

Số: 12053/BGTVT-ĐTCT

Hà Nội, ngày 15 tháng 11 năm 2021

V/v dự thảo Tờ trình Quốc hội Dự án  
cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn  
2021 - 2025

Kính gửi: Thủ tướng Chính phủ.

Triển khai Kết luận số 18-KL/TW ngày 08/10/2021 của Bộ Chính trị, thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ và Phó Thủ tướng Lê Văn Thành, Bộ Giao thông vận tải đã hoàn chỉnh Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án và trình Chính phủ tại Tờ trình số 11792/TTr-CP ngày 06/11/2021. Hội đồng thẩm định nhà nước đã thẩm định bổ sung và Báo cáo Chính phủ tại Báo cáo số 7834/BC-HĐTĐNN ngày 12/11/2021, Bộ Giao thông vận tải đã tiếp thu, hoàn chỉnh Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án, dự thảo Tờ trình Quốc hội và báo cáo Thủ tướng Chính phủ tại văn bản số 11992/BGTVT-ĐTCT ngày 12/11/2021.

Thực hiện kết luận của Thủ tướng Chính phủ tại Phiên họp Chính phủ chuyên đề tháng 11/2021, Bộ Giao thông vận tải đã chỉ đạo các cơ quan khẩn trương hoàn chỉnh Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án, đồng thời có văn bản số 12038/BGTVT-ĐTCT ngày 14/11/2021 gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư (Cơ quan thường trực Hội đồng thẩm định nhà nước) đề nghị thẩm định bổ sung Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án. Đến nay, Hội đồng thẩm định nhà nước đã dự thảo Báo cáo thẩm định bổ sung và đang gửi xin ý kiến các Thành viên.

Trên cơ sở ý kiến thẩm định bổ sung của Hội đồng thẩm định, Bộ Giao thông vận tải đã tiếp thu, hoàn chỉnh dự thảo Tờ trình Quốc hội về Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án, trong đó: (1) điều chỉnh tỷ lệ giải ngân, nhu cầu vốn giai đoạn 2021 - 2025 khoảng 95% tổng mức đầu tư để đảm bảo hoàn thành đồng bộ các dự án vào năm 2025 theo kết luận tại Phiên họp Chính phủ chuyên đề tháng 11/2021, chỉ giữ lại chi phí bảo hành công trình (khoảng 5%) giải ngân sau 2025 theo quy định; (2) bổ sung cơ chế về giao địa phương tổ chức triển khai đầu tư xây dựng, quản lý, bảo trì các dự án thành phần giai đoạn 2021 - 2025 đi qua địa phương.

Để đảm bảo tiến độ trình Quốc hội tại Kỳ họp chuyên đề tháng 12/2021, Bộ Giao thông vận tải kính trình Thủ tướng Chính phủ xem xét thông qua nội dung dự thảo Tờ trình Quốc hội về Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án (xin gửi kèm theo) và ủy quyền Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải thừa ủy quyền ký Tờ trình Quốc hội.

Bộ Giao thông vận tải kính báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Thủ tướng Chính phủ (để báo cáo);
- Phó Thủ tướng Lê Văn Thành (để báo cáo);
- Các Thứ trưởng;
- Văn phòng Chính phủ;
- Bộ Kế hoạch và Đầu tư;
- Vụ KHĐT, Cục QLXD & CLCTGT;
- Ban Quản lý dự án 2;
- Tổng công ty TVTK GTVT;
- Lưu: VT, ĐTCT.

**BỘ TRƯỞNG****Nguyễn Văn Thế**

**CHÍNH PHỦ****CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  
**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: /TTr-CP

Hà Nội, ngày tháng năm 2021

**TỜ TRÌNH****Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025****DỰ THẢO**

Kính gửi: Quốc hội.

Triển khai Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng, Nghị quyết số 16/2021/QH15 ngày 27 tháng 7 năm 2021 của Quốc hội về Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025, Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28 tháng 7 năm 2021 của Quốc hội về Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025, Chính phủ đã giao Bộ Giao thông vận tải hoàn chỉnh Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 (gọi tắt là Dự án) theo đúng quy định của pháp luật. Ngày 22 tháng 9 năm 2021, Chính phủ đã có Tờ trình số 334/TTr-CP trình Quốc hội Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 để xem xét, quyết định chủ trương đầu tư.

Triển khai Kết luận số 18-KL/TW ngày 08 tháng 10 năm 2021 của Bộ Chính trị, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải nghiêm túc tiếp thu, hoàn chỉnh Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án. Ngày 14 tháng 11 năm 2021 Chính phủ ban hành Nghị quyết số 141/NQ-CP thông qua nội dung Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án.

Thực hiện Chương trình kỳ họp chuyên đề Quốc hội khóa XV<sup>1</sup>, Chính phủ trình Quốc hội xem xét, quyết định chủ trương đầu tư Dự án với những nội dung chủ yếu như sau:

**I. CƠ SỞ PHÁP LÝ**

Luật Đầu tư công ngày 13 tháng 6 năm 2019;

Luật Đầu tư ngày 17 tháng 6 năm 2020;

Luật Ngân sách nhà nước ngày 25 tháng 6 năm 2015;

Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư ngày 18 tháng 6 năm 2020;

Luật Xây dựng ngày 18 tháng 6 năm 2014 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng ngày 17 tháng 6 năm 2020;

Luật Giao thông đường bộ ngày 13 tháng 11 năm 2008;

Luật Đấu thầu ngày 26 tháng 11 năm 2013;

Luật Đất đai ngày 29 tháng 11 năm 2013;

<sup>1</sup> Công văn số 74/UBTVQH15-TH ngày 22 tháng 10 năm 2021 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội.

Luật Bảo vệ môi trường ngày 17 tháng 11 năm 2020;

Luật Lâm nghiệp ngày 15 tháng 11 năm 2017;

Luật Giá ngày 20 tháng 6 năm 2012;

Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng;

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;

Kết luận số 18-KL/TW ngày 08 tháng 10 năm 2021 của Bộ Chính trị về chủ trương đầu tư Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025;

Nghị quyết số 16/2021/QH15 ngày 27 tháng 7 năm 2021 của Quốc hội về Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025;

Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28 tháng 7 năm 2021 của Quốc hội về Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025;

Nghị quyết số 52/2017/QH14 ngày 22 tháng 11 năm 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 tháng 6 năm 2020 của Quốc hội về việc chuyển đổi phương thức đầu tư một số dự án thành phần tại Nghị quyết số 52/2017/QH14 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 1213/NQ-UBTVQH14 ngày 04 tháng 02 năm 2021 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về việc chuyển đổi phương thức đầu tư 2 dự án thành phần Quốc lộ 45 - Nghi Sơn và Nghi Sơn - Diễn Châu thuộc Dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020;

Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01 tháng 9 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 1381/QĐ-TTg ngày 04 tháng 8 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc thành lập Hội đồng thẩm định nhà nước thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025;

Nghị quyết số 141/NQ-CP ngày 14 tháng 11 năm 2021 của Chính phủ về Phiên họp Chính phủ chuyên đề tháng 11 năm 2021;

Báo cáo kết quả thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án của Hội đồng thẩm định nhà nước tại các Báo cáo số 6111/BC-HĐTĐNN ngày 11 tháng 9 năm 2021, số 7834/BC-HĐTĐNN ngày 12 tháng 11 năm 2021 và số **.../BC-HĐTĐNN ngày ... tháng 11 năm 2021**;

Các văn bản pháp lý khác có liên quan.

## **II. NỘI DUNG CHỦ YẾU CỦA DỰ ÁN**

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

**2. Dự án nhóm:** Dự án quan trọng quốc gia.

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

**4. Cấp quyết định đầu tư:** căn cứ quy mô của từng dự án thành phần theo quy định của pháp luật về đầu tư công.

**5. Chủ đầu tư** (bước Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi): Bộ Giao thông vận tải.

## **6. Sự cần thiết đầu tư**

### 6.1. Bối cảnh chung

Sau 35 năm đổi mới, kinh tế đất nước đạt tăng trưởng ở mức tương đối cao, đời sống của nhân dân không ngừng được cải thiện, tình hình chính trị và xã hội ổn định, quan hệ đối ngoại được mở rộng và vị thế của Việt Nam ngày càng được nâng cao trên trường quốc tế. Chất lượng tăng trưởng kinh tế từng bước được cải thiện, cơ cấu kinh tế bước đầu chuyển dịch sang chiều sâu, hiệu quả sử dụng các yếu tố đầu vào cho nền kinh tế được cải thiện đáng kể. Chủ trương, định hướng phát triển kinh tế - xã hội đã được Đảng và Quốc hội xác định cụ thể thông qua các kết luận, nghị quyết<sup>2</sup>. Hệ thống pháp luật từng bước được hoàn thiện theo hướng đồng bộ, đặc biệt là pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư, tạo môi trường đầu tư bình đẳng, hài hòa lợi ích giữa các bên tham gia.

Bước vào thực hiện nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025, bối cảnh nền kinh tế phải đối mặt với rất nhiều khó khăn, thách thức, tiềm ẩn nhiều rủi ro. Nguy cơ rơi vào bẫy thu nhập trung bình và khả năng tụt hậu xa hơn về kinh tế vẫn là thách thức lớn; độ mở của nền kinh tế nước ta ngày càng lớn hơn, các tác động tiêu cực của kinh tế thế giới đến kinh tế trong nước nhanh và mạnh hơn. Khả năng tự chủ của nền kinh tế chịu ảnh hưởng mạnh từ biến động hoạt động sản xuất khu vực đầu tư nước ngoài và một số thị trường lớn. Khó khăn, yếu kém nội tại của nền kinh tế chậm được khắc phục; năng lực tiếp cận kinh tế số còn hạn chế; các yếu tố nền tảng như thể chế, hạ tầng, nguồn nhân lực chất lượng cao, công nghệ... còn thấp so với yêu cầu để đưa Việt Nam sớm trở thành một nước công nghiệp theo hướng hiện đại. Mức độ tham gia của Việt Nam vào các chuỗi cung ứng toàn cầu và khu vực vẫn còn hạn chế và tham gia ở các công đoạn giản đơn. Nhu cầu vốn đầu tư phát triển kinh tế - xã hội rất lớn trong khi đó nguồn vốn nhà nước, vốn ưu đãi và viện trợ đều có xu hướng giảm. Thiên tai, dịch bệnh, biến đổi khí hậu, nước biển dâng, xâm nhập mặn ngày càng nhanh với cường độ mạnh, khó lường. Đặc biệt, ngay từ những năm đầu tiên bước vào thực hiện nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025, ảnh hưởng của đại dịch Covid-19 đã tác động đến mọi mặt của đời sống kinh tế - xã hội. Việc thu hút nguồn lực xã hội tham gia đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông còn gặp nhiều khó khăn và có xu hướng giảm

<sup>2</sup> Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030, nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025 đã được Đại hội XIII của Đảng thông qua; 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; Nghị quyết số 16/2021/QH15 ngày 27 tháng 7 năm 2021 của Quốc hội về Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025.

trong giai đoạn 2016 - 2020.

## 6.2. Tổng quan về mạng lưới đường bộ cao tốc

Theo Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, mạng lưới đường bộ cao tốc gồm 41 tuyến với tổng chiều dài khoảng 9.014 km, đã đưa vào khai thác 1.163 km, đang đầu tư 916 km.

Tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông có phạm vi từ cửa khẩu Hữu Nghị (Lạng Sơn) đến Cà Mau, tổng chiều dài khoảng 2.063 km, quy mô từ 4 - 6 làn xe, các đoạn cửa ngõ đô thị quy mô 8 - 10 làn xe. Đến nay đã đưa vào khai thác 478 km, đang đầu tư 829 km, còn lại 756 km chưa đầu tư. Trong đó:

- Đoạn Lạng Sơn (cửa khẩu Hữu Nghị) - Hà Nội (dài 167 km) đã đưa vào khai thác 124 km đoạn Hà Nội - Lạng Sơn, đang đầu tư 43 km đoạn Lạng Sơn - Cửa khẩu Hữu Nghị.

- Đoạn Hà Nội - Cần Thơ (dài 1.772 km) đã đưa vào khai thác 354 km<sup>3</sup>, đang đầu tư 786 km, còn lại khoảng 632 km chưa đầu tư (gồm đoạn Hà Tĩnh - Quảng Trị và Quảng Ngãi - Nha Trang).

+ Đoạn Cần Thơ - Cà Mau (dài 124 km) chưa đầu tư.

(Chi tiết hiện trạng tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông như Phụ lục III kèm theo)

Tại kỳ họp thứ tư Quốc hội khóa XIV đã thông qua 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 52/2017/QH14 ngày 22 tháng 11 năm 2017 của Quốc hội) với tổng chiều dài 654 km, chia thành 11 dự án thành phần (gồm 8 dự án đầu tư theo phương thức PPP và 3 dự án đầu tư công). Trong quá trình thực hiện, do khó khăn trong việc kêu gọi nhà đầu tư, huy động vốn tín dụng, với mục tiêu thúc đẩy giải ngân vốn đầu tư công, thúc đẩy sản xuất, cung ứng vật liệu xây dựng cho các dự án, giải quyết về công việc và nguồn thu nhập đối với người lao động,... góp phần thúc đẩy tăng trưởng của nền kinh tế trong bối cảnh chịu ảnh hưởng nặng nề của đại dịch Covid-19, Chính phủ đã trình Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội chuyển đổi 5/8 dự án thành phần<sup>4</sup> từ phương thức PPP sang đầu tư công.

(Chi tiết tình hình thực hiện Dự án đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 như Phụ lục IV kèm theo)

## 6.3. Sự cần thiết đầu tư

Việc đầu tư hoàn thành tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông là cần thiết vì những lý do chủ yếu sau:

a) Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng đã thông qua Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030, trong đó xác định một trong ba đột

<sup>3</sup> Gồm các đoạn: Hà Nội - Ninh Bình, La Sơn (Thừa Thiên Huế) - Túy Loan (Đà Nẵng), Đà Nẵng - Quảng Ngãi, Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây, Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương.

<sup>4</sup> Gồm: 3 dự án thành phần (Mai Sơn - Quốc lộ 45, Vĩnh Hảo - Phan Thiết, Phan Thiết - Dầu Giây) chuyển đổi sang đầu tư công theo Nghị quyết số 117/2020/QH14 ngày 19 tháng 6 năm 2020 của Quốc hội; 2 dự án thành phần (Quốc lộ 45 - Nghi Sơn và Nghi Sơn - Diễn Châu) chuyển đổi sang đầu tư công theo Nghị quyết số 1213/NQ-UBTVQH14 ngày 04 tháng 02 năm 2021 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội.

phá chiến lược là “*Xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, với một số công trình hiện đại, tập trung vào hệ thống giao thông và hạ tầng đô thị lớn*”, 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...*” và “*Nghiên cứu, xây dựng một số tuyến đường bộ cao tốc như Cần Thơ - Cà Mau, Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng, Hà Tiên - Rạch Giá - Bạc Liêu...*”.

#### b) Cải thiện năng lực cạnh tranh của nền kinh tế

Hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông luôn đóng vai trò quan trọng đối với phát triển kinh tế - xã hội của mỗi quốc gia, là chỉ số quan trọng để đánh giá năng lực cạnh tranh của các quốc gia.

Đường bộ cao tốc là công trình cấp kỹ thuật cao nhất trong hệ thống đường bộ, với quy mô hiện đại, năng lực vận tải lớn, tốc độ cao và an toàn. Hệ thống đường cao tốc đóng vai trò quan trọng trong việc kết nối, vận tải hàng hóa và hành khách, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo quốc phòng - an ninh, rút ngắn khoảng cách và thời gian đi lại giữa các vùng, miền, tạo liên kết giữa các trung tâm kinh tế - chính trị, các địa phương, cảng biển quốc tế, cảng hàng không quốc tế... Kinh nghiệm của các nước trong khu vực và thế giới<sup>5</sup> cho thấy, đầu tư phát triển đường bộ cao tốc là tất yếu khách quan, tạo động lực, sức lan tỏa để phát triển kinh tế - xã hội của mỗi quốc gia. Thực tế tại Việt Nam, các địa phương có đường bộ cao tốc kết nối đều có mức tăng trưởng kinh tế cao hơn bình quân cả nước, góp phần xóa đói giảm nghèo, nâng cao đời sống nhân dân, tạo diện mạo mới cho các địa phương<sup>6</sup>.

Sau 10 năm thực hiện Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2011 - 2020 và 9 năm thực hiện Nghị quyết số 13-NQ/TW của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI, kết cấu hạ tầng giao thông đã có bước phát triển mạnh, một số công trình trọng điểm đã được đầu tư đưa vào khai thác, đáp ứng ngày càng tốt hơn nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, nâng cao sức cạnh tranh cho nền kinh tế. Tuy nhiên, hệ thống kết cấu hạ tầng nói chung và kết cấu hạ tầng giao thông nói riêng vẫn chưa đảm bảo tính đồng bộ, hiệu quả, chưa đáp ứng yêu cầu, tiềm năng phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, đặc biệt là các công trình trọng điểm, có tác động lan tỏa, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội chưa kịp thời đầu tư, khai thác đồng bộ.

Đối với đường bộ cao tốc, sau hơn 16 năm kể từ thời điểm xây dựng tuyến đường bộ cao tốc đầu tiên<sup>7</sup>, đến nay cả nước mới đưa vào khai thác khoảng 1.163 km, tốc độ xây dựng bình quân 74 km/năm, bằng 1,5% tốc độ phát triển đường cao

<sup>5</sup> Trung Quốc đã xây dựng hơn 168.100 km, riêng tỉnh Vân Nam trong 3 năm đã xây dựng được khoảng 2.000 km. Đức đã xây dựng 12.993 km. Nhật Bản đã xây dựng được 8.358 km. Hàn Quốc đã xây dựng được 6.160 km. Về mật độ đường cao tốc so với dân số: Việt Nam 12,05 km/1 triệu dân; Trung Quốc 121 km/1 triệu dân; Đức 156 km/1 triệu dân.

<sup>6</sup> Các địa phương có ĐBCT đi qua đều có tốc độ tăng trưởng GRDP bình quân cao hơn so với cả nước: Giai đoạn 2011-2019 tốc độ tăng GRDP bình quân của các tỉnh, thành phố là Lào Cai 10,23%/năm, Yên Bái 7,15%/năm, Phú Thọ 8,06%/năm, Hải Phòng 12,89%/năm, Quảng Ninh 9,91%/năm, Hải Dương 8,62%/năm, Tiền Giang 6,88%/năm, Long An 10,23%/năm... trong khi tốc độ tăng GDP bình quân cả nước đạt khoảng 6,3%/năm.

<sup>7</sup> Đường bộ cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương là tuyến đường bộ cao tốc đầu tiên, khởi công xây dựng năm 2004.

tốc của Trung Quốc trong giai đoạn vừa qua; chưa hoàn thành mục tiêu “đến năm 2020 hoàn thành đưa vào sử dụng khoảng 2.000 km đường cao tốc” theo Nghị quyết 13-NQ/TW của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI. Việc phân bổ đầu tư các tuyến đường bộ cao tốc chưa được hợp lý, chưa hài hòa giữa các vùng kinh tế trọng điểm, vùng động lực và vùng khó khăn<sup>8</sup>.

Theo báo cáo năng lực cạnh tranh toàn cầu (GCR) của Diễn đàn Kinh tế thế giới năm 2019, năng lực cạnh tranh của Việt Nam tăng 10 bậc so với năm 2018, xếp hạng thứ 67/141 nền kinh tế. Tuy nhiên, so với các nước trong khu vực ASEAN, năng lực cạnh tranh của Việt Nam chỉ đứng thứ 7/12 quốc gia<sup>9</sup>. Đặc biệt, chỉ số về kết cấu hạ tầng đường bộ còn thấp<sup>10</sup>, cho thấy hệ thống kết cấu hạ tầng, đặc biệt là lĩnh vực giao thông đường bộ chưa đáp ứng yêu cầu, tiềm năng phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

Đánh giá chung về 10 năm thực hiện Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2011 - 2020, Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII nhận định: “*Việc thực hiện ba đột phá chiến lược có bước chuyển biến tích cực, đạt một số kết quả đáng khích lệ. Tuy nhiên, kinh tế - xã hội phát triển vẫn chưa tương xứng với tiềm năng, lợi thế của đất nước, một số chỉ tiêu phát triển kinh tế - xã hội trong chiến lược 2011 - 2020 chưa đạt được mục tiêu đề ra; hệ thống kết cấu hạ tầng chưa đảm bảo tính đồng bộ, hiệu quả...*”.

c) Đáp ứng nhu cầu vận tải trên hành lang kinh tế Bắc - Nam, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội

Hành lang vận tải trên trục Bắc - Nam có vai trò rất quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh của đất nước: kết nối trung tâm chính trị Thủ đô Hà Nội và trung tâm kinh tế Thành phố Hồ Chí Minh, đi qua địa phận 32 tỉnh, thành phố, tác động đến 62,1% dân số, đóng góp 65,7% tổng sản phẩm trong nước, ảnh hưởng đến 74% các cảng biển (loại I, II), 75% các khu kinh tế của cả nước và đặc biệt là kết nối 4 vùng kinh tế trọng điểm (Bắc Bộ, miền Trung, phía Nam và đồng bằng sông Cửu Long), kết nối với 16/23 cảng hàng không với 91% lưu lượng hành khách... Có thể nói đây là hành lang vận tải quan trọng nhất trong hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông cả nước.

Trên hành lang vận tải Bắc - Nam, nhu cầu vận tải được phân bổ cho cả 5 phương thức vận tải (đường bộ, đường sắt, đường thủy, hàng hải và hàng không), kết cấu hạ tầng của 5 phương thức này đã và đang được đầu tư, cơ bản đáp ứng nhu cầu vận tải. Trong đó, do tính linh hoạt cao, đóng vai trò kết nối cho tất cả các phương thức vận tải khác và rất lợi thế đối với vận tải cự ly ngắn và trung bình... nên đường bộ vẫn là hình thức vận tải phổ biến và luôn chiếm thị phần lớn nhất. Trong hệ thống

<sup>8</sup> Vùng Trung du và miền núi phía Bắc: đạt 29,74 km/1 triệu dân và 0,749 km/1 nghìn tỷ GRDP; vùng đồng bằng sông Hồng: đạt 21,07 km/1 triệu dân và 0,272 km/1 nghìn tỷ GRDP; vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung: đạt 9,44 km/1 triệu dân và 0,206 km/1 nghìn tỷ GRDP; vùng Tây Nguyên: đạt 3,21 km/1 triệu dân và 0,077 km/1 nghìn tỷ GRDP; vùng Đông Nam Bộ: đạt 2,81 km/1 triệu dân và 0,025 km/1 nghìn tỷ GRDP; vùng đồng bằng sông Cửu Long: đạt 2,29 km/1 triệu dân và 0,051 km/1 nghìn tỷ GRDP.

<sup>9</sup> Sau các nước Singapore (1/141), Thái Lan (40/141), Malaysia (27/141), Indonesia (50/141), Brunei (56/141), Philippines (64/141).

<sup>10</sup> Chỉ số về kết nối đường bộ đứng thứ 104/141 quốc gia, chỉ số về chất lượng đường bộ đứng thứ 103/141 quốc gia.



đường bộ, đường bộ cao tốc là công trình hiện đại, năng lực thông hành lớn, tốc độ cao và an toàn, là công trình có tính lan tỏa cao, tạo động lực để phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

Theo kết quả dự báo nhu cầu vận tải, nếu không kịp thời đầu tư các đoạn còn lại trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông, nhu cầu vận tải sẽ vượt quá so với tổng năng lực của hệ thống hạ tầng giao thông hiện tại. Với vai trò là hành lang xương sống của quốc gia, việc đầu tư, đưa vào khai thác toàn tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông sẽ tạo động lực, sức lan tỏa, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, nâng cao tính cạnh tranh của quốc gia, góp phần thực hiện thắng lợi các mục tiêu, nhiệm vụ hiện đại hóa đất nước theo Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030 và phương hướng, nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025 đã được Đại hội XIII của Đảng thông qua.

d) Giải quyết những hạn chế mà các tuyến quốc lộ song hành, đặc biệt Quốc lộ 1 không thể khắc phục

Những năm vừa qua, được sự quan tâm của Đảng, Nhà nước, năng lực hệ thống đường bộ ngày càng được cải thiện và nâng cao, đặc biệt là việc hoàn thành nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 1 với quy mô 4 làn xe đã phát huy hiệu quả đầu tư, tạo điều kiện để phát triển kinh tế - xã hội cho các địa phương.

Trên hành lang vận tải Bắc - Nam, tuyến Quốc lộ 1 đã được mở rộng từ Lạng Sơn đến Cà Mau, tuyến đường Hồ Chí Minh qua Tây Nguyên kết nối xuống miền Đông Nam Bộ đã đưa vào khai thác. Tuy nhiên, ngay từ bước chủ trương đầu tư đã xác định việc mở rộng Quốc lộ 1 chỉ cơ bản đáp ứng được nhu cầu vận tải giai đoạn trước mắt. Với đặc điểm đi qua nhiều khu đông dân cư (chiếm khoảng 48,7% tổng chiều dài), lưu thông hỗn hợp với các phương tiện thô sơ, chủ yếu là giao cắt cùng mức, tốc độ khai thác trung bình khoảng 40 - 60 km/h... nên Quốc lộ 1 chỉ có ưu thế vận tải với cự ly ngắn, tính chất nội vùng.

Do vậy, việc sớm đầu tư hoàn thành, đưa vào khai thác đồng bộ tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông với năng lực thông hành lớn, tốc độ cao và an toàn nhằm tạo sức lan tỏa, động lực phát triển kinh tế - xã hội của đất nước là rất cần thiết.

## **7. Sự phù hợp của Dự án với chiến lược, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của quốc gia và quy hoạch phát triển giao thông vận tải**

Việc đầu tư hoàn thành tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông phù hợp với chủ trương, chiến lược, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội đã được Đại hội XIII của Đảng và Quốc hội khóa XV thông qua; phù hợp với quy hoạch phát triển giao thông vận tải nói chung và quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc nói riêng; phù hợp với quy hoạch của các ngành, các địa phương có liên quan. Cụ thể:

a) Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030 và phương hướng, nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025 đã được Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng thông qua xác định: *“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..., nghiên cứu, xây dựng một số tuyến đường bộ cao tốc như Cần Thơ - Cà Mau, Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng, Hà Tiên - Rạch Giá - Bạc Liêu... ”.*

b) Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, tài chính quốc gia, đầu tư công trung hạn 5 năm 2021 - 2025 được Hội nghị lần thứ 3 Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII thông qua tại Kết luận số 11-KL/TW ngày 13 tháng 7 năm 2021, xác định “*cơ bản hoàn thành tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông*”.

c) Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025 được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 16/2021/QH15 ngày 27 tháng 7 năm 2021, trong đó xác định “*Đến năm 2025, cơ bản hoàn thành tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông*”.

d) Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030 tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01 tháng 9 năm 2021 “*tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông từ cửa khẩu Hữu Nghị, tỉnh Lạng Sơn đến thành phố Cà Mau, tỉnh Cà Mau, chiều dài khoảng 2.063 km, quy mô từ 4 đến 10 làn xe, tiến trình đầu tư trước năm 2030*”.

## **8. Mục tiêu đầu tư**

Hoàn thành đưa vào khai thác đồng bộ tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông có năng lực lớn, an toàn giao thông, tốc độ cao; kết nối các trung tâm kinh tế, chính trị, các khu kinh tế, khu công nghiệp trọng yếu, đặc biệt là các vùng kinh tế trọng điểm, nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế trong bối cảnh hội nhập sâu rộng. Từng bước hoàn thiện kết cấu hạ tầng đồng bộ với các công trình hiện đại, tạo sức lan tỏa cao để thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo quốc phòng - an ninh; góp phần thực hiện thắng lợi các mục tiêu, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội đã được Đại hội XIII của Đảng thông qua.

## **9. Sơ bộ về phạm vi, quy mô đầu tư**

### **9.1. Phạm vi đầu tư**

Theo Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông từ cửa khẩu Hữu Nghị đến Cà Mau dài 2.063 km, đến nay đã đưa vào khai thác 478 km, đang đầu tư 829 km, còn lại 756 km chưa đầu tư.

Hiện nay, việc lưu thông từ Thành phố Hồ Chí Minh qua Sông Hậu đến các địa phương thuộc khu vực đồng bằng sông Cửu Long thông qua cầu Cần Thơ trên Quốc lộ 1 (quy mô 4 làn xe) và cầu Vàm Cống (quy mô 4 làn xe). Bên cạnh đó, Dự án đầu tư xây dựng cầu Đại Ngãi trên Quốc lộ 60 đang thực hiện các thủ tục chuẩn bị đầu tư với quy mô 4 làn xe, sử dụng nguồn vốn ODA của Nhật Bản<sup>11</sup>. Theo kết quả dự báo nhu cầu vận tải, với năng lực khai thác hiện tại của cầu Cần Thơ, cầu Vàm Cống và cầu Đại Ngãi (dự kiến hoàn thành năm 2026), việc đầu tư xây dựng cầu Cần Thơ 2 sẽ triển khai trong giai đoạn 2026 - 2030. Đồng thời, để hoàn thiện tuyến cao tốc La Sơn - Túy Loan kết nối với cao tốc Đà Nẵng - Quảng

<sup>11</sup> Dự án đã phê duyệt chủ trương đầu tư theo Quyết định số 1478/QĐ-TTg ngày 28 tháng 10 năm 2019 của Thủ tướng Chính phủ.

Ngãi, Chính phủ đã cân đối vốn ngân sách đầu tư đoạn Hòa Liên - Túy Loan (dài 12 km, quy mô 4 làn xe) theo dự án độc lập.

Trên cơ sở đó, Chính phủ đề xuất phạm vi đầu tư Dự án gồm các đoạn Hà Tĩnh - Quảng Trị (267 km), Quảng Ngãi - Nha Trang (353 km) và Cần Thơ - Cà Mau (109 km), tổng chiều dài khoảng 729 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, Kiên Giang, Bạc Liêu, Cà Mau.

(Chi tiết phạm vi đầu tư như Phụ lục I kèm theo)

## 9.2. Quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật

### a) Quy mô

Theo Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông có quy mô cơ bản 6 làn xe, khu vực cửa ngõ các trung tâm kinh tế - chính trị lớn quy mô 8 - 10 làn xe, đoạn Cần Thơ - Cà Mau quy mô 4 làn xe.

Trên cơ sở kết quả dự báo nhu cầu vận tải, để đảm bảo hiệu quả đầu tư, kiến nghị phân kỳ đầu tư theo quy mô 4 làn xe (bề rộng nền đường  $B_{nền} = 17$  m), thực hiện giải phóng mặt bằng một lần theo quy mô quy hoạch được duyệt (trương tự quy mô giai đoạn phân kỳ các dự án giai đoạn 2017 - 2020 đã được Quốc hội thông qua chủ trương tại Nghị quyết số 52/2017/QH14). Theo kết quả tính toán, quy mô giai đoạn phân kỳ đáp ứng các tiêu chí hiện đại, đồng bộ và có thể đáp ứng nhu cầu vận tải đến khoảng năm 2045.

### b) Tiêu chuẩn kỹ thuật

Tiêu chuẩn đường cao tốc với tốc độ thiết kế 80 - 120 km/h (TCVN 5729 - 2012: đường ô tô cao tốc - yêu cầu thiết kế).

## 10. Phương án thiết kế sơ bộ

### 10.1. Hướng tuyến

Phù hợp với Quy hoạch mạng lưới đường bộ, quy hoạch của các ngành, lĩnh vực và các địa phương liên quan. Trong quá trình lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi đã phối hợp với địa phương nghiên cứu kỹ các phương án hướng tuyến để lựa chọn phương án phù hợp, hạn chế tối đa khối lượng giải phóng mặt bằng, tránh các khu dân cư, khu di tích, rừng đặc dụng, rừng phòng hộ...; kết nối thuận lợi với các khu công nghiệp, du lịch, cảng biển, cảng hàng không, trung tâm logistics... tạo điều kiện thuận lợi để phát triển không gian đô thị, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội cho các địa phương.

### 10.2. Trắc dọc

Cơ bản bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ cao tốc giai đoạn hoàn chỉnh, bảo đảm tần suất thiết kế và các vị trí khống chế.

### 10.3. Trắc ngang

Giai đoạn phân kỳ mặt cắt ngang 4 làn xe, bề rộng nền đường  $B_{nền} = 17$  m; giai đoạn hoàn thiện sẽ đầu tư mở rộng phù hợp với quy mô quy hoạch.

#### 10.4. Nền đường, mặt đường

Nền đường đảm bảo các yêu cầu kỹ thuật của dự án; xử lý nền đất yếu; bố trí các công trình phòng hộ (tường chắn, gia cố mái taluy...) để đảm bảo an toàn khai thác đối với các đoạn đào sâu, đắp cao. Mặt đường cấp cao A1, đáp ứng các yêu cầu theo tiêu chuẩn thiết kế đường bộ cao tốc.

#### 10.5. Nút giao, đường ngang, đường kết nối

Xây dựng nút giao liên thông, trực thông, hầm chui dân sinh bảo đảm kết nối thuận lợi, khai thác an toàn, tận dụng tối đa khi mở rộng theo quy hoạch.

#### 10.6. Công trình phòng hộ và an toàn giao thông

Xây dựng hoàn chỉnh theo Tiêu chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 41: 2019/BGTVT và các quy định hiện hành.

#### 10.7. Đường gom, hầm chui dân sinh

Xây dựng hệ thống đường gom kết hợp với hầm chui dân sinh, đảm bảo kết nối và lưu thông thuận lợi, giảm thiểu chia cắt cộng đồng.

#### 10.8. Công trình cầu, hầm

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

- Công trình hầm: đối với các hầm có chiều dài từ 700 m trở lên, giai đoạn phân kỳ đào thông 2 ống hầm, hoàn thiện trước 1 ống hầm để khai thác, giai đoạn hoàn thiện đầu tư hoàn chỉnh ống hầm còn lại; đối với các hầm có chiều dài dưới 700 m, đầu tư hoàn thiện ngay cả 2 ống hầm để khai thác.

#### 10.9. Hệ thống thu phí, ITS 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 hệ thống hiện đại, thuận lợi trong việc kiểm soát, điều khiển giao thông trên toàn tuyến.

- Trạm dừng nghỉ: xây dựng theo đúng tiêu chuẩn, quy định pháp luật để phục vụ khai thác đường bộ cao tốc; phương án đầu tư, vận hành, kinh doanh trạm dừng nghỉ thực hiện theo quy định của pháp luật về đất đai, pháp luật về đầu tư và pháp luật quản lý, sử dụng tài sản công.

### **11. Sơ bộ về phương án giải phóng mặt bằng, tái định cư**

#### 11.1. Phạm vi giải phóng mặt bằng

Thực hiện giải phóng mặt bằng theo quy mô 6 làn xe, đoạn Cần Thơ - Cà Mau theo quy mô 4 làn xe như quy hoạch đã được phê duyệt. Phạm vi giải phóng mặt bằng từ mép ngoài cùng chân taluy (giai đoạn quy hoạch) với khoảng cách 3 m đối với các đoạn không bố trí đường gom và 1 m đối với các đoạn có bố trí đường gom. Thực hiện cắm mốc lộ giới và giao cho địa phương, các cơ quan quản lý đường bộ quản lý hành lang an toàn đường bộ theo đúng quy định pháp luật.

#### 11.2. Diện tích đất chiếm dụng

- Tổng diện tích đất chiếm dụng khoảng 5.481 ha, trong đó: đất trồng lúa 2 vụ khoảng 1.532 ha, đất nông nghiệp khác khoảng 1.280 ha, đất dân cư khoảng 502 ha, rừng phòng hộ khoảng 110 ha, rừng sản xuất khoảng 1.436 ha, đất khác khoảng 621 ha. Số hộ bị ảnh hưởng khoảng 14.983 hộ, số hộ tái định cư khoảng 11.905 hộ.

- Diện tích rừng cần chuyển đổi mục đích sử dụng: tổng diện tích chiếm dụng rừng phòng hộ khoảng 110 ha, bao gồm: Hà Tĩnh (36,1 ha), Quảng Bình (61,3 ha, trong đó: 19,7 ha thuộc dự án Vững Áng - Bùng, 41,6 ha thuộc dự án Vạn Ninh - Cam Lộ), Quảng Trị (1,6 ha), Bình Định (7,5 ha), Phú Yên (3,8 ha). Tổng diện tích chiếm dụng rừng sản xuất khoảng 1.436 ha, bao gồm: Hà Tĩnh (179,5 ha), Quảng Bình (405,3 ha), Quảng Trị (59,4 ha), Quảng Ngãi (91,3 ha), Bình Định (150,2 ha), Phú Yên (210,7 ha), Khánh Hòa (339,2 ha).

11.3. Kinh phí giải phóng mặt bằng, tái định cư khoảng 19.097 tỷ đồng.

11.4. Tổ chức thực hiện

Bảo đảm tuân thủ quy định của pháp luật và một số nguyên tắc: tập trung, ưu tiên triển khai công tác giải phóng mặt bằng trước một số hạng mục khó khăn, ảnh hưởng đến tiến độ của dự án như: khu vực phải xử lý nền đất yếu, khu vực đông dân cư, các khu tái định cư, khu vực đồ vật liệu thừa, mỏ vật liệu...

## 12. Hình thức đầu tư

Từ thực tiễn triển khai các dự án trong thời gian qua, đặc biệt là quá trình triển khai các dự án thành phần trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 cho thấy còn gặp rất nhiều khó khăn, vướng mắc.

Theo Nghị quyết số 52/2017/QH14 của Quốc hội, trong tổng số 11 dự án thành phần có 8 dự án triển khai theo phương thức PPP và 3 dự án đầu tư công. Quá trình triển khai đã phát sinh một số yếu tố ảnh hưởng đến tính khả thi và tiến độ hoàn thành Dự án, trong đó chủ yếu là khó khăn về huy động vốn tín dụng. Bên cạnh đó, sự bùng phát của đại dịch Covid-19 đã tác động nặng nề đến mọi mặt của đời sống, kinh tế - xã hội, hệ thống ngân hàng đã dành một lượng lớn vốn tín dụng để hỗ trợ doanh nghiệp, người dân, tăng tỷ lệ trích lập quỹ dự phòng rủi ro... nên hạn mức tín dụng cho vay trung và dài hạn càng hạn hẹp. Trước bối cảnh đó, để thực hiện “mục tiêu kép” vừa chống dịch, vừa thúc đẩy giải ngân vốn đầu tư công, hỗ trợ mặt cầu cho nền kinh tế, sớm hoàn thành đưa vào khai thác công trình phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, tăng sức chống chịu của nền kinh tế để khắc phục các tác động của đại dịch, trên cơ sở kết luận của Bộ Chính trị<sup>12</sup>, Chính phủ đã trình Quốc hội chuyển đổi 3 dự án thành phần đoạn Mai Sơn - Quốc lộ 45, Vĩnh Hảo - Phan Thiết, Phan Thiết - Dầu Giây từ phương thức PPP sang đầu tư công (Nghị quyết số 117/2020/QH14 ngày 19 tháng 6 năm 2020 của Quốc hội).

Đối với 5 dự án thành phần theo phương thức PPP, kết quả đấu thầu đã lựa chọn được nhà đầu tư thực hiện 3 dự án đoạn Diễn Châu - Bãi Vọt, Nha Trang - Cam Lâm và Cam Lâm - Vĩnh Hảo. Đối với 2 dự án đoạn Quốc lộ 45 - Nghi Sơn và Nghi Sơn - Diễn Châu, kết quả đấu thầu không lựa chọn được nhà đầu tư; căn

<sup>12</sup> Kết luận số 77-KL/TW ngày 07 tháng 6 năm 2020 của Bộ Chính trị.

cứ quy định của pháp luật về đấu thầu và quy định tại Nghị quyết số 52/2017/QH14 ngày 22 tháng 11 năm 2017 của Quốc hội<sup>13</sup>, Chính phủ đã trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội ban hành Nghị quyết số 1213/NQ-UBTVQH14 ngày 04 tháng 02 năm 2021 chuyển đổi sang đầu tư công.

Đối với 3 dự án tiếp tục triển khai theo phương thức PPP, mặc dù có tỷ lệ vốn nhà nước tham gia hỗ trợ trên 50% tổng mức đầu tư, thời gian thu hồi vốn chỉ từ 16 - 17 năm, được đánh giá là rất hiệu quả về tài chính so với các dự án giai đoạn trước<sup>14</sup> nhưng vẫn khó khăn về huy động tín dụng. Theo báo cáo của các nhà đầu tư, ngoài việc tăng vốn chủ sở hữu và huy động từ các nguồn vốn khác, phần vốn vay còn lại sẽ được một số ngân hàng hợp vốn để cung cấp tín dụng. Dự kiến, tổng mức vốn vay tín dụng từ các ngân hàng của 3 dự án khoảng 6.500 tỷ đồng/9.000 tỷ đồng nhu cầu vốn vay (trương ứng khoảng 72%).

Từ thực tiễn cho thấy một số yếu tố chủ yếu tác động đến việc triển khai thành công các dự án đường bộ cao tốc theo phương thức PPP như sau:

Một là, các dự án đường bộ cao tốc có tổng mức đầu tư lớn<sup>15</sup>, thời gian thu hồi vốn dài, trong khi nguồn thu chủ yếu để hoàn vốn từ thu phí trên đầu phương tiện. Trong quá trình thực hiện hợp đồng, doanh thu của dự án có thể bị sụt giảm do tác động của nhiều yếu tố như: tốc độ phát triển kinh tế - xã hội không đạt so với dự báo, việc triển khai các quy hoạch có liên quan không đúng lộ trình, phát sinh đầu tư các tuyến đường song hành của địa phương... Chính vì vậy, các nhà đầu tư và tổ chức tín dụng đánh giá các dự án đầu tư đường bộ cao tốc theo phương thức PPP vẫn là lĩnh vực đầu tư không hấp dẫn và tiềm ẩn nhiều rủi ro.

Hai là, các dự án đường bộ cao tốc theo phương thức PPP chưa thu hút được các nhà đầu tư có tiềm lực về tài chính. Trong tổng số gần 60 dự án PPP do Bộ Giao thông vận tải triển khai thực hiện trong giai đoạn vừa qua, các nhà đầu tư chủ yếu là các doanh nghiệp xây dựng, năng lực thi công tốt, đáp ứng yêu cầu về vốn chủ sở hữu theo quy định, nhưng tiềm lực về tài chính không phải là thế mạnh. Chính vì vậy, việc huy động vốn vay của các doanh nghiệp này phụ thuộc chủ yếu vào vốn tín dụng của các ngân hàng, trường hợp dự án phát sinh rủi ro về doanh thu thường không chủ động được nguồn lực tài chính để xử lý, nên các tổ chức tín dụng rất thận trọng khi xem xét cho vay.

Ba là, các tổ chức tín dụng hiện nay chủ yếu là huy động ngắn hạn để cho vay trung và dài hạn dẫn đến khó khăn trong cân đối nguồn vốn. Để bảo đảm ổn định chính sách tiền tệ, pháp luật về tín dụng quy định giảm dần tỷ lệ nguồn vốn ngắn hạn được sử dụng để cho vay trung hạn và dài hạn<sup>16</sup>. Bên cạnh đó, pháp luật về tín

<sup>13</sup> Khoản 4 Điều 3 Nghị quyết số 52/2017/QH14: Chính phủ Báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định trong trường hợp việc đấu thầu các dự án thành phần không lựa chọn được nhà đầu tư.

<sup>14</sup> Hầu hết các dự án BOT giai đoạn 2011 - 2016 không có sự tham gia hỗ trợ của vốn nhà nước, thời gian thu hồi vốn cơ bản đều trên 20 năm.

<sup>15</sup> Các dự án thành phần cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 có tổng mức đầu tư bình quân trên 10.000 tỷ đồng/dự án.

<sup>16</sup> Theo quy định tại Điều 1 Thông tư số 08/2020/TT-NHNN ngày 14/8/2020, Ngân hàng, chi nhánh ngân hàng nước ngoài phải tuân thủ tỷ lệ tối đa của nguồn vốn ngắn hạn được sử dụng để cho vay trung hạn và dài hạn theo lộ trình sau đây: từ ngày 01/01/2020 đến hết ngày 30/9/2021 là 40%; từ ngày 01/10/2021 đến hết ngày 30/9/2022 là 37%; từ ngày 01/10/2022 đến hết ngày 30/9/2023 là 34%; từ ngày 01/10/2023 là 30%.

dụng cũng giới hạn mức dư nợ cấp tín dụng đối với một khách hàng và nhóm khách hàng có liên quan<sup>17</sup>. Thực tế, quá trình lựa chọn nhà đầu tư các dự án PPP cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 cho thấy, nhóm các nhà đầu tư thực sự quan tâm đến các dự án kết cấu hạ tầng giao thông chủ yếu là các nhà đầu tư đã huy động vốn tín dụng để thực hiện các dự án BOT giai đoạn trước đây, nên khả năng tiếp tục huy động tín dụng để đầu tư các dự án mới sẽ khó khăn hơn.

Chính vì vậy, các dự án PPP đường bộ cao tốc mặc dù bảo đảm hiệu quả tài chính theo quy định<sup>18</sup> nhưng chưa thể khẳng định chắc chắn sẽ triển khai thành công do phụ thuộc vào thị trường, khả năng thu hút nhà đầu tư, đặc biệt là khả năng huy động tài chính từ các tổ chức tín dụng. Trường hợp triển khai không thành công phải chuyển đổi hình thức đầu tư sẽ chậm tiến độ, không thể đáp ứng yêu cầu cơ bản hoàn thành năm 2025 của Trung ương, Bộ Chính trị và Quốc hội.

Thực hiện chủ trương của Đảng, Quốc hội, với mục tiêu thu hút tối đa các nguồn lực xã hội đầu tư đường bộ cao tốc, Chính phủ đã chỉ đạo nghiên cứu phương án đầu tư toàn bộ các dự án theo phương thức PPP<sup>19</sup>. Tuy nhiên, trong bối cảnh hiện nay nếu triển khai toàn bộ các dự án theo phương thức PPP, khả năng thành công sẽ không cao; nếu không thành công phải chuyển đổi hình thức đầu tư sẽ chậm tiến độ, không đáp ứng yêu cầu cơ bản hoàn thành Dự án vào năm 2025 của Trung ương, Bộ Chính trị và Quốc hội.

Triển khai Kết luận số 18-KL/TW của Bộ Chính trị, để đáp ứng yêu cầu triển khai thành công và sớm hoàn thành Dự án, Chính phủ đã chỉ đạo nghiên cứu phương án lựa chọn một số dự án thành phần có tính khả thi cao để triển khai theo phương thức PPP. Trên cơ sở phân tích điều kiện cụ thể, hiệu quả tài chính và các yếu tố tác động đến khả năng triển khai thành công của từng dự án thành phần, kết quả nghiên cứu cho thấy 4 dự án thành phần<sup>20</sup> có thể triển khai theo phương thức PPP với các điều kiện hấp dẫn hơn các dự án đã triển khai như thời gian thu hồi vốn khoảng 15 năm, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia khoảng 54 - 65% tổng mức đầu tư. Tuy nhiên, theo phương án này, trường hợp triển khai thành công cũng chỉ thu hút được khoảng 17.275 tỷ đồng vốn ngoài ngân sách (chiếm khoảng 11,7% tổng mức đầu tư Dự án<sup>21</sup>), trong khi đó phải xây dựng cơ chế đặc thù khác so với quy định của Luật PPP (tỷ lệ vốn nhà nước tham gia trên 50% tổng mức đầu tư). Bên cạnh đó, mặc dù các dự án này có tính khả thi cao, nhưng vẫn chưa thể khẳng định chắc chắn sẽ triển khai thành công do còn phụ thuộc vào thị trường; trường hợp triển khai không thành công, thời gian thực hiện dự án sẽ kéo dài hơn từ 9 - 22 tháng<sup>22</sup>.

<sup>17</sup> Điều 128 Luật Các Tổ chức tín dụng quy định: Tổng mức dư nợ cấp tín dụng đối với một khách hàng không được vượt quá 15% vốn tự có của ngân hàng thương mại; tổng mức dư nợ cấp tín dụng đối với một khách hàng và người có liên quan không được vượt quá 25% vốn tự có của ngân hàng thương mại.

<sup>18</sup> Hiệu quả tài chính được tính toán trên cơ sở phương án tài chính, thông qua các chỉ số IRR, NPV, B/C.

<sup>19</sup> Chính phủ đã trình Quốc hội tại Tờ trình số 344/TTr-CP ngày 22 tháng 9 năm 2021.

<sup>20</sup> Gồm các đoạn Bãi Vọt - Hàm Nghi, Hàm Nghi - Vũng Áng, Chi Thạnh - Vân Phong và Vân Phong - Nha Trang.

<sup>21</sup> Theo phương án này, tổng mức đầu tư Dự án khoảng 148.492 tỷ đồng.

<sup>22</sup> Trường hợp đấu thầu không lựa chọn được nhà đầu tư, thời gian thực hiện sẽ kéo dài thêm tối thiểu khoảng 9 tháng (do phải thực hiện các thủ tục: báo cáo cấp có thẩm quyền chuyển đổi sang hình thức đầu tư công; lập, thẩm định, phê duyệt điều chỉnh dự án đầu tư; thẩm định, phê duyệt điều chỉnh thiết kế kỹ thuật, dự toán; lập hồ sơ mời thầu, tổ chức đấu thầu lựa chọn nhà thầu...). Trường hợp đấu thầu lựa chọn được nhà đầu tư nhưng quá trình triển khai nhà đầu tư không huy động được vốn tín dụng, thời gian thực hiện sẽ kéo dài thêm tối thiểu khoảng 22 tháng,

**(Chi tiết phân tích lựa chọn một số dự án có tính khả thi cao đầu tư theo phương thức PPP như Phụ lục II kèm theo)**

Trong bối cảnh đại dịch Covid-19 đã và đang diễn biến rất phức tạp, tác động nặng nề đến mọi mặt đời sống, kinh tế - xã hội, để giải quyết các vấn đề cấp bách trước mắt nhằm khắc phục các ảnh hưởng của đại dịch, cũng như tạo đà để phục hồi và cơ cấu lại nền kinh tế đất nước giai đoạn 2021 - 2025, Chính phủ đã xây dựng Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế và xã hội để trình cấp có thẩm quyền xem xét quyết định. Chính phủ xác định việc đẩy nhanh tiến độ dự án đầu tư quan trọng quốc gia, trong đó ưu tiên cao nhất cho hệ thống đường bộ cao tốc, đẩy mạnh giải ngân vốn đầu tư công là một nhiệm vụ quan trọng, cấp thiết, vừa góp phần kích thích tổng cầu, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, vừa tạo thêm việc làm, thu nhập và nâng cao đời sống cho người lao động. Đồng thời, tại Kết luận số 18-KL/TW Bộ Chính trị đã kết luận đây là dự án đặc biệt quan trọng của đất nước, cần phải tập trung nguồn lực đầu tư để sớm hoàn thành Dự án.

Trên cơ sở sự cần thiết, tính cấp bách, hiệu quả của Dự án, để bảo đảm triển khai thành công và sớm hoàn thành Dự án, Chính phủ kiến nghị triển khai đầu tư công toàn bộ 12 dự án thành phần, sau khi hoàn thành sẽ tổ chức thu phí hoặc nhượng quyền thu phí để thu hồi vốn nhà nước<sup>23</sup>, đây cũng là một hình thức huy động nguồn lực xã hội để tiếp tục đầu tư cho kết cấu hạ tầng nói chung và hạ tầng giao thông nói riêng.

### **13. Sơ bộ tổng mức đầu tư, nguồn vốn**

#### **13.1. Nguyên tắc xác định**

Sơ bộ tổng mức đầu tư được xây dựng trên cơ sở quy mô, công suất theo phương án thiết kế sơ bộ của dự án và suất vốn đầu tư xây dựng hoặc dữ liệu chi phí của các dự án tương tự về loại, cấp công trình, quy mô, công suất, tính chất dự án đã thực hiện, có sự phân tích, đánh giá để điều chỉnh quy đổi về mặt bằng giá thị trường phù hợp với địa điểm xây dựng, bổ sung những chi phí cần thiết khác của dự án... theo đúng quy định của pháp luật về quản lý chi phí đầu tư xây dựng.

Đối chiếu, so sánh kết quả tính toán sơ bộ tổng mức đầu tư của Dự án với chi phí đầu tư một số dự án đường bộ cao tốc có quy mô, tính chất tương đồng đang triển khai đầu tư trong cùng khu vực cho thấy các số liệu tính toán bước Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi cơ bản phù hợp, đảm bảo độ tin cậy.

#### **13.2. Sơ bộ tổng mức đầu tư**

Sơ bộ tổng mức đầu tư 12 dự án thành phần đầu tư theo quy mô phân kỳ (4 làn xe) khoảng 146.990 tỷ đồng. Bao gồm:

- Chi phí xây dựng và thiết bị: 95.837 tỷ đồng.
- Chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư: 19.097 tỷ đồng.

---

so với trường hợp đấu thầu không lựa chọn được nhà đầu tư, kéo dài thêm 13 tháng (gồm: thời gian đàm phán, ký kết hợp đồng và thời gian để nhà đầu tư huy động tín dụng theo quy định tại khoản 2 Điều 76 Luật PPP).

<sup>23</sup> Theo tính toán sơ bộ, nếu thu phí toàn bộ 12 dự án thành phần trong 5 năm đầu có thể thu hồi khoảng 18.300 tỷ đồng vốn nhà nước, trong 10 năm khoảng 37.881 tỷ đồng; nếu thu phí 8 dự án thành phần (không thu phí 3 dự án đi trùng và nâng cấp một số đoạn đường Hồ Chí Minh hiện hữu), trong 5 năm đầu có thể thu hồi khoảng 14.800 tỷ đồng vốn nhà nước, trong 10 năm khoảng 30.000 tỷ đồng.



- Chi phí quản lý dự án, tư vấn, chi phí khác: 12.015 tỷ đồng.
- Chi phí dự phòng: 20.041 tỷ đồng.

### 13.3. Nguồn vốn

Trên cơ sở tiến độ triển khai, sơ bộ nhu cầu vốn và giải ngân trong giai đoạn 2021 - 2025 cần bố trí khoảng 139.640 tỷ đồng (khoảng 95% tổng mức đầu tư), phần còn lại khoảng 7.350 tỷ đồng<sup>24</sup> (khoảng 5% tổng mức đầu tư) chuyển tiếp bố trí giai đoạn 2026 - 2030.

Theo Kế hoạch đầu tư công trung hạn 2021 - 2025 đã được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28/7/2021, dự kiến bố trí cho Dự án khoảng 47.169 tỷ đồng, trong giai đoạn 2021 - 2025 cần bổ sung khoảng 92.471 tỷ đồng, Chính phủ kiến nghị cân đối từ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế và xã hội (theo kế hoạch Chính phủ trình Quốc hội xem xét thông qua tại Kỳ họp chuyên đề Quốc hội khóa XV tháng 12 năm 2021).

**14. Ngành, lĩnh vực:** ngành giao thông vận tải; lĩnh vực đường bộ.

### 15. Dự kiến tiến độ, thời gian thực hiện dự án

#### 15.1. Sơ bộ tiến độ và thời gian thực hiện dự án

Thực tiễn triển khai cho thấy, các dự án đường bộ cao tốc có quy mô, yêu cầu kỹ thuật phức tạp, tổng mức đầu tư lớn, thời gian chuẩn bị và hoàn thiện các thủ tục đầu tư theo quy định pháp luật để khởi công dự án (phê duyệt chủ trương đầu tư, phê duyệt dự án đầu tư<sup>25</sup>, phê duyệt thiết kế kỹ thuật, dự toán, đấu thầu lựa chọn nhà thầu, nhà đầu tư, đền bù giải phóng mặt bằng...) cần khoảng 3 năm, thời gian thi công hoàn thành công trình từ 2 - 3 năm<sup>26</sup>. Chính vì vậy, phần lớn các dự án đường bộ cao tốc khó có thể hoàn thành trong một kỳ trung hạn.

Thực tế triển khai các dự án cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020, sau khi Quốc hội phê duyệt chủ trương đầu tư (tháng 11 năm 2017), Bộ Giao thông vận tải đã nỗ lực triển khai ngay các thủ tục theo quy định, mặc dù Chính phủ đã chỉ đạo quyết liệt, sự vào cuộc tích cực của các bộ, ngành và địa phương liên quan nhưng đến tháng 10 năm 2018 mới phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi và đến tháng 9 năm 2019 mới khởi công được gói thầu đầu tiên.

Từ thực tiễn triển khai, dự kiến tiến độ triển khai các dự án như sau: chuẩn bị dự án năm 2021 - 2022; giải phóng mặt bằng, tái định cư năm 2022 - 2023; khởi công giữa năm 2023, cơ bản hoàn thành năm 2025.

#### 15.2. Sơ bộ nhu cầu giải ngân vốn

Nhu cầu bố trí vốn trong giai đoạn 2021 - 2025 khoảng 139.640 tỷ đồng (khoảng 95%), giai đoạn sau năm 2025 khoảng 7.350 tỷ đồng (khoảng 5%).

<sup>24</sup> Giữ lại chi phí bảo hành công trình.

<sup>25</sup> (1) Đấu thầu tư vấn lập dự án, (2) Tổ chức lập dự án đầu tư, lập báo cáo đánh giá tác động môi trường, lập khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, (3) Thỏa thuận với các địa phương và các bộ liên quan, (4) Thẩm định và phê duyệt báo cáo đánh giá tác động môi trường, (5) Thẩm định và phê duyệt khung chính sách về bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, (6) Trình Chính phủ quyết định mức vốn nhà nước tham gia vào dự án, (7) Giao kế hoạch đầu tư công trung hạn, (8) Thẩm định và phê duyệt Dự án đầu tư.

<sup>26</sup> Một số công trình cầu lớn, hầm lớn hoặc phải xử lý nền đất yếu yêu cầu thời gian thi công dài hơn.

(Chi tiết tiến độ triển khai, nhu cầu vốn như Phụ lục V kèm theo)

## **16. Phương án phân chia dự án thành phần**

Phân chia thành 12 dự án thành phần có thể vận hành, khai thác độc lập<sup>27</sup>. 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<sup>28</sup>.

(Danh mục các dự án thành phần như Phụ lục I kèm theo)

## **17. Sơ bộ hiệu quả kinh tế - xã hội của dự án; ảnh hưởng của dự án đối với môi trường, xã hội và quốc phòng, an ninh**

### 17.1 Hiệu quả kinh tế - xã hội

#### a) Nhóm yếu tố có thể định lượng thông qua kết quả tính toán

Kết quả tính toán, phân tích hiệu quả kinh tế do tiết kiệm thời gian vận hành (VOT), tiết kiệm về chi phí vận hành (VOC) đối với từng dự án thành phần có hiệu quả khác nhau, tuy nhiên việc khai thác các tuyến đường bộ cao tốc thuộc 12 dự án thành phần đều mang lại những hiệu quả nhất định<sup>29</sup>.

#### b) Nhóm yếu tố mang lại hiệu quả cao nhưng không thể định lượng

Từ kinh nghiệm triển khai đầu tư phát triển đường bộ cao tốc trong thời gian qua cho thấy, các tuyến đường bộ cao tốc sau hoàn thành, đưa vào khai thác đã mang lại hiệu quả rõ rệt về phát triển kinh tế - xã hội, tạo không gian phát triển và quỹ đất, chuyển dịch cơ cấu kinh tế cho địa phương có tuyến đi qua<sup>30</sup>.

- Về kinh tế: tăng cường năng lực lưu thông hành khách và hàng hóa, tiết kiệm thời gian và chi phí vận chuyển. Mở rộng thị trường, kết nối các trung tâm kinh tế, chính trị với các khu vực khác; rút ngắn khoảng cách và khắc phục sự chênh lệch trong phát triển giữa các vùng, miền đặc biệt là các vùng khó khăn.

- Về xã hội: giảm thiểu ùn tắc và tai nạn giao thông; tạo việc làm và tăng thu nhập cho người dân. Việc kết nối giữa các trung tâm kinh tế - chính trị, giữa các vùng động lực với vùng khó khăn đã góp phần nâng cao đời sống văn hóa tinh thần cho người dân.

- Về môi trường: giảm lưu lượng các phương tiện qua khu vực đông dân cư, giảm thiểu tác động môi trường về khí thải, bụi, tiếng ồn...

Từ những kết quả tính toán, phân tích nêu trên cho thấy, việc đầu tư Dự án đảm bảo hiệu quả về kinh tế - xã hội.

### 17.2. Đánh giá sơ bộ tác động môi trường, xã hội

#### a) Đánh giá sơ bộ tác động môi trường, xã hội

<sup>27</sup> Theo quy định tại khoản 9 Điều 1 Luật Xây dựng sửa đổi số 62/2020/QH14.

<sup>28</sup> Tương tự 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.

<sup>29</sup> VOT 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; VOC của các dự án tại thời điểm năm 2030 từ 550,8 - 1.501,6 tỷ đồng, năm 2035 từ 860,1 - 1.855,2 tỷ đồng.

<sup>30</sup> Tính toán hiệu quả đầu tư các dự án đường bộ cao tốc đã đưa vào khai thác cho thấy, các địa phương có đường bộ đi qua đều có tốc độ tăng trưởng GRDP bình quân cao hơn so với cả nước. Giai đoạn 2011 - 2019 tốc độ tăng GRDP bình quân của các tỉnh, thành phố Lào Cai 10,23%/năm, Yên Bái 7,15%/năm, Phú Thọ 8,06%/năm, Hải Phòng 12,89%/năm, Quảng Ninh 9,91%/năm, Hải Dương 8,62%/năm, Tiền Giang 6,88%/năm, Long An 10,23%/năm... trong khi tốc độ tăng GDP bình quân cả nước khoảng 6,3%/năm.

Báo cáo đánh giá sơ bộ tác động môi trường, xã hội bao gồm các nội dung chính như xác định các đặc điểm cơ bản về hiện trạng môi trường tự nhiên, tài nguyên sinh vật, các hệ sinh thái, kinh tế - xã hội... của vùng Dự án đi qua (gồm 12 tỉnh và thành phố); đánh giá tác động về môi trường, xã hội trong các giai đoạn chuẩn bị dự án, thực hiện dự án và quá trình vận hành khai thác; đề xuất các biện pháp phòng ngừa, bảo vệ.

Nội dung đánh giá về môi trường, xã hội cơ bản được tập trung nghiên cứu bao gồm:

- Giai đoạn chuẩn bị xây dựng bao gồm các yếu tố như chiếm dụng đất thổ cư, đất nông, lâm nghiệp, đất rừng... tác động đến kinh tế - xã hội do các đối tượng bị ảnh hưởng do bị chiếm dụng đất; tác động đa dạng sinh học do thu hồi đất lâm nghiệp, đất rừng hay các yếu tố gây ô nhiễm do phá dỡ nhà cửa, rác thải từ chặt cây, phát quang, từ công tác chuẩn bị mặt bằng công trường...

- Giai đoạn xây dựng: ảnh hưởng đến môi trường và các tác động khác do chất thải phát sinh trong quá trình thi công như bụi, các khí thải, chất thải rắn sinh hoạt, chất thải rắn thi công, nước thải sinh hoạt, nước thải thi công, chất thải nguy hại (dầu thải từ việc thay dầu máy định kỳ, nước bảo dưỡng xe, máy thi công...)... Ngoài ra, giai đoạn xây dựng còn tác động đến cộng đồng dân cư như bởi các yếu tố như tiếng ồn, rung động, tập trung công nhân...; tác động tới dòng chảy, nguồn nước tưới tiêu và vấn đề ngập úng cục bộ; tác động đến giao thông và tiện ích cộng đồng và các hiện tượng xói lở, sụt trượt...

- Giai đoạn vận hành, khai thác: các yếu tố ảnh hưởng đến môi trường, xã hội như phát sinh bụi, khí thải và khí nhà kính; bụi và các khí thải của các dòng xe; nước thải, chất thải rắn sinh hoạt; ảnh hưởng bởi tiếng ồn, rung động của các phương tiện lưu thông, ảnh hưởng do chia cắt giữa các khu dân cư hai bên tuyến, ảnh hưởng đến việc đi lại, sản xuất và sinh hoạt của người dân...

#### b) Sơ bộ các giải pháp phòng ngừa, bảo vệ

- Giai đoạn chuẩn bị: giảm thiểu tác động tới chất lượng sống của các hộ mất đất thổ cư nếu thực hiện tốt phương án bồi thường, hỗ trợ và tái định cư được xây dựng theo các quy định và phải xem xét nguyện vọng của người bị ảnh hưởng; giảm thiểu tác động do chiếm dụng vĩnh viễn đất nông, lâm nghiệp bằng các giải pháp đền bù, hỗ trợ sản xuất...; giảm thiểu tác động đến đa dạng sinh học bằng biện pháp trồng rừng thay thế...

- Giai đoạn xây dựng: ngăn ngừa bụi phát tán từ hoạt động thi công bằng giải pháp phun nước tạo ẩm, che chắn khi tập kết và vận chuyển...; xây dựng và thực hiện kế hoạch quản lý chất thải trong thi công; kiểm soát các nguy cơ bồi lắng; thanh thải, phục hồi lòng, bờ kênh sau khi thi công; đổ vật liệu thừa đúng nơi quy định; quản lý, xử lý nước thải, quản lý chất thải nguy hại, kiểm soát mức ồn, mức rung từ hoạt động thi công; các biện pháp giảm thiểu tác động tới dòng chảy, nguồn nước tưới tiêu và vấn đề ngập úng cục bộ...

- Để giảm thiểu tác động trong giai đoạn khai thác, ngay từ bước khảo sát cần nghiên cứu để lựa chọn hướng tuyến phù hợp, hạn chế đi qua các khu tập trung

đông dân cư. Các giải pháp thiết kế được tính toán kỹ, bố trí đầy đủ hệ thống thoát nước, bố trí tường chống ồn hoặc trồng cây xanh...

### 17.3. Tác động đến quốc phòng, an ninh

Đường bộ cao tốc góp phần củng cố quốc phòng - an ninh, phục vụ tốt cho chiến lược xây dựng và bảo vệ Tổ quốc, nâng cao tính cơ động khi cần huy động nguồn lực, phương án tác chiến đảm bảo quốc phòng - an ninh quốc gia.

### 18. Tổ chức thực hiện

- Thiết kế ba bước, gồm: thiết kế cơ sở, thiết kế kỹ thuật và thiết kế bản vẽ thi công.

- Tổ chức thực hiện: Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố có dự án đi qua tổ chức thực hiện các dự án thành phần theo quy định của Luật Đầu tư công và pháp luật có liên quan.

- Sơ bộ hình thức quản lý dự án: thực hiện tuân thủ quy định của pháp luật về xây dựng, pháp luật về đầu tư công và các quy định có liên quan.

## III. ĐỀ XUẤT MỘT SỐ CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH TRIỂN KHAI ĐẦU TƯ DỰ ÁN

Từ thực tiễn triển khai các dự án, căn cứ quy định pháp luật, kiến nghị một số cơ chế chính sách triển khai đầu tư Dự án như sau:

### 1. Chuyển đổi mục đích sử dụng rừng

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, tổng diện tích chiếm dụng rừng phòng hộ khoảng 110 ha (gồm: Hà Tĩnh 36,1 ha, Quảng Bình 61,3 ha (trong đó: 19,7 ha thuộc dự án Vũng Áng - Bùng, 41,6 ha thuộc dự án Vạn Ninh - Cam Lộ), Quảng Trị 1,6 ha, Bình Định 7,5 ha, Phú Yên 3,8 ha), rừng sản xuất khoảng 1.436 ha (gồm: Hà Tĩnh 179,5 ha, Quảng Bình 405,3 ha, Quảng Trị 59,4 ha, Quảng Ngãi 91,3 ha, Bình Định 150,2 ha, Phú Yên 210,7 ha, Khánh Hòa 339,2 ha) nên thẩm quyền quyết định chuyển đổi mục đích sử dụng rừng thuộc Quốc hội theo quy định tại khoản 1 Điều 20 Luật Lâm nghiệp.

Theo quy định của pháp luật về lâm nghiệp<sup>31</sup>, hồ sơ đề nghị quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng gồm: Báo cáo thuyết minh, bản đồ hiện trạng rừng khu vực đề nghị chuyển mục đích sử dụng rừng (tỷ lệ bản đồ 1/2.000 với diện tích đề nghị chuyển mục đích sử dụng rừng dưới 500 ha, tỷ lệ 1/5.000 với diện tích đề nghị chuyển mục đích sử dụng rừng từ 500 ha trở lên), báo cáo về sự phù hợp của dự án với quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất, quy hoạch lâm nghiệp quốc gia theo quy định của pháp luật về quy hoạch.

<sup>31</sup> Điều 1 Nghị định số 83/2020/NĐ-CP ngày 15 tháng 7 năm 2020 và khoản 1 Điều 41 Nghị định số 156/2018/NĐ-CP ngày 16 tháng 11 năm 2018 của Chính phủ.

Do tính chất đặc thù của đường bộ cao tốc theo dạng tuyến trải dài, mặc dù tổng diện tích chiếm dụng rừng gần 1.500 ha (gồm cả rừng sản xuất và rừng phòng hộ) nhưng lại phân bố trên nhiều địa phương, nhiều khu vực rừng khác nhau, với diện tích chiếm dụng mỗi khu vực đều dưới 500 ha. Theo tiêu chuẩn khảo sát đường bộ<sup>32</sup>, hướng tuyến trong bước nghiên cứu tiền khả thi chủ yếu nghiên cứu trên bản đồ số 1/5.000, 1/10.000 nên việc lập bản đồ hiện trạng các khu vực rừng cần chuyển đổi với tỷ lệ 1/2.000 (tương đương yêu cầu khảo sát bước nghiên cứu khả thi) chưa đủ cơ sở thể thực hiện trong bước nghiên cứu tiền khả thi. Bên cạnh đó, nếu xét trên từng dự án thành phần thì diện tích chiếm dụng rừng phòng hộ dưới 50 ha, diện tích chiếm dụng rừng sản xuất dưới 1.000 ha nên thẩm quyền quyết định chuyển đổi mục đích sử dụng rừng thuộc Thủ tướng Chính phủ đối với từng dự án thành phần (quy định tại khoản 2 Điều 20 Luật Lâm nghiệp).

Trên cơ sở đó, kiến nghị: *Quốc hội quyết định tổng diện tích rừng phòng hộ, rừng sản xuất cần chuyển đổi mục đích sử dụng của toàn bộ Dự án; giao Chính phủ xem xét, quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng đối với từng dự án thành phần trước khi phê duyệt báo cáo nghiên cứu khả thi.*

## 2. Giao cho các địa phương tổ chức thực hiện các dự án thành phần

- Về quản lý và tổ chức thực hiện: Theo quy định tại khoản 3 Điều 48 Luật Giao thông đường bộ, Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm tổ chức quản lý, bảo trì hệ thống quốc lộ.

- Về nhiệm vụ chi: Theo quy định tại khoản 5 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước, trường hợp cơ quan quản lý nhà nước thuộc ngân sách cấp trên ủy quyền cho cơ quan quản lý nhà nước thuộc ngân sách cấp dưới thực hiện nhiệm vụ chi của mình thì phải phân bổ và giao dự toán cho cơ quan cấp dưới được ủy quyền để thực hiện nhiệm vụ chi đó.

Hiện nay, việc giao địa phương là cơ quan có thẩm quyền, cơ quan ký kết hợp đồng dự án PPP đã được pháp luật cho phép<sup>33</sup>. Trường hợp dự án đi qua nhiều địa phương, việc giao cơ quan có thẩm quyền, cơ quan ký kết hợp đồng dự án PPP thuộc thẩm quyền quyết định của Thủ tướng Chính phủ. Trong thực tế, một số địa phương được giao quản lý, triển khai đầu tư đường bộ cao tốc<sup>34</sup> đã tạo được tính chủ động, kịp thời trong giải quyết, tháo gỡ những khó khăn, vướng mắc phát sinh trong quá trình đầu tư xây dựng (như công tác giải phóng mặt bằng, tái định cư, nguồn cung cấp vật liệu xây dựng, công tác vận động, tuyên truyền người dân,...). Đồng thời, việc phân cấp sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho các địa phương trong việc

<sup>32</sup> TCCS 31: 2000/TCĐBVN; Quy trình khảo sát đường ô tô 22 TCN 263-2000.

<sup>33</sup> Theo quy định tại khoản 1 Điều 5 Luật PPP, cơ quan có thẩm quyền là: Bộ, cơ quan trung ương; Ủy ban nhân dân cấp tỉnh; Cơ quan, tổ chức được Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ thành lập và được giao dự toán ngân sách theo quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước. Theo quy định tại điểm a khoản 2 Điều 5 Luật PPP, Cơ quan ký kết hợp đồng dự án PPP bao gồm: Cơ quan có thẩm quyền quy định tại phần trên. Theo quy định tại khoản 3 Điều 5 Luật PPP, trường hợp dự án thuộc phạm vi quản lý của nhiều cơ quan có thẩm quyền quy định tại khoản 1 Điều này hoặc trong trường hợp thay đổi cơ quan có thẩm quyền, các cơ quan này báo cáo Thủ tướng Chính phủ quyết định giao một cơ quan làm cơ quan có thẩm quyền.

<sup>34</sup> Như Quảng Ninh là cơ quan có thẩm quyền thực hiện các dự án cao tốc Hạ Long - Vân Đồn, Vân Đồn - Móng Cái, Lạng Sơn là cơ quan có thẩm quyền thực hiện các dự án cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn, Lạng Sơn - cửa khẩu Hữu Nghị, Tiên Giang là cơ quan có thẩm quyền thực hiện các dự án cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận,...

quy hoạch và phát triển không gian đô thị, các khu kinh tế, khu công nghiệp hai bên đường cao tốc, phát huy tối đa hiệu quả đầu tư.

Thực hiện chủ trương của Đảng<sup>35</sup> về việc đẩy mạnh phân cấp, phân quyền cho các địa phương, kiến nghị Quốc hội: *giao Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố có dự án đi qua tổ chức thực hiện đầu tư xây dựng, quản lý, bảo trì các dự án thành phần thuộc Dự án.*

#### IV. KIẾN NGHỊ

Triển khai Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng, Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28 tháng 7 năm 2021 của Quốc hội về Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025, thực hiện Kết luận số 18-KL/TW ngày 08 tháng 10 năm 2021 của Bộ Chính trị, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải hoàn chỉnh Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 theo đúng quy định của pháp luật về đầu tư công.

Để sớm hoàn thành tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông, tạo động lực, sức lan tỏa nhằm khôi phục và phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, Chính phủ kiến nghị Quốc hội:

1. Quyết định chủ trương đầu tư Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025, với nội dung chủ yếu như sau:

- Địa điểm: từ Bãi Vọt (Hà Tĩnh) đến Cam Lộ (Quảng Trị), từ Quảng Ngãi đến Nha Trang (Khánh Hòa), từ Cần Thơ đến Cà Mau.

- Phạm vi, quy mô, hình thức đầu tư: giai đoạn 2021 - 2025 dự kiến đầu tư khoảng 729 km, chia thành 12 dự án thành phần vận hành độc lập và triển khai theo hình thức đầu tư công. 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.

- Sơ bộ nhu cầu sử dụng đất của Dự án khoảng 5.481 ha, trong đó đất trồng lúa 2 vụ khoảng 1.532 ha, rừng phòng hộ khoảng 110 ha, rừng sản xuất khoảng 1.436 ha. Giải phóng mặt bằng tất cả các dự án thành phần theo quy mô 6 làn xe, các dự án thành phần trên đoạn Cần Thơ - Cà Mau theo quy mô 4 làn xe như quy hoạch đã được phê duyệt.

- Tổng mức đầu tư và nguồn vốn:

Sơ bộ tổng mức đầu tư của Dự án là 146.990 tỷ đồng tỷ đồng, bao gồm:

+ Giai đoạn 2021 - 2025 bố trí khoảng 139.640 tỷ đồng, trong đó: 47.169 tỷ đồng thuộc kế hoạch đầu tư công trung hạn nguồn ngân sách nhà nước giai đoạn 2021 - 2025 theo Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28 tháng 7 năm 2021 của Quốc hội, phần còn thiếu khoảng 92.471 tỷ đồng cân đối từ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế và xã hội.

+ Chuyển tiếp bố trí giai đoạn 2026 - 2030 khoảng 7.350 tỷ đồng.

- Tiến độ thực hiện: chuẩn bị đầu tư, thực hiện Dự án từ năm 2021, cơ bản

<sup>35</sup> Thực hiện một trong ba đột phá chiến lược đã xác định trong Nghị quyết Đại hội XIII của Đảng.

hoàn thành năm 2025.

## 2. Giao Chính phủ

- Quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng đối với từng dự án thành phần trong các bước tiếp theo.

- Quyết định việc giao Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố có dự án đi qua tổ chức triển khai thực hiện đầu tư xây dựng, quản lý, bảo trì các dự án thành phần thuộc Dự án, bảo đảm tiến độ, chất lượng và hiệu quả đầu tư theo đúng quy định của pháp luật.

*Xin gửi kèm theo: (1) Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án; (2) Dự thảo Nghị quyết của Quốc hội về chủ trương đầu tư Dự án; (3) Báo cáo thẩm định số 6111/BC-HĐTDNN ngày 11 tháng 9 năm 2021, số 7834/BC-HĐTDNN ngày 12 tháng 11 năm 2021 và số .../BC-HĐTDNN ngày ... tháng 11 năm 2021 của Hội đồng thẩm định nhà nước; (4) các tài liệu khác có liên quan.*

Chính phủ kính trình Quốc hội xem xét, quyết định./.

### **Nơi nhận:**

- Như trên;
- Thủ tướng Chính phủ (để báo cáo);
- Các Phó Thủ tướng (để báo cáo);
- Thường trực Ban Bí thư (để báo cáo);
- Văn phòng Trung ương Đảng;
- Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Ủy ban Kinh tế Quốc hội;
- Kiểm toán Nhà nước;
- Thành viên Hội đồng thẩm định nhà nước (15b);
- Các Bộ: KH&ĐT, TC, XD, GTVT; QP, CA, TP, NN&PTNT, TN&MT, KHCN, TT&TT, VH TT & DL, NHNNVN;
- VPCP: BTCN, các PCN, các Vụ: KTTH, QHĐP;
- Lưu: VT, CN ( ).

**TM. CHÍNH PHỦ**  
**TUQ. THỦ TƯỚNG**  
**BỘ TRƯỞNG**  
**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

**Nguyễn Văn Thế**



**PHỤ LỤC I**  
**Danh mục dự án thành phần trên tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông**  
**giai đoạn 2021 - 2025**

(Kèm theo Tờ trình số /TTr-CP ngày tháng 11 năm 2021 của Chính phủ)

| TT               | Tên dự án thành phần   | Chiều dài dự kiến (km) | Quy mô    |                        | Sơ bộ tổng mức đầu tư (tỷ đồng) | Hình thức/phương thức đầu tư |
|------------------|------------------------|------------------------|-----------|------------------------|---------------------------------|------------------------------|
|                  |                        |                        | Số làn xe | Cấp đường ô tô cao tốc |                                 |                              |
| 1                | Bãi Vọt - Hàm Nghi     | 36                     | 4         | 80-120                 | 7.403                           | Đầu tư công                  |
| 2                | Hàm Nghi - Vũng Áng    | 54                     | 4         | 80-120                 | 10.185                          | Đầu tư công                  |
| 3                | Vũng Áng - Bùng        | 58                     | 4         | 80-120                 | 11.785                          | Đầu tư công                  |
| 4                | Bùng - Vạn Ninh        | 51                     | 4         | 80-120                 | 10.526                          | Đầu tư công                  |
| 5                | Vạn Ninh - Cam Lộ      | 68                     | 4         | 80-120                 | 10.591                          | Đầu tư công                  |
| 6                | Quảng Ngãi - Hoài Nhơn | 88                     | 4         | 80-120                 | 20.898                          | Đầu tư công                  |
| 7                | Hoài Nhơn - Quy Nhơn   | 69                     | 4         | 80-120                 | 12.544                          | Đầu tư công                  |
| 8                | Quy Nhơn - Chí Thạnh   | 62                     | 4         | 80-120                 | 12.298                          | Đầu tư công                  |
| 9                | Chí Thạnh - Vân Phong  | 51                     | 4         | 80-120                 | 10.601                          | Đầu tư công                  |
| 10               | Vân Phong - Nha Trang  | 83                     | 4         | 80-120                 | 12.906                          | Đầu tư công                  |
| 11               | Cần Thơ - Hậu Giang    | 37                     | 4         | 80-120                 | 9.768                           | Đầu tư công                  |
| 12               | Hậu Giang - Cà Mau     | 72                     | 4         | 80-120                 | 17.485                          | Đầu tư công                  |
| <b>Tổng cộng</b> |                        | <b>729</b>             |           |                        | <b>146.990</b>                  |                              |

## PHỤ LỤC II

### Phân tích lựa chọn một số dự án có tính khả thi cao đầu tư theo phương thức PPP

#### 1. Kết quả tính toán hiệu quả tài chính

Đối với các dự án đường bộ cao tốc đầu tư theo phương thức PPP, hiệu quả tài chính được xác định thông qua kết quả tính toán phương án tài chính. Hiệu quả tài chính của dự án phụ thuộc chủ yếu vào 2 yếu tố: suất đầu tư xây dựng (tổng mức đầu tư/chiều dài) và nhu cầu vận tải. Với cùng thời gian thu hồi vốn như nhau, dự án có suất đầu tư xây dựng lớn và nhu cầu vận tải thấp, sẽ cần mức vốn nhà nước tham gia nhiều.

##### - Về suất đầu tư xây dựng

Sơ bộ tổng mức đầu tư các dự án thành phần đã được Hội đồng thẩm định nhà nước thẩm định tại Báo cáo số 6111/BC-HĐTĐNN ngày 11 tháng 9 năm 2021. Theo đó, sơ bộ tổng mức đầu tư của 12 dự án thành phần từ 7.403 tỷ đồng - 20.898 tỷ đồng, suất đầu tư xây dựng tương ứng từ 155 tỷ đồng/km - 264 tỷ đồng/km.

Theo kết quả tính toán, một số đoạn thuộc khu vực đồng bằng sông Cửu Long (Cần Thơ - Hậu Giang, Hậu Giang - Cà Mau) có suất đầu tư xây dựng cao hơn các dự án khác do với đi qua khu vực nhiều hệ thống kênh, rạch, địa chất yếu; đoạn Quảng Ngãi - Hoài Nhơn có suất đầu tư xây dựng cao do đi qua khu vực địa hình khó khăn, chiều dài công trình hầm lớn.

##### - Về nhu cầu vận tải

Theo kết quả dự báo, 12 dự án thành phần có nhu cầu vận tải từ 20.374 xe con quy đổi/ngày.đêm - 38.971 xe con quy đổi/ngày.đêm (xác định tại thời điểm năm 2040). Theo kết quả dự báo, nhu cầu vận tải một số đoạn như Hậu Giang - Cà Mau, Hoài Nhơn - Quy Nhơn, Quảng Ngãi - Hoài Nhơn có nhu cầu vận tải thấp hơn các đoạn còn lại.

##### - Về thời gian thu hồi vốn

Mặc dù các dự án thành phần PPP trên tuyến cao tốc Bắc - Nam giai đoạn 2017 - 2020 có thời gian thu hồi vốn 16 - 17 năm, tuy nhiên quá trình thẩm định các ngân hàng vẫn đánh giá chưa đủ hấp dẫn, rủi ro vẫn cao. Bên cạnh đó, theo quy định về quy trình bảo trì các dự án đường bộ cao tốc, khi thời gian vận hành khai thác kéo dài trên 15 năm phải tính thêm chi phí đại tu phần mặt đường (theo quy định chi phí đại tu chiếm khoảng 42% chi phí xây dựng mặt đường); quá trình làm việc với các ngân hàng thương mại về thu xếp tín dụng cho các dự án PPP, các ngân hàng đều mong muốn rút ngắn thời gian thu hồi vốn nhằm nâng cao tính hấp dẫn khi xem xét cung cấp tín dụng cho các dự án. Trên cơ sở đó, để nâng cao hiệu quả tài chính và khả thi triển khai theo phương thức PPP, kiến nghị tính toán thời gian thu hồi vốn khoảng 15 năm.

##### - Kết quả tính toán hiệu quả tài chính

Với các thông số về sơ bộ tổng mức đầu tư, suất đầu tư xây dựng và nhu cầu vận tải như trên, kết quả tính toán phương án tài chính của toàn bộ 12 dự án thành phần (với thời gian thu hồi vốn 15 năm) sắp xếp theo mức vốn tham gia của nhà nước (từ 53 - 70% tổng mức đầu tư) theo thứ tự như sau: Vũng Áng - Bùn (53%), Hàm Nghi - Vũng Áng (54%), Quy Nhơn - Chí Thạnh (58%), Chí Thạnh - Vân Phong (59%), Vân Phong - Nha Trang (61%), Vạn Ninh - Cam Lộ (63%), Bãi Vọt - Hàm Nghi (65%), Bùn - Vạn Ninh (68%), Hoài Nhơn - Quy Nhơn (68%), Hậu Giang - Cà Mau (69%), Quảng Ngãi - Hoài Nhơn (69%), Cần Thơ - Hậu Giang (70%).

## 2. Lựa chọn dự án thành phần đầu tư theo phương thức PPP

Thực hiện chủ trương của Đảng, Quốc hội<sup>1</sup> về thu hút các nguồn lực xã hội đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng theo phương thức PPP, trước hết là hình thức hợp đồng BOT, việc triển khai các dự án thành phần theo phương thức PPP là cần thiết. Tuy nhiên, từ những phân tích nêu trên cho thấy, nếu triển khai toàn bộ các dự án thành phần theo phương thức PPP, mức độ thành công sẽ không cao, có thể phát sinh các tình huống không lựa chọn được nhà đầu tư hoặc không huy động được vốn tín dụng để triển khai, phải báo cáo cấp có thẩm quyền chuyển đổi sang đầu tư công, sẽ gây chậm tiến độ. Trong bối cảnh nền kinh tế chịu ảnh hưởng nặng nề của đại dịch Covid-19, để khôi phục nền kinh tế Chính phủ đang chỉ đạo thực hiện đồng bộ các giải pháp nhằm thúc đẩy giải ngân vốn đầu tư công và đẩy nhanh tiến độ hoàn thành các công trình, dự án trọng điểm để thúc đẩy tăng trưởng kinh tế trong thời gian dịch bệnh và hỗ trợ phát triển kinh tế - xã hội trong dài hạn.

Để thực hiện yêu cầu “*triển khai thành công, sớm hoàn thành Dự án*” theo kết luận của Bộ Chính trị, việc lựa chọn một số dự án thành phần có tính khả thi cao triển khai đầu tư theo phương thức PPP là cần thiết. Trên cơ sở đó, Chính phủ đề xuất như sau:

- Đối với 3 dự án có hướng tuyến đi trùng với đường Hồ Chí Minh đã đầu tư phân kỳ giai đoạn 1

Do điều kiện địa hình thắt hẹp tại khu vực miền Trung, theo quy hoạch mạng lưới đường bộ, hướng tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông (đoạn qua địa phận các tỉnh Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị) đi trùng với đường Hồ Chí Minh đã được đầu tư phân kỳ giai đoạn 1 với quy mô 2 làn xe<sup>2</sup>. Khi triển khai đầu tư đường bộ cao tốc, các đoạn tuyến đã đầu tư phân kỳ giai đoạn 1 tiếp tục được nâng cấp đảm bảo quy mô, tiêu chuẩn đường bộ cao tốc.

Theo quy định của Luật PPP, không áp dụng loại hợp đồng thông qua cơ chế thu phí trực tiếp từ người sử dụng, đồng thời phải tính giá trị tài sản công (phần đường đã đầu tư phân kỳ) vào phần vốn nhà nước tham gia dự án. Trường

<sup>1</sup> Kết luận số 11-KL/TW ngày 13 tháng 7 năm 2021 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII, Nghị quyết số 16/2021/QH15 ngày 27 tháng 7 năm 2021 của Quốc hội.

<sup>2</sup> Đoạn Bùn - Vạn Ninh đi trùng đường Hồ Chí Minh khoảng 27 km; đoạn Vạn Ninh - Cam Lộ đi trùng đường Hồ Chí Minh khoảng 36km. Hướng tuyến cao tốc đi trùng Quốc lộ 1 đoạn tránh Đèo Con khoảng 18,5 km.

hợp triển khai theo phương thức PPP phải xây dựng cơ chế đặc thù liên quan đến quy định của Luật PPP, Luật Quản lý, sử dụng tài sản công, trình Quốc hội xem xét thông qua. Ngoài ra, trong quá trình triển khai nếu không thực hiện tốt công tác tuyên truyền, có thể xảy ra các hiện tượng gây mất an ninh trật tự xã hội<sup>3</sup>. Vì vậy, Bộ Giao thông vận tải kiến nghị triển khai theo hình thức đầu tư công đối với 3 dự án có hướng tuyến đi trùng đường hiện hữu.

- Đối với một số dự án có mức vốn nhà nước tham gia khá lớn

Trong 9 dự án thành phần còn lại, 4 dự án thành phần có tỷ lệ vốn nhà nước tham gia từ 68 - 70% tổng mức đầu tư (gồm các đoạn Quảng Ngãi - Hoài Nhơn, Hoài Nhơn - Quy Nhơn, Cần Thơ - Hậu Giang, Hậu Giang - Cà Mau), 5 dự án thành phần có mức vốn tham gia của nhà nước từ 54% - 65% tổng mức đầu tư (gồm các đoạn Bãi Vọt - Hàm Nghi, Hàm Nghi - Vũng Áng, Quy Nhơn - Chí Thạnh, Chí Thạnh - Vân Phong, Vân Phong - Nha Trang).

Trong quá trình xây dựng cơ chế đặc thù đầu tư phát triển đường cao tốc, một số bộ, ngành có ý kiến cho rằng trường hợp mức vốn tham gia của nhà nước quá lớn (đến 70% tổng mức đầu tư)<sup>4</sup> thì phương án đầu tư theo phương thức PPP sẽ kém hiệu quả và nên xem xét chuyển sang hình thức đầu tư công, sau khi hoàn thành sẽ thu phí để thu hồi vốn cho nhà nước. Vì vậy, đối với 4 dự án thành phần có mức vốn tham gia của nhà nước từ 68% - 70% tổng mức đầu tư (gồm các đoạn Quảng Ngãi - Hoài Nhơn, Hoài Nhơn - Quy Nhơn, Cần Thơ - Hậu Giang, Hậu Giang - Cà Mau), kiến nghị áp dụng hình thức đầu tư công, sau khi hoàn thành sẽ tổ chức thu phí để thu hồi vốn nhà nước.

- Đối với đoạn Quy Nhơn - Chí Thạnh

Theo Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, hiện nay trên đoạn Quy Nhơn - Chí Thạnh ngoài tuyến Quốc lộ 1 song hành còn có các tuyến Quốc lộ 19C, Quốc lộ 1D và đường ven biển. Trường hợp đầu tư theo phương thức PPP, khi đưa vào kinh doanh khai thác có thể phát sinh rủi ro về doanh thu do một số phương tiện sử dụng các đoạn tuyến song hành để không phải mất phí, nên tính hấp dẫn không cao so với 4 dự án thành phần PPP còn lại, các ngân hàng sẽ thận trọng khi thẩm định cho vay.

Như vậy, còn lại 4 dự án thành phần (gồm đoạn Bãi Vọt - Hàm Nghi, Hàm Nghi - Vũng Áng, Chí Thạnh - Vân Phong và Vân Phong - Nha Trang) có thể xem xét triển khai theo phương thức PPP với mức vốn tham gia của nhà nước từ 54% - 65% tổng mức đầu tư, thời gian thu hồi vốn khoảng 15 năm.

Theo phương án này, triển khai 4 dự án thành phần theo phương thức PPP

<sup>3</sup> Theo ý kiến của Đảng đoàn Quốc hội tại phiên họp Bộ Chính trị ngày 08 tháng 10 năm 2021, 3 dự án đi trùng đường hiện hữu cần cân nhắc triển khai đầu tư công để không phát sinh thêm cơ chế khác so với quy định của pháp luật.

<sup>4</sup> Văn bản số 10285/BTC-ĐT ngày 08/9/2021 Bộ Tài chính về đề xuất sửa đổi các luật để tháo gỡ khó khăn đầu tư, phát triển đường cao tốc. Hiện nay, Chính phủ đang xây dựng dự thảo Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển đường cao tốc giai đoạn 2021 - 2025 để trình Quốc hội xem xét thông qua, trong đó cũng đề xuất mức vốn nhà nước tham gia các dự án PPP đường bộ cao tốc tối đa 65% tổng mức đầu tư.

(gồm đoạn Bãi Vọt - Hàm Nghi, Hàm Nghi - Vũng Áng, Chí Thạnh - Vân Phong và Vân Phong - Nha Trang); 8 dự án còn lại triển khai đầu tư công, sau khi hoàn thành sẽ tổ chức thu phí hoặc nhượng quyền thu phí để thu hồi vốn nhà nước. Sơ bộ tổng mức đầu tư 12 dự án thành phần đầu tư theo quy mô phân kỳ (4 làn xe) khoảng 148.492 tỷ đồng, gồm: vốn ngân sách nhà nước khoảng 131.217 tỷ đồng, vốn huy động ngoài ngân sách khoảng 17.275 tỷ đồng.

**PHỤ LỤC III****Hiện trạng tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông***(Kèm theo Tờ trình số /TTr-CP ngày tháng 11 năm 2021 của Chính phủ)*

| TT        | Tuyến  | Chiều dài (km) | Hiện trạng   |             |             |
|-----------|--|----------------|--------------|-------------|-------------|
|           |  |                | Đã khai thác | Đang đầu tư | Chưa đầu tư |
| <b>I</b>  | <b>Đoạn cửa khẩu Hữu Nghị - Pháp Vân</b>     | <b>167</b>     | <b>124</b>   | <b>43</b>   |             |
| 1         | Cửa khẩu Hữu Nghị - Chi Lăng (Lạng Sơn)      | 43             |              | 43          |             |
| 2         | Chi Lăng (Lạng Sơn) - Bắc Giang              | 64             | 64           |             |             |
| 3         | Bắc Giang - cầu Phù Đổng (Hà Nội)            | 46             | 46           |             |             |
| 4         | Vành đai 3 từ cầu Phù Đổng đến Pháp Vân      | 14             | 14           |             |             |
| <b>II</b> | <b>Đoạn Hà Nội đến Cần Thơ</b>               | <b>1.772</b>   | <b>354</b>   | <b>786</b>  | <b>632</b>  |
| 1         | Pháp Vân - Cầu Giẽ (Hà Nội)                  | 30             | 30           |             |             |
| 2         | Cầu Giẽ - Ninh Bình                          | 50             | 50           |             |             |
| 3         | Cao Bồ - Mai Sơn (Ninh Bình)                 | 15             |              | 15          |             |
| 4         | Mai Sơn (Ninh Bình) - QL.45 (Thanh Hóa)      | 63             |              | 63          |             |
| 5         | QL.45 - Nghi Sơn (Thanh Hóa)                 | 43             |              | 43          |             |
| 6         | Nghi Sơn (Thanh Hóa) - Diễn Châu (Nghệ An)   | 50             |              | 50          |             |
| 7         | Diễn Châu (Nghệ An) - Bãi Vọt (Hà Tĩnh)      | 49             |              | 49          |             |
| 8         | Bãi Vọt - Hàm Nghi (Hà Tĩnh)                 | 36             |              |             | 36          |
| 9         | Hàm Nghi - Vũng Áng (Hà Tĩnh)                | 54             |              |             | 54          |
| 10        | Vũng Áng (Hà Tĩnh) - Bùng (Quảng Bình)       | 58             |              |             | 58          |
| 11        | Bùng - Vạn Ninh (Quảng Bình)                 | 51             |              |             | 51          |
| 12        | Vạn Ninh (Quảng Bình) - Cam Lộ (Quảng Trị)   | 68             |              |             | 68          |
| 13        | Cam Lộ (Quảng Trị) - La Sơn (Thừa Thiên Huế) | 98             |              | 98          |             |
| 14        | La Sơn (Thừa Thiên Huế) - Hòa Liên (Đà Nẵng) | 66             | 66           |             |             |
| 15        | Hòa Liên - Túy Loan (Đà Nẵng)                | 12             |              |             | 12          |
| 16        | Đà Nẵng - Quảng Ngãi                         | 127            | 127          |             |             |
| 17        | Quảng Ngãi - Hoài Nhơn (Bình Định)           | 88             |              |             | 88          |
| 18        | Hoài Nhơn - Quy Nhơn (Bình Định)             | 69             |              |             | 69          |
| 19        | Quy Nhơn (Bình Định) - Chí Thạnh (Phú Yên)   | 68             | 6            |             | 62          |
| 20        | Chí Thạnh (Phú Yên) - Vân Phong (Khánh Hòa)  | 51             |              |             | 51          |

| TT          | Tuyến  | Chiều dài (km) | Hiện trạng   |             |             |
|-------------|--|----------------|--------------|-------------|-------------|
|             |  |                | Đã khai thác | Đang đầu tư | Chưa đầu tư |
| 21          | Hầm đèo Cả (Phú Yên - Khánh Hòa)                   | 14             | 14           |             |             |
| 22          | Vân Phong - Nha Trang (Khánh Hòa)                  | 83             |              |             | 83          |
| 23          | Nha Trang - Cam Lâm (Khánh Hòa)                    | 49             |              | 49          |             |
| 24          | Cam Lâm (Khánh Hòa) - Vĩnh Hảo (Bình Thuận)        | 79             |              | 79          |             |
| 25          | Vĩnh Hảo - Phan Thiết (Bình Thuận)                 | 101            |              | 101         |             |
| 26          | Phan Thiết (Bình Thuận) - Dầu Giây (Đồng Nai)      | 99             |              | 99          |             |
| 27          | Dầu Giây - Long Thành (Đồng Nai)                   | 21             | 21           |             |             |
| 28          | Long Thành (Đồng Nai) - Bến Lức (Long An)          | 58             |              | 58          |             |
| 29          | Bến Lức (Long An) - Trung Lương (Tiền Giang)       | 40             | 40           |             |             |
| 30          | Trung Lương - Mỹ Thuận (Tiền Giang)                | 51             |              | 51          |             |
| 31          | Cầu Mỹ Thuận 2 và đường dẫn 2 đầu cầu (Tiền Giang) | 7              |              | 7           |             |
| 32          | Mỹ Thuận (Tiền Giang) - Cần Thơ                    | 23             |              | 23          |             |
| <b>III</b>  | <b>Đoạn Cần Thơ - Cà Mau</b>                       | <b>124</b>     |              |             | <b>124</b>  |
| 1           | Cầu Cần Thơ 2 và đường dẫn 2 đầu cầu               | 15             |              |             | 15          |
| 2           | Cần Thơ - Cà Mau                                   | 109            |              |             | 109         |
| <b>Tổng</b> |  | <b>2.063</b>   | <b>478</b>   | <b>829</b>  | <b>756</b>  |



## PHỤ LỤC IV

### Tình hình thực hiện Dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020

(Kèm theo Tờ trình số /TTr-CP ngày tháng 11 năm 2021 của Chính phủ)

#### I. TỔNG QUAN VỀ DỰ ÁN

Tại kỳ họp thứ 4, Quốc hội khoá XIV đã thông qua 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 với nội dung chủ yếu: giai đoạn 2017 - 2020 đầu tư 654 km đường bộ cao tốc, phương án triển khai chia thành 11 dự án thành phần gồm 3 dự án đầu tư công và 8 dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP). Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 20/NQ-CP ngày 28 tháng 3 năm 2018 về Dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020.

Đối với 8 dự án thành phần đầu tư theo phương thức PPP, thực hiện quy định của pháp luật về đấu thầu, tháng 5 năm 2019, Bộ Giao thông vận tải đã phát hành hồ sơ mời sơ tuyển toàn bộ 8 dự án thành phần cho các nhà đầu tư. Đến tháng 7 năm 2019 có 60 nhà đầu tư trong nước và quốc tế nộp hồ sơ dự sơ tuyển. Tuy nhiên, trong bối cảnh thế giới và khu vực có những diễn biến phức tạp, đường bộ cao tốc Bắc - Nam là dự án quan trọng quốc gia, là trục huyết mạch có vai trò quan trọng về phát triển kinh tế - xã hội cũng như bảo đảm quốc phòng, an ninh quốc gia, thực hiện kết luận của Lãnh đạo chủ chốt<sup>1</sup>, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hủy sơ tuyển theo hình thức đấu thầu quốc tế và chuyển sang đấu thầu rộng rãi trong nước để lựa chọn nhà đầu tư thực hiện 08 dự án thành phần đầu tư theo phương thức PPP.

Đầu năm 2020, việc lựa chọn nhà đầu tư trong nước cũng phát sinh những khó khăn, vướng mắc, ảnh hưởng đến tính khả thi và tiến độ hoàn thành Dự án, trong đó chủ yếu là khó khăn về huy động vốn tín dụng. Đặc biệt, dưới tác động nặng nề đại dịch Covid-19 đến mọi mặt của đời sống, kinh tế - xã hội, hệ thống ngân hàng đã dành một lượng lớn vốn tín dụng để hỗ trợ doanh nghiệp và người dân, chủ yếu tập trung cho vay ngắn hạn để hỗ trợ sản xuất, tiêu dùng thiết yếu... tăng tỷ lệ trích lập quỹ dự phòng rủi ro nên hạn mức tín dụng cho vay trung và dài hạn cũng bị ảnh hưởng, càng khó khăn hơn. Trước bối cảnh đó, để thực hiện “mục tiêu kép” vừa chống dịch, vừa thúc đẩy giải ngân vốn đầu tư công, hỗ trợ mặt cầu cho nền kinh tế, sớm hoàn thành công trình đưa vào khai thác phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, tăng sức chống chịu của nền kinh tế để khắc phục các tác động của đại dịch.

Sau khi xem xét kỹ lưỡng về nhiều mặt, trên cơ sở ý kiến chỉ đạo của Bộ Chính trị<sup>2</sup>, để đảm bảo triển khai thành công, sớm đưa các dự án thành phần vào khai thác, phát huy hiệu quả, Quốc hội đã ban hành Nghị quyết số 117/2020/QH14

<sup>1</sup> Bộ Quốc phòng và Bộ Công an đã có báo cáo đánh giá về đảm bảo quốc phòng, an ninh.

<sup>2</sup> Kết luận số 77-KL/TW ngày 07 tháng 6 năm 2020 của Bộ Chính trị.

ngày 19 tháng 6 năm 2020 chuyển đổi phương thức đầu tư từ phương thức PPP sang đầu tư công đối với 3 dự án thành phần đoạn Mai Sơn - Quốc lộ 45, Vĩnh Hảo - Phan Thiết, Phan Thiết - Dầu Giây.

Đối với 5 dự án thành phần đầu tư theo phương thức PPP, kết quả đấu thầu đã lựa chọn được nhà đầu tư thực hiện 03 dự án thành phần đoạn Diên Châu - Bãi Vọt, Nha Trang - Cam Lâm và Cam Lâm - Vĩnh Hảo; 2 dự án thành phần còn lại đoạn Quốc lộ 45 - Nghi Sơn và Nghi Sơn - Diên Châu kết quả đấu thầu không lựa chọn được nhà đầu tư. Đối với 2 dự án thành phần đấu thầu không lựa chọn được nhà đầu tư, căn cứ quy định của pháp luật về đấu thầu và quy định tại Nghị quyết số 52/2017/QH14 ngày 22 tháng 11 năm 2017 của Quốc hội<sup>3</sup>, Ủy ban Thường vụ Quốc hội đã ban hành Nghị quyết số 1213/NQ-UBTVQH14 ngày 04 tháng 02 năm 2021 chuyển đổi sang đầu tư công.

Như vậy, trong tổng số 11 dự án thành phần đã được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư có 8 dự án đầu tư công sử dụng toàn bộ vốn ngân sách nhà nước và 3 dự án thành phần đầu tư theo phương thức PPP.

## **II. KẾT QUẢ TRIỂN KHAI THỰC HIỆN**

### **1. Báo cáo nghiên cứu khả thi**

Ngay sau khi Quốc hội phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án tại Nghị quyết số 52/2017/QH14 ngày 22 tháng 11 năm 2017. Bộ GTVT đã triển khai ngay công tác lập báo cáo nghiên cứu khả thi các dự án thành phần. Theo quy định pháp luật, trình tự, thủ tục triển khai dự án quan trọng quốc gia rất chặt chẽ, phải thực hiện nhiều bước: (1) Đấu thầu tư vấn lập dự án, (2) Tổ chức lập dự án đầu tư, lập báo cáo đánh giá tác động môi trường, lập khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, (3) Thỏa thuận với các địa phương và các bộ liên quan, (4) Thẩm định và phê duyệt báo cáo đánh giá tác động môi trường, (5) Thẩm định và phê duyệt khung chính sách về bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, (6) Trình Chính phủ quyết định mức vốn nhà nước tham gia vào dự án, (7) Lập và phê duyệt kế hoạch đầu tư công trung hạn, (8) Thẩm định và phê duyệt Dự án đầu tư. Khi triển khai từng công việc nêu trên đều phải tuân thủ chặt chẽ các quy định pháp luật về đấu thầu, về đầu tư xây dựng, về môi trường, về đất đai nên cần nhiều thời gian thực hiện.

Thực tế, với sự chỉ đạo quyết liệt của Chính phủ, sự phối hợp chặt chẽ của các bộ, ngành và địa phương và nỗ lực của Bộ GTVT, đến tháng 10 năm 2018 đã phê duyệt dự án đầu tư toàn bộ các dự án thành phần.

### **2. Công tác giải phóng mặt bằng, tái định cư**

Công tác giải phóng mặt bằng các dự án thành phần bắt đầu thực hiện từ tháng 6 năm 2019. Tính đến 20 tháng 10 năm 2021, đã hoàn thành giải phóng mặt bằng và bàn giao 645,3 km/652,86 km (đạt khoảng 98,8%) với tổng diện tích đã thu hồi là 4.914 ha/tổng số 4.991 ha cần giải toả; số hộ đã nhận tiền đền bù là 28.771 hộ/29.183 hộ bị ảnh hưởng. Trong đó:

<sup>3</sup> Khoản 4 Điều 3 Nghị quyết số 52/2017/QH14: Chính phủ Báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định trong trường hợp việc đấu thầu các dự án thành phần không lựa chọn được nhà đầu tư.

- Về xây dựng các khu tái định cư: Tổng số gồm 29.183 hộ dân có đất phải thu hồi, trong đó khoảng 3.223 hộ dân phải bố trí tái định cư tại 111 khu tái định cư (gồm 83 khu tái định cư xây dựng mới và 28 khu đã có sẵn). Hiện đã hoàn thành 77/83 khu tái định cư (đạt khoảng 93%); đang triển khai thi công 5 khu tái định cư, dự kiến hoàn thành trong năm 2021; riêng 1 khu tái định cư thuộc dự án Phan Thiết - Dầu Giây qua địa bàn tỉnh Đồng Nai đang tiến hành lựa chọn nhà thầu, dự kiến hoàn thành công tác xây dựng vào cuối năm 2021 (hiện nay địa phương đã bố trí tạm cư).

- Di dời công trình hạ tầng kỹ thuật: các địa phương mới hoàn thành di dời 404/737 vị trí đường điện (đạt khoảng 55%); 24.559/40.232 m đường ống nước các loại (đạt khoảng 61%); 57.535/91.828 m cáp viễn thông (đạt khoảng 63%).

### **3. Công tác thiết kế kỹ thuật và dự toán**

Công tác lập, thẩm tra, thẩm định, phê duyệt thiết kế kỹ thuật và dự toán của 11 dự án thành phần đã được triển khai từ tháng 10 năm 2018, đến nay Bộ Giao thông vận tải đã phê duyệt hồ sơ thiết kế kỹ thuật, dự toán toàn bộ 11/11 dự án thành phần.

### **4. Công tác lựa chọn nhà thầu và triển khai thi công đối với 8 dự án thành phần đầu tư công**

#### **a) Lựa chọn nhà thầu thi công**

Tổng số 8 dự án thành phần có 37 gói thầu xây lắp chính<sup>4</sup>, đến nay đã hoàn thành công tác lựa chọn nhà thầu toàn bộ 37/37 gói thầu.

#### **b) Tình hình triển khai thi công<sup>5</sup>**

- Đoạn Cao Bồ - Mai Sơn: khởi công tháng 12 năm 2019, khối lượng đã thực hiện đạt khoảng 93% tổng giá trị các hợp đồng, kế hoạch hoàn thành năm 2021 (riêng hạng mục hệ thống giao thông thông minh sẽ triển khai thực hiện trong năm 2022).

- Đoạn Cam Lộ - La Sơn: khởi công tháng 9 năm 2019, khối lượng đã thực hiện đạt khoảng 67% tổng giá trị các hợp đồng, đang chậm so với kế hoạch do các nguyên nhân: ảnh hưởng của bão lũ khu vực miền Trung năm 2020; ảnh hưởng của đại dịch Covid-19; khó khăn trong nguồn vật liệu đất đắp (các gói thầu XL5, XL6, XL11); chậm trễ trong công tác giải phóng mặt bằng đối với những đoạn phải xử lý nền đất yếu (gói thầu XL8); một số nhà thầu chưa huy động kịp thời về nhân lực, tài chính, máy móc thiết bị để triển khai thi công bù lại khối lượng đã bị chậm. Căn cứ quy định hợp đồng, đơn vị được giao quản lý dự án đã có văn bản cảnh báo đối với 17 nhà thầu và khiển trách 7 nhà thầu, yêu cầu nhà thầu thay thế chỉ huy trưởng công trường đối với 1 nhà thầu, điều chuyển khối lượng đối với 1 nhà thầu. Đồng thời, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải rà soát

<sup>4</sup> Đoạn Cao Bồ - Mai Sơn gồm 01 gói thầu; đoạn Mai Sơn - Quốc lộ 45 gồm 5 gói thầu; đoạn Quốc lộ 45 - Nghi Sơn gồm 3 gói thầu; đoạn Nghi Sơn - Diên Châu gồm 4 gói thầu; đoạn Cam Lộ - La Sơn gồm 11 gói thầu; đoạn Vĩnh Hảo - Phan Thiết gồm 4 gói thầu; đoạn Phan Thiết - Dầu Giây gồm 4 gói thầu; cầu Mỹ Thuận gồm 5 gói thầu.

<sup>5</sup> Tính đến thời điểm ngày 20 tháng 10 năm 2021.

tổng thể tiến độ, có giải pháp tăng cường (tăng ca, bổ sung nhân lực, trang thiết bị...) để bù lại tiến độ phần công việc đã bị chậm. Theo kế hoạch dự án hoàn thành năm 2021, tuy nhiên, một số gói thầu phải xử lý nền đất yếu nhưng còn vướng mặt bằng và hạ tầng kỹ thuật chưa được bàn giao<sup>6</sup> có nguy cơ phải kéo dài thời gian hoàn thành toàn bộ dự án sang năm 2022.

- Cầu Mỹ Thuận 2: khởi công tháng 3 năm 2020, khối lượng đã thực hiện đạt khoảng 68% tổng giá trị các hợp đồng (trừ gói thầu 3B: xây dựng thân trụ neo, trụ tháp và kết cấu phần trên nhịp chính dây văng sẽ triển khai sau khi cơ bản hoàn thành gói thầu thi công hạng mục cọc khoan nhồi và bệ cọc), vượt khoảng 2% so với kế hoạch; kế hoạch hoàn thành dự án vào tháng 12 năm 2023.

- Đoạn Mai Sơn - QL45: khởi công tháng 9 năm 2020, khối lượng đã thực hiện đạt khoảng 31% tổng giá trị các hợp đồng; kế hoạch hoàn thành vào tháng 12 năm 2022, cơ bản đang đáp ứng tiến độ.

- Đoạn Vĩnh Hảo - Phan Thiết: khởi công tháng 9 năm 2020, khối lượng đã thực hiện đạt khoảng 17% tổng giá trị các hợp đồng; kế hoạch hoàn thành vào tháng 12 năm 2022, cơ bản đang đáp ứng tiến độ.

- Đoạn Phan Thiết - Dầu Giây: khởi công tháng 9 năm 2020, khối lượng đã thực hiện đạt khoảng 19% tổng giá trị các hợp đồng; kế hoạch hoàn thành vào tháng 12 năm 2022, cơ bản đang đáp ứng tiến độ.

- Đoạn Quốc lộ 45 - Nghi Sơn: khởi công tháng 7 năm 2021; các nhà thầu đã huy động công trường, lán trại, máy móc, thiết bị, phòng thí nghiệm hiện trường..., đang thực hiện thiết kế bản vẽ thi công, thi công đường công vụ, đào bóc hữu cơ...; khối lượng đã thực hiện đạt khoảng 1,24% tổng giá trị các hợp đồng. Kế hoạch hoàn thành vào tháng 12 năm 2023.

- Đoạn Nghi Sơn - Diễn Châu: khởi công tháng 7 năm 2021; các nhà thầu đã huy động công trường, lán trại, máy móc, thiết bị, phòng thí nghiệm hiện trường..., đang thực hiện thiết kế bản vẽ thi công, thi công đường công vụ, cọc khoan nhồi, đào bóc hữu cơ, đắp cát đệm xử lý nền đất yếu...; khối lượng đã thực hiện đạt khoảng 1,5% tổng giá trị các hợp đồng. Kế hoạch hoàn thành vào tháng 12 năm 2023.

## **5. Công tác lựa chọn nhà đầu tư và triển khai thi công đối với 3 dự án thành phần theo phương thức PPP**

### **a) Lựa chọn nhà đầu tư**

Đến tháng 7 năm 2021, 3 dự án thành phần (Diễn Châu - Bãi Vọt, Nha Trang - Cam Lâm, Cam Lâm - Vĩnh Hảo) đã hoàn thành công tác lựa chọn nhà đầu tư, thương thảo, đàm phán và ký kết hợp đồng dự án với các nhà đầu tư/doanh nghiệp dự án<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> Địa phận tỉnh Quảng Trị còn 400 m đường gom và 1 ngôi mộ cổ chưa bàn giao; địa phận tỉnh Thừa Thiên Huế còn 50 m tuyến chính xen kẹt chưa bàn giao.

<sup>7</sup> Đoạn Diễn Châu - Bãi Vọt ký hợp đồng dự án ngày 13 tháng 5 năm 2021; đoạn Nha Trang - Cam Lâm ký hợp đồng dự án ngày 06 tháng 5 năm 2021; đoạn Cam Lâm - Vĩnh Hảo ký hợp đồng dự án ngày 30 tháng 7 năm 2021.

## b) Công tác chuẩn bị và triển khai thi công

- Đoạn Diên Châu - Bãi Vọt: doanh nghiệp dự án đã nhận bàn giao mặt bằng, đang thực hiện công tác chuẩn bị (lập thiết kế bản vẽ thi công, lựa chọn nhà thầu, huy động công trường, lán trại, nhân sự và máy móc, thiết bị...), đã triển khai thi công một số hạng mục đủ điều kiện như bóc hữu cơ, đào nền đường...; kế hoạch hoàn thành dự án trong quý II năm 2024. Hiện nay, nhà đầu tư và doanh nghiệp dự án đang đàm phán với các ngân hàng (dự kiến 4 ngân hàng BIDV, Vietcombank, Agribank và ngân hàng Bắc Á sẽ hợp vốn để cung cấp tín dụng cho dự án) để ký kết hợp đồng tín dụng cho vay đối với dự án, đến nay công tác thẩm định tín dụng đã cơ bản hoàn thành.

- Đoạn Nha Trang - Cam Lâm: doanh nghiệp dự án đã nhận bàn giao mặt bằng, đã hoàn thành công tác lựa chọn nhà thầu thi công và huy động công trường, lán trại, nhân sự và máy móc, thiết bị, lắp đặt trạm trộn..., đang triển khai thi công một số hạng mục đủ điều kiện như bóc hữu cơ, đào nền đường...; kế hoạch hoàn thành dự án trong quý III năm 2023. Hiện nay, nhà đầu tư và doanh nghiệp dự án đang đàm phán với các ngân hàng để ký kết hợp đồng tín dụng cho vay đối với dự án.

- Đoạn Cam Lâm - Vĩnh Hảo: doanh nghiệp dự án đang phối hợp với địa phương để nhận bàn giao mặt bằng; đang thực hiện công tác chuẩn bị (lập thiết kế bản vẽ thi công, lựa chọn nhà thầu, huy động công trường, lán trại, nhân sự và máy móc, thiết bị...); kế hoạch hoàn thành dự án trong quý II năm 2024. Hiện nay, nhà đầu tư và doanh nghiệp dự án đang làm việc với các ngân hàng để huy động nguồn vốn tín dụng, đồng thời triển khai phương án huy động các nguồn vốn hợp pháp để thực hiện dự án.

## 6. Công tác bố trí vốn và giải ngân<sup>8</sup>

- Bố trí vốn: Tổng số vốn đã được giao trong kế hoạch hàng năm khoảng 33.135 tỷ đồng (năm 2018 khoảng 142 tỷ đồng; năm 2019 khoảng 7.679 tỷ đồng; năm 2020 khoảng 9.980 tỷ đồng; năm 2021 khoảng 15.334 tỷ đồng).

- Giải ngân cho công tác giải phóng mặt bằng: lũy kế đạt 12.403/15.202 tỷ đồng chi phí giải phóng mặt bằng (đạt khoảng 82%). Từ đầu năm 2021 đến nay đã giải ngân 1.315/2.592 tỷ đồng kế hoạch vốn năm 2021 (đạt khoảng 51%).

- Giải ngân cho công tác xây lắp, tư vấn, quản lý dự án: lũy kế đạt 15.561/51.040 tỷ đồng (tương đương 30%); từ đầu năm 2021 đến nay đã giải ngân 8.578/12.742 tỷ đồng, đạt khoảng 67% kế hoạch.

Để đẩy nhanh tiến độ thực hiện và giải ngân kế hoạch vốn đầu tư công năm 2021, phân đấu tỷ lệ giải ngân năm 2021 đạt trên 95% kế hoạch theo tinh thần Nghị quyết số 63/NQ-CP ngày 29 tháng 6 năm 2021 của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ đã chỉ đạo các bộ, cơ quan trung ương và địa phương thành lập Tổ công tác đặc biệt thúc đẩy tiến độ thực hiện và giải ngân vốn đầu tư công năm

<sup>8</sup> Tính đến thời điểm 20/10/2021.

2021<sup>9</sup>. Bộ Giao thông vận tải đã thành lập Tổ công tác đặc biệt đối với các dự án do Bộ Giao thông vận tải quản lý nhằm đôn đốc, kiểm tra, xử lý các điểm nghẽn trong giải ngân vốn đầu tư công tại các dự án; xử lý nghiêm khắc đối với các chủ đầu tư, ban quản lý dự án, tổ chức, cá nhân cố tình gây khó khăn, cản trở, làm chậm tiến độ giao vốn, thực hiện và giải ngân vốn đầu tư công.

### **7. Về nghiên cứu phương án thu hồi vốn đầu tư của nhà nước đối với các dự án thành phần đầu tư công**

Thực hiện các Nghị quyết số 52/2017/QH14, số 117/2020/QH14 và số 1213/NQ-UBTVQH14, Chính phủ đã giao Bộ Giao thông vận tải phối hợp với Bộ Tài chính và các cơ quan liên quan nghiên cứu, xây dựng phương án thu hồi vốn đầu tư của nhà nước các dự án thành phần đầu tư công trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông; đồng thời giao Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu, hoàn thiện Dự án Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi), trong đó có nội dung về cơ chế thu đối với dịch vụ sử dụng đường bộ cao tốc do nhà nước đầu tư bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ và phù hợp với hệ thống pháp luật hiện hành. Bộ Giao thông vận tải đã dự thảo Tờ trình Chính phủ phương án thu hồi vốn đầu tư của nhà nước tại các dự án thành phần đầu tư công trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông và đang lấy ý kiến của các cơ quan, đơn vị liên quan để hoàn thiện và báo cáo Chính phủ xem xét trình cấp có thẩm quyền quyết định.

## **III. MỘT SỐ KHÓ KHĂN, VƯỚNG MẮC TRONG QUÁ TRÌNH THỰC HIỆN**

### **1. Về công tác giải phóng mặt bằng**

Thủ tướng Chính phủ đã có nhiều Công điện chỉ đạo, đôn đốc các địa phương, các Tập đoàn EVN, VNPT, Viettel khẩn trương hoàn thành công tác giải phóng mặt bằng, tháo dỡ, di dời công trình hạ tầng kỹ thuật điện, viễn thông để bàn giao mặt bằng cho nhà thầu thi công, tuy nhiên hiện nay vẫn đang còn khoảng 10,46 km chưa được bàn giao mặt bằng (chiếm khoảng 1,6% tổng chiều dài các dự án). Các tồn tại, vướng mắc chủ yếu là do chậm trễ trong công tác di dời hạ tầng kỹ thuật (đường điện, đường ống nước, cáp viễn thông)<sup>10</sup>, xây dựng các khu tái định cư<sup>11</sup>; một số dự án còn vướng mắc cục bộ do khiếu kiện, tranh chấp, chủ hộ đang ở nước ngoài, người dân khiếu nại về đơn giá, chính sách bồi thường, tái lấn chiếm mặt bằng hoặc đã nhận tiền nhưng không đồng ý bàn giao mặt bằng<sup>12</sup>.

### **2. Về nguồn vật liệu đất đắp nền đường**

Quá trình thực hiện các dự án thành phần cao tốc Bắc - Nam phía Đông vừa qua đã gặp vướng mắc về nguồn cung ứng vật liệu xây dựng (đất, cát, đá..) do

<sup>9</sup> Công điện số 1082/CD-TTg ngày 16 tháng 8 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc đẩy nhanh tiến độ thực hiện và giải ngân kế hoạch vốn đầu tư công năm 2021.

<sup>10</sup> Hiện còn 07 dự án (QL45 - Nghi Sơn, Nghi Sơn - Diễn Châu, Diễn Châu - Bãi Vọt, Cam Lộ - La Sơn, Nha Trang - Cam Lâm, Cam Lâm - Vĩnh Hảo, Phan Thiết - Dầu Giây) qua địa bàn 06 tỉnh (Thanh Hóa, Nghệ An, Thừa Thiên Huế, Khánh Hòa, Bình Thuận, Đồng Nai) chưa hoàn thành di dời công trình hạ tầng kỹ thuật.

<sup>11</sup> Hiện còn 03 dự án (Nghi Sơn - Diễn Châu, Diễn Châu - Bãi Vọt, Phan Thiết - Dầu Giây) qua địa bàn 02 tỉnh (Nghệ An, Đồng Nai) chưa hoàn thành xây dựng khu tái định cư.

<sup>12</sup> Gồm 1,0km/49,1km thuộc đoạn Nha Trang - Cam Lâm và 0,3km/100,8km thuộc đoạn Vĩnh Hảo - Phan Thiết.

việc triển khai đồng loạt các dự án trong khu vực, nhu cầu vật liệu đất đắp tăng đột biến, dẫn đến tình trạng khan hiếm làm ảnh hưởng đến tiến độ triển khai các dự án. Cá biệt tại dự án Quốc lộ 45 - Nghi Sơn có sự cạnh tranh không lành mạnh giữa các đơn vị cung cấp, vận chuyển vật liệu xây dựng cho dự án.

Ngày 16 tháng 6 năm 2021, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 60/NQ-CP về việc áp dụng cơ chế đặc thù trong cấp phép khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường cung cấp cho các dự án<sup>13</sup>. Nghị quyết đã tháo gỡ, giảm bớt được thủ tục nâng công suất khai thác các mỏ vật liệu và thủ tục đấu giá quyền khai thác mỏ. Tuy nhiên, đối với các mỏ cấp phép mới nằm ngoài phạm vi dự án, vẫn phải thực hiện đầy đủ các thủ tục theo quy định của Luật Khoáng sản như: cấp phép thăm dò; phê duyệt trữ lượng; lập báo cáo đánh giá tác động môi trường; lập và phê duyệt chủ trương đầu tư, dự án đầu tư; thiết kế mỏ; cấp quyền khai thác; thuê đất...; thời gian thực hiện các thủ tục cấp phép mỏ mới nêu trên cần từ 8 - 12 tháng. Hiện có 9/11 dự án thành phần qua địa bàn 11 tỉnh vướng mắc về nguồn vật liệu đắp<sup>14</sup> cần kịp thời tháo gỡ để đảm bảo tiến độ thực hiện.

Để giải quyết khó khăn về nguồn vật liệu, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 133/NQ-CP ngày 19 tháng 10 năm 2021 sửa đổi, bổ sung nội dung Nghị quyết số 60/NQ-CP ngày 16 tháng 6 năm 2021 về việc áp dụng cơ chế đặc thù trong cấp phép khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường cung cấp cho các dự án đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông.

### **3. Về biến động giá vật liệu xây dựng**

Trong thời gian gần đây, thực tế trên thị trường, giá một số loại vật liệu xây dựng chủ yếu tăng cao, đặc biệt là giá thép xây dựng tăng đột biến đã gây nhiều khó khăn về tài chính cho các nhà thầu thi công xây dựng.

**4. Do ảnh hưởng của đại dịch Covid-19** dẫn đến việc huy động nhân lực, thiết bị, tổ chức thi công tại hiện trường của các nhà thầu gặp khó khăn; một số công trình đã phải dừng thi công do đã có cán bộ, công nhân lây nhiễm Covid-19, phải cách ly<sup>15</sup>.

### **5. Về huy động vốn tín dụng cho dự án đầu tư theo phương thức PPP**

Hiện nay, các nhà đầu tư/doanh nghiệp dự án của 3 dự án đầu tư theo phương thức PPP đang tích cực đàm phán với ngân hàng đã cam kết cung cấp tín dụng để thu xếp tài chính thực hiện các dự án. Tuy nhiên, việc huy động tín dụng đang gặp khó khăn khi ngân hàng đề nghị được áp dụng điều khoản chia sẻ doanh thu theo quy định tại Điều 82 của Luật PPP. Do đó, bên cạnh việc tích cực đàm

<sup>13</sup> Từ khi ban hành Nghị quyết số 60/NQ-CP, số lượng mỏ đủ điều kiện khai thác/tổng số mỏ điều chỉnh từ 79/178 mỏ thành 80/189 mỏ; có 7/189 mỏ nâng công suất khai thác; chưa áp dụng quy định không đấu giá quyền khai thác (chưa giao mỏ cho nhà thầu/nhà đầu tư).

<sup>14</sup> Tổng cộng tại các dự án thành phần thiếu hụt khoảng 23 triệu m<sup>3</sup> vật liệu đất đắp nền đường (15,8 triệu m<sup>3</sup> tại các mỏ chưa được cấp phép khai thác và 7,2 triệu m<sup>3</sup> nằm tại các mỏ đã cấp phép khai thác nhưng chưa được giải phóng mặt bằng mỏ, cự ly vận chuyển quá xa nên cần phải cấp phép bổ sung thêm các mỏ đất). Hiện nay, đang giải quyết khoảng 13 triệu m<sup>3</sup>, còn lại khoảng 10 triệu m<sup>3</sup>.

<sup>15</sup> Dự án Vĩnh Hào - Phan Thiết, phần việc do Công ty Đạt Phương thực hiện (gói thầu XL-01) phải dừng thi công do đã có cán bộ, công nhân nhiễm Covid-19 thuộc diện F0; Dự án Phan Thiết - Dầu Giây (gói thầu số 3-XL và số 4-XL) có khoảng 10 cán bộ, công nhân nhiễm Covid-19 thuộc diện F0.



phán với ngân hàng, các nhà đầu tư đang nỗ lực huy động các nguồn vốn hợp pháp khác như: tăng vốn chủ sở hữu, phát hành trái phiếu doanh nghiệp...

## **6. Về đảm bảo an ninh, trật tự trong quá trình thực hiện các dự án**

Được sự phối hợp chặt chẽ của Bộ Công an và các địa phương trong việc đảm bảo an ninh, trật tự tại các dự án, đến thời điểm hiện nay, về cơ bản các khó khăn liên quan đến đảm bảo an ninh, trật tự trong quá trình thực hiện các dự án đã được tháo gỡ. Tuy nhiên, Dự án trải dài trên địa bàn của 13 tỉnh, đi qua nhiều vùng đất có nguồn gốc phức tạp; công tác tuyên truyền chính sách, pháp luật về bồi thường, hỗ trợ trong công tác giải phóng mặt bằng còn hạn chế nên một bộ phận người dân chưa đồng thuận đối với các chính sách bồi thường, hỗ trợ, đặc biệt là giá bồi thường. Việc này dẫn tới chậm trễ trong công tác giải phóng mặt bằng cục bộ tại một số vị trí do có sự khiếu kiện của người dân về đơn giá bồi thường hoặc đã bàn giao mặt bằng nhưng nhà thầu thi công vẫn gặp cản trở của người dân địa phương trong quá trình thi công do các khiếu kiện kéo dài, công tác giải quyết các thắc mắc, khiếu kiện của người có đất bị thu hồi còn chậm gây mất an ninh, trật tự<sup>16</sup>...

## **7. Về thời gian thực hiện các dự án thành phần**

Theo Nghị quyết số 52/2017/QH14, tiến độ thực hiện các dự án thành phần cơ bản hoàn thành năm 2021. Đối với các dự án thành phần chuyển đổi từ phương thức PPP sang đầu tư công sử dụng toàn bộ vốn ngân sách nhà nước (gồm 5 dự án: Mai Sơn - Quốc lộ 45, Vĩnh Hảo - Phan Thiết, Phan Thiết - Dầu Giây, Quốc lộ 45 - Nghi Sơn và Nghi Sơn - Diễn Châu), tại Nghị quyết số 117/2020/QH14 và Nghị quyết số 1213/NQ-UBTVQH14 đã điều chỉnh thời gian hoàn thành năm 2022 và năm 2023, hiện nay các dự án đang triển khai cơ bản đáp ứng tiến độ hoàn thành. Như vậy, còn 6 dự án thành phần (gồm các dự án: Cao Bồ - Mai Sơn, Cam Lộ - La Sơn, cầu Mỹ Thuận 2, Diễn Châu - Bãi Vọt, Nha Trang - Cam Lâm, Cam Lâm - Vĩnh Hảo) chưa được điều chỉnh tiến độ hoàn thành các dự án.

Trong số 6 dự án thành phần chưa được điều chỉnh tiến độ nêu trên, dự án cầu Mỹ Thuận 2 có kết cấu nhịp chính là cầu dây văng, phức tạp về mặt kỹ thuật, cần thời gian thi công khoảng 36 tháng nên dự kiến thời gian hoàn thành năm 2023; dự án Cao Bồ - Mai Sơn dự kiến hoàn thành, đưa vào khai thác sử dụng trong năm 2021, riêng hạng mục giao thông thông minh dự kiến hoàn thành trong năm 2022; dự án Cam Lộ - La Sơn có một số gói thầu phải xử lý nền đất yếu nhưng còn vướng mặt bằng và hạ tầng kỹ thuật chưa được bàn giao có nguy cơ phải kéo dài thời gian hoàn thành toàn bộ dự án sang năm 2022. Đối với 3 dự án đầu tư theo phương thức PPP (Diễn Châu - Bãi Vọt, Nha Trang - Cam Lâm, Cam Lâm - Vĩnh Hảo) do hình thức đầu tư phức tạp, quá trình tổ chức đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư và đàm phán, ký kết hợp đồng dự án diễn ra trong thời điểm giao thời, có nhiều thay đổi về quy định pháp luật có liên quan<sup>17</sup>, đặc biệt Luật Đầu tư

<sup>16</sup> Dự án Quốc lộ 45 - Nghi Sơn, Phan Thiết - Dầu Giây.

<sup>17</sup> Nghị định số 06/2021/NĐ-CP ngày 26/01/2021 về quản lý chất lượng, thi công xây dựng và bảo trì công trình xây dựng thay thế Nghị định số 46/2015/NĐ-CP ngày 12/5/2015; Nghị định số 15/2021/NĐ-CP ngày 03/3/2021 quy định chi tiết một số nội dung về quản lý dự án đầu tư xây dựng thay thế Nghị định số 59/2015/NĐ-CP ngày

theo phương thức PPP mới có hiệu lực từ ngày 01 tháng 01 năm 2021 nên thời gian đàm phán, ký kết hợp đồng bị kéo dài; ngoài ra một số dự án có công trình cầu lớn, hầm xuyên núi quy mô lớn<sup>18</sup> cần thời gian thi công khoảng 30 tháng nên dự kiến hoàn thành trong năm 2023 và năm 2024. Trong quá trình báo cáo chuyển đổi một số dự án thành phần từ phương thức PPP sang đầu tư công sử dụng toàn bộ vốn ngân sách nhà nước<sup>19</sup>, Chính phủ đã báo cáo Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội về tình hình triển khai thực hiện và dự kiến tiến độ hoàn thành các dự án nêu trên trong năm 2023 và năm 2024.

Các dự án đường bộ cao tốc nói chung thường là các dự án có quy mô và tổng mức đầu tư lớn. Thực tiễn triển khai thực hiện cho thấy, thời gian chuẩn bị và hoàn thiện các thủ tục đầu tư theo quy định pháp luật để khởi công dự án (phê duyệt chủ trương đầu tư, phê duyệt dự án đầu tư, phê duyệt thiết kế kỹ thuật, dự toán, đấu thầu lựa chọn nhà thầu, nhà đầu tư, đền bù giải phóng mặt bằng...) mất tối thiểu khoảng 3 năm, thời gian để thi công công trình đáp ứng yêu cầu kỹ thuật dự án thông thường khoảng 2 - 3 năm<sup>20</sup>. Như vậy, với yêu cầu về trình tự thủ tục theo quy định và tiến độ thực hiện các dự án như hiện nay, phần lớn các dự án đường bộ cao tốc khó có thể hoàn thành trong một kỳ trung hạn.

---

18/6/2015; Nghị định số 10/2021/NĐ-CP ngày 09/2/2021 về quản lý chi phí đầu tư xây dựng thay thế Nghị định số 68/2019/NĐ-CP ngày 14/8/2019.

<sup>18</sup> Dự án Diên Châu - Bãi Vọt: cầu Hưng Đức vượt sông Lam dài hơn 4,0km, hầm Thần Vũ và cầu dẫn dài khoảng 3,5km; Dự án Cam Lâm - Vĩnh Hảo: hầm Núi Vung và cầu dẫn dài khoảng 2,4km.

<sup>19</sup> Tờ trình số 282/TTr-CP ngày 05 tháng 6 năm 2020 và Báo cáo số 610/BC-CP ngày 02 tháng 12 năm 2020.

<sup>20</sup> Dự án cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017-2021 chuẩn bị đầu tư từ năm 2016, đến năm 2019 mới bắt đầu khởi công; các dự án có công trình cầu lớn, hầm xuyên núi quy mô lớn thời gian thi công khoảng 30 - 36 tháng.

## PHỤ LỤC V

### Dự kiến tiến độ, kế hoạch triển khai

(Kèm theo Tờ trình số /TTr-CP ngày tháng 11 năm 2021 của Chính phủ)

#### 1. Triển khai theo phương thức PPP

| TT | Nội dung công việc   | Bắt đầu<br>(tháng/năm)  | Hoàn thành<br>(tháng/năm) | Thời gian thực hiện |
|----|--|-------------------------|---------------------------|---------------------|
| 1  | Quyết định chủ trương đầu tư                                   |                         | 12/2021                   |                     |
| 2  | Tổ chức lập, thẩm định và phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi | 12/2021                 | 9/2022                    | 10 tháng            |
| 3  | Tổ chức lập, thẩm định và phê duyệt thiết kế kỹ thuật, dự toán | 9/2022                  | 3/2023                    | 6 tháng             |
| 4  | Giải phóng mặt bằng, tái định cư                               | 9/2022                  | 2/2024                    | 17 tháng            |
| 5  | Lựa chọn nhà thầu  | 3/2023                  | 6/2023                    | 3 tháng             |
| 6  | Thi công xây dựng công trình                                   | Bắt đầu từ tháng 6/2023 |                           |                     |

#### 2. Nhu cầu bố trí vốn và kế hoạch giải ngân

Thực tiễn triển khai cho thấy, các dự án đường bộ cao tốc có quy mô, yêu cầu kỹ thuật phức tạp, tổng mức đầu tư lớn, thời gian chuẩn bị và hoàn thiện các thủ tục đầu tư theo quy định pháp luật để khởi công dự án (phê duyệt chủ trương đầu tư, phê duyệt dự án đầu tư<sup>1</sup>, phê duyệt thiết kế kỹ thuật, dự toán, đấu thầu lựa chọn nhà thầu, nhà đầu tư, đền bù giải phóng mặt bằng...) cần khoảng 3 năm, thời gian thi công hoàn thành công trình từ 2 - 3 năm<sup>2</sup>. Chính vì vậy, phần lớn các dự án đường bộ cao tốc khó có thể giải ngân toàn bộ nguồn vốn đầu tư trong một kỳ trung hạn.

Thực tế triển khai các dự án thành phần giai đoạn 2017 - 2020, căn cứ tiến độ thực hiện dự án nêu trên, sơ bộ nhu cầu bố trí vốn và kế hoạch giải ngân như sau:

Đơn vị: tỷ đồng

| Năm               | Giai đoạn 2021 - 2025 |       |        |        |        | 2026 - 2030 |       | Tổng    |
|-------------------|-----------------------|-------|--------|--------|--------|-------------|-------|---------|
|                   | 2021                  | 2022  | 2023   | 2024   | 2025   | 2026        | 2027  |         |
| Dự kiến giải ngân | 21                    | 2.052 | 39.749 | 46.781 | 51.038 | 3.675       | 3.675 | 146.990 |

Nhu cầu bố trí vốn trong giai đoạn 2021 - 2025 khoảng 139.640 tỷ đồng (khoảng 95%), giai đoạn sau năm 2025 khoảng 7.350 tỷ đồng (khoảng 5%).

<sup>1</sup> (1) Đấu thầu tư vấn lập dự án, (2) Tổ chức lập dự án đầu tư, lập báo cáo đánh giá tác động môi trường, lập khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, (3) Thỏa thuận với các địa phương và các bộ liên quan, (4) Thẩm định và phê duyệt báo cáo đánh giá tác động môi trường, (5) Thẩm định và phê duyệt khung chính sách về bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, (6) Trình Chính phủ quyết định mức vốn nhà nước tham gia vào dự án, (7) Giao kế hoạch đầu tư công trung hạn, (8) Thẩm định và phê duyệt Dự án đầu tư.

<sup>2</sup> Một số công trình cầu lớn, hầm lớn hoặc phải xử lý nền đất yếu yêu cầu thời gian thi công dài hơn.

**QUỐC HỘI**

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  
**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Nghị quyết số: .../2021/QH15

**DỰ THẢO**

**NGHỊ QUYẾT**

**Về chủ trương đầu tư Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc  
Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025**

**QUỐC HỘI**

*Căn cứ Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;*

*Căn cứ Luật Đầu tư công số 49/2014/QH13;*

*Căn cứ Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư số 64/2020/QH14;*

*Căn cứ Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28 tháng 7 năm 2021 của Quốc hội về Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025;*

*Sau khi xem xét Tờ trình số ... /TTr-CP ngày ... tháng ... năm 2021 của Chính phủ, Báo cáo thẩm tra số .../BC-UBKT15 ngày ... tháng ... năm 2021 của Ủy ban Kinh tế của Quốc hội, Báo cáo số .../BC-UBTVQH15 ngày ... tháng ... năm 2021 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, các tài liệu liên quan và ý kiến của các vị đại biểu Quốc hội;*

**QUYẾT NGHỊ:**

**Điều 1**

Quyết định chủ trương đầu tư Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 (sau đây gọi là Dự án). Địa điểm từ Bãi Vọt (Hà Tĩnh) đến Cam Lộ (Quảng Trị), từ Quảng Ngãi đến Nha Trang (Khánh Hòa), từ Cần Thơ đến Cà Mau.

**Điều 2**

1. Phạm vi, quy mô, hình thức đầu tư: giai đoạn 2021 - 2025 dự kiến đầu tư 729 km, chia thành 12 dự án thành phần vận hành độc lập, hình thức, quy mô đầu tư của từng dự án thành phần chi tiết tại Phụ lục kèm theo. 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.

2. Công nghệ

Dự án áp dụng các công nghệ tiên tiến, hiện đại, bảo đảm yêu cầu an toàn, đồng bộ, chất lượng và hiệu quả. Khuyến khích ứng dụng công nghệ cao trong tổ chức thi công và đẩy nhanh tiến độ thực hiện Dự án.

3. Nhu cầu sử dụng đất và phương án giải phóng mặt bằng

Sơ bộ nhu cầu sử dụng đất của Dự án khoảng 5.481 ha, trong đó đất trồng lúa 2 vụ khoảng 1.532 héc-ta, rừng phòng hộ khoảng 110 héc-ta, rừng sản xuất khoảng 1.436 héc-ta. Giải phóng mặt bằng tất cả các dự án thành phần theo quy

mô 6 làn xe, các dự án thành phần trên đoạn Cần Thơ - Cà Mau theo quy mô 4 làn xe như quy hoạch đã được phê duyệt.

#### 4. Tổng mức đầu tư và nguồn vốn

Sơ bộ tổng mức đầu tư của dự án là 146.990 tỷ đồng tỷ đồng (một trăm bốn mươi tám nghìn bốn trăm chín mươi hai tỷ đồng), bao gồm:

- Giai đoạn 2021 - 2025 bố trí khoảng 139.640 tỷ đồng, trong đó: 47.169 tỷ đồng thuộc kế hoạch đầu tư công trung hạn nguồn ngân sách nhà nước giai đoạn 2021 - 2025 theo Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28 tháng 7 năm 2021 của Quốc hội, phần còn thiếu khoảng 92.471 tỷ đồng cân đối từ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế và xã hội.

- Chuyển tiếp bố trí giai đoạn 2026 - 2030 khoảng 7.350 tỷ đồng.

5. Tiến độ thực hiện: chuẩn bị đầu tư, thực hiện Dự án từ năm 2021, cơ bản hoàn thành năm 2025.

### **Điều 3**

Giao Chính phủ tổ chức thực hiện các nội dung sau đây:

1. Triển khai thực hiện Dự án theo quy định của pháp luật, bảo đảm công khai, minh bạch, hiệu quả, phòng chống tham nhũng, lãng phí, tiêu cực trong tổ chức thực hiện và quản lý Dự án; xây dựng phương án thu phí để thu hồi vốn hoàn trả vào ngân sách trung ương.

2. Quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng đối với từng dự án thành phần theo quy định pháp luật về Lâm nghiệp trong các bước tiếp theo.

3. Quyết định việc giao Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố có dự án đi qua tổ chức triển khai thực hiện đầu tư xây dựng, quản lý, bảo trì các dự án thành phần thuộc Dự án, bảo đảm tiến độ, chất lượng và hiệu quả đầu tư theo đúng quy định của pháp luật.

4. Chỉ đạo triển khai thực hiện Nghị quyết này, hằng năm báo cáo Quốc hội vào kỳ họp cuối năm về tình hình thực hiện Dự án; thông tin đầy đủ để người dân hiểu, đồng thuận về chủ trương đầu tư và hỗ trợ triển khai Dự án.

### **Điều 4**

Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Ủy ban Kinh tế, Hội đồng Dân tộc, các Ủy ban khác của Quốc hội, Đoàn đại biểu Quốc hội và đại biểu Quốc hội trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình giám sát việc thực hiện Nghị quyết này.

---

*Nghị quyết này được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XV, kỳ họp chuyên đề tháng 12 năm 2021 thông qua ngày ... tháng ... năm 2021.*

**CHỦ TỊCH QUỐC HỘI**

**Vương Đình Huệ**

**PHỤ LỤC****Danh mục các dự án thành phần thuộc Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025***(Kèm theo Nghị quyết số ..../2021/QH15 ngày .... tháng ... năm 2021)*

| TT               | Tên dự án thành phần   | Chiều dài dự kiến (km) | Quy mô    |                        | Sơ bộ tổng mức đầu tư (tỷ đồng) | Hình thức/phương thức đầu tư |
|------------------|------------------------|------------------------|-----------|------------------------|---------------------------------|------------------------------|
|                  |                        |                        | Số làn xe | Cấp đường ô tô cao tốc |                                 |                              |
| 1                | Bãi Vọt - Hàm Nghi     | 36                     | 4         | 80-120                 | 7.403                           | Đầu tư công                  |
| 2                | Hàm Nghi - Vũng Áng    | 54                     | 4         | 80-120                 | 10.185                          | Đầu tư công                  |
| 3                | Vũng Áng - Bùng        | 58                     | 4         | 80-120                 | 11.785                          | Đầu tư công                  |
| 4                | Bùng - Vạn Ninh        | 51                     | 4         | 80-120                 | 10.526                          | Đầu tư công                  |
| 5                | Vạn Ninh - Cam Lộ      | 68                     | 4         | 80-120                 | 10.591                          | Đầu tư công                  |
| 6                | Quảng Ngãi - Hoài Nhơn | 88                     | 4         | 80-120                 | 20.898                          | Đầu tư công                  |
| 7                | Hoài Nhơn - Quy Nhơn   | 69                     | 4         | 80-120                 | 12.544                          | Đầu tư công                  |
| 8                | Quy Nhơn - Chí Thạnh   | 62                     | 4         | 80-120                 | 12.298                          | Đầu tư công                  |
| 9                | Chí Thạnh - Vân Phong  | 51                     | 4         | 80-120                 | 10.601                          | Đầu tư công                  |
| 10               | Vân Phong - Nha Trang  | 83                     | 4         | 80-120                 | 12.906                          | Đầu tư công                  |
| 11               | Cần Thơ - Hậu Giang    | 37                     | 4         | 80-120                 | 9.768                           | Đầu tư công                  |
| 12               | Hậu Giang - Cà Mau     | 72                     | 4         | 80-120                 | 17.485                          | Đầu tư công                  |
| <b>Tổng cộng</b> |                        | <b>729</b>             |           |                        | <b>146.990</b>                  |                              |