

Số: 7766 /TTr-BGTVT

Hà Nội, ngày 29 tháng 07 năm 2021

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

Kính gửi: Thủ tướng Chính phủ.

Triển khai Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng, thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại văn bản số 715/VPCP-TH ngày 01 tháng 4 năm 2021 và các Thông báo số 92/TB-VPCP ngày 03 tháng 5 năm 2021, số 187/TB-VPCP ngày 16 tháng 7 năm 2021, Bộ Giao thông vận tải đã giao Ban Quản lý dự án 2 tổ chức lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đầu tư xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 (gọi tắt là Dự án) theo đúng quy định của Luật Đầu tư công, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư (Luật PPP).

Ngày 12 tháng 7 năm 2021, Ban Quản lý dự án 2 đã có Tờ trình số 176/TTr-BQLDA2 về việc trình thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án. Hội đồng thẩm định (Bộ Giao thông vận tải thành lập theo Quyết định số 831/QĐ-BGTVT ngày 12/5/2021) đã tổ chức thẩm định và có Báo cáo thẩm định nội bộ số 7023/BC-BGTVT ngày 19 tháng 7 năm 2021. Căn cứ Báo cáo thẩm định, Ban Quản lý dự án 2 đã tiếp thu, hoàn chỉnh Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án và trình Bộ Giao thông vận tải tại Tờ trình số 195/TTr-BQLDA2 ngày 27 tháng 7 năm 2021.

Trên cơ sở kết quả thẩm định nội bộ, Bộ Giao thông vận tải kính trình Thủ tướng Chính phủ nội dung Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đầu tư xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 như sau:

I. CƠ SỞ PHÁP LÝ

Luật Đầu tư công số 39/2019/QH14 ngày 13 tháng 6 năm 2019;

Luật Đầu tư số 61/2020/QH14 ngày 17 tháng 6 năm 2020;

Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư số 64/2020/QH14 ngày 18 tháng 6 năm 2020.

Luật Xây dựng số 50/2014/QH14 ngày 18 tháng 6 năm 2014 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng số 62/2020/QH14;

Luật Giao thông đường bộ số 23/2008/QH12 ngày 13 tháng 11 năm 2008;

Luật Đấu thầu số 43/2013/QH13 ngày 26 tháng 11 năm 2013;

Luật Đất đai số 45/2013/QH13 ngày 29 tháng 11 năm 2013;

Luật Bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14 ngày 17 tháng 11 năm 2020;

Luật Lâm nghiệp số 16/2017/QH14 ngày 15 tháng 11 năm 2017;

Luật Ngân sách nhà nước số 83/2015/QH13 ngày 25 tháng 6 năm 2015;

Luật Giá số 11/2012/QH13 ngày 20 tháng 6 năm 2012 của Quốc hội;

Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 ngày 17 tháng 6 năm 2020;

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

Kết luận số 11-KL/TW ngày 13 tháng 7 năm 2021 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII tại Hội nghị lần thứ ba về kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, tài chính quốc gia, đầu tư công trung hạn 5 năm 2021 - 2025;

Nghị quyết số 52/2017/QH14 ngày 22 tháng 11 năm 2017 của Quốc hội về chủ trương đầu tư dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017-2020;

Nghị quyết số 117/2020/QH14 ngày 19 tháng 6 năm 2020 của Quốc hội về việc chuyển đổi phương thức đầu tư một số dự án thành phần tại Nghị quyết số 52/2017/QH14 về chủ trương đầu tư xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020;

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

Nghị định số 131/2015/NĐ-CP ngày 25 tháng 12 năm 2015 hướng dẫn về dự án quan trọng quốc gia và Nghị định số 02/2020/ND-CP ngày 01 tháng 01 năm 2020 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 131/2015/NĐ-CP của Chính phủ;

Nghị định số 35/2021/NĐ-CP ngày 29 tháng 3 năm 2021 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành luật đầu tư theo hình thức đối tác công tư;

Nghị định số 28/2021/NĐ-CP ngày 26 tháng 3 năm 2021 của Chính phủ quy định về cơ chế quản lý tài chính dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư;

Nghị định số 40/2020/NĐ-CP ngày 06 tháng 4 năm 2020 về quy định chi tiết thi hành một số điều của của Luật Đầu tư công;

Nghị định số 06/2021/NĐ-CP ngày 26 tháng 01 năm 2021 của Chính phủ quy định chi tiết một số nội dung về quản lý chất lượng, thi công xây dựng và bảo trì công trình xây dựng;

Nghị định số 10/2021/NĐ-CP ngày 09 tháng 02 năm 2021 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng;

Nghị định số 15/2021/NĐ-CP ngày 03 tháng 3 năm 2021 của Chính phủ quy định chi tiết một số nội dung về quản lý dự án đầu tư xây dựng;

Nghị định số 43/2014/NĐ-CP ngày 15 tháng 5 năm 2014 của Chính phủ

quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đất đai;

Nghị định số 35/2015/NĐ-CP ngày 15 tháng 4 năm 2015 của Chính phủ về quản lý sử dụng đất trồng lúa;

Nghị định số 83/2020/NĐ-CP ngày 15 tháng 7 năm 2020 của Chính phủ về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 156/2018/NĐ-CP quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Lâm nghiệp;

Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24 tháng 02 năm 2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ;

Nghị định số 100/2013/NĐ-CP ngày 03 tháng 9 năm 2013 sửa đổi, bổ sung một số điều của nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24 tháng 02 năm 2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ;

Nghị định số 54/2021/NĐ-CP ngày 21 tháng 5 năm 2021 của Chính phủ về Đánh giá sơ bộ tác động môi trường;

Quyết định số 140/QĐ-TTg ngày 21 tháng 01 năm 2010 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch chi tiết đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông;

Quyết định số 326/QĐ-TTg ngày 01 tháng 3 năm 2016 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;

Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25 tháng 02 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030;

Quy hoạch mạng lưới đường bộ Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 Bộ Giao thông vận tải đã trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Tờ trình số 7066/TTr-BGTVT ngày 20 tháng 7 năm 2021;

Quy hoạch của các ngành, lĩnh vực và địa phương liên quan đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt;

Văn bản số 715/VPCP-TH ngày 01 tháng 4 năm 2021 của Văn phòng Chính phủ về việc chuẩn bị báo cáo chủ trương đầu tư Dự án đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025;

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

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

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

Thông báo số 92/TB-VPCP ngày 03 tháng 5 năm 2021 của Văn phòng Chính phủ về việc kết luận của Thủ tướng Chính phủ tại cuộc họp Thường trực Chính phủ

về Dự án đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021-2025;

Thông báo số 187/TB-VPCP ngày 16 tháng 7 năm 2021 của Văn phòng Chính phủ về việc kết luận của Phó Thủ tướng Lê Văn Thành tại cuộc họp triển khai một số dự án đường bộ cao tốc giai đoạn 2021-2025;

Ý kiến tham gia của các địa phương về phương án đầu tư Dự án đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021- 2025 tại các văn bản: số 2307/UBND-GT ngày 16 tháng 4 năm 2021 của UBND tỉnh Hà Tĩnh, số 584/UBND-XDCB ngày 16 tháng 4 năm 2021 của UBND tỉnh Quảng Bình, số 1386/UBND-CN ngày 15 tháng 4 năm 2021 của UBND tỉnh Quảng Trị, số 1348/UBND-CNXD ngày 02 tháng 4 năm 2021 của UBND tỉnh Quảng Ngãi, số 1941/UBND-KT ngày 08 tháng 4 năm 2021 của UBND tỉnh Bình Định, số 1803/UBND-ĐTXD ngày 27 tháng 4 năm 2021 của UBND tỉnh Phú Yên, số 10022/UBND-XDNĐ ngày 23 tháng 9 năm 2020 của UBND tỉnh Khánh Hòa, số 993/UBND-KT ngày 09 tháng 7 năm 2021 của UBND tỉnh Kiên Giang, số 3619/UBND-XD ngày 09 tháng 7 năm 2021 của UBND tỉnh Cà Mau, số 2531/UBND-KT ngày 29 tháng 6 năm 2021 của UBND tỉnh Bạc Liêu, số 3359/UBND-KTNV ngày 25 tháng 6 năm 2021 của UBND tỉnh Vĩnh Long, số 952/UBND-NCTH ngày 13 tháng 7 năm 2021 của UBND tỉnh Hậu Giang, số 1891/SGTVT-KHTĐ ngày 13 tháng 7 năm 2021 của Sở GTVT Cần Thơ;

Các Tờ trình số 176/TTr-BQLDA2 ngày 12 tháng 7 năm 2021, số 195/TTr-BQLDA2 ngày 27 tháng 7 năm 2021 của Ban Quản lý dự án 2 về việc Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đầu tư xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025;

Báo cáo thẩm định nội bộ số 7023/BC-BGTVT ngày 19 tháng 7 năm 2021 của Hội đồng thẩm định.

Các văn bản khác có liên quan.

II. THÔNG TIN CHUNG DỰ ÁN

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

2. 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: thẩm quyền quyết định đầu tư căn cứ quy mô của từng dự án thành phần theo quy định của pháp luật về đầu tư công.

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

6. Sự cần thiết đầu tư

6.1. Bối cảnh chung

Sau 35 năm đổi mới, kinh tế đất nước đạt tăng trưởng ở mức tương đối cao, đời sống của nhân dân không ngừng được cải thiện, tình hình chính trị và

xã hội ổn định, quan hệ đối ngoại được mở rộng và vị thế của Việt Nam ngày càng được nâng cao trên trường quốc tế. Chất lượng tăng trưởng kinh tế từng bước được cải thiện, cơ cấu kinh tế bước đầu chuyển dịch sang chiều sâu, hiệu quả sử dụng các yếu tố đầu vào cho nền kinh tế được cải thiện đáng kể.

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 lớn làm các tác động tiêu cực của kinh tế thế giới đến kinh tế trong nước nhanh và mạnh hơn. Khả năng tự chủ của nền kinh tế chịu ảnh hưởng mạnh từ biến động hoạt động sản xuất khu vực đầu tư nước ngoài và một số thị trường lớn. Khó khăn, yếu kém nội tại của nền kinh tế chậm được khắc phục; năng lực tiếp cận kinh tế số còn hạn chế; các yếu tố nền tảng như thể chế, hạ tầng, nguồn nhân lực chất lượng cao, công nghệ... còn thấp so với yêu cầu để đưa Việt Nam sớm trở thành một nước công nghiệp theo hướng hiện đại. Mức độ tham gia của Việt Nam vào các chuỗi cung ứng toàn cầu và khu vực vẫn còn hạn chế và tham gia ở các công đoạn giản đơn. Nhu cầu vốn đầu tư phát triển kinh tế - xã hội rất lớn trong khi đó nguồn vốn nhà nước, vốn ưu đãi và viện trợ đều có xu hướng giảm. Thiên tai, dịch bệnh, biến đổi khí hậu, nước biển dâng, xâm nhập mặn ngày càng nhanh với cường độ mạnh, khó lường, đặc biệt là ảnh hưởng tiêu cực của đại dịch Covid-19 đã tác động mạnh mẽ đến nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025.

6.2. Tổng quan về mạng lưới đường bộ cao tốc

a) Về quy hoạch

- Theo Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 326/QĐ-TTg ngày 01/3/2016, mạng lưới đường bộ cao tốc Việt Nam gồm 31 tuyến với tổng chiều dài 6.411 km. Trong đó, tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông từ Hà Nội đến Cần Thơ dài 1.814 km, quy mô quy hoạch 4 - 6 làn xe, một số đoạn cửa ngõ đô thị quy mô 8 làn xe.

- Triển khai Luật Quy hoạch số 21/2017/QH14 của Quốc hội, Chính phủ đã ban hành Quyết định số 45/QĐ-TTg ngày 10 tháng 01 năm 2020 giao Bộ Giao thông vận tải lập “Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050”. Đến nay, Quy hoạch đã được Hội đồng thẩm định thông qua tại Báo cáo thẩm định số 60/BC-HĐTĐQH ngày 28 tháng 6 năm 2021, Bộ Giao thông vận tải đã trình Thủ tướng Chính phủ xem xét phê duyệt tại Tờ trình số 7066/TTr-BGTVT ngày 20 tháng 7 năm 2021.

Theo Quy hoạch mới đã được Hội đồng thẩm định thông qua, mạng đường bộ cao tốc gồm 48 tuyến với tổng chiều dài 9.014 km¹. Trong đó, tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông đã điều chỉnh phạm vi từ cửa khẩu Hữu Nghị đến Cà Mau, với

¹ So với Quy hoạch đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 326/QĐ-TTg ngày 01 tháng 3 năm 2016, quy hoạch mới đã điều chỉnh, bổ sung thêm 10 tuyến và đoạn tuyến, tách gộp một số đoạn tuyến với tổng chiều dài bổ sung là 2.603 km.

tổng chiều dài 2.063 km, quy mô từ 4 - 6 làn xe, một số đoạn cửa ngõ đô thị quy mô 8 - 10 làn xe.

b) Tình hình đầu tư hệ thống đường bộ cao tốc

- Hệ thống đường bộ cao tốc cả nước đến nay đã đưa vào khai thác 1.163 km, đang đầu tư 916 km, trong đó:

+ Trục dọc Bắc - Nam: chủ yếu tập trung đầu tư tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông, đã đưa vào khai thác 478 km, đang đầu tư 829 km². Tuyến cao tốc phía Tây (đường Hồ Chí Minh) đã đưa vào khai thác một số đoạn với quy mô phân kỳ 2 làn xe, chưa đạt tiêu chuẩn đường bộ cao tốc.

+ Khu vực phía Bắc: đã đưa vào khai thác 747 km, đang đầu tư 130 km.

+ Khu vực miền Trung và Tây Nguyên: chưa đầu tư.

+ Khu vực phía Nam: đã đưa vào khai thác 49 km.

+ Vành đai đô thị (thành phố Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh): đã đưa vào khai thác 33 km.

- Trên tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông từ cửa khẩu Hữu Nghị đến Cà Mau dài 2.063 km, đã đưa vào khai thác 478 km, đang đầu tư 829 km, còn lại 756 km chưa đầu tư. Trong đó:

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

+ Đoạn Hà Nội - Cần Thơ (dài 1.772 km) đã đưa vào khai thác 354 km³, đang đầu tư 786 km, còn lại khoảng 632 km chưa đầu tư (gồm đoạn Hà Tĩnh - Quảng Trị và Quảng Ngãi - Nha Trang).

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

(Chi tiết như Phụ lục kèm theo)

Giai đoạn 2016 - 2020, Quốc hội đã thông qua chủ trương đầu tư Dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông (Nghị quyết số 52/2017/QH14 ngày 22 tháng 11 năm 2017) với tổng chiều dài 654 km, chia thành 11 dự án thành phần. Đến nay, Bộ Giao thông vận tải đã triển khai thi công 6 dự án thành phần⁴ trong tổng số 8 dự án thành phần đầu tư công; đối với 02 dự án thành phần Quốc lộ 45 - Nghi Sơn và Nghi Sơn - Diễn Châu (chuyển đổi sang đầu tư công theo Nghị quyết số 1213/NQ-UBTVQH14 ngày 04 tháng 02 năm 2021 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội) đến nay đã hoàn thành đấu thầu lựa chọn nhà thầu xây lắp, bắt đầu triển khai thi công từ tháng 7 năm 2021. Đối với 03 dự án đầu tư theo phương thức PPP: đoạn Diễn Châu - Bãi Vọt đã ký kết hợp đồng

² Trong đó bao gồm 654 km giai đoạn 2017 - 2020 triển khai theo Nghị quyết số 52/2017/QH14 của Quốc hội.

³ Gồm các đoạn: Hà Nội - Ninh Bình, La Sơn - Túy Loan, Đà Nẵng - Quảng Ngãi, Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây, Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương.

⁴ Gồm các đoạn: Cao Bồ - Mai Sơn, Mai Sơn - Quốc lộ 45, Cam Lộ - La Sơn, Vĩnh Hảo - Phan Thiết, Phan Thiết - Dầu Giây và cầu Mỹ Thuận 2.

và khởi công trong tháng 5 năm 2021; đoạn Nha Trang - Cam Lâm đã ký kết hợp đồng tháng 5 năm 2021, khởi công tháng 7 năm 2021, đoạn Cam Lâm - Vĩnh Hảo đã đàm phán, chuẩn bị ký kết hợp đồng với nhà đầu tư, triển khai dự án đầu tháng 8 năm 2021.

6.3. Sự cần thiết đầu tư

Việc đầu tư hoàn thành tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 là cần thiết vì những lý do chủ yếu sau:

a) Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng đã thông qua Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2021 - 2030, trong đó xác định “*Xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, với một số công trình hiện đại, tập trung vào hệ thống giao thông và hạ tầng đô thị lớn*” là một trong ba đột phá chiến lược để phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2021 - 2030, với mục tiêu “*Đến năm 2030, phần đầu cả nước có khoảng 5.000 km đường bộ cao tốc, trong đó đến năm 2025 hoàn thành đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông...*” và “*Nghiên cứu, xây dựng một số tuyến đường bộ cao tốc như Cần Thơ - Cà Mau, Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng, Hà Tiên - Rạch Giá - Bạc Liêu...*”.

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

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

Đường bộ cao tốc là công trình cấp kỹ thuật cao nhất trong hệ thống đường bộ, với quy mô hiện đại, năng lực vận tải lớn, tốc độ cao và an toàn. Hệ thống đường cao tốc đóng vai trò quan trọng trong việc kết nối, vận tải hàng hóa và hành khách, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo quốc phòng - an ninh, rút ngắn khoảng cách và thời gian đi lại giữa các vùng, miền, tạo liên kết giữa các trung tâm kinh tế - chính trị, các địa phương, cảng biển quốc tế, cảng hàng không quốc tế,... Kinh nghiệm của các nước trong khu vực và thế giới⁵ 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. Tại Việt Nam, các địa phương có đường cao tốc kết nối đã tạo động lực thúc đẩy phát triển kinh tế, góp phần xóa đói giảm nghèo, nâng cao đời sống nhân dân, tạo diện mạo mới cho các địa phương.

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

⁵ Trung Quốc đã xây dựng hơn 168.100 km, riêng tỉnh Vân Nam trong vòng 03 năm đã xây dựng được 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. Việt Nam 12,05 km/1 triệu dân; Trung Quốc 121 km/1 triệu dân; Đức 156 km/ 1 triệu dân.

công trình trọng điểm, có tác động lan tỏa, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội chưa kịp thời đầu tư, khai thác đồng bộ.

Sau hơn 16 năm kể từ thời điểm xây dựng tuyến đường bộ cao tốc đầu tiên (năm 2004), đến nay cả nước mới có khoảng 1.163 km đưa vào khai thác, tương ứng 18% so với quy hoạch, tốc độ xây dựng bình quân 74 km/năm, chỉ bằng 1,5% tốc độ phát triển đường cao tốc của Trung Quốc trong giai đoạn vừa qua; chưa hoàn thành mục tiêu “đến năm 2020 hoàn thành đưa vào sử dụng khoảng 2.000 km đường cao tốc” theo Nghị quyết 13-NQ/TW của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI (đạt 48%). Việc triển khai đầu tư các tuyến đường bộ cao tốc chưa được hợp lý, phân bổ chưa hài hòa giữa các vùng kinh tế trọng điểm, vùng động lực và vùng khó khăn⁶.

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 thêm 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 vẫn chỉ đứng thứ 7/12 quốc gia⁷. Đặc biệt, chỉ số về kết cấu hạ tầng đường bộ còn thấp (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). Chỉ số này cho thấy, hệ thống kết cấu hạ tầng, đặc biệt là lĩnh vực giao thông đường bộ chưa đáp ứng yêu cầu, tiềm năng phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

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

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

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

⁶ Vùng Trung du và miền núi phía Bắc: đạt 29,74 km/1 triệu dân và 0,749 km/1 nghìn tỷ GRDP; vùng đồng bằng sông Hồng: đạt 21,07 km/1 triệu dân và 0,272 km/1 nghìn tỷ GRDP; vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung: đạt 9,44 km/1 triệu dân và 0,206 km/1 nghìn tỷ GRDP; vùng Tây Nguyên: đạt 3,21 km/1 triệu dân và 0,077 km/1 nghìn tỷ GRDP; vùng Đông Nam Bộ: đạt 2,81 km/1 triệu dân 0,025 km/1 nghìn tỷ GRDP; vùng đồng bằng sông Cửu Long: đạt 2,29 km/1 triệu dân và 0,051 km/1 nghìn tỷ GRDP.

⁷ Sau các nước Singapore (1/141), Thái Lan (40/141), Malaysia (27/141), Indonesia (50/141), Brunei (56/141), Philippines (64/141).

Trên hành lang vận tải Bắc - Nam, nhu cầu vận tải được phân bổ cho cả 5 phương thức vận tải (đường bộ, đường sắt, đường thủy, hàng hải và hàng không), kết cấu hạ tầng của 5 phương thức này đã và đang được đầu tư, cơ bản đáp ứng nhu cầu vận tải và phát triển kinh tế - xã hội của đất nước. Trên hành lang vận tải Bắc - Nam, do tính linh hoạt cao, đóng vai trò kết nối cho tất cả các phương thức vận tải khác và rất lợi thế đối với vận tải cự ly ngắn và trung bình... nên đường bộ vẫn là hình thức vận tải phổ biến và luôn chiếm thị phần lớn nhất. Trong hệ thống đường bộ, đường bộ cao tốc là công trình hiện đại, năng lực thông hành lớn, tốc độ cao và an toàn, là công trình có tính lan tỏa cao, tạo động lực để phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

Tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông có tổng chiều dài 2.063 km, thời gian vừa qua Quốc hội và Chính phủ đã tập trung nguồn lực đầu tư một số đoạn có nhu cầu cấp bách (đã đưa vào khai thác 478 km, đang đầu tư 829 km). Tuy nhiên, còn lại 756 km chưa được đầu tư nên việc khai thác chưa đảm bảo tính đồng bộ, chưa phát huy tối đa hiệu quả khai thác. Theo kết quả dự báo nhu cầu vận tải, nếu không kịp thời đầu tư các đoạn còn lại trên tuyến cao tốc Bắc - Nam, nhu cầu vận tải sẽ vượt quá so với tổng năng lực của hệ thống hạ tầng giao thông hiện tại. Với vai trò là hành lang xương sống của quốc gia, việc đầu tư hoàn thiện tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông từ Lạng Sơn đến Cà Mau sẽ tạo sức lan tỏa, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, nâng cao tính cạnh tranh của quốc gia, phục vụ các mục tiêu, nhiệm vụ hiện đại hóa đất nước theo Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030 đã đề ra.

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

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

Trên hành lang vận tải Bắc - Nam, tuyến Quốc lộ 1 đã được mở rộng từ Lạng Sơn đến Cà Mau, tuyến đường Hồ Chí Minh qua Tây Nguyên kết nối xuống miền Đông Nam Bộ đã đưa vào khai thác. Tuy nhiên, ngay từ bước chủ trương đầu tư đã xác định việc mở rộng Quốc lộ 1 chỉ cơ bản đáp ứng được nhu cầu vận tải giai đoạn trước mắt. Với đặc điểm đi qua nhiều khu đông dân cư (chiếm khoảng 48,7% tổng chiều dài), lưu thông hỗn hợp với nhiều phương tiện thô sơ, các giao cắt chủ yếu là giao cắt cùng mức, tốc độ khai thác trung bình khoảng 40 - 60 km/h... nên Quốc lộ 1 chỉ có ưu thế vận tải cự ly ngắn, không thể đóng vai trò là tuyến vận tải có năng lực thông hành lớn, tốc độ cao, an toàn, tạo sức lan tỏa, động lực để phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

Do vậy, việc sớm đầu tư hoàn thành tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông với năng lực thông hành lớn, tốc độ cao, cải thiện an toàn giao thông⁸ nhằm tạo động lực, sức lan tỏa để thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu kinh tế, phát triển

⁸ Theo số liệu thống kê tại Việt Nam, số vụ tai nạn trên đường cao tốc chỉ chiếm 0,7% tổng số vụ tai nạn giao thông toàn quốc, trong khi lưu lượng giao thông các tuyến cao tốc đảm nhận trên các hành lang có thể chiếm từ 50-70%.

kinh tế - xã hội đất nước là rất cần thiết.

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

Việc đầu tư hoàn thành tuyến đường cao tốc Bắc - Nam phía Đông phù hợp với chủ trương của Đảng, Quốc hội và Chính phủ; phù hợp với chiến lược, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của quốc gia nói chung, các vùng, miền và địa phương nói riêng; phù hợp với quy hoạch phát triển giao thông vận tải và quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc, cụ thể:

a) Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030 và phương hướng, nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025 đã được Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng thông qua xác định: *“Đến năm 2030, phấn đấu cả nước có khoảng 5.000 km đường bộ cao tốc, trong đó đến năm 2025 hoàn thành đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông..., nghiên cứu, xây dựng một số tuyến đường bộ cao tốc như Cần Thơ - Cà Mau, Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng, Hà Tiên - Rạch Giá - Bạc Liêu...”*.

b) Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030 tầm nhìn đến năm 2050 (đã được Hội đồng thẩm định quy hoạch thông qua, Bộ Giao thông vận tải đã trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Tờ trình số 7066/TTr-BGTVT ngày 20 tháng 7 năm 2021); Quy hoạch chi tiết đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 140/QĐ-TTg ngày 21 tháng 01 năm 2010; Quy hoạch của các ngành, các địa phương có liên quan.

8. Lợi thế của việc đầu tư theo phương thức đối tác công tư

8.1. Việc đầu tư theo hình thức PPP có các lợi thế như sau:

a) Huy động được nguồn lực xã hội, giảm áp lực vốn Nhà nước

Trong giai đoạn 2016 - 2020, nhu cầu vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông khoảng 952.000 tỷ đồng, tuy nhiên ngành giao thông vận tải chỉ được bố trí khoảng 233.211 tỷ đồng, mới đáp ứng khoảng 24% so với nhu cầu. Giai đoạn 2021 - 2025, tổng nhu cầu đầu tư hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông từ nguồn ngân sách khoảng 462.000 tỷ đồng, trong khi tổng vốn ngân sách thông báo cho Bộ Giao thông vận tải khoảng 273.000 tỷ đồng, chỉ đáp ứng khoảng 60%.

Trường hợp áp dụng hình thức đầu tư công, khó có thể cân đối đủ nguồn lực nhà nước, gây áp lực về gia tăng trần nợ công nên, việc hoàn thành các mục tiêu, nhiệm vụ đầu tư đường bộ cao tốc theo Nghị quyết Đại hội XIII của Đảng khó thành công, 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.

Chính vì vậy, việc triển khai đầu tư Dự án trong bối cảnh hiện nay không thể trông chờ nguồn lực đầu tư công bằng vốn ngân sách nhà nước, cần huy động các nguồn lực xã hội tham gia đầu tư theo phương thức đầu tư PPP.

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

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.

d) Dự án đầu tư tuyến mới nên có sự lựa chọn cho người sử dụng dịch vụ; thu phí theo chiều dài sử dụng dịch vụ nên đảm bảo tính công bằng cho người sử dụng.

8.2. 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: *Tăng cường huy động và sử dụng hiệu quả các nguồn lực đầu tư của nền kinh tế, trong đó, 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*⁹.

Bên cạnh đó, hiện nay Luật PPP đã được Quốc hội thông qua với nhiều cơ chế, chính sách mới, được xem là điều kiện thuận lợi để thu hút nguồn lực xã hội tham gia đầu tư theo phương thức PPP.

9. Mục tiêu đầu tư

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

10. Sơ bộ về phạm vi, quy mô đầu tư

10.1. Phạm vi đầu tư

a) Căn cứ xác định phạm vi đầu tư:

- Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm giai đoạn 2021 - 2030 đã được Đại hội XIII của Đảng thông qua, trong đó xác định mục tiêu *“Đến năm 2030, phấn đấu cả nước có khoảng 5.000 km đường bộ cao tốc, trong đó đến năm 2025 hoàn thành đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông...”*.

- Kết luận số 11-KL/TW ngày 13 tháng 7 năm 2021 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII tại Hội nghị lần thứ ba về kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, tài chính quốc gia, đầu tư công trung hạn 5 năm 2021 - 2025, trong đó: *“bổ trí đủ vốn đầu tư cho các chương trình, dự án trọng điểm quốc gia và 3 chương trình mục tiêu quốc gia; hoàn thành công tác giải phóng mặt bằng của Dự án Cảng hàng không quốc tế Long Thành và đáp ứng yêu cầu tiến độ để cơ bản hoàn thành tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông...”*.

- Tại Thông báo số 92/TB-VPCP ngày 03 tháng 5 năm 2021, Thủ tướng

⁹ Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII (Tập II Phần thứ II Mục IV khoản 5).

Chính phủ đã kết luận: “*Căn cứ sự cần thiết, tính cấp bách, tính hiệu quả và khả năng bố trí nguồn lực để lựa chọn các dự án thành phần trên tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông cần đầu tư trong giai đoạn 2021 - 2025, đáp ứng mục tiêu đến năm 2025 cơ bản hoàn thành tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông những nơi thật sự cần thiết... đề xuất triển khai ngay các tuyến đường bộ cao tốc khác có nhu cầu cấp thiết được các địa phương, cử tri và đại biểu Quốc hội đề nghị thời gian qua như: Cần Thơ - Cà Mau, Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng, tuyến kết nối Nam Trung Bộ với Tây Nguyên...; các tuyến đường Vành đai 3, Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh và Vành đai 4, Vành đai 5 vùng Thủ đô Hà Nội và một số tuyến đường ở khu vực trung du miền núi phía Bắc*” và “*hoàn thiện Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 trình Chính phủ theo hướng cân nhắc dẫn tiến độ đoạn từ Hà Tĩnh đến Quảng Trị vào thời điểm phù hợp*”.

- Kết quả dự báo nhu cầu vận tải các dự án thành phần trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông.

- Căn cứ khả năng bố trí nguồn lực (nguồn vốn Nhà nước trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025).

b) Đề xuất phạm vi đầu tư:

Trên cơ sở các căn cứ nêu trên, Bộ Giao thông vận tải đã xây dựng 2 phương án như sau:

- Phương án 1: giai đoạn 2021 - 2025 đầu tư hoàn thành tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông. Theo đó, đầu tư khoảng 729 km¹⁰, gồm các đoạn Hà Tĩnh - Quảng Trị (267 km), Quảng Ngãi - Nha Trang (353 km) và Cần Thơ - Cà Mau (109 km), đi qua địa phận 12 tỉnh, thành phố: Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa, Cần Thơ, Hậu Giang, Kiên Giang, Bạc Liêu, Cà Mau. Tổng mức đầu tư khoảng 146.990 tỷ đồng, nhu cầu vốn nhà nước khoảng 73.495 tỷ đồng.

- Phương án 2: giai đoạn 2021 - 2025 đầu tư 9/12 dự án thành phần, dài 552 km, gồm các đoạn Bãi Vọt - Vũng Áng (Hà Tĩnh) dài 90 km, đoạn Quảng Ngãi - Nha Trang (353 km) và Cần Thơ - Cà Mau (109 km). Đối với 03 dự án thành phần đoạn Vũng Áng - Bùng, Bùng - Vạn Ninh và Vạn Ninh - Cam Lộ (dài 177 km), giai đoạn 2021 - 2025 triển khai trước công tác giải phóng mặt bằng, tái định cư (kinh phí khoảng 4.584 tỷ đồng¹¹) và chuyển tiếp đầu tư trong giai đoạn 2026 - 2030. Tổng nhu cầu vốn khoảng 118.672 tỷ đồng, nhu cầu vốn nhà nước khoảng 61.628 tỷ đồng.

Tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông là tuyến huyết mạch, có vai trò quan trọng đối với phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo quốc phòng an ninh của đất nước, do vậy việc đầu tư nối thông tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam

¹⁰ Không bao gồm 12 km đoạn Hòa Liên - Túy Loan đang triển khai đầu tư theo dự án riêng và 15 km cầu Cần Thơ 2 dự kiến đầu tư giai đoạn 2026 - 2030.

¹¹ Bao gồm cả 94 tỷ đồng chi phí chuẩn bị dự án (chi phí tư vấn, chi phí tổ chức cắm cọc GPMB).

phía Đông là cần thiết. Tuy nhiên, trong điều kiện nguồn lực nhà nước còn khó khăn và phải cân đối cho các nhiệm vụ quan trọng, cấp bách khác nên cần tính toán, xác định lộ trình đầu tư để phù hợp với khả năng cân đối nguồn lực. Theo các văn bản số 5986/BGTVT-KHĐT ngày 24 tháng 6 năm 2021 và số 6361/BGTVT-KHĐT ngày 02 tháng 7 năm 2021 của Bộ Giao thông vận tải, nguồn vốn ngân sách nhà nước dự kiến bố trí cho đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông khoảng 47.169 tỷ đồng.

Do điều kiện địa hình thất hẹp tại khu vực miền Trung, trên trục dọc Bắc - Nam về đường bộ đã có các tuyến Quốc lộ 1, đường Hồ Chí Minh, đường ven biển, đường sắt Thống Nhất và quy hoạch đường sắt tốc độ cao nên ngay từ khi lập quy hoạch mạng lưới đường bộ (theo Quyết định số 326/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ) đã nghiên cứu kỹ lưỡng về nhu cầu vận tải, phân bổ lưu lượng và xác định *hướng tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông đi trùng với đường Hồ Chí Minh*, dành quỹ đất cho đường sắt tốc độ cao và phục vụ phát triển kinh tế - xã hội cho các địa phương. Đến nay, đường Hồ Chí Minh qua khu vực miền Trung¹² đã cơ bản được đầu tư phân kỳ giai đoạn 1 với quy mô 2 làn xe.

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

Theo tính toán sơ bộ, phương án 2 cần mức vốn tham gia của nhà nước khoảng 61.628 tỷ đồng, tuy nhiên nhu cầu giải ngân vốn nhà nước trong giai đoạn 2021 - 2025 theo tính toán chỉ cần khoảng 49.233 tỷ đồng (như tính toán tại điểm b khoản 17.1 dưới đây).

Căn cứ 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, căn cứ chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Thông báo số 92/TB-VPCP ngày 03 tháng 5 năm 2021, trên cơ sở số liệu dự báo nhu cầu vận tải và khả năng cân đối nguồn lực (nguồn vốn nhà nước), để đảm bảo tính kết nối liên tục nhằm phát huy tối đa hiệu quả khai

¹² Bao gồm cả tuyến tránh Quốc lộ 1 đoạn qua Đèo Con mới đưa vào khai thác, hướng tuyến trùng với đường Hồ Chí Minh và đường bộ cao tốc theo quy hoạch.

thác, Bộ Giao thông vận tải kiến nghị lựa chọn phạm vi đầu tư theo **Phương án 2** (giai đoạn 2021 - 2025 đầu tư 9/12 dự án thành phần, dài 552 km; 3 dự án thành phần còn lại (dài 177 km) triển khai trước công tác giải phóng mặt bằng, tái định cư và chuyển tiếp đầu tư trong giai đoạn 2026 - 2030; tổng nhu cầu vốn khoảng 118.672 tỷ đồng, vốn nhà nước khoảng 61.628 tỷ đồng).

(Chi tiết như Phụ lục kèm theo)

10.2. Quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật

a) Quy mô

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

Căn cứ nhu cầu vận tải, khả năng cân đối nguồn lực, để đảm bảo hiệu quả đầu tư, kiến nghị đầu tư phân kỳ với quy mô 4 làn xe, bề rộng nền đường $B_{\text{nền}} = 17\text{m}$, đồng bộ với quy mô giai đoạn phân kỳ phần lớn các dự án thành phần trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông đã được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư tại Nghị quyết số 52/2017/QH14 ngày 22 tháng 11 năm 2017.

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

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

11. Phương án thiết kế sơ bộ

11.1. Hướng tuyến

Phù hợp với Quy hoạch mạng lưới đường bộ Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, quy hoạch của các ngành, lĩnh vực và các địa phương liên quan. Trong quá trình nghiên cứu, hướng tuyến chi tiết được lựa chọn trên 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...

So với hướng tuyến đường bộ cao tốc theo quy hoạch đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 326/QĐ-TTg, hướng tuyến theo quy hoạch mạng lưới đường bộ Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã cập nhật hiện trạng kết cấu hạ tầng giao thông và quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương nên hướng tuyến một số đoạn đã được thay đổi để phù hợp với quy hoạch của địa phương, nâng cao hiệu quả đầu tư, kết nối thuận tiện với các trung tâm kinh tế, các khu công nghiệp, cảng biển... như đoạn Vũng Áng - Bùng đi trùng với Quốc lộ 1 đoạn tránh Đèo Con đã được đầu tư, đoạn Quy Nhơn - Chí Thạnh điều chỉnh hướng tuyến về phía Đông và kết nối với hầm Cù Mông đang khai thác; đoạn Cần Thơ - Cà Mau điều chỉnh phù hợp với quy hoạch xây dựng vùng đồng bằng Sông Cửu Long đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 68/QĐ-TTg ngày 15 tháng 01 năm 2018.

11.2. Trắc dọc: cơ bản đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật, tần suất thiết kế và các vị trí không chế.

11.3. Trắc ngang:

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

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; các đoạn đào sâu, đắp cao xây dựng nền đường theo quy mô hoàn chỉnh.

- Mặt đường: cấp cao A1, đáp ứng các yêu cầu khai thác theo tiêu chuẩn thiết kế.

11.5. Nút giao, đường ngang, đường kết nối: xây dựng các nút giao liên thông và trục thông đảm bảo kết nối thuận lợi, khai thác an toàn, có các giải pháp kỹ thuật để tận dụng tối đa khi mở rộng theo quy mô quy hoạch. Xem xét đầu tư một số tuyến kết nối để 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. Đối với các đoạn đào sâu, đắp cao xây dựng hoàn thiện công trình phòng hộ (tường chắn, gia cố mái ta luy...).

11.7. Đường gom: xây dựng hệ thống đường gom kết hợp với cống chui dân sinh, đảm bảo lưu thông thuận lợi, giảm thiểu chia cắt cộng đồng dân cư hai bên tuyến.

11.8. Công trình cầu, hầm:

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

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

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

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

- Hệ thống giao thông thông minh: đầu tư hệ thống giao thông thông minh hiện đại, thuận lợi trong việc kiểm soát và điều khiển giao thông toàn tuyến.

- Trạm dừng nghỉ: đầu tư bằng nguồn vốn phù hợp để phục vụ khai thác đường bộ cao tốc; phương án vận hành, kinh doanh trạm dừng nghỉ thực hiện theo đúng quy định pháp luật về đất đai, pháp luật về đầu tư và pháp luật quản lý, sử

dụng tài sản công.

12. Phương án phân chia dự án thành phần

Căn cứ các điều kiện về nhu cầu vận tải, phạm vi quản lý của các địa phương, khả năng kết nối giữa đường bộ cao tốc với các tuyến đường hiện hữu song hành, các trung tâm kinh tế, chính trị của địa phương... dự kiến chia thành 12 dự án thành phần có thể vận hành, khai thác độc lập¹³ (chi tiết như Phụ lục danh mục dự án thành phần kèm theo). Trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định và quyết định đầu tư căn cứ quy mô của từng dự án thành phần theo quy định của pháp luật về đầu tư công, pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

Tách công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư các đoạn Vũng Áng - Bùng, Bùng - Vạn Ninh và Vạn Ninh - Cam Lộ thành 3 dự án độc lập để triển khai trước trong giai đoạn 2021 - 2025.

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

13.1. Phạm vi giải phóng mặt bằng:

- Giải phóng mặt bằng các đoạn theo quy mô quy hoạch 6 làn xe, đoạn Cần Thơ - Cà Mau quy mô quy hoạch 4 làn xe như quy hoạch đã được duyệt.

- Phạm vi giải phóng mặt bằng: Từ mép ngoài cùng chân taluy (giai đoạn quy hoạch) với khoảng cách 3 m đối với các đoạn không bố trí đường gom và 1 m đối với các đoạn có bố trí đường gom. Thực hiện cắm mốc lộ giới và giao cho địa phương, các cơ quan quản lý đường bộ quản lý hành lang an toàn đường bộ theo đúng quy định pháp luật.

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

13.3. Sơ bộ kinh phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư: khoảng 19.097 tỷ đồng.

13.4. Tổ chức thực hiện: Tuân thủ quy định của pháp luật và một số nguyên tắc: tập trung, ưu tiên nguồn vốn ngân sách nhà nước để triển khai công tác giải phóng mặt bằng ngay sau khi phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án; ưu tiên giải phóng mặt bằng trước một số hạng mục khó khăn, ảnh hưởng đến tiến độ thực hiện dự án (các khu vực phải xử lý nền đất yếu, khu vực đông dân cư, xây dựng khu tái định cư, khu vực đồ vật liệu thừa, mỏ vật liệu...).

14. Sơ bộ tổng mức đầu tư, nguồn vốn

14.1. Nguyên tắc xác định

Sơ bộ tổng mức đầu tư được ước tính trên cơ sở quy mô, công suất theo phương án thiết kế sơ bộ của dự án và suất vốn đầu tư xây dựng hoặc dữ liệu chi

¹³ Theo quy định tại khoản 9 Điều 1 Luật Xây dựng sửa đổi số 62/2020/QH14.

phí của các dự án tương tự về loại, cấp công trình, quy mô, công suất, tính chất dự án đã thực hiện, có sự phân tích, đánh giá đề điều chỉnh quy đổi về mặt bằng giá thị trường phù hợp với địa điểm xây dựng, bổ sung những chi phí cần thiết khác của dự án... theo đúng quy định của pháp luật về quản lý chi phí đầu tư xây dựng.

14.2. Sơ bộ tổng mức đầu tư

Tổng mức đầu tư giai đoạn 2021-2025 khoảng **118.672** tỷ đồng¹⁴. Bao gồm:

- Tổng mức đầu tư 9 dự án thành phần đầu tư theo phương thức PPP khoảng **114.088** tỷ đồng, trong đó:

+ Chi phí xây dựng và thiết bị: 74.277 tỷ đồng.

+ Chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư: 14.607 tỷ đồng.

+ Chi phí quản lý dự án, tư vấn, chi phí khác: 9.428 tỷ đồng.

+ Chi phí dự phòng: 15.776 tỷ đồng.

- Tổng mức đầu tư 3 dự án giải phóng mặt bằng, tái định cư (đầu tư công) các đoạn Vũng Áng - Bùng, Bùng - Vạn Ninh và Vạn Ninh - Cam Lộ khoảng **4.584** tỷ đồng¹⁵.

14.3. Nguồn vốn và phương án huy động vốn

- Vốn nhà nước tham gia Dự án khoảng **61.628** tỷ đồng thuộc kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025. Trong đó: chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư (toàn bộ 12 dự án thành phần) khoảng 19.097 tỷ đồng; hỗ trợ xây dựng công trình (bao gồm cả một số chi phí do cơ quan nhà nước có thẩm quyền thực hiện) thực hiện 9 dự án đầu tư theo phương thức PPP khoảng 42.437 tỷ đồng; chi phí chuẩn bị dự án triển khai 3 dự án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư đoạn Vũng Áng - Bùng, Bùng - Vạn Ninh và Vạn Ninh - Cam Lộ khoảng 94 tỷ đồng.

- Vốn nhà đầu tư huy động khoảng **57.044** tỷ đồng, trong đó: vốn chủ sở hữu khoảng 8.557 tỷ đồng (tương ứng mức tối thiểu 15% theo quy định của Luật PPP), vốn vay khoảng 48.487 tỷ đồng.

15. Sơ bộ phương án tài chính

15.1. Sơ bộ các thông số tài chính:

Phương án tài chính được tính toán theo từng dự án thành phần trên cơ sở các thông số chủ yếu như sau:

- Số liệu dự báo nhu cầu vận tải cho các đoạn trên tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông sau khi đã phân bổ lưu lượng cho các tuyến song hành (Quốc lộ 1, đường Hồ Chí Minh, đường ven biển...).

- Mức giá, phí dịch vụ: theo quy định của Luật PPP, bảo đảm lợi ích của nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án PPP, người sử dụng và Nhà nước, tạo điều kiện

¹⁴ Chưa bao gồm lãi vay trong giai đoạn xây dựng (khoảng 4.291 tỷ đồng).

¹⁵ Bao gồm cả 94 tỷ đồng chi phí chuẩn bị dự án (chi phí tư vấn, chi phí tổ chức cắm cọc GPMB).

đề nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án PPP thu hồi vốn và có lợi nhuận. Khung giá, phí dịch vụ xác định cụ thể mức giá, phí khởi điểm và mức giá, phí cho từng thời kỳ bảo đảm tính đúng, tính đủ và công khai, minh bạch các yếu tố hình thành giá, phí. Mức giá, phí dịch vụ của Dự án cơ bản phù hợp với mức giá, phí dịch vụ Dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 đã được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư tại Nghị quyết số 52/2017/QH14. Sơ bộ mức giá, phí dịch vụ như sau:

Đơn vị: đồng/xe nhóm 1/km

Giai đoạn	2024-2026	2027-2029	2030-2032	2033-2035	2036-2038	2039-2041	2042-2044	2045-2047	2048-2050
Mức giá	1.700	1.900	2.100	2.400	2.700	3.000	3.400	3.800	4.300

- Sơ bộ tổng mức đầu tư: theo quy định của pháp luật về xây dựng, pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư và quy định tại Nghị định số 10/2021/NĐ-CP ngày 09 tháng 02 năm 2021 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng.

- Nguồn vốn: vốn tham gia của nhà nước bố trí trong kế hoạch đầu tư công giai đoạn 2021 - 2025. Vốn chủ sở hữu và vốn huy động của nhà đầu tư theo quy định của Luật PPP. Theo quy định của Luật PPP, phần vốn tham gia của nhà nước không tính trong phương án tài chính để xác định thời gian thu hồi vốn của dự án.

- Vốn vay, vốn chủ sở hữu: Vốn chủ sở hữu tạm xác định để tính toán trong phương án tài chính là 15% tổng vốn nhà đầu tư huy động¹⁶, vốn vay 85% tổng vốn nhà đầu tư huy động. Mức lãi suất vốn vay, tỷ suất lợi nhuận vốn chủ sở hữu xác định theo quy định của Luật PPP và quy định tại Nghị định số 28/2021/NĐ-CP ngày 26 tháng 3 năm 2021 của Chính phủ quy định cơ chế quản lý tài chính dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

15.2. Kết quả phân tích hiệu quả tài chính (9 dự án thành phần đầu tư theo phương thức PPP):

- Giá trị hiện tại ròng (NPV) bình quân: khoảng 673 tỷ đồng (>0).
- Tỷ suất nội hoàn (IRR) bình quân: khoảng 10,60%.
- Tỷ suất lợi ích - chi phí (B/C) bình quân: khoảng 1,012 (>1).
- Tỷ suất chiết khấu bình quân: 10,43%.
- Thời gian thu phí hoàn vốn: từ 17 - 32 năm.

Với các thông số như trên, các dự án thành phần đầu tư giai đoạn 2021 - 2025 đảm bảo hiệu quả tài chính theo quy định. Về khả năng tiếp cận vốn tín dụng, so với thời gian thu phí hoàn vốn của 3 dự án thành phần PPP trên tuyến cao tốc Bắc - Nam giai đoạn 2017 - 2020 (từ 16 - 18 năm), các dự án thành phần giai đoạn 2021 - 2025 có thời gian thu phí dài hơn (bình quân 24,8 năm, trong đó có 2 dự án thành phần đoạn Cần Thơ - Hậu Giang và Hậu Giang - Cà Mau thời

¹⁶ Mức vốn chủ sở hữu, mức vốn vay, mức lãi suất vốn vay, tỷ suất lợi nhuận vốn chủ sở hữu sẽ xác định cụ thể trong bước Báo cáo nghiên cứu khả thi và hồ sơ mời thầu lựa chọn nhà đầu tư.

gian thu phí từ 31 - 32 năm); tuy nhiên, các dự án thành phần giai đoạn 2021 - 2025 kiến nghị được áp dụng cơ chế chia sẻ phần tăng, giảm doanh thu theo quy định của Luật PPP (như nêu tại khoản 22 dưới đây), đây là điều kiện thuận lợi khi các ngân hàng xem xét cung cấp tín dụng¹⁷. Bên cạnh đó, ngoài nguồn cung cấp tín dụng của các ngân hàng, Luật PPP đã cho phép doanh nghiệp dự án được phát hành trái phiếu doanh nghiệp, được huy động vốn vay và các nguồn vốn hợp pháp khác để thực hiện dự án theo quy định tại hợp đồng dự án PPP (không bắt buộc vay từ nguồn tín dụng của các ngân hàng). Do vậy, mặc dù có thời gian thu phí hoàn vốn dài hơn nhưng chưa thể khẳng định khả năng huy động vốn vay các dự án thành phần giai đoạn 2021 - 2025 kém hấp dẫn hơn so với các dự án thành phần PPP giai đoạn 2017 - 2020.

16. Ngành, lĩnh vực: ngành Giao thông vận tải; lĩnh vực đường bộ.

17. Dự kiến tiến độ và thời gian thực hiện dự án, phương án tổ chức quản lý, kinh doanh

17.1. Dự kiến tiến độ và thời gian thực hiện:

a) Tiến độ và thời gian thực hiện dự án

- Chuẩn bị dự án: năm 2021 - 2022.

- Giải phóng mặt bằng, tái định cư: năm 2022 - 2023.

- Thi công xây dựng công trình: năm 2023 - 2025.

Đối với 3 dự án thành phần đầu tư xây dựng đoạn Vũng Áng - Bùng, Bùng - Vạn Ninh và Vạn Ninh - Cam Lộ, sẽ triển khai khi cân đối đủ nguồn vốn nhà nước hoặc chuyển tiếp đầu tư giai đoạn 2026 - 2030.

b) Sơ bộ nhu cầu giải ngân vốn nhà nước

Trên cơ sở dự kiến kế hoạch triển khai và thực tế triển khai các dự án thành phần đầu tư theo phương thức PPP trên tuyến cao tốc Bắc - Nam giai đoạn 2017 - 2020, sơ bộ nhu cầu vốn như sau:

Đơn vị: tỷ đồng

Năm	Giai đoạn 2021 - 2025					2026 - 2030		Tổng
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	
Dự kiến giải ngân	21	2.435	14.991	13.194	18.592	6.197	6.197	61.628

Tổng nhu cầu vốn bố trí giải ngân trong giai đoạn 2021 - 2025 khoảng 49.233 tỷ đồng, giai đoạn sau năm 2025 khoảng 12.395 tỷ đồng.

17.2. Phương án tổ chức quản lý, kinh doanh:

- Đối với 9 dự án thành phần đầu tư theo phương thức PPP: nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án chịu trách nhiệm tổ chức thi công xây dựng, vận hành, thu

¹⁷ Theo báo cáo của nhà đầu tư thực hiện các dự án thành phần PPP giai đoạn 2017 - 2020, một trong các điều kiện tiên quyết để các ngân hàng xem xét cung cấp tín dụng cho các dự án là được áp dụng cơ chế chia sẻ phần tăng, giảm doanh thu theo quy định của Luật PPP (công văn số 125/2021/PTH-KH ngày 30/6/2021 của doanh nghiệp dự án thành phần Diên Châu - Bãi Vọt).

phí và bảo trì công trình dự án công trình trong một thời gian nhất định theo các quy định của pháp luật và theo các điều kiện thỏa thuận trong hợp đồng dự án.

- Đối với 3 dự án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư đoạn Vũng Áng - Bùng, Bùng - Vạn Ninh và Vạn Ninh - Cam Lộ: sau khi thu hồi mặt bằng, địa phương chịu trách nhiệm quản lý theo quy định và bàn giao cho nhà đầu tư PPP khi triển khai các dự án thành phần đầu tư xây dựng.

18. Phương thức đầu tư, loại hợp đồng dự án: đầu tư 9 dự án thành phần theo phương thức đối tác công tư (PPP), loại hợp đồng Xây dựng - Kinh doanh - Chuyển giao (BOT); đầu tư công 3 dự án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư đoạn Vũng Áng - Bùng, Bùng - Vạn Ninh và Vạn Ninh - Cam Lộ.

19. 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

19.1 Hiệu quả kinh tế - xã hội:

a) Nhóm yếu tố có thể định lượng và quy đổi được thành tiền, thông qua kết quả tính toán các chỉ số tài chính của Dự án.

- Kết quả tính toán tỷ số lợi ích trên chi phí về kinh tế (BCR) là tỷ số giữa tổng lợi ích mà việc đầu tư mang lại trên tổng chi phí bỏ ra trong quá trình đầu tư và khai thác, được quy về giá trị hiện tại, tỷ suất lợi ích - chi phí (B/C) = 1,25 > 1¹⁸ cho thấy Dự án đạt hiệu quả về kinh tế - xã hội.

- Kết quả tính toán, phân tích hiệu quả do tiết kiệm thời gian vận hành (VOT), tiết kiệm về chi phí vận hành (VOC) đối với các dự án thành phần, ở các thời điểm có sự khác nhau, tuy nhiên việc khai thác đường bộ cao tốc đều mang lại những hiệu quả nhất định. Cụ thể: VOT của các dự án tại thời điểm năm 2030 từ 413,0 - 1.112,5 tỷ đồng, năm 2035 từ 523,4 - 1.519,4 tỷ đồng; VOC của các dự án tại thời điểm năm 2030 từ 550,8 - 1.501,6 tỷ đồng, năm 2035 từ 860,1 - 1.855,2 tỷ đồng.

b) Nhóm yếu tố có thể định lượng nhưng không định giá được

Từ kinh nghiệm triển khai, kết quả đầu tư phát triển đường bộ cao tốc cho thấy, các tuyến đường bộ cao tốc sau hoàn thành, đưa vào khai thác đã mang lại hiệu quả rõ rệt về phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng - an ninh, tạo không gian phát triển và quỹ đất, chuyển dịch cơ cấu kinh tế tại địa phương¹⁹ và khu vực.

- 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.

¹⁸ Theo quy định tại điểm 2 khoản IV mục D phụ lục II Nghị định số 28/2021/NĐ-CP của Chính phủ.

¹⁹ 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%, 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%... trong khi tốc độ tăng GDP bình quân cả nước đạt khoảng 6.3%/năm.

- 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 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 các dự án thành phần trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 đảm bảo hiệu quả về kinh tế - xã hội.

19.2. Đánh giá sơ bộ tác động môi trường, xã hội:

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

Mục đích của việc lập báo cáo đánh giá sơ bộ tác động môi trường trong bước nghiên cứu tiền khả thi nhằm đánh giá sơ bộ các vấn đề chính về môi trường, xã hội có thể được tạo ra bởi Dự án để xem xét, quyết định việc đầu tư cũng như phương án đầu tư hợp lý nhất trên các phương diện kinh tế, kỹ thuật và môi trường. Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án đã đánh giá sơ bộ tác động về môi trường, xã hội của Dự án, phù hợp với yêu cầu của giai đoạn nghiên cứu tiền khả thi. Trên cơ sở phương án đầu tư được lựa chọn, việc đánh giá tác động môi trường chi tiết sẽ được thực hiện trong bước nghiên cứu khả thi, trên cơ sở đầy đủ số liệu để đánh giá chi tiết các tác động môi trường mà Dự án sẽ gây ra, xây dựng kế hoạch, biện pháp giảm thiểu, phòng ngừa đối với các tác động trong quá trình chuẩn bị dự án, thực hiện dự án và quá trình vận hành khai thác theo các quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường.

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

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

- Giai đoạn chuẩn bị xây dựng bao gồm các yếu tố như chiếm dụng đất thổ cư, đất nông, lâm nghiệp, đất rừng các loại, di dời mộ, chiếm dụng đất của các tổ chức...qua đó, tác động đến kinh tế - xã hội do các đối tượng bị mất đất thổ cư, do chiếm dụng đất nông, lâm nghiệp; tác động đa dạng sinh học do thu hồi đất lâm nghiệp, đất rừng hay các yếu tố gây bụi do phá dỡ nhà cửa, rác thải từ chặt cây, phát quang, từ công tác chuẩn bị mặt bằng công trường...

- Giai đoạn xây dựng: ảnh hưởng đến môi trường và các tác động khác do chất thải phát sinh trong quá trình thi công Dự án như bụi, các khí thải, chất thải rắn sinh hoạt, chất thải rắn thi công, nước thải sinh hoạt, nước thải thi công, chất thải nguy hại (dầu thải từ việc thay dầu máy định kỳ, nước bảo dưỡng xe máy...), các chất bẩn cuốn theo nước mưa chảy tràn qua công trường thi công...Ngoài ra,

giai đoạn xây dựng còn tác động đến cộng đồng dân cư như bởi các yếu tố như tiếng ồn, rung động, tập trung công nhân...; tác động tới dòng chảy, nguồn nước tưới tiêu và vấn đề ngập úng cục bộ; tác động đến giao thông và tiện ích cộng đồng và các hiện tượng xói lở, sụt trượt...

- Giai đoạn vận hành, khai thác: các yếu tố ảnh hưởng đến môi trường, xã hội như hoạt động phát sinh bụi, khí thải và khí nhà kính; bụi và các khí thải của các dòng xe; nước thải, chất thải rắn sinh hoạt; tiếng ồn, rung động, chia cắt cộng đồng...

Bên cạnh những tác động tiêu cực như trên, báo cáo đã phân tích những tác động tích cực do thực hiện dự án mang lại. Ngoài những lợi ích có thể định lượng được như tiết kiệm thời gian vận chuyển hàng hoá và hành khách, giảm thời gian chờ đợi của người và phương tiện, tiết kiệm kinh phí duy tu, bảo dưỡng phương tiện... còn bao gồm những lợi ích đối với cộng đồng mà không thể định lượng như tăng trưởng nguồn việc làm và thu nhập cho người dân do khi có dự án sẽ khai thác được các tiềm năng trong khu vực, địa phương, kết nối và thúc đẩy kinh tế - xã hội phát triển, lưu thông thuận lợi, an toàn, giảm thiểu tai nạn giao thông...

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

- Giai đoạn chuẩn bị: giảm thiểu tác động tới chất lượng sống của các hộ mất đất thổ cư nếu thực hiện tốt phương án bồi thường, hỗ trợ và tái định cư được xây dựng theo các quy định và phải xem xét nguyện vọng của người bị ảnh hưởng; giảm thiểu tác động do chiếm dụng vĩnh viễn đất nông, lâm nghiệp bằng các giải pháp đền bù, hỗ trợ sản xuất... đảm bảo các hộ bị mất đất nông nghiệp sẽ được phục hồi nguồn sống của mình, khuyến khích tuyển dụng người tại địa phương, đặc biệt đối với các đối tượng bị thu hồi, ảnh hưởng; giảm thiểu tác động đến đa dạng sinh học bằng biện pháp trồng rừng thay thế; giảm thiểu các tác động trong công tác giải phóng mặt bằng như tưới nước làm ẩm khi phá dỡ công trình vào những ngày khô nóng, che chắn bằng bạt, các chất thải không tái sử dụng được xử lý thông qua các công ty môi trường có chức năng, giải pháp thu gom, phân loại và xử lý chất thải rắn phù hợp; giảm thiểu ngập úng bằng việc bố trí hệ thống công trình thoát nước phù hợp về vị trí, khẩu độ...

- Giai đoạn xây dựng: ngăn ngừa bụi phát tán từ hoạt động thi công đào đắp và các hoạt động liên quan bằng giải pháp phun nước tạo ẩm khu vực có khả năng phát tán bụi, che chắn khi tập kết và vận chuyển...; xây dựng và thực hiện kế hoạch quản lý chất thải trong thi công; kiểm soát các nguy cơ bồi lắng bởi đất xói trong thi công nền đường và hố móng các công trình cầu; thanh thải, phục hồi lòng, bờ kênh sau khi thi công; đổ đất đá loại đúng nơi quy định; quản lý, xử lý nước thải sinh hoạt, nước thải thi công; quản lý chất thải nguy hại; kiểm soát mức ồn từ hoạt động thi công; kiểm soát mức rung từ hoạt động thi công; các biện pháp giảm thiểu tác động tới dòng chảy, nguồn nước tưới tiêu và vấn đề ngập úng cục bộ...

19.3. Tác động đến quốc phòng, an ninh: đường bộ cao tốc góp phần củng cố quốc phòng - an ninh, phục vụ tốt cho chiến lược xây dựng và bảo vệ Tổ

quốc, nâng cao tính cơ động khi cần huy động nguồn lực, phương án tác chiến đảm bảo quốc phòng - an ninh quốc gia.

20. Dự kiến sơ bộ rủi ro trong quá trình thực hiện Dự án

Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi đã phân tích cơ bản đầy đủ các rủi ro và phân bổ rủi ro trong suốt vòng đời dự án:

- 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 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.

- Giai đoạn thực hiện dự án: bao gồm các rủi ro do tăng giá, tình trạng khan hiếm vật liệu, 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.

- 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 và trách nhiệm của các bên trong việc quản lý rủi ro, xác định một số biện pháp giảm thiểu các rủi ro.

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

22. Cơ chế chia sẻ phân tăng, giảm doanh thu:

22.1. Kiến nghị được áp dụng cơ chế chia sẻ phân tăng, giảm doanh thu theo quy định tại Điều 82 Luật PPP.

22.2. Sơ bộ phương án áp dụng cơ chế chia sẻ phân giảm doanh thu:

Trong vòng 10 ngày kể từ ngày doanh nghiệp dự án nộp hồ sơ quyết toán thuế năm theo quy định của pháp luật về quản lý thuế, doanh nghiệp dự án có văn bản báo cáo cơ quan ký kết hợp đồng về doanh thu thực tế của năm tài chính. Trường hợp doanh thu giảm từ 75% trở xuống, cơ quan ký kết hợp đồng và nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án thực hiện các thủ tục:

a) Rà soát, đối chiếu doanh thu thực tế của dự án và doanh thu quy định tại

Hợp đồng dự án. Đánh giá nguyên nhân của việc sụt giảm doanh thu. Tính toán phần sụt giảm doanh thu do có sự thay đổi về quy hoạch, chính sách, pháp luật có liên quan làm giảm doanh thu dưới 75% so với mức doanh thu trong phương án tài chính quy định tại hợp đồng.

b) Cơ quan ký kết hợp đồng, nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án tổ chức đàm phán xem xét biện pháp điều chỉnh mức giá, phí để cải thiện doanh thu, bù đắp phần thiếu hụt. Thời gian áp dụng biện pháp điều chỉnh mức giá, phí dự kiến [khoảng 02 tháng] (sẽ xác định cụ thể trong các bước tiếp theo).

c) Trường hợp sau khi áp dụng biện pháp điều chỉnh giá, phí nhưng chưa đạt được mức doanh thu tối thiểu 75%, cơ quan ký kết hợp đồng và nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án đàm phán điều chỉnh thời gian thu phí, tăng thời gian thu phí nhằm bù đắp cho phần doanh thu thiếu hụt thuộc trách nhiệm chia sẻ của nhà nước theo quy định. Thời hạn hợp đồng được kéo dài đến thời điểm tổng thời gian thu phí đạt mức [1,2 lần] (sẽ xác định cụ thể trong các bước tiếp theo) so với thời gian thu phí theo quyết định phê duyệt kết quả lựa chọn nhà đầu tư.

d) Thời điểm bắt đầu áp dụng cơ chế chia sẻ phần giảm doanh thu: trường hợp vẫn xuất hiện tình huống doanh thu thực tế đạt thấp hơn 75% mức doanh thu trong phương án tài chính hợp đồng sau khi đã thực hiện đầy đủ biện pháp kéo dài thời gian thu phí tại mục c nêu trên.

23. Lựa chọn nhà đầu tư: đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông là dự án quan trọng quốc gia, là tuyến huyết mạch có vai trò rất quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo quốc phòng - an ninh quốc gia, kiến nghị áp dụng hình thức đấu thầu rộng rãi trong nước (theo quy định tại điểm b khoản 3 Điều 31 Luật PPP) để lựa chọn nhà đầu tư thực hiện các dự án thành phần, tương tự hình thức đấu thầu các dự án thành phần PPP cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 đã được cấp có thẩm quyền thông qua.

24. Tổ chức thực hiện

a) Chia thành các dự án thành phần có thể vận hành, khai thác độc lập. Trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định và quyết định đầu tư căn cứ quy mô của từng dự án thành phần theo quy định của pháp luật về đầu tư công, pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

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

c) Cơ quan có thẩm quyền, cơ quan ký kết hợp đồng: Bộ Giao thông vận tải hoặc UBND tỉnh, thành phố có tuyến đi qua (theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ).

III. ĐỀ XUẤT MỘT SỐ GIẢI PHÁP THỰC HIỆN DỰ ÁN

1. Nâng cấp một số đoạn tuyến đã được đầu tư phân kỳ bảo đảm quy mô, tiêu chuẩn đường bộ cao tốc

Do điều kiện địa hình thất hẹp tại khu vực các tỉnh Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, trên trục dọc về đường bộ đã có các tuyến Quốc lộ 1, đường Hồ Chí

Minh, đường ven biển, đường sắt Thống Nhất và quy hoạch đường sắt tốc độ cao nên ngay từ khi lập quy hoạch mạng lưới đường bộ (theo Quyết định số 326/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ) đã nghiên cứu kỹ lưỡng về nhu cầu vận tải, phân bổ lưu lượng và xác định hướng tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông đi trùng với đường Hồ Chí Minh, dành quỹ đất cho đường sắt tốc độ cao và phục vụ phát triển kinh tế xã hội cho các địa phương.

Đến nay, đường Hồ Chí Minh qua khu vực miền Trung đã được đầu tư phân kỳ giai đoạn 1, đầu tư tuyến tránh Đèo Con theo hướng tuyến quy hoạch đường bộ cao tốc với quy mô 2 làn xe (tiêu chuẩn đường cấp IV và đường cấp III miền núi). Do vậy, các đoạn tuyến đã đầu tư phân kỳ giai đoạn 1 cần tiếp tục nâng cấp đảm bảo quy mô, tiêu chuẩn đường bộ cao tốc đồng bộ trên toàn tuyến Bắc - Nam²⁰.

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

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

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

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

2. Chuyển đổi mục đích sử dụng rừng

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

²⁰ Đoạn Bùng - Vạn Ninh đi trùng đường Hồ Chí Minh khoảng 27km; đoạn Vạn Ninh - Cam Lộ đi trùng đường Hồ Chí Minh khoảng 36km. Hướng tuyến cao tốc đi trùng Quốc lộ 1 đoạn tránh Đèo Con khoảng 18,5km.

Theo quy định tại điểm b khoản 1 Điều 41 Nghị định số 83/2020/NĐ-CP ngày 15/7/2020 của Chính phủ: *Hồ sơ đề nghị quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng là thành phần trong hồ sơ chấp thuận chủ trương đầu tư theo quy định của pháp luật về đầu tư công hoặc pháp luật về đầu tư.*

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

Trên cơ sở đó, kiến nghị Quốc hội: *Trong Nghị quyết của Quốc hội về chủ trương đầu tư Dự án quyết định sơ bộ diện tích rừng cần chuyển đổi mục đích sử dụng²¹, trong bước phê duyệt nghiên cứu khả thi Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định chuyển đổi mục đích sử dụng rừng²².*

3. Cho phép áp dụng cơ chế chia sẻ phần tăng, giảm doanh thu như quy định tại Điều 82 Luật PPP²³.

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

5. Phương án triển khai đối với 3 dự án thành phần đoạn Vũng Áng - Bùn, Bùn - Vạn Ninh, Vạn Ninh - Cam Lộ:

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

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

Trên cơ sở đó, kiến nghị Quốc hội: *tách công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư thành 3 dự án độc lập để triển khai trước trong giai đoạn 2021 - 2025.*

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

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

Trên cơ sở đó, kiến nghị Quốc hội: *đối với cấu phần xây dựng, giao Chính*

²¹ Theo quy định tại điểm c khoản 5 Điều 41 Nghị định số 83/2020/NĐ-CP.

²² Theo quy định tại điểm c khoản 1 Điều 41, b khoản 5 Điều 41 Nghị định số 83/2020/NĐ-CP của Chính phủ

²³ Cơ chế chia sẻ phần giảm doanh thu tại khoản 2 Điều này phải được xác định tại quyết định chủ trương đầu tư.

phủ chủ động cân đối nguồn vốn phù hợp, căn cứ vào quy mô của từng dự án để triển khai các thủ tục đầu tư xây dựng theo quy định của pháp luật về đầu tư công, pháp luật về đầu tư PPP, nhằm đáp ứng mục tiêu sớm hoàn thành tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông.

6. Mặc dù các dự án thành phần cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 được kiến nghị xem xét áp dụng cơ chế chia sẻ phần tăng, giảm doanh thu theo quy định của Luật PPP, ngoài nguồn cung cấp tín dụng của các ngân hàng, doanh nghiệp dự án được phát hành trái phiếu doanh nghiệp, được huy động vốn vay và các nguồn vốn hợp pháp khác để thực hiện dự án theo quy định tại hợp đồng dự án PPP. Tuy nhiên, do Luật PPP mới ban hành, các cơ chế mới nêu trên chưa áp dụng trong thực tiễn nên việc triển khai thành công các dự án theo phương thức PPP phụ thuộc vào thị trường. *Trường hợp triển khai các dự án thành phần theo phương thức PPP không thành công, kiến nghị Quốc hội giao Chính phủ báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định²⁴.*

IV. KIẾN NGHỊ

Thực hiện quy định của Luật Đầu tư công, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư, Bộ Giao thông vận tải kính trình Thủ tướng Chính phủ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đầu tư xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 để tổ chức thẩm định, trình Quốc hội xem xét, quyết định chủ trương đầu tư với các nội dung chủ yếu như sau:

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

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

- Phạm vi, quy mô, phương án đầu tư, hình thức đầu tư:

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

+ Đối với 09 dự án thành phần các đoạn từ Bãi Vọt (Hà Tĩnh) đến Vũng Áng (Hà Tĩnh), từ Cam Lộ (Quảng Trị) đến Nha Trang (Khánh Hòa), từ Cần Thơ đến Cà Mau, chiều dài khoảng 552 km: đầu tư theo phương thức PPP, tổng mức đầu tư khoảng **114.088** tỷ đồng, phần vốn nhà nước tham gia khoảng **57.044** tỷ đồng.

+ Đối với 03 dự án thành phần từ Vũng Áng (Hà Tĩnh) đến Cam Lộ (Quảng Trị), chiều dài khoảng 177 km: tách riêng việc bồi thường, hỗ trợ, tái định cư thành các dự án độc lập, đầu tư công sử dụng toàn bộ vốn ngân sách nhà nước, tổng mức đầu tư khoảng **4.584** tỷ đồng; đối với cấu phần xây dựng, giao Chính phủ chủ động cân đối nguồn vốn phù hợp, căn cứ vào quy mô của từng dự án để triển khai các thủ tục đầu tư xây dựng theo quy định của pháp luật về đầu tư công, pháp luật về

²⁴ Tương tự cơ chế đã được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 52/2017/QH14.

đầu tư PPP, đáp ứng mục tiêu sớm hoàn thành tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông.

+ Trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định và quyết định đầu tư căn cứ vào quy mô của từng dự án thành phần theo quy định của pháp luật về đầu tư công.

- Nhu cầu sử dụng đất và phương án giải phóng mặt bằng:

Sơ bộ nhu cầu sử dụng đất của Dự án là 5.481 ha, trong đó: đất trồng lúa khoảng 1.532 ha, đất nông nghiệp khác khoảng 1.280 ha, đất dân cư khoảng 502 ha, rừng phòng hộ khoảng 110 ha, rừng sản xuất khoảng 1.436 ha, đất khác khoảng 621 ha. Giải phóng mặt bằng tất cả các dự án thành phần theo quy mô 6 làn xe, riêng các dự án thành phần đoạn Cần Thơ - Cà Mau theo quy mô 4 làn xe như quy hoạch đã được phê duyệt.

- Tổng mức đầu tư và nguồn vốn:

Sơ bộ tổng mức đầu tư của Dự án là **118.672** tỷ đồng, bao gồm: **61.628** tỷ đồng vốn nhà nước đầu tư tham gia thực hiện dự án thuộc kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 và **57.044** tỷ đồng vốn huy động ngoài ngân sách.

- Tiến độ thực hiện:

Chuẩn bị đầu tư, thực hiện Dự án từ năm 2021 và cơ bản hoàn thành năm 2025, riêng các dự án thành phần các đoạn từ Vũng Áng (Hà Tĩnh) đến Cam Lộ (Quảng Trị) chuyển tiếp hoàn thành trong giai đoạn 2026 - 2030.

2. Chấp thuận một số cơ chế để triển khai thực hiện:

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

- Quyết định sơ bộ diện tích rừng cần chuyển đổi mục đích sử dụng²⁵, trong bước phê duyệt nghiên cứu khả thi Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định chuyển đổi mục đích sử dụng rừng.

- Cho phép áp dụng cơ chế chia sẻ phân tầng, giảm doanh thu như quy định tại Điều 82 Luật PPP²⁶.

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

- Trường hợp triển khai các dự án thành phần theo phương thức PPP không thành công, giao Chính phủ báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định.

²⁵ Theo quy định tại điểm c khoản 5 Nghị định số 83/2020/NĐ-CP.

²⁶ Cơ chế chia sẻ phân giảm doanh thu tại khoản 2 Điều này phải được xác định tại quyết định chủ trương đầu tư.

Bộ Giao thông vận tải xin gửi kèm theo: (1) Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi (đã được hoàn thiện theo Báo cáo thẩm định nội bộ); (2) Báo cáo thẩm định nội bộ số 7023/BC-BGTVT ngày 19 tháng 7 năm 2021; các tài liệu khác có liên quan.

Kính đề nghị Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Các Phó Thủ tướng (để báo cáo);
- Bộ trưởng (để báo cáo);
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Thứ trưởng;
- Các Bộ: KH&ĐT, Tài chính, Xây dựng, Quốc phòng Công an, Tư pháp, TN&MT, NN&PTNT;
- Vụ Kế hoạch đầu tư; Cục QLXD & CLCTGT;
- Ban Quản lý dự án 2;
- TEDI;
- Lưu: VT, ĐTCT.

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**



Lê Đình Thọ



PHỤ LỤC

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

(Kèm theo Quyết định số 766/TTg-BGTVT ngày 29/7/2021 của Bộ GTVT)

TT	Tên dự án thành phần	Chiều dài dự kiến (km)	Quy mô		Số bộ tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Hình thức/phương thức đầu tư	Thời gian hoàn vốn (năm)
			Số làn xe	Cấp đường ô tô cao tốc			
1	Bãi Vọt - Hàm Nghi	36	4	80-120	7.403	PPP	25
2	Hàm Nghi - Vũng Áng	54	4	80-120	10.186	PPP	17
3	Vũng Áng - Bùng	58	4	80-120	1.130	đầu tư công (dự án GPMB)	
4	Bùng - Vạn Ninh	51	4	80-120	1.715	đầu tư công (dự án GPMB)	
5	Vạn Ninh - Cam Lộ	68	4	80-120	1.739	đầu tư công (dự án GPMB)	
6	Quảng Ngãi - Hoài Nhơn	88	4	80-120	20.897	PPP	29
7	Hoài Nhơn - Quy Nhơn	69	4	80-120	12.543	PPP	25
8	Quy Nhơn - Chí Thạnh	62	4	80-120	12.298	PPP	21
9	Chí Thạnh - Vân Phong	51	4	80-120	10.601	PPP	22
10	Vân Phong - Nha Trang	83	4	80-120	12.906	PPP	21
11	Cần Thơ - Hậu Giang	37	4	80-120	9.769	PPP	32
12	Hậu Giang - Cà Mau	72	4	80-120	17.485	PPP	31
Tổng cộng		729			118.672		

Ghi chú : Đối với 3 dự án thành phần đầu tư xây dựng (đối với cầu phân xây dựng) đoạn Vũng Áng - Bùng, Bùng - Vạn Ninh và Vạn Ninh - Cam Lộ thực hiện theo phương thức PPP, sẽ triển khai khi cân đối đủ nguồn vốn hoặc chuyển tiếp đầu tư giai đoạn 2026 - 2030.



PHỤ LỤC

**Phụ lục danh mục các dự án thành phần
(phương án đầu tư toàn bộ 12/12 dự án thành phần)**

(Kèm theo Thông tư số 7765/TTtr-BGTVT ngày 29 /7/2021 của Bộ GTVT)

TT	Tên dự án thành phần	Chiều dài (km)	Quy mô phân kỳ (làn xe)	Sơ bộ tổng mức đầu tư (tỷ đồng)			Thời gian hoàn vốn (năm)
				NSNN	BOT	Tổng	
1	Bãi Vọt - Hàm Nghi	36	4	3.701	3.701	7.403	25
2	Hàm Nghi - Vũng Áng	54	4	5.093	5.093	10.186	17
3	Vũng Áng - Bùng	58	4	5.893	5.893	11.785	17
4	Bùng - Vạn Ninh	51	4	5.263	5.263	10.526	23
5	Vạn Ninh - Cam Lộ	68	4	5.295	5.295	10.591	21
6	Quảng Ngãi - Hoài Nhơn	88	4	10.448	10.448	20.897	29
7	Hoài Nhơn - Quy Nhơn	69	4	6.272	6.272	12.543	25
8	Quy Nhơn - Chí Thạnh	62	4	6.149	6.149	12.298	21
9	Chí Thạnh - Vân Phong	51	4	5.301	5.301	10.601	22
10	Vân Phong - Nha Trang	83	4	6.453	6.453	12.906	21
11	Cần Thơ - Hậu Giang	37	4	4.884	4.885	9.769	32
12	Hậu Giang - Cà Mau	72	4	8.742	8.743	17.485	31
Tổng cộng		729		73.495	73.495	146.990	

Ghi chú: Đầu tư 12/12 dự án thành phần theo phương thức đối tác công tư.



PHỤ LỤC

Danh mục các dự án đầu tư giai đoạn 2021 - 2025 đầu tư giai đoạn 2021 - 2025
(Dự án đầu tư 9/12 dự án thành phần theo phương thức PPP)

(Kèm theo Thông tư số 7766/TTr-BGTVT ngày 29 /7/2021 của Bộ GTVT)

TT	Tên dự án thành phần	Chiều dài (km)	Quy mô phân kỳ (làn xe)	Sơ bộ tổng mức đầu tư (tỷ đồng)			Thời gian hoàn vốn (năm)
				NSNN	BOT	Tổng	
1	Bãi Vọt - Hàm Nghi	36	4	3.701	3.701	7.403	25
2	Hàm Nghi - Vũng Áng	54	4	5.093	5.093	10.186	17
3	Vũng Áng - Bùng	58	4	1.130		1.130	
4	Bùng - Vạn Ninh	51	4	1.715		1.715	
5	Vạn Ninh - Cam Lộ	68	4	1.739		1.739	
6	Quảng Ngãi - Hoài Nhơn	88	4	10.448	10.448	20.897	29
7	Hoài Nhơn - Quy Nhơn	69	4	6.272	6.272	12.543	25
8	Quy Nhơn - Chí Thạnh	62	4	6.149	6.149	12.298	21
9	Chí Thạnh - Vân Phong	51	4	5.301	5.301	10.601	22
10	Vân Phong - Nha Trang	83	4	6.453	6.453	12.906	21
11	Cần Thơ - Hậu Giang	37	4	4.884	4.885	9.769	32
12	Hậu Giang - Cà Mau	72	4	8.742	8.743	17.485	31
Tổng cộng		729		61.628	57.044	118.672	

Ghi chú:

- Giai đoạn 2021 - 2025 đầu tư xây dựng 9 dự án thành phần (dài 552 km) theo phương thức PPP; đầu tư công 3 dự án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư (dài 177 km) đoạn Vũng Áng - Bùng, Bùng - Vạn Ninh, Vạn Ninh - Cam Lộ trong giai đoạn 2021 - 2025.

- Việc đầu tư xây dựng (cầu phần xây dựng) đối với 3 dự án thành phần đoạn Vũng Áng - Bùng, Bùng - Vạn Ninh và Vạn Ninh - Cam Lộ sẽ triển khai khi cân đối đủ nguồn vốn hoặc chuyển tiếp đầu tư giai đoạn 2026 - 2030.

PHỤ LỤC
Hiện trạng tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông
 (Kèm theo Quyết định số 7166/TTg-BGTVT ngày 29/7/2021 của Bộ GTVT)

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

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