

Số: 8357 /BGTVT-KHĐT

Hà Nội, ngày 13 tháng 08 năm 2021

V/v đề xuất dự án mở rộng một số cầu,
hầm trên Quốc lộ 1A, 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, quốc phòng – an ninh 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 dự án mở rộng một số cầu, hầm trên Quốc lộ 1A.

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 mở rộng một số cầu, hầm trên Quốc lộ 1A, sử dụng vốn vay ODA của Chính phủ Hàn Quốc thông qua Quỹ hợp tác phát triển kinh tế (EDCF) với nội dung chính như sau:

I. Nội dung dự án

- 1. Tên dự án:** Dự án mở rộng một số cầu, hầm trên Quốc lộ 1A.
- 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 thiện quy mô Quốc lộ 1A theo quy hoạch phát triển giao thông vận tải; giảm thiểu ùn tắc và tai nạn giao thông, nâng cao hiệu quả khai thác, năng lực vận tải của Quốc lộ 1A, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, góp phần bảo đảm quốc phòng an ninh trong khu vực.

- *Mục tiêu cụ thể:* xây dựng mới đơn nguyên cầu, hầm tại một số vị trí thắt hẹp trên Quốc lộ 1A để phù hợp với khổ đường đang khai thác.

5.2. Phạm vi dự án:

Xây dựng mới đơn nguyên một số công trình trên Quốc lộ 1A, cụ thể:

- Cầu Xương Giang bắc qua sông Thương, thuộc địa phận thành phố Bắc Giang, tỉnh Bắc Giang; lý trình khoảng Km112+415.
- Cầu Như Nguyệt bắc qua sông Cầu, kết nối thành phố Bắc Ninh và huyện Việt Yên, tỉnh Bắc Ninh; lý trình khoảng Km126+755.
- Cầu Gianh bắc qua sông Gianh, kết nối huyện Quảng Trạch và Bố Trạch, tỉnh Quảng Bình; lý trình khoảng Km625+500.
- Cầu Quán Hàu bắc qua sông Nhật Lệ, thuộc địa phận thị trấn Quán Hàu, huyện Quảng Ninh, tỉnh Quảng Bình; lý trình khoảng Km671+500.
- Hàm Đèo Ngang kết nối tỉnh Hà Tĩnh và tỉnh Quảng Bình, lý trình khoảng Km591+550.

6. Dự kiến kết quả chính của dự án

Từng bước hoàn thiện quy hoạch phát triển giao thông vận tải đối với Quốc lộ 1A, đảm bảo quy mô 04 làn xe cơ giới nhằm nâng cao khả năng kết nối và năng lực khai thác thông qua việc đầu tư xây dựng mới một số đơn nguyên cầu, hầm đường bộ tại các vị trí thắt hẹp là cầu Xương Giang, cầu Như Nguyệt, cầu Gianh, cầu Quán Hàu, hầm Đèo Ngang.

7. Thời gian thực hiện dự án: 04 năm sau khi Hiệp định tài trợ có hiệu lực (dự kiến từ năm 2022 đến năm 2026).

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 **2.223 tỷ đồng**, tương đương khoảng 96,07 triệu USD (tỷ giá hạch toán ngoại tệ tháng 07/2021 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	1.587	68,58
2	Chi phí QLDA, tư vấn ĐTXD và chi phí khác	240	10,37
3	Chi phí giải phóng mặt bằng	144	6,23
4	Chi phí dự phòng	252	10,89
	Tổng mức đầu tư	2.223	96,07

8.2. Cơ cấu nguồn vốn đề xuất:

- Vốn vay ODA của EDCF: khoảng 1.839 tỷ đồng (tương đương khoảng 79,46 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 384 tỷ đồng (tương đương khoảng 16,61 triệu USD) được sử dụng cho các hạng mục: thuê 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); phí dịch vụ.

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 được áp dụng tại một số dự án gần đây, 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 = **39,76%**.

- Khoản vay không ràng buộc có GE = **26,43%**.

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. Điều kiện khoản vay sẽ được nghiên cứu, đề xuất trong quá trình trao đổi, đàm phán với Nhà tài trợ.

Về phía Nhà tài trợ, qua trao đổi sơ bộ, Keximbank cũng đã bày tỏ sự quan tâm về việc tài trợ cho Dự án. Trên cơ sở đó, Bộ GTVT đã có văn bản số 8133/BGTVT-KHĐT ngày 09/8/2021 đề nghị Keximbank có ý kiến về khả năng tài trợ vốn cho Dự án. Dự kiến trong tháng 08/2021 Keximbank sẽ có thư trả lời chính thức.

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 mở rộng một số cầu, hầm trên Quốc lộ 1A, 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 mở rộng một số cầu, hầm trên Quốc lộ 1A sử dụng vốn vay ODA của Chính phủ Hàn Quốc thông qua EDCF.

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

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- UBND các tỉnh: Bắc Giang, Bắc Ninh, Hà Tĩnh, Quảng Bình;
- Cục QLXD&CL CTGT;
- Ban QLDA 2;
- Lưu: VT, KHĐT VULH.



**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**

Nguyễn Ngọc Đông
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.*
- *Văn bản số 302/2021/BOT-KHKT ngày 09/8/2021 của Công ty Cổ phần đầu tư BOT Hà Nội – Bắc Giang.*



PHỤ LỤC 1

ĐỀ XUẤT DỰ ÁN MỞ RỘNG MỘT SỐ CẦU, HÀM TRÊN QUỐC LỘ 1A (Kế hoạch và bản số 8357 /BGTVT-KHĐT ngày 13 / 08/2021 của Bộ GTVT)

I. NHỮNG THÔNG TIN CHỦ YẾU

1. Tên dự án:

- Tên tiếng Việt: Dự án mở rộng một số cầu, hầm trên Quốc lộ 1A.
- Tên tiếng Anh: Project of expanding bridges and tunnel on National Highway No.1A.

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).

II. CƠ SỞ ĐỀ XUẤT

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

Quốc lộ 1A (QL.1A) là tuyến giao thông huyết mạch quan trọng của quốc gia đi qua trung tâm của một nửa số tỉnh/thành Việt Nam, nối liền 04 thành phố lớn: Hà Nội, Đà Nẵng, Thành phố Hồ Chí Minh và Cần Thơ.

Từ những năm 1993 thông qua các nguồn vốn ODA, Quốc lộ 1A đã được nâng cấp theo tiêu chuẩn đường cấp III, quy mô 02 làn xe trên toàn tuyến. Sau đó các địa phương có tuyến QL.1A đi qua các khu vực đô thị tiếp tục nâng cấp, mở rộng theo quy mô đường đô thị. Năm 2012, Bộ GTVT đã từng bước triển khai dự án mở rộng QL.1A đoạn từ Hà Nội đến Cần Thơ, đến nay cơ bản toàn tuyến QL.1A đã được mở rộng với quy mô 04 làn xe cơ giới. Tuy nhiên trên tuyến còn tồn tại một số vị trí cầu, hầm chưa đảm bảo theo quy hoạch, khai thác với quy mô nhỏ hơn quy mô đường hiện hữu tạo thành các điểm nút thắt, các vị trí cầu yếu gây mất an toàn giao thông, giảm năng lực thông hành và khả năng lưu thông. Quá trình rà soát các công trình trên Quốc lộ 1A, các vị trí nêu trên được tổng hợp thành 02 nhóm như sau:

1.1. Nhóm 1 – Các vị trí cầu, hầm bị thắt hẹp:

a) Đoạn từ Lạng Sơn đến Thành phố Hồ Chí Minh:

- Các công trình cầu Xương Giang (tỉnh Bắc Giang), cầu Như Nguyệt (tỉnh Bắc Ninh), cầu Gianh và cầu Quán Hâu (tỉnh Quảng Bình): các công trình cầu nêu trên được đầu tư xây dựng từ những năm 1998-2003 với quy mô 02 làn xe. Sau khi QL.1A được mở rộng và khai thác với 04 làn xe thì tình trạng ùn tắc giao thông và tai nạn giao thông xảy ra nhiều tại khu vực các cầu này do bị thắt hẹp và giao thông hỗn hợp đi chung, gây ảnh hưởng đến đời sống sinh hoạt của các hộ dân trong khu vực, làm giảm năng lực lưu thông kéo theo ảnh hưởng đến phát triển kinh tế trong khu vực. Vì vậy việc đầu tư mở

rộng các cầu để đảm bảo đồng bộ quy mô với toàn tuyến QL.1A, hoàn thiện quy hoạch giao thông vận tải, cải thiện tình trạng ùn tắc giao thông, tăng cường an toàn giao thông thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội là hết sức cần thiết và cấp bách.

- Công trình hầm đường bộ Đèo Ngang (nối tỉnh Hà Tĩnh và tỉnh Quảng Bình): được đầu tư xây dựng theo hình thức hợp đồng BOT và đưa vào khai thác từ tháng 10/2004 với quy mô 02 làn xe. Do lưu lượng giao thông tăng cao so với dự kiến nên thời gian thu phí hoàn vốn được rút ngắn khoảng 7 năm 10 tháng, kết thúc thu phí khoảng tháng 04/2015. Sau khi QL.1A được mở rộng với quy mô 04 làn xe, hầm Đèo Ngang với quy mô 02 làn xe hiện tại chưa đồng bộ với QL.1A, không đáp ứng được nhu cầu vận tải ngày càng tăng cao, thường xuyên xảy ra tình trạng ùn tắc. Bên cạnh đó, với sự phát triển rất nhanh của các khu kinh tế (Khu kinh tế Vũng Áng - Hà Tĩnh, Khu kinh tế Hòn La - Quảng Bình, các khu kinh tế khu vực Bắc Trung bộ), lưu lượng giao thông trong khu vực đang có xu hướng tăng rất nhanh. Hơn nữa, Đèo Ngang còn đóng vai trò là vị trí chiến lược quan trọng trong việc đảm bảo quốc phòng an ninh, công trình hầm Đèo Ngang cần đảm bảo thông suốt trong khai thác. Do vậy, việc đầu tư mở rộng hầm đường bộ qua Đèo Ngang nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải, giảm thiểu ùn tắc và tai nạn giao thông, nâng cao hiệu quả khai thác cho tuyến QL.1A là cần thiết và cấp bách.

- Công trình hầm đường bộ Phú Gia và Phước Tượng (tỉnh Thừa Thiên Huế): được đầu tư xây dựng theo hình thức hợp đồng BOT và đưa vào khai thác từ năm 2015 với quy mô 02 làn xe, thời gian thu phí theo hợp đồng 11 năm 1 tháng. Tuy nhiên trên tuyến ngoài việc khai thác 02 làn xe qua hầm hiện nay vẫn đang khai thác đồng thời 02 làn xe trên đường đèo (đèo Phú Gia và đèo Phước Tượng). Do vậy, giai đoạn 2021 – 2025 chưa cần thiết đầu tư 02 công trình này.

b) Đoạn từ Thành phố Hồ Chí Minh – Cần Thơ:

Các công trình cầu Nhị Mỹ, cầu Phú Nhuận, cầu Bà Đắc, cầu An Cư, cầu Thông Lưu (tỉnh Tiền Giang): các công trình cầu nêu trên được xây dựng và đưa vào khai thác từ năm 1998, 1999 với quy mô 02 làn xe, chỉ bằng một nửa quy mô đường hiện hữu (04 làn xe). Các công trình cầu này hiện tại nằm trong phạm vi dự án đầu tư xây dựng công trình QL1 đoạn tránh thị trấn Cai Lậy và tăng cường mặt đường đoạn Km1987+560 – Km2014+000, tỉnh Tiền Giang theo hình thức hợp đồng BOT². Trong phạm vi dự án không bao gồm phạm vi đầu tư mở rộng các công trình cầu nêu trên, chỉ tận dụng các cầu hiện có, thực hiện sửa chữa, đảm bảo khai thác và được tính trong phương án tài chính của nhà đầu tư. Vì vậy phạm vi các công trình cầu này không phù hợp để đề xuất dự án đầu tư công trong giai đoạn 2021-2025.

1.2. Nhóm 2 – các công trình cầu yếu đang khai thác hạn chế tải trọng

Ngoài các vị trí cầu hầm bị thất hẹp còn tồn tại một số vị trí cầu yếu hiện đang cấm

¹ Phụ lục hợp đồng số 03/11387.HĐ.BOT-BGTVT

² Liên danh Công ty Cổ phần tư vấn đầu tư xây dựng Bắc Ái và Công ty cổ phần đầu tư thương mại và xây dựng giao thông 1 đầu tư (Nhà đầu tư); Công ty TNHH Đầu tư QL.1 Tiền Giang (Doanh nghiệp dự án) đang quản lý, vận hành và khai thác.

biển tải trọng, phân làn đảm bảo giao thông. Một số dự án đã được triển khai thực hiện để đầu tư cải tạo, nâng cấp các công trình cầu yếu trong thời gian vừa qua³. Hiện nay, phạm vi QL.1A đoạn từ Đà Nẵng đến Cà Mau còn tồn tại 42 vị trí cầu yếu hiện tại đang được cấm biển hạn chế tải trọng. Trong đó: (i) một số cầu yếu đang được các Nhà đầu tư BOT quản lý khai thác; (ii) một số cầu yếu đã được xây dựng thêm 01 đơn nguyên mới bên cạnh vị trí cầu cũ; (iii) một số cầu yếu đã hoặc đang sửa chữa duy tu bằng nguồn vốn bảo trì hoặc nguồn vốn hợp pháp khác. Do vậy việc đầu tư xây dựng cầu mới thay thế các công trình cầu yếu trên phạm vi nói trên chưa thực sự cấp thiết trong giai đoạn 2021 – 2025.

Trên cơ sở kết quả rà soát, phân tích và đánh giá, các công trình cần thiết đầu tư trong giai đoạn 2021-2025 và đảm bảo tính khả thi bao gồm: các công trình cầu Xương Giang (tỉnh Bắc Giang), cầu Như Nguyệt (tỉnh Bắc Ninh), cầu Gianh và cầu Quán Hâu (tỉnh Quảng Bình); hầm đường bộ Đèo Ngang (nối tỉnh Hà Tĩnh và tỉnh Quảng Bình). Các công trình nêu trên đã được Bộ GTVT giao các đơn vị nghiên cứu trong giai đoạn 2015-2020, tuy nhiên do nhiều lý do khác nhau nên chưa thể bố trí vốn đầu tư mở rộng đảm bảo quy mô 04 làn xe. Trong thời gian vừa qua, Bộ GTVT nhiều lần nhận được văn bản của các địa phương⁴ đề nghị Bộ GTVT quan tâm, bố trí vốn để thực hiện đầu tư mở rộng các công trình cầu, hầm nêu trên để khắc phục tình trạng ùn tắc và giảm thiểu nguy cơ mất an toàn giao thông.

Việc đầu tư thêm đơn nguyên cầu và hầm bên cạnh đơn nguyên các công trình hiện hữu để đảm bảo khai thác đồng bộ với quy mô tuyến QL.1A, hoàn thiện theo quy hoạch giao thông vận tải, cải thiện tình trạng ùn tắc giao thông, tăng cường an toàn giao thông thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội là hết sức cần thiết.

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

Như nội dung đã đề cập nêu trên, thời gian vừa qua, Bộ GTVT đã giao các đơn vị nghiên cứu các dự án, cụ thể:

- Cầu Xương Giang, cầu Như Nguyệt: hai công trình cầu này hiện nay nằm trong phạm vi dự án đường bộ Hà Nội – Bắc Giang được thực hiện theo hình thức hợp đồng BOT⁵. Phạm vi hợp đồng BOT không bao gồm việc đầu tư xây dựng mở rộng các cầu Xương Giang và Như Nguyệt lên 04 làn xe. UBND tỉnh Bắc Giang, Tỉnh ủy Bắc Giang, đoàn ĐBQH tỉnh Bắc Giang đã kiến nghị việc bổ sung hạng mục mở rộng 02 cầu Xương Giang, cầu Như Nguyệt vào Dự án. Bộ GTVT đã giao Nhà đầu tư, Tư vấn nghiên cứu phương án đầu tư mở rộng 02 cầu nêu trên. Tuy nhiên, theo kết quả nghiên cứu của Nhà đầu tư và Tư vấn, trường hợp bổ sung chi phí đầu tư mở rộng 02 cầu vào

³ Dự án tín dụng ngành GTVT lần thứ 1 năm 2004, sử dụng vốn vay JICA (Giai đoạn I: 77 cầu, Giai đoạn II: 68 cầu); Dự án tín dụng ngành GTVT lần thứ 2 năm 2013, sử dụng vốn vay JICA (98 cầu) và các dự án đang thực hiện đầu tư Cầu yếu, sử dụng vốn vay EDCF (Giai đoạn 1, năm 2014: 06 cầu, Giai đoạn 2, năm 2017: 10 cầu).

⁴ UBND tỉnh Bắc Giang tại các văn bản số 3703/UBND-GT ngày 25/12/2015, số 18/UBND-GT ngày 19/01/2021. Tỉnh ủy Bắc Giang tại văn bản số 501/CV-TU ngày 23/6/2021. UBND tỉnh Quảng Bình tại các văn bản số 390/UBND ngày 20/4/2015, số 1754/UBND-XDCB ngày 29/9/2020. Tỉnh ủy Quảng Bình tại văn bản số 147-CV/TU ngày 15/6/2021.

⁵ Theo Hợp đồng số 52/HĐ.BOT-BGTVT ngày 03/10/2014 giữa Bộ Giao thông vận tải và Nhà đầu tư (Liên danh: Công ty CPĐT Văn Phú – INVEST; Công ty CPĐT Hạ tầng Đông Sơn; Tổng Công ty cổ phần xuất nhập khẩu và Xây dựng Việt Nam; Công ty cổ phần tập đoàn Đại Dương).

Dự án, phương án tài chính không khả thi (thời gian thu phí hoàn vốn kéo dài trên 30 năm). Quá trình lập đề xuất dự án, Bộ GTVT đã có văn bản⁶ gửi nhà đầu tư Dự án đề nghị có ý kiến về khả năng tiếp tục đầu tư mở rộng hai cầu theo hình thức hợp đồng BOT. Được sự ủy quyền của Liên danh nhà đầu tư, tại văn bản số 302/2021/BOT-KHKT ngày 09/8/2021, Công ty Cổ phần đầu tư BOT Hà Nội – Bắc Giang có ý kiến việc đầu tư bổ sung thêm hai cầu Xương Giang, Như Nguyệt bằng nguồn vốn BOT không khả thi về phương án tài chính; đồng thời ủng hộ chủ trương Bộ GTVT sớm đầu tư mở rộng hai cầu trên tuyến để đồng bộ và phát huy hiệu quả khai thác của dự án. Việc đầu tư hai cầu nêu trên theo hình thức đầu tư công có ưu điểm: (i) phát huy hiệu quả về mặt kinh tế - xã hội (giảm ùn tắc, tai nạn giao thông, giảm thời gian lưu hành trên tuyến); (ii) trường hợp thu hút thêm lưu lượng xe sẽ góp phần rút ngắn thời gian thu phí hoàn vốn của Dự án BOT thông qua số liệu kiểm soát của hệ thống thu phí không dừng (hiện đã triển khai trên tuyến từ năm 2017).

- Cầu Gianh, cầu Quán Hàu: trong quá trình triển khai các Dự án mở rộng Quốc lộ 1 đoạn Thanh Hóa - Cần Thơ, Bộ GTVT đã xem xét việc đầu tư xây dựng các cầu lớn (chiều dài >300m) và các hầm để đảm bảo đồng bộ quy mô trên toàn tuyến cho 04 làn xe cơ giới. Tuy nhiên, do kinh phí để đầu tư các cầu lớn và hầm trên Quốc lộ 1 đoạn Thanh Hóa - Cần Thơ có nhu cầu vốn đầu tư lớn⁷ nên trong các dự án mở rộng Quốc lộ 1 chưa đầu tư các công trình nêu trên.

- Hầm Đèo Ngang: hiện nay công trình đã hết thời gian thu phí hoàn vốn (năm 2015) và được bàn giao cho Tổng cục Đường bộ Việt Nam quản lý khai thác. Thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải đã phê duyệt đầu tư bổ sung hạng mục mở rộng hầm đường bộ qua Đèo Ngang vào Dự án đầu tư xây dựng hầm đường bộ qua Đèo Ngang - QL.1, tỉnh Hà Tĩnh tại Quyết định số 999/QĐ-BGTVT ngày 01/4/2016. Nhà đầu tư cũng đã triển khai một số công việc như lập báo cáo nghiên cứu khả thi, báo cáo đánh giá tác động môi trường,... Tuy nhiên, tại Nghị quyết số 437/NQ-UBTVQH14 ngày 21/10/2017 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội đã quyết nghị “*Đối với các dự án đường bộ đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT chỉ áp dụng đối với các tuyến đường mới để bảo đảm quyền lựa chọn cho người dân, không đầu tư các dự án cải tạo, nâng cấp các tuyến đường độc đạo hiện hữu*”. Do vậy, dự án chưa được triển khai thực hiện.

Với tầm quan trọng của tuyến QL.1A, tuyến giao thông huyết mạch nối liền từ Bắc đến Nam, thời gian vừa qua Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ đã đồng ý về chủ trương⁸ cho phép Bộ GTVT nghiên cứu, đề xuất nguồn vốn và hình thức đầu tư mở rộng các công trình nêu trên nhằm phát huy hiệu quả khai thác, giảm ùn tắc giao thông.

Để giải quyết vấn đề ùn tắc, tai nạn giao thông trên tuyến QL.1A tại các vị trí công trình cầu, hầm bị thất hẹp nêu trên, cần thiết phải nghiên cứu đầu tư ngay trong giai đoạn

⁶ Văn bản số 5392/BGTVT-KHĐT ngày 09/6/2021 và văn bản số 7653/BGTVT-KHĐT ngày 27/7/2021.

⁷ Khoảng 15.600 tỷ đồng.

⁸ Văn bản số 159/TTg-KTN ngày 27/01/2016 của Thủ tướng Chính phủ; Thông báo Kết luận số 206/TB-VPCP ngày 15/6/2020 của Văn phòng Chính phủ, Thông báo Kết luận số 448/TB-VPCP ngày 22/9/2017 của Văn phòng Chính phủ.

2021 – 2025, Bộ GTVT đã có văn bản số 2870/BGTVT-KHĐT ngày 05/4/2021 giao Ban QLDA2 khẩn trương nghiên cứu thu thập các tài liệu liên quan để lập đề xuất dự án mở rộng một số cầu, hầm đường bộ trên QL.1A.

Bộ GTVT đã dự kiến bố trí nguồn vốn trung hạn giai đoạn 2021 – 2025 để triển khai thực hiện dự án mở rộng một số cầu, hầm đường bộ trên QL.1A để phù hợp với khổ đường đã mở rộng.

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

3.1. Các dự án đã thực hiện:

a) Dự án đầu tư xây dựng công trình cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 1 đoạn Hà Nội – Bắc Giang theo hình thức hợp đồng BOT

- Mục tiêu: Dự án đầu tư xây dựng công trình cải tạo, nâng cấp QL1 đoạn Hà Nội - Bắc Giang theo hình thức hợp đồng BOT là phân đoạn trong tuyến đường cao tốc Hà Nội - Lạng Sơn có chiều dài khoảng 45,8 Km; từ nút giao QL.31 - Km113+985 (thuộc địa phận TP. Bắc Giang, tỉnh Bắc Giang) đến Km159+100, QL1 (vị trí trạm thu phí Phù Đồng cũ, thuộc địa phận Huyện Gia Lâm, Hà Nội). Dự án được thiết kế theo tiêu chuẩn đường cao tốc với tốc độ thiết kế $V_{tk}=100\text{Km/h}$ (TCVN 5729:2012). Dự án sau khi hoàn thành đưa vào khai thác đã rút ngắn thời gian lưu thông từ Hà Nội đi Lạng Sơn và ngược lại, đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng tăng cao, cải thiện điều kiện khai thác, giảm ùn tắc giao thông và tai nạn giao thông trên Quốc lộ 1 đoạn Hà Nội - Bắc Giang. Tuyến đường này được đưa vào khai thác cùng với các tuyến đường cao tốc Hà Nội - Thái Nguyên, Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Lào Cai và các tuyến quốc lộ được đầu tư cải tạo, nâng cấp thời gian qua trong khu vực đã kết nối thông suốt, có ý nghĩa quan trọng, góp phần tạo xung lực để phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo quốc phòng - an ninh của Thủ đô Hà Nội, hai tỉnh Bắc Ninh, Bắc Giang và cả khu vực Bắc Bộ nói chung; tiếp tục hoàn thiện hệ thống hạ tầng giao thông, hướng tới hoàn thiện hệ thống đường cao tốc tại khu vực phía Bắc, phù hợp với quy hoạch và định hướng phát triển giao thông vận tải.

- Nguồn vốn: vốn Nhà đầu tư.

- Thời gian thực hiện: từ năm 2014 đến năm 2016.

b) Dự án đầu tư xây dựng công trình mở rộng QL.1 đoạn Km587+00 – Km597+549, đoạn Km605+00 – Km617+00 và đoạn Km641+00 – Km649+700 thuộc tỉnh Hà Tĩnh, Quảng Bình

- Mục tiêu: Dự án đầu tư xây dựng công trình mở rộng QL.1 đoạn Km587+00 – Km597+549, đoạn Km605+00 – Km617+00 và đoạn Km641+00 – Km649+700 thuộc tỉnh Hà Tĩnh, Quảng Bình với tổng chiều dài 23,5km, theo tiêu chuẩn đường cấp 3 đồng bằng, tốc độ thiết kế $V_{tk}=80\text{km/h}$. Dự án được đầu tư đã đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng tăng cao, cải thiện điều kiện khai thác, tình trạng ùn tắc và góp phần giảm tai nạn giao thông, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm an ninh - quốc phòng.

- Nguồn vốn: Ngân sách Nhà nước.

- Thời gian thực hiện: từ năm 2013 đến năm 2015.

c) Dự án đầu tư xây dựng công trình QL.1 đoạn Km672+600 – Km704+900, tỉnh Quảng Bình theo hình thức hợp đồng BOT

- Mục tiêu: Dự án đầu tư xây dựng công trình Quốc lộ 1 đoạn Km 672+600 - Km704+900, tại tỉnh Quảng Bình có điểm đầu thuộc địa bàn huyện Quảng Ninh, tỉnh Quảng Bình (điểm kết thúc đường bê tông xi măng Trạm thu phí phía Nam cầu Quán Hàu); điểm cuối thuộc huyện Lệ Thủy, với tổng chiều dài toàn tuyến là 33,05 km. Quy mô đầu tư đoạn ngoài đô thị theo tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng, tốc độ thiết kế $V_{tk}=80$ km/h (TCVN 4054:2005), đoạn Km672+600 – Km 672+821,54, với bề rộng làn đường 20,5 m; bao gồm 04 làn xe cơ giới và 02 làn xe hỗn hợp. Là một trong những phân đoạn quan trọng của Dự án mở rộng Quốc lộ 1 đoạn Hà Nội - Cần Thơ, sau khi hoàn thành vào cuối năm 2015, công trình là động lực quan trọng cho tỉnh Quảng Bình nói riêng và khu vực Bắc miền Trung nói chung để mở rộng giao thương, xúc tiến kêu gọi đầu tư, phát triển kinh tế - xã hội và trực tiếp góp phần vào giảm thiểu tai nạn giao thông trên địa bàn.

- Nguồn vốn: vốn Nhà đầu tư.
- Thời gian thực hiện: từ năm 2013 đến năm 2015.

3.2. Các dự án đang thực hiện:

Dự án mở rộng một số cầu trên Quốc lộ 1A đoạn qua tỉnh Tiền Giang:

- Mục tiêu: Đầu tư mở rộng các cầu trên Quốc lộ 1A đoạn qua tỉnh Tiền Giang nhằm đảm bảo tính đồng bộ về quy mô phân cầu và phân tuyến đang khai thác, giảm ùn tắc giao thông, nâng cao năng lực vận tải, đảm bảo điều kiện đi lại và hạn chế tai nạn giao thông trên tuyến, rút ngắn thời gian vận chuyển hàng hoá, hành khách; tạo điều kiện phát triển kinh tế, văn hoá, xã hội, đảm bảo quốc phòng an ninh của tỉnh Tiền Giang nói riêng và các tỉnh trong khu vực Đồng bằng sông Cửu Long nói chung. Đồng thời, góp phần từng bước hoàn chỉnh mạng lưới giao thông theo quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Phạm vi dự án bao gồm đầu tư xây dựng mở rộng 02 cầu: cầu Mỹ Đức Tây tại Km2.017+453 và cầu Bà Lâm tại Km2.021+004 nằm trên Quốc lộ 1A đoạn qua địa phận tỉnh Tiền Giang.

- Nguồn vốn: Ngân sách Nhà nước (nguồn vốn trái phiếu Chính phủ còn dư giai đoạn 2014-2016 của các dự án cải tạo, nâng cấp QL1A và đường Hồ Chí Minh đoạn qua Tây Nguyên).

- Thời gian thực hiện: khởi công năm 2020, dự kiến hoàn thành năm 2021.

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 hai 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 mở rộng một số cầu, hầm trên Quốc lộ 1A 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, qua trao đổi sơ bộ, Ngân hàng Xuất nhập khẩu Hàn Quốc (Keximbank) cũng đã bày tỏ sự quan tâm về việc tài trợ cho Dự án. Trên cơ sở đó, Bộ GTVT đã có văn bản số 8133/BGTVT-KHĐT ngày 09/8/2021 đề nghị Keximbank có ý kiến về khả năng tài trợ vốn cho Dự án. Dự kiến trong tháng 08/2021 Keximbank sẽ có thư trả lời chính thức.

III. NỘI DUNG ĐỀ XUẤT

1. Mục tiêu, phạm vi của dự án:

1.1. Mục tiêu tổng quát:

Từng bước hoàn thiện quy mô Quốc lộ 1A theo quy hoạch phát triển giao thông vận tải; giảm thiểu ùn tắc và tai nạn giao thông, nâng cao hiệu quả khai thác, năng lực vận tải của Quốc lộ 1A, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, góp phần bảo đảm quốc phòng an ninh trong khu vực.

1.2. Mục tiêu cụ thể:

Xây dựng mới đơn nguyên cầu, hầm tại một số vị trí thắt hẹp trên Quốc lộ 1A để phù hợp với khổ đường đang khai thác.

1.3. Phạm vi của dự án:

Xây dựng mới đơn nguyên một số công trình trên Quốc lộ 1A, cụ thể:

- Cầu Xương Giang bắc qua sông Thương, thuộc địa phận thành phố Bắc Giang, tỉnh Bắc Giang; lý trình khoảng Km112+415. **LuatVietnam**
- Cầu Như Nguyệt bắc qua sông Cầu, kết nối thành phố Bắc Ninh và huyện Việt Yên, tỉnh Bắc Ninh; lý trình khoảng Km126+755.
- Cầu Gianh bắc qua sông Gianh, kết nối huyện Quảng Trạch và Bố Trạch, tỉnh Quảng Bình; lý trình khoảng Km625+500.
- Cầu Quán Hàu bắc qua sông Nhật Lệ, thuộc địa phận thị trấn Quán Hàu, huyện Quảng Ninh, tỉnh Quảng Bình; lý trình khoảng Km671+500.
- Hầm Đèo Ngang kết nối tỉnh Hà Tĩnh và tỉnh Quảng Bình, lý trình khoảng Km591+550.

2. Dự kiến kết quả chính của dự án:

Từng bước hoàn thiện quy hoạch phát triển giao thông vận tải đối với Quốc lộ 1A, đảm bảo quy mô 04 làn xe cơ giới nhằm nâng cao khả năng kết nối và năng lực khai thác thông qua việc đầu tư xây dựng mới một số đơn nguyên cầu, hầm đường bộ tại các vị trí thắt hẹp là cầu Xương Giang, cầu Như Nguyệt, cầu Gianh, cầu Quán Hàu, hầm Đèo Ngang.

3. Dự kiến thời gian thực hiện:

Thời gian thực hiện dự án khoảng 04 năm sau khi hiệp định tài trợ cho dự án có hiệu lực (dự kiến từ năm 2022 đến năm 2026).

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 **2.223 tỷ đồng**, tương đương khoảng 96,07 triệu USD (tỷ giá hạch toán ngoại tệ tháng 07/2021 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	1.587	68,58
2	Chi phí QLDA, tư vấn ĐTXD và chi phí khác	240	10,37
3	Chi phí giải phóng mặt bằng	144	6,23
4	Chi phí dự phòng	252	10,89
	Tổng mức đầu tư	2.223	96,07

4.2. Cơ cấu nguồn vốn:

- Vốn vay ODA của EDCF: khoảng 1.839 tỷ đồng (tương đương khoảng 79,46 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 384 tỷ đồng (tương đương khoảng 16,61 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); phí dịch vụ.

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 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 được áp dụng tại một số dự án gần đây, 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 = **39,76%**.
- Khoản vay không ràng buộc có GE = **26,43%**.

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. 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: 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 TMĐT
	Vốn vay ODA	Vốn đối ứng	Tỷ đồng	Triệu USD	
2023	11,919	2,49	333	14,41	15%
2024	23,838	4,98	667	28,82	30%
2025	23,838	4,98	667	28,82	30%
2026	19,865	4,15	556	24,02	25%
Tổng cộng	79,46	16,61	2.223	96,07	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) Dự án khi hoàn thành sẽ đem lại nâng cao hiệu quả khai thác và về kinh tế, xã hội khu vực; (ii) Tăng cường năng lực thông hành trên các tuyến quốc lộ và đặc biệt là QL.1A; (iii) Tăng cường kết nối mạng lưới các khu công nghiệp, khu chế xuất.

- Về xã hội: tạo điều kiện phát triển kinh tế, hòa nhập xã hội; góp phần bảo đảm quốc phòng, an ninh; tăng cường an toàn giao thông; tăng cường kết nối các địa phương trên cả nước đặc biệt là các tỉnh thành phố lân cận các tuyến có công trình được mở rộng.

- 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 mở rộng một số cầu, hầm trên QL.1A vào kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 và đã giao nhiệm vụ để Ban QLDA 2 lập đề xuất dự án.



PHỤ LỤC 2

BẢNG THÀNH TỐ ƯU ĐÃI CỦA CÁC KHOẢN VAY EDCF
(Kèm theo Quyết định số 8357 /BGTVT-KHĐT ngày 13 / 08/2021 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	39,76%	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 **39,76% > 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 (%)	2,95%	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	26,43%	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 **26,43%** > 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).
