

TTĐT

**CHÍNH PHỦ**

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**

**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 742/BC-CP

Hà Nội, ngày 03 tháng 9 năm 2025

## **BÁO CÁO**

**Về tình hình thực hiện Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam  
phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 theo Nghị quyết số 44/2022/QH15  
ngày 11 tháng 01 năm 2022 của Quốc hội**

|                                  |                           |
|----------------------------------|---------------------------|
| CÔNG THÔNG TIN ĐIỆN TỬ CHÍNH PHỦ |                           |
| ĐẾN                              | GIỜ: 9<br>Ngày: 08/9/2025 |

Kính gửi: Quốc hội.

Thực hiện Nghị quyết số 44/2022/QH15 ngày 11 tháng 01 năm 2022 của Quốc hội về chủ trương đầu tư Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025, Bộ Xây dựng báo cáo về tình hình triển khai, thực hiện dự án đến nay như sau:

### **I. TỔNG QUAN**

Theo quy hoạch mạng lưới đường bộ Việt Nam, tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông từ Lạng Sơn đến Cà Mau dài khoảng 2.063 km có điểm đầu tại cửa khẩu Hữu Nghị, tỉnh Lạng Sơn; điểm cuối tại tỉnh Cà Mau. Thời gian qua Quốc hội, Chính phủ đã dành nhiều nguồn lực để đầu tư hoàn thiện tuyến cao tốc quan trọng này; trong đó Quốc hội đã thông qua chủ trương đầu tư của Dự án đầu tư một số đoạn 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 tháng 11 năm 2017 và Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 (sau đây gọi tắt là Dự án) tại Nghị quyết số 44/2022/QH15 ngày 11 tháng 01 năm 2022 (Nghị quyết số 44/2022/QH15). Đến nay, toàn bộ 11 dự án thành phần (DATP) của Dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 và một số đoạn của Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025<sup>1</sup> đã hoàn thành đưa vào khai thác, nâng tổng số km đường bộ cao tốc thuộc tuyến Bắc - Nam phía Đông lên 1.672 km; từ nay đến hết năm 2025 sẽ cơ bản hoàn thành các dự án thành phần còn lại để nối thông toàn bộ tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông<sup>2</sup>; ngoài ra một số đoạn tuyến đang được triển khai đầu tư mở rộng để hoàn chỉnh theo quy mô quy hoạch<sup>3</sup>.

Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn

<sup>1</sup> Gồm 35,2km thuộc đoạn Bãi Vọt - Hàm Nghi, 54,2km thuộc đoạn Hàm Nghi - Vũng Áng, 48,8km thuộc đoạn Bùng - Vạn Ninh và 70,3/83,3km thuộc đoạn Vân Phong - Nha Trang.

<sup>2</sup> Trừ cầu Cần Thơ 2.

<sup>3</sup> Đoạn Cầu Giẽ - Ninh Bình, Cao Bồ - Mai Sơn, Cam Lộ - La Sơn, La Sơn - Hòa Liên, TP. Hồ Chí Minh - Long Thành, TP. Hồ Chí Minh - Trung Lương - Mỹ Thuận.

2021 – 2025 dài 729 km thuộc Dự án gồm các đoạn: Hà Tĩnh - Quảng Trị (267 km), Quảng Ngãi - Nha Trang (353 km) và Cần Thơ - Cà Mau (109 km); quy mô đầu tư phân kỳ 04 làn xe<sup>4</sup>, sơ bộ tổng mức đầu tư 146.990 tỷ đồng, đi qua địa phận 09 tỉnh, thành phố<sup>5</sup>. Dự án được chia thành 12 DATP vận hành độc lập và được áp dụng 03 cơ chế đặc thù: (1) Trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định và quyết định đầu tư các dự án thành phần được thực hiện tương tự như đối với các dự án nhóm A theo quy định của pháp luật về đầu tư công<sup>6</sup>; (2) Cho phép người đứng đầu cơ quan có thẩm quyền xem xét, quyết định việc chỉ định thầu trong quá trình triển khai thực hiện Dự án đối với các gói thầu tư vấn, gói thầu phục vụ di dời hạ tầng kỹ thuật, các gói thầu thực hiện bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, xây lắp. Trình tự, thủ tục thực hiện chỉ định thầu thực hiện theo quy định của pháp luật về đấu thầu; (3) Cho phép trong giai đoạn triển khai Dự án, nhà thầu thi công không phải thực hiện thủ tục cấp Giấy phép khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường nằm trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ Dự án; việc khai thác mỏ khoáng sản quy định tại điểm này được thực hiện đến khi hoàn thành Dự án. Nhà thầu thi công có trách nhiệm thực hiện đánh giá tác động môi trường; chịu sự quản lý, giám sát đối với việc khai thác, sử dụng khoáng sản; nộp thuế, phí và thực hiện các nghĩa vụ bảo vệ, cải tạo, phục hồi môi trường theo quy định của pháp luật. Tiến độ Dự án cơ bản hoàn thành năm 2025 và đưa vào khai thác vận hành từ năm 2026.

Việc hoàn thành đưa vào khai thác đồng bộ tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông nhằm kết nối các trung tâm kinh tế, chính trị, các khu kinh tế, khu công nghiệp trọng yếu, đặc biệt là các vùng kinh tế trọng điểm; từng bước hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ với các công trình hiện đại, tạo sức lan tỏa cao để thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng - an ninh, góp phần thực hiện thắng lợi các mục tiêu, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội đã được Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng đề ra có ý nghĩa hết sức quan trọng.

## II. TÌNH HÌNH TRIỂN KHAI THỰC HIỆN

Ngay sau khi Nghị quyết số 44/2022/QH15 được Quốc hội thông qua, Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, các Phó Thủ tướng Chính phủ đã quyết liệt chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) phối hợp các bộ, ngành, các địa phương xây dựng kế hoạch và cụ thể hóa các cơ chế đặc thù để tổ chức thực hiện Dự án nhằm khắc phục được các khó khăn, vướng mắc trước đây, bảo đảm hoàn thành Dự án theo tiến độ yêu cầu của Quốc hội, cụ thể:

Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 18/NQ-CP ngày 11 tháng 02 năm 2022 (Nghị quyết số 18/NQ-CP) và Nghị quyết số 119/NQ-CP ngày 08 tháng 9 năm

<sup>4</sup> GPMB cho giai đoạn hoàn thiện 06 làn xe, riêng đoạn Cần Thơ - Cà Mau giai đoạn hoàn thiện 04 làn xe hoàn chỉnh.

<sup>5</sup> Hà Tĩnh, Quảng Trị, Quảng Ngãi, Gia Lai, Đắk Lắk, Khánh Hòa, Cần Thơ, An Giang, Cà Mau (trước đây đi qua 12 tỉnh: Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa, Cần Thơ, Hậu Giang, Bạc Liêu, Kiên Giang, Cà Mau).

<sup>6</sup> Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) là cơ quan chủ quản 12 DATP.

2022 (Nghị quyết số 119/NQ-CP) về triển khai Nghị quyết số 44/2022/QH15 của Quốc hội. Trong đó, giao nhiệm vụ cụ thể cho các bộ, ngành, địa phương kèm theo các mốc thời gian hoàn thành từng công việc; Nghị quyết cũng cho phép áp dụng các cơ chế đặc thù đã được Quốc hội cho phép để đẩy nhanh tiến độ triển khai dự án như: (i) cho phép Bộ Xây dựng thực hiện thẩm quyền của người quyết định đầu tư, tổ chức lập, thẩm định, phê duyệt các DATP với trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định và quyết định đầu tư các DATP được thực hiện tương tự như đối với dự án nhóm A theo quy định của pháp luật về đầu tư công; (ii) cho phép triển khai đồng thời các thủ tục để rút ngắn thời gian thực hiện các công việc: thẩm định, quyết định phê duyệt kết quả thẩm định báo cáo đánh giá tác động môi trường; thẩm tra, quyết định khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và xác định các bãi đổ chất thải rắn xây dựng trong giai đoạn chuẩn bị dự án; khảo sát, lập, thẩm định, phê duyệt dự án đầu tư; khảo sát, lập, thẩm định, phê duyệt thiết kế kỹ thuật, dự toán và lựa chọn nhà thầu; các công việc khác có liên quan để bảo đảm tiến độ triển khai Dự án; (iii) cho phép áp dụng cơ chế đặc thù về khai thác khoáng sản như rút ngắn thủ tục cấp phép khai thác mỏ; giao trực tiếp các mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường nằm trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ Dự án cho nhà thầu thi công dự án khai thác, được phép nâng công suất đối với các mỏ cát đang khai thác khu vực đồng bằng sông Cửu Long, giao Bộ Tài nguyên và Môi trường (nay là Bộ Nông nghiệp và Môi trường) hướng dẫn chi tiết các địa phương tổ chức thực hiện nhằm đáp ứng nhu cầu vật liệu xây dựng cũng như tiến độ triển khai Dự án; (iv) Cho phép người đứng đầu cơ quan có thẩm quyền xem xét, quyết định việc chỉ định thầu trong quá trình triển khai thực hiện Dự án đối với các gói thầu tư vấn, gói thầu phục vụ di dời hạ tầng kỹ thuật, các gói thầu thực hiện bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, xây lắp. Trình tự, thủ tục thực hiện chỉ định thầu thực hiện theo quy định của pháp luật về đấu thầu.

Thủ tướng Chính phủ đã thành lập Ban Chỉ đạo Nhà nước các công trình, dự án quan trọng quốc gia, trọng điểm ngành giao thông vận tải do Thủ tướng Chính phủ trực tiếp chỉ đạo, điều hành, thành viên là các Phó Thủ tướng Chính phủ, Bộ trưởng các Bộ và Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố liên quan; giao Bộ Xây dựng làm cơ quan thường trực Ban Chỉ đạo, hằng tháng báo cáo tình hình thực hiện các dự án, các khó khăn vướng mắc cần tập trung tháo gỡ. Đến nay, Thủ tướng Chính phủ, Trưởng Ban Chỉ đạo đã tổ chức họp định kỳ 19 phiên để đôn đốc tiến độ thực hiện Dự án và trực tiếp chỉ đạo: (i) các bộ, ngành, địa phương chủ động, phối hợp giải quyết các công việc theo thẩm quyền, tập trung tháo gỡ các nút thắt về giải phóng mặt bằng (GPMB), vật liệu xây dựng (VLXD); (ii) yêu cầu các tỉnh, thành phố thành lập Ban Chỉ đạo triển khai công tác GPMB tại địa phương với Trưởng Ban là các đồng chí Bí thư hoặc Chủ tịch tỉnh, thành phố; (iii) yêu cầu Bộ Xây dựng không chia nhỏ gói thầu nhằm thu hút được nhà thầu lớn có nhiều năng lực kinh nghiệm thi công theo đúng quy định của pháp luật, khai thác thế mạnh của doanh nghiệp lớn tham gia đầu tư xây dựng công trình giao thông, tuyệt đối không để xảy ra tiêu cực trong đầu tư xây dựng công trình, gây thất thoát tài sản

nhà nước; (iv) chỉ đạo tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra, hướng dẫn nội bộ ngay từ đầu để không xảy ra sai sót, tham nhũng, lãng phí, tiêu cực và xử lý nghiêm các hành vi vi phạm.

Thủ tướng Chính phủ, Phó Thủ tướng Chính phủ đã nhiều lần trực tiếp kiểm tra Dự án, làm việc với các địa phương và ban hành các Công điện<sup>7</sup>, Văn bản<sup>8</sup> yêu cầu các địa phương tiếp tục phát huy tinh thần trách nhiệm cao nhất, huy động cả hệ thống chính trị để đẩy nhanh tiến độ thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư các công trình, dự án quan trọng quốc gia, trọng điểm ngành giao thông vận tải; tập trung tháo gỡ các khó khăn vướng mắc liên quan đến định mức, đơn giá xây dựng, khai thác cung ứng VLXD cho các dự án; đồng thời chỉ đạo Bộ Xây dựng phối hợp với các bộ: Công an, Bộ Nông nghiệp và Môi trường thành lập 2 Tổ công tác trực tiếp làm việc với các địa phương để nắm bắt tình hình cung ứng VLXD và các khó khăn, vướng mắc để giải quyết theo thẩm quyền; chỉ đạo các địa phương thành lập các Tổ công tác để phối hợp cùng các chủ đầu tư, nhà thầu làm việc, thỏa thuận với các chủ sở hữu đất khu vực các mỏ VLXD về giá chuyển nhượng, thuê đất bảo đảm phù hợp với mặt bằng giá bồi thường của nhà nước quy định; không để xảy ra tình trạng đầu cơ, nâng giá, ép giá, có chế tài xử lý các trường hợp cố tình nâng giá, ép giá, đầu cơ đất khu vực mỏ và chỉ đạo Bộ Xây dựng hướng dẫn xác định giá vật liệu tại các mỏ cấp trực tiếp cho nhà thầu khai thác; chỉ đạo Bộ Nông nghiệp và Môi trường rà soát phân bổ chỉ tiêu cung ứng vật liệu cát cho từng địa phương đối với khu vực đồng bằng sông Cửu Long; thành lập 7 Đoàn kiểm tra các dự án giao thông trọng điểm có kế hoạch hoàn thành năm 2025<sup>9</sup> (trong đó có Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 – 2025) do

<sup>7</sup> Công điện số 194/CĐ-TTg ngày 01 tháng 4 năm 2023 về việc tập trung tháo gỡ vướng mắc về đất đai, vật liệu xây dựng để triển khai thực hiện các dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc và bất động sản;

Công điện số 573/CĐ-TTg ngày 21 tháng 6 năm 2023 về việc tháo gỡ khó khăn vướng mắc liên quan đến khai thác, cung ứng vật liệu xây dựng thông thường cho Dự án đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021-2025;

Công điện số 01/CĐ-TTg ngày 01 tháng 01 năm 2024 về việc tiếp tục phát huy tinh thần trách nhiệm cao nhất, đẩy nhanh tiến độ ĐTXD các dự án, công trình hạ tầng giao thông;

Công điện số 02/CĐ-TTg ngày 09 tháng 01 năm 2024 về việc tập trung tháo gỡ các khó khăn, vướng mắc liên quan đến định mức, đơn giá xây dựng, khai thác, cung ứng VLXD cho các dự án, công trình trọng điểm, quan trọng quốc gia;

Công điện số 54/CĐ-TTg ngày 28 tháng 5 năm 2024 về việc tiếp tục phát huy tinh thần trách nhiệm cao nhất, huy động cả hệ thống chính trị để đẩy nhanh tiến độ và hoàn thành GPMB các công trình, dự án quan trọng quốc gia, trọng điểm ngành GTVT đúng kế hoạch;

Công điện số 80/CĐ-TTg ngày 16 tháng 8 năm 2024 về việc tiếp tục quyết liệt triển khai, phát huy tinh thần trách nhiệm cao nhất, huy động cả hệ thống chính trị để đẩy nhanh tiến độ công tác GPMB các công trình, dự án quan trọng quốc gia, trọng điểm ngành GTVT.

Công điện số 48/CĐ-TTg ngày 22 tháng 4 năm 2025 về việc đẩy nhanh tiến độ công tác giải phóng mặt bằng, khai thác vật liệu xây dựng cho các dự án để hoàn thành 3.000km đường bộ cao tốc trong năm 2025.

Công điện số 85/CĐ-TTg ngày 10 tháng 6 năm 2025 về việc tăng cường các giải pháp quản lý, bình ổn giá vật liệu xây dựng.

<sup>8</sup> Văn bản số 350/TTg-CN ngày 30 tháng 5 năm 2024 về việc phối hợp, hỗ trợ đẩy nhanh tiến độ GPMB các công trình, dự án quan trọng quốc gia, trọng điểm ngành GTVT.

<sup>9</sup> Tại các Quyết định số 486/QĐ-TTg, 487/QĐ-TTg, 488/QĐ-TTg, 489/QĐ-TTg, 490/QĐ-TTg, 491/QĐ-TTg, 492/QĐ-TTg ngày 01 tháng 3 năm 2025 của Thủ tướng Chính phủ.

các Phó Thủ tướng Chính phủ làm trưởng đoàn, với sự tham gia của các Lãnh đạo các bộ, ngành, địa phương: Nông nghiệp và Môi trường, Tài chính, Công Thương và Văn phòng Chính phủ và Lãnh đạo Ủy ban nhân dân các tỉnh nơi có Dự án đi qua để rà soát, tháo gỡ các khó khăn, vướng mắc đảm bảo hoàn thành 3.000km đường bộ cao tốc vào cuối năm 2025.

Với sự quyết liệt chỉ đạo, điều hành của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, các bộ, ngành, các địa phương đã có sự thay đổi cách làm, huy động cả hệ thống chính trị cùng phối hợp, nỗ lực tổ chức triển khai Dự án. Đến nay, tình hình triển khai Dự án đã đạt được nhiều kết quả tích cực, cụ thể như sau:

### 1. Công tác lập, phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi (BCNCKT)

a) Tiếp thu các ý kiến tại Báo cáo thẩm tra của Ủy ban Kinh tế và ý kiến các Đại biểu Quốc hội

Trong bước lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi (BCNCTKT), Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Xây dựng tiếp thu các ý kiến đóng góp của các bộ, ngành, các địa phương khu vực tuyến đi qua, rà soát để đầu tư xây dựng các nút giao, các tuyến đường kết nối các trung tâm kinh tế, chính trị, các khu kinh tế, khu công nghiệp trọng yếu nhằm phát huy tối đa hiệu quả đầu tư tuyến cao tốc. Bộ Xây dựng đã chỉ đạo Tư vấn nghiên cứu tổng thể các quy hoạch liên quan của các địa phương khu vực tuyến đi qua để đề xuất thứ tự ưu tiên đầu tư, bảo đảm tính khả thi của Dự án. Trong quá trình thẩm định BCNCTKT, Chính phủ đã có Báo cáo số 13/BC-CP ngày 09 tháng 01 năm 2022 về việc tiếp thu giải trình Báo cáo thẩm tra của Ủy ban Kinh tế và ý kiến các Đại biểu Quốc hội tại phiên thảo luận ở Tổ về Dự án, theo đó việc xây dựng các tuyến đường ngang kết nối tuyến cao tốc với các trục giao thông hiện có để phát huy hiệu quả một cách đồng bộ, Chính phủ sẽ chỉ đạo *“rà soát, nghiên cứu nguồn vốn phù hợp, từng bước đầu tư hoàn chỉnh mạng lưới kết nối đường bộ trong khu vực với đường bộ cao tốc, nhằm phát huy tối đa hiệu quả đầu tư và khai thác đường bộ cao tốc trong bước tiếp theo”*.

Để bảo đảm kết nối đồng bộ hệ thống hạ tầng khu vực, cụ thể hóa các nội dung tiếp thu các ý kiến đóng góp của các bộ, ngành, các địa phương khu vực tuyến đi qua cũng như Báo cáo thẩm tra của Ủy ban Kinh tế và ý kiến các Đại biểu Quốc hội, trong bước BCNCKT, Bộ Xây dựng đã chỉ đạo các Chủ đầu tư, Tư vấn thiết kế khảo sát chi tiết tình trạng hệ thống hạ tầng giao thông hiện hữu, nghiên cứu tổng thể các quy hoạch liên quan của các địa phương để xem xét đầu tư các nút giao, tuyến nối trong các DATP bảo đảm kết nối đồng bộ với hệ thống hạ tầng khu vực<sup>10</sup>. Việc đầu tư các tuyến kết nối nêu trên là cần thiết, tuân thủ

<sup>10</sup> DATP Bãi Vọt - Hàm Nghi: Tuyến nối nút giao ĐT.550 với đường Ngô Quyền, dài khoảng 5,05 km và tuyến nối nút giao ĐT.550 với đường Hàm Nghi kéo dài khoảng 3,9 km; DATP Hàm Nghi - Vũng Áng: Tuyến nối từ nút giao Cẩm Quan đến QL.1A dài khoảng 3,2 km; DATP Cần Thơ - Hậu Giang: tuyến nối IC2 - Nam Sông Hậu chiều dài 2,8 km, tuyến nối IC2 - QL1 chiều dài 6,45 km; DATP Hậu Giang - Cà Mau: tuyến nối IC12 (Vành đai

các quy định hiện hành nhằm phát huy hiệu quả đầu tư của dự án.

b) Tổ chức lập, thẩm định, phê duyệt

Thực hiện thẩm quyền của người quyết định đầu tư và các cơ chế đặc thù theo các Nghị quyết của Quốc hội, của Chính phủ, các chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, các Phó Thủ tướng Chính phủ, Bộ Xây dựng đã chỉ đạo các chủ đầu tư xây dựng kế hoạch chi tiết cho từng nội dung công việc cụ thể, phối hợp với các cơ quan, đơn vị tổ chức thực hiện các công việc, các nhiệm vụ theo thẩm quyền. Bộ Xây dựng đã chủ động chỉ đạo các Chủ đầu tư lập và phê duyệt hồ sơ cấm cọc GPMB, tổ chức cấm cọc ngoài thực địa và bàn giao từng phần cho các địa phương theo 03 đợt<sup>11</sup> và đến ngày 30 tháng 6 năm 2022, khi hoàn thành BCNCKT, Bộ Xây dựng đã bàn giao toàn bộ cọc mốc GPMB tuyến cao tốc cho các địa phương; trong thời gian ngắn, đã hoàn thành các thủ tục liên quan: (1) lập Khung chính sách đền bù, hỗ trợ tái định cư của 6 DATP; (2) lập Báo cáo đánh giá tác động môi trường của 12 DATP; (3) thẩm duyệt phương án phòng cháy chữa cháy cho công trình hầm của 4 DATP; (4) tham vấn ý kiến của cộng đồng dân cư nơi thực hiện dự án; (5) chuyển đổi mục đích sử dụng rừng, đất rừng... và hoàn thiện các thủ tục đầu tư theo quy định để phê duyệt BCNCKT toàn bộ 12 DATP vào ngày 13 tháng 7 năm 2022 với tổng mức đầu tư 146.986 tỷ đồng.

Trong quá trình lập, thẩm định và phê duyệt BCNCKT các DATP, Bộ Xây dựng đã cân đối điều hòa tổng mức đầu tư giữa các DATP bảo đảm tổng mức đầu tư của Dự án không vượt sơ bộ tổng mức đầu tư đã được Quốc hội thông qua<sup>12</sup> (5 DATP tăng, 7 DATP giảm). Sự thay đổi tổng mức đầu tư giữa các DATP do ở bước BCNCKT, công tác khảo sát địa hình, địa chất, thủy văn, điều tra khối lượng đền bù GPMB được thực hiện chi tiết và tính toán theo khối lượng của hồ sơ thiết kế cơ sở (so với bước báo cáo nghiên cứu tiền khả thi được tính theo suất đầu tư và khối lượng sơ bộ). Các DATP có tổng mức đầu tư tăng chủ yếu do điều kiện địa hình khó khăn, địa chất, thủy văn phức tạp và đơn giá đền bù GPMB của một số địa phương có sự điều chỉnh tăng.

\* Việc đầu tư hoàn thiện ống hầm thứ hai:

Trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông có 17 công trình hầm đường bộ với tổng chiều dài khoảng 21,4km, trong đó 08 hầm/8,6km đã hoàn thiện, đang khai thác 02 ống hầm với quy mô 04 đến 06 làn xe hoàn chỉnh; 09hầm/12,8km (trong đó 5 hầm/6,2km thuộc Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam

3 và đường Xuyên Á) chiều dài 6 km và nối tiếp với đường Võ Văn Kiệt chiều dài 10 km; tuyến nối Vĩnh Thuận - Kiên Giang dài 6,2 km.

<sup>11</sup> Ngày 15 tháng 3 năm 2022 đã bàn giao đợt 1 với chiều dài 136,3/729 km đạt 18,3%; ngày 30 tháng 4 năm 2022 đã bàn giao đợt 2 với chiều dài 424,8/729 km đạt 58%; ngày 30 tháng 6 năm 2022 đã bàn giao đợt 3 các đoạn còn lại.

<sup>12</sup> Tổng mức đầu tư các DATP 146.986 tỷ đồng trong đó: GPMB 23.970 tỷ đồng; xây dựng và thiết bị 103.902 tỷ đồng; quản lý dự án, tư vấn, khác 7.279 tỷ đồng; dự phòng 11.835 tỷ đồng.

phía Đông giai đoạn 2021 – 2025) còn lại đã đào 02 ống hầm nhưng mới phân kỳ đầu tư hoàn thiện để khai thác 01 ống hầm với quy mô 02 làn xe, các ống hầm còn lại được gia cố bê tông vỏ hầm, làm mặt đường để tận dụng làm hầm cứu hộ, thoát hiểm, chưa đầu tư hệ thống thoát nước mặt, cơ điện, tuyến đường dẫn vào hầm.

Các DATP thuộc Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 – 2025 sẽ cơ bản hoàn thành, đưa vào khai thác trong năm 2025, để tăng năng lực lưu thông, tăng cường đảm bảo an toàn giao thông trên tuyến trong quá trình khai thác, sử dụng, nâng cao hiệu quả đầu tư, việc đầu tư hoàn chỉnh 02 ống hầm để đưa vào khai thác độc lập, đồng bộ giữa phần tuyến và hầm của Dự án là cần thiết.

Trên cơ sở sơ bộ tổng mức đầu tư Dự án được duyệt tại Nghị quyết số 44/2022/QH15 và kinh phí còn lại của Dự án, Bộ Xây dựng đã thống nhất chủ trương đầu tư hoàn thiện ống hầm thứ hai<sup>13</sup> của các hầm thuộc Dự án và đã cân đối, phê duyệt điều chỉnh BCNCKT một số DATP: DATP Vũng Áng - Bùn (hầm Đèo Bụt), DATP Chí Thạnh - Vân Phong (hầm Tuy An); với DATP Quảng Ngãi - Hoài Nhơn (03 hầm số 1, số 2 và số 3), Bộ Xây dựng đang chỉ đạo Chủ đầu tư hoàn chỉnh các thủ tục cần thiết để phê duyệt trong tháng 8/2025. Các chủ đầu tư dự kiến sẽ bổ sung việc thi công hoàn thiện các hầm vào hợp đồng xây lắp các gói thầu nhằm rút ngắn thời gian thực hiện, tranh thủ được máy móc, thiết bị, nhân lực sẵn có của các nhà thầu trên công trường, phân đấu thi công hoàn thiện các hầm nêu trên để đưa vào khai thác trước quý III năm 2026.

## 2. Công tác lập, phê duyệt thiết kế kỹ thuật và dự toán

Ngay sau khi BCNCKT được phê duyệt, Bộ Xây dựng đã chỉ đạo các Chủ đầu tư, Tư vấn triển khai song song, đồng thời công tác khảo sát, lập, thẩm tra, thẩm định, phê duyệt thiết kế kỹ thuật và dự toán của các gói thầu thuộc 12 DATP và hoàn thành thẩm định, phê duyệt toàn bộ hồ sơ tháng 11 năm 2022, đáp ứng tiến độ lựa chọn nhà thầu để khởi công các DATP.

## 3. Công tác lựa chọn nhà thầu thi công

Thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, Xây dựng căn cứ quy định của pháp luật về đấu thầu<sup>14</sup>, pháp luật về xây dựng và yêu cầu kỹ thuật của dự án, kết quả khảo sát năng lực, kinh nghiệm nhà thầu, xem xét sự phù hợp về phạm vi, quy mô, tính chất kỹ thuật của công trình; điều kiện địa hình, địa chất, thủy văn; địa giới hành chính; tính liên tục của các công trình chính (đường, cầu, hầm); phương án điều phối vật liệu đào, đắp; phương án tổ chức thi công ... trên

<sup>13</sup> Văn bản số 3087/BXD-KTQLXD ngày 07 tháng 5 năm 2025.

<sup>14</sup> Khoản 3 Điều 33 của Luật Đấu thầu quy định “việc phân chia dự án, dự toán mua sắm thành các gói thầu phải căn cứ theo tính chất kỹ thuật, trình tự thực hiện; bảo đảm tính đồng bộ của dự án, dự toán mua sắm và quy mô gói thầu hợp lý”.

cơ sở đó, đã phân chia 12 DATP thành 25 gói thầu xây lắp<sup>15</sup> có giá trị từ 3.000 - 8.000 tỷ đồng và thực hiện theo hình thức chỉ định thầu, bảo đảm không chia nhỏ gói thầu nhằm thu hút được nhà thầu lớn có nhiều năng lực kinh nghiệm thi công, quy mô gói thầu hợp lý, đúng quy định của pháp luật và bảo đảm yếu tố kinh tế - kỹ thuật. Đồng thời, Bộ Xây dựng đã chỉ đạo các Chủ đầu tư quy định thành viên đứng đầu liên danh chịu trách nhiệm tổ chức quản lý, điều hành chung, trực tiếp giao dịch, làm việc với chủ đầu tư trong quá trình thực hiện hợp đồng, sẵn sàng thay thế các nhà thầu yếu kém trong liên danh khi chất lượng, tiến độ thi công không bảo đảm yêu cầu.

Các chủ đầu tư đã hoàn thành công tác lựa chọn nhà thầu 14 gói thầu để khởi công đồng loạt vào ngày 01 tháng 01 năm 2023; 11 gói thầu còn lại đã hoàn thành công tác lựa chọn nhà thầu và khởi công trong các ngày từ 15 tháng 01 năm 2023 đến ngày 19 tháng 02 năm 2023.

#### 4. Công tác GPMB

Ngay sau khi Chính phủ ban hành Nghị quyết số 18/NQ-CP, từ đầu tháng 2 năm 2022, các địa phương đã chủ động thành lập Hội đồng đền bù GPMB, lựa chọn đơn vị thực hiện đo đạc, kiểm đếm....và huy động cả hệ thống chính trị để tổ chức thực hiện. Đến ngày 31 tháng 12 năm 2022, các địa phương đã hoàn thành, bàn giao cho dự án trên 70% diện tích, đáp ứng điều kiện khởi công các DATP, đến nay, đã cơ bản hoàn thành GPMB, chỉ còn vướng mặt bằng một số phạm vi đường gom, hàng rào, đường quay đầu xe quá tải, trạm dừng nghỉ<sup>16</sup> trên địa bàn các tỉnh Quảng Trị, Quảng Ngãi và cục bộ nhỏ lẻ tại một số vị trí công trình ở các địa phương khác.

Về xây dựng các khu tái định cư: Tổng số gồm 41.389 hộ dân có đất phải thu hồi, trong đó khoảng 5.709 hộ dân phải bố trí tái định cư tại 151 khu tái định cư (gồm 148 khu xây dựng mới và 3 khu đã có sẵn). Đến nay, các địa phương đã hoàn thành 148/148 khu tái định cư (bố trí tái định cư được cho khoảng 5709 hộ).

<sup>15</sup> Đoạn Bãi Vọt - Hàm Nghi gồm 01 gói thầu; đoạn Hàm Nghi - Vũng Áng gồm 02 gói thầu; đoạn Vũng Áng - Bùng gồm 02 gói thầu; đoạn Bùng - Vạn Ninh gồm 02 gói thầu; đoạn Vạn Ninh - Cam Lộ gồm 02 gói thầu; đoạn Quảng Ngãi - Hoài Nhơn gồm 03 gói thầu; đoạn Hoài Nhơn - Quy Nhơn gồm 02 gói thầu; đoạn Quy Nhơn - Chí Thạnh gồm 03 gói thầu; đoạn Chí Thạnh - Vân Phong gồm 02 gói thầu; đoạn Vân Phong - Nha Trang gồm 02 gói thầu; đoạn Cồn Thơ - Hậu Giang gồm 01 gói thầu; đoạn Hậu Giang - Cà Mau gồm 03 gói thầu.

<sup>16</sup> (1) Đoạn Vũng Áng - Bùng còn đường quay đầu xe tại nút giao Nhật Lệ 2;

(2) Đoạn Bùng - Vạn Ninh còn đường quay đầu xe tại nút giao Nhật Lệ 2;

(3) Dự án Vạn Ninh - Cam Lộ còn: (i) Đường gom phát sinh 5,9km đường gom (ii) Mặt bằng điểm quay đầu xe và trạm thu phí: tại các nút giao QL9C, QL9D, ĐT75 và QL9A. (iii) Trạm dừng nghỉ Km725+00 bàn giao được 4,87/10,69 ha. (iv) Di dời công trình HTKT: cầu vượt ngang QL9A còn đường ống nước và 01 trụ điện trung thế;

(4) Đoạn Quảng Ngãi - Hoài Nhơn còn: Km13+125 và Km13+934 (02 hộ dân thuộc đường gom); Khu vực Trạm dừng nghỉ Km15+620 và đường gom bao quanh (Km15+388 - Km15+800); Nút giao TL624B - Km19+300 (các nhánh 1, 2 và 5 đường quay đầu xe); cầu ĐH39 (Km27+532) đường ngang mố M2; Cầu vượt ĐH46 - Km42+900 vướng ¼ tứ nón mố M1.

Công tác di dời đường điện cao thế đã hoàn thành toàn bộ, cụ thể: tỉnh Hà Tĩnh (14/14 vị trí); tỉnh Quảng Trị (28/28 vị trí); tỉnh Quảng Ngãi (44/44 vị trí), tỉnh Gia Lai (82/82 vị trí); tỉnh Khánh Hòa (20/20 vị trí); TP. Cần Thơ (7/7 vị trí).

## 5. Công tác khai thác, cung ứng VLXD

Ngay từ bước chuẩn bị đầu tư, Bộ Xây dựng đã chỉ đạo các chủ đầu tư, Tư vấn thiết kế khảo sát kỹ lưỡng và lập hồ sơ mỏ khảo sát vật liệu với trữ lượng và chất lượng bảo đảm nhu cầu cho các DATP. Trong quá trình triển khai, Bộ Xây dựng thường xuyên chỉ đạo các chủ đầu tư, nhà thầu thi công chủ động làm việc với các địa phương bảo đảm các mỏ và nguồn cung cấp vật liệu; đồng thời, lãnh đạo Bộ Xây dựng trực tiếp làm việc với lãnh đạo các tỉnh về tháo gỡ, đẩy nhanh thủ tục khai thác mỏ vật liệu cho các dự án và kịp thời báo cáo Thủ tướng Chính phủ - Trưởng Ban chỉ đạo nhà nước các công trình, dự án quan trọng quốc gia, trọng điểm ngành GTVT để chỉ đạo các bộ, ngành, địa phương giải quyết tháo gỡ. Kết quả cụ thể:

### a) Đối với 10 DATP đoạn từ tỉnh Hà Tĩnh đến tỉnh Khánh Hòa

Tổng nhu cầu vật liệu đá cho các dự án cần khoảng 19,86 triệu m<sup>3</sup>, lấy từ 90 mỏ đang khai thác với tổng trữ lượng 186,25 triệu m<sup>3</sup>. Về cơ bản, khả năng cung ứng của các mỏ đang khai thác đáp ứng được các yêu cầu về chất lượng, trữ lượng, tiến độ dự án.

Tổng nhu cầu vật liệu cát cho các dự án cần khoảng 10,47 triệu m<sup>3</sup>, trong đó 4,74 triệu m<sup>3</sup> lấy từ 78 mỏ đang khai thác với tổng trữ lượng khoảng 10,4 triệu m<sup>3</sup>, 5,73 triệu m<sup>3</sup> được lấy từ 19 mỏ mới chưa khai thác với tổng trữ lượng khoảng 13,36 triệu m<sup>3</sup>. Đến nay các nhà thầu đã khai thác 19/19 mỏ, đáp ứng yêu cầu về chất lượng, trữ lượng, tiến độ dự án.

Tổng nhu cầu vật liệu đất cho các dự án cần khoảng 50,43 triệu m<sup>3</sup>, trong đó 2,7 triệu m<sup>3</sup> lấy từ 21 mỏ đang khai thác với tổng trữ lượng khoảng 10,33 triệu m<sup>3</sup>; 5,65 triệu m<sup>3</sup> được tận dụng từ đất đào các dự án; đối với khối lượng còn lại khoảng 42,08 triệu m<sup>3</sup> được khai thác từ 55 mỏ cấp cho dự án theo cơ chế đặc thù với trữ lượng khoảng 46,06 triệu m<sup>3</sup>, các nhà thầu đã khai thác 55/55 mỏ đáp ứng yêu cầu.

### b) Đối với 02 DATP đoạn từ thành phố Cần Thơ đến Cà Mau

- Tổng nhu cầu vật liệu đá cho các DATP cần khoảng 2,3 triệu m<sup>3</sup>, đất đắp khoảng 1,5 triệu m<sup>3</sup> lấy từ các mỏ đang khai thác trong khu vực với khả năng cung ứng đáp ứng được các yêu cầu về chất lượng, trữ lượng, bảo đảm tiến độ yêu cầu. Đối với vật liệu cát đắp nền có tổng nhu cầu 18,5 triệu m<sup>3</sup>, đến nay đã cấp Bản xác nhận, đủ điều kiện khai thác<sup>17</sup> 28,3 triệu m<sup>3</sup> (bao gồm cả cát sông và cát biển),

<sup>17</sup> Tỉnh An Giang 6,8 triệu m<sup>3</sup>, Đồng Tháp 7 triệu m<sup>3</sup>, Vĩnh Long 5 triệu m<sup>3</sup>, Tiền Giang 2 triệu m<sup>3</sup>, Bến Tre 2 triệu m<sup>3</sup>, Sóc Trăng 5,5 triệu m<sup>3</sup>.

tỉnh An Giang đã điều phối cho Dự án 1,4 triệu m<sup>3</sup> từ nguồn của cao tốc Châu Đốc – Cần Thơ – Sóc Trăng.

- Về nguồn cát biển: trên cơ sở kết quả thí điểm, chủ đầu tư dự án đang tiếp tục triển khai thí điểm mở rộng trên tuyến chính của dự án từ Km81 - Km126+223 và đoạn tuyến nối từ Km6+522 đến Km16+510 tại DATP đoạn Hậu Giang – Cà Mau. Ủy ban nhân dân tỉnh Sóc Trăng đã cấp Bản xác nhận<sup>18</sup> từ ngày 21 tháng 6 năm 2024 với tổng trữ lượng 5,5 triệu m<sup>3</sup>. Nhà thầu đã hoàn tất các thủ tục, bắt đầu khai thác từ ngày 29 tháng 6 năm 2024. Thực tế hiện nay đã khai thác và đưa về công trường được 1,06 triệu m<sup>3</sup>.

Bộ Xây dựng đã hướng dẫn<sup>19</sup> các tỉnh, thành phố trong việc sử dụng cát biển làm nền đường; đồng thời yêu cầu<sup>20</sup> chủ đầu tư phối hợp với các cơ quan, đơn vị chuyên môn và các cấp chính quyền của địa phương tiến hành quan trắc môi trường khu vực thí điểm trước, trong, sau khi thi công; cũng như có văn bản<sup>21</sup> gửi các bộ, ngành, địa phương để phối hợp trong công tác kiểm tra, giám sát việc thi công thí điểm cát biển.

#### 6. Công tác triển khai thi công

Sau khi 12 DATP khởi công xây dựng từ 01 tháng 01 năm 2023, Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, Phó Thủ tướng Chính phủ đã yêu cầu Xây dựng tập trung chỉ đạo các chủ đầu tư, các nhà thầu khẩn trương huy động máy móc thiết bị, nhân vật lực, hoàn thiện các thủ tục liên quan và quyết liệt tổ chức thi công ngay sau khi khởi công; chỉ đạo Bộ Nông Nghiệp và Môi trường và các địa phương tập trung giải quyết các vướng mắc liên quan đến khai thác mỏ vật liệu xây dựng, ưu tiên hoàn thành công tác giải phóng mặt bằng tại các vị trí tiếp cận công trường, các đoạn tuyến phải xử lý nền đất yếu, các vị trí thi công xây dựng các công trình cầu, hầm, các đoạn tuyến có khối lượng đào cần điều phối, bảo đảm công địa cho các đơn vị tổ chức triển khai thi công. Bộ Xây dựng đã quyết liệt chỉ đạo các chủ đầu tư yêu cầu các nhà thầu khẩn trương thực hiện các công tác chuẩn bị như phê duyệt hồ sơ thiết kế bản vẽ thi công, xây dựng lán trại, phòng thí nghiệm, huy động máy móc thiết bị đến công trường... , tranh thủ điều kiện thời tiết thuận lợi, tập trung tối đa nguồn lực để tổ chức thi công, tập trung triển khai các hạng mục có giá trị cao và không phụ thuộc vào nguồn vật liệu đắp như cầu, hầm, cống, các đoạn tuyến đào, đắp sử dụng vật liệu điều phối ...; tổ chức thi công cuốn chiếu, có công địa đến đâu thi công đến đó. Với sự chỉ đạo quyết liệt của Thủ tướng Chính phủ, Bộ trưởng Bộ Xây dựng trên tinh thần "*chỉ*

<sup>18</sup> Bản xác nhận khu vực, công suất, khối lượng, phương pháp, thiết bị, kế hoạch và bảo vệ môi trường.

<sup>19</sup> Văn bản 2499/BGTVT-CQLXD ngày 11 tháng 3 năm 2024, số 7311/BGTVT-CQLXD ngày 9 tháng 7 năm 2024 của Bộ GTVT

<sup>20</sup> Văn bản số 1738/CQLXD-CCPN ngày 28 tháng 6 năm 2024 của Cục Quản lý đầu tư xây dự.

<sup>21</sup> Văn bản số 6908/BGTVT-CQLXD ngày 28 tháng 6 năm 2024 của Bộ Giao thông vận tải.

*bàn làm, không bàn lùi*", "*vượt năng, thắng mưa*", thi công "*3 ca 4 kíp*", làm việc cả ngày nghỉ, xuyên lễ, xuyên Tết, hiện nay các đơn vị đang đẩy nhanh tiến độ thi công đồng loạt tại 25/25 gói thầu xây lắp tại 12 DATP thuộc Dự án. Ngày 18 tháng 8 năm 2024, Thủ tướng Chính phủ đã phát động đợt thi đua cao điểm "*500 ngày đêm thi đua hoàn thành 3.000 km đường bộ cao tốc*" không chỉ cổ vũ tinh thần mà còn là mệnh lệnh yêu cầu các chủ thể tăng tốc triển khai thi công, chủ động tháo gỡ khó khăn, vướng mắc để hoàn thành Dự án vào năm 2025, đến nay giá trị sản lượng hoàn thành toàn Dự án đạt khoảng 80.446 tỷ đồng (khoảng 84,6% giá trị hợp đồng<sup>22</sup>), một số DATP từ Hà Tĩnh đến Khánh Hoà có yếu tố thuận lợi về mặt bằng, vật liệu, đã hoàn thành và đưa vào khai thác vượt tiến độ từ 6 -8 tháng so với mốc tiến độ cuối năm 2025 của Quốc hội, cụ thể:

- Đã hoàn thành đưa vào khai thác 03 DATP<sup>23</sup> với tổng chiều dài 138,2km và 70/83km đầu tuyến DATP Vân Phong – Nha Trang vào dịp 30 tháng 4 năm 2025.

- Đã hoàn thành, đưa vào khai thác dịp 2 tháng 9 năm 2025 02 DATP<sup>24</sup> với tổng chiều dài 120,8km và 13km còn lại của DATP Vân Phong – Nha Trang; đã hoàn thành một số đoạn tuyến của các DATP khác<sup>25</sup>.

- Do quy mô phân kỳ đầu tư dẫn đến phát sinh một số bất cập trong quá trình khai thác<sup>26</sup>, Chính phủ đang chỉ đạo Bộ Xây dựng nghiên cứu đầu tư mở rộng theo hình thức đối tác công tư (PPP)<sup>27</sup>, phương án đầu tư đã được Bộ Xây dựng báo cáo Thủ tướng Chính phủ<sup>28</sup>.

## 7. Công tác quản lý chất lượng

Xác định công tác đảm bảo chất lượng các dự án là nhiệm vụ quan trọng hàng đầu, tuyệt đối không vì tiến độ mà đánh đổi chất lượng, Bộ Xây dựng đã ban hành nhiều chỉ thị<sup>29</sup>, công điện<sup>30</sup>, văn bản chỉ đạo<sup>31</sup> đôn đốc việc đẩy nhanh

<sup>22</sup> Đến đầu tháng 8 năm 2025: đoạn Bãi Vọt – Hàm Nghi đạt khoảng 96,5%; đoạn Hàm Nghi – Vũng Áng đạt 100%; đoạn Vũng Áng – Bùng đạt khoảng 98,1%; đoạn Bùng – Vạn Ninh đạt khoảng 93,8%; đoạn Vạn Ninh - Cam Lộ đạt khoảng 98%; đoạn Quảng Ngãi – Hoài Nhơn đạt khoảng 73,7%; đoạn Hoài Nhơn – Quy Nhơn đạt khoảng 83,8%; đoạn Quy Nhơn – Chí Thạnh đạt khoảng 81,2%; đoạn Chí Thạnh – Vân Phong đạt khoảng 82%; đoạn Vân Phong – Nha Trang đạt khoảng 95,5%; đoạn Cần Thơ – Hậu Giang đạt khoảng 73,8%; đoạn Hậu Giang – Cà Mau đạt khoảng 68,8%.

<sup>23</sup> Các DATP đoạn: Bãi Vọt – Hàm Nghi (35,2km), Hàm Nghi – Vũng Áng (54,2km), Bùng - Vạn Ninh (48,8km)

<sup>24</sup> Các DATP đoạn: Vũng Áng – Bùng (55,3km), Vạn Ninh – Cam Lộ (65,5km).

<sup>25</sup> Gồm 10/88km thuộc đoạn Quảng Ngãi – Hoài Nhơn, 45/70,1km thuộc đoạn Hoài Nhơn – Quy Nhơn, 16/61,7km thuộc đoạn Quy Nhơn – Chí Thạnh.

<sup>26</sup> Như: tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn giao thông, ùn tắc giao thông, tai nạn giao thông, chưa đáp ứng được nhu cầu phát triển kinh tế trong điều kiện dự báo lưu lượng giao thông có xu hướng tăng do thay đổi mục tiêu về tăng trưởng kinh tế trong điều kiện và hiện nay Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về đường bộ cao tốc được ban hành

<sup>27</sup> Các Thông báo: số 229/TB-VPCP ngày 14 tháng 5 năm 2025, số 266/TB-VPCP ngày 27 tháng 5 năm 2025, số 323/TB-VPCP ngày 26 tháng 6 năm 2025; Văn bản số 7370/VPCP-CN ngày 08 tháng 8 năm 2025.

<sup>28</sup> Văn bản số 8313/BXD-KHTC ngày 13 tháng 8 năm 2025.

<sup>29</sup> Chỉ thị số 02/CT-BGTVT ngày 23 tháng 5 năm 2022 về nâng cao chất lượng, đảm bảo tiến độ và siết chặt kỷ cương, trách nhiệm trong công tác quản lý đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông; Chỉ thị số 01/CT-BGTVT ngày 19 tháng 01 năm 2023 về việc tăng cường công tác đảm bảo an toàn giao thông, an toàn lao động

tiến độ thực hiện và nâng cao chất lượng, đảm bảo tiến độ và siết chặt kỷ cương, trách nhiệm trong công tác quản lý đầu tư xây dựng; tăng cường kiểm soát công tác lựa chọn nhà thầu và quản lý thực hiện hợp đồng các dự án; tăng cường công tác quản lý, thực hiện nhiệm vụ, công vụ, phòng ngừa, ngăn chặn tiêu cực liên quan đến hoạt động quản lý dự án; tăng cường công tác đảm bảo an toàn giao thông, an toàn lao động và vệ sinh môi trường trong thi công xây dựng... Trong đó: (i) yêu cầu các cơ quan tham mưu, Thanh tra Bộ tăng cường thanh tra, kiểm tra, đôn đốc ngay từ giai đoạn chuẩn bị dự án cho đến giai đoạn kết thúc dự án; nâng cao trách nhiệm người đứng đầu Chủ đầu tư, Ban quản lý dự án trong việc quản lý, điều hành mọi hoạt động của các tổ chức, cá nhân trong suốt quá trình thực hiện dự án; có chế tài xử lý các nhà thầu tư vấn, nhà thầu thi công trong suốt quá trình tham gia thiết kế, thẩm tra, giám sát, thi công, nghiệm thu đưa công trình vào sử dụng đảm bảo chất lượng, tiến độ yêu cầu; (ii) yêu cầu Chủ đầu tư, Ban quản lý dự án chỉ đạo tư vấn giám sát thường xuyên, trực tiếp tại hiện trường, kiểm soát chặt chẽ chất lượng công trình, kiên quyết loại bỏ vật liệu không đảm bảo yêu cầu, thực hiện đầy đủ các thí nghiệm về vật liệu theo quy định, đảm bảo vật liệu đưa vào sử dụng cho các dự án, công trình giao thông đáp ứng chất lượng yêu cầu theo chỉ dẫn kỹ thuật; kiểm soát chất lượng thi công các hạng mục công trình tuân thủ hồ sơ thiết kế, chỉ dẫn kỹ thuật và quy định hiện hành, tuyệt đối không để xảy ra các sai sót, không đảm bảo chất lượng; chủ động, trách nhiệm trong công tác nghiệm thu, thanh toán, tuyệt đối không để xảy ra sách nhiễu, cố tình gây khó khăn cho nhà thầu nhằm đảm bảo kịp thời nguồn kinh phí phục vụ công tác thi công các dự án.

Dự án được Hội đồng Kiểm tra nhà nước về công tác nghiệm thu công trình xây dựng định kỳ kiểm tra, làm việc với các cơ quan, đơn vị liên quan về công tác quản lý chất lượng, tiến độ các dự án, kịp thời chấn chỉnh các đơn vị có tồn tại,

---

và vệ sinh môi trường trong thi công xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông; Chỉ thị số 04/CT-BGTVT ngày 22 tháng 3 năm 2023 về việc tăng cường kiểm soát chất lượng thực hiện các dự án đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông do Bộ GTVT quản lý; Chỉ thị số 04/CT-BGTVT ngày 30 tháng 9 năm 2024 tiếp tục tăng cường, nâng cao hiệu quả công tác quản lý, siết chặt kỷ luật, kỷ cương tại các Dự án đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông do Bộ Giao thông vận tải quản lý; Chỉ thị số 04-CT/BCSD ngày 18 tháng 6 năm 2024 về tăng cường quản lý công tác đấu thầu, lựa chọn nhà thầu, quản lý thi công xây dựng gắn với phòng, chống tham nhũng, tiêu cực, lãng phí đối với các dự án đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông do Bộ Giao thông vận tải quản lý; Chỉ thị số 03/CT-BXD ngày 06 tháng 6 năm 2025 Về việc tăng cường công tác quản lý chất lượng công trình xây dựng và an toàn trong thi công xây dựng.

<sup>30</sup> Công điện số 14/CĐ-BGTVT ngày 09 tháng 5 năm 2023 về tăng cường công tác quản lý, thực hiện nhiệm vụ, công vụ, phòng ngừa, ngăn chặn tiêu cực liên quan đến hoạt động quản lý dự án để đảm bảo chất lượng, tiến độ, kế hoạch giải ngân các dự án đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông do Bộ GTVT quản lý; Công điện số 15/CĐ-BXD ngày 11/5/2025 về việc tăng cường công tác bảo đảm chất lượng, an toàn giao thông, an toàn lao động và vệ sinh môi trường trong quá trình thi công xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông;

<sup>31</sup> Các văn bản số: 11580/BGTVT-CQLXD ngày 13 tháng 10 năm 2023, 13998/BGTVT-CQLXD ngày 06 tháng 12 năm 2023, 4717/BGTVT-CQLXD ngày 04 tháng 5 năm 2024, 5546/BGTVT-CQLXD ngày 24 tháng 5 năm 2024, 6101/BGTVT-CQLXD ngày 08 tháng 6 năm 2024, 7473/BGTVT-CQLXD ngày 15 tháng 7 năm 2024, 9151/BGTVT-CQLXD ngày 23 tháng 8 năm 2024, 9253/BGTVT-CQLXD ngày 26 tháng 8 năm 2024, 9256/BGTVT-CQLXD ngày 26 tháng 8 năm 2024...

kiếm khuyết về chất lượng và yêu cầu khắc phục kịp thời, đẩy nhanh tiến độ thi công đáp ứng yêu cầu.

Ngoài ra, dự án sử dụng đơn vị Tư vấn kiểm định độc lập, song song trong quá trình triển khai thi công nhằm tăng cường công tác quản lý chất lượng các hạng mục đã thi công. Theo kết quả kiểm định, đến thời điểm hiện tại, các công trình, hạng mục công trình đáp ứng kỹ thuật, chất lượng theo quy định.

Các dự án thành phần đã hoàn thành đều được Hội đồng Kiểm tra nhà nước về công tác nghiệm thu công trình xây dựng tiến hành kiểm tra, đánh giá về chất lượng và thống nhất đề chủ đầu tư đưa công trình vào khai thác theo quy định.

#### 8. Công tác bố trí vốn và giải ngân

Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 – 2025 được bố trí 124.944 tỷ đồng, trong đó: 52.468 tỷ đồng từ nguồn vốn trung hạn NSTW giai đoạn 2021-2025 và 72.476 tỷ đồng từ Chương trình phục hồi phát triển kinh tế - xã hội<sup>32</sup>.

Đến nay, Chính phủ đã bố trí 124.944 tỷ đồng, tới hết tháng 7 năm 2025 đã giải ngân khoảng 103.045 tỷ đồng (đạt 80,5%), trong đó năm 2025 đã giải ngân 10.557/34.401 tỷ đồng đạt 30,7%.

#### 9. Các hạng mục phục vụ công tác quản lý, vận hành, khai thác đường cao tốc và nâng cao hiệu quả khai thác đường cao tốc

Bộ Xây dựng đã giao Cục Đường bộ Việt Nam tổ chức tiếp nhận, quản lý khai thác ngay sau khi dự án hoàn thành. Để đảm bảo hiệu quả đầu tư, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường cao tốc và nâng cao năng lực quản lý, cũng như để bổ sung, hoàn thiện các văn bản quy phạm pháp luật làm cơ sở triển khai thực hiện, Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) đã phê duyệt<sup>33</sup> đề án “*định hướng trong đầu tư, vận hành khai thác hệ thống giao thông thông minh và kiểm tra tải trọng xe trên đường bộ cao tốc*”, trong đó đã xác định lộ trình nghiên cứu đề xuất mô hình tổng thể quản lý, vận hành khai thác và bảo trì hệ thống giao thông thông minh, kiểm tra tải trọng xe cho các tuyến đường cao tốc; đề xuất lộ trình triển khai thực hiện phù hợp với điều kiện Việt Nam, đảm bảo khai thác hiệu quả đường cao tốc; đề xuất sửa đổi, bổ sung các văn bản quy phạm pháp luật làm cơ sở triển khai thực hiện;...

Triển khai thực hiện Nghị quyết của Quốc hội và chỉ đạo của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, Bộ Xây dựng đã tham mưu cho Chính phủ trình Quốc hội

<sup>32</sup> Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 11 tháng 01 năm 2022 của Quốc hội về chính sách tài khóa, tiền tệ hỗ trợ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội.

<sup>33</sup> Văn bản số 15209/BGTVT-KCHT ngày 29 tháng 12 năm 2023 về việc chấp thuận nội dung đề án “Định hướng trong đầu tư, vận hành khai thác hệ thống giao thông thông minh trên đường bộ cao tốc” và Văn bản số 15216/BGTVT-KCHT ngày 29 tháng 12 năm 2023 về phương án đầu tư xây dựng hệ thống kiểm tra tải trọng trên đường cao tốc.

thông qua Luật Đường bộ số 35/2024/QH15<sup>34</sup>; tham mưu trình Chính phủ ban hành các Nghị định: số 119/2024/NĐ-CP ngày 30 tháng 9 năm 2024 quy định về thanh toán điện tử giao thông đường bộ; số 130/2024/NĐ-CP ngày 10 tháng 10 năm 2024 quy định về thu phí sử dụng đường bộ cao tốc đối với phương tiện lưu thông trên tuyến đường bộ cao tốc thuộc sở hữu toàn dân do Nhà nước đại diện chủ sở hữu và trực tiếp quản lý, khai thác; số 165/2024/NĐ-CP ngày 26 tháng 12 năm 2024 quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đường bộ và Điều 77 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Hiện nay, Bộ Xây dựng đang chỉ đạo các đơn vị liên quan triển khai đầu tư hoàn thiện trạm dừng nghỉ và một số hạng mục phục vụ quản lý khai thác tuyến đường tại các dự án thành phần đầu tư công (hệ thống quản lý giao thông thông minh, thu phí điện tử không dừng, kiểm soát tải trọng xe), tình hình triển khai như sau:

- Về các trạm dừng nghỉ: Theo Quyết định số 938/QĐ-BGTVT ngày 31 tháng 7 năm 2023 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng về việc phê duyệt mạng trạm dừng nghỉ trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông, dự kiến đầu tư mới 24 vị trí trạm dừng nghỉ (mỗi bên tuyến cao tốc có 01 trạm), trong phạm vi Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 – 2025 có 11 vị trí<sup>35</sup>. Hiện nay, 09 vị trí đã lựa chọn được nhà đầu tư, đang thực hiện đầu tư, xây dựng<sup>36</sup>; 02 vị trí chưa lựa chọn được Nhà đầu tư<sup>37</sup>. Đối với các vị trí đã lựa chọn được nhà đầu tư, Bộ Xây dựng đang quyết liệt chỉ đạo các đơn vị hoàn thành các công trình dịch vụ công (bãi đỗ xe, nhà vệ sinh, nơi nghỉ của lái xe...) trước ngày 31/12/2025.

- Về hệ thống quản lý giao thông thông minh, thu phí điện tử không dừng, kiểm soát tải trọng xe (hệ thống giám sát, điều hành giao thông): Song song với việc tham mưu cho Chính phủ ban hành hoặc trình Quốc hội ban hành các văn bản quy phạm pháp luật làm cơ sở pháp lý, Bộ Xây dựng đã chỉ đạo các đơn vị thực hiện các thủ tục đầu tư xây dựng hệ thống giám sát, điều hành giao thông để phục vụ công tác quản lý, vận hành, khai thác tuyến đường cao tốc, trong đó sẽ đầu tư Hệ thống điều hành và trung tâm dữ liệu (Back-end) của Nhà cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử giao thông; Hệ thống quản lý cơ sở dữ liệu thanh toán điện tử giao thông đường bộ tại DATP đoạn Vân Phong – Nha Trang để sử dụng

<sup>34</sup> Trong đó có các điều, khoản cho phép thu phí sử dụng đường bộ cao tốc đối với phương tiện lưu thông trên tuyến đường bộ cao tốc thuộc sở hữu toàn dân do Nhà nước đại diện chủ sở hữu và trực tiếp quản lý, khai thác (các điều khoản này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 10 năm 2024) làm cơ sở triển khai đầu tư và tổ chức lực lượng thu phí tại các dự án thành phần đầu tư công.

<sup>35</sup> Đoạn Hàm Nghi – Vũng Áng (01 vị trí), Vũng Áng – Bùng (01 vị trí), Bùng – Vạn Ninh (01 vị trí), Vạn Ninh – Cam Lộ (01 vị trí), Quảng Ngãi – Hoài Nhơn (02 vị trí), Hoài Nhơn – Quy Nhơn (01 vị trí), Quy Nhơn – Chí Thạnh (01 vị trí), Vân Phong – Nha Trang (01 vị trí), Cần Thơ – Hậu Giang (01 vị trí), Hậu Giang – Cà Mau (01 vị trí).

<sup>36</sup> Gồm các Trạm: Hàm Nghi – Vũng Áng, Vũng Áng – Bùng, Bùng – Vạn Ninh, Vạn Ninh – Cam Lộ, Quảng Ngãi – Hoài Nhơn Km15, Quảng Ngãi – Hoài Nhơn Km77, Hoài Nhơn – Quy Nhơn, Quy Nhơn – Chí Thạnh, Vân Phong – Nha Trang.

<sup>37</sup> Trạm Hậu Giang - Cà Mau đang tiến hành đánh giá Hồ sơ dự thầu của Nhà đầu tư; Trạm Cần Thơ - Hậu Giang đang tiếp tục gia hạn thời gian đóng thầu (do không có Nhà đầu tư tham dự).

chung cho toàn bộ 12 DATP cũng như đủ điều kiện để mở rộng, nâng cấp phục vụ cho công tác quản lý trên phạm vi cả nước. Hiện các chủ đầu tư đang hoàn tất thủ tục lựa chọn nhà thầu, phân đấu triển khai thi công và hoàn thành vào cuối năm 2025, chạy thử và đủ điều kiện thu phí trong quý I năm 2026.

#### 10. Công tác thanh tra, kiểm toán

Thực hiện yêu cầu của Quốc hội trong việc tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra, hướng dẫn nội bộ ngay từ đầu, để không xảy ra sai sót, tham nhũng, lãng phí, tiêu cực và xử lý nghiêm các hành vi vi phạm, Kiểm toán Nhà nước đã triển khai công tác kiểm toán các DATP thuộc Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc – Nam phía Đông giai đoạn 2021-2105. Đến nay Kiểm toán Nhà nước đã hoàn thành công tác kiểm toán tại 08/12 DATP các đoạn Bãi Vọt – Hàm Nghi, Hàm Nghi – Vũng Áng, Vạn Ninh – Cam Lộ, Quảng Ngãi – Hoài Nhơn, Chí Thạnh – Vân Phong, Vân Phong – Nha Trang, Cần Thơ – Hậu Giang, Hậu Giang – Cà Mau<sup>38</sup> và sẽ tiếp tục kiểm toán đối với các DATP còn lại<sup>39</sup>.

Qua công tác kiểm toán tại 08 DATP, Kiểm toán Nhà nước đã đánh giá Chủ đầu tư và các đơn vị liên quan đã có nhiều cố gắng trong quản lý, triển khai thực hiện, kết quả bước đầu đã đem lại hiệu quả nhất định về mặt kinh tế của dự án. Qua lựa chọn nhà thầu bằng hình thức chỉ định thầu các gói thầu xây lắp đã chiết giảm 5% giá trị dự toán gói thầu đã phê duyệt. Công tác lập, thẩm định, phê duyệt thiết kế kỹ thuật, thiết kế bản vẽ thi công, thiết kế công nghệ hạng mục thiết bị tuân thủ các quy trình, quy phạm, tiêu chuẩn kỹ thuật đã được phê duyệt áp dụng cho dự án. Các đơn vị thực hiện Dự án tuân thủ các quy định của nhà nước ban hành, các giải pháp thiết kế, phương án bảo đảm tác động môi trường, sinh thái, phòng chống cháy nổ được thực hiện theo quy định. Bên cạnh đó, Kiểm toán Nhà nước cũng chỉ ra một số tồn tại, hạn chế trong công tác lập lập, thẩm định, phê duyệt thiết kế, dự toán; nghiệm thu thanh toán một số chi phí của các gói thầu xây lắp và gói thầu tư vấn chưa chính xác ... Bộ Xây dựng đã chỉ đạo các cơ quan, đơn vị liên quan nghiêm túc rút kinh nghiệm và chấn chỉnh đối với một số tồn tại, hạn chế theo kết luận của Kiểm toán Nhà nước<sup>40</sup>.

Ngoài ra, thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, Thanh tra Chính phủ đã tiến hành thanh tra tại 06 DATP<sup>41</sup>, hiện đang hoàn thiện để công bố kết luận.

<sup>38</sup> Các Báo cáo kiểm toán số: 201/KTNN-TH ngày 25 tháng 11 năm 2024 đối với đoạn Bãi Vọt – Hàm Nghi và Hàm Nghi – Vũng Áng, số 200/KTNN-TH ngày 25 tháng 11 năm 2024 đối với đoạn Vạn Ninh – Cam Lộ, số 67/KTNN-TH ngày 14 tháng 6 năm 2024 đối với đoạn Quảng Ngãi – Hoài Nhơn, số 186/KTNN-TH ngày 12 tháng 12 năm 2024 đối với đoạn Chí Thạnh – Vân Phong và Vân Phong – Nha Trang, số 96/ KTNN-TH ngày 09 tháng 7 năm 2024 đối với đoạn Cần Thơ – Hậu Giang và Hậu Giang – Cà Mau

<sup>39</sup> Các DATP: Vũng Áng - Bùn, Bùn – Vạn Ninh, Hoài Nhơn – Quy Nhơn, Quy Nhơn – Chí Thạnh.

<sup>40</sup> Các văn bản số: 10797/BGTVT-TC ngày 07 tháng 10 năm 2024, 8644/BGTVT-TC ngày 13 tháng 8 năm 2024, 382/BGTVT-TC ngày 13 tháng 01 năm 2025, 405/BGTVT-TC ngày 13 tháng 01 năm 2025, 607/BGTVT-TC ngày 17 tháng 01 năm 2025.

<sup>41</sup> Các DATP: Hàm Nghi – Vũng Áng, Vũng Áng – Bùn, Quảng Ngãi – Hoài Nhơn, Chí Thạnh – Vân Phong, Vân Phong – Nha Trang, Hậu Giang – Cà Mau.

## 11. Công tác thu phí đường bộ cao tốc tại các dự án thành phần đầu tư công

Ngày 27 tháng 6 năm 2024, Quốc hội đã thông qua Luật Đường bộ số 35/2024/QH15 có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 10 năm 2024, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 130/2024/NĐ-CP ngày 10 tháng 10 năm 2024 quy định về thu phí sử dụng đường bộ cao tốc đối với phương tiện lưu thông trên tuyến đường bộ cao tốc thuộc sở hữu toàn dân do nhà nước đại diện chủ sở hữu và trực tiếp quản lý, khai thác, trong đó quy định chi tiết điều kiện, thời điểm triển khai thu phí sử dụng đường bộ cao tốc.

Theo kế hoạch, các trạm thu phí, hệ thống thu phí điện tử không dừng của các dự án thành phần dự kiến sẽ hoàn thành trong năm 2025 và triển khai thu phí trong năm 2026 ngay sau khi đủ điều kiện triển khai thu phí theo quy định<sup>42</sup>. Hiện nay, Bộ Xây dựng đã phê duyệt đề án khai thác tài sản, đang chỉ đạo các chủ đầu tư/ nhà đầu tư và các đơn vị liên quan triển khai đầu tư xây dựng các trạm thu phí, các công trình dịch vụ công tại các trạm dừng nghỉ để tổ chức thu phí đường bộ cao tốc tại các dự án thành phần đầu tư công theo kế hoạch.

## III. KHÓ KHĂN, VƯỚNG MẮC TRONG QUÁ TRÌNH THỰC HIỆN

### 1. Về công tác GPMB

Công tác GPMB vẫn là khâu khó khăn, phức tạp nhất, ảnh hưởng rất lớn đến tiến độ, chất lượng các dự án và cần ưu tiên thực hiện trước một bước để bảo đảm tiến độ thi công. Vì vậy, Chính phủ đã yêu cầu các địa phương bàn giao toàn bộ mặt bằng trong quý II năm 2023. Mặc dù các địa phương đã huy động cả hệ thống chính trị vào cuộc, quyết liệt, tập trung thực hiện, tuy nhiên, đến nay vẫn còn vướng mặt bằng một số phạm vi đường gom, hàng rào, đường quay đầu xe, trạm dừng nghỉ trên địa bàn các tỉnh Quảng Trị, Quảng Ngãi và cục bộ tại một số địa phương khác.

### 2. Về chuyển đổi mục đích sử dụng rừng

Dự án đã được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư tại Nghị quyết số 44/2022/QH15, Ủy ban Thường vụ Quốc hội thông qua chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng, đất rừng và đất trồng lúa nước từ hai vụ trở lên tại Nghị quyết số 273/NQ-UBTVQH15 ngày 11 tháng 7 năm 2022. Quá trình triển khai có có sự sai khác về vị trí và diện tích so với số liệu tại Nghị quyết số 273/NQ-UBTVQH15 chủ yếu do khi triển khai bước lập thiết kế kỹ thuật, phương án tuyến cần được tối ưu hóa để bảo đảm tính kinh tế - kỹ thuật; cập nhật chính xác điều kiện địa hình, địa chất, thủy văn dẫn đến thay đổi cao độ đường đỏ, độ dốc mái taluy đào, đắp; xác định chính xác hơn ranh giới, phạm vi chiếm dụng đất của

<sup>42</sup> Theo quy định tại Điều 3 Nghị định số 130/2024/NĐ-CP của Chính phủ.

dự án. Chính phủ đã có Tờ trình trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định điều chỉnh Nghị quyết số 273/NQ-UBTVQH15; Ủy ban Thường vụ Quốc hội đã có Nghị Quyết số 1216/NQ-UBTVQH15 ngày 08 tháng 10 năm 2024 điều chỉnh chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng, đất rừng và đất trồng lúa nước từ hai vụ trở lên của Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc – Nam phía Đông giai đoạn 2021 – 2025<sup>43</sup>. Thời gian để hoàn thành các thủ tục chuyển mục đích sử dụng rừng nêu trên cũng ảnh hưởng đến việc tổ chức triển khai thi công và tiến độ hoàn thành Dự án. Tuy nhiên, Bộ Xây dựng đã chỉ đạo các đơn vị nỗ lực triển khai thi công nên về cơ bản không ảnh hưởng đến mục tiêu hoàn thành các dự án vào cuối năm 2025.

### 3. Về nguồn VLXD

- Theo quy định của Luật đất đai số 45/2013/QH13, các mỏ vật liệu không thuộc diện nhà nước thu hồi đất, vì vậy, các nhà thầu chỉ có thể thực hiện theo các hình thức: thuê đất, chuyển nhượng đất, hợp tác kinh doanh. Tuy nhiên, việc triển khai tại các địa phương còn chưa thống nhất, một số địa phương thực hiện theo hình thức thuê đất, một số địa phương thực hiện theo hình thức chuyển nhượng (như tỉnh Hà Tĩnh, Phú Yên); đối với trường hợp thuê đất sẽ thuận lợi hơn do khai thác xong thì đất vẫn là của dân và bàn giao lại cho người dân, không phải bàn giao cho nhà nước như trường hợp chuyển nhượng đất.

- Do không thuộc diện nhà nước thu hồi đất nên nhà thầu phải thoả thuận với chủ sở hữu đất về giá chuyển nhượng đất, giá thuê đất, thực tế, người dân đề nghị mức giá cao hơn nhiều so với mức giá đền bù giải phóng mặt bằng theo quy định của nhà nước dẫn đến thời gian để đàm phán thành công mức giá chuyển nhượng, thuê đất kéo dài hoặc chủ sở hữu không có nhu cầu chuyển nhượng, cho thuê đất nên nhiều mỏ đã có trong hồ sơ dự án nhưng không thể hoàn tất thủ tục để khai thác, phải tìm kiếm các mỏ khác ảnh hưởng lớn đến tiến độ.

- Đối với vật liệu cát đắp các DATP đoạn Cần Thơ – Hậu Giang và Hậu Giang – Cà Mau:

+ Mặc dù Quốc hội, Chính phủ đã ban hành các Nghị quyết<sup>44</sup> cho phép áp dụng cơ chế đặc thù để rút ngắn thủ tục cấp phép, nâng công suất khai thác mỏ

<sup>43</sup> Diện tích đất rừng phòng hộ, đất rừng đặc dụng, đất rừng sản xuất là 1.785,93ha, giảm 78 ha so với Nghị quyết số 273/NQ-UBTVQH15. Trong đó, diện tích đất có rừng là 1.492,93 ha, tăng 438,3 ha so với Nghị quyết số 273/NQ-UBTVQH15;

Diện tích đất trồng lúa nước từ hai vụ trở lên là 1.506,44 ha, giảm 30,8 ha so với Nghị quyết số 273/NQ-UBTVQH15.

<sup>44</sup> Các Nghị quyết số 60/NQ-CP ngày 16 tháng 6 năm 2021, số 133/NQ-CP ngày 19 tháng 10 năm 2021 của Chính phủ, các Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 11 tháng 01 năm 2022, số 106/2023/QH15 ngày 28 tháng 11 năm 2023 của Quốc hội.

vật liệu, Bộ Nông nghiệp và Môi trường đã hướng dẫn<sup>45</sup> trình tự, thủ tục cấp phép, nâng công suất khai thác mỏ vật liệu. Bộ Xây dựng với chức năng cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành trong lĩnh vực xây dựng đã tổng hợp nhu cầu vật liệu tại các dự án trọng điểm, báo cáo<sup>46</sup> lãnh đạo Chính phủ, trên cơ sở đó, Thủ tướng Chính phủ giao chỉ tiêu<sup>47</sup> cụ thể cho từng địa phương có nguồn cát để cung ứng cho các dự án, điều chuyển linh hoạt nguồn cát giữa các dự án. Tuy nhiên, do lần đầu áp dụng cơ chế đặc thù nên việc triển khai thực hiện thủ tục cấp mỏ của các địa phương rất chậm<sup>48</sup>, nhiều mỏ tại một số địa phương (như tỉnh Tiền Giang, Bến Tre, Sóc Trăng,...) khi khảo sát, đánh giá chất lượng, trữ lượng không đáp ứng yêu cầu, phải tìm kiếm các mỏ khác thay thế ảnh hưởng đến tiến độ cấp mỏ; một số mỏ chưa nằm trong quy hoạch khoáng sản nên phải thực hiện thủ tục trình, duyệt điều chỉnh, bổ sung vào quy hoạch. Mặc dù đến thời điểm tháng 6 năm 2024, các địa phương đã hoàn thành thủ tục cấp phép khai thác các mỏ theo chỉ tiêu được giao, tuy nhiên công suất khai thác bị khống chế, ảnh hưởng rất lớn đến tiến độ triển khai thi công. Trong quá trình triển khai thực hiện tiếp tục gặp phải các khó khăn vướng mắc như một số mỏ phải dừng khai thác do sạt lở, khai thác quá chiều sâu, mặc dù các nhà thầu đã khắc phục nhưng việc xử lý để cho khai thác trở lại của các địa phương còn chậm; tại Bản xác nhận khai thác mỏ vật liệu, một số địa phương vẫn quy định các nội dung: (i) quy định cụ thể công suất theo ngày ảnh hưởng đến năng suất khai thác; (ii) quy định thời hạn khai thác không phù hợp với Nghị quyết 106 (cho phép khai thác đến khi hoàn thành dự án trong khi Bản xác nhận cấp phép theo năm) dẫn đến phải làm thủ tục điều chỉnh, gia hạn thời gian khai thác nhiều lần làm gián đoạn quá trình khai thác; việc giao trực tiếp mỏ cát cho một số nhà thầu khai thác (khu vực ĐBSCL) trong khi nhà thầu không có kinh nghiệm tổ chức khai thác; vừa thực hiện công tác thi công, vừa thực hiện khai thác nên hạn chế trong việc hoàn thiện các thủ tục, phương án, phương tiện, quản lý, giám sát khai thác, vì vậy, sau khi được giao mỏ thì các nhà thầu không trực tiếp tổ chức khai thác mà thuê doanh nghiệp khai thác.

Để giải quyết khó khăn vướng mắc về nguồn cung ứng vật liệu, Bộ Xây

<sup>45</sup> Văn bản 1411/BTNMT-ĐCKS ngày 18 tháng 3 năm 2022, 6172/BTNMT-ĐCKS ngày 17 tháng 10 năm 2022, 5997/BTNMT-ĐCKS ngày 7 tháng 10 năm 2022, 5306/BTNMT-KSVN ngày 7 tháng 7 năm 2023, 1264/BTNMT-KSVN ngày 29 tháng 02 năm 2024, 6752/BTNMT-KSVN ngày 1 tháng 10 năm 2024, 7697/BTNMT-KSVN ngày 4 tháng 11 năm 2024, 9156/BTNMT-MT ngày 26 tháng 12 năm 2024, 197/BTNMT-KSVN ngày 09 tháng 01 năm 2025.

<sup>46</sup> Các Văn bản số 4863/BGTVT-CQLXD ngày 08 tháng 5 năm 2024, số 6003/BGTVT-CQLXD ngày 05 tháng 6 năm 2024, số 6461/BGTVT-CQLXD ngày 18 tháng 6 năm 2024, số 7120/BGTVT-CQLXD ngày 04 tháng 7 năm 2024, số 11072/BGTVT-CQLXD ngày 12 tháng 10 năm 2024, số 14088/BGTVT-CQLXD ngày 26 tháng 12 năm 2024.

<sup>47</sup> Các Thông báo số 175/TB-VPCP ngày 11 tháng 5 năm 2023, số 283/TB-VPCP ngày 26 tháng 6 năm 2024.

<sup>48</sup> Đến cuối năm 2023 tỉnh Đồng Tháp mới cấp mỏ, đến tháng 03 năm 2024 tỉnh An Giang mới cấp mỏ, đến tháng 06 năm 2024 tỉnh Vĩnh Long mới cấp mỏ.

dụng đã có nhiều văn bản báo cáo<sup>49</sup> Thủ tướng Chính phủ, Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà cũng như đề xuất giải pháp tháo gỡ tại phiên họp định kỳ Ban chỉ đạo công trình quan trọng quốc gia, trọng điểm ngành giao thông vận tải, ngoài ra Bộ Xây dựng cũng có nhiều văn bản, Công điện<sup>50</sup> đề nghị các địa phương sớm tháo gỡ các khó khăn vướng mắc về thủ tục khai thác mỏ vật liệu, đáp ứng tiến độ triển khai dự án. Thủ tướng Chính phủ, Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà đã quan tâm, nhiều lần trực tiếp kiểm tra, làm việc và chỉ đạo các bộ, ngành, địa phương quyết liệt, tập trung tháo gỡ vướng mắc, đẩy nhanh tiến độ cấp phép để cung ứng cho các dự án trọng điểm khu vực phía Nam<sup>51</sup>, đến nay, các bộ, ngành, địa phương đã nỗ lực triển khai thực hiện và cơ bản hoàn thành nhiệm vụ Lãnh đạo Chính phủ giao, tuy nhiên vẫn còn chậm so với yêu cầu.

+ Để chủ động về nguồn vật liệu đắp, giảm áp lực cho nguồn cát sông, Bộ Xây dựng đã chủ động phối hợp với Bộ Nông nghiệp và Môi trường triển khai nghiên cứu, thí điểm sử dụng cát biển làm vật liệu đắp nền đường. Trên cơ sở kết quả thí điểm tại đường hoàn trả ĐT978 Dự án thành phần đoạn Hậu Giang - Cà Mau, Ban QLDA Mỹ Thuận đã triển khai thí điểm mở rộng trên tuyến chính của dự án từ Km81 - Km126+223 và đoạn tuyến nối từ Km6+522 - Km16+510 là khu vực có môi trường đã nhiễm mặn cao hơn độ mặn của cát nhiễm mặn khi đưa về công trình. Tuy nhiên, đến cuối tháng 6 năm 2024, tỉnh Sóc Trăng (nay là TP Cần Thơ) mới hoàn thành thủ tục cấp phép khai thác 02 mỏ cát biển theo cơ chế đặc thù, khi nhà thầu bố trí đầy đủ phương tiện để khai thác thì bước vào mùa gió chướng (tháng 9 năm 2024) nên gặp rất nhiều khó khăn khi khai thác, dẫn đến mặc dù trữ lượng mỏ lớn (5,5 triệu m<sup>3</sup>) nhưng thực tế chỉ đưa về công trường được 1,06 triệu m<sup>3</sup>.

#### 4. Về việc triển khai xây dựng trạm dừng nghỉ

<sup>49</sup> Các Văn bản số 31/BXD-CKTQLĐTXD ngày 04 tháng 3 năm 2025, số 73/BXD-CKTQLXD ngày 05 tháng 3 năm 2025, số 12/BC-BXD ngày 14 tháng 3 năm 2025, số 4007/BXD-KTQLXD ngày 26 tháng 5 năm 2025, số 5337/BXD-KTQLXD ngày 19 tháng 6 năm 2025.

<sup>50</sup> Các Công điện số 09/CĐ-BGTVT ngày 26 tháng 4 năm 2024, số 08/CĐ-BGTVT ngày 22 tháng 4 năm 2024, số 04/CĐ-BGTVT ngày 20 tháng 01 năm 2025, số 06/CĐ-BGTVT ngày 12 tháng 02 năm 2025, số 07/CĐ-BGTVT ngày 12 tháng 02 năm 2025, số 08/CĐ-BGTVT ngày 12 tháng 02 năm 2025, số 10/CĐ-BGTVT ngày 18 tháng 02 năm 2025, số 01/CĐ-BGTVT ngày 09 tháng 3 năm 2025. Các Văn bản số 4509/BGTVT-CQLXD ngày 26 tháng 4 năm 2024, số 6900/BGTVT-CQLXD ngày 28 tháng 6 năm 2024, số 7138/BGTVT-CQLXD ngày 05 tháng 7 năm 2024, số 7882/BGTVT-CQLXD ngày 25 tháng 7 năm 2024, số 10794/BGTVT-CQLXD ngày 07 tháng 10 năm 2024, số 12071/BGTVT-CQLXD ngày 07 tháng 11 năm 2024, số 1387/BGTVT-CQLXD ngày 12 tháng 02 năm 2025, số 2001/BGTVT-CQLXD ngày 26 tháng 02 năm 2025, số 1430/BXD-KTQLXD ngày 02 tháng 4 năm 2025.

<sup>51</sup> Thủ tướng chỉ đạo tại Thông báo 335/TB-VPCP ngày 19 tháng 7 năm 2024, 490/TB-VPCP ngày 26 tháng 10 năm 2024, 563/TB-VPCP ngày 19 tháng 12 năm 2024, số 203/TB-VPCP ngày 25 tháng 4 năm 2025, số 371/VPCP-CN ngày 20 tháng 7 năm 2025; Phó TTg CP Trần Hồng Hà chỉ đạo tại Thông báo 136/TB-VPCP ngày 03 tháng 4 năm 2025, 225/TB-VPCP ngày 16 tháng 5 năm 2024, 283/TB-VPCP ngày 26 tháng 6 năm 2024, 329/TB-VPCP ngày 16 tháng 7 năm 2024, 538/TB-VPCP ngày 01 tháng 12 năm 2024, 50/TB-VPCP ngày 18 tháng 02 năm 2025, 94/TB-VPCP ngày 10 tháng 3 năm 2025, các văn bản số 3074/VPCP-CN ngày 11 tháng 4 năm 2025, số 4811/VPCP-CN ngày 31 tháng 5 năm 2025, số 5886/VPCP-CN ngày 26 tháng 6 năm 2025.

Việc đầu tư trạm dừng nghỉ theo hình thức xã hội hóa mặc dù đã mang lại hiệu quả rất lớn; tuy nhiên, tiến độ triển khai xây dựng vẫn chậm so với yêu cầu. Nguyên nhân chủ yếu do:

- Công tác giải phóng mặt bằng chậm so với yêu cầu<sup>52</sup>.
- Pháp luật trước đây chưa có quy định hướng dẫn hình thức đầu thầu trạm dừng nghỉ nên phải hoàn thiện pháp luật<sup>53</sup> mới đủ cơ sở pháp lý triển khai.
- Trạm dừng nghỉ là một bộ phận của đường cao tốc, quá trình xây dựng đường cao tốc đã phê duyệt đánh giá tác động môi trường; tuy nhiên, khi triển khai xây dựng trạm dừng nghỉ vẫn phải thực hiện thủ tục đánh giá tác động môi trường như một dự án độc lập, thời gian kéo dài 2 - 3 tháng.
- Tại một số khu vực không tạo sự hấp dẫn với nhà đầu tư nên quá trình mời thầu không có nhà đầu tư tham gia, chủ đầu tư đã phải gia hạn Hồ sơ mời thầu nhiều lần hoặc phải điều chỉnh, phân kỳ quy mô đầu tư (như tại DATP đoạn Cần Thơ - Hậu Giang và Hậu Giang – Cà Mau).

#### **IV. ĐÁNH GIÁ VIỆC THỰC HIỆN DỰ ÁN**

Với các cơ chế đặc thù được Quốc hội thông qua, đã được Chính phủ cụ thể hóa tại Nghị quyết số 18/NQ-CP, Nghị quyết số 119/NQ-CP với sự chỉ đạo quyết liệt của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, các Phó Thủ tướng Chính phủ, sự phối hợp, hỗ trợ rất trách nhiệm của các bộ, ngành, địa phương, các cơ quan của Quốc hội; sự thay đổi rất lớn trong phương thức lãnh đạo, cách làm của các đơn vị; với sự quyết tâm cao, nỗ lực lớn, hết sức trách nhiệm của người đứng đầu các đơn vị trong triển khai thực hiện; sự nỗ lực, cố gắng, tập trung hoàn thành công việc của các chủ đầu tư, đơn vị tư vấn; sự vào cuộc của hệ thống chính trị các địa phương trong công tác GPMB, đến nay, Dự án đã được tổ chức triển khai thực hiện tuân thủ theo đúng các quy định, các công việc đều được thực hiện bám sát các mốc tiến độ yêu cầu. Đặc biệt, việc tổ chức triển khai công tác lập, thẩm định, phê duyệt BCNCKT, thiết kế kỹ thuật, Dự toán, lựa chọn Nhà thầu, đền bù GPMB và khởi công các DATP theo các cơ chế đặc thù đã rút ngắn được 1,5 - 2 năm so với các Dự án khi thực hiện theo trình tự thủ tục thông thường, cụ thể từ khi Quốc hội phê duyệt chủ trương đầu tư cho đến khi khởi công toàn bộ 12 DATP chỉ với khoảng gần 1 năm; từ khi phê duyệt BCNCKT tháng 7 năm 2022 đến nay công tác GPMB đã cơ bản hoàn thành. Công tác khai thác mỏ vật liệu cung cấp cho dự án được áp dụng cơ chế đặc thù đã phát huy hiệu quả rõ rệt: thời gian thực hiện các thủ tục khai thác khoáng sản rút

<sup>52</sup> 02 Trạm mới bàn giao một phần mặt bằng Vạn Ninh - Cam Lộ được 5/11ha, Quảng Ngãi - Hoài Nhơn Km15 được 10,5/12,1ha

<sup>53</sup> Từ năm 2023 Bộ Xây dựng đã chỉ đạo các cơ quan tham mưu khẩn trương xây dựng, ban hành Thông tư hướng dẫn lựa chọn nhà đầu tư trạm dừng nghỉ<sup>53</sup> tạo cơ sở pháp lý để triển khai đầu tư trạm dừng nghỉ. Bên cạnh đó, quá trình xây dựng Luật Đường bộ, các Nghị định hướng dẫn, Bộ Xây dựng đã bổ sung quy định về xây dựng đồng bộ trạm dừng nghỉ, hệ thống ITS trong quá trình đầu tư đường cao tốc, quy định lộ trình đầu tư hoàn chỉnh hệ thống trạm dừng nghỉ; đồng thời, phối hợp với các bộ, ngành liên quan xây dựng Nghị định hướng dẫn lựa chọn nhà đầu tư thực hiện dự án có sử dụng đất (Nghị định số 115/2024/NĐ-CP), trong đó quy định về hình thức lựa chọn nhà đầu tư trạm dừng nghỉ.

ngăn được khoảng 10 tháng theo quy định của Luật Khoáng sản do không phải cấp Giấy phép khai thác mỏ; các nhà thầu chủ động được nguồn cung và tránh tình trạng đầu cơ, nâng giá khi triển khai đồng loạt; quá trình khai thác, các nhà thầu đã thực hiện đầy đủ trình tự, thủ tục và nghĩa vụ tài chính theo quy định, có phương án kiểm soát chặt chẽ quá trình khai thác, vận chuyển, sử dụng nguồn vật liệu khai thác từ mỏ bảo đảm đúng mục đích, đúng quy định. Công tác triển khai thi công đang bám sát mục tiêu đề ra, trong đó một số DATP từ Hà Tĩnh đến Khánh Hoà có yếu tố thuận lợi về mặt bằng, vật liệu, đã hoàn thành vượt tiến độ từ 6 - 8 tháng so với yêu cầu của Quốc hội.

Đối với DATP đoạn Cần Thơ - Hậu Giang và Hậu Giang - Cà Mau: Khu vực tuyến đi qua có điều kiện nền đất yếu với thời gian gia tải chờ lún từ 10 - 12 tháng, vì vậy, việc sớm hoàn thành thủ tục cấp phép khai thác các mỏ và đảm bảo công suất khai thác có ý nghĩa hết sức quan trọng, quyết định tiến độ thực hiện dự án. Tuy nhiên, do các khó khăn vướng mắc trong việc cấp phép khai thác các mỏ (như nêu ở trên) dẫn đến không thể khai thác và cung ứng đủ nguồn cát để hoàn thành công tác gia tải toàn bộ các dự án theo kế hoạch đề ra (hoàn thành trong tháng 6 năm 2024) dẫn đến không thể hoàn thành toàn bộ dự án (tuyến chính, tuyến nối, đường gom, nhánh nút giao) vào cuối năm 2025 như kế hoạch ban đầu. Do vậy, để tập trung ưu tiên hoàn thành tuyến chính của dự án vào ngày 19 tháng 12 năm 2025, Bộ Xây dựng đã chỉ đạo chủ đầu tư rà soát, quyết định các giải pháp xử lý kỹ thuật để giảm thời gian chờ lún như tăng mật độ bắc thăm, tăng tải, điều chỉnh kết cấu áo đường, một số đoạn tuyến phải chuyển sang giải pháp xử lý bằng hút chân không làm tăng chi phí; đến thời điểm hiện nay mới chỉ đủ điều kiện dỡ tải 31,49km/83,35km, trong khi theo số liệu quan trắc lún thì công tác dỡ tải với khối lượng rất lớn tập trung vào tháng 10, tháng 11 năm 2025; hiện nay công tác tổ chức thi công đang trong mùa mưa và dự kiến kéo dài đến hết tháng 10 năm 2025 nên còn tiềm ẩn nguy cơ ảnh hưởng đến kế hoạch hoàn thành công trình theo tiến độ đã đề ra.

Việc triển khai các hạng mục phục vụ công tác quản lý, vận hành, khai thác đường cao tốc như hệ thống giao thông, thông minh, thu phí tự động không dừng, trạm kiểm tra tải trọng xe, trạm dừng nghỉ đã được Thủ tướng Chính phủ, Bộ Xây dựng chỉ đạo triển khai thực hiện để phân đấu hoàn đồng bộ với các DATP khi đưa vào khai thác sử dụng, tuy nhiên tiến độ còn chậm, phải quyết liệt triển khai mới đáp ứng yêu cầu.

## **V. ĐỀ XUẤT, KIẾN NGHỊ**

Để bảo đảm việc triển khai các dự án đường bộ cao tốc theo yêu cầu tại Nghị quyết 44/2022/QH15 của Quốc hội, Chính phủ kiến nghị Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội:

1. Tiếp tục quan tâm, thường xuyên giám sát tình hình thực hiện Dự án.

2. Các chính sách đặc thù về khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường đã được Luật hóa<sup>54</sup>, tuy nhiên vẫn chưa đáp ứng được các yêu cầu thực tiễn, đặc biệt trong việc bảo đảm cung ứng vật liệu xây dựng thông thường cho các dự án đang triển khai. Thủ tướng Chính phủ đang tiếp tục chỉ đạo<sup>55</sup> Bộ Nông nghiệp và Môi trường rà soát, tham mưu Chính phủ ban hành Nghị quyết về các cơ chế, chính sách đặc thù nhằm tháo gỡ khó khăn trong triển khai Luật Địa chất và khoáng sản. Kiến nghị sớm sửa đổi các quy định liên quan đến khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường vào Luật khoáng sản, Luật đất đai để thực hiện đồng bộ, bảo đảm nguồn vật liệu xây dựng cho các dự án trong thời gian tới.

3. Có ý kiến với Đoàn Đại biểu Quốc hội các địa phương: (i) thường xuyên quan tâm, hỗ trợ và kịp thời phối hợp tháo gỡ những khó khăn, vướng mắc trong quá trình triển khai thực hiện dự án; (ii) có ý kiến với Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố chỉ đạo các sở, ban, ngành, địa phương giải quyết dứt điểm vướng mắc trong công tác GPMB cũng như phối hợp cùng Bộ Xây dựng và các bộ, ngành liên quan tăng cường công tác quản lý nhà nước, giám sát chặt chẽ việc thực hiện, phòng ngừa vi phạm.

4. Giao Chính phủ chỉ đạo Bộ Xây dựng: (i) tổ chức lập Báo cáo nghiên cứu khả thi mở rộng tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông và triển khai các thủ tục theo quy định; đồng thời, đề xuất cơ chế, chính sách, trình Quốc hội xem xét, quyết định (nếu cần thiết); (ii) tổ chức thu phí các đoạn tuyến theo đúng Nghị quyết của Quốc hội, Luật Đường bộ.

Trên đây là tình hình thực hiện Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 theo Nghị quyết số 44/2022/QH15 của Quốc hội, Chính phủ trân trọng báo cáo Quốc hội./.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Tổng Thư ký Quốc hội;
- Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- Bộ Xây dựng;
- VPCP: BTCN, PCN Nguyễn Sỹ Hiệp, TGĐ Công TTĐT, các Vụ: TH, QHDP,
- Lưu: VT, CN.

4



<sup>54</sup> Luật Địa chất và khoáng sản.

<sup>55</sup> Thông báo số 401/TB-VPCP ngày 06 tháng 8 năm 2025 của Văn phòng Chính phủ.

**Phụ lục**  
**MỘT SỐ THÔNG SỐ CƠ BẢN CỦA CÁC DATP THUỘC**  
**DỰ ÁN XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH ĐƯỜNG BỘ CAO TỐC BẮC - NAM**  
**PHÍA ĐÔNG GIAI ĐOẠN 2021 - 2025**

(Kèm theo Báo cáo số 742/BC-CP ngày 03 tháng 9 năm 2025 của Chính phủ)

| TT               | Tên DATP               | Chiều dài (km) |              | Tổng mức đầu tư<br>(tỷ đồng) |                |
|------------------|------------------------|----------------|--------------|------------------------------|----------------|
|                  |                        | Bước<br>NCTKT  | Bước<br>NCKT | Bước<br>NCTKT                | Bước<br>NCKT   |
| 1                | Bãi Vọt - Hàm Nghi     | 36             | 35,3         | 7.403                        | 7.643          |
| 2                | Hàm Nghi - Vũng Áng    | 54             | 54,2         | 10.185                       | 9.735          |
| 3                | Vũng Áng - Bùng        | 58             | 55,3         | 11.785                       | 12.548         |
| 4                | Bùng - Vạn Ninh        | 51             | 48,8         | 10.526                       | 9.361          |
| 5                | Vạn Ninh - Cam Lộ      | 68             | 65,5         | 10.591                       | 9.920          |
| 6                | Quảng Ngãi - Hoài Nhơn | 88             | 88,0         | 20.898                       | 20.470         |
| 7                | Hoài Nhơn - Quy Nhơn   | 69             | 70,1         | 12.544                       | 12.401         |
| 8                | Quy Nhơn - Chí Thạnh   | 62             | 61,7         | 12.298                       | 14.802         |
| 9                | Chí Thạnh - Vân Phong  | 51             | 48,0         | 10.601                       | 10.774         |
| 10               | Vân Phong - Nha Trang  | 83             | 83,4         | 12.906                       | 11.808         |
| 11               | Cần Thơ - Hậu Giang    | 37             | 37,7         | 9.768                        | 10.371         |
| 12               | Hậu Giang - Cà Mau     | 72             | 73,2         | 17.485                       | 17.153         |
| <b>Tổng cộng</b> |                        | <b>729</b>     | <b>721,2</b> | <b>146.990</b>               | <b>146.986</b> |