

Số: 8009 /BGTVT-KHĐT

Hà Nội, ngày 05 tháng 08 năm 2021

V/v đề xuất dự án xây dựng đường cao tốc kết nối Hà Giang với cao tốc Nội Bài - Lào Cai giai đoạn 1, sử dụng vốn vay ODA của Chính phủ Hàn Quốc

Kính gửi:

- Bộ Kế hoạch và Đầu tư;
- Bộ Tài chính.

Bộ Giao thông vận tải (GTVT) đang khẩn trương thực hiện công tác chuẩn bị đầu tư các dự án dự kiến trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025, bao gồm cả các dự án dự kiến sử dụng vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) và vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ nước ngoài, nhằm đáp ứng nhu cầu giao thông vận tải, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, an ninh - quốc phòng trong thời gian tới. Theo đó, Bộ GTVT xác định sẽ tập trung vào các dự án trọng điểm, liên kết vùng, có tác động lan toả, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội như: hệ thống các trục đường cao tốc, đường vành đai đô thị..., trong đó có tuyến đường cao tốc kết nối Hà Giang với đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai.

Thực hiện quy định tại khoản 1, 2, 3, 4 Điều 25, Luật Đầu tư công và Nghị định số 56/2020/NĐ-CP ngày 25/5/2020 của Chính phủ về quản lý, sử dụng vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) và vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ nước ngoài; Bộ GTVT đề xuất dự án xây dựng đường cao tốc kết nối Hà Giang với cao tốc Nội Bài - Lào Cai giai đoạn 1, sử dụng vốn vay ODA của Chính phủ Hàn Quốc với nội dung chính như sau:

I. Nội dung dự án

1. Tên dự án: Dự án xây dựng đường cao tốc kết nối Hà Giang với cao tốc Nội Bài - Lào Cai giai đoạn 1.

2. Nhà tài trợ dự kiến: Quỹ Hợp tác phát triển kinh tế Hàn Quốc (EDCF).

3. Cơ quan chủ quản: Bộ Giao thông vận tải (GTVT).

4. Đơn vị lập đề xuất dự án: Ban Quản lý dự án 2 (Ban QLDA2).

5. Mục tiêu, phạm vi dự án

5.1. Mục tiêu dự án:

- *Mục tiêu tổng quát:* từng bước hoàn chỉnh mạng lưới giao thông đường bộ kết nối giao thông khu vực miền núi phía Bắc; rút ngắn hành trình từ các trung tâm chính trị, kinh tế của tỉnh Hà Giang và các địa phương trong khu vực về Thủ đô Hà Nội; nâng cao hiệu quả khai thác đường cao tốc Nội Bài – Lào Cai; góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, xóa đói giảm nghèo; bảo đảm quốc phòng an ninh khu vực miền núi phía Bắc nói chung và các tỉnh Hà Giang, Yên Bái nói riêng.

- *Mục tiêu cụ thể:* xây dựng đường cao tốc kết nối Hà Giang với cao tốc Nội Bài - Lào Cai để rút ngắn hành trình từ các trung tâm chính trị, kinh tế của tỉnh Hà Giang và các địa phương trong khu vực về Thủ đô Hà Nội, phát huy hiệu quả khai thác đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai.

5.2. Phạm vi dự án:

Chiều dài tuyến khoảng 83,3 km, trong đó:

- Điểm đầu giao với cao tốc Nội Bài - Lào Cai, thuộc địa phận thị trấn Mậu A, huyện Văn Yên, tỉnh Yên Bái.

- Điểm cuối giao với Quốc lộ 2, thuộc địa phận thị trấn Việt Quang, huyện Bắc Quang, tỉnh Hà Giang.

6. Dự kiến kết quả chính của dự án

Đường cao tốc kết nối Hà Giang với cao tốc Nội Bài - Lào Cai với chiều dài khoảng 83,3 km; giai đoạn hoàn chỉnh khai thác với quy mô đường cao tốc 04 làn xe, tốc độ thiết kế 80-100km/h theo TCVN 5729:2012; giai đoạn 1 khai thác với quy mô đường cao tốc 02 làn xe, tốc độ thiết kế 80-100km/h¹, mặt cắt ngang phân kỳ có chiều rộng nền đường $B_{nền}=13,5m$.

7. Thời gian thực hiện dự án: 05 năm sau khi Hiệp định tài trợ có hiệu lực (dự kiến từ năm 2022 đến năm 2027).

8. Dự kiến tổng mức đầu tư, cơ cấu nguồn vốn thực hiện dự án và đề xuất cơ chế tài chính:

8.1. Dự kiến tổng mức đầu tư:

Tổng mức đầu tư dự kiến khoảng **8.737 tỷ đồng**, tương đương khoảng 377,53 triệu USD (tỷ giá hạch toán ngoại tệ tháng 7/2021 theo văn bản số 3298/TB-KBNN ngày 30/06/2021 của Kho bạc Nhà nước là 1 USD = 23.141 đồng). Cụ thể như sau:

TT	Hạng mục	Giá trị	
		Tỷ đồng	Triệu USD
1	Chi phí xây dựng, thiết bị	6.272	271,04
2	Chi phí QLDA, tư vấn ĐTXD và chi phí khác	690	29,81
3	Chi phí giải phóng mặt bằng	664	28,67
4	Chi phí dự phòng	1.111	47,99
	Tổng mức đầu tư	8.737	377,53

8.2. Cơ cấu nguồn vốn đề xuất:

¹ Theo TCVN 5729:2012: Tốc độ thiết kế (tính toán) được hiểu là tốc độ dùng để tính toán xác định các tiêu chuẩn giới hạn đối với các yếu tố hình học được bố trí ở một số chỗ cá biệt trên tuyến đường cao tốc.

- Vốn vay ODA của EDCF: khoảng 7.082 tỷ đồng (tương đương khoảng 306,03 triệu USD) được sử dụng cho các hạng mục: chi phí xây dựng, thiết bị; chi phí tư vấn thiết kế kỹ thuật và giám sát thi công, chi phí dự phòng.

- Vốn đối ứng: khoảng 1.655 tỷ đồng (tương đương khoảng 71,50 triệu USD) được sử dụng cho các hạng mục: thuế giá trị gia tăng (đối với chi phí xây lắp, thiết bị; thiết kế kỹ thuật, giám sát thi công); chi phí quản lý dự án, tư vấn đầu tư xây dựng, chi phí khác; chi phí giải phóng mặt bằng; dự phòng (thuế tương ứng).

8.3. Đề xuất cơ chế tài chính trong nước:

- Vốn vay ODA của EDCF: Ngân sách nhà nước cấp phát 100%.
- Vốn đối ứng: Ngân sách nhà nước cấp phát 100%.

9. Xác định thành tố ưu đãi (GE) của khoản vay dự kiến

Tại Công thư số VNM/17-88 ngày 28/4/2017 gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư về điều khoản và điều kiện của khoản vay EDCF, Ngân hàng Xuất nhập khẩu Hàn Quốc - Keximbank thông báo có hai loại khoản vay là có điều kiện ràng buộc và không có điều kiện ràng buộc. Theo hướng dẫn tại Phụ lục I Nghị định số 56/2020/NĐ-CP, trên cơ sở lãi suất vay dự kiến do Keximbank đề xuất², kết quả tính toán thành tố ưu đãi của khoản vay dự kiến theo 02 hình thức vay như sau:

- Khoản vay ràng buộc có GE = **39,74%**.
- Khoản vay không ràng buộc có GE = **26,36%**.

Theo Nghị định 56/2020/NĐ-CP ngày 25/5/2020 của Chính phủ, tại điểm b khoản 19 Điều 3 quy định: “*Vốn vay ODA là khoản vay nước ngoài có thành tố ưu đãi đạt ít nhất 35% đối với khoản vay có điều kiện ràng buộc liên quan đến mua sắm hàng hóa và dịch vụ theo quy định của nhà tài trợ nước ngoài hoặc đạt ít nhất 25% đối với khoản vay không có điều kiện ràng buộc*”. Như vậy, kết quả tính toán thành tố ưu đãi khoản vay dự kiến của EDCF đều là vốn ODA.

Do phạm vi quy mô, dự án lớn với nhiều hạng mục công trình kết cấu (cầu, hầm), điều kiện khoản vay sẽ được nghiên cứu, đề xuất trong quá trình trao đổi, đàm phán với Nhà tài trợ.

II. Đề nghị

Thực hiện quy định tại khoản 1, 2, 3, 4 Điều 25 Luật Đầu tư công, Bộ GTVT đã hoàn thiện Đề xuất dự án xây dựng đường cao tốc kết nối Hà Giang với cao tốc Nội Bài - Lào Cai giai đoạn 1, dự kiến sử dụng vốn vay ODA của Chính phủ Hàn Quốc theo hướng dẫn tại Nghị định số 56/2020/NĐ-CP ngày 25/5/2020 của Chính phủ về quản lý và sử dụng vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) và vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ nước ngoài. Bộ GTVT xin gửi tới Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính và đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp, trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, phê duyệt Đề xuất dự án xây dựng đường cao tốc kết nối Hà Giang với cao tốc Nội Bài - Lào Cai giai đoạn 1 sử dụng vốn vay ODA của Chính phủ Hàn Quốc thông qua EDCF.

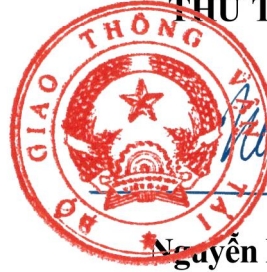
² Tại Công thư số VNM/21-1914 ngày 09/7/2021.

Bộ GTVT trân trọng cảm ơn sự phối hợp và hỗ trợ của Quý Bộ./. *Handwritten mark*

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- UBND tỉnh Yên Bái;
- UBND tỉnh Hà Giang;
- Cục QLXD&CL CTGT;
- Ban QLDA 2;
- Lưu: VT, KHĐT VULH.

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**



Handwritten signature
Nguyễn Ngọc Đông

Tài liệu gửi kèm:

- *Phụ lục 1 - Đề xuất dự án.*
- *Phụ lục 2 - Tính toán thành tố ưu đãi các khoản vay của EDCF.*
- *Công thư số VNM/21-1914 ngày 09/7/2021 của Keximbank.*
- *Văn bản số 2448/UBND-XD ngày 27/7/2021 của UBND tỉnh Yên Bái.*
- *Văn bản số 3124/UBND-KTTH ngày 04/8/2021 của UBND tỉnh Hà Giang.*

PHỤ LỤC 1

ĐỀ XUẤT DỰ ÁN SỬ DỤNG VỐN ODA, VỐN VAY ƯU ĐÃI DỰ ÁN XÂY DỰNG ĐƯỜNG CAO TỐC KẾT NỐI HÀ GIANG VỚI CAO TỐC NỘI BÀI - LÀO CAI GIAI ĐOẠN 1

(Kèm theo văn bản số /BGTVT-KHĐT ngày / /2021 của Bộ GTVT)

I. NHỮNG THÔNG TIN CHỦ YẾU

1. Tên dự án:

- Tên tiếng Việt: Dự án xây dựng đường cao tốc kết nối Hà Giang với cao tốc Nội Bài - Lào Cai giai đoạn 1.

- Tên tiếng Anh: Project of construction expressway connecting between Ha Giang province and Noi Bai - Lao Cai Expressway.

2. Cơ quan chủ quản, đơn vị đề xuất và chủ dự án (dự kiến):

- Cơ quan chủ quản: Bộ Giao thông Vận tải. Địa chỉ: Số 80 Trần Hưng Đạo, Hoàn Kiếm, Hà Nội.

- Đơn vị đề xuất và chủ dự án: Ban Quản lý dự án 2 (Ban QLDA2). Địa chỉ: Số 18 Phạm Hùng, Phường Mai Dịch, Quận Cầu Giấy, Thành phố Hà Nội.

3. Nhà tài trợ nước ngoài dự kiến hỗ trợ thực hiện dự án: Quỹ Hợp tác phát triển kinh tế Hàn Quốc (EDCF).



Bản đồ hướng tuyến

II. CƠ SỞ ĐỀ XUẤT

1. Tầm quan trọng, sự cần thiết và khả thi của dự án:

Hà Giang là tỉnh miền núi, biên giới cực Bắc của Việt Nam, có vị trí địa chính trị đặc biệt quan trọng về quốc phòng và an ninh, đảm bảo chủ quyền quốc gia với hơn 277 km đường biên giới. Về điều kiện tự nhiên, tỉnh Hà Giang có những tiềm năng rất lớn về du lịch, văn hóa và khoáng sản. Đặc biệt cửa khẩu Thanh Thủy thuộc địa phận xã Thanh Thủy, huyện Vị Xuyên với vị thế là cửa khẩu quốc tế duy nhất nơi địa đầu tổ quốc, đã trở thành nơi giao thương, buôn bán và thu hút đông đảo khách du lịch. Tuy nhiên, nền kinh tế hiện nay của tỉnh Hà Giang tương đối kém phát triển, đời sống nhân dân còn khó khăn, tốc độ phát triển và đầu tư kết cấu hạ tầng còn thấp. Nguyên nhân một phần do điều kiện địa hình 75% là núi đá, một phần do việc kết nối từ Hà Giang về khu vực đồng bằng sông Hồng, Hà Nội và cảng biển hiện nay thông qua một tuyến đường độc đạo duy nhất là Quốc lộ 2 (QL.2) với quy mô đường cấp III miền núi (02 làn xe cơ giới, bề rộng nền đường $B_n=9m$), nhiều vị trí đường cong có bán kính nhỏ, độ dốc lớn, địa hình phức tạp, tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn giao thông. Tình trạng hiện nay của QL.2 đã bắt đầu quá tải làm ảnh hưởng đến tốc độ thông hành của các phương tiện giao thông. Ngoài ra, các loại hình vận tải khác chưa được đầu tư phát triển, hệ thống đường cao tốc kết nối với thủ đô Hà Nội và các tỉnh trong vùng đã được Bộ GTVT nghiên cứu và đề xuất nhưng chưa được đầu tư xây dựng.

Tại Quyết định số 356/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030, tuyến đường kết nối Hà Giang với cao tốc Nội Bài - Lào Cai đã được quy hoạch “*từ thành phố Hà Giang và thị xã Lai Châu đến tuyến cao tốc Hà Nội - Lào Cai, đạt tiêu chuẩn đường cấp III, 02 làn xe*”. Theo hồ sơ quy hoạch phát triển mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Bộ GTVT trình Thủ tướng Chính phủ tại Tờ trình số 7066/TTr-BGTVT ngày 20/7/2021¹, dự kiến bổ sung tuyến cao tốc nối Hà Giang với cao tốc Nội Bài – Lào Cai dài khoảng 80km, quy mô 04 làn xe với tiến trình đầu tư giai đoạn 2021-2025 và hoàn thành trước năm 2030.

Từ thực tế sau khi đưa vào khai thác, sử dụng đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai đã mang lại hiệu quả kinh tế - xã hội rất lớn, việc xây dựng đường cao tốc kết nối Hà Giang với cao tốc Nội Bài - Lào Cai (giai đoạn 1 dự kiến đầu tư với quy mô 02 làn xe) sẽ nâng cao khả năng kết nối giữa các tỉnh Hà Giang, Yên Bái, Tuyên Quang với cao tốc Nội Bài - Lào Cai, rút ngắn hành trình từ các trung tâm chính trị kinh tế của tỉnh Hà Giang và các địa phương khác trong khu vực về thủ đô Hà Nội. Đồng thời sẽ nâng cao hiệu quả khai thác đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai và kết nối tiểu vùng sông Mê-kông mở rộng (GMS), kết nối các tuyến đường trong khu vực (các trục dọc và ngang), góp phần giảm thiểu tai nạn giao thông của QL.2 nói chung và thúc đẩy tăng trưởng kinh tế - xã hội của

¹ Hội đồng thẩm định đã có Báo cáo số 60/BC-HĐTĐQH ngày 28/6/2021 thông báo kết quả thẩm định quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.

tỉnh Hà Giang, tỉnh Yên Bái nói riêng. Như vậy, việc đầu tư xây dựng mới đoạn tuyến kết nối Hà Giang với cao tốc Hà Nội - Lào Cai là hết sức cần thiết.

2. Những nỗ lực đã được thực hiện để giải quyết những vấn đề đặt ra:

Với tầm quan trọng của tuyến kết nối Hà Giang với cao tốc Hà Nội - Lào Cai nói riêng và của khu vực miền núi phía Bắc nói chung, thời gian vừa qua Chính phủ đã có nhiều chủ trương và phê duyệt nhiều quy hoạch (Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030; Quy hoạch tổng thể phát triển ngành giao thông vận tải đường bộ đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2050...).

Do nhu cầu cần thiết đầu tư dự án, để chuẩn bị cho kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025, tại Quyết định số 1924/QĐ-BGTVT ngày 11/10/2019, Bộ GTVT đã giao nhiệm vụ cho Ban QLDA 2 tổ chức lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án. Tuy nhiên do nguồn vốn đầu tư công hạn chế, quá trình nghiên cứu dự án được thực hiện với sự hỗ trợ của Liên danh Tư vấn Jinwoo Engineering Korea Co., Ltd. và Kunhwa Engineering & Consulting Co. Ltd. (Liên danh Jinwoo – Kunhwa) sử dụng vốn viện trợ không hoàn lại của Hiệp hội nhà thầu quốc tế Hàn Quốc (ICAK).

Bộ GTVT đã rà soát và dự kiến bố trí nguồn vốn trung hạn giai đoạn 2021-2025 để triển khai thực hiện dự án (giai đoạn 1) tại văn bản số 4317/BGTVT-KHĐT ngày 14/5/2021.

3. Các chương trình, dự án đã và đang triển khai cùng lĩnh vực:

3.1. Các dự án đã thực hiện:

Dự án cao tốc Nội Bài - Lào Cai

- Mục tiêu: đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai thuộc hành lang đường bộ Côn Minh - Hải Phòng, nằm trong chương trình hợp tác giữa sáu nước tiểu vùng sông Mê-kông mở rộng (GMS), gồm Việt Nam, Lào, Cam-pu-chia, Thái-lan, Mi-an-ma và Trung Quốc với tổng chiều dài 264 km. Tuyến đi qua thành phố Hà Nội và các tỉnh Vĩnh Phúc, Phú Thọ, Yên Bái, Lào Cai. Dự án cao tốc Nội Bài – Lào Cai không chỉ đặc biệt quan trọng đối với các tỉnh đi qua, mà còn có ý nghĩa với cả vùng Tây Bắc và cả nước, cũng như thúc đẩy sự hợp tác phát triển giữa các nước trong khu vực. Dự án hoàn thành đưa vào khai thác là bước đột phá của ngành giao thông, giúp giảm thời gian lưu thông từ Hà Nội đi Lào Cai xuống còn khoảng 3,5 giờ đồng hồ, mở ra cơ hội lớn trong phát triển kinh tế - xã hội và du lịch của các địa phương khu vực Tây Bắc, giảm áp lực giao thông và tai nạn trên quốc lộ 2, 2b, 32C, 4E và 70; kết nối đến các khu công nghiệp, giải trí, khu du lịch và rút ngắn thời gian di chuyển đến các tỉnh miền núi phía Bắc hơn một nửa so với lưu thông trên tuyến đường hiện tại, đồng thời còn có ý nghĩa chiến lược trong đảm bảo an ninh quốc phòng.

- Nguồn vốn: vốn vay ADB.

- Thời gian thực hiện: từ năm 2008 đến năm 2014.

3.2. Các dự án đang thực hiện:

Dự án kết nối giao thông các tỉnh vùng núi phía bắc:

- Mục tiêu: Dự án kết nối giao thông các tỉnh vùng núi phía bắc bao gồm nâng cấp cải tạo đoạn nối từ Lai Châu về Bảo Hà (nút giao IC16 cao tốc Nội Bài - Lào Cai) và đoạn nối từ Nghĩa Lộ về Bảo Hà (nút giao IC14 cao tốc Nội Bài - Lào Cai) hiện đang triển khai thiết kế kỹ thuật, nhằm nâng cao kết nối giao thông các tỉnh Lai Châu, Lào Cai, Yên Bái về cao tốc Nội Bài - Lào Cai.

- Nguồn vốn: vốn vay ADB thông qua Hiệp định vay vốn số 3726-VIE(COL).

- Thời gian thực hiện: khởi công năm 2021, dự kiến hoàn thành và đưa vào khai thác sử dụng năm 2024.

4. Nhà tài trợ nước ngoài dự kiến (lý do sử dụng vốn ODA, vốn vay ưu đãi của nhà tài trợ này):

4.1. Nhà tài trợ nước ngoài dự kiến:

Quỹ Hợp tác phát triển kinh tế của Chính phủ Hàn Quốc (EDCF).

4.2. Lý do sử dụng vốn ODA của nhà tài trợ:

Hiện nay có 04 nhà tài trợ chính cho ngành GTVT là WB, ADB, JICA (Nhật Bản) và EDCF (Hàn Quốc). Tình hình cung cấp các khoản vay của các nhà tài trợ này như sau:

- Đối với WB: Việt Nam hiện đã tốt nghiệp IDA (là vốn vay ODA) từ tháng 07/2017, do đã trở thành nước có thu nhập trung bình thấp nên Việt Nam sẽ chuyển từ vay IDA của WB sang vay IBRD (là vốn vay ưu đãi) của WB với mức lãi suất tính theo lãi suất Libor, kém ưu đãi hơn so với IDA.

- Đối với ADB: Tương tự như quy định của WB, Việt Nam đã tốt nghiệp ADF (là vốn vay ODA) từ tháng 01/2019 sẽ chuyển từ vay ADF của ADB sang vay OCR (là vốn vay ưu đãi) với mức lãi suất tính theo lãi suất Libor, kém ưu đãi hơn so với ADF.

- Đối với JICA - Nhật Bản: Đây là nhà tài trợ lớn nhất cho Việt Nam giai đoạn từ 1993 - 2012. Tuy nhiên, từ sau vụ việc JTC đến nay JICA vẫn chưa xúc tiến tài trợ cho bất cứ dự án nào cho Bộ GTVT. Vừa qua, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án xây dựng cầu Đại Ngãi đề xuất sử dụng vốn vay của JICA. Hiện tại, Bộ GTVT đang làm việc với JICA để đề xuất hỗ trợ kỹ thuật lập Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án xây dựng cầu Đại Ngãi. Nhìn chung, JICA đang xem xét từng bước việc tiếp tục tài trợ vốn vay cho các dự án hạ tầng giao thông tại Việt Nam.

- Đối với EDCF - Hàn Quốc: Đây là nhà tài trợ song phương lớn thứ 2 cho lĩnh vực GTVT. Hiện nay EDCF cam kết tăng tài trợ vốn vay cho các dự án phát triển hạ tầng giao thông. Chính sách của EDCF đã cho phép các doanh nghiệp Việt Nam tham gia các dự án có nguồn vốn của EDCF, đồng thời cũng nới lỏng hơn chính sách vay và các quy định về vốn vay. Lãi suất vay EDCF thấp (trung bình khoảng 0,15%/năm), thời gian trả nợ dài (từ 30 năm đến 40 năm), không tính phí cam kết đối với khoản vay. EDCF hiện đang là Nhà tài trợ song phương lớn cho ngành giao thông vận tải Việt Nam, là tổ chức cung cấp vốn ODA của Chính phủ Hàn Quốc để hỗ trợ Chính phủ Việt Nam với 60% nguồn vốn dành cho phát triển giao thông vận tải, là lĩnh vực mà hai bên đặc biệt quan

tâm, nhằm mang lại kết quả thực chất, đóng góp vào sự phát triển kinh tế - xã hội của Việt Nam.

Dự án xây dựng đường cao tốc kết nối Hà Giang với cao tốc Nội Bài - Lào Cai giai đoạn 1 không có khả năng vay vốn IBRD của WB và OCR của ADB. Hiện nay EDCF cũng là nhà tài trợ vốn cho một số dự án xây dựng công trình giao thông đang triển khai (Dự án thành phần 1A đoạn Tân Vạn – Nhơn Trạch, Dự án cầu yếu và các cầu kết nối trên quốc lộ, Dự án cải tạo đường sắt khu vực đèo Khe Nét,...).

Về phía Nhà tài trợ, tại Công thư số VNM/21-1914 ngày 09/7/2021, Ngân hàng Xuất nhập khẩu Hàn Quốc (Keximbank) đã bày tỏ sự quan tâm về việc tài trợ cho Dự án, cùng với đề nghị phía Việt Nam nghiên cứu áp dụng khoản hỗ trợ kỹ thuật của EDCF để tạo điều kiện thuận lợi cho công tác chuẩn bị Dự án.

III. NỘI DUNG ĐỀ XUẤT

1. Mục tiêu, phạm vi của dự án:

1.1. Mục tiêu tổng quát:

Từng bước hoàn chỉnh mạng lưới giao thông đường bộ kết nối giao thông khu vực miền núi phía Bắc; rút ngắn hành trình từ các trung tâm chính trị, kinh tế của tỉnh Hà Giang và các địa phương trong khu vực về Thủ đô Hà Nội; nâng cao hiệu quả khai thác đường cao tốc Nội Bài – Lào Cai; góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, xóa đói giảm nghèo; bảo đảm quốc phòng an ninh khu vực miền núi phía Bắc nói chung và các tỉnh Hà Giang, Yên Bái nói riêng.

1.2. Mục tiêu cụ thể:

Xây dựng đường cao tốc kết nối Hà Giang với cao tốc Nội Bài - Lào Cai để rút ngắn hành trình từ các trung tâm chính trị, kinh tế của tỉnh Hà Giang và các địa phương trong khu vực về Thủ đô Hà Nội, phát huy hiệu quả khai thác đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai.

1.3. Phạm vi của dự án:

Chiều dài tuyến khoảng 83,3 km, trong đó:

- Điểm đầu giao với cao tốc Nội Bài - Lào Cai, thuộc địa phận thị trấn Mậu A, huyện Văn Yên, tỉnh Yên Bái.
- Điểm cuối giao với Quốc lộ 2, thuộc địa phận thị trấn Việt Quang, huyện Bắc Quang, tỉnh Hà Giang.

2. Dự kiến kết quả chính của dự án:

Đầu tư xây dựng mới đường cao tốc kết nối Hà Giang với cao tốc Nội Bài - Lào Cai và các công trình trên tuyến, với chiều dài khoảng 83,3 km có quy mô đầu tư như sau:

- Giai đoạn hoàn chỉnh: xây dựng với quy mô đường cao tốc hoàn chỉnh 04 làn xe theo TCVN TCVN 5729:2012, tốc độ thiết kế 80 - 100km/h, chiều rộng nền đường $B_{nền}=22 - 24,75m$.

- Đầu tư giai đoạn 1: xây dựng tuyến với tiêu chuẩn đường cao tốc (TCVN 5729:2012), tốc độ thiết kế 80 - 100km/h², mặt cắt ngang phân kỳ có chiều rộng nền đường $B_{nền}=13,5m$.

3. Dự kiến thời gian thực hiện:

Thời gian thực hiện dự án khoảng 05 năm sau khi hiệp định tài trợ cho dự án có hiệu lực (dự kiến từ năm 2022 đến năm 2027).

4. Dự kiến tổng mức, cơ cấu nguồn vốn thực hiện dự án và đề xuất cơ chế tài chính:

4.1. Tổng mức vốn đầu tư:

Tổng mức đầu tư dự kiến khoảng **8.737 tỷ đồng**, tương đương khoảng 377,53 triệu USD (tỷ giá hạch toán ngoại tệ tháng 7/2021 theo văn bản số 3298/TB-KBNN ngày 30/06/2021 của Kho bạc Nhà nước là 1 USD = 23.141 đồng). Cụ thể như sau:

TT	Hạng mục	Giá trị	
		Tỷ đồng	Triệu USD
1	Chi phí xây dựng, thiết bị	6.272	271,04
2	Chi phí QLDA, tư vấn ĐTXD và chi phí khác	690	29,81
3	Chi phí giải phóng mặt bằng	664	28,67
4	Chi phí dự phòng	1.111	47,99
	Tổng mức đầu tư	8.737	377,53

Tổng mức đầu tư Dự án sẽ được chuẩn xác lại khi có tư vấn Hỗ trợ kỹ thuật nghiên cứu tính toán chi tiết.

4.2. Cơ cấu nguồn vốn:

- Vốn vay ODA của EDCF: khoảng 7.082 tỷ đồng (tương đương khoảng 306,03 triệu USD) được sử dụng cho các hạng mục: chi phí xây dựng, thiết bị; chi phí tư vấn thiết kế kỹ thuật và giám sát thi công, chi phí dự phòng.

- Vốn đối ứng: khoảng 1.655 tỷ đồng (tương đương khoảng 71,50 triệu USD) được sử dụng cho các hạng mục: thuế giá trị gia tăng (đối với chi phí xây lắp, thiết bị; thiết kế kỹ thuật, giám sát thi công); chi phí quản lý dự án, tư vấn đầu tư xây dựng, chi phí khác; chi phí giải phóng mặt bằng; dự phòng (thuế tương ứng).

4.3. Điều kiện và điều khoản vay:

Tại Công thư số VNM/17-88 ngày 28/4/2017 gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư về điều khoản và điều kiện của khoản vay EDCF, Ngân hàng Xuất nhập khẩu Hàn Quốc - Keximbank thông báo có hai hình thức cung cấp khoản vay là có điều kiện ràng buộc và không có điều kiện ràng buộc. Theo hướng dẫn tại Phụ lục I Nghị định số 56/2020/NĐ-CP, trên cơ sở lãi suất vay dự kiến do Keximbank đề xuất³, kết quả tính toán thành tố ưu đãi (GE) của khoản vay dự kiến theo 02 hình thức vay như sau:

² Theo TCVN 5729:2012: Tốc độ thiết kế (tính toán) được hiểu là tốc độ dùng để tính toán xác định các tiêu chuẩn giới hạn đối với các yếu tố hình học được bố trí ở một số chỗ cá biệt trên tuyến đường cao tốc.

³ Tại Công thư số VNM/21-1914 ngày 09/7/2021.

- Khoản vay ràng buộc có GE = 39,74%.
- Khoản vay không ràng buộc có GE = 26,36%.

Theo Nghị định 56/2020/NĐ-CP ngày 25/5/2020 của Chính phủ, tại điểm b khoản 19 Điều 3 quy định: “*Vốn vay ODA là khoản vay nước ngoài có thành tố ưu đãi đạt ít nhất 35% đối với khoản vay có điều kiện ràng buộc liên quan đến mua sắm hàng hóa và dịch vụ theo quy định của nhà tài trợ nước ngoài hoặc đạt ít nhất 25% đối với khoản vay không có điều kiện ràng buộc*”. Như vậy, kết quả tính toán thành tố ưu đãi khoản vay dự kiến của EDCF đều là vốn ODA.

Do phạm vi quy mô, dự án lớn với nhiều hạng mục công trình kết cấu (cầu, hầm), điều kiện khoản vay sẽ được nghiên cứu, đề xuất trong quá trình trao đổi, đàm phán với Nhà tài trợ.

4.4. Đề xuất cơ chế tài chính trong nước, dự kiến tiến độ giải ngân hàng năm:

a. Đề xuất cơ chế tài chính trong nước:

- Vốn vay ODA của EDCF: Ngân sách nhà nước cấp phát 100%.
- Vốn đối ứng: UBND tỉnh Yên Bái, Hà Giang đề nghị Bộ GTVT báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, sử dụng nguồn vốn ngân sách trung ương để thực hiện công tác giải phóng mặt bằng của Dự án do việc bố trí ngân sách địa phương là rất khó khăn⁴. Trên cơ sở đó, Bộ GTVT kiến nghị áp dụng cơ chế tài chính trong nước đối với phần vốn đối ứng là ngân sách nhà nước cấp phát 100%.

b. Dự kiến tiến độ giải ngân hàng năm:

Năm (dự kiến)	Nguồn vốn (triệu USD)		Tổng cộng		Tỷ lệ so với tổng mức đầu tư
	Vốn vay ODA	Vốn đối ứng	Tỷ đồng	Triệu USD	
2023	42,84	28,67	1.655	71,52	14%
2024	82,63	11,56	2.180	94,19	27%
2025	79,57	11,13	2.099	90,70	26%
2026	73,45	10,28	1.937	83,73	24%
2027	27,54	9,85	865	37,39	10%
Tổng cộng	306,03	71,5	8.737	377,53	100%

4.4. Phương án cân đối nguồn trả nợ:

Theo cân đối nguồn tài chính trả nợ của Bộ Tài chính.

5. Đánh giá tác động:

5.1 Tác động về kinh tế, xã hội và môi trường.

- Về kinh tế: (i) đối với việc di chuyển từ Hà Giang và các tỉnh lân cận (Yên Bái, Tuyên Quang) về thủ đô Hà Nội: rút ngắn thời gian và giảm chi phí vận tải, tăng tính cạnh tranh và mở rộng giao thương hàng hóa trong khu vực; giảm thiểu ùn tắc giao thông, hạn chế tai nạn giao thông trên tuyến Quốc lộ 2; (ii) thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, thu hút du lịch, góp phần xóa đói giảm nghèo các tỉnh miền núi phía Bắc; (iii) nâng cao hiệu quả khai thác đường cao tốc Nội Bài – Lào Cai.

⁴ Tại văn bản số 2448/UBND-XD ngày 27/7/2021 của UBND tỉnh Yên Bái và số 3124/UBND-KTTH ngày 04/8/2021 của UBND tỉnh Hà Giang.

- Về xã hội: cải thiện đời sống sinh hoạt cộng đồng dân cư trong khu vực, tăng cường giao lưu văn hóa, tạo điều kiện phát triển kinh tế, hòa nhập xã hội; góp phần bảo đảm quốc phòng, an ninh.

- Việc đầu tư xây dựng dự án sẽ có những tác động về mặt môi trường (cả mặt tích cực và tiêu cực), tuy nhiên với hiệu quả về phát triển kinh tế - xã hội cùng với các biện pháp giảm thiểu tối đa tác động tiêu cực khi triển khai dự án sẽ hạn chế được thấp nhất mặt tiêu cực.

5.2. Đánh giá sơ bộ tác động đối với kế hoạch đầu tư công trung hạn:

Hiện nay, Bộ GTVT đã dự kiến đưa Dự án xây dựng đường cao tốc kết nối Hà Giang với cao tốc Nội Bài - Lào Cai vào kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 và đã giao nhiệm vụ để Ban QLDA2 chuẩn bị đầu tư lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án tại Quyết định số 1924/QĐ-BGTVT ngày 11/10/2019 của Bộ GTVT để trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chủ trương đầu tư.

PHỤ LỤC 2

BẢNG TÍNH THÀNH TỐ ƯU ĐÃI CỦA CÁC KHOẢN VAY EDCF (Kèm theo văn bản số /BGTVT-KHĐT ngày / /2021 của Bộ GTVT)

1. Đối với khoản vay có điều kiện ràng buộc:

Yếu tố	KH	Giá trị	Giải thích
Yếu tố đầu vào:			
Lãi suất vay (%)	r (%)	2,18%	Lãi suất vay dự kiến và có tính chênh lệch tỷ giá.
Số lần trả nợ trong năm	a (lần)	2	Tham khảo Hiệp định vay Hàn Quốc
Tỷ lệ chiết khấu mỗi kỳ	d (%)	2,55%	Công thức tính toán theo tỷ lệ chiết khấu cả năm
Tỷ lệ chiết khấu tương ứng lãi suất vay của Chính phủ Việt Nam trên thị trường tại thời điểm tính toán	d' (%)	5,18%	Trung bình 10 năm gần nhất lãi suất thương mại tham chiếu (CIRR) + mức rủi ro kỳ hạn do OECD công bố
Thời gian ân hạn	G (năm)	10	theo điều kiện khoản vay EDCF
Thời hạn cho vay	M (năm)	40	
Kết quả tính toán:			
Thành tố ưu đãi	GE	39,74%	Theo Phụ lục I Nghị định 56/2020

Kết quả tính toán thành tố ưu đãi đối với khoản vay có điều kiện ràng buộc đạt **39,74%**>35%. Do đó thuộc nguồn vốn vay ODA (Điểm b, Khoản 19, Điều 3, Nghị định 56/2020/NĐ-CP ngày 25/5/2020 của Chính phủ quy định: Vốn vay ODA là khoản vay nước ngoài có thành tố ưu đãi đạt ít nhất 35% đối với khoản vay có điều kiện ràng buộc liên quan đến mua sắm hàng hóa và dịch vụ theo quy định của nhà tài trợ nước ngoài).

2. Đối với khoản vay không có điều kiện ràng buộc:

Yếu tố	KH	Giá trị	Giải thích
Yếu tố đầu vào:			
Lãi suất vay (%)	r (%)	2,96%	Lãi suất vay dự kiến và có tính chênh lệch tỷ giá.
Số lần trả nợ trong năm	a (lần)	2	Tham khảo Hiệp định vay Hàn Quốc
Tỷ lệ chiết khấu mỗi kỳ	d (%)	2,55%	Công thức tính toán theo tỷ lệ chiết khấu cả năm
Tỷ lệ chiết khấu tương ứng lãi suất vay của Chính phủ Việt Nam trên thị trường tại thời điểm tính toán	d' (%)	5,18%	Trung bình 10 năm gần nhất lãi suất thương mại tham chiếu (CIRR) + mức rủi ro kỳ hạn do OECD công bố
Thời gian ân hạn	G (năm)	10	theo điều kiện khoản vay EDCF
Thời hạn cho vay	M (năm)	30	
Kết quả tính toán:			
Thành tố ưu đãi	GE	26,32%	Theo Phụ lục I Nghị định 56/2020

Kết quả tính toán thành tố ưu đãi đối với khoản vay có điều kiện ràng buộc đạt **26,2% > 25%** nên thuộc nguồn vốn vay ODA (Điểm b, Khoản 19, Điều 3, Nghị định 56/2020/NĐ-CP ngày 25/5/2020 của Chính phủ quy định: Vốn vay ODA là khoản vay nước ngoài có thành tố ưu đãi đạt ít nhất 25% đối với khoản vay không có điều kiện ràng buộc).
