

Số: 1264/BC-VEC

Hà Nội, ngày 23 tháng 4 năm 2026

Về việc Giao VEC là cơ quan chủ quản thực hiện Dự án mở rộng đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình lên quy mô 06 làn xe

Kính gửi: Bộ Tài chính.

Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà<sup>1</sup> và trên cơ sở ý kiến góp ý của Bộ Tài chính<sup>2</sup>, Bộ Xây dựng<sup>3</sup>, Ủy ban nhân dân (UBND) tỉnh Ninh Bình<sup>4</sup> và TP. Hà Nội<sup>5</sup>; tiếp theo các văn bản trình của VEC<sup>6</sup>. Tổng công ty Đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam (VEC) kính báo cáo Bộ Tài chính xem xét, trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, giao VEC đầu tư Dự án mở rộng đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình với những nội dung như sau:

## I. Thông tin về Dự án đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình

### 1. Dự án đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình giai đoạn 1 (Dự án giai đoạn 1)

- Dự án đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình do VEC làm Chủ đầu tư đã hoàn thành và đưa vào khai thác toàn tuyến từ năm 2012 theo **hình thức đầu tư công**<sup>7</sup> với cơ cấu nguồn vốn hỗn hợp (Vốn NSNN, vốn VEC huy động). Dự án được đầu tư quy mô mặt đường 04 làn xe hoàn chỉnh, nền đường, cầu và cống với quy mô 06 làn xe hoàn chỉnh, trong giai đoạn này **VEC đã thực hiện GPMB với quy mô 06 làn xe hoàn chỉnh**. Dự án là một đoạn tuyến quan trọng thuộc trục đường cao tốc Bắc - Nam phía đông, là huyết mạch của trục cao tốc Bắc - Nam, đóng vai trò là huyết mạch giao thông, cửa ngõ của Thủ đô Hà Nội, góp phần tăng cường kết nối giao thông, kinh tế, chính trị, xã hội giữa Thủ đô Hà Nội với các tỉnh phía Nam.

- Dự án giai đoạn 1 hiện VEC đang quản lý, vận hành, khai thác tổ chức thu

<sup>1</sup> Thông báo số 475/TB-VPCP ngày 11/9/2025 và văn bản số 10505/VPCP-CN ngày 06/11/2025 của VPCP.

<sup>2</sup> Văn bản số 13736/BTC-PTHT ngày 05/9/2025 của Bộ Tài chính.

<sup>3</sup> Văn bản số 5756/BXD-KHTC ngày 25/6/2025, số 15598/BXD-KHTC ngày 19/12/2025, số 10781/BXD-KHTC ngày 30/9/2025 và số 3760/BXD-KHTC ngày 10/3/2026 của Bộ Xây dựng.

<sup>4</sup> Văn bản số 910/UBND-VP4 ngày 06/6/2025, số 5549/STC-TĐ ngày 18/11/2025 và số 1740/STC-TĐ ngày 26/02/2026 của UBND tỉnh Ninh Bình.

<sup>5</sup> Văn bản số 6560/UBND-ĐT ngày 12/12/2025 và số 1317/UBND-ĐT ngày 30/3/2026 của UBND TP. Hà Nội.

<sup>6</sup> Tờ trình số 3459/TTr-VEC-HĐTV ngày 24/10/2025, văn bản số 3900/VEC-TCKT ngày 01/12/2025, số 56/VEC-TCKT ngày 09/01/2026 và số 530/VEC-TCKT ngày 25/02/2026 của VEC.

<sup>7</sup> Khoản 14, Điều 4 Luật Đầu tư công số 58/2024/QH15 ngày 29/11/2024 quy định: Dự án đầu tư công là dự án sử dụng toàn bộ hoặc một phần vốn đầu tư công.

phí hoàn vốn đối với phần vốn do VEC huy động (VEC đang thu phí 05 dự án đường cao tốc, trong đó các dự án có hiệu quả cao hỗ trợ cho các dự án có hiệu quả thấp để đảm bảo dòng tiền trả nợ vay nước ngoài, đảm bảo hiệu quả sử dụng vốn nhà nước tại doanh nghiệp).

- Theo thống kê kể từ khi đưa vào khai thác đến nay (từ 2012 đến hết năm 2025), lưu lượng xe trên tuyến liên tục tăng cao (trung bình trên 10%/năm), dự báo lưu lượng: (1) đoạn Đại Xuyên - Vực Vòng khoảng 78.376 PCU/ngày đêm; (2) đoạn Vực Vòng - Liêm Tuyền khoảng 67.112 PCU/ngày đêm; (3) đoạn Liêm Tuyền - Cao Bồ khoảng 40.239 PCU/ngày đêm.

## **2. Dự án mở rộng đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình (Dự án mở rộng)**

### **2.1. Phạm vi đầu tư mở rộng.**

Phạm vi nghiên cứu đầu tư Dự án mở rộng đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình (Km210+000 -:- Km260+030) với tổng chiều dài khoảng 50Km.

- Điểm đầu: Tại Km210+000 (điểm cuối cao tốc Pháp Vân - Cầu Giẽ), TP. Hà Nội.

- Điểm cuối: Tại Km260+030 (nút giao thông Cao Bồ trên QL10) thuộc đoạn Ninh Bình - Nam Định (nay là Ninh Bình).

### **2.2. Quy mô đầu tư mở rộng.**

Theo quy hoạch: Tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050, tuyến đường bộ cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình được phê duyệt với quy mô 02 phân đoạn, cụ thể: (i) Đoạn Cầu Giẽ - Phú Thứ (Km210+000 -:- Km226+200) quy hoạch 08 làn xe và (ii) Đoạn Phú Thứ - Ninh Bình (Km226+200 -:- Km260+030) quy hoạch 06 làn xe; tiến trình đầu tư trước năm 2030. Ngày 03/01/2025, Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050 tại Quyết định số 12/QĐ-TTg, theo nội dung điều chỉnh đoạn tuyến cao tốc Cầu Giẽ - Phú Thứ (Km210+000 -:- Km226+200) quy hoạch 10 làn xe và tiến trình đầu tư trước năm 2030.

Theo tính toán và dự báo nhu cầu vận tải của Tư vấn: Trên từng đoạn tuyến, cụ thể như sau: (i) Đoạn tuyến Đại Xuyên - Phú Thứ (Km210+000 -:- Km226+200): Lưu lượng xe đã vượt quá từ 20% đến 40% so với năng lực thông hành quy mô 04 làn xe, sau năm 2027 hoàn thành mở rộng lên quy mô 06 làn xe có thể khai thác ổn định thác đến năm **2038**; sau năm **2038** cần nghiên cứu đầu tư mở rộng theo quy mô quy hoạch; (ii) Đoạn tuyến Phú Thứ - Cao Bồ (Km226+200 -:- Km260+030): Lưu lượng xe hiện nay cũng đã mãn tải so với

năng lực thông hành quy mô 04 làn xe, sau năm 2027 hoàn thành mở rộng lên quy mô 06 làn xe có thể khai thác ổn định đến năm **2045**; sau năm **2045** cần nghiên cứu phương án đầu tư xây dựng đường song hành hai bên đường cao tốc hoặc phân luồng giao thông hợp lý theo mạng lưới khu vực, nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải gia tăng và bảo đảm khai thác hiệu quả tuyến đường (do đoạn tuyến đã được xây dựng hoàn thiện theo quy mô quy hoạch).

Tại Tờ trình số 3459/TTr-VEC-HĐTV ngày 24/10/2025, VEC đề xuất quy mô đầu tư mở rộng Dự án: Trên cơ sở tính toán lưu lượng và khả năng nguồn lực đầu tư của VEC hiện nay, cũng như điều kiện công địa để triển khai Dự án, nhằm đồng bộ về quy mô với đoạn Pháp Vân - Cầu Giẽ và Cao Bồ - Mai Sơn (đang được đầu tư lên quy mô 06 làn xe hoàn chỉnh và dự kiến hoàn thành trong năm 2026), VEC đề xuất phương án phân kỳ đầu tư mở rộng Dự án như sau:

- Hoàn thành đầu tư mở rộng Dự án lên 06 làn xe trong năm 2027.
- Sau năm 2038 nghiên cứu đầu tư mở rộng Dự án theo quy mô quy hoạch.

Hiện nay, UBND TP. Hà Nội đã phê duyệt phương án, vị trí quốc lộ 1 (tỷ lệ 1/500), đoạn từ vành đai 1 (hầm Kim Liên) đến nút giao cầu Giẽ với tổng chiều dài 36,3km; quy mô mặt cắt ngang dự kiến mở rộng lên 90m, bao gồm: đường chính 10 làn xe và đường gom hai bên, mỗi bên 3 làn xe. Sau khi hoàn thành Dự án sẽ chia sẻ lưu lượng cho đoạn tuyến từ Pháp Vân đến Liêm Tuyền do một phần phương tiện sẽ lựa chọn lưu thông theo QL1 đến Cầu Giẽ và đi vào tuyến tránh Phủ Lý.

Như vậy, việc VEC đề xuất mở rộng Dự án đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình lên quy mô 06 làn xe (Dự án mở rộng) là phù hợp với định hướng phân luồng giao thông và nhu cầu vận tải trong khu vực.

## **II. Giới thiệu VEC**

### **1. Quá trình hình thành và phát triển**

Ngày 01/9/2004, Thủ tướng Chính phủ có văn bản số 1245/CP-ĐMDN đồng ý thành lập Công ty Đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam (tiền thân của Tổng công ty Đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam - VEC) với ngành nghề kinh doanh chính là đầu tư, phát triển và quản lý, bảo trì hệ thống đường cao tốc quốc gia; vốn điều lệ khoảng 1.000 tỷ đồng. Trên cơ sở đó, Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) đã ban hành Quyết định số 3033/QĐ-BGTVT ngày 06/10/2004 về việc thành lập VEC. Quyết định này đánh dấu sự ra đời của mô hình đầu tư phát triển đường bộ cao tốc thông qua doanh nghiệp do Nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ tại Việt Nam; đồng thời là mô hình đặc thù đầu tiên trong đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông, theo đó doanh nghiệp

nhà nước thực hiện đồng thời các chức năng đầu tư, quản lý, khai thác, bảo đảm giao thông thông suốt, an toàn và thu phí hoàn vốn.

Sau hơn 21 hình thành và phát triển, VEC đã khẳng định vai trò chủ đạo trong chiến lược phát triển mạng lưới đường bộ cao tốc quốc gia, cụ thể: VEC đã đầu tư và đang quản lý, khai thác 05 tuyến đường bộ cao tốc gồm: Cầu Giẽ - Ninh Bình, Nội Bài - Lào Cai, TP. HCM - Long Thành - Dầu Giây, Đà Nẵng - Quảng Ngãi và Bến Lức - Long Thành, với tổng chiều dài khoảng **540km** và tổng mức đầu tư khoảng **108.865 tỷ đồng** từ các nguồn vốn trong và ngoài nước. Các tuyến cao tốc do VEC đầu tư và khai thác đã góp phần rút ngắn thời gian lưu thông, giảm ùn tắc và tai nạn giao thông; đồng thời thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương dọc tuyến nói riêng và các vùng, miền trên cả nước nói chung. Nhằm nâng cao hiệu quả khai thác các tuyến hiện hữu, trong năm 2025, VEC tiếp tục đầu tư mở rộng 02 đoạn tuyến cao tốc TP. HCM - Long Thành và Yên Bái - Lào Cai. Bên cạnh đó, nhằm đa dạng các hình thức đầu tư, VEC đã Liên danh với các Nhà đầu tư khác tham gia thực đầu tư Dự án thành phần 3: Đầu tư xây dựng đường cao tốc theo phương thức đối tác công tư thuộc Dự án đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội.

Ngày 14/02/2025, Văn phòng Ban Chấp hành Trung ương Đảng đã có văn bản số 13411-CV/VPTW về việc thông báo ý kiến kết luận của Bộ Chính trị, theo đó, Bộ Chính trị đã có ý kiến chỉ đạo: (1) Đồng ý chủ trương cho phép sử dụng nguồn vốn đầu tư công đã giao cho Bộ Giao thông vận tải đầu tư dự án (*gồm nguồn vốn đối ứng từ NSNN; vốn ODA tại các dự án thực hiện theo hình thức chuyển vốn vay về cho vay lại thành cấp phát NSNN; vốn cấp phát NSNN cho các dự án*) để chuyển thành nguồn vốn NSNN cấp bổ sung vốn điều lệ cho Công ty mẹ - VEC giai đoạn 2024 - 2026; (2) Giao Đảng ủy Chính phủ, Đảng ủy Quốc hội chỉ đạo các cơ quan liên quan triển khai thực hiện chủ trương này. Thấm quyền, trình tự, thủ tục thực hiện đảm bảo chặt chẽ theo đúng quy định của pháp luật. Lưu ý, cần đánh giá tác động/ phản ứng quốc tế khi chuyển vốn ODA về cho vay lại thành vốn NSNN cấp cho doanh nghiệp; (3) Giao Đảng ủy Chính phủ lãnh đạo, chỉ đạo các cơ quan thực hiện các giải pháp củng cố, đổi mới, nâng cao chất lượng, hiệu quả hoạt động của **VEC sau khi được bổ sung vốn điều lệ, đảm bảo thực sự là doanh nghiệp thuộc nhóm dẫn đầu của Quốc gia trong lĩnh vực đầu tư phát triển đường cao tốc, nhất là giai đoạn tới.**

Trên cơ sở chủ trương của Bộ Chính trị<sup>8</sup>, Quốc hội<sup>9</sup>, Thủ tướng Chính

---

<sup>8</sup> Văn bản số 13411-CV/VPTW ngày 14/02/2025 của Văn phòng Ban Chấp hành Trung ương Đảng về việc thông báo ý kiến kết luận của Bộ Chính trị đối với phương án đầu tư bổ sung vốn điều lệ giai đoạn 2024 - 2026 của Công ty mẹ - VEC.

phủ<sup>10</sup> và Bộ Tài chính đã có Quyết định số 2395/QĐ-BTC ngày 21/7/2025 về việc bổ sung vốn điều lệ năm 2025 của VEC (vốn điều lệ của VEC sau khi được đầu tư bổ sung khoảng **38.619 tỷ đồng**).

## **2. Về năng lực tài chính**

### **2.1. Khả năng bố trí, cân đối nguồn vốn của VEC.**

Theo Báo cáo tài chính đến ngày 31/12/2025, nguồn vốn khả dụng của VEC (được tính toán bằng giá trị tổng nguồn vốn dài hạn của VEC gồm vốn chủ sở hữu và nợ dài hạn trừ đi giá trị các tài sản dài hạn của VEC) là **7.053 tỷ đồng**.

Nhu cầu vốn tự có của VEC cần thu xếp để thực hiện 03 dự án mở rộng VEC đã báo cáo Bộ Tài chính là khoảng 3.357 tỷ đồng (bao gồm: 1.695 tỷ đồng mở rộng đoạn cao tốc TP.HCM - Long Thành, 938 tỷ đồng mở rộng đoạn Yên Bái - Lào Cai thuộc tuyến cao tốc Nội Bài - Lào Cai và 724 tỷ đồng tham gia thực hiện đầu tư Dự án thành phần 3 thuộc Dự án đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội). Như vậy, sau khi bố trí vốn cho các dự án nêu trên, nguồn vốn khả dụng của VEC hiện tại còn khoảng **3.700 tỷ đồng**.

Ngoài ra, theo chiến lược phát triển đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2035 của VEC được Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp (nay thuộc Bộ Tài chính) phê duyệt tại Quyết định số 286/QĐ-UBQLV ngày 10/7/2024 và đã được VEC phê duyệt điều chỉnh tại Quyết định số 310/QĐ-VEC-HĐTV ngày 31/3/2026, theo đó lợi nhuận sau thuế dự kiến giai đoạn 2026-2030 của VEC khoảng 8.918 tỷ đồng, trong đó VEC dự kiến trích lập quỹ đầu tư phát triển từ lợi nhuận sau thuế 50% (khoảng 4.090 tỷ đồng), do đó giai đoạn 2026 - 2030 VEC có thêm khoảng 4.090 tỷ đồng để bổ sung vào nguồn vốn chủ sở hữu. Như vậy, nguồn vốn khả dụng của VEC có khoảng 7.800 tỷ đồng để thực hiện đầu tư các Dự án các dự án mới.

### **2.2. Khả năng huy động vốn của VEC.**

Theo quy định tại khoản 5, Điều 19 của Luật Quản lý và đầu tư vốn nhà nước tại doanh nghiệp số 68/2025/QH15 ngày 14/6/2025, việc huy động vốn phục vụ sản xuất kinh doanh không quá 3 lần vốn chủ sở hữu của doanh nghiệp. Như vậy, với số vốn điều lệ hiện có của VEC khoảng 38.619 tỷ đồng, VEC có thể huy động được tối đa khoảng **115.850 tỷ đồng** để tham gia đầu tư các Dự án mới trong giai đoạn tới.

## **3. Về năng lực kinh nghiệm**

---

<sup>9</sup> Nghị quyết số 191/2025/QH15 ngày 19/02/2025 của Quốc hội về chủ trương đầu tư bổ sung vốn điều lệ giai đoạn 2024 - 2026 của Công ty mẹ - VEC.

<sup>10</sup> Quyết định số 1145/QĐ-TTg ngày 13/6/2025 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt phương án đầu tư bổ sung vốn điều lệ Công ty mẹ - VEC giai đoạn năm 2024 - 2026.

***-VEC đã tích lũy nhiều kinh nghiệm trong quản lý đầu tư và vận hành, khai thác các dự án đường bộ cao tốc, cụ thể***

(1) Dự án đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình (giai đoạn 1) với tổng chiều dài 50Km và tổng mức đầu tư (TMĐT) khoảng 8.974 tỷ đồng. Dự án đã đưa vào khai thác từ năm 2012.

(2) Dự án đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai với tổng chiều dài 245Km, TMĐT khoảng 30.132 tỷ đồng và Dự án đã đưa vào khai thác từ năm 2014.

(3) Dự án đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây với tổng chiều dài 55Km. TMĐT khoảng 20.630 tỷ đồng. Dự án đã đưa vào khai thác từ năm 2016.

(4) Dự án đường cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi với tổng chiều dài 139Km, TMĐT khoảng 34.516 tỷ đồng và Dự án đã đưa vào khai thác từ năm 2019.

(5) Dự án đường cao tốc Bến Lức - Long Thành với tổng chiều dài 58Km, TMĐT khoảng 29.589 tỷ đồng và Dự án đã đưa vào khai thác 30km từ tháng 4/2025, dự kiến tháng 9/2026 đưa vào khai thác toàn tuyến.

***-Các dự án VEC đang triển khai thực hiện gồm:***

(1) Dự án mở rộng đoạn cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Long Thành: Dự án được Thủ tướng Chính phủ giao VEC là cơ quan chủ quản thực hiện Dự án tại văn bản số 494/TTg-CN ngày 29/4/2025, với tổng chiều dài khoảng 22km và TMĐT khoảng 14.945 tỷ đồng, dự kiến cơ bản hoàn thành trong năm 2026.

(2) Dự án xây dựng mở rộng đoạn Yên Bái - Lào Cai thuộc tuyến cao tốc Nội Bài - Lào Cai: Dự án được Thủ tướng Chính phủ giao VEC là cơ quan chủ quản thực hiện Dự án tại văn bản số 624/TTg-CN ngày 30/5/2025, với tổng chiều dài khoảng 122km và TMĐT khoảng 7.668 tỷ đồng, dự kiến cơ bản hoàn thành trong năm 2026.

(3) Dự án thành phần 3: Đầu tư xây dựng đường cao tốc theo phương thức đối tác công tư thuộc Dự án đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội: VEC đã Liên danh với các Nhà đầu tư khác tham gia thực đầu tư Dự án với tổng chiều dài khoảng 113km và tổng mức đầu tư khoảng 53.302 tỷ đồng, dự kiến hoàn thành trong năm 2028.

#### **4. Định hướng phát triển của VEC trong thời gian tới**

Trên cơ sở ý kiến chỉ đạo của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế nhà nước tại Nghị quyết số 79-NQ/TW ngày 06/01/2026 và Chương trình hành động của Chính phủ tại Nghị quyết số 29/NQ-CP ngày 24/02/2026, VEC đã phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển đến năm 2030 theo Quyết định số 310/QĐ-VEC-HĐTV ngày 31/3/2026. Theo đó, VEC xác định về phương hướng phát triển như sau:

#### **4.1. Quan điểm phát triển đến năm 2030:**

- VEC làm tốt vai trò nòng cốt trong sứ mệnh phát triển hệ thống đường bộ cao tốc quốc gia theo quy hoạch, tập trung vào lĩnh vực đầu tư phát triển, khai thác vận hành các tuyến đường bộ cao tốc và kinh doanh các dịch vụ gia tăng dọc tuyến.

- Tập trung phát huy mọi thế mạnh, nguồn lực để tham gia đầu tư phát triển hệ thống đường bộ cao tốc quốc gia; đẩy mạnh nghiên cứu đề xuất các hình thức đầu tư phù hợp, trong đó vốn nhà nước đóng vai trò hỗ trợ, dẫn dắt để thu hút tối đa nguồn lực từ các thành phần kinh tế khác.

- Tập trung huy động mọi nguồn lực để đầu tư phương tiện, máy móc, trang thiết bị, cơ sở vật chất, đào tạo nguồn nhân lực, đổi mới phương thức điều hành, quản trị đáp ứng nhu cầu vận hành, sử dụng và khai thác hiệu quả các tuyến đường cao tốc do VEC làm chủ đầu tư.

- Xây dựng nền tảng phát triển quản lý khai thác theo hướng hiện đại, từng bước tự thực hiện một số lĩnh vực cốt lõi trong vận hành khai thác đường cao tốc; chủ động liên danh, liên kết, hợp tác đầu tư, chuyển giao công nghệ phát triển công nghệ khai thác đường cao tốc.

- Ứng dụng các kết quả của cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ 4 đem lại, thực hiện chuyển đổi số toàn diện Tổng công ty và các đơn vị thành viên.

**4.2. Trong trụ cột về đầu tư, tổng nhu cầu vốn đầu tư của VEC trong giai đoạn 2026 - 2030 khoảng 81.568 tỷ đồng, trong đó:**

- Hoàn thiện các Dự án đang triển khai khoảng **21.984 tỷ đồng**.

- Tham gia đầu tư các dự án mới trong giai đoạn 2026-2030 với tổng mức đầu tư khoảng **57.413 tỷ đồng**, cụ thể:

+ Dự án mở rộng đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình lên 06 làn xe với tổng chiều dài khoảng 50km và tổng mức đầu tư khoảng 3.020 tỷ đồng.

+ Nghiên cứu đầu tư các dự án: cao tốc Nội Bài - Bắc Ninh - Chí Linh theo hình thức PPP với tổng chiều dài khoảng 60km và tổng mức đầu tư khoảng 20.000 tỷ đồng.

+ VEC liên danh với các Nhà đầu tư khác: Nghiên cứu tham gia đầu tư hoàn thiện theo quy mô hoàn chỉnh một số đoạn có lưu lượng cao trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông với tổng chiều dài khoảng 300km và tổng mức đầu tư khoảng 52.400 tỷ đồng.

+ Nghiên cứu đầu tư mở rộng các Dự án do VEC đang quản lý vận hành khai thác: Đoạn Long Thành - Dầu Giây lên 06 làn xe, đoạn Nội Bài - Yên Bái lên 06 làn xe và Bến Lức - Long Thành lên 08 làn xe với tổng chiều dài khoảng 340km và tổng mức đầu tư khoảng 56.550 tỷ đồng (giai đoạn 2026-2030 chủ

yếu là nghiên cứu bước chuẩn bị đầu tư đối với Dự án Bến Lức - Long Thành và Đà Nẵng - Quảng Ngãi).

+ Nghiên cứu tham gia các tuyến có hiệu quả tài chính không cao nhưng phục vụ mục tiêu an ninh quốc phòng, phát triển kinh tế - xã hội, xóa đói giảm nghèo, khó thu hút được các thành phần kinh tế khác tham gia với những cơ chế phù hợp nhằm phát huy vai trò doanh nghiệp nhà nước do Nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ theo nhiệm vụ chính trị được giao.

- Thực hiện đầu tư một số dự án khác khoảng 2.171 tỷ đồng.

#### **4.3. Trong lĩnh vực quản lý khai thác.**

Phân đầu doanh thu thu phí, lưu lượng xe lưu thông trên các tuyến cao tốc tăng trưởng ổn định qua từng năm: Tổng lưu lượng khoảng 475,6 triệu lượt xe (tăng trung bình hàng năm là 6,98%), tổng doanh thu thu phí (không bao gồm VAT) đạt 48.417 tỷ đồng (tăng trung bình hàng năm khoảng 11%).

#### **4.4. Trong lĩnh vực kinh doanh dọc tuyến.**

Đẩy nhanh tiến độ đầu tư và giải quyết tồn tại các trạm dừng nghỉ trên các tuyến cao tốc do VEC đầu tư để tiến hành kinh doanh dọc tuyến.

Thời gian tới, căn cứ Kế hoạch số 20/KH-ĐUBTC ngày 06/3/2026, VEC sẽ tiếp tục nghiên cứu Đề án phát triển VEC trở thành doanh nghiệp tiên phong, dẫn dắt trong lĩnh vực đường cao tốc, báo cáo các cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định.

*Trường hợp VEC được cấp có thẩm quyền giao là cơ quan chủ quản thực hiện mở rộng Dự án đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình lên quy mô 06 làn xe theo quy định của Luật Đầu tư công, VEC sẽ tổ chức chức lập, phê duyệt chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư; đồng thời triển khai thực hiện các thủ tục chuẩn bị đầu tư, lựa chọn nhà thầu và tổ chức thi công xây dựng đảm bảo tiến độ theo yêu cầu cấp bách, giảm ùn tắc giao thông và đồng bộ với Dự án cao tốc Pháp Vân - Cầu Giẽ và Cao Bồ - Mai Sơn.*

### **III. Các phương án đầu tư Dự án mở rộng**

Theo quy định pháp luật hiện hành, việc đầu tư dự án có thể áp dụng một trong các phương án sau:

- (1) Phương án đầu tư công theo quy định tại Luật Đầu tư công.
- (2) Phương án đầu tư theo Luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư.
- (3) Phương án đầu tư theo quy định tại Luật Đầu tư.

#### **1. Phương án đầu tư theo quy định tại Luật Đầu tư công**

**1.1. Cơ sở pháp lý, cơ sở chính trị và cơ sở thực tiễn để giao VEC là cơ quan chủ quản thực hiện đầu tư Dự án mở rộng.**

## **(1) Cơ sở chính trị.**

Nghị quyết số 79-NQ/TW ngày 06/01/2026 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế nhà nước.

Văn bản số 13411-CV/VPTW ngày 14/02/2025 của Văn phòng Trung ương Đảng về ý kiến kết luận của Bộ Chính trị đối với phương án đầu tư bổ sung vốn điều lệ giai đoạn 2024 - 2026 của VEC, trong đó: *“Giao Đảng ủy Chính phủ lãnh đạo, chỉ đạo các cơ quan thực hiện các giải pháp củng cố, đổi mới, nâng cao chất lượng, hiệu quả hoạt động của VEC sau khi được bổ sung vốn điều lệ, đảm bảo thực sự là doanh nghiệp thuộc nhóm dẫn đầu của Quốc gia trong lĩnh vực đầu tư phát triển đường cao tốc, nhất là giai đoạn tới”*.

## **(2) Cơ sở pháp lý.**

- Luật Đầu tư công số 58/2024/QH15 ngày 29/11/2024<sup>11</sup>; Luật Quản lý và đầu tư vốn nhà nước tại doanh nghiệp số 68/2025/QH15 ngày 14/6/2025; Luật số 57/2024/QH15 ngày 29/11/2024 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Quy hoạch, Luật Đầu tư, Luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư và Luật Đấu thầu; Luật số 90/2025/QH15 ngày 25/6/2025 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Đấu thầu, Luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư, Luật Hải quan, Luật Thuế giá trị gia tăng, Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu, Luật Đầu tư, Luật Đầu tư công, Luật Quản lý, sử dụng tài sản công.

- Nghị quyết số 191/2025/QH15 ngày 19/02/2025 của Quốc hội về Chủ trương đầu tư bổ sung vốn điều lệ giai đoạn 2024-2026 của Công ty mẹ - VEC. Quyết định số 1145/QĐ-TTg ngày 13/6/2025 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt phương án đầu tư bổ sung vốn điều lệ cho VEC giai đoạn 2024 -2026.

- Nghị quyết số 192/2025/QH15 của Quốc hội ngày 19/02/2025 về bổ sung Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội năm 2025 với mục tiêu tăng trưởng đạt 8% trở lên.

- Nghị định số 85/2025/NĐ-CP ngày 08/4/2025 quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đầu tư công.

- Nghị quyết số 25/NQ-CP ngày 05/02/2025 của Chính phủ về mục tiêu

---

<sup>11</sup> khoản 4, Điều 4 Luật Đầu tư công số 58/2024/QH15, được sửa đổi, bổ sung khoản 2, Điều 7 Luật số 90/2025/QH15 ngày 25/6/2025 quy định *“Bộ, cơ quan trung ương và địa phương là cơ quan, tổ chức được Thủ tướng Chính phủ giao kế hoạch đầu tư công, bao gồm: d) **doanh nghiệp nhà nước, cơ quan, tổ chức và doanh nghiệp khác được cơ quan nhà nước có thẩm quyền giao thực hiện nhiệm vụ, dự án đầu tư công bằng văn bản**”*.

- khoản 10, Điều 18 Luật Đầu tư công số 58/2024/QH15 quy định *“Hội đồng thành viên hoặc Chủ tịch công ty hoặc Hội đồng quản trị của doanh nghiệp nhà nước quyết định chủ trương đầu tư dự án nhóm A, nhóm B, nhóm C được giao nhiệm vụ đầu tư theo quyết định của TTCP, trừ dự án quy định tại khoản 3 Điều này”*.

- khoản 1, Điều 29 Luật Đầu tư công số 58/2024/QH15 quy định *“Căn cứ văn bản của Thủ tướng Chính phủ về việc giao doanh nghiệp nhà nước là cơ quan chủ quản thực hiện dự án...”*.

tăng trưởng các ngành, lĩnh vực và địa phương bảo đảm mục tiêu tăng trưởng cả nước năm 2025 đạt 8% trở lên; các Chỉ thị 09/CT-TTg ngày 21/3/2025 và số 06/CT-TTg ngày 10/3/2025 của Thủ tướng Chính phủ.

- Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050; sửa đổi, bổ sung tại Quyết định số 12/QĐ-TTg ngày 03/01/2025.

- Quyết định số 323/QĐ-TTg ngày 20/4/2005 của Thủ tướng Chính phủ về việc đầu tư Dự án xây dựng đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình, trong đó: *Giao Công ty Đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam (nay là Tổng công ty Đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam) làm Chủ đầu tư.*

### **(3) Cơ sở thực tiễn.**

Tại Công điện số 16/CĐ-TTg ngày 21/02/2024, Thủ tướng Chính phủ đã chỉ đạo đẩy nhanh nghiên cứu, triển khai đầu tư nâng cấp các tuyến đường bộ cao tốc đang khai thác.

Tại văn bản số 910/UBND-VP4 ngày 06/6/2025 của Ủy ban nhân dân tỉnh Ninh Bình gửi Bộ Xây dựng về việc đề xuất mở rộng cao tốc Bắc - Nam phía Đông đoạn Cầu Giẽ - Ninh Bình (Cao Bò) lên quy mô 06 làn xe hoàn chỉnh, trong đó tỉnh Ninh Bình đề nghị Bộ Xây dựng xem xét, báo cáo cấp có thẩm quyền cho phép mở rộng đoạn Cầu Giẽ - Ninh Bình lên quy mô 06 làn xe, đảm bảo hoàn thành đồng bộ cùng với Dự án đường vành đai 4 Hà Nội.

Trên cơ sở đề xuất của tỉnh Ninh Bình, Bộ Xây dựng có văn bản số 5756/BXD-KHTC ngày 25/6/2025 gửi tỉnh Ninh Bình và VEC, trong đó có ý kiến: Hiện nay đoạn tuyến cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình do VEC quản lý, thu phí và có thẩm quyền thực hiện đầu tư mở rộng. Vì vậy đề nghị tỉnh Ninh Bình làm việc với VEC để nghiên cứu huy động nguồn vốn đầu tư mở rộng đoạn Cầu Giẽ - Ninh Bình lên quy mô 6 làn xe. Bộ Xây dựng sẽ phối hợp chặt chẽ trong quá trình triển khai.

**1.2. Cơ quan chủ quản/chủ đầu tư:** VEC kiến nghị Bộ Tài chính xem xét, báo cáo Thủ tướng Chính phủ giao VEC là cơ quan chủ quản thực hiện Dự án theo quy định của pháp luật về đầu tư công.

### **1.3. Quy trình thủ tục đầu tư:**

- Thủ tướng Chính phủ có văn bản giao VEC là cơ quan chủ quản thực hiện dự án theo quy định của pháp luật về đầu tư công.

- Hội đồng thành viên VEC quyết định chủ trương đầu tư, bao gồm mục tiêu, quy mô, tổng mức đầu tư, cơ cấu nguồn vốn, địa điểm, thời gian thực hiện<sup>12</sup>.

<sup>12</sup> Khoản 2 Điều 29 Luật Đầu tư công văn bản hợp nhất 96/VBHN-VPQH

-Tổng Giám đốc VEC quyết định đầu tư dự án đã được Hội đồng thành viên VEC quyết định chủ trương đầu tư<sup>13</sup>.

-VEC tổ chức triển khai thực hiện dự án.

#### **1.4. Căn cứ đề xuất vốn NSNN tham gia dự án:**

a) Căn cứ pháp lý.

-Khoản 15, Điều 7 Luật số 90/2025/QH15 quy định về hạn mức để thẩm định nguồn vốn và khả năng cân đối vốn, trong đó có nêu: Bộ, cơ quan trung ương và địa phương được chủ động chuẩn bị đầu tư, phê duyệt chủ trương đầu tư chương trình, dự án thực hiện trong kế hoạch đầu tư công giai đoạn sau. Hạn mức để thẩm định nguồn vốn và khả năng cân đối vốn các chương trình, dự án không vượt quá hai lần mức vốn kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn hiện tại đã được giao theo từng nguồn vốn cho các Bộ, cơ quan trung ương và địa phương.

-Nghị quyết số 265/2025/QH15 ngày 11/12/2025 về kỳ họp thứ 10, Quốc hội khóa XV, trong đó giai đoạn 2026-2030 Quốc hội yêu cầu bố trí vốn đầu tư tập trung, không dàn trải, ưu tiên đầu tư cho các Chương trình mục tiêu quốc gia, các dự án quan trọng quốc gia, *các dự án đường bộ cao tốc*<sup>14</sup>.

-Văn bản số 8536/BTC-TH ngày 17/6/2025 về thông báo mức vốn đầu tư công dự kiến nguồn ngân sách nhà nước giai đoạn 2026-2030, trong đó số vốn được thông báo cho VEC là 6.500 tỷ đồng<sup>15</sup>.

-Văn bản số 8454/VPCP-KTTH ngày 09/9/2025 của Văn phòng Chính phủ thông báo chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Hồ Đức Phớc: VEC căn cứ số vốn kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026 - 2030 đã được cấp có thẩm quyền thông báo và ý kiến chỉ đạo của Lãnh đạo Chính phủ tại văn bản số 624/TTg-CN ngày 30/5/2025 để chủ động hoàn thiện thủ tục đầu tư các dự án

<sup>13</sup> Khoản 5 Điều 38 Luật Đầu tư công văn bản hợp nhất 96/VBHN-VPQH

<sup>14</sup> Điểm b khoản 5 Nghị quyết số 265/2025/QH15 Kỳ họp thứ X Quốc hội khóa XV: “b) *Bố trí vốn đầu tư công giai đoạn 2026 - 2030 bảo đảm tuân thủ quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước và đầu tư công, phù hợp với Nghị quyết Đại hội lần thứ XIV của Đảng và mục tiêu, định hướng phát triển tại Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030, Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2026 - 2030 của quốc gia, Kế hoạch tài chính 05 năm quốc gia giai đoạn 2026 - 2030, bảo đảm tiết kiệm, hiệu quả và mục tiêu đầu tư. Khắc phục triệt để bất cập, hạn chế về quản lý vốn đầu tư trong giai đoạn 2021 - 2025. Bố trí vốn đầu tư tập trung, không dàn trải, ưu tiên đầu tư cho các Chương trình mục tiêu quốc gia, các dự án quan trọng quốc gia, các dự án đường bộ cao tốc; các dự án đường sắt tốc độ cao,...*”.

<sup>15</sup> Căn cứ quyết định phê duyệt đầu tư các dự án, vốn bố trí từ nguồn ngân sách nhà nước giai đoạn 2026-2030 cho Dự án mở rộng đường cao tốc TP.HCM - Long Thành là 4.000 tỷ đồng, Dự án mở rộng đoạn Yên Bái - Lào Cai thuộc tuyến cao tốc Nội Bài – Lào Cai là 1.500 tỷ đồng. Như vậy, số vốn còn lại dự kiến bố trí cho VEC từ nguồn ngân sách nhà nước giai đoạn 2026-2030 là 1.000 tỷ đồng.

theo quy định, đảm bảo không vượt số vốn ngân sách nhà nước đã được thông báo và chịu trách nhiệm về các số liệu, thông tin báo cáo.

-Văn bản số 13736/BTC-PTHT ngày 05/9/2025 của Bộ Tài chính, trong đó đề nghị hạn chế tối đa việc huy động vốn từ ngân sách nhà nước.

b) Căn cứ đặc thù, thực tiễn.

-Tính chất đặc thù: (i) giai đoạn 1 của Dự án đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình đã được Thủ tướng Chính phủ giao VEC đầu tư theo hình thức đầu tư công, đã được Nhà nước giao toàn bộ quỹ đất trong phạm vi giải phóng mặt bằng cho VEC sử dụng để đầu tư dự án; (ii) phần đất trong dự án mở rộng đã đầu tư một phần hạ tầng như cầu, cống và nền đường trên toàn tuyến trong giai đoạn 1. Do đó, không cần chi phí giải phóng mặt bằng khi thực hiện dự án mở rộng nên không cần sử dụng nhiều vốn nhà nước.

-Thời gian qua, việc đầu tư các dự án đường bộ cao tốc chỉ có 03 hình thức đầu tư: đầu tư công, đầu tư theo phương thức đối tác công tư (loại hợp đồng BOT, BT) và giao VEC đầu tư theo cơ chế thí điểm của Thủ tướng Chính phủ<sup>16</sup>. Đến nay, chưa có doanh nghiệp nào thực hiện dự án đầu tư đường bộ cao tốc để kinh doanh theo quy định của pháp luật về đầu tư (các dự án đường bộ cao tốc nhằm phục vụ mục đích công cộng và có thu tiền sử dụng dịch vụ).

-Tính chất tương tự: việc bố trí vốn ngân sách nhà nước cho các dự án mở rộng đường cao tốc do VEC làm chủ đầu tư trước đây theo hình thức đầu tư công đã có tiền lệ (tuyến cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Long Thành, Yên Bái - Lào Cai) và hiện chưa có phát sinh vướng mắc trong quá trình triển khai thực hiện. Do đó, việc bố trí vốn ngân sách nhà nước cho dự án nhằm đảm bảo việc tổ chức triển khai được thuận lợi nhất do có đầy đủ hành lang pháp lý từ giai đoạn chuẩn bị đầu tư đến quyết toán dự án.

c) Căn cứ khoa học

Trên cơ sở dự kiến giá trị các hạng mục trong tổng mức đầu tư Dự án, VEC đã tính toán phương án tài chính của Dự án và đề xuất Nhà nước bố trí tối đa là 100 tỷ đồng (chiếm 3,3% tổng mức đầu tư Dự án) từ nguồn ngân sách Trung ương giai đoạn 2026-2030, dự kiến để chi trả cho công tác tư vấn và quản lý dự án, đảm bảo đúng đối tượng là đường bộ cao tốc, hạn chế tối đa sử dụng vốn NSNN như chỉ đạo của Bộ Tài chính<sup>17</sup>; không quá chênh lệch về giá trị kết quả tính toán các chỉ tiêu tài chính so với phương án đầu tư PPP và đầu tư theo Luật Đầu tư.

<sup>16</sup> Quyết định số 1202/QĐ-TTg ngày 10/9/2007 của Thủ tướng Chính phủ.

<sup>17</sup> Số vốn cụ thể sẽ được Bộ Tài chính cân đối trên cơ sở mục tiêu, định hướng phát triển tại Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021-2030, Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2026-2030 của quốc gia, Kế hoạch tài chính 05 năm quốc gia giai đoạn 2026-2030 để báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định.

### **1.5. Tổng mức đầu tư, cơ cấu nguồn vốn:**

Tổng mức đầu tư của Dự án khoảng **3.020 tỷ đồng** với cơ cấu nguồn vốn hỗn hợp (Vốn NSNN, vốn tự có của VEC và vốn VEC huy động), cụ thể:

-Vốn ngân sách nhà nước 100 tỷ đồng.

-Vốn tự có của VEC (bao gồm lãi vay trong thời gian xây dựng khoảng 301 tỷ đồng): 590 tỷ đồng.

-Vốn VEC huy động từ các tổ chức tín dụng trong nước: 2.330 tỷ đồng.

### **1.6. Hiệu quả tài chính - kinh tế:**

-Hiệu quả về kinh tế - xã hội của Dự án: Kết quả tính toán đối với nhóm yếu tố có thể định lượng (như tiết kiệm chi phí đi lại; tiết kiệm chi phí vận hành; giảm tai nạn; giảm lượng CO2 phát thải;...) cho thấy dự án khả thi về mặt kinh tế thông qua các chỉ số. Ngoài ra, Dự án mang lại nhiều lợi ích kinh tế - xã hội đặc biệt khác như giảm thiểu tai nạn giao thông; tăng khả năng kết nối các tuyến cao tốc và mạng lưới giao thông trong khu vực.

-Hiệu quả về đảm bảo quốc phòng, an ninh: Việc đầu tư mở rộng đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình sẽ giúp khai thác tuyến cao tốc an toàn, tốc độ cao hơn, hạn chế ách tắc qua đó nâng cao tính cơ động khi cần huy động nguồn lực, phương án tác chiến đảm bảo quốc phòng - an ninh quốc gia.

-Hiệu quả tài chính: Với các thông số đầu vào (*Chi tiết xem Phụ lục 1*), phương án tài chính của Dự án như sau:

+ Kết quả phân tích tài chính dự án: IRR = 14,17% (> WACC 12,53%); NPV = 205 tỷ đồng (>0), hệ số B/C = 1,12; Thời gian hoàn vốn dự án: 14 năm 9 tháng.

+ Lũy kế dòng tiền sau thuế của riêng Dự án đầu tư mở rộng luôn dương (*Chi tiết tại phụ lục 2*). Lũy kế dòng tiền sau thuế của VEC luôn dương; VEC đảm bảo khả năng trả nợ và có khả năng thực hiện đầu tư Dự án mở rộng đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình. Như vậy, phương án này khả thi về mặt tài chính.

**1.7. Tiến độ triển khai:** Dự kiến từ năm 2026 - 2028 (Dự kiến khởi công quý II/2027 và hoàn thành quý II/2028).

### **1.8. Ưu, nhược điểm:**

-Ưu điểm:

+ Triển khai được dự án ngay và rút ngắn thực hiện dự án (do không phải tổ chức đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư).

+ Dự án giai đoạn 1 được đầu tư theo hình thức đầu tư công và đang thuộc thẩm quyền quản lý, vận hành, thu phí của VEC. Do đó, trường hợp VEC tiếp tục đầu tư Dự

án mở rộng sẽ thuận lợi trong tổ chức thực hiện, đảm bảo tính đồng bộ trong quản lý, vận hành và khai thác toàn tuyến cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình.

+ Việc giao VEC mở rộng các tuyến cao tốc đang do VEC quản lý, khai thác đã có tiền lệ trước đó (tương tự như việc Thủ tướng Chính phủ đã giao cho VEC làm cơ quan chủ quản đối với các Dự án mở rộng đoạn TP. Hồ Chí Minh - Long Thành và đoạn Yên Bái - Lào Cai<sup>18</sup>).

+ Phù hợp với yêu cầu của Quốc hội về việc bố trí vốn giai đoạn 2026-2030 là bố trí vốn đầu tư tập trung, không dàn trải, ưu tiên đầu tư cho các Chương trình mục tiêu quốc gia, các dự án quan trọng quốc gia, các dự án đường bộ cao tốc<sup>19</sup>.

+ Việc bố trí NSNN cho VEC để thực hiện Dự án mở rộng đã được quy định tại pháp luật về đầu tư công và ngân sách nhà nước<sup>20</sup>.

- Nhược điểm:

+ Mặc dù số vốn NSNN đề xuất không lớn (100 tỷ đồng), tuy nhiên cũng làm gia tăng một phần nhu cầu cân đối vốn đầu tư công trong giai đoạn 2026-2030.

+ Hạn chế một phần việc huy động các nguồn lực xã hội khác.

## 2. Phương án đầu tư theo Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư (Luật PPP)

### 2.1. Cơ sở pháp lý:

- Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP) số 64/2020/QH14 ngày 18/6/2020; Luật Quản lý và đầu tư vốn nhà nước tại doanh nghiệp số 68/2025/QH15 ngày 14/6/2025; Luật Giá số 16/2023/QH15 ngày 19/6/2023;

<sup>18</sup> Văn bản của VPCP: số 494/TTg-CN ngày 29/4/2025 giao VEC là cơ quan chủ quản thực hiện Dự án mở rộng đoạn cao tốc TP. HCM - Long Thành; số 624/TTg-CN ngày 30/5/2025 giao VEC là cơ quan chủ quản thực hiện Dự án mở rộng đoạn Yên Bái - Lào Cai.

<sup>19</sup> Điểm b khoản 5 Nghị quyết số 265/2025/QH15 Kỳ họp thứ X Quốc hội khóa XV: “b) *Bố trí vốn đầu tư công giai đoạn 2026 - 2030 bảo đảm tuân thủ quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước và đầu tư công, phù hợp với Nghị quyết Đại hội lần thứ XIV của Đảng và mục tiêu, định hướng phát triển tại Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030, Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2026 - 2030 của quốc gia, Kế hoạch tài chính 05 năm quốc gia giai đoạn 2026 - 2030, bảo đảm tiết kiệm, hiệu quả và mục tiêu đầu tư. Khắc phục triệt để bất cập, hạn chế về quản lý vốn đầu tư trong giai đoạn 2021 - 2025. Bố trí vốn đầu tư tập trung, không dàn trải, ưu tiên đầu tư cho các Chương trình mục tiêu quốc gia, các dự án quan trọng quốc gia, các dự án đường bộ cao tốc; các dự án đường sắt tốc độ cao,...*”.

<sup>20</sup> Điểm a, b khoản 1, Điều 37 Luật Ngân sách nhà nước số 89/2025/QH15 ngày 25/6/2025 về nhiệm vụ chi của ngân sách trung ương: a) Đầu tư cho các chương trình, dự án, nhiệm vụ và đối tượng đầu tư công khác của các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ, cơ quan khác ở trung ương, doanh nghiệp nhà nước theo quy định của Luật Đầu tư công; b) Đầu tư và hỗ trợ vốn cho các doanh nghiệp cung cấp sản phẩm, dịch vụ công ích thiết yếu cho xã hội, doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực trực tiếp phục vụ quốc phòng, an ninh do Nhà nước giao nhiệm vụ, đặt hàng; các tổ chức kinh tế; các tổ chức tài chính của trung ương; đầu tư vốn nhà nước vào doanh nghiệp của trung ương theo quy định của pháp luật; c) Các khoản chi đầu tư phát triển khác theo quy định của pháp luật.

Luật số 57/2024/QH15 ngày 29/11/2024 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Quy hoạch, Luật Đầu tư, Luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư và Luật Đấu thầu; Luật số 90/2025/QH15 ngày 25/6/2025 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Đấu thầu, Luật PPP, Luật Hải quan, Luật Thuế giá trị gia tăng, Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu, Luật Đầu tư, Luật Đầu tư công, Luật Quản lý, sử dụng tài sản công.

-Nghị quyết số 191/2025/QH15 ngày 19/02/2025 của Quốc hội về chủ trương đầu tư bổ sung vốn điều lệ giai đoạn 2024-2026 của Công ty mẹ - VEC. Quyết định số 1145/QĐ-TTg ngày 13/6/2025 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt phương án đầu tư bổ sung vốn điều lệ cho VEC giai đoạn 2024 -2026.

-Nghị quyết số 192/2025/QH15 ngày 19/02/2025 của Quốc hội về bổ sung Kế hoạch phát triển KTXH năm 2025 với mục tiêu tăng trưởng đạt 8% trở lên.

-Nghị định số 243/2025/NĐ-CP ngày 11/9/2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

-Nghị định số 85/2024/NĐ-CP ngày 10/7/2024 của Chính phủ Quy định chi tiết một số điều của Luật Giá.

-Nghị quyết số 25/NQ-CP ngày 05/02/2025 của Chính phủ về mục tiêu tăng trưởng các ngành, lĩnh vực và địa phương bảo đảm mục tiêu tăng trưởng cả nước năm 2025 đạt 8% trở lên; các Chỉ thị số 09/CT-TTg ngày 21/3/2025 và số 06/CT-TTg ngày 10/3/2025 của Thủ tướng Chính phủ.

-Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050; sửa đổi, bổ sung tại Quyết định số 12/QĐ-TTg ngày 03/01/2025.

-Quyết định số 323/QĐ-TTg ngày 20/4/2005 của Thủ tướng Chính phủ về việc đầu tư Dự án xây dựng đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình.

## **2.2. Cơ quan nhà nước có thẩm quyền/ Nhà đầu tư:**

-Cơ quan nhà nước có thẩm quyền: Đối với phần mở rộng quy mô có thể hình thành dự án PPP độc lập và đoạn tuyến này không phân cấp cho địa phương quản lý<sup>21</sup>, trường hợp đầu tư dự án theo phương thức PPP sẽ do Bộ Xây dựng là cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

-Nhà đầu tư: Được xác định thông qua thủ tục đấu thầu lựa chọn Nhà đầu tư hoặc VEC sẽ được cơ quan có thẩm quyền quyết định lựa chọn là Nhà đầu tư trong trường hợp đặc biệt<sup>22</sup>.

<sup>21</sup> Theo quy định tại điểm d khoản 2 Điều 4 Nghị định số 165/2024/NĐ-CP ngày 26/12/2024

<sup>22</sup> Điều 40 Luật PPP văn bản hợp nhất 123/VBHN-VPQH

**2.3. Quy trình thủ tục đầu tư** (áp dụng với quy mô đề xuất mở rộng dự án lên 6 làn xe và tổng mức đầu tư dự kiến khoảng 3.022 tỷ đồng):

-Bộ trưởng Bộ Xây dựng quyết định chủ trương đầu tư dự án trong trường hợp dự án có sử dụng vốn nhà nước<sup>23</sup>. Trường hợp dự án không sử dụng vốn nhà nước thì không phải thực hiện thủ tục quyết định chủ trương đầu tư<sup>24</sup>.

-Bộ trưởng Bộ Xây dựng phê duyệt dự án<sup>25</sup>.

-Bộ Xây dựng tổ chức đấu thầu lựa chọn Nhà đầu tư hoặc lựa chọn Nhà đầu tư trong trường hợp đặc biệt.

-Thành phố Hà Nội và Tỉnh Ninh Bình triển khai thủ tục đo đạc, kiểm đếm, thu hồi và giao đất cho nhà đầu tư trong trường hợp VEC không phải là nhà đầu tư được lựa chọn.

-Cơ quan nhà nước có thẩm quyền tổ chức triển khai thủ tục thẩm định xác định giá trị VEC đã đầu tư để hoàn trả VEC trong trường hợp VEC không phải là nhà đầu tư được lựa chọn.

-Bộ Xây dựng (hoặc đơn vị được Bộ Xây dựng giao quyền) ký hợp đồng với Nhà đầu tư và doanh nghiệp dự án để thực hiện dự án<sup>26</sup>.

-Doanh nghiệp dự án triển khai thực hiện dự án.

#### **2.4. Tổng mức đầu tư, cơ cấu nguồn vốn:**

Tổng mức đầu tư dự kiến khoảng **3.022 tỷ đồng** (bao gồm lãi vay trong thời gian xây dựng), với cơ cấu nguồn vốn:

-Vốn tự có của VEC (bao gồm lãi vay trong thời gian xây dựng khoảng 303 tỷ đồng): 612 tỷ đồng.

-Vốn VEC huy động từ các tổ chức tín dụng trong nước: 2.410 tỷ đồng.

**2.5. Hiệu quả tài chính - kinh tế** (trường hợp VEC được lựa chọn là nhà đầu tư):

-Hiệu quả về kinh tế - xã hội của Dự án và hiệu quả về đảm bảo an ninh quốc phòng: như đã phân tích tại mục 1.6 nêu trên.

-Hiệu quả tài chính: Với các thông số đầu vào (*Chi tiết xem Phụ lục 3*), phương án tài chính của Dự án như sau:

+ Kết quả phân tích tài chính dự án: IRR = 14,26% (> WACC 12,75%); NPV = 185 tỷ đồng (>0), hệ số B/C = 1,12; Thời gian hoàn vốn dự án: 14 năm 11 tháng.

<sup>23</sup> Điểm a Khoản 3 Điều 12 Luật PPP văn bản hợp nhất 123/VBHN-VPQH.

<sup>24</sup> Điểm a Khoản 3 Điều 12 Luật PPP văn bản hợp nhất 123/VBHN-VPQH.

<sup>25</sup> Khoản 1 Điều 21 Luật PPP văn bản hợp nhất 123/VBHN-VPQH.

<sup>26</sup> Trường hợp VEC lựa chọn là nhà đầu tư duy nhất thì không cần phải thành lập doanh nghiệp dự án.

+ Lũy kế dòng tiền sau thuế của riêng Dự án đầu tư mở rộng luôn dương (*Chi tiết xem Phụ lục 4*). Lũy kế dòng tiền sau thuế của VEC luôn dương; VEC đảm bảo khả năng trả nợ và có khả năng thực hiện đầu tư Dự án mở rộng đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình. Như vậy, phương án này khả thi về mặt tài chính.

**2.6. Tiến độ triển khai:** Dự kiến từ năm 2026 - 2029 (Dự kiến khởi công quý III/2028 và hoàn thành quý IV/2029).

**2.7. Khi VEC tham gia thực hiện Dự án theo phương án đầu tư theo Luật PPP sẽ còn một số hạn chế như sau:**

Các khó khăn, vướng mắc khi thực hiện Dự án mở rộng theo Luật PPP đã được VEC báo cáo tại các văn bản số 3900/VEC-TCKT ngày 01/12/2025 và văn bản số 56/VEC-TCKT ngày 09/01/2026. Theo đó, để triển khai Dự án theo phương thức PPP, sẽ có các trường hợp sau:

(a) Trường hợp Nhà nước thu hồi toàn bộ Dự án giai đoạn 1 (đã được đầu tư bằng nguồn vốn hỗn hợp là vốn NSNN và vốn VEC huy động), sau đó thực hiện thủ tục đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư mới để thực hiện việc mở rộng, sẽ phát sinh nhiều vướng mắc và thủ tục phức tạp, cụ thể:

Trường hợp này đòi hỏi phải thực hiện thủ tục chuyển giao tài sản. Trong khi đó, phần vốn NSNN đầu tư vào dự án đã được chuyển thành vốn điều lệ của VEC và doanh nghiệp hiện đang quản lý, sử dụng tài sản theo quy định của Luật Quản lý và Đầu tư vốn nhà nước tại doanh nghiệp (Luật số 68/2025/QH15). Do vậy, quá trình thu hồi và chuyển giao tài sản sẽ phức tạp, cần nhiều thời gian để thực hiện.

Bên cạnh đó, Dự án giai đoạn 1 hiện đang được VEC tổ chức thu phí để hoàn vốn đối với phần vốn do doanh nghiệp huy động. Vì vậy, nếu Nhà nước thực hiện thu hồi dự án, sẽ phải bố trí một khoản ngân sách tương ứng để hoàn trả cho VEC nhằm đảm bảo nghĩa vụ trả nợ đối với các khoản vốn đã huy động, đồng thời duy trì sự ổn định trong hoạt động sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp (Hiện nay VEC đang quản lý, khai thác, vận hành, thu phí 05 dự án đường cao tốc, trong đó các dự án có hiệu quả cao hỗ trợ cho các dự án có hiệu quả thấp để đảm bảo dòng tiền trả nợ vay nước ngoài, đảm bảo hiệu quả sử dụng vốn nhà nước tại doanh nghiệp).

(b) Trường hợp Nhà nước không thu hồi Dự án giai đoạn 1 và thực hiện thủ tục đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư mới để thực hiện Dự án mở rộng. Trong trường hợp này, trước khi triển khai thủ tục lựa chọn nhà đầu tư, Nhà nước cũng phải hoàn trả cho VEC các chi phí liên quan đã được VEC chi trả trong Dự án giai đoạn 1 như chi phí bồi thường GPMB, chi phí đầu tư xây dựng nền đường, các hạng mục cầu, cống trên 02 làn mở rộng thêm. Ngoài ra, thực hiện theo trường hợp này sẽ khó khăn trong việc phân định doanh thu giữa Dự án giai đoạn 1 và Dự án mở rộng do

hai dự án cùng khai thác trên một tuyến đường, việc phân định doanh thu còn tiềm ẩn nguy cơ thiếu minh bạch và có thể ảnh hưởng đến khả năng thu hồi vốn của VEC. Bên cạnh đó, phương án này còn có thể dẫn đến xung đột trong công tác quản lý, khai thác, vận hành và bảo trì giữa phần Dự án giai đoạn 1 và Dự án mở rộng, do có sự tham gia của các chủ thể khác nhau trên cùng một tuyến đường, làm giảm hiệu quả quản lý tổng thể và tiềm ẩn rủi ro trong quá trình vận hành.

(c) Trường hợp chỉ có VEC - Doanh nghiệp nhà nước là Nhà đầu tư được Bộ Xây dựng lựa chọn trong trường hợp đặc biệt theo quy định tại Điều 40 Luật PPP số 64/2020/QH14 ngày 18/6/2020 (quy định Cơ quan có thẩm quyền quyết định việc áp dụng hình thức lựa chọn nhà đầu tư trong trường hợp đặc biệt) thì theo quy định tại điểm b, khoản 22, Điều 2 Luật số 90/2025/QH15 “Nhà đầu tư không bắt buộc phải thành lập doanh nghiệp dự án PPP nhưng phải tổ chức quản lý và hạch toán độc lập doanh thu, chi phí của dự án PPP với hoạt động kinh doanh khác của nhà đầu tư trong các trường hợp sau đây: a) Nhà đầu tư là doanh nghiệp nhà nước”, do đó không cần thành lập doanh nghiệp dự án nhưng phải tổ chức hạch toán độc lập doanh thu.

Tuy nhiên, đối với trường hợp này, VEC vẫn gặp nhiều vướng mắc trong tổ chức thực hiện: Cụ thể, Dự án mở rộng và Dự án giai đoạn 1 cùng khai thác trên một tuyến đường, nên việc phân định doanh thu và các chi phí (bao gồm chi phí quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì...) là rất khó khăn, dẫn đến khó có cơ sở để hạch toán riêng cho từng dự án, nguyên nhân là việc tách bạch lưu lượng phương tiện theo từng làn để xác định chính xác doanh thu thu phí là không khả thi; đồng thời, các chi phí liên quan đến quản lý, vận hành, khai thác và bảo trì cũng mang tính dùng chung, khó phân bổ một cách hợp lý giữa Dự án mở rộng và Dự án giai đoạn 1.

## **2.8. Ưu, nhược điểm:**

- Ưu điểm:

+ Không phải bố trí một phần vốn NSNN để thực hiện dự án.

+ Thu hút được các nguồn lực khác của xã hội.

- Nhược điểm:

+ Trường hợp phải đấu thầu để lựa chọn nhà đầu tư, thời gian thực hiện đầu tư dự án theo Luật PPP sẽ dài hơn so với theo Luật Đầu tư công.

+ Trường hợp VEC không được lựa chọn là nhà đầu tư, sẽ khó khăn trong việc phân định doanh thu giữa nhà đầu tư mới và VEC. Ngoài còn có thể dẫn đến xung đột trong công tác quản lý, khai thác, vận hành và bảo trì do có sự tham gia của các chủ thể khác nhau trên cùng một tuyến đường, làm giảm hiệu quả quản lý tổng thể và tiềm ẩn rủi ro trong quá trình vận hành.

+ Trường hợp VEC được lựa chọn là nhà đầu tư, VEC gặp khó khăn trong hạch toán riêng doanh thu, chi phí do tách bạch lưu lượng phương tiện theo từng làn; đồng thời, các chi phí liên quan đến quản lý, vận hành, khai thác và bảo trì cũng mang tính dùng chung, khó phân bổ một cách hợp lý giữa các làn trong cùng một tuyến đường.

### **3. Phương án đầu tư theo Luật Đầu tư**

#### **3.1. Cơ sở pháp lý:**

-Luật Đầu tư số 143/2025/QH15 ngày 11/12/2025; Luật Quản lý và đầu tư vốn nhà nước tại doanh nghiệp số 68/2025/QH15 ngày 14/6/2025; Luật Giá số 16/2023/QH15 ngày 19/6/2023; Luật số 57/2024/QH15 ngày 29/11/2024 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Quy hoạch, Luật Đầu tư, Luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư và Luật Đấu thầu; Luật số 90/2025/QH15 ngày 25/6/2025 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Đấu thầu, Luật PPP, Luật Hải quan, Luật Thuế giá trị gia tăng, Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu, Luật Đầu tư, Luật Đầu tư công, Luật Quản lý, sử dụng tài sản công.

-Nghị quyết số 191/2025/QH15 ngày 19/02/2025 của Quốc hội về chủ trương đầu tư bổ sung vốn điều lệ giai đoạn 2024-2026 của Công ty mẹ - VEC. Quyết định số 1145/QĐ-TTg ngày 13/6/2025 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt phương án đầu tư bổ sung vốn điều lệ cho VEC giai đoạn 2024 -2026.

-Nghị quyết số 192/2025/QH15 ngày 19/02/2025 của Quốc hội về bổ sung Kế hoạch phát triển KTXH năm 2025 với mục tiêu tăng trưởng đạt 8% trở lên.

-Nghị định số 96/2026/NĐ-CP ngày 31/3/2026 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đầu tư.

-Nghị định số 85/2024/NĐ-CP ngày 10/7/2024 của Chính phủ Quy định chi tiết một số điều của Luật Giá.

-Nghị quyết số 25/NQ-CP ngày 05/02/2025 của Chính phủ về mục tiêu tăng trưởng các ngành, lĩnh vực và địa phương bảo đảm mục tiêu tăng trưởng cả nước năm 2025 đạt 8% trở lên; các Chỉ thị số 09/CT-TTg ngày 21/3/2025 và số 06/CT-TTg ngày 10/3/2025 của Thủ tướng Chính phủ.

-Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050; sửa đổi, bổ sung tại Quyết định số 12/QĐ-TTg ngày 03/01/2025.

-Quyết định số 323/QĐ-TTg ngày 20/4/2005 của Thủ tướng Chính phủ về việc đầu tư Dự án xây dựng đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình.

#### **3.2. Cơ quan nhà nước có thẩm quyền/ Nhà đầu tư:**

-Cơ quan nhà nước có thẩm quyền: UBND tỉnh Ninh Bình phê duyệt chủ trương đầu tư trong trường hợp phải thực hiện thủ tục thu hồi đất và giao đất cho nhà đầu tư thực hiện.

-Nhà đầu tư: Được xác định thông qua đấu giá quyền sử dụng đất, đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư hoặc chấp thuận nhà đầu tư<sup>27</sup>.

### 3.3. Quy trình thủ tục đầu tư.

-UBND tỉnh Ninh Bình phê duyệt chủ trương đầu tư (sau khi lấy ý kiến của UBND Thành phố Hà Nội)<sup>28</sup> trong trường hợp phải thực hiện thủ tục thu hồi đất và giao đất cho nhà đầu tư thực hiện.

-Đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư hoặc cơ quan có thẩm quyền chấp thuận chủ trương đầu tư đồng thời chấp thuận nhà đầu tư<sup>29</sup>.

-Thành phố Hà Nội và Tỉnh Ninh Bình triển khai thủ tục đo đạc, kiểm đếm, thu hồi và giao đất cho nhà đầu tư trong trường hợp VEC không phải là nhà đầu tư được lựa chọn.

-Cơ quan nhà nước có thẩm quyền tổ chức triển khai thủ tục thẩm định xác định giá trị VEC đã đầu tư để hoàn trả VEC trong trường hợp VEC không phải là nhà đầu tư được lựa chọn.

-Hội đồng thành viên hoặc Chủ tịch công ty quyết định đầu tư dự án sau khi hoàn thành thủ tục chấp thuận chủ trương đầu tư<sup>30</sup>.

-Nhà đầu tư tổ chức thực hiện dự án.

### 3.4. Tổng mức đầu tư, cơ cấu nguồn vốn:

Tổng mức đầu tư dự kiến khoảng **3.023 tỷ đồng** (bao gồm lãi vay trong thời gian xây dựng), với cơ cấu nguồn vốn:

-Vốn tự có của VEC (bao gồm lãi vay trong thời gian xây dựng khoảng 303 tỷ đồng): 613 tỷ đồng.

-Vốn VEC huy động từ các tổ chức tín dụng trong nước: 2.410 tỷ đồng.

### 3.5. Hiệu quả tài chính - kinh tế (trường hợp VEC là nhà đầu tư):

-Hiệu quả về kinh tế - xã hội của Dự án và hiệu quả về đảm bảo an ninh quốc phòng: như đã phân tích tại mục 1.6 nêu trên.

-Hiệu quả tài chính: Với các thông số đầu vào (*Chi tiết xem Phụ lục 5*), phương án tài chính của Dự án như sau:

+ Kết quả phân tích tài chính dự án:  $IRR = 14,23\% (> WACC 12,75\%)$ ;

<sup>27</sup> Điều 29 Luật Đầu tư văn bản hợp nhất 134/VBHN-VPQH

<sup>28</sup> Điểm đ Khoản 10 Điều 1 Nghị định 239/2025/NĐ-CP ngày 03/9/2025.

<sup>29</sup> Điều 29 Luật Đầu tư văn bản hợp nhất 134/VBHN-VPQH

<sup>30</sup> Theo khoản 2 Điều 20 Luật Quản lý và đầu tư vốn nhà nước tại doanh nghiệp

NPV = 182 tỷ đồng (>0), hệ số B/C = 1,12; Thời gian hoàn vốn dự án: 14 năm 11 tháng.

+ Lũy kế dòng tiền sau thuế của riêng Dự án đầu tư mở rộng luôn dương (*Chi tiết xem Phụ lục 6*). Lũy kế dòng tiền sau thuế của VEC luôn dương; VEC đảm bảo khả năng trả nợ và có khả năng thực hiện đầu tư Dự án mở rộng đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình. Như vậy, phương án này khả thi về mặt tài chính.

**3.6. Tiến độ triển khai: Tiến độ triển khai:** Dự kiến từ năm 2026 - 2029 (Dự kiến khởi công quý III/2028 và hoàn thành quý IV/2029).

**3.7. Khi VEC tham gia thực hiện Dự án theo phương án đầu tư theo Luật Đầu tư sẽ còn một số hạn chế như sau:**

Theo quy định tại khoản 1, Điều 23 Luật Đầu tư số 143/2025/QH15, lựa chọn nhà đầu tư được tiến hành thông qua một trong các hình thức sau “a) *Đấu giá quyền sử dụng đất theo quy định của pháp luật về đất đai; b) Đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư theo quy định của pháp luật về đấu thầu; c) Chấp thuận nhà đầu tư theo quy định tại khoản 3 và khoản 4 Điều này*”.

Khoản 3, Điều 23 Luật Đầu tư số 143/2025/QH15 quy định “*Cơ quan có thẩm quyền thực hiện thủ tục chấp thuận nhà đầu tư trong các trường hợp sau đây: a) Đấu giá quyền sử dụng đất hai lần không thành theo quy định của Luật Đất đai; b) Chỉ có một nhà đầu tư đáp ứng điều kiện mời quan tâm trong trường hợp pháp luật quản lý ngành, lĩnh vực quy định xác định số lượng nhà đầu tư quan tâm khi thực hiện thủ tục lựa chọn nhà đầu tư*”.

(a) Trường hợp Lựa chọn nhà đầu tư theo hình thức quy định tại điểm a, b khoản 1, Điều 23 và khoản 3, Điều 23.

Tại Điều 117 Luật Đất đai số 31/2024/QH15 quy định “*Việc quyết định giao đất, cho thuê đất đối với đất đang có người quản lý, sử dụng cho người khác chỉ được thực hiện sau khi cơ quan nhà nước có thẩm quyền quyết định thu hồi đất và phải thực hiện xong việc bồi thường, hỗ trợ, tái định cư theo quy định của pháp luật, trừ trường hợp được chuyển nhượng dự án bất động sản theo quy định của pháp luật về kinh doanh bất động sản*”. Theo đó, thực hiện trường hợp này, trước khi tiến hành lựa chọn nhà đầu tư, cơ quan nhà nước có thẩm quyền quyết định thu hồi đất trước đây đã giao cho VEC để giao đất hoặc cho thuê đất đối với nhà đầu tư thực hiện Dự án mở rộng, đồng thời phải thực hiện hoàn trả cho VEC các chi phí liên quan do Dự án mở rộng được thực hiện trên phần diện tích đất đã được VEC chi trả đền bù GPMB và đã thực hiện đầu tư một phần hạ tầng (toàn bộ phần nền, công trình cầu/cống) trong Dự án giai đoạn 1. Việc triển khai lựa chọn nhà đầu tư theo các hình thức này tương đối phức tạp, đòi hỏi thời gian để thực hiện các thủ tục về đấu giá quyền sử dụng đất hoặc đấu thầu lựa

chọn nhà đầu tư theo quy định. Đồng thời, cần tiến hành định giá để xác định chính xác giá trị phần vốn mà VEC đã đầu tư nhằm hoàn trả cho VEC. Bên cạnh đó, việc xác định doanh thu thu phí cũng như phân định trách nhiệm trong công tác quản lý khai thác, vận hành và bảo trì giữa nhà đầu tư mới và VEC còn gặp nhiều khó khăn, đặc biệt là trong việc tách bạch lưu lượng phương tiện theo từng làn đường.

(b) Trường hợp Lựa chọn nhà đầu tư theo hình thức quy định tại khoản 4, Điều 23.

Khoản 4, Điều 23 Luật Đầu tư số 143/2025/QH15 quy định “*Đối với dự án đầu tư thuộc diện chấp thuận chủ trương đầu tư, cơ quan có thẩm quyền chấp thuận chủ trương đầu tư đồng thời chấp thuận nhà đầu tư không thông qua đấu giá quyền sử dụng đất, đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư trong các trường hợp sau đây: a) Nhà đầu tư đang có quyền sử dụng đất, trừ trường hợp Nhà nước thu hồi đất vì mục đích quốc phòng, an ninh, thu hồi đất để phát triển kinh tế - xã hội vì lợi ích quốc gia, công cộng theo quy định của pháp luật về đất đai; b) Nhà đầu tư nhận chuyển nhượng, nhận góp vốn, thuê quyền sử dụng đất nông nghiệp để thực hiện dự án đầu tư sản xuất, kinh doanh phi nông nghiệp không thuộc trường hợp Nhà nước thu hồi đất theo quy định của pháp luật về đất đai; c) Nhà đầu tư thực hiện dự án đầu tư trong khu công nghiệp, khu công nghệ cao, khu công nghệ số tập trung; d) Nhà đầu tư thực hiện dự án thuộc trường hợp được Nhà nước giao đất, cho thuê đất không đấu giá quyền sử dụng đất, không đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư thực hiện dự án có sử dụng đất theo quy định của pháp luật*”.

Việc lựa chọn nhà đầu tư đang có quyền sử dụng đất theo quy định tại điểm a khoản này được hướng dẫn chi tiết tại điểm c, khoản 2 và điểm a, khoản 6, Điều 30 Nghị định số 96/2026/NĐ-CP ngày 31/3/2026 quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật đầu tư. Cụ thể:

Điểm c, khoản 2, Điều 30 Nghị định số 96/2026/NĐ-CP quy định “*Chấp thuận chủ trương đầu tư đồng thời với chấp thuận nhà đầu tư thực hiện dự án không thông qua đấu giá quyền sử dụng đất, đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư đối với dự án đầu tư quy định tại khoản 6 Điều này*”.

Điểm a, khoản 6, Điều 30 Nghị định số 96/2026/NĐ-CP quy định “*Đối với các dự án đầu tư quy định tại điểm c khoản 2 Điều này, cơ quan chấp thuận chủ trương đầu tư xem xét chấp thuận chủ trương đầu tư đồng thời với chấp thuận nhà đầu tư không thông qua đấu giá quyền sử dụng đất, đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư trong các trường hợp sau đây: a) Nhà đầu tư có quyền sử dụng đất là nhà đầu tư đang sử dụng đất do được Nhà nước giao đất, cho thuê đất, công*

*nhận quyền sử dụng đất hoặc do nhận quyền sử dụng đất theo quy định của pháp luật về đất đai và tại thời điểm nộp hồ sơ đề nghị chấp thuận chủ trương đầu tư, khu vực đất do nhà đầu tư đang sử dụng không thuộc Danh mục dự án cần thu hồi đất vì mục đích quốc phòng, an ninh, thu hồi đất để phát triển kinh tế - xã hội vì lợi ích quốc gia, công cộng đã được Hội đồng nhân dân cấp tỉnh thông qua, trừ trường hợp đang sử dụng đất do được gia hạn hoạt động dự án đầu tư theo quy định tại khoản 9 Điều 28 của Nghị định này”.*

Thực hiện Dự án theo trường hợp nêu tại mục 3.7 (b) này sẽ rút ngắn thời gian so với việc lựa chọn nhà đầu tư theo các hình thức nêu tại mục 3.7 (a) do không phải thực hiện các thủ tục đấu giá quyền sử dụng đất, đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư.

Như VEC đã báo cáo, phần diện tích đất thuộc Dự án mở rộng đã được các địa phương thu hồi và giao cho VEC để thực hiện Dự án giai đoạn 1 và phần diện tích trên 02 làn xe mở rộng đã được VEC chi trả bồi thường GPMB và thực hiện đầu tư xây dựng toàn bộ nền đường, đầu tư xây dựng hoàn thiện các hạng mục cầu, cống và đang thực hiện khai thác trên các hạng mục cầu, cống để hoàn vốn cho Dự án giai đoạn 1. Theo đó, nếu không thực hiện thủ tục giao đất, cho thuê đất đối với Dự án mở rộng thì không xác định được cơ quan có thẩm quyền chấp thuận nhà đầu tư.

Nếu VEC được lựa chọn là nhà đầu tư Dự án mở rộng và phải thực hiện thủ tục chuyển hình thức sử dụng đất từ giao đất không thu tiền sử dụng đất sang cho thuê đất đối với phần diện tích đất thuộc 02 làn mở rộng, mặc dù không vướng về việc xác định cơ quan có thẩm quyền chấp thuận chủ trương đầu tư, tuy nhiên hiện chưa có hướng dẫn chi tiết về việc cho thuê đất đối với dự án đặc thù như trường hợp mở rộng đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình khi mà phần diện tích đất xây dựng được sử dụng cho cả 02 dự án (Dự án giai đoạn 1: đã bao gồm diện tích đất để xây dựng hạng mục nền đường và các công trình cầu, cống trên phần diện tích của 02 làn mở rộng. Dự án mở rộng sử dụng phần diện tích đất để xây dựng hạng mục mặt đường trên phần diện tích của 02 làn mở rộng).

Ngoài ra, tài sản kết cấu hạ tầng đường cao tốc là tài sản kết cấu hạ tầng phục vụ lợi ích quốc gia, lợi ích công cộng. Tuy nhiên, nếu thực hiện dự án theo Luật Đầu tư, theo quy định tại điểm b, khoản 2, Điều 35 Nghị định số 102/2024/NĐ-CP được sửa đổi bổ sung tại điểm a, khoản 5, Điều 4 Nghị định 226/2025/NĐ-CP sau khi hết thời hạn hoạt động của dự án đầu tư thì “*chủ đầu tư được thực hiện chuyển quyền sử dụng đất, bán tài sản gắn liền với đất cho tổ chức, cá nhân khác theo quy định của pháp luật hoặc được xem xét chuyển mục đích sử dụng đất theo quy định*”. Quá trình xử lý về tài sản của nhà đầu tư (xác định giá trị tài sản, thống nhất

thời gian giữa bên mua và bên bán) có thể sẽ gây ảnh hưởng đến việc tiếp tục khai thác tuyến đường, không đáp ứng được mục tiêu phục vụ lợi ích công cộng nêu trên.

Theo pháp Luật về đầu tư hiện nay cũng chưa có quy định cụ thể về đầu tư kinh doanh các tuyến đường bộ (hiện nay cũng chưa có dự án đường bộ nào đầu tư theo Luật đầu tư).

### **3.8. Ưu, nhược điểm:**

- Ưu điểm:

+ Không phải bố trí một phần vốn NSNN để thực hiện dự án.

+ Thu hút được các nguồn lực khác của xã hội.

-Nhược điểm:

+ Trường hợp phải đấu giá quyền sử dụng đất hoặc đấu thầu để lựa chọn nhà đầu tư, thời gian thực hiện đầu tư dự án theo Luật Đầu tư sẽ dài hơn so với theo Luật Đầu tư công.

+ Trường hợp VEC không được lựa chọn là nhà đầu tư, sẽ khó khăn trong việc phân định doanh thu giữa nhà đầu tư mới và VEC. Ngoài còn có thể dẫn đến xung đột trong công tác quản lý, khai thác, vận hành và bảo trì do có sự tham gia của các chủ thể khác nhau trên cùng một tuyến đường, làm giảm hiệu quả quản lý tổng thể và tiềm ẩn rủi ro trong quá trình vận hành.

+ Quy định về pháp luật đầu tư hiện hành, chưa quy định rõ về việc giao đất, cho thuê đất đối với trường hợp dự án đặc thù như trường hợp mở rộng đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình khi mà phần diện tích đất xây dựng được sử dụng cho cả 02 dự án.

### **4. Đánh giá các phương án đầu tư**

Trong các phương án đầu tư đầu tư nêu trên đều khả thi về mặt tài chính, tuy nhiên khi VEC thực hiện Dự án sẽ gặp một số khó khăn vướng mắc, cụ thể:

(1) Phương án đầu tư theo Luật PPP: VEC gặp vướng mắc trong công tác tổ chức thực hiện, cụ thể là khó khăn trong việc phân định doanh thu và các chi phí (chi phí quản lý, vận hành, khai thác,...) do Dự án giai đoạn 1 và Dự án mở rộng cùng khai thác trên một tuyến đường, dẫn đến khó có cơ sở để hoạch toán riêng cho từng dự án (nguyên nhân chủ yếu là khó tách bạch được lưu lượng theo từng làn để xác định doanh thu thu phí và các chi phí liên quan đến quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì,... mang tính dùng chung, khó phân bổ một cách hợp lý cho các Dự án). Ngoài ra, trong trường hợp phải tổ chức đấu thầu để lựa chọn VEC là nhà đầu tư thì thời gian thực hiện Dự án kéo dài hơn so với phương án đầu tư công (dự kiến khoảng 01 năm).

(2) Phương án đầu tư theo Luật đầu tư: Trường hợp VEC được lựa chọn là nhà đầu tư mà không thông qua đấu giá quyền sử dụng đất, đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư thì: (i) **Nếu không thực hiện thủ tục giao đất, cho thuê đất đối** với Dự án mở rộng thì dự án sẽ không thuộc diện chấp thuận chủ trương đầu tư theo quy định tại Điều 24 Luật Đầu tư số 143/2025/QH15 nên cũng không xác định được cơ quan có thẩm quyền chấp thuận chủ trương đầu tư theo quy định tại Điều 25 Luật Đầu tư số 143/2025/QH15 để chấp thuận nhà đầu tư; (ii) **Nếu phải thực hiện thủ tục chuyển hình thức sử dụng đất từ giao đất không thu tiền sử dụng đất sang cho thuê** đất đối với phần diện tích đất thuộc 02 làn mở rộng, mặc dù không vướng về việc xác định cơ quan có thẩm quyền chấp thuận chủ trương đầu tư, tuy nhiên hiện chưa có hướng dẫn chi tiết về việc cho thuê đất đối với dự án đặc thù như trường hợp mở rộng đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình khi mà phần diện tích đất xây dựng được sử dụng cho cả 02 dự án. Trường hợp phải tổ chức đấu giá quyền sử dụng đất hoặc đấu thầu để lựa chọn VEC là nhà đầu tư thì thời gian thực hiện Dự án kéo dài hơn so với phương án đầu tư công (dự kiến khoảng 01 năm).

**Đề xuất:** Trong 03 phương án đầu tư Dự án mở rộng nêu trên, phương án giao VEC là cơ quan chủ quản thực hiện đầu tư theo Luật đầu tư công là khả thi nhất do: (1) Có thể triển khai được Dự án ngay do có đầy đủ hành lang pháp lý, giải quyết được ùn tắc giao thông; (2) Phù hợp với mục tiêu hình thành VEC, đồng thời phát huy lợi thế của VEC hiện đang là Chủ đầu tư, quản lý vận hành khai thác, việc tiếp tục giao VEC làm Chủ đầu tư Dự án mở rộng sẽ đảm bảo tính đồng bộ của toàn Dự án; (3) Thời gian thực hiện phương án đầu tư theo Luật Đầu tư công ngắn hơn so với phương án đầu tư theo Luật PPP và Luật Đầu tư trong trường hợp phải đấu giá quyền sử dụng đất, đấu thầu để lựa chọn nhà đầu tư; (4) Phần vốn NSNN tham gia vào dự án khoảng 100 tỷ đồng (tương đương khoảng 3% TMĐT), chiếm tỷ lệ rất nhỏ trong TMĐT, vừa đáp ứng được yêu cầu của Quốc hội việc bố trí vốn giai đoạn 2026-2030 là bố trí vốn đầu tư tập trung, không dàn trải, ưu tiên đầu tư cho các Chương trình mục tiêu quốc gia, các dự án quan trọng quốc gia, các dự án đường bộ cao tốc<sup>31</sup>, vừa tuân thủ chỉ đạo của Bộ Tài chính hạn chế tối đa sử dụng vốn NSNN.

<sup>31</sup> Điểm b khoản 5 Nghị quyết số 265/2025/QH15 Kỳ họp thứ X Quốc hội khóa XV: “b) *Bố trí vốn đầu tư công giai đoạn 2026 - 2030 bảo đảm tuân thủ quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước và đầu tư công, phù hợp với Nghị quyết Đại hội lần thứ XIV của Đảng và mục tiêu, định hướng phát triển tại Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030, Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2026 - 2030 của quốc gia, Kế hoạch tài chính 05 năm quốc gia giai đoạn 2026 - 2030, bảo đảm tiết kiệm, hiệu quả và mục tiêu đầu tư. Khắc phục triệt để bất cập, hạn chế về quản lý vốn đầu tư trong giai đoạn 2021 - 2025. Bố trí vốn đầu tư tập trung, không dàn trải, ưu tiên đầu tư cho các Chương trình mục tiêu quốc gia, các dự án quan trọng quốc gia, các dự án đường bộ cao tốc; các dự án đường sắt tốc độ cao,...*”.

#### IV. Kiến nghị

Trên cơ sở các phân tích nêu trên, nhằm phát huy vai trò của doanh nghiệp nhà nước, phù hợp với mục tiêu hình thành VEC, bảo đảm sự đồng bộ trong công tác vận hành, khai thác tuyến cao tốc, nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn vốn nhà nước, tạo điều kiện cho doanh nghiệp phát triển, đóng góp vào mục tiêu tăng trưởng GDP đạt 10% trở lên; đồng thời sử dụng linh hoạt, tiết kiệm và hiệu quả nguồn vốn đầu tư công từ nguồn ngân sách nhà nước đã được thông báo cho VEC trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026-2030<sup>32</sup>, đảm bảo sở cở triển khai các bước tiếp theo, VEC kính đề nghị Bộ Tài chính xem xét, báo cáo Thủ tướng Chính phủ:

1. Giao VEC là cơ quan chủ quản thực hiện Dự án mở rộng đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình theo quy định của pháp luật về đầu tư công.

2. Bố trí vốn ngân sách nhà nước tham gia thực hiện Dự án khoảng 100 tỷ đồng từ nguồn vốn kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026-2030.

VEC kính báo cáo Bộ Tài chính xem xét, chấp thuận để có cơ sở thực hiện các bước tiếp theo.

Trân trọng./.

##### Nơi nhận:

- Như trên;
- HĐTV (để b/c);
- Phó TGD N.T.Cường;
- Ban Kiểm soát;
- Các Ban: KT&KTNB, TĐ;
- Lưu: VT, TCKT. *nl*

**TỔNG GIÁM ĐỐC**



**Phạm Hồng Quang**

<sup>32</sup> Văn bản số 8536/BTC-TH ngày 17/6/2025 của Bộ Tài chính.

**Phụ lục 1**

**Thông số đầu vào, kết quả phương án tài chính Dự án mở rộng đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình (PA theo Luật Đầu tư công)**

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Chi tiết	Ghi chú
I	Tổng mức đầu tư (bao gồm lãi vay trong TGXD)	tỷ đồng	3.020	
	Tổng mức đầu tư (không bao gồm lãi vay trong TGXD)	tỷ đồng	2.719	
II	<b>Cơ cấu nguồn vốn</b>			
	- Vốn NSNN	tỷ đồng	100	chiếm 3% TMĐT bao gồm lãi vay trong TGXD bao gồm 301 tỷ đồng lãi vay trong TGXD
	- Vốn tự có của VEC (bao gồm lãi vay trong TGXD)	tỷ đồng	590	
- Vốn VEC huy động	tỷ đồng	2.330		
	Lợi nhuận trên vốn CSH của VEC	%/năm	11,77%	Lợi nhuận trung bình đối với phần vốn CSH của các dự án BOT đã triển khai
	Lãi suất huy động	%/năm	13,00%	
	Tỷ suất chiết khấu (WACC)		12,53%	
	- Thời gian vay		12 năm (2027-2038)	
	- Thời gian trả nợ		11 năm (2028-2038)	
III	<b>Thông số đầu vào</b>			
1	Thời gian đi vào khai thác	năm	Quý II/2028	
2	Số km khai thác thu phí	km	50	
3	Mức thu phí năm đầu tiên	đ/PCU/km	1.882	
4	Tốc độ tăng phí	chu kỳ, %	3 năm tăng phí một lần, mỗi lần 12%	
5	Lưu lượng thời điểm đi vào khai thác	PCU/ngày đêm	Theo dự báo lưu lượng của Tư vấn	
6	Tốc độ tăng lưu lượng xe	chu kỳ, %	Theo dự báo lưu lượng của Tư vấn	
7	Hệ số trượt giá xây dựng		Theo chỉ số giá xây dựng do Sở Xây dựng khu vực có Dự án đi qua công bố bình quân 10 năm (2015-2024): 0,35%/năm đối với mặt đường, 0,57%/năm đối với cầu, hầm.	
8	Chi phí vận hành khai thác, ETC, ITS, bảo trì, bảo dưỡng thường xuyên, định kỳ		<p>Tương tự dự án CG-NB VEC đang khai thác: - Đối với chi phí quản lý vận hành: VEC cập nhật một số chi phí theo dự toán được VEC phê duyệt và theo giá trị hợp đồng giữa VEC và các đơn vị cung cấp dịch vụ.</p> <p>- Đối với chi phí bảo trì, bảo dưỡng thường xuyên: Tính toán chi phí theo Tiêu chuẩn cơ sở 17:2016/TCĐBVN, định mức được Bộ GTVT ban hành tại Quyết định số 2744/QĐ-BGTVT ngày 30/8/2016 và vận dụng các định mức khác có liên quan; Chi phí sửa chữa đột xuất đã được phân bổ vào mục bảo dưỡng thường xuyên tương tự như đã được phê duyệt tại Quyết định số 3789/QĐ-BGTVT. Căn cứ hiện trạng khai thác các tuyến, dự phòng kinh phí 50 triệu đồng/km/năm cho công tác sửa chữa đột xuất.</p> <p>- Đối với chi phí sửa chữa định kỳ: VEC tính toán chi phí sửa chữa định kỳ theo quy định tại Thông tư số 37/2018/TT-BGTVT ngày 07/6/2018 của Bộ GTVT. Cụ thể: (i) Trung tu là 5 năm/lần; tỷ lệ kinh phí sửa chữa là 5,1% chi phí mặt đường và 1% chi phí cầu, hầm; (ii) Đại tu là 15 năm/lần; tỷ lệ kinh phí sửa chữa là 42% chi phí mặt đường và 2% chi phí cầu, hầm.</p> <p>- Khấu hao: Khấu hao theo tỷ lệ tương ứng với doanh thu hàng năm theo Thông tư số 147/2016/TT-BTC ngày 13/10/2016 của Bộ Tài chính, thời gian khấu hao là 13 năm (thời gian hoàn vốn Dự án không bao gồm thời gian xây dựng).</p> <p>- Thuế thu nhập doanh nghiệp: Áp dụng theo Nghị định số 218/2013/NĐ-CP ngày 26/12/2013 của Chính phủ quy định và hướng dẫn thi hành Luật thuế thu nhập doanh nghiệp.</p>	
9	Một số chỉ tiêu tài chính khác		<p>- Khấu hao: Khấu hao theo tỷ lệ tương ứng với doanh thu hàng năm theo Thông tư số 147/2016/TT-BTC ngày 13/10/2016 của Bộ Tài chính, thời gian khấu hao là 13 năm (thời gian hoàn vốn Dự án không bao gồm thời gian xây dựng).</p> <p>- Thuế thu nhập doanh nghiệp: Áp dụng theo Nghị định số 218/2013/NĐ-CP ngày 26/12/2013 của Chính phủ quy định và hướng dẫn thi hành Luật thuế thu nhập doanh nghiệp.</p>	
IV	<b>Chỉ tiêu tài chính</b>		IRR = 14,17% (> WACC 12,53%), NPV = 205 tỷ đồng, hệ số B/C = 1,12; Thời gian hoàn vốn 14 năm 9 tháng.	
			<b>Lũy kế dòng tiền sau thuế dự án luôn dương</b>	

164

Phụ lục 2 - Dòng tiền dự án mở rộng đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình (PA theo Đầu tư công)

Đơn vị: Tỷ đồng

STT	Năm															
		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
1	Doanh thu thu phí			337	580	809	866	924	1.089	1.138	1.188	1.388	1.446	1.498	1.718	1.760
2	Chi phí quản lý vận hành			20	31	35	39	44	49	56	63	94	78	88	102	116
3	Chi phí ITS			36	55	62	73	83	94	107	122	139	159	181	206	235
4	Chi phí duy tu bảo dưỡng thường xuyên			12	17	20	20	18	18	19	22	22	20	21	21	25
5	Chi phí duy tu bảo dưỡng định kỳ			0	0	0	0	106	0	0	0	0	108	0	0	0
6	Trả nợ gốc			100	200	226	226	226	226	226	226	226	226	226	0	0
7	Trả nợ lãi phí			227	290	264	235	205	176	147	117	88	59	29	0	0
8	Thuế VAT phải nộp	-4	-173	-44	48	69	73	67	93	96	98	113	108	121	139	138
9	Dòng tiền thuần trước thuế	4	173	-14	-61	133	200	174	433	488	540	706	689	833	1.250	1.245
10	Dòng tiền hoạt động khác	0	0	7	7	5	5	7	7	15	23	32	44	56	73	101
11	Dòng tiền trước thuế	4	173	-7	-54	137	205	181	440	503	563	738	734	889	1.322	1.347
12	Thuế TNDN			0	0	42	54	56	83	103	113	141	148	157	200	221
13	Lợi nhuận sau thuế phải nộp NSNN			0	0	84	108	113	166	207	227	282	295	314	401	441
14	Dòng tiền sau thuế	4	173	-7	-54	11	43	12	191	193	223	315	291	417	721	685
15	Lũy kế dòng tiền sau thuế	4	177	170	116	127	171	183	374	567	790	1.105	1.396	1.813	2.534	3.219

16

**Phụ lục 3**

**Thông số đầu vào, kết quả phương án tài chính dự án mở rộng đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình (PA theo Luật PPP)**

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Chi tiết	Ghi chú
I	Tổng mức đầu tư (bao gồm lãi vay trong TGXD)	tỷ đồng	3.022	
	Tổng mức đầu tư (không bao gồm lãi vay trong TGXD)	tỷ đồng	2.719	
II	<b>Cơ cấu nguồn vốn</b>			
	- Vốn tự có của VEC (bao gồm lãi vay trong TGXD)	tỷ đồng	612	bao gồm 303 tỷ đồng lãi vay trong TGXD
	- Vốn VEC huy động	tỷ đồng	2.410	
	Lợi nhuận trên vốn CSH của VEC	%/năm	11,77%	Lợi nhuận trung bình đối với phần vốn CSH của các dự án BOT đã triển khai
	Lãi suất huy động	%/năm	13,00%	
	Tỷ suất chiết khấu (WACC)		12,75%	
	- Thời gian vay		12 năm (2027-2038)	
	- Thời gian trả nợ		11 năm (2028-2038)	
III	<b>Thông số đầu vào</b>			
1	Thời gian đi vào khai thác	năm	Quý II/2028	
2	Số km khai thác thu phí	km	50	
3	Mức thu phí năm đầu tiên	đ/PCU/km	1.882	
4	Tốc độ tăng phí	chu kỳ, %	3 năm tăng phí một lần, mỗi lần 12%	
5	Lưu lượng thời điểm đi vào khai thác	PCU/ngày đêm	Theo dự báo lưu lượng của Tư vấn	
6	Tốc độ tăng lưu lượng xe	chu kỳ, %	Theo dự báo lưu lượng của Tư vấn	
7	Hệ số trượt giá xây dựng		Theo chỉ số giá xây dựng do Sở Xây dựng khu vực có Dự án đi qua công bố bình quân 10 năm (2015-2024): 0,35%/năm đối với mặt đường, 0,57%/năm đối với cầu, hầm.	
8	Chi phí vận hành khai thác, ETC, ITS, bảo trì, bảo dưỡng thường xuyên, định kỳ		<p>Tương tự dự án CG-NB VEC đang khai thác: - Đối với chi phí quản lý vận hành: VEC cập nhật một số chi phí theo dự toán được VEC phê duyệt và theo giá trị hợp đồng giữa VEC và các đơn vị cung cấp dịch vụ.</p> <p>- Đối với chi phí bảo trì, bảo dưỡng thường xuyên: Tính toán chi phí theo Tiêu chuẩn cơ sở 17:2016/TCĐBVN, định mức được Bộ GTVT ban hành tại Quyết định số 2744/QĐ-BGTVT ngày 30/8/2016 và vận dụng các định mức khác có liên quan; Chi phí sửa chữa đột xuất đã được phân bổ vào mục bảo dưỡng thường xuyên tương tự như đã được phê duyệt tại Quyết định số 3789/QĐ-BGTVT. Căn cứ hiện trạng khai thác các tuyến, dự phòng kinh phí 50 triệu đồng/km/năm cho công tác sửa chữa đột xuất.</p> <p>- Đối với chi phí sửa chữa định kỳ: VEC tính toán chi phí sửa chữa định kỳ theo quy định tại Thông tư số 37/2018/TT-BGTVT ngày 07/6/2018 của Bộ GTVT. Cụ thể: (i) Trung tu là 5 năm/lần; tỷ lệ kinh phí sửa chữa là 5,1% chi phí mặt đường và 1% chi phí cầu, hầm; (ii) Đại tu là 15 năm/lần; tỷ lệ kinh phí sửa chữa là 42% chi phí mặt đường và 2% chi phí cầu, hầm.</p>	
9	Một số chỉ tiêu tài chính khác		<p>- Khấu hao: Khấu hao theo tỷ lệ tương ứng với doanh thu hàng năm theo Thông tư số 147/2016/TT-BTC ngày 13/10/2016 của Bộ Tài chính, thời gian khấu hao là 13 năm (thời gian hoàn vốn Dự án không bao gồm thời gian xây dựng).</p> <p>- Thuế thu nhập doanh nghiệp: Áp dụng theo Nghị định số 218/2013/NĐ-CP ngày 26/12/2013 của Chính phủ quy định và hướng dẫn thi hành Luật thuế thu nhập doanh nghiệp.</p>	
IV	<b>Chỉ tiêu tài chính</b>		IRR = 14,26% (> WACC 12,75%), NPV = 185 tỷ đồng, hệ số B/C = 1,12; Thời gian hoàn vốn 14 năm 11 tháng.	
			<b>Lũy kế dòng tiền sau thuế dự án luôn dương</b>	

*thư*

**Phụ lục 4 - Dòng tiền dự án mở rộng đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình (PA theo PPP)**

*Đvt: Tỷ đồng*

STT	Năm															
		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
1	Doanh thu thu phí			337	580	809	866	924	1.089	1.138	1.188	1.388	1.446	1.498	1.718	1.760
2	Chi phí quản lý vận hành			20	31	35	39	44	49	56	63	94	78	88	102	116
3	Chi phí ITS			36	55	62	73	83	94	107	122	139	159	181	206	235
4	Chi phí duy tu bảo dưỡng thường xuyên			12	17	20	20	18	18	19	22	22	20	21	21	25
5	Chi phí duy tu bảo dưỡng định kỳ			0	0	0	0	106	0	0	0	0	108	0	0	0
6	Trả nợ gốc			100	200	234	234	234	234	234	234	234	234	234	0	0
7	Trả nợ lãi phí			235	300	274	244	213	183	152	122	91	61	30	0	0
8	Thuế VAT phải nộp	-4	-173	-44	48	69	73	67	93	96	98	113	108	121	139	138
9	Dòng tiền thuần trước thuế	4	173	-22	-71	114	182	157	417	474	527	694	678	823	1.250	1.245
10	Dòng tiền hoạt động khác	0	0	7	6	4	4	5	5	12	19	28	40	51	67	95
11	Dòng tiền trước thuế	4	173	-15	-65	117	186	163	422	486	546	721	718	873	1.317	1.341
12	Thuế TNDN			0	0	37	52	55	82	103	113	140	147	157	200	209
13	Lợi nhuận sau thuế phải nộp NSNN			0	0	75	105	110	164	205	225	281	295	314	401	419
14	Dòng tiền sau thuế	4	173	-15	-65	5	28	-3	176	178	208	300	276	402	715	713
15	Lũy kế dòng tiền sau thuế	4	177	162	97	103	131	128	304	483	691	991	1.267	1.669	2.385	3.097

16

**Phụ lục 5**

**Thông số đầu vào, kết quả phương án tài chính dự án mở rộng đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình (PA theo Luật Đầu tư)**

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Chi tiết	Ghi chú
I	Tổng mức đầu tư (bao gồm lãi vay trong TGXD)	tỷ đồng	3.023	
	Tổng mức đầu tư (không bao gồm lãi vay trong TGXD)	tỷ đồng	2.720	
II	<b>Cơ cấu nguồn vốn</b>			
	- Vốn tự có của VEC (bao gồm lãi vay trong TGXD)	tỷ đồng	613	bao gồm 303 tỷ đồng lãi vay trong TGXD
	- Vốn VEC huy động	tỷ đồng	2.410	
	Lợi nhuận trên vốn CSH của VEC	%/năm	11,77%	Lợi nhuận trung bình đối với phần vốn CSH của các dự án BOT đã triển khai
	Lãi suất huy động	%/năm	13,00%	
	Tỷ suất chiết khấu (WACC)		12,75%	
	- Thời gian vay		12 năm (2027-2038)	
	- Thời gian trả nợ		11 năm (2028-2038)	
III	<b>Thông số đầu vào</b>			
1	Thời gian đi vào khai thác	năm	Quý II/2028	
2	Số km khai thác thu phí	km	50	
3	Mức thu phí năm đầu tiên	đ/PCU/km	1.882	
4	Tốc độ tăng phí	chu kỳ, %	3 năm tăng phí một lần, mỗi lần 12%	
5	Lưu lượng thời điểm đi vào khai thác	PCU/ngày đêm	Theo dự báo lưu lượng của Tư vấn	
6	Tốc độ tăng lưu lượng xe	chu kỳ, %	Theo dự báo lưu lượng của Tư vấn	
7	Hệ số trượt giá xây dựng		Theo chỉ số giá xây dựng do Sở Xây dựng khu vực có Dự án đi qua công bố bình quân 10 năm (2015-2024): 0,35%/năm đối với mặt đường, 0,57%/năm đối với cầu, hầm.	
8	Chi phí vận hành khai thác, ETC, ITS, bảo trì, bảo dưỡng thường xuyên, định kỳ		<p>Tương tự dự án CG-NB VEC đang khai thác: - Đối với chi phí quản lý vận hành: VEC cập nhật một số chi phí theo dự toán được VEC phê duyệt và theo giá trị hợp đồng giữa VEC và các đơn vị cung cấp dịch vụ.</p> <p>- Đối với chi phí bảo trì, bảo dưỡng thường xuyên: Tính toán chi phí theo Tiêu chuẩn cơ sở 17:2016/TCĐBVN, định mức được Bộ GTVT ban hành tại Quyết định số 2744/QĐ-BGTVT ngày 30/8/2016 và vận dụng các định mức khác có liên quan; Chi phí sửa chữa đột xuất đã được phân bổ vào mục bảo dưỡng thường xuyên tương tự như đã được phê duyệt tại Quyết định số 3789/QĐ-BGTVT. Căn cứ hiện trạng khai thác các tuyến, dự phòng kinh phí 50 triệu đồng/km/năm cho công tác sửa chữa đột xuất.</p> <p>- Đối với chi phí sửa chữa định kỳ: VEC tính toán chi phí sửa chữa định kỳ theo quy định tại Thông tư số 37/2018/TT-BGTVT ngày 07/6/2018 của Bộ GTVT. Cụ thể: (i) Trung tu là 5 năm/lần; tỷ lệ kinh phí sửa chữa là 5,1% chi phí mặt đường và 1% chi phí cầu, hầm; (ii) Đại tu là 15 năm/lần; tỷ lệ kinh phí sửa chữa là 42% chi phí mặt đường và 2% chi phí cầu, hầm.</p>	
9	Một số chỉ tiêu tài chính khác		<p>- Khấu hao: Khấu hao theo tỷ lệ tương ứng với doanh thu hàng năm theo Thông tư số 147/2016/TT-BTC ngày 13/10/2016 của Bộ Tài chính, thời gian khấu hao là 13 năm (thời gian hoàn vốn Dự án không bao gồm thời gian xây dựng).</p> <p>- Thuế thu nhập doanh nghiệp: Áp dụng theo Nghị định số 218/2013/NĐ-CP ngày 26/12/2013 của Chính phủ quy định và hướng dẫn thi hành Luật thuế thu nhập doanh nghiệp.</p>	
IV	<b>Chỉ tiêu tài chính</b>		IRR = 14,23% (> WACC 12,75%), NPV = 182 tỷ đồng, hệ số B/C = 1,12; Thời gian hoàn vốn 14 năm 11 tháng.	
			<b>Lũy kế dòng tiền sau thuế dự án luôn dương</b>	

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
68  
69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
84  
85  
86  
87  
88  
89  
90  
91  
92  
93  
94  
95  
96  
97  
98  
99  
100

*Handwritten mark*

**Phụ lục 6 - Dòng tiền dự án mở rộng đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình (PA theo Luật Đầu tư)**

*Đơn vị: Tỷ đồng*

STT	Năm															
		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
1	Doanh thu thu phí			337	580	809	866	924	1.089	1.138	1.188	1.388	1.446	1.498	1.718	1.760
2	Chi phí quản lý vận hành			20	31	35	39	44	49	56	63	94	78	99	114	127
3	Chi phí ITS			36	55	62	73	83	94	107	122	139	159	181	206	235
4	Chi phí duy tu bảo dưỡng thường xuyên			12	17	20	20	18	18	19	22	22	20	21	21	25
5	Chi phí duy tu bảo dưỡng định kỳ			0	0	0	0	106	0	0	0	0	108	0	0	0
6	Trả nợ gốc			100	200	234	234	234	234	234	234	234	234	234	0	0
7	Trả nợ lãi phí			235	300	274	244	213	183	152	122	91	61	30	0	0
8	Thuế VAT phải nộp	-4	-173	-44	48	69	73	67	93	96	98	113	108	120	138	137
9	Dòng tiền thuần trước thuế	4	173	-22	-71	114	182	157	417	474	527	694	678	813	1.240	1.235
10	Dòng tiền hoạt động khác	0	0	7	6	4	4	5	5	12	19	28	40	51	67	95
11	Dòng tiền trước thuế	4	173	-15	-65	117	186	163	422	486	546	721	718	863	1.306	1.330
12	Thuế TNDN			0	0	37	52	55	82	103	113	140	147	155	198	207
13	Lợi nhuận sau thuế phải nộp NSNN			0	0	75	105	110	164	205	225	281	294	309	396	414
14	Dòng tiền sau thuế	4	173	-15	-65	5	28	-3	176	178	208	300	276	399	712	709
15	Lũy kế dòng tiền sau thuế	4	177	162	97	103	131	129	305	483	691	991	1.268	1.667	2.378	3.088

*Ally*