



Hà Nội, ngày 23 tháng 5 năm 2022

## BÁO CÁO TÓM TẮT

**Tổng kết, đánh giá tình hình thực hiện Nghị quyết số 66/2013/QH13 và kế hoạch triển khai dự án đường Hồ Chí Minh giai đoạn tiếp theo**

*(Tài liệu phục vụ Kỳ họp thứ ba, Quốc hội khóa XV)*

Thực hiện yêu cầu của Quốc hội tại Nghị quyết số 66/2013/QH13 về “*Tổng kết, đánh giá việc thực hiện Dự án đường Hồ Chí Minh sau khi nối thông toàn tuyến; dự toán tổng mức đầu tư và kế hoạch triển khai Dự án giai đoạn sau năm 2020 để báo cáo Quốc hội xem xét, quyết định*”, Chính phủ đã có các Báo cáo số 529/BC-CP ngày 23/11/2021, số 63/BC-CP ngày 09/3/2022 trình Quốc hội. Tiếp thu ý kiến kết luận của Ủy ban thường vụ Quốc hội tại phiên họp thứ 9, ngày 10/3/2022 và ý kiến thẩm tra của Ủy ban Khoa học, Công nghệ và Môi trường, thực hiện chương trình kỳ họp thứ ba, Quốc hội khóa XV, Chính phủ đã có Tờ trình số 157/TTr-CP ngày 05/5/2022 trình Quốc hội.

Thừa ủy quyền của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải (GTVT) xin báo cáo tóm tắt về tình hình thực hiện Nghị quyết số 66/2013/QH13 và kế hoạch triển khai dự án đường Hồ Chí Minh giai đoạn tiếp theo như sau:

### I. TÌNH HÌNH TRIỂN KHAI THỰC HIỆN

#### 1. Về công tác quy hoạch

Công tác quy hoạch đường Hồ Chí Minh đã được Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ quan tâm chỉ đạo từ quy hoạch tổng thể, quy hoạch chi tiết, quy hoạch hệ thống đường ngang kết nối đường Hồ Chí Minh với các đầu mối vận tải, quy hoạch các trạm dịch vụ, trạm dừng nghỉ và các quy hoạch có liên quan để đảm bảo đồng bộ trong xây dựng và khai thác, phát huy hiệu quả đường Hồ Chí Minh. 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; là cơ sở quan trọng để thực hiện đầu tư và quản lý quỹ đất.

Thực hiện Luật Quy hoạch, các 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 2050. Trong quá trình nghiên cứu lập 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, thực hiện rà soát và điều chỉnh nếu cần thiết bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất.

2. Công tác chuẩn bị dự án: Xác định chất lượng của công tác chuẩn bị dự án là yếu tố tác động lớn đến tiến độ, giá thành, hiệu quả đầu tư, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ GTVT tăng cường chất lượng công tác chuẩn bị các dự án thành phần (DATP). Công tác chuẩn bị đầu tư các DATP trên tuyến đường Hồ Chí Minh triển khai theo đúng quy định của pháp luật về đầu tư, xây dựng; chú trọng đến công tác

bảo vệ môi trường sinh thái, ứng phó biến đổi khí hậu, đặc biệt là các đoạn đặc thù như đi qua rừng đặc dụng, vườn Quốc gia; lấy ý kiến, thống nhất với các địa phương về hướng tuyến, quy mô, các công trình trên tuyến nhằm đảm bảo sự phù hợp với quy hoạch địa phương, nâng cao hiệu quả khai thác.

### 3. Công tác GPMB, cấm mốc lộ giới, bảo vệ hành lang an toàn

- Công tác giải phóng mặt bằng (GPMB): nhờ có sự vào cuộc của cả hệ thống chính trị, sự chia sẻ, ủng hộ của nhân dân nên công tác GPMB các DATP cơ bản đáp ứng tiến độ triển khai. Tuy nhiên, cá biệt vẫn có một số địa phương bàn giao mặt bằng chậm, không liên tục ảnh hưởng đến tiến độ các dự án. Nguyên nhân chủ yếu do một số địa phương chưa thực sự quyết liệt, quản lý đất đai còn nhiều bất cập trong thời gian dài.

- Công tác cấm mốc tim tuyến và xác định hành lang đường bộ: Chính phủ đã chỉ đạo Bộ GTVT phối hợp với chính quyền địa phương triển khai cấm cọc giải phóng mặt bằng, mốc lộ giới đường bộ theo quy hoạch chi tiết và bàn giao cho các địa phương quản lý. Đến hết năm 2017 đã hoàn thành việc cấm mốc, công tác này chậm 2 năm so với yêu cầu của Quốc hội do cần nghiên cứu điều chỉnh cục bộ hướng tuyến để đảm bảo khớp nối với các dự án đã và đang triển khai; giảm thiểu ảnh hưởng đến các công trình hiệu hữu; đảm bảo phát huy tối đa hiệu quả dự án.

- Công tác quản lý hành lang an toàn: để giữ quỹ đất, hạn chế chi phí giải phóng mặt bằng khi đầu tư theo quy mô hoàn chỉnh, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ GTVT phối hợp chặt chẽ với các địa phương trong công tác quản lý, bảo vệ. Đến nay, cơ bản hành lang dành cho đầu tư xây dựng tuyến đường được quản lý chặt chẽ, không chồng lấn các quy hoạch khác nhưng cá biệt một số đoạn có tình trạng người dân tự ý xây dựng công trình trong phạm vi hành lang hoặc đầu nối vào đường Hồ Chí Minh. Để khắc phục, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ GTVT phối hợp với chính quyền địa phương xử lý các trường hợp vi phạm kết hợp tuyên truyền nâng cao nhận thức.

4. *Kết quả thực hiện dự án:* Theo Nghị quyết số 66/2013/QH13 đến năm 2020 hoàn thành nối thông tuyến từ Pác Bó (Cao Bằng) đến Đất Mũi (Cà Mau) quy mô tối thiểu 2 làn xe với chiều dài khoảng 2.744 km. Đến nay, đã hoàn thành 2.362 km đạt 86,1% và khoảng 258 km tuyến nhánh; đang triển khai 211 km; còn lại khoảng 171 km chưa bố trí được vốn để triển khai thực hiện.

### 5. Về bố trí nguồn vốn đầu tư công và huy động vốn ngoài ngân sách

Tổng mức đầu tư các DATP để nối thông tuyến đường Hồ Chí Minh (giai đoạn 2 làn xe) là 99.170 tỷ đồng. Các DATP đã và đang đầu tư có tổng mức đầu tư 88.400 tỷ đồng. Căn cứ vào nhu cầu, nguồn vốn đã bố trí để đầu tư các DATP là 79.022 tỷ đồng, gồm:

- Giai đoạn đến năm 2020 đã bố trí 62.316 tỷ đồng (nguồn vốn ngân sách nhà nước 43.728 tỷ đồng, nguồn vốn ngoài ngân sách 18.588 tỷ đồng).

- Giai đoạn 2021 - 2025 đã cân đối bố trí 16.706 tỷ đồng vốn ngân sách nhà nước phân bổ cho Bộ GTVT và 1.600 tỷ đồng ngân sách trung ương hỗ trợ địa phương thực hiện đoạn Đèo Hùng - Phú Thọ.

6. *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, cơ bản đáp ứng tiến

độ yêu cầu, cụ thể: (i) Đoạn từ Hòa Lạc (Hà Nội) đến Tân Cảnh (Kon Tum) dài 1.350 km (giai đoạn 1) đã phê duyệt quyết toán năm 2016; (ii) 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 toàn bộ 35 DATP đã đưa vào khai thác dài 859 km bảo đảm tiến độ theo quy định; còn 05 DATP dài 153 km đang hoàn thiện thủ tục để quyết toán.

*7. Công tác phòng, chống tham nhũng, tiết kiệm, chống lãng phí:* Chính phủ, Bộ GTVT đã chỉ đạo chủ đầu tư các DATP chủ động mời các cơ quan kiểm soát như thanh tra các Bộ, Kiểm toán nhà nước thực hiện thanh tra, kiểm toán ngay khi triển khai thực hiện. Từ năm 2010 đến nay, Chính phủ đã chỉ đạo cơ quan thanh tra các cấp tiến hành 28 cuộc thanh tra; kiểm toán nhà nước đã tiến hành kiểm toán đối với 39 dự án. Tất cả các DATP khi hoàn thành đều được kiểm toán tính tuân thủ và giá trị. Các kết luận thanh tra, kiểm toán đều đánh giá quá trình tổ chức thực hiện đầu tư cơ bản tuân thủ các quy định về quản lý đầu tư, chi phí.

*8. Công tác khai thác, bảo trì:* Do tầm quan trọng của tuyến đường, từ năm 2010 đến năm 2021, Chính phủ đã chỉ đạo ưu tiên nguồn lực cho công tác quản lý, bảo trì là 4.235 tỷ đồng. Tuy nhiên, do nhiều đoạn đưa vào khai thác trên 15 năm, tuyến đi qua nhiều vùng có địa hình, địa chất phức tạp nhất là khu vực miền Trung, Tây Nguyên nên kinh phí trên còn hạn chế dẫn đến một số vị trí mặt đường hư hỏng chưa kịp thời sửa chữa.

*9. 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,... Dự án đã triển khai các giải pháp nhằm hạn chế ảnh hưởng môi trường, tính đa dạng sinh học, 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 chiếm dụng rừng,...

## II. MỘT SỐ KHÓ KHĂN, VƯỚNG MẮC

### 1. Về khả năng cân đối nguồn lực

Xác định đường Hồ Chí Minh là công trình quan trọng, có ý nghĩa to lớn về chính trị, kinh tế, quốc phòng - an ninh, xóa đói giảm nghèo, Đảng và Nhà nước đã rất quan tâm và bố trí nguồn lực để triển khai Dự án. 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 nên nhiều dự án phải dừng giãn tiến độ trong đó có các DATP thuộc đường Hồ Chí Minh. Do đó, giai đoạn từ năm 2011 đến hết năm 2015 mặc dù đã được phê duyệt dự án đầu tư nhưng có rất ít các dự án giao thông nói chung và các DATP đường Hồ Chí Minh nói riêng 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.

### 2. Về hình thức đầu tư

- Do khó khăn về nguồn lực, thực hiện ý kiến tại báo cáo giám sát của Quốc hội nên Bộ GTVT đã nghiên cứu chuyên đổi hình thức đầu tư đoạn Chơn Thành -

Đức Hòa từ sử dụng vốn TPCP đã đầu tư một phần phải đình hoãn từ năm 2011 sang đầu tư theo hình thức PPP. Tuy nhiên, do quy định của pháp luật thay đổi nên việc triển khai đoạn Chợ Thành - Đức Hòa theo hình thức PPP vướng mắc. Trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 đã dự kiến bố trí 2.785 tỷ đồng để đầu tư với quy mô 02 làn xe.

- Đoạn Cổ Tiết - Chợ Bến (87,5km), Chính phủ đã chỉ đạo Bộ GTVT nghiên cứu đầu tư theo hình thức BOT, kết quả nghiên cứu cho thấy do nhu cầu vận tải chưa cao và có các QL32, QL21A đi song hành nên phương án tài chính không khả thi. Bên cạnh đó, các tuyến QL21A, QL32 đang khai thác với quy mô cấp III, 2 làn xe đáp ứng nhu cầu vận tải giai đoạn hiện nay, Chính phủ kiến nghị tạm dừng 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 và sẽ nghiên cứu đầu tư theo quy mô cao tốc giai đoạn 2026 - 2030.

### 3. Về đầu tư theo hình thức BOT

Việc hoàn thành các DATP đầu tư theo hình thức BOT, BT đã góp phần giảm ùn tắc giao thông trên đường Hồ Chí Minh, chia sẻ lưu lượng với QL1, hạn chế tai nạn giao thông, giảm chi phí vận tải (từ Tây Nguyên về thành phố Hồ Chí Minh đã giảm thời gian chạy xe ít nhất 3 - 4 giờ), hỗ trợ phát triển kinh tế khu vực.

Tuy nhiên, trong bối cảnh hệ thống văn bản quy phạm pháp luật còn nhiều bất cập, hình thức đầu tư PPP phức tạp hơn đầu tư công truyền thống, các chủ thể đều hạn chế về kinh nghiệm, trước nhu cầu cấp bách phát triển kết cấu hạ tầng, việc triển khai không tránh khỏi những tồn tại, hạn chế.

## III. NHIỆM VỤ, GIẢI PHÁP THỰC HIỆN

### 1. Mục tiêu

Tại Nghị quyết số 38/2004/QH11 và số 66/2013/QH13, 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, khả năng cân đối nguồn lực, ưu tiên đầu tư trước các đoạn có nhu cầu cấp thiết, phát huy tiềm năng địa phương và tạm dừng hợp lý các đoạn tuyến hiện có để nâng cao hiệu quả, tiết kiệm vốn đầu tư, Chính phủ đề xuất mục tiêu đầu tư đường Hồ Chí Minh giai đoạn 2021 - 2030 như sau:

- Giai đoạn đến năm 2025: Tiếp tục đầu tư hoàn thành các đoạn đang triển khai; cân đối bố trí nguồn lực để đầu tư 02 DATP đoạn Chợ Chu - Ngã Ba Trung Sơn và đoạn Rạch Sỏi - Bến Nhất, Gò Quao - Vĩnh Thuận; đối với đoạn Cổ Tiết - Chợ Bến chỉ chuẩn bị đầu tư, tạm dừng QL.32, QL.21 để nối thông đường Hồ Chí Minh theo quy mô 2 làn xe. Tập trung nguồn lực hoàn thành khoảng 287 km thuộc dự án đường cao tốc Bắc Nam phía Đông đi trùng với đường Hồ Chí Minh.

- Giai đoạn sau năm 2025: Trên cơ sở nhu cầu, hiệu quả đầu tư, quy hoạch và khả năng cân đối nguồn lực của từng thời kỳ, đầu tư khoảng 634 km đường Hồ Chí Minh theo tiêu chuẩn cao tốc.

### 2. Kế hoạch triển khai và nhu cầu vốn đầu tư

#### a) Giai đoạn 2021 - 2025

Triển khai hoàn thành các dự án đang đầu tư và khởi công mới 02 DATP nối thông tuyến quy mô 2 làn xe với tổng mức đầu tư 22.276 tỷ đồng, trong đó: (i) đã

bố trí được 16.706 tỷ đồng; (ii) Để đảm bảo cân đối đầy đủ, kịp thời nguồn vốn đầu tư 2 DATP ưu tiên: 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, cân đối lại kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 của Bộ để bố trí đủ 4.450/5570 tỷ đồng cho 02 dự án này như: (i) đẩy nhanh tiến độ các dự án đang triển khai, hạn chế tối đa việc sử dụng dự phòng, chi phí trượt giá; (ii) xem xét giãn tiến độ triển khai đối với một số dự án mới, chưa quá cấp thiết,....

b) Giai đoạn 2025-2030: kế hoạch triển khai và nhu cầu vốn đầu tư của các dự án trong giai đoạn này sẽ cân đối trong tổng nhu cầu kế hoạch đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông nói chung và báo cáo cấp có thẩm quyền quyết định.

### 3. Giải pháp thực hiện

- 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, có tính khả thi.

- Giải pháp, chính sách thu hút vốn đầu tư: 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.

- 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.

- 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. KIẾN NGHỊ

Chính phủ kiến nghị Quốc hội xem xét, thông qua các nội dung sau và đưa vào Nghị quyết Kỳ họp thứ ba, Quốc hội khóa XV:

1. Thông qua Báo cáo 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.

2. Giao Chính phủ: (i) Triển khai hoàn thành dứt điểm việc đầu tư xây dựng các đoạn Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn và Rạch Sỏi - Bến Nhất, Gò Quao - Vĩnh Thuận để nối thông tuyến đường Hồ Chí Minh theo quy mô 2 làn xe trong giai đoạn 2021 - 2025; (ii) 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, trong đó có đoạn Cổ Tiết - Chợ Bến.

Chính phủ xin báo cáo Quốc hội./.