

BÁO CÁO

Kết quả thẩm định nội bộ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đầu tư xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông, giai đoạn 2021 - 2025

Kính gửi: Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải

Thực hiện Quyết định số 831/QĐ-BGTVT ngày 12/5/2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT) về việc thành lập Hội đồng thẩm định nội bộ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi (NCTKT) Dự án đầu tư xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 (sau đây gọi tắt là “Dự án”); trên cơ sở đề nghị của Ban Quản lý dự án 2 (Ban QLDA 2) tại Tờ trình số 176/TTr-BQLDA2 ngày 12/7/2021 về việc trình Báo cáo NCTKT Dự án, Hội đồng thẩm định nội bộ đã tiến hành thẩm định và báo cáo kết quả thẩm định Báo cáo NCTKT của Dự án như sau:

A. KHÁI QUÁT VỀ DỰ ÁN VÀ NỘI DUNG TRÌNH DUYỆT

Nội dung chủ yếu của hồ sơ Báo cáo NCTKT Dự án theo Tờ trình của Ban QLDA 2 như sau:

1. Tên dự án: Dự án đầu tư xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông, giai đoạn 2021 - 2025.

2. Nhóm dự án: Dự án quan trọng quốc gia.

3. Cấp quyết định chủ trương đầu tư dự án: Quốc hội.

4. Cấp quyết định đầu tư dự án: Thủ tướng Chính phủ.

5. Cơ quan có thẩm quyền: Bộ Giao thông vận tải.

6. Chủ đầu tư bước Báo cáo NCTKT: Ban Quản lý dự án 2.

7. Đơn vị tư vấn lập Báo cáo NCTKT: Tổng công ty Tư vấn thiết kế giao thông vận tải - CTCP (TEDI);

8. Địa điểm nghiên cứu: Gồm các tỉnh Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị; Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa; Vĩnh Long, Cần Thơ, Hậu Giang, Bạc Liêu, Kiên Giang và Cà Mau.

9. Quy mô đầu tư:

- Cấp đường: giai đoạn hoàn chỉnh, đường cao tốc với tốc độ thiết kế 80 - 120 km/h (TCVN 5729 - 2012: Đường ô tô cao tốc - yêu cầu thiết kế).

- Quy mô mặt cắt ngang: Giai đoạn hoàn thiện, quy mô các đoạn tuyến cao tốc Bắc Nam phía Đông từ 4 - 6 làn xe cao tốc (Đoạn Bãi Vọt - Cam Lộ và Quảng Ngãi - Nha Trang: Quy mô 06 làn xe; Đoạn Cần Thơ - Cà Mau: Quy mô 04 làn xe).

- Trên cơ sở số liệu dự báo nhu cầu vận tải và khả năng cân đối nguồn lực, để đảm bảo hiệu quả đầu tư, kiến nghị đầu tư giai đoạn phân kỳ với quy mô 04 làn xe, bề rộng nền đường $B_{nền} = 17$ m (đồng bộ với quy mô giai đoạn phân kỳ các dự án thành phần trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông đã được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư tại Nghị quyết số 52/2017/QH14 ngày 22/11/2017).

10. Yêu cầu về kỹ thuật: Đảm bảo yêu cầu kỹ thuật đường cao tốc theo Tiêu chuẩn TCVN 5729-2012, các tiêu chuẩn, quy chuẩn có liên quan và Quyết định số 5109/QĐ-BGTVT ngày 31/12/2014 của Bộ trưởng Bộ GTVT.

11. Phương án đầu tư

Để nối thông tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông, trong giai đoạn 2021 - 2025 cần triển khai đầu tư các đoạn tuyến còn lại theo quy hoạch đã được phê duyệt với dự kiến chia thành 12 dự án thành phần vận hành độc lập. Trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định và quyết định đầu tư căn cứ quy mô của từng dự án thành phần theo quy định của pháp luật về đầu tư công, Luật PPP.

12. Phương án giải phóng mặt bằng, tái định cư

Thực hiện giải phóng mặt bằng (GPMB) theo quy mô quy hoạch. Trên cơ sở kết quả rà soát, cập nhật số liệu về công tác GPMB, tái định cư theo ý kiến của các địa phương có liên quan, nhu cầu sử dụng đất, ảnh hưởng GPMB và dân cư như sau:

TT	Danh mục Diện tích sử dụng đất/Dân cư	Diện tích (ha)	Số hộ (hộ)
<i>I</i>	<i>Đất chiếm dụng:</i>	5.481	
1	Đất trồng lúa	1.532	
2	Đất nông nghiệp khác	1.280	
3	Đất dân cư	502	
4	Đất lâm nghiệp	1.546	
	- Rừng phòng hộ	110	
	- Rừng sản xuất	1.436	
5	Đất khác	621	
<i>II</i>	<i>Ảnh hưởng dân cư:</i>		
1	Số hộ bị ảnh hưởng		14.983
2	Số hộ tái định cư		11.905

13. Sơ bộ tổng mức đầu tư

Giai đoạn đầu tư phân kỳ: Sơ bộ tổng mức đầu tư cho 12 dự án thành phần khoảng **146.990 tỷ đồng** (chưa bao gồm lãi vay); bao gồm:

TT	Hạng mục chi phí	Kinh phí (tỷ đồng)
1	Chi phí xây dựng, thiết bị:	95.837
2	Chi phí quản lý dự án, tư vấn, chi phí khác:	12.015

3	Chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư:	19.097
4	Chi phí dự phòng:	20.041
	Tổng cộng:	146.990

14. Phương thức đầu tư

Trong điều kiện nguồn vốn ngân sách nhà nước khó khăn, thực hiện chủ trương của Đảng về khuyến khích, thu hút đầu tư ngoài ngân sách phát triển kết cấu hạ tầng, nhất là giao thông; căn cứ quy định của Luật PPP và kết quả tính toán sơ bộ phương án tài chính các dự án thành phần, Ban QLDA 2 kiến nghị phương án: Triển khai các dự án thành phần PPP theo đúng quy định tại Luật PPP, mức vốn nhà nước không quá 50% tổng mức đầu tư của các dự án. Theo phương án này, sơ bộ mức vốn Nhà nước khoảng 73.495 tỷ đồng.

15. Nguồn vốn đầu tư:

Tổng mức đầu tư dự kiến (chưa gồm lãi vay) khoảng **146.990 tỷ đồng**, nhu cầu vốn ngân sách nhà nước khoảng **73.495 tỷ đồng**.

16. Hình thức đầu tư, loại hợp đồng dự án: Đầu tư theo phương thức PPP, loại hợp đồng BOT.

17. Dự kiến sơ bộ hiệu quả đầu tư

17.1. Hiệu quả kinh tế - xã hội

Việc đầu tư xây dựng tuyến cao tốc Bắc - Nam giai đoạn 2021 - 2025 có ý nghĩa rất quan trọng trong việc kết nối và phát triển kinh tế của các khu vực dọc tuyến. Kết quả phân tích sơ bộ hiệu quả kinh tế cho thấy các chỉ tiêu về hiệu quả kinh tế của Dự án sẽ đạt các mục tiêu về chi phí vốn cơ hội, đạt hiệu quả kinh tế xét trên nhiều phương diện như:

- Tiết kiệm chi phí vận hành VOC;
- Giảm chi phí vận chuyển;
- Lợi ích tiết kiệm thời gian cho hành khách;
- Lợi ích do giảm chi phí cho các tai nạn giao thông.

Nếu cộng thêm với các lợi ích to lớn khác do Dự án mang lại mà trong tính toán chưa thể lượng hoá được như:

- Ảnh hưởng đối với phát triển kinh tế địa phương hoặc kinh tế vùng;
- Ảnh hưởng có lợi đối với cộng đồng và môi trường;
- Tăng hiệu quả sử dụng đất đai;
- Hiệu quả về thay đổi cơ cấu xã hội;
- Hiệu quả về chính trị, quản lý hành chính;
- Nâng cao năng lực vận tải, tạo điều kiện thu hút đầu tư;
- Cải thiện điều kiện sinh hoạt, nâng cao nhận thức nhân dân trong khu vực.

Cùng những lợi ích khác như: giảm gián đoạn giao thông; Lợi ích đối với các ngành kinh tế quốc dân khi sử dụng mạng lưới cầu đường hoàn chỉnh; giảm thiệt hại đối với hàng hoá, nông sản, tăng cường khả năng phát triển khu vực, khả năng phát triển xã hội, cải thiện môi trường vv... thì đây là dự án thực sự mang lại nhiều lợi ích cho phát triển kinh tế - xã hội trên diện rộng. Việc đầu tư dự án ngoài việc mang lại một lợi ích to lớn cho cộng đồng xã hội còn mang ý nghĩa chiến lược trong phát triển kinh tế cho các tỉnh trong khu vực nghiên cứu. Đây là dự án thực sự có lợi cho cộng đồng, cần tiến hành đầu tư sớm.

17.2. Hiệu quả tài chính

Kết quả phân tích tài chính Dự án như sau:

- Giá trị hiện tại ròng (NPV) của 12 dự án khoảng 940 tỷ đồng (>0).
- Tỷ suất nội hoàn (IRR) trung bình 12 dự án khoảng 10,56%.
- Tỷ suất lợi ích - chi phí (B/C) trung bình 12 dự án khoảng 1,011 (>1).
- Tỷ suất chiết khấu (trung bình của 12 dự án thành phần): 10,43%.

17.3. Đảm bảo quốc phòng, an ninh:

Việc hoàn thành Dự án sẽ tạo ra tuyến đường bộ có tốc độ cao và an toàn, đặc biệt trong việc cơ động, triển khai các phương án tác chiến đảm bảo quốc phòng - an ninh quốc gia.

18. Tổ chức thực hiện

- Tổ chức thực hiện: Sau khi Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư, Chính phủ sẽ tổ chức triển khai đầu tư Dự án theo các dự án thành phần độc lập.

- Thành lập Ban chỉ đạo quốc gia để chỉ đạo triển khai đầu tư Dự án do Phó Thủ tướng làm Trưởng ban chịu trách nhiệm trước Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ. Bộ GTVT và UBND các tỉnh có Dự án đi qua sẽ phối hợp triển khai theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ.

- Hàng năm, Chính phủ báo cáo Quốc hội tình hình thực hiện Dự án để Quốc hội giám sát theo quy định của Luật Đầu tư công.

19. Ưu đãi và bảo đảm đầu tư

- Ưu đãi và bảo đảm đầu tư: Thực hiện theo quy định của Luật PPP.

- Cơ chế thực hiện Dự án: Ban QLDA 2 xây dựng một số cơ chế kiến nghị Quốc hội, Chính phủ và Thủ tướng Chính phủ để khắc phục khó khăn, vướng mắc trong triển khai thực hiện.

B. CĂN CỨ PHÁP LÝ

- Luật Giá số 11/2012/QH13 ngày 20/6/2012;
- Luật Ngân sách Nhà nước số 83/2015/QH13 ngày 25/6/2015;
- Luật Đấu thầu số 43/2013/QH13 ngày 26/11/2013;
- Luật Đất đai số 45/2013/QH13 ngày 29/11/2013;

- Luật Đầu tư công số 39/2019/QH14 ngày 13/6/2019;
- Luật Đầu tư số 61/2020/QH14 ngày 17/6/2020;
- Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư số 64/2020/QH14 ngày 18/6/2020.
- Luật Xây dựng số 50/2014/QH14 ngày 18/6/2014 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng số 62/2020/QH14 ngày 17/6/2020;
- Luật Bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14 ngày 17/11/2020;
- Nghị quyết số 52/2017/QH14 ngày 22/11/2017 của Quốc hội về chủ trương đầu tư dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017-2020; Nghị quyết số 117/2020/QH14 ngày 19/6/2020 của Quốc hội, Nghị quyết số 1213/NQ-UBTVQH14 ngày 04/02/2021 của Ủy ban thường vụ Quốc hội về việc chuyển đổi phương thức đầu tư một số dự án thành phần tại Nghị quyết số 52/2017/QH14;
- Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; Nghị định số 100/2013/NĐ-CP ngày 03/9/2013 của Chính phủ về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP;
- Nghị định số 131/2015/NĐ-CP ngày 25/12/2015 của Chính phủ hướng dẫn về dự án quan trọng quốc gia và Nghị định số 02/2020/NĐ-CP ngày 01/01/2020 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 131/2015/NĐ-CP;
- Nghị định số 40/2020/NĐ-CP ngày 06/4/2020 của Chính phủ về quy định chi tiết thi hành một số điều của của Luật Đầu tư công;
- Nghị định số 10/2021/NĐ-CP ngày 09/02/2021 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng;
- Nghị định số 15/2021/NĐ-CP ngày 03/3/2021 của Chính phủ quy định chi tiết một số nội dung về quản lý dự án đầu tư xây dựng;
- Nghị định số 35/2021/NĐ-CP ngày 29/3/2021 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật Đầu tư theo hình thức đối tác công tư;
- Nghị định số 28/2021/NĐ-CP ngày 26/3/2021 của Chính phủ quy định về cơ chế quản lý tài chính dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư;
- Quyết định số 140/QĐ-TTg ngày 21/01/2010 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch chi tiết đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông;
- Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Chiến lược phát triển GTVT đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030;
- Quyết định số 318/QĐ-TTg ngày 04/3/2014 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;
- Quyết định số 326/QĐ-TTg ngày 01/3/2016 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt 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 kinh tế - xã hội của các địa phương liên quan được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt;

- Tờ trình số 6079/TTr-BGTVT ngày 25/6/2021 của Bộ GTVT về việc phê duyệt quy hoạch mạng lưới đường bộ Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050;

- Báo cáo thẩm định số 60/BC-HĐTĐQH ngày 28/06/2021 của Hội đồng thẩm định quy hoạch mạng lưới đường bộ về thẩm định Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến 2050;

- Văn bản số 419/TTg-KTTH ngày 02/4/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc dự kiến vốn trung hạn giai đoạn 2021 - 2025;

- Văn bản số 4036/VPCP-KTTH ngày 16/6/2021 của Văn phòng Chính phủ về dự kiến phương án bố trí kế hoạch vốn ngân sách trung ương còn lại;

- Văn bản số 3784/BKHĐT-TH ngày 17/6/2021 của Bộ Kế hoạch & Đầu tư về thông báo bổ sung dự kiến kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025;

- Văn bản số 6361/BGTVT-KHĐT ngày 02/7/2021 của Bộ GTVT về hoàn thiện phương án phân bổ kế hoạch đầu tư công trung hạn vốn NSTW giai đoạn 2021-2025 của Bộ GTVT;

- Các văn bản pháp lý khác có liên quan.

C. Ý KIẾN CỦA CÁC CƠ QUAN, ĐƠN VỊ CÓ LIÊN QUAN

I. Ý kiến các địa phương

Bộ GTVT đã nhận được ý kiến về phương án tuyển của UBND các tỉnh liên quan, gồm: tỉnh Hà Tĩnh (2307/UBND-GT ngày 16/04/2021), tỉnh Quảng Ngãi (1348/UBND-CNXD ngày 02/04/2021), tỉnh Bình Định (1941/UBND-KT ngày 08/04/2021), tỉnh Khánh Hòa (10022/UBND-XDND ngày 23/09/2020), tỉnh Phú Yên (1803/UBND-ĐTXD ngày 27/04/2021), tỉnh Quảng Bình (584/UBND-XDCB ngày 16/04/2021), tỉnh Quảng Trị (1386/UBND-CN ngày 15/04/2021), tỉnh Kiên Giang (993/UBND-KT ngày 09/07/2021), tỉnh Cà Mau (3619/UBND-XD ngày 09/07/2021), tỉnh Bạc Liêu (2531/UBND-KT ngày 29/06/2021), tỉnh Vĩnh Long (3359/UBND-KTNV ngày 25/06/2021), tỉnh Sóc Trăng (1350/UBND-TH ngày 12/7/2021), tỉnh Hậu Giang (952/UBND-NCTH ngày 13/7/2021), thành phố Cần Thơ (1891/SGTVT-KHTĐ ngày 13/7/2021 của Sở GTVT Cần Thơ). Hồ sơ Báo cáo NCTKT đã cơ bản phù hợp với các ý kiến trên. Trong quá trình triển khai bước tiếp theo, đề nghị tiếp tục phối hợp các địa phương nghiên cứu, cập nhật vào Dự án.

II. Ý kiến các đơn vị liên quan

- Các ý kiến thẩm định của thành viên Hội đồng thẩm định nội bộ tại các văn bản số 1156/CQLXD-DAĐT2 ngày 14/05/2021 của Cục Quản lý xây dựng và chất

lượng CTGT, số 3155/TCĐBVN-KHĐT ngày 20/05/2021 của Tổng Cục đường bộ Việt Nam, số 4185/KCHT ngày 12/05/2021 của Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông, số 288/TC ngày 19/05/2021 của Vụ Tài chính, số 179/KHCN ngày 17/05/2021 của Vụ Khoa học công nghệ.

- Viên Chiến lược & phát triển GTVT đã có ý kiến rà soát độc lập tại văn bản số 469/VCL&PT ngày 18/7/2021 theo ý kiến chỉ đạo của Bộ GTVT tại văn bản số 6543/BGTVT-ĐTCT ngày 07/7/2021.

III. Ý kiến Hội đồng thẩm định nội bộ

- Ngày 17/5/2021, Hội đồng thẩm định (theo Quyết định số 831/QĐ-BGTVT ngày 11/5/2021) đã họp thẩm định Lần 1 trên cơ sở Tờ trình số 109/TTr-BQLDA2 ngày 12/5/2021 của Ban QLDA 2 về Hồ sơ Báo cáo NCTKT Dự án gồm 10 dự án thành phần; đã có ý kiến thẩm định tại văn bản số 5576/BGTVT-ĐTCT ngày 15/6/2021. Ban QLDA 2 đã tiếp thu, giải trình và hoàn chỉnh Hồ sơ theo ý kiến của Hội đồng thẩm định và các cơ quan liên quan, đã trình Bộ GTVT tại văn bản số 1052/BQLDA2-PID6 ngày 06/7/2021. Sau khi bổ sung 02 dự án thành phần và nội dung tiếp thu, hoàn chỉnh, Ban QLDA 2 đã trình Hồ sơ Báo cáo NCTKT Dự án gồm 12 dự án tại Tờ trình số 176/TTr-BQLDA2 ngày 12/7/2021.

- Ngày 14/7/2021, Hội đồng thẩm định nội họp thẩm định Lần 2; các Thành viên đã bỏ Phiếu ý kiến về nội dung Hồ sơ BCNCTKT và dự thảo Báo cáo thẩm định. Kết quả 08/08 Thành viên đã đồng ý thông qua; trong đó có một số Thành viên có ý kiến thêm để hoàn thiện Hồ sơ và Báo cáo thẩm định (*Phiếu ý kiến các Thành viên kèm theo Báo cáo thẩm định nội bộ*).

- Ngày 16/7/2021, Ban QLDA 2 có văn bản số 1119/BQLDA2-PID6 tiếp thu, giải trình ý kiến Hội đồng thẩm định sau cuộc họp và Phiếu ý kiến của các Thành viên.

D. TỔNG HỢP KẾT QUẢ THẨM ĐỊNH

I. Kiểm tra tính đầy đủ của hồ sơ

Hồ sơ trình thẩm định của Ban QLDA 2 gồm:

- Tờ trình nội dung Báo cáo NCTKT Dự án.

- Hồ sơ Báo cáo NCTKT: Báo cáo tóm tắt và Báo cáo đầy đủ gồm 07 tập: Tập 1: Thuyết minh chung; Tập 2: Các bản vẽ thiết kế sơ bộ (02 quyển); Tập 3: Các Phụ lục; Tập 4: Sơ bộ tổng mức đầu tư; Tập 5: Sơ bộ hiệu quả đầu tư; Tập 6: Đánh giá sơ bộ tác động môi trường và Tập 7: Căn cứ pháp lý.

Thành phần, quy cách, nội dung hồ sơ: Qua đối chiếu với quy định tại khoản 3 Điều 14 Luật Đầu tư theo phương thức PPP số 64/2020/QH14, Mẫu số 01 của Phụ lục II kèm theo Nghị định số 35/2021/NĐ-CP và Điều 9 Nghị định số 15/2021/NĐ-CP, hồ sơ Báo cáo NCTKT trình thẩm định cơ bản đầy đủ, đủ điều kiện tiến hành xem xét.

II. Thẩm định về nội dung của hồ sơ Báo cáo NCKT

1. Sự phù hợp với điều kiện lựa chọn dự án để đầu tư theo phương thức PPP

a) Tính cần thiết phải đầu tư Dự án:

Đại hội XIII của Đảng đã thông qua Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2021-2030, với mục tiêu “*Đến năm 2030, phần đầu cả nước có khoảng 5.000 km đường bộ cao tốc, trong đó đến năm 2025 hoàn thành đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông...*”. Trên hành lang vận tải Bắc - Nam, tuyến QL1 đã được mở rộng 4 làn xe cơ giới và 2 làn xe hỗn hợp từ Lạng Sơn đến Cà Mau. Tuy nhiên, với đặc điểm QL1 đi qua nhiều khu đông dân cư (chiếm khoảng 48,7% tổng chiều dài), lưu thông hỗn hợp với nhiều phương tiện thô sơ, các giao cắt chủ yếu là giao cắt cùng mức, tốc độ khai thác trung bình chỉ đạt khoảng 40-60 km/h... nên QL1 không đáp ứng được yêu cầu là công trình hiện đại để tạo sức lan tỏa phát triển kinh tế đất nước. Tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông với vai trò là hành lang xương sống của quốc gia, khi được đầu tư thông tuyến và hoàn thiện sẽ tạo sức lan tỏa, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của đất nước. Do vậy, cần thiết đầu tư hoàn thành tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông nhằm thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu kinh tế, tạo động lực, sức lan tỏa để phát triển kinh tế - xã hội đất nước.

b) Sự phù hợp về lĩnh vực đầu tư theo quy định của Luật PPP:

Các dự án thành phần thuộc lĩnh vực đường bộ, phù hợp với lĩnh vực đầu tư theo phương thức PPP theo quy định tại khoản 1 Điều 4 Luật PPP. Cùng với đó, tổng mức đầu tư các dự án thành phần lớn hơn mức tối thiểu của dự án PPP quy định tại khoản 2 Điều 4 Luật PPP và khoản 1 Điều 2 Nghị định số 35/2021/NĐ-CP của Chính phủ.

c) Không trùng lặp với dự án PPP đã có quyết định chủ trương đầu tư hoặc quyết định phê duyệt dự án:

Tất cả các dự án thành phần của Dự án đều chưa có quyết định chủ trương đầu tư hoặc phê duyệt dự án; đây là những dự án mới, không trùng lặp.

d) Lợi thế của việc đầu tư Dự án theo phương thức PPP:

Hồ sơ Báo cáo NCKT đã phân tích khá chi tiết về lợi thế của việc đầu tư Dự án theo phương thức PPP. Triển khai thành công các dự án thành phần theo phương thức PPP sẽ đạt được các lợi thế: Huy động được nguồn lực xã hội, giảm áp lực vốn Nhà nước; Tận dụng được thế mạnh về công nghệ và kinh nghiệm quản lý từ khối tư nhân; Phân chia rủi ro hợp lý giữa Nhà nước và nhà đầu tư trong quá trình đầu tư, khai thác dự án. Tuy nhiên, thời gian vừa qua việc triển khai đầu tư theo hình thức PPP có xu hướng chững lại do các tồn tại chưa được phía Nhà nước khắc phục triệt để như việc đảm bảo quyền thu phí, việc tăng giá vé theo lộ trình trong hợp đồng BOT... dẫn tới nhà đầu tư và các ngân hàng còn lo ngại rủi ro. Đây là những hạn chế cần sớm được khắc phục mới có thể thúc đẩy đầu tư theo phương thức PPP, tận dụng được các lợi thế của phương thức đầu tư này.

e) Khả năng bố trí vốn Nhà nước:

Theo kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 tại văn bản số 419/TTg-KTTH ngày 02/4/2021 của Thủ tướng Chính phủ, văn bản số 4036/VPCP-KTTH ngày 16/6/2021 của Văn phòng Chính phủ về dự kiến phương án bố trí kế hoạch vốn ngân sách trung ương còn lại và văn bản số 3784/BKHĐT-TH ngày 17/6/2021 của Bộ Kế hoạch & Đầu tư về thông báo bổ sung dự kiến kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025, tổng ngân sách trung ương cho các dự án của Bộ GTVT (bao gồm cả các dự án cao tốc Bắc – Nam phía Đông) khoảng **117.458 tỷ đồng**.

Ngày 02/7/2021, Bộ GTVT đã có văn bản số 6361/BGTVT-KHĐT về hoàn thiện phương án phân bổ kế hoạch đầu tư công trung hạn vốn NSTW giai đoạn 2021-2025 của Bộ GTVT, theo đó dự kiến bố trí vốn khoảng **47.168 tỷ đồng** cho các dự án cao tốc Bắc – Nam phía Đông (đã bao gồm 02 dự án Cần Thơ – Hậu Giang và Hậu Giang – Cà Mau).

Hội đồng thẩm định nội bộ kiến nghị Bộ GTVT xem xét, phân bổ kế hoạch đầu tư công trung hạn vốn NSTW giai đoạn 2021-2025 phù hợp khả năng đầu tư, cân đối nguồn lực.

2. Sự phù hợp với căn cứ lập Báo cáo NCTKT

a) Sự phù hợp của Dự án với chiến lược, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội và quy hoạch có liên quan:

Việc đầu tư Dự án phù hợp với chủ trương của Đảng, Quốc hội và Chính phủ; phù hợp với chiến lược, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của quốc gia nói chung và các địa phương nói riêng; phù hợp với quy hoạch phát triển GTVT và quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc, cụ thể:

- Văn kiện Đại hội Đại biểu toàn quốc lần thứ XIII.
- Kết luận số 11-KL/TW ngày 13/7/2021 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII tại Hội nghị lần thứ ba về kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, tài chính quốc gia, đầu tư công trung hạn 5 năm 2021 – 2025.
- Chiến lược phát triển GTVT đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25/02/2013.
- Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 326/QĐ-TTg ngày 01/3/2016 (trong đó bao gồm kế hoạch sử dụng đất với tổng diện tích chiếm dụng khoảng 10.850 ha).
- Quy hoạch chi tiết đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 140/QĐ-TTg ngày 21/01/2010.

Hiện nay, Bộ GTVT đã trình Hội đồng thẩm định Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050; đã cập nhật, tiếp thu ý kiến các Bộ, ngành, địa phương, đã trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Tờ trình

số 6079/TTr-BGTVT ngày 25/6/2021; Hội đồng thẩm định quy hoạch mạng lưới đường bộ đã họp và có Báo cáo thẩm định số 60/BC-HĐTĐQH ngày 28/06/2021 về thẩm định Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến 2050; Thường trực Chính phủ đã họp ngày 12/7/2021 thống nhất thông qua, dự kiến Thủ tướng Chính phủ phê duyệt trong tháng 7/2021. Trong thời gian tiếp theo, kiến nghị tiếp tục cập nhật vào Dự án theo quyết định của cấp có thẩm quyền để đảm bảo phù hợp với quy hoạch được duyệt.

b) Sự phù hợp của Dự án với quy định của Luật PPP và pháp luật chuyên ngành về lĩnh vực đầu tư

- Dự án được chia thành 12 dự án thành phần và dự kiến triển khai theo phương thức PPP, hợp đồng BOT. Mỗi dự án thành phần triển khai theo phương thức PPP, hợp đồng BOT đều phù hợp với quy định của Luật PPP và Luật Xây dựng, Luật Đầu tư công với mức vốn nhà nước không quá 50% tổng mức đầu tư của các dự án.

- Về đánh giá tác động môi trường: Báo cáo NCTKT đã có đánh giá sơ bộ về tác động môi trường, phù hợp với quy định tại Điều 99 Luật Đầu tư công năm 2019: “Đối với các dự án đầu tư công, cấp có thẩm quyền căn cứ đánh giá sơ bộ tác động môi trường để quyết định chủ trương đầu tư”. Nội dung đánh giá sơ bộ tác động môi trường cơ bản đầy đủ theo quy định tại khoản 2 Điều 12 Nghị định số 40/2020/NĐ-CP ngày 06/4/2020 của Chính phủ.

- Về chuyên mục đích sử dụng đất rừng: Hồ sơ Ban QLDA 2 trình, Tư vấn đã tách phần diện tích đất rừng ảnh hưởng theo từng địa phương, từng dự án của 12 dự án thành phần và của tổng Dự án.

Theo quy định tại khoản 1 Điều 20 Luật Lâm nghiệp: *Quốc hội quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng đặc dụng, rừng phòng hộ đầu nguồn, rừng phòng hộ biên giới từ 50 ha trở lên; rừng phòng hộ chắn gió, chắn cát bay và rừng phòng hộ chắn sóng, lấn biển từ 500 ha trở lên; rừng sản xuất từ 1.000 ha trở lên.* Theo số liệu tính toán của đơn vị tư vấn, diện tích chiếm dụng rừng phòng hộ khoảng 110 ha, rừng sản xuất khoảng 1.436 ha nên thẩm quyền quyết định chuyển đổi mục đích sử dụng rừng thuộc Quốc hội.

Theo quy định tại điểm b khoản 1 Nghị định số 83/2020/NĐ-CP ngày 15/7/2020 của Chính phủ hướng dẫn Luật Lâm nghiệp: *Hồ sơ đề nghị quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng là thành phần trong hồ sơ chấp thuận chủ trương đầu tư theo quy định của pháp luật về đầu tư công hoặc pháp luật về đầu tư.*

Theo tính toán, để thực hiện lập hồ sơ chuyển đổi rừng theo quy định nêu trên cần tối thiểu 6 tháng, sẽ không kịp trình Hội đồng thẩm định nhà nước thẩm định và trình Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư (dự kiến tại kỳ họp thứ 2, tháng 10/2021). Bên cạnh đó, đường bộ cao tốc có tính chất đặc thù là diện tích chiếm dụng trải dài theo tuyến, trong khi bước nghiên cứu tiền khả thi chỉ xác định sơ bộ về hướng tuyến nên việc lập bản đồ hiện trạng rừng khu vực đề nghị chuyển mục đích sử dụng rừng trong bước nghiên cứu tiền khả thi chưa đảm bảo độ chính xác.

Trên cơ sở đó, Hội đồng thẩm định kiến nghị Bộ GTVT trình Chính phủ và Hội đồng thẩm định nhà nước xem xét đề đề xuất Quốc hội: *Trong Nghị quyết của Quốc hội về chủ trương đầu tư Dự án quyết định sơ bộ diện tích rừng cần chuyển đổi mục đích sử dụng, trong bước phê duyệt nghiên cứu khả thi Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định chuyển đổi mục đích sử dụng rừng¹.*

c) Sự phù hợp của Dự án với các văn bản pháp lý có liên quan

Nội dung Dự án được xây dựng cơ bản phù hợp với chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại cuộc họp Thường trực Chính phủ (Thông báo số 92/TB-VPCP ngày 03/05/2021); văn bản số 419/VPCP-KTTH ngày 02/4/2021 về dự kiến vốn đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 và văn bản số 4036/VPCP-KTTH ngày 16/6/2021 của Văn phòng Chính phủ về dự kiến phương án bố trí kế hoạch vốn ngân sách trung ương còn lại.

Đồng thời, phù hợp Kết luận số 11-KL/TW ngày 13 tháng 7 năm 2021 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII tại Hội nghị lần thứ ba về kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, tài chính quốc gia, đầu tư công trung hạn 5 năm 2021 - 2025, trong đó: *“bố trí đủ vốn đầu tư cho các chương trình, dự án trọng điểm quốc gia ... và đáp ứng yêu cầu tiến độ để cơ bản hoàn thành tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông...”*.

3. Phương án kỹ thuật và hiệu quả đầu tư Dự án

a) Phương án kỹ thuật, công nghệ

- Phạm vi đầu tư: Ban QLDA 2 trình phương án Giai đoạn 2021 - 2025 đầu tư hoàn thành tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông. Theo đó, đầu tư khoảng 729 km², gồm các đoạn Hà Tĩnh - Quảng Trị (267 km), Quảng Ngãi - Nha Trang (353 km) và Cần Thơ - Cà Mau (109 km), đi qua địa phận 12 tỉnh, thành phố: Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa, Cần Thơ, Hậu Giang, Bạc Liêu, Kiên Giang, Cà Mau. Theo phương án này, tổng mức đầu tư khoảng 146.990 tỷ đồng, nhu cầu vốn nhà nước khoảng 73.495 tỷ đồng.

Căn cứ ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Thông báo số 92/TB-VPCP ngày 03/5/2021 của Thủ tướng Chính phủ và khả năng bố trí vốn (như đã nêu tại điểm e khoản 1 mục 2 phần D), Hội đồng thẩm định đề nghị nghiên cứu thêm phương án đầu tư:

Giai đoạn 2021 - 2025 đầu tư 9/12 dự án thành phần dài khoảng 552 km, gồm các đoạn Bãi Vọt - Vũng Áng (Hà Tĩnh) dài 90 km, đoạn Quảng Ngãi - Nha Trang (353 km) và Cần Thơ - Cà Mau (109 km). Đối với 03 dự án thành phần³ trên đoạn Hà Tĩnh - Quảng Trị (dài 177 km), giai đoạn 2021 - 2025 triển khai trước công tác giải phóng mặt bằng, tái định cư (kinh phí khoảng 4.490 tỷ đồng), chuyển

¹ Theo quy định tại điểm c khoản 1 Điều 41, b khoản 5 Điều 41 Nghị định số 83/2020/NĐ-CP

² Không bao gồm 12 km đoạn Hòa Liên - Túy Loan đang triển khai đầu tư theo dự án riêng và 15 km cầu Cần Thơ 2 dự kiến đầu tư giai đoạn 2026 - 2030.

³ Gồm các đoạn: Vũng Áng - Bùng (58 km), Bùng - Vạn Ninh (51 km) và Vạn Ninh - Cam Lộ (68 km).

tiếp đầu tư trong giai đoạn 2026 - 2030. Theo phương án này, tổng mức đầu tư khoảng 118.578 tỷ đồng, nhu cầu vốn nhà nước khoảng 61.534 tỷ đồng.

Tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông là tuyến huyết mạch, có vai trò quan trọng đối với phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo quốc phòng an ninh của đất nước, do vậy việc đầu tư nối thông tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông là cần thiết. Tuy nhiên, trong điều kiện nguồn lực nhà nước còn khó khăn và phải cân đối cho các nhiệm vụ quan trọng, cấp bách khác nên cần tính toán, xác định lộ trình đầu tư để phù hợp với khả năng cân đối nguồn lực. Theo các văn bản số 5986/BGTVT-KHĐT ngày 24 tháng 6 năm 2021 và số 6361/BGTVT-KHĐT ngày 02 tháng 7 năm 2021 của Bộ Giao thông vận tải, nguồn vốn ngân sách nhà nước dự kiến bố trí cho đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông khoảng 47.169 tỷ đồng.

Do điều kiện địa hình thất hẹp tại khu vực miền Trung, trên trục dọc Bắc - Nam về đường bộ đã có các tuyến Quốc lộ 1, đường Hồ Chí Minh, đường ven biển, đường sắt Thống Nhất và quy hoạch đường sắt tốc độ cao nên ngay từ khi lập quy hoạch mạng lưới đường bộ (theo Quyết định số 326/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ) đã nghiên cứu kỹ lưỡng về nhu cầu vận tải, phân bổ lưu lượng và xác định *hướng tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông đi trùng với đường Hồ Chí Minh*, dành quỹ đất cho đường sắt tốc độ cao và phục vụ phát triển kinh tế - xã hội cho các địa phương. Đến nay, đường Hồ Chí Minh qua khu vực miền Trung đã được đầu tư phân kỳ giai đoạn 1 với quy mô 2 làn xe.

Theo kết quả dự báo nhu cầu vận tải của đơn vị tư vấn: các đoạn Bùng - Vạn Ninh, Vạn Ninh - Cam Lộ là 2 đoạn tuyến liền kề có nhu cầu vận tải tại thời điểm năm 2025 từ 9.298 - 10.229 xe con quy đổi/ngày.đêm và tại thời điểm năm 2030 từ 13.665 - 14.591 xe con quy đổi/ngày.đêm, thấp hơn nhu cầu vận tải bình quân trên 12 đoạn (bình quân năm 2025 là 12.197 xe con quy đổi/ngày.đêm, bình quân năm 2030 là 16.711 xe con quy đổi/ngày.đêm). Đoạn Vũng Áng - Bùng mặc dù có nhu cầu vận tải cao hơn mức bình quân (năm 2025 là 13.818 xe con quy đổi/ngày.đêm, năm 2030 là 19.317 xe con quy đổi/ngày.đêm); tuy nhiên, tại khu vực miền Trung hướng tuyến cao tốc đi trùng đường Hồ Chí Minh đã đầu tư giai đoạn 1 với quy mô 2 làn xe; theo tính toán của tư vấn, với năng lực vận tải của Quốc lộ 1 (4 làn xe) và đường Hồ Chí Minh (2 làn xe) có thể đáp ứng nhu cầu vận tải đến khoảng năm 2028. Do vậy, đối với 3 đoạn tuyến liền kề Vũng Áng - Bùng, Bùng - Vạn Ninh và Vạn Ninh - Cam Lộ (dài 177 km), trường hợp hạn chế về nguồn lực trong giai đoạn 2021 - 2025 có thể thực hiện trước công tác giải phóng mặt bằng, tái định cư và chuyển tiếp đầu tư trong giai đoạn 2026 - 2030.

Hội đồng thẩm định kiến nghị Bộ GTVT căn cứ vào khả năng cân đối nguồn lực lựa chọn phương án, phạm vi đầu tư phù hợp.

- Quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật:

+ Cấp đường: Giai đoạn hoàn chỉnh, đường cao tốc với tốc độ thiết kế 80km/h⁴ - 120km/h (theo TCVN 5729-2012: Đường ô tô cao tốc- yêu cầu thiết kế).

⁴ Vận tốc 80km/h áp dụng cho các đoạn khó khăn về địa hình, địa chất, thủy văn.

+ Quy mô mặt cắt ngang: Trên cơ sở Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Hội đồng thẩm định nhà nước chấp thuận tại Báo cáo thẩm định tại văn bản số 60/BC-HĐTĐQH ngày 28/6/2021 (đã họp Thường trực Chính phủ ngày 12/7/2021 và thống nhất thông qua), quy mô giai đoạn hoàn thiện của các đoạn tuyến cao tốc Bắc Nam phía Đông từ 4 - 6 làn xe cao tốc, cụ thể: (i) Đoạn Bãi Vọt - Cam Lộ và Quảng Ngãi - Nha Trang: Quy mô 06 làn xe; (ii) Đoạn Cần Thơ - Cà Mau: Quy mô 04 làn xe.

Để phù hợp nhu cầu vận tải, khả năng cân đối nguồn lực và đảm bảo hiệu quả đầu tư, đề xuất của Ban QLDA 2 về quy mô phân kỳ đầu tư là có cơ sở, cụ thể: Trên cơ sở số liệu dự báo nhu cầu vận tải và khả năng cân đối nguồn lực, để đảm bảo hiệu quả đầu tư, kiến nghị xem xét đầu tư giai đoạn phân kỳ với quy mô 04 làn xe, bề rộng nền đường $B_{nền} = 17m$ (đồng bộ với quy mô giai đoạn phân kỳ các dự án thành phần trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông đã được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư tại Nghị quyết số 52/2017/QH14 ngày 22 tháng 11 năm 2017, trừ đoạn La Sơn - Tuý Loan đã đầu tư quy mô mặt cắt ngang 12m).

Theo kết quả tính toán, với quy mô đầu tư giai đoạn phân kỳ như trên có thể đáp ứng đầy đủ các tiêu chí hiện đại, đồng bộ và đáp ứng nhu cầu vận tải đến khoảng năm 2045.

Quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật theo hồ sơ trình duyệt của Ban QLDA 2 đã phù hợp với quy hoạch đang trình cấp có thẩm quyền phê duyệt (Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Hội đồng thẩm định nhà nước thông qua báo cáo thẩm định tại văn bản số 60/BC-HĐTĐQH ngày 28/6/2021) và các dự án triển khai trong giai đoạn 2017-2021 theo Nghị quyết số 52/2017/QH14 của Quốc hội. Trong quá trình triển khai tiếp theo, kiến nghị tiếp tục cập nhật theo quyết định của cấp có thẩm quyền để đảm bảo nguyên tắc phù hợp với quy hoạch được phê duyệt.

- Hướng tuyến: Đã cơ bản phù hợp với quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030, quy hoạch chi tiết đường bộ cao tốc Bắc - Nam, quy hoạch của các ngành, lĩnh vực và các địa phương liên quan; hạn chế tối đa giải phóng mặt bằng, chiếm dụng đất lúa, ảnh hưởng đến các khu di tích, rừng đặc dụng, rừng phòng hộ. Trong đó, đối với đoạn Bùng - Vạn Ninh và Vạn Ninh - Cam Lộ do điều kiện địa hình thắt hẹp tại khu vực các tỉnh Quảng Bình, Quảng Trị, trên trục dọc về đường bộ đã có các tuyến Quốc lộ 1, đường Hồ Chí Minh, đường ven biển; về đường sắt đã có đường sắt Thống Nhất và đường sắt tốc độ cao theo quy hoạch, nên ngay từ khi lập quy hoạch (Quyết định 326/QĐ-TTg) đã nghiên cứu kỹ lưỡng về nhu cầu vận tải, phân bổ lưu lượng và xác định hướng tuyến cao tốc đi trùng với đường Hồ Chí Minh (đã đầu tư giai đoạn 1 theo tiêu chuẩn đường quốc lộ), dành quỹ đất cho đường sắt tốc độ cao và phục vụ phát triển kinh tế xã hội cho các địa phương. Đồng thời, đã xem xét trên cơ sở cập nhật hiện trạng kết cấu hạ tầng giao thông và quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương; đã điều chỉnh cục bộ hướng tuyến một số đoạn để nâng cao hiệu quả đầu tư, kết nối thuận tiện với các trung tâm kinh tế, các khu công nghiệp, cảng biển... như đoạn Vũng Áng - Bùng đi trùng với QL1 đoạn tránh Đèo

Con đã được đầu tư, đoạn Quy Nhơn - Chí Thạnh điều chỉnh hướng tuyến về phía Đông và kết nối với hầm Cù Mông đang khai thác. Đoạn tuyến Cần Thơ đến Cà Mau, hướng tuyến phù hợp với hồ sơ quy hoạch vùng Đồng bằng sông Cửu Long đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 68/QĐ-TTg ngày 15/01/2018.

Hướng tuyến các Dự án nói chung và 12 dự án thành phần nói riêng đã được cập nhật trong Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Hội đồng thẩm định nhà nước thông qua báo cáo thẩm định tại văn bản số 60/BC-HĐTĐQH ngày 28/6/2021 (đã họp Thường trực Chính phủ ngày 12/7/2021 và thống nhất thông qua).

- Nút giao, đường gom: Việc đề xuất của Ban QLDA 2 về xây dựng các nút giao liên thông, trục thông và đường gom kết hợp với cống chui dân sinh đảm bảo kết nối thuận lợi, khai thác an toàn, giảm thiểu chia cắt cộng đồng dân cư hai bên tuyến trong bước Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi là phù hợp. Trong bước tiếp theo, cần khảo sát cụ thể để xác định vị trí nút giao thông phù hợp quy định trong thiết kế và phù hợp với nhu cầu kết nối, phát triển kinh tế.

- Đường ngang, đường kết nối: Dự kiến xây dựng một số tuyến kết nối đường cao tốc với các trung tâm kinh tế, đô thị, khu công nghiệp, du lịch, dịch vụ... nhằm phát huy hiệu quả đầu tư đường cao tốc, phục vụ phát triển kinh tế, xã hội của các địa phương có tuyến đi qua. Đồng thời, góp phần thu hút, tăng lưu lượng, phương tiện trên tuyến cao tốc, nâng cao tính khả thi, rút ngắn thời gian thu phí hoàn vốn của các dự án thành phần theo hình thức PPP. Về quy mô, phạm vi đầu tư đề nghị các Ban QLDA và Tư vấn nghiên cứu kỹ lưỡng trong các bước tiếp theo, phù hợp với các quy hoạch liên quan và khả năng cân đối nguồn lực; làm việc các địa phương để nghiên cứu nguồn lực đầu tư từ ngân sách địa phương.

Hiện tại, Tư vấn đã nghiên cứu khoảng 23 tuyến kết nối với 12 dự án thành phần, đề nghị bổ sung thống kê và phân tích trong thuyết minh Hồ sơ để nghiên cứu chi tiết trong bước tiếp theo.

- Công trình cầu: Giai đoạn phân kỳ, bề rộng cầu $B_{\text{cầu}} = 17,5\text{m}$; giai đoạn hoàn thiện đầu tư mở rộng phù hợp với quy mô quy hoạch là phù hợp với việc phân kỳ quy mô này.

- Công trình hầm: (i) giai đoạn phân kỳ đào thông 02 ống hầm, hoàn thiện trước 01 ống hầm để khai thác đối với hầm dài lớn hơn 700m, giai đoạn hoàn thiện xây dựng hoàn chỉnh ống hầm còn lại; (ii) hoàn thiện 02 ống hầm đối với hầm có chiều dài nhỏ hơn 700m; (iii) bảo đảm quy mô đầu tư thống nhất trong phạm vi từng dự án. Kiến nghị tư vấn bổ sung căn cứ, số liệu thực tiễn về và trong bước tiếp theo tính toán chi tiết, so sánh kinh tế - kỹ thuật để lựa chọn phương án phù hợp với việc phân kỳ quy mô này.

- Công trình phòng hộ và trang thiết bị an toàn giao thông: xây dựng hoàn chỉnh theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 41:2019/BGTVT và các quy định hiện hành.

- Hệ thống thu phí, giao thông thông minh và trạm dừng nghỉ:

+ Hệ thống thu phí: Áp dụng công nghệ thu phí tự động không dừng, có hệ thống giám sát trực tuyến; tổ chức quản lý, vận hành khai thác phù hợp, đảm bảo thống nhất, đồng bộ và tiết kiệm chi phí đầu tư.

+ Hệ thống giao thông thông minh: Đầu tư đồng bộ hệ thống giao thông thông minh hiện đại để kiểm soát và điều khiển giao thông toàn tuyến. Trong bước tiếp theo, kiến nghị nghiên cứu làm rõ để việc đầu tư ETC, ITS đảm bảo hiệu quả, tránh trùng lặp, lãng phí.

+ Trạm dừng nghỉ: Trong bước Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, sơ bộ đề xuất về số lượng, sơ bộ vị trí, quy mô trạm dừng nghỉ là phù hợp. Đề nghị tiếp tục nghiên cứu, rà soát việc đầu tư, kinh doanh khai thác trong bước tiếp theo đảm bảo phù hợp quy định pháp luật (Hiện tại, Bộ GTVT đang chỉ đạo các cơ quan liên quan rà soát, thống nhất chung).

- Nhu cầu sử dụng một số loại vật liệu chủ yếu cho công trình Dự án: Theo tính toán sơ bộ của Tư vấn, dự kiến Dự án sử dụng vật liệu đắp (cát, đất đắp), cát xây dựng và đá xây dựng với khối lượng lớn cho từng dự án thành phần nói riêng và toàn Dự án nói chung (khoảng 40.112 triệu m³ vật liệu đắp, 3.222 triệu m³ cát xây dựng, 14.016 triệu m³ đá xây dựng). Đề nghị trong bước tiếp theo, Ban QLDA 2 chỉ đạo Tư vấn nghiên cứu, khảo sát kỹ lưỡng và có thỏa thuận với các địa phương liên quan về nguồn vật liệu này, đảm bảo tính khả thi khi tiến hành xây dựng.

b) Phương án triển khai đầu tư, phân chia dự án thành phần

Dự kiến chia Dự án thành 12 dự án thành phần có thể vận hành, khai thác độc lập phù hợp với quy định tại khoản 9 Điều 1 Luật Xây dựng sửa đổi⁵, tương tự như đã áp dụng khi phân chia 11 dự án thành phần trong giai đoạn 1. Trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định và quyết định đầu tư căn cứ quy mô của từng dự án thành phần theo quy định của pháp luật về đầu tư công, Luật PPP, cụ thể:

T T	Dự án thành phần	Chiều dài (km)		Điểm đầu	Điểm cuối
		Nghiên cứu	Xây dựng		
1	Bãi Vọt - Hàm Nghi	36	36	Bãi Vọt, Hà Tĩnh	Hàm Nghi, Hà Tĩnh
2	Hàm Nghi-Vũng Áng	54	54	Hàm Nghi, Hà Tĩnh	Vũng Áng, Quảng Bình
3	Vũng Áng – Bùng	58	58	Vũng Áng, Quảng Bình	Bùng, Quảng Bình
4	Bùng - Vạn Ninh	51	51	Bùng, Quảng Bình	Vạn Ninh, Quảng Bình
5	Vạn Ninh - Cam Lộ	68	68	Vạn Ninh, Quảng Bình	Cam Lộ, Quảng Trị

⁵ “Dự án đầu tư xây dựng được phân chia thành các dự án thành phần khi mỗi dự án thành phần có thể vận hành, khai thác độc lập. Các dự án thành phần sau khi phân chia được quản lý như đối với dự án độc lập”

T T	Dự án thành phần	Chiều dài (km)		Điểm đầu	Điểm cuối
		Nghiên cứu	Xây dựng		
6	Quảng Ngãi - Hoài Nhơn	88	88	Quảng Ngãi	Hoài Nhơn, Bình Định
7	Hoài Nhơn - Quy Nhơn	69	69	Hoài Nhơn, Bình Định	Quy Nhơn, Bình Định
8	Quy Nhơn - Chí Thạnh ⁶	68	62	Quy Nhơn, Bình Định	Chí Thạnh, Phú Yên
9	Chí Thạnh - Vân Phong	51	51	Chí Thạnh, Phú Yên	Bắc dự án hầm Đèo Cả, Phú Yên
10	Vân Phong - Nha Trang	83	83	Nam dự án hầm Đèo Cả, Khánh Hòa	Nha Trang, Khánh Hòa
11	Cần Thơ - Hậu Giang	37	37	Cần Thơ	Hậu Giang
12	Hậu Giang - Cà Mau	72	72	Hậu Giang	Cà Mau
Tổng đầu tư 2021 - 2025		735	729		

Trong điều kiện nguồn vốn ngân sách khó khăn, thực hiện theo chủ trương của Đảng về khuyến khích thu hút đầu tư ngoài ngân sách phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, kiến nghị triển khai phương án như sau: Triển khai các dự án thành phần theo phương thức PPP theo đúng quy định của Luật PPP, mức vốn Nhà nước không quá 50% tổng mức đầu tư của các dự án.

c) Hiệu quả đầu tư Dự án

- Các yếu tố chi phí, lợi ích về mặt kinh tế - xã hội: Báo cáo NCTKT đã phân tích, đánh giá định tính và định lượng các yếu tố chi phí, lợi ích về mặt kinh tế - xã hội. Việc đầu tư xây dựng thông tuyến cao tốc Bắc - Nam có ý nghĩa rất quan trọng trong việc kết nối và phát triển kinh tế của các khu vực dọc tuyến. Kết quả phân tích sơ bộ hiệu quả kinh tế cho thấy các chỉ tiêu về hiệu quả kinh tế của Dự án đạt các mục tiêu về chi phí vận cơ hội, đạt hiệu quả kinh tế xét trên nhiều phương diện về: Tiết kiệm chi phí vận hành VOC; Giảm chi phí vận chuyển; Tiết kiệm thời gian cho hành khách; Giảm chi phí cho các tai nạn giao thông.

Kết quả tính toán, phân tích hiệu quả do tiết kiệm thời gian vận hành (VOT), tiết kiệm về chi phí vận hành (VOC) đối với các dự án thành phần, ở các thời điểm có sự khác nhau, tuy nhiên việc khai thác đường bộ cao tốc đều mang lại những hiệu quả nhất định. Cụ thể: VOT của các dự án tại thời điểm năm 2030 từ 550,8 - 1501,6 tỷ đồng, năm 2035 từ 860,1 - 1855,2 tỷ đồng; VOC của các dự án tại thời điểm năm 2030 từ 413,0 - 1.112,5 tỷ đồng, năm 2035 từ 523,4 - 1.519,4 tỷ đồng.

⁶ Đi trùng hầm Cù Mông đã xây dựng 6 km

Kết quả sơ bộ hiệu quả, chi phí tài chính, kinh tế Dự án mang lại như sau:

T T	Dự án thành phần	Chiều dài/Quy mô		Chi phí tài chính/TMĐT	Chi phí kinh tế
		Chiều dài (km)	Quy mô (m)		
1	Bãi Vọt - Hàm Nghi	36	36	7.403	6.293
2	Hàm Nghi-Vũng Áng	54	54	10.186	8.658
3	Vũng Áng – Bùng	58	58	11.785	10.017
4	Bùng - Vạn Ninh	51	51	10.526	8.947
5	Vạn Ninh - Cam Lộ	68	68	10.591	9.002
6	Quảng Ngãi - Hoài Nhơn	88	88	20.897	17.762
7	Hoài Nhơn - Quy Nhơn	69	69	12.543	10.662
8	Quy Nhơn - Chí Thạnh	68	62	12.298	10.453
9	Chí Thạnh - Vân Phong	51	51	10.601	9.011
10	Vân Phong - Nha Trang	83	83	12.906	10.970
11	Cần Thơ - Hậu Giang	37	37	9.769	8.304
12	Hậu Giang - Cà Mau	72	72	17.485	14.862
	Tổng cộng			146.990	124.942

Trong bước tiếp theo, sau khi có số liệu khảo sát cụ thể hơn, tính toán chính xác các thông số này.

- Tác động của Dự án đối với môi trường: Báo cáo đánh giá sơ bộ tác động môi trường cho thấy, các tác động lớn như các khu vực sinh thái quan trọng, các đối tượng nhạy cảm như khu di tích lịch sử, quân sự đã được xem xét, cân nhắc thông qua việc lựa chọn hướng tuyến hợp lý. Trong giai đoạn triển khai xây dựng, việc thi công xây dựng có thể tạo ra một số tác động tới môi trường tự nhiên và xã hội. Tuy nhiên, các tác động phần lớn là ngắn hạn và có thể giảm thiểu được thông qua việc áp dụng các biện pháp hợp lý, có chế tài nghiêm khắc để xử phạt vi phạm và cơ chế giám sát chặt chẽ của Chủ đầu tư và các cơ quan chức năng trong quá trình thực hiện Dự án. Trong bước lập báo cáo NCKT, Báo cáo đánh giá tác động môi trường sẽ đánh giá, phân tích chi tiết và xây dựng các biện pháp cụ thể nhằm giảm thiểu tối đa các tác động của Dự án đối với môi trường tự nhiên và xã hội.

- Về bảo đảm quốc phòng, an ninh quốc gia: Việc hoàn thành Dự án sẽ tạo ra tuyến đường bộ có tốc độ cao và an toàn, đặc biệt trong việc cơ động, triển khai các phương án tác chiến đảm bảo quốc phòng - an ninh quốc gia.

4. Tổng mức đầu tư và khả năng thu hồi vốn cho nhà đầu tư

a) Tổng mức đầu tư Dự án

Theo hồ sơ Ban QLDA 2 trình, sơ bộ TMĐT Dự án gồm 12 dự án thành phần, giai đoạn phân kỳ là 146.990 tỷ đồng (chưa bao gồm lãi vay); trường hợp đầu tư 09/12 dự án thành phần thì TMĐT là 118.578 tỷ đồng.

Về nội dung, cơ cấu các khoản mục chi phí trong tổng mức đầu tư thực hiện theo quy định tại Nghị định 10/2021/NĐ-CP ngày 09/02/2021 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng công trình và Thông tư số 09/2019/TT-BXD ngày 26/12/2019 của Bộ Xây dựng hướng dẫn xác định và quản lý chi phí đầu tư xây dựng công trình. Đối với chi phí xây dựng và thiết bị được xác định theo phương pháp kết hợp căn cứ trên suất vốn đầu tư xây dựng công trình được Bộ Xây dựng công bố, công trình tương tự và phương án thiết kế sơ bộ của Dự án theo hướng dẫn tại Nghị định 10/2021/NĐ-CP, trong đó:

- Phần công trình đường bộ và công trình cầu trên tuyến xác định trên cơ sở suất vốn đầu tư xây dựng công trình đường ô tô cao tốc và công trình cầu đường bộ được công bố tại Quyết định 65/QĐ-BXD ngày 20/01/2021 của Bộ Xây dựng về việc ban hành suất vốn đầu tư xây dựng công trình và giá xây dựng tổng hợp bộ phận kết cấu công trình năm 2020.

- Một số nội dung công việc chưa được tính trong suất chi phí xây dựng công trình tại Quyết định 65/QĐ-BXD như: công trình phục vụ quản lý khai thác, xử lý nền đất yếu... được xác định tham khảo dữ liệu về chi phí của các dự án tương tự đã được phê duyệt, có quy đổi về thời điểm xác định sơ bộ tổng mức đầu tư (dự án cao tốc Bắc - Nam phía Đông, giai đoạn 2017-2020, các tuyến cao tốc Trung Lương – Mỹ Thuận, Mỹ Thuận – Cần Thơ).

Để hoàn thiện hồ sơ và thuận tiện cho các cơ quan xem xét, thẩm định, đề nghị Ban QLDA 2 và Tư vấn bổ sung:

- Thuyết minh làm rõ việc quy đổi suất vốn đầu tư xây dựng công trình đường ô tô cao tốc 04 làn xe (được công bố tại Quyết định số 65/QĐ-BXD ngày 20/01/2021) để áp dụng cho Dự án (04 làn xe, bề rộng nền đường B=17m);

- Thuyết minh làm rõ giá trị suất vốn đầu tư xử lý nền đất yếu, chi phí thiết bị (trạm thu phí, hệ thống ITS) tham khảo dự án cao tốc Bắc - Nam để áp dụng cho toàn bộ các dự án thành phần.

- Tiếp tục rà soát, tính toán để chuẩn xác lại TMĐT và các thông số liên quan để trình Bộ GTVT.

b) Khả năng thu hồi vốn cho nhà đầu tư

(1) Tính hợp lý của các yếu tố tài chính đầu vào, các chỉ tiêu tài chính và sơ bộ phương án tài chính của Dự án:

Về nguyên tắc tính toán, xác định thông số tài chính được quy định theo Nghị định số 28/2021/NĐ-CP của Chính phủ, theo đó, phương án tài chính của dự án PPP phải phản ánh đầy đủ các khoản chi phí và nguồn thu hợp pháp theo quy định trong giai đoạn chuẩn bị đầu tư, thực hiện và vận hành của dự án PPP; phần vốn Nhà nước (Vốn đầu tư công, giá trị tài sản công hỗ trợ xây dựng công trình) sử dụng trong dự án PPP theo quy định không tính vào phương án thu hồi vốn và lợi nhuận của nhà đầu tư,...

- Sơ bộ TMĐT: Tổng mức đầu tư được lập theo quy định tại Nghị định số 10/2021/NĐ-CP ngày 09/02/2021 của Chính phủ và Thông tư số 09/2019/TT-BXD ngày 26/12/2019 của Bộ Xây dựng hướng dẫn xác định và quản lý chi phí đầu tư xây dựng là phù hợp với quy định. Đề nghị Ban QLDA 2 rà soát, bổ sung thuyết minh làm rõ và chuẩn xác lại tổng mức đầu tư theo ý kiến thẩm định nêu trên.

- Dự báo nhu cầu vận tải: Hồ sơ Báo cáo NCKT đã tính toán dự báo nhu cầu vận tải cho từng phân đoạn trong các giai đoạn 2025, 2030, 2040 và 2050; kết quả dự báo được xác định trên cơ sở lưu lượng xe trên các tuyến quốc lộ các năm 2019 đến 2020; các số liệu thống kê về dân số, GDP; dự báo tỷ lệ tăng trưởng giao thông trong tương lai theo loại xe và kế hoạch dự kiến xây dựng mạng lưới đường trong tương lai. Dự báo nhu cầu vận tải ảnh hưởng rất lớn tới việc quyết định chủ trương đầu tư, phạm vi, quy mô đầu tư và phương thức đầu tư. Các số liệu tính toán được Tư vấn báo cáo đã sử dụng phần mềm chuyên dụng và khẳng định về cơ sở tính toán. Đề nghị làm rõ thêm số liệu dự báo các tuyến cao tốc thành phần tương quan với số liệu trong quy hoạch giao thông đang trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Trong bước NCKT, kiến nghị cần tiếp tục cập nhật số liệu về lưu lượng xe và các thông số có liên quan, hoàn chỉnh dự báo nhu cầu vận tải, đảm bảo tính khoa học và phù hợp với thực tế.

- Lãi suất vốn vay: Theo quy định tại điểm d khoản 2 Điều 4 Nghị định số 28/2021/NĐ-CP ngày 26/3/2021 của Chính phủ quy định về quản lý tài chính dự án đầu tư theo phương thức PPP, cơ quan có thẩm quyền có trách nhiệm tham khảo mức lãi suất cho vay trung hạn, dài hạn của các ngân hàng thương mại, lãi suất vốn vay của dự án tương tự để làm cơ sở lập phương án tài chính trong Báo cáo NCKT (nếu có). Theo hồ sơ trình, lãi suất vốn vay trong phương án tài chính xác định trên cơ sở bình quân lãi suất cho vay trung, dài hạn của 03 ngân hàng gồm Vietcombank, BIDV, VietinBank tại thời điểm tháng 10/2020 với giá trị trung bình là 10,17%. Do ảnh hưởng dịch bệnh Covid-19 và các yếu tố khác, thực tế hiện nay lãi suất vay có giảm so với thời điểm tháng 10/2020, tuy nhiên kiến nghị trình Hội đồng thẩm định nhà nước có thể chấp thuận như hồ sơ trình để xác định nhu cầu vốn đầu tư. Trong bước NCKT sẽ tiếp tục cập nhật lãi suất vốn vay đảm bảo phù hợp với thực tế.

- Lợi nhuận của nhà đầu tư: Hồ sơ Báo cáo NCKT tạm xác định mức lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu của nhà đầu tư là 11,77%/năm bằng bình quân của 67 dự án BOT của Bộ GTVT đã triển khai và tham khảo các dự án cao tốc Bắc - Nam giai đoạn 2017-2020 là phù hợp với khung lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu của nhà đầu tư mà Bộ GTVT đang triển khai xây dựng theo quy định tại điểm b khoản 3 Điều 93 Nghị định số 35/2021/NĐ-CP. Trong bước tiếp theo, căn cứ quy định pháp luật sẽ tiếp tục cập nhật (Bộ GTVT sẽ xây dựng thông tư quy định cụ thể mức lợi nhuận theo yêu cầu của Chính phủ tại Nghị định số 35/2021/NĐ-CP).

- Mức giá, phí dịch vụ: Hồ sơ trình áp dụng khung mức phí trên cơ sở tham khảo khung mức phí dịch vụ sử dụng đường bộ áp dụng cho các dự án thành phần cao tốc Bắc - Nam giai đoạn 2017-2020 được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư tại Nghị quyết số 52/2017/QH14, trong đó mức khởi điểm là 1.700 đồng/xe tiêu

chuẩn/km (mức phí tương ứng ở thời kỳ 2024-2026, khi dự án dự kiến hoàn thành đầu tư xây dựng) và 3 năm điều chỉnh tăng một lần. Với việc áp dụng mức phí này sẽ có tính thống nhất trên toàn tuyến cao tốc Bắc - Nam. Do vậy, để có cơ sở áp dụng và tránh bị thay đổi trong quá trình thực hiện hợp đồng dự án, kiến nghị Bộ GTVT báo cáo Hội đồng thẩm định Nhà nước, Chính phủ, Quốc hội xem xét, chấp thuận tương tự như Nghị quyết số 52/2017/QH14.

- Chi phí quản lý, vận hành và khai thác: là một loạt chi phí cho các hoạt động nhằm đảm bảo quá trình khai thác tuyến cao tốc an toàn và thông suốt. Hồ sơ Báo cáo NCKT tạm tính chi phí quản lý, vận hành và khai thác được tạm tính trên cơ sở tham chiếu từ các dự án đã và đang triển khai. Trong bước tiếp theo, đề nghị tham khảo chi phí quản lý, vận hành và khai thác thực tế (đã được cấp có thẩm quyền chấp thuận) tại các dự án đường bộ cao tốc, tính toán cụ thể để xây dựng phương án tài chính phù hợp với thực tế.

- Chi phí bảo trì công trình dự án: Hồ sơ Báo cáo NCKT tạm tính các chi phí này theo hướng dẫn tại Thông tư số 37/2018/TT-BGTVT của Bộ GTVT và tham khảo chi phí bảo trì của các dự án tương tự là có cơ sở. Trong bước tiếp theo cần căn cứ các quy định, hướng dẫn của pháp luật về công tác bảo trì và số liệu thực tế về công tác bảo trì của các dự án có quy mô, tính chất tương tự để xây dựng kế hoạch, chi phí bảo trì phù hợp.

(2) Đánh giá sơ bộ hiệu quả tài chính

Dự án đảm bảo hiệu quả tài chính sau khi chuẩn xác lại, các số liệu tính toán kết quả như sau:

- Giá trị hiện tại ròng (NPV) của 12 dự án khoảng 853 tỷ đồng (>0).
- Tỷ suất nội hoàn (IRR) trung bình của 12 dự án khoảng 10,57 %.
- Tỷ suất lợi ích - chi phí (B/C) trung bình của 12 dự án khoảng 1,010 (>1).
- Tỷ suất chiết khấu trung bình của 12 dự án: 10,43%.

Đề nghị Ban QLDA 2 lưu ý đánh giá độ nhạy đảm bảo phù hợp quy định tại Nghị định số 28/2021/NĐ-CP ngày 26/3/2021 của Chính phủ.

5. Sự phù hợp khi áp dụng cơ chế chia sẻ doanh thu đối với Dự án

Đối với các dự án PPP trong lĩnh vực giao thông đường bộ, doanh thu để hoàn vốn dự án chủ yếu từ thu phí trên đầu phương tiện.

- Trong thời gian qua các dự án có nguồn thu không đảm bảo do ảnh hưởng bởi nhiều yếu tố khách quan như tình hình phát triển kinh tế xã hội của địa phương, điều hành kinh tế vĩ mô và điều hành giá của Chính phủ, các địa phương điều chỉnh quy hoạch có liên quan hoặc ảnh hưởng của dịch bệnh,... dẫn đến doanh thu không đảm bảo khả năng trả lãi và nợ gốc.

- Các tổ chức tín dụng trong thời gian vừa qua cũng đề xuất áp dụng cơ chế này khi lưu lượng, doanh thu sụt giảm, tuy nhiên, chưa có đủ hành lang pháp lý để triển khai.

Khi Luật PPP ra đời, cơ chế chia sẻ doanh thu đã được quy định (Điều 82 Luật PPP), tuy nhiên hiện nay chưa có dự án nào được triển khai, áp dụng vào thực tiễn tại các dự án giao thông, đường cao tốc. Do đó, trong bước tiếp theo, sau khi đề xuất cấp có thẩm quyền cho phép áp dụng cơ chế này, đề nghị Ban QLDA 2, Tư vấn tiếp tục nghiên cứu kỹ lưỡng nội dung này, đảm bảo phù hợp quy định pháp luật và tính khả thi khi thực hiện.

6. Nguồn vốn và khả năng cân đối vốn

TMĐT Dự án: (i) Trường hợp đầu tư cả 12 dự án thành phần (chưa bao gồm lãi vay) là 146.990 tỷ đồng, trong đó: Vốn Nhà nước tham gia là khoảng 73.495 tỷ đồng sử dụng cho các mục đích GPMB, tái định cư và hỗ trợ xây dựng và thiết bị; Vốn của nhà đầu tư khoảng 73.495 tỷ đồng, gồm vốn chủ sở hữu và vốn do nhà đầu tư huy động; (ii) Trường hợp đầu tư 09 dự án thành phần⁷ (chưa bao gồm lãi vay) là 118.578 tỷ đồng, trong đó: Vốn Nhà nước tham gia là khoảng 61.534 tỷ đồng sử dụng cho các mục đích GPMB, tái định cư và hỗ trợ xây dựng và thiết bị; Vốn của nhà đầu tư khoảng 57.044 tỷ đồng.

- Về vốn chủ sở hữu: Theo phương án tài chính nêu trên, tỷ lệ vốn chủ sở hữu của nhà đầu tư góp để thực hiện Dự án đáp ứng mức tối thiểu (15%⁸) theo quy định của Luật PPP.

- Về vốn do nhà đầu tư huy động: Theo quy định của Luật PPP, ngoài nguồn vốn nhà nước tham gia dự án và vốn chủ sở hữu của nhà đầu tư (tối thiểu 15%), nhà đầu tư cần huy động phần vốn còn lại từ nguồn vốn vay của các tổ chức, cá nhân, tăng tỷ lệ vốn chủ sở hữu hoặc phát hành trái phiếu doanh nghiệp để thực hiện dự án. Hiện nay, bên cạnh việc huy động vốn tín dụng từ các ngân hàng thương mại, Luật PPP đã cho phép doanh nghiệp dự án được phát hành trái phiếu doanh nghiệp để huy động vốn. Tuy nhiên, đối với các dự án giao thông có thời gian thu hồi vốn dài nên việc huy động nguồn vốn để triển khai dự án sẽ còn khó khăn.

- Về phần vốn của Nhà nước tham gia trong Dự án: Như đã phân tích trên, hiện nay, Chính phủ đã phân bổ vốn NSTW cho Bộ GTVT tổng vốn là 117.458 tỷ đồng. Theo kế hoạch phân bổ dự kiến của Bộ GTVT (văn bản số 6361/BGTVT-KHĐT ngày 02/7/2021), kế hoạch đầu tư công trung hạn vốn NSTW giai đoạn 2021-2025 cho các dự án cao tốc Bắc – Nam phía Đông (đã bao gồm 02 dự án Cần Thơ – Hậu Giang và Hậu Giang – Cà Mau) dự kiến bố trí vốn khoảng **47.168 tỷ đồng**.

Do vậy, Hội đồng thẩm định kiến nghị Bộ GTVT xem xét, cân đối, phân bổ nguồn vốn NSTW giai đoạn 2021-2025 phù hợp với phương án đầu tư được lựa chọn, đảm bảo đủ nhu cầu vốn cho Dự án làm cơ sở để triển khai các bước tiếp theo.

⁷ 03 dự án Vũng Áng - Bùn, Bùn - Vạn Ninh, Vạn Ninh - Cam Lộ bố trí vốn NSNN cho công tác GPMB.

⁸ Theo quy định tại khoản 1 Điều 77 của Luật PPP.

7. Sự phù hợp của loại hợp đồng dự án

a) Nguồn thu và khả năng thu hồi vốn cho nhà đầu tư

Theo Hồ sơ trình, các dự án có khả năng thu hút lưu lượng giao thông không cao như các dự án thành phần triển khai trong giai đoạn 1 (theo Nghị quyết số 52/2017/QH14) nhưng vẫn có khả năng thu hồi vốn, việc kêu gọi đầu tư sẽ phát huy hiệu quả khi có sự hỗ trợ của ngân sách nhà nước (đảm bảo không quá 50% theo quy định của Luật PPP). Lợi nhuận đối với phần vốn chủ sở hữu được tính là 11,77%/năm, bằng mức các dự án đã triển khai.

Mức giá dịch vụ đường bộ tính toán trong phương án tài chính của dự án phải bảo đảm bù đắp chi phí sản xuất, kinh doanh thực tế hợp lý, có lợi nhuận phù hợp với mặt bằng giá thị trường và chủ trương, chính sách phát triển kinh tế - xã hội của Nhà nước trong từng thời kỳ theo quy định tại khoản 1 Điều 20 Luật Giá và mức thu phí tương tự như cao tốc Bắc - Nam phía Đông.

b) Thời gian hoàn vốn và thời hạn hợp đồng dự án

Thời gian hoàn vốn và thời hạn hợp đồng dự án tùy vào phương án tài chính của từng dự án thành phần cụ thể, đảm bảo trên nguyên tắc phần vốn góp của nhà nước dưới 50% theo quy định của Luật PPP: Theo tính toán sơ bộ, thời gian thu hồi vốn của các dự án khoảng 17-32 năm (trong đó dự kiến 02 dự án thời gian hoàn vốn dưới 20 năm, 07 dự án thời gian hoàn vốn từ 20-25 năm và 03 dự án thời gian hoàn vốn từ 29-32 năm).

Đối với các dự án có thời gian thu phí hoàn dài (như 03 dự án thời gian 29-32 năm), trong bước tiếp theo cần khảo sát kỹ lưỡng về nhu cầu vận tải, sự quan tâm của các nhà đầu tư cũng như nghiên cứu các phương thức huy động vốn phù hợp quy định của Luật PPP (vay từ tổ chức, cá nhân hoặc Doanh nghiệp dự án phát hành trái phiếu doanh nghiệp...) và pháp luật liên quan để nâng cao hiệu quả, rút ngắn thời gian thu phí hoàn vốn các dự án. Đồng thời dự thảo Đề án “Thực hiện xây dựng đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 - 2025 và định hướng đến 2030” cũng đang kiến nghị giải pháp **“Chính phủ hình thành gói tín dụng ưu đãi với lãi suất ổn định”**, sau khi Đề án được cấp có thẩm quyền thông qua có thể áp dụng cho Dự án để nâng cao tính khả thi.

c) Tính hợp lý trong việc phân chia trách nhiệm của các bên trong quá trình triển khai dự án và các biện pháp phòng ngừa, giảm thiểu rủi ro

Nội dung báo cáo đã đề cập sơ bộ một số rủi ro trong quá trình thực hiện Dự án: Giai đoạn chuẩn bị dự án (GPMB, địa điểm thực hiện, tài chính); giai đoạn thi công (thiết kế, phê duyệt, xây dựng); giai đoạn vận hành khai thác (khai thác, bảo trì, rủi ro về doanh thu); và các rủi ro khác: thay đổi về pháp luật, bất khả kháng...

8. Hình thức lựa chọn nhà đầu tư

Tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông là trục xương sống, huyết mạch, có vai trò rất quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo quốc phòng - an ninh quốc gia. Trong quá trình triển khai các dự án thành phần trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông, giai đoạn 2017-2020, Bộ GTVT đã tổ chức đấu thầu quốc tế lựa chọn nhà đầu tư theo quy định pháp luật. Tuy nhiên, quá trình thực hiện đã phát sinh nhiều ý kiến quan ngại về việc “một số nhà đầu tư nước ngoài” không vì mục đích kinh tế có thể trúng thầu và quản lý, vận hành dự án với thời gian lên đến 20 năm, điều này có thể gây ra nhiều hệ lụy khó lường về quốc phòng - an ninh, ngoài tầm kiểm soát của chúng ta. Đặc biệt, tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam là trục vận tải huyết mạch có tác động rất lớn đến phát triển kinh tế - xã hội của đất nước. Trên cơ sở ý kiến của Lãnh đạo chủ chốt, Chính phủ đã quyết định hủy đấu thầu quốc tế và chuyển sang đấu thầu rộng rãi trong nước lựa chọn nhà đầu tư.

Luật PPP có cho phép không áp dụng hình thức đấu thầu quốc tế lựa chọn nhà đầu tư đối với “dự án cần bảo đảm yêu cầu về quốc phòng, an ninh quốc gia, bảo vệ bí mật nhà nước”. Để đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất trên toàn tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông, kiến nghị Bộ GTVT xem xét báo cáo cấp có thẩm quyền tiếp tục áp dụng hình thức đấu thầu rộng rãi trong nước để lựa chọn nhà đầu tư thực hiện Dự án.

9. Cơ chế triển khai thực hiện Dự án và các nội dung khác

Trên cơ sở những nội dung thẩm định trên, Hội đồng thẩm định nội bộ kiến nghị Bộ GTVT xem xét, báo cáo cấp có thẩm quyền một số nội dung sau:

(1) Một số dự án thành phần đã đầu tư phân kỳ giai đoạn 1

Do điều kiện địa hình thắt hẹp tại khu vực các tỉnh Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, trên trục dọc về đường bộ đã có các tuyến Quốc lộ 1, đường Hồ Chí Minh, đường ven biển, đường sắt Thống Nhất và quy hoạch đường sắt tốc độ cao nên ngay từ khi lập quy hoạch mạng lưới đường bộ (theo Quyết định số 326/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ) đã nghiên cứu kỹ lưỡng về nhu cầu vận tải, phân bổ lưu lượng và xác định hướng tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông đi trùng với đường Hồ Chí Minh, dành quỹ đất cho đường sắt tốc độ cao và phục vụ phát triển kinh tế xã hội cho các địa phương.

Đến nay, đường Hồ Chí Minh qua khu vực miền Trung đã được đầu tư phân kỳ giai đoạn 1, đầu tư tuyến tránh Đèo Con theo hướng tuyến quy hoạch đường bộ cao tốc với quy mô 02 làn xe (tiêu chuẩn đường cấp IV và đường cấp III miền núi). Do vậy, các đoạn tuyến đã đầu tư phân kỳ giai đoạn 1 cần tiếp tục nâng cấp đảm bảo quy mô, tiêu chuẩn đường bộ cao tốc đồng bộ trên toàn tuyến Bắc - Nam⁹.

⁹ Đoạn Bùng - Vạn Ninh đi trùng đường Hồ Chí Minh khoảng 27 km; đoạn Vạn Ninh - Cam Lộ đi trùng đường Hồ Chí Minh khoảng 36 km. Hướng tuyến cao tốc đi trùng Quốc lộ 1 đoạn tránh Đèo Con khoảng 18,5 km.

Theo quy định tại khoản 9 Điều 3 Luật PPP và khoản 4 Điều 45, đối với dự án cải tạo, nâng cấp, mở rộng, hiện đại hóa, vận hành, kinh doanh công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng sẵn có không áp dụng loại hợp đồng thông qua cơ chế thu phí trực tiếp từ người sử dụng.

Theo quy định tại điểm b khoản 4 Điều 70 Luật PPP, giá trị tài sản công theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công được tính trong phần ổn nhà nước hỗ trợ xây dựng công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng.

Đối với các đoạn đã đầu tư phân kỳ giai đoạn 1, giải pháp thiết kế đã bố trí hệ thống đường gom đảm bảo kết nối và phục vụ điều kiện đi lại của người dân trong khu vực. Đồng thời, giá trị tài sản công (phần đã đầu tư giai đoạn 1) không tính trong phương án tài chính để xác định thu hồi vốn và lợi nhuận của nhà đầu tư, nên việc xác định giá trị tài sản công tham gia dự án không ảnh hưởng đến phương án tài chính của dự án.

Do vậy, kiến nghị Bộ GTVT xem xét báo cáo Quốc hội: Đối với một số dự án có hướng tuyến quy hoạch đi trùng hướng tuyến đã đầu tư phân kỳ giai đoạn 1, cho phép tiếp tục nâng cấp đảm bảo quy mô tiêu chuẩn đường cao tốc theo phương thức PPP, thu phí trực tiếp từ người sử dụng dịch vụ để hoàn vốn và không tính giá trị phần đường đã đầu tư giai đoạn 1 vào phần góp vốn của nhà nước.

(2) Chuyển đổi mục đích sử dụng rừng

Theo tính toán, để thực hiện lập hồ sơ chuyển đổi rừng theo quy định nêu trên cần tối thiểu 6 tháng, sẽ không kịp trình Hội đồng thẩm định nhà nước thẩm định và trình Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư (dự kiến tại kỳ họp thứ 2, tháng 10/2021). Bên cạnh đó, đường bộ cao tốc có tính chất đặc thù là diện tích chiếm dụng trải dài theo tuyến, trong khi bước nghiên cứu tiền khả thi chỉ xác định sơ bộ, chưa đảm bảo độ chính xác.

Trên cơ sở đó, kiến nghị Bộ GTVT xem xét báo cáo Quốc hội: Trong Nghị quyết của Quốc hội về chủ trương đầu tư Dự án quyết định sơ bộ diện tích rừng cần chuyển đổi mục đích sử dụng¹⁰, trong bước phê duyệt nghiên cứu khả thi Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định chuyển đổi mục đích sử dụng rừng¹¹.

(3) Cho phép áp dụng cơ chế chia sẻ phần tăng, giảm doanh thu như quy định tại Điều 82 Luật PPP¹².

(4) Đầu tư một số tuyến kết nối với đường bộ cao tốc nhằm thu hút lưu lượng, phương tiện, phát huy tối đa hiệu quả đầu tư và nâng cao tính khả thi cho Dự án.

¹⁰ Theo quy định tại điểm c khoản 5 Nghị định số 83/2020/NĐ-CP.

¹¹ Theo quy định tại điểm c khoản 1 Điều 41, b khoản 5 Điều 41 Nghị định số 83/2020/NĐ-CP.

¹² Cơ chế chia sẻ doanh thu quy định tại khoản 2 Điều 82 Luật PPP được xác định tại quyết định chủ trương đầu tư.

(5) Phương án triển khai đối với 3 dự án thành phần đoạn Vũng Áng - Bùng, Bùng - Vạn Ninh, Vạn Ninh - Cam Lộ (trường hợp đầu tư 09/12 dự án thành phần)

- Về tách công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư thành dự án độc lập:

Theo quy định tại khoản 1 Điều 5 Luật Đầu tư công, *trường hợp thật sự cần thiết tách riêng việc bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, giải phóng mặt bằng thành dự án độc lập, đối với dự án quan trọng quốc gia do Quốc hội xem xét, quyết định.* Theo quy định tại Điều 53 Luật Đầu tư công, điều kiện để dự án được bố trí vốn kế hoạch đầu tư công hằng năm là *dự án đã được cấp có thẩm quyền quyết định.*

Trên cơ sở đó, Hội đồng thẩm định nội bộ kiến nghị Bộ GTVT báo cáo Quốc hội: *Tách công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư thành 3 dự án độc lập để triển khai trước trong giai đoạn 2021 - 2025.*

- Về thủ tục triển khai đầu tư xây dựng (đối với cấu phần xây dựng):

Sau khi tách công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư thành dự án độc lập nêu trên, quy mô các dự án thành phần thuộc nhóm A nên thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư thuộc Thủ tướng Chính phủ theo quy định của pháp luật về đầu tư công.

Trên cơ sở đó, Hội đồng thẩm định nội bộ kiến nghị Bộ GTVT báo cáo Quốc hội: *Giao Chính phủ chủ động cân đối nguồn vốn phù hợp, tổ chức triển khai các thủ tục đầu tư xây dựng (phê duyệt chủ trương đầu tư, phê duyệt dự án đầu tư) theo quy mô của từng dự án thành phần theo quy định của pháp luật về đầu tư công, pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư, báo cáo Quốc hội kết quả thực hiện tại kỳ họp gần nhất.*

(6) Giao Chính phủ báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định trong trường hợp triển khai các dự án thành phần theo phương thức PPP không thành công.

E. NHẬN XÉT VÀ KIẾN NGHỊ

I. Nhận xét

Báo cáo NCTKT Dự án đã cơ bản được lập theo các quy định hiện hành, sau khi tiếp thu, giải quyết các ý kiến thẩm định nêu trên đủ điều kiện trình cấp có thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án. Ban QLDA 2 cùng các Ban QLDA 6, 7, 85, Thăng Long, đường Hồ Chí Minh, Mỹ Thuận và Tư vấn chịu trách nhiệm trước pháp luật về các số liệu, kết quả tính toán và nội dung Báo cáo NCTKT Dự án trình thẩm định. Ban QLDA 2 và các đơn vị liên quan hoàn thiện Hồ sơ theo ý kiến thẩm định nêu trên để trình Bộ GTVT xem xét, triển khai các bước tiếp theo.

II. Kiến nghị

Trên cơ sở nội dung thẩm định trên, Hội đồng thẩm định nội bộ báo cáo, kiến nghị Bộ trưởng Bộ GTVT căn cứ vào khả năng cân đối nguồn lực lựa chọn phương án đầu tư phù hợp, trình cấp có thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư dự án theo quy định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Các Thứ trưởng (để báo cáo);
- Hội đồng thẩm định NN (Bộ KH&ĐT);
- Các đơn vị tham gia thẩm định;
- Ban QLDA 2 (để t/h);
- Tư vấn TEDI (để t/h);
- Lưu: VT, ĐTCT.



VỤ TRƯỞNG VỤ ĐỐI TÁC CÔNG - TƯ
Lê Kim Thành