

CHÍNH PHỦ

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

Số: 65 /BC-CP

Hà Nội, ngày 09 tháng 3 năm 2022

BÁO CÁO

Bổ sung, làm rõ một số nội dung về tổng kết, đánh giá tổng thể tình hình thực hiện Nghị quyết số 66/2013/QH13 đến năm 2020 - 2021 và kế hoạch triển khai dự án đường Hồ Chí Minh giai đoạn tiếp theo

CÔNG THÔNG TIN ĐIỆN TỬ CHÍNH PHỦ	
ĐẾN	Giờ: ... 8 ...
	Ngày: ... 9/3/22 ...

Kính gửi: Ủy ban Thường vụ Quốc hội

Tiếp theo Báo cáo số 529/BC-CP ngày 23/11/2021 của Chính phủ báo cáo Quốc hội về việc tổng kết, đánh giá tổng thể tình hình thực hiện Nghị quyết số 66/2013/QH13 đến năm 2020 - 2021 và kế hoạch triển khai dự án đường Hồ Chí Minh giai đoạn tiếp theo; tiếp thu các ý kiến tại Báo cáo giám sát chuyên đề số 391/BC-UBKHCMNT15 ngày 17/01/2022 về tình hình thực hiện Nghị quyết số 66/2013/QH13 của Quốc hội về Dự án đường Hồ Chí Minh và ý kiến các thành viên dự phiên họp thẩm tra ngày 03/3/2022 của Ủy ban Khoa học, Công nghệ và Môi trường của Quốc hội, Chính phủ xin báo cáo, làm rõ thêm một số nội dung trong việc thực hiện dự án đường Hồ Chí Minh như sau:

I. TÌNH HÌNH TRIỂN KHAI THỰC HIỆN

1. Quy hoạch đường Hồ Chí Minh, các quy hoạch phụ trợ và tác động của đường Hồ Chí Minh đối với phát triển kinh tế - xã hội các địa phương

1.1. Công tác quy hoạch đường Hồ Chí Minh đã được Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ quan tâm chỉ đạo và được Bộ Giao thông vận tải (GTVT) tổ chức lập, trình duyệt theo quy định từ quy hoạch phát triển tổng thể¹, quy hoạch chi tiết², quy hoạch hệ thống đường ngang³ nối đường Hồ Chí Minh với các tuyến đường bộ quốc gia theo trục dọc Bắc - Nam⁴, các cửa khẩu quốc tế, cảng biển, cảng hàng không, các trung tâm kinh tế, chính trị; đồng thời để tăng cường hiệu quả đầu tư, tuyến đường Hồ Chí Minh, Bộ GTVT đã quy hoạch các trạm dịch vụ, trạm dừng nghỉ trên tuyến đường Hồ Chí Minh⁵.

Các quy hoạch được phê duyệt đều đảm bảo phù hợp với chiến lược phát triển GTVT và chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương. Các quy hoạch này từng bước được đầu tư để hình thành mạng lưới giao thông đáp ứng nhu

¹ Quyết định số 242/QĐ-TTg ngày 15/02/2007 của Thủ tướng Chính phủ.

² Quyết định số 194/QĐ-TTg ngày 15/02/2012 của Thủ tướng Chính phủ.

³ Quyết định số 371/QĐ-TTg ngày 03/4/2012 của Thủ tướng Chính phủ: 108 tuyến, chiều dài khoảng 10.466km

⁴ Quốc lộ 1, đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông, đường bộ ven biển.

⁵ Quyết định số 1594/QĐ-BGTVT ngày 29/4/2014 của Bộ trưởng Bộ GTVT

cầu vận tải, hỗ trợ phát triển kinh tế - xã hội các địa phương, tạo thuận lợi trong việc ứng phó với thiên tai và tăng cường củng cố an ninh quốc phòng; là cơ sở quan trọng để thực hiện đầu tư và giao địa phương quản lý quỹ đất.

Thực hiện Luật Quy hoạch và Nghị quyết số 110/NQ-CP ngày 02/12/2019 của Chính phủ, toàn bộ nội dung quy hoạch tuyến đường Hồ Chí Minh đã được tích hợp vào quy hoạch mạng lưới đường bộ Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050⁶. Nội dung quy hoạch mạng lưới đường bộ Việt Nam nói chung, trong đó có quy hoạch đường Hồ Chí Minh nói riêng đã được công bố công khai theo quy định của Luật Quy hoạch⁷ để các địa phương, cơ quan, tổ chức, cá nhân được biết, tham gia đầu tư và giám sát thực hiện quy hoạch, bảo đảm tính công khai, minh bạch của quy hoạch tuyến đường Hồ Chí Minh.

1.2. Các quy hoạch, chương trình phụ trợ gắn với đường Hồ Chí Minh

Nhằm gắn kết GTVT với phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo quốc phòng an ninh, tại Quyết định 194/QĐ-TTg ngày 15/02/2012, Thủ tướng Chính phủ đã chỉ đạo các Bộ nghiên cứu các quy hoạch có liên quan để đảm bảo tính đồng bộ trong xây dựng và khai thác, phát huy hiệu quả đường Hồ Chí Minh, cụ thể:

- Bộ Xây dựng đã lập, trình và được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt định hướng quy hoạch chung xây dựng dọc tuyến đường Hồ Chí Minh (giai đoạn I)⁸, trong đó định hướng phát triển đường Hồ Chí Minh là hành lang giao thông, hạ tầng kỹ thuật phía Tây đất nước; là trục phát triển kinh tế và các đô thị (5 vùng đô thị thuộc 16 tỉnh, thành phố từ Hà Nội đến Bình Dương), điểm dân cư nông thôn. Đến nay, dọc theo đường Hồ Chí Minh đã hình thành nhiều trung tâm đô thị, hỗ trợ phân bố lại dân cư⁹.

- Bộ Công thương đã lập, phê duyệt quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc tuyến đường Hồ Chí Minh¹⁰, với khoảng 650 cửa hàng xăng dầu đáp ứng nhu cầu của các phương tiện lưu thông trên tuyến, nhu cầu phát triển kinh tế, xã hội các địa phương dọc tuyến; phê duyệt quy hoạch phát triển công nghiệp, thương mại dọc tuyến đường Hồ Chí Minh¹¹ để phát huy lợi thế về tài nguyên, phát triển các khu công nghiệp khai thác và chế biến khoáng sản, sản xuất vật liệu xây dựng, cơ khí, luyện kim, dệt may, da giày,... từng bước hình thành các nhà máy, khu công nghiệp¹² hỗ trợ các địa phương chuyên dịch cơ cấu kinh tế, nâng cao tỷ trọng công nghiệp - thương mại, tạo công ăn việc làm, nâng cao thu nhập người dân.

⁶ Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ.

⁷ Trên phương tiện thông tin đại chúng, phát hành ấn phẩm, trưng bày, trang thông tin điện tử của Bộ GTVT và Tổng cục Đường bộ Việt Nam.

⁸ Quyết định 27/2004/QĐ-TTg ngày 02/3/2004 của Thủ tướng Chính phủ.

⁹ Hòa Lạc, Xuân Mai (Hà Nội); Lam Sơn - Sao Vàng (Thanh Hóa), Phố Châu (Hà Tĩnh), Chân Mây (Thừa Thiên Huế), Khâm Đức (Quảng Nam), Kon Tum (tỉnh Kon Tum), PleiKu (Gia Lai), Buôn Ma Thuột (Đắk Lắk), Gia Nghĩa (Đắk Nông),...

¹⁰ Quyết định số 11617/QĐ-BCT ngày 22/12/2014 của Bộ Công Thương

¹¹ Quyết định số 2931/QĐ-BCT ngày 13/7/2016 của Bộ Công Thương

¹² Mía đường Lam Sơn, phân bón Sao Vàng, sữa TH True Milk,...

- Bộ Quốc phòng đã lập, trình và được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch bảo tồn, tu bổ, tôn tạo và phát huy giá trị lịch sử đường Hồ Chí Minh - Đông Trường Sơn¹³. Hiện nay dọc tuyến đường Hồ Chí Minh đã hình thành nhiều chuỗi du lịch là các cụm di tích lịch sử, văn hóa, danh lam thắng cảnh¹⁴ để phát triển kinh tế kết hợp với phát triển dịch vụ, du lịch và gìn giữ niềm tự hào về truyền thống anh hùng dân tộc.

- Nhằm huy động sức mạnh của tuổi trẻ vào công cuộc phát triển kinh tế xã hội đất nước, xóa đói giảm nghèo, bảo đảm quốc phòng - an ninh, giáo dục và rèn luyện thanh niên, từ năm 2000, Chính phủ đã chỉ đạo Trung ương Đoàn TNCS Hồ Chí Minh xây dựng các làng Thanh niên lập nghiệp dọc đường Hồ Chí Minh¹⁵, trồng mới 1.400 ha rừng, bảo vệ 10.000 ha rừng, tăng độ che phủ rừng lên 52%, trồng hàng trăm ha cây công nghiệp (mía, chè, cao su) và cây ăn quả góp phần phát triển kinh tế địa phương, xây dựng nông thôn mới.

Như vậy, quy hoạch đường Hồ Chí Minh, kết hợp với các quy hoạch khác được phê duyệt, triển khai đã tạo điều kiện cho các địa phương khai thác tiềm năng, lợi thế, hỗ trợ phát triển kinh tế xã hội dọc tuyến, tạo không gian phân bố, sắp xếp lại hệ thống đô thị, công nghiệp, du lịch, dịch vụ, thương mại các địa phương có tuyến đường đi qua, hỗ trợ các địa phương chuyển dịch cơ cấu kinh tế, nâng cao tỷ trọng công nghiệp - thương mại. Để góp phần đẩy nhanh việc triển khai đầu tư xây dựng các đoạn tuyến còn lại, Chính phủ sẽ chỉ đạo các địa phương có tuyến đi qua thực hiện kiểm tra, rà soát và điều chỉnh quy hoạch xây dựng cho phù hợp. Thực hiện Luật Quy hoạch, trong quá trình nghiên cứu lập các quy hoạch tổng thể quốc gia, quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh, Chính phủ sẽ chỉ đạo các Bộ, ngành, địa phương cập nhật quy hoạch đường Hồ Chí Minh vào các quy hoạch nêu trên để bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất, bền vững giữa các quy hoạch.

2. Công tác GPMB, cắm mốc giới theo quy hoạch, bảo vệ hành lang an toàn đường bộ

2.1. Công tác giải phóng mặt bằng:

Được sự vào cuộc của cả hệ thống chính trị, sự quan tâm chỉ đạo trực tiếp của đồng chí Bí thư, Chủ tịch Hội đồng nhân dân và Chủ tịch Ủy ban nhân dân các địa phương; sự chia sẻ, ủng hộ của nhân dân các địa phương; sự phối kết hợp chặt chẽ giữa Bộ GTVT với các địa phương nên công tác GPMB cơ bản đáp ứng tiến độ triển khai các dự án thành phần; cá biệt vẫn có một số địa phương mặt bằng bàn giao chậm, không liên tục ảnh hưởng đến tiến độ các dự án.

¹³ Quyết định số 123/2007/QĐ-TTg ngày 30/7/2007 của Thủ tướng Chính phủ.

¹⁴ An toàn khu Thái Nguyên, ngã ba Đồng Lộc, Xuân Sơn, nghĩa trang liệt sỹ Trường Sơn, di tích A Lưới, Khâm Đức, Phong Nha - Kẻ Bàng...

¹⁵ Giai đoạn 2001 - 2005, 08 làng thanh niên lập nghiệp tại các tỉnh Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, Quảng Nam, Gia Lai

Từ kinh nghiệm thực tế trong công tác GPMB giai đoạn trước, giai đoạn 2010 đến nay, công tác GPMB các dự án thành phần triển khai đã cơ bản đáp ứng tiến độ triển khai dự án. Tuy nhiên, công tác GPMB tại một số địa phương còn chậm, ảnh hưởng đến tiến độ dự án như: (i) hạng mục xây dựng cầu 110 thuộc Dự án đầu tư nâng cấp, mở rộng đường Hồ Chí Minh đoạn Km1667+570 - Km1738+148, tỉnh Đắk Lắk sau hơn 02 năm địa phương không thể GPMB dẫn đến hết thời gian bố trí vốn không triển khai được và phải dừng thi công; (ii) Dự án đường Hồ Chí Minh đoạn La Sơn - Túy Loan thực hiện theo hình thức BT gặp khó khăn, vướng mắc trong công tác GPMB trên địa bàn thành phố Đà Nẵng nên đoạn từ Hòa Liên - Túy Loan (dài khoảng 11km) đã phải chuyển đổi từ hình thức BT sang đầu tư công.

2.2. Công tác cắm mốc tìm tuyến và xác định hành lang đường bộ: Công tác này được triển khai cho các đoạn tuyến chưa lập dự án hoặc hướng tuyến quy hoạch không đi trùng hướng tuyến đường Hồ Chí Minh giai đoạn 1, tổng chiều dài khoảng 800 km; phạm vi hành lang đường bộ được công bố theo quy mô quy hoạch đường cao tốc. Đến hết năm 2017, Bộ GTVT đã bàn giao toàn bộ 800 km cọc giải phóng mặt bằng, mốc lộ giới đường bộ theo quy hoạch cho các địa phương.

Công tác cắm mốc lộ giới theo quy hoạch chi tiết chậm 2 năm¹⁶ so với yêu cầu của Quốc hội là do quá trình thực hiện cần nghiên cứu điều chỉnh cục bộ hướng tuyến quy hoạch chi tiết được duyệt để đảm bảo khớp nối với các dự án đã và đang triển khai; giảm thiểu ảnh hưởng đến các công trình hiệu hữu (khu đông dân cư, trường học, di tích văn hóa, di tích lịch sử, hồ đập, nghĩa trang, đường điện cao thế, công trình hạ tầng kỹ thuật, ...); đảm bảo tính kinh tế - kỹ thuật trong quá trình triển khai tiếp theo.

2.3. Công tác quản lý hành lang an toàn đường Hồ Chí Minh: Chính phủ xác định vai trò quan trọng của công tác quản lý hành lang an toàn đường Hồ Chí Minh để quản lý quỹ đất, thuận lợi khi đầu tư đường Hồ Chí Minh theo quy mô hoàn chỉnh (cao tốc từ 4 đến 6 làn xe). Thời gian qua, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ GTVT và các địa phương phối hợp chặt chẽ trong công tác quản lý, bảo vệ hành lang an toàn tuyến đường.

Tuy nhiên, vẫn còn tình trạng người dân địa phương lấn chiếm và xây dựng công trình trái phép trong phạm vi hành lang an toàn giao thông, tự ý đầu nối trái phép vào tuyến đường Hồ Chí Minh tại một số vị trí. Để khắc phục tình trạng này, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ GTVT phối hợp với các cấp chính quyền địa phương xử lý các trường hợp vi phạm; kết hợp với việc tuyên truyền nâng cao nhận thức của nhân dân.

Nguyên nhân của tình trạng này chủ yếu do công tác quản lý hành lang phức

¹⁶ Đến hết năm 2015 đã thực hiện hoàn thành khoảng 640 km/800 km, còn lại khoảng 160 km cần nghiên cứu điều chỉnh cục bộ hướng tuyến quy hoạch chi tiết.

tạp, phạm vi trải rộng qua địa bàn nhiều tỉnh, xử lý các vi phạm hành lang do lịch sử để lại chưa kịp thời, ý thức chấp hành của một số người dân thấp; một số địa phương cấp cơ sở chưa thực sự quan tâm đến công tác này.

3. Kết quả thực hiện dự án

Dự án được khởi công xây dựng năm 2000. Theo Nghị Quyết số 66/2013/QH13 ngày 29/11/2013 đến năm 2020, hoàn thành nối thông toàn tuyến từ Pác Bó (Cao Bằng) đến Đất Mũi (Cà Mau) quy mô tối thiểu 2 làn xe với chiều dài khoảng 2.744 km¹⁷. Đến nay, đã hoàn thành 2.362 km/2.744 km đạt 86,1% và khoảng 258 km tuyến nhánh; đang triển khai đầu tư 211 km; còn lại khoảng 171 km chưa bố trí được vốn để triển khai thực hiện. Trong đó:

- Khu vực phía Bắc từ Pác Bó (Cao Bằng) đến Chợ Bến (Hòa Bình) dài khoảng 273 km, đã hoàn thành 134 km¹⁸, đã bố trí vốn và đang triển khai 23 km¹⁹, chưa triển khai 2 dự án thành phần (DATP) với tổng chiều dài khoảng 116 km/TMĐT 6.974 tỷ đồng²⁰.

- Khu vực miền Trung từ Hòa Lạc (Hà Nội) đến Tân Cảnh (Kon Tum) dài khoảng 1.532 km bao gồm cả nhánh Tây dài 684 km, đã hoàn thành 1.418 km²¹, đã bố trí vốn và đang triển khai 02 DATP với tổng chiều dài 114 km/TMĐT 9.782 tỷ đồng²².

- Khu vực Tây Nguyên từ Tân Cảnh (Kon Tum) đến Chơn Thành (Bình Phước) dài khoảng 553 km, đã hoàn thành toàn bộ 553 km²³ đoạn qua khu vực Tây Nguyên, vượt tiến độ hơn 1,5 năm so với yêu cầu của Quốc hội và 121 km/07 DATP các tuyến nhánh²⁴.

- Khu vực phía Nam từ Chơn Thành (Bình Phước) đến Đất Mũi (Cà Mau) dài khoảng 386 km, đã hoàn thành 257 km²⁵, đã bố trí vốn và đang triển khai công

¹⁷ Không bao gồm các đoạn đi trùng đã và đang được đầu tư bằng các dự án khác.

¹⁸ Gồm các dự án Pác Bó - Cao Bằng (53 km); Dự án cầu Ngọc Tháp (2 km); Dự án QL2 đến Hương Nộn và nâng cấp mở rộng QL32 đoạn từ Cỏ Tiết đến cầu Trung Hà (đài 35 km, trong đó đoạn tuyến thuộc quy hoạch đường Hồ Chí Minh là 17 km); Đoạn Phú Thọ - Cỏ Tiết (19,5km); Tiểu dự án 1: Dự án cầu Bình Ca và đường dẫn đầu cầu (4 km); Tiểu dự án 2: Đường dẫn đầu Cầu Bình Ca (9 km); Dự án tuyến tránh thị trấn Ngân Sơn, tránh thị trấn Nà Phặc (11 km); Đoạn Chợ Mới - Chợ Chu (17 km); Cầu Bến Nước, cầu Suối Cốc và đường dẫn hai đầu cầu (1,5km);

¹⁹ Đoạn Đoạn Hùng - Phú Thọ (23 km/TMĐT 3.113 tỷ đồng) do UBND tỉnh Tuyên Quang làm chủ đầu tư.

²⁰ Gồm: (i) Đoạn Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn (28,5 km/TMĐT 1.774 tỷ đồng); (ii) đoạn Cỏ Tiết - Chợ Bến (87,5 km/TMĐT 5.200 tỷ đồng)

²¹ Đoạn từ Hòa Lạc (Hà Nội) đến Tân Cảnh (Kon Tum) giai đoạn 1 với chiều dài hoàn thành 1.350 km và đoạn La Sơn - Hoà Liên giai đoạn 2 dài 68km.

²² Gồm: (i) đoạn Cam Lộ - La Sơn (103km/TMĐT 7.669 tỷ đồng) đang triển khai thi công, khối lượng thực hiện đạt 75%, dự kiến hoàn thành trong năm 2022; (ii) đoạn Hòa Liên - Túy Loan (11 km/TMĐT 2.113 tỷ đồng) đang triển khai công tác chuẩn bị đầu tư.

²³ 134 km đoạn qua đô thị các tỉnh Tây Nguyên và đoạn nối Kon Tum với Pleiku được đầu tư và hoàn thành trong giai đoạn 2007 - 2013; 419 km/11 DATP được triển khai trong giai đoạn 2013-2015

²⁴ Sử dụng vốn TPCP còn dư giai đoạn 2014 - 2016 của các dự án mở rộng QL1A và đường Hồ Chí Minh đoạn qua Tây Nguyên theo Nghị quyết số 99/2015/QH13 ngày 11/11/2015 của Quốc hội và các Quyết định số 1977/QĐ-TTg ngày 14 tháng 10 năm 2016; số 1978/QĐ-TTg ngày 14/10/2016 của Thủ tướng Chính phủ.

²⁵ Gồm đoạn nối QL13 với QL14 khoảng 10km thuộc dự án Chơn Thành - Đức Hòa; Tuyến N2 Cù Chi - Đức Hòa, Thạnh Hóa - Mỹ An (60km); Dự án Mỹ An - Vàm Cống (27km); dự án cầu Vàm Cống (6km); Cầu Cao Lãnh (8km); tuyến nối cầu Cao Lãnh với cầu Vàm Cống (16km); Dự án kết nối trung tâm đồng bằng sông Mê Kông đoạn

tác chuẩn bị đầu tư 74 km/TMDT 6.964 tỷ đồng (đoạn Chơn Thành - Đức Hòa); chưa triển khai 55 km/TMDT 3.796 tỷ đồng (dự án Rạch Sỏi - Bến Nhất - Gò Quao - Vĩnh Thuận).

Như vậy, để thực hiện đầu tư nối thông tuyến đường Hồ Chí Minh theo Nghị quyết số 66/2013/QH13 ngày 29/11/2013: (i) đang triển khai 211 km/4 DATP (02 dự án đang thi công, đoạn Đoàn Hùng - Phú Thọ và Cam Lộ - La Sơn; 02 dự án đang thực hiện chuẩn bị đầu tư, đoạn Hoà Liên - Tuý Loan và Chơn Thành - Đức Hoà); (ii) cần tiếp tục đầu tư 03 DATP dài khoảng 171 km/TMDT 10.770 tỷ đồng, trong đó ưu tiên đầu tư trước 2 DATP dài 83,5 km/TMDT 5.570 tỷ đồng²⁶.

4. Công tác quyết toán dự án

Công tác quyết toán được thực hiện tuân thủ theo các quy định của pháp luật, hướng dẫn của Bộ Tài chính và cơ bản đáp ứng tiến độ yêu cầu, cụ thể:

- Đoạn từ Hòa Lạc (Hà Nội) đến Tân Cảnh (Kon Tum) dài 1.350 km (giai đoạn 1) được hoàn thành công tác phê duyệt quyết toán năm 2016²⁷. Công tác quyết toán giai đoạn này kéo dài do đặc thù dự án quy mô lớn, trải dài và triển khai xây dựng kéo dài vào nhiều thời điểm khác nhau nên việc lập, thẩm định quyết toán các tổng dự toán thành phần cũng vào nhiều đợt khác nhau.

- Đối với các DATP còn lại, công tác quyết toán được thực hiện ngay sau khi hoàn thành bàn giao đưa vào sử dụng. Đến nay, đã phê duyệt quyết toán 35 DATP bảo đảm tiến độ theo quy định.

5. Công tác quản lý và khai thác, bảo trì dự án trong thời gian đưa vào sử dụng

Các dự án thành phần đường Hồ Chí Minh đã được nghiệm thu bàn giao đưa vào sử dụng theo đúng các quy định về đầu tư xây dựng. Tổng cục Đường bộ Việt Nam thực hiện công tác khai thác, vận hành, quản lý, duy tu, bảo dưỡng hoặc ủy thác cho địa phương trực tiếp quản lý tại một số đoạn đặc thù.

Công tác quản lý, khai thác bảo trì các DATP đường Hồ Chí Minh tuân thủ quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật kết hợp với nghiên cứu, ứng dụng khoa học kỹ thuật trong các hoạt động bảo trì (kiểm tra, kiểm định, quan trắc, bảo dưỡng, sửa chữa).

Đường Hồ Chí Minh là tuyến huyết mạch song hành với Quốc lộ 1, có lưu lượng xe lớn nên đã được ưu tiên nguồn lực bố trí cho công tác quản lý, bảo dưỡng thường xuyên. Tổng số kinh phí duy tu bảo dưỡng đường Hồ Chí Minh từ năm 2010 đến năm 2021 đã bố trí khoảng 4.235 tỷ đồng²⁸ để thực hiện công tác quản

Lộ Tê - Rạch Sỏi (55km); Đoạn Bến Nhất - Gò Quao (10,25km); Cầu Đầm Cù (2km); Đoạn Năm Căn - Đất Mũi (59km) và cầu Năm Căn (4km). Đặc biệt giai đoạn này đã hoàn thành 02 cầu lớn Cao Lãnh và Vàm Cống xóa bỏ phà, kết nối thuận lợi giao thông đường bộ khu vực tứ giác Long Xuyên.

²⁶ đoạn Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn dài khoảng 28,5 km/TMDT 1.774 tỷ đồng và đoạn Rạch Sỏi - Bến Nhất - Gò Quao - Vĩnh Thuận dài khoảng 55 km/TMDT 3.796 tỷ đồng.

²⁷ Quyết định số 1214/QĐ-BTC ngày 30/5/2016 của Bộ Tài chính.

²⁸ Trong giai đoạn từ 2010 đến 2015 đã bố trí khoảng 1.674 tỷ đồng; từ năm 2016 đến năm 2020 đã bố trí khoảng 2.129 tỷ đồng và năm 2021 khoảng 432 tỷ đồng.

lý, bảo dưỡng thường xuyên, sửa chữa định kỳ, sửa chữa đột xuất, cải tạo điểm đen, khắc phục bão lũ của đường Hồ Chí Minh góp phần đảm bảo an toàn giao thông, an toàn công trình (số liệu chi tiết về kinh phí duy tu bảo dưỡng như Phụ lục kèm theo).

Do đây là trục giao thông chính, thời gian đưa vào khai thác trên 15 năm, lưu lượng vận tải ngày một gia tăng, đồng thời thường xuyên chịu tác động bởi mưa, lũ, nhất là khu vực miền Trung, Tây Nguyên dẫn đến hư hỏng, đòi hỏi phải bố trí nguồn vốn bảo trì rất lớn, đồng thời tuyến đường trải dài từ Bắc vào Nam, đi qua địa hình khó khăn, địa chất, thủy văn phức tạp nên một số đoạn xảy ra sụt trượt vào mùa mưa bão, đã được kịp thời khắc phục để đảm bảo giao thông.

Để góp phần khai thác hiệu quả đường Hồ Chí Minh, đáp ứng nhu cầu dừng nghỉ của hành khách, phương tiện lưu thông trên tuyến, một số trạm dừng nghỉ trên tuyến²⁹ đã được địa phương đầu tư, kêu gọi xã hội hóa đầu tư. Tuy nhiên, một số khu vực có lưu lượng vận tải thời gian đầu chưa cao như đoạn Cà Mau - Đất Mũi nên chưa kêu gọi được nhà đầu tư.

6. Công tác bảo vệ môi trường

Các DATP đường Hồ Chí Minh được triển khai đảm bảo tuân thủ chặt chẽ quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường trong quá trình xây dựng, quản lý, khai thác, đặc biệt là các khu vực có tính đa dạng sinh học cao như đoạn qua rừng đặc dụng, vườn Quốc gia đề đề xuất giải pháp thiết kế nhằm hạn chế ảnh hưởng, như: xây dựng hệ thống cầu cạn, cầu chui, hầm chui cho thú qua lại; sử dụng rọ đá tại các đoạn nền đắp cao; gia cố neo tại các đoạn nền đào sâu để hạn chế phạm vi giải phóng mặt bằng chiếm dụng rừng tự nhiên,... Trong bước triển khai thi công, công tác quan trắc và giám sát bảo đảm tuân thủ quy định về môi trường.

Trong thời gian tới khi triển khai các dự án thành phần đường Hồ Chí Minh, Chính phủ sẽ chỉ đạo Bộ GTVT và các Bộ, ngành liên quan tiếp tục nghiên cứu, xem xét kỹ lưỡng để có thể dự báo, phòng ngừa và đưa ra các giải pháp thiết kế, thi công nhằm hạn chế tối đa ảnh hưởng tiêu cực đến môi trường, hạn chế tác động đến các khu vực có tính đa dạng sinh học cao.

II. CÔNG TÁC BỐ TRÍ VỐN ĐẦU TƯ

Tổng nhu cầu vốn để nối thông toàn tuyến đường Hồ Chí Minh (giai đoạn 2 làn xe) là 99.170 tỷ đồng:

- Các dự án đã và đang đầu tư có tổng nhu cầu vốn là 88.400 tỷ đồng (vốn ngân sách nhà nước là 66.330 tỷ đồng; vốn huy động theo hình thức BOT là 10.585 tỷ đồng; vốn huy động theo hình thức BT là 11.485 tỷ đồng). Trong đó:

²⁹ Các trạm dừng nghỉ: Lam Kinh (Thanh Hóa), Thái Hòa (Nghệ An), Lập Ngân và trạm Miền Trung (Thừa Thiên Huế),...

+ Đến năm 2020 đã bố trí 62.316 tỷ đồng³⁰, số vốn bố trí đủ để cơ bản hoàn thành các dự án. Trong giai đoạn này, do khó khăn về nguồn vốn, thực hiện Nghị quyết số 11/NQ-CP ngày 24/02/2011 một số DATP của Dự án đường Hồ Chí Minh phải tạm dừng, giãn tiến độ từ năm 2011, đến năm 2016 các dự án này mới tiếp tục được bố trí vốn để triển khai hoàn thành.

+ Giai đoạn 2021 - 2025: Đã tiếp tục bố trí 11.791 tỷ đồng vốn ngân sách nhà nước cho các dự án đang thực hiện dở dang và khởi công mới DATP đoạn Hoà Liên - Tuý Loan (1.902 tỷ đồng); đoạn Chơn Thành - Đức Hoà (2.785,6 tỷ đồng). Nếu tính cả phần vốn bố trí để thanh toán khoản vay do Chính phủ bảo lãnh của Dự án La Sơn - Tuý Loan theo hình thức BT thì tổng số vốn của giai đoạn này đã bố trí là 16.706 tỷ đồng.

- Nhu cầu vốn cần tiếp tục bố trí để đầu tư nối thông toàn tuyến theo quy mô tối thiểu 2 làn xe khoảng 10.770 tỷ đồng cho 03 DATP³¹: đoạn Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn, đoạn Cổ Tiết - Chợ Bến và đoạn Rạch Sỏi - Bến Nhất, Gò Quao - Vĩnh Thuận; trong đó, ưu tiên đầu tư trước 02 dự án đoạn Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn và Rạch Sỏi - Bến Nhất, Gò Quao - Vĩnh Thuận.

III. NHIỆM VỤ, GIẢI PHÁP THỰC HIỆN DỰ ÁN GIAI ĐOẠN SAU NĂM 2020

Đường Hồ Chí Minh là công trình quan trọng Quốc gia, có ý nghĩa to lớn về chính trị, phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo quốc phòng, an ninh nhưng đến nay chưa hoàn thành thông tuyến, nguyên nhân khách quan và chủ quan đã được Chính phủ đánh giá cụ thể trong Báo cáo số 529/BC-CP ngày 23/11/2021, trong đó nguyên nhân chủ yếu xuất phát từ nguồn lực khó khăn, vốn ngân sách nhà nước hạn chế, huy động các nguồn vốn khác chưa hiệu quả, dự án chịu tác động của cuộc khủng hoảng kinh tế toàn cầu (giai đoạn 2008 - 2011), chưa đề xuất giải pháp hiệu quả trong bố trí nguồn ngân sách nhà nước. Chính phủ đã rút ra bài học kinh nghiệm để quyết liệt triển khai thực hiện dự án trong thời gian tới bảo đảm tuân thủ quy định của pháp luật, chất lượng, tiến độ, hiệu quả, không để xảy ra lãng phí, thất thoát, tham nhũng, tiêu cực; nghiên cứu phương án bố trí vốn, đảm bảo đủ và kịp thời thực hiện dự án; có hình thức vận hành, khai thác phù hợp, hiệu quả, đảm bảo đúng chủ trương, đường lối của Đảng, Nghị quyết của Quốc hội và chỉ đạo của Chính phủ.

Nhiệm vụ quan trọng trước mắt trong giai đoạn đến 2025 cần đầu tư nối thông toàn tuyến theo quy mô 2 làn xe. Nghị quyết số 38/2004/QH11 và Nghị quyết số 66/2013/QH13 của Quốc hội giao Chính phủ trong quá trình đầu tư phải rà soát, thực hiện phân kỳ đầu tư các đoạn tuyến bảo đảm đáp ứng nhu cầu vận tải,

³⁰ Vốn ngân sách nhà nước đã bố trí là 43.728 tỷ đồng; nguồn vốn của các dự án BOT, BT đã huy động là 18.588 tỷ đồng.

³¹ Đoạn Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn dài 28,5 km/TMĐT 1.774 tỷ đồng; đoạn Cổ Tiết - Chợ Bến dài 87,5 km/TMĐT 5.200 tỷ đồng và đoạn Rạch Sỏi - Bến Nhất, Gò Quao - Vĩnh Thuận dài 55 km/TMĐT 3.796 tỷ đồng.

khả năng cân đối nguồn lực, ưu tiên đầu tư trước các đoạn có nhu cầu cấp thiết về vận tải, phát huy tiềm năng địa phương và tận dụng hợp lý các đoạn tuyến hiện có để nâng cao hiệu quả, tiết kiệm vốn đầu tư. Thực tế, theo Nghị quyết số 66/2013/QH13 của Quốc hội đã cho phép tận dụng các đoạn tuyến đi trùng QL.3, QL.2C, QL.2, QL.32, QL.21, QL.9, QL.61, QL.63, QL.1 với tổng chiều dài trên 400 km để thông tuyến. Trong điều kiện nhu cầu đầu tư các công trình quan trọng, cấp bách phục vụ phát triển kinh tế - xã hội còn nhiều, yêu cầu thông tuyến đường Hồ Chí Minh được Chính phủ xem xét trên quan điểm tiếp tục tận dụng các đoạn tuyến quốc lộ hiện hữu để bảo đảm hiệu quả, tiết kiệm đầu tư.

Việc tiếp tục đầu tư hoàn chỉnh đường Hồ Chí Minh theo quy hoạch mạng lưới đường bộ Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 cũng là mục tiêu hết sức quan trọng để khai thác tiềm năng, phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng - an ninh, hỗ trợ xóa đói, giảm nghèo khu vực phía Tây; căn cứ nhu cầu vận tải và điều kiện nguồn lực của quốc gia để phân kỳ đầu tư đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng an ninh khu vực, Chính phủ xác định các nhiệm vụ và giải pháp cơ bản để hoàn thành các mục tiêu trên như sau:

1. Nhiệm vụ

- *Giai đoạn 2021 - 2025*: (i) Hoàn thành các dự án đã bố trí vốn, đang triển khai dở dang dài khoảng 211 km³²; (ii) Đầu tư các đoạn đi trùng cao tốc Bắc - Nam phía Đông dài khoảng 267 km³³; (iii) Đầu tư 02 đoạn dài khoảng 83,5 km³⁴ và chuẩn bị đầu tư đoạn Cổ Tiết - Chợ Bến dài khoảng 87,5 km. Với dự kiến đầu tư nêu trên, đến năm 2025 đã bảo đảm thông tuyến đường Hồ Chí Minh.

- *Giai đoạn 2025 - 2030*³⁵: Đầu tư đoạn Cổ Tiết - Chợ Bến và tiếp tục triển khai các đoạn tuyến đường Hồ Chí Minh theo tiêu chuẩn cao tốc phù hợp quy hoạch được duyệt như đoạn đi trùng cao tốc Vinh - Thanh Thủy từ Rộ - Vinh dài 40 km; các đoạn thuộc cao tốc Bắc - Nam phía Tây³⁶ như đoạn Phú Thọ - Chợ Bến dài 112 km và đoạn Ngọc Hồi - Gia Nghĩa - Chơn Thành dài 495 km.

- *Định hướng sau 2030*: Căn cứ vào nhu cầu vận tải thực tế, nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội và nguồn lực để tiếp tục đầu tư hoàn thiện đường Hồ Chí Minh theo quy hoạch mạng lưới đường bộ Việt Nam.

2. Giải pháp thực hiện

³² Đoạn Đuan Hùng - Phú Thọ, đoạn Cam Lộ - La Sơn, đoạn Hòa Liên - Tuy Loan, đoạn Chơn Thành - Đức Hòa.

³³ Đoạn Bãi Vọt - Hàm Nghi, Hàm Nghi - Vũng Áng, Vũng Áng - Bùng, Bùng - Cam Lộ.

³⁴ Đoạn Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn, đoạn Rạch Sỏi - Bến Nhất và Gò Quao - Vĩnh Thuận.

³⁵ Việc đầu tư một số đoạn trên tuyến đường Hồ Chí Minh theo tiêu chuẩn đường cao tốc như quy hoạch mạng lưới đường bộ sẽ được tính toán tổng mức đầu tư, xây dựng kế hoạch triển khai và căn cứ nhu cầu vận tải, hiệu quả đầu tư để báo cáo Quốc hội theo quy định về đầu tư.

³⁶ Trong thời gian qua, các đoạn tuyến đường Hồ Chí Minh tại khu vực Miền Trung đi trùng cao tốc Bắc - Nam phía Đông để giảm thiểu mật độ các tuyến đã được Bộ GTVT tổng hợp, báo cáo Chính phủ. Quốc hội để thực hiện đầu tư trong dự án cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 các đoạn Cam Lộ - La Sơn, đoạn La Sơn - Tuy Loan và giai đoạn 2021 - 2025 các đoạn Vũng Áng - Bùng, đoạn Bùng - Vạn Ninh, đoạn Vạn Ninh - Cam Lộ.

2.1. Giải pháp về kế hoạch: Đối với các dự án đang triển khai, Chính phủ chỉ đạo Bộ GTVT và các địa phương có liên quan tập trung nhân lực thiết bị để sớm hoàn thành đưa vào khai thác sử dụng. Xây dựng kế hoạch triển khai bám sát quy hoạch và nguồn lực được duyệt để đảm bảo phù hợp từng giai đoạn cụ thể, sát với điều kiện thực tiễn và có tính khả thi cao.

2.2. Giải pháp, chính sách thu hút vốn đầu tư: Đổi mới tư duy, nhận thức về vai trò, vị trí của đường Hồ Chí Minh để ưu tiên tập trung nguồn lực nhà nước đầu tư tuyến đường theo quy hoạch. Đây là tuyến đường đi qua vùng khó khăn, vùng sâu vùng xa có nhiều đồng bào dân tộc sinh sống, liên quan đến quốc phòng - an ninh, việc huy động các nguồn vốn khác hiệu quả thấp, do đó Chính phủ xác định nguồn vốn đầu tư công là chủ đạo.

2.3. Giải pháp, chính sách về tổ chức thực hiện: Tiếp tục công khai quy hoạch tạo sự đồng thuận, nhất trí cao trong mọi tầng lớp nhân dân; Phối hợp đồng bộ, chặt chẽ trong quá trình thực hiện quy hoạch giữa trung ương và địa phương, bảo đảm các quy hoạch địa phương phải tuân thủ các định hướng của quy hoạch đường Hồ Chí Minh trong việc phê duyệt kế hoạch sử dụng đất và quản lý quỹ đất; phối hợp giữa các Bộ, ngành, địa phương để xử lý các vấn đề liên ngành, bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ (nhất là quy hoạch đô thị, công nghiệp,...) và các địa phương có các đoạn tuyến đang và sắp đầu tư trong thời gian tới cần kịp thời công bố giá vật liệu xây dựng, đảm bảo phù hợp với giá thị trường và công bố chỉ số giá xây dựng để làm cơ sở tính chi phí cho dự án.

2.4. Giải pháp, chính sách về kiểm tra, giám sát quá trình thực hiện: Căn cứ kế hoạch triển khai dự án, tăng cường công tác kiểm tra, giám sát định kỳ, đột xuất quá trình triển khai dự án để kịp thời có phương án xử lý các khó khăn, vướng mắc nhằm đảm bảo tiến độ và các mục tiêu của dự án.

IV. MỘT SỐ KHÓ KHĂN VƯỚNG MẮC

1. Về khả năng cân đối nguồn lực

Chính phủ xác định đường Hồ Chí Minh là công trình quan trọng Quốc gia, có ý nghĩa to lớn về chính trị, phát triển kinh tế - xã hội. Đảng và Nhà nước đã rất quan tâm và bố trí nguồn lực để triển khai Dự án từ năm 2000 đến nay. Trong giai đoạn từ năm 2000 đến 2011, dự án triển khai cơ bản đáp ứng tiến độ yêu cầu. Tuy nhiên, do chịu ảnh hưởng của cuộc khủng hoảng kinh tế toàn cầu, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 11/NQ-CP ngày 24/02/2011 về những giải pháp chủ yếu tập trung kiềm chế lạm phát, ổn định kinh tế vĩ mô, bảo đảm an sinh xã hội nên các dự án bị dừng giãn tiến độ. Do khó khăn trong cân đối nguồn lực nên từ năm 2011 đến hết năm 2015 mặc dù đã được phê duyệt dự án đầu tư³⁷ nhưng có rất ít

³⁷ Trên cơ sở Nghị quyết số 66/2013/QH13 ngày 29/11/2013 của Quốc hội, Chính phủ, Bộ GTVT đã triển khai lập dự án đầu tư và triển khai xây dựng các DATP nhằm nối thông theo đường Hồ Chí Minh theo Nghị quyết: Pác Bó - Cao Bằng; Ngân Sơn - Nà Phặc; Chợ Mới - Chợ Chu; Đoạn Ngã ba Trung Sơn - Phú Thịnh - Cầu Bình Ca - Quốc

các dự án giao thông nói chung và dự án đường Hồ Chí Minh nói riêng³⁸ được triển khai đầu tư.

Trong bối cảnh quy mô nền kinh tế chưa đủ lớn, khả năng nguồn lực có hạn nên đến hết năm 2020 chưa cân đối bố trí đủ nguồn vốn để nối thông toàn tuyến như mục tiêu của Nghị quyết số 66/2013/QH13 ngày 29/11/2013 của Quốc hội. Trong kế hoạch đầu tư công trung hạn 2021 - 2025 cũng chỉ mới cân đối được 11.791 tỷ đồng³⁹, vẫn còn thiếu 10.770 tỷ đồng để đầu tư 03 dự án còn lại⁴⁰, đặc biệt là 02 dự án có ý nghĩa giáo dục truyền thống, lịch sử, góp phần tạo điều kiện phát triển kinh tế - xã hội là đoạn Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn và đoạn Rạch Sỏi - Bến Nhất, Gò Quao - Vĩnh Thuận.

Chính phủ đã chỉ đạo Bộ GTVT rà soát danh mục và phương án phân bổ vốn trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 theo tổng mức vốn 304.104 tỷ đồng được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28/7/2021, cho thấy dự kiến phân bổ đã được thực hiện theo đúng nguyên tắc, thứ tự ưu tiên⁴¹. Trong đó: (i) Đã bố trí 82.999 tỷ đồng để thanh toán các khoản nợ đọng, thu hồi ứng trước kế hoạch, hoàn thành các dự án chuyển tiếp; (ii) Bố trí 188.255 tỷ đồng cho các dự án quan trọng quốc gia, các dự án động lực, kết nối liên vùng là mục tiêu chủ yếu của kế hoạch đầu tư công trung hạn; (iii) Còn lại khoảng 32.850 tỷ đồng bố trí để khởi công mới các dự án có nhu cầu hết sức cấp bách thuộc 5 chuyên ngành giao thông nhằm mục đích bảo vệ chủ quyền biển đảo⁴², một số tuyến luồng hàng hải để nâng cao năng lực khai thác các cảng biển quan trọng⁴³, nâng cao năng lực khai thác các tuyến đường sắt⁴⁴, nâng cao năng lực khai thác các tuyến đường thủy nội địa⁴⁵, cầu Rạch Miễu 2, cầu Đại Ngãi, các dự án công nghệ thông tin phục vụ xây dựng Chính phủ điện tử... Hầu hết các dự án này đã hoàn thiện thủ tục đầu tư, được Thủ tướng Chính phủ giao kế hoạch trung hạn và đang quyết liệt đẩy nhanh triển khai thực hiện. Như vậy, kế hoạch đầu tư công trung hạn đã được phân bổ cho Bộ GTVT theo Nghị quyết số 29/2021/QH15 của Quốc hội chưa thể cân đối khoảng 5.570 tỷ đồng cho đầu tư 02 đoạn tuyến nối thông của đường Hồ Chí Minh.

Chính phủ sẽ tiếp tục chỉ đạo các Bộ, ngành có liên quan nghiên cứu, đề

lộ 2; Cầu Ngọc Tháp - Cổ Tiết; Nâng cấp Quốc lộ 14 đường Hồ Chí Minh; Đoạn Chợ Thành - Đức Hòa; Tuyến N2 nối Đồng Tháp - Cao Lãnh - Vàm Cống - Rạch Sỏi; đoạn Bến Nhất - Gò Quao; đoạn Năm Căn - Đất Mũi.

³⁸ Một số dự án đã phê duyệt, triển khai nhưng do khó khăn về cân đối nguồn vốn phải tạm dừng, giãn tiến độ từ năm 2011 hoặc chưa thể tiếp tục đầu tư: Đoạn Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn; 74km đoạn Chợ Thành - Đức Hòa; Đoạn Rạch Sỏi - Bến Nhất và Gò Quao - Vĩnh Thuận.

³⁹ Nếu tính cả phần vốn bố trí để thanh toán khoản vay do Chính phủ bảo lãnh của Dự án La Sơn - Túy Loan theo hình thức BT thì tổng số vốn của giai đoạn này đã bố trí là 16.706 tỷ đồng.

⁴⁰ Đoạn Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn, đoạn Cổ Tiết - Chợ Bến và đoạn Rạch Sỏi - Bến Nhất, Gò Quao - Vĩnh Thuận.

⁴¹ Quy định tại Luật Đầu tư công, Nghị quyết số 973/2020/UBTVQH14 ngày 08/7/2020 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội.

⁴² Xây dựng các đền biển, tàu tiếp tế, tàu cứu nạn, đài vệ tinh.

⁴³ Nam Nghi Sơn, Thọ Quang, Quy Nhơn.

⁴⁴ Cải tạo, nâng cấp các ga, đầu nối ray giữa ga Lào Cai với ga Hà Khẩu Bắc.

⁴⁵ Nâng tỉnh không cầu, dự án logistics khu vực phía Nam

xuất các giải pháp ưu tiên bố trí vốn cho Dự án đường Hồ Chí Minh để hoàn thành nối thông tuyến đường như yêu cầu tại Nghị quyết số 66/2013/QH13 có xét đến việc tận dụng các tuyến quốc lộ đi song hành đang khai thác.

2. Về hình thức đầu tư

- Đối với đoạn Chợ Thành - Đức Hòa trước đây do khó khăn về nguồn lực, Bộ GTVT dự kiến đầu tư theo hình thức PPP nhưng do các quy định của pháp luật thay đổi và dự án có đặc thù là đã đầu tư một phần và đình hoãn từ năm 2011 nên việc triển khai theo hình thức PPP vướng mắc⁴⁶. Trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 bố trí cho Bộ GTVT đã dự kiến cân đối bố trí 2.785,6 tỷ đồng để đầu tư giai đoạn 2021 - 2025 với quy mô 02 làn xe (mặt bằng đã giải phóng đủ 4 làn xe).

- Thực hiện Nghị quyết số 66/2013/QH13 ngày 29/11/2013 của Quốc hội, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ GTVT nghiên cứu đầu tư đoạn Cổ Tiết - Chợ Bến thuộc DATP đoạn Đoàn Hùng - Chợ Bến theo hình thức BOT, kết quả nghiên cứu cho thấy do nhu cầu vận tải thấp và có các Quốc lộ 32, Quốc lộ 21A đi song hành nên phương án tài chính không khả thi, cần hỗ trợ từ ngân sách nhà nước tham gia thực hiện dự án lên đến khoảng 52%⁴⁷ nhưng thời gian hoàn vốn vẫn kéo dài đến 25 năm. Đồng thời, trong điều kiện ngân sách nhà nước hết sức hạn hẹp nên trong giai đoạn 2016 - 2020 không thể cân đối nguồn vốn từ ngân sách nhà nước để tham gia thực hiện dự án.

Hiện nay, các tuyến QL.21A, QL.32 đang khai thác với quy mô cấp III. 2 làn xe đáp ứng nhu cầu giao thông trước mắt, Chính phủ đề xuất tận dụng các đoạn quốc lộ này để nối thông đường Hồ Chí Minh nhằm đảm bảo tiết kiệm, hiệu quả trong điều kiện nguồn lực khó khăn. Theo quy hoạch mạng lưới đường bộ được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định 1454/QĐ-TTg đoạn này là tuyến cao tốc phía Tây, chiều dài 87,5km, quy mô 6 làn xe; kinh phí đầu tư giai đoạn phân kỳ 4 làn xe hạn chế ($B_{hèn} = 17,0m$) khoảng 14.729 tỷ đồng nên sẽ được nghiên cứu để đầu tư trong giai đoạn 2026 - 2030.

V. KIẾN NGHỊ

1. Ủy ban Thường vụ Quốc hội, các Ủy ban của Quốc hội và các Đoàn đại biểu Quốc hội tiếp tục quan tâm, tăng cường công tác kiểm tra, giám sát để kịp thời tháo gỡ các khó khăn, vướng mắc trong quá trình triển khai Dự án.

2. Kiến nghị Quốc hội:

- Để đến năm 2025 hoàn thành đầu tư các đoạn Chợ Chu - Ngã ba Trung

⁴⁶ Việc định giá tài sản công theo Luật Quản lý, sử dụng tài sản công và phần vốn góp vào dự án vượt quá 50% theo quy định của Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

⁴⁷ Khoản 2 Điều 69 Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư quy định tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án không quá 50%.

Sơn và Rạch Sỏi - Bến Nhất, Gò Quao - Vĩnh Thuận nhằm nối thông tuyến đường Hồ Chí Minh, đề nghị cho phép sớm sử dụng nguồn vốn dự phòng chung kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025⁴⁸ để đầu tư 02 dự án này (83,5 km/TMĐT 5.570 tỷ đồng);

- Chuyển đổi hình thức đầu tư các dự án trong giai đoạn tiếp theo thuộc đoạn Doan Hùng - Chợ Bến sang hình thức đầu tư công;

- Giao Chính phủ triển khai cụ thể các dự án trong giai đoạn sau năm 2020 theo quy hoạch, phù hợp nhu cầu vận tải, khả năng cân đối nguồn lực và hiệu quả đầu tư.

Chính phủ báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định./.

Nơi nhận :

- Như trên;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng CP (đề b/c);
- Văn phòng Quốc hội;
- Ủy ban KHCN&MT của Quốc hội;
- Các Bộ: GTVT, KH&ĐT, TC;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trợ lý TTg, TGĐ Công TTĐT;
- Các Vụ: KTTH, TKBT, QHĐP, TH;
- Lưu VT, CN (3b). 30

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



Nguyễn Văn Thể

⁴⁸ Theo quy định tại khoản 6 Điều 51 Luật Đầu tư công năm 2019, Quốc hội quyết định mức vốn, việc sử dụng, thời điểm sử dụng dự phòng chung nguồn ngân sách trung ương của kế hoạch đầu tư công trung hạn quốc gia.

Phụ lục
Kinh phí duy tu bảo dưỡng Đường Hồ Chí Minh từ năm 2010 đến năm 2021
(Kèm theo Báo cáo số: 65 /BC-CP ngày 09 tháng 3 năm 2022 của Chính phủ)

Đơn vị tính: triệu đồng

S T T	Kinh phí	Tổng số từ 2010 đến 2021	Giai đoạn 2010-2015	Giai đoạn 2016-2020	Trong đó:					Năm 2021
					Năm 2016	Năm 2017	Năm 2018	Năm 2019	Năm 2020	
	Tổng cộng	4.234.980	1.673.785	2.128.886	346.457	345.595	399.893	674.659	362.282	432.309
I	Bảo dưỡng thường xuyên	1.098.702	715.371	311.455	39.294	66.890	67.357	69.680	68.234	71.876
1	Cục Quản lý đường bộ I	28.802		21.853	1.840	3.028	3.686	6.038	7.261	6.949
2	Cục Quản lý đường bộ II	621.300	440.890	152.254	18.125	35.212	33.580	33.015	32.322	28.156
3	Cục Quản lý đường bộ III	350.500	223.474	101.492	15.198	21.429	22.909	22.557	19.399	25.534
4	Cục Quản lý đường bộ IV	58.700	41.511	12.095	687	2.140	2.297	2.904	4.067	5.094
5	Sở GTVT Cao Bằng	18.400	2.496	12.411	1.444	2.881	2.585	2.766	2.735	3.493
6	Sở GTVT Phú Thọ	21.000	7.000	11.350	2.000	2.200	2.300	2.400	2.450	2.650
II	Sửa chữa đường bộ	3.136.278	958.414	1.817.431	307.163	278.705	332.536	604.979	294.048	360.433
1	Cục Quản lý đường bộ I	260.828		241.753	30.500	91.924	63.897	34.332	21.100	19.075
2	Cục Quản lý đường bộ II	1.239.650	383.289	723.992	113.289	93.973	121.466	316.481	78.783	132.369
3	Cục Quản lý đường bộ III	1.504.600	533.279	782.908	151.647	84.411	141.913	240.524	164.413	188.413
4	Cục Quản lý đường bộ IV	65.600	35.074	23.257		2.640	2.100	1.310	17.207	7.269
5	Sở GTVT Cao Bằng	44.300	4.472	29.709	8.727	2.657		9.106	9.219	10.119
6	Sở GTVT Phú Thọ	21.300	2.300	15.812	3.000	3.100	3.160	3.226	3.326	3.188