

CHÍNH PHỦ

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

Số: 489 /BC-CP

Hà Nội, ngày 13 tháng 10 năm 2018

V/v tình hình thực hiện Nghị
quyết số 52/2017/QH14 ngày
22/11/2017 của Quốc hội

Kính gửi: Quốc hội

Đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông là tuyến đường cao tốc quan trọng trên trục Bắc - Nam thuộc Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 326/QĐ-TTg ngày 01/3/2016.

Tại kỳ họp thứ 4, Quốc hội khoá XIV đã thông qua chủ trương đầu tư Dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 tại Nghị quyết số 52/2017/QH14 ngày 22/11/2017 với nội dung chủ yếu: giai đoạn 2017 - 2020 đầu tư 654km đường bộ cao tốc trên các đoạn Cao Bồ (Nam Định) - Bãi Vọt (Hà Tĩnh), đoạn Cam Lộ (Quảng Trị) - La Sơn (Thừa Thiên Huế), đoạn Nha Trang (Khánh Hòa) - Dầu Giây (Đồng Nai) và Cầu Mỹ Thuận 2 (Tiền Giang và Vĩnh Long); tổng mức đầu tư 118.716 tỷ đồng, trong đó gồm 55.000 tỷ đồng vốn Nhà nước đầu tư tham gia thực hiện Dự án; 63.716 tỷ đồng vốn huy động ngoài ngân sách; phương án triển khai chia thành 11 dự án thành phần gồm 03 dự án đầu tư công và 08 dự án đầu tư theo hình thức PPP; 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.

Thực hiện quy định của Luật Đầu tư công, Nghị quyết số 52/2017/QH14 ngày 22/11/2017 của Quốc hội, Chính phủ xin báo cáo Quốc hội tình hình thực hiện Dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 như sau:

I. TÌNH HÌNH THỰC HIỆN CÁC DỰ ÁN THÀNH PHẦN ĐẾN THỜI ĐIỂM HIỆN NAY

Thực hiện nghiêm túc Nghị quyết số 52/2017/QH14 ngày 22/11/2017 của Quốc hội, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 20/NQ-CP ngày 28/3/2018 về Dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 và chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải phối hợp với các bộ, ngành và các địa phương có liên quan, khẩn trương triển khai các thủ tục đầu tư Dự án theo quy định của pháp luật.

1. Tiến độ thực hiện các dự án thành phần đến thời điểm hiện nay

a) Đối với 08 dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư

Đã hoàn thành công tác lập Báo cáo nghiên cứu khả thi, hoàn thiện các thủ tục có liên quan theo quy định như phê duyệt Báo cáo đánh giá tác động môi trường; phê duyệt khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư; đã thỏa thuận với các bộ, ngành và địa phương.

Đối với phần vốn đầu tư của Nhà nước, căn cứ quy định tại Nghị quyết số 20/NQ-CP của Chính phủ (Bộ Giao thông vận tải báo cáo Thủ tướng Chính phủ quyết định trước khi phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi) và kết quả thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi, Bộ Giao thông vận tải đã báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét quyết định mức vốn đầu tư của Nhà nước đối với 03 dự án thành phần (đoạn Mai Sơn - Quốc lộ 45, đoạn Quốc lộ 45 - Nghi Sơn và đoạn Dầu Giây - Phan Thiết) ngày 10/7/2018. Trên cơ sở các ý kiến của Bộ Kế hoạch và đầu tư (văn bản số 5653/BKHĐT-KCHTĐT ngày 16/8/2018) và Bộ Tài chính (văn bản số 9826/BTC-ĐT ngày 15/8/2018), Thủ tướng Chính phủ đã có văn bản số 8668/VPCP-KTTH ngày 11/9/2018 giao Bộ Giao thông vận tải căn cứ kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2016 - 2020 của Dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2016 - 2020 chịu trách nhiệm xác định phần vốn Nhà nước cho các dự án thành phần. Thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải đã cập nhật, hoàn chỉnh Báo cáo nghiên cứu khả thi, xác định mức vốn đầu tư của Nhà nước cho các dự án để phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi.

Đối với 05 dự án còn lại (đoạn Nghi Sơn - Diễn Châu, Diễn Châu - Bãi Vọt, Nha Trang - Cam Lâm, Cam Lâm - Vĩnh Hảo và Vĩnh Hảo - Phan Thiết), Bộ Giao thông vận tải đã hoàn thiện Báo cáo kết quả thẩm định báo cáo nghiên cứu khả thi và trình Thủ tướng Chính phủ xem xét quyết định mức vốn Nhà nước cho 05 dự án làm cơ sở để phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi các dự án và triển khai các bước tiếp theo theo quy định. Hiện nay, Văn phòng Chính phủ đang lấy ý kiến của các bộ, ngành.

b) Đối với 03 dự án đầu tư công

Bộ Giao thông vận tải đã hoàn thành công tác lập, thẩm định và phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi 02 dự án thành phần đoạn Cao Bồ - Mai Sơn, Cam Lộ - La Sơn, hiện đang triển khai các thủ tục bước thiết kế kỹ thuật theo quy định.

Đối với Dự án thành phần đầu tư xây dựng cầu Mỹ Thuận 2 và đường dẫn hai đầu cầu, đến nay đã hoàn thành công tác lập Báo cáo nghiên cứu khả thi, hiện đang hoàn chỉnh các thủ tục để phê duyệt Báo cáo đánh giá tác động môi trường, Khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư cho dự án. Dự

kiến Bộ Giao thông vận tải sẽ phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi trong tháng 10/2018.

2. Một số nội dung cập nhật trong bước nghiên cứu khả thi

Theo quy định của Luật xây dựng, các công trình quan trọng quốc gia được thực hiện theo 04 bước gồm: (i) thiết kế sơ bộ trong Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, (ii) thiết kế cơ sở trong Báo cáo nghiên cứu khả thi, (iii) thiết kế kỹ thuật, (iv) thiết kế bản vẽ thi công trong giai đoạn thực hiện dự án. Thông qua việc triển khai từng bước theo thứ tự như trên, mức độ chi tiết và độ chính xác sẽ tăng dần trên cơ sở yêu cầu về số liệu khảo sát, các giải pháp thiết kế... Trên cơ sở kết quả thực hiện bước nghiên cứu khả thi, Bộ Giao thông vận tải xin báo cáo một số nội dung cập nhật như sau:

a) Hướng tuyến

Về cơ bản, hướng tuyến bước Báo cáo nghiên cứu khả thi phù hợp với Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi đã được Quốc hội chấp thuận chủ trương đầu tư. Tuy nhiên, khi triển khai bước nghiên cứu khả thi, trên cơ sở kết quả khảo sát chi tiết, đơn vị tư vấn so sánh và kiến nghị điều chỉnh cục bộ hướng tuyến một số đoạn để bảo đảm kinh tế - kỹ thuật, tránh các khu vực đất quốc phòng, khu đông dân cư, hạn chế tác động đến đời sống của nhân dân,...nhưng vẫn bảo đảm hướng tuyến tổng thể theo quy hoạch được duyệt. Ngoài ra, do các dự án đã triển khai từ giai đoạn năm 2010 - 2012 nhưng chưa được đầu tư và chưa cắm mốc giải phóng mặt bằng nên một số địa phương trong quá trình thực hiện đã cấp đất xây dựng công trình hoặc điều chỉnh quy hoạch của địa phương chồng lấn với quỹ đất dự kiến dành cho đường bộ cao tốc,... nên phải điều chỉnh cục bộ hướng tuyến.

Do điều chỉnh cục bộ hướng tuyến một số đoạn như trên nên chiều dài tuyến của các dự án thành phần được cập nhật, thay đổi nhỏ so với chiều dài dự kiến trong bước nghiên cứu tiền khả thi.

b) Phạm vi đầu tư các dự án thành phần

Trong bước nghiên cứu khả thi, điểm đầu - điểm cuối các dự án thành phần được xác định chuẩn xác đảm bảo kết nối hiệu quả nhất với hệ thống kết cấu hạ tầng hiện có; đồng thời tiết kiệm chi phí trong vận hành, khai thác và tăng tính khả thi khi lựa chọn nhà đầu tư. Quy mô, phạm vi đầu tư Dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 không thay đổi so với nghiên cứu tiền khả thi đã được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư tại Nghị quyết số 52/2017/QH14 ngày 22/11/2017.

c) Tổng mức đầu tư: Về cơ bản, trong bước nghiên cứu khả thi thực hiện khảo sát chi tiết, chuẩn xác các giải pháp thiết kế, tính toán khối lượng

theo thiết kế cơ sở, cập nhật đơn giá, định mức, chế độ chính sách của Nhà nước, chuẩn xác lại chi phí giải phóng mặt bằng trên cơ sở cập nhật lại khối lượng giải phóng mặt bằng và khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt,... để lập tổng mức đầu tư. Bên cạnh đó, tổng mức đầu tư các dự án thành phần thay đổi do thay đổi chiều dài tuyến, giảm chi phí dự phòng do cập nhật theo chỉ số giá xây dựng, thay đổi mức lãi suất vốn vay... so với bước nghiên cứu tiền khả thi.

d) Nguồn vốn đầu tư của Nhà nước tham gia thực hiện dự án: Đối với các dự án đầu tư công, mức vốn đầu tư của Nhà nước được chuẩn xác lại trên cơ sở tổng mức đầu tư được thẩm định, phê duyệt. Đối với các dự án đầu tư theo hình thức PPP, mức vốn đầu tư của Nhà nước chuẩn xác lại trên cơ sở tính toán phương án tài chính của các dự án thành phần theo các số liệu về tổng mức đầu tư, cập nhật lưu lượng xe và các thông số khác như lãi vay, hệ số trượt giá, chi phí vận hành khai thác.... Trên cơ sở đó, Bộ Giao thông vận tải đã tính toán, xác định chuẩn xác tổng vốn đầu tư của Nhà nước tham gia thực hiện các dự án thành phần.

(Chi tiết các thông số cơ bản của các dự án như phụ lục kèm theo)

3. Kết quả thực hiện bước nghiên cứu khả thi

Biểu tổng hợp các thông số cơ bản của 11 dự án thành phần

TT	Các thông số	Đơn vị	Bước NCKT	Cập nhật bước NCKT
1	Tổng chiều dài	Km	654	657
2	Tổng mức đầu tư	Tỷ đồng	118.716	105.046
3	Vốn Nhà nước	Tỷ đồng	55.000	50.943
4	Vốn Nhà đầu tư	Tỷ đồng	63.716	54.103

Đối với 08 dự án đầu tư theo hình thức PPP, theo Nghị quyết số 20/NQ-CP của Chính phủ “Triển khai thiết kế kỹ thuật, dự toán xây dựng công trình làm cơ sở xác định tổng vốn đầu tư và phương án tài chính trong hồ sơ mời thầu đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư”. Do vậy, trên cơ sở kết quả thiết kế kỹ thuật, dự toán, Bộ Giao thông vận tải sẽ cập nhật, xác định cụ thể mức vốn đầu tư của Nhà nước tham gia thực hiện các dự án thành phần và báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét chấp thuận làm cơ sở để phê duyệt hồ sơ mời thầu lựa chọn nhà đầu tư.

4. Về việc giao kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2016 - 2020 của Dự án

Thực hiện văn bản số 2133/TTKQH-TCNS ngày 30/7/2018 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về phương án phân bổ số vốn đầu tư nguồn ngân sách

nhà nước còn lại trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2016 - 2020, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 1312/QĐ-TTg ngày 05/10/2018 giao kế hoạch đầu tư trung hạn vốn ngân sách trung ương (bao gồm vốn trái phiếu Chính phủ) giai đoạn 2016 - 2020 (đợt 4) cho Dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông.

5. Dự kiến kế hoạch triển khai các bước tiếp theo

5.1. Đối với 08 dự án đầu tư theo hình thức PPP

Trên cơ sở Báo cáo nghiên cứu khả thi các dự án được phê duyệt, dự kiến kế hoạch triển khai các bước tiếp theo như sau:

a) Công tác lập thiết kế kỹ thuật, dự toán

Ngay sau khi phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi, Bộ Giao thông vận tải sẽ lựa chọn nhà thầu tư vấn (theo hình thức đấu thầu rộng rãi), tổ chức khảo sát và lập thiết kế kỹ thuật, dự toán các dự án thành phần.

b) Lựa chọn nhà đầu tư

- Công tác sơ tuyển: Song song với công tác lập thiết kế kỹ thuật, ngay sau khi phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi, sẽ hoàn thiện hồ sơ mời sơ tuyển và tổ chức sơ tuyển quốc tế nhà đầu tư.

- Công tác đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư: Sau khi phê duyệt kết quả sơ tuyển nhà đầu tư, Bộ Giao thông vận tải sẽ chủ động hoàn chỉnh các thủ tục liên quan theo quy định đối với công tác đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư. Trên cơ sở kết quả thiết kế kỹ thuật, dự toán sẽ cập nhật hồ sơ mời thầu, tổ chức đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư.

c) Công tác giải phóng mặt bằng, tái định cư (do địa phương tổ chức thực hiện): Dự kiến Bộ Giao thông vận tải sẽ bàn giao cọc giải phóng mặt bằng, mốc lộ giới đường bộ cho các địa phương khoảng đầu năm 2019. Các địa phương sẽ tổ chức lập, thẩm định và phê duyệt phương án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và triển khai công tác giải phóng mặt bằng. Dự kiến đến thời điểm khởi công các dự án thành phần, công tác giải phóng mặt bằng đạt khoảng 70% tổng khối lượng giải phóng mặt bằng. Hoàn thiện toàn bộ công tác giải phóng mặt bằng khoảng Quý I/2020.

d) Thực hiện dự án: Thời gian thực hiện theo quy định đối với các thủ tục nêu trên cần tối thiểu khoảng 15 tháng, do vậy các dự án đầu tư theo hình thức PPP dự kiến sẽ bắt đầu thi công khoảng đầu năm 2020 và cơ bản hoàn thành năm 2021.

5.2. Đối với 03 dự án đầu tư công

- Đối với công tác lập thiết kế kỹ thuật, dự toán: Hiện tại Bộ Giao thông vận tải đang tổ chức lựa chọn nhà thầu tư vấn để triển khai công tác khảo sát, lập thiết kế kỹ thuật, dự toán các dự án thành phần. Dự kiến giai đoạn thiết kế kỹ thuật, dự toán của các dự án thành phần đoạn Cao Bồ - Mai Sơn và đoạn Cam Lộ - La Sơn triển khai trong khoảng 6 tháng; dự án thành phần đầu tư xây dựng cầu Mỹ Thuận 2 và đường dẫn hai đầu cầu triển khai trong khoảng 7 tháng đối với gói cầu, đường dẫn và khoảng 10 tháng đối với gói cầu chính.

- Đối với công tác lựa chọn nhà thầu xây lắp: Sau khi hoàn thành thiết kế kỹ thuật, Bộ Giao thông vận tải sẽ đấu thầu lựa chọn nhà thầu xây lắp các dự án thành phần đoạn Cao Bồ - Mai Sơn và đoạn Cam Lộ - La Sơn và cầu Mỹ Thuận 2 và đường dẫn hai đầu cầu.

- Đối với công tác giải phóng mặt bằng, tái định cư (do địa phương tổ chức thực hiện):

Dự án thành phần đoạn Cao Bồ - Mai Sơn hiện đã hoàn thành công tác cắm cọc giải phóng mặt bằng theo quy mô quy hoạch và đã bàn giao cho các địa phương (02 tỉnh Nam Định và Ninh Bình) để tổ chức thực hiện các công việc tiếp theo.

Dự án thành phần đoạn Cam Lộ - La Sơn và dự án cầu Mỹ Thuận 2: Dự kiến Bộ Giao thông vận tải sẽ bàn giao cọc giải phóng mặt bằng, mốc lộ giới đường bộ cho các địa phương khoảng Quý IV/2018. Các địa phương sẽ tổ chức lập, thẩm định và phê duyệt phương án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và triển khai công tác giải phóng mặt bằng. Dự kiến đến thời điểm khởi công các dự án thành phần, công tác giải phóng mặt bằng đạt khoảng 70% tổng khối lượng giải phóng mặt bằng.

- Thực hiện dự án: Dự kiến công tác thi công các dự án thành phần đoạn Cao Bồ - Mai Sơn và đoạn Cam Lộ - La Sơn bắt đầu triển khai từ tháng 4/2019, thi công trong khoảng 2 năm (cơ bản hoàn thành năm 2021); dự án thành phần đầu tư xây dựng cầu Mỹ Thuận 2 và đường dẫn hai đầu cầu triển khai thi công từ Quý III/2019 (đối với gói cầu, đường dẫn) và Quý I/2020 (đối với gói cầu chính), thời gian thi công cầu chính khoảng 3,5 năm (hoàn thành năm 2023).

II. KẾT QUẢ THỰC HIỆN MỘT SỐ NỘI DUNG KHÁC ĐƯỢC QUỐC HỘI GIAO

1. Về việc triển khai thực hiện Dự án theo quy định của pháp luật, bảo đảm công khai, minh bạch, hiệu quả, phòng chống tham nhũng, lãng phí, tiêu cực trong tổ chức thực hiện và quản lý Dự án; bảo đảm sự cạnh tranh bình

đăng giữa các thành phần kinh tế; đối với các dự án thành phần đầu tư theo hình thức hợp đồng xây dựng - kinh doanh - chuyển giao (BOT) cần khắc phục những hạn chế, bất cập đã nêu trong Báo cáo số 197/BC-UBTVQH14 ngày 23/10/2017 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội.

Ngay trong bước lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi để trình Quốc hội xem xét quyết định chủ trương đầu tư của Dự án, Chính phủ đã giao Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với các Bộ Kế hoạch và đầu tư, Tài chính, Xây dựng, Tư pháp, Ngân hàng Nhà nước xây dựng các cơ chế, chính sách đầu tư Dự án trên tinh thần chặt chẽ, tuân thủ pháp luật, minh bạch, không tham nhũng, lãng phí, bảo đảm chất lượng, hiệu quả.

Triển khai Nghị quyết số 52/2017/QH14 của Quốc hội, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 20/NQ-CP giao nhiệm vụ cụ thể cho Bộ Giao thông vận tải và các bộ, ngành có liên quan trong quá trình triển khai thực hiện Dự án với tinh thần tuân thủ quy định của pháp luật, bảo đảm công khai, minh bạch, hiệu quả, phòng chống tham nhũng, lãng phí, tiêu cực trong tổ chức thực hiện và quản lý Dự án.

Đối với các dự án đầu tư theo hình thức PPP (hợp đồng BOT), rút kinh nghiệm về những hạn chế, bất cập Ủy ban Thường vụ Quốc hội đã nêu trong Báo cáo số 197/BC-UBTVQH14 ngày 23/10/2017, Chính phủ đã ban hành các cơ chế triển khai dự án như đấu thầu rộng rãi quốc tế để lựa chọn nhà đầu tư, trường hợp kết quả sơ tuyển chỉ có 01 nhà đầu tư trúng sơ tuyển phải báo cáo Chính phủ xem xét, quyết định; triển khai lập, phê duyệt thiết kế kỹ thuật, dự toán xây dựng công trình làm cơ sở xác định tổng vốn đầu tư và phương án tài chính trong hồ sơ mời thầu đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư để kiểm soát chặt chẽ hơn chi phí đầu tư; bổ sung vào dự thảo hợp đồng dự án trong hồ sơ mời thầu lựa chọn nhà đầu tư quy định “Nhà đầu tư vi phạm hợp đồng trong trường hợp sau 06 tháng không ký được hợp đồng tín dụng với ngân hàng, tổ chức tín dụng đủ phần vốn vay theo quy định để triển khai dự án; Cơ quan nhà nước có thẩm quyền sẽ tịch thu bảo đảm thực hiện hợp đồng và hợp đồng hết hiệu lực”; nâng mức vốn chủ sở hữu của nhà đầu tư tham gia các dự án thành phần đầu tư theo hình thức PPP lên 20% để bảo đảm lựa chọn nhà đầu tư có đủ năng lực tài chính để thực hiện dự án;...

2. Về việc “Xây dựng cơ chế huy động các nguồn lực tham gia đầu tư Dự án. Ban hành tiêu chí, nguyên tắc, phân bổ vốn nhà nước đầu tư tham gia thực hiện Dự án hợp lý và cơ chế giám sát, quản lý chặt chẽ, sử dụng hiệu quả vốn đầu tư. Đối với những dự án thành phần sử dụng toàn bộ vốn đầu tư công, nghiên cứu, áp dụng phương án thu giá dịch vụ sử dụng đường bộ hợp lý để thu hồi vốn đầu tư của Nhà nước; đối với các dự án thành phần đầu tư công theo hình thức đối tác công tư được quản lý, sử dụng theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công”.

Để huy động tối đa huy động các nguồn lực tham gia đầu tư Dự án, tại Nghị quyết số 20/NQ-CP, Chính phủ đã chỉ đạo Ngân hàng Nhà nước Việt

Nam ban hành văn bản hướng dẫn các điều kiện cụ thể để nhà đầu tư các dự án được tiếp cận và thu xếp được vốn tín dụng cho Dự án; đồng thời nghiên cứu, đề xuất phương án huy động vốn tín dụng cho dự án.

Đối với phần vốn đầu tư của Nhà nước tham gia thực hiện các dự án đầu tư theo hình thức PPP, Chính phủ đã ban hành nguyên tắc, nội dung chi và quản lý phần vốn đầu tư của Nhà nước tham gia thực hiện các dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư. Đồng thời yêu cầu Bộ Giao thông vận tải báo cáo Thủ tướng Chính phủ quyết định trước khi phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi. Để quản lý chặt chẽ phần vốn đầu tư của Nhà nước, Chính phủ đã yêu cầu:

(i) Đối với các nội dung chi cho các hạng mục công việc do cơ quan nhà nước thực hiện, quản lý theo quy định của Luật đầu tư công.

(ii) Đối với phần vốn đầu tư của Nhà nước hỗ trợ một phần chi phí xây dựng công trình để đảm bảo tính khả thi về tài chính, quản lý theo quy định tại Nghị định số 15/2015/NĐ-CP của Chính phủ (nay là Nghị định số 63/2018/NĐ-CP), sau khi đã giải ngân hết 50% vốn chủ sở hữu của nhà đầu tư và đủ điều kiện giải ngân Phần vốn vay sẽ thực hiện giải ngân song song theo tỷ lệ Phần vốn đầu tư của Nhà nước, vốn vay thương mại và vốn chủ sở hữu của nhà đầu tư trên cơ sở khối lượng thực hiện, được nghiệm thu, được quy định cụ thể tại hợp đồng dự án.

Đối với các dự án đầu tư công, việc quản lý theo đúng quy định của Luật đầu tư công. Ngoài ra, thực hiện yêu cầu của Quốc hội về việc “áp dụng phương án thu giá dịch vụ hợp lý để thu hồi vốn đầu tư của Nhà nước”, Bộ Giao thông vận tải đang chỉ đạo nghiên cứu thu giá dịch vụ sử dụng đường bộ để nộp ngân sách Nhà nước.

3. Đối với nội dung “Giá dịch vụ sử dụng đường bộ của Dự án được xác định theo nguyên tắc xác định cụ thể mức giá khởi điểm và mức giá cho từng thời kỳ làm cơ sở đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư theo quy định của pháp luật đấu thầu, phù hợp với khả năng chi trả của người dân, bù đắp chi phí sản xuất, kinh doanh, lợi nhuận của nhà đầu tư và lợi ích của Nhà nước. Bảo đảm tính đúng, tính đủ và công khai, minh bạch các yếu tố hình thành giá”.

Trong bước nghiên cứu tiền khả thi, để có cơ sở đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư theo quy định của pháp luật đấu thầu, trên cơ sở các nguyên tắc xác định giá theo quy định của pháp luật về giá, đã nghiên cứu kỹ lưỡng, tính toán lựa chọn mức giá phù hợp cho giai đoạn khởi điểm cũng như các thời kỳ trong cả vòng đời dự án, phù hợp với khả năng chi trả của người dân, bù đắp chi phí sản xuất, kinh doanh, lợi nhuận của nhà đầu tư và lợi ích của Nhà nước. Chính phủ đã trình Quốc hội tại Tờ trình số 487/TTr-CP ngày 21/10/2017 và được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 52/2017/QH14, cụ thể như sau:

Giai đoạn	2021-2023	2024-2026	2027-2029	2030-2032	2033-2035	2036-2038	2039-2041	2042-2044
Mức giá	1.500	1.700	1.900	2.100	2.400	2.700	3.000	3.400

Đơn vị: đồng/xe con tc /km

4. Đối với nội dung “Báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định trong trường hợp việc đấu thầu các dự án thành phần không lựa chọn được nhà đầu tư”.

Sau khi phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi các dự án, Bộ Giao thông vận tải sẽ thực hiện ngay công tác sơ tuyển, lựa chọn nhà đầu tư. Trường hợp không lựa chọn được nhà đầu tư Chính phủ sẽ báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định theo đúng chỉ đạo tại Nghị quyết 52/2017/QH14.

5. Về nội dung “Sử dụng 15.000 tỷ đồng từ nguồn vốn dự phòng của Kế hoạch trung hạn vốn ngân sách nhà nước giai đoạn 2016 - 2020 cho các dự án đường sắt quan trọng và các dự án đường bộ quan trọng, cấp bách. Chính phủ báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định trước khi thực hiện”.

Chính phủ đã có Tờ trình số 168/TTr-CP ngày 10/5/2018 báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội về phương án sử dụng 15.000 tỷ đồng từ nguồn vốn dự phòng của Kế hoạch trung hạn vốn ngân sách nhà nước giai đoạn 2016 - 2020 cho các dự án đường sắt quan trọng và các dự án đường bộ quan trọng, cấp bách. Trên cơ sở Tờ trình của Chính phủ, Ủy ban Thường vụ Quốc hội đã ban hành Nghị quyết số 556/NQ-UBTVQH14 ngày 31/7/2018 thông qua phương án sử dụng 15.000 tỷ đồng, hiện nay Chính phủ đang chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải và các cơ quan liên quan triển khai các dự án theo quy định của pháp luật về đầu tư công.

6. Về nội dung “Khẩn trương nghiên cứu, điều chỉnh, cập nhật Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam bảo đảm tầm nhìn dài hạn trên toàn tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông theo hướng giải phóng mặt bằng theo quy mô 6 làn xe, riêng đoạn từ Vũng Áng (Hà Tĩnh) đến Túy Loan (Đà Nẵng) theo quy mô 4 làn xe và một số đoạn cửa ngõ trung tâm kinh tế có lưu lượng xe lớn theo quy mô 8 làn xe. Trên cơ sở đó, báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định việc triển khai tiếp các đoạn trên tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông”.

Thực hiện Nghị quyết số 52/2017/QH14 ngày 22/11/2017 của Quốc hội, Bộ Giao thông vận tải đã khẩn trương tổ chức nghiên cứu, điều chỉnh, cập nhật quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam bảo đảm tầm nhìn dài hạn trên toàn tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông. Đến nay, đã cơ bản hoàn thành, hiện Bộ Giao thông vận tải đang hoàn thiện các thủ tục thẩm định, trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt theo quy định.

Theo kết quả nghiên cứu, các đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam giai đoạn 2017 - 2020 vẫn giữ nguyên quy mô theo quy hoạch đã được phê duyệt và phù hợp với quy mô đã được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 52/2017/QH14. Riêng đối với một số đoạn đường bộ cao tốc tại cửa ngõ các trung tâm chính trị như Hà Nội, thành phố Đà Nẵng, Thành phố Hồ Chí Minh... được điều chỉnh lên thành quy mô 8 làn xe để đáp ứng nhu cầu vận tải.

III. MỘT SỐ KHÓ KHĂN, VƯỚNG MẮC

1. Công tác thỏa thuận với các địa phương

- Về các công trình trên tuyến: Quy mô các công trình trên tuyến được xác định trên cơ sở nhu cầu thực tế, có xem xét đến các quy hoạch của địa phương. Do vậy, trong quá trình thỏa thuận, về cơ bản các địa phương đều thống nhất với quy mô các công trình có liên quan. Tuy nhiên, một số địa phương đề xuất xây dựng các hạng mục như hầm chui dân sinh, cầu vượt ngang... với quy mô vượt quá nhu cầu. Trường hợp đầu tư theo ý kiến của địa phương có thể gây lãng phí hoặc sử dụng nguồn vốn không đúng mục đích, do vậy việc thỏa thuận với các địa phương phải thực hiện nhiều lần.

- Về quản lý quy hoạch: Hầu hết các dự án thành phần đã được triển khai công tác chuẩn bị đầu tư từ giai đoạn 2011 - 2012, trên cơ sở các quy hoạch của địa phương, quá trình triển khai dự án Bộ Giao thông vận tải đã thỏa thuận với các địa phương về hướng tuyến của dự án. Tuy nhiên, trong quá trình triển khai bước Báo cáo nghiên cứu khả thi, một số địa phương đã điều chỉnh quy hoạch, cấp đất chồng lấn với quỹ đất dành cho đường cao tốc, không thực hiện các nội dung đã cam kết,... nên dự án phải điều chỉnh hướng tuyến cục bộ một số đoạn, gây khó khăn và kéo dài thời gian triển khai.

2. Về lãi suất vốn vay

Theo quy định tại Thông tư số 75/2017/TT-BTC ngày 21/7/2017 của Bộ Tài chính, mức lãi suất vốn vay “không vượt quá 1,5 lần mức bình quân đơn giản của lãi suất trúng thầu trái phiếu Chính phủ có kỳ hạn tương ứng với thời gian thực hiện của hợp đồng dự án PPP (hợp đồng dự án) trong 10 phiên đấu thầu phát hành thành công”. Theo quy định nêu trên, hiện tại Bộ Giao thông vận tải tính toán mức lãi suất vốn vay khoảng 7,72%/năm làm cơ sở để phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi và xây dựng hồ sơ mời thầu lựa chọn nhà đầu tư. Tuy nhiên, mức lãi suất vay dài hạn thực tế của thị trường tín dụng hiện nay khoảng 10,5 ÷ 11%.

Như vậy, mức lãi suất theo quy định đang có sự chênh lệch rất lớn so với mức lãi suất dài hạn của thị trường tín dụng, điều này gây khó khăn trong việc tiếp cận nguồn vốn tín dụng cũng như khả năng các ngân hàng xem xét để cung cấp tín dụng cho dự án là khó khả thi. Trong thực tế, một số dự án quan trọng, có khả năng thu hồi vốn rất cao (như dự án đường cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận, Mỹ Thuận - Cần Thơ) cũng đang bị đình trệ do khó khăn tìm được nguồn cung cấp được tín dụng. Đây là thách thức lớn đối với sự thành công của các dự án thành phần trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông.

Đề tháo gỡ vướng mắc, ngày 14/9/2018, Thường trực Chính phủ đã tổ chức họp với các bộ, ngành để xem xét tháo gỡ và đã giao cho Bộ Tài chính ban hành Thông tư theo hướng lãi vay phù hợp với thị trường. Sau khi Thông tư xác định lãi suất vốn vay được ban hành, Bộ Giao thông vận tải sẽ cập nhật phương án tài chính, xác định cụ thể mức vốn đầu tư của Nhà nước và thời gian hoàn vốn, làm cơ sở để xây dựng hồ sơ mời thầu lựa chọn nhà đầu tư.

Theo tính toán sơ bộ, trường hợp cập nhật theo lãi suất thị trường (khoảng 10,5%/năm), mức vốn đầu tư của Nhà nước tham gia thực hiện các dự án khoảng 55.000 tỷ đồng (sử dụng toàn bộ vốn Nhà nước đã được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 52/2017/QH14) với thời gian hoàn vốn các dự án thành phần đầu tư theo hình thức PPP khoảng 24 năm.

3. Về huy động vốn tín dụng

Trong điều kiện hiện nay, quy định của pháp luật chưa cho phép Chính phủ cung cấp các bảo lãnh như yêu cầu các ngân hàng nước ngoài (bảo lãnh doanh thu tối thiểu, cam kết chuyển đổi ngoại tệ, bảo hiểm bên thứ ba thay thế Chính phủ thực hiện nghĩa vụ đã ký trong hợp đồng từ các tổ chức bảo lãnh, bảo hiểm như MIGA, NEXI...). Việc huy động nguồn tín dụng nước ngoài là khó khả thi.

Trong khi đó, thị trường tín dụng dài hạn trong nước chưa phát triển, dư nợ nguồn vốn vay tín dụng dài hạn của các ngân hàng trong nước đang ở mức cao. Các ngân hàng trong nước chủ yếu huy động ngắn hạn để cho vay dài hạn trong khi theo quy định của Ngân hàng Nhà nước tại Thông tư số 06/2016/TT-NHNN ngày 27/5/2016, tỷ lệ tối đa sử dụng nguồn vốn ngắn hạn để cho vay trung hạn và dài hạn đến ngày 31/12/2016 là 60%, đến ngày 31/12/2017 là 50% và từ ngày 01/01/2018 là 40%; phần lớn các ngân hàng thương mại trong nước đều đang ở mức giới hạn so với tỷ lệ này. Bên cạnh đó, các ngân hàng thương mại còn bị khống chế mức tăng trưởng tín dụng. Do vậy, trường hợp tháo gỡ được khó khăn về mức lãi suất vốn vay (nêu trên), việc huy động nguồn cung cấp tín dụng cho dự án cũng còn khó khăn nhất định.

4. Về mức giá dịch vụ

Do tính chất đặc thù của dự án PPP là thời gian hoàn vốn kéo dài trên 20 năm. Trường hợp áp dụng đúng nguyên tắc xác định giá theo quy định của Luật giá thì không thể xác định mức giá dịch vụ cho cả vòng đời dự án nên không đủ cơ sở để đấu thầu nhà đầu tư theo quy định của pháp luật về đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư. Đây là một bất cập trong Luật giá chưa xét đến đặc thù của dự án đầu tư theo hình thức PPP “phải quyết định mức giá cho cả vòng đời dự án ngay từ ban đầu mới có thể đấu thầu nhà đầu tư”.

Để giải quyết bất cập nêu trên, tại Tờ trình số 487/TTr-CP ngày 21/10/2017, Chính phủ đã nghiên cứu kỹ lưỡng, xây dựng khung giá dịch vụ phù hợp cho cả vòng đời dự án (gồm mức giá khởi điểm và mức giá cho từng thời kỳ), báo cáo Quốc hội chấp thuận làm cơ sở để triển khai dự án. Tại Nghị

quyết số 52/2017/QH14, Quốc hội đã quyết nghị “Giá dịch vụ sử dụng đường bộ của Dự án được xác định theo nguyên tắc xác định cụ thể mức giá khởi điểm và mức giá cho từng thời kỳ làm cơ sở đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư theo quy định của pháp luật đấu thầu”.

Về lâu dài, Chính phủ đang chỉ đạo các bộ, ngành có liên quan khẩn trương hoàn thiện Dự thảo Luật đầu tư theo hình thức đối tác công tư (PPP) và trình Quốc hội xem xét thông qua; trong đó sẽ quy định cụ thể nguyên tắc xác định giá dịch vụ phù hợp với đặc thù của các dự án đầu tư theo hình thức PPP.

5. Về hồ sơ mời thầu:

Hiện nay Bộ Giao thông vận tải đang lựa chọn Tư vấn giao dịch quốc tế để lập hồ sơ mời thầu và dự thảo hợp đồng. Trong quá trình nghiên cứu cho thấy còn nhiều vướng mắc về khung pháp lý như việc đền bù của cơ quan nhà nước có thẩm quyền khi cơ quan nhà nước vi phạm điều khoản hợp đồng (ví dụ như việc giải phóng mặt bằng chậm, bố trí phân vốn tham gia của nhà nước (VGF) không đảm bảo tiến độ hoặc không đủ ảnh hưởng đến tiến độ dự án...). Sau khi có kết quả nghiên cứu đầy đủ của tư vấn, Bộ Giao thông vận tải sẽ báo cáo cấp có thẩm quyền xem xét, tháo gỡ.

6. Về lựa chọn nhà đầu tư

Từ thực tiễn cho thấy, để triển khai thành công các dự án PPP phụ thuộc rất nhiều vào thị trường (mức độ rủi ro, tính hấp dẫn của dự án, lợi nhuận các lĩnh vực khác, khả năng cung ứng nguồn tín dụng dài hạn, mức độ ổn định chính sách của quốc gia, sự đồng thuận của nhân dân...). Trường hợp không lựa chọn được nhà đầu tư, Chính phủ sẽ báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định.

7. Về tiến độ thực hiện dự án

Đường bộ cao tốc Bắc - Nam là dự án có quy mô lớn, tính chất phức tạp, đặc biệt là công tác giải phóng mặt bằng của các địa phương. Đối với các dự án đầu tư công, sẽ cơ bản hoàn thành đúng tiến độ nếu có sự vào cuộc quyết liệt của các địa phương trong công tác giải phóng mặt bằng. Đối với các dự án đầu tư theo hình thức PPP, ngoài việc giải phóng mặt bằng, để đảm bảo tiến độ theo yêu cầu của Quốc hội, cần có sự hỗ trợ tích cực của các bộ, ngành trong việc tháo gỡ những khó khăn, vướng mắc trong quá trình triển khai.

IV. KIẾN NGHỊ

Để bảo đảm việc triển khai Dự án theo đúng yêu cầu tại Nghị quyết số 52/2017/QH14 của Quốc hội, Chính phủ kiến nghị:

- Ủy ban Kinh tế và các Ủy ban khác của Quốc hội thường xuyên giám sát chặt chẽ tình hình thực hiện Nghị quyết số 52/2017/QH14, chỉ đạo các cơ quan có liên quan kịp thời giải quyết những khó khăn, vướng mắc để triển khai Dự án, bảo đảm tiến độ theo yêu cầu của Quốc hội.

- Đoàn Đại biểu Quốc hội các địa phương có dự án đi qua thường xuyên quan tâm, hỗ trợ và kịp thời tháo gỡ những khó khăn vướng mắc trong quá trình triển khai thực hiện dự án, đặc biệt là công tác giải phóng mặt bằng, tái định cư để sớm bàn giao mặt bằng cho Dự án.

- Quốc hội xem xét có ý kiến chỉ đạo đối với các nội dung báo cáo của Chính phủ.

Chính phủ xin báo cáo Quốc hội./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Hội đồng Dân tộc; các Ủy ban của Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- VPCP: BTCN, các PCN,
các vụ: KTTH, QHĐP;
- Các Bộ: KH&ĐT, TC, GTVT;
- Ngân hàng Nhà nước Việt Nam;
- Lưu: VT, CN (3).

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

Nguyễn Văn Thể

PHỤ LỤC

Một số thông số cơ bản của các dự án thành phần đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc – Nam phía Đông giai đoạn 2017 – 2020

(Kèm theo báo cáo số 489/BC-CP ngày 13 tháng 10 năm 2018 của Chính phủ)

TT	Tên dự án	Chiều dài (km)		Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)		Vốn BOT (tỷ đồng)		Vốn đầu tư của Nhà nước (tỷ đồng)		Hình thức đầu tư
		Bước NCTK T	Bước NCK T	Bước NCTKT	Bước NCKT	Bước NCTKT	Bước NCKT	Bước NCTKT	Bước NCKT	
1	Cao Bồ - Mai Sơn	15	15	1.612	1.607			1.612	1.607	Đầu tư công
2	Mai Sơn - Quốc lộ 45	63	63	14.703	13.225	9.697	10.056	5.005	3.169	PPP
3	Quốc lộ 45 - Nghi Sơn	43	43	7.769	6.747	5.542	4.744	2.226	2.003	PPP
4	Nghi Sơn - Diễn Châu	50	50	8.648	8.389	5.618	5.839	3.030	2.550	PPP
5	Diễn Châu - Bãi Vọt	50	50	13.596	13.865	6.733	5.788	6.863	8.077	PPP
6	Cam Lộ - La Sơn	102	102	7.900	7.669			7.900	7.669	Đầu tư công
7	Nha Trang - Cam Lâm	29	49,5	5.131	7.788	2.599	1.174	2.532	5.058	PPP
8	Cam Lâm - Vĩnh Hảo	91	78,5	15.013	13.755	7.934	6.075	7.079	9.311	PPP
9	Vĩnh Hảo - Phan Thiết	106	101	19.648	11.853	11.572	7.969	8.076	3.884	PPP
10	Phan Thiết - Dầu Giây	98	98	19.571	15.023	14.020	12.533	5.551	2.490	PPP
11	Cầu Mỹ Thuận 2	7	7	5.125	5.125			5.125	5.125	Đầu tư công
	Tổng cộng	654	657	118.716	105.046	63.715	54.178	55.000	50.943	

Ghi chú: - Số liệu cập nhật bước NCKT đến tháng 10/2018. Giai đoạn NCTKT theo Tờ trình số 487/TTr-CP ngày 22/10/2017 của Chính phủ). Phần vốn Nhà nước cập nhật bước NCKT bao gồm cả phần vốn Nhà nước đã giải ngân và đã ghi trong kế hoạch vốn trung hạn giai đoạn 2016 - 2020.

- Đoạn Cao Bồ - Mai Sơn; Cam Lộ - La Sơn đã được Bộ GTVT phê duyệt báo cáo NCKT tại các Quyết định số 1584/QĐ-BGTVT ngày 24/7/2018 và số 1291/QĐ-BGTVT ngày 19/6/2018.