

Số: 112/TTr-CP

Hà Nội, ngày 28 tháng 3 năm 2024

## TỜ TRÌNH

**Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước)**

Kính gửi: Quốc hội

Triển khai Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng, các Nghị quyết của Bộ Chính trị về phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo quốc phòng, an ninh vùng Tây Nguyên, vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045<sup>1</sup>, Nghị quyết của Quốc hội về kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025<sup>2</sup>, Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050<sup>3</sup>, Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050<sup>4</sup>, Thủ tướng Chính phủ đã giao Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Phước làm cơ quan có thẩm quyền triển khai Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước) theo phương thức đối tác công tư (sau đây gọi tắt là Dự án) theo đúng quy định của pháp luật<sup>5</sup>.

Trên cơ sở Báo cáo số 9460/BC-HĐTĐNN ngày 10 tháng 11 năm 2023 của Hội đồng thẩm định nhà nước về kết quả thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án, Chính phủ đã lấy ý kiến các Thành viên Chính phủ<sup>6</sup> và thống nhất thông qua nội dung Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án, trình Quốc hội tại Tờ trình số 695/TTr-CP ngày 20 tháng 12 năm 2023.

Thực hiện văn bản số 3260/TTKQH-KT ngày 09 tháng 01 năm 2024 của Tổng Thư ký Quốc hội và kết luận của Thường trực Chính phủ<sup>7</sup>, Ban cán sự đảng Bộ Giao thông vận tải đã có Tờ trình số 29-TTr/BCSD ngày 11 tháng 3 năm 2024 trình Bộ Chính trị cho ý kiến về chủ trương đầu tư Dự án. Ngày 18 tháng 3 năm 2024, Văn phòng Trung ương Đảng đã có văn bản số 9431-CV/VPTW thông báo ý kiến của Thường trực Ban Bí thư về chủ trương đầu tư Dự án.

Trên cơ sở Tờ trình số 29-TTr/BCSD ngày 11 tháng 3 năm 2024 và ý kiến chỉ đạo của Thường trực Ban Bí thư, Bộ Giao thông vận tải đã tiếp thu, hoàn thiện

<sup>1</sup> Các Nghị quyết số 23-NQ/TW ngày 06 tháng 10 năm 2022 và số 24-NQ/TW ngày 07 tháng 10 năm 2022 của Bộ Chính trị.

<sup>2</sup> Nghị quyết số 16/2021/QH15 ngày 27 tháng 7 năm 2021 của Quốc hội.

<sup>3</sup> Nghị quyết số 81/2023/QH15 ngày 09 tháng 01 năm 2023 của Quốc hội.

<sup>4</sup> Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01 tháng 9 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ.

<sup>5</sup> Công văn số 658/TTg-CN ngày 22 tháng 7 năm 2022 của Thủ tướng Chính phủ.

<sup>6</sup> Văn bản số 9878/VPCP-CN ngày 18/12/2023 (toàn bộ 21/21 Thành viên Chính phủ đồng ý thông qua).

<sup>7</sup> Thông báo số 76/TB-VPCP ngày 01/3/2024 của Văn phòng Chính phủ.

hồ sơ chủ trương đầu tư Dự án<sup>8</sup>.

Thực hiện chương trình Kỳ họp thứ 7, Quốc hội khóa XV, Chính phủ trình Quốc hội xem xét quyết định chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước), với những nội dung chủ yếu như sau:

## **I. CƠ SỞ PHÁP LÝ**

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

Luật Giá ngày 20 tháng 6 năm 2012;

Luật Đấu thầu ngày 26 tháng 11 năm 2013;

Luật Đất đai ngày 29 tháng 11 năm 2013;

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

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 Lâm nghiệp ngày 15 tháng 11 năm 2017;

Luật Đầu tư công ngày 13 tháng 6 năm 2019;

Luật Doanh nghiệp ngày 17 tháng 6 năm 2020;

Luật Đầu tư ngày 17 tháng 6 năm 2020;

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

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

Luật số 03/2022/QH15 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Đầu tư công, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư, luật đầu tư, luật nhà ở, luật đấu thầu, luật điện lực, luật doanh nghiệp, luật thuế tiêu thụ đặc biệt và luật thi hành án dân sự ngày 11 tháng 01 năm 2022;

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

Nghị quyết số 23-NQ/TW ngày 06 tháng 10 năm 2022 của Bộ Chính trị về phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo quốc phòng, an ninh vùng Tây Nguyên đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 07 tháng 10 năm 2022 của Bộ Chính trị về phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

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

<sup>8</sup> So với nội dung Chính phủ đã trình Quốc hội tại Tờ trình số 695/TTr-CP ngày 20/12/2023, nội dung cập nhật hoàn chỉnh chủ trương đầu tư Dự án gồm: (1) Hiệu chỉnh cơ chế về khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường để phù hợp với cơ chế, chính sách đặc thù đã được Quốc hội tháo gỡ tại Nghị quyết số 106/2023/QH15; (2) Cập nhật tiến độ dự kiến thực hiện Dự án tại Phụ lục II.

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;

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 81/2023/QH15 ngày 09 tháng 01 năm 2023 của Quốc hội về Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Nghị quyết số 93/2023/QH15 ngày 22 tháng 6 năm 2023 của Quốc hội về phân bổ vốn Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội; phân bổ, điều chỉnh kế hoạch đầu tư công trung hạn vốn ngân sách trung ương giai đoạn 2021-2025 và phân bổ kế hoạch đầu tư vốn ngân sách trung ương năm 2023 của các Chương trình mục tiêu quốc gia;

Nghị quyết số 40/2023/NQ-UBTVQH15 ngày 15 tháng 11 năm 2023 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về việc bổ sung dự toán thu ngân sách nhà nước năm 2022; phân bổ, sử dụng nguồn tăng thu, tiết kiệm chi thường xuyên của ngân sách trung ương năm 2022;

Nghị quyết số 152/NQ-CP ngày 15 tháng 11 năm 2022 của Chính phủ ban hành Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Nghị quyết số 23-NQ/TW ngày 06 tháng 10 năm 2022 của Bộ Chính trị về phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo quốc phòng, an ninh vùng Tây Nguyên đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

Nghị quyết số 154/NQ-CP ngày 23 tháng 11 năm 2022 của Chính phủ ban hành Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 07 tháng 10 năm 2022 của Bộ Chính trị về phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

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 949/QĐ-TTg ngày 14 tháng 8 năm 2023 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 đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước) theo phương thức đối tác công tư;

Báo cáo số 9460/BC-HĐTĐNN ngày 10 tháng 11 năm 2023 của Hội đồng thẩm định nhà nước về việc báo cáo kết quả thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước);

Tờ trình số 695/TTr-CP ngày 20 tháng 12 năm 2023 của Chính phủ về chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước);

Công văn số 9431-CV/VPTW ngày 18 tháng 3 năm 2024 của Văn phòng Trung ương Đảng về việc thông báo ý kiến của Thường trực Ban Bí thư về chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước);

Các văn bản pháp lý khác có liên quan.

## II. THÔNG TIN CHUNG DỰ ÁN

**1. Tên dự án:** Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước) theo phương thức đối tác công tư.

**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 dự án:** Theo quy định của pháp luật và cơ chế, chính sách đặc thù được Quốc hội thông qua.

**5. Cơ quan có thẩm quyền:** Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Phước.

### 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>9</sup>. Hệ thống pháp luật từng bước được hoàn thiện theo hướng đồng bộ.

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

<sup>9</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.

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 phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng, đặc biệt là hạ giao thông còn gặp nhiều khó khăn<sup>10</sup>.

Từ đầu năm 2023, tình hình thế giới tiếp tục biến động nhanh, phức tạp, khó lường, tác động, ảnh hưởng đến hầu hết các quốc gia, khu vực trên phạm vi toàn cầu, nhất là: hậu quả của dịch COVID-19 kéo dài; xung đột ở Ukraina, cạnh tranh chiến lược giữa các nước lớn ngày càng gay gắt; lạm phát ở mức cao, chính sách tiền tệ thắt chặt, tăng lãi suất kéo dài dẫn đến suy giảm tăng trưởng, suy giảm nhu cầu tiêu dùng ở nhiều nước, đối tác lớn; rủi ro trên các thị trường tài chính, tiền tệ, bất động sản quốc tế gia tăng; những thách thức về biến đổi khí hậu, thiên tai, dịch bệnh, an ninh năng lượng, lương thực, đói nghèo ngày càng lớn và tác động, ảnh hưởng ngày càng nặng nề đến người dân.

Ở trong nước xuất hiện những thời cơ, thuận lợi và khó khăn, thách thức đan xen, những khó khăn, thách thức nhiều hơn. Nước ta là nền kinh tế đang phát triển, đang trong quá trình chuyển đổi, có độ mở lớn, quy mô còn khiêm tốn, sức chống chịu, năng lực cạnh tranh còn hạn chế, năng suất lao động chưa cao nên chịu nhiều tác động mạnh từ bên ngoài trên nhiều lĩnh vực, nhất là về xuất khẩu, thương mại, đầu tư, tài chính, tiền tệ, tỷ giá, lãi suất; các chuỗi cung ứng bị đứt gãy; thu hút FDI bị ảnh hưởng do đầu tư toàn cầu sụt giảm; cạnh tranh trên thị trường quốc tế gia tăng... Trong khi đó, những hạn chế, bất cập nội tại của nền kinh tế kéo dài nhiều năm đã bộc lộ rõ hơn trong điều kiện khó khăn như các thị trường bất động sản, trái phiếu doanh nghiệp, các ngân hàng yếu kém...

## 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.

<sup>10</sup> Giai đoạn 2011 - 2020, cả nước đã huy động được nguồn lực xã hội rất lớn với 224 dự án/674.080 tỷ đồng đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông theo phương thức PPP. Tuy nhiên, từ thời điểm Luật PPP ban hành và có hiệu lực, chỉ 01 dự án đã ký hợp đồng và đang triển khai đầu tư, 09 dự án đã phê duyệt đầu tư, 14 dự án đang chuẩn bị đầu tư (theo số liệu tổng hợp của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại Báo cáo số 7447/BC-BKHĐT ngày 11/9/2023).

Triển khai Nghị quyết Đại hội lần thứ XIII, Đảng, Quốc hội đã ưu tiên nguồn lực đầu tư phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng, trong đó có hệ thống đường cao tốc. Kết quả đến nay, cả nước đã đưa vào khai thác khoảng 1.822 km đường cao tốc, đang xây dựng 1.670 km, đang chuẩn bị đầu tư khoảng 1.267 km, dự kiến đầu tư giai đoạn 2026 - 2030 khoảng 627 km. Để hoàn thành mục tiêu “Đến năm 2030, phần đầu cả nước có khoảng 5.000 km đường bộ cao tốc” theo Nghị quyết Đại hội lần thứ XIII của Đảng đã đề ra vẫn là nhiệm vụ rất khó khăn, thách thức, đặc biệt trong bối cảnh nguồn lực nhà nước còn hạn chế như hiện nay.

### 6.3. Sự cần thiết đầu tư

Việc đầu tư đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước) là cần thiết vì những lý do chủ yếu sau:

a) Thực hiện mục tiêu phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại theo Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII và các kết luận, nghị quyết của Ban Chấp hành Trung ương, Bộ Chính trị và Quốc hội.

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 phá chiến lược là “Tiếp tục hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế, xã hội đồng bộ, hiện đại, trọng tâm là ưu tiên phát triển hạ tầng trọng yếu về giao thông, năng lượng, công nghệ thông tin, đô thị lớn, hạ tầng ứng phó với biến đổi khí hậu”, với mục tiêu “Đến năm 2030, phần đầu cả nước có khoảng 5.000 km đường bộ cao tốc” và “Xây dựng đường bộ cao tốc và nâng cấp mạng lưới giao thông nội vùng, các tuyến kết nối các tỉnh Tây Nguyên với Đông Nam Bộ, ven biển Nam Trung Bộ với Nam Lào và Đông Bắc Campuchia”.

Triển khai Nghị quyết Đại hội lần thứ XIII của Đảng, Quốc hội đã ban hành Nghị quyết số 16/2021/QH15 ngày 27 tháng 7 năm 2021 về Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025, trong đó xác định “đầu tư, nâng cấp các tuyến giao thông kết nối các tỉnh Tây Nguyên với vùng Đông Nam Bộ, các tỉnh ven biển Nam Trung Bộ, phát triển hạ tầng giao thông kết nối vùng đồng bằng sông Cửu Long với vùng Đông Nam Bộ và Thành phố Hồ Chí Minh. Đẩy mạnh triển khai các dự án theo phương thức đối tác công tư, trước hết là các dự án theo hình thức xây dựng - kinh doanh - chuyển giao (BOT) để phát triển hạ tầng chiến lược trên nguyên tắc hài hòa lợi ích, chia sẻ rủi ro giữa Nhà nước, nhà đầu tư và người dân” là một trong những nhiệm vụ và giải pháp chủ yếu.

b) Cải thiện năng lực cạnh tranh quốc gia nói chung và vùng Tây Nguyên, vùng Đông Nam Bộ nói riêng.

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>11</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>12</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>13</sup>. Đặc biệt, chỉ số về kết cấu hạ tầng đường bộ còn thấp<sup>14</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.

Tổng kết 10 năm thực hiện Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 2011 - 2020 và Nghị quyết số 13-NQ/TW của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI, kết cấu hạ tầng giao thông đã có bước chuyển biến tích cực, 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 hạ tầng giao thông nói riêng vẫn chưa bảo đảm tính đồng bộ, chưa đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước; đầu tư các tuyến đường bộ cao tốc còn chậm, phân bổ chưa hài hòa giữa các vùng kinh tế, vùng động lực và vùng khó khăn.

Theo đánh giá của Bộ Chính trị tại Nghị quyết số 23-NQ/TW ngày 06 tháng 10 năm 2022: *những năm qua, các cấp, các ngành, nhất là các địa phương trong vùng đã nhận thức ngày càng rõ hơn về vị trí, vai trò, tầm quan trọng của vùng Tây Nguyên, phát huy những tiềm năng, lợi thế để phát triển nhanh và bền vững, đạt được kết quả to lớn, rất quan trọng. Tuy nhiên, Tây Nguyên còn những hạn chế, yếu kém, phát triển chưa tương xứng với tiềm năng và lợi thế; mạng lưới kết cấu hạ tầng vùng, liên vùng thiếu và yếu, nhất là hạ tầng chiến lược. Trên cơ sở đó, Bộ Chính trị đề ra quan điểm: Phát triển Tây Nguyên theo hướng đẩy mạnh liên kết vùng, nội vùng; liên kết chặt chẽ với vùng Đông Nam Bộ và các tỉnh khu vực duyên hải Trung Bộ; lấy phát triển hạ tầng giao thông, hạ tầng số làm động*

<sup>11</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>12</sup> Các địa phương có đường bộ cao tốc 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>13</sup> Sau các nước Singapore (1/141), Thái Lan (40/141), Malaysia (27/141), Indonesia (50/141), Brunei (56/141), Philippines (64/141).

<sup>14</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.

lực, tạo dư địa cho phát triển vùng; với mục tiêu về phát triển hạ tầng giao thông: Đến năm 2030, phần đầu hoàn thành một số hạ tầng giao thông quan trọng: Tuyến cao tốc Quy Nhơn - Pleiku, Khánh Hòa - Buôn Ma Thuột, Gia Nghĩa - Chơn Thành, Tân Phú - Bảo Lộc, Bảo Lộc - Liên Khương...

c) Từng bước hoàn thành mạng lưới cao tốc theo quy hoạch liên kết vùng, tạo động lực, sức lan tỏa, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội khu vực Đông Nam Bộ và Tây Nguyên

Do đặc điểm về địa hình nên hệ thống giao thông kết nối giữa tỉnh Đắk Nông và tỉnh Bình Phước không thể phát triển giao thông đường thủy, hạn chế trong việc phát triển đường sắt, chưa có cảng hàng không và đường bộ vẫn là phương thức vận tải duy nhất.

Những năm vừa qua, được sự quan tâm của Đảng, Nhà nước, năng lực hệ thống đường bộ kết nối vùng Đông Nam Bộ với Tây Nguyên ngày càng được cải thiện và nâng cao, đặc biệt là việc hoàn thành đường Hồ Chí Minh đã phát huy hiệu quả đầu tư, tạo điều kiện để phát triển kinh tế kinh tế - xã hội cho các địa phương. Tuy nhiên tuyến có quy mô nhỏ, dốc quanh co, tốc độ bình quân chỉ đạt khoảng 60 km/h; với tốc độ tăng trưởng nhanh về lưu lượng phương tiện dẫn đến đã xuất hiện tình trạng quá tải vào giờ cao điểm, dự báo trong những năm tới tuyến đường sẽ không đáp ứng được nhu cầu giao thông. Chính vì vậy, việc đầu tư, hoàn thành tuyến đường bộ cao tốc đoạn Gia Nghĩa - Chơn Thành sẽ nâng cao năng lực vận tải, tốc độ lưu thông, kết nối các thị trường, thúc đẩy phát triển kinh tế vùng, tạo ra nhiều không gian phát triển khu đô thị, khu công nghiệp, dịch vụ, du lịch, tạo ra nguồn lực từ khai thác quỹ đất, góp phần chuyển dịch mô hình, cơ cấu tăng trưởng, góp phần bảo đảm quốc phòng, an ninh, xóa đói giảm nghèo.

d) Phát triển phương thức vận tải bền vững hiện đại, góp phần giảm tai nạn giao thông

Theo ước tính của Ngân hàng phát triển Châu Á, thiệt hại do tai nạn giao thông gây ra ở Việt Nam khoảng 2,9% GDP cả nước (5 - 12 tỷ USD). Việc đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc sẽ tạo ra hệ thống đường bộ có tốc độ vận tải lớn, năng lực vận tải cao và an toàn, góp phần làm giảm tai nạn giao thông, bảo vệ môi trường và giảm thiểu những hệ lụy có liên quan.

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

Việc đầu tư Dự án phù hợp với chủ trương, chiến lược, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội đã được Đảng và Quốc hội 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: “*Tiếp tục hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế, xã hội đồng bộ, hiện đại, trọng tâm là ưu tiên phát triển hạ tầng trọng yếu về giao thông, năng lượng, công nghệ thông tin, đô thị lớn, hạ tầng ứng phó với biến đổi khí hậu. Phát triển mạnh hạ tầng số, xây dựng và phát triển đồng bộ hạ tầng dữ liệu quốc gia, vùng, địa phương kết nối đồng bộ, thống nhất, tạo nền tảng phát triển kinh tế số, xã hội số*” là một trong ba đột phá chiến lược; với nhiệm vụ và giải pháp: “*Tiếp tục đẩy mạnh thực hiện đột phá chiến lược về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ với một số công trình hiện đại. Tập trung đầu tư các dự án hạ tầng trọng điểm quốc gia, quy mô lớn, nhất là về giao thông, năng lượng và hạ tầng số để khắc phục cơ bản những điểm nghẽn cho phát triển, tăng cường kết nối với khu vực và thế giới. Tập trung phát triển mạng lưới đường bộ cao tốc, đầu tư, nâng cấp các cảng hàng không, đặc biệt là cảng hàng không trọng điểm. Đến năm 2030, phần đầu cả nước có khoảng 5.000km đường bộ cao tốc...*”. Đối với vùng Tây Nguyên: “*Xây dựng đường bộ cao tốc và nâng cấp mạng lưới giao thông nội vùng, các tuyến kết nối các tỉnh Tây Nguyên với Đông Nam Bộ, ven biển Nam Trung Bộ với Nam Lào và Đông Bắc Campuchia*”. Do vậy, việc triển khai đầu tư Dự án là phù hợp với chủ trương của Đảng, cụ thể hóa các mục tiêu, nhiệm vụ đã được Đại hội lần thứ XIII của Đảng thông qua; phù hợp với Nghị quyết của Bộ Chính trị về xây dựng, phát triển vùng Tây Nguyên và vùng Đông Nam Bộ<sup>15</sup>.

b) Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025 theo Nghị quyết số 16/2021/QH15 ngày 27/7/2021 của Quốc hội, đã xác định “*Đẩy mạnh xây dựng, phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng chiến lược đồng bộ, hiện đại*” trong đó đã nêu “*Đến năm 2025, cơ bản hoàn thành tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông;.....; đầu tư, nâng cấp các tuyến giao thông kết nối các tỉnh Tây Nguyên với vùng Đông Nam Bộ, các tỉnh ven biển Nam Trung Bộ, phát triển hạ tầng giao thông kết nối vùng đồng bằng sông Cửu Long với vùng Đông Nam Bộ và Thành phố Hồ Chí Minh. Đẩy mạnh triển khai các dự án theo phương thức đối tác công tư, trước hết là các dự án theo hình thức xây dựng - kinh doanh - chuyển giao (BOT) để phát triển hạ tầng chiến lược trên nguyên tắc hài hòa lợi ích, chia sẻ rủi ro giữa Nhà nước, nhà đầu tư và người dân...*”. Theo đó triển khai đầu tư dự án theo phương thức đối tác công tư (PPP) là phù hợp với kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội theo đúng chủ trương đã được Quốc hội thông qua.

c) Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 81/2023/QH15 ngày 08/01/2023 có nêu “*Về phát triển kết cấu hạ tầng: hình thành cơ bản bộ khung kết cấu hạ tầng quốc gia, bao gồm các trục giao thông đường bộ Bắc - Nam (đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông, một số đoạn của đường bộ cao tốc Bắc*

<sup>15</sup> Nghị quyết số 23-NQ/TW ngày 06 tháng 10 năm 2022, Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 07 tháng 10 năm 2022 của Bộ Chính trị.

- Nam phía Tây, đường ven biển), các trục giao thông Đông - Tây quan trọng, phần đầu có khoảng 5.000 km đường bộ cao tốc; các cảng biển cửa ngõ có chức năng trung chuyển quốc tế, các cảng hàng không quốc tế lớn, các tuyến đường sắt kết nối với các cảng biển lớn, đường sắt đô thị; phần đầu xây dựng một số đoạn đường sắt tốc độ cao trên tuyến Bắc - Nam; phát triển hạ tầng năng lượng, công nghệ thông tin, đô thị lớn, hạ tầng thủy lợi, bảo vệ môi trường, phòng, chống thiên tai, thích ứng với biến đổi khí hậu. Giảm thiểu chi phí logistics..”. Như vậy việc triển khai đầu tư dự án trước năm 2030 là phù hợp với mục tiêu phát triển đến năm 2030 của Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Quốc hội thông qua.

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)

Theo quy hoạch đã phê duyệt, tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa - Chơn Thành (CT.02), chiều dài khoảng 140 km, quy mô từ 6 làn xe, tiến trình đầu tư trước năm 2030. Triển khai quy hoạch mạng lưới đường bộ, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 586/QĐ-TTg ngày 17 tháng 5 năm 2022 phê duyệt Kế hoạch thực hiện Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, trong đó đường cao tốc đoạn Gia Nghĩa - Chơn Thành được triển khai đầu tư trong giai đoạn 2021-2025 và 2026-2030.

Về cơ bản, hướng tuyến của Dự án phù hợp với Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được phê duyệt. Kết quả nghiên cứu lập hồ sơ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi cho thấy, hiện tại hướng tuyến theo quy hoạch đã duyệt có một số đoạn đi qua khu vực địa hình phức tạp, yếu tố hình học bất lợi, khó khăn trong công tác thi công và khai thác; bên cạnh đó, một số đoạn quy hoạch hướng tuyến quá gần với hướng tuyến Quốc lộ 14 hiện hữu nên khó khăn trong việc định hướng không gian phát triển kinh tế của địa phương. Trên cơ sở nghiên cứu kỹ các phương án tuyến, Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Phước đề xuất điều chỉnh cục bộ hướng tuyến đoạn qua tỉnh Bình Phước từ bên phải (phía Bắc) sang bên trái (phía Nam) Quốc lộ 14 hiện hữu. Chính phủ đã chỉ đạo Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Phước phối hợp với Bộ Giao thông vận tải và các bộ, ngành liên quan, cập nhật hướng tuyến chi tiết, các công trình có liên quan của tuyến cao tốc Gia Nghĩa - Chơn Thành trong quá trình hoàn thiện Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ<sup>16</sup>; đồng thời, cập nhật, trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, điều chỉnh trong Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050<sup>17</sup>.

Thực hiện Luật Quy hoạch, trên cơ sở Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời

<sup>16</sup> Thực hiện Luật Quy hoạch, Bộ Giao thông vận tải đã có văn bản số 1023/BGTVT-KHĐT ngày 07 tháng 02 năm 2023 giao Cục Đường bộ Việt Nam chủ trì lập Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, trình cấp có thẩm quyền xem xét, phê duyệt.

<sup>17</sup> Thông báo số 203/TB-VPCP ngày 12 tháng 7 năm 2022 của Văn phòng Chính phủ.

kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã phê duyệt, hiện nay tỉnh Đắk Nông và tỉnh Bình Phước đã cập nhật, điều chỉnh các quy hoạch về không gian các hoạt động kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh, hệ thống đô thị và nông thôn, các khu chức năng, phân bổ đất đai, sử dụng tài nguyên và bảo vệ môi trường trên cơ sở kết nối quy hoạch cấp quốc gia, quy hoạch vùng và trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt theo đúng quy định.

## **8. Lợi thế của việc đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP)**

### **8.1. Lợi thế của việc đầu tư theo hình thức PPP**

#### **a) Huy động nguồn lực xã hội, giảm áp lực vốn ngân sách Nhà nước**

Thực hiện Nghị quyết Đại hội XIII của Đảng, Quốc hội, Chính phủ đã tập trung, ưu tiên nguồn lực đầu tư phát triển mạng lưới đường cao tốc. Tuy nhiên, để hoàn thành mục tiêu 5.000 km đường cao tốc vào năm 2030 cần nhu cầu vốn đầu tư rất lớn. Theo tính toán sơ bộ, giai đoạn 2021 - 2030 cần khoảng 813 nghìn tỷ đồng để đầu tư phát triển mạng lưới đường cao tốc; trong đó, giai đoạn 2021 - 2025 cần khoảng 389 nghìn tỷ đồng, nhưng thực tế mới cân đối được khoảng 66% so với nhu cầu.

Hiện nay, cả nước đã đưa vào khai thác khoảng 1.822 km cao tốc, đang xây dựng khoảng 1.670 km; để hoàn thành mục tiêu 5.000 km, cần bố trí nguồn lực đầu tư khoảng 1.508 km. Đây là thách thức rất lớn, nếu chỉ dựa vào nguồn lực đầu tư công sẽ gây áp lực lớn ngân sách nhà nước, gia tăng trần nợ công, ảnh hưởng đến việc hoàn thành các mục tiêu, nhiệm vụ đã được Đảng, Quốc hội thông qua trong giai đoạn 2021 - 2030, đặc biệt là trong bối cảnh nguồn lực nhà nước cần tập trung cho các ngành, lĩnh vực và nhiệm vụ quan trọng cấp bách khác. Bên cạnh lợi thế về huy động được nguồn vốn thực hiện đầu tư xây dựng, việc triển khai đầu tư theo phương thức PPP sẽ giảm đáng kể nguồn ngân sách nhà nước cần bố trí để phục vụ quản lý, vận hành khai thác và bảo trì công trình.

Trong điều kiện nguồn ngân sách nhà nước còn khó khăn, thực hiện chủ trương của Đảng, Quốc hội về thu hút nguồn lực đầu tư từ xã hội, quan điểm chỉ đạo của Chính phủ là huy động tối đa các nguồn lực xã hội theo phương thức PPP để giảm áp lực về ngân sách, chỉ đầu tư công đối với dự án có tính chất an sinh, xã hội hoặc các dự án không thể triển khai theo phương thức PPP.

#### **b) Tận dụng được thế mạnh về công nghệ, kinh nghiệm quản lý từ khối kinh tế tư nhân**

Việc triển khai Dự án theo phương thức PPP sẽ lựa chọn nhà đầu tư từ khối doanh nghiệp tư nhân có năng lực tài chính, kinh nghiệm về quản trị, quản lý đầu tư, đặc biệt là kinh nghiệm trong tổ chức triển khai các dự án giao thông trọng điểm, có quy mô lớn. Từ thực tiễn triển khai 03 dự án cao tốc trên tuyến Bắc -

Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020<sup>18</sup> cho thấy, các nhà đầu tư/doanh nghiệp dự án đã tổ chức triển khai thực hiện các dự án cao tốc có quy mô lớn, tính chất phức tạp nhưng vẫn bảo đảm tiến độ, chất lượng, một số dự án hoàn thành vượt tiến độ theo cam kết tại hợp đồng PPP<sup>19</sup>.

c) Phân chia rủi ro hợp lý giữa Nhà nước và nhà đầu tư trong quá trình đầu tư, quản lý vận hành và khai thác công trình dự án

Việc phân chia rủi ro hợp lý giữa Nhà nước và nhà đầu tư trong quá trình đầu tư, quản lý vận hành và khai thác công trình dự án đã được đề cập khá cụ thể trong Luật PPP và các Nghị định hướng dẫn thực hiện; đây là điều kiện thuận lợi để thực hiện các dự án theo phương thức PPP. Việc triển khai dự án theo phương thức PPP sẽ gắn quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của Nhà đầu tư/doanh nghiệp dự án ngay từ giai đoạn thiết kế, thi công và trách nhiệm bảo hành, quản lý, vận hành và bảo trì công trình dự án trong suốt vòng đời của dự án.

d) Dự án đầu tư tuyến mới nên có sự lựa chọn cho người sử dụng dịch vụ đường bộ; ngoài ra, việc áp dụng hình thu phí tự động không dừng, mức phí xác định theo chiều dài dịch vụ sử dụng nên đảm bảo tính công bằng, thuận lợi cho người sử dụng.

đ) Thu hút tối đa nguồn lực xã hội tham gia đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông là một trong những nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu giai đoạn 2021 - 2025 đã được nêu tại Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng “*thu hút tối đa nguồn lực đầu tư, đa dạng hóa các hình thức huy động và sử dụng nguồn lực, nhất là các nguồn lực đầu tư ngoài nhà nước; khuyến khích, thu hút đầu tư ngoài ngân sách phát triển kết cấu hạ tầng, nhất là giao thông*<sup>20</sup>”. Đồng thời, là giải pháp nhằm tăng cường huy động, phân bổ và sử dụng có hiệu quả các nguồn lực đã được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 16/2021/QH15 ngày 27 tháng 7 năm 2021 về kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021-2025, trong đó xác định “*đẩy mạnh triển khai các dự án theo phương thức đối tác công tư, trước hết là các dự án theo hình thức xây dựng - kinh doanh - chuyển giao BOT để phát triển hạ tầng chiến lược trên nguyên tắc hài hòa lợi ích, chia sẻ rủi ro giữa Nhà nước, nhà đầu tư và người dân*” và “*Lấy đầu tư công dẫn dắt, kích hoạt các nguồn lực ngoài nhà nước, nhất là đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng theo phương thức đối tác công tư...*”.

8.2. Tác động của việc thực hiện dự án theo phương thức PPP với cộng đồng, dân cư trong phạm vi dự án

Bên cạnh những tác động trong giai đoạn thi công xây dựng và giai đoạn

<sup>18</sup> Bao gồm các dự án thành phần đầu tư xây dựng đoạn Diên Châu - Bãi Vọt, đoạn Nha Trang - Cam Lâm và đoạn Cam Lâm - Vĩnh Hảo thuộc tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư tại Nghị quyết số 52/2017/QH14.

<sup>19</sup> Dự án PPP cao tốc đoạn Nha Trang - Cam Lâm đã thông xe, phục vụ khai thác từ tháng 6/2023, sớm hơn so với Hợp đồng khoảng 03 tháng.

<sup>20</sup> Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII (Tập II Phần thứ II Mục IV khoản 5).

vận hành khai thác tương tự như hình thức đầu tư khác (việc giải phóng mặt bằng, thu hồi đất dẫn đến người dân phải di dời đến các khu tái định cư; những tác động về môi trường trong quá trình thi công xây dựng; điều kiện đi lại và sinh hoạt của người dân hai bên đường cao tốc bị ảnh hưởng do bị đường cao tốc chia cắt...), việc đầu tư Dự án theo phương thức PPP, thu phí trực tiếp từ người sử dụng dịch vụ sẽ có tác động nhất định đến cộng đồng, đời sống của nhân dân trong phạm vi dự án.

Tuy nhiên, do Dự án đầu tư theo hướng tuyến mới, song hành với các tuyến đường hiện hữu nên người sử dụng dịch vụ có thêm sự lựa chọn; áp dụng hình thức thu phí tự động không dừng để thuận lợi cho người dân. Bên cạnh đó, quá trình nghiên cứu Dự án đã lựa chọn hướng tuyến cách xa khu dân cư, đồng thời xây dựng hoàn chỉnh hệ thống đường gom hai bên đường cao tốc, kết hợp với bố trí hệ thống cầu vượt ngang, hầm chui dân sinh nhằm giảm thiểu tối đa tác động đến cộng đồng, dân cư trong phạm vi dự án.

## **9. Mục tiêu đầu tư**

Đầu tư xây dựng tuyến đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước), tuyến kết nối vùng Tây Nguyên với vùng Đông Nam Bộ, kết nối Thành phố Hồ Chí Minh với các tỉnh Bình Phước, Đắk Nông, Đắk Lắk, Gia Lai và các địa phương khác trong vùng, tạo không gian phát triển mới và giải quyết các vấn đề tồn tại của vùng Tây Nguyên và vùng Đông Nam Bộ; khai thác tiềm năng sử dụng đất, phát triển du lịch, công nghiệp chế biến, công nghiệp khai thác khoáng sản..., từng bước cơ cấu lại kinh tế vùng Tây Nguyên; góp phần thực hiện thắng lợi các mục tiêu, nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội vùng Tây Nguyên, vùng Đông Nam Bộ và quốc gia theo Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng, các Nghị quyết của Bộ Chính trị đã thông qua.

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

### **10.1. Phạm vi đầu tư**

- Điểm đầu giao với đường Hồ Chí Minh (Quốc lộ 14) tại Km1915 + 900, thuộc địa phận huyện Đắk R'Lấp, tỉnh Đắk Nông.

- Điểm cuối kết nối với đường Hồ Chí Minh đoạn Chơn Thành - Đức Hòa, thuộc địa phận thị xã Chơn Thành, tỉnh Bình Phước.

- Tổng chiều dài tuyến khoảng 128,8 km, trong đó: chiều dài đường cao tốc khoảng 126,8 km; chiều dài đoạn tuyến kết nối từ nút giao với cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Chơn Thành đến đường Hồ Chí Minh đoạn Chơn Thành - Đức Hòa khoảng 2 km.

- Dự án qua địa phận tỉnh Đắk Nông (dài 27,8 km) và tỉnh Bình Phước (dài 101 km).

### a) Đường cao tốc

- Theo quy hoạch mạng lưới đường bộ giai đoạn 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã phê duyệt, tuyến cao tốc đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước) có quy mô 6 làn xe cao tốc.

- Đầu tư phân kỳ giai đoạn 1: quy mô 4 làn xe theo Tiêu chuẩn thiết kế đường cao tốc TCVN 5729:2012, tốc độ thiết kế 100 - 120 km/h tùy thuộc vào điều kiện địa hình, bề rộng nền đường  $B_{nền} = 24,75$  m (riêng đoạn qua thành phố Đồng Xoài nền đường rộng 25,5 m); giải phóng mặt bằng một lần theo quy hoạch được duyệt (6 làn xe cao tốc, bề rộng nền đường  $B_{nền} = 32,25$ m). Theo tính toán sơ bộ, quy mô giai đoạn phân kỳ có thể đáp ứng nhu cầu vận tải đến khoảng năm 2045 - 2050.

b) Đoạn tuyến kết nối từ nút giao với cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Chơn Thành đến đường Hồ Chí Minh đoạn Chơn Thành - Đức Hòa (chiều dài khoảng 2 km): theo quy mô đường cấp III, bề rộng nền đường  $B_{nền} = 12$  m.

## 11. Phương án thiết kế sơ bộ

### 11.1. Hướng tuyến

Cơ bản phù hợp với Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội các tỉnh Đắk Nông và Bình Phước. Trong quá trình lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Phước đã phối hợp với Ủy ban nhân dân tỉnh Đắk Nông nghiên cứu kỹ các phương án hướng tuyến, so sánh để lựa chọn phương án phù hợp, bảo đảm nguyên tắc hạn chế tối đa khối lượng giải phóng mặt bằng, các khu tập trung đông dân cư, các khu di tích, rừng đặc dụng, rừng phòng hộ, kết nối thuận lợi với các khu công nghiệp, tạo điều kiện thuận lợi để phát triển không gian đô thị, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội cho các địa phương.

### 11.2. 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.

### 11.3. Trắc ngang

Giai đoạn phân kỳ đầu tư mặt cắt ngang 4 làn xe, bề rộng nền đường  $B_{nền} = 24,75$  m; riêng đoạn qua thành phố Đồng Xoài nền đường rộng  $B_{nền} = 25,5$  m (mở rộng giải phân cách giữa để bố trí hệ thống điện chiếu sáng); giai đoạn hoàn thiện đầu tư mở rộng theo với quy mô quy hoạch đã phê duyệt (6 làn xe cao tốc).

### 11.4. Nền đường, mặt đường

- Nền đường đảm bảo các yêu cầu kỹ thuật của dự án; xử lý nền đất yếu đảm bảo ổn định nền đường; đối với các đoạn đào sâu, đắp cao, nền đường được gia cố bằng tường chắn, gia cố mái ta luy... để đảm bảo an toàn khai thác.

- Mặt đường cấp cao A1, đáp ứng các yêu cầu kỹ thuật theo tiêu chuẩn thiết

kế đường bộ cao tốc.

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

- Xây dựng các 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 mô quy hoạch. Để đáp ứng yêu cầu kết nối và phát triển kinh tế - xã hội, trên phạm vi dự án dự kiến đầu tư tổng số 11 nút giao liên thông; trong giai đoạn phân kỳ dự kiến đầu tư 5 nút giao liên thông (01 nút giao trên địa bàn tỉnh Đắk Nông và 04 nút giao trên địa bàn tỉnh Bình Phước).

- Đầu tư đoạn tuyến kết nối từ nút giao với cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Chơn Thành đến đường Hồ Chí Minh đoạn Chơn Thành - Đức Hòa nhằm nâng cao hiệu quả khai thác tuyến đường bộ cao tốc.

#### 11.6. 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.

#### 11.7. 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, ảnh hưởng đời sống dân cư hai bên tuyến.

#### 11.8. Công trình cầu

- Cầu trên đường cao tốc: bề rộng cầu  $B_{\text{cầu}} = 24,75 \text{ m}$ ; giai đoạn hoàn thiện, mở rộng phù hợp với quy mô quy hoạch được duyệt.

- Cầu vượt ngang: bề rộng cầu phù hợp với quy mô của đường hiện hữu.

#### 11.9. Hệ thống thu phí, ITS và trạm dừng nghỉ

- Hệ thống thu phí: sử 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 giao thông thông minh hiện đại, đảm bảo thuận lợi trong việc kiểm soát, điều khiển giao thông trên toàn tuyến.

- Trạm dừng nghỉ: xây dựng đồng bộ các trạm dừng nghỉ trên tuyến theo đúng tiêu chuẩn, quy định pháp luật để phục vụ khai thác đường bộ cao tốc; phương án đầu tư, kinh doanh trạm dừng nghỉ sẽ thực hiện theo quy định của pháp luật về đất đai, pháp luật về đầu tư và pháp luật khác có liên quan.

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

### 12.1. Phạm vi giải phóng mặt bằng

Thực hiện giải phóng mặt bằng một lần theo quy mô 6 làn xe. 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.

#### 12.2. Sơ bộ diện tích đất chiếm dụng

- Sơ bộ tổng diện tích đất chiếm dụng khoảng 1.111 ha (tỉnh Đắk Nông khoảng 261 ha; tỉnh Bình Phước khoảng 850 ha), trong đó: đất trồng lúa 2 vụ khoảng 2 ha; đất nông nghiệp khác khoảng 1.051 ha; đất ở khoảng 12 ha; đất rừng sản xuất khoảng 46 ha.

- Sơ bộ số hộ bị ảnh hưởng: khoảng 1.229 hộ.

- Diện tích rừng sản xuất cần chuyển mục đích sử dụng khoảng 46 ha, thuộc địa phận tỉnh Bình Phước. Ngày 08 tháng 12 năm 2023, Hội đồng nhân dân tỉnh Bình Phước đã thông qua Nghị quyết số 20/2023/NQ-HĐND quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng để thực hiện Dự án.

- Diện tích đất lúa cần chuyển đổi mục đích sử dụng khoảng 2 ha, thuộc địa phận tỉnh Đắk Nông.

12.3. Sơ bộ kinh phí giải phóng mặt bằng, tái định cư: khoảng 4.639 tỷ đồng.

#### 12.4. Tổ chức thực hiện

Tách công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư thành 02 dự án thành phần độc lập theo địa giới hành chính, triển khai theo hình thức đầu tư công và giao Ủy ban nhân dân các tỉnh Bình Phước và Đắk Nông là cơ quan chủ quản triển khai thực hiện bảo đảm tuân thủ quy định của pháp luật, bảo đảm công khai, minh bạch và ổn định cuộc sống cho người dân bị thu hồi đất.

### 13. Hình thức đầu tư và phân chia dự án thành phần

Từ thực tiễn sau khi triển khai cho thấy, về cơ bản hệ thống đường gom, cầu vượt ngang chủ yếu là đường giao thông nông thôn, đường huyện, đường tỉnh... thẩm quyền quản lý, khai thác và bảo trì thuộc địa phương; bên cạnh đó, hệ thống đường gom, cầu vượt ngang nằm ngoài phạm vi đất dành cho đường cao tốc (nằm ngoài hàng rào đường cao tốc). Chính vì vậy, việc giao cơ quan quản lý, khai thác đường cao tốc thực hiện quản lý, khai thác hệ thống đường gom, cầu vượt ngang đã phát sinh không ít khó khăn, bất cập trong công tác quản lý khai và thác bảo trì, cũng như kết nối và phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương. Liên quan đến nội dung này, tại dự thảo Luật Đường bộ (Chính phủ đã trình Quốc hội khóa XV cho ý kiến tại Kỳ họp thứ 6) đã bổ sung quy định: sau khi dự án đường bộ cao tốc hoàn thành đầu tư xây dựng xây dựng, toàn bộ hệ thống đường gom, cầu vượt ngang được bàn giao cho các địa phương quản lý, khai thác và bảo trì để thuận lợi trong công tác duy tu, bảo trì, nâng cấp, mở rộng theo quy hoạch của địa phương và phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của địa phương.



Trên cơ sở các quy định của pháp luật về đầu tư, pháp luật về xây dựng và thực tiễn triển khai một số dự án cao tốc quan trọng quốc gia đã được Quốc hội phê duyệt chủ trương đầu tư trong thời gian qua, Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Phước đã nghiên cứu phương án phân chia dự án thành phần theo hướng: *tách công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư; xây dựng đường gom, cầu vượt ngang; xây dựng đường cao tốc thành các dự án thành phần để triển khai độc lập.*

Trên cơ sở đó, Chính phủ đề xuất phân chia Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước) thành 05 dự án thành phần (gồm 01 dự án thành phần đầu tư theo phương thức PPP và 04 dự án thành phần đầu tư công), cụ thể như sau:

- Dự án thành phần 1: Đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước) (bao gồm cả đoạn tuyến kết nối với đường Hồ Chí Minh đoạn Chơn Thành - Đức Hòa) theo phương thức đối tác công tư (PPP), Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Phước là cơ quan có thẩm quyền triển khai thực hiện.

- Dự án thành phần 2: Đầu tư xây dựng đường gom, cầu vượt ngang đường cao tốc địa phận tỉnh Đắk Nông theo hình thức đầu tư công, Ủy ban nhân dân tỉnh Đắk Nông là cơ quan chủ quản triển khai thực hiện.

- Dự án thành phần 3: Đầu tư xây dựng đường gom, cầu vượt ngang đường cao tốc địa phận tỉnh Bình Phước theo hình thức đầu tư công, Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Phước là cơ quan chủ quản triển khai thực hiện.

- Dự án thành phần 4: Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư (bao gồm đường cao tốc, đường gom, cầu vượt ngang và các công trình có liên quan) thuộc địa phận tỉnh Đắk Nông theo hình thức đầu tư công, Ủy ban nhân dân tỉnh Đắk Nông là cơ quan chủ quản triển khai thực hiện.

- Dự án thành phần 5: Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư (bao gồm đường cao tốc, đường gom, cầu vượt ngang và các công trình có liên quan) thuộc địa phận tỉnh Bình Phước theo hình thức đầu tư công, Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Phước là cơ quan chủ quản triển khai thực hiện.

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

14.1. Sơ bộ tổng mức đầu tư Dự án khoảng **25.540** tỷ đồng. Bao gồm:

- Chi phí bồi thường, hỗ trợ và tái định cư:	4.639 tỷ đồng
- Chi phí xây dựng và thiết bị:	16.470 tỷ đồng
- Chi phí quản lý dự án, tư vấn và chi phí khác:	1.236 tỷ đồng
- Chi phí dự phòng:	2.300 tỷ đồng
- Chi phí lãi vay trong thời gian xây dựng:	895 tỷ đồng

#### **14.2. Nguồn vốn**

a) Vốn ngân sách trung ương khoảng **10.536,5** tỷ đồng. Bao gồm: 1.500 tỷ đồng từ nguồn vốn dự phòng của Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025<sup>21</sup>; điều chuyển 266,5 tỷ đồng từ nguồn ngân sách trung ương hỗ trợ địa phương để thực hiện dự án xây dựng đường giao thông phía Tây Quốc lộ 13 kết nối Chơn Thành - Hoa Lư sang thực hiện Dự án<sup>22</sup>; 8.770 tỷ đồng từ nguồn tăng thu, tiết kiệm chi thường xuyên của ngân sách trung năm 2022<sup>23</sup>.

b) Vốn ngân sách địa phương khoảng **2.233,5** tỷ đồng. Trong đó: tỉnh Bình Phước là 1.233,5 tỷ đồng (Hội đồng nhân dân tỉnh đã thông qua tại Nghị quyết số 11/NQ-HĐND ngày 12 tháng 7 năm 2022); tỉnh Đắk Nông là 1.000 tỷ đồng (Hội đồng nhân dân tỉnh thông qua tại Nghị quyết số 25/NQ-HĐND ngày 26 tháng 7 năm 2022).

c) Vốn do nhà đầu tư thu xếp khoảng **12.770** tỷ đồng, chiếm 50% sơ bộ tổng mức đầu tư Dự án (chiếm 65% sơ bộ tổng mức đầu tư dự án thành phần 1 theo phương thức PPP).

### **15. Sơ bộ phương án tài chính**

Kết quả tính toán hiệu quả tài chính đối với dự án thành phần 1 (PPP):

- Giá trị hiện tại ròng (NPV): 164,51 tỷ đồng (>0).
- Tỷ suất hoàn vốn nội bộ (IRR): 10,98%.
- Tỷ suất lợi ích - chi phí (B/C): 1,119 (>1).
- Tỷ suất chiết khấu của dự án: 10,85%.
- Thời gian thu phí hoàn vốn: khoảng 18 năm 1 tháng.

Kết quả tính toán, phân tích hiệu quả tài chính cho thấy dự án thành phần 1 đảm bảo hiệu quả tài chính.

### **16. Tiến độ thực hiện dự án**

Chuẩn bị đầu tư Dự án từ năm 2023, thực hiện Dự án từ năm 2024, phần đầu hoàn thành Dự án năm 2026. Cụ thể: chuẩn bị dự án năm 2023 - 2024; bồi thường, hỗ trợ, tái định cư năm 2024 - 2025; thi công xây dựng từ năm 2025, phần đầu hoàn thành năm 2026.

<sup>21</sup> 1.500 tỷ đồng vốn ngân sách trung ương trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 theo Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28 tháng 7 năm 2021 của Quốc hội để thực hiện Dự án cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành; đến nay số vốn 1.500 tỷ đồng đã được đưa vào dự phòng của Kế hoạch đầu tư công trung hạn vốn ngân sách trung ương giai đoạn 2021-2025 theo Nghị quyết số 93/2023/QH15 ngày 22 tháng 6 năm 2023 của Quốc hội.

<sup>22</sup> 266,5 tỷ đồng nguồn ngân sách trung ương trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 theo Nghị quyết số 29/2021/QH15 của Quốc hội, được Thủ tướng Chính phủ giao tại Quyết định số 1535/QĐ-TTg ngày 15 tháng 9 năm 2021 để thực hiện Dự án xây dựng đường giao thông phía Tây Quốc lộ 13 kết nối Chơn Thành - Hoa Lư.

<sup>23</sup> Theo Nghị quyết số 40/2023/NQ-UBTVQH15 ngày 15 tháng 11 năm 2023 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về việc bổ sung dự toán thu ngân sách nhà nước năm 2022; phân bổ, sử dụng nguồn tăng thu, tiết kiệm chi thường xuyên của ngân sách trung ương năm 2022: Đối với các dự án thuộc thẩm quyền của Quốc hội quyết định (trong đó có dự án quan trọng quốc gia), Chính phủ khẩn trương chuẩn bị thủ tục đầu tư trình Quốc hội xem xét, quyết định.

## 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 của Dự án tại thời điểm năm 2027 là 321,17 tỷ đồng), tiết kiệm về chi phí vận hành (VOC của Dự án tại thời điểm năm 2027 là 731,79 tỷ đồng) cho thấy Dự án mang lại hiệu quả kinh tế - xã hội.

#### b) Nhóm yếu tố mặc dù mang lại hiệu quả rất 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 thúc đẩy 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>24</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

Việc đánh giá sơ bộ tác động môi trường, xã hội của Dự án được thực hiện theo đúng quy định của Luật Bảo vệ môi trường năm 2020 và các quy định của pháp luật có liên quan.

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; 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.

<sup>24</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 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.

Nội dung đánh giá sơ bộ tác động môi trường tuân thủ quy định tại Điều 29 Luật Bảo vệ môi trường.

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

Đường bộ cao tốc góp phần củng cố quốc phòng - an ninh, phục vụ 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.

### 17.4. Đánh giá tác động đến các dự án liên quan

Hiện nay, trên đường Hồ Chí Minh (Quốc lộ 14, song hành với đường cao tốc) có 02 dự án đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT. Theo đánh giá sơ bộ, khi đường cao tốc đưa vào khai thác sẽ có cả tác động tích cực lẫn tiêu cực đối với các dự án BOT, trong đó tác động tiêu cực là chủ yếu. Về mặt tích cực, việc đầu tư đường cao tốc sẽ tạo động lực thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội khu vực nói chung, dẫn đến gia tăng nhu cầu vận tải nội vùng trên các tuyến quốc lộ, sẽ tăng doanh thu cho các dự án BOT. Về mặt tiêu cực, việc đưa cao tốc vào khai thác sẽ có thêm sự lựa chọn cho người sử dụng, dẫn đến phân chia lưu lượng, gây sụt giảm doanh thu của các dự án BOT.

Việc định lượng cụ thể mức độ ảnh hưởng đến các dự án BOT chỉ có thể xác định chính xác khi đường cao tốc hoàn thành đưa vào khai thác sử dụng. Do vậy, trong các bước triển khai tiếp theo, Chính phủ sẽ chỉ đạo Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Phước phối hợp với Ủy ban nhân dân tỉnh Đắk Nông và các cơ quan liên quan tiếp tục nghiên cứu, phối hợp với doanh nghiệp dự án BOT đánh giá cụ thể mức độ ảnh hưởng, doanh thu thực tế và đề xuất giải pháp xử lý phù hợp, bảo đảm hài hòa lợi ích, hạn chế tối đa ảnh hưởng đến quyền lợi hợp pháp của các nhà đầu tư BOT theo hợp đồng đã ký kết.

## 18. Dự kiến sơ bộ rủi ro trong quá trình thực hiện dự án

### 18.1. Giai đoạn chuẩn bị dự án

Bao gồm các rủi ro trong công tác khảo sát lập thiết kế kỹ thuật, thiết kế bản vẽ thi công, dự toán xây dựng công trình; chi phí tổ chức thực hiện hoặc dự toán xây dựng công trình có thể tăng cao hơn so với dự kiến trong tổng mức đầu tư.

### 18.2. Giai đoạn thực hiện dự án

Bao gồm các rủi ro về huy động vốn triển khai dự án; các rủi ro do tình trạng khan hiếm vật liệu, tăng giá vật liệu, chi phí nhân công, thiết bị xây dựng tăng cao; rủi ro về các điều kiện địa hình, địa chất khác so với thiết kế; tác động thiên tai và các điều kiện tự nhiên khác ảnh hưởng đến quá trình thi công xây dựng; do vướng mắc trong công tác giải phóng mặt bằng; biện pháp thi công ảnh hưởng đến tài sản của người dân sinh sống khu vực lân cận; các vấn đề bảo đảm an toàn lao động trong thi công xây dựng công trình; thời gian xây dựng công trình kéo dài hơn so với dự kiến; rủi ro trong công tác nghiệm thu, đưa công trình vào khai thác sử dụng.

### 18.3. Giai đoạn thu phí, vận hành khai thác và bảo trì công trình

Bao gồm các rủi ro về doanh thu do quy hoạch, chính sách, pháp luật có liên quan hoặc do điều kiện phát triển kinh tế - xã hội chưa đạt như dự báo (mục tiêu, định hướng phát triển kinh tế - xã hội); tác động từ các điều kiện tự nhiên ảnh hưởng đến quá trình vận hành, khai thác công trình dự án (thiên tai, lũ lụt,..); rủi ro do chất lượng công trình dự án trong quá trình vận hành khai thác khiến chi phí sửa chữa, bảo trì và khắc phục tăng cao; các rủi ro trong giai đoạn chuẩn bị chuyển giao công trình dự án cho cơ quan có thẩm quyền.

Trên cơ sở phân tích các rủi ro, Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi đã phân tích cơ chế phân bổ, quản lý rủi ro giữa nhà nước, nhà đầu tư và các bên có liên quan; đồng thời phân tích trách nhiệm của các bên trong việc quản lý rủi ro, đề xuất một số biện pháp nhằm giảm thiểu các rủi ro.

## **19. Cơ chế chia sẻ phần giảm doanh thu**

### **19.1. Sự cần thiết áp dụng cơ chế chia sẻ phần giảm doanh thu**

Từ thực tiễn cho thấy, các dự án đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông có đặc thù là tổng mức đầu tư lớn, thời gian thu hồi vốn kéo dài nên tiềm ẩn nhiều rủi ro khi triển khai theo phương thức PPP. Quá trình triển khai các dự án đầu tư theo phương thức PPP trong thời gian vừa qua, đặc biệt quá trình kêu gọi đầu tư các dự án thành phần trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 cho thấy việc thu hút nguồn lực xã hội đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông rất khó khăn, trong đó nguyên nhân chủ yếu là chưa có các cơ chế phù hợp nhằm giảm thiểu rủi ro.

Để tăng tính khả thi triển khai theo phương thức PPP, tăng tính hấp dẫn để thu hút nhà đầu tư và huy động vốn, kiến nghị Dự án được áp dụng cơ chế chia sẻ phần giảm doanh thu theo quy định tại Điều 82 Luật PPP.

### **19.2. Sơ bộ phương án chia sẻ phần giảm doanh thu**

Thực hiện tuân thủ theo quy định tại Điều 82 Luật PPP và quy định của pháp luật khác có liên quan.

**20. Các hình thức ưu đãi và đảm bảo đầu tư:** thực hiện theo quy định của Luật PPP và quy định của pháp luật khác có liên quan.

### **21. Sơ bộ hình thức quản lý dự án**

Hình thức, cơ cấu tổ chức quản lý thực hiện dự án của chủ đầu tư, cơ quan có thẩm quyền, nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án trong từng giai đoạn (giải phóng mặt bằng; xây dựng công trình; kinh doanh, vận hành khai thác và bảo trì công trình dự án; bàn giao công trình dự án...) thực hiện tuân thủ quy định của pháp luật về xây dựng, pháp luật về đầu tư theo phương thức PPP, pháp luật về đầu tư công, pháp luật về đất đai và các quy định của pháp luật khác có liên quan.

**22. Tổ chức thực hiện:** theo quy định pháp luật có liên quan và cơ chế đặc thù triển khai Dự án được Quốc hội thông qua và áp dụng.

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

Với tính chất là dự án quan trọng quốc gia, để bảo đảm tiến độ đầu tư, sớm hoàn thành Dự án đưa vào khai thác sử dụng, tạo thuận lợi trong quá trình triển khai, trên cơ sở kiến nghị của Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Phước, Chính phủ trình Quốc hội cho phép Dự án áp dụng một số cơ chế, chính sách đặc thù như sau:

### 1. Về nguồn vốn đầu tư

Dự án có nhu cầu sử dụng vốn ngân sách nhà nước khoảng 12.770 tỷ đồng, trong đó bao gồm 10.536,5 tỷ đồng vốn ngân sách trung ương và 2.233,5 tỷ đồng vốn ngân sách địa phương. Trong tổng số 10.536,5 tỷ đồng vốn ngân sách trung ương, kiến nghị Quốc hội:

- Bố trí 8.770 tỷ đồng từ nguồn vốn tăng thu, tiết kiệm chi thường xuyên của ngân sách trung ương năm 2022<sup>25</sup>.

- Bố trí 1.500 tỷ đồng từ nguồn vốn dự phòng của kế hoạch đầu tư công trung hạn vốn ngân sách trung ương giai đoạn 2021-2025<sup>26</sup>.

Đối với 266,5 tỷ đồng vốn ngân sách trung ương còn thiếu, Chính phủ sẽ điều chuyển từ nguồn vốn ngân sách nhà nước đã bố trí cho tỉnh Bình Phước trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 để thực hiện Dự án<sup>27</sup>.

Theo Nghị quyết số 40/2023/NQ-UBTVQH15 ngày 15 tháng 11 năm 2023 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về bổ sung dự toán thu ngân sách nhà nước năm 2022; phân bổ, sử dụng nguồn tăng thu, tiết kiệm chi thường xuyên của ngân sách trung ương năm 2022: Số vốn còn lại 63.725 tỷ đồng để xem xét, bố trí cho các nhiệm vụ, dự án thuộc Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025. Đối với các dự án thuộc thẩm quyền của Quốc hội xem xét, quyết định (trong đó có dự án quan trọng quốc gia), Chính phủ khẩn trương hoàn thiện thủ tục đầu tư, trình Quốc hội xem xét, quyết định.

Theo quy định tại khoản 1 Điều 68 Luật Đầu tư công năm 2019: *thời gian thực hiện và giải ngân vốn kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn trước đến hết ngày 31 tháng 01 năm đầu tiên của kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn sau*. Vì vậy, số vốn 8.770 tỷ đồng từ nguồn vốn tăng thu, tiết kiệm chi thường xuyên của ngân sách trung ương năm 2022 (hòa chung trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 theo Nghị quyết số 40/2023/NQ-UBTVQH15) phải được giải ngân hết đến ngày 31 tháng 01 năm 2026. Tuy nhiên,

<sup>25</sup> Theo Nghị quyết số 40/2023/NQ-UBTVQH15 ngày 15 tháng 11 năm 2023 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội: Đối với các dự án thuộc thẩm quyền của Quốc hội xem xét, quyết định (trong đó có dự án quan trọng quốc gia), Chính phủ khẩn trương hoàn thiện thủ tục đầu tư, trình Quốc hội xem xét, quyết định.

<sup>26</sup> Theo kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025, tỉnh Bình Phước được bố trí 1.766,5 tỷ đồng (trong tổng số 5.031,9 tỷ đồng) nguồn ngân sách trung ương để thực hiện các dự án trên địa bàn của Tỉnh, trong đó: 1.500 tỷ đồng để thực hiện Dự án cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành và 266,5 tỷ đồng để thực hiện đầu tư Dự án xây dựng đường giao thông phía Tây Quốc lộ 13 kết nối Chơn Thành - Hoa Lư. Hiện nay, số vốn 1.500 tỷ đồng đã đưa vào dự phòng của Kế hoạch đầu tư công trung hạn vốn ngân sách trung ương giai đoạn 2021-2025 theo Nghị quyết số 93/2023/QH15 ngày 22 tháng 6 năm 2023 của Quốc hội. Cũng theo yêu cầu của Quốc hội tại Nghị quyết số 93/2023/QH15: *Chính phủ báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, cho ý kiến để hoàn thiện thủ tục đầu tư, phê duyệt chủ trương đầu tư, báo cáo Quốc hội xem xét, quyết định việc sử dụng số vốn dự phòng của Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025*.

<sup>27</sup> Điều chuyển từ Dự án xây dựng đường giao thông phía Tây Quốc lộ 13 kết nối Chơn Thành - Hoa Lư sang để thực hiện Dự án.

tuyến cao tốc Bắc Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước) là dự án có quy mô lớn, thời gian thi công dự kiến đến cuối năm 2026 nên khó bảo đảm hoàn thành công tác giải ngân theo quy định của Luật Đầu tư công.

Trên cơ sở đó, Chính phủ kiến nghị Quốc hội: *Chấp thuận bố trí 8.770 tỷ đồng từ nguồn tăng thu, tiết kiệm chi thường xuyên của ngân sách trung ương năm 2022 và 1.500 tỷ đồng từ nguồn dự phòng của kế hoạch đầu tư công trung hạn vốn ngân sách trung ương giai đoạn 2021-2025 để đầu tư Dự án; cho phép kéo dài thời gian giải ngân đến hết năm 2026 đối với số vốn bố trí từ nguồn tăng thu, tiết kiệm chi thường xuyên của ngân sách trung ương năm 2022 để thực hiện Dự án (8.770 tỷ đồng).*

## 2. Về tổ chức thực hiện

Tây Nguyên là khu vực tập trung nhiều đồng bào dân tộc thiểu số sinh sống, có vai trò, vị trí chiến lược đặc biệt quan trọng về kinh tế, chính trị, văn hóa, xã hội, môi trường, quốc phòng, an ninh và đối ngoại của cả nước. Những năm vừa qua, Tây Nguyên trở thành vùng sản xuất một số sản phẩm nông sản chủ lực quy mô lớn, nhất là cây công nghiệp, cây ăn quả. Tuy nhiên, Tây Nguyên còn những hạn chế, yếu kém như tăng trưởng kinh tế thiếu bền vững, có xu hướng chậm lại; tình trạng di dân tự do vào Tây Nguyên ngày càng phức tạp; an ninh chính trị, trật tự, an toàn xã hội, vấn đề tôn giáo, dân tộc, tình hình khiếu kiện, tranh chấp đất đai vẫn còn tiềm ẩn nhiều yếu tố phức tạp. Chính vì vậy, chủ trương của Đảng về xây dựng và phát triển vùng Tây Nguyên phải kết hợp hài hòa giữa phát triển kinh tế, văn hóa, xã hội, bảo vệ tài nguyên, môi trường gắn chặt với quốc phòng, an ninh và đối ngoại.

Bên cạnh đó, từ thực tiễn quản lý, khai thác các dự án đường cao tốc trong thời gian vừa qua (như phân tích tại khoản 13 Mục II), để thuận lợi trong công tác duy tu, bảo trì, nâng cấp, mở rộng theo quy hoạch của địa phương và phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của địa phương, Chính phủ kiến nghị phân chia dự án thành phần và cho phép áp dụng cơ chế về tổ chức thực hiện như sau:

- Phân chia Dự án thành 05 dự án thành phần (như Phụ lục I kèm theo).
- Trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định và quyết định đầu tư các dự án thành phần 2, 3, 4 của Dự án được thực hiện tương tự như đối với dự án nhóm B theo quy định của pháp luật về đầu tư công.
- Trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định và quyết định đầu tư dự án thành phần 5 của Dự án được thực hiện tương tự như đối với dự án nhóm A theo quy định của pháp luật về đầu tư công; giao cơ quan chuyên môn về xây dựng thuộc Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Phước tổ chức thẩm định dự án theo quy định.
- Giao Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Phước chịu trách nhiệm là cơ quan đầu mối tổ chức thực hiện Dự án bảo đảm tính tổng thể, đồng bộ toàn Dự án.
- Dự án thành phần 1 được áp dụng hình thức đấu thầu rộng rãi trong nước để lựa chọn nhà đầu tư.

*không hợp, Quốc hội giao Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định.*

### **3. Về cơ chế chỉ định thầu**

Với mục tiêu rút ngắn thời gian triển khai đầu tư xây dựng, sớm đưa công trình đường cao tốc vào khai thác, sử dụng, thời gian vừa qua Quốc hội đã chấp thuận cho phép một số dự án đường cao tốc được áp dụng cơ chế đặc thù, trong đó có cơ chế chỉ định thầu, nên đã rút ngắn đáng kể thời gian chuẩn bị triển khai dự án. Giai đoạn trước đây, thời gian chuẩn bị dự án từ thời điểm được cấp có thẩm quyền thông qua chủ trương đến thời điểm khởi công cần tối thiểu khoảng 2 năm, đối với một số dự án cao tốc được Quốc hội cho phép áp dụng cơ chế chỉ định thầu, thời gian chuẩn bị dự án chỉ còn khoảng 1 năm (như dự án cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025, dự án cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng, dự án đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh, dự án đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội và các dự án sử dụng nguồn vốn thuộc Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội). Trên cơ sở đó, để đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án, Chính phủ kiến nghị Quốc hội:

*Cho phép người đứng đầu cơ quan có thẩm quyền xem xét, quyết định việc chỉ định thầu trong quá trình triển khai thực hiện Dự án đối với các gói thầu tư vấn, các gói thầu phục vụ di dời hạ tầng kỹ thuật, các gói thầu thực hiện đền bù, giải phóng mặt bằng và tái định cư và áp dụng trong 02 năm kể từ ngày Dự án được Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư. Trình tự, thủ tục thực hiện chỉ định thầu thực hiện theo quy định của pháp luật về đấu thầu. Trong thời gian thực hiện Dự án nếu có phát sinh công việc chỉ định thầu thì Chính phủ báo cáo Quốc hội xem xét, quyết định kéo dài thời gian áp dụng cơ chế này<sup>28</sup>.*

### **4. Về khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường để thực hiện dự án**

Theo quy định tại khoản 2 Điều 64 Luật Khoáng sản, đối với các mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường nằm trong hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ dự án nhưng không nằm trong diện tích đất của dự án xây dựng công trình phải tiến hành thủ tục cấp phép. Tuy nhiên, thủ tục cấp phép mỏ mới theo quy định của Luật Khoáng sản còn phức tạp, kéo dài qua nhiều khâu, nhiều cấp, chưa đáp ứng tiến độ triển khai các dự án.

Nhằm tháo gỡ khó khăn về nguồn cung cấp vật liệu cho các dự án đường bộ cao tốc trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025, các dự án sử dụng nguồn vốn trong Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội, các dự án đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh và Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội, tại các Nghị quyết của Quốc hội về việc chấp thuận chủ trương đầu tư dự án đã cho phép áp dụng cơ chế đặc thù về khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường. Bên cạnh đó, Chính phủ đã ban hành 09 Nghị quyết tháo gỡ về nguồn cung cấp vật liệu cho các dự án đường bộ cao tốc<sup>29</sup>. Rút kinh

<sup>28</sup> Tương tự cơ chế đặc thù đã được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 56/2022/QH15 về chủ trương xây dựng tuyến đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội.

<sup>29</sup> Trên cơ sở đề nghị của Bộ Tài nguyên và Môi trường, Chính phủ đã ban hành 09 Nghị quyết: (1) số 60/NQ-CP ngày 16/6/2021 về việc áp dụng cơ chế đặc thù trong cấp phép khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông



nghiệm từ thực tiễn quá trình triển khai các dự án đường bộ cao tốc trong thời gian vừa qua, ngay sau khi được Quốc hội chấp thuận chủ trương đầu tư Dự án, Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Phước sẽ phối hợp với các cơ quan liên quan tổ chức rà soát, đánh giá các mỏ vật liệu xây dựng đáp ứng yêu cầu về trữ lượng, chất lượng, công suất phục vụ dự án, đồng thời khẩn trương triển khai các thủ tục cấp phép khai thác mỏ đáp ứng tiến độ khai thác phục vụ thi công.

Trên cơ sở đó, Chính phủ kiến nghị Quốc hội:

*Cho phép trong giai đoạn triển khai Dự án, nhà thầu thi công không phải thực hiện thủ tục cấp Giấy phép khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường nằm trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng. Việc khai thác khoáng sản quy định tại khoản này được thực hiện đến khi hoàn thành dự án. Trường hợp không phải lập dự án đầu tư khai thác khoáng sản thì không phải thực hiện thủ tục lập báo cáo đánh giá tác động môi trường<sup>30</sup>.*

#### IV. KIẾN NGHỊ

Để sớm hoàn thành tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước), tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Tây Nguyên và vùng Đông Nam Bộ, Chính phủ kiến nghị Quốc hội:

1. Quyết định chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước), với nội dung chủ yếu như sau:

a) Phạm vi đầu tư

Tổng chiều dài khoảng 128,8 km, gồm đoạn qua địa phận tỉnh Đắk Nông khoảng 27,8 km, đoạn qua địa phận tỉnh Bình Phước khoảng 99 km và khoảng 2 km đoạn kết nối từ nút giao cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Chơn Thành đến đường Hồ Chí Minh đoạn Chơn Thành - Đức Hòa.

b) Địa điểm thực hiện dự án: tỉnh Đắk Nông và tỉnh Bình Phước.

c) Quy mô đầu tư

- Đường cao tốc: đầu tư phân kỳ giai đoạn 1 quy mô 4 làn xe theo Tiêu chuẩn thiết kế đường cao tốc TCVN 5729:2012, tốc độ thiết kế 100 - 120 km/h tùy thuộc vào điều kiện địa hình, bề rộng nền đường  $B_{nền} = 24,75$  m (riêng đoạn qua thành phố Đồng Xoài nền đường rộng 25,5 m); giải phóng mặt bằng một lần

thường cung cấp cho dự án đầu tư xây dựng một số đoạn đường bộ trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021-2025; (2) số 133/NQ-CP ngày 19/10/2021 về sửa đổi bổ sung Nghị quyết số 60/NQ-CP nêu trên, (3) số 18/NQ-CP ngày 11/02/2022 về triển khai Nghị quyết số 44/2022/QH15 về chủ trương đầu tư xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021-2025; (4) số 119/NQ-CP ngày 08/9/2022 sửa đổi Nghị quyết số 18/NQ-CP nêu trên; (5) số 89/NQ-CP ngày 25/7/2022 về triển khai Nghị quyết số 58/2022/QH15 về chủ trương đầu tư công trình đường bộ cao tốc Khánh Hòa - Buôn Ma Thuột; (6) số 90/NQ-CP ngày 25/7/2022 về việc triển khai Nghị quyết số 59/2022/QH15 về chủ trương đầu tư công trình đường bộ cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu; (7) số 91/NQ-CP ngày 25/7/2022 về triển khai Nghị quyết 60/2022/QH15 về chủ trương đầu tư công trình đường bộ cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng; (8) số 31/NQ-CP ngày 07/3/2023 về Phiên họp Chính phủ thường kỳ tháng 02/2023; (9) số 47/NQ-CP ngày 01/4/2023 về tháo gỡ khó khăn cấp phép khai thác các mỏ đất đắp phục vụ dự án cao tốc Bắc - Nam đoạn Vĩnh Hào - Phan Thiết.

<sup>30</sup> Tham khảo cơ chế, chính sách đặc thù đã được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 106/2023/QH15.

theo quy hoạch được duyệt (quy mô 6 làn xe cao tốc).

- Đoạn tuyến kết nối từ nút giao với cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Chơn Thành đến đường Hồ Chí Minh đoạn Chơn Thành - Đức Hòa (chiều dài khoảng 2 km): quy quy mô tiêu chuẩn đường cấp III,  $B_{\text{nền}} = 12 \text{ m}$ .

d) Sơ bộ nhu cầu sử dụng đất: khoảng 1.111 ha.

đ) Hình thức đầu tư: đầu tư công kết hợp đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

e) Sơ bộ tổng mức đầu tư: khoảng 25.540 tỷ đồng.

g) Nguồn vốn: ngân sách trung ương, ngân sách địa phương và vốn do nhà đầu tư thu xếp. Cụ thể:

- Vốn ngân sách nhà nước 12.770 tỷ đồng, bao gồm: ngân sách trung ương khoảng 10.536,5 tỷ đồng, ngân sách địa phương khoảng 2.233,5 tỷ đồng.

- Vốn do nhà đầu tư thu xếp: khoảng 12.770 tỷ đồng.

h) Tiến độ thực hiện: chuẩn bị đầu tư Dự án từ năm 2023, thực hiện Dự án từ năm 2024, phần đầu hoàn thành Dự án năm 2026.

i) Thông qua một số cơ chế, chính sách đặc thù áp dụng để triển khai Dự án như đã nêu tại mục III trên đây.

2. Giao Chính phủ tổ chức triển khai thực hiện Dự án bảo đảm tiến độ, chất lượng và hiệu quả đầu tư theo đúng quy định của pháp luật.

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;
- Các Bộ: KH&ĐT, TC, XD, GTVT; QP, CA, TP, NN&PTNT, TN&MT, KHCN, TTTT, VHTTDL;
- Ngân hàng Nhà nước;
- UBND các tỉnh: Bình Phước, Đắk Nông;
- VPCP: BTCN, các PCN, các Vụ: KTTH, QHĐP;
- Lưu: VT, CN ( 2 ) *ĐD*

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



**Nguyễn Văn Thắng**

## DANH MỤC TÀI LIỆU

(Kèm theo Tờ trình số 112/TTr-CP ngày 28 tháng 3 năm 2024 của Chính phủ)

---

(1) Phụ lục kèm theo:

- Phụ lục I: Danh mục các dự án thành phần thuộc Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước).

- Phụ lục II: Dự kiến tiến độ, kế hoạch triển khai và phân bổ vốn cho dự án.

- Phụ lục III: Phương án tài chính Dự án thành phần 1: đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước) (bao gồm cả đoạn tuyến kết nối với đường Hồ Chí Minh đoạn Chơn Thành - Đức Hòa) theo phương thức PPP.

(2) Dự thảo Nghị quyết của Quốc hội về chủ trương đầu tư dự án.

(3) Tờ trình số 695/TTr-CP ngày 20/12/2023 của Chính phủ.

(4) Tờ trình số 76/TTr-UBND ngày 04/8/2023 và số 113/TTr-UBND ngày 01/11/2023 của UBND tỉnh Bình Phước.

(5) Báo cáo kết quả thẩm định số 9460/BC-HĐTĐNN ngày 10/11/2023 của Hội đồng thẩm định nhà nước.

(6) Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án.

(7) Các tài liệu khác có liên quan.

---

**Phụ lục I**

**DANH MỤC CÁC DỰ ÁN THÀNH PHẦN THUỘC DỰ ÁN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG ĐƯỜNG CAO TỐC BẮC - NAM PHÍA TÂY ĐOẠN GIA NGHĨA (ĐẮK NÔNG) - CHƠN THÀNH ( BÌNH PHƯỚC)**

*(Kèm theo Tờ trình số 112/TTr-CP ngày 28 tháng 3 năm 2024 của Chính phủ)*

TT	Tên dự án	Chiều dài dự kiến (km)	Quy mô		Sơ bộ tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Cơ cấu nguồn vốn (tỷ đồng)			Hình thức/ phương thức đầu tư	Cơ quan chủ quản/cơ quan có thẩm quyền
			Số làn xe	Cấp đường		Ngân sách trung ương	Ngân sách địa phương	Vốn nhà đầu tư thu xếp		
1	Dự án thành phần 1: đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước) (bao gồm cả đoạn tuyến kết nối với đường Hồ Chí Minh đoạn Chơn Thành - Đức Hòa) theo phương thức đối tác công tư.	- Cao tốc: 126,8 km  - Đoạn kết nối: 2 km	- Cao tốc: Hoàn thiện 6 làn/phần kỳ 4 làn  - Đoạn nối: 2 làn	- Cao tốc: 100-120  - Đoạn nối: 80	19.612	6.842		12.770 (đã bao gồm lãi vay)	Đầu tư theo phương thức đối tác công tư	Thủ tướng Chính phủ quyết định đầu tư. UBND tỉnh Bình Phước là cơ quan có thẩm quyền
2	Dự án thành phần 2: đầu tư xây dựng đường gom, cầu vượt ngang đường cao tốc địa phận tỉnh Đắk Nông theo hình thức đầu tư công.	- Đường gom: 35,6 km	- Đường gom: 1 làn xe	- Đường gom: GTNT loại B - Cầu: HL93	338		338		Đầu tư công	UBND tỉnh Đắk Nông là cơ quan chủ quản quyết định đầu tư
3	Dự án thành phần 3: đầu tư xây dựng đường gom, cầu vượt ngang đường cao tốc	- Đường gom: 98 km	- Đường gom: 1 làn xe	- Đường gom: GTNT loại B	951	951			Đầu tư công	UBND tỉnh Bình Phước là cơ quan chủ

TT	Tên dự án	Chiều dài dự kiến (km)	Quy mô		Sơ bộ tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Cơ cấu nguồn vốn (tỷ đồng)			Hình thức/phương thức đầu tư	Cơ quan chủ quản/cơ quan có thẩm quyền
			Số làn xe	Cấp đường		Ngân sách trung ương	Ngân sách địa phương	Vốn nhà đầu tư thu xếp		
	địa phận tỉnh Bình Phước theo hình thức đầu tư công.			- Cầu: HL93						quản quyết định đầu tư
4	Dự án thành phần 4: bồi thường, hỗ trợ, tái định cư (bao gồm đường cao tốc, đường gom, cầu vượt ngang và các công trình có liên quan) thuộc địa phận tỉnh Đắk Nông.	- Cao tốc: 27,8 km	Hoàn thiện theo Quy hoạch 6 làn xe cao tốc + đường gom		662		662		Đầu tư công	UBND tỉnh Đắk Nông là cơ quan chủ quản quyết định đầu tư
5	Dự án thành phần 5: bồi thường, hỗ trợ, tái định cư (bao gồm đường cao tốc, đường gom, cầu vượt ngang và các công trình có liên quan) thuộc địa phận tỉnh Bình Phước.	- Cao tốc: 99 km. - Đoạn nối: 2 km	Hoàn thiện theo Quy hoạch 6 làn xe cao tốc + đường gom + Đoạn nối 2km		3.977	2.743,5	1.233,5		Đầu tư công	UBND tỉnh Bình Phước là cơ quan chủ quản quyết định đầu tư
<b>TỔNG CỘNG</b>					<b>25.540</b>	<b>10.536,5</b>	<b>2.233,5</b>	<b>12.770</b>		

## Phụ lục II

### DỰ KIẾN TIẾN ĐỘ, KẾ HOẠCH TRIỂN KHAI VÀ PHÂN BỐ VỐN ĐẦU TƯ (Kèm theo Tờ trình số 112/TTr-CP ngày 28 tháng 3 năm 2024 của Chính phủ)

#### 1. Dự kiến tiến độ triển khai

TT	Nội dung công việc	Bắt đầu (tháng/năm)	Hoàn thành (tháng/năm)	Thời gian thực hiện
1	Quyết định chủ trương đầu tư		06/2024	
2	Tổ chức lập, thẩm định và phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi theo các dự án thành phần 2, 3, 4, 5	06/2024	10/2024	04 tháng
3	Dự án thành phần 4, 5 (GPMB)	06/2024	06/2025	12 tháng
4	Dự án thành phần 2, 3:			
4.1	Tổ chức lập, thẩm định và phê duyệt thiết kế kỹ thuật, dự toán	10/2024	02/2025	04 tháng
4.2	Lựa chọn nhà thầu	02/2025	04/2025	02 tháng
4.3	Thi công xây dựng công trình	04/2025	12/2026	20 tháng
5	Dự án thành phần 1 (PPP)			
5.1	Tổ chức lập, thẩm định và phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi	06/2024	11/2024	05 tháng
5.2	Lựa chọn nhà đầu tư	11/2024	02/2025	03 tháng
5.3	Tổ chức lập, thẩm định và phê duyệt thiết kế kỹ thuật, dự toán	02/2025	08/2025	06 tháng
5.4	Thi công xây dựng công trình	04/2025*	12/2026	20 tháng

\* Khởi công gói thầu đầu tiên.

#### 2. Dự kiến bố trí vốn theo các năm

Đơn vị: tỷ đồng

TT	DATP thuộc các tỉnh	Năm 2024	Năm 2025	Năm 2026	Tổng cộng
1	Dự án thành phần 1	392	7.845	11.375	19.612
2	Đắk Nông	470	334	196	1.000
2.1	Dự án thành phần 2	7	135	196	338
2.2	Dự án thành phần 4	463	199	0	662
3	Bình Phước	2.803	1.573	552	4.928
3.1	Dự án thành phần 3	19	380	552	951
3.2	Dự án thành phần 5	2.784	1.193	0	3.977
<b>Tổng cộng</b>		<b>3.665</b>	<b>9.752</b>	<b>12.123</b>	<b>25.540</b>
<b>Tỷ lệ %</b>		<b>14,35%</b>	<b>38,18%</b>	<b>47,47%</b>	<b>100,00%</b>

- Ngân sách trung ương:

Đơn vị: tỷ đồng

TT	Dự án thành phần	Năm 2024	Năm	Năm 2026	Tổng cộng
			2025		
1	Dự án thành phần 1	392,0	2.658,0	3.791,0	6.841,0
2	Bình Phước	1.939,5	1.203	552	3.694,5
2.1	Dự án thành phần 3	19	380	552	951,0
2.2	Dự án thành phần 5	1.920,5	823,1	0,0	2.743,5
<b>Tổng cộng</b>		<b>2.331,5</b>	<b>3.861,1</b>	<b>4.343,0</b>	<b>10.535,5</b>
Tỷ lệ %		22,13%	36,65%	41,22%	100,00%

- Ngân sách địa phương:

Đơn vị: tỷ đồng

TT	DATP thuộc các tỉnh	Năm 2024	Năm 2025	Năm 2026	Tổng cộng
1	Đắk Nông	470,4	333,6	196,0	1.000,0
1.1	Dự án thành phần 2	7,0	135,0	196,0	338,0
1.2	Dự án thành phần 4	463,4	198,6	0,0	662,0
2	Bình Phước	863,5	370,1	0,0	1.233,5
2.1	Dự án thành phần 5	863,5	370,1	0,0	1.233,5
<b>Tổng cộng</b>		<b>1.333,9</b>	<b>703,7</b>	<b>196,0</b>	<b>2.233,5</b>
Tỷ lệ %		59,72%	31,50%	8,78%	100,00%

-Vốn Nhà đầu tư:

Đơn vị: tỷ đồng

TT	Dự án thành phần	Năm 2024	Năm 2025	Năm 2026	Tổng cộng
1	Dự án thành phần 1		5.187,00	7.583,00	12.770,00
Tỷ lệ %		0,00%	41,00%	59,00%	100,00%

### Phụ lục III

#### PHƯƠNG ÁN TÀI CHÍNH DỰ ÁN THÀNH PHẦN 1 ĐẦU TƯ XÂY DỰNG ĐƯỜNG CAO TỐC BẮC - NAM PHÍA TÂY ĐOẠN GIA NGHĨA (ĐẮK NÔNG) - CHƠN THÀNH ( BÌNH PHƯỚC) THEO PHƯƠNG THỨC ĐỐI TÁC CÔNG TƯ

(Kèm theo Tờ trình số 442/TTr-CP ngày 28 tháng 3 năm 2024 của Chính phủ)

TT	Nội dung	Đơn vị	Giá trị	Tỷ lệ
<b>I</b>	<b>TMĐT bao gồm lãi vay trong thời gian thi công</b>	tỷ đồng	<b>19.612</b>	
	Lãi vay trong thời gian thi công	tỷ đồng	895	
<b>II</b>	<b>TMĐT chưa bao gồm lãi vay</b>	<b>tỷ đồng</b>	<b>18.717</b>	
1	Nguồn vốn hỗ trợ từ ngân sách	tỷ đồng	6.842	36,56%
2	Nguồn vốn đầu tư BOT	tỷ đồng	11.875	
<b>III</b>	<b>Nguồn vốn đầu tư BOT bao gồm lãi vay</b>	tỷ đồng	<b>12.770</b>	
1	Vốn chủ sở hữu	tỷ đồng	1.916	15,00%
2	Vốn vay thương mại (bao gồm cả lãi vay)	tỷ đồng	10.854	85,00%
<b>IV</b>	<b>Chi phí sử dụng vốn</b>			
1	Lãi suất vốn vay trong thời gian xây dựng	%	10,70%	
2	Lãi suất vốn vay trong thời gian khai thác	%	10,70%	
3	Lợi nhuận kỳ vọng vốn chủ sở hữu	%	11,77%	
<b>V</b>	<b>Thu phí hoàn vốn dự án</b>			
1	Hình thức thu phí		Thu phí kín	
2	Sơ bộ mức giá, phí sử dụng dịch vụ đường cao tốc		Theo khung giá kèm theo	
<b>VI</b>	<b>Kết quả tính toán các chỉ tiêu tài chính</b>			
1	NPV dự án	tỷ đồng	164,51	
2	IRR dự án	%	10,98%	
3	Tỷ số B/C		1,119	
4	Thời gian thu phí hoàn vốn	Năm	18 năm 01 tháng	



**SƠ BỘ KHUNG MỨC GIÁ, PHÍ SỬ DỤNG DỊCH VỤ ĐƯỜNG CAO TỐC BẮC  
- NAM PHÍA TÂY ĐOẠN NGHĨA (ĐẮK NÔNG) - CHƠN THÀNH ( BÌNH  
PHƯỚC) THEO PHƯƠNG THỨC PPP**

Đơn vị: đồng/km

Năm	2027 - 2029	2030 - 2032	2033 - 2035	2036 - 2038	2039 - 2041	2042 - 2044	2045 - 2047	2048 - 2050	2051 - 2053
Xe nhóm 1	2.100	2.420	2.780	3.200	3.680	4.230	4.860	5.590	6.430
Xe nhóm 2	2.830	3.260	3.750	4.310	4.960	5.700	6.550	7.530	8.660
Xe nhóm 3	3.520	4.050	4.660	5.360	6.160	7.080	8.140	9.360	10.760
Xe nhóm 4	5.660	6.520	7.490	8.620	9.910	11.390	13.090	15.050	17.320
Xe nhóm 5	8.080	9.310	10.700	12.310	14.160	16.270	18.700	21.500	24.740

Ghi chú:

- Xe nhóm 1: Xe dưới 12 ghế ngồi, xe tải có tải trọng dưới 2 tấn; các loại xe buýt vận tải khách công cộng.
- Xe nhóm 2: Xe từ 12 ghế ngồi đến 30 ghế ngồi; xe tải có tải trọng từ 2 tấn đến dưới 4 tấn.
- Xe nhóm 3: Xe từ 31 ghế ngồi trở lên; xe tải có tải trọng từ 4 tấn đến dưới 10 tấn.
- Xe nhóm 4: Xe tải có tải trọng từ 10 tấn đến dưới 18 tấn; xe chở hàng bằng container 20 feet.
- Xe nhóm 5: Xe tải có tải trọng từ 18 tấn trở lên; xe chở hàng bằng container 40 feet.

Nghị quyết số: /2024/QH15

**DỰ THẢO****NGHỊ QUYẾT**

Về chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước)

**QUỐC HỘI**

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

Căn cứ Luật Đầu tư công số 39/2019/QH14 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 64/2020/QH14, Luật số 72/2020/QH14 và Luật số 03/2022/QH15;

Căn cứ Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư số 64/2020/QH14 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 03/2022/QH15;

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 2024 của Chính phủ, Báo cáo thẩm tra số ...../BC-UBKT15 ngày .... tháng .... năm 2024 của Ủy ban Kinh tế của Quốc hội về chủ trương Đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước), các tài liệu liên quan và ý kiến của đại biểu Quốc hội;

**QUYẾT NGHỊ****Điều 1**

Quyết định chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước) (sau đây gọi là Dự án).

**Điều 2****1. Mục tiêu:**

Hình thành tuyến cao tốc trọng điểm kết nối vùng Tây Nguyên với vùng Đông Nam Bộ, kết nối Thành phố Hồ Chí Minh với các tỉnh Bình Phước, Đắk Nông, Đắk Lắk, Gia Lai và các địa phương khác trong vùng, tạo không gian phát triển mới và giải quyết các vấn đề tồn tại của vùng Tây Nguyên và vùng Đông Nam Bộ; khai thác tiềm năng sử dụng đất, phát triển du lịch, công nghiệp chế biến, công nghiệp khai thác khoáng sản..., từng bước cơ cấu lại kinh tế vùng Tây Nguyên; góp phân thực hiện thắng lợi các mục tiêu, nhiệm vụ phát triển kinh tế -

xã hội, bảo đảm quốc phòng - an ninh vùng Tây Nguyên, vùng Đông Nam Bộ và quốc gia theo Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng, các Nghị quyết của Bộ Chính trị đã thông qua.

## 2. Phạm vi, quy mô, hình thức đầu tư:

Đầu tư khoảng 128,8 km, chia thành 05 dự án thành phần; quy mô, hình thức đầu tư của từng dự án thành phần được xác định tại Phụ lục kèm theo Nghị quyết này.

## 3. 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, thích ứng với biến đổi khí hậu. Thực hiện hình thức thu phí tự động không dừng trong khai thác, vận hành.

## 4. Nhu cầu sử dụng đất và phương án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư:

Sơ bộ nhu cầu sử dụng đất của Dự án khoảng 1.111 ha (tỉnh Đắk Nông khoảng 261 ha; tỉnh Bình Phước khoảng 850 ha), trong đó: đất trồng lúa 2 vụ khoảng 2 ha; đất nông nghiệp khác khoảng 1.051 ha; đất thổ cư (đất ở) khoảng 12 ha; đất rừng sản xuất khoảng 46 ha. Giải phóng mặt bằng toàn tuyến một lần theo quy mô quy hoạch.

## 5. Sơ bộ tổng mức đầu tư và nguồn vốn:

Sơ bộ tổng mức đầu tư của Dự án là 25.540 tỷ đồng (hai mươi lăm nghìn, năm trăm bốn mươi tỷ đồng), trong đó:

a) Vốn ngân sách trung ương là 10.536,5 tỷ đồng (mười nghìn, năm trăm ba mươi sáu tỷ đồng), trong đó: nguồn tăng thu, tiết kiệm chi thường xuyên của ngân sách trung ương năm 2022 là 8.770 tỷ đồng (tám nghìn bảy trăm bảy mươi tỷ đồng), nguồn vốn ngân sách trung ương trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 là 1.766,5 tỷ đồng (một nghìn bảy trăm sáu mươi sáu tỷ đồng)

b) Vốn ngân sách địa phương là 2.233,5 tỷ đồng (hai nghìn hai trăm ba mươi ba tỷ đồng), trong đó: tỉnh Bình Phước là 1.233,5 tỷ đồng (một nghìn hai trăm ba mươi ba tỷ đồng), tỉnh Đắk Nông là 1.000 tỷ đồng (một nghìn tỷ đồng).

- Vốn do nhà đầu tư thu xếp là 12.770 tỷ đồng (mười hai nghìn, bảy trăm bảy mươi tỷ đồng).

## 6. Tiến độ thực hiện:

Chuẩn bị đầu tư từ năm 2023, thực hiện Dự án từ năm 2024, cơ bản hoàn thành năm 2026.

## 7. Dự án thành phần 1:

Dự án thành phần 1 được đầu tư theo phương thức đối tác công tư, loại hợp đồng Xây dựng - Kinh doanh - Chuyển giao (BOT), được áp dụng cơ chế bảo đảm

đầu tư, cơ chế chia sẻ phần giảm doanh thu theo quy định của pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

Sơ bộ phương án tài chính như sau: vốn hỗ trợ từ ngân sách nhà nước khoảng 6.842 tỷ đồng (*sáu nghìn, tám trăm bốn mươi hai tỷ đồng*), chiếm 34,88% sơ bộ tổng mức đầu tư dự án thành phần 1; sơ bộ khung giá, phí sử dụng dịch vụ đường bộ theo phương án tài chính của Dự án; phương án tài chính sẽ được tính toán quyết định cụ thể theo quy định của pháp luật và kết quả đấu thầu khi thực hiện Dự án.

### **Điều 3**

1. Việc triển khai, thực hiện Dự án được áp dụng cơ chế, chính sách đặc biệt sau đây:

#### a) Về nguồn vốn đầu tư

Bố trí 8.770 tỷ đồng từ nguồn tăng thu, tiết kiệm chi thường xuyên của ngân sách trung ương năm 2022 và 1.500 tỷ đồng từ nguồn vốn ngân sách trung ương trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 để đầu tư Dự án; cho phép kéo dài thời gian giải ngân đến hết năm 2026 đối với số vốn bố trí từ nguồn tăng thu, tiết kiệm chi thường xuyên của ngân sách trung ương năm 2022 để thực hiện Dự án.

#### b) Về tổ chức thực hiện

- Giao Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Phước chịu trách nhiệm là cơ quan đầu mối tổ chức thực hiện Dự án bảo đảm tính tổng thể, đồng bộ toàn Dự án;

- Trường hợp điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án trong thời gian Quốc hội không họp, Quốc hội ủy quyền Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định;

- Trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định và quyết định đầu tư các dự án thành phần 2, 3, 4 được thực hiện tương tự như đối với dự án nhóm B theo quy định của pháp luật về đầu tư công;

- Trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định và quyết định đầu tư dự án thành phần 5 được thực hiện tương tự như đối với dự án nhóm A theo quy định của pháp luật về đầu tư công; giao cơ quan chuyên môn về xây dựng thuộc Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Phước tổ chức thẩm định dự án theo quy định;

- Dự án thành phần 1 được áp dụng hình thức đấu thầu rộng rãi trong nước để lựa chọn nhà đầu tư.

c) Trong 02 năm kể từ ngày Nghị quyết được Quốc hội thông qua, cho phép người đứng đầu cơ quan có thẩm quyền xem xét, quyết định việc chỉ định thầu trong quá trình triển khai thực hiện Dự án đối với các gói thầu tư vấn, các gói thầu phục vụ di dời hạ tầng kỹ thuật, các gói thầu thực hiện bồi thường, hỗ trợ, tái định cư. Trình tự, thủ tục chỉ định thầu thực hiện theo quy định của pháp luật về đấu thầu.

d) Cho phép trong giai đoạn triển khai Dự án, nhà thầu thi công không phải thực hiện thủ tục cấp Giấy phép khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường nằm trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng. Việc khai thác khoáng sản quy định tại khoản này được thực hiện đến khi hoàn thành dự án. Trường hợp không phải

lập dự án đầu tư khai thác khoáng sản thì không phải thực hiện thủ tục lập báo cáo đánh giá tác động môi trường.

2. Chính phủ chịu trách nhiệm trước Quốc hội trong việc:

a) Triển khai tổ chức thực hiện, quản lý và khai thác, vận hành Dự án theo đúng Nghị quyết này và quy định của pháp luật có liên quan; đôn đốc kiểm tra các địa phương được giao làm cơ quan chủ quản hoặc cơ quan có thẩm quyền và chịu trách nhiệm về tiến độ, chất lượng Dự án; quản lý, sử dụng vốn và các nguồn lực tiết kiệm, hiệu quả, phòng chống tham nhũng, tiêu cực; chỉ đạo các địa phương bảo đảm nguồn vốn thực hiện Dự án;

b) Lãnh đạo, chỉ đạo việc triển khai thực hiện Nghị quyết này, bảo đảm đúng mục tiêu, công khai, minh bạch và hiệu quả, không để trục lợi chính sách, thất thoát, lãng phí; hằng năm báo cáo Quốc hội tại 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.

3. Các địa phương chịu trách nhiệm trước Chính phủ trong việc: bảo đảm nguồn vốn theo quy định tại khoản 5 Điều 2 của Nghị quyết này; tiến độ bồi thường, hỗ trợ, tái định cư của Dự án; tiến độ, chất lượng dự án thành phần được giao làm cơ quan chủ quản hoặc cơ quan có thẩm quyền. Trường hợp tăng tổng mức đầu tư của dự án thành phần, địa phương được giao làm cơ quan chủ quản hoặc cơ quan có thẩm quyền của dự án thành phần có trách nhiệm cân đối bổ sung nguồn vốn từ ngân sách địa phương để thực hiện dự án thành phần đó. Trường hợp giảm tổng mức đầu tư của dự án thành phần, ngân sách trung ương dự kiến bố trí cho dự án thành phần đó giảm tương ứng.

**Điều 4**

1. Kiểm toán nhà nước, trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, kiểm toán việc thực hiện Nghị quyết này.

2. 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, đại biểu Quốc hội, mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các tổ chức thành viên của Mặt trận, 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 thứ ..... thông qua ngày ..... tháng ..... năm 2024.*

**CHỦ TỊCH QUỐC HỘI**

**Phụ lục**

**DANH MỤC CÁC DỰ ÁN THÀNH PHẦN THUỘC DỰ ÁN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG ĐƯỜNG CAO TỐC BẮC - NAM PHÍA TÂY ĐOẠN GIA NGHĨA (ĐẮK NÔNG) - CHƠN THÀNH ( BÌNH PHƯỚC)**

*(Ban hành kèm theo Nghị quyết số ...../2024/QH15 ngày ..... tháng ..... năm 2024 của Quốc hội)*

TT	Tên dự án	Chiều dài dự kiến (km)	Quy mô		Sơ bộ tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Cơ cấu nguồn vốn (tỷ đồng)			Hình thức/ phương thức đầu tư	Cơ quan chủ quản/cơ quan có thẩm quyền
			Số làn xe	Cấp đường		Ngân sách trung ương	Ngân sách địa phương	Vốn nhà đầu tư thu xếp		
1	Dự án thành phần 1: đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước) (bao gồm cả đoạn 2 km nối cuối tuyến với đường Hồ Chí Minh) theo phương thức đối tác công tư.	- Cao tốc: 126,8 km  - Đoạn nối: 2 km	- Cao tốc: Hoàn thiện 6 làn/phân kỳ 4 làn  - Đoạn nối: 2 làn	- Cao tốc: 100-120  - Đoạn nối: 80	19.612	6.842		12.770 (đã bao gồm lãi vay)	Đầu tư theo phương thức đối tác công tư	Thủ tướng Chính phủ quyết định đầu tư. UBND tỉnh Bình Phước là cơ quan có thẩm quyền
2	Dự án thành phần 2: đầu tư xây dựng đường gom, cầu vượt ngang đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước) đoạn qua tỉnh Đắk Nông.				.338		338		Đầu tư công	UBND tỉnh Đắk Nông là cơ quan chủ quản quyết định đầu tư
3	Dự án thành phần 3: đầu tư xây dựng đường gom, cầu vượt ngang đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước) đoạn qua tỉnh Bình Phước.				951	951			Đầu tư công	UBND tỉnh Bình Phước là cơ quan chủ quản quyết định đầu tư

TT	Tên dự án	Chiều dài dự kiến (km)	Quy mô		Sơ bộ tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Cơ cấu nguồn vốn (tỷ đồng)			Hình thức/ phương thức đầu tư	Cơ quan chủ quản/cơ quan có thẩm quyền
			Số làn xe	Cấp đường		Ngân sách trung ương	Ngân sách địa phương	Vốn nhà đầu tư thu xếp		
4	Dự án thành phần 4: bồi thường, hỗ trợ tái định cư đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước) đoạn qua tỉnh Đắk Nông.	- Cao tốc: 27,8 km	Cao tốc 6 làn xe, đường gom, cầu vượt ngang và các công trình có liên quan		662		662		Đầu tư công	UBND tỉnh Đắk Nông là cơ quan chủ quản quyết định đầu tư
5	Dự án thành phần 5: bồi thường, hỗ trợ tái định cư đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước) đoạn qua tỉnh Bình Phước.	- Cao tốc: 99 km. - Đoạn nối: 2 km	Cao tốc 6 làn xe, đoạn kết nối, đường gom, cầu vượt ngang và các công trình có liên quan		3.977	2.743,5	1.233,5		Đầu tư công	UBND tỉnh Bình Phước là cơ quan chủ quản quyết định đầu tư
<b>TỔNG CỘNG</b>					<b>25.540</b>	<b>10.536,5</b>	<b>2.233,5</b>	<b>12.770</b>		