

Đề xuất cơ chế đặc thù đầu tư mở rộng cao tốc Bắc - Nam

17:18 07/06/2026

Bộ Xây dựng vừa gửi văn bản đến 11 tỉnh, thành phố lấy ý kiến báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án đầu tư mở rộng các đoạn tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông.

Văn bản của Bộ Xây dựng được gửi đến các tỉnh, thành phố: Đồng Nai, Ninh Bình, Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Trị, Quảng Ngãi, Gia Lai, Đắk Lắk, Khánh Hòa và Lâm Đồng.

Bộ Xây dựng cho biết, thực hiện kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026 - 2030, Bộ đã tổ chức lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án đầu tư mở rộng các đoạn tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông, trong đó dự kiến mở rộng các đoạn tuyến có quy mô 4 làn hạn chế, bề rộng 17m lên quy mô 6 làn xe cao tốc hoàn chỉnh. Đến nay, hồ sơ đã cơ bản được hoàn thiện.



Đề xuất cơ chế đặc thù đầu tư mở rộng cao tốc Bắc - Nam. (Ảnh minh họa)

Để có cơ sở hoàn thiện báo cáo, trình các cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định, Bộ Xây dựng đề nghị UBND các tỉnh, thành phố nghiên cứu, có ý kiến đối với 4 nội dung chính gồm:

Một là, đánh giá sự cần thiết và tính cấp bách của việc đầu tư mở rộng các đoạn tuyến cao tốc đi qua địa bàn, trên cơ sở hiện trạng khai thác, nhu cầu vận tải và định hướng phát triển của địa phương.

Hai là, đánh giá hiệu quả kinh tế - xã hội của dự án đối với địa phương, đặc biệt là mức độ đóng góp vào mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội và khả năng hỗ trợ thực hiện mục tiêu tăng trưởng kinh tế 2 con số trong giai đoạn tới.

Ba là, có ý kiến về phương thức đầu tư: đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP), đầu tư công.

Bốn là, đề xuất các cơ chế, chính sách đặc thù thuộc thẩm quyền của địa phương nhằm tháo gỡ khó khăn, đẩy nhanh tiến độ triển khai dự án, đặc biệt trong các lĩnh vực khai thác, cung ứng vật liệu xây dựng thông thường và giải phóng mặt bằng.

Trước đó, chủ trì cuộc họp về tình hình triển khai công tác chuẩn bị đầu tư mở rộng các đoạn tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông, Bộ trưởng Bộ Xây dựng Trần Hồng Minh thống nhất phương án nghiên cứu đầu tư mở rộng tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông có quy mô 4 làn hạn chế lên quy mô 6 làn xe theo quy hoạch, bảo đảm đồng bộ, lâu dài, hạn chế việc phải tiếp tục mở rộng nhiều lần, gây lãng phí thời gian, nguồn lực, ảnh hưởng đến quá trình khai thác toàn tuyến.

Chỉ đạo về công tác hoàn thiện hồ sơ, lãnh đạo Bộ Xây dựng yêu cầu các đơn vị rà soát, đánh giá tổng thể hiện trạng toàn bộ tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông từ Cao Bằng đến Cà Mau.

Nội dung đánh giá phân chia theo 3 phân đoạn (Cao Bằng - Hà Nội, Hà Nội - TP Hồ Chí Minh, TP Hồ Chí Minh - Đất Mũi). Từng đoạn tuyến/dự án thành phần phải mô tả, đánh giá hiện trạng (về lưu lượng giao thông, quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật...) từ đó làm cơ sở đề xuất phạm vi đầu tư.

Bộ Xây dựng cũng thống nhất sắp xếp thứ tự ưu tiên mở rộng các đoạn tuyến theo nguyên tắc nhu cầu vận tải, khả năng cân đối nguồn lực.

Trong đó, ưu tiên nguồn lực mở rộng trước các đoạn tuyến có nhu cầu vận tải lớn thuộc dự án đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 (phần đầu khởi công trong năm 2027), đến mở rộng các đoạn còn lại (phần đầu khởi công trong năm 2028), phần đầu hoàn thành mở rộng toàn tuyến vào năm 2030.

Đối với 3 dự án thành phần hiện hữu được đầu tư theo phương thức PPP (Diễn Châu - Bãi Vọt, Nha Trang - Cam Lâm, Cam Lâm - Vĩnh Hảo), Cục Đường bộ Việt Nam được giao trách nhiệm làm việc với các nhà đầu tư dự án BOT hiện hữu để thống nhất phương án đầu tư mở rộng.

Các dự án thành phần đã được đầu tư công trước đây cần tiếp tục đánh giá tính khả thi việc đầu tư từ nguồn vốn ngân sách nhà nước, so sánh với phương thức PPP để báo cáo cơ quan có thẩm quyền khi đề xuất mở rộng bằng hình thức đầu tư công, có thu phí sau khi hoàn thành.

Trên cơ sở rà soát, xem xét hiện trạng toàn tuyến từ Lạng Sơn đến Cà Mau để phù hợp với nhu cầu vận tải, quy hoạch mạng lưới đường bộ được duyệt, phù hợp với quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật về đường cao tốc, hai phương án đã được Ban QLDA Thăng Long đề xuất tại tờ trình gửi Bộ Xây dựng thẩm định báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án đầu tư mở rộng các đoạn tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông.

Phương án 1, mở rộng các đoạn tuyến có nhu cầu vận tải cao và bảo đảm tính liên tục, phát huy hiệu quả kết nối, cần thiết phải mở rộng ngay, gồm các đoạn tuyến từ Mai Sơn đến Bãi Vọt, Nha Trang đến Dầu Giây, tổng chiều dài khoảng 534km. Các đoạn tuyến còn lại sẽ tiếp tục nghiên cứu đầu tư mở rộng sau năm 2030.

Theo phương án này, sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng 63.411 tỷ đồng. Trong đó, phần mở rộng đối với 5 dự án thành phần đầu tư theo hình thức đầu tư công (Mai Sơn - QL45; QL45 - Nghi Sơn; Nghi Sơn - Diễn Châu; Vĩnh Hảo - Phan Thiết; Phan Thiết - Dầu Giây) khoảng 38.158 tỷ đồng.

Phần mở rộng đối với 3 dự án thành phần đầu tư theo phương thức PPP khoảng 25.253 tỷ đồng (tổng mức đầu tư bao gồm lãi vay).

Phương án 2 là nghiên cứu mở rộng toàn bộ các đoạn tuyến từ Mai Sơn đến Cam Lộ và từ Quảng Ngãi đến Dầu Giây, tổng chiều dài nghiên cứu khoảng 1.144km nhằm bảo đảm kết nối từ Hà Nội đến TP.HCM thông suốt, phù hợp tiêu chuẩn đường cao tốc, phát huy tối đa tính chất quan trọng của tuyến đường trong hành lang kinh tế Bắc - Nam.

Theo phương án trên, sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng 154.246 tỷ đồng gồm: phần mở rộng đối với 15 dự án thành phần đầu tư theo hình thức đầu tư công khoảng 128.994 tỷ đồng; Phần mở rộng đối với 3 dự án thành phần đầu tư theo phương thức PPP khoảng 25.253 tỷ đồng (tổng mức đầu tư bao gồm lãi vay). Các đoạn tuyến trong phạm vi nghiên cứu sẽ được mở rộng ngay lên quy mô 6 làn xe cao tốc hoàn chỉnh theo quy hoạch, vận tốc thiết kế từ 100 - 120km/h.

Về hình thức đầu tư, trên cơ sở phân tích ưu, nhược điểm, đơn vị quản lý dự án đề xuất đầu tư công đối với 15 dự án thành phần đã triển khai theo hình thức đầu tư công. Nhóm các dự án thành phần đã đầu tư theo phương thức PPP được đề xuất tiếp tục triển khai mở rộng theo phương thức PPP có sự hỗ trợ của vốn ngân sách nhà nước.

Tạo thuận lợi triển khai dự án sau khi được cấp có thẩm quyền chấp thuận, 2 nhóm chính sách được đơn vị nghiên cứu đề xuất.

Nhóm 1 là các chính sách đã được Quốc hội thông qua cho các dự án đường bộ, đường sắt gồm: chính sách về thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư (trong thời gian Quốc hội không họp, Chính phủ trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định điều chỉnh chủ trương đầu tư, trừ trường hợp điều chỉnh tăng tổng mức đầu tư).

Chính sách về thẩm định khả năng cân đối vốn cho dự án (dự án không phải thẩm định, đánh giá nguồn vốn, khả năng cân đối vốn theo quy định của Luật Đầu tư công).

Nhóm 2 là các chính sách đề xuất bổ sung, gồm: chính sách về đánh giá tác động môi trường dự án - ĐTM (cho phép chủ dự án không phải thực hiện ĐTM trong quá trình lập, thẩm định và phê duyệt đầu tư. Trong giai đoạn thi công, nhà thầu có trách nhiệm thực hiện các biện pháp bảo vệ môi trường theo báo cáo ĐTM đã được phê duyệt ở giai đoạn phân kỳ của từng dự án thành phần.

Cùng đó là chính sách về chuyển đổi hình thức đầu tư các dự án thành phần (Bộ Xây dựng được phép phê duyệt điều chỉnh chủ trương chuyển đổi hình thức đầu tư đối với 3 dự án thành phần đầu tư theo phương thức PPP sang hình thức đầu tư công nếu trong quá trình thực hiện không lựa chọn được nhà đầu tư theo quy định của pháp luật.

Thu Trang