sở hữu phương tiện.

(2) Vận tải hàng hóa và hành khách

1) Thay đổi trong vận tải hàng hóa

Theo "Quy hoạch tổng thể giao thông thành phố Hải Phòng", tốc độ tăng lưu lượng giao thông trung bình hàng năm là 17,5% từ 2014 đến 2013, trong khi vận tải hàng hóa đạt 6.950 tấn năm 2013.

2) Thay đổi trong vận tải hành khách

Vận tải hành khách đường bộ ở thành phố Hải Phòng chiếm 87% tổng số phương thức vận tải và mức tăng hàng năm là 10,1%, đạt 31.590.000 năm 2013. Phát triển hạ tầng đường bộ phục vụ cho nhu cầu vận tải hàng hóa và hành khách tăng cao là một nhiệm vụ cấp bách.

Bảng 2.2-1 Vận tải hành khách theo phương tiện

(Đơn vị：1 triệu người)

	Phương tiện vận tải	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1	Đường bộ	26,18	25,5	25,3	31,12	31,51	31,59
2	Đường sông (bao gồm tàu du lịch)	2,82	2,22	3,53	3,11	2,54	2,95
3	Đường không	0,29	0,38	0,48	0,63	0,63	0,61
4	Đường sắt	0,63	0,7	0,9	1,05	1,15	1,23
Tổng		**29,92**	**28,85**	**30,21**	**35,28**	**34,94**	**36,38**

Nguồn：Niên giám Thống kê Hải Phòng -2013

3) Hiện trạng của các cây cầu

Cầu Kiền (Vốn vay tiền Yên: Hoàn thành năm 2004, cầu dây văng BTCT Dự ứng lực)

Đây là một phần của quốc lộ 10 và "đường vành đai 3" theo "Quy hoạch tổng thể giao thông

thành phố Hải Phòng" và hạ tầng bắc ngang qua sông. Số làn đường là 2 làn cho cả hai hướng đi (1 làn cho 1 hướng) và vỉa hè đã xuống cấp dẫn đến tốc độ di chuyển chậm, đường bị tắc nghẽn.

Cầu Bính（Vốn vay tiền Yên đặc biệt: Hoàn thành năm 2005, cầu dây văng liên hợp）

Cầu Bính đi qua sông Cấm từ bờ nam tới bờ bắc ở phía tây của khu vực thành phố cũ, có 4 làn đường cho hai hướng đi (2 làn + 1 làn xe máy trên mỗi hướng). Tháng 7 năm 2010, 3 chiếc tàu trọng tải lớn bị bão đánh đâm vào cầu gây hư hỏng nặng một phần dầm chính và các dây cáp. Thiết kế sửa chữa được tiến hành và giao thông được mở lại vào tháng 11 năm 2012, điều kiện giao thông qua cầu hiện nay rất thuận tiện.

2.3 Hạ tầng giao thông

2.3.1 Quy hoạch đường và các dự án trong vùng

(1) Cao tốc Hà Nội – Hải Phòng[1]

Dự án đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng dài 105,5km rộng 33m sẽ kết nối huyện Gia Lâm của Hà Nội với đập Đình Vũ ở Hải Phòng. Đây sẽ là đường cao tốc liên tỉnh đầu tiên ở Việt Nam được xây dựng theo tiêu chuẩn quốc tế với tốc độ thiết kế là 120 km/h. Trong địa phận tỉnh Hải Phòng, chiều dài đường là 33,5 km từ cầu Thanh Hà đến đập Đình Vũ.

Tuyến đường sẽ đi qua 4 thành phố Hà Nội, Hưng Yên, Hải Dương và Hải Phòng, kết nối cảng Hải Phòng với các khu kinh tế lớn ở phía bắc Việt Nam và các đường cao tốc từ phía nam Trung Quốc. Tuyến đường sẽ giúp tăng lưu lượng giao thông trên tuyến hành lang Hà Nội - Hải Phòng cũng như giảm tắc nghẽn giao thông trên quốc lộ 5 hiện tại là tuyến đường chính nối Hà Nội với Hải Phòng.

Mặt cắt ngang đường rộng 100 m với 6 làn, mỗi làn 3,75 m. Tuyến đường cũng sẽ có hai làn đỗ xe tạm, một dải phân cách, dải xanh ở hai bên và đường gom cho mỗi bên. Tuyến đường sẽ có 7 nút giao với đường quốc lộ, 17 cầu lớn, 24 cầu vừa và 22 cầu vượt.

Tuyến đường cao tốc sẽ có 6 làn, 2 làn đỗ xe tạm, 10 nút giao và các đường gom mỗi bên. Ngoài ra, tuyến đường cũng sẽ có một hệ thống thu phí khép kín.

[1] "Dự án đường cao tốc Hà nội – Hải Phòng ," Tổng Công ty Phát triển Hạ tầng và Đầu tư Tài chính Việt Nam, http://www.vidifi.vn/english/index.php?option=com_content&view=article&id=4:hanoi-%E2%80%93-Hai Phong-expressway-project&catid=3&Itemid=65; truy cập 30 tháng 3 năm 2015

Nguồn: Tổng công ty Phát triển hạ tầng và Đầu tư tài chính Việt Nam

Hình 2.3-1 Tuyến cao tốc Hà nội-Hải Phòng

Tổng chi phí của dự án vào khoảng 35 nghìn tỉ VNĐ (1,6 tỉ USD, USD1,00 = 21.545 VND). Dự án được tài trợ bởi quỹ từ Tổng công ty Phát triển hạ tầng và Đầu tư tài chính Việt Nam, gói vay từ Ngân hàng Phát triển Việt Nam, Ngân hàng TMCP Ngoại thương Việt Nam và các nguồn khác.

Dự án được chia làm 10 gói thầu theo hình thức BOT.

Trong chuyến thăm của Thủ tướng Nguyễn Tấn Dũng tới Ấn Độ ngày 27-28 tháng 10 năm 2014, một thỏa thuận đã được ký kết để bán quyền thu phí cho Công ty TNHH Cho thuê hạ tầng và Dịch vụ tài chính Ấn Độ (IL&FS). Theo hợp đồng này, IL&FS sẽ mua 49% cổ phần dự án trong khi 51% còn lại vẫn thuộc quyền sở hữu của Tổng công ty Phát triển hạ tầng và Đầu tư tài chính Việt Nam[2].

Đường cao tốc dự kiến hoàn thành vào cuối năm 2015.

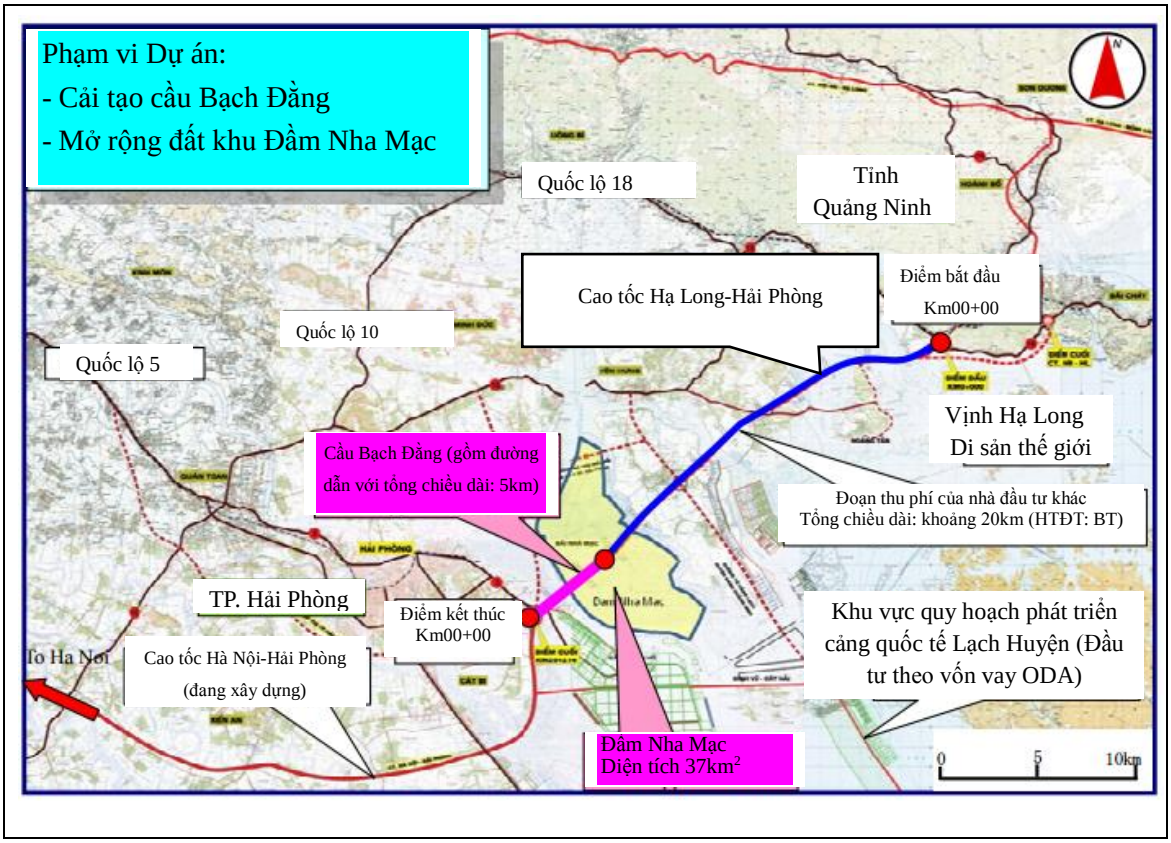
(2) Đường cao tốc Ninh Bình-Hải Phòng-Quảng Ninh

1) Đoạn Quảng Ninh – Hải Phòng

Chính phủ Việt Nam và Bộ Giao thông vận tải đã phê duyệt cho tỉnh Quảng Ninh thực hiện đoạn đường cao tốc Hạ Long – Hải Phòng (hay còn được gọi là đoạn đường Quảng Ninh – Hải Phòng) nối từ thành phố Hạ Long tới điểm cuối của đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng, nằm theo hướng cao tốc Ninh Bình – Hải Phòng – Quảng Ninh đã quy hoạch.

[2] "Quy hoạch Giao thông Đường bộ Thành phố Hải Phòng tới năm 2020, tầm nhìn tới năm 2030," Viện Chiến lược Phát triển Giao thông (VCPG), Tháng 12 năm 2014

Đoạn đường này đang được xây dựng theo hình thức BOT.



Nguồn: Nghiên cứu mở rộng cầu Bạch Đằng trên đường Cao tốc Hạ Long – Hải Phòng, nước CH XHCN Việt Nam, Tổ chức Ngoại thương Nhật Bản (JETRO), Tháng 2 năm 2013

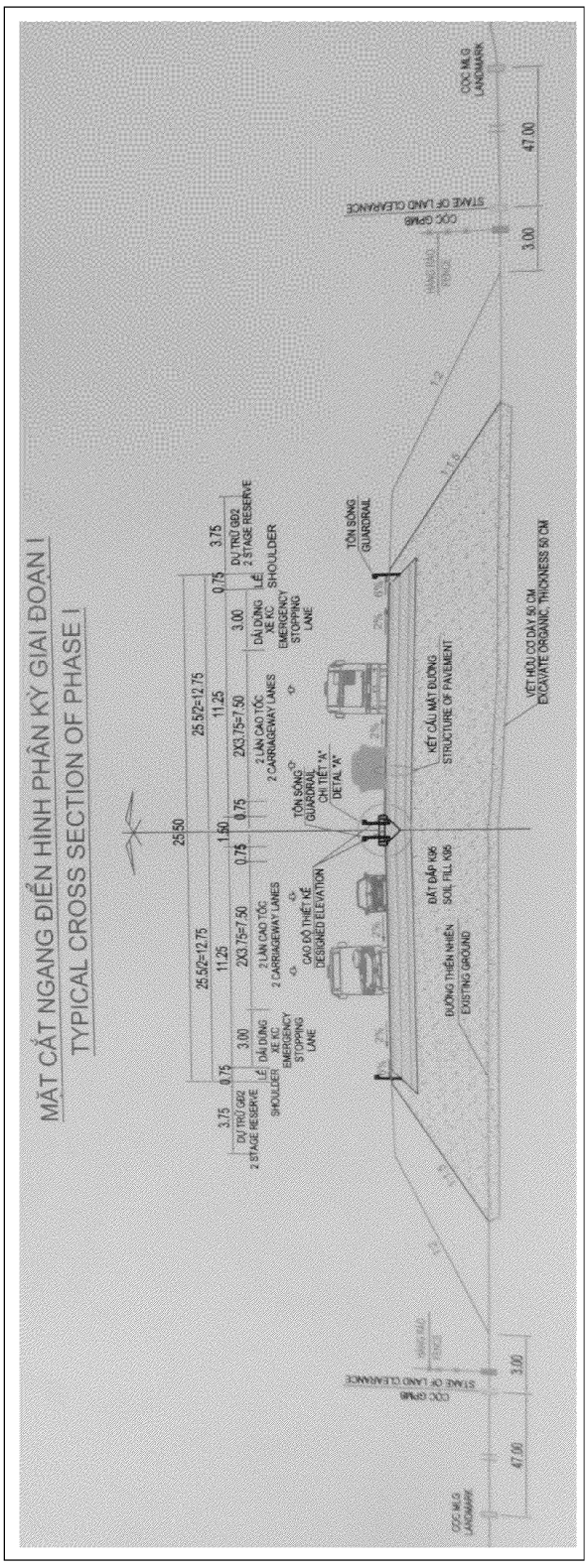
Hình 2.3-2 Tuyến đường cao tốc Hạ Long – Hải Phòng

Cao tốc Hạ Long – Hải Phòng gồm 2 phần chính, đoạn đường cao tốc dài 19,5 km và cầu Bạch Đằng dài 5,45 km bắc ngang sông Bạch Đằng. Chi phí xây dựng đường là 6,4 nghìn tỉ VNĐ (297 triệu USD, US$1,00 = 21.545 VND) và chi phí cầu Bạch Đằng là 7,2 nghìn tỉ VNĐ[3] (334 triệu USD, US$1,00 = 21.545 VND).

Cầu Bạch Đằng

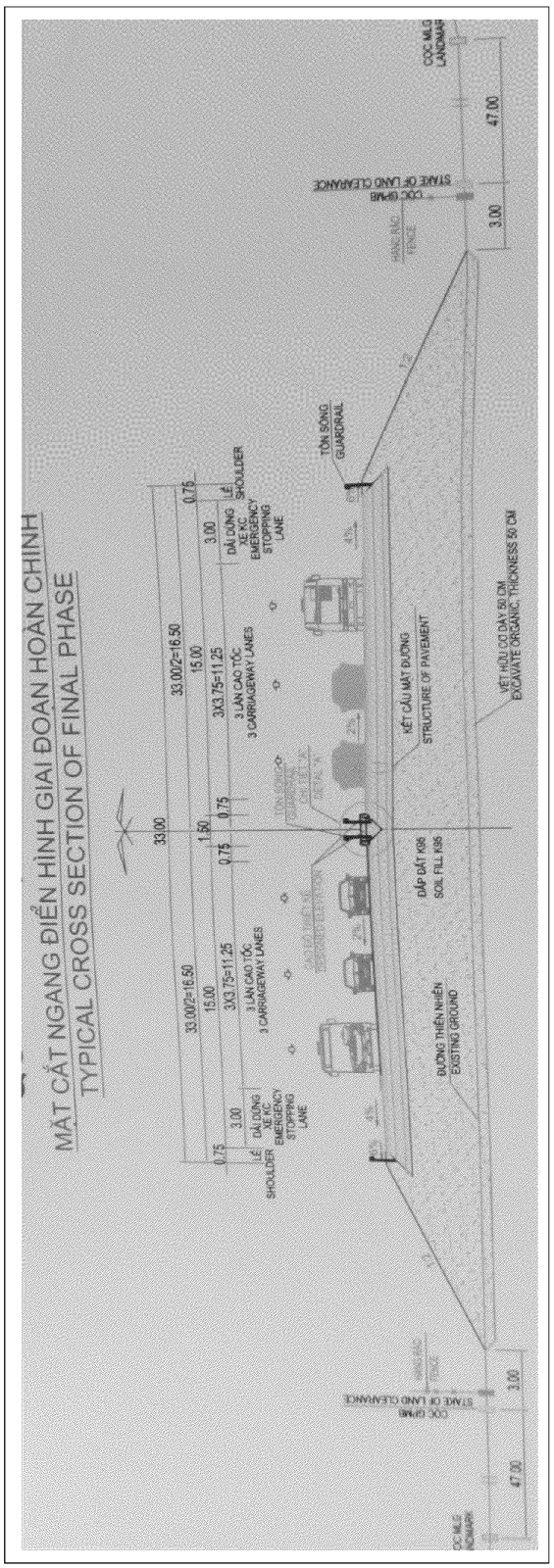
Ban đầu, cầu Bạch Đằng sẽ có độ rộng 25 m cho 4 làn xe và có thể được mở rộng thành 6 làn trong tương lai, xem hình dưới.

[3] "Khởi công xây dựng đường cao tốc Hạ Long – Hải Phòng," Báo điện tử Nhân Dân http://en.nhandan.org.vn/business/item/2792402-ha-long-Hai Phong-highway-construction-launched.html; Truy cập 30 tháng 3 năm 2015



Nguồn: Sở giao thông tỉnh Quảng Ninh

Hình 2.3-3 Mặt cắt ngang cầu Bạch Đằng trong Giai đoạn 1



Nguồn: Sở giao thông tỉnh Quảng Ninh

Hình 2.3-4 Mặt cắt ngang cầu Bạch Đằng trong Giai đoạn Cuối cùng

Cầu Bạch Đằng sẽ được thi công trong vòng 24 tháng, bắt đầu từ 25 tháng 1 năm 2015 và dự kiến hoàn thành vào đầu năm 2017[4]. Theo Sở Giao thông vận tải tỉnh Quảng Ninh, hiện có 8 chủ đầu tư tham gia vào dự án này nhằm đẩy nhanh tiến độ thi công. 8 chủ đầu tư là CIENCO, Phúc Lộc, Cường Thịnh Thi, Công Thành, Phương Thành, Trung Nam và SE Nhật Bản.

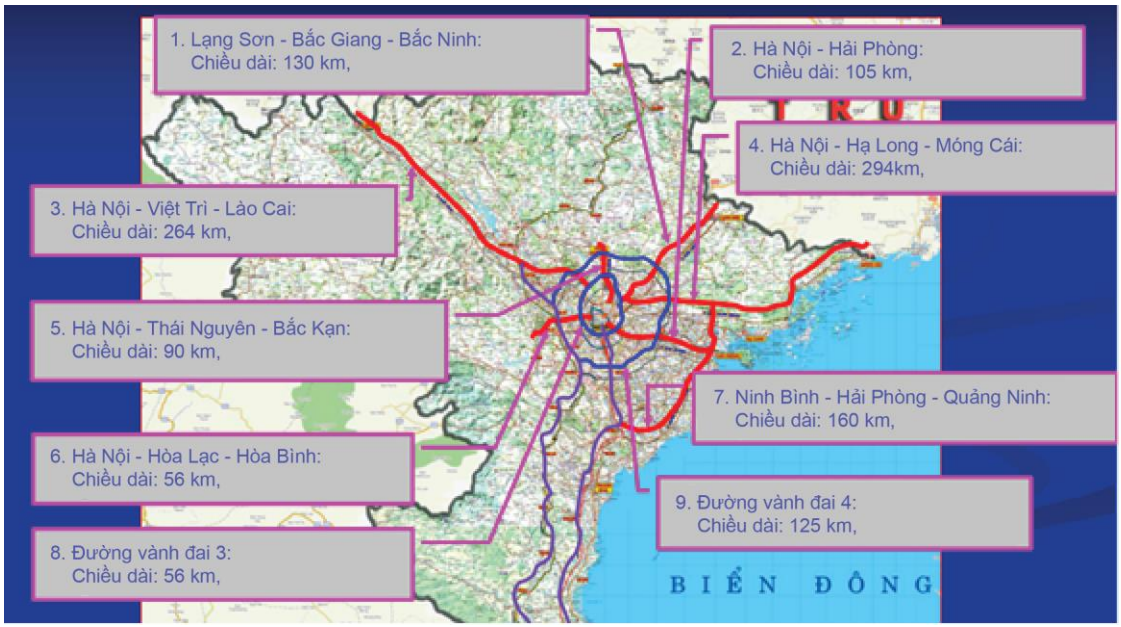
Đoạn đường cao tốc

Đoạn cao tốc sẽ có 4 làn nhưng có thể mở rộng thành 6 làn trong tương lai.

Đoạn đường này được động thổ vào 13 tháng 9 năm 2014 và cũng có kế hoạch thi công trong 24 tháng. Gói thầu cuối cùng của đoạn đường cao tốc này mới được bắt đầu thi công (tháng 3 năm 2015) và dự kiến hoàn thành vào đầu năm 2017. Năm 2017, tỉnh Quảng Ninh sẽ hoàn thành toàn bộ dự án bao gồm cả đoạn đường nối tới cao tốc Hà Nội – Hải Phòng.

Khi tuyến đường được thông quan, khoảng cách di chuyển giữa Hạ Long và Hải Phòng sẽ rút ngắn từ 70 km xuống còn 25 km.

[4] "Dự án cầu nối vùng tam giác kinh tế phía Bắc,"*Vietnam Investment Review*, http://www.vir.com.vn/bridge-project-to-connect-northern-economic-triangle.html; Truy cập 30 tháng 3 năm 2015



Nguồn: Báo cáo Quy hoạch Phát triển Đường Cao tốc Việt Nam, Bùi Đình Tuấn, Giám đốc Công ty TNHH MTV Vận hành và Bảo trì đường Cao tốc Việt Nam, tháng 12, năm 2013

Hình 2.3-5 Bình đồ tuyến Cao tốc Ninh Bình-Hải Phòng-Quảng Ninh

(3) Đoạn Hải Phòng – Thái Bình

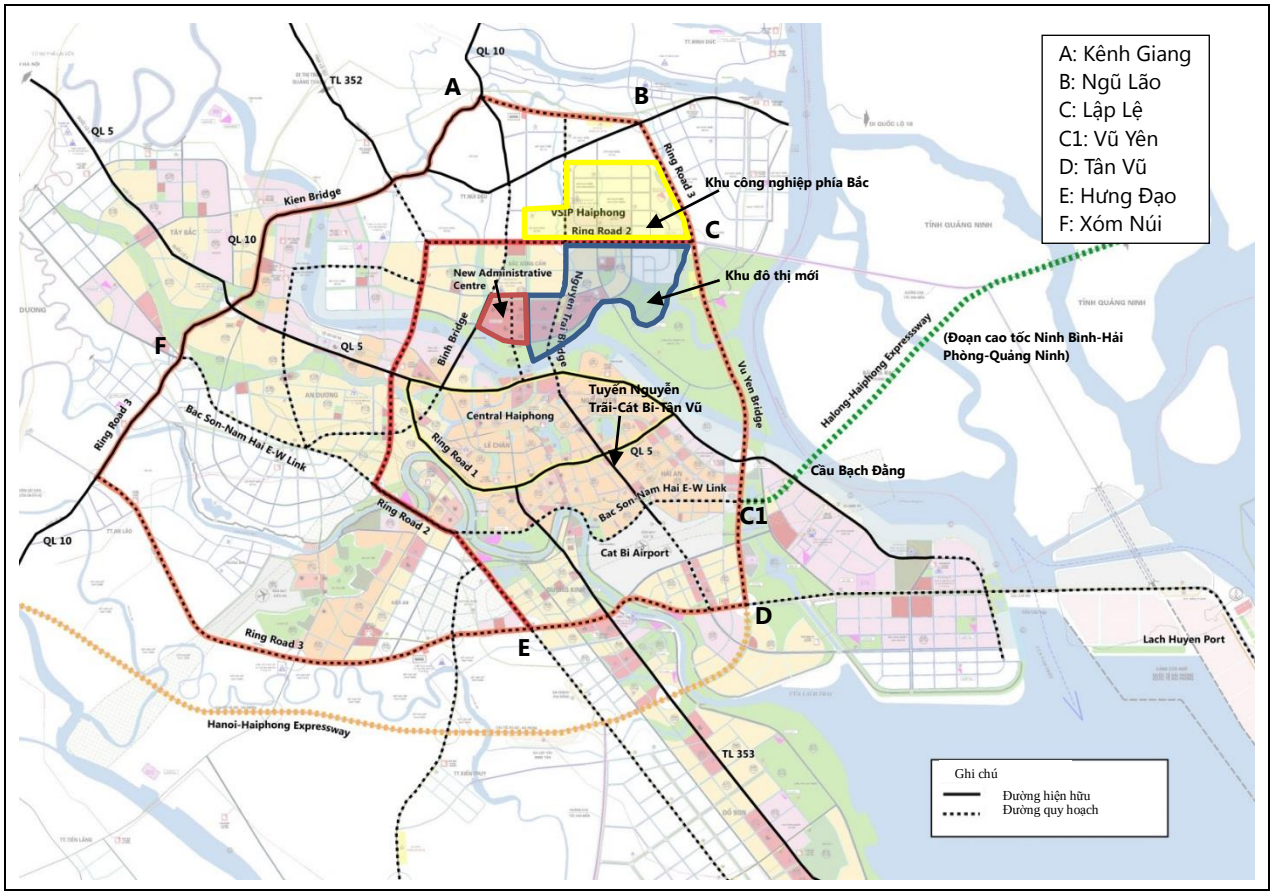
Đoạn đường cao tốc này sẽ được triển khai dưới hình thức BOT và dự kiến bắt đầu thi công vào năm 2017.

2.3.2 Quy hoạch đường và các dự án ở Hải Phòng

(1) Tóm tắt Quy hoạch tổng thể giao thông đường bộ, tháng 12 năm 2014

Ngoài 2 đường cao tốc liên tỉnh như đã trình bày ở trên, "Quy hoạch giao thông đường bộ của thành phố Hải Phòng đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030" được xây dựng bởi Viện Chiến lược và phát triển GTVT (TDSI) thuộc Bộ Giao thông vận tải vào tháng 12 năm 2014 cho Sở GTVT thành phố Hải Phòng chỉ ra quy hoạch các trục đường đô thị chính và các đường quốc lộ liên tỉnh đi qua Hải Phòng cho năm 2020 và 2030.

Sơ bộ của Quy hoạch Tổng thể giao thông đường bộ thành phố Hải Phòng đến năm 2030 được thể hiện ở hình dưới.



Nguồn: Đoàn khảo sát

Hình 2.3-6 Quy hoạch mạng lưới đường bộ Hải Phòng đến năm 2030

1) Đường vành đai

Có 3 đường vành đai lớn được quy hoạch cho Hải Phòng. Hiện trạng quy hoạch/thi công của các đường vành đai được thể hiện trong hình dưới.

Đường vành đai 1 được thiết kế bao quanh trung tâm thành phố Hải Phòng cũ và hướng tuyến của Đường vành đai 1 tận dụng các phố sẵn có. Xem Hình 2.3-6.

Đường vành đai 2 sẽ là một tuyến đường mới tạo thành hình vòng cung từ nút giao Lập Lễ với Đường vành đai 3 (điểm C trong Hình 2.3-5) thuộc khu VSIP phía Đông Bắc Hải Phòng và kết thúc ở nút giao Hưng Đạo với Đường vành đai 3 (điểm E trong Hình 2.3-5). Đường vành đai 2 sẽ được thi công theo từng đoạn từ nay đến năm 2030. Đoạn đường vành đai 2 phía nam sông Cấm dự kiến thi công đến năm 2020 và đoạn vượt sông Cấm nối đến VSIP Hải Phòng dự kiến thi công đến năm 2030.

Đường vành đai 3 là tuyến đường vành đai dài nhất được quy hoạch cho thành phố Hải Phòng. Đoạn từ điểm A đến điểm F trong Hình 2.3-5 chính là quốc lộ 10 hiện nay, các đoạn khác cần được xây mới. Đoạn từ điểm F tới điểm D hiện chưa được nghiên cứu, còn đoạn từ điểm A tới điểm C1 là mục tiêu của nghiên cứu này.

2) Đường trục chính đô thị

Hình 2.3-6 thể hiện hướng tuyến gần đúng của các đường trục chính đô thị được quy hoạch cho thành phố Hải Phòng, mặc dù một số đoạn đã được thi công, phần lớn các đoạn gần khu trung tâm và phía nam khu trung tâm thành phố Hải Phòng chưa được xây dựng. 2 tuyến đường trục chính đô thị quan trọng là tuyến cầu Nguyễn Trãi – sân bay Cát Bi – Tân Vũ và tuyến Bắc Sơn – Nam Hải kết nối Đông – Tây.

Tuyến đường cầu Nguyễn Trãi – sân bay Cát Bi – Tân Vũ là đường trục chính kết nối VSIP Hải Phòng phía bắc sông Cấm tới sân bay Cát Bi và Tân Vũ, đi qua trung tâm thành phố Hải Phòng. Một phần tuyến đường này, giữa trung tâm Hải Phòng và sân bay Cát Bi, đã được hoàn thành (xem Hình 2.3-6), còn đoạn vượt sông Cấm, cầu Nguyễn Trãi, là một trong những mục tiêu của nghiên cứu này. Đoạn từ sân bay Cát Bi chạy xuống phía nam tới Tân Vũ được quy hoạch đi ngầm, dự kiến thi công 2 đoạn này từ năm 2020 đến năm 2030.

Đoạn Bắc Sơn – Nam Hải kết nối Đông – Tây là một phần của một dự án tài trợ bởi Ngân hàng Thế giới và được trình bày chi tiết ở phần sau.

3) Công trình vượt sông Cấm

Trong Quy hoạch tổng thể, 5 cây cầu và 1 đường hầm ngoại trừ Cầu Kiền và Cầu Bính cũ được quy hoạch làm các công trình vượt sông Cấm. Vị trí của các công trình vượt sông này được thể hiện trong Hình 2.3-7. Theo Viện Quy hoạch của Sở Xây dựng, đơn vị lập Quy Hoạch Tổng Thể, và Sở GTVT, ưu tiên việc xây dựng 2 cây cầu, là mục tiêu của khảo sát 6 công trình vượt sông trong Quy Hoạch Tổng Thể.

Quyết định ưu tiên xây dựng Cầu Vũ Yên vì cây cầu này là một phần của tuyến Vành Đai 2 và Vành Đai 3.

UBND thành phố Hải Phòng quy hoạch xây dựng 3 tuyến giao thông chính Bắc-Nam trong khu vực thành phố gồm: (1) Sân bay Cát Bi – Đường Lạch Tray – Cầu Nguyễn Trãi – Trung tâm Hành chính mới, (2) Đường Võ Nguyên Giáp – Cầu Hoàng Văn Thụ – Trung tâm Hành chính mới, (3) Đoạn giữa 2 tuyến – Cầu Hoàng Văn Thụ – Trung tâm Hành chính mới. Ngoài ra, UBND thành phố Hải Phòng đã quyết định ưu tiên tuyến số (1) kết nối Sân bay Cát Bi với Trung tâm Hành chính mới và VSIP. Do đó, Cầu Nguyễn Trãi là một phần của tuyến sẽ được xây dựng trước các cây cầu khác. Một tuyến đường rộng 50,5m đã được hoàn thành theo Quy hoạch Tổng thể cách Cầu Nguyễn Trãi 400m về phía Nam của tuyến.

Theo Ban Quản lý Dự án Xây dựng và Phát triển Đô thị, đơn vị chịu trách nhiệm quy hoạch Cầu Hoàng Văn Thụ cách Cầu Nguyễn Trãi 1km về phía thượng lưu, Năm khởi công xây dựng cầu chưa được xác định. Do đó việc xây dựng cầu không nằm trong tiến trình xây dựng đường nối tới phía nam Cầu Hoàng Văn Thụ và không có tuyến kết nối tới đường chính, hiện tại, việc xây cầu không mang lại lợi ích lớn.

Hình 2.3-7 Hướng tuyến Đường vành đai

(2) Dự án Ngân Hàng Thế Giới Liên kết Đông - Tây Bắc Sơn - Nam Hải

Với sự hỗ trợ của Ngân hàng Thế giới, "Dự án phát triển giao thông Hải Phòng" hiện đang được triển khai.

Dự án này gồm 3 hợp phần chính: Hợp phần A tập trung phát triển đường bộ, Hợp phần B cải thiện giao thông công cộng và Hợp phần C tập trung vào phát triển nguồn nhân lực cho giao thông công cộng. Dự án này có 2 mục tiêu lớn, xây dựng một đường trục chính để phục vụ phát triển đô thị trong tương lai và cải thiện giao thông công cộng bằng cách thí điểm dự án xe buýt và giúp đào tạo chuyên gia giao thông công cộng.

Trong tổng chi phí dự án 277 triệu USD, 175 triệu USD được vay từ Ngân hàng Thế giới và phần lớn ngân sách được dành cho Hợp phần A, dự án đường trục chính. Chi tiết ngân sách dự án như sau:

Bảng 2.3-1 Ngân sách dự án Ngân hàng Thế giới

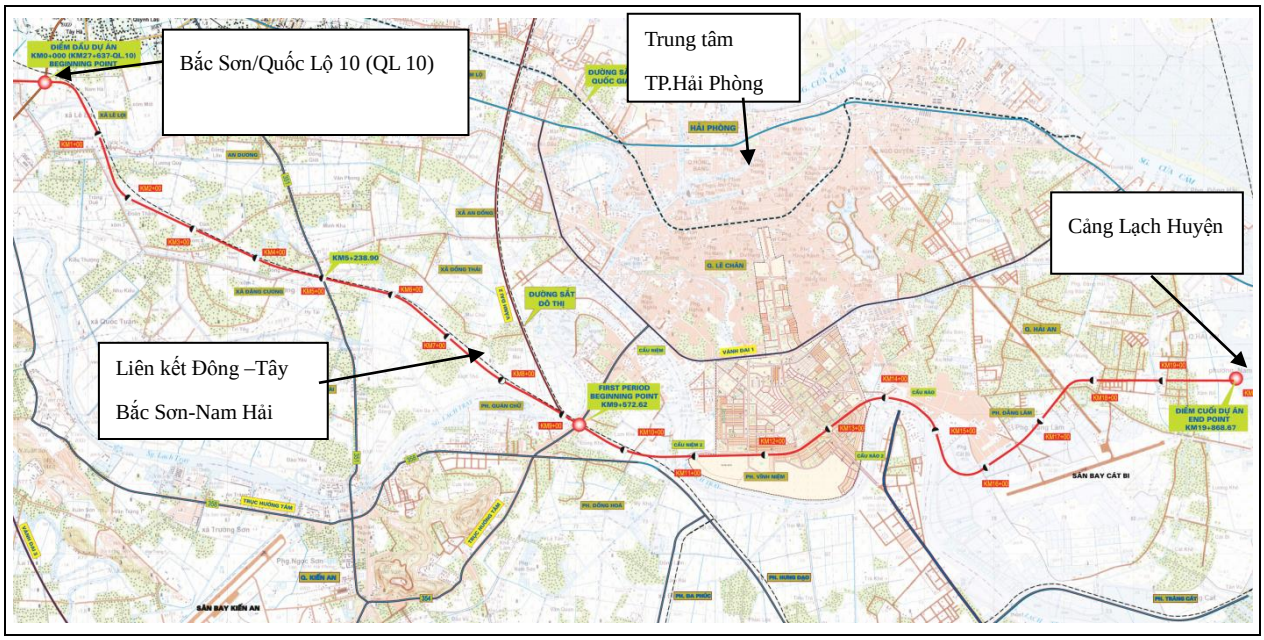
(Đơn vị: triệu USD)

	Chi phí ước tính	Vay Ngân hàng Thế giới
Hợp phần A – Phát triển đường trục chính	263,58	163,93
Hợp phần B – Cải thiện giao thông công cộng	8,04	6,24
Hợp phần C – Phát triển nguồn nhân lực cho giao thông công cộng	4,99	4,82
Tổng	276,61	174,99

Nguồn: Báo cáo số. 57809-VN, Ngân hàng thế giới (2011)

Hợp phần A là dự án xây dựng một đường trục chính cắt ngang phần phía nam của Hải Phòng, gọi là Đường nối Đông – Tây Bắc Sơn – Nam Hải. Đường trục chính này nhằm đảm bảo lưu thông cho các phương tiện vận tải thương mại từ hướng Hà Nội đi vào cảng Lạch Huyện của Hải Phòng, ngoài ra, việc xây dựng tuyến đường này được ưu tiên cao trong quy hoạch hạ tầng cơ sở của Việt Nam bởi nó đã được đưa vào quy hoạch tổng thể giao thông và được Thủ tướng phê duyệt.

Tuyến đường này bắt đầu từ phía tây Hải Phòng ở nút giao Bắc Sơn với quốc lộ 10, chạy theo hướng Đông - Tây tới cảng Lạch Huyện. Bề rộng đường là 50,5m, có thể mở rộng thành 6 làn xe trong tương lai, tuy nhiên tại thời điểm thông quan, đường sẽ có 4 làn theo dự báo nhu cầu giao thông, tuyến đường này dự kiến thông quan vào năm 2016.



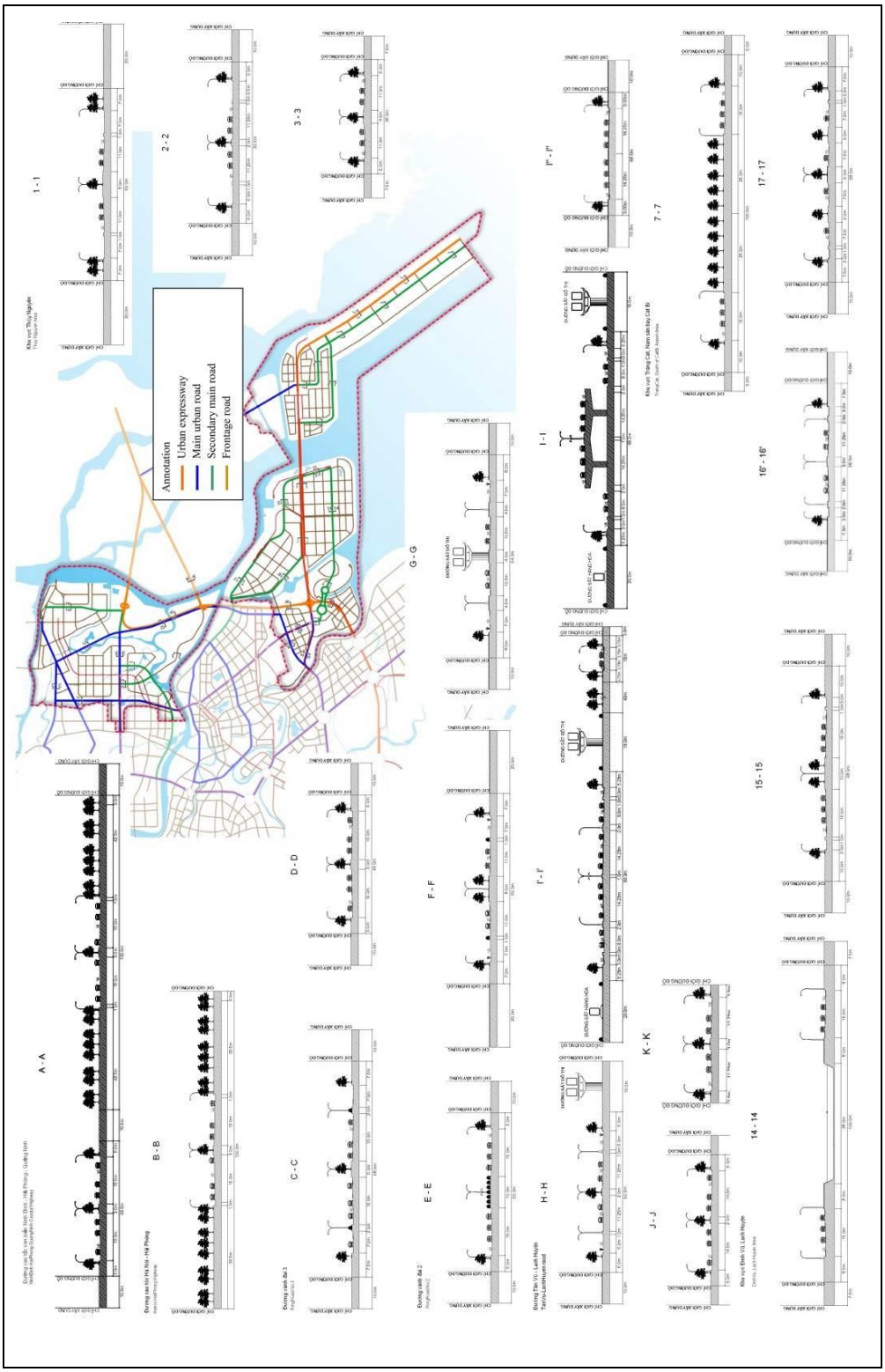
Nguồn: Báo cáo số. 57809-VN, Ngân hàng thế giới (2011)

Hình 2.3-8 Hướng đường Bắc Sơn – Nam Hải kết nối Đông - Tây

(3) Quy hoạch tổng thể đường bộ khu kinh tế Đình Vũ – Cát Hải

Là một phần của quy hoạch tổng thể khu kinh tế Đình Vũ – Cát Hải, bản quy hoạch tổng thể hạ tầng đường bộ được xây dựng bởi tư vấn Nikken Sekkei Civil Engineering Nhật Bản.

Về hạ tầng giao thông ở khu kinh tế Đình Vũ – Cát Hải, các đường cao tốc đô thị, đường đô thị chính, đường đô thị thứ cấp và đường gom đã được thiết kế trong khu vực mục tiêu và các nút giao cho mỗi loại đường đã được phát triển. Xem chi tiết trong hình dưới.



Hình 2.3-9 Quy hoạch hạ tầng giao thông ở khu kinh tế Đình Vũ – Cát Hải

2.3.3 Quy hoạch giao thông công cộng

(1) Quy hoạch giao thông công cộng trong Quy hoạch chung

Cơ sở giao thông công cộng được hợp nhất vào quy hoạch hạ tầng giao thông và 3 tuyến đường sắt đô thị tiềm năng đã được xác định và không gian vật lý đã được phân bổ trong Quy hoạch Tổng thể. Về vấn đề giao thông công cộng bằng xe bus, các tuyến này sẽ di chuyển vào trung tâm thành phố Hải Phòng để đưa đón công nhân viên của khu công nghiệp và cảng, các tuyến xe bus vòng phục vụ trong khu vực nội thành cũng sẽ được xác định.

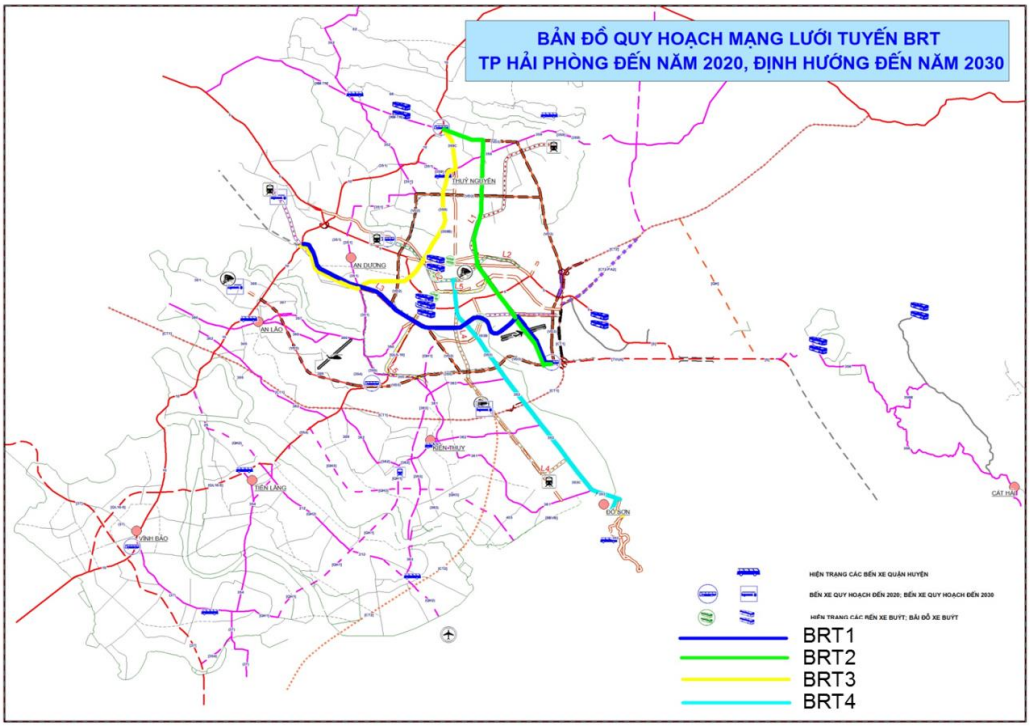
(2) Quy hoạch tuyến buýt nhanh BRT

Theo quy hoạch tổng thể giao thông công cộng Hải Phòng xây dựng bởi Sở Giao thông vận tải thành phố Hải Phòng, có 4 tuyến xe buýt nhanh (Bus Rapid Transit - BRT).

Tại Việt Nam, Ngân hàng Thế giới hiện đang hỗ trợ lập kế hoạch và xây dựng các tuyến BRT ở Hà Nội, Đà Nẵng và TP. Hồ Chí Minh, nhưng với trường hợp Hải Phòng, tính đến tháng 3 năm 2015 chưa có thảo luận cụ thể nào về hỗ trợ của Ngân hàng Thế giới hay của các tổ chức viện trợ quốc tế cho việc quy hoạch và xây dựng các tuyến BRT.

Trong 4 tuyến BRT, tuyến BRT2 được quy hoạch đi qua cầu Nguyễn Trãi, một trong những cây cầu mục tiêu của nghiên cứu này.

Bản đồ quy hoạch mạng lưới tuyến BRT và bảng tóm tắt thông tin các tuyến trong hình dưới.



Nguồn: Sở Giao thông vận tải Hải Phòng

Hình 2.3-10 Quy hoạch tuyến buýt nhanh BRT Hải Phòng

Bảng 2.3-2 Sơ lược quy hoạch BRT Hải Phòng

	Tuyến	Các trạm lớn	Độ dài	Dự kiến mở cửa	
				Trước 2020	Sau 2021
BRT1	Bắc Sơn – Trạm xe buýt phía Đông	Bắc Sơn – Lê Hồng Phong – Sân bay Cát Bi – Trạm xe buýt phía Đông	22 km	○	
BRT2	Trạm xe buýt phía Bắc – Trạm xe buýt phía Đông	Trạm xe buýt phía Bắc – Đường vành đai 3 – Cầu Nguyễn Trãi – Lê Hồng Phong – Sân bay Cát Bi – Trạm xe buýt phía Đông	20 km		○
BRT3	Trạm xe buýt phía Bắc – Bắc Sơn	Bắc Sơn – Đặng Cương – Thượng Lý – TL 359 – Trạm xe buýt phía Bắc	21 km		○
BRT4	Trung tâm TP Hải Phòng – Đồ Sơn	Hồ Sen – Cầu Rào – Phạm Văn Đồng – Đồ Sơn	22 km	○	

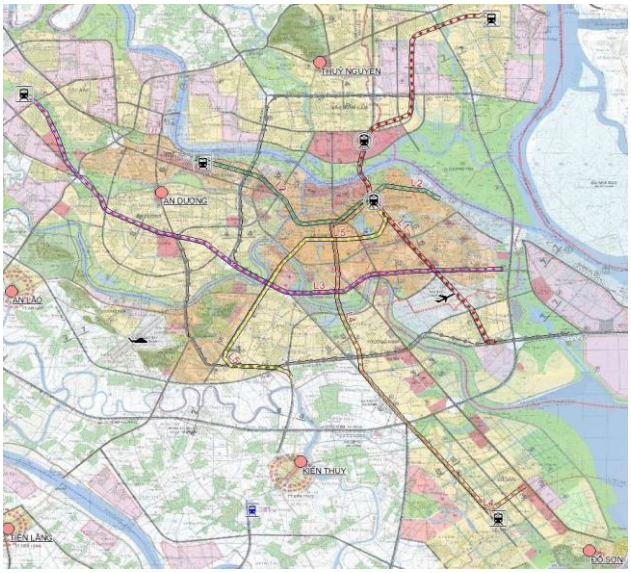
Nguồn: Sở Giao thông vận tải Hải Phòng

(3) Đề xuất quy hoạch đường sắt đô thị trong tương lai

5 tuyến đường sắt đô thị được đề xuất cho Hải Phòng giai đoạn 2020-2030, nhưng tính đến tháng 3 năm 2015, 5 tuyến này chưa được nghiên cứu cụ thể.

Sở GTVT Hải Phòng đang xét duyệt quy hoạch tổng thể giao thông và hiện mới có phần phát triển hạ tầng đường bộ được hoàn thành. Đề xuất quy hoạch đường sắt đô thị ở Hải Phòng trong tương lai có thể sẽ được sửa lại từ đề xuất hiện nay như trình bày ở dưới sau khi việc cập nhật phần giao thông công cộng trong quy hoạch tổng thể giao thông được hoàn thành.

Bảng 2.3-3 Đề xuất quy hoạch đường sắt đô thị trong tương lai ở Hải Phòng

	Tuyến	Chiều dài (km)	Giai đoạn thi công	Sơ đồ tuyến
Line 1	Bờ Bắc sông Cấm - Cát Bi - Tân Vũ	20,8	2020-2025	
Line 2	Cam Lộ - Hải Phòng - Chùa Vẽ	12,0	2030	
Line 3	Bắc Sơn - Nam Hải	24,1	2030	
Line 4	Lạc Viên – Hồ Sen – Cầu Rào 3 – Đồ Sơn	20,2	2020-2025	
Line 5	Lac Viên – Hồ An Biên – Cầu Niệm - Đa Phúc	14,2	2030	
	Tổng chiều dài:	91,3		

Nguồn: Sở Giao thông vận tải Hải Phòng

2.3.4 Các dự án sân bay và cảng biển

(1) Cảng Lạch Huyện

Bộ Giao thông vận tải Việt Nam đã lên kế hoạch xây dựng một cảng quốc tế tại khu vực ven biển của thành phố Hải Phòng trên bán đảo Đình Vũ và trên đảo Cát Hải.

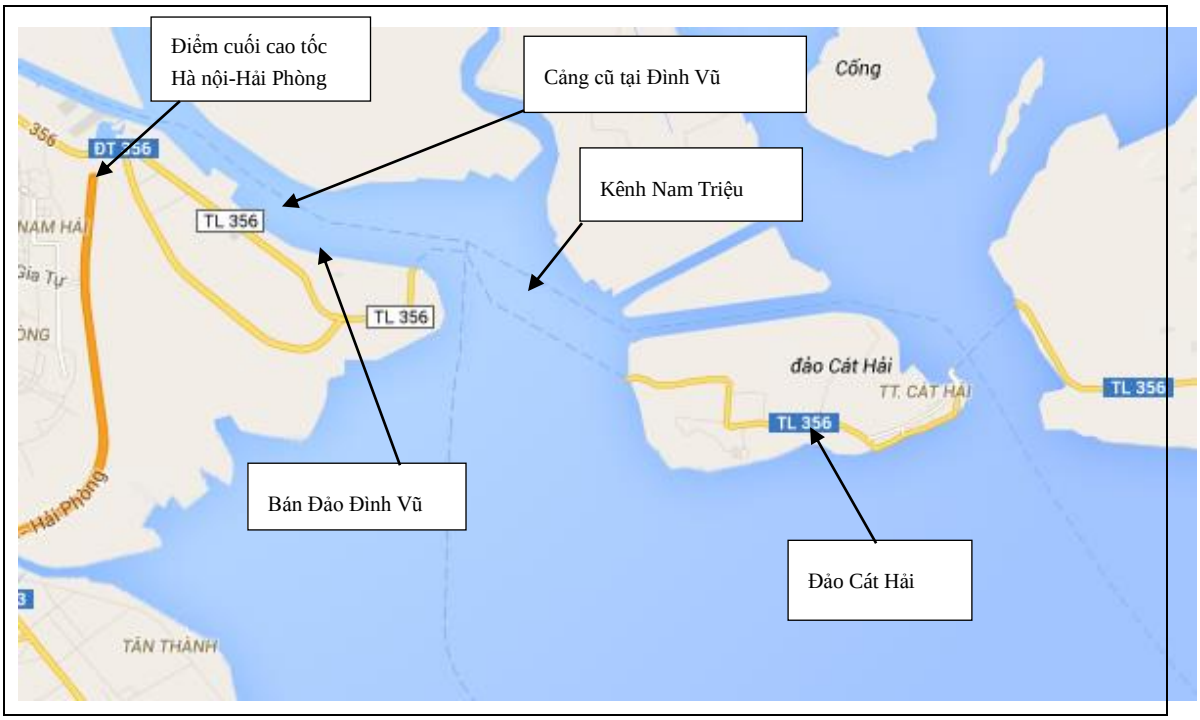
Toàn bộ khu vực này sẽ được kết nối với mạng lưới đường bộ hiện thời và tương lai bao gồm đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng dự kiến thông xe vào cuối năm 2015.

Việc xây dựng cảng Lạch Huyện cũng là một phần quy hoạch khu kinh tế Đình Vũ – Cát Hải của chính phủ Việt Nam

Theo "Quy hoạch hệ thống Cảng biển Việt Nam 2020" được phê duyệt bởi Thủ tướng Chính phủ tại Quyết định số 2190/QD-TTG, các cảng biển được phân loại theo 6 nhóm đối với mỗi khu vực địa lý ở Việt Nam: Nhóm 1 (Các cảng biển khu vực phía Bắc), Nhóm 2 (Các cảng biển khu vực Bắc Trung Bộ), Nhóm 3 (Các cảng biển khu vực Trung Trung Bộ), Nhóm 4 (Các cảng biển khu vực Nam Trung Bộ), Nhóm 5 (Các cảng biển khu vực Thành phố Hồ Chí Minh) và nhóm 6 (Các cảng biển khu vực Đồng Bằng Sông Mê Kông)[5].

Dự án cảng Lạch Huyện gồm 2 phần, xây dựng cảng Đình Vũ trong ngắn hạn và xây dựng cảng nước sâu Lạch Huyện trong dài hạn, cảng này thuộc Hệ thống cảng biển nhóm 1 được Thủ tướng đưa vào "Quy hoạch nhóm cảng biển phía bắc giai đoạn 2010 - 2020."[6]

Hiện nay, bán đảo Đình Vũ là một khu công nghiệp thương mại đang trên đà phát triển nhưng bị tách rời khỏi đảo Nam Hải bởi luồng Nam Triệu. Phần lớn đảo Cát Hải, nơi cảng nước sâu Lạch Huyện mới sẽ được xây dựng, hiện vẫn còn kém phát triển.



Nguồn: Google Maps

Hình 2.3-11 Hiện trạng cảng Lạch Huyện (2015)

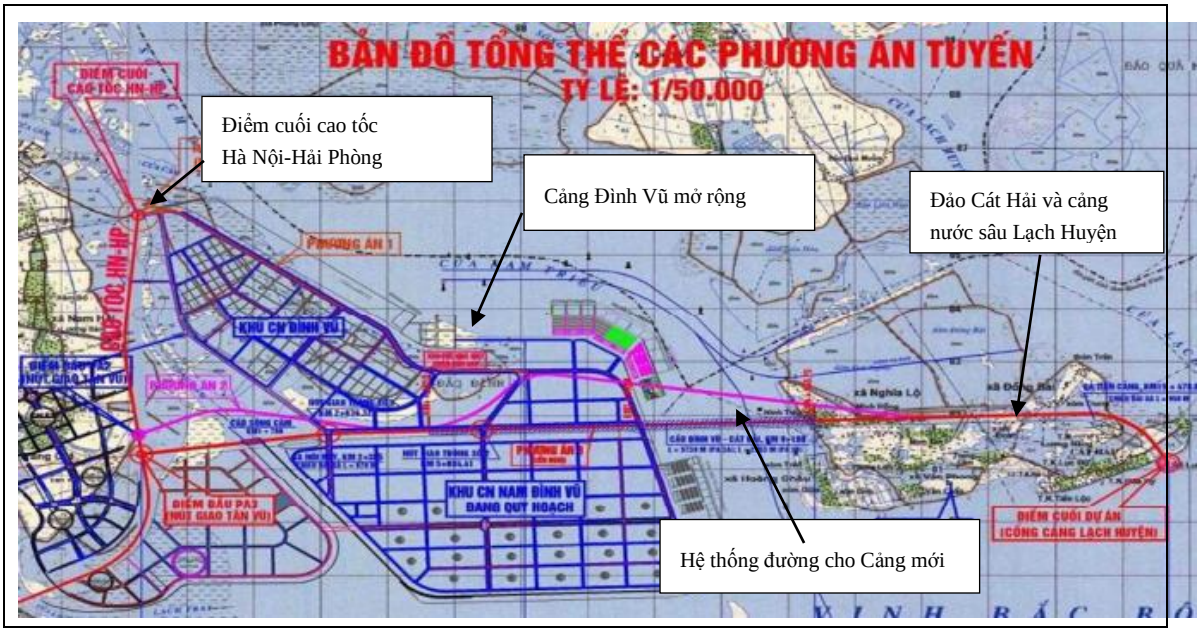
Hiện đã có một cảng ở bán đảo Đình Vũ và tới năm 2020 cảng sẽ được nâng cấp từ 2 bến tàu thành 5 bến tàu, nâng cao công suất lên 6 triệu tấn/năm. Kế hoạch xây dựng cảng Đình Vũ gồm 2 giai đoạn. Giai đoạn 1 (2001-2005) 2 bến tàu đã được xây dựng với lưu lượng 20.000 tấn/bến, còn giai đoạn 2 xây dựng 4 bến tàu (lưu lượng 20.000 tấn/bến).

Ước tính cảng Đình Vũ sẽ đón nhận 4,5 triệu tấn/năm trong năm 2015, bởi vậy việc mở rộng cảng xuống phần dưới của bán đảo Đình Vũ là cần thiết để đáp ứng nhu cầu. Công suất của cảng Đình Vũ ước tính đạt 10 triệu tấn/năm.

Hình dưới thể hiện cảng Đình Vũ được mở rộng năm 2020 và mạng lưới đường bộ liên quan.

[5] Sự phát triển của các Cảng Container tại Việt Nam, Bộ Giao Thông, Cục Hàng hải Việt Nam, UNESCAP Presentation, Băng Cốc, Ngày 21 tháng 11 năm 2012.

[6] Dịch vụ Tư vấn Quy hoạch đầu tư xây dựng Dư án, Dự án đường ô tô Tân Vũ – Lạch Huyện Thành phố Hải Phòng, Dự báo nhu cầu giao thông (Đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng điều chỉnh), Ngày 06 tháng 03 năm 2009, bản hiệu đính thứ 2, Viện Kết cấu và Cầu Nhật Bản, Công ty TNHH Tư vấn Hyder, Công ty Cổ phần Tư vấn kỹ thuật Đường bộ.

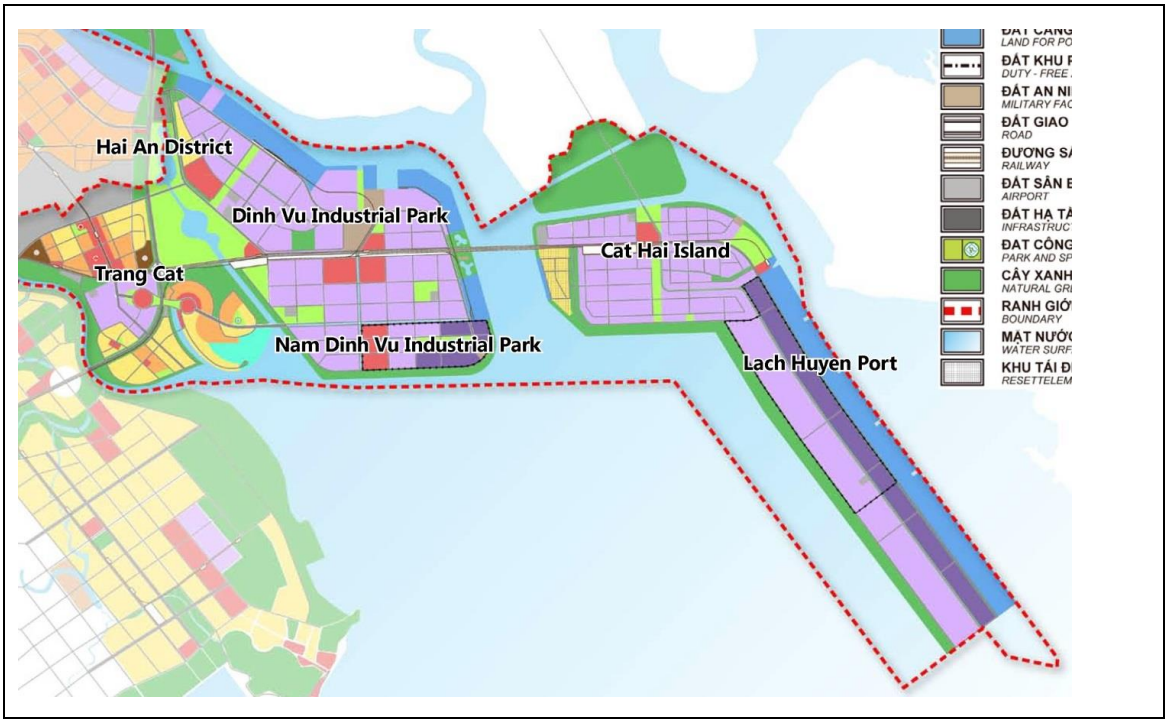


Nguồn: Dịch vụ tư vấn dự án quy hoạch đầu tư xây dựng đường cao tốc Tân Vũ-Lạch Huyện thành phố Hải Phòng (2009)

Hình 2.3-12 Cảng Đình Vũ sau khi nâng cấp

Đảo Cát Hải nằm ở phía đông bán đảo Đình Vũ, tách rời khỏi đất liền bởi luồng Nam Triệu, có khoảng 27.390 người đang sống trên đảo với 2 thị trấn và 10 phường xã.

Cảng nước sâu Lạch Huyện mới sẽ được xây dựng trên đảo Cát Hải và sẽ phục vụ được các tàu tải trọng 45.000-50.000 tấn. Theo các tài liệu quy hoạch, cảng dự kiến được hoàn thành vào năm 2030. Hình dưới thể hiện quy hoạch xây dựng cảng Đình Vũ và cảng nước sâu Lạch Huyện.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Hình 2.3-13 Kế hoạch xây dựng cảng Đình Vũ và cảng nước sâu Lạch Huyện

(2) Sân bay quốc tế Cát Bi

Theo UBND thành phố Hải Phòng và Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam, một ga hành khách mới hiện đang được xây dựng ở sân bay quốc tế Cát Bi, sân bay chính của Hải Phòng.

Vốn đầu tư cho nhà ga mới này là khoảng 1,5 nghìn tỉ VNĐ (70 triệu USD, US$1,00=21.545 VND), được tài trợ theo hình thức BT (xây dựng – chuyển giao).

Nhà ga mới được xây cách nhà ga hiện hữu 150m sẽ có 2 tầng với tổng diện tích sàn khoảng 15.000 m^2. Bên cạnh đó, một gara đỗ xe rộng 6.000 m^2 cũng sẽ được xây dựng. Nhà ga mới được sử dụng cho cả các chuyến bay nội địa và quốc tế, tầng một dành cho chuyến đến và tầng hai dành cho chuyến đi.

Nhà ga mới dự kiến được hoàn thành vào ngày 13 tháng 5 năm 2016, sau khi được hoàn thành và đưa vào sử dụng, ước tính công suất lưu lượng hành khách hàng năm của sân bay sẽ tăng 5 lần lên 4.000.000 lượt khách. UBND thành phố Hải Phòng kỳ vọng việc nâng cấp sân bay quốc tế Cát Bi sẽ mang lại nhiều cơ hội phát triển kinh tế hơn cho Hải Phòng.

Công suất ước tính về lưu lượng hành khách và hàng hóa với nhà ga mới được tóm tắt như sau:

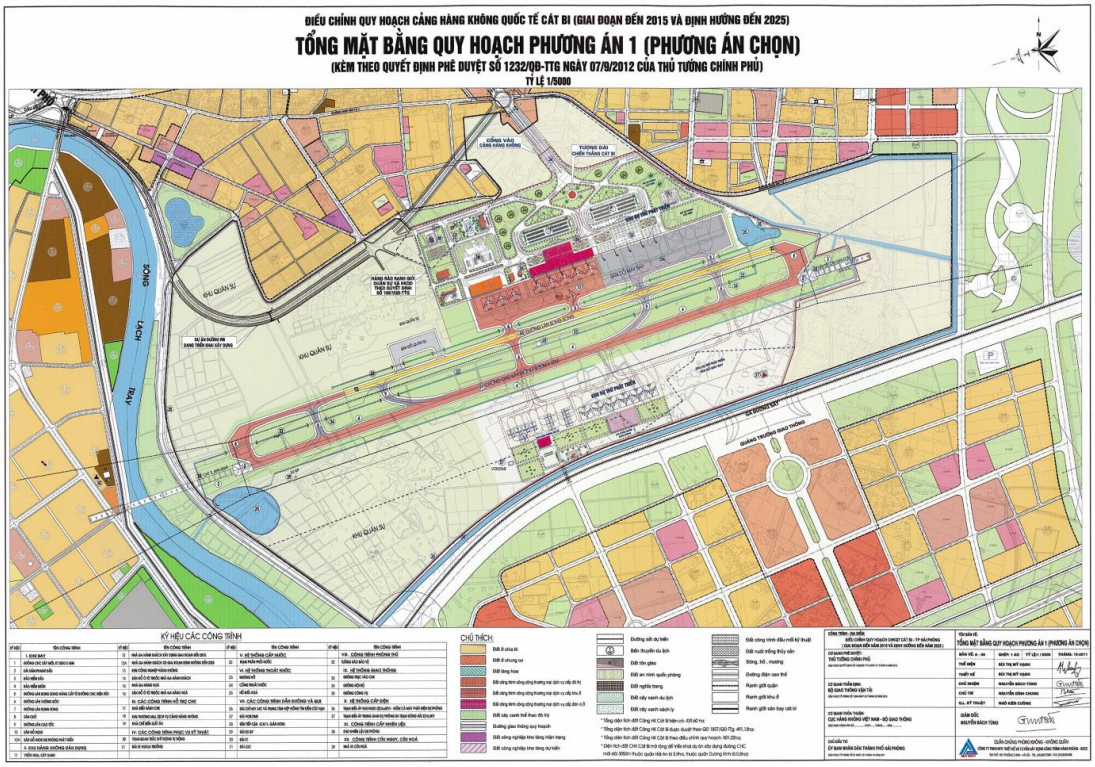
- Năm 2015 (nhà ga hiện tại):
  - 2.000.000 lượt khách/năm
  - 17.000 tấn hàng/năm
- Năm 2025 (với nhà ga mới):

- 4.000.000 lượt khách/năm
- 82.000 tấn hàng/năm

Bảng 2.3-4 Số liệu thống kê của sân bay Cát Bi

Hạng mục	Đơn vị	2013	2014 (Ước tính)	2014/2013
Cất, hạ cánh	Lần	6.236,0	6.750,0	108,2
Vận tải hành khách	1.000 người	834,5	850,5	101,9
Vận chuyển hàng hóa	Tấn	5.505,0	5.862,0	106,5
Doanh thu	Tỉ VNĐ	49,7	54,6	109,8

Nguồn: Niên giám thống kê Hải Phòng 2014, (cập nhật: 28 tháng 1 năm 2015)



Nguồn: Sở Giao thông vận tải Hải Phòng

Hình 2.3-14 Quy hoạch sân bay quốc tế Cát Bi

2.4 Quy mô và kết quả của viện trợ Nhật Bản

Hợp tác kinh tế với Nhật Bản bắt đầu được nối lại từ tháng 11 năm 1992, Nhật là nước viện trợ lớn nhất cho Việt Nam, vốn vay ODA trong năm 2012 lên tới 200 tỉ yên.

Bảng 2.4-1 Quy mô và kết quả của ODA Nhật Bản tại Việt Nam

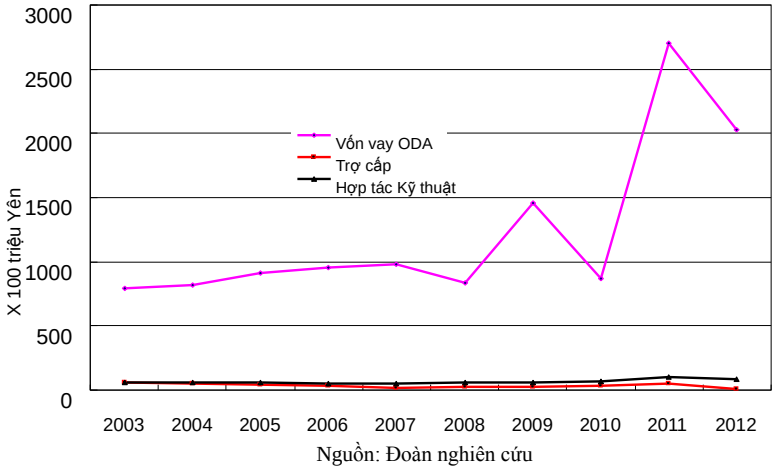
Đơn vị: 100 triệu JPY

	Năm tài khóa 2003	Năm tài khóa 2004	Năm tài khóa 2005	Năm tài khóa 2006	Năm tài khóa 2007	Năm tài khóa 2008	Năm tài khóa 2009	Năm tài khóa 2010	Năm tài khóa 2011	Năm tài khóa 2012	Năm tài khóa 2013	Năm tài khóa 2014
Vay ODA	793,30	820,00	908,20	950,78	978,53	832,01	1.456,00	865,68	2.700,38	2.029,26		
Viện trợ không hoàn lại	56,50	49,14	44,65	30,97	21,18	26,63	28,26	35,46	52,77	12,23		
Hợp tác kỹ thuật	55,77	57,11	56,51	52,75	51,98	59,65	61,42	71,52	104,86	85,15		

Nguồn: Trang web Bộ Ngoại giao, http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/vietnam/data.html

Trang web của JICA, http://www.jica.go.jp/about/report/2014/ku57pq00001nol70-att/s02.pdf

Ghi chú: "Năm tài khóa" dựa trên ngày ký kết biên bản vay đối với các khoản vay (vốn vay ODA) và năm ngân sách đối với các khoản viện trợ không hoàn lại và hợp tác kỹ thuật. Số tiền dựa trên biên bản vay đối với các khoản vay và khoản viện trợ không hoàn lại, và dựa trên chi phí thực phát sinh đối với hợp tác kỹ thuật



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Hình 2.4-1 Quy mô và kết quả của ODA Nhật tại Việt Nam

Bảng 2.4-2 Danh sách dự án ODA ở Hải Phòng

STT	Vốn vay	Tên dự án	Năm	Ghi chú
1	ODA Phần Lan	Dự án xây dựng cầu Rào II	2009-2012	Vay
2		Cấp thoát nước Hải Phòng	Không rõ	Vay
3		Nâng cấp và sửa chữa bệnh viện Việt Tiệp	Đang triển khai	Vay
4	World Bank	Dự án phát triển giao thông đô thị Hải Phòng	Đang triển khai	Vay
5	ODA Nhật Bản	Dự án xây dựng cầu Kiền	2000-2004	Vay
6		Dự án xây dựng cầu Bính	2000-2005	Vay
7		Dự án sữa chữa cầu Bính	2012-2013	Vay
8		Dự án đường ôtô Tân Vũ – Lạch Huyện	Đang triển khai	Vay
9		Dự án xây dựng cảng Lạch Huyện	2011- 2014	Vay
10		Dự án cải thiện môi trường nước Hải Phòng	Đang triển khai	Vay
11	Chương trình đối tác phát triển của JICA	Nâng cao năng lực quản lý và kỹ thuật của ngành dệt may Hải Phòng	Không rõ	
12		Hỗ trợ đào tạo nguồn nhân lực nhằm cải thiện năng suất lưu lượng hàng hóa ở cảng Hải Phòng	Không rõ	
13		Hỗ trợ nâng cao năng lực quản lý của công ty cấp thoát nước Hải Phòng	Không rõ	
14		Nâng cao ý thức, giáo dục và truyền thông về quản lý chất thải rắn và thoát nước thải, nước mưa	Không rõ	
15		Nâng cao năng lực quản lý nhà máy ở các doanh nghiệp sản xuất	Không rõ	
16		Hỗ trợ đào tạo nguồn nhân lực y tế (hợp tác với tỉnh Kagawa)	Không rõ	
17		Hỗ trợ đào tạo nguồn nhân lực nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động của hệ thống thoát nước	Không rõ	
18	ADB	Dự án cấp nước Hải Phòng		TA
19		Chương trình đầu tư ngành nước – gói 2	Không rõ	Vay