

ĐỖ THIÊN ANH TUẤN

## DỰ ÁN ĐƯỜNG CAO TỐC TP.HCM – TRUNG LƯƠNG

### Giới thiệu

Dự án đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương được xem là dự án giao thông “kiểu mẫu” đầu tiên đúng nghĩa của từ “cao tốc” hoàn toàn do Việt Nam tự thiết kế và xây dựng. Phát biểu tại lễ khởi công dự án, Thủ tướng Phan Văn Khải nhấn mạnh do đây là công trình có vốn đầu tư lớn, được xây dựng trong thời điểm Đảng, Nhà nước và nhân dân đẩy mạnh chống tham nhũng, lãng phí, nên “phải xem đây là công trình kiểu mẫu chống đục khoét, chống lãng phí, chống tham nhũng”. Tuy nhiên, việc số vốn đầu tư cho dự án bị đội lên hơn 3.300 tỷ đồng so với mức dự toán ban đầu 6.555 tỷ đồng cũng đã làm cho nhiều người hoài nghi về tính hiệu quả của nó. Theo kết luận của Thanh tra Chính phủ, chất lượng chuẩn bị đầu tư thấp, thực hiện không đúng quy định về quản lý chi phí, làm tăng tổng mức đầu tư mà nguyên nhân là do cả phía tư vấn lập dự án, tư vấn thẩm định đã không nghiên cứu kỹ lưỡng quá trình thiết kế và thẩm định. Dự án cũng bị chậm tiến độ hơn 2 năm so với kế hoạch đề ra trong khi chất lượng lại nhanh chóng bị xuống cấp ngay sau được đưa vào thông xe tạm vào tháng 02/2010.

Với số vốn bị đội lên gấp rưỡi nên thời gian hoàn vốn tất yếu cũng sẽ phải kéo dài hơn. Tuy nhiên, điều lo ngại đối với chủ đầu tư dự án là tình trạng các phương tiện giao thông đã “né” đường cao tốc và trở lại lưu thông trên Quốc lộ 1A khi phương án thu phí giao thông đường cao tốc được đưa vào áp dụng. Như vậy, mục tiêu chia tải với Quốc lộ 1A khi xây dựng tuyến cao tốc này xem ra không đạt được. Hơn nữa, điều này còn làm cho khả năng hoàn vốn của dự án đường cao tốc càng trở nên khó khăn hơn bao giờ hết. Trong khi đó, vai trò “thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội khu vực Đồng bằng sông Cửu Long” như lời Thủ tướng Phan Văn Khải từng khẳng định xem ra cũng khá mong lung. Trước tình thế này, Công ty CIPM Cửu long, đại diện chủ đầu tư dự án, đang tính đến khả năng xây dựng một trạm thu phí trên tuyến Quốc lộ 1A nhằm “nắn” luồng giao thông đi vào tuyến đường cao tốc. Kế hoạch này đã gây ra nhiều tranh cãi.

### Tình trạng quá tải trên Quốc lộ 1A

Đến đầu năm 2010, Quốc lộ 1A, đoạn từ TP.HCM đến Cần Thơ, được xem là con đường giao thông huyết mạch nối các tỉnh miền Tây Nam Bộ với TP.HCM cũng như các tỉnh miền Đông Nam Bộ. Từ đầu những năm 2000, lưu lượng giao thông trên tuyến đường này đã ở mức rất cao với khoảng trên 36,4 nghìn lượt xe/ngày đêm. Các dự báo lúc bấy giờ cho rằng đến năm 2010, số phương tiện lưu thông sẽ tăng lên khoảng 54 nghìn lượt xe các loại/ngày đêm, tuy nhiên con số thực tế lại lên đến trên 75 nghìn lượt xe/ngày đêm. Vào những dịp lễ tết, lưu lượng giao thông trên tuyến đường này lại tăng lên một cách đột biến, tình trạng kẹt xe thường xuyên diễn ra, cùng với số vụ tai nạn giao thông cũng thường xuyên phát sinh.

---

Tình huống này do Đỗ Thiên Anh Tuấn, giảng viên tại Chương trình Giảng dạy Kinh tế Fulbright soạn. Nhiều thông tin trong nghiên cứu tình huống này được tác giả lấy từ các bài viết trên các phương tiện truyền thông. Các nghiên cứu tình huống của Chương trình Giảng dạy Kinh tế Fulbright được sử dụng làm tài liệu cho thảo luận trên lớp học, chứ không phải để đưa ra khuyến nghị chính sách.

Trước thực trạng này, từ đầu năm 2001 Chính phủ và Bộ Giao thông Vận tải (GTVT) đã có một số dự án nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 1A nhằm giảm bớt tình trạng quá tải và đáp ứng tốt hơn nhu cầu đi lại của hành khách cũng như nhu cầu vận chuyển hàng hoá giữa các địa phương. Phát biểu tại lễ khởi công dự án mở rộng Quốc lộ 1A đoạn qua Trung Lương – Mỹ Thuận ngày 14/02/2005, Phó Thủ tướng Nguyễn Tấn Dũng đã nói: “Quốc lộ 1 được thiết kế có vận tốc 80 km/giờ, vậy mà giờ đây xe chỉ chạy 15-20 km/giờ. Việc nâng cấp và mở rộng Quốc lộ 1 là hết sức bức thiết vì chậm ngày nào là làm chậm phát triển kinh tế - xã hội của cả nước, bởi Đồng bằng sông Cửu Long chiếm 20% tổng GDP của cả nước”.<sup>1</sup> Tuy nhiên, sau nhiều lần cải tạo và nâng cấp, xem ra tình trạng quá tải và tai nạn giao thông gần như cũng không được cải thiện đáng kể trên tuyến quốc lộ này.

### **Sự ra đời của dự án đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương**

Bên cạnh việc mở rộng và nâng cấp Quốc lộ 1A, Chính phủ cũng đã tính đến phương án xây dựng các tuyến đường giao thông mới nhằm giảm áp lực quá tải trên tuyến quốc lộ hiện hữu. Trong nội dung của Công văn số 48 do Văn phòng Chính phủ ban hành ngày 10/03/2004 về việc thông báo ý kiến của Thủ tướng Chính phủ đã nêu rõ “Việc đầu tư tuyến cao tốc TP.HCM – Trung Lương là hết sức cấp thiết, đáp ứng nhu cầu giao thông tăng rất nhanh của vùng, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội khu vực Đồng bằng sông Cửu Long. Đây cũng là dự án đường giao thông có khả năng thu hồi vốn tốt nhất trong điều kiện hiện nay của nước ta”.<sup>2</sup> Đến ngày 06/12/2004, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 1286/QĐ-TTg về việc đầu tư giai đoạn I dự án xây dựng đường ô tô cao tốc TP.HCM – Trung Lương do Bộ GTVT làm chủ đầu tư.

Với không khí tích cực và khẩn trương, chỉ sau đúng 10 ngày kể từ khi ban hành quyết định trên, ngày 16/12/2004, dự án đường ô tô cao tốc TP.HCM – Trung Lương đã chính thức được khởi công với sự tham dự của Thủ tướng Phan Văn Khải. Vào thời điểm khởi công, tuyến cao tốc TP.HCM – Trung Lương được xem là tuyến cao tốc đầu tiên của mạng lưới đường cao tốc Việt Nam và hoàn toàn 100% là “made in Việt Nam”.<sup>3</sup> Phát biểu tại lễ khởi công, Thủ tướng Phan Văn Khải đã nhấn mạnh: “Đề nghị Bộ GTVT lấy công trình đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương làm một công trình kiểu mẫu chống đục khoét, thất thoát; là một công trình tiết kiệm và chất lượng tốt nhất từ trước đến nay”.<sup>4</sup> Theo dự kiến, thời gian thi công của dự án là 36 tháng. Với khí thế của ngày khởi công như vậy, nhiều người đặt kỳ vọng rằng, dự án sẽ được triển khai xây dựng một cách khẩn trương, tích cực để có thể hoàn thành và đưa vào khai thác đúng tiến độ như kế hoạch đặt ra vào cuối năm 2007.

### **Vài nét về dự án đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương**

Dự án đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương là một bộ phận của tuyến cao tốc TP.HCM – Cần Thơ có tổng chiều dài hơn 120km,<sup>5</sup> nối liền trung tâm kinh tế lớn nhất nước là TP.HCM với các tỉnh ĐBSCL.

<sup>1</sup> Ngọc Ẩn (2005), “Đường TP.HCM – ĐBSCL: vì sao không thông suốt?”, *Tuổi trẻ Online*, địa chỉ truy cập <http://diaoc.tuoiitre.vn/Index.aspx?ArticleID=67495&ChannelID=3>

<sup>2</sup> Đ. Tr. (2004), “Khởi công sớm đường cao tốc TP.HCM - Trung Lương”, *Tuổi trẻ Online*, địa chỉ truy cập <http://diaoc.tuoiitre.vn/Index.aspx?ArticleID=23906&ChannelID=3>

<sup>3</sup> Ngọc Ẩn và Tuấn Phùng (2010), “350.000 tỷ đồng xây hệ thống đường cao tốc Việt Nam”, *Tuổi trẻ Online*, truy cập tại <http://tuoiitre.vn/Chinh-tri-Xa-hoi/366078/350000-ti-dong%C2%A0xay-he-thong-duong-cao-toc-Viet-Nam.html>

<sup>4</sup> H. Hùng (2004), “Đường cao tốc TP.HCM - Trung Lương phải là kiểu mẫu chống thất thoát”, báo Người Lao động, truy cập tại <http://nld.com.vn/107259P0C1002/duong-cao-toc-tphcm-trung-luong-phai-la-kieu-mau-chong-that-thoat.htm>

<sup>5</sup> Tuyến cao tốc TP.HCM – Cần Thơ được chia ra làm ba chặng, gồm tuyến cao tốc TP.HCM – Trung Lương, tuyến cao tốc Trung Lương – Mỹ Thuận, và tuyến cao tốc Mỹ Thuận – Cần Thơ. Trong đó, ngoài tuyến cao tốc TP.HCM – Trung Lương, tuyến cao tốc Trung Lương – Mỹ Thuận cũng đã được khởi công xây dựng ngày 29/11/2011, với số vốn gần 19.000 tỷ đồng, dự kiến sẽ hoàn thành và đưa vào sử dụng trong quý II năm 2013.

Tuyến đường cao tốc TP.HCM – Cần Thơ cũng chính là một phần của tuyến cao tốc Bắc – Nam kéo dài từ Hà Nội đến Cần Thơ dài 1.811km.<sup>6</sup>

Theo báo cáo nghiên cứu khả thi của Bộ GTVT, dự án đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương có chiều dài 61,9km, bao gồm 39,8km đường cao tốc và 22,1km đường nối, đi qua ba tỉnh, thành phố gồm TP.HCM (dài 1,15km), Long An (28,5km), và Tiền Giang (10,1km). Điểm đầu của dự án bắt đầu tại Km10 thuộc khu vực Chợ Đệm, huyện Bình Chánh, TP.HCM và điểm cuối kết thúc tại Km50 thuộc xã Thân Cửu Nghĩa, huyện Châu Thành, tỉnh Tiền Giang. Toàn bộ tuyến cao tốc sẽ nằm về phía bên phải cách Quốc lộ 1A hiện hữu từ 1,5 đến 4km theo hướng từ TP.HCM về Trung Lương.

Theo thiết kế, tuyến cao tốc sẽ được xây dựng theo cấp đường cao tốc loại A với vận tốc thiết kế là 120 km/giờ. Riêng đoạn cầu Bến Lức và cầu Tân An sẽ giảm cấp đường xuống loại B với vận tốc thiết kế là 100 km/giờ. Mặt đường được xây dựng từ 4-6 làn xe và 2 dải dừng xe khẩn cấp. Trên toàn tuyến có 13 cầu với tải trọng thiết kế 30 tấn, được xây dựng thành hai cầu song song cách nhau 1m, bề rộng cầu cho 6 làn xe, trong đó 5 cầu có chiều dài trên 100m như cầu Bến Lức dài 551m, cầu Tân An 591m, cầu Thanh Hà 385m và cầu Quản Thọ 279m. Ngoài ra còn có khoảng 32 cầu chui dân sinh, 2 trạm thu phí chính, 4 trạm thu phí phụ, các trạm dừng xe và dịch vụ, trạm điện thoại công cộng dọc tuyến.<sup>7</sup>

Riêng đường ngang đầu tuyến nối từ Chợ Đệm vào ngã ba đường Bình Thuận thuộc TP.HCM sẽ xây dựng theo tiêu chuẩn đường cấp 1, quy mô 4 làn xe cơ giới, nền đường rộng 25m. Ở cuối tuyến sẽ có hai đường ngang nối từ nút giao Thân Cửu Nghĩa vào Trung Lương thuộc tỉnh Tiền Giang: đoạn 4 làn xe theo tiêu chuẩn đường cấp 2, nền đường rộng 21,6m và đoạn 2 làn xe theo tiêu chuẩn đường cấp 3, nền đường rộng 12m. Tại nút giao Chợ Đệm sẽ xây dựng theo dạng loa kèn và một cầu vượt qua đường ngang nối vào đường Bình Thuận. Tại nút giao Bến Lức (cắt với Tỉnh lộ 830) sẽ bố trí cầu vượt theo hướng Tỉnh lộ 830, tại nút giao Tân An (cắt với Quốc lộ 62) sẽ xây dựng các đường nhánh ra và vào tuyến cao tốc.

Theo dự kiến, trên toàn tuyến cao tốc sẽ giải phóng mặt bằng mỗi bên 11,25m tính từ chân ta-luy nền đường. Riêng các đường ngang, đường gom, giải phóng mặt bằng mỗi bên 3m tính từ chân ta-luy nền đường. Toàn dự án sẽ sử dụng khoảng 360 ha đất, trong đó TP.HCM là 23 ha, Long An là 227 ha và Tiền Giang là 110 ha với 78.800m<sup>2</sup> đất thổ cư, 3.266.300m<sup>2</sup> đất trồng cây hàng năm, 72.700m<sup>2</sup> đất trồng cây lâu năm và 742 căn nhà các loại bị giải tỏa.<sup>8</sup>

Theo quyết định của Bộ GTVT, một số loại phương tiện giao thông sẽ không được chạy vào đường cao tốc nhằm bảo đảm an toàn cho việc lưu thông, bao gồm các loại xe gắn máy, xe ba bánh, máy kéo, xe chuyên dùng có tốc độ thiết kế nhỏ hơn 70 km/giờ, xe bánh xích, xe chở chất độc hại, dễ cháy, xe thô sơ...

### **Tình trạng đội vốn đầu tư dự án**

Theo thứ trưởng Bộ GTVT Nguyễn Ngọc Đông, dự án đường ô tô cao tốc TP.HCM – Trung Lương không đầu tư theo phương thức BOT mà được đầu tư từ nguồn vốn ngân sách của Chính phủ.<sup>9</sup> Trong báo cáo

<sup>6</sup> Khoảng cuối tháng 01/2010, Thủ tướng đã phê duyệt quy hoạch chi tiết đường bộ cao tốc Bắc Nam phía đông, nối từ Hà Nội đến Cần Thơ, bao gồm 16 đoạn tuyến với quy mô 4-8 làn xe, tổng vốn đầu tư trên 300.000 tỷ đồng.

<sup>7</sup> Dẫn lại từ H. Phương (2004), “Dự án đường cao tốc TP HCM - Trung Lương (Tiền Giang): Hơn 700 căn nhà và 360 ha đất bị giải tỏa”, báo Thanh Niên, truy cập tại <http://vietbao.vn/Xa-hoi/Du-an-duong-cao-toc-TP-HCM-Trung-Luong-Tien-Giang-Hon-700-can-nha-va-360-ha-dat-bi-giai-toa/45110465/157/>

<sup>8</sup> Dẫn lại từ H. Phương (2004).

<sup>9</sup> Chí Hiếu (2012), “Vấn thu phí đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương trên Quốc lộ 1”. Báo Sài Gòn Tiếp thị, truy cập tại <http://sgtt.vn/Thoi-su/161959/Van-thu-phi-duong-cao-toc-TPHCM-%E2%80%93-Trung-Luong-tren-quoc-lo-1.html>

nguyên cứu khả thi do Bộ GTVT lập, tổng mức đầu tư của dự án lên đến 7.000 tỷ đồng với tỷ lệ kinh phí dự phòng là 15% (tương đương 968 tỷ đồng). Tuy nhiên, do Bộ Tài chính đề nghị áp dụng tỷ lệ kinh phí dự phòng là 10% (tương đương 522,3 tỷ đồng) nên tổng mức đầu tư của dự án chỉ còn 6.554,3 tỷ đồng.

Tháng 11/2004, Thứ trưởng Bộ GTVT Nguyễn Việt Tiến đã trình văn bản đề nghị Thủ tướng Chính phủ cho giữ nguyên tổng mức đầu tư của dự án, và chuyển phần kinh phí do giảm vốn dự phòng xuống 10% vào kinh phí giải phóng mặt bằng nhằm có đủ kinh phí đẩy nhanh công tác giải phóng mặt bằng, đảm bảo tiến độ khẩn trương của dự án.<sup>10</sup>

Tuy nhiên, đến tháng 01/2007, Bộ GTVT đã tập trung thẩm tra 14 tổng dự toán thành phần của dự án để hoàn tất mọi thủ tục, trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tổng mức đầu tư điều chỉnh lên mức 9.596 tỷ đồng vào cuối quý I năm 2007.<sup>11</sup> Đến cuối năm 2007, theo tin từ Bộ GTVT, Thủ tướng Chính phủ đã chấp thuận về nguyên tắc việc điều chỉnh, bổ sung dự án này (giai đoạn 1) với tổng mức đầu tư được điều chỉnh không vượt quá 9.887,675 tỷ đồng.<sup>12</sup> Sau khi được sự đồng ý của Thủ tướng, công việc tiếp theo của Bộ GTVT là “vẽ” lại dự án theo phương án điều chỉnh vốn mới. Trên thực tế, Bộ GTVT đã được giao nhiệm vụ tổ chức thẩm định các nội dung thay đổi tiêu chuẩn thiết kế, quy mô, khối lượng, tổng mức đầu tư dự án theo quy định hiện hành; đồng thời rà soát các hạng mục phụ trợ chưa thực hiện và chưa cấp thiết kế để có thể phân kỳ đầu tư. Trong khi đó, Bộ Tài chính có nhiệm vụ tiếp tục ứng vốn trong phạm vi tổng mức đầu tư ban đầu. Như vậy, từ mức chi phí dự toán ban đầu gần 6.555 tỷ đồng thì nay dự án đã “đội” vốn lên hơn 3.300 tỷ đồng, tức gấp rưỡi tổng mức chi phí dự toán ban đầu. Trong khi đó, mục tiêu hoàn thành dự án vào cuối năm 2007 như kế hoạch đề ra ban đầu xem ra còn khá xa vời.<sup>13</sup>

Nguyên nhân của tình trạng đội vốn được, Ban Quản lý dự án Mỹ Thuận (PMU Mỹ Thuận), đại diện chủ đầu tư, giải thích là do giá vật tư tăng đột biến đã ảnh hưởng đến tiến độ và chất lượng dự án. Cụ thể, theo cơ quan này, giá vật tư đã tăng 562 tỷ đồng (gần 19%). Ngoài ra, giá vật tư do các địa phương quy định (là cơ sở pháp lý để thanh toán) không sát thực tế cũng gây khó khăn lớn cho đơn vị thi công: cát, đá, thép... thấp hơn giá thị trường 10 – 20%.<sup>14</sup> Bên cạnh nguyên nhân tăng giá vật tư có thể còn một số nguyên nhân “chủ quan” khác. Theo Tổng giám đốc PMU Mỹ Thuận, việc cấp vốn cho dự án đường cao tốc TPHCM – Trung Lương không đúng cả khối lượng lẫn tiến độ. Về khối lượng, đến cuối năm 2006, tổng giá trị đã thực hiện khoảng 3.500 tỷ đồng nhưng còn nợ 2.360 tỷ đồng, trong đó nợ giải phóng mặt bằng 150 tỷ đồng, nợ xây lắp 650 tỷ đồng, nợ ứng trước hợp đồng 1.560 tỷ đồng vẫn chưa được thanh

<sup>10</sup> Thành Minh (2004), “Đường cao tốc TP.HCM-Trung Lương: Tổng vốn đầu tư 7.000 tỷ đồng”, *Tuổi trẻ Online*, truy cập tại <http://vietbao.vn/Xa-hoi/Duong-cao-toc-TP-HCM-Trung-Luong-Tong-von-dau-tu-7.000-ti-dong/40057710/157/>

<sup>11</sup> Thành Minh (2007), Đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương: Tăng vốn đầu tư lên trên 9.500 tỷ đồng”, *Tuổi trẻ Online*, truy cập tại <http://tuoitre.vn/Chinh-tri-Xa-hoi/181608/Duong-cao-toc-TPHCM---Trung-Luong-Tang-von-dau-tu-len-tren-9500-ti-dong.html>

<sup>12</sup> Đỗ Xuân Tùng (2007), “Dự án cao tốc TP.HCM – Trung Lương: không vượt quá 9.887,675 tỷ đồng”, *Tiền Phong Online*, truy cập tại <http://www.tienphong.vn/Kinh-Te/105909/Du-an-cao-toc-TPHCM---Trung-Luong-Khong-vuot-qua-9887675-ty-dong.html>

<sup>13</sup> Theo Ban chỉ đạo Tây Nam Bộ, đến cuối năm 2006, dự án đường cao tốc TPHCM – Trung Lương mới thực hiện được khoảng trên dưới 16% tổng mức đầu tư điều chỉnh. Xem tại <http://www.tienphong.vn/xa-hoi/67814/Cham-tien-do-do-vat-tu-tang-gia.html>

<sup>14</sup> Sáu Nghệ (2006), “Chậm tiến độ do vật tư tăng giá”, *Tiền phong Online*, truy cập tại <http://www.tienphong.vn/xa-hoi/67814/Cham-tien-do-do-vat-tu-tang-gia.html>

toán. Riêng năm 2006, kế hoạch vốn cho dự án là 1.300 tỷ đồng nhưng đến cuối tháng 11/2006 mới được cấp 550 tỷ đồng. Tình hình “đói vốn” khiến các nhà thầu không tập trung đẩy nhanh tiến độ thi công.<sup>15</sup>

Dù có những chậm trễ trong việc bố trí vốn như trên nhưng theo Bộ Tài chính, đến hết năm 2008, cơ quan này đã ứng trước vốn từ ngân sách tổng cộng 6.555 tỷ đồng theo mức dự toán cũ và toàn bộ số tiền này đều đã được “tiêu” hết. Trong khi đó, một lần nữa, Bộ GTVT lại cho rằng tổng giá trị thực hiện đã là 7.950 tỷ đồng. Riêng hai tháng đầu năm 2009, khối lượng nghiệm thu tại dự án được công bố là 400 tỷ đồng nhưng không còn vốn để thanh toán. Bộ GTVT đã nhiều lần gửi công văn đề nghị Bộ Tài chính bố trí vốn cho dự án nhằm giúp đẩy nhanh và hoàn thành dự án đúng tiến độ.

Trước nhu cầu bức thiết phải hoàn thành dự án đúng tiến độ, Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải – Trưởng ban chỉ đạo Nhà nước các công trình trọng điểm ngành giao thông-vận tải – đã có ý kiến đồng ý tạm ứng vốn từ ngân sách Trung ương trong kế hoạch năm 2010 cho Bộ GTVT để hoàn thành dứt điểm dự án đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương trong năm 2009. Phó Thủ tướng cũng giao Bộ Tài chính trình Thủ tướng Chính phủ quyết định để triển khai theo quy định hiện hành.<sup>16</sup> Tuy nhiên, ý kiến của Bộ Tài chính cho rằng việc bố trí vốn ứng trước cho các dự án giao thông thuộc Bộ GTVT thực sự rất khó khăn bởi theo quy định của Luật Ngân sách việc ứng trước vốn ngân sách không được vượt 20% kế hoạch năm, trong khi dự án đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương đã ứng 6.350 tỷ đồng. Từ thực tế này, Bộ Tài chính đã đề xuất phương án bán quyền thu phí để có vốn tiếp tục thực hiện dự án.<sup>17</sup>

Thực ra thì Đề án bán quyền thu phí đã được đề xuất từ tháng 09/2006, khi đó Phó Thủ tướng Nguyễn Sinh Hùng đã chỉ đạo giao Bộ Tài chính phối hợp với Bộ GTVT xây dựng Đề án và thực hiện bán quyền thu phí đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương để có kinh phí trả lại cho ngân sách nhà nước.<sup>18</sup> Theo chỉ đạo, các cơ quan chức năng phải hoàn thành Đề án trong năm 2006 để khi hoàn thành công trình này có thể tổ chức thu phí ngay.<sup>19</sup> Tuy nhiên, cho đến cuối năm 2008 thì bản Đề án này vẫn chưa được Bộ Tài chính thẩm định xong. Trong khi bản Đề án bán quyền thu phí vẫn chưa được thẩm định nhưng quan trọng hơn là dự án vẫn còn lâu mới có thể được hoàn thành thì việc Bộ Tài chính phải xem xét bố trí thêm vốn cho dự án là không thể tránh khỏi.

Trong khi chờ Bộ Tài chính rót vốn, theo PMU Mỹ Thuận, khoảng 2.000 kỹ sư và công nhân của 14 tổng công ty xây dựng công trình tham gia dự án phải chờ việc. Trước thực tế này, đến ngày 13/05/2009, Bộ Tài chính đã có văn bản cấp vốn 2.000 tỷ đồng trong năm 2009 cho dự án đường cao tốc TP.HCM – Trung

<sup>15</sup> Dẫn lại từ Ngọc Huyền (2006), “Dự án đường cao tốc TPHCM-Trung Lương nợ 2.360 tỷ đồng”, *Tiền phong Online*, truy cập tại <http://www.tienphong.vn/Kinh-Te/67882/Du-an-duong-cao-toc-TPHCM-Trung-Luong-no-2360-ty-dong.html>

<sup>16</sup> Phương Thanh (2009), “Đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương: Vừa kẹt vốn, vừa kẹt ... sự cố”, *Thanh niên Online*, truy cập tại <http://www.thanhnienv.com.vn/news/pages/200918/20090501000110.aspx>

<sup>17</sup> Hoàng Huy (2009), “Dự án cao tốc TP.HCM – Trung Lương đang ... “khát” vốn”, *Báo điện tử Vietnamnet*, truy cập tại <http://tinnhanhvietnam.net/tin-tuc/xa-hoi/du-an-cao-toc-tpHCM--trung-luong-dang-khat-von-1e267.htm>

<sup>18</sup> Bộ GTVT đã từng đàm phán với Công ty cổ phần Phát triển đường cao tốc BIDV (BEDC - thuộc Ngân hàng Đầu tư và Phát triển Việt Nam) về việc bán quyền thu phí đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương. Theo dự thảo của hợp đồng, nếu đồng ý tham gia, BEDC phải thanh toán cho Nhà nước khoảng 9.156 tỷ đồng trong 30 tháng kể từ khi tiếp nhận đường cao tốc với thời hạn được thu phí là 25 năm. Cuối năm 2011, BEDC thông báo không mua quyền thu phí đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương nữa với lý do khó khăn trong việc vay vốn từ các tổ chức tín dụng nước ngoài và hiệu quả tài chính của dự án thấp. Sau khi BIDV chính thức tuyên bố rút lui, Bộ GTVT đã đề xuất xin Thủ tướng cho phép CIPM Cửu Long được tổ chức thu phí tuyến đường cao tốc TP. HCM – Trung Lương và được chấp thuận.

<sup>19</sup> Ngọc Ân (2006), “Bán quyền thu phí đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương”, *báo Tuổi trẻ*, truy cập tại <http://vietbao.vn/Xa-hoi/Ban-quyen-thu-phi-duong-cao-toc-TP-HCM-Trung-Luong/40162674/157/>

Lương.<sup>20</sup> Mặc dù còn thiếu 1.329 tỷ đồng so với nhu cầu vốn tăng thêm của dự án nhưng với số vốn được cấp mới, ban quản lý dự án đã có thể yêu cầu các nhà thầu tiếp tục huy động thiết bị và nhân công để thi công công trình, phần đầu hoàn thành dự án trong năm 2009 theo chỉ đạo của Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải. Tuy nhiên, dự án cũng đã không hoàn thành kịp tiến độ theo chỉ đạo này và chỉ được đưa vào thông xe tạm nhân dịp kỷ niệm 80 năm ngày Thành lập Đảng Cộng sản Việt Nam (03/02/2010), trước khi được thông xe chính thức hơn 1 năm sau đó (tháng 02/2011).

### **Chất lượng xây dựng của dự án**

Vào lúc 15 giờ 23 phút chiều ngày 10/03/2009, dầm số 2 (tính từ thượng nguồn) của cầu vượt Chợ Đệm, thuộc thị trấn Tân Túc, huyện Bình Chánh, TP.HCM đã bị rơi xuống sông. Theo thông tin ban đầu, có hai công nhân đang thi công tại công trình này bị thương nặng nhưng sau đó một người trong số họ đã tử vong. Sau khi kiểm tra hiện trường và qui trình thi công, một Phó giám đốc ban điều hành dự án Công ty cổ phần xây dựng 11 Thăng Long (thuộc Tổng công ty xây dựng Thăng Long) xác nhận rằng sự cố xảy ra ở dầm số 9 (nặng 70 tấn, dài 42m). Khi đang đưa vào vị trí thì dầm bị lắc, gãy, đập vào dầm số 10, khiến dầm 10 bị nghiêng, cong. Trị giá 2 dầm này là 600 triệu đồng. Vào buổi tối cùng ngày, Bộ GTVT đã phát đi thông cáo cho biết nguyên nhân của sự cố là do sơ suất trong vận hành thiết bị. Thông cáo cho biết sự cố xảy ra khi đang hạ dầm vào gối và cân chỉnh cao độ, do sơ suất trong thao tác sử dụng thiết bị nâng hạ của công nhân nên đã gây ra rung lắc làm mất ổn định bụng dầm, do đó dầm bị xoắn và gãy rơi xuống sông Chợ Đệm.<sup>21</sup> Trong khi đó, một phó tổng giám đốc PMU Mỹ Thuận, đại diện chủ đầu tư tuyến đường cao tốc TP.HCM - Trung Lương, cho rằng sự cố sập dầm cầu là rủi ro như một tai nạn lao động chứ không phải sai sót do kỹ thuật như sai về thiết kế, bản vẽ hay lún sụt. Về nguyên nhân vì sao dầm nhịp 9 bị gãy đôi khi đưa vào vị trí lắp đặt, vị đại diện chủ đầu tư cũng cho rằng bản chất của bê tông rất giòn và nó chỉ chịu lực kéo, nếu hai đầu cầu nâng lên bị vênh nhau sẽ xảy ra sự cố.<sup>22</sup>

Có ít nhất 2 đoàn công tác được Bộ GTVT cử đến hiện trường để điều tra làm rõ nguyên nhân và trực tiếp giải quyết các công việc liên quan sau sự cố. Đến ngày 17/03/2009, đoàn công tác chỉ đạo khắc phục tai nạn khi thi công cầu Chợ Đệm của Bộ GTVT đã có những kết luận ban đầu. Theo đó, đoàn công tác khẳng định, dựa trên kết quả của hồ sơ, chứng chỉ thí nghiệm, chất lượng hai dầm số 9, số 10 đã thể hiện hai phiến dầm bị sự cố đều có chất lượng đạt yêu cầu và cho phép lao lắp. Đồng thời, theo đoàn công tác, kết luận ban đầu nguyên nhân của tai nạn này là do sơ suất của công nhân khi thao tác và phối hợp trong điều chỉnh nâng hạ dầm.<sup>23</sup>

Sự cố liên quan đến sập dầm cầu Chợ Đệm trong khi đang thi công có lẽ là sự cố gây ầm ĩ nhất liên quan đến quá trình xây dựng dự án đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương. Tuy nhiên, những bất cập liên quan đến chất lượng của dự án này không chỉ dừng lại ở đó. Trong quá trình thi công dự án này còn xảy ra một số sự cố khác, chẳng hạn như hiện tượng lún sụt và sụt trượt tại gối thầu số 7 và số 9, hiện tượng bục đáy trụ T3 thuộc cầu Bến Lức của gói thầu số 3 mà nguyên nhân được Thanh tra Chính phủ chỉ ra phần nào từ lỗi của PMU Mỹ Thuận.

<sup>20</sup> Ngọc Ân (2009), “Cấp 2.000 tỷ đồng cho dự án đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương” *Tuổi trẻ Online*, truy cập tại <http://tuoitre.vn/Chinh-tri-Xa-hoi/316001/Cap-2000-ti-dong-cho-du-an-duong-cao-toc-TPHCM---Trung-Luong.html>

<sup>21</sup> Báo Tuổi trẻ (2009), “Gãy dầm cầu đường cao tốc TP.HCM - Trung Lương”, truy cập tại <http://tuoitre.vn/Chinh-tri-Xa-hoi/305578/Gay-dam-cau-duong-cao-toc-TPHCM---Trung-Luong.html>

<sup>22</sup> Ngọc Ân và một số tác giả (2009), “Đề nghị giám định chất lượng dầm cầu gãy”, *Tuổi trẻ Online*, truy cập tại <http://tuoitre.vn/Chinh-tri-Xa-hoi/305771/De-nghi-giam-dinh-chat-luong-dam-cau-gay.html>

<sup>23</sup> Tuấn Phùng (2012), “Vụ sập dầm cầu Chợ Đệm: Hai dầm bị sự cố đều đạt chất lượng kỹ thuật”, *Tuổi trẻ Online*, truy cập tại <http://tuoitre.vn/Chinh-tri-Xa-hoi/306664/Vu-sap-dam-cau-Cho-Dem-Hai-dam-bi-su-co-deu-dat-chat-luong-ky-thuat.html>

Sau vài tháng kể từ khi được đưa vào khai thác tạm ngày 03/02/2010, tình trạng lún sụt nền đường liên tiếp xảy ra ở nhiều đoạn. Nghiêm trọng nhất là đoạn từ nút giao Trần Đại Nghĩa đến cầu Kênh 7 vẫn còn lún trên 14 mm/tháng, còn tuyến Tân Tạo – Chợ Đệm cũng còn 3 vị trí lún tương đối nặng. Đến khi dự án được đưa vào thông xe chính thức tháng 02/2011 thì tình trạng mặt đường xuống cấp ngày càng trở nên nghiêm trọng hơn. Tình trạng ổ gà, mặt đường lún sụt, nứt thành rãnh xuất hiện khá nhiều trên đường, đặc biệt là đoạn nối từ Tân Tạo đến Chợ Đệm trước khi vào đường cao tốc chính. Đoạn từ nút giao Bình Thuận (giao lộ Nguyễn Văn Linh và Quốc lộ 1A) đến Chợ Đệm dài 2,2 km cũng xuất hiện nhiều nơi bị lún từ 5 – 7 cm. Theo PMU Mỹ Thuận, do yêu cầu thông xe sớm nên đoạn đường này chưa đủ thời gian gia tải. Vì thế, chủ đầu tư đã gắn biển “đường theo dõi lún” dọc theo cao tốc này. Tuy nhiên, các lỗ “chân voi”, rãnh lún cũng xuất hiện ngày càng dày đặc trên đường cao tốc đoạn qua địa phận tỉnh Long An.

### **Tình trạng an toàn giao thông**

Bên cạnh tình trạng xuống cấp nhanh chóng của mặt đường cao tốc thì cũng đã xuất hiện một số vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng trên tuyến đường cao tốc này. Đơn cử như, ngày 18/07/2011, một ô tô 16 chỗ chở khách lên TP.HCM khám bệnh đã đâm vào xe tải trên đường cao tốc, đoạn qua huyện Bến Lức, tỉnh Long An làm 2 người chết. Nghiêm trọng hơn, trước đó, ngày 13/06/2011, một ô tô khách đang chạy trên cao tốc Trung Lương hướng về TP.HCM, khi qua đoạn Bến Lức (tỉnh Long An) đã đâm trực diện vào một xe tải bị xoay ngang do nổ lốp. Có ít nhất 8 người đã thiệt mạng từ vụ tai nạn này.

Theo kết quả khảo sát của Ban An toàn giao thông tỉnh Long An ngày 15/11/2011, đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương đoạn từ Km23-Km33 (thuộc địa bàn huyện Bến Lức) có khoảng 500 ổ gà, ổ voi chỉ chít trên đường, chủ yếu nằm ở làn đường dành cho xe chạy với tốc độ 80 km/giờ. Có rất nhiều vết thắng xe tải còn in rõ trên mặt đường cạnh các ổ gà này.<sup>24</sup> Trước tình trạng này người ta không thể loại trừ một trong những nguyên nhân gây ra các vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng trên tuyến đường này trong cùng thời gian, bao gồm các vụ tai nạn như đã nói ở trên, là do chất lượng mặt đường cao tốc quá kém. Chẳng hạn ngày 27/10/2011, xe tải chở 9 tấn mặt cưa chạy từ Trung Lương đi TP.HCM với tốc độ 50 – 60 km/giờ. Khi đến đoạn đường thuộc Km28 thì liên tiếp gặp các ổ gà, tài xế tránh “bẫy” và bị mất lái, xe lao xuống ruộng lật ngang. Tối 12/11/2011, một chiếc xe tải khác cũng vì tránh hàng loạt ổ gà trên đường cao tốc mà bị lật tại Km38+300.

Trước tình trạng này, Ban An toàn giao thông tỉnh Long An đã thu thập chứng cứ để đề nghị xử lý hình sự chủ đầu tư.<sup>25</sup> Lý do được Ban An toàn giao thông tỉnh Long An đưa ra là họ đã nhiều lần kiến nghị chủ đầu tư khẩn trương tiến hành sửa chữa, đảm bảo an toàn giao thông theo quy định. Tuy nhiên, đại diện chủ đầu tư dự án lúc này là Tổng công ty Đầu tư, Phát triển và Quản lý dự án hạ tầng giao thông Cửu Long (CIPM Cửu Long)<sup>26</sup> đã viện lý do không có kinh phí nên chậm trễ trong việc sửa chữa. Theo Tổng giám đốc CIPM Cửu Long, đường cao tốc TP.HCM - Trung Lương thông xe tạm từ ngày 03/02/2010 đến 31/07/2011 và sử dụng kinh phí của dự án để duy tu sửa chữa đường. Từ ngày 31/07/2011 kinh phí dự án dành cho duy tu sửa chữa không còn, trong khi đó CIPM Cửu Long còn thiếu nợ các nhà thầu 980

<sup>24</sup> M. Thuận và T. Bắc (2011), “Kiến nghị xử lý hình sự chủ đầu tư”, *Tuổi trẻ Mobile*, truy cập tại <http://m.tuoitre.vn/news/tt?id=465416>

<sup>25</sup> M. Thuận và T. Bắc (2011).

<sup>26</sup> Ngày 30/07/2011, Ban Quản lý dự án Mỹ Thuận (PMU Mỹ Thuận) và một số công ty giao thông phía nam đã được chuyển đổi thành Tổng công ty Đầu tư, Phát triển và Quản lý dự án hạ tầng giao thông Cửu Long (CIPM Cửu Long). CIPM Cửu Long được tổ chức và hoạt động theo hình thức công ty mẹ-công ty con với vốn điều lệ tại thời điểm thành lập tạm xác định là 1.500 tỷ đồng.

tỷ đồng. Nếu từ tháng 07/2011 cho thu phí giao thông mỗi ngày được 1,5 tỷ đồng, chắc chắn tuyến đường này sẽ không như vậy.<sup>27</sup>

Tương tự như Ban An toàn giao thông tỉnh Long An, ngày 09/08/2011, Sở GTVT TP.HCM cũng đã có văn bản đề nghị CIPM Cửu Long nhanh chóng sửa chữa những vị trí hư hỏng, khắc phục các tồn tại trên toàn bộ tuyến đường nối vào đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương đoạn qua địa bàn TP.HCM. Theo Sở GTVT TP.HCM, "Mọi sự chậm trễ dẫn đến tai nạn giao thông trên tuyến nối cao tốc sẽ do chủ đầu tư hoàn toàn chịu trách nhiệm trước pháp luật".<sup>28</sup> Trên thực tế, đến thời điểm việc thu phí được áp dụng, theo lãnh đạo CIPM Cửu Long, chỉ mới khoảng 70% hư hỏng đã được sửa chữa, các nhà thầu thi công vẫn đang tiếp tục sửa chữa tạm các ổ gà bằng bê tông nhựa nóng, và số còn lại sẽ sửa xong vào đầu tháng 04/2012.<sup>29</sup>

Liên quan đến vấn đề xử lý hình sự chủ đầu tư, theo thẩm phán Tòa phúc thẩm Tòa án Nhân dân tối cao tại TP.HCM thì người đứng đầu của chủ đầu tư sẽ phải chịu trách nhiệm hình sự do hành vi thiếu trách nhiệm của mình gây ra. Do đó, việc Ban An toàn giao thông tỉnh Long An đề nghị xử lý hình sự đối với người có trách nhiệm của chủ đầu tư đường cao tốc này là có cơ sở. Tuy nhiên, theo Viện trưởng Viện Kiểm sát Nhân dân Quận 3, TP.HCM, mặc dù có cơ sở để truy cứu hình sự chủ đầu tư nhưng khó làm. Theo vị này, khác với trách nhiệm hành chính hoặc trách nhiệm dân sự, trách nhiệm hình sự phải được "cá thể hóa", tức là chỉ có thể xử lý trách nhiệm hình sự của cá nhân, không thể nói chung chung là xử lý trách nhiệm của chủ đầu tư. Vấn đề trách nhiệm của từng cá nhân: người đứng đầu cơ quan, người được phân công quản lý từng khâu, từng bộ phận liên quan đến duy tu, sửa chữa đường sá... cần phải được xác định rõ ràng thì mới có thể truy cứu trách nhiệm hình sự của những người này được. Thực tế cho đến nay vẫn chưa thấy vụ việc nào chủ đầu tư bị xử lý trách nhiệm hình sự cả.<sup>30</sup>

### Kết luận của Thanh tra Chính phủ

Như đã trình bày, chỉ chưa đầy 4 tháng kể từ khi được đưa vào khai thác tạm ngày 03/02/2010, đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương đã có những dấu hiệu lún nền đường. Cùng với nhiều bất cập nảy sinh trong quá trình thực hiện dự án, trong đó đặc biệt là việc đội vốn lên hơn gấp rưỡi nhưng chất lượng xây dựng lại không đảm bảo với các dấu hiệu như sập nhịp cầu, bực đáy trụ, sụt trượt... Trước thực tế này, "Thủ tướng đã chỉ đạo thanh tra dự án đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương."<sup>31</sup> Theo Tổng Thanh tra Chính phủ Trần Văn Truyền, "Đoàn sẽ tập trung làm rõ việc triển khai đầu tư, xây dựng dự án đường cao tốc TP.HCM - Trung Lương có đúng pháp luật, đúng quy trình không? Dựa trên kết quả thanh tra, Chính phủ sẽ đánh giá xem việc đầu tư dự án ảnh hưởng đến tăng trưởng kinh tế, phát triển xã hội ra sao", "Còn nếu phát hiện tham nhũng, như quyết toán khổng, thiết kế một đặng làm một nẻo, làm thất thoát tài sản nhà nước chúng tôi sẽ kiến nghị xử lý nghiêm".<sup>32</sup>

<sup>27</sup> Ngọc Ân (2011), "Đường cao tốc hư hỏng: Chủ đầu tư thiếu vốn", *Tuổi trẻ Online*, truy cập tại <http://tuoitre.vn/Chinh-tri-Xa-hoi/465596/Duong-cao-toc-hu-hong-Chu%CC%89-da%CC%80u-tu-thie%CC%81u-vo%CC%81n.html>

<sup>28</sup> Hữu Công (2011), "Quy trách nhiệm tai nạn trên đường cao tốc Trung Lương", *VnExpress*, truy cập tại <http://vnexpress.net/gl/xa-hoi/2011/08/quy-trach-nhiem-tai-nan-tren-duong-cao-toc-trung-luong/>

<sup>29</sup> Minh Phong (2012), "Chỉ 80 tỷ đồng "ép" xe vào đường cao tốc Trung Lương", *Báo Pháp luật TP.HCM*, truy cập tại <http://phapluattp.vn/20120224125214743p1085c1091/chi-80-ti-dong-ep-xe-vao-duong-cao-toc-trung-luong.htm>

<sup>30</sup> Ngọc Ân (2011).

<sup>31</sup> Theo lời của Tổng thanh tra Chính phủ Trần Văn Truyền trao đổi với báo chí ngày 27/05/2010. Dẫn lại từ Thanh Hoa (2010), "Thanh tra dự án đường cao tốc đầu tiên dành cho ô tô", truy cập tại <http://vnexpress.net/gl/xa-hoi/2010/05/3ba1c53a/>

<sup>32</sup> Xuân Hoa (2010).

Sau gần 9 tháng tiến hành thanh tra, đến giữa tháng 02/2011, Thanh tra Chính phủ đã đưa ra kết luận về những bất cập liên quan đến quá trình triển khai và thực hiện dự án đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương. Theo kết luận thanh tra, chất lượng chuẩn bị đầu tư thấp, thực hiện không đúng quy định về quản lý chi phí, làm tăng tổng mức đầu tư mà nguyên nhân là do cả phía tư vấn lập dự án, tư vấn thẩm định đã không nghiên cứu kỹ lưỡng quá trình thiết kế và thẩm định, khiến cho số vốn bị đội lên hơn 3.300 tỷ đồng. Thanh tra Chính phủ đã dẫn chứng bằng một số hợp đồng thuộc 8/17 gói thầu của dự án, trong đó có 7 gói thầu thuộc tuyến cao tốc và 1 gói thầu thuộc tuyến đường dẫn.<sup>33</sup>

Mặc dù việc điều chỉnh các hạng mục kỹ thuật đã được một số bộ, ngành thống nhất đề nghị Thủ tướng chấp thuận nhưng theo Thanh tra Chính phủ, các đơn vị chức năng cũng chưa làm rõ hiệu quả kinh tế khi điều chỉnh các hạng mục kỹ thuật, biện pháp thi công công trình, không đúng với quy định tại Nghị định số 9/2007/NĐ-CP của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư và xây dựng. Chính điều này đã làm cho tổng mức đầu tư của dự án tăng thêm 673,7 tỷ đồng.

Tương tự, trong quá trình thực hiện đầu tư, do khảo sát địa chất không kỹ, một số hạng mục chưa cập nhật hết điều kiện địa chất bất thường dẫn đến kết quả tính toán không phù hợp với thực tế. Tại một số điểm khảo sát, vị trí mặt cắt ngang cao tốc, độ dày đệm cát thoát nước không đảm bảo quy định, có mạch nước ngầm nhưng việc khảo sát thiết kế kỹ thuật cũng không phát hiện ra. Sự cố sập nhịp dẫn cầu Chợ Đệm, bục đáy trụ T3 thuộc cầu Bến Lức, sụt trượt, lún nền đường của gói thầu số 9, số 7 và số 3 có nguyên nhân phần nào từ lỗi trên của PMU Mỹ Thuận.

Đặc biệt, dù công trình được mua bảo hiểm nhưng đến thời điểm thanh tra, PMU Mỹ Thuận vẫn chưa làm đủ các thủ tục để yêu cầu hãng bảo hiểm AAA bồi thường theo hợp đồng. Đại diện chủ đầu tư là PMU Mỹ Thuận trong quá trình nghiệm thu, thanh quyết toán còn chi trả cho nhà thầu khi chưa đủ cơ sở, sai về khối lượng, định mức, đơn giá với số tiền trên 32,7 tỷ đồng. Tại thời điểm kết thúc thanh tra, PMU Mỹ Thuận đã thu hồi trên 11 tỷ đồng, bổ sung thủ tục thanh toán khoản tiền trên 6 tỷ đồng nhưng còn lại số tiền hơn 15,57 tỷ đồng, PMU Mỹ Thuận vẫn chưa thực hiện thu hồi.<sup>34</sup>

Một vấn đề đáng nói khác là PMU Mỹ Thuận đã không chấp thuận cho các nhà thầu khoan khảo sát địa chất trong bước vẽ thi công là sai quy định trong Thông tư 06/2006/TT-BXD của Bộ Xây dựng. Theo Thanh tra Chính phủ đây là một nguyên nhân quan trọng làm ảnh hưởng đến chất lượng và tiến độ xây dựng của dự án. Một điểm đáng chú ý là trách nhiệm của 4 bộ, gồm Bộ GTVT, Bộ Kế hoạch và đầu tư, Bộ Tài chính, và Bộ Xây dựng, trong việc cho phép PMU Mỹ Thuận được áp dụng tỷ lệ chờ quyết toán và tiết kiệm do chỉ định thầu các dự án ở mức 2% thay vì 5%, trong khi còn có nhiều ý kiến khác nhau trong việc xác định thời gian hoàn thành dự án.<sup>35</sup> Điều này đã làm cho PMU Mỹ Thuận phải thanh toán thêm cho các nhà thầu số tiền trên 209 tỷ đồng, tuy nhiên các cơ quan này đã không báo cáo Thủ tướng Chính phủ quyết định.

<sup>33</sup> Phương Thảo (2011), “Cao tốc TPHCM - Trung Lương “đội” vốn 3.000 tỷ đồng vì sai phạm”, *Báo Dân trí*, truy cập tại <http://dantri.com.vn/c20/s20-457997/Cao-toc-TPHCM-Trung-Luong-doi-von-3000-ty-dong-vi-sai-pham.htm>

<sup>34</sup> Dẫn lại từ Phương Thảo (2011).

<sup>35</sup> Theo Thông báo số 170 ngày 12/09/2005 của Văn phòng Chính phủ truyền đạt ý kiến của Thủ tướng Phan Văn Khải, đối với dự án đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương, tỷ lệ tiết kiệm áp dụng được phép giảm từ 5% xuống còn 2% nếu dự án hoàn thành đúng tiến độ và giảm xuống 0% nếu dự án hoàn thành vượt tiến độ từ 3 tháng trở lên. Đến ngày 09/02/2009, Thủ tướng cũng ban hành Công văn số 174/TTg-KTN về việc giảm tỷ lệ chờ quyết toán và tiết kiệm do chỉ định thầu các dự án thực hiện theo cơ chế 797 – 400, theo đó Thủ tướng đồng ý giảm tỷ lệ tiết kiệm do chỉ định thầu các dự án thực hiện theo cơ chế ban hành tại các công văn số 797/CP-CN ngày 17/06/2003, số 400/CP-CN ngày 26/03/2004 của Thủ tướng Chính phủ đối với các hạng mục xây lắp công trình từ 5% xuống 2%. Mức giảm tỷ lệ tiết kiệm này được áp dụng đối với các dự án đã, đang triển khai và chưa quyết toán.

### Xử lý trách nhiệm của Bộ GTVT

Ngày 21/11/2011, Bộ GTVT đã có văn bản về việc xử lý trách nhiệm cá nhân liên quan đến sự cố mặt đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương. Theo đó, Bộ GTVT yêu cầu chủ tịch Hội đồng Thành viên, Tổng giám đốc CIPM Cửu Long tạm đình chỉ công tác và tổ chức làm rõ trách nhiệm cá nhân đối với giám đốc điều hành dự án đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương về những sai phạm liên quan đến sự cố để có hình thức xử lý kỷ luật nghiêm khắc nhất, xem xét bố trí cán bộ thay thế giám đốc điều hành dự án.<sup>36</sup> Ngày 29/11/2011, trong một báo cáo nhanh gửi lãnh đạo Bộ GTVT về việc xử lý cán bộ của Tổng giám đốc CIPM Cửu Long, giám đốc dự án đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương đã bị cách chức, vị Phó tổng giám đốc, người trực tiếp phụ trách dự án bị khiển trách, Giám đốc Trung tâm quản lý tạm thời đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương bị phê bình, còn ông Phó giám đốc Trung tâm này cũng bị khiển trách.

Như vậy, sau 9 ngày dự án bị Bộ trưởng Bộ GTVT Đinh La Thăng “sờ gáy” và chỉ đạo thanh kiểm tra toàn diện thì CIPM Cửu Long đã làm rõ được trách nhiệm của các cá nhân liên quan và trình bày rõ việc xử lý cán bộ cũng như đề xuất giải pháp khắc phục, sửa chữa hư hỏng cục bộ mặt đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương. Theo CIPM Cửu Long, nguyên nhân của tình trạng ổ gà cục bộ không phải vì nền móng hay thiết kế mà do có một số mẻ bê tông chất lượng không đồng đều đã làm hư hỏng mặt đường.

Liên quan đến vấn đề này, Bộ trưởng Bộ GTVT Đinh La Thăng khẳng định: “Tôi đã trực tiếp đi kiểm tra và xác định trách nhiệm của từng đơn vị về những hư hỏng trên tuyến cao tốc này, trong đó trách nhiệm số 1 thuộc Ban Quản lý Dự án, tiếp đó là tư vấn giám sát<sup>37</sup> và cuối cùng trách nhiệm của đơn vị thi công. Vì vậy cần làm rõ trách nhiệm của các đơn vị, tổ chức, cá nhân liên quan và xử lý thật nặng, thật nghiêm nhằm nâng cao chất lượng công trình và tạo lòng tin trong nhân dân”.<sup>38</sup>

### Phương án thu phí đường cao tốc

Việc đưa tuyến đường ô tô cao tốc TP.HCM – Trung Lương vào khai thác đã giúp rút ngắn thời gian đi từ TP.HCM đến Tiền Giang cũng như các tỉnh ĐBSCL một cách đáng kể, từ mức trên dưới 60 phút trước đây xuống còn khoảng 30 phút. Theo ước tính, chỉ sau ba ngày đưa đường cao tốc này vào sử dụng, Quốc lộ 1A đã thông thoáng vì có đến 80% lượng ô tô trước đây lưu thông trên Quốc lộ 1A đã chuyển qua đi đường cao tốc.<sup>39</sup> Theo Tổng giám đốc CIPM Cửu Long, “Xe đi trên đường cao tốc sẽ rút ngắn khoảng 11 km so với đi Quốc lộ 1, tiết kiệm nhiên liệu từ 27.000 đến 30.000 đồng/xe tiêu chuẩn.”<sup>40</sup>

Rõ ràng, việc một lượng lớn ô tô chuyển sang lưu thông trên đường cao tốc không chỉ giúp giảm bớt tình trạng quá tải trên tuyến Quốc lộ 1A và giảm chi phí lưu thông mà còn giúp chủ đầu tư dự án đường cao tốc có cơ hội hoàn vốn từ phương án thu phí giao thông. Tuy nhiên, theo Tổng giám đốc Công ty Đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam (VEC), việc hoàn vốn đầu tư cho các dự án đường cao tốc ở Việt Nam chủ yếu từ thu phí. Theo tính toán, nếu lưu lượng xe hoạt động trên tuyến đường cao tốc đủ từ 100.000

<sup>36</sup> Đoàn Loan (2011), “Giám đốc dự án cao tốc Trung Lương bị cách chức”, *VnExpress*, truy cập tại <http://vnexpress.net/gl/xa-hoi/2011/11/giam-doc-du-an-cao-toc-trung-luong-bi-cach-chuc/>

<sup>37</sup> Tư vấn giám sát là Công ty Quality Couriers International (Bộ Xây dựng Cuba). Theo Ban Quản lý dự án Mỹ Thuận, đây chính là công ty đã tạo được nhiều uy tín, tin tưởng trong thời gian làm nhiệm vụ tư vấn giám sát dự án đường Hồ Chí Minh giai đoạn 1.

<sup>38</sup> Quỳnh Anh (2011), “‘Trám’ hàng loạt cán bộ Dự án cao tốc TP.HCM – Trung Lương”, *Báo Dân trí*, truy cập tại <http://dantri.com.vn/c728/s728-542952/tram-hang-loat-can-bo-du-an-cao-toc-tphcm-trung-luong.htm>

<sup>39</sup> Ngọc Ẩn và Tuấn Phùng (2010), “350.000 tỷ đồng xây hệ thống đường cao tốc Việt Nam”, *Tuổi trẻ Online*, truy cập tại <http://tuoitre.vn/Chinh-tri-Xa-hoi/366078/350000-ti-dong%C2%A0xay-he-thong-duong-cao-toc-Viet-Nam.html>

<sup>40</sup> Quốc Quang (2012), “Choáng với mức phí ‘khủng’ cao tốc TPHCM – Trung Lương”, *Báo điện tử Vietnamnet*, truy cập tại <http://vietnamnet.vn/vn/xa-hoi/61751/choang-voi-muc-phi--khung--cao-toc-tphcm---trung-luong.html>

lượt xe/ngày đêm thì có thể hoàn vốn một tuyến đường trong 30 năm. Tuy nhiên, hiện nay tuyến có lưu lượng đông nhất của Việt Nam chỉ khoảng 50.000 lượt xe/ngày đêm trở lại. Do đó, việc hoàn vốn đầu tư dự án từ thu phí là hết sức khó khăn.<sup>41</sup>

Sau một thời gian chuẩn bị, ngày 23/02/2012, CIPM Cửu Long đã chính thức công bố sẽ tổ chức thu phí bắt đầu từ 8 giờ ngày 25/02/2012. Theo đó, toàn tuyến cao tốc sẽ có 4 trạm thu phí với 2 trạm chính gồm Chợ Đệm, Thân Cửu Nghĩa (đầu và cuối tuyến cao tốc) và 2 trạm phụ: Bến Lức, Tân An (tại 2 nút giao lập thể của tuyến cao tốc). Tất cả phương tiện được phép lưu thông trên đường cao tốc đều phải nộp phí, trừ đối tượng được quy định của Bộ Tài chính như xe cứu thương, xe cứu hỏa... Như vậy, kể từ khi được đưa vào thông xe tạm tháng 02/2010, sau hai năm được “đi nhờ” miễn phí, các ô tô khi đi vào đường cao tốc bắt đầu phải trả phí đi lại trên tuyến đường này.

Mức thu phí đã được Bộ Tài chính quy định là 1.000 đồng/km đối với xe con tiêu chuẩn. Nếu nhóm xe dưới 12 ghế ngồi, xe có trọng tải dưới 2 tấn và các loại xe buýt vận tải công cộng đi toàn tuyến 40 km sẽ chịu mức phí 40.000 đồng/xe/lượt. Nhóm xe tải có trọng tải từ 18 tấn trở lên và xe chở hàng bằng container 40 feet sẽ chịu mức phí cao nhất toàn tuyến là 320.000 đồng/xe/lượt. Cũng theo quy định của Bộ Tài chính, đơn vị thu phí được trích để lại 7% số tiền phí thực thu được để trang trải cho hoạt động thu phí, 93% số tiền thu phí còn lại nộp vào ngân sách nhà nước.<sup>42</sup>

Theo các doanh nghiệp vận tải, mức thu phí này là quá cao trong thời buổi kinh tế khó khăn. So với các trạm thu phí hiện nay trên cả nước thì các mức thu phí trên tuyến cao tốc quá cao sẽ làm tăng thêm khoảng 20% giá cước vận chuyển hàng hóa từ TP.HCM đi các tỉnh ĐBSCL và ngược lại. Chưa kể mức phí tính cho từng loại phương tiện chưa công bằng.<sup>43</sup>

Về quy trình thu phí, có nhiều khác biệt so với cách thu phí cầu đường hiện nay. Khi bắt đầu vào đường cao tốc, tài xế dừng lại tại cabin của trạm thu phí. Nhân viên thu phí sẽ phát vé (dạng thẻ từ). Trên vé ghi các thông tin về địa điểm, mã trạm ngõ vào đường cao tốc, loại xe. Khi ra khỏi đường cao tốc, tài xế xuất trình vé đã nhận tại điểm vào. Máy sẽ kiểm tra và xác định số km phương tiện đã lưu thông, đồng thời tính tiền và in chứng từ thanh toán. Căn cứ xác định trọng tải phương tiện để tính phí là giấy chứng nhận đăng ký xe do cơ quan thẩm quyền cấp. Do đó, nhiều trường hợp tài xế phải xuất trình giấy chứng nhận đăng ký xe nếu không xác định được trọng tải phương tiện, kể cả xe chở hàng bằng container.

Với quy trình thu phí ruộm rà như vậy, nhiều người dự đoán rằng sẽ có tình trạng ùn tắc xảy ra tại các trạm thu phí trong những ngày đầu áp dụng.

### **“Né” trạm thu phí**

Tuy nhiên, ngay từ khi chưa hoàn thành dự án, nhiều người đã hoài nghi tính hiệu quả của phương án thu phí trên tuyến đường cao tốc. Nói cách khác, việc thu phí có thể sẽ làm cho các chủ phương tiện “né” tránh các trạm thu phí và quay trở lại lưu thông trên Quốc lộ 1A như trước đây. Để hạn chế tình trạng này, ngay từ khi tuyến cao tốc vẫn chưa được đưa vào thông xe, ngày 11/09/2009, Thủ tướng Chính phủ đã có văn bản cho chủ trương đặt một trạm thu phí trên Quốc lộ 1A đoạn từ Huyện Bình Chánh (TP.HCM) đến Trung Lương (Tiền Giang) để thu phí hỗ trợ hoàn vốn đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương và điều tiết lưu lượng xe giữa đường cao tốc và Quốc lộ 1A.

<sup>41</sup> Ngọc Ẩn và Tuấn Phùng (2010).

<sup>42</sup> Xem thêm tại Thông tư 14/2012/TT-BTC của Bộ Tài chính ngày 07/02/2012 quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí sử dụng đường bộ đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương.

<sup>43</sup> Quốc Hùng và Thái Bình (2012), “Ngày thứ 2 thu phí đường cao tốc TPHCM - Trung Lương: Lượng xe giảm”, Báo Sài Gòn Giải phóng, truy cập tại <http://www.sggp.org.vn/xahoi/2012/2/282059/>

Theo Công ty cổ phần phát triển đường cao tốc BIDV (BEDC, nay đã chuyển giao quyền thu phí cho CIPM Cửu Long),<sup>44</sup> hình thức thu phí là “vé quốc lộ lượt” với mức thu theo quy định tại Thông tư 90 của Bộ Tài chính là 10.000 đồng/vé/lượt đối với ô tô dưới 12 chỗ ngồi. Với mức giá vé này, theo một cán bộ Trung tâm Quản lý đường cao tốc, chỉ bằng 1/4 so với giá vé đường cao tốc áp dụng từ ngày 25/02/2012. Như vậy, nếu ô tô không chạy trên đường cao tốc TP.HCM - Trung Lương mà “né” qua Quốc lộ 1A thì vẫn phải mua vé, nhưng mức phí chỉ bằng 25% giá vé đường cao tốc. Tuy nhiên, do tại thời điểm việc thu phí trên đường cao tốc có hiệu lực thì trạm thu phí trên Quốc lộ 1A vẫn chưa xây dựng nên tạm thời ô tô lưu thông trên Quốc lộ 1A chưa phải mua vé.

Thực tế, trong những ngày đầu áp dụng việc thu phí, lượng xe lưu thông trên tuyến cao tốc đã giảm hẳn. Theo ước tính, lưu lượng xe chạy vào đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương giảm còn trên dưới 18.000 lượt/ngày đêm so với 32.000-35.000 lượt xe/ngày đêm trước ngày thu phí có hiệu lực. Các phương tiện đi vào đường cao tốc chủ yếu là xe ô tô con, xe chở khách nhỏ và xe tải nhẹ, trong khi vắng bóng hẳn các xe tải lớn và xe container. Thực tế này cho thấy những lo ngại của nhiều người cho rằng các phương tiện giao thông sẽ né đường cao tốc là hoàn toàn có lý.

Trước tình trạng lượng xe trên đường cao tốc giảm, CIPM Cửu Long cho biết sắp tới sẽ xây dựng trạm thu phí trên Quốc lộ 1A để tránh tình trạng xe né đường cao tốc. Theo dự tính, tổng chi phí phải bỏ ra để xây trạm thu phí này lên đến 80 tỷ đồng. Như vậy xe không đi đường cao tốc vẫn bị thu phí. Tuy nhiên, nhiều tài xế cho rằng, việc xây dựng trạm thu phí trên Quốc lộ 1A nhằm hạn chế tình trạng xe né đường cao tốc là chưa hợp lý. Theo những người này, nếu trạm thu phí đã xây từ trước khi Quốc lộ 1A nâng cấp mở rộng thì chấp nhận được. Trong khi sau khi triển khai thu phí đường cao tốc rồi mới xây trạm thu phí trên Quốc lộ 1A để ép xe vào đường cao tốc là vô lý không thể chấp nhận được.<sup>45</sup>

Một vị Luật sư thuộc Đoàn Luật sư TP.HCM cho rằng, người dân có quyền lựa chọn, không thể có chuyện vô lý ép người dân phải trả phí đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương ngay cả khi không đi trên đường này bằng việc “phong tỏa” tuyến đường huyết mạch từ TP.HCM về ĐBSCL bằng các trạm thu phí. Việc tước quyền lựa chọn của người dân bằng một trạm thu phí trên Quốc lộ 1A là vi phạm quy định về phí, lệ phí trong khi nhiều đoạn đường cao tốc vẫn chưa sửa xong.<sup>46</sup>

Trong lúc vẫn còn nhiều tranh cãi về tính hợp lý và tính hiệu quả của phương án thu phí trên đường cao tốc thì một số ý kiến khác lại đề cập đến tính bất nhất của Bộ GTVT. Theo đó, trong Đề án Quỹ bảo trì đường bộ, Bộ GTVT khẳng định sẽ xóa các trạm phí thu nộp ngân sách trên quốc lộ để tránh tình trạng “phí chồng phí”, tuy nhiên chính Bộ này lại cho biết sẽ thành lập trên trạm thu phí trên Quốc lộ 1A để thu hoàn vốn ngân sách cho dự án cao tốc TP.HCM – Trung Lương. Về vấn đề này, một lãnh đạo Bộ GTVT cho rằng, đúng là Đề án Quỹ bảo trì đường bộ có nêu rõ, với các trạm phí thu nộp ngân sách sẽ xóa bỏ. Với các trạm đang chuyển nhượng quyền thu phí, khi nào hết thời gian chuyển nhượng sẽ xóa bỏ. Song với các trạm chuyển sang hình thức BOT vẫn thu vì đây là một kênh huy động vốn.

Trong tình hình đó, ngày 13/03/2012, Phó thủ tướng Hoàng Trung Hải đã có văn bản yêu cầu các bộ liên quan xem xét, xử lý kiến nghị giảm phí cao tốc TP.HCM – Trung Lương. Theo đó, Bộ GTVT được giao

<sup>44</sup> Theo Thứ trưởng Bộ GTVT Nguyễn Ngọc Đông, đây là dự án vốn ngân sách, song dự án này ngay từ đầu đã xác định bán quyền thu phí và Nhà nước xác định bán cho Ngân hàng Đầu tư và phát triển (BIDV). Tuy nhiên, vì những lý do khác nhau nên BIDV trả lại, do vậy trước mắt Nhà nước phải đứng ra thu để bù lại. Chủ trương của Nhà nước là vẫn bán quyền thu phí và đang lập hồ sơ, đấu thầu công khai cho các nhà đầu tư nào muốn khai thác. Xem tại <http://sgtt.vn/Thoi-su/161959/Van-thu-phi-duong-cao-toc-TPHCM-%E2%80%93-Trung-Luong-tren-quoc-lo-1.html>

<sup>45</sup> Quốc Hùng và Thái Bình (2012).

<sup>46</sup> Anh Quân và Bảo Lâm (2012), “Đi hay “né”, là quyền của dân”, *Báo An ninh Thủ đô*, truy cập tại <http://www.anninhthudo.vn/Xa-hoi/Di-hay-ne-la-quyen-cua-dan/437807.antd>

nhiệm vụ chủ trì, phối hợp với Bộ Tài chính và Bộ Công thương xem xét, xử lý kiến nghị về việc giảm giá phí dịch vụ sử dụng cao tốc TP.HCM – Trung Lương của Hiệp hội vận tải hàng hóa TP.HCM và Hiệp hội vận tải ô tô tỉnh An Giang. Thực hiện ý kiến chỉ đạo này, ngày 18/04/2012, Bộ GTVT đã giao Vụ Tài chính dự thảo văn bản gửi Bộ Tài chính đề nghị trước mắt điều chỉnh giảm 25% - 30% mức thu phí đối với nhóm 5 (tức xe tải có trọng tải từ 18 tấn trở lên và xe container 40 feet). Đối với việc lập trạm thu phí trên Quốc lộ 1A (đoạn Bình Chánh - Trung Lương) tạm thời chưa thu phí trên đoạn này, giao Vụ Tài chính dự thảo văn bản báo cáo xin ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng.<sup>47</sup> Tuy nhiên, với đề xuất này, nhiều doanh nghiệp vận tải tại TP.HCM cho rằng mức giảm này vẫn chưa thỏa đáng trong bối cảnh kinh tế khó khăn và doanh nghiệp vận tải đang cận kề với việc phá sản.<sup>48</sup>

Mới đây nhất, ngày 28/05/2012, Sở GTVT TP.HCM đã kiến nghị với UBND thành phố đề nghị Bộ GTVT nghiên cứu, xem xét giảm mức thu phí hiện nay trên tuyến cao tốc TP.HCM – Trung Lương nhằm giảm áp lực các loại xe trên tuyến đường Quốc lộ 1A để giảm tai nạn, đồng thời bảo đảm việc khai thác, sử dụng có hiệu quả tuyến cao tốc này. Theo dẫn chứng của Sở GTVT TP.HCM, sau 3 tháng thu phí cao tốc TP.HCM - Trung Lương, các loại xe, nhất là ô tô vận tải và xe đầu kéo sơ mi rơ moóc chở container đã né đường cao tốc chạy sang Quốc lộ 1A để không phải đóng phí. Lượng xe vào đường cao tốc chỉ còn 18.839 xe/ngày đêm, so với trước khi thu phí là 28.284 xe/ngày đêm.<sup>49</sup> Điều này khiến Quốc lộ 1A quá tải, tai nạn giao thông tăng và có diễn biến phức tạp.

Đến ngày 20/06/2012, Bộ Tài chính đã chấp thuận đề nghị của Bộ GTVT về việc giảm 25%-30% mức phí dành cho xe nhóm 5 lưu thông trên đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương. Ngoài ra, Bộ Tài chính cũng thống nhất không lập trạm thu phí trên Quốc lộ 1A (đoạn qua tỉnh Long An). Tuy nhiên, các nội dung này vẫn còn phải trình Thủ tướng thông qua trong thời gian tới. Như vậy, nếu đề nghị này được thông qua thì vấn đề hiệu quả tài chính của dự cao tốc này, thêm một lần nữa, cần phải được xét lại.

---

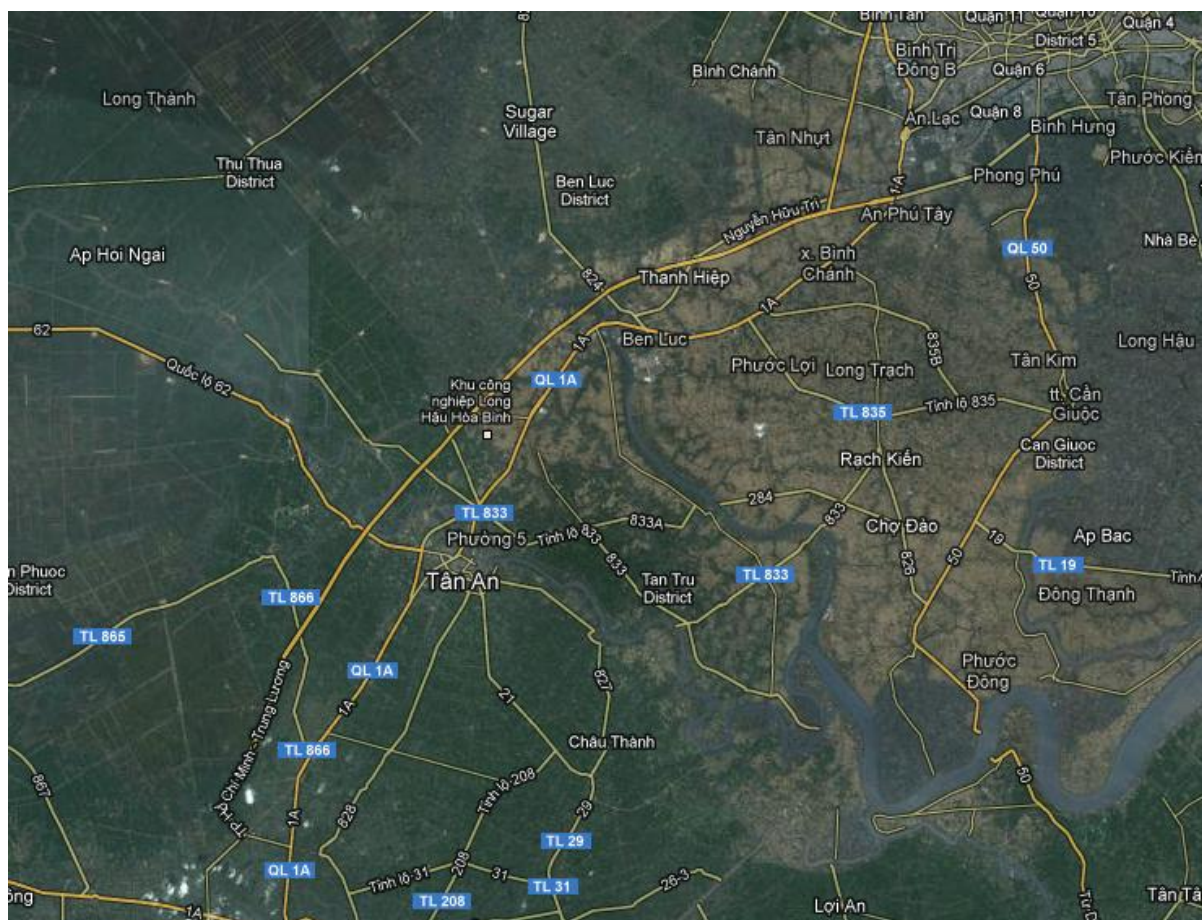
<sup>47</sup> Quốc Hùng (2012), “Đường cao tốc TPHCM - Trung Lương: Đề nghị giảm 25% - 30% mức phí”, *Báo Sài Gòn Giải phóng*, truy cập tại <http://www.sggp.org.vn/xahoi/2012/4/286461/>

<sup>48</sup> Xem thêm bài của Anh Quân (2012), “Giảm 25-30% phí đường cao tốc Trung Lương là chưa thỏa đáng” *Thời báo Kinh tế Sài Gòn*, truy cập tại <http://www.thesaigontimes.vn/Home/kinhdoanh/thuongmai/75147/Giam-25-30-phi-duong-cao-toc-Trung-Luong-la-chua-thoa-dang.html>

<sup>49</sup> Hữu Công (2012), “TP.HCM kiến nghị giảm phí cao tốc Trung Lương”, *VnExpress*, truy cập tại <http://vnexpress.net/gl/xa-hoi/2012/05/tp-hcm-kien-nghi-giam-phi-cao-toc-trung-luong/>

## PHỤ LỤC

### Phụ lục 1: Bản đồ vệ tinh vị trí tuyến đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương



### Phụ lục 2: Hình ảnh vụ sập dầm cầu Chợ Đệm



**Phụ lục 3: Một số hình ảnh về chất lượng đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương****Phụ lục 4: Sơ đồ các trạm thu phí đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương và Quốc lộ 1A**

**Phụ lục 5: Chi phí đầu tư đường cao tốc**

| Dự án/địa điểm                    | Khoảng cách (km) | Tổng chi phí (triệu USD) | Năm xây dựng         | Suất đầu tư (triệu US\$/km 4 làn xe) |
|-----------------------------------|------------------|--------------------------|----------------------|--------------------------------------|
| <b>Đường cao tốc của Việt Nam</b> |                  |                          |                      |                                      |
| Pháp Vân – Cầu Giẽ <sup>(*)</sup> | 32,3             | 53                       | 1998-2002            | 1,86                                 |
| Cầu Giẽ - Ninh Bình               | 56,0             | 548                      | 2006-2012            | 9,78                                 |
| HCM - Trung Lương                 | 61,9             | 613                      | 2004-2010            | 9,90                                 |
| Đà Nẵng – Quảng Ngãi              | 131,5            | 1.404                    | 2012-2016            | 10,67                                |
| HCM - Long Thành – Dầu Giây       | 51,0             | 932                      | 2009-2013            | 18,28                                |
| Trung Lương – Mỹ Thuận            | 54,0             | 1.000                    | 2009-                | 18,52                                |
| Bến Lức - Long Thành              | 57,1             | 1.608                    | 2012-2015            | 28,16                                |
| <b>So sánh quốc tế</b>            |                  |                          |                      |                                      |
| <b>Trung Quốc</b>                 |                  |                          |                      |                                      |
| Jiangxi                           | 134,0            | 320                      | 1996-2004            | 2,39                                 |
| Liaoning                          | 109,0            | 288                      | 1996-1998            | 2,64                                 |
| Shenyang-Jinzhou (6 làn xe)       | 192,0            | 729                      | 1996-2001            | 2,53                                 |
| Shanxi                            | 176,0            | 618                      | 1999-2006            | 3,51                                 |
| Chengdu-Nanchong                  | 208,0            | 772                      | 1998-2004            | 3,71                                 |
| Changchun-Harbin                  | 101,9            | 404                      | 1998-2003            | 3,96                                 |
| Chongqing (4 & 6 làn xe)          | 89,0             | 461                      | 1996-2004            | 4,37                                 |
| Hoa Kỳ (bình quân 25 bang)        |                  |                          | 2002 <sup>(**)</sup> | 5,80                                 |

(\*) Đường Pháp Vân Cầu Giẽ chưa đạt chuẩn đường cao tốc.

(\*\*) Chỉ số giá USD ở Hoa Kỳ tăng 1,21 lần từ 2003 đến 2010. Vậy quy về giá 2010, thì chi phí đầu tư đường cao tốc bình quân ở Hoa Kỳ được điều chỉnh thành 7,0 triệu USD/km. (Cần lưu ý rằng đây là chỉ số giá chung; chỉ số giá xây dựng thường cao hơn chỉ số giá chung).

*Nguồn:* Báo cáo hoàn thành dự án và thẩm định cho các dự án của Việt Nam và Trung Quốc, và Sở Giao thông bang Washington cho các dự án Hoa Kỳ. (Dẫn lại từ Chương trình Châu Á thuộc Trường Harvard Kennedy và Chương trình Giảng dạy Kinh tế Fulbright (2012), “Bài thảo luận chính sách: Cải cách cơ cấu vì mục tiêu tăng trưởng, công bằng và chủ quyền quốc gia”, *Chương trình Lãnh đạo Quản lý Cao cấp Việt Nam (VELP)*, từ ngày 13-17/2/2012).

**Phụ lục 6: Biểu mức thu phí sử dụng đường bộ đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương****Bảng 6a: Biểu mức phí của các phương tiện**

| STT | Loại phương tiện                                                                      | Mệnh giá (đồng/km) |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| 1   | Xe dưới 12 ghế ngồi, xe có trọng tải dưới 2 tấn và các loại xe buýt vận tải công cộng | 1.000              |
| 2   | Xe từ 12 ghế ngồi đến 30 ghế ngồi, xe có trọng tải từ 2 tấn đến dưới 4 tấn            | 1.500              |
| 3   | Xe từ 31 ghế ngồi trở lên, xe tải có trọng tải từ 4 tấn đến dưới 10 tấn               | 2.200              |
| 4   | Xe có trọng tải từ 10 tấn đến dưới 18 tấn và xe chở hàng bằng Container 20feet        | 4.000              |
| 5   | Xe tải có trọng tải từ 18 tấn trở lên và xe chở hàng bằng Container 40feet            | 8.000              |

**Bảng 6b: Quãng đường giữa các trạm thu phí**

| <b>Ra</b><br><b>Vào</b> | <b>Chợ Đệm</b> | <b>Bến Lức</b> | <b>Tân An</b> | <b>Thân Cửu Nghĩa</b> |
|-------------------------|----------------|----------------|---------------|-----------------------|
| <b>Chợ Đệm</b>          |                | 10km           | 25km          | 40km                  |
| <b>Bến Lức</b>          | 10km           |                | 15km          | 30km                  |
| <b>Tân An</b>           | 25km           | 15km           |               | 15km                  |
| <b>Thân Cửu Nghĩa</b>   | 40km           | 30km           | 15km          |                       |

**Bảng 6c: Biểu mức phí cụ thể cho từng loại phương tiện**

Đối với xe dưới 12 ghế ngồi, xe tải có trọng tải dưới 2 tấn và các loại xe buýt vận tải công cộng:

*Đơn vị tính: Đồng*

| <b>Ra</b><br><b>Vào</b> | <b>Chợ Đệm</b> | <b>Bến Lức</b> | <b>Tân An</b> | <b>Thân Cửu nghĩa</b> |
|-------------------------|----------------|----------------|---------------|-----------------------|
| <b>Chợ Đệm</b>          |                | 10.000         | 25.000        | 40.000                |
| <b>Bến Lức</b>          | 10.000         |                | 15.000        | 30.000                |
| <b>Tân An</b>           | 25.000         | 15.000         |               | 15.000                |
| <b>Thân Cửu Nghĩa</b>   | 40.000         | 30.000         | 15.000        |                       |

Đối với xe từ 12 ghế ngồi đến 30 ghế ngồi, xe có trọng tải từ 2 tấn đến dưới 4 tấn:

*Đơn vị tính: Đồng*

| <b>Ra</b><br><b>Vào</b> | <b>Chợ Đệm</b> | <b>Bến Lức</b> | <b>Tân An</b> | <b>Thân Cửu Nghĩa</b> |
|-------------------------|----------------|----------------|---------------|-----------------------|
| <b>Chợ Đệm</b>          |                | 15.000         | 37.000        | 60.000                |
| <b>Bến Lức</b>          | 15.000         |                | 22.000        | 45.000                |
| <b>Tân An</b>           | 37.000         | 22.000         |               | 22.000                |
| <b>Thân Cửu Nghĩa</b>   | 60.000         | 45.000         | 22.000        |                       |

Đối với xe từ 31 ghế ngồi trở lên, xe tải có trọng tải từ 4 tấn đến dưới 10 tấn:

*Đơn vị tính: Đồng*

| <b>Ra</b><br><b>Vào</b> | <b>Chợ Đệm</b> | <b>Bến Lức</b> | <b>Tân An</b> | <b>Thân Cửu Nghĩa</b> |
|-------------------------|----------------|----------------|---------------|-----------------------|
| <b>Chợ Đệm</b>          |                | 22.000         | 55.000        | 88.000                |
| <b>Bến Lức</b>          | 22.000         |                | 33.000        | 66.000                |
| <b>Tân An</b>           | 55.000         | 33.000         |               | 33.000                |
| <b>Thân Cửu Nghĩa</b>   | 88.000         | 66.000         | 33.000        |                       |

Đối với xe có trọng tải từ 10 tấn đến dưới 18 tấn và xe chở hàng bằng container 20 feet:

*Đơn vị tính: Đồng*

| <b>Ra</b><br><b>Vào</b> | <b>Chợ Đệm</b> | <b>Bến Lức</b> | <b>Tân An</b> | <b>Thân Cửu Nghĩa</b> |
|-------------------------|----------------|----------------|---------------|-----------------------|
| <b>Chợ Đệm</b>          |                | 40.000         | 100.000       | 160.000               |
| <b>Bến Lức</b>          | 40.000         |                | 60.000        | 120.000               |
| <b>Tân An</b>           | 100.000        | 60.000         |               | 60.000                |
| <b>Thân Cửu Nghĩa</b>   | 160.000        | 120.000        | 60.000        |                       |

Đối với xe tải có trọng tải từ 18 tấn trở lên và xe chở hàng bằng container 40 feet:

Đơn vị tính: Đồng

| <b>Vào \ Ra</b>       | <b>Chợ Đệm</b> | <b>Bến Lức</b> | <b>Tân An</b> | <b>Thân Cửu Nghĩa</b> |
|-----------------------|----------------|----------------|---------------|-----------------------|
| <b>Chợ Đệm</b>        |                | 80.000         | 200.000       | 320.000               |
| <b>Bến Lức</b>        | 80.000         |                | 120.000       | 240.000               |
| <b>Tân An</b>         | 200.000        | 120.000        |               | 120.000               |
| <b>Thân Cửu Nghĩa</b> | 320.000        | 240.000        | 120.000       |                       |

Nguồn: Thông tư số 14/2012/TT-BTC

**Phụ lục 7: Mức thu phí sử dụng đường bộ cao tốc tạm thời đoạn Cầu Giẽ - Ninh Bình**

| <b>STT</b> | <b>Phương tiện chịu phí đường bộ</b>                                                         | <b>Mệnh giá<br/>(đồng/lượt)</b> |
|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| 1          | Xe dưới 12 ghế ngồi, xe tải có tải trọng dưới 2 tấn và các loại buýt vận tải khách công cộng | 30.000                          |
| 2          | Xe từ 12 ghế ngồi đến 30 ghế ngồi; Xe tải có tải trọng từ 2 tấn đến dưới 4 tấn               | 35.000                          |
| 3          | Xe từ 31 ghế ngồi trở lên; Xe tải có tải trọng từ 4 tấn đến dưới 10 tấn                      | 45.000                          |
| 4          | Xe tải có tải trọng từ 10 tấn đến dưới 18 tấn và xe chở container 20 feet                    | 70.000                          |
| 5          | Xe tải có tải trọng từ 18 tấn trở lên và xe chở container 40 feet                            | 140.000                         |

**Phụ lục 8: Mức thu phí đường bộ đầu tư bằng vốn ngân sách nhà nước**

| <b>STT</b> | <b>Phương tiện chịu phí đường bộ</b>                                                         | <b>Mệnh giá</b>                |                                  |                              |
|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|------------------------------|
|            |                                                                                              | <b>Vé lượt<br/>(đ/vé/lượt)</b> | <b>Vé tháng<br/>(đ/vé/tháng)</b> | <b>Vé quý<br/>(đ/vé/quý)</b> |
| 1          | Xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy và các loại xe tương tự                      | 1.000                          | 10.000                           |                              |
| 2          | Xe lam, xe bông sen, xe công nông, máy kéo                                                   | 4.000                          | 120.000                          | 300.000                      |
| 3          | Xe dưới 12 ghế ngồi, xe tải có tải trọng dưới 2 tấn và các loại buýt vận tải khách công cộng | 10.000                         | 300.000                          | 800.000                      |
| 4          | Xe từ 12 ghế ngồi đến 30 ghế ngồi; Xe tải có tải trọng từ 2 tấn đến dưới 4 tấn               | 15.000                         | 450.000                          | 1.200.000                    |
| 5          | Xe từ 31 ghế ngồi trở lên; Xe tải có tải trọng từ 4 tấn đến dưới 10 tấn                      | 22.000                         | 660.000                          | 1.800.000                    |
| 6          | Xe tải có tải trọng từ 10 tấn đến dưới 18 và xe chở hàng bằng container 20 feet              | 40.000                         | 1.200.000                        | 3.200.000                    |
| 7          | Xe tải có tải trọng từ 18 tấn trở lên và xe chở hàng bằng container 40 feet                  | 80.000                         | 2.400.000                        | 6.500.000                    |

**Ghi chú:**

- Tải trọng của từng loại phương tiện áp dụng mệnh giá trên là tải trọng theo thiết kế.

- Đối với việc áp dụng mức thu phí đối với xe chở hàng bằng container (bao gồm cả đầu kéo móc chuyên dùng): áp dụng mức thu theo tải trọng thiết kế của xe, không phân biệt có chở hàng hay không chở hàng, kể cả trường hợp chở hàng bằng container có tải trọng ít hơn tải trọng thiết kế vẫn áp dụng mức thu theo tải trọng thiết kế.

Nguồn: Thông tư số 90/2004/TT-BTC

#### Phụ lục 9: Mức thu phí tuyến Quốc lộ 5

| STT | Phương tiện chịu phí đường bộ                                                                 | Mệnh giá vé tuyến Quốc lộ 5 |                      |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|----------------------|
|     |                                                                                               | Tháng<br>(đồng/vé/tháng)    | Quý<br>(đồng/vé/quý) |
| 1   | Xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy và các loại xe tương tự                       | 20.000                      |                      |
| 2   | Xe lam, xe bông sen, xe công nông, máy kéo                                                    | 240.000                     | 600.000              |
| 3   | Xe dưới 12 ghế ngồi; Xe tải có tải trọng dưới 2 tấn; Các loại xe buýt vận tải khách công cộng | 600.000                     | 1.600.000            |
| 4   | Xe từ 12 ghế ngồi đến 30 ghế ngồi; Xe tải có tải trọng từ 2 tấn đến dưới 4 tấn                | 900.000                     | 2.400.000            |
| 5   | Xe từ 31 ghế ngồi trở lên; Xe tải có tải trọng từ 4 tấn đến dưới 10 tấn                       | 1.320.000                   | 3.600.000            |
| 6   | Xe tải có tải trọng từ 10 tấn đến dưới 18 tấn; Xe chở hàng bằng container 20 feet             | 2.400.000                   | 6.400.000            |
| 7   | Xe tải có tải trọng từ 18 tấn trở lên; Xe chở hàng bằng container 40 feet                     | 4.800.000                   | 13.000.000           |

#### Ghi chú:

- Tải trọng của từng loại phương tiện áp dụng mệnh giá trên là tải trọng theo thiết kế.
- Đối với việc áp dụng mức thu phí đối với xe chở hàng bằng container (bao gồm cả đầu kéo móc chuyên dùng): áp dụng mức thu theo tải trọng thiết kế của xe, không phân biệt có chở hàng hay không chở hàng, kể cả trường hợp chở hàng bằng container có tải trọng ít hơn tải trọng thiết kế vẫn áp dụng mức thu theo tải trọng thiết kế.

Nguồn: Thông tư số 90/2004/TT-BTC

#### Phụ lục 10: Mức thu phí đường bộ toàn quốc áp dụng đối với xe của Bộ Quốc phòng mang biển số nền màu đỏ, chữ và số màu trắng dập chìm

| STT | Loại phương tiện               | Mệnh giá vé năm (đồng/vé/năm) |
|-----|--------------------------------|-------------------------------|
| 1   | <b>Xe ô tô con quân sự</b>     |                               |
|     | - Mức 1:                       | 2.000.000                     |
|     | - Mức 2:                       | 1.000.000                     |
| 2   | <b>Xe ô tô vận tải quân sự</b> |                               |
|     | - Mức 1:                       | 3.000.000                     |
|     | - Mức 2                        | 1.500.000                     |

Nguồn: Thông tư số 90/2004/TT-BTC

**Phụ lục 11: Mức thu phí đường bộ toàn quốc áp dụng đối với xe của lực lượng công an**

| STT | Loại phương tiện                                                                                    | Mệnh giá vé năm<br>(đồng/vé/năm) |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
| 1   | Xe dưới 7 chỗ ngồi                                                                                  | 1.000.000                        |
| 2   | Xe ô tô từ 7 chỗ ngồi trở lên                                                                       | 1.500.000                        |
| 3   | Xe ô tô chuyên dùng, gồm: xe khám nghiệm hiện trường, xe thông tin, xe liên lạc di động chuyên dùng | 2.000.000                        |
| 4   | Xe vận tải                                                                                          | 3.000.000                        |
| 5   | Xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh                                                                 | 200.000                          |

Nguồn: Thông tư số 90/2004/TT-BTC