ỦY BAN NHÂN DÂN **TỈNH BÌNH PHƯỚC**	**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM** **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**
Số: 58 /TTr-UBND	*Bình Phước, ngày 12 tháng 4 năm 2025*

TỜ TRÌNH

Về việc lấy ý kiến tác động của việc thực hiện Dự án thành phần 1: Đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước) theo phương thức đối tác công tư (thuộc dự án cao tốc Gia Nghĩa – Chơn Thành).

Kính gửi: Hội đồng nhân dân tỉnh Bình Phước.

Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 19/02/2025;

Căn cứ Luật Xây dựng ngày 18/6/2014;

Căn cứ Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng ngày 17/6/2020;

Căn cứ Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư ngày 18/6/2020;

Căn cứ Luật Bảo vệ môi trường ngày 17/11/2020;

Căn cứ Luật Đấu thầu ngày 23/6/2023;

Căn cứ Luật Đầu tư công ngày 29/11/2024;

Căn cứ Luật Đất đai ngày 18/01/2024;

Căn cứ Luật số 57/2024/QH15 ngày 29/11/22024 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Quy hoạch, Luật Đầu tư, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư và Luật Đấu thầu.

Căn cứ Nghị quyết số 138/2024/QH15 ngày 28/6/2024 của Quốc hội về chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc – Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) – Chơn Thành (Bình Phước);

Căn cứ Nghị quyết số 147/NQ-CP ngày 20/2/2024 của Chính phủ triển khai Nghi quyết số 138/2024/QH15 ngày 28/6/2024 của Quốc hội về chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc – Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) – Chơn Thành (Bình Phước);

Căn cứ Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc Phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050; Quyết định số 12/QĐ-TTg ngày 03/02/2025 của Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Căn cứ Quyết định số 370/QĐ-TTg ngày 04/5/2024 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch vùng Đông Nam bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến 2050;

Căn cứ Quyết định số 1489/QĐ-TTg ngày 24/11/2023 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tỉnh Bình Phước thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến 2050; Quyết định 1259/QĐ-TTg ngày 24/10/2024 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tỉnh Bình Phước thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến 2050;

Căn cứ Công điện số 33/CĐ-TTg ngày 07/4/2025 của Thủ tướng Chính phủ về việc tổ chức lễ khởi công, khánh thành các công trình, dự án trọng điểm quốc gia và các công trình lớn nhân dịp kỷ niệm 50 năm ngày Giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước; Thông báo số 125/TB-VPCP ngày 19/3/2025 của Văn phòng Chính phủ về việc Kết luận của Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính- Trưởng Ban Chỉ đạo tại Phiên họp lần thứ 16 Ban Chỉ đạo Nhà nước các công trình, dự án quan trọng quốc gia, trọng điểm ngành giao thông vận tải;

Căn cứ Tờ trình số 39, 40/TTr-UBND ngày 03/3/2025 của UBND tỉnh về việc thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án thành phần 1: Đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước) theo phương thức đối tác công tư (thuộc dự án cao tốc Gia Nghĩa – Chơn Thành);

Theo đề nghị của Sở Xây dựng tại Công văn số 627/SXD-HTGT về việc tham mưu UBND tỉnh trình HĐND tỉnh thông qua tác động của việc thực hiện Dự án; ý kiến thống nhất của Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh, Ủy viên UBND tỉnh (có ý kiến trên hệ thống);

Căn cứ quy định tại điểm a khoản 2 Điều 19 Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư số 4/2020/QH14 ngày 18/6/2020, một trong số những nội dung chủ yếu của Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án là: kết quả tiếp thu ý kiến về tác động của việc thực hiện dự án theo phương thức PPP khi có ý kiến của HĐND, UBND, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam cấp tỉnh nơi thực hiện dự án.

Theo ý kiến của Cục Đường bộ Việt Nam tại khoản 2 mục I Phần D Công văn số 561/CĐBVN-ĐTCT ngày 04/4/2025 về việc thông báo kết quả thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án thành phần 1 cao tốc Gia Nghĩa (Đăk Nông) – Chơn Thành (Bình Phước).

UBND tỉnh kính đề nghị Hội đồng nhân dân tỉnh cho ý kiến đối với tác động kinh tế - xã hội, môi trường và đời sống Nhân dân khi triển khai thực hiện Dự án thành phần 1: Đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước) theo phương thức đối tác công tư (thuộc dự án cao tốc Gia Nghĩa – Chơn Thành), với các nội dung chính như sau:

I. THÔNG TIN CHUNG VỀ DỰ ÁN

1. Tên dự án thành phần 1: Đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước) theo phương thức đối tác công tư.

Thuộc dự án: Đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước).

2. Nhóm dự án: Dự án quan trọng quốc gia.

3. Loại và cấp công trình; thời hạn sử dụng của công trình chính theo thiết kế:

- Loại công trình: Công trình đường bộ - Đường ô tô cao tốc.

- Cấp công trình theo Thông tư số 06/2021/TT-BXD ngày 30/6/2021 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng:

+ Phần đường cao tốc: Cấp đặc biệt.

+ Phần cầu: Cấp I.

- Thời hạn sử dụng của công trình chính (theo kết cấu áo đường): 15 năm. Đối với công trình cầu: Vĩnh cửu.

4. Người quyết định đầu tư: Thủ tướng Chính phủ.

5. Cơ quan có thẩm quyền: UBND tỉnh Bình Phước

6. Nhà đầu tư lập Báo cáo nghiên cứu khả thi: Liên danh Tập đoàn Vingroup – Công ty CP và Ngân hàng thương mại cổ phần Kỹ thương Việt Nam.

7. Mục tiêu đầu tư, phạm vi đầu tư, địa điểm, quy mô, công suất Dự án, diện tích sử dụng đất

7.1 Mục tiêu đầu tư: Xây dựng tuyến cao tốc trọng điểm kết nối vùng Tây Nguyên với vùng Đông Nam Bộ, kết nối các tỉnh Bình Phước, Đắk Nông và các địa phương khác trong vùng với TP. Hồ Chí Minh, tạo không gian, động lực phát triển mới cho vùng Tây Nguyên và vùng Đông Nam Bộ; khai thác tiềm năng sử dụng đất, phát triển du lịch, công nghiệp chế biến, công nghiệp khai thác khoáng sản, từng bước cơ cấu lại kinh tế vùng Tây Nguyên, vùng Đông Nam Bộ và quốc gia theo Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng, các Nghị quyết của Bộ Chính trị.

7.2 Phạm vi đầu tư: Tổng chiều dài tuyến khoảng 124,13km (trên địa bàn tỉnh Đắk Nông khoảng 23,10km và tỉnh Bình Phước khoảng 101,03km).

7.3 Địa điểm xây dựng: Huyện Đắk R'lấp, tỉnh Đắk Nông; huyện Bù Đăng, Đồng Phú, thành phố Đồng Xoài, thị xã Chơn Thành, tỉnh Bình Phước.

7.4 Quy mô đầu tư, công suất của Dự án

- Quy mô đầu tư

Giai đoạn hoàn chỉnh theo quy hoạch: 06 làn xe, bề rộng nền đường Bn=32.25m, riêng đoạn qua thành phố Đồng Xoài Bn=33m.

Giai đoạn phân kỳ đầu tư: 04 làn xe cao tốc hoàn chỉnh, bề rộng nền đường Bnền=24,75m; riêng đoạn qua thành phố Đồng Xoài Bnền=25,5m.

- Công suất của Dự án: Đường cao tốc được thiết kế với cấp kỹ thuật từ cấp 100 đến 120 (Vận tốc thiết kế từ 100 km/h đến 120km/h theo tiêu chuẩn TCVN 5729:2012).

- Xây dựng các nút giao liên thông, trực thông, hầm chui dân sinh bảo đảm kết nối thuận lợi, giảm thiểu chia cắt cộng đồng làm ảnh hưởng đến đời sống dân cư hai bên tuyến, khai thác an toàn, tận dụng tối đa khi mở rộng theo quy mô quy hoạch. Để đáp ứng yêu cầu kết nối và phát triển kinh tế - xã hội, trên phạm vi dự án đầu tư tổng số 5 nút giao liên thông, gồm: (1) Nút giao liên thông dạng bán hoa thị với ĐT.685 (Đắk Nông); (2) Nút giao liên thông dạng bán hoa thị với đường Trảng cỏ Bù Lạch; (3) Nút giao liên thông dạng Trumpet với đường ĐT.755B; (4) Nút giao liên thông dạng Trumpet với đường ĐT.753; (5) Nút giao liên thông dạng Kim cương với ĐT.741; và đầu tư phân kỳ nút giao hoa thị với đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh – Thủ Dầu Một – Chơn Thành đoạn qua địa bàn tỉnh Bình Phước.

- Xây dựng hệ thống giao thông thông minh, Hệ thống thu phí tự động không dừng

7.5 Diện tích sử dụng đất: Khoảng 1.290 ha (bao gồm cả bãi đổ thải và đất tái định cư)

8. Tổng mức đầu tư đề nghị thẩm định, phê duyệt: 20.434.000.000.000 đồng *(Bằng chữ: Hai mươi nghìn bốn trăm ba mươi bốn tỷ đồng).*

Trong đó:

- Chi phí xây dựng:	15.423.000.000.000 đồng.
- Chi phí thiết bị	396.000.000.000 đồng.
- Chi phí QLDA, Tư vấn đầu tư xây dựng và chi phí khác	1.216.000.000.000 đồng.
- Chi phí dự phòng:	2.464.000.000.000 đồng.
- Lãi vay	934.000.000.000 đồng.

9. Nguồn vốn đầu tư: Thực hiện theo phương thức PPP, cơ cấu nguồn vốn như sau:

- Nguồn vốn nhà nước tham gia dự án:	6.842.000.000.000 đồng
- Nguồn vốn nhà đầu tư tham gia dự án:	13.592.000.000.000 đồng

Trong đó:

+ Vốn chủ sở hữu:	2.039.000.000.000 đồng
+ Vốn vay (bao gồm lãi vay trong thời gian XD):	11.553.000.000.000 đồng

10. Tiến độ thực hiện Dự án

- Thời gian chuẩn bị và bắt đầu thi công năm 2025, cơ bản hoàn thành năm 2026, đưa vào khai thác vận hành năm 2027.

- Thời gian hoàn vốn của dự án là khoảng thời gian tính từ khi bắt đầu đưa dự án vào vận hành khai thác đến lúc kết thúc vận hành khai thác của Doanh nghiệp dự án theo phương án tài chính là 33 năm 6 tháng.

(Chi tiết theo Tờ trình số 39,40/TTr-UBND ngày 03/3/2025 của UBND tỉnh và Hồ sơ thiết kế cơ sở của dự án)

II. ĐÁNH GIÁ VỀ TÁC ĐỘNG CỦA VIỆC THỰC HIỆN DỰ ÁN PPP

Hiện nay trong Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án thành phần 1 đã được UBND tỉnh Bình Phước trình Bộ Xây dựng, Hội đồng thẩm định nhà nước thẩm định đã có nội dung đánh giá tác động của việc thực hiện Dự án PPP, cụ thể như sau:

1. Tác động của Dự án về mặt xã hội, an ninh - quốc phòng

Tỉnh Bình Phước là địa phương giữ vai trò quan trọng tại khu vực cửa ngõ Tây Nguyên, là cầu nối trung chuyển hàng hóa, giao thương giữa vùng kinh tế trọng điểm phía Nam với các tỉnh Tây Nguyên và các nước trong khu vực ASEAN. Trong bối cảnh quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa, đô thị hóa đang diễn ra mạnh mẽ, việc đầu tư, quy hoạch và phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông, trong đó có tuyến cao tốc Gia Nghĩa – Chơn Thành, là yêu cầu cấp thiết nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, nâng cao năng lực cạnh tranh của địa phương; đồng thời, phục vụ hiệu quả nhiệm vụ đảm bảo quốc phòng, an ninh khu vực.

Hiện nay, trên địa bàn tỉnh vẫn tồn tại sự chênh lệch về trình độ phát triển giữa các khu vực, đặc biệt là khu vực đô thị so với các huyện miền núi, vùng sâu, vùng xa. Bên cạnh đó, các vấn đề liên quan đến thu hồi đất, giải phóng mặt bằng, tái định cư và tác động xã hội trong quá trình triển khai các dự án hạ tầng lớn cũng có thể phát sinh nhiều yếu tố phức tạp, ảnh hưởng đến tình hình an ninh, trật tự tại địa phương. Do đó, việc thực hiện dự án cao tốc Gia Nghĩa – Chơn Thành không chỉ mang ý nghĩa phát triển hạ tầng mà còn góp phần ổn định an sinh xã hội và tăng cường năng lực quốc phòng - an ninh khu vực.

Trong bước lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, UBND tỉnh đã phối hợp chặt chẽ với các đơn vị liên quan như Quân khu 7, Bộ Chỉ huy Quân sự tỉnh Bình Phước, Bộ Chỉ huy Quân sự tỉnh Đắk Nông và các đơn vị đóng quân trên địa bàn để lấy ý kiến về hướng tuyến và các công trình trên tuyến có liên quan đến quốc phòng.

Các cơ quan, đơn vị liên quan đã có ý kiến xác nhận tuyến cao tốc Gia Nghĩa – Chơn Thành không đi qua đất quốc phòng, không ảnh hưởng đến các công trình quân sự và không làm gián đoạn nhiệm vụ quốc phòng – an ninh tại khu vực. Đồng thời, việc hình thành tuyến cao tốc còn có ý nghĩa đặc biệt quan trọng trong việc tạo điều kiện cơ động, bảo đảm huy động lực lượng, phương tiện phục vụ các tình huống tác chiến khi cần thiết.

Bên cạnh đó, UBND tỉnh Bình Phước và UBND tỉnh Đắk Nông đã thống nhất phê duyệt các nội dung quy hoạch có liên quan, bảo đảm tính đồng bộ, nhất quán với

quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội cũng như quốc phòng - an ninh của hai địa phương.

Tuyến cao tốc Gia Nghĩa – Chơn Thành khi được hoàn thành sẽ hình thành trục giao thông chiến lược, kết nối trực tiếp các khu công nghiệp, khu kinh tế, cửa khẩu và các trung tâm đô thị quan trọng, góp phần giảm tải cho các tuyến quốc lộ hiện hữu, giảm thời gian di chuyển, tạo thuận lợi cho vận chuyển hàng hóa, phát triển logistics. Đồng thời, tuyến đường cũng sẽ đóng vai trò quan trọng trong việc cơ động lực lượng, ứng phó các tình huống khẩn cấp về quốc phòng, an ninh, thiên tai, dịch bệnh, góp phần giữ vững ổn định chính trị, trật tự an toàn xã hội và tăng cường thế trận quốc phòng toàn dân, an ninh nhân dân tại khu vực.

2. Tác động về việc liên kết hạ tầng giao thông đô thị, liên kết tỉnh

2.1. Theo các báo cáo đánh giá và dự báo nhu cầu vận tải trong khu vực Đông Nam Bộ và Tây Nguyên, lưu lượng giao thông đang gia tăng nhanh chóng và có xu hướng vượt khả năng đáp ứng của hệ thống hạ tầng hiện hữu, đặc biệt là trên các tuyến quốc lộ như Quốc lộ 14, Quốc lộ 13 và Quốc lộ 14C. Do đó, việc đầu tư và hoàn thiện tuyến cao tốc Gia Nghĩa – Chơn Thành có vai trò hết sức quan trọng trong việc nâng cao năng lực vận tải, giảm tải cho hệ thống đường hiện hữu; đồng thời, kết nối nhanh chóng giữa tỉnh Bình Phước với tỉnh Đắk Nông và các tỉnh Tây Nguyên.

Tuyến cao tốc đóng vai trò là trục động lực giao thông liên vùng, phù hợp với định hướng quy hoạch giao thông quốc gia và chiến lược phát triển vùng của Chính phủ. Dự án sẽ góp phần kết nối hiệu quả các trục giao thông hướng tâm như Quốc lộ 14 (đã nâng cấp thành cao tốc đoạn qua Đắk Nông) và các tuyến kết nối khu vực cửa khẩu Hoa Lư, khu kinh tế – công nghiệp trọng điểm phía Nam như Becamex Bình Phước, khu công nghiệp Đồng Xoài, Minh Hưng, giúp rút ngắn thời gian vận chuyển hàng hóa, lưu thông con người; đồng thời, tạo điều kiện phát triển kinh tế – xã hội cho khu vực cửa ngõ của vùng Tây Nguyên.

2.2. Mở rộng không gian phát triển, giãn dân, phát triển đô thị và công nghiệp theo định hướng quy hoạch

Tuyến cao tốc Gia Nghĩa – Chơn Thành với quy mô thiết kế tốc độ cao, lưu lượng lớn và an toàn sẽ góp phần quan trọng trong việc giảm áp lực lên hệ thống giao thông hiện tại, đặc biệt là tuyến Quốc lộ 14 – vốn là tuyến huyết mạch đang chịu tải trọng lớn, thường xuyên quá tải.

Khi tuyến đường được đầu tư hoàn thiện và đưa vào khai thác, sẽ tạo điều kiện thúc đẩy phát triển đô thị vệ tinh, kéo giãn mật độ dân cư tại khu vực trung tâm thị xã Chơn Thành, Đồng Xoài; đồng thời, hình thành trục phát triển công nghiệp – đô thị – dịch vụ mới dọc hai bên tuyến. Tuyến đường cũng giúp kết nối và khai thác hiệu quả quỹ đất tiềm năng của khu vực phía Nam tỉnh Đắk Nông và phía Bắc tỉnh Bình Phước, mở ra cơ hội thu hút đầu tư các khu công nghiệp, đô thị quy mô lớn, góp phần tăng thu ngân sách, tạo việc làm và nâng cao chất lượng đời sống người dân.

Ngoài ra, tuyến cao tốc cũng đóng vai trò quan trọng trong việc bảo đảm tính kết nối thế trận phòng thủ khu vực, nâng cao khả năng cơ động, phản ứng nhanh của lực lượng quốc phòng – an ninh tại các địa phương, đặc biệt là khu vực giáp biên giới và các khu vực trọng yếu về quốc phòng. Việc phát triển đồng bộ tuyến giao thông này sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho quản lý biên giới, kiểm soát xuất nhập cảnh, phòng chống buôn lậu, giữ vững an ninh chính trị và trật tự an toàn xã hội trong khu vực.

2.3. Giảm áp lực cho các tuyến quốc lộ hiện hữu, đặc biệt là Quốc lộ 14 và các tuyến đường nội đô trung tâm các đô thị trọng điểm

Hiện nay, tuyến Quốc lộ 14 – trục giao thông huyết mạch kết nối các tỉnh Tây Nguyên với Đông Nam Bộ – đã và đang rơi vào tình trạng quá tải, đặc biệt tại các đoạn qua thị xã Chơn Thành, thành phố Đồng Xoài và thị xã Gia Nghĩa. Mật độ lưu lượng phương tiện lưu thông, nhất là xe tải nặng, xe container và xe khách liên tỉnh tăng cao, thường xuyên vượt công suất thiết kế của tuyến đường. Tình trạng ùn tắc cục bộ, tai nạn giao thông và xuống cấp mặt đường xảy ra phổ biến tại các nút giao lớn, đoạn đô thị hóa dày đặc hoặc những vị trí dân cư phát triển nhanh.

Ngoài ra, sự phát triển nhanh chóng của các khu công nghiệp, khu đô thị mới trên địa bàn tỉnh Bình Phước, đặc biệt tại các khu vực như KCN Becamex Bình Phước, KCN Minh Hưng – Hàn Quốc, KCN Đồng Xoài… cũng dẫn đến gia tăng dân số cơ học, áp lực lên hệ thống hạ tầng giao thông hiện hữu ngày càng lớn. Việc các xe khách, xe hàng từ các tỉnh Tây Nguyên đi qua Bình Phước để kết nối với TP. Hồ Chí Minh và cảng Cái Mép – Thị Vải thông qua QL13, QL14 càng khiến lưu lượng tăng đột biến vào các dịp lễ, Tết.

Trong thời gian qua, tỉnh Bình Phước đã tập trung đầu tư nâng cấp, mở rộng một số tuyến đường trọng yếu và phát triển hạ tầng giao thông đô thị. Tuy nhiên, với tốc độ tăng trưởng kinh tế – đô thị và công nghiệp cao, dự báo từ nay đến năm 2030, hệ thống giao thông hiện hữu sẽ không còn khả năng đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng cao. Do đó, việc đầu tư tuyến cao tốc Gia Nghĩa – Chơn Thành và đưa vào vận hành khai thác trong giai đoạn 2026 – 2027 là yêu cầu cấp thiết.

Tuyến cao tốc có năng lực thông hành lớn, tốc độ thiết kế cao và đảm bảo an toàn sẽ góp phần giảm đáng kể áp lực cho tuyến Quốc lộ 14 và hệ thống đường nội đô các đô thị trọng điểm. Đây cũng sẽ là trục giao thông chính giúp phân luồng hợp lý lưu lượng giao thông liên tỉnh khi đi qua Bình Phước và Tây Nguyên, đồng thời tạo điều kiện để từng bước hình thành mạng lưới giao thông chiến lược, hiện đại, liên kết vùng bền vững theo định hướng phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo quốc phòng - an ninh quốc gia.

3. Tác động về mặt kinh tế - xã hội

Báo cáo NCKT Dự án đã tính toán các chỉ số: giá trị hiện tại thuần (E-NPV); tỷ suất nội hoàn kinh tế (E-IRR; tỷ số lợi ích/chi phí (B/C để đánh giá hiệu quả kinh

tế của Dự án. Theo đó, các chỉ số kinh tế - xã hội cho thấy rằng Dự án có hiệu quả về mặt kinh tế-xã hội.

Ngoài ra, còn có các lợi ích khác mang lại cho cả xã hội bao gồm: lợi ích do giảm giá thành vận tải, do mở rộng vùng hấp dẫn của tuyến đường, giảm thời gian chờ đợi của người và phương tiện, giảm số lượng và mức độ tai nạn giao thông, giảm sự mệt nhọc của hành khách, thúc đẩy việc phát triển, khai thác tiềm năng của địa phương đẩy mạnh thị trường kinh tế, nhịp độ tăng trưởng kinh tế, giảm mức độ ô nhiễm môi trường (do chất lượng khai thác của đường được nâng cao), phát triển văn hoá, giáo dục, y tế,....

- Xét nhóm lợi ích mang tính xã hội: Thúc đẩy công việc phát triển, khai thác các tiềm năng trong khu vực, địa phương, đẩy mạnh kinh tế thị trường, nhịp độ tăng trưởng kinh tế. Hiệu quả kinh tế cho các ngành, các xí nghiệp ngoài ngành giao thông vận tải do giảm lượng dự trữ trong các kho, tránh những tổn thất gây do chậm trễ cung cấp nguyên vật liệu, máy móc thiết bị. Hiệu quả mang lại cho các ngành không trực tiếp sản xuất như thương nghiệp, dịch vụ văn hoá, đời sống.

Về ảnh hưởng đối với cộng đồng: Việc thực hiện Dự án không chỉ liên quan đến những người trực tiếp sử dụng đường mà cũng liên quan đến các nhà sản xuất, các đơn vị kinh doanh, dịch vụ, những người tiêu thụ, những người sống trong vùng hấp dẫn của đường (như các nhà nông, người chăn nuôi, người làm nghề khai thác, buôn bán, chế biến…). Kết quả là góp phần làm tăng thu nhập quốc dân.

Mặt khác, lợi ích kinh tế từ việc đầu tư dự án được lượng hóa từ việc tiết kiệm chi phí vận hành phương tiện (VOC) và tiết kiệm thời gian vận chuyển (VOT) ở các thời điểm có sự khác nhau mang lại lợi ích lớn cho xã hội và người dân.

4. Tác động liên quan đến chính sách đầu tư

Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án đã nêu việc đầu tư theo hình thức PPP có các lợi thế: (1) Huy động được nguồn lực xã hội, giảm áp lực vốn Nhà nước; (2) Tận dụng được thế mạnh về công nghệ, kinh nghiệm quản lý từ khối tư nhân; (3) Phân chia rủi ro hợp lý giữa Nhà nước và nhà đầu tư trong quá trình đầu tư, quản lý vận hành và khai thác công trình dự án; (4) Dự án đầu tư tuyến mới nên có sự lựa chọn cho người sử dụng dịch vụ; thu phí theo chiều dài sử dụng dịch vụ nên đảm bảo tính công bằng cho người sử dụng.

III. DANH MỤC HỒ SƠ GỬI KÈM

1. Văn bản pháp lý

- Nghị quyết số 138/2024/QH15 ngày 28/6/2024 của Quốc hội về chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc – Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) – Chơn Thành (Bình Phước)

- Nghị quyết số 147/NQ-CP ngày 20/9/2024 của Chính phủ triển khai Nghị quyết số 138/2024/QH15 ngày 28/6/2024 của Quốc hội về chủ trương đầu tư Dự án

đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc – Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) – Chơn Thành (Bình Phước)

- Quyết định số 1995/QĐ-UBND ngày 23/12/2024 của UBND tỉnh Bình Phước về việc giao điều chỉnh, bổ sung kế hoạch vốn đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025;

- Văn bản số 20/UBND-TH ngày 03/01/2025 của UBND tỉnh Bình Phước về việc thông báo giao kế hoạch đầu tư công trung hạn vốn ngân sách trung ương giai đoạn 2021-2025 từ nguồn dự phòng của kế hoạch đầu tư công trung hạn vốn ngân sách trung ương giai đoạn 2021-2025.

- Dự thảo Nghị quyết của Hội đồng nhân dân tỉnh Bình Phước.

- Và các văn bản khác có liên quan.

2. Tài liệu khảo sát, thiết kế, tổng mức đầu tư

- Hồ sơ khảo sát xây dựng phục vụ lập dự án.

- Thuyết minh báo cáo nghiên cứu khả thi (bao gồm tổng mức đầu tư; danh mục quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật chủ yếu được lựa chọn áp dụng).

- Thiết kế cơ sở bao gồm bản vẽ và thuyết minh.

IV. ĐỀ XUẤT VÀ KIẾN NGHỊ

Để có cơ sở hoàn thiện Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án, UBND tỉnh kính trình HĐND tỉnh xem xét, có ý kiến đối với các tác động của việc thực hiện Dự án thành phần 1 đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc – Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) – Chơn Thành (Bình Phước) theo Phương thức đối tác công tư với các nội dung nêu trên để làm cơ sở triển khai các bước tiếp theo.

Trân trọng!

Nơi nhận:
- Như trên;
- TTTU, TT. HĐND tỉnh;
- UBND tỉnh Đắk Nông;
- CT, PCT UBND tỉnh;
- Các Sở, ngành: XD, TC, NN&MT, Ban QLDA ĐTXD tỉnh;
- LĐVP; Phòng KT, TH;
- Lưu: VT.

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
CHỦ TỊCH

Trần Tuệ Hiền