

CƠ SỞ HẠ TẦNG

27/04/2023



NỘI DUNG

CÁC TUYẾN CAO TỐC

SÂN BAY LONG THÀNH

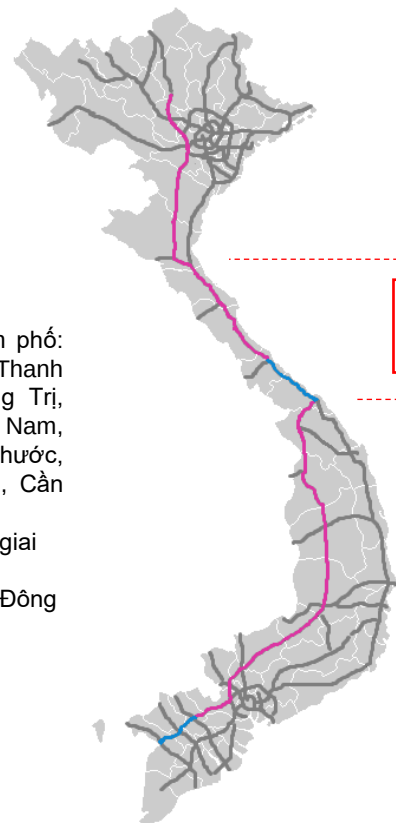
CÁC DỰ ÁN TRỌNG ĐIỂM KHÁC

PHỤ LỤC

Hệ thống cao tốc Việt Nam sẽ bao gồm: 2 tuyến cao tốc Bắc – Nam phía Đông và phía Tây; Các tuyến cao tốc kết nối trục ngang Đông – Tây và các tuyến cao tốc kết nối vùng.

Tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Tây

- Tổng chiều dài khoảng 1.300 km
- 16 đoạn tuyến, đi qua địa phận 23 tỉnh, thành phố: Tuyên Quang, Phú Thọ, Hà Nội, Hòa Bình, Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên Huế, thành phố Đà Nẵng, Quảng Nam, Kon Tum, Gia Lai, Đắk Lắk, Đắk Nông, Bình Phước, Bình Dương, Tây Ninh, Long An, Đồng Tháp, Cần Thơ, Kiên Giang.
- Phần lớn trục đường là do đường Hồ Chí Minh (giai đoạn 3) nâng cấp thành.
- Sẽ triển khai sau tuyến cao tốc Bắc – Nam phía Đông



CT.02

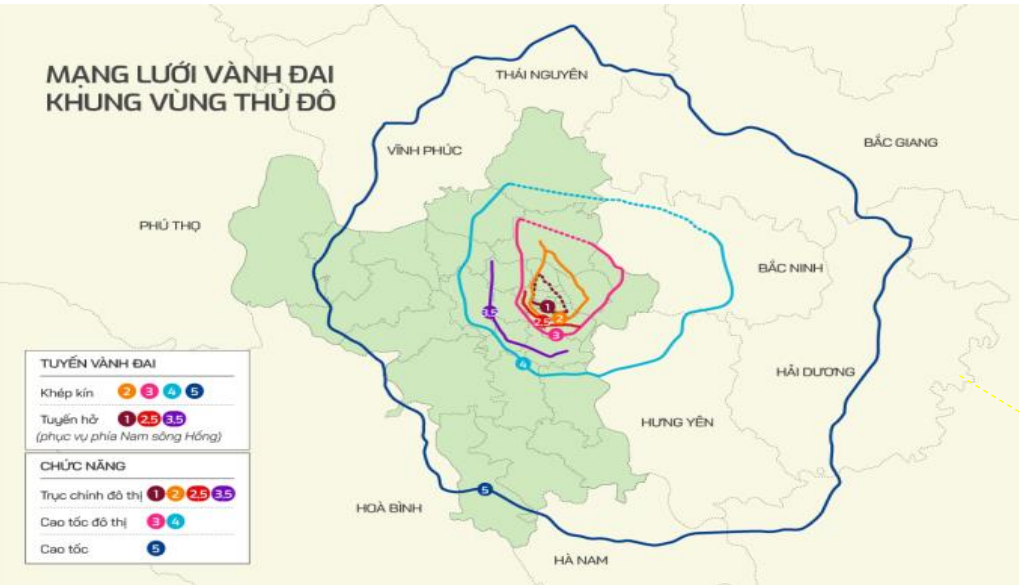
Tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông

- Tổng chiều dài 2.063 km, với điểm đầu là cửa khẩu Hữu Nghị (Lạng Sơn) điểm cuối là đường vành đai tại TP Cà Mau.
- 18 đoạn tuyến với các điểm nút là: Lạng Sơn, Hà Nội, Ninh Bình, Thanh Hóa, Hà Tĩnh, Quảng Trị, Đà Nẵng, Quảng Ngãi, Bình Định, Nha Trang, Phan Thiết, Dầu Giây, Long Thành, Thành phố Hồ Chí Minh, Bến Lức, Trung Lương, Mỹ Thuận, Cần Thơ và Cà Mau.
- Đang được dồn mọi nguồn lực ưu tiên xây dựng.



CT.01

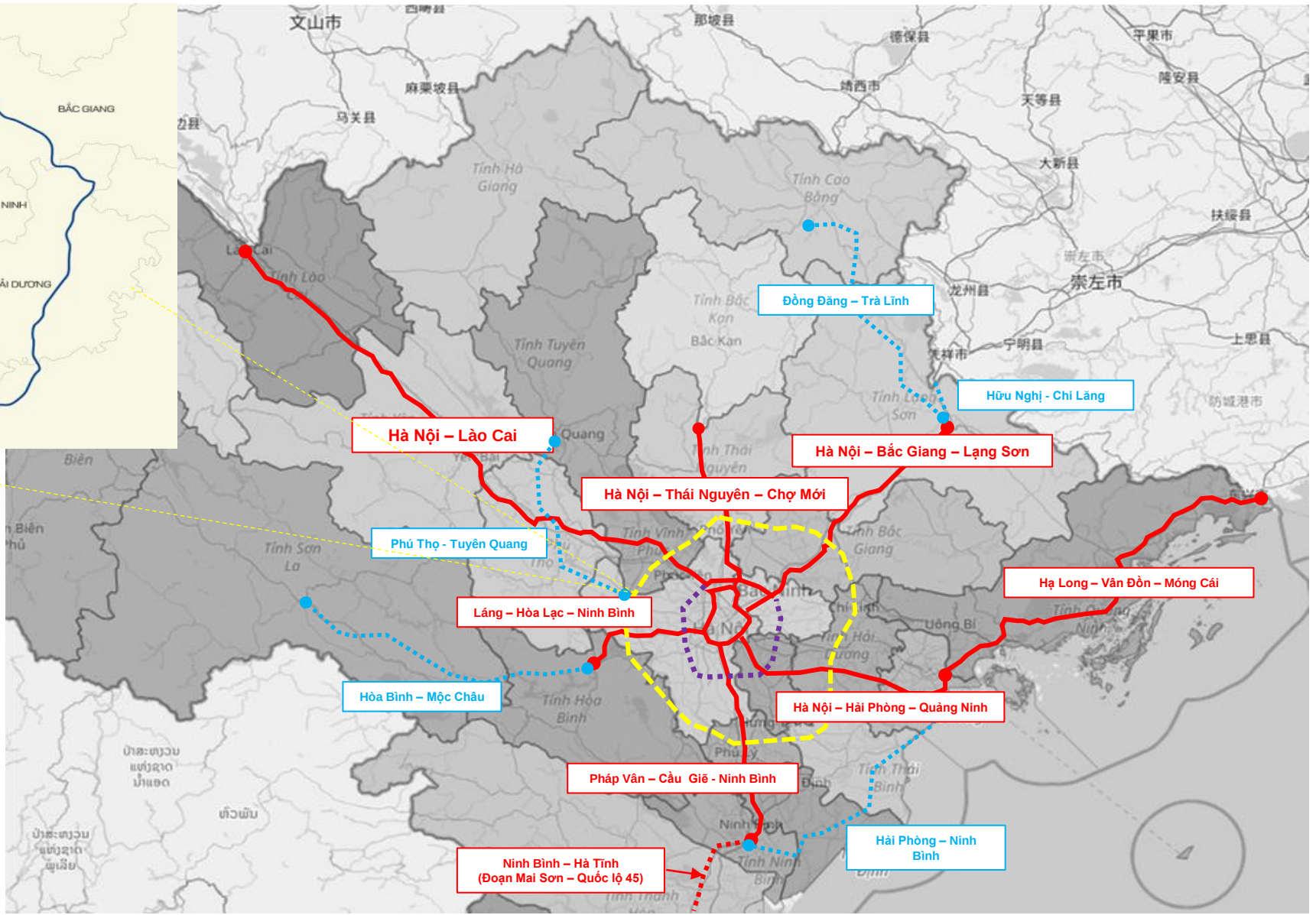
Dùng chung đoạn tuyến từ Vinh đến Đà Nẵng



- Hệ thống cao tốc kết nối vùng ở miền Bắc khá phát triển.
- Các đoạn thuộc cao tốc Bắc – Nam phía Đông đã hoàn thành: Hà Nội – Bắc Giang – Lạng Sơn; Pháp Vân – Cầu Giẽ - Ninh Bình. Sắp thông xe đoạn: Mai Sơn – Quốc lộ 45 (1 phần của cao tuyến cao tốc Ninh Bình – Hà Tĩnh).
- Dự kiến hết năm 2023, tuyến cao tốc Bắc – Nam phía đông đi qua khu vực này chỉ còn đoạn Hữu Nghị - Chi Lăng chưa được đầu tư xây dựng.

Chú thích

- Đã xong
- - - - - Sắp đưa vào sử dụng
- - - - - Vành đai 4 (dự kiến khởi công T6/2023)
- - - - - Vành đai 5 (dự kiến trước 2030)
- - - - - Đang nghiên cứu triển khai 2022 - 2030



Hiện tại miền Trung đang có khoảng 300km cao tốc. Nhưng diện mạo sẽ sớm thay đổi khi các đoạn tuyến của cao tốc Bắc Nam phía Đông đã đồng loạt khởi công trong giai đoạn 2021 – T1/2023

Hà Tĩnh – Quảng Bình – Quảng trị

Bãi Vọt – Hàm Nghi (36km): Khởi công 1/2023.
Hàm Nghi – Vũng Áng (51km): Khởi công 1/2023.
Vũng Áng – Bùng (58km): Khởi công 1/2023.
Bùng – Vạn Ninh (51km): Khởi công 1/2023
Vạn Ninh – Cam Lộ (68km): Khởi công 1/2023

La Sơn – Túy Loan

Khởi công 12/2013. Tháng 4/2022 khai thác đoạn La Sơn – Hòa Liên 66km
Đoạn Hòa Liên – Túy Loan dài 11,5km vương GPMB sẽ xây sau

Quảng Ngãi – Quy Nhơn

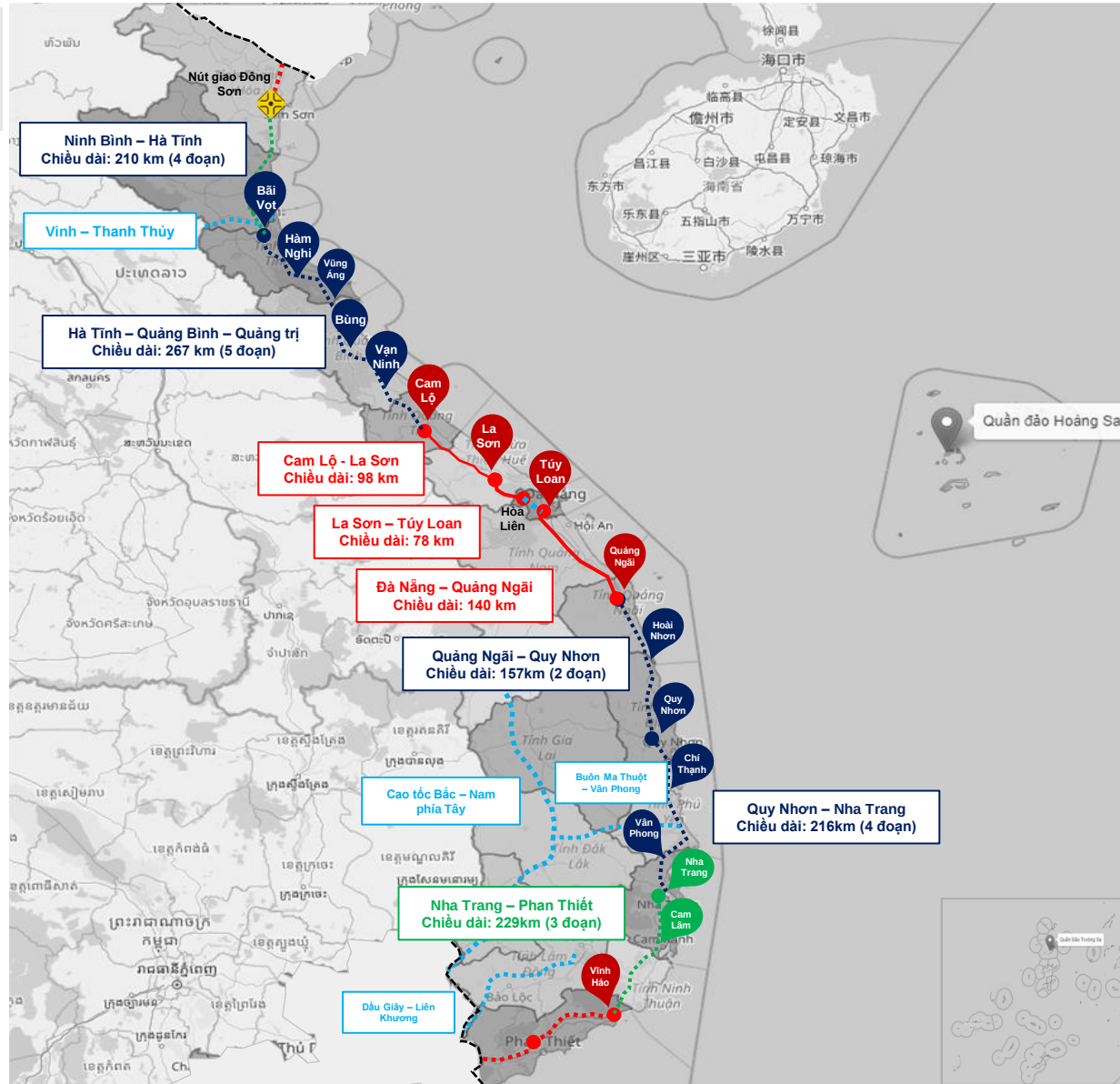
Quảng Ngãi – Hoài Nhơn (88km): Khởi công 1/2023.
Hoài Nhơn – Quy Nhơn (69km):): Khởi công 1/2023.
Tiến độ toàn dự án: 2-3%

Nha Trang – Phan Thiết

Nha Trang - Cam Lâm (49km): Khởi công 2021
Cam Lâm - Vĩnh Hảo (79km): Khởi công 2021
Vĩnh Hảo - Phan Thiết (101km): Khởi công 2021
Tiến độ: >75%. Bám khá sát tiến độ thông xe kĩ thuật 7/2023 và vận hành 9/2023

Vĩnh Hảo – Phan Thiết

Thông xe 30/4/2023



Ninh Bình – Hà Tĩnh

Mai Sơn – Quốc lộ 45 (63 km): Thông xe 30/4/2023 đoạn Mai Sơn - Nút giao Đồng Sơn. Phần còn lại của đoạn này sẽ hoàn thiện sau 3 tháng

Quốc lộ 45 – Nghi Sơn (43km): tiến độ 60%. Cam kết 7/2023
Nghi Sơn – Diễn Châu (50km): tiến độ 55%. Cam kết 8/2023
Diễn Châu – Bãi Vọt (49km): tiến độ ~30%. Đây là dự án BOT, dự kiến hoàn thành 2024

Cam Lộ - La Sơn

Khởi công 9/2019 – Khánh thành 31/12/2022

Đà Nẵng – Quảng Ngãi

Khởi công 5/2013 – Khánh thành 8/2017

Quy Nhơn – Nha Trang

Quy Nhơn - Chí Thạnh (68km): Khởi công T1/2023
Chí Thạnh - Vân Phong (51km): Khởi công T1/2023
Hầm đèo Cả (14km): Khởi công T1/2023
Vân Phong - Nha Trang (83km): Khởi công T1/2023
Tiến độ toàn dự án: <5%

Chú thích

- Đã xong
- Sắp đưa vào sử dụng
- Khởi công từ trước 2023
- Khởi công T1/2023
- Đang nghiên cứu triển khai 2022 - 2030

Chú thích

- Đã xong
- Sắp đưa vào sử dụng
- Khởi công trước 2023
- Khởi công T1/2023
- Vành đai 3 TPHCM
- Đang nghiên cứu triển khai 2022 - 2030

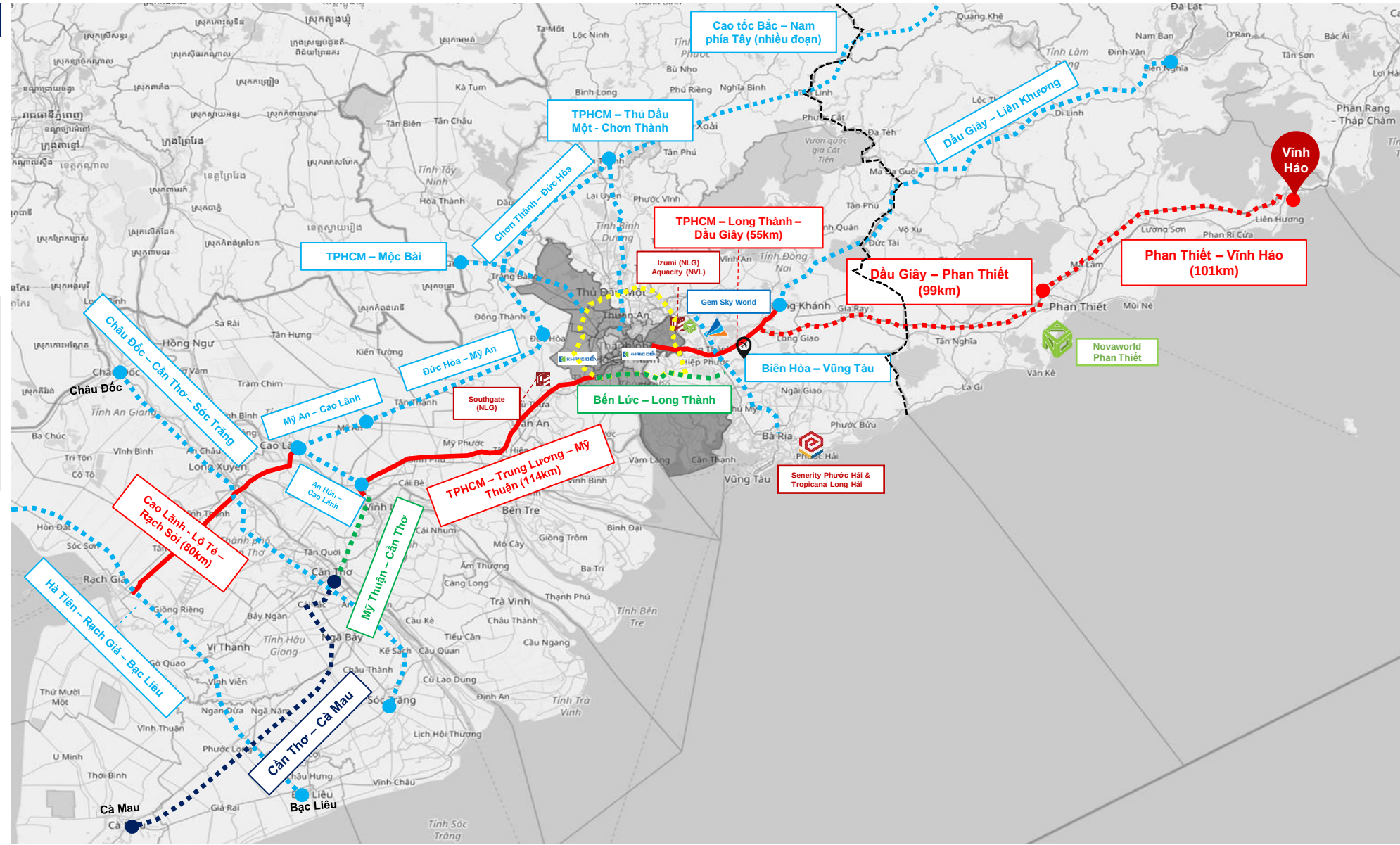
- Hiện nay tại khu vực này chỉ có khoảng 260km đường cao tốc. Nhưng trong quy hoạch từ nay đến 2030, đây sẽ là khu vực có mạng lưới cao tốc khá phát triển.
- Mục tiêu trước mắt đang là kết nối thông suốt toàn tuyến Cao tốc Bắc - Nam phía Đông, trọng tâm là đoạn từ Mỹ Thuận đến Cà Mau.
- Tuy nhiên, một trong những khó khăn lớn của khu vực này là nền đất yếu dẫn tới công nghệ xử lý phức tạp, tốn nhiều vật liệu

Dầu Giây – Phan Thiết
 Chiều dài 99km. Thông xe 30/4/2023

Bến Lức – Long Thành
 Khởi công 2014. Tiến độ 82% nhưng đang dừng.

Mỹ Thuận – Cần Thơ
 Khởi công 2021. Tiến độ khoảng 60%.

Cần Thơ – Cà Mau
 Cần Thơ – Hậu Giang (38km): Khởi công 1/2023
 Hậu Giang – Cà Mau (73km): Khởi công 1/2023



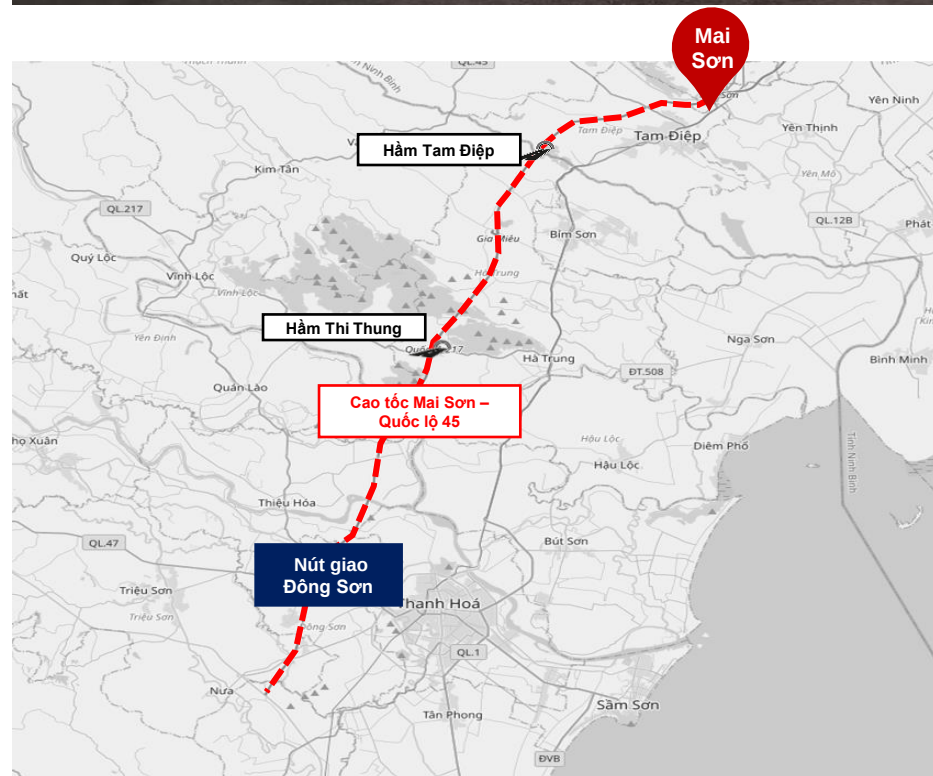
Mai Sơn – Quốc Lộ 45 (Kịp đoạn Mai Sơn đến Nút giao Đông Xuân)



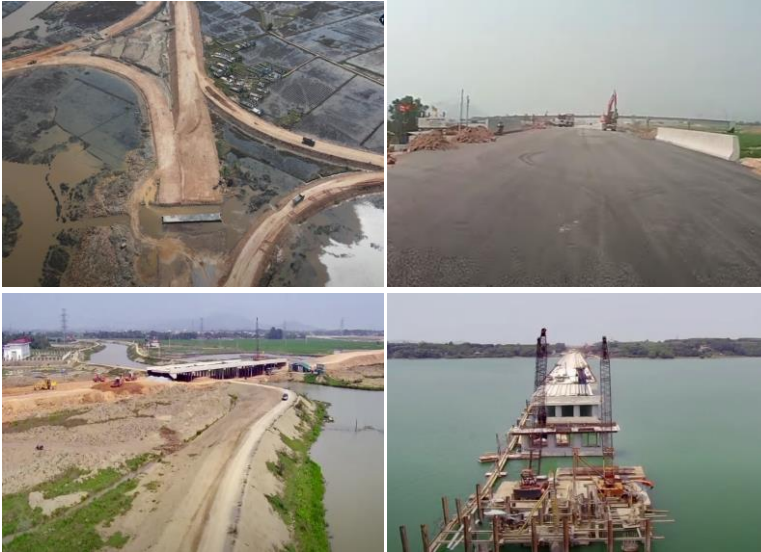
Dầu Giây – Phan Thiết



Phan Thiết – Vĩnh Hảo



Quốc Lộ 45 – Nghi Sơn



- Tổng mức đầu tư: 5.534 tỷ đồng
- Chiều dài: 43 km
- Khởi công: 7/2021
- Hoàn thành: 7/2023
- Tình trạng hiện tại: Thi công 65% khối lượng
- Đang vướng 2 mỏ khoáng sản Đồng Vàng và Anh Phát
- Ép tiến độ nên vấn đề chống lún đang bị lo ngại (gia tải không đủ)
- Nhà thầu: LCG, VCG, CTCP Tập đoàn xây dựng miền Trung (năng lực yếu nên đã cho nghỉ).

Nghi Sơn – Diễn Châu



- Tổng mức đầu tư: 7.293 tỷ đồng
- Chiều dài: 50 km
- Khởi công: 7/2021
- Hoàn thành: 8/2023
- Tình trạng hiện tại: Thi công 68% khối lượng
- Gói XL01 của Sơn Hải đã cơ bản xong
- Vướng tại XL03,04 có 25km của gói thầu 03, 04 qua các huyện Quỳnh Lưu, Yên Thành, Diễn Châu có 10km phải xử lý nền đất yếu.
- Một số vấn đề như vướng vài hộ dân chưa bàn giao mặt bằng, đường điện cao thế.
- Nhà thầu: Sơn Hải, Đèo Cả, Trường Sơn.
- Đánh giá: có thể chậm tiến độ đến cuối năm nay.

Diễn Châu – Bãi Vọt



- Tổng mức đầu tư: 11.157 tỷ đồng
- Chiều dài: 49 km
- Khởi công: 5/2021
- Hoàn thành: 5/2024
- Tình trạng hiện tại: Thi công gần 30% khối lượng
- Nhà thầu: Sơn Hải, Đèo Cả, Trường Sơn, Hòa Hiệp, Thái Sơn, 456, Licogi 13, C4G, Đại Hiệp.
- Đánh giá: Đoạn này qua nhiều địa hình khó, nhưng năng lực nhà thầu vẫn đáp ứng được. Tuy nhiên, năm 2022 nhiều nhà thầu nhỏ gặp vấn đề tài chính dẫn tới chậm tiến độ

Nha Trang – Cam Lâm



- Tổng mức đầu tư: 7.600 tỷ đồng. Hình thức PPP.
- Chiều dài: 49 km
- Khởi công: 9/2021
- Hoàn thành: 7/2023
- Tình trạng hiện tại: Bàn giao 99% mặt bằng. Thi công >90% khối lượng.
- Dự kiến, cao tốc Nha Trang - Cam Lâm sẽ hoàn thành vào cuối tháng 5 thay vì đầu tháng 9/2023 như kế hoạch. Đây là dự án hiếm hoi về đích sớm so với tiến độ đề ra.
- Nhà đầu tư: Đèo Cả, Sơn Hải.

Cam Lâm – Vĩnh Hảo



- Tổng mức đầu tư: 8.925 tỷ đồng. Hình thức PPP.
- Chiều dài: 79 km
- Khởi công: 11/2021
- Hoàn thành: Q3/2024
- Tình trạng hiện tại: Gói của Đèo Cả ~50% khối lượng, Gói của 194 khoảng 40%.
- Hiện tại đang chậm nhất tại Hầm Núi Vung dài 2,2km. Theo kế hoạch, hầm Núi Vung sẽ được đào thông trong quý I-2023. Tuy nhiên, tiến độ đào hầm hiện đang bị ảnh hưởng do gặp địa chất yếu hơn so với hồ sơ thiết kế kỹ thuật, đặc biệt là đoạn phía Nam hầm Núi Vung thuộc địa phận tỉnh Bình Thuận. Tập đoàn Đèo Cả phải nghiên cứu thay đổi kết cấu chống đỡ cũng như giảm độ dài bước đào. Nhà thầu: Đèo Cả, Công ty 194.
- Đánh giá: nhìn chung vẫn có thể kịp tiến độ.

Vĩnh Hảo – Phan Thiết



Đã thông xe kỹ thuật T1/2023.
Thông xe 30/4/2023.

Dầu Giây – Phan Thiết

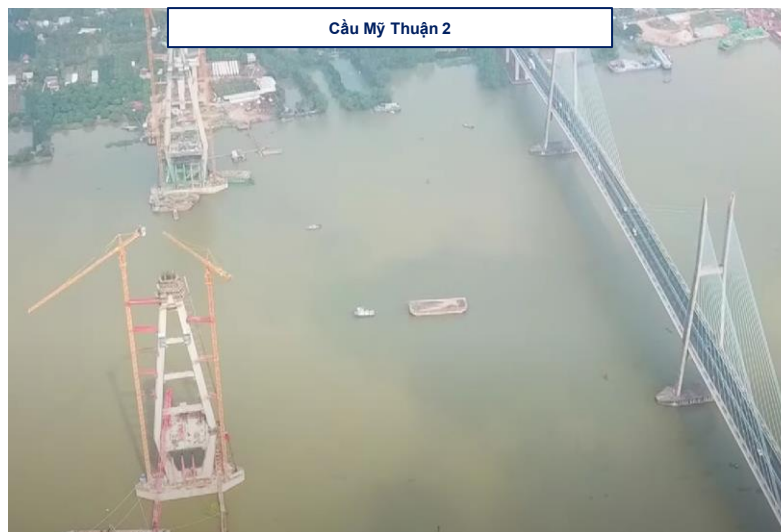
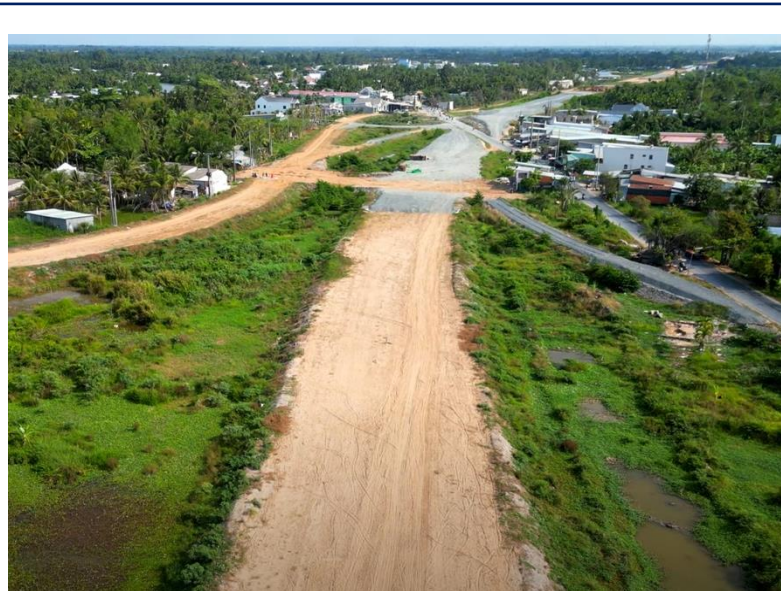


Phan Thiết – Vĩnh Hảo



- Chiều dài: 99km
- Tổng mức đầu tư: 12.500 tỷ đồng
- Khởi công: 9/2020
- Tuyến này phần lớn thời gian bị tác động bởi dịch Covid – 19 nhưng vẫn kịp hoàn thành là một nỗ lực lớn, có thể coi như là thành quả của công tác chỉ đạo, đôn đốc và dồn mọi nguồn lực từ Thủ Tướng, bộ GTVT và các địa phương.
- Hiện tại thực tế trên công trường vẫn còn khá ngổn ngang nhưng cố gắng thông xe dịp 30/4/2023 rồi sau đó hoàn thiện tiếp trong 3 - 6 tháng để kết thúc.

- Tổng mức đầu tư: 4.826 tỷ đồng
- Chiều dài: 23 km
- Khởi công: 9/2021
- Hoàn thành: Gia hạn đến cuối 2023.
- Tình trạng hiện tại: gói thầu XL-01 chỉ mới đạt hơn 55%, gói XL-02 đạt hơn 57% và gói XL-03 đạt hơn 60% giá trị hợp đồng.
- Nhà thầu: ĐMA, CTCP Tập đoàn Thành Huy, Trường Sơn, CTCP Xây dựng Tân Nam.
- Đánh giá: Miền Nam sắp vào mùa mưa nên có thể tiếp tục chậm tiến độ nếu dỡ tải chưa kịp.



- Tổng mức đầu tư: 31.300 tỷ đồng
- Chiều dài: 58 km
- Khởi công: 2014
- Hoàn thành: đang xin dời tới 9/2025
- Tình trạng hiện tại: đạt 82% khối lượng thi công nhưng dừng do thiếu vốn. Các gói thầu đoạn phía Tây (gồm các gói từ A1 đến A4) dùng vốn vay Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB) hiện hiệp định vay đã đóng. Các gói thầu A1, A2-2 và A4 đã chấm dứt hợp đồng. Do đó, chủ đầu tư đã chuẩn bị thủ tục để phát hành hồ sơ mời thầu lựa chọn nhà thầu mới ngay sau khi được chấp thuận chủ trương điều chỉnh dự án cao tốc Bến Lức - Long Thành, đồng thời cho phép chủ đầu tư tự cân đối vốn để làm các việc còn lại của dự án. Nếu tháng 5/2023 phát hành được hồ sơ mời thầu, đoạn tuyến phía Tây sẽ hoàn thành và thông xe vào quý II/2024. Các gói thầu đoạn giữa sử dụng vốn vay Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA) gồm các gói J1, J2, J3, trong đó gói J2 đã hoàn thành. Nhà thầu J3 đã chấm dứt hợp đồng, chủ đầu tư đang tổ chức lựa chọn nhà thầu thi công mới. Các gói thầu J1, J3 dự kiến hoàn thành vào quý 2/2025. Các gói thầu đoạn phía Đông (gồm các gói thầu từ A5 đến A7), dùng vốn ADB còn thời hạn hiệp định vay đến cuối năm 2023. Gói A5 đã cơ bản hoàn thành, gói A7 đặt mục tiêu hoàn thành ngày 31/12. Hiện chủ đầu tư đã lựa chọn nhà thầu mới thay nhà thầu A6 đã chấm dứt hợp đồng. Nhà thầu mới sẽ bắt đầu thi công từ tháng 4/2023, dự kiến sẽ hoàn thành vào tháng 3/2024.
- VEC dự kiến sẽ bơm thêm 7.500 tỷ để hoàn thành. Sớm nhất T5/2023 mới tái khởi động nhưng nhiều khả năng phải là cuối năm nay.



12 ĐOẠN KHỞI CÔNG THÁNG 1/2023: THÔNG TIN CƠ BẢN

STT	Tuyến	Tổng vốn (tỷ đồng)	Độ dài	Nguồn vốn phân bổ (tỷ đồng)					Nhà thầu	Chủ đầu tư	Quy mô (làn xe)
				2023	2024	2025	2026	2027			
1	Bãi Vọt - Hàm Nghi	7,644	35,28	2.651	1.588	1.299	1.421		Liên danh Vinaconex - 319 BQP	BQL DA Thăng Long	4
2	Hàm Nghi - Vũng Áng	9.735	54,20	3.512	2.008	1.643			Liên danh DN XD Xuân Trường - TNHH XD Tự Lập -CTCP 368	BQL DA Thăng Long	4
3	Vũng Áng - Bùng	12.548	54,34	1.987	3.187	3.630			Liên danh Phương Thành - Lizen (XL02); Sơn Hải - Vinacotex - 368 - 484 - 479 (XL01)	BQL dự án 6	4
4	Bùng - Vạn Ninh	9.361	48,84	1.737	2.084	2.373	951	634	Cienco4 - 36 - Trường Sơn - 471 (XL01); Trường Sơn - Trung Chính - ĐTXD Trường Sơn (XL02)	BQL dự án 7	4
5	Vạn Ninh - Cam Lộ	9.920	68,00	2.532	2.049	1.648	1.349	496	Trường Thịnh - Trường Sơn - 368 (XL01); Trường Thịnh - 1 - Đường Sắt (XL02)	BQL DA đường HCM	4
6	Quảng Ngãi - Hoài Nhơn	20.470	88,00	5.855	4.412	3.839	1.814	1.209	CTCP Tập đoàn Đèo cả - HHV - Dacinco (XL01); CTCP tập đoàn Đèo Cả - HHV (XL02); CTCP Tập đoàn Đèo cả - HHV - CTCP XD Đèo Cả (XL03)	BQL đề án 2	4
7	Hoài Nhơn - Quy Nhơn	12.401	70,10	2.488	2.554	2.907	1.290	860	Trường Sơn (11-XL); Sơn Hải - 471 - Trường Thịnh - Cienco 8 - Phúc Lộc (12-XL)	BQL DA 85	4
8	Quy Nhơn - Chí Thạnh	14.802	61,70	2.386	4.009	4.567	1.087	724	Vinaconex - 68 - Hải Đăng - Trung Nam 18 E&C - Thuận An (12-XL); Số 1 - Đường Sắt - Sông Đà 10 - Tân Hoàng Long - Thuận An (11-XL); Thăng Long - Trung Nam 18 E&C - XNK 168 - Cường Thịnh Thi - Khang Nguyên (13-XL)	BQL DA 86	4
9	Chí Thạnh - Vân Phong	10.774	48,05	1.921	2.783	3.170	732	488	Trung Nam 18 E&C - Số 1 - Tự Lập - Hải Đăng (XL02); Tập đoàn Đèo Cả - Thăng Long - Phúc Lộc - Lũng Lô - Thương mại 68 (XL01)	BQL DA 7	4
10	Vân Phong - Nha Trang	11.808	83,35	2.238	2.490	2.835	1.318	878	Sơn Hải - Tân Nam - Hải Đăng (XL02)	BQL DA 7	4
11	Cần Thơ - Hậu Giang	10.371	37,65	1.794	1.777	2.022	1.867	1.244	Trường Sơn - 36 - Số 1 - VNCN E&C - Tân Nam (XL01)	BQL DA Mỹ Thuận	4
12	Hậu Giang - Cà Mau	17.153	72,22	2.530	3.375	3.844	3.087	2.059	VNCN E&C - 620 - Hải Đăng - Thi Sơn (XL02); Trung Nam E&C - Trung Nam 18 E&C - Cienco 4 - Hải Đăng - Thi Sơn (XL01); Số 1 - Hải Đăng - Vạn Cường - 492 (XL03)	BQL dự án Mỹ Thuận	4

STT	Tuyến	Tiến độ
1	Bãi Vọt - Hàm Nghi	Gói thầu XL01 đang đúng tiến độ, đang đẩy nhanh thi công Hàm Đèo Bụt.
2	Hàm Nghi - Vũng Áng	Đang thi công cầu vượt quốc lộ 15B. Chưa gặp khó khăn nhiều.
3	Vũng Áng - Bùng	Không gặp khó về mặt vật liệu và GPMB (70%). Đang đúng tiến độ.
4	Bùng - Vạn Ninh	Không gặp khó về mặt vật liệu tuy nhiên GPMB chưa nhanh (50%). Tạm thời đang đúng tiến độ. Tuy nhiên có thể sẽ sớm gặp khó khi thi công đến các đoạn chưa sạch mặt bằng.
5	Vạn Ninh - Cam Lộ	Mới GPMB được 47% . Phần còn lại chưa bàn giao 12,32/32,5km, bao gồm 21 đoạn, trong đó huyện Vĩnh Linh 11 đoạn, tổng chiều dài 5,75km, 138 hộ phải tái định cư; huyện Gio Linh 6 đoạn, tổng chiều dài 4,99km, 119 hộ tái định cư; huyện Cam Lộ 5 đoạn, tổng chiều dài 1,58km, 220 hộ tái định cư; 61 công trình hạ tầng kỹ thuật phải di dời.
6	Quảng Ngãi - Hoài Nhơn	Bàn giao mặt bằng 84%, phần mặt bằng có thể tổ chức thi công liên tục chỉ được khoảng 38,88km, hơn 4km đã có mặt bằng nhưng chưa thể thi công do bị tình trạng đất bị không liên lạc, "xôi đổ". Bên cạnh đó cũng đang gặp khó về nguồn vật liệu (chủ yếu là đất, cát đắp). Tiến độ: 2-3%.
7	Hoài Nhơn - Quy Nhơn	Đang chậm do vướng GPMB. Chủ yếu đang bóc đất phủ. Tiến độ: 2-3%.
8	Quy Nhơn - Chí Thạnh	Bàn giao mặt bằng 80%. Tuy nhiên, phạm vi mặt bằng tổ chức thi công được chỉ khoảng 33,53/61,7km đạt 54% do chưa có đường tiếp cận thi công, mặt bằng nhận được chưa liên tục và một số hộ chưa đồng ý phương án bồi thường. Dọn dẹp mặt bằng đạt gần 266 nghìn m2 trên tổng 1,1 triệu m2 đạt 24%, thực hiện đào nền đường gần 232 nghìn m3 trong tổng gần 4,3 triệu m3, đạt 5,45%. Đường công vụ đã thi công được 3,38 km trên tổng 14 km, đạt 24,1%; thi công cọc khoan nhồi 30m/7.330m đạt 0,4%. gói thầu 11-XL do Liên danh Công ty cổ phần Tập đoàn Thuận An, Tổng Công ty xây dựng số 1, Công ty cổ phần Tổng công ty Công trình đường Sắt, Công ty cổ phần Sông Đà 10, Công ty cổ phần Xây dựng dịch vụ và thương mại 68 mới triển khai từ đầu tháng 3.
9	Chí Thạnh - Vân Phong	Bàn giao mặt bằng 82%, thực tế có thể tiếp cận để thi công khoảng 17,44/48,05 km (khoảng 36,3%). Đoạn này dự kiến sẽ chậm tiến độ nhiều do hầu như chưa thi công mà mới chỉ tập kết máy móc, làm đường kết nối.
10	Vân Phong - Nha Trang	Bàn giao 70% mặt bằng. Đang bóc lớp đất tầng phủ, đào đắp nền đường. Vướng lớn nhất tại mặt bằng xây dựng cầu Khánh chưa được huyện Khánh Vĩnh bàn giao do vướng đất rừng sản xuất. Cầu Khánh Bình là cầu dài nhất của gói XL-02, có 17 nhịp, toàn bộ chưa được bàn giao, giải phóng mặt bằng. Vướng thủ tục chuyển đổi mục đích sử dụng từ rừng sản xuất của Công ty lâm nghiệp Trầm Hương, bàn giao cho đơn vị thi công. Đơn vị thi công chưa làm được gì cả. Nếu suôn sẻ cũng phải mất 26 tháng mới kết thúc được hạng mục cầu kể từ ngày được giao mặt bằng sạch. Bên cạnh đó cũng đang gặp khó về vật liệu mới đàm phán giá được 4/23 mỏ vật liệu.
11	Cần Thơ - Hậu Giang	GPMB 92,2%. Chưa track được thông tin thi công. Dự đoán khó khăn gần nhất sau khi có mặt bằng là thiếu cát đắp.
12	Hậu Giang - Cà Mau	GPMB 93,8%. Chưa track được thông tin thi công. Dự đoán khó khăn gần nhất sau khi có mặt bằng là thiếu cát đắp.

Như vậy sau khi hoàn thành xong 12 đoạn tuyến khởi công T1/2023 thì diện mạo Cao tốc Bắc – Nam phía Đông đã gần như thành hình, chỉ còn 1 số đoạn tuyến được triển khai cuối cùng dưới đây.

STT	Tên đoạn tuyến	Chiều dài	Số làn xe	Sơ bộ mức đầu tư (tỷ VNĐ)
1	Hữu Nghị - Chi Lăng	43 km	4	10.620
2	Hòa Liên – Túy Loan	12 km	4	2.118
3	Cầu Cần Thơ 2 và đường dẫn hai đầu cầu	15 km	4	4.832

Những khó khăn chung của xây dựng các tuyến cao tốc Bắc – Nam phía Đông:

- GPMB chậm, không đồng bộ với tốc độ thi công.
- Một số nhà thầu trước đây không đủ năng lực nhưng tìm cách lobby nhận thầu.
- Nhiều đoạn cao tốc nghiên cứu tuyến chưa kĩ, đi qua nền đất yếu. Trong bối cảnh gấp rút về tiến độ khiến cho công tác xử lí lún không được như mong muốn, nhiều nhà thầu lo ngại về trách nhiệm sau này nên tìm cách kéo dài tiến độ.
- Vật liệu: 2022 giá nhựa đường bị đẩy lên theo giá dầu. Năm nay thì đồng loạt khởi công nhiều dự án cao tốc, nhu cầu vật liệu lớn trong khi các mỏ không nhiều khiến giá đất cát đá bị đẩy lên cao, lệch so với dự toán ban đầu khiến nhiều nhà thầu không muốn làm vì nguy cơ lỗ.

Đánh giá:

Mặc dù có nhiều khó khăn nhưng nhìn chung công tác xây dựng khá quyết liệt dưới sự kiểm tra, đôn đốc liên tục từ các bộ ngành.

Các đoạn tuyến khởi công trước năm 2023 đang chạy nước rút, nếu có chậm tiến độ cũng sẽ không quá lâu.

Các đoạn mới khởi công T1/2023 không đồng đều, có những đoạn triển khai khá nhanh nhưng cũng có những đoạn đang triển khai cầm chừng do cả yếu tố khách quan lẫn chủ quan.

STT	Tên đoạn tuyến	Chiều dài	Số làn xe	Sơ bộ mức đầu tư (tỷ VNĐ)	Tiến độ đầu tư
1	Tuyên Quang - Phú Thọ	40	2	5.830	Khởi công 2021 và dự kiến xong trong năm 2023. Tiến độ hiện tại khoảng hơn 60%. Thủ Tướng mới chỉ đạo nghiên cứu nâng lên 4 làn xe nên thời gian hoàn thành có thể phải dời qua 2024.
2	Phú Thọ - Ba Vì (Hà Nội)	55	6	9.900	Đang nghiên cứu, theo kế hoạch sẽ khởi công trước 2030.
3	Ba Vì (Hà Nội) - Chợ Bến (Hòa Bình)	57	6	9.120	Đang nghiên cứu, theo kế hoạch sẽ khởi công trước 2030..
4	Chợ Bến (Hòa Bình) - Thạch Quảng (Thanh Hóa)	62	4	Chưa có	Đang nghiên cứu, theo kế hoạch sẽ khởi công sau 2030.
5	Thạch Quảng (Thanh Hóa) - Tân Kỳ (Nghệ An)	173	4	Chưa có	Đang nghiên cứu, theo kế hoạch sẽ khởi công sau 2030.
6	Tân Kỳ - Tri Lễ (Nghệ An)	19	4	Chưa có	Đang nghiên cứu, theo kế hoạch sẽ khởi công sau 2030.
7	Tri Lễ - Rộ (Nghệ An)	40	4	Chưa có	Đang nghiên cứu, theo kế hoạch sẽ khởi công sau 2030.
8	Rộ - Vinh (Nghệ An)				Trùng cao tốc Vinh - Thanh Thủy.
9	Vinh (Nghệ An) - Bùng (Quảng Bình)				Trùng cao tốc Bắc Nam - Phía Đông.
10	Bùng (Quảng Bình) - Cam Lộ (Quảng Trị)				
11	Cam Lộ (Quảng Trị) - Túy Loan (Đà Nẵng)				
12	Ngọc Hồi (Kon Tum) - Pleiku (Gia Lai)	90	6	14.400	Đang nghiên cứu, theo kế hoạch sẽ khởi công trước 2030.
13	Pleiku (Gia Lai) - Buôn Ma Thuột (Đắk Lắk)	160	6	25.600	Đang nghiên cứu, theo kế hoạch sẽ khởi công trước 2030.
14	Buôn Ma Thuột (Đắk Lắk) - Gia Nghĩa (Đắk Nông)	105	6	16.800	Đang nghiên cứu, theo kế hoạch sẽ khởi công trước 2030.
15	Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước)	140	6	22.400	Đang nghiên cứu, theo kế hoạch sẽ khởi công trước 2030.
16	Chơn Thành (Bình Phước) - Đức Hòa (Long An)	84	6	15.960	Đang nghiên cứu, theo kế hoạch sẽ khởi công trước 2025. Tuy nhiên, do khó khăn về nguồn vốn, Chính phủ chỉ đạo Bộ GTVT chuyển đổi sang đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT, hiện triển khai công tác lập báo cáo tiền khả thi.
17	Đức Hòa - Thạnh Hóa (Long An)	33	6	6.270	Hình thành trên cơ sở nâng cấp QL.N2 lên chuẩn cao tốc với chiều dài khoảng 81 km đã được đầu tư đưa vào khai thác từ năm 2008.
18	Thạnh Hóa - Tân Thạnh (Long An)	16	6	3.040	Xây dựng mới, theo kế hoạch sẽ khởi công trước 2030.
19	Tân Thạnh (Long An) - Mỹ An (Đồng Tháp)	25	6	4.750	Hình thành trên cơ sở nâng cấp QL.N2 lên chuẩn cao tốc với chiều dài khoảng 81 km đã được đầu tư đưa vào khai thác từ năm 2008.
20	Mỹ An - Nút giao An Bình (Đồng Tháp)	26	6	4.940	Hay còn gọi là Mỹ An – Cao Lãnh. Đang nghiên cứu, theo kế hoạch sẽ khởi công trước 2025. Dự án thành phần 1 đã hoàn thành toàn bộ công tác đo đạc đất, kiểm đếm tài sản trên đất, phê duyệt đơn giá đất.
21	Nút giao An Bình (Đồng Tháp) - Lộ Tẻ (Cần Thơ)	29	6	5.510	Đã xong 2018, giờ chỉ nâng cấp mặt đường, tăng lên 4 làn xe, tăng vận tốc thiết kế lên 120km/h.
22	Lộ Tẻ (Cần Thơ) - Rạch Sỏi (Kiên Giang)	51	6	9.690	Đã xong 2021, giờ chỉ nâng cấp mặt đường, tăng lên 4 làn xe, tăng vận tốc thiết kế lên 120km/h.

CÁC TUYẾN CAO TỐC TRỰC ĐÔNG – TÂY VÀ KẾT NỐI VÙNG

STT	Tên đoạn tuyến	Chiều dài	Số làn xe	Sơ bộ mức đầu tư (tỷ VNĐ)	Tiến độ đầu tư
1	Đồng Đăng – Trà Lĩnh	121	4	22.690	Đặt mục tiêu 19/5//2023 khởi công
2	Hòa Bình – Mộc Châu	50	4	4.120	Đã khởi công 2/2023. Tiến độ thực tế chưa track dc
3	Hải Phòng - Ninh Bình	109	4	23.285	Đang nghiên cứu, khởi công trong giai đoạn 2024-2026
4	Vinh – Thanh Thủy	61	4	14.335	Đang nghiên cứu
5	Buôn Ma Thuột – Khánh Hòa	118	4	22.000	Dự kiến khởi công trước 30/6/2023 và hoàn thành trong tháng 12-2026. GPMB đạt 70%, công tác trích lục đạt khoảng 70% và công tác kiểm đếm đạt 15%.
6	Dầu Giây - Liên Khương	200	4	Chưa có	Giai đoạn 1 sẽ đầu tư Dầu Giây – Tân Phú (60km). Có thể khởi công 2024.
7	TPHCM – Thủ Dầu Một – Chơn Thành	80	4	24.274	Bình Dương và Bình Phước đã thống nhất được phương án đầu tư, Dự kiến sớm nhất khởi công trong 2024.
8	TPHCM – Mộc Bài	50	4	16.700	Giai đoạn 1 đang xin duyệt đầu tư theo hình thức BOT. Đang nghiên cứu thay đổi hướng tuyến để tránh đất Quốc Phòng. Thời gian khởi công dự kiến 2024.
9	Biên Hòa – Vũng Tàu	54	4-6	18.000	Đã được phê duyệt báo cáo nghiên cứu khả thi. Dự kiến khởi công trước 30/6/2023 nhưng do công tác GPMB tại Đồng Nai bị chậm nên nhiều khả năng không kịp khởi công.
10	An Hữu – Cao Lãnh	27	4	5.886	Dự án thành phần 1 chiều dài 16km thuộc huyện Cao Lãnh đã hoàn thành toàn bộ công tác đo đạc đất, kiểm đếm tài sản trên đất, đang đẩy nhanh GPMB để bàn giao cho chủ đầu tư. Dự kiến khởi công trong năm 2023.
11	Châu Đốc – Cần Thơ – Sóc Trăng	188	4	44.700	Dự kiến khởi công trong T6/2023
11.1	Dự án Thành phần 1: An Giang – Cần Thơ	57		13.800	An Giang đã ký hợp đồng tất cả các gói thầu chuẩn bị cho Dự án.
11.2	Dự án Thành phần 2: Cần Thơ	37		9.800	Cần Thơ hoàn tất chỉ định các gói thầu: tư vấn lập nhiệm vụ, dự toán và khảo sát; Thẩm tra báo cáo nghiên cứu tiền khả thi; đánh giá tác động môi trường; Tư vấn khảo sát xây dựng.
11.3	Dự án Thành phần 3: Hậu Giang	37		9.900	Hậu Giang đứng đầu khi đã lựa chọn nhà thầu với gần 20 gói phục vụ giải phóng mặt bằng, lập hồ sơ thiết kế dự án
11.4	Dự án Thành phần 4: Hậu Giang – Sóc Trăng	57		11.100	Sóc Trăng mới chọn xong nhà thầu thực hiện 2 gói thầu tư vấn khảo sát xây dựng, lập thiết kế.
12	Hà Tiên – Rạch Giá – Bạc Liêu	144		33.000	Mới đang lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi
13	Đà Lạt – Nha Trang	85		20.000	Đang nghiên cứu, khảo sát

NỘI DUNG

CÁC TUYẾN CAO TỐC

SÂN BAY LONG THÀNH

CÁC DỰ ÁN TRỌNG ĐIỂM KHÁC

PHỤ LỤC

- Dự kiến sân bay Quốc tế Long Thành sẽ được xây dựng chia làm 3 giai đoạn:
 - Giai đoạn 1 (2021 – 2025): Sẽ đầu tư một đường băng và một nhà ga hành khách cùng các hạng mục phụ trợ đồng bộ với công suất 25 triệu hành khách và 1,2 triệu tấn hàng hóa mỗi năm.
 - Giai đoạn 2 (2025 - 2035) : Tiếp tục đầu tư xây dựng thêm một đường băng cầu hình mở và một nhà ga hành khách để đạt công suất 50 triệu hành khách/năm và 1,5 triệu tấn hàng hóa/năm.
 - Giai đoạn 3 (2035 -2050): Sẽ hoàn thành các hạng mục của dự án để đạt công suất 100 triệu hành khách/năm và 5 triệu tấn hàng hóa/năm. Khi hoàn thiện, sân bay sẽ có 4 nhà ga và 4 đường băng
- Hiện đang tập trung triển khai Giai đoạn 1.

Dự án thành phần 1:

Chưa thể triển khai do chưa bố trí được nguồn vốn trung hạn.

Dự án thành phần 1

- Các công trình trụ sở cơ quan quản lý nhà nước, gồm: Công an cửa khẩu; Công an địa phương; Kiểm dịch y tế; Cảng vụ hàng không.
- Các cơ quan quản lý nhà nước liên quan khác
- Các cơ quan quản lý nhà nước lựa chọn nhà đầu tư theo hình thức PPP (có thể chuyển giao).

Dự án thành phần 2

- Gồm: Đài kiểm soát không lưu và các hạng mục phụ trợ; các công trình kỹ thuật thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát khí tượng, văn phòng quản lý bay.
- Tổng công ty quản lý bay Việt Nam (VATM) làm chủ đầu tư.

Dự án thành phần 2:

Gặp vướng mắc trong quá trình thẩm duyệt phòng cháy chữa cháy nên tiềm ẩn nhiều rủi ro trong công tác thẩm định hồ sơ thiết kế kỹ thuật dẫn đến có thể khởi công phần thân tháp không lưu theo đúng kế hoạch.

Dự án đầu tư xây dựng Cảng hàng không quốc tế Long Thành giai đoạn 1

Tổng mức đầu tư Dự án là 109.111 tỷ đồng
Mục tiêu xây dựng xong 1 nhà ga hành khách có 1 đường băng và 1 nhà ga hàng hóa. Giai đoạn này sẽ phục vụ được tối đa 25 triệu hành khách và 1,2 triệu tấn hàng hóa mỗi năm.

Dự án thành phần 3: (Quan trọng nhất)

Tiền có, mặt bằng thì đang tìm cách tháo gỡ những phần cuối cùng. Nhưng vấn đề chính là chưa tìm ra nhà thầu nhận nhà ga hành khách.

Dự án thành phần 3

- Gồm: Hà tầng chung; công trình tại khu bay; sân đỗ tàu bay; hệ thống cung cấp nhiên liệu tàu bay; nhà ga hành khách; nhà ga hàng hóa số 1; nhà để xe; tòa nhà điều hành Cảng và các công trình phụ trợ khác.
- Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam – CTCP (ACV) làm chủ đầu tư.

Dự án thành phần 4

- Gồm: Nhà ga hàng hóa số 2; nhà ga hàng hóa chuyển phát nhanh; kho giao nhận hàng hóa số 1; khu xử lý vệ sinh tàu bay số 1; khu bảo trì phương tiện phục vụ mặt đất số 1; Khu cung cấp suất ăn hàng không số 1; hệ thống điện năng lượng mặt trời.
- Nhà đầu tư do bộ GTVT chủ trì tổ chức lựa chọn.

Dự án thành phần 4:

Dự án này tiến độ triển khai bị chậm do vướng mắc trong quá trình xác định giá trị nộp ngân sách Nhà nước khi sử dụng đất.

Công việc dự kiến của giai đoạn 1	Ngày bắt đầu	Hoàn thành	Tiến độ thực
Rà phá bom mìn	1/2021	12/2021	Xong
Thi công rào	1/2021	12/2021	Xong
San nền thoát nước	4/2021	2/2022	Đang
Thiết kế kĩ thuật nhà ga	5/2021	1/2022	Trễ
Thi công đường kết nối	5/2021	6/2025	Trễ
Thi công hạ tầng (đường băng, sân đỗ, điện nước)	6/2021	6/2025	Trễ
Công trình phụ trợ (ga hàng hóa, nhà xe)	7/2021	6//2025	Trễ
Khởi công nhà ga hành khách	2/2022	6/2025	Trễ
Hoàn thành xây dựng	6-12/2025	6/2025	Trễ

Tiến trình thực tế đang triển khai	
5/1/2021	Khởi công, tỉnh Đồng Nai bàn giao 1.200 ha mặt bằng sạch (mới 77%)
1/11/2021	Chậm tiến độ, nhiều hạng mục chính còn chưa thiết kế xong + Nhà ga + Đường cất cánh Nguyên nhân được đưa ra: 1.Thiếu mặt bằng 2.Thiếu nhân lực: cả trong nước và nhất là nhân viên quốc tế cho hoạt động thiết kế (vì covid)
9/12/2021	Update tình hình giải ngân • 2021: 5,900 tỷ (38% kế hoạch) • Lũy kế từ 2018-2021: 13,200 tỷ (58% kế hoạch)
30/3/2022	Khởi động xây nhà ga hành khách SBLT
29/9/2022	Khởi công xây dựng đài không lưu
22/12/2022	Gói thầu xây dựng 35,000 tỷ bị hủy do: không tìm được đơn vị thi công phù hợp (đã gia hạn thời gian, có vài đơn vị liên doanh nộp thầu nhưng rớt), do: • Đơn vị đấu thầu chưa đáp ứng được tiêu chí về kinh nghiệm nhận dự án lớn • Thời gian hoàn thành đưa ra quá ngắn chỉ 33 tháng • Giá thầu Việt Nam khá thấp so với nước ngoài nên nhà thầu nước ngoài không mặn mà • Giải phóng mặt bằng chậm • Thời tiết mưa nhiều ảnh hưởng tiến độ
31/12/2022	Ô nhiễm SBLT vượt mức cho phép: • Do quá trình san lấp nền, khi bóc tách cây cối thì sẽ gây bụi + thời tiết khô không mưa.
2/2/2023	Mời thầu lần 2 gói 35,000 tỷ cho nhà ga SBLT hy vọng hoàn thành chọn nhà thầu trước 30/4.
3/3/2023	Chủ đầu tư kiến nghị lùi thời gian hoàn thành SBLT qua 2026
22/3/2023	Thủ tướng kêu gọi doanh nghiệp Mỹ tham gia dự án SBLT



- Đang mùa khô nên đang tranh thủ huy động hết công suất để san lấp mặt bằng
- Số thiết bị huy động: 2.000 đơn vị.
- Số công nhân thường trực: 2.500 công nhân
- Khối lượng san lấp: 500.000m³/ngày
- Tiến độ san lấp: 55%
- Nhà ga hành khách 35.000 tỷ đồng vẫn chưa có nhà thầu vì:
 - Nhà thầu trong nước không đáp ứng được tiêu chuẩn.
 - Đấu thầu quốc tế thì vướng:

- (1) Gói thầu số 5.10 về cơ bản được xây dựng theo hệ thống đơn giá, định mức của Việt Nam, không tương xứng với các yêu cầu cao về mặt kỹ thuật, tiêu chuẩn chất lượng quốc tế.
- (2) trong Hồ sơ mời thầu (mẫu hợp đồng) phải nêu rõ giá trị quyết toán là giá trị sau khi được Kiểm toán Nhà nước, Thanh tra Chính phủ thực hiện kiểm toán, thanh tra. Do vậy, giá trị quyết toán thường bị giảm trừ so với giá trị đã được chủ đầu tư xác nhận và thanh toán cho nhà thầu. Điều này không phù hợp với thông lệ quốc tế mà các nhà thầu quốc tế mong muốn áp dụng.

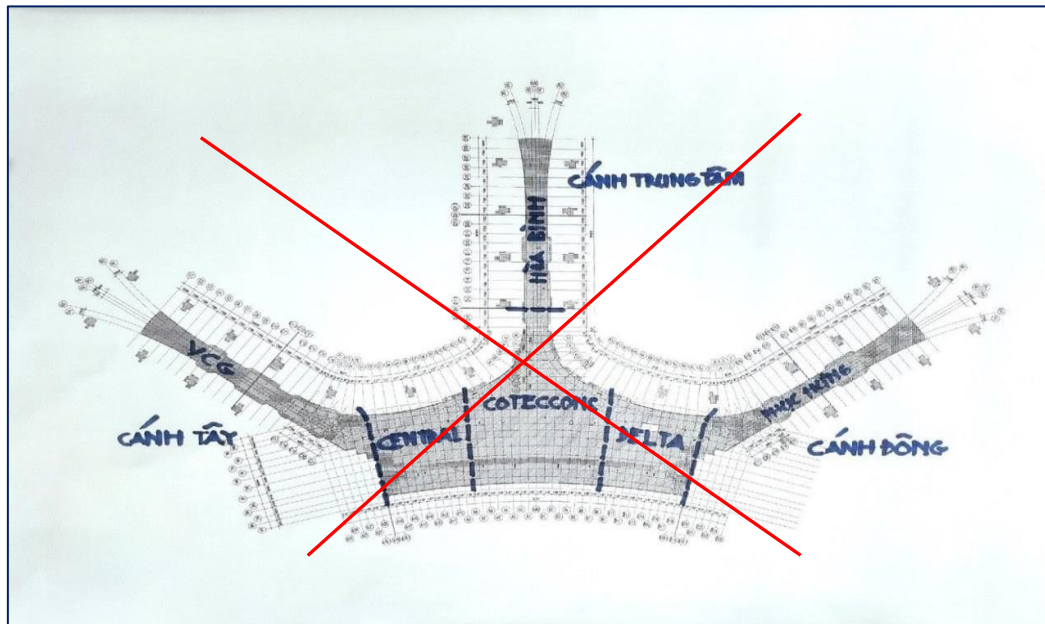
“Theo lãnh đạo ACV, tuy mẫu hồ sơ mời thầu và mẫu hợp đồng tại Thông tư số 08/2022/TT-BKHĐT không quy định nội dung yêu cầu nhà thầu xuất toán theo kết luận của Thanh tra Chính phủ, Kiểm toán Nhà nước, nhưng các chủ đầu tư nhà nước luôn đưa điều kiện này vào hồ sơ mời thầu, hợp đồng mẫu. Nếu không quy định điều kiện này, thì khi có yêu cầu giảm trừ của các đơn vị Thanh tra Chính phủ và Kiểm toán Nhà nước, chủ đầu tư sẽ không có cơ sở để yêu cầu nhà thầu xuất toán lại giá trị tương ứng đã thanh toán. Khi đó, chủ đầu tư là doanh nghiệp nhà nước sẽ bị quy kết trách nhiệm trong việc gây thất thoát vốn nhà nước mà không có biện pháp khắc phục hậu quả”

- (3) Nhiều nhà thầu lo ngại vì các nhà ga với quy mô như vậy tiền lệ thường xây từ 45 – 60 tháng, yêu cầu 33 tháng là quá gấp. ACV đã điều chỉnh lên 39 tháng nhưng các nhà thầu vẫn lo ngại. Bên cạnh đó, bất cứ điều chỉnh nào theo hướng đẩy lùi mốc 33 tháng này cũng là một nội dung điều chỉnh Dự án Đầu tư xây dựng Cảng hàng không quốc tế Long Thành giai đoạn I và phải có phê duyệt điều chỉnh dự án của Thủ tướng, thậm chí là chấp thuận điều chỉnh chủ trương đầu tư của Quốc hội. Trong trường hợp phải xin Quốc Hội thông qua điều chỉnh chủ trương thì sẽ phải chờ đến kì họp gần nhất T6/2023 và dời lại mốc hoàn thành mới là 12/2026

- Các khu tái định cư cũng đang chưa đạt tiến độ
- Các tuyến đường kết nối cũng đang chậm tiến độ do vướng 750 hộ về vấn đề bồi thường tái định cư



- Ngày 20-9-2022, ACV đã đăng tải thông báo mời thầu vào, đến thời điểm đóng thầu (9h30 ngày 8-11-2022) chỉ có 1 nhà thầu liên danh nộp hồ sơ dự thầu. Do vậy, ACV gia hạn thời điểm đóng thầu thêm 15 ngày (đến ngày 23-11-2022) nhưng khi đóng thầu vẫn chỉ có 1 nhà thầu liên danh nộp hồ sơ.
- ACV tiếp tục gia hạn thời điểm đóng thầu (lần 2) thêm 7 ngày (đến ngày 30-11-2022). Đến khi đóng thầu, vẫn chỉ có 1 nhà thầu liên danh nộp hồ sơ dự thầu là Conteccons - Vinaconex - Centra - Phục Hưng Holdings - REE - Hòa Bình - HAWEE.
- ACV đã tổ chức mở thầu và đánh giá hồ sơ dự thầu của nhà thầu liên danh trên. Đến ngày 16-12-2022, ACV ra quyết định hủy đấu thầu gói thầu 5.10 do hồ sơ dự thầu của nhà thầu không đáp ứng yêu cầu về kinh nghiệm thực hiện hợp đồng.



Một số tiêu chí năng lực tài chính và kinh nghiệm

Yêu cầu tuân thủ

Doanh thu bình quân 05 năm (2017, 2018, 2019, 2020, 2021) từ hoạt động xây dựng tối thiểu là 19.220 tỷ VND.

Tổng các thành viên liên danh và Từng thành viên liên danh

Đã hoàn thành tối thiểu 01 Hợp đồng thi công xây dựng và lắp đặt thiết bị công trình Nhà ga hành khách trong cảng hàng không có giá trị ≥ 14.093 tỷ VNĐ, với tư cách là nhà thầu chính (độc lập hoặc thành viên liên danh) hoặc nhà thầu phụ hoặc nhà thầu quản lý từ ngày 01 tháng 01 năm 2011 đến thời điểm đóng thầu:

Nhà thầu độc lập hoặc nhà thầu đảm nhận tỷ trọng giá trị công việc lớn nhất trong liên danh: Phải có kinh nghiệm thi công ít nhất 01 công trình Nhà ga hành khách trong cảng hàng không, có công suất ≥ 10 triệu hành khách/ năm, kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2011 đến thời điểm đóng thầu.

Tổng các thành viên liên danh phải thỏa mãn điều kiện

Ngoài ra, từng thành viên liên danh phải thỏa mãn 40% giá trị công việc đảm nhận theo HSDT đối với từng thành viên liên danh. Trường hợp nhà thầu đảm nhận nhiều công việc khác nhau của gói thầu này, nhà thầu được phép sử dụng nhiều hợp đồng khác nhau mà nhà thầu đã thực hiện để chứng minh năng lực, kinh nghiệm của nhà thầu

Chương	Công việc dự kiến của giai đoạn 1	Vướng mắc
Chương 1. Chỉ dẫn nhà thầu	Khoản d Điều 18.5 Nhà thầu không tiến hành hoặc từ chối tiến hành thương thảo hợp đồng trong thời hạn 05 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được thông báo mời đến thương thảo hợp đồng của Bên mời thầu, trừ trường hợp bất khả kháng;	Không fair cho nhà thầu
Chương 6. Điều kiện chung	Điều 5 Chủ Đầu Tư có thể tại bất kỳ thời điểm nào từ chối, đình chỉ, chấm dứt, thay thế bất kỳ Nhà Thầu Phụ nào của Nhà thầu mà Chủ Đầu Tư không thể chấp nhận được, và phải đưa ra lý do của việc từ chối này.	Nhà thầu kiến nghị bỏ
Chương 7. Điều kiện cụ thể của hợp đồng.	14.1 San nền thoát nước Hợp đồng theo giá kết hợp: Phần thiết kế bản vẽ thi công và Chi phí phát triển mô hình thông tin giai đoạn thiết kế thi công (BIM): Hợp đồng trọn gói. Phần thi công xây dựng và lắp đặt thiết bị: Hợp đồng theo đơn giá cố định	
Chương 6. Điều kiện chung	4.11 Tính đầy đủ của hợp đồng “ Chi phí của các công việc chỉ ra hoặc được mô tả ở Hồ Sơ Thiết Kế Kỹ Thuật, Chỉ Dẫn Kỹ Thuật và các phần khác của Hợp Đồng nhưng không được nêu thành mục ở Bảng Tiên Lượng hoặc chi phí của công việc cần thiết để hoàn thành các công tác được thanh toán ở trên, hoặc việc cung cấp một hệ thống hoặc một hạng mục công việc hoàn chỉnh được xem là đã bao gồm trong đơn giá và tổng giá của các hạng mục đã được thanh toán khác.”	Nhà thầu cho rằng 2 điều này mâu thuẫn với nhau
Chương 7. Điều kiện cụ thể của hợp đồng.	14.5.3 Quyết toán Hợp Đồng “..... Trong trường hợp cơ quan có thẩm quyền theo quy định của Luật Việt Nam kiểm tra và điều chỉnh giá trị đã quyết toán của Nhà thầu (kể cả trường hợp Các Bên đã thanh lý Hợp Đồng), thì Nhà thầu có trách nhiệm hoàn lại cho Chủ Đầu Tư số tiền bị điều chỉnh giảm trong vòng [...] kể từ khi nhận được thông báo của Chủ đầu tư, mà không được từ chối vì bất cứ lý do nào.”	Nhà thầu e ngại các quy định về quyết toán

Một số vấn đề khác có thể là nguyên nhân cản trở việc đấu thầu:

1. Tiềm lực tài chính của chủ đầu tư gây lo ngại
 - ACV là một doanh nghiệp có năng lực tài chính không quá tốt.
 - Có quá nhiều dự án lớn cần thực hiện đồng thời: 6 sân bay trọng yếu (Long Thành giai đoạn I và các sân bay đang đầu tư như Tân Sơn Nhất, Nội Bài, Phú Bài, Điện Biên). Trong khi nguồn vốn sẵn có là khá khiêm tốn dẫn đến nhu cầu huy động vốn rất lớn trong khi thị trường vốn Việt Nam còn yếu. Khả năng cao phải vay nước ngoài.
 - Hiện tượng đội vốn là rất thường gặp ở các dự án đầu tư công của Việt Nam.
2. Chính phủ không hỗ trợ bảo lãnh vay vốn làm sân bay Long Thành
 - Về bản chất, dự án PPP là dự án công được đầu tư tư, nên Nhà nước cần có trách nhiệm, nghĩa vụ trong việc đảm bảo tính khả thi của dự án thông qua các công cụ hỗ trợ về vốn trong giai đoạn xây dựng, giải phóng mặt bằng hoặc công cụ bảo đảm, bảo lãnh. Từ đó mới thu hút được nguồn lực tài chính lớn hơn từ phía khu vực tư nhân để phát triển kết cấu hạ tầng.
 - Mỗi hình thức đầu tư sẽ có các yêu cầu về bảo lãnh chính phủ khác nhau, ví dụ, cần có bảo lãnh chính phủ về doanh thu tối thiểu, hay bảo lãnh trách nhiệm của chính phủ về chuyển đổi ngoại tệ (nhà đầu tư nước ngoài khi tham gia các dự án PPP tại Việt Nam đều mang ngoại tệ từ nước ngoài vào Việt Nam.)
 - Vấn đề bảo lãnh này vẫn còn đang được sửa đổi trong quy định về Dự án Luật PPP, nên vẫn chưa có sự chắc chắn cho nhà thầu nước ngoài.
 - Hồ sơ đấu thầu của ACV chưa nhắc gì đến các hỗ trợ bảo lãnh này.

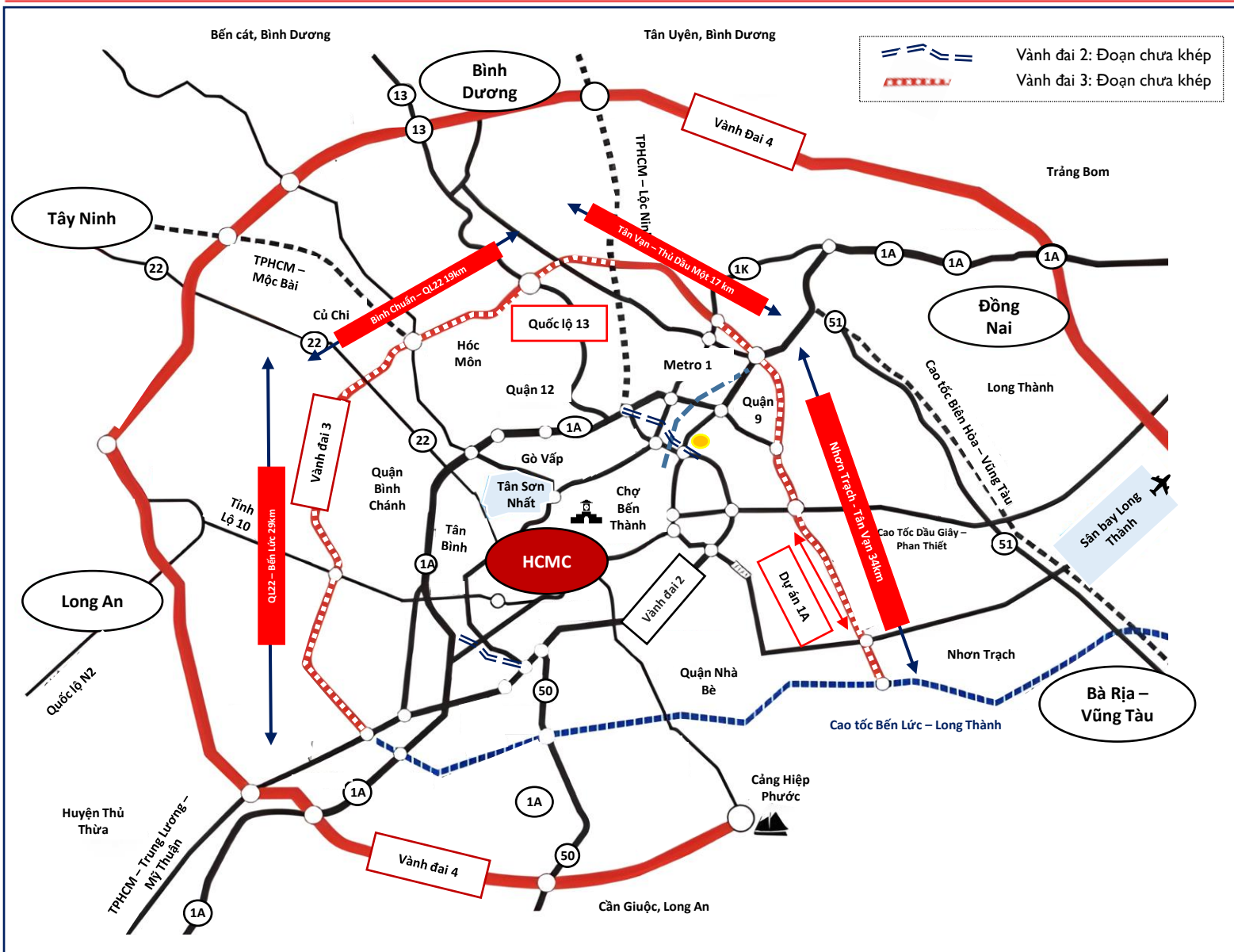
NỘI DUNG

CÁC TUYẾN CAO TỐC

SÂN BAY LONG THÀNH

CÁC DỰ ÁN TRỌNG ĐIỂM KHÁC

PHỤ LỤC

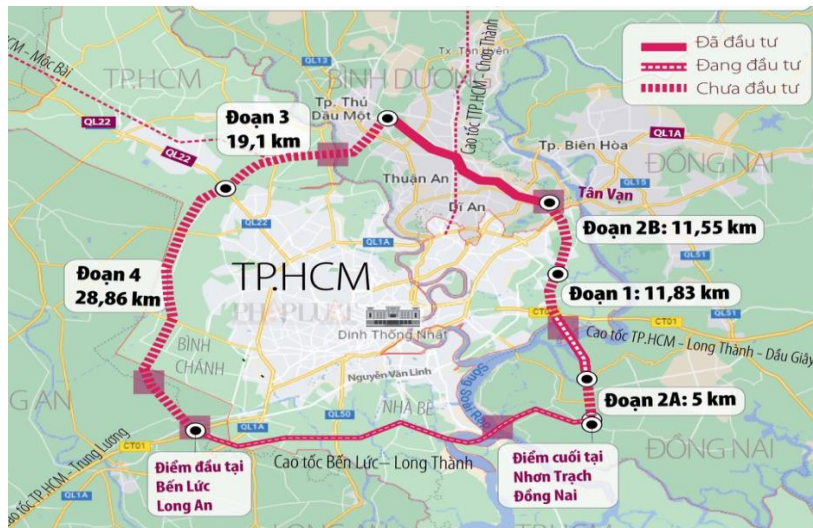


Vành đai 2

- Tổng chiều dài 64 km, còn 14km chưa khép kín, chia làm 4 đoạn.
- Trong 4 đoạn, chỉ đoạn 3 dài 2,7 km từ đường Phạm Văn Đồng đến nút giao Gò Dưa (Thành phố Thủ Đức) đã được triển khai thi công nhưng cũng đang rơi vào tình trạng dang dở.
- Phần đầu 2024 khởi công 3 tuyến còn lại.

Vành đai 3

- Có 5 đoạn lớn, chia thành 8 tuyến nhỏ, tổng chiều dài 92 km.
- Hiện ngoài đoạn Tân Vạn – Thủ Dầu Một đã xong thì còn tới 76 km chưa khép kín.
- Phần đầu xong dự án 1A dài 8,2km khởi công 9/2022 vào 9/2025.
- Thủ Tướng chỉ đạo khởi công các phần còn lại trước T6/2023.
- Một phần của Vành đai 3 là cao tốc Bến Lức – Long Thành.



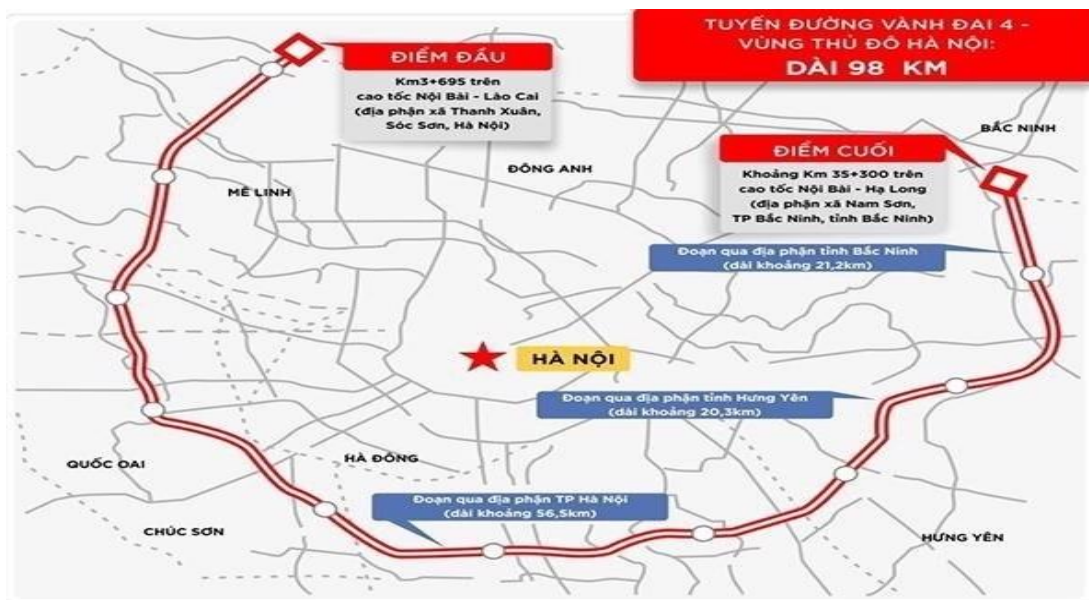
Vành đai 4

- Tổng chiều dài 200 km
- Mới chỉ đang nghiên cứu



Trong tổng số 285 km của 7 tuyến vành đai trong kế hoạch triển khai nằm trên địa bàn thành phố, đến nay mới hoàn thành hơn 132 km (tương ứng 46%); khoảng 20 km đang triển khai đầu tư; 83 km trong giai đoạn chuẩn bị đầu tư, lập chủ trương; còn lại 49 km chưa được nghiên cứu hình thành dự án.

- **Vành đai 1** dài hơn 7 km qua các phố Trần Khát Chân – Đại Cồ Việt – Xã Đàn – Hoàng Cầu – Voi Phục; hiện còn đoạn Hoàng Cầu – Voi Phục (2,5 km) chưa hoàn thành.
- **Vành đai 2** dài 39 km với hướng tuyến phía Nam sông Hồng qua Vĩnh Tuy - Vọng - Ngã Tư Sở - Cầu Giấy - Nhật Tân; hướng tuyến phía Bắc sông Hồng đi trùng đường 5 cũ và đường 5 kéo dài (từ cầu Vĩnh Tuy - cầu Nhật Tân). Đoạn Ngã Tư Sở - Cầu Giấy của vành đai này đã hình thành tuyến nhưng chưa mở rộng theo quy hoạch; đang thi công mở rộng đoạn cầu Vĩnh Tuy - Ngã Tư Vọng.
- **Vành đai 2,5** dài hơn 19 km chia làm 13 đoạn, còn 5 đoạn đang triển khai (gần 6 km) và 4 đoạn chưa được đầu tư (gần 4 km). 9 đoạn này nằm chủ yếu trên địa bàn các quận Tây Hồ, Cầu Giấy, Hoàng Mai.
- **Vành đai 3** dài 68 km, hướng tuyến Nam Thăng Long - Mai Dịch - Pháp Vân - Cầu Thanh Trì - Sài Đồng - Ninh Hiệp - Đồng Xuân và nối vào đường Bắc Thăng Long - Nội Bài. Đoạn cao tốc Hà Nội - Thái Nguyên - Nội Bài (14 km) chưa được đầu tư.
- **Vành đai 3,5** hơn 45 km mới hình thành một trong số 8 đoạn (đường Lê Trọng Tấn và đường Phúc La - Văn Phú); đoạn từ quốc lộ 32 đến đại lộ Thăng Long đang được đầu tư.



Còn 2 tuyến vành đai 4 và 5 đang có kế hoạch triển khai trong thời gian tới.

Vành đai 4: Dự kiến khởi công trong T6/2023. Hiện tiến độ GPMB tại Hà Nội đang là 364,66/798,043ha, đạt 45,69%. Dự kiến tháng 6-2023 bàn giao được khoảng 70% diện tích và trước ngày 31-12-2023 bàn giao 100% diện tích.

Đoạn qua Hưng Yên, chủ đầu tư đang hoàn thiện báo cáo nghiên cứu khả thi, báo cáo đánh giá tác động môi trường.

Đoạn qua Bắc Ninh, địa phương đang hoàn thiện báo cáo nghiên cứu khả thi, báo cáo đánh giá tác động môi trường để trình cấp thẩm quyền phê duyệt

Vành đai 5: Triển khai trước 2025.

SƠ ĐỒ TUYẾN SỐ 3

Dự án Tuyến đường sắt đô thị thí điểm Thành phố Hà Nội, đoạn Nhổn - Ga Hà Nội



Dự án đường sắt đô thị Hà Nội tuyến Nhổn – ga Hà Nội dài hơn 12,5km (đoạn đi trên cao hơn 8,5km, còn lại đi ngầm), với 12 ga, khai thác 10 đoàn tàu (mỗi đoàn 4 toa). Khi phê duyệt dự án, Hà Nội đặt mục tiêu đưa vào sử dụng năm 2010, nhưng thực tế tới nay vẫn chưa rõ ngày về đích, và đang điều chỉnh tăng thêm vốn.

Tổng vốn đầu tư theo quyết định đã điều chỉnh lần gần nhất là 32.910 tỷ đồng (tương đương hơn 1,17 tỷ Euro), sử dụng vốn vay ODA và phần đối ứng trong nước.

*Dự án đường sắt Nhổn - ga Hà Nội từng 2 lần phải điều chỉnh dự án, tổng vốn đầu tư tăng từ 783 triệu Euro lên hơn 1,17 tỷ Euro (trên 32.910 tỷ đồng). Do dự án kéo dài, phát sinh thêm chi phí, UBND TP.Hà Nội đang hoàn thiện thủ tục trình Chính phủ phê duyệt điều chỉnh chủ trương đầu tư dự án, trọng tâm chính là tăng tổng mức đầu tư lên 34.800 tỷ đồng (tăng thêm hơn 1.900 tỷ đồng), lùi tiến độ hoàn thành từ năm 2022 sang năm 2027.

Tiến độ tổng thể dự án đạt khoảng 76% khối lượng, trong đó phần trên cao đạt gần 99%, đoạn đi ngầm đạt hơn 33%.

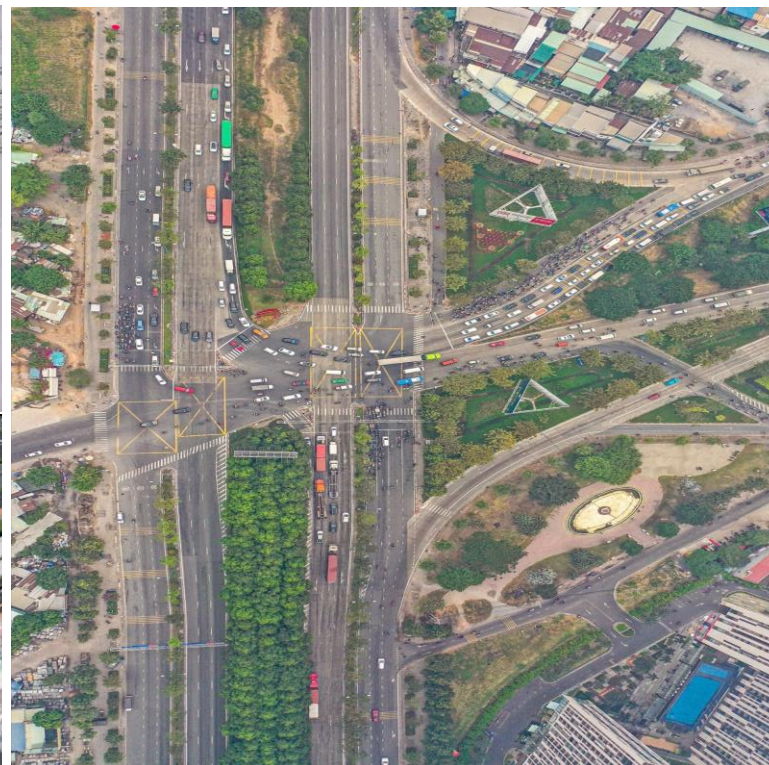
Tới nay chỉ có gói một số gói thầu đoạn trên cao hoàn thành, như thi công tuyến trên cao, ga trên cao, hạ tầng kỹ thuật khu depot (khu kỹ thuật bảo dưỡng, sửa chữa); các gói thầu còn lại đều dở dang. Đặc biệt, với đoạn trên cao, gói thầu số 5 (kiến trúc khu depot) và gói thầu số 6 (hệ thống đường sắt, thiết bị depot, tín hiệu điều khiển, cấp điện) chưa thể hoàn thành do nhà thầu chậm bàn giao các toà nhà tại khu depot.

Ngoài ra, còn gặp vướng mắc liên quan tới mẫu hợp đồng thầu quốc tế khác quy định của Việt Nam; vướng mắc trong nghiệm thu, bàn giao, chứng nhận an toàn hệ thống; chậm thanh toán, mặt bằng khiến các nhà thầu tạm dừng hoặc giảm tiến độ công việc, khởi kiện đòi bồi thường chi phí (như nhà thầu gói thầu số 6, 7, 8, 9 và tư vấn Sysstra)...

Sau 4 tháng của năm 2023, dự án mới giải ngân được hơn 800 triệu đồng vốn kế hoạch của năm.



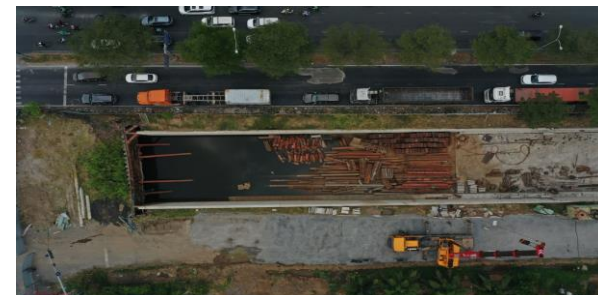
Quy hoạch



Thực địa công trường



- Tổng mức đầu tư: 4.000 tỷ đồng
- Khởi công: 12/2022
- Hoàn thành: 4/2025
- Tình trạng hiện tại: Đang thi công gói HC1, san lấp mặt bằng thi công hầm chui
- Khởi công tháng 12 nhưng mới thực sự triển khai đầu T3/2022



Hiện đang triển khai Giai Đoạn 1 thi công 2 hàm chui. Mỗi hàm chui có phần hầm kín đi ngầm dưới nút giao dài 80 m, phần hầm hở mỗi đầu dài 200 m, tổng cộng dài 480 m.

- Tổng mức đầu tư: 839 tỷ đồng
- Khởi công: 4/2020
- Hoàn thành: chưa rõ
- Toàn dự án hiện đạt hơn 35% khối lượng và đang đứng chưa thẩm định, phê duyệt, thiết kế dự toán bồi thường di dời tái lập hệ thống cấp nước khiến chậm bàn giao mặt bằng cho nhà thầu.
- CĐT: Ban quản lý dự án đầu tư xây dựng các công trình giao thông (TCIP)

Giai đoạn 2 sẽ hoàn chỉnh nút giao, làm thêm hai cầu vượt, hai hàm chui (1 đầu thuộc đường Nguyễn Hữu Thọ phía Nhà Bè, 1 đầu thuộc đường Nguyễn Văn Linh, dành cho các phương tiện rẽ trái).



- Tổng mức đầu tư 1.998 tỉ đồng.
- khởi công: 2016
- Tiến độ: hoàn thành 6/10 hạng mục như: Cầu Kỳ Hà 3 dài 75m (4 làn xe); hầm chui rẽ trái từ đường vành đai 2 đi cảng Cát Lái dài 505m (2 làn xe), cầu vượt trên đường vành đai 2 (4 làn xe), Cầu Mỹ Thủy 3 (6 làn xe),...
- Giai đoạn 1 của dự án còn các hạng mục tuyến đường nhánh phía bờ tả và bờ hữu rạch Mỹ Thủy đang tạm ngừng thi công do vướng giải phóng mặt bằng. Giai đoạn 2 còn cầu Kỳ Hà 4; nhánh rẽ phải từ cầu Phú Mỹ đi cảng Cát Lái và cầu vượt rẽ trái từ cảng Cát Lái đi cầu Phú Mỹ chưa phê duyệt thiết kế và triển khai do chưa có mặt bằng
- Do chậm trễ nên tháng 8.2022, HĐND TPHCM phê duyệt tăng mức vốn dự án lên 3.622 tỉ đồng (tăng hơn 1.623 tỉ đồng, gần gấp đôi).
- Dự kiến xong trong năm 2024.

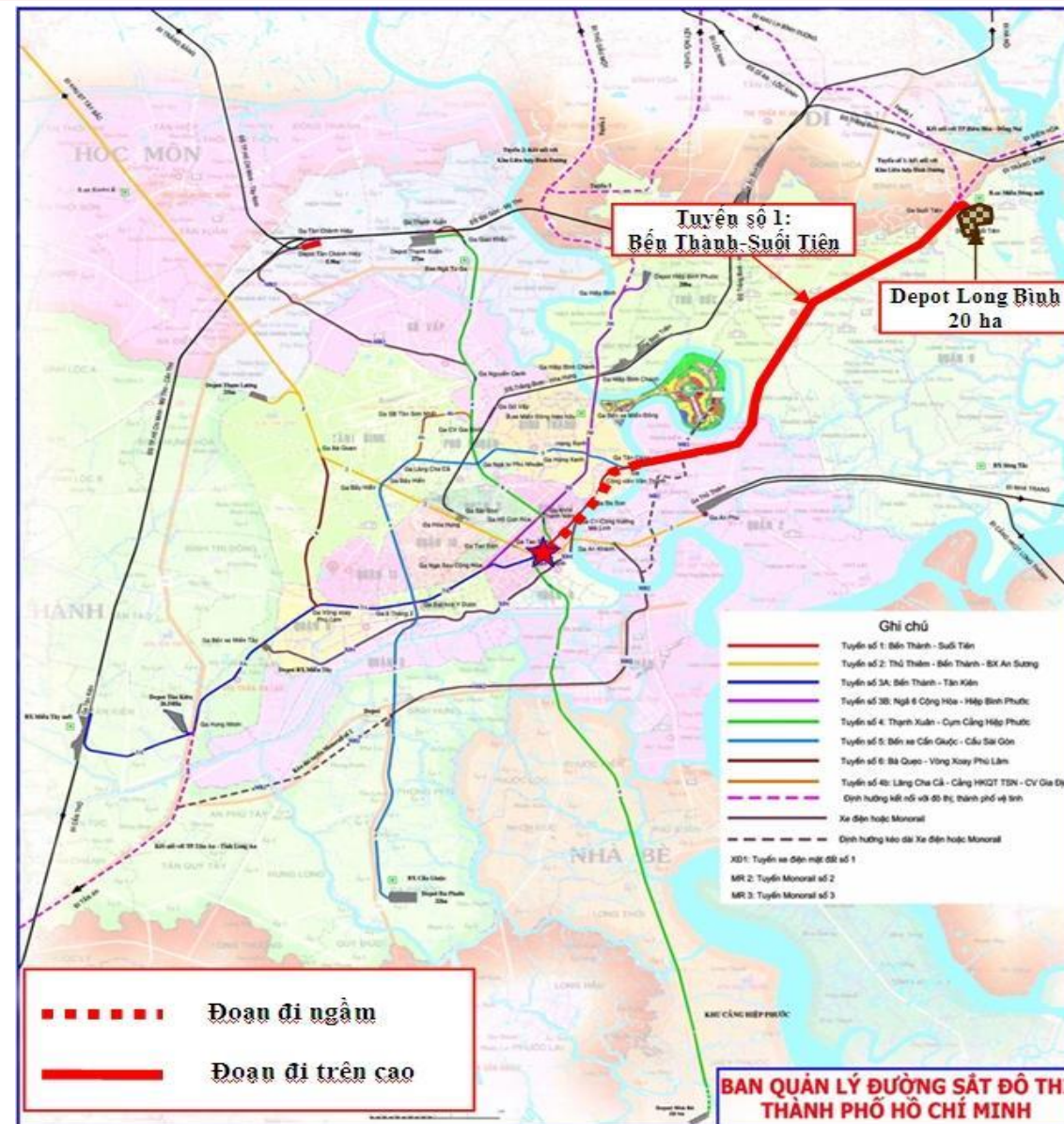




- Tổng mức đầu tư: 4.000 tỷ đồng
- Khởi công: 12/2022
- Hoàn thành: 4/2025
- Vừa xúc tiến bàn giao xong phần đất quốc phòng để xây dựng nhà ga trong cuối T3/2023. Trong đó phần đất của công ty Tây Nam và công ty Dệt May 7 có diện tích hơn 5.000m²
- Hiện tiến độ bàn giao đất mới chỉ khoảng 50% (8,44ha và được phép triển khai ở 6,32ha) trên tổng số gần 16ha cần thiết.
- Tiến độ dự án gần như chưa triển khai gì nhiều ngoài việc thử cọc móng.



- Tổng mức đầu tư: 43.700 tỷ đồng
- Chiều dài: 20km
- Khởi công: 2012
- Tiến độ: 94%
- Ban đầu dự án dự tính cần 6 năm để hoàn thành. Tuy nhiên, do công tác giải tỏa mặt bằng và phải lập lại thiết kế kỹ thuật cho nhà ga ngầm Bến Thành tích hợp giữa các tuyến metro số 1, 2, 3A và 4. Dự án được điều chỉnh thời gian hoàn thành kéo dài đến năm 2020.
- Năm 2018, Kiểm toán Nhà nước chỉ ra nhiều sai phạm trong quá trình thực hiện, nhấn mạnh việc UBND TP điều chỉnh dự án là không tuân thủ đúng trình tự thủ tục và thẩm quyền. Theo đó, khi kéo dài thời gian thực hiện từ 1 năm trở lên, Chính phủ phải báo cáo Quốc hội xem xét, quyết định. Bên cạnh đó, nhiều nhân sự chủ chốt xin nghỉ việc.
- Ngày 13/11/2019, dự án được điều chỉnh tổng mức đầu tư lên 43.757 tỷ đồng và dự kiến hoàn thành vào quý 4/2021.
- Tuy nhiên, do ảnh hưởng bởi dịch Covid-19, sự cố đê mố cao su..v.v. tuyến metro số 1 xin tiếp tục lùi thời gian hoàn thành vào cuối năm 2023, đầu năm 2024.
- Trong năm 2022, đã nhập khẩu toàn bộ 17 đoàn tàu vào đầu tháng 5; chạy thử nghiệm trong khu vực Depot Long Bình (TP Thủ Đức) vào cuối tháng 8; hoàn trả mặt bằng đường Lê Lợi vào đầu tháng 9 và chạy thử nghiệm đoàn tàu ở các ga trên cao từ ga Bến xe Suối Tiên đến ga Bình Thái.
- T4/2023, UBND TPHCM xin bổ sung kinh phí cho đơn vị vận hành Metro Bến Thành - Suối Tiên (Công ty TNHH MTV Đường sắt đô thị số 1 - HURC1) vì lo ngại thiếu nhân sự vận hành.



NÂNG CẤP QUỐC LỘ 1A: ĐOẠN HẬU GIANG - SÓC TRĂNG



Một trong những đoạn triển khai cuối cùng trong dự án nâng cấp, cải tạo tuyến quốc lộ 1A trên toàn tuyến Bắc - Nam. Chiều dài 20km.

- Tổng mức đầu tư: 1.681 tỷ đồng
- Khởi công: 2021
- Tiến độ: 85%

Theo kế hoạch hoàn thành cuối năm 2022. Tuy nhiên, do vướng GPMB nên dự án bị chậm. Dự kiến sẽ hoàn thành trong vài tháng tới.

NỘI DUNG

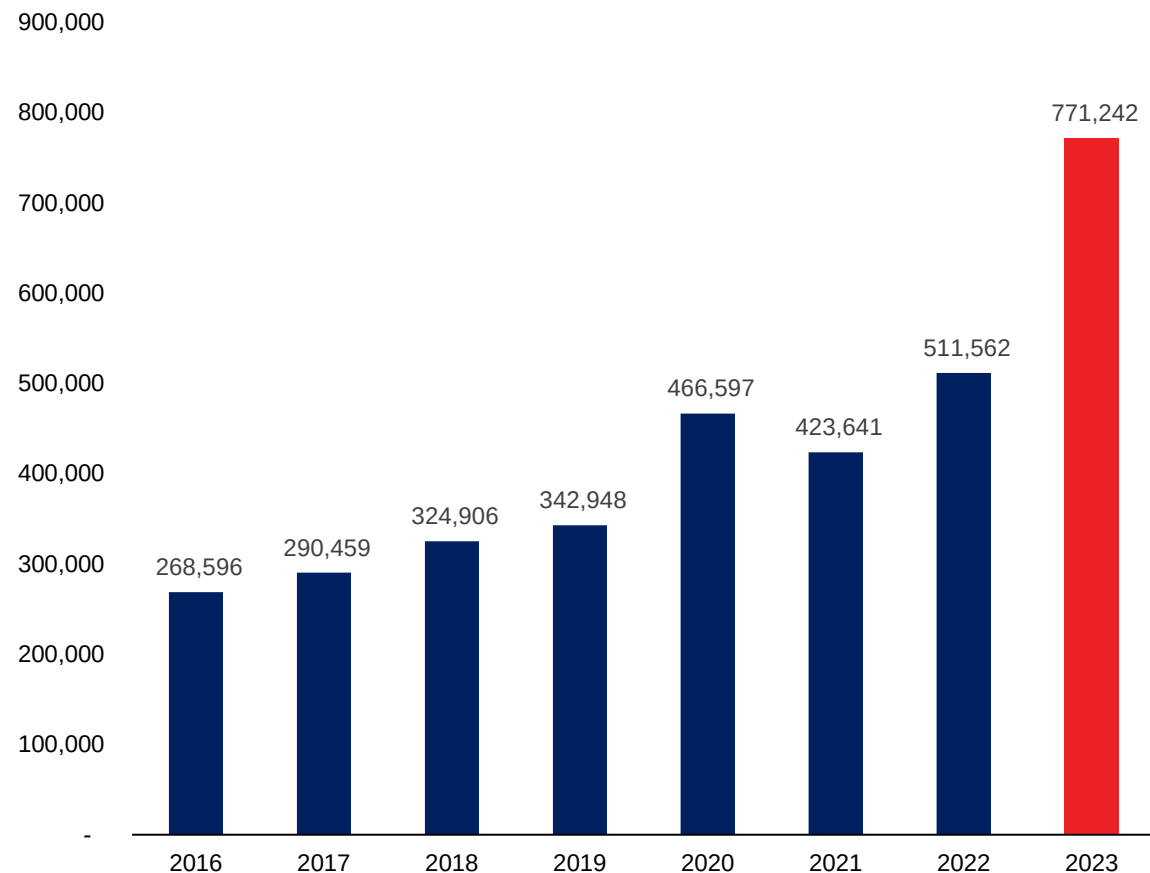
CÁC TUYẾN CAO TỐC

SÂN BAY LONG THÀNH

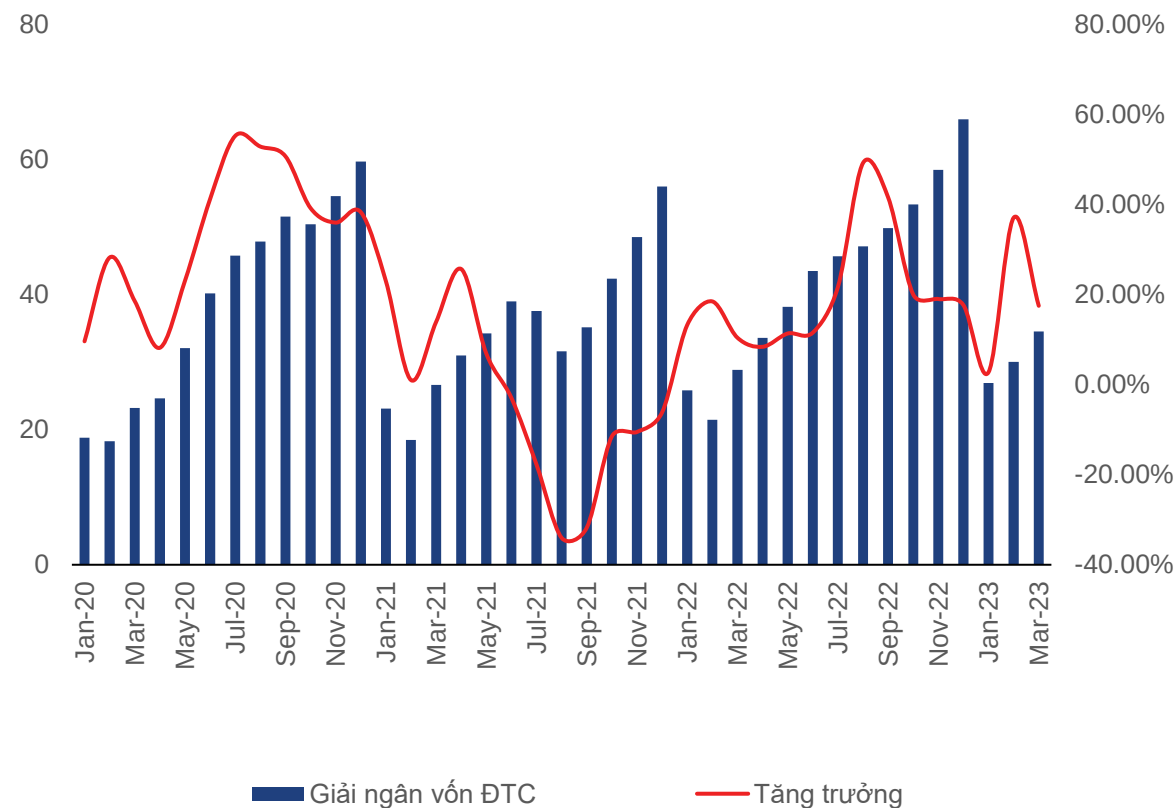
CÁC DỰ ÁN TRỌNG ĐIỂM KHÁC

PHỤ LỤC

Vốn đầu tư thực hiện thuộc ngân sách Nhà nước

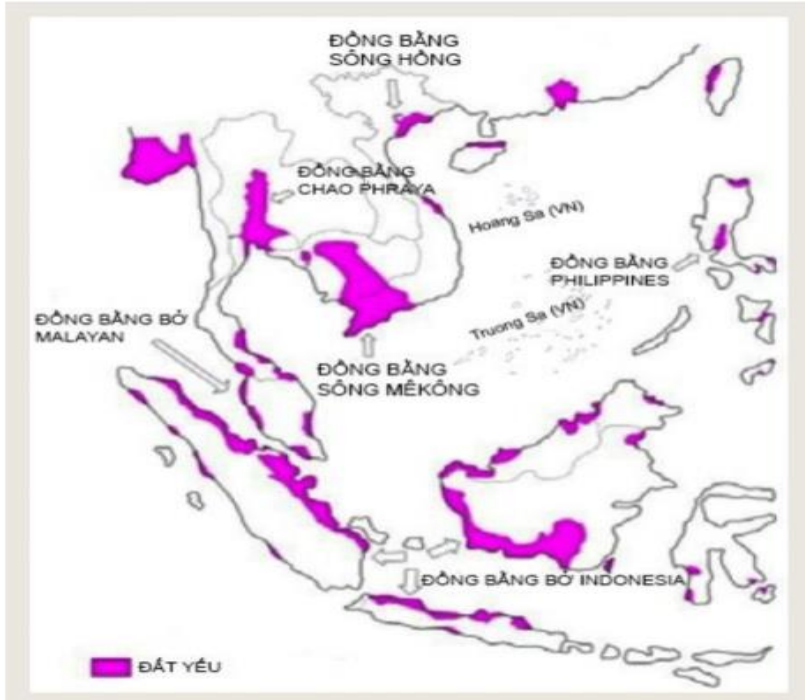


Giải ngân vốn đầu tư công (Nghìn đồng)



	BCC	BOT	BTO	BT	PPP
Cơ sở pháp lí	Được thiết lập trên cơ sở hợp đồng ký kết giữa các nhà đầu tư nhưng không thành lập pháp nhân mới, quyền và nghĩa vụ của các bên chỉ ràng buộc với nhau bởi hợp đồng mà không có sự ràng buộc về mặt tổ chức như ở các hình thức đầu tư thành lập pháp nhân mới.	Được tiến hành trên cơ sở hợp đồng ký kết giữa cơ quan nhà nước Việt Nam. Nhà đầu tư trực tiếp tiến hành các hoạt động đầu tư kinh doanh phù hợp với nội dung thỏa thuận trong hợp đồng trên cơ sở tuân theo quy định pháp luật về đầu tư của Việt Nam và các văn bản pháp luật khác có liên quan.	được tiến hành trên cơ sở hợp đồng ký kết giữa cơ quan nhà nước Việt Nam. Nhà đầu tư trực tiếp tiến hành các hoạt động đầu tư kinh doanh phù hợp với nội dung thỏa thuận trong hợp đồng trên cơ sở tuân theo quy định pháp luật về đầu tư của Việt Nam và các văn bản pháp luật khác có liên quan.	được tiến hành trên cơ sở hợp đồng ký kết giữa cơ quan nhà nước Việt Nam. Nhà đầu tư trực tiếp tiến hành các hoạt động đầu tư kinh doanh phù hợp với nội dung thỏa thuận trong hợp đồng trên cơ sở tuân theo quy định pháp luật về đầu tư của Việt Nam và các văn bản pháp luật khác có liên quan.	
Chủ thể hợp đồng	Các nhà đầu tư bao gồm cả nhà đầu tư trong nước và nhà đầu tư nước ngoài. Số lượng chủ thể trong từng hợp đồng không giới hạn,	Một bên là cơ quan nhà nước có thẩm quyền của việt nam và một bên nhà đầu tư.	Một bên là cơ quan nhà nước có thẩm quyền của việt nam và một bên nhà đầu tư.	Một bên là cơ quan nhà nước có thẩm quyền của việt nam và một bên nhà đầu tư.	Một bên là cơ quan nhà nước có thẩm quyền, giới hạn phần vốn góp của nhà nước không vượt quá 30% tổng mức đầu tư của Dự án, trừ trường hợp khác do Thủ tướng Chính phủ quyết định và một bên là tư nhân, khi thực hiện dự án phải thành lập Doanh nghiệp dự án.
Hình thức hợp đồng	Không bắt buộc lập thành văn bản, trừ trường hợp dự án đầu tư phải thực hiện thủ tục đăng ký đầu tư hoặc thẩm tra dự án.	Được lập thành văn bản.	Được lập thành văn bản.	Được lập thành văn bản.	
Nội dung hợp đồng	Những Thỏa Thuận Hợp Tác Kinh Doanh Bao Gồm Các thỏa thuận cùng góp vốn kinh doanh, cùng phân chia lợi nhuận và cùng chịu rủi ro.	Quy định các quyền và nghĩa vụ của cơ quan nhà nước có thẩm quyền của Việt Nam và nhà đầu tư liên quan đến 3 việc xây dựng, kinh doanh và chuyển giao công trình cho Nhà nước Việt Nam.	Quy định các quyền và nghĩa vụ của cơ quan nhà nước có thẩm quyền của Việt Nam và nhà đầu tư liên quan đến 3 việc xây dựng, kinh doanh và chuyển giao công trình cho Nhà nước Việt Nam.	Quy định các quyền và nghĩa vụ của cơ quan nhà nước có thẩm quyền của Việt Nam và nhà đầu tư liên quan đến 3 việc xây dựng, kinh doanh và chuyển giao công trình cho Nhà nước Việt Nam.	Quy định mục đích, phạm vi, nội dung dự án; quyền, nghĩa vụ của các bên trong việc thiết kế, xây dựng, kinh doanh, quản lý công trình Dự án.
Phương thức thực hiện	Nhà đầu tư không phải thành lập pháp nhân, không có bộ máy tổ chức, quản lý doanh nghiệp chung mà thực hiện dự án thông qua các thỏa thuận đã ký.	Nhà đầu tư phải thành lập doanh nghiệp BOT để tổ chức, quản lý, kinh doanh dự án hoặc thuê tổ chức quản lý, với điều kiện doanh nghiệp chịu toàn bộ trách nhiệm của tổ chức quản lý.	Nhà đầu tư phải thành lập doanh nghiệp BTO để tổ chức, quản lý, kinh doanh dự án hoặc thuê tổ chức quản lý, với điều kiện doanh nghiệp chịu toàn bộ trách nhiệm của tổ chức quản lý.	Nhà đầu tư phải thành lập doanh nghiệp BT để tổ chức, quản lý, kinh doanh dự án hoặc thuê tổ chức quản lý, với điều kiện doanh nghiệp chịu toàn bộ trách nhiệm của tổ chức quản lý.	
Lợi ích NĐT được hưởng	Hình thức đầu tư dễ tiến hành, dự án triển khai nhanh, thời hạn đầu tư ngắn, sớm thu được lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh do không mất thời gian thực hiện thủ tục thành lập pháp nhân và đầu tư xây dựng cơ sở sản xuất mới.	Tiến hành quản lý và kinh doanh công trình trong một thời gian nhất định để thu hồi vốn đầu tư và có được lợi nhuận hợp lý. Hết thời hạn kinh doanh, nhà đầu tư chuyển giao không bồi hoàn công trình cho nhà nước việt nam.	Chính phủ dành cho Nhà đầu tư quyền kinh doanh công trình đó trong một thời hạn nhất định để thu hồi vốn đầu tư và lợi nhuận.	Chính phủ tạo điều kiện cho nhà đầu tư thực hiện những dự án khác để thu hồi vốn và lợi nhuận hoặc thanh toán cho Nhà đầu tư theo thỏa thuận trong hợp đồng.	Nhà đầu tư sẽ được hưởng lợi ích phát sinh từ chính việc kinh doanh công trình đó. Nhà nước có được lợi ích từ dịch vụ công cộng được cung cấp chất lượng cao, tận dụng được nguồn lực tài chính và quản lý từ tư nhân, trong khi vẫn đảm bảo lợi ích cho người dân.

Phân bố đất yếu tại các nước trong khu vực



Ở Việt Nam có 3 kỹ thuật xử lý nền đất yếu được sử dụng phổ biến nhất: (1) Bấc thấm (2) Giếng cát (3) Sàn giảm tải

Đặc điểm của các phương pháp này là cần thời gian khá dài để cố kết, tùy vị trí thời gian cần thiết để xử lý là 4 - 53 tháng. Tuy nhiên trung bình không dưới 6 tháng.

Phân bố đất yếu tại các nước trong khu vực

Phương pháp xử lý	Ưu điểm	Nhược điểm	Chi phí điển hình để xử lý lớp đất yếu dày 25m
Thay thế lớp đất yếu	Chi phí thấp khi lớp chiều dày lớp đất yếu nhỏ hơn từ 3 - 4m	Ảnh hưởng đến môi trường khi loại bỏ đất không thích hợp và nhập nhiều đất lấp	5 USD/m ³
Bấc thấm	Sử dụng rộng rãi tại Việt Nam. Áp dụng để xử lý lớp đất yếu dày 20m, nhưng thực tế đã xử lý lớp đất yếu dày đến 30 m. Để ổn định mái dốc, có thể kết hợp với vài địa kỹ thuật uốn góc mép mái dốc.	Thời gian cố kết lâu. Hiệu quả với lớp đất yếu có chiều dày trên 20m còn chưa rõ. Khó khăn khi cắm bấc vào lớp vỏ cứng ở sâu.	35-50 USD
Giếng cát	Sử dụng rộng rãi tại Việt Nam. Áp dụng để xử lý lớp đất yếu dày trên 20m. Có thể kết hợp với vài địa kỹ thuật để uốn góc mép mái dốc. Có thể xuyên vào lớp vỏ cứng ở sâu.	Thời gian cố kết lâu. Hiệu quả sử dụng giếng cát còn chưa rõ ràng.	80 - 120 USD
Sàn giảm tải	Sử dụng rộng rãi tại Việt Nam. Áp dụng để chuyển tiếp từ vùng đắp sau mố vào mố cầu. Sử dụng khi không thể sử dụng các phương pháp xử lý nền đất yếu khác. Loại bỏ mất ổn định phương ngang.	Chi phí cao.	100 USD
Cọc cát đầm chặt	Áp dụng cho xử lý đất loại cát. Phương pháp thích hợp để tăng sức chịu tải của đất hơn là cải thiện đất bởi cố kết. Giảm mất ổn định theo phương ngang.	Chi phí cao.	200 - 250 USD
Cọc xi măng đất	Áp dụng để xử lý đường đầu cầu có chiều sâu nhỏ hơn 33 m. Giảm thời gian thi công. Hiệu quả cải thiện đất yếu đường đầu cầu hơn phương pháp giếng cát và bấc thấm. Giảm mất ổn định theo phương ngang.	Chi phí cao.	150 USD
Cố kết hút chân không	Cố kết nhanh hơn với đắp gia tải hoặc bấc thấm. Có thể giảm khối lượng đất lấp. Không gây ra mất ổn định theo phương ngang. Vùng xử lý gắn với kết cấu công trình.	Vẫn cần thời gian cố kết. Cần phải ở gần nguồn điện. Chi phí cao hơn bấc thấm và đắp gia tải. Yêu cầu tường ngăn khi có lớp đất thấu kính.	60 -80 USD