

**UBND TỈNH QUẢNG TRỊ
SỞ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

Số: 314/SGTVT-KHTC

V/v đề xuất dự án đầu tư theo
phương thức đối tác công tư

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

Quảng Trị, ngày 29 tháng 11 năm 2021

Kính gửi:

- Ủy ban nhân dân tỉnh;
- Sở Kế hoạch và Đầu tư.

Nhằm triển khai thực hiện các dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư trên địa bàn tỉnh đảm bảo theo quy định của Luật Đầu tư công ngày 13/6/2019; Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư ngày 18/6/2020; Nghị định số 35/2021/NĐ-CP ngày 29/3/2021 của Chính phủ về quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư; đẩy mạnh huy động và sử dụng có hiệu quả các nguồn vốn đầu tư phát triển theo tinh thần Nghị quyết Đại hội Đảng bộ tỉnh lần thứ XVII, Quyết định số 2818/QĐ-UBND ngày 30/9/2021 của UBND tỉnh về việc ban hành Kế hoạch hành động thực hiện Chương trình hành động số 21-CTr/TU ngày 17/8/2021 của Tỉnh ủy về thực hiện Nghị quyết Đại hội toàn quốc lần thứ XIII của Đảng và Nghị quyết Đại hội Đảng bộ tỉnh lần thứ XVII.

Thực hiện nội dung Văn bản số 5134/UBND-TH ngày 26/10/2021 của UBND tỉnh về việc mở rộng triển khai thực hiện các dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP), Sở Giao thông vận tải xin báo cáo như sau:

1. Sở Giao thông vận tải đã tổ chức phổ biến, tuyên truyền các chính sách, pháp luật mới về đầu tư theo PPP và nâng cao nhận thức vai trò, hiệu quả công tác quản lý nhà nước trong thực hiện đầu tư theo phương thức PPP.

2. Trên cơ sở Quyết định số 232/QĐ-UBND ngày 28/01/2021 của UBND tỉnh về việc ban hành Chương trình xúc tiến đầu tư năm 2021, Sở Giao thông vận tải đăng ký danh mục dự án giao thông đường bộ có tổng mức từ 1.500 tỷ đồng trở lên cần thực hiện theo phương thức PPP theo phục lục đính kèm.

Kính đề nghị Sở Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp, báo cáo UBND tỉnh./.

Nơi nhận: 

- Như trên;
- Giám đốc Sở (b/c);
- Lưu: VT, KHTC.

**KT. GIÁM ĐỐC
PHÓ GIÁM ĐỐC**



Trần Ngọc Sơn

THÔNG TIN DỰ ÁN THỰC HIỆN THEO PHƯƠNG THỨC PPP

(Kèm theo Văn bản số 3704/SGTVT-KHTC ngày 29/11/2021 của

Sở Giao thông vận tải Quảng Trị)

I. Căn cứ pháp lý thực hiện dự án:

- Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư số 64/2020/QH14 ngày 18/6/2020;
- Nghị định số 35/2021/NĐ-CP ngày 29/3/2021 của Chính phủ về quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư;
- Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Quyết định số 2818/QĐ-UBND ngày 30/9/2021 của UBND tỉnh về việc ban hành Kế hoạch hành động thực hiện Chương trình hành động số 21-CTr/TU ngày 17/8/2021 của Tỉnh ủy về thực hiện Nghị quyết Đại hội toàn quốc lần thứ XIII của Đảng và Nghị quyết Đại hội Đảng bộ tỉnh lần thứ XVII;
- Quyết định số 232/QĐ-UBND ngày 28/01/2021 của UBND tỉnh về việc ban hành Chương trình xúc tiến đầu tư năm 2021;
- Các văn bản liên quan khác.

II. Thông tin cơ bản về dự án:

1. Tên dự án: Đầu tư xây dựng Quốc lộ 15D đoạn từ đường cao tốc Cam Lộ - La Sơn đến đường Hồ Chí Minh nhánh Tây, tỉnh Quảng Trị;

2. Sự cần thiết đầu tư; lợi thế đầu tư theo phương thức PPP so với các hình thức đầu tư khác:

** Sự cần thiết đầu tư:*

- Quốc lộ 15D là trục ngang kết nối từ khu bến cảng Mỹ Thủy trong khu kinh tế Đông Nam Quảng Trị; kết nối các trục dọc quốc gia như đường Ven biển, Quốc lộ 1, đường sắt Bắc - Nam, đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông, ... đến cửa khẩu quốc tế La Lay tỉnh Quảng Trị; tuyến đường có ý nghĩa rất quan trọng trong chiến lược phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo quốc phòng - an ninh của địa phương, khu vực cũng như cả nước; tuyến đường được xác định trong quy hoạch phát triển giao thông vận tải của tỉnh và quy hoạch mạng lưới đường bộ quốc gia. Việc đầu tư xây dựng các đoạn tuyến nhằm từng bước hình thành, nối thông toàn tuyến Quốc lộ 15D là phù hợp với chiến lược, quy hoạch, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Quảng Trị nói riêng và cả nước nói chung.

- Việc đầu tư xây dựng đoạn tuyến từ Cao tốc Cam Lộ - La Sơn đến đường Hồ Chí Minh nhánh Tây của Quốc lộ 15D nhằm từng bước hoàn thành, nối thông

toàn tuyến Quốc lộ 15D theo quy hoạch; hình thành tuyến hành lang kinh tế song song với Hành lang kinh tế Đông - Tây, kết nối khu kinh tế Đông Nam tỉnh Quảng Trị - là khu kinh tế tổng hợp, đa ngành, các dự án động lực của tỉnh Quảng Trị, khu vực Bắc Trung Bộ và duyên hải Miền Trung với khu vực Nam Lào, Đông Thái Lan và tam giác phát triển Việt Nam - Lào - Cam Pu Chia; góp phần phát triển kinh tế - xã hội, giữ vững an ninh, quốc phòng, đáp ứng nhu cầu giao lưu cũng như hợp tác thương mại, xuất nhập khẩu giữa các tỉnh biên giới hai nước Việt Nam - Lào là hết sức cần thiết.

** Lợi thế đầu tư theo phương thức PPP so với các hình thức đầu tư khác:*

Hình thức hợp tác công tư (PPP) có tầm quan trọng đặc biệt trong việc thu hút nguồn vốn tư nhân để xây dựng hệ thống cơ sở hạ tầng, phát triển kinh tế - xã hội đất nước. Dự địa để phát triển hình thức PPP ở Việt Nam còn rất lớn, nếu xử lý được những vướng mắc hiện hữu sẽ tạo động lực cho tăng trưởng kinh tế trong thời gian tới.

Ưu điểm chính của PPP là có thể tiết kiệm nguồn lực của Chính phủ. Chính phủ chỉ cần tập trung vào việc quản lý dự án mà không cần phải dựa vào nguồn lực của mình để thực hiện dự án. Bởi vậy, tài sản, nguồn lực của Chính phủ được sử dụng hiệu quả hơn, nâng cao chất lượng của các cơ sở công cộng và dịch vụ công được nâng cao. Mặt khác, việc sử dụng hợp lý các kỹ năng, kinh nghiệm của khu vực tư nhân, kỹ thuật, sáng tạo và đổi mới, các dịch vụ công có thể được thực hiện nhiều hơn.

Thông qua PPP, Chính phủ và các khu vực tư nhân có thể chia sẻ rủi ro ở các giai đoạn khác nhau. Khi khu vực tư nhân tham gia đầu tư vào các dự án công, rủi ro của việc vượt quá chi phí vốn và chậm tiến độ của dự án có thể được giảm mạnh. Đồng thời, cùng với việc hoàn thành thiết kế, xây dựng và vận hành các dự án PPP, khu vực tư nhân có thể giúp tạo ra một mô hình cấu trúc dịch vụ công với một hệ thống phân cấp hiệu quả hơn.

Đẩy mạnh đầu tư theo hình thức đối tác công - tư (PPP) để thu hút tối đa các nguồn lực tư nhân nhằm phát triển và hoàn thiện kết cấu hạ tầng là quyết sách lớn bước đầu đã được thực hiện thành công trong ngành giao thông vận tải.

3. Mục tiêu; dự kiến quy mô, địa điểm, thời gian thực hiện dự án, nhu cầu sử dụng đất và tài nguyên khác:

** Mục tiêu đầu tư:*

Từng bước hoàn thành tuyến đường theo quy hoạch của Trung ương và địa phương; Dự án tạo ra tuyến đường kết nối đường cao tốc Bắc - Nam phía Đông với Quốc lộ 1, Khu kinh tế Đông Nam tỉnh Quảng Trị, tạo điều kiện thuận lợi cho các phương tiện tiếp cận và lưu thông trên đường cao tốc, phát huy hiệu quả sử dụng nguồn vốn đầu tư đối với dự án cao tốc Bắc Nam đoạn qua tỉnh Quảng Trị nói

chung và Khu kinh tế Đông Nam tỉnh Quảng Trị nói riêng. Tăng khối lượng vận chuyển hàng hóa tới Lào, Thái Lan nhằm thúc đẩy phát triển cửa khẩu. Tăng cường khai thác vận tải luồng hàng hóa trung chuyển đi quốc tế qua các cảng biển miền Trung Việt Nam của các tỉnh Nam Lào, Đông Thái Lan và Đông Bắc Campuchia.

** Dự kiến quy mô, địa điểm, thời gian thực hiện dự án, nhu cầu sử dụng đất và tài nguyên khác:*

- Quy mô: Đề xuất xây dựng dự án đạt tiêu chuẩn đường cấp III miền núi có chôn chước; vận tốc thiết kế $V_{tk} = 60\text{km/h}$ (TCVN 4054:2005); nền đường rộng 9,0m, mặt đường và lề gia cố rộng 8,0m; lề đất rộng 0,5m x 2 bên; Tần suất thiết kế: Nền đường, cống và cầu nhỏ $P = 4\%$; cầu lớn, cầu trung $P = 1\%$.

- Phạm vi nghiên cứu, địa điểm xây dựng:

+ Điểm đầu (Km22+00): Giao với đường cao tốc Cam Lộ - La Sơn tại Km30+187 thuộc địa phận xã Hải Trường, huyện Hải Lăng, tỉnh Quảng Trị.

+ Điểm cuối Km57+00: Giao với đường Hồ Chí Minh nhánh Tây tại Km279+400, thuộc địa phận xã Húc Nghi, huyện Đak Rông, tỉnh Quảng Trị.

+ Chiều dài tuyến: Khoảng 35,0km.

+ Địa điểm: huyện Hải Lăng và huyện Đakrông, tỉnh Quảng Trị.

- Nhu cầu sử dụng đất: khoảng 70ha

4. Sự phù hợp với quy hoạch, lĩnh vực đầu tư:

- Phù hợp với Quy hoạch mạng lưới đường bộ quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021;

- Quy hoạch chung xây dựng Khu Đông Nam tỉnh Quảng Trị, tỉnh Quảng Trị đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1936/QĐ-TTg ngày 11/10/2016;

- Quy hoạch phát triển giao thông vận tải tỉnh Quảng Trị đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 được UBND tỉnh Quảng Trị về việc phê duyệt điều chỉnh, bổ sung tại Quyết định số 1305/QĐ-UBND ngày 23/6/2015.

5. Đánh giá sơ bộ hiệu quả kinh tế - xã hội của dự án; đánh giá sơ bộ tác động môi trường theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường như đối với dự án đầu tư công:

** Đánh giá sơ bộ hiệu quả kinh tế - xã hội của dự án:*

- QL15D là một phần của trục ngang N3 kết nối các trục dọc: QL1A, đường Hồ Chí Minh nhánh Đông, đường Hồ Chí Minh nhánh Tây. Đầu mỗi kết nối với hệ thống giao thông vùng Nam Lào và Đông Bắc Thái Lan qua cửa khẩu La Lay.

- Cửa khẩu La Lay đã được nâng cấp thành cửa khẩu quốc tế, với lợi thế rút ngắn được quãng đường từ trung tâm Nam Lào và các tỉnh Đông Thái Lan trong đó tỉnh Ubon Ratchathani (tiềm lực kinh tế đứng thứ 5 của Thái Lan hiện nay) đến tỉnh Quảng Trị, cùng với hệ thống cảng biển miền Trung rất thuận lợi cho việc trung chuyển hàng hoá đi quốc tế, nên sẽ thu hút lượng hàng hoá, khách du lịch qua tuyến Việt Nam - Lào - Thái Lan. Việc xuất nhập cảnh người, phương tiện, hàng hóa qua lại biên giới được dễ dàng, thuận lợi, tạo điều kiện cho việc phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng an ninh ở tỉnh Quảng Trị, đồng thời tác động đến sự phát triển kinh tế xã hội của mỗi liên kết vùng, tạo cơ hội cho các tỉnh Nam Lào, Đông Bắc Thái Lan, Đông Bắc Campuchia liên kết khai thác tuyến hành lang kinh tế Đông Tây (EWEC) và các tỉnh miền Trung Việt Nam. Sẽ phát huy hiệu quả kết nối giữa cửa khẩu quốc tế La Lay với cảng Mỹ Thủy, vì QL15D được xây dựng sẽ rút ngắn hành trình từ cửa khẩu quốc tế La Lay đến cảng biển quốc tế thông qua tuyến QL15D với chiều dài dự kiến khoảng 92km (gần hơn 80km so với cảng biển Quốc tế Chân Mây, gần hơn 40km so với cảng biển Quốc gia Cửa Việt). Như vậy, lưu lượng xe sẽ chủ yếu tập trung theo hướng đông từ cửa khẩu La Lay theo tuyến QL15D đến cảng biển Mỹ Thủy.

- Tiết kiệm chi phí khấu hao cho các phương tiện tham gia giao thông;

- Tiết kiệm chi phí, thời gian vận chuyển hàng hóa và hành khách;

- Giảm thiểu ùn tắc và tai nạn giao thông, đảm bảo giao thông trong mọi điều kiện thời tiết khi hàng hóa thông qua cửa khẩu quốc tế La Lay với cảng biển Mỹ Thủy và ngược lại;

- Kết nối các tuyến đường ngang Quốc lộ 1 với cao tốc Cam Lộ - La Sơn - đường Hồ Chí Minh nhánh Tây đáp ứng nhu cầu lưu thông hàng hóa và giao lưu đi lại của nhân dân, tạo điều kiện phát triển kinh - xã hội, đảm bảo an ninh quốc phòng của tỉnh Quảng Trị và các tỉnh trong vùng Trung Trung Bộ.

** Đánh giá sơ bộ tác động môi trường:*

Giai đoạn xây dựng tuyến đường:

Các hoạt động thi công các hạng mục công trình trên QL15D làm phát sinh các chất ô nhiễm, gây tác động đến môi trường tự nhiên của khu vực mà tuyến đường đi qua. Các hoạt động này có thể được tóm tắt như sau:

- Hoạt động giải toả, phát hoang, san lấp mặt bằng, đào đất, làm đường gây phát sinh bụi, khí thải, tiếng ồn, xăng dầu rò rỉ, ...

- Hoạt động của phương tiện cơ giới vận chuyển vật liệu (xe tải), phương tiện đào, đắp, xây dựng cầu, đường (xe ủi, xe nén, máy đầm, ...) làm phát sinh bụi, khí thải (bụi khói, SOx, CO, NOx, THC, nhiệt độ), tiếng ồn, độ rung, bức xạ nhiệt và gây tai nạn lao động;

- Khu vực tập kết vật liệu làm phát sinh chất thải rắn xây dựng như xà bần, đá,

gạch, xi măng, bao bì, sắt thép vụn,...

- Sinh hoạt của công nhân trên công trường làm phát sinh nước thải sinh hoạt, chất thải rắn.

Giai đoạn vận hành:

Khi đoạn đường được đưa vào khai thác, nguồn gây tác động trực tiếp đến môi trường tự nhiên bao gồm:

- Hoạt động giao thông vận tải trên tuyến đường: Xe tải, xe khách, xe con, xe máy,... phát sinh bụi, khói thải, tiếng ồn;

- Phân bón, thuốc trừ sâu dùng chăm sóc và bảo vệ cây xanh ven đường, bồn hoa;

- Quá trình phân huỷ chất thải rắn vứt bừa bãi trên mặt đường từ các phương tiện lưu thông;

- Nước mưa chảy tràn;

- Chất thải rắn rơi vãi trên đường: Túi ni lông, vỏ chai nước giải khát, xà bần

- Chất thải rắn phát sinh từ cây xanh ven đường: lá cây, cành cây khô, ...

Biện pháp giảm thiểu tác động xấu, phòng ngừa và ứng phó sự cố môi trường

- Không chế thay đổi điều kiện vi khí hậu do phá huỷ thảm thực vật bằng cách không phá huỷ thảm thực vật hoặc đốn bỏ cây xanh nằm ngoài phạm vi công trường;

- Tạo khoảng cách hợp lý giữa công trường với khu dân cư địa phương nhằm tạo vùng đệm giảm tác động bụi, tiếng ồn. Áp dụng các phương pháp giảm tiếng ồn thích hợp cho những thiết bị có mức ồn cao như máy phát điện dự phòng, khí nén, máy đóng cọc,

- Giảm thiểu ô nhiễm gây ra do khí thải của các phương tiện giao thông vận tải, thiết bị thi công cơ giới:

+ Sử dụng nhiên liệu đúng với thiết kế của động cơ như: dầu DO hàm lượng lưu huỳnh <1%, xăng không pha chì;

+ Không chở quá trọng tải quy định cho phép;

+ Kiểm tra bảo dưỡng động cơ thiết bị đúng định kỳ, nâng cao hiệu suất làm việc của động cơ;

- Phun nước chống bụi vào các ngày nắng nóng, gió mạnh tại những khu vực phát sinh ra nhiều bụi. Dùng bạt che các phương tiện vận chuyển vật liệu xây dựng cát, đá, ...;

- Áp dụng các biện pháp thi công tiên tiến, cơ giới hóa các thao tác và quá trình thi công, hạn chế mức độ thấp nhất lượng nước bị ứ đọng gây khó khăn cho giao thông và công tác xây dựng cầu đường;

- Không sử dụng các biện pháp đốt các chất thải, xà bần tại khu vực dự án nhằm hạn chế tối đa khả năng gây cháy nổ không thể kiểm soát được. Quá trình sử dụng các loại dung môi hữu cơ, sản phẩm của dầu mỏ phải tuân theo quy cách an

toàn, phòng cháy chữa cháy đã được phê duyệt;

- Đặt các cống thoát nước chảy qua khu đất dự án nhằm tránh gây ngập úng cục bộ vào mùa mưa. Để tránh hiện tượng ngập úng trong quá trình san lấp, tiến hành san lấp nhanh trong giai đoạn mùa khô;

- Lượng đất hữu cơ cần đào có chiều dày 30cm - 50cm được đổ sang 2 mép đường trong phạm vi mốc lộ giới nhằm tăng chiều cao nền đất xung quanh so với nền đường và củng cố chân taluy của nền đường;

- Lượng đất đào để giảm độ dốc của nền đường có chất lượng tương đối tốt có thể sử dụng làm vật liệu đắp đường;

- Tuân thủ các qui định về an toàn lao động khi lập đồ án tổ chức thi công như các biện pháp thi công đất; vấn đề bố trí máy móc thiết bị; biện pháp phòng ngừa tai nạn lao động, thứ tự bố trí các kho bãi, nguyên vật liệu, lán trại tạm thời, hậu cần phục vụ (các cơ sở vật chất phục vụ cho công nhân thi công xây dựng như nhà ăn, nghỉ ngơi, tắm rửa, y tế, vệ sinh, xe đưa đón, ...). Công nhân làm việc tại công trường được sử dụng các thiết bị bảo hộ lao động như khẩu trang, găng tay, quần áo bảo hộ lao động, kính hàn, ủng,

6. Sơ bộ tổng mức đầu tư; đánh giá sơ bộ phương án tài chính của dự án; dự kiến sử dụng vốn nhà nước trong dự án (nếu có):

- Tổng mức đầu tư của dự án	: 2.005 tỷ đồng, trong đó:
+ Xây lắp	: 1.481 tỷ;
+ GPMB	: 53 tỷ;
+ Chi phí khác	: 148 tỷ;
+ Dự phòng	: 245 tỷ;
+ Lãi vay trong thời gian thi công	: 78 tỷ

- Thời gian thu phí, hoàn vốn: 23 năm 9 tháng.

7. Dự kiến loại hợp đồng dự án PPP; các hình thức ưu đãi, bảo đảm đầu tư; cơ chế chia sẻ phần giảm doanh thu:

- Dự kiến loại hợp đồng dự án PPP: Hợp đồng BOT;
- Các hình thức ưu đãi, bảo đảm đầu tư; cơ chế chia sẻ phần giảm doanh thu: Theo quy định của pháp luật về đầu tư dự án theo phương thức PPP.

8. Khả năng hỗ trợ của địa phương nơi thực hiện dự án: Theo quy định của nhà nước về đầu tư dự án theo phương thức PPP trên địa bàn tỉnh Quảng Trị.