

THÔNG BÁO

Kết luận của Thứ trưởng thường trực Ngô Thịnh Đức tại cuộc họp ngày 26/ 9/2008 về Hợp đồng BOT Dự án xây dựng đường ô tô cao tốc Hà Nội – Hải Phòng

Ngày 26 tháng 9 năm 2008, tại Bộ Giao thông vận tải, Thứ trưởng thường trực Ngô Thịnh Đức đã chủ trì buổi họp để xem xét kết quả đàm phán Hợp đồng BOT Dự án đầu tư xây dựng đường ô tô cao tốc Hà Nội – Hải Phòng. Tham gia cuộc họp có Lãnh đạo và chuyên viên các Vụ Tài chính, Kế hoạch Đầu tư, Khoa học công nghệ, Cục Quản lý xây dựng và Chất lượng CTGT, Cục Đường bộ Việt Nam, Tổng Giám đốc Tổng công ty tư vấn thiết kế GTVT, Tổng Giám đốc và các cán bộ của Tổng công ty phát triển hạ tầng và đầu tư tài chính Việt Nam (gọi tắt là VIDIFI).

Sau khi nghe Cục Đường bộ Việt Nam, Tổng Công ty phát triển hạ tầng và đầu tư tài chính Việt Nam báo cáo về các vấn đề liên quan đến Hợp đồng BOT Dự án trên và ý kiến phát biểu của các đại biểu tham dự cuộc họp, Thứ trưởng thường trực Ngô Thịnh Đức đã kết luận như sau:

I. Dự án xây dựng đường ô tô cao tốc Hà Nội – Hải Phòng đã được Chính phủ cho phép đầu tư theo hình thức Hợp đồng BOT và cho phép thực hiện thí điểm một số cơ chế chính sách; Thủ tướng Chính phủ cũng đã có các ý kiến chỉ đạo về việc ký kết hợp đồng với thời gian tạm xác định. Tuy nhiên, đây là dự án có nguồn vốn đầu tư rất lớn, quy mô phức tạp, do vậy trong thời gian qua các cơ quan liên quan đã tích cực trong việc rà soát, sửa đổi bổ sung Hợp đồng BOT nhưng đến nay còn một số công việc cần tiếp tục hoàn chỉnh Hợp đồng.

II. Đối với một số nội dung cụ thể liên quan đến việc hoàn chỉnh Hợp đồng BOT, các bên liên quan cần thực hiện các công việc tiếp theo hướng như sau:

1 - Về phương án tài chính: Do điều kiện phức tạp của dự án và xét đến các yếu tố nguồn thu, nguồn chi ảnh hưởng đến khả năng hoàn vốn còn có những thay đổi trong quá trình thực hiện hợp đồng. Do vậy, phương án tài chính của hợp đồng cần có những quy định mở để điều chỉnh trong quá trình thực hiện hợp đồng, phù hợp tình hình thực tế.

2- Về tiến độ thi công xây dựng công trình là 43 tháng, kể từ thời điểm thực hiện gói thầu xây lắp đầu tiên như đề nghị của VIDIFI và ý kiến của Cục Đường bộ Việt Nam.

Thời điểm thi công lớp tạo nhám mặt đường sau 05 năm kể từ khi đưa công trình đường cao tốc vào sử dụng.

3 - Thời điểm thực hiện việc thi công xây dựng công trình là ngày 07/9/2008 như báo cáo của Cục đường bộ Việt Nam và đề nghị của VIDIFI.

4- Về tổng mức đầu tư xây dựng công trình đường cao tốc, thống nhất các nội dung báo cáo của Cục Đường bộ Việt Nam tại văn bản số 3910/CĐBVN-ĐT ngày 18/9/2008. Tuy nhiên về giá trị cụ thể, Cục và VIDIFI cần phối hợp với TEDIP để soát bổ sung.

5- Về lưu lượng xe qua đường cao tốc và qua quốc lộ 5 trong những năm tới. Chấp thuận báo cáo của Cục Đường bộ Việt Nam tại văn bản số 3910/CĐBVN-ĐT ngày 18/9/2008.

6- Về thu phí quốc lộ 5 để hoàn vốn đầu tư đường cao tốc:

- Chấp thuận để VIDIFI tiếp nhận quyền thu phí kể từ ngày 01/01/2009;

- Về giá vé trong thời gian từ 01/01/2009 đến khi đưa đường cao tốc vào khai thác mức thu phí QL 5 thực hiện theo mức giá hiện hành trong Thông tư số 90/2004/TT-BTC của Bộ Tài chính. Đến khi đường cao tốc đưa vào khai thác (khoảng 2012) giá vé QL5 tăng lên 1,2 lần. Thời gian còn lại, theo chu kỳ 5 năm một lần tăng giá vé, mức tăng là 1,2 lần so với giá vé trước đó cho đến khi giá vé bằng 2,0 lần mức giá quy định của Thông tư số 90/2004/TT-BTC thì không tăng nữa.

7- Giá cước đường cao tốc:

Để phương án tài chính hoàn vốn được khả thi, yêu cầu các bên liên quan tính toán theo 02 phương án:

- Phương án giá cước như dự án đường ô tô cao tốc Hà Nội – Lào Cai (giá cước đường cao tốc của loại xe tiêu chuẩn là 1000 đồng/Km. Vụ Kế hoạch Đầu tư có trách nhiệm cung cấp cho các bên liên quan để tính).
- Phương án tính toán với giá cước đường bộ bằng 2,5 lần giá cước hiện hành trên các quốc lộ hoặc cao hơn.

8- Thời gian để nhà đầu tư thu phí hoàn vốn khoảng 35 năm (không kể thời gian thi công xây dựng công trình).

9 – Chi phí tổ chức và quản lý hoạt động thu phí tại các trạm thu phí quốc lộ 5 bằng 10% doanh thu thu phí hàng năm.

10- Chi phí tổ chức thu phí và quản lý đường cao tốc, kể cả chi phí tiền điện chiếu sáng tạm tính trong phương án tài chính là 6% doanh thu thu phí đường cao tốc như Dự án đầu tư. Trong hợp đồng sẽ quy định sau 02 năm sẽ điều chỉnh lại.

11- Chi phí duy tu bảo dưỡng thường xuyên, trung tu, đại tu đường cao tốc:

- Các tỷ lệ duy tu bảo dưỡng thường xuyên, trung tu công trình đường cao tốc được tính bằng với tỷ lệ của các đường bộ hiện nay.

- Riêng chi phí đại tu công trình lần đầu (sau 15 năm kể từ ngày đưa công trình vào khai thác) bằng 42% chi phí xây dựng mặt đường như các đường bộ hiện nay. Các lần đại tu tiếp theo bằng 21% chi phí xây dựng mặt đường, trong quá trình thực hiện sẽ căn cứ khối lượng và giá trị thực tế được kiểm toán để điều chỉnh lại thời hạn Hợp đồng.

- Hệ số trượt giá để quy đổi chi phí xây dựng về năm tính chi phí duy tu bảo dưỡng thường xuyên, trung tu, đại tu là 8%/năm (mỗi năm tăng 1,08 lần). Trường hợp chỉ số CPI hoặc chỉ số giá xây dựng do Bộ Xây dựng công bố tại năm thực hiện

sai khác quá 2% so với năm thực hiện duy tu, trung tu, đại tu thì điều chỉnh tỷ trượt giá bằng với chỉ số CPI hoặc chỉ số giá xây dựng do Bộ Xây dựng công bố.

13. Lãi suất tiền vay vốn đầu tư xây dựng công trình theo các giai đoạn như sau để tính toán phương án tài chính:

- Vốn vay kể từ tháng 6/2009 về trước lãi suất là 20%/năm;
- Từ 01/7/2009 đến hết năm 2010 là 15 - 16%/năm;
- Từ năm 2011 đến hết 2014 khoảng 13,5 - 14,5%/năm;
- Từ năm 2015 trở đi khoảng 12- 13%/năm.

Việc điều chỉnh biên độ, chấp nhận như ý kiến đề nghị của Cục Đường VN và VIDIFI tại văn bản số 3910/CĐBVN-ĐT ngày 18/9/2008 của Cục.

14. Lãi suất kỳ vọng đối với vốn chủ sở hữu của nhà đầu tư như sau:

- Kể từ khi bắt đầu phải huy động đến hết năm thứ 10 kể từ khi hoàn thành công trình là 14,5%/năm;
- Thời gian tiếp theo là 13,5%/năm.

15. Về thiết bị: Không tính chi phí đầu tư lại thiết bị trong thời gian kỳ thác.

16. Về thuế VAT: Chấp nhận là một nguồn thu để hoàn vốn cho dự án.

17. Về nộp thuế thu nhập doanh nghiệp: Đến thời điểm quản lý khai thác đường cao tốc có lãi mà Nhà đầu tư phải nộp thuế thu nhập doanh nghiệp thì được xem xét để điều chỉnh thời hạn Hợp đồng BOT.

18. Về Chủ thể hợp đồng: VIDIFI làm việc với Bộ Kế hoạch và Đầu tư để có ý kiến chính thức về Nhà đầu tư làm căn cứ ký hợp đồng.

19. Nhóm công tác liên ngành sẽ họp 01 phiên toàn thể dự kiến vào khoảng 05/10/2008. Thời gian ký hợp đồng, phân đấu vào trước ngày 10/10/2008.

20. Để rút ngắn thời gian xem xét của Nhóm công tác liên ngành, giao Cục Đường bộ Việt Nam gửi văn bản xin ý kiến Nhóm công tác liên ngành về Dự thảo Hợp đồng do Cục Đường bộ Việt Nam đã rà soát và làm việc với VIDIFI.

Thừa lệnh Lãnh đạo Bộ Giao thông vận tải, Văn phòng Bộ Giao thông vận tải thông báo tới các cơ quan, đơn vị và các thành viên tham dự buổi họp để cùng phối hợp thực hiện ./.

Nơi nhận:

- Các đơn vị dự họp;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Thứ trưởng Ngô Thịnh Đức (để b/c);
- Lưu VP, KHĐT.



Nguyễn Văn Công