ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**

TÂY NINH **Độc lập – Tự do – Hạnh phúc**

**SỞ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

*Tây Ninh, ngày 04 tháng 8 năm 2016*

Số: 792/SGTVT

|  |  |
| --- | --- |
| V/v Thuyết minh những nội dung cơ bản về đầu tư xây dựng nâng cấp, mở rộng QL22B từ thị trấn Gò Dầu đến cửa khẩu Xa Mát theo hình thức hợp đồng BOT. |  |

**Kính Gửi:**

* **Đoàn đại biểu Quốc Hội tỉnh Tây Ninh.**
* **Quý đại biểu Hội đồng nhân dân tỉnh Tây Ninh.**
* **Hội viên Hiệp hội vận tải tỉnh Tây Ninh.**
* **Cử tri và nhân dân tỉnh Tây Ninh.**

Quốc lộ 22B là một trong những tuyến đường có vị trí, vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy phát triển Kinh tế xã hội của Tỉnh Tây Ninh và các tỉnh trong Vùng Kinh tế trọng điểm Phía Nam. Bộ GTVT là cơ quan nhà nước có thẩm quyền đang tổ chức lập đề xuất dự án làm cơ sở kêu gọi đầu tư theo hình thức đối tác công –tư (PPP).

Được sự ủy quyền của UBND tỉnh, Sở Giao thông vận tải thuyết trình những nội dung đầu tư Nâng cấp QL22B đoạn từ Gò Dầu đến Xa Mát theo hình thức đối tác công tư (PPP). Lấy ý kiến Qúi Đại Biểu Quốc Hội, Đại biểu Hội đồng nhân dân tỉnh, Hiệp Hội doanh nghiệp vận tải và cử tri trong tỉnh. Làm cơ sở để báo cáo Bộ GTVT quyết định phê duyệt đề xuất dự án đầu tư Nâng cấp QL22B đoạn từ Gò Dầu đến Xa Mát theo hình thức hợp đồng BOT.

**I/ Quan điểm phát triển kết cấu hạ tầng giao thông theo tinh thần nghị quyết của Đảng:**

Xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ là một trong ba khâu đột phá nhằm thực hiện Chiến lược phát triển kinh tế-xã hội 2011-2020 đã được Đại hội XI của Đảng thông qua. Nghị quyết 13-NQ/TW Hội nghị Trung ương 4 khoá XI đã đề ra mục tiêu trọng tâm về phát triển kết cấu hạ tầng giao thông là bảo đảm **kết nối các trung tâm kinh tế lớn với nhau và** **với các đầu mối giao thông cửa ngõ** bằng hệ thống giao thông đồng bộ, năng lực vận tải được nâng cao, giao thông thông suốt, an toàn.

Qua 5 năm thực hiện nghị quyết Đại hội XI, nhiều công trình trọng yếu, có sức lan tỏa, kết nối phát triển vùng đã được đầu tư đưa vào sử dụng, góp phần thúc đẩy kinh tế xã hội phát triển nhanh và bền vững. Theo đánh giá của Diễn đàn Kinh tế thế giới (WEF): năm 2014, tính khả dụng của hạ tầng giao thông Việt Nam đứng ở vị trí 74, tăng 16 bậc so với năm 2012 và tăng 29 bậc so với năm 2010 (năm 2012, Việt Nam đứng vị trí thứ 90, năm 2010 - đứng vị trí thứ 103).

Việc huy động nguồn lực ngoài ngân sách cho phát triển kết cấu hạ tầng nói chung và hạ tầng giao thông nói riêng đã được khẳng định trong các Nghị quyết của Đảng. Đây cũng là một xu thế tất yếu trong bối cảnh của nền kinh tế nước ta, góp phần nâng cao chất lượng, hiệu quả cung cấp dịch vụ công; góp phần tái cơ cấu đầu tư và giảm bội chi ngân sách. Bên cạnh đó, thông qua hợp tác công - tư, chất lượng nguồn nhân lực của khu vực công cũng được cải thiện, giảm chi phí và ổn định được việc cung cấp dịch vụ- nâng cao tính cạnh tranh trong thị trường. Giai đoạn 2011 - 2015, Bộ GTVT đã huy động được khoảng 186.660 tỷ đồng ở lĩnh vực tư nhân (Chiếm khoảng 42% tổng các nguồn vốn huy động) để đầu tư 62 dự án theo hình thức hợp đồng BOT.

Chiến lược phát triển ngành giao thông vận tải xác định mục tiêu tổng quát đến năm 2020 Việt Nam sẽ hình thành được một hệ thống giao thông vận tải hợp lý giữa các phương thức vận tải, phát triển một cách đồng bộ, từng bước tiến tới hiện đại nhằm góp phần đưa đất nước cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại. Riêng các công trình Kết cấu hạ tầng giao thông do Bộ GTVT quản lý có nhu cầu đầu tư giai đoạn từ nay đến 2020 khoảng 1.040 nghìn tỷ. Trong khi ngân sách nhà nước khả năng chỉ cân đối được khoảng 11%, còn lại tiếp tục huy động mạnh mẽ các nguồn lực ngoài ngân sách tham gia theo hình thức đối tác công –tư .

**II/ SỰ CẦN THIẾT PHẢI ĐẦU TƯ NÂNG CẤP QL22B**

**1. Vai trò của QL 22 và QL22B trong việc thúc đẩy phát triển KT-XH tỉnh Tây Ninh và vùng KTTĐ Phía Nam:**

Tây Ninh thuộc vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam, là cửa ngõ phía Tây, Tây-Bắc của TP HCM, là một trong những cửa ngõ giao lưu quốc tế quan trọng giữa Việt Nam với các nước láng giềng Campuchia, Thái Lan…qua 2 cửa khẩu Quốc tế Xa Mát và Mộc Bài.

Hiện nay, việc kết nối giao thông giữa Tây Ninh với các tỉnh, các vùng kinh tế, các cảng biển đi Quốc tế, liên kết đường bộ với các nước láng giềng Campuchia, Thái Lan…và ngược lại chủ yếu qua tuyến đường bộ QL22 và QL22B. Định hướng phát triển trong tương lai sẽ có tuyến Cao tốc TP HCM -Mộc Bài kéo dài đến TP Tây Ninh- cửa khẩu Xa Mát.

Do vậy QL22 và QL22B có vị trí vai trò hết sức quan trọng trong việc liên kết vùng, liên kết phương thức vận tải, là một trong cửa ngõ đường bộ quan trọng liên kết với Campuchia, Thái Lan…

**2. Hiện trạng tuyến QL22 và QL22B:**

Quốc lộ 22 là tuyến quốc lộ duy nhất nối thành phố Hồ Chí Minh với cửa khẩu Quốc tế Mộc Bài, được đưa vào khai thác sử dụng từ năm 2001, là cửa ngõ quốc tế thông thương với các nước trong khu vực ASEAN. Quốc lộ 22B đoạn từ thị trấn Gò Dầu đi cửa khẩu Xa Mát dài khoảng 84km, được Bộ GTVT đầu tư đưa vào sử dụng năm 2004. Luồng hàng hoá lưu thông đang tăng nhanh, dự báo nhu cầu vận tải, đường Xuyên Á (Quốc lộ 22) đoạn thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài sẽ mãn tải vào năm 2016-2018.

Trong thời gian qua lưu lượng giao thông trên Quốc lộ 22B tăng rất lớn với nhiều loại xe tải nặng vận chuyển hàng hóa, nguyên vật liệu phục vụ cho các khu công nghiệp, khu chế xuất, cảng Bến Kéo, cửa khẩu quốc tế Xa Mát v.v... với rất nhiều xe tải chuyên dùng có trọng tải lớn. Hiện nay tuyến đường này đang xuống cấp, mặt đường từ Ngã ba Mít Một đến cửa khẩu Xa Mát hẹp, là trở ngại lớn cho lưu thông vận tải hàng hóa, là điểm nghẽn phát triển kinh tế xã hội.

**3. Tiến độ triển khai đầu tư nâng cấp QL22, QL22B:**

Nghị quyết Đại hội XII của Đảng khẳng định: “…Tiếp tục thực hiện có hiệu quả ba đột phá chiến lược (hoàn thiện thể chế kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa; đổi mới căn bản và toàn diện giáo dục, đào tạo; phát triển nguồn nhân lực, nhất là nguồn nhân lực chất lượng cao; xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ)…”

Hiện nay Chính phủ đã giao cho UBND Thành Phố Hồ Chí Minh là cơ quan đầu mối kêu gọi đầu tư dự án nâng cấp QL22 đoạn từ Ngã tư An Sương đến Mộc Bài theo hình thức đối tác công –tư ( hình thức hợp đồng BOT). UBND Thành phố Hồ Chí Minh đang khẩn trương hoàn chỉnh các thủ tục cần thiết để lựa chọn nhà đầu tư tiến hành triển khai xây dựng .

Dự án nâng cấp QL22B được Bộ GTVT kêu gọi đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT, Ban QLDA 7- Bộ GTVT đã hoàn chỉnh đề xuất dự án đang trình Bộ phê duyệt.

**III/ Lợi thế của việc đầu tư dự án theo hình thức đối tác công –tư (PPP)**

Như trình bày trên, như cầu vốn đầu tư hạ tầng giao thông các dự án do Bộ GTVT quản lý giai đoạn 2016-2020 là rất lớn (trên 1.040 nghìn tỷ đồng), trong khi đó ngân sách nhà nước chỉ cân đối dược khoảng 11% nhu cầu vốn. Do vậy thực hiện dự án theo hình thức PPP là hình thức huy động vốn hiệu quả để phát triển cơ sở hạ tầng, đặc biệt trong lĩnh vực giao thông, giảm gánh nặng vốn cho ngân sách Nhà nước.

Khi đầu tư các dự án giao thông theo hình thức PPP, Nhà nước- Nhà đầu tư – Người sử dụng cùng sẽ đạt được các mục tiêu hài hòa và hiệu quả kinh tế. Trong đó, Nhà nước không phải cân đối nguồn vốn rất lớn để đầu tư nhưng vẫn đạt được chiến lược, mục tiêu trong thời gian ngắn có thể đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông đồng bộ phục vụ phát triển kinh tế, xã hội, góp phần hoàn thiện quy hoạch mạng lưới đường bộ. Đồng thời, nguồn vốn ngân sách nhà nước có thể được ưu tiên để đầu tư các lĩnh vực an sinh xã hội (y tế, giáo dục….) hiện đang rất bức thiết.

Với những diễn biến của tình hình kinh tế trong nước cũng như kinh tế thế giới trong thời gian gần đây, đặc biệt là việc thắt chặt đầu tư công, các dự án đầu tư theo hình thức BT, BOT (PPP) sẽ là sự lựa chọn hợp lý.

Đầu tư các dự án theo hình thức BOT nói riêng và PPP nói chung đang được khuyến khích thực hiện và Chính phủ đã cụ thể hóa tại Nghị định số 15/2015/NĐ-CP ngày 14/4/2015 về đầu tư theo hình thức đối tác công -tư, qua đó, tạo hành lang pháp lý và nhiều điều kiện thuận lợi cho các Nhà đầu tư.

**IV/ Lợi ích của người sử dụng:**

Theo phương án xây dựng, tuyến đường được gia cường thêm kết cấu mặt đường bằng Bê tông nhựa; riêng đoạn tuyến từ Mít Một đến Xa Mát phần lề gia cố láng nhựa cũ rộng mỗi bên 2 mét sẽ được thay thế bằng kết cấu bê tông nhựa ( cùng kết cấu và cường độ với mặt đường chính) . Do vậy mặt đường lưu thông sẽ được mở rộng thêm thành 11 mét ( mặt đường hiện tại rộng 7 mét)

Mặt đường được tăng cường kết cấu( tăng cường độ khai thác) sẽ đáp ứng được nhu cầu vận tải, cũng như các loại phương tiện có tải trọng nặng lưu thông.

Tăng khả năng thông hành, rút ngắn được thời gian hành trình. Giảm thời gian cho lưu thông hàng hóa, hành khách.

Giảm hao mòn xăm lốp, khấu hao phương tiện. Giảm chí phí cho người điều khiển phương tiện.

Giảm chi phí tiêu hao nhiên liệu.

Lưu thông trên đường có mặt đường tốt, tính an toàn cao sẽ góp phần bảo vệ sức khỏe và sự an toàn cho Tài xế, hành khách và phương tiện.

Góp phần kéo giảm tai nạn giao thông….

**V/ Phương án xây dựng, Phương án tài chính của dự án :**

***1. Phạm vi dự án:***

+ Điểm đầu (Km0+053): Tại vị trí nút giao ngã 3 giao với đường xuyên Á (Quốc lộ 22), thị trấn Gò Dầu, huyện Gò Dầu, tỉnh Tây Ninh.

+ Điểm cuối (Km84+162): Tại khu vực cửa khẩu Xa Mát thuộc xã Tân Lập, huyện Tân Biên, tỉnh Tây Ninh.

+ Chiều dài tuyến khoảng 84km.

***2. Quy mô xây dựng :***

**a/ Nền mặt đường:**

- **Đoạn Km2+325 - Km33+268** ( từ ranh Thị trấn Gò Dầu đến ngã ba Mít Một): đường cũ rộng 4 làn xe : Không mở rộng nền mặt đường hiện trạng, chỉ mở rộng những đoạn cong để đãm bảo lưu thông an toàn. Mặt đường cũ được thảm lớp Bê tông nhựa tăng cường khả năng khai thác

+ Chiều rộng mặt đường là: Bmặt = 4x3,5m = 14m;

+ Chiều rộng dải phân cách cứng ở giữa: 0,5m;

+ Chiều rộng dải an toàn = 2x0,5m = 1m;

+ Chiều rộng lề đất Blề = 2x0,5m = 1m.

+ Chiều rộng nền đường là: Bnền = 16,5m;

- **Đoạn Km33+268 - Km67+800 ( từ ngã ba Mít Một dến ranh thị trấn Tân Biên) & Km70+109 - Km84+162 ( cuối ranh Thị trấn Tân Biên đế Xa Mát)** : Đường hiện trạng 2 làn xe có:

+ Bề rộng mặt đường là:Bmặt= 2x3,5m = 7m;

+ Bề rộng lề gia cố láng nhựa : Blềgiacố =2x2m = 4m;

+ Bề rộng lề đất là: Blề = 2x0,5m = 1m.

+ Bề rộng nền đường là: Bnền= 12m;

Mặt đường cũ được thảm lớp Bê tông nhựa tăng cường khả năng khai thác. Phần lề gia cố láng nhựa cũ rộng mỗi bên 2 mét sẽ được thay thế bằng kết cấu bê tông nhựa ( cùng kết cấu và cường độ với mặt đường chính) . Do vậy mặt đường lưu thông sẽ được mở rộng thêm thành 11 mét ( mặt được hiện tại chỉ 7 mét)

**- Đoạn qua thị trấn Gò Dầu (Km0+053 - Km2+325) và thị trấn Tân Biên (Km67+800 - Km70+109):** Đường hiện trạng rộng 4 làn xe . Đoạn này không mở rộng mặt đường, mặt đường cũ được thảm lớp Bê tông nhựa tăng cường khả năng khai thác.

+ Chiều rộng nền đường là: Bnền = 26 - 29m,

+ Chiều rộng mặt đường là: Bmặt = 16 - 17m;

+ Chiều rộng dải phân cách mềm ở giữa Bdpc = 2m (đoạn qua thị trấn Tân Biên không có dải phân cách);

+ Chiều rộng vỉa hè Bvh = 2x5m = 10m.

**b/ Hệ thống thoát nước:** Bổ sung rãnh thoát nước dọc đoạn qua khu dân cư; điều chỉnh, cải tạo các cống thủy lợi trên tuyến.

**c/ Cầu Cần Đăng:**

Nâng cấp, cải tạo cầu Cần Đăng tại Km70+050 đảm bảo tải trọng HL93;

**d/ Hệ thống an toàn giao thông:** Bổ sung và hoàn thiện hệ thống an toàn giao thông trên tuyến theo tiêu chuẩn kỹ thuật Quốc gia QCVN 41:2016/BGTVT

***4. Tổng mức đầu tư:*** **1.124 tỷ đồng.** Trong đó **c**hi phí xây lắp 754 tỷ đồng

***5. Nguồn vốn đầu tư:***

Nhà đầu tư huy động vốn chủ sở hữu và vốn vay để thực hiện đầu tư xây dựng dự án, thu hồi vốn thông qua thu phí.

***6. Phương án tài chính :***

**Dự kiến như sau:**

- Xây dựng 02 trạm thu phí tại **Km24+330** ( cách cầu Rạch Rễ khoảng 300m) và **Km65+170** ( cách Đồi 82 khoảng 1000m) trên quốc lộ 22B và thu phí hoàn vốn trên nguyên tắc chỉ thu phí 01 lần đối với phương tiện lưu thông cùng một chiều nếu qua cả 2 trạm trong ngày .

**- Mức thu phí:**

*Đơn vị tính: đồng/vé/lượt*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Phương tiện chịu thu phí** | **Khung mức phí theo quy định của Bộ Tài chính (Thông tư số: 159/2013/TT-BTC)** | **Mức phí dự kiến**  **thu trên QL22B** |
| 1 | Xe dưới 12 ghế ngồi, xe có tải trọng dưới 2 tấn, các loại xe buýt vận tải khách công cộng . | 15.000 – 52.000 | 25.000 |
| 2 | Xe từ 12 ghế ngồi đến 30 ghế ngồi; xe tải có tải trọng từ 2 tấn đến dưới 4 tấn. | 20.000 – 70.000 | 35.000 |
| 3 | Xe từ 31 ghế nghồi trở lên; xe có tải trọng từ 4 tấn đến dưới 10 tấn. | 25.000 – 87.000 | 45.000 |
| 4 | Xe tải có tải trọng từ 10 tấn đến dưới 18 tấn; xe chở hàng bằng Container 20 fit. | 40.000 – 140.000 | 60.000 |
| 5 | Xe tải có tải trọng từ 18 tấn trở lên; xe chở hàng bằng Container 40 fit. | 80.000 – 200.000 | 120.000 |

**- Thời gian thu phí hoàn vốn:** Dự kiến khoảng 18 năm 8 tháng.

**- Đối tượng miễn phí:**

+ Xe cứu thương, bao gồm cả các loại xe khác chở người bị tai nạn đến nơi cấp cứu;

+ Xe cứu hỏa;

+ Xe máy nông nghiệp, lâm nghiệp gồm: máy cày, máy bừa, máy xới, máy làm có, máy tuốt lúa;

+ Xe hộ đê, xe làm nhiệm vụ khẩn cấp về chống lụt bão;

+ Xe chuyên dùng phục vụ quốc phòng, an ninh;

+ Đoàn xe đưa tang;

+ Đoàn xe có hộ tống dẫn đường;

+ Xe ô tô của lực lượng công an, quốc phòng sử dụng vé ”phí đường bộ toàn quốc”

+ Xe mô tô hai bánh; xe mô tô ba bánh; xe gắn máy (kể cả xe máy điện).

Để dự án sớm được triển khai thực hiện, góp phần vào sự phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo an ninh quốc phòng của địa phương, Sở Giao thông Vận tải kính đề nghị quý Đại biểu, cử tri tỉnh nhà xem xét có ý kiến về sự cần thiết đầu tư nâng cấp QL22B theo hình thức hợp đồng BOT, gửi về Sở Giao thông Vận tải **trước ngày 15/8/2016** theo địa chỉ số 209 đường 30/4, phường 2, Thành phố Tây Ninh hoặc theo địa chỉ mail : sogtvt@tayninh.gov.vn, để tổng hợp trình Bộ Giao thông Vận tải xem xét phê duyệt dự án ( đính kèm bảng mẫu ý kiến).

Trân trọng .

**GIÁM ĐỐC**

***Nơi nhận:***

- Như trên; (đã ký)

-Đăng tải cổng thông tin điện tử

UBND tỉnh, Sở GTVT;

-Báo Tây Ninh ( tuyên truyền)

-Lưu VP Sở.

**Nguyễn Tấn Tài**