

LÊ VĂN THẠNH VINH
HOÀNG VĂN THẮNG
NGUYỄN XUÂN THÀNH

Nghiên cứu Tình huống

DỰ ÁN BOT CAI LẬY (I): BỐI CẢNH VÀ THÔNG TIN LẬP MÔ HÌNH TÀI CHÍNH

Ngày 1/8/2017, Trạm thu phí trên Quốc lộ 1 bắt đầu thu phí để hoàn vốn cho Dự án BOT xây mới đoạn tránh thị xã Cai Lậy và tăng cường mặt đường hiện hữu, tỉnh Tiền Giang (xem Phụ lục 1).¹ Trước đó một ngày, Sở Giao thông Vận tải (GTVT) tỉnh Tiền Giang đã tổ chức họp báo để cung cấp thông tin về giá vé đối đoạn đường tránh dài 12,02 km và mặt đường hiện hữu được nâng cấp có chiều dài 26 km. Giá vé có mức từ 35.000 đồng/lượt đối với xe ô-tô dưới 12 ghế lên tới 180.000 đồng/lượt đối với xe tải trên 18 tấn và xe container 40ft.

Các doanh nghiệp kinh doanh xe khách, xe tải và taxi thể hiện sự bức xúc trước việc xe đi đường hiện hữu hay đường tránh đều phải mua vé và giá vé cho các loại xe gần bằng với mức thu của đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương dài 50 km. Trong buổi sáng ngày 1/8, tình hình giao thông khu vực trạm được Sở Giao thông Vận tải (GTVT) Tiền Giang báo cáo là thông suốt, nhưng đến chiều thì xảy ra ùn ứ kéo dài 300 - 400m khi một số taxi tranh cãi với nhân viên thu phí. Những ngày sau đó, giới taxi thể hiện mạnh mẽ sự phản đối của mình bằng cách dùng tiền lẻ mệnh giá 200-500 đồng để mua vé, bỏ tiền vào chai nhựa, tổ chức từng đoàn xe xếp hàng qua trạm. Một lý do phản đối nữa được đưa ra là Trạm Thu phí theo Quyết định Đầu tư là ở vị trí KM1999+900 nhưng sau đó đã được rời đến Km1999+300. Mặc dù lực lượng cảnh sát giao thông (CSGT) được điều đến Trạm nhưng như báo Thanh Niên đưa tin: “một trung tá CSGT nói: Chúng tôi điều lực lượng tới đây là để giữ trật tự chứ không phải để... bảo vệ trạm thu phí. Bởi trạm thu phí đã đặt sai chỗ và không chỉ người dân mà chúng tôi cũng không đồng tình.”²

Vào những lúc ùn tắc, Doanh nghiệp Dự án là Công ty TNHH Đầu tư Quốc lộ 1 Tiền Giang buộc phải cho xả trạm để thông xe rồi lại thu phí. Ngày 11/8, Ủy ban Nhân dân (UBND) tỉnh Tiền Giang chính thức gửi kiến nghị tới Bộ GTVT về việc giảm giá vé BOT Cai Lậy. Ngày 16/8/2017, Bộ GTVT, UBND tỉnh Tiền Giang và Doanh nghiệp Dự án (DNDA) thống nhất giảm giá vé 22% đến 33% tùy theo từng loại xe áp dụng từ ngày 21/8 (xem Phụ lục 2). Các taxi tiếp tục phản đối với thông điệp: "Mong muốn chính của chúng tôi là trạm di dời vào đường tránh, chứ không phải giảm giá vé. Chúng tôi sẽ đấu tranh tiếp, dứt khoát giảm giá vé còn một đồng cũng không chấp nhận".³ Theo ông Nguyễn Phú Hiệp, Giám đốc

¹ Trước đó Bộ Giao thông Vận tải đã có quyết định đổi tên “thu phí” thành “thu giá”.

² Báo Thanh Niên, “Vì sao taxi phản đối Trạm thu phí Cai Lậy?”, ngày 10/8/2017. Truy cập tại địa chỉ: <https://thanhnien.vn/doi-song/vi-sao-tai-xe-phan-doi-tram-thu-phi-cai-lay-864330.html>, ngày 15/6/2020.

³ Báo điện tử VNExpress, “Dự án BOT Cai Lậy do ai ký duyệt?”, ngày 18/8/2017. Truy cập tại địa chỉ: <https://vnexpress.net/du-an-bot-cai-lay-do-ai-ky-duyet-3629042.html>, ngày 15/6/2020.

Tình huống này do Lê Văn Thanh Vinh – học viên MPP 2019, Hoàng Văn Thắng và Nguyễn Xuân Thành – giảng viên chính sách công tại Trường Chính sách Công và Quản lý Fulbright (FSPPM) soạn.

Các nghiên cứu tình huống của FSPPM được sử dụng làm tài liệu cho thảo luận trên lớp học, chứ không phải là để ủng hộ, phê bình hay dùng làm nguồn số liệu cho một tình huống chính sách cụ thể.

DNDA thì nhà đầu tư vẫn đang chờ văn bản hướng dẫn chính thức từ Bộ GTVT về việc giảm giá vé và thời điểm thu phí trở lại để có cơ sở in vé.⁴ Trạm thu phí coi như không hoạt động kể từ ngày 15/8.

Ngày 30/11/2017, BOT Cai Lậy thu phí trở lại với giá vé giảm theo quyết định của BGTVT ngày 21/8. Nhưng ngay lập tức, DNDA lại buộc phải cho xả trạm vì tài xế tiếp tục phản đối một cách quyết liệt. Ngày 4/12, Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Xuân Phúc quyết định: “tạm dừng thu phí trên tuyến tránh Cai Lậy 1-2 tháng để Bộ GTVT và các bộ, ngành liên quan tiếp tục làm rõ mọi vấn đề, đồng thời đề xuất phương án trên cơ sở khoa học và phù hợp thực tiễn”.⁵ Phí BOT Cai Lậy sẽ được thu trở lại sau khi Bộ GTVT hoàn thiện phương án cuối cùng và được Thường trực Chính phủ thông qua.

Vào tháng 4 năm 2018, Bộ GTVT trình Thủ tướng Chính phủ 5 phương án thu phí đối với Dự án. Đối với mỗi phương án, giá vé đề xuất được tính phương tiện nhóm 1 (xe dưới 12 ghế); giá vé đối với các loại xe khác sẽ được điều chỉnh tương ứng.

- Phương án 1: Giữ nguyên vị trí trạm hiện tại, giảm giá vé chung cho tất cả các phương tiện qua trạm, khoảng 30% (xe dưới 12 ghế được giảm từ 25.000 đồng/lượt xuống còn 15.000 đồng/lượt). Thời gian thu phí sẽ tăng lên thành 15 năm 9 tháng.
- Phương án 2: Lập thêm một trạm trên tuyến tránh và thu cả hai trạm. Trạm trên QL1 sẽ thu phí 15.000 đồng/lượt và trạm trên tuyến tránh thu phí 25.000 đồng/lượt đối với xe dưới 12 ghế. Chi phí đầu tư xây dựng trạm ở tuyến tránh được ước tính là 90 tỷ đồng.
- Phương án 3: Giữ nguyên vị trí trạm và giá vé 25.000 đồng/lượt đối với xe dưới 12 ghế. Thời gian thu phí hoàn vốn là 7 năm 7 tháng.
- Phương án 4: Chỉ thu phí trên tuyến tránh. Nhà nước sử dụng ngân sách để hỗ trợ cho nhà đầu tư, tạm tính khoảng 1.250 tỷ đồng vào năm 2019. Sẽ thu phí thử nghiệm 3 tháng để có số liệu đánh giá tính khả thi tài chính và giá trị vốn ngân sách hỗ trợ.
- Phương án 5: Đàm phán nhà đầu tư chuyển đổi hình thức hợp đồng BOT thành BLT (xây dựng - thuê dịch vụ - chuyển giao). Trạm thu phí BOT được xóa bỏ. Ngân sách nhà nước được sử dụng để thanh toán hàng năm cho nhà đầu tư tương ứng với doanh thu hợp đồng BOT đã ký. Thời gian thanh toán tương ứng thời gian thực hiện hợp đồng BOT (7 năm 7 tháng). Ước tính tổng số tiền thanh toán là 2.026 tỷ đồng.

Vào đầu năm 2019, số phương án được Bộ GTVT xem xét được rút xuống còn phương án 1 và 2. Đến tháng 3, Bộ thông báo sẽ thu phí trở lại từ ngày 25/3 theo phương án 1. Ngày 22/3, Bộ GTVT ra thông báo trạm BOT Cai Lậy chưa thể thu phí trở lại vì công tác chuẩn bị chưa hoàn thành.

Ngày 25/2/2020, lãnh đạo Bộ GTVT quyết định lựa chọn Phương án 2, nhưng việc thu phí vẫn chưa thể thực hiện vì Bộ GTVT chưa tính toán xong địa điểm và chi phí đầu tư trạm thu phí mới cũng như phương án tài chính (PATC) cụ thể.

Những trục trặc và các đề xuất đòi hỏi Dự án BOT Cai Lậy cần được thẩm định lại để đánh giá tính khả thi tài chính từ PATC ban đầu của tư vấn lúc lập dự án cho đến thời điểm hiện nay.

Phương án tài chính ban đầu của Dự án

Từ đầu thập niên 2000, tuyến đường Quốc lộ 1 (QL1), đoạn qua ngã tư Cai Lậy, cầu Cai Lậy thuộc địa phận tỉnh Tiền Giang là những điểm đen nổi tiếng cả nước về tình trạng kẹt xe và tai nạn giao thông.

⁴ Báo Tuổi Trẻ, “Trạm thu phí Cai Lậy vẫn xả cửa cho xe qua”, ngày 21/8/2017. Truy cập tại địa chỉ:

<https://tuoitre.vn/tram-thu-phi-cai-lay-van-xa-cua-cho-xe-qua-1372651.htm>, ngày 15/6/2020.

⁵ Cổng thông tin điện tử của Chính phủ, “Thủ tướng quyết định tạm dừng Trạm thu phí BOT Cai Lậy”, ngày 4/12/2017. Truy cập tại địa chỉ: <http://www.baohinhphu.vn/Thoi-su/Thu-tuong-quyet-dinh-tam-dung-Tram-thu-phi-BOT-Cai-Lay/323772.vgp>, ngày 15/6/2020.

Năm 2009, UBND tỉnh Tiền Giang đã kiến nghị trung ương xây mới tuyến tránh hoặc mở rộng QL1 để giải quyết tình trạng kẹt xe thường xuyên xảy ra trên QL1 qua Thị trấn Cai Lậy. Kiến nghị này đã được Bộ Giao thông Vận tải (GTVT) nghiên cứu, thẩm định, trình Thủ tướng phê duyệt. Tuy nhiên, do không bố trí được vốn ngân sách nhà nước (NSNN) nên Dự án không thể triển khai.

Ngày 24/1/2011, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 06/2011/QĐ-TTg phê duyệt Quy hoạch phát triển giao thông vận tải Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030. Đối với tuyến QL1, Quy hoạch có nội dung xây dựng đoạn tránh thị xã Cai Lậy, dài 12 km, quy mô 4 làn xe.

Ngày 26/10/2012, Bộ GTVT yêu cầu Tổng cục Đường bộ Việt Nam (TCĐB) nghiên cứu việc thực hiện Dự án theo hình thức BOT/PPP. Ngày 30/8/2013, UBND tỉnh Tiền Giang có văn bản số 3901/UBND-CN gửi Bộ GTVT đề nghị Bộ GTVT sớm triển khai Dự án và xem xét đề nghị của CTCP Phát triển đường cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu (BVEC) và CTCP Tân Hoàn Cầu được làm nhà đầu tư.

CTCP Tư vấn Xây dựng Công trình 625 (Cienco 625) là đơn vị làm nghiên cứu khả thi và tư vấn lập dự án. Cienco 625 đưa ra hai phương án:

- Mở rộng QL1 đoạn qua thị trấn Cai Lậy với quy mô 6 làn xe.
- Xây dựng đoạn tránh thị trấn Cai Lậy.

Phương án xây dựng đoạn tránh được chọn vì có tổng mức đầu tư (TMĐT) khoảng 1.400 tỷ đồng, thấp hơn mức 2.000 tỷ đồng của Phương án 1 (việc mở rộng QL1 hiện hữu có chi phí giải phóng mặt bằng lớn).

Trước đề xuất của Bộ GTVT vào tháng 9 năm 2013,⁶ Thủ tướng Chính phủ đã đồng ý đầu tư Dự án xây dựng tuyến tránh QL1 đoạn qua thị trấn Cai Lậy, tỉnh Tiền Giang theo hình thức hợp đồng BOT vào ngày 11/11/2013.⁷

Cũng trong thời gian này, Cienco 625 hoàn tất thuyết minh báo cáo dự án. Đơn vị tư vấn này đã đề xuất không chỉ xây dựng tuyến tránh mà còn thêm cả tăng cường mặt đường hiện hữu.

Chi phí đầu tư (tính theo triệu đồng) được dự toán như sau theo giá năm 2013:

1. Chi phí đền bù GPMB	265.468
2. Chi phí xây dựng	693.121
a. Chi phí xây dựng đường	473.970
Chi phí xây dựng mặt đường của tuyến tránh	251.673
Chi phí tăng cường mặt đường quốc lộ 1A	222.297
b. Chi phí xây dựng cầu của tuyến tránh	145.560
c. Chi phí xây dựng trạm BOT và nhà điều hành	60.000
d. Chi phí xây dựng nhà tạm phục vụ thi công	13.591
3. Chi phí QLDA, tư vấn và khác (% tổng chi phí xây dựng)	10,0%
4. Dự phòng phát sinh khối lượng (% chi phí đền bù. xây dựng & QL)	10,0%
5. Dự phòng trượt giá xây dựng	13,9%/năm

⁶ Bộ Giao thông vận tải, Văn bản số 9947/BGTVT-ĐTCT về việc đầu tư tuyến tránh quốc lộ 1 đoạn qua thị trấn Cai Lậy, tỉnh Tiền Giang theo hình thức Hợp đồng BOT, ngày 20 tháng 9 năm 2013.

⁷ Thủ tướng Chính phủ, Văn bản số 1908/TTg-KTN về việc đầu tư tuyến tránh quốc lộ 1 đoạn qua thị trấn Cai Lậy, tỉnh Tiền Giang theo hình thức Hợp đồng BOT, ngày 11/11/2013.

Từ ngày 8 đến 15/11/2013. Cienco 625 đã đếm xe tại vị trí dự kiến đặt trạm thu phí (Km1999+900). Kết quả là QL1 đoạn qua Cai Lậy có 33.660 đơn vị xe con quy đổi – PCU (không kể xe máy, xe lam và xe thô sơ) đi qua bình quân một ngày. Phụ lục 3 trình bày chi tiết kết quả đếm xe.

Sau đây là các thông số đầu vào được Cienco 625 sử dụng để lập PATC:

1. Tổng mức đầu tư (TMĐT) theo giá 2013	1.398.184 triệu đồng
2. Tỷ lệ vốn vay	85% TMĐT
3. Tỷ lệ vốn chủ sở hữu	15% TMĐT
4. Lãi suất vay nợ trong thời gian xây dựng	11,5%/năm
5. Lãi suất vay nợ trong thời gian khai thác	
- Từ năm 2016-2020	11,0% /năm
- Từ năm 2021 về sau	10,0%/năm
6. Tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu	12,0%/năm
7. Tiến độ giải ngân	
- 2014	50% TMĐT trong 6 tháng (T7-T12)
- 2015	50% TMĐT trong 12 tháng (T1-T12)
8. Thời điểm bắt đầu thu phí hoàn vốn	Tháng 1/2016
9. Giá vé theo Thông tư 159/2013/TT-BTC	
- Từ tháng 01/2016	
Xe con dưới 12 ghế	35.000 đồng/lượt
Xe 17-35 ghế	50.000 đồng/lượt
Xe trên 35 ghế	60.000 đồng/lượt
Tải nhẹ	35.000 đồng/lượt
Tải trung	60.000 đồng/lượt
Tải 3 trục	100.000 đồng/lượt
Tải trên 3 trục	200.000 đồng/lượt
- Các năm tiếp theo	3 năm điều chỉnh một lần. mỗi lần tăng 15%
10. Lưu lượng xe	
- Lưu lượng xe năm 2013	Theo kết quả đếm xe 8-15/11/2013
- Tốc độ tăng trưởng xe. 2013 - 2020	6%/năm
- Tốc độ tăng trưởng xe. 2021 - 2030	5%/năm
11. Năm khai thác cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận	2019
12. Tỷ lệ lưu lượng xe chuyển từ QL1 sang cao tốc	60%
11. Số ngày thu phí trong năm	365
12. Hệ số giảm doanh thu do bán vé định kỳ	0,95
13. Chi phí tổ chức thu phí	
- Năm 2016	3% doanh thu (bao gồm VAT)
- Các năm sau	Tăng 6% so với năm trước
14. Chi phí duy tu, bảo dưỡng, trung tu, đại tu	
- Chi phí mặt đường tránh, giá 2013	169.223 triệu đồng
- Chi phí mặt đường tăng cường, giá 2013	236.042 triệu đồng
- Chi phí cầu để tính duy tu, giá 2013	38.376 triệu đồng
- Duy tu, bảo dưỡng thường xuyên	0,55% chi phí xây dựng mặt đường và 0,1% chi phí xây dựng cầu.
- Trung tu (4 năm/lần đối với đường và 5 năm/lần đối với cầu)	5,1% chi phí xây dựng mặt đường và 1% chi phí xây dựng cầu
- Đại tu (12 năm/lần đối với đường và 15 năm/lần đối với cầu)	42% chi phí xây dựng mặt đường và 2% chi phí xây dựng cầu
- Trượt giá	6%/năm

15 Thuế thu nhập doanh nghiệp (TNDN)

Không tính toán trong PATC hoàn vốn.

Dựa vào các thông số tài chính đầu vào, Cienco 625 đã tính toán kết quả nghiên cứu khả thi tài chính của Dự án như sau:⁸

- Suất chiết khấu bình quân năm: 11,04%
- NPV tài chính: 61.069 triệu đồng
- IRR tài chính: 12,43%
- Tỷ số B/C: 1,04
- Thời gian hoàn vốn: 7 năm 5 tháng

Ngày 19/12/2013, Bộ GTVT đã ra Quyết định số 4173/QĐ-BGTVT về việc phê duyệt dự án.⁹ Những nội dung chính của quyết định này bao gồm:

- Đổi tên Dự án từ “Dự án đầu tư xây dựng công trình QL1 đoạn tránh thị trấn Cai Lậy, tỉnh Tiền Giang” thành “Dự án đầu tư xây dựng công trình QL1 đoạn tránh thị trấn Cai Lậy và tăng cường mặt đường đoạn Km1987+560-Km2014+000, tỉnh Tiền Giang theo hình thức hợp đồng BOT”.
- Phê duyệt Dự án:
 - Hai hợp phần: (i) Tuyến tránh dài 12,02 km với 2 làn xe cơ giới và 2 làn xe hỗn hợp theo tiêu chuẩn đường cấp III – đồng bằng, tốc độ thiết kế 80km/h; và (ii) Đoạn tăng cường mặt đường QL1 dài 26,50 km, giữ nguyên cấp đường và bề rộng hiện hữu.
 - Tổng mức đầu tư: 1.398.184 triệu đồng.
 - Hình thức đầu tư: BOT
 - PATC: thu phí theo quy định tại Thông tư số 159/2013/TT-BTC ngày 14/11/2013 của Bộ Tài chính và hoàn vốn trong 7 năm 5 tháng.
 - Đặt trạm thu phí tại Km1999+900.
 - Thời gian xây dựng: khởi công quý I/2014 và hoàn thành cuối năm 2015.

Sau khi được Thủ tướng Chính phủ đồng ý cho chỉ định thầu,¹⁰ Bộ GTVT đã quyết định chọn Liên danh CTCP phát triển đường cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu (BVEC) và CTCP đầu tư, thương mại, xây dựng giao thông 1 (TRICO) là nhà đầu tư chỉ định của Dự án.^{11. 12}

Tháng 8 năm 2014, Hợp đồng BOT được ký kết giữa Bộ GTVT và Liên danh BVEC – TRICO. Doanh nghiệp dự án là Công ty TNHH Đầu tư QL1 Tiền Giang được thành lập. Phụ lục 4 trình bày cấu trúc dự án.

Trong thời gian đàm phán để ký kết Hợp đồng BOT, đã có một số thay đổi về các thông số đầu của PATC: lãi suất vay nợ trong thời gian xây dựng là 11% thay vì 11,5%; giá vé các loại phương tiện theo cột 2 trong Phụ lục 2. Thời gian hoàn vốn được giảm xuống còn 6 năm 4 tháng và 29 ngày.

⁸ CTCP Tư vấn Xây dựng Công trình 625, Thuyết minh Dự án ĐTXD công trình QL1 đoạn tránh TT. Cai Lậy và tăng cường mặt đường đoạn Km1987+560-Km2014+000, tỉnh Tiền Giang theo hình thức hợp đồng BOT, tháng 12/2013.

⁹ Bộ GTVT, Quyết định số 4173/QĐ-BGTVT về việc phê duyệt Dự án ĐTXD công trình QL1 đoạn tránh TT. Cai Lậy và tăng cường mặt đường đoạn Km1987+560-Km2014+000, tỉnh Tiền Giang theo hình thức BOT, ngày 19/12/2013.

¹⁰ Thủ tướng Chính phủ, Văn bản số 97/TTg-KTN về việc chỉ định nhà đầu tư thực hiện Dự án BOT đầu tư tuyến tránh QL1 đoạn qua thị trấn Cai Lậy, tỉnh Tiền Giang, ngày 15/1/2014.

¹¹ Ban Quản lý Đầu tư các dự án PPP, Bộ GTVT, Văn bản số 58/ĐTCT báo cáo kết quả thẩm định lựa chọn nhà đầu tư, ngày 13/2/2014.

¹² Bộ GTVT, Quyết định số 408/QĐ-BGTVT về việc phê duyệt kết quả chỉ định nhà đầu tư, ngày 13/12/2014.

Khai thác Dự án

Như đã trình bày, Dự án được bắt đầu thu phí từ ngày 1/8/2017. So với Hợp đồng BOT, thời điểm bắt đầu thu phí trễ hơn 1 năm 7 tháng. Thời gian thu phí vẫn được giữ nguyên như trong Hợp đồng BOT. Về phía nhà đầu tư, BVEC đã chuyển nhượng 100% cổ phần của mình trong DNDA cho CTCP Tư vấn Đầu tư Xây dựng Bắc Ái.

Sau khi hoàn thành xây dựng, TMĐT dự án theo kết quả thanh tra là 1.380,94 tỷ đồng, trong đó, giải phóng mặt bằng 219,80 tỉ đồng, tuyến tránh là 680,77 tỷ đồng, tăng cường mặt đường QL 1 là 379,73 tỷ đồng và trạm thu phí 100,64 tỷ đồng. Như vậy, có thể coi chi phí đầu tư thực tế bằng với dự toán bao đầu có dự phòng.

Bộ GTVT cũng cho biết vào tháng 3/2019, Bộ đã triển khai thực hiện khảo sát lưu lượng giao thông trong bốn ngày (liên tục 24/24 giờ) tại BOT Cai Lậy. Kết quả, lưu lượng phương tiện trung bình qua trạm là 26.214 lượt/ngày đêm. Trong đó, trên quốc lộ 1 khoảng 16.779 lượt/ngày đêm và trên tuyến tránh khoảng 9.435 lượt/ngày đêm. Kết quả khảo sát này cho thấy lưu lượng xe thực tế cao hơn 4,5% so với dự báo trong PATC ban đầu.

Trong PATC ban đầu, lưu lượng xe được giả định sẽ tăng 6%/năm trong giai đoạn 2014-2020 và 5%/năm từ 2021 đến 2025. Dựa vào kết quả khảo sát thực tế năm 2019, tốc độ tăng trưởng lưu lượng xe được điều chỉnh thành 7%/năm trong giai đoạn 2014-2020 và 6%/năm từ 2021 đến 2025.

Một thông tin thực tế nữa là Dự án cao tốc Trung Lương – Mỹ Thuận đang bị trễ tiến độ nghiêm trọng và dự kiến phải đến năm 2021 mới bắt đầu đi vào khai thác.

Sau đây là các kịch bản khác nhau để đánh giá lại tính khả thi tài chính của Dự án với các thông tin thực tế trên:

Dự án được thu phí theo như Hợp đồng BOT bắt đầu từ 1/8/2017 với giá vé như cột 2 của Phụ lục 2.

Dự án được thu phí theo như Hợp đồng BOT bắt đầu từ 1/8/2020 với giá vé như cột 2 của Phụ lục 3.

Dự án được thu phí theo như Hợp đồng BOT bắt đầu từ 1/8/2020 với giá vé như cột 3 của Phụ lục 3.

Phương án 1: Giữ nguyên vị trí trạm hiện tại, giảm giá vé chung cho tất cả các phương tiện qua trạm, khoảng 30% (xe dưới 12 ghế được giảm từ 25.000 đồng/lượt xuống còn 15.000 đồng/lượt). Thời gian thu phí sẽ tăng lên thành 15 năm 9 tháng.

Phương án 2: Lập thêm một trạm trên tuyến tránh và thu cả hai trạm. Trạm trên QL1 sẽ thu phí 15.000 đồng/lượt và trạm trên tuyến tránh thu phí 25.000 đồng/lượt đối với xe dưới 12 ghế. Chi phí đầu tư xây dựng trạm ở tuyến tránh được ước tính là 90 tỷ đồng.

Phụ lục 1: Sơ đồ tuyến tranh xây mới và QL1 hiện hữu được nâng cấp mặt đường trong Dự án BOT Cai Lậy



Nguồn: Báo điện tử Zingnews, “Chẳng ai làm BOT Cai Lậy nếu đặt trạm thu phí ở tuyến tránh”, ngày 22/8/2017. Truy cập tại địa chỉ: <https://zingnews.vn/chang-ai-lam-bot-cai-lay-neu-dat-tram-thu-phi-o-tuyen-tranh-post773100.html>, ngày 15/6/2020.

Phụ lục 2: Mức phí BOT Cai Lậy

Loại xe	Mức phí (triệu đồng/lượt)	
	Áp dụng từ 1/8/2017	Áp dụng từ 21/8/2017
Xe < 12 ghế, xe tải < 2 tấn, xe buýt	35.000	25.000
Xe 12-30 ghế, xe tải 2-4 tấn	50.000	35.000
Xe > 31 ghế, xe tải 4-10 tấn	60.000	40.000
Xe tải 10-18 tấn, xe container 20ft	100.000	70.000
Xe tải >18 tấn, xe container 40ft	180.000	140.000

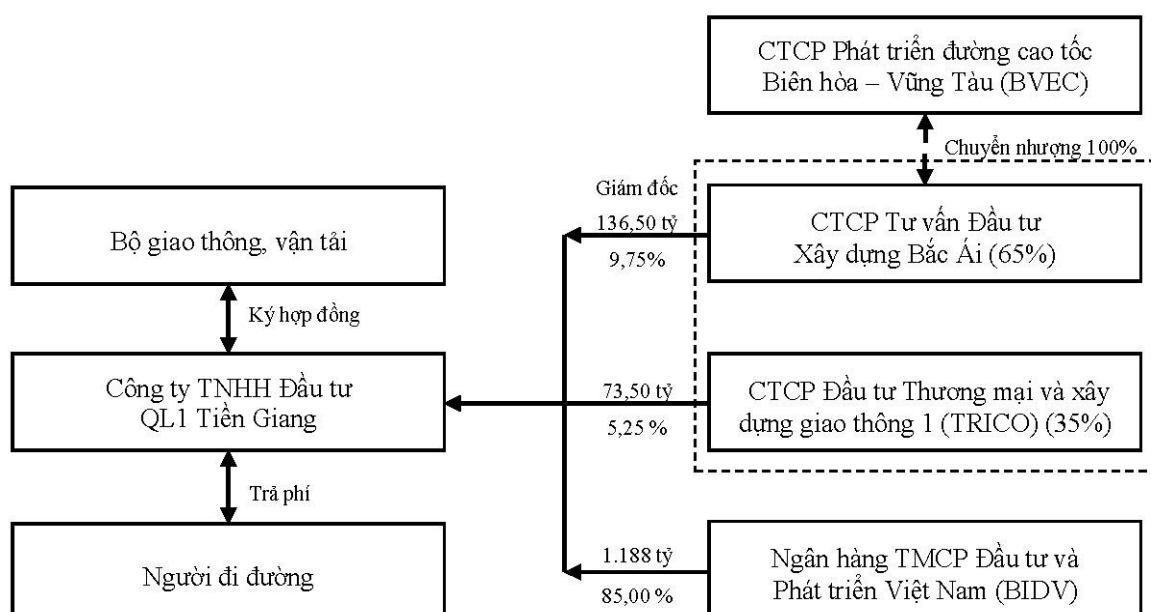
Nguồn: Bộ Giao thông Vận tải và Bộ Tài chính.

Phụ lục 3: Lưu lượng xe bình quân ngày trên QL1, đoạn qua Cai Lậy, đếm tại thời điểm 8-15/11/2013

	Hướng Trung Lương – Mỹ Thuận	Hướng Mỹ Thuận – Trung Lương	Cộng	PCU
Xe con	2.861	2.634	5.494	5.494
Xe tải nhẹ	1.637	1.383	3.020	6.041
Xe tải trung	1.094	1.196	2.289	4.579
Xe tải nặng 3 trục	727	741	1.468	3.670
Xe tải nặng > 3 trục	319	266	584	2.338
Xe khách nhỏ	1.232	1.096	2.328	4.655
Xe khách lớn	1.367	1.386	2.753	6.883
Xe máy, xe lam	10.457	10.525	20.982	6.295
Xe đạp, xích lô	135	186	321	64
Cộng	19.828	19.412	39.240	40.018

Nguồn: Cienco 625, Thuyết minh dự án - Dự án đầu tư xây dựng công trình QL1 đoạn tránh TT. Cai Lậy và tăng cường mặt đường đoạn Km1987+560-Km2014+000 tỉnh Tiền Giang theo hình thức hợp đồng BOT, Tháng 12 năm 2013.

Phụ lục 4: Cấu trúc dự án



Nguồn: Lê VănThạnh Vinh, Luận văn MPP, Trường Chính công và Quản lý Fulbright, tháng 6 năm 2019.