



BÁO CÁO CHUYÊN ĐỀ

VÀNH

ĐAI

3

FIDT

FOCUS ON PERFORMANCE

Phòng nghiên cứu và phân tích
Công ty CP FIDT

Website: Fidt.vn

Phone: **02.888.935.79**

Email: support@fidt.vn

Mục lục

BỐI CẢNH VÀ SỰ CẦN THIẾT CỦA VÀNH ĐAI 3 3

BỐI CẢNH NỀN KINH TẾ VÀ SỰ QUAN TRỌNG CỦA CHÍNH SÁCH TÀI KHOẢ TRONG NĂM 2023 3

DỰ ÁN ĐƯỜNG VÀNH ĐAI 3 5

LẬT LẠI LỊCH SỬ - BÀI HỌC TỪ TRUNG QUỐC 11

SỰ TƯƠNG ĐỒNG GIỮA VIỆT NAM VÀ TRUNG QUỐC 11

VẬY TRUNG QUỐC ĐÃ LÀM GÌ? 11

VIỆT NAM CHÚNG TA ĐANG Ở ĐÂU 13

TÁC ĐỘNG VÀ LAN TỎA 15

NHÌN VÀO SỰ LAN TỎA TỪ BỨC TRANH TỔNG CỦA ĐẦU TƯ CÔNG 15

HỆ SỐ HIỆU QUẢ SỬ DỤNG VỐN (ICOR) ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.

TIẾN ĐỘ GIẢI NGÂN VÀNH ĐAI 3 - TRỌNG ĐIỂM CẦN TẬP TRUNG NGUỒN LỰC 17

THU HÚT ĐẦU TƯ VÀ LAN TỎA DÒNG TIỀN 19

SỰ HƯỞNG LỢI VÀ ĐÁNH GIÁ RỦI RO 20

MỨC ĐỘ HƯỞNG LỢI 20

NGÀNH NGHỀ HƯỞNG LỢI 21

ĐÁNH GIÁ RỦI RO 25

BỐI CẢNH VÀ SỰ CẦN THIẾT CỦA VÀNH ĐAI 3

Bối cảnh nền kinh tế và sự quan trọng của chính sách tài khoá trong năm 2023

Bối cảnh nền kinh tế 2023 với nhiều khó khăn thử thách

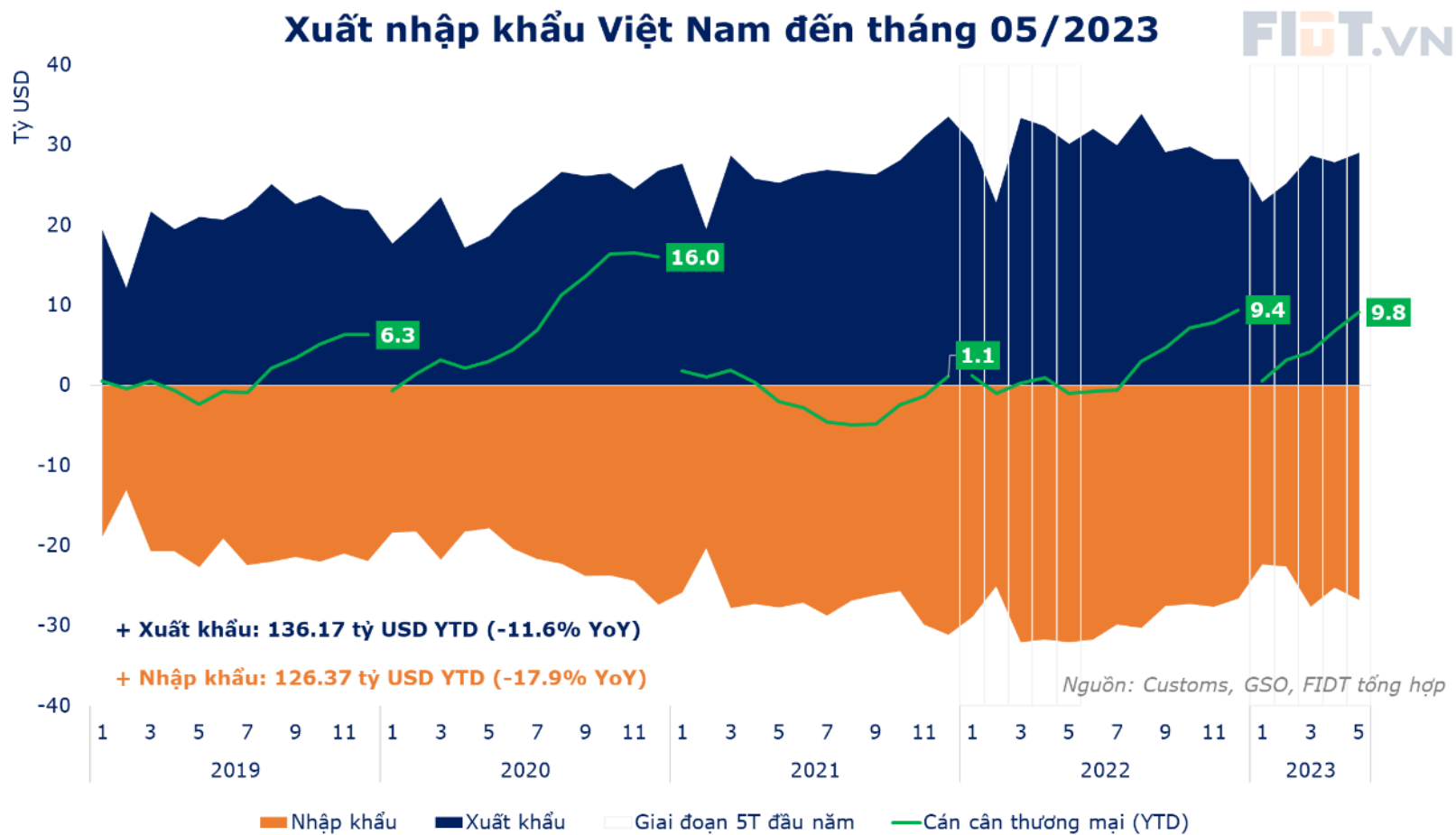
Bối cảnh kinh tế thế giới tiếp tục có nhiều biến động phức tạp và bất ổn:

- (1) Xung đột quân sự giữa Nga – Ukraine tiếp tục diễn biến phức tạp
- (2) Lạm phát thế giới đang duy trì cao
- (3) Nhu cầu tiêu dùng và các hoạt động kinh tế tiếp tục suy giảm
- (4) Bên cạnh đó, cạnh tranh chiến lược, bất ổn địa chính trị, an ninh lương thực, thiên tai, biến đổi khí hậu ... ngày càng gia tăng.

FIDT dự báo kinh tế thế giới tăng trưởng thấp trong năm 2023 và ảnh hưởng lớn đến kinh tế Việt Nam.

Với Việt Nam, năm 2023 là năm nước ta phải đối mặt với nhiều thách thức.

Kim ngạch xuất nhập khẩu sẽ có suy giảm mạnh. Báo cáo của Tổng cục Thống kê cũng chỉ rõ, dù cán cân thương mại hàng hóa 5 tháng đầu năm 2023 vẫn duy trì xuất siêu 9.8 tỷ USD, nhưng tổng kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa vẫn trong xu hướng sụt giảm kéo dài, giảm 14.7% so với cùng kỳ, với giá trị ước đạt 262.54 tỷ USD; trong đó, xuất khẩu giảm 11.6%, nhập khẩu giảm 17.9%, tiếp tục gây áp lực hoàn thành nhiệm vụ thu ngân sách do ngành hải quan quản lý.



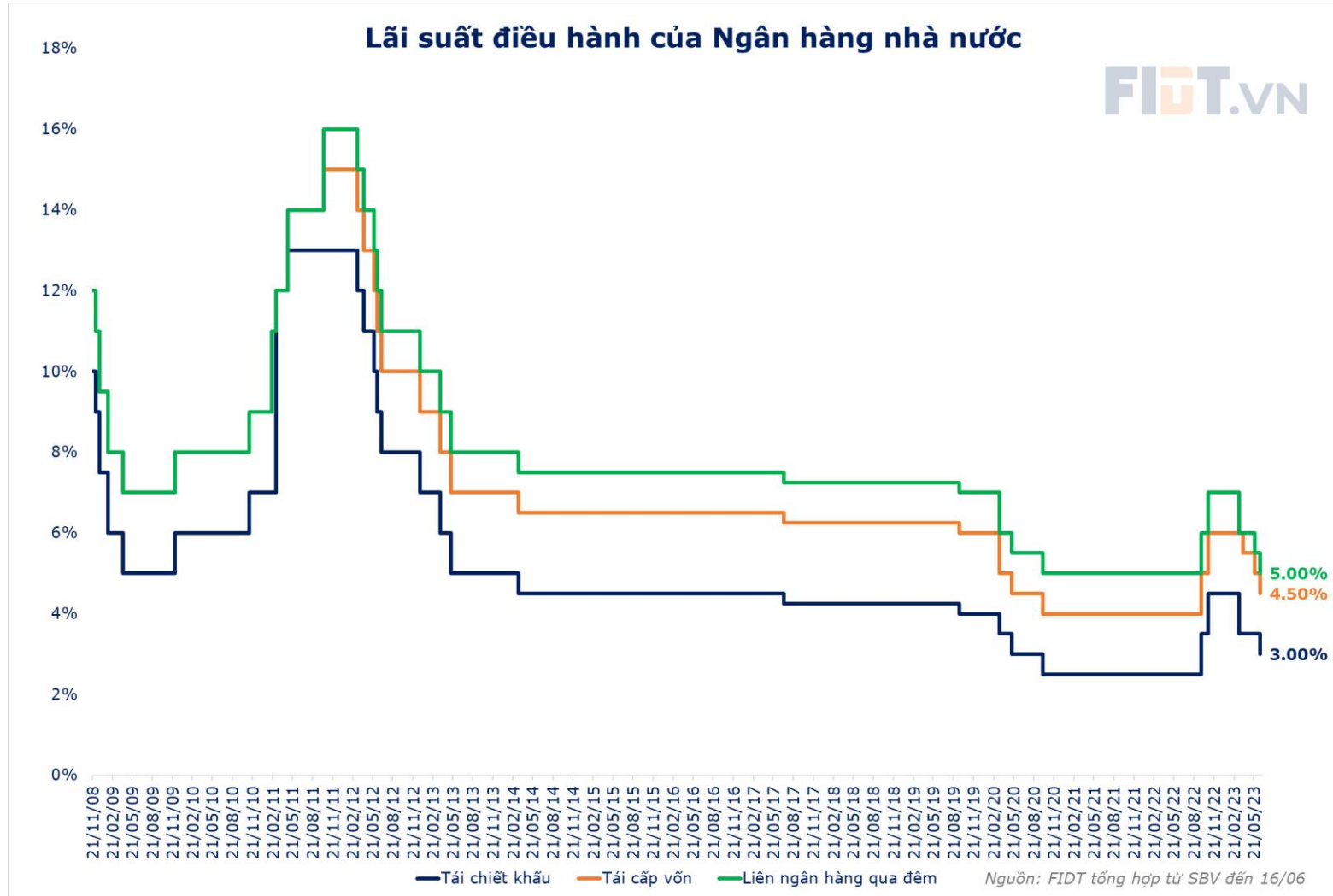
Thị trường trái phiếu còn phức tạp và ảnh hưởng sâu sắc đến các doanh nghiệp. Ở thời điểm hiện tại, FIDT cho rằng tình trạng "căng thẳng" trên thị trường TPDN BĐS vẫn còn rất lớn, các Nghị định, Thông tư sửa đổi của Chính phủ giúp giảm bớt phần nào khó khăn cho các doanh nghiệp, tuy nhiên vẫn cần quan sát khả năng thanh toán TPDN đến hạn và khả năng chi trả của các doanh nghiệp trong năm 2023.

Bên cạnh đó là các thách thức khi nền kinh tế lạm phát thấp (3.15%) nhưng lãi suất quá cao (11-12%); điểm "nghẽn" là nền kinh tế dồi dào tiền nhưng một bộ phận doanh nghiệp lại "khát" vốn;... Bên cạnh đó, các doanh nghiệp tại Việt Nam hiện tại vẫn gặp nhiều khó khăn trong việc tham gia vào chuỗi cung ứng toàn cầu bởi việc áp dụng kỹ thuật kém nên năng suất lao động thấp, việc thiếu kinh nghiệm làm việc với doanh nghiệp nước ngoài, lao động thiếu tay nghề... làm cho Việt Nam ít có doanh nghiệp đủ tiêu chuẩn tham gia vào chuỗi đầu - cuối.

Gỡ khó cho nền kinh tế bằng chính sách tài khóa và tiền tệ

Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ đã chủ động, quyết liệt, sát sao chỉ đạo các Bộ, ngành triển khai nhiều giải pháp nhằm tháo gỡ khó khăn, thúc đẩy tăng trưởng, giữ vững ổn định kinh tế vĩ mô, các cân đối lớn.

Về chính sách tiền tệ, kể từ tháng 3/2023 đến nay, NHNN đã có 4 lần hạ lãi suất điều hành cho thấy nỗ lực hỗ trợ nền kinh tế. Với đợt cắt giảm lãi suất mới nhất ngày 16/06, các mức lãi suất điều hành và trần huy động được FIDT đánh giá là tương đương với mức ngày 13/05/2020 (lãi suất liên ngân hàng hiện thấp hơn 0.5% nhưng trần lãi suất huy động cao hơn thời điểm đó). Nếu tính trong lịch sử các mức lãi suất điều hành thì mức áp dụng từ tuần sau là rất thấp trong lịch sử và là giai đoạn hỗ trợ chính sách mạnh mẽ.



FIDT nhận định việc hạ lãi suất điều hành là đi đúng định hướng hỗ trợ nền kinh tế và cho thấy chính sách tiền tệ sẽ không tiếp tục thắt chặt và sẽ trở lại hỗ trợ nền kinh tế. Tuy nhiên, hiện FIDT cho rằng dư địa chính sách tiền tệ trong năm nay là không còn quá lớn và dư địa hỗ trợ lớn sẽ nằm trong tay chính sách tài khóa.

Về chính sách tài khóa, trong năm 2023, chính sách tài khóa về thuế vẫn đóng vai trò quan trọng, động lực cho doanh nghiệp phục hồi và chống chịu với những tác động thách thức mới đặt ra. Chính sách tài khóa còn thúc đẩy giải ngân đầu tư công mạnh mẽ, hỗ trợ phát triển thị trường trái phiếu doanh nghiệp, bất động sản. Các giải pháp của chính sách tài khóa trong năm 2023 sẽ có tác động hỗ trợ người dân và doanh nghiệp vượt qua khó khăn, góp phần quan trọng trong thúc đẩy nền kinh tế hồi phục và phát triển ổn định.

FIDT đánh giá chính sách tài khóa có vai trò đặc biệt quan trọng trong việc hỗ trợ nền kinh tế phục hồi trong năm 2023 và dư địa cho chính sách tài khóa trong nửa sau năm 2023 vẫn còn lớn để triển khai.

Dự án Đường Vành đai 3

Tính cấp thiết để triển khai dự án Vành đai 3

Vành đai 3 giúp hạn chế tình trạng quá tải các tuyến đường nội HCM và các tỉnh lân cận, giảm thiểu chi phí logistics

Hiện nay, các tuyến cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương, Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây (đang khai thác giai đoạn 1 quy mô 4 làn xe), các tuyến Quốc lộ hướng tâm (Quốc lộ 22, Quốc lộ 13, Quốc lộ 1) **đều quá tải, đặc biệt vào khung giờ cao điểm ở các cửa ngõ của Thành phố**. Tình hình dự kiến còn khó khăn hơn cho hệ thống hạ tầng giao thông trong những năm tới, lý do bởi mật độ xe ngày càng tăng xuất phát từ:

- Cảng hàng không Quốc tế Long Thành dự kiến hoàn thành khai thác (giai đoạn 1) năm 2025 với công suất 25 triệu hành khách/năm, Cảng hàng không Quốc tế Tân Sơn Nhất đầu tư nâng cấp để khai thác với công suất 50 triệu hành khách/năm vào năm 2024.
- Tuyến cao tốc Bến Lức - Long Thành (giai đoạn 1) với quy mô 04 làn xe, dự kiến đưa vào khai thác toàn tuyến năm 2023.
- Kết hợp với việc gia tăng dân số cơ học của Thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh trong vùng kinh tế trọng điểm phía Nam.

Do đó, việc đầu tư hoàn thành tuyến đường vành đai này với năng lực thông hành lớn, tốc độ cao và an toàn sẽ góp phần làm giảm áp lực đối với khu vực nội đô, hạn chế tình trạng ách tắc giao thông, giảm khí thải gây ô nhiễm môi trường Thành phố và khu vực.

Việc xây dựng tuyến đường Vành đai 3 khép kín cùng với cao tốc Bến Lức - Long Thành dự kiến sẽ hoàn thành năm 2025, tạo một giải pháp hữu hiệu để phân luồng giao thông liên tỉnh khi đi qua Thành phố Hồ Chí Minh.

Ngoài ra, mỗi năm ùn tắc gây ra thiệt hại khoảng 6 tỷ đô cho TPHCM – theo ước tính của Sở GTVT thành phố, vậy nên Vành đai 3 sẽ là một dự án tiềm năng giúp giảm đáng kể thiệt hại này khi hoàn thành.

Vành đai 3 giúp kết nối các khu vực phía Đông Nam Bộ, từ đó đóng góp phát triển kinh tế cả nước

Dự kiến nhu cầu vận tải các tuyến kết nối trong khu vực Đông Nam Bộ sẽ vượt tổng năng lực của hệ thống hạ tầng giao thông hiện tại. Với tính chất, vai trò là đường Vành đai liên vùng, việc đầu tư, đưa vào khai thác đồng bộ tuyến đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh góp phần tăng khả năng kết nối giao thông với các tuyến đường bộ hướng tâm, giữa các địa phương của khu vực Đông Nam Bộ, góp phần mở rộng không gian phát triển mới theo định hướng quy hoạch, từ đó tạo động lực, sức lan tỏa, thúc đẩy, phát triển kinh tế - xã hội các địa phương nói riêng và của cả nước nói chung.

Vành đai 3 là động lực mở ra tiềm năng phát triển các đô thị vệ tinh, giảm mật độ dân cư khu vực nội thị

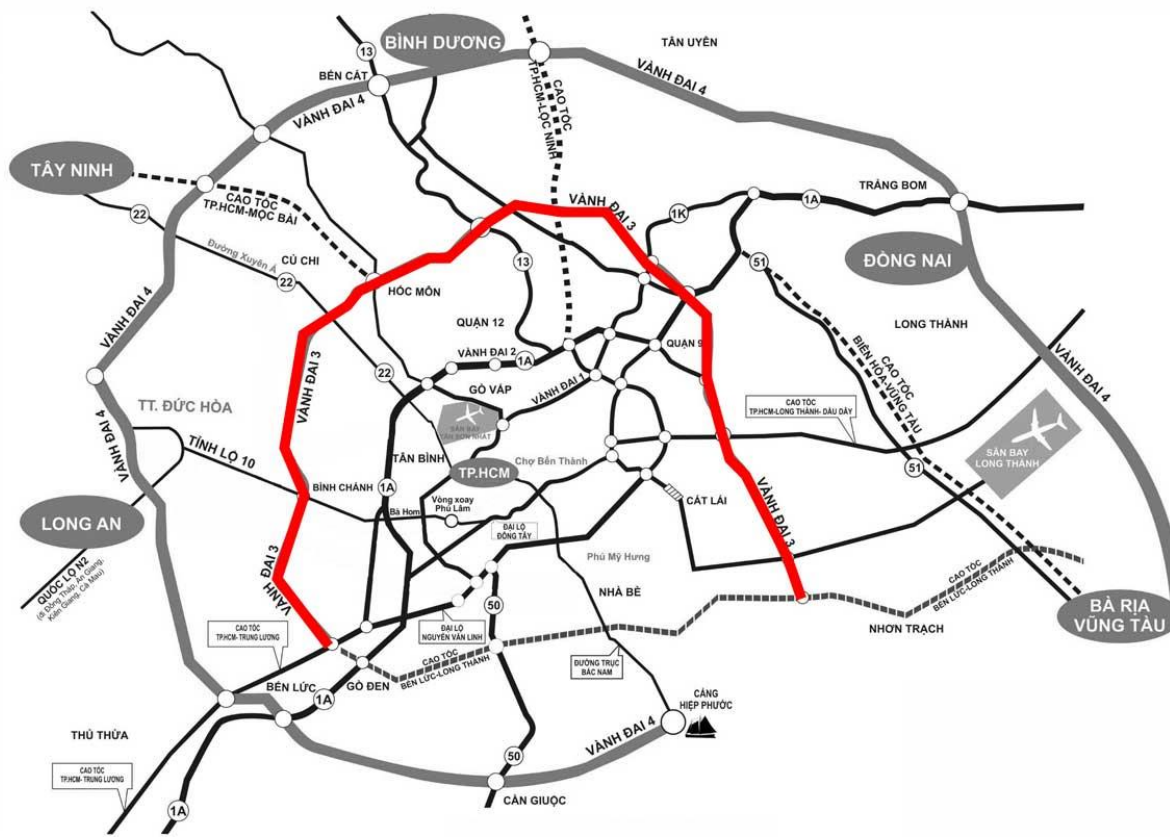
Trong những năm qua, việc phát triển kết cấu hạ tầng, nhất là hạ tầng giao thông của TPHCM và khu vực còn chậm, chưa tương xứng với yêu cầu phát triển ngày càng cao. Với ý nghĩa của tuyến đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh có vai trò liên kết vùng và kết nối giao thông đô thị nên việc đầu tư tuyến đường này góp phần thúc đẩy phát triển đô thị, công nghiệp, thương mại, dịch vụ khu vực làm phát triển kinh tế - xã hội, kinh tế đô thị, tạo nguồn lực đầu tư phát triển cho tương lai. Ngoài ra, khi tuyến đường được đưa vào sử dụng sẽ bảo đảm kết nối thể trận khu vực phòng thủ của các địa phương lân cận và Thành phố Hồ Chí Minh, bao gồm:

- Phát triển đô thị cho các đô thị vệ tinh như Nhơn Trạch (Đồng Nai), Khu đô thị Tây Bắc Củ Chi (Thành phố Hồ Chí Minh), Khu đô thị Đức Hòa, Đức Huệ (Long An), phát triển thành phố Thủ Đức (Thành phố Hồ Chí Minh), thành phố Thuận An (Bình Dương).
- Tạo điều kiện phát triển các khu vực nông thôn như huyện Củ Chi, Hóc Môn, Bình Chánh (Thành phố Hồ Chí Minh) và Bến Lức (Long An).

Kết luận

Đường Vành đai 3 có ý nghĩa đặc biệt quan trọng hình thành nên mạng lưới giao thông huyết mạch của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam. Dự án đầu tư xây dựng đường Vành đai 3 TPHCM còn giúp kết nối khu đô thị vệ tinh, các khu công nghiệp tới vùng cốt lõi của khu vực Đông Nam Bộ. Đồng thời giúp đẩy mạnh sự phát triển kinh tế, mở ra hướng phát triển đô thị mới của khu vực TPHCM và các TP vệ tinh. Bên cạnh đó là tăng cường cơ hội và khả năng hợp tác đầu tư giữa các tỉnh vùng Đông Nam Bộ; giúp phân luồng giao thông quá cảnh qua TPHCM, giảm ách tắc, tai nạn giao thông, nâng cao chất lượng môi trường, cải thiện đời sống xã hội và kinh tế của nhân dân TPHCM nói riêng và vùng kinh tế trọng điểm phía Nam nói chung. Vậy nên, việc triển khai nhanh chóng và hiệu quả dự án Vành đai 3 là phương án cấp thiết đối với đầu tư công nước ta.

ĐƯỜNG VÀNH ĐAI 3



Đường Vành đai 3 TP.HCM là dự án có quy mô lớn, cả về độ dài lẫn nguồn vốn và tác động tới toàn miền ở nhiều khía cạnh khác nhau.

- **Tổng chiều dài** đường Vành đai 3 TP.HCM là 92 km (nếu trừ đi 15.3 km trùng với đường Mỹ Phước – Tân Vạn đã hình thành thì chiều dài toàn tuyến là 76.34 km).
- **Tổng mức đầu tư** dự án dự kiến khoảng 75,378 tỷ đồng từ nguồn vốn ngân sách Trung ương và ngân sách địa phương.
- **Về tiến độ**, dự án sẽ được khởi công trong tháng 6 năm 2023, tiến tới thông xe vào năm 2025 và hoàn thiện toàn bộ vào năm 2026.

a. Thông tin kỹ thuật

Đường Vành đai 3 TP.HCM được chia thành 4 đoạn lớn, đó là: Nhơn Trạch – Tân Vạn, Tân Vạn – Bình Chuẩn, Bình Chuẩn – Quốc lộ 22, Quốc lộ 22 – Bến Lức.

Điểm đầu (Km0+00): nút giao với đường cao tốc Bến Lức - Long Thành (theo lý trình đường cao tốc Bến Lức - Long Thành), thuộc huyện Nhơn Trạch, tỉnh Đồng Nai.

Điểm cuối (Km91+64): nút giao với đường cao tốc Bến Lức - Long Thành (theo lý trình đường cao tốc Bến Lức - Long Thành), thuộc huyện Bến Lức, tỉnh Long An.

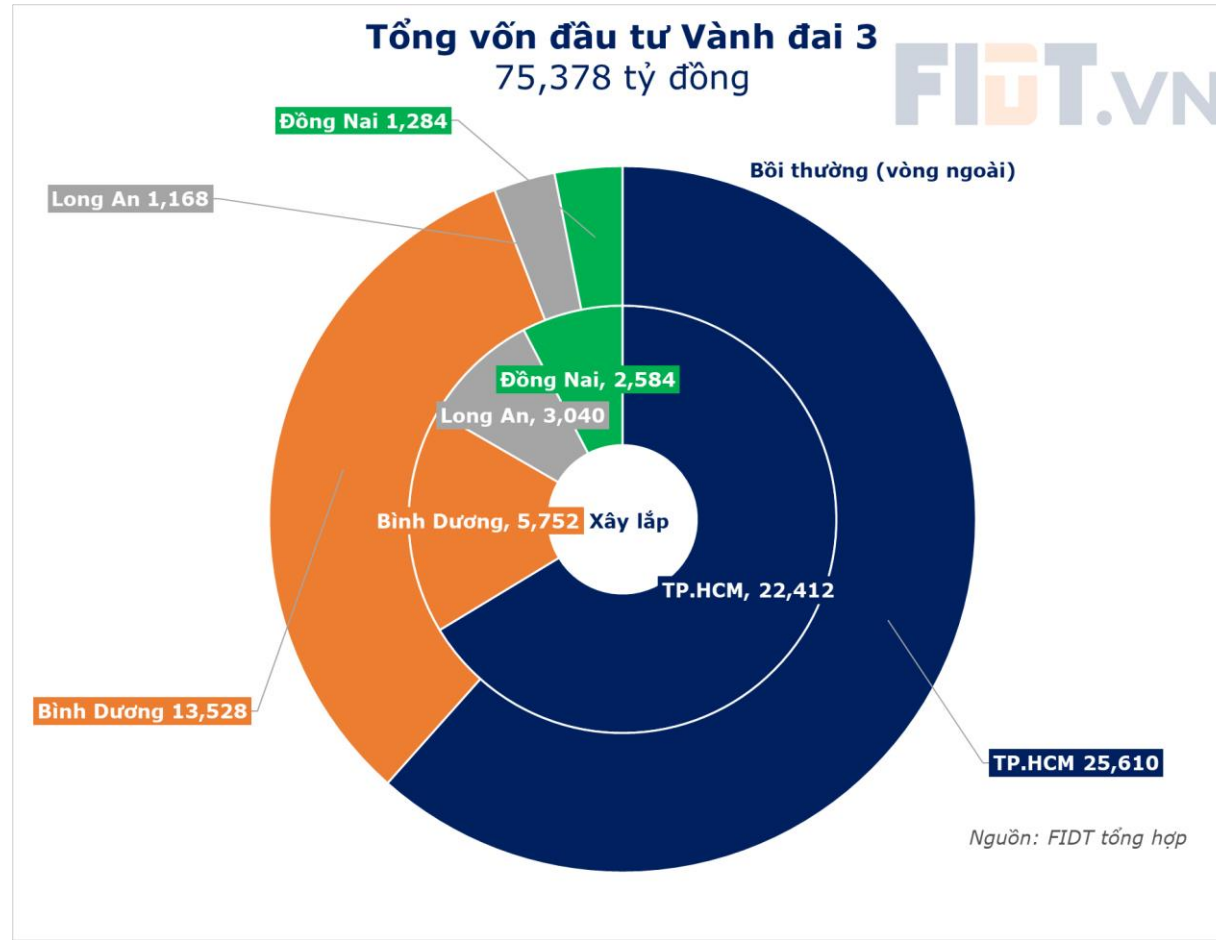
Đoạn từ nút giao Tân Vạn đến nút giao Bình Chuẩn: Chiều dài khoảng 15.3 km (hiện tại đang khai thác với quy mô 06 làn xe đường đô thị, UBND tỉnh Bình Dương đang cải tạo, nâng cấp và bổ sung các nút giao khác mức (thuộc Dự án đầu tư dự án cải tạo hạ tầng giao thông công cộng tại tỉnh Bình Dương theo Quyết định số 161/QĐ-TTg ngày 22 tháng 01 năm 2020 của Thủ tướng Chính phủ). Do đó, chưa đầu tư giai đoạn này.

Tổng chiều dài đầu tư khoảng 76.34 km, đi qua địa bàn các tỉnh, thành phố, cụ thể như sau:

- **Thành phố Hồ Chí Minh:** dài khoảng 47.51 km, đi qua 04 địa phương gồm thành phố Thủ Đức; huyện Hóc Môn; huyện Củ Chi; huyện Bình Chánh.
- **Tỉnh Đồng Nai:** dài khoảng 11.26 km, đi qua địa bàn huyện Nhơn Trạch.
- **Tỉnh Bình Dương:** dài khoảng 10.76 km, đi qua địa bàn các thành phố: Dĩ An, Thủ Dầu Một và Thuận An.
- **Tỉnh Long An:** dài khoảng 6.81 km, đi qua địa bàn huyện Bến Lức.

b. Cơ cấu nguồn vốn đầu tư

Dự án vành đai 3 TP.HCM có tổng chiều dài 76.3km, đi qua 4 địa phương: TP.HCM (47.35km), tỉnh Đồng Nai (11.26km), tỉnh Bình Dương (10.76km), tỉnh Long An (6.81km), tổng nguồn vốn đầu tư cho dự án bao gồm cả đền bù và xây dựng là 75,378 tỷ, chia làm hai giai đoạn.



Tỉnh/TP	Nguồn vốn GD: 2021 - 2025 (Tỷ VND)		Nguồn vốn GD: 2026 - 2030 (Tỷ VND)		Tổng
	Trung Ương	Địa phương (ước tính)	Trung Ương	Địa phương (ước tính)	
HCMC	19,876	19,449	4,135	4,562	48,022
Bình Dương	7,980	7,808	1,660	1,832	19,280
Long An	1,923	852	1,233	200	4,208
Đồng Nai	1,601	1,567	333	367	3,868
Tổng	61,056		14,322		75,378

So với các dự án đường vành đai khác

Các DA đường vành đai	Tổng đầu tư (tỷ VND)	Chiều dài (km)
TP.HCM		370.9
Vành đai 1	N/A	26.4
Vành đai 2	16,500	69.2
Vành đai 3	75,378	76.3
Vành đai 4	100,000	199
Hà Nội		
Vành đai 1	N/A	N/A
Vành đai 2	>55,000	43
Vành Đai 2.5	N/A	30
Vành đai 3	N/A	65
Vành đai 3.5	25,000	46.6
Vành đai 4	85,813	112.8
Vành đai 5	N/A	331

Nguồn: FIDT tổng hợp

Với quy cách huy động vốn của địa phương, trong các phương án tăng thu ngân sách để thực hiện dự án vành đai 3, TPHCM và các địa phương đề xuất khai thác quỹ đất dọc tuyến đường để đấu giá, ngân sách thu được có thể bù vào vốn đầu tư dự án, nhất là chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng. Khai thác tốt quỹ đất đã khảo sát hai bên tuyến, khoản tiền thu được còn gấp nhiều lần, hoàn toàn có thể bù đắp chi phí đầu tư dự án đường vành đai 3 TPHCM. Đầu tháng 6/2023, Chủ tịch UBND Tp. Hồ Chí Minh Phan Văn Mãi ký quyết định thành lập Tổ công tác rà soát quy hoạch đô thị phục vụ kế hoạch khai thác hiệu quả quỹ đất dọc hai bên tuyến đường Vành đai. Trường hợp được Quốc hội thông qua, cơ chế này sẽ tạo ra nguồn ngân sách rất lớn cho địa phương, có thể đảm bảo vốn triển khai các dự án hạ tầng khác, kể cả vốn cho tuyến đường vành đai 4.

c. Cơ cấu sử dụng vốn

Theo tính toán sơ bộ, trong tổng mức đầu tư khoảng 75,378 tỷ đồng, chi phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư là 41,589 tỷ đồng; chi phí xây lắp là 33,789 tỷ đồng. Theo đó, mỗi địa phương sẽ thực hiện 02 dự án thành phần: 01 dự án xây lắp và 01 dự án bồi thường, hỗ trợ và tái định cư); các dự án thành phần sẽ được triển khai hoàn thành đồng bộ theo tiến độ chung của toàn dự án. Cụ thể:

Địa phương	Mục đích	Số vốn (tỷ đồng)
TPHCM	Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư	22,412
	Xây lắp	25,610
Đồng Nai	Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư	2,584
	Xây lắp	1,284
Bình Dương	Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư	5,752
	Xây lắp	13,528
Long An	Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư	3,040
	Xây lắp	1,168

Nguồn: FIDT tổng hợp

Với nguồn vốn giải phóng mặt bằng

Phạm vi giải phóng mặt bằng

Để đảm bảo mặt bằng cho giai đoạn đầu tư hoàn chỉnh, tránh tăng chi phí bồi thường sau này, thực hiện GPMB một lần theo quy mô hoàn chỉnh, cụ thể:

+ Phần tuyến: GPMB một lần theo quy mô mặt cắt ngang hoàn chỉnh (trừ đoạn Tân Vạn - Bình Chuẩn) với bề rộng từ 63,0 m đến 120,0 m theo từng đoạn tuyến:

- Đoạn Tân Vạn - Nhơn Trạch: rộng từ 63,0 m đến 120,0 m
- Đoạn Bình Chuẩn - Quốc lộ 22 - Bến Lức: rộng 74,5 m

+ Phần nút giao: các nút giao liên thông và các chỗ ra, vào đường cao tốc được GPMB với quy mô giai đoạn hoàn chỉnh. Riêng đối với nút giao liên thông với cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây, GPMB đã thực hiện trong dự án Cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây; chỗ ra, vào đường cao tốc tại vị trí với cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài, GPMB được thực hiện một phần trong dự án đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh, phần còn lại được thực hiện trong dự án cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài.

+ Đối với đoạn (từ Km5+000 - Km13+750) đang được thực hiện bằng dự án khác (Dự án thành phần 1A thuộc dự án đầu tư xây dựng đoạn Tân Vạn - Nhơn Trạch giai đoạn 1 thuộc đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh được Bộ Giao thông vận tải phê duyệt tại Quyết định số 497/QĐ-BGTVT ngày 19 tháng 02 năm 2016).

+ Đoạn Tân Vạn - Bình Chuẩn: không GPMB trong giai đoạn 1.

Diện tích đất chiếm dụng

STT	Danh mục sử dụng đất	Diện tích (ha)				
		TP. Hồ Chí Minh	Đồng Nai	Bình Dương	Long An	Tổng cộng
I	Đất chiếm dụng	408.81	65.00	119.35	49.54	642.70
1	Đất trồng lúa	49.37	-	-	20.87	70.24
2	Đất nông nghiệp khác	29.09	64.00	-	10.43	103.52
3	Đất dân cư	38.52	1.00	18.78	5.80	64.10
4	Đất rừng sản xuất	16.82	-	-	-	16.82
5	Đất trồng cây lâu năm	152.32	-	66.87	10.43	229.62
6	Đất khác	122.69	-	33.70	2.01	158.40
II	Ảnh hưởng dân cư					
1	Số hộ bị ảnh hưởng	2,377	200	936	350	3863
2	Số hộ tái định cư	741	100	515	120	1476

Nguồn: FIDT tổng hợp

Phương án bồi thường

Theo kết quả khảo sát, tính toán, dự án có khoảng 3,863 hộ bị ảnh hưởng, trong đó khoảng 1.476 hộ dự kiến phải bố trí tái định cư. Các địa phương đã sơ bộ phương án tổ chức thực hiện công tác tái định cư theo quy định như: Chuẩn bị các địa điểm, số lượng nền, căn hộ để bố trí tái định cư đảm bảo quyền lợi của người dân bị ảnh hưởng, riêng địa bàn tỉnh Bình Dương, dự kiến áp dụng chính sách hỗ trợ bằng tiền để người dân tự lo nơi ở mới, dự kiến quỹ đất bố trí cho tái định cư của Dự án như sau:

- Thành phố Hồ Chí Minh, số hộ tái định cư khoảng 741 hộ: bố trí tái định cư tại thành phố Thủ Đức (228 trường hợp); huyện Củ Chi (36 trường hợp); huyện Bình Chánh (452 trường hợp) và huyện Hóc Môn (25 trường hợp).
- Tỉnh Đồng Nai: bố trí tái định cư tại dự án khu tái định cư huyện Nhơn Trạch.
- Tỉnh Long An: bố trí tái định cư tại dự án khu tái định cư huyện Bến Lức.

Sơ bộ kinh phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư

Kinh phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khoảng 41,589 tỷ đồng (Thành phố Hồ Chí Minh khoảng 25,610 tỷ đồng; tỉnh Bình Dương khoảng 13,528 tỷ đồng; tỉnh Đồng Nai khoảng 1,284 tỷ đồng; tỉnh Long An 1,168 tỷ đồng). Sơ bộ kinh phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư được lập trên cơ sở khối lượng GPMB dự kiến và các đơn giá đất, tài sản trên đất, mức hỗ trợ do UBND các tỉnh áp dụng tại thời điểm năm 2022. Kinh phí đã bao gồm cả kinh phí dự kiến để xây dựng hạ tầng khu tái định cư.

Giá bồi thường đất

Địa phương	Tổng diện tích thu hồi (ha)	Giá bồi thường cao nhất (triệu đồng/m ²)
Tp. Thủ Đức	100	73.3
Huyện Bình Chánh	65	42.7
Huyện Củ Chi	99	19.5
Huyện Hóc Môn	146	35.6
Tp. Thuận An	51	41.7
Tp. Dĩ An	22	41.9
Tp. Thủ Dầu Một	13	42.0

Nguồn: FIDT tổng hợp

FIDT nhận định giá bồi thường vành đai 3 là cao hơn nhiều so với các dự án trước đây. Tuy nhiên, tỷ lệ giải phóng mặt bằng đang đạt mức tốt và trở thành mô hình kiểu mẫu về giải phóng mặt bằng cho các dự án đầu tư công.

Về nguồn vốn cho hoạt động xây dựng

Nguồn vốn cho hoạt động xây dựng là 33,789 tỷ đồng, chiếm khoảng 45% tổng nguồn vốn cho vành đai 3, trong đó: Thành phố Hồ Chí Minh khoảng 22,412 tỷ đồng; tỉnh Bình Dương khoảng 5,752 tỷ đồng; tỉnh Đồng Nai khoảng 2,584 tỷ đồng; tỉnh Long An 3,040 tỷ đồng.

Về chi phí xây dựng, so với suất đầu tư tuyến cao tốc Bắc - Nam khoảng 132 tỉ đồng/km, chi phí xây dựng đường vành đai 4 Hà Nội là 420 tỉ đồng/km, cao tốc Bắc - Nam khu vực ĐBSCL là 220 tỉ đồng/km, suất đầu tư vành đai 3 cao hơn do phụ thuộc vào nhiều yếu tố địa hình, thiết kế, nút giao, cầu vượt sông... Cụ thể:

Thứ nhất, về quy mô mặt cắt ngang, đường vành đai 3 được dự kiến xây dựng theo quy mô cao tốc tương tự cao tốc Bắc - Nam, tuy nhiên vành đai 3 đi qua khu vực dân cư hiện hữu có hệ thống đường song hành cần đầu tư đồng bộ.

Thứ hai, đường vành đai 3 đi qua khu vực đô thị, giao cắt hệ thống đường giao thông khu vực, cần bố trí nút giao khác mức với mật độ trung bình khoảng 6km/nút. Trong khi đường cao tốc Bắc - Nam khoảng 14.5km/nút thì mật độ nút giao vành đai 3 cao hơn khoảng 2.4 lần. Trên tuyến có các nút giao rất lớn như nút Tân Vạn, nút giao đường cao tốc TP.HCM - Long Thành, TP.HCM - Mộc Bài... có quy mô lớn, cần đầu tư đồng bộ.

Thứ ba, với xử lý đất nền, đường vành đai 3 có hơn 50% chiều dài tuyến đi qua vùng đất yếu cần xử lý để đáp ứng yêu cầu khai thác, chi phí xử lý nền khá lớn làm tăng tổng mức đầu tư.

Với bối cảnh nền kinh tế và câu chuyện của đầu tư công hiện tại, FIDT nhận định rằng:

- Chính sách tài khóa có vai trò quan trọng trong việc hỗ trợ nền kinh tế phục hồi và phát triển trong năm 2023.
- Trong đó, đầu tư công là mục tiêu trọng điểm của chính sách tài khóa với nhiều dự án đi vào triển khai, nổi bật là vành đai 3 TPHCM. Vành đai này sẽ tác động tích cực đến nền kinh tế, các doanh nghiệp tham gia và khi đi vào hoạt động sẽ giúp cho giao thông cũng như kinh tế khu vực TPHCM và các địa phương lân cận tăng trưởng tốt trong thời gian trung hạn sắp tới.

LẬT LẠI LỊCH SỬ - BÀI HỌC TỪ TRUNG QUỐC

Sự tương đồng giữa Việt Nam và Trung Quốc

FIDT cho rằng Trung Quốc trong 2 thập kỷ trước có rất nhiều điểm tương đồng so với Việt Nam hiện tại cả về bối cảnh kinh tế hay thể chế chính trị. Vào những năm cuối của thế kỷ 20 và đầu thế kỷ 21, Trung Quốc vẫn đang là nước đang phát triển và sở hữu lợi thế cạnh tranh nổi bật nhất là lực lượng lao động dồi dào với chi phí rẻ. Nhờ chính sách kinh tế mở, dòng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài ào ạt đổ vào Trung Quốc thúc đẩy lĩnh vực sản xuất và xuất khẩu của quốc gia này bùng nổ.

Tuy nhiên nền kinh tế tăng trưởng quá nóng và bắt đầu có những dấu hiệu hạn chế của hệ thống cơ sở hạ tầng dẫn đến một số tình trạng như:

- Việc thiếu thốn cơ sở hạ tầng khiến không gian đô thị bị phân bố không đồng đều khi dân số tập trung về các trung tâm thành phố lớn, tỷ lệ đô thị hóa tăng mạnh khiến giá BĐS ở đây tăng cao tại những khu vực này.
- Giá BĐS cao tạo ra rào cản chi phí lớn cho việc đầu tư mở rộng sản xuất trong khu vực trung tâm trong khi các doanh nghiệp tại vùng ngoại phải đối mặt với vấn đề chi phí logistic tăng cao.
- Điều này cũng để lại hệ quả cho người dân khiến chi phí sinh hoạt tăng cao và các dịch vụ công thường trong tình trạng quá tải.

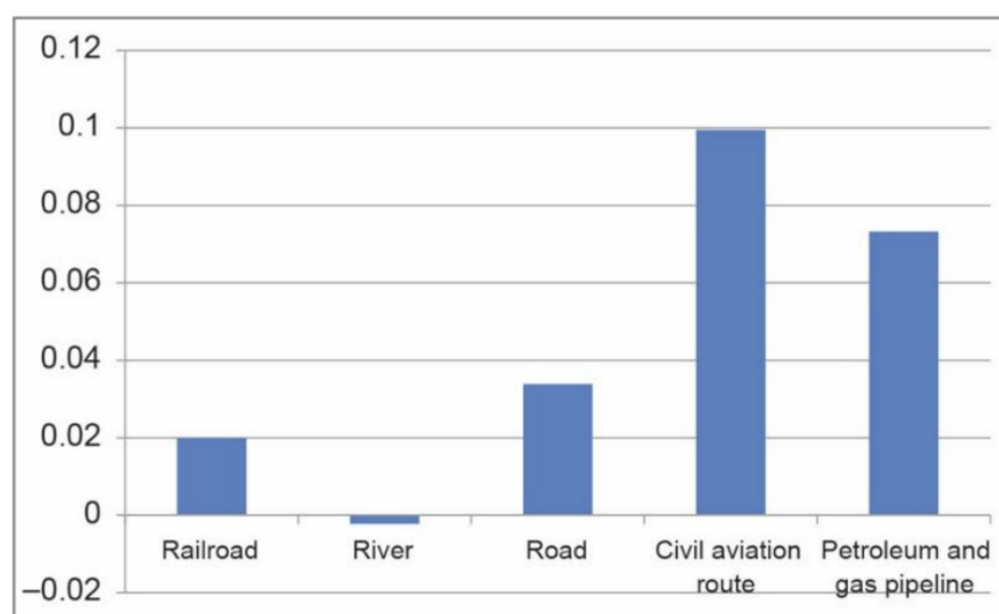
Những nguyên nhân trên về lâu dài sẽ tạo ra nút thắt cổ chai cho việc tăng trưởng kinh tế của quốc gia này.

Vậy Trung Quốc đã làm gì?

Nhận thấy được những vấn đề đang phải đối mặt, Trung Quốc đã gấp rút thực hiện các chính sách đầu tư mạnh mẽ vào cơ sở hạ tầng. Tỷ lệ đầu tư/GDP ở Trung Quốc đã tăng đáng kể trong những năm 1990, từ khoảng 35% trong những năm 1980 lên trên 40% trong những năm 2000, trong đó chính phủ có tỷ lệ đầu tư rất cao.

Kể từ năm 1978, tất cả các loại cơ sở hạ tầng giao thông đã ghi nhận sự tăng trưởng ở Trung Quốc, đặc biệt là đường bộ. Từ năm 1978 đến 2013, chiều dài mạng lưới đường bộ tăng từ 0.9 lên 4.4 triệu km.

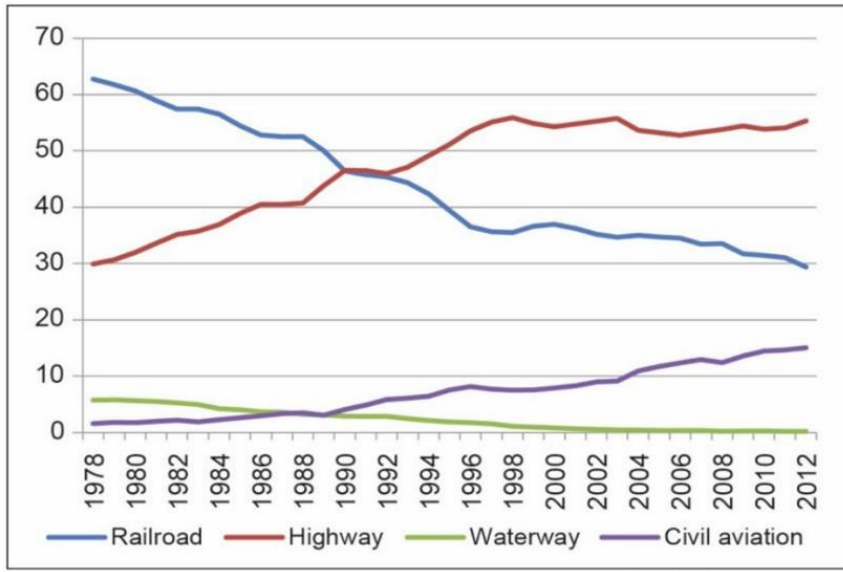
Tốc độ tăng trưởng trung bình của cơ sở hạ tầng Trung Quốc giai đoạn 1978–2013



Nguồn: Niên giám Thống kê của CHND Trung Hoa

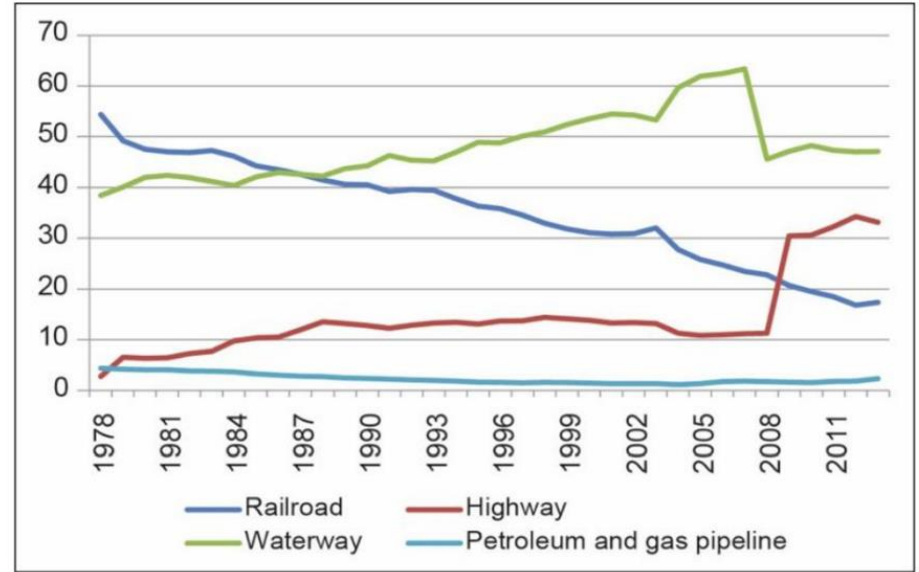
Tầm quan trọng của việc phát triển hạ tầng đường bộ là rất lớn trong cả vận chuyển hành khách hay vận chuyển hàng hoá. Dựa vào thống kê của chính phủ Trung Quốc qua nhiều năm đã cho thấy rõ tầm quan trọng của phương thức vận tải này khi vượt xa các phương thức vận tải khác.

Tâm quan trọng tương đối của các loại hình cơ sở hạ tầng trong vận tải hành khách giai đoạn 1978-2012 (%)



Nguồn: Niên giám Thống kê của CHND Trung Hoa

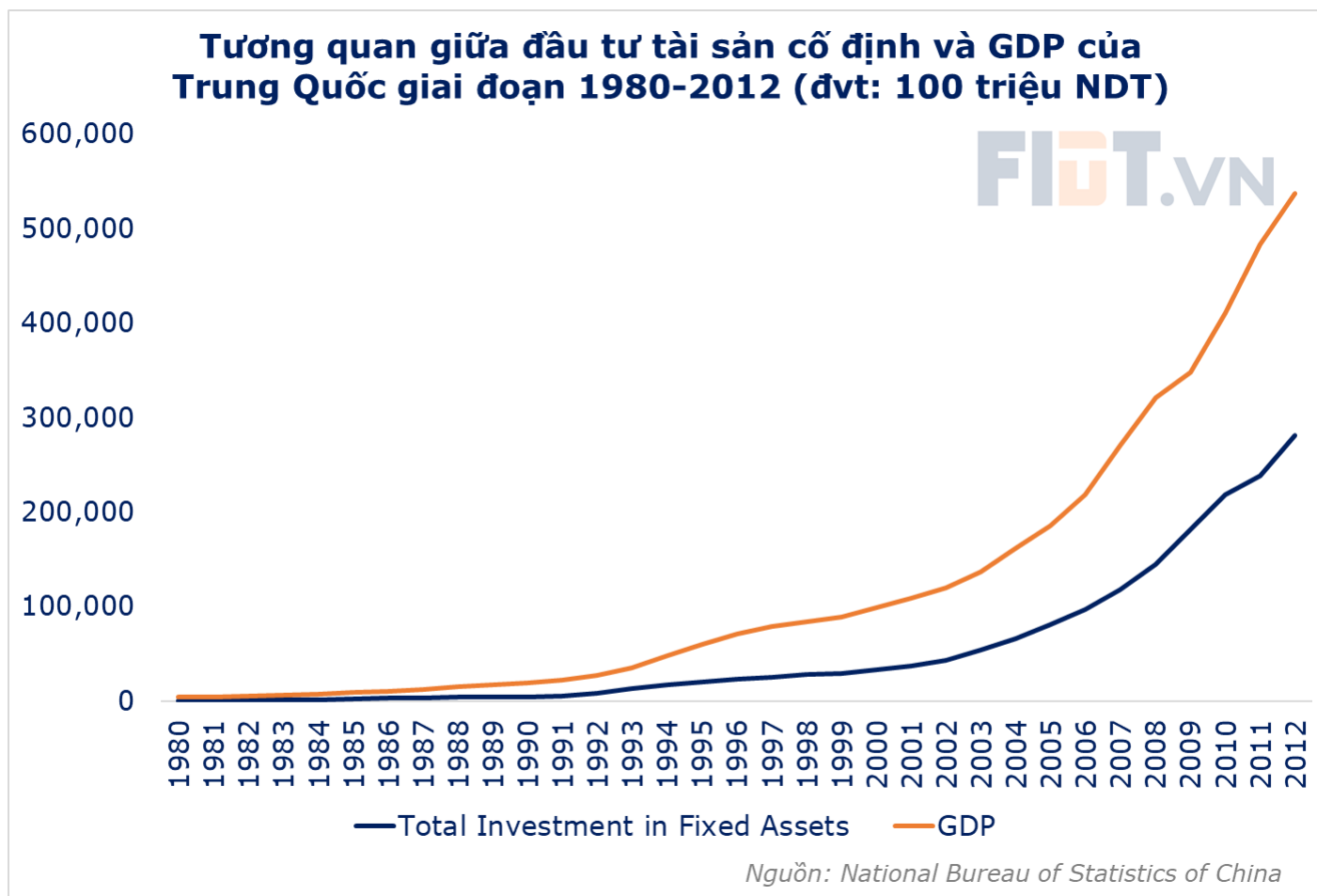
Tâm quan trọng tương đối của các loại hình cơ sở hạ tầng trong vận tải hàng hóa giai đoạn 1978-2011 (%)



Nguồn: Niên giám Thống kê của CHND Trung Hoa

Chính vì vậy việc đầu tư vào cơ sở hạ tầng đường bộ đã tác động tích cực đối với tăng trưởng kinh tế Trung Quốc là không phải bàn cãi. Hạ tầng phát triển đã giải quyết được gần như tất cả các vấn đề mà Quốc gia tỷ dân này gặp phải như FIDT đã đề cập ở phần trên:

- **Phân bổ không gian hợp lý:** Với việc kết nối hạ tầng phát triển giúp tăng cường sự kết nối giữa các tỉnh thành nhờ sự đóng góp của các đường vành đai và cao tốc sẽ giúp khai phá các quỹ đất dọc theo các tuyến đường này. Từ đó giúp giảm đáng kể chi phí dành cho đất đai khi mở rộng sản xuất cũng như phát triển thêm các khu đô thị mới.
- **Giảm chi phí logistic:** Nhiều nghiên cứu đã chỉ ra rằng chất lượng đường xá đóng vai trò quan trọng trong việc giảm chi phí vận chuyển ở Trung Quốc: bằng cách tăng tốc độ vận chuyển lên 1 km/h, tổng chi phí vận chuyển cho các thương nhân nông nghiệp sẽ giảm 0,6%, chủ yếu là do cải thiện hiệu suất của nhiên liệu và chi phí cho người lao động.

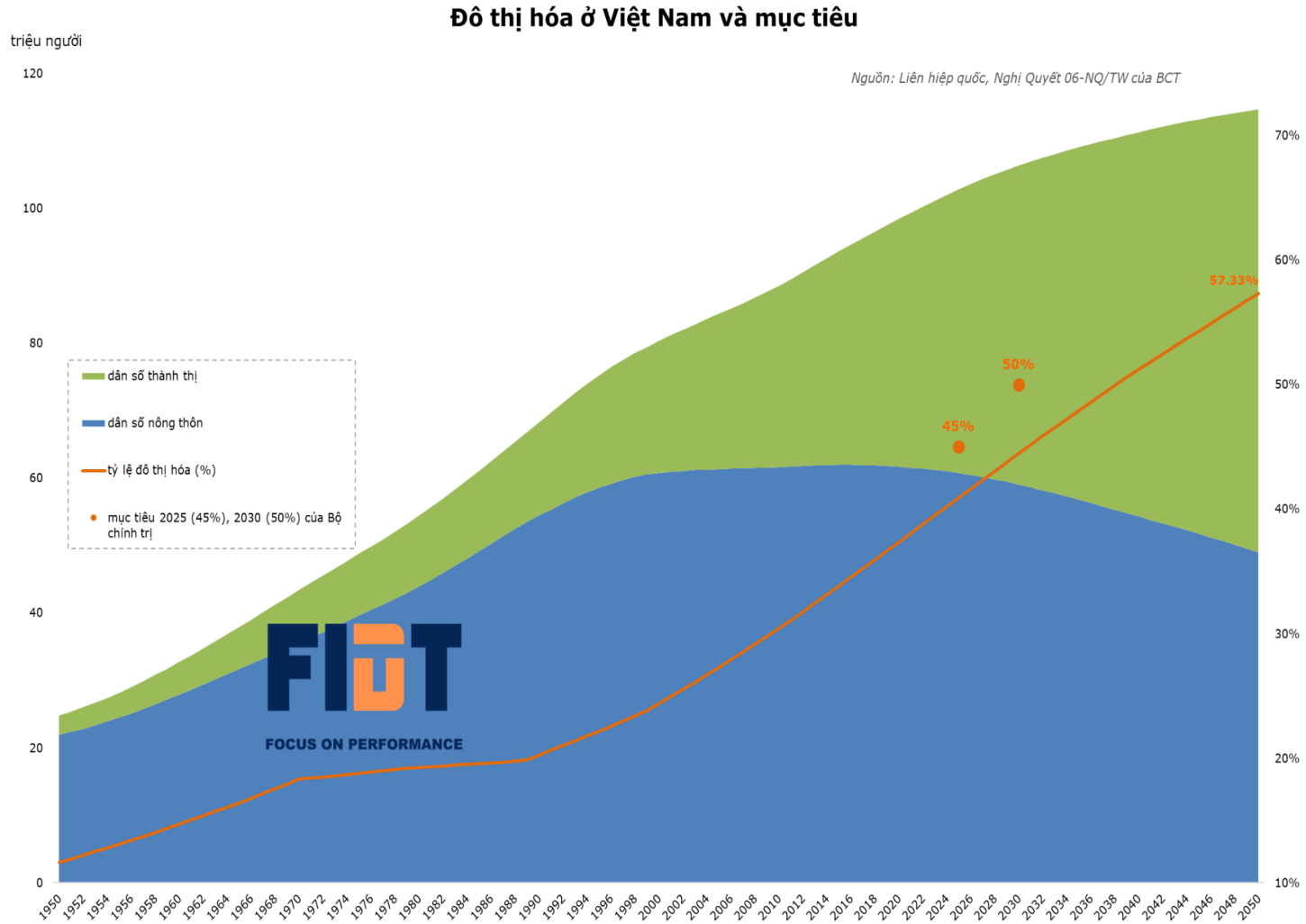


Nguồn: National Bureau of Statistics of China

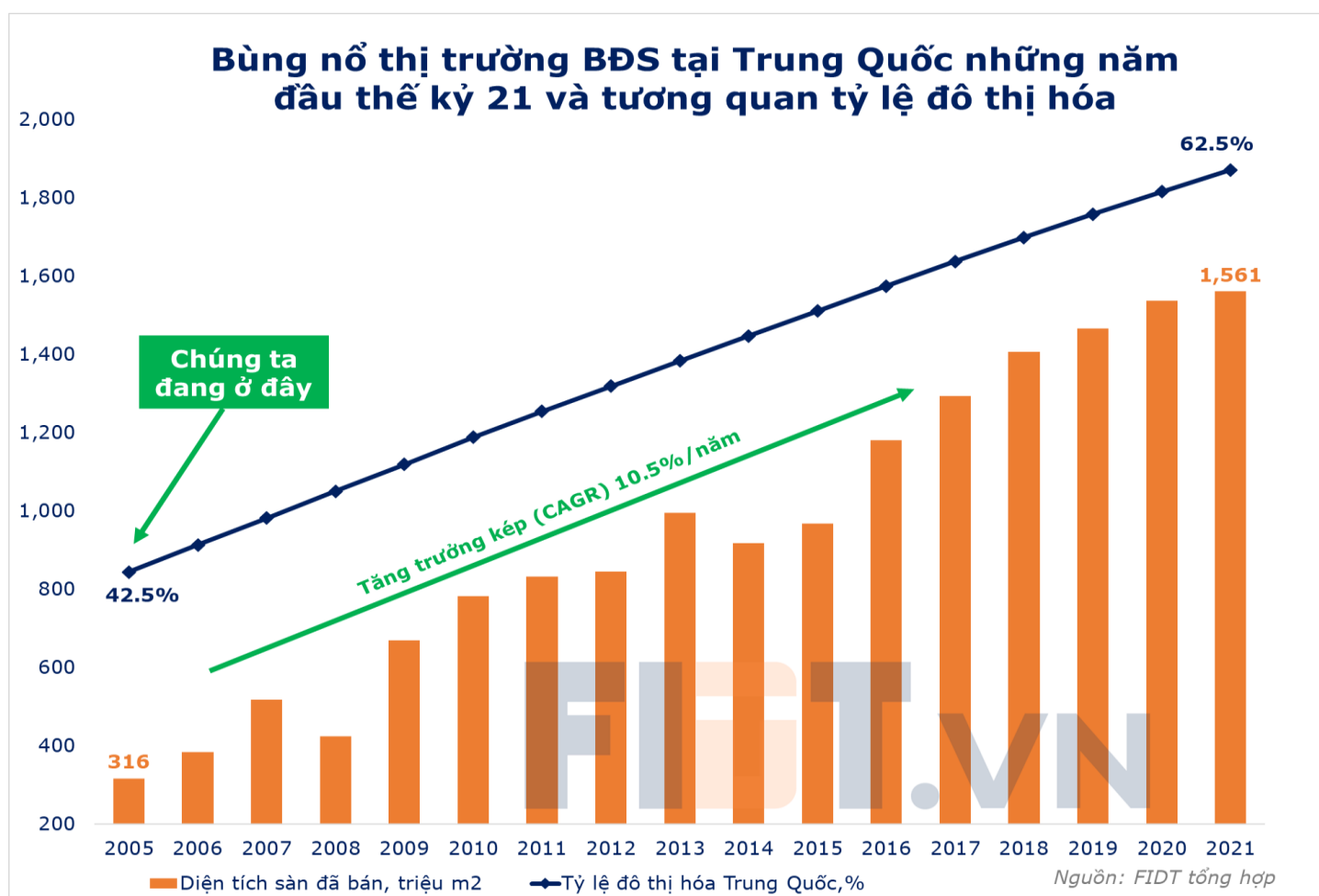
Từ đây có thể thấy rõ câu chuyện tại Trung Quốc chính là việc đô thị hóa tạo ra nhu cầu đầu tư cơ sở hạ tầng, ngược lại cơ sở hạ tầng giao thông đã tạo điều kiện thuận lợi cho quá trình đô thị hóa và là động lực tăng trưởng chính cho nền kinh tế của quốc gia này trong những thập kỷ qua.

Việt Nam chúng ta đang ở đâu?

Về tỷ lệ đô thị hóa tại Việt Nam



- Việt Nam là quốc gia đang trong giai đoạn đô thị hóa mạnh, thuộc nhóm nhanh nhất khu vực Đông Á. Theo báo cáo từ Bộ Xây Dựng, tỷ lệ đô thị hóa ở Việt Nam đang không ngừng cải thiện đạt 41.5% vào cuối Q3/2022, chỉ tương đương Trung Quốc vào những năm 2004 - 2005.
- Với mục tiêu của Bộ chính trị đến năm 2030, tỷ lệ đô thị hóa đạt 50% thì việc mở rộng đô thị sẽ tiếp tục diễn ra mạnh mẽ, đây cũng là xu hướng tất yếu của nền kinh tế đang công nghiệp hóa, hiện đại hóa như Việt Nam.



- Sự tương đồng về tỷ lệ đô thị hóa và giai đoạn phát triển cơ sở hạ tầng với Trung Quốc cũng cho thấy một phần hướng phát triển của ngành BĐS Việt Nam. Từ năm 2005-2008, kinh tế tăng trưởng chậm và hạ tầng kém khiến sự tăng trưởng về nhà ở của Trung Quốc tăng chậm. Sau khủng hoảng 2008 bằng chính sách phát triển hạ tầng và mở rộng bán kính đô thị, thị trường BĐS Trung Quốc phát triển nhanh với tăng trưởng bình quân 10.5%/năm trong hơn 1 thập kỷ sau đó.

Việc đẩy mạnh xây dựng cơ sở hạ tầng sẽ giúp bán kính đô thị mở rộng và hình thành nhiều đô thị vùng ven, vệ tinh kết nối với đô thị lõi bằng hệ thống logistics. Từ đó tạo điều kiện cho đô thị hoá được đẩy mạnh và phân bổ không gian trở nên hợp lý.

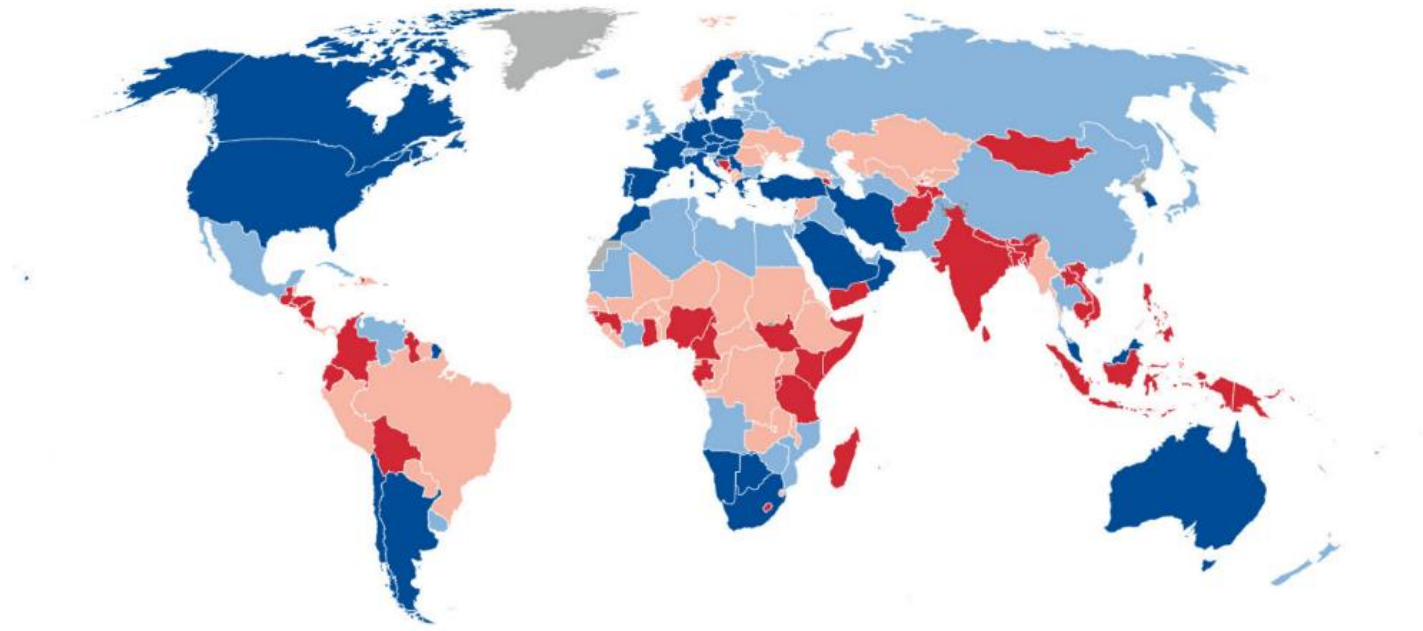
Chi phí Logistic vẫn là vấn đề lớn

Tính cấp thiết của việc đầu tư công tại Việt Nam đã được FIDT nhiều lần đề cập khi hạ tầng giao thông tại nước ta vẫn còn rất nhiều hạn chế và luôn nằm trong nhóm các nước có tốc độ phương tiện di chuyển chậm nhất thế giới.

Speed bumps

The world's slowest roads are found in the poorest countries—presenting another obstacle to economic development.
(mean speed ranges, km/h)

● 30-60 ● 61-75 ● 76-90 ● 91-110 ● No data

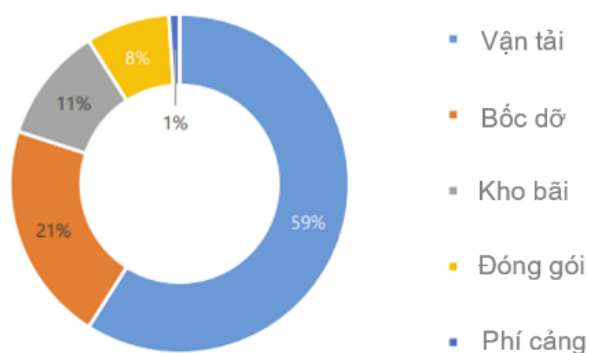


Source: IMF staff calculations.
Note: Country borders nor names necessarily reflect the IMF's official position.

IMF

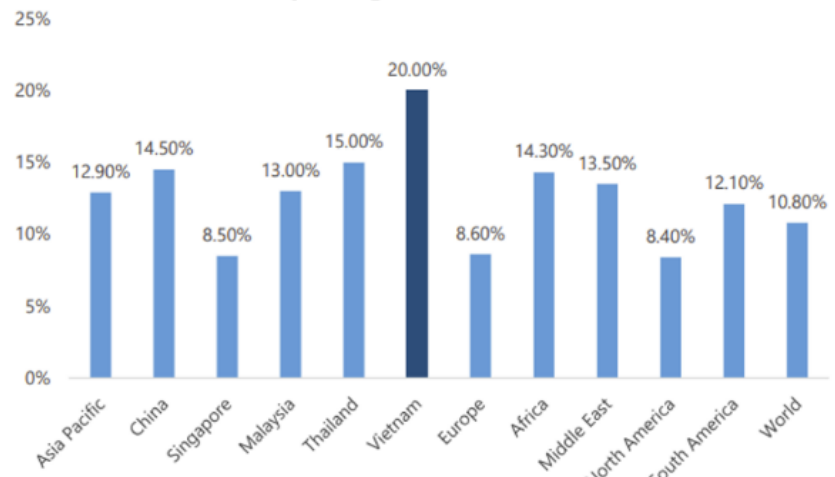
Việc cơ sở hạ tầng kém phát triển khiến chi phí logistics/GDP của Việt Nam đạt khá cao so với các nước trong khu vực là 20% so với như mức độ trung bình của toàn thế giới (10.8%). Trong đó, chi phí vận chuyển chiếm tỷ trọng lớn nhất trong chi phí Logistic.

Thành phần chi phí Logistic tại Việt Nam 2018-2019



Source: VIRAC, Armstrong & Associate

Chi phí Logistic trên GDP 2020



Source: VIRAC, Armstrong & Associate

Những vấn đề mà Việt Nam đang gặp phải rất tương đồng với Trung Quốc trong những thập kỷ trước đây. Nếu tình trạng này không có sự cải thiện sẽ ảnh hưởng đáng kể đến tăng trưởng kinh tế cũng như giảm sức hấp dẫn đối với dòng vốn FDI và sẽ là rào cản rất lớn đối với "giấc mộng" trở thành một "Con rồng Châu Á" đối với Việt Nam. Từ đây chúng ta thấy được tính cấp thiết của việc đầu tư vào cơ sở hạ tầng trong thời điểm hiện tại.

TÁC ĐỘNG VÀ LAN TỎA

Nhìn vào sự lan tỏa từ bức tranh tổng của đầu tư công

Trong công thức xác định GDP của một quốc gia: $Y = C + I + G + NX$. Vốn đầu tư công là một phần của chi tiêu chính phủ (G), điều đó có nghĩa việc đẩy mạnh vốn đầu tư công của chính phủ sẽ có góp phần thúc đẩy tăng trưởng GDP theo hai hướng:

- Trực tiếp: tăng giá trị thực của chi tiêu chính phủ (G).
- Gián tiếp: kích cầu tiêu dùng (C) cũng như đóng vai trong vốn môi thu hút đầu tư toàn xã hội (I) tăng trưởng.

Nền kinh tế nước ta có độ mở lớn, nên chịu ảnh hưởng tiêu cực từ các yếu tố vĩ mô toàn cầu là khó tránh khỏi trong thời điểm hiện tại. Chính vì vậy **đầu tư công đóng vai trò lớn trong việc dẫn dắt nguồn vốn đầu tư xã hội**, sự xuất hiện của một nguồn "vốn môi" này có thể khơi dậy nền kinh tế, bên cạnh chính sách tiền tệ. Đầu tư công được tập trung đẩy mạnh nhất vào nâng cao cơ sở hạ tầng - từ đó thu hút vốn đầu tư từ khu vực tư nhân cũng như nước ngoài, tạo việc làm và chuyển dịch cơ cấu kinh tế.

Dựa vào dữ liệu lịch sử từ giai đoạn 2010 - 2019, sau khi nhà nước đẩy mạnh đầu tư thì nguồn vốn khu vực tư nhân và nước ngoài đều tăng mạnh, kéo theo đột biến về tăng trưởng GDP, trừ giai đoạn dịch 2020 - 2021. Về sự lan tỏa, giải ngân đầu tư công tăng thêm 1% thì tăng trưởng GDP sẽ tăng thêm 0.058%, giải ngân 1 đồng vốn đầu tư công sẽ kéo theo 1.61 đồng (2016 - 2020) vốn đầu tư của khối ngoài nhà nước, cao hơn giai đoạn trước 1,42 đồng (2011 - 2015), **điều này cho thấy mức độ lan tỏa của đầu tư công ngày càng cao.**

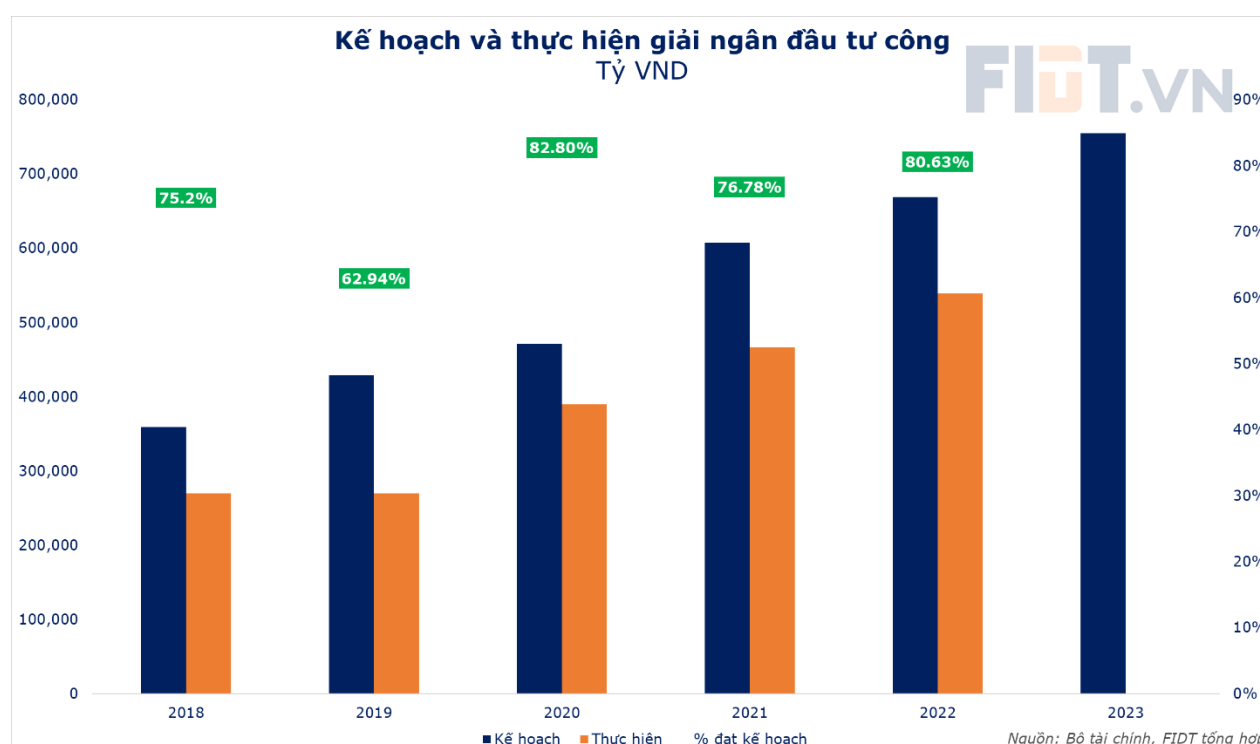
Tăng trưởng vốn đầu tư phát triển toàn xã hội thực hiện phân theo thành phần kinh tế qua các năm (2011 - 2022)				
Năm	Kinh tế Nhà nước	Kinh tế ngoài nhà nước	Khu vực có vốn đầu tư nước ngoài	Tăng trưởng GDP
2011	6.4%	17.1%	5.8%	5.9%
2012	18.6%	9.2%	-3.7%	5.0%
2013	7.4%	9.9%	9.9%	5.4%
2014	7.2%	16.8%	10.5%	6.0%
2015	5.1%	15.2%	19.9%	6.7%
2016	5.5%	12.1%	10.4%	6.2%
2017	5.0%	18.7%	12.8%	6.8%
2018	2.2%	15.9%	9.8%	7.1%
2019	2.1%	14.5%	7.9%	7.0%
2020	14.3%	3.0%	-1.3%	2.91%
2021	-2.9%	7.2%	-1.1%	2.58%
2022	14.6%	8.9%	13.9%	8.02%

FIDT.VN

Vốn đầu tư từ khu vực ngoài nhà nước và nước ngoài tăng mạnh chỉ sau 1 năm vốn đầu tư nhà nước tăng đột biến, kéo theo GDP có đột biến về tăng trưởng.
Khẳng định vai trò "**vốn môi**" của đầu tư công

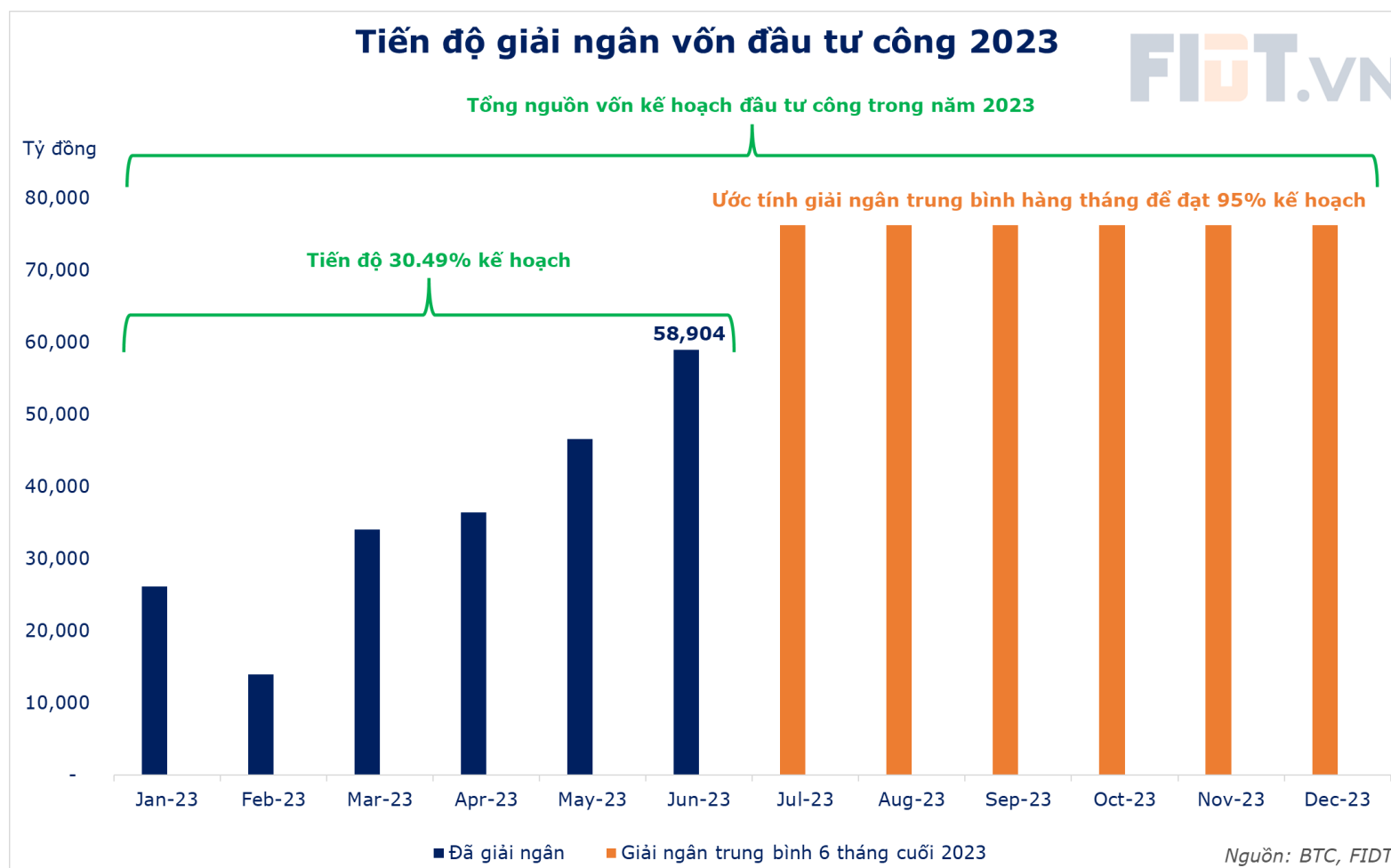
Trước tình hình vĩ mô thế giới hiện tại không mấy khả quan, thì việc sử dụng chính sách tài khóa để kích cầu nền kinh tế là hết sức cấp thiết. Nhiều nghiên cứu đã chỉ ra rằng đối với các nền kinh tế đang phát triển như nước ta thì việc đẩy mạnh giải ngân đầu tư vào các dự án hạ tầng, năng lượng sẽ đem lại hiệu quả hơn rất nhiều so với các nền kinh tế phát triển. Việc đẩy mạnh phát triển cơ sở hạ tầng sẽ tạo điều kiện cho nguồn vốn tư nhân mở rộng trong dài hạn - đây là nguồn vốn có hiệu quả lên tăng trưởng kinh tế lớn nhất, vượt xa hiệu quả từ nguồn vốn ĐTC.

Có thể thấy rõ, Chính phủ đã đặt kế hoạch giải ngân đầu tư công của Việt Nam năm nay khoảng 755,334 nghìn tỷ VND, cao hơn năm ngoái 25% nhằm góp phần đạt mục tiêu GDP do Quốc Hội đề ra. Nếu giải ngân được hết con số trên sẽ giúp GDP Việt Nam tăng trưởng thêm khoảng 0.02% - Theo dự phóng của TS. Căn Văn Lực, Thành viên Hội đồng tư vấn chính sách Tài chính - Tiền tệ quốc gia.



Về tình hình giải ngân vốn đầu tư công từ nguồn ngân sách Nhà nước ở thời điểm hiện tại, dự kiến đến 30/6, số liệu giải ngân ước đạt gần 216.000 tỷ đồng. Như vậy, để đạt đúng tiến độ mà chính phủ đề ra (hoàn thành 95% kế hoạch giải ngân trong 2023), FIDT ước tính trong 6 tháng cuối năm, trung bình hàng tháng chính phủ và các cơ quan địa phương sẽ phải giải ngân khoảng 76 nghìn tỷ. Đây là một mức rất cao - hơn 29.3% so với tháng 6. Đây vừa là động lực cũng vừa là thách thức cho nhóm xây dựng, đầu tư công trong năm nay.

Tuy nhiên, trước những động thái tích cực hỗ trợ, đẩy mạnh công tác giải ngân, khơi thông dòng vốn nhằm mục tiêu lấy đầu tư công làm mũi nhọn cho phát triển nền kinh tế của chính phủ trong thời gian gần đây, thì mục tiêu này hoàn toàn khả thi.



Chính phủ hiểu rõ tầm quan trọng của đầu tư công đối với nền kinh tế quốc gia trong thời điểm hiện tại, đặc biệt là trong vai trò dẫn dắt và lan tỏa dòng tiền, chính vì vậy chính phủ đặt đó làm ưu tiên hàng đầu trong giai đoạn trung và dài hạn.

Tiến độ giải ngân Vòng đai 3 - Trọng điểm cần tập trung nguồn lực

Là 1 trong 4 dự án có tổng mức đầu tư lớn nhất dự kiến khởi công trong 2023, Đường Vòng đai 3 có ý nghĩa đặc biệt quan trọng hình thành nên mạng lưới giao thông huyết mạch của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, khi khép kín tuyến đường này sẽ thúc đẩy giao thương giữa các tỉnh với nhau, thúc đẩy kinh tế toàn diện cho các vùng và là điểm sáng thu hút các nhà đầu tư tới những dự án liền kề Vòng đai 3. Đây là dự án quan trọng cần tập trung cấp thiết trong ngắn hạn sắp tới. FIDT cho rằng dự án này sẽ có vai trò lớn trong hệ thống cơ sở hạ tầng và là động lực tăng trưởng chính cho khu vực trong giai đoạn 2023 – 2027.

Một số dự án chuẩn bị khởi công	Mức đầu tư (tỷ đồng)	Thời điểm triển khai	Tổng chiều dài	Dự kiến khai thác	Dự kiến khởi công
Hạng mục chính sân bay Long Thành	98,500	Đầu 2023		2025	
12 DA thành phần cao tốc Bắc - Nam GĐ 2	148,492	Đầu 2023	723 km	2026	
Vành đai 4 Tp.Hà Nội	85,813	Giữa 2023	113 km	2028	Jun-23
Vành đai 3 Tp.HCM	75,378	Cuối 2022	98 km	2026	Jun-23
Cao tốc Dầu Giây - Liên Khương	45,787	Giữa 2023	208 km	2025	
Cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng	44,690	Giữa 2023	188 km	2027	Jun-23
Cao tốc Khánh Hòa - Buon Mê Thuột	21,935	Giữa 2023	117 km	2026	Jun-23
Cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu	17,837	Giữa 2023	53 km	2025	Jun-23
Cao tốc Gia Nghĩa - Chơn Thành	23,000	Giữa 2023	129 km	2030	Jun-23
Cao tốc Ninh Bình - Nam Định - Thái Bình - Hải Phòng			88 km	Đang xem xét mức đầu tư	

Nguồn: Bộ Tài chính, Bộ Xây dựng, FIDT tổng hợp

FIDT sẽ đi vào phân tích tiến độ giải ngân của dự án Vòng đai 3 để có thể ước tính được thời gian và mức độ tác động đến những đối tượng được hưởng lợi trực tiếp từ đó tiếp tục đánh giá mức độ lan toả của dự án này. Trước tiên, về 2 phần giải ngân chính: (1) Đền bù giải phóng mặt bằng và (2) xây dựng dự án.

DỰ KIẾN TIẾN ĐỘ TRIỂN KHAI DỰ ÁN VÀNH ĐAI 3 TP.HCM			
Nội dung công việc	Bắt đầu	Hoàn thành	Thời gian thực hiện
Quyết định chủ trương đầu tư		5/2022	
Tổ chức lập, thẩm định, phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi các dự án thành phần	Quý III/2022	Quý I/2023	5 tháng
Giải phóng mặt bằng và tái định cư	Quý III/2022	Quý II/2024	21 tháng
Tổ chức lập, thẩm định và phê duyệt thiết kế kỹ thuật, dự toán	Quý II/2023	Quý IV/2023	9 tháng
Khởi công		Quý IV/2023	
Cơ bản hoàn thành		Năm 2025	
Hoàn thành toàn Dự án		Năm 2026	
Quyết toán Dự án		Năm 2027	

(1) Đền bù giải phóng mặt bằng: TP.HCM chiếm phần lớn về chi phí GPMB so với các tỉnh khác. Hiện tại, ¾ địa phương đã tiến hành giải ngân đền bù, giải phóng mặt bằng, chỉ có tỉnh Đồng Nai còn chậm do địa phương chỉ mới hoàn thành công tác ban hành thông báo thu hồi, tổ chức họp dân công bố kế hoạch thu hồi đất và kiểm đếm tài sản, kiến trúc, cây trồng.

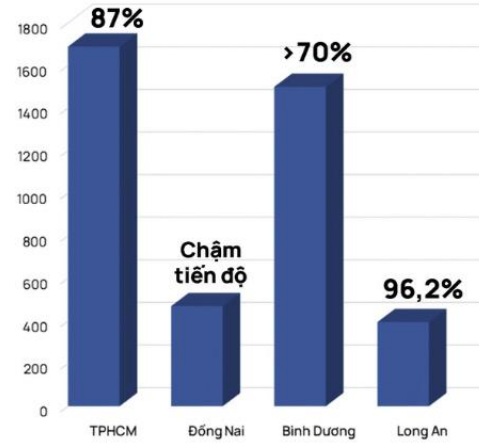
Phân bổ nguồn vốn Vành đai 3 (Tỷ VNĐ)

Tỉnh/TP	Xây lắp	Bồi thường	Tổng
TP.HCM	22,412	25,610	48,022
Bình Dương	5,752	13,528	19,280
Long An	3,040	1,168	4,208
Đồng Nai	2,584	1,284	3,868
Tổng	33,788	41,590	75,378

Nguồn: FIDT tổng hợp

Tiến độ giải phóng mặt bằng đến tháng 6/2023

Giải phóng mặt bằng

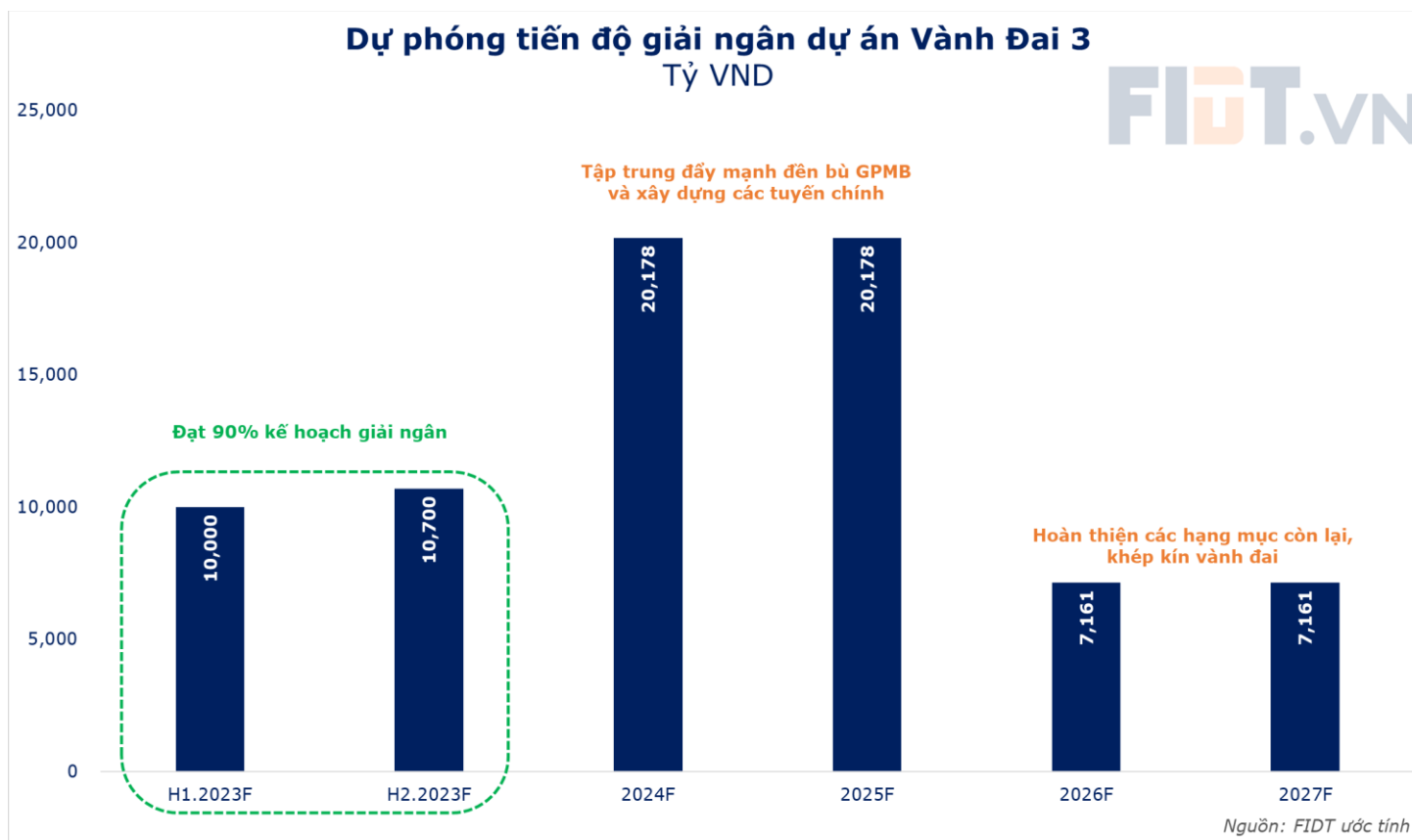


- TP.HCM (1.689 trường hợp, 410,439 ha): Đạt 87% (356 ha)
- Đồng Nai (470 trường hợp, 65ha): Chậm tiến độ.
- Bình Dương (1.500 trường hợp, 85,86 ha): Đạt hơn 70%
- Long An (395 trường hợp, 43 ha): Đạt 96,2% (41,4ha)

Nguồn: tienphong.vn

(2) Xây dựng dự án, theo Giám đốc Ban quản lý dự án xây dựng CTGT TP.HCM, dự kiến đến 30/06 Vành đai 3 giải ngân được 10,000 tỷ đồng, tương đương 43% kế hoạch (8,000 tỉ bồi thường GPMB và 2,000 tỉ xây dựng) phần giải ngân xây dựng hiện tại đã rơi vào khoảng 1,500 – 2,000 tỷ.

Năm 2023, dự án đường Vành đai 3 có kế hoạch giải ngân hơn 23,000 tỷ đồng. Như vậy khoảng 13,000 tỷ đồng sẽ là mục tiêu cần được giải ngân trong H2.2023. FIDT đánh giá kế hoạch giải ngân trong 2023 có thể chỉ khả quan ở mức 90%, do các thủ tục bồi thường giải phóng mặt bằng chậm trễ dẫn đến tiến độ thủ tục của toàn dự án bị chậm dây chuyền, dù Chính phủ đang tập trung thúc đẩy tiến độ giải ngân lẫn chuẩn bị thi công.



Chúng tôi kỳ vọng câu chuyện giải ngân sẽ sáng hơn trong 2024 và 2025, khi các nỗ lực khơi thông dòng vốn đầu tư công của chính phủ đạt hiệu quả mong đợi. Như vậy, 2024 và 2025 sẽ là thời điểm Vành đai 3 được tập trung đẩy mạnh giải ngân nguồn vốn nhất, nhằm đạt đúng tiến độ hoàn thành dự án vào 2026.

Thu hút đầu tư và lan tỏa dòng tiền

FIDT nhìn vào bức tranh lớn về tăng trưởng nguồn vốn toàn xã hội 2011 – 2022 tác động lên GDP đã phân tích để đánh giá sự thu hút đầu tư lan tỏa của Vành đai 3. Theo đó, Vành đai 3 đóng vai trò là nguồn vốn mới, dẫn dắt các thành phần kinh tế khác tham gia đầu tư vào TP.HCM và khu vực lân cận. Theo đó chúng tôi tin rằng cơ cấu huy động vốn đầu tư sẽ dịch chuyển tích cực, các tỉnh thành quanh Vành đai 3 sẽ nhận được sự chú ý từ các thành phần kinh tế ngoài nhà nước, từ đó thúc đẩy sản xuất kinh doanh tăng trưởng.

FIDT đánh giá vai trò của Vành đai 3 qua hệ số thu hút vốn đầu tư công. Hệ số này cho biết cứ một đồng đầu tư công từ NSNN sẽ thu hút bao nhiêu đồng đầu tư từ khu vực tư nhân hay tổng vốn đầu tư xã hội vào hoạt động sản xuất kinh doanh, được tính bằng cách lấy nguồn vốn đầu tư nhân hoặc tổng vốn đầu tư xã hội chia cho đầu tư công.

$$\text{Hệ số thu hút} = \frac{\text{nguồn vốn đầu tư nhân (tổng vốn đầu tư xã hội)}}{\text{vốn đầu tư công}}$$

	Vốn đầu tư phát triển toàn xã hội thực hiện phân theo thành phần kinh tế theo giá thực tế (Tỷ VND)				Hệ số thu hút	
	Nhà nước	Tư nhân	Đầu tư nước ngoài	Tổng số	Tư nhân	Tổng vốn
2010	364.29	466.08	214.51	1,044.88	1.28	2.87
2011	387.58	545.72	226.89	1,160.19	1.41	2.99
2012	459.50	596.12	218.57	1,274.20	1.30	2.77
2013	493.72	655.20	240.11	1,389.04	1.33	2.81
2014	529.47	765.27	265.40	1,560.14	1.45	2.95
2015	556.38	881.76	318.10	1,756.24	1.58	3.16
2016	587.11	988.65	351.10	1,926.86	1.68	3.28
2017	616.46	1,173.90	396.20	2,186.56	1.90	3.55
2018	630.14	1,361.10	435.10	2,426.40	2.16	3.85
2019	643.09	1,557.90	469.44	2,670.47	2.42	4.15
2020	734.74	1,605.00	463.28	2,803.07	2.18	3.82
Sơ bộ 2021	713.58	1,720.20	458.08	2,891.91	2.41	4.05
Trung Bình					1.76	3.35

Nguồn: Tổng cục thống kê

Từ 2010 tới nay, tính theo giá thực tế, một đồng đầu tư công thu hút trung bình 1.76 đồng đầu tư tư nhân và 3.35 đồng tổng vốn phát triển toàn xã hội. FIDT giả định trong trường hợp không có sự thay đổi lớn về hệ số thu hút trong 2023, thì chúng tôi kỳ vọng việc giải ngân **20,700 tỷ cho dự án Vành Đai 3 sẽ thu hút 36,411 tỷ vốn đầu tư tư nhân và 69,443 tỷ đồng tổng vốn đầu tư xã hội.**

Dự phóng tiến độ giải ngân dự án Vành Đai 3 & lượng vốn đầu tư thu hút (tư nhân và tổng vốn phát triển xã hội) (Tỷ VND)						
	H1.2023	H2.2023F	2024F	2025F	2026F	2027F
Giải ngân VĐ 3	10,000	10,700	20,178	20,178	7,161	7,161
Thu hút vốn đầu tư tư nhân		36,411	35,493	35,493	12,596	12,596
Thu hút tổng vốn đầu tư phát triển xã hội		69,433	67,682	67,682	24,020	24,020

Về sự lan tỏa của dòng tiền, FIDT giả định giải ngân nguồn vốn cho dự án Vành đai 3 mỗi năm sẽ được trích 100% từ tiền gửi kho bạc tại Ngân hàng Nhà nước (NHNN) dù số tiền gửi tại NHTM đang có khoảng hơn 130,000 tỷ đồng. Do số tiền tồn dư đang gửi tại NHNN còn hơn 895,000 tỷ đồng (lãi suất 0.8%) là từ ngân sách đầu tư công - theo Bộ Tài Chính, khoản này sẽ được ưu tiên giải ngân trước và giữ ở mức tối thiểu vì chỉ mang tính tạm thời và không có lợi nếu xét về chi phí cơ hội (lãi suất tiền gửi không kỳ hạn).

Vì tiền trong NHNN không được tính vào lưu thông – hay còn gọi là “tiền chết”, cho nên việc tiến hành giải ngân 75,000 tỷ vốn đầu tư cho dự án Vành đai 3 có tác dụng tương đương như việc trực tiếp bơm lượng tiền trên vào nền kinh tế, khiến cung tiền lẫn thanh khoản hệ thống ngân hàng tăng.

Nguồn vốn giải ngân cho dự án vành đai 3 khi được “bơm” ra sẽ đi theo 2 hướng chính:

- (1) Tiền bồi thường → Người dân nhận đền bù → Tái định cư, nguồn tiền dư sẽ được sử dụng vào kinh doanh, đầu tư, tiêu dùng
- (2) Tiền xây dựng → Nhà thầu xây dựng → VLXD, người lao động → đảm bảo việc làm, giảm tỷ lệ thất nghiệp.

Dù các nguồn vốn giải ngân có xuất phát điểm khác nhau (nguồn về cá nhân, nguồn về doanh nghiệp), nhưng điểm cuối vẫn sẽ là hệ thống ngân hàng.

Với chức năng tạo tiền cho nền kinh tế thông qua hoạt động tín dụng và thanh toán, ngân hàng sử dụng nguồn vốn huy động được để cho vay, số tiền sau đó được đưa trở lại nền kinh tế thông qua hoạt động chi tiêu và thanh toán tín dụng, tiền tiếp tục được ngân hàng đem đi cho vay từ đó làm tăng cung tiền. Nguồn vốn giải ngân từ Vành đai 3 cộng hưởng với số nhân tiền tệ sẽ giúp làm tăng cung tiền đáng kể ra nền kinh tế. Tuy nhiên, chúng tôi lưu ý rằng mức độ lan tỏa từ nguồn vốn làm tăng cung tiền bao nhiêu vẫn cần phụ thuộc nhiều vào tình hình sức khỏe của nền kinh tế.

SỰ HƯỞNG LỢI VÀ ĐÁNH GIÁ RỦI RO

Mức độ hưởng lợi

Với mức độ hưởng lợi của các nhóm ngành qua dự án Vành đai 3, FIDT chia làm 4 giai đoạn với mức độ hưởng lợi khác nhau.

- Giai đoạn đền bù GPMB (2021 – 2024)** hầu hết các nhóm ngành không được hưởng lợi từ giai đoạn này, riêng bất động sản dân sinh được hưởng lợi nhờ tăng giá từ hiệu ứng đầu cơ.
- Giai đoạn xây dựng (2024 – 2025)** phần quan trọng nhất của dự án, các doanh nghiệp xây dựng hạ tầng và vật liệu xây dựng sẽ được hưởng lợi chính từ giai đoạn này. Đây là giai đoạn các ngành vật liệu đóng góp phần lớn vào cấu phần của dự án, nhất là đá xây dựng (trung bình 35% chi phí xây dựng).
- Hoàn thiện (2026 – 2027)** giai đoạn hoàn thiện các hạng mục còn lại của dự án, đây là giai đoạn hưởng lợi chính của ngành nhựa đường. Các doanh nghiệp thầu xây dựng nhận thanh toán theo tiến độ kế hoạch.
- Hoàn thành (sau 2027)** thời điểm bàn giao quyết toán toàn bộ dự án, đây là thời điểm ngành bất động sản dân sinh được hưởng lợi rõ rệt nhất nhờ tạo trục kết nối liên khu vực.

Nhóm ngành hưởng lợi	Giai đoạn hưởng lợi				Mức độ hưởng lợi	Cổ phiếu đáng chú ý
	Đền bù GPMB	Xây dựng	Hoàn thiện*	Hoàn thành		
Vật liệu xây dựng	0	3	2	0	2.2	
<i>Thép</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>0</i>	0.8	HPG
<i>Đá</i>	<i>0</i>	3	<i>0</i>	<i>0</i>	1.8	VLB, KSB, CTI, DHA, TCD
<i>Xi măng</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>0</i>	0.8	HT1
<i>Nhựa đường</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	3	<i>0</i>	1.2	PLC
Xây dựng	0	3	2	0	2.2	
BDS dân sinh	1	2	2	3	2	KDH, DXG, PDR, NVL
BDS KCN	0	0	1	3	0.5	BCM, IDC, LHG, CLX, KBC
Logistic	0	0	0	3	0.3	TMS, GMD, ILB, ACV



Mức độ hưởng lợi			
0	1	2	3

*Hoàn hiện các hàng mục, nút giao, trải nhựa, khớp kín vành đai

Ngoài những nhóm ngành chính FIDT nêu bật trong trung hạn (1 – 5 năm), Bất động sản khu công nghiệp và Logistic là những ngành trọng yếu được hưởng lợi về mặt dài hạn, mở ra cơ hội lớn thu hút nguồn vốn đầu tư từ nước ngoài và tư nhân, thúc đẩy kinh tế toàn vùng.

Ngành nghề hưởng lợi

Xây dựng hạ tầng

Đối với dự án vành đai 3 sẽ có rất nhiều nhà thầu xây dựng tham gia thi công dự án này và theo thông tin của FIDT trong các doanh nghiệp đã trúng một số gói thầu của dự án này thì chưa có doanh nghiệp nào đang niêm yết trên sàn. Tuy nhiên, với quy mô rất lớn của dự án khi tổng mức đầu cho hoạt động xây dựng là 33,789 tỷ đồng, FIDT cho rằng sẽ có không ít doanh nghiệp xây dựng đang được niêm yết có thể sẽ tham gia vào những gói thầu khác trong giai đoạn sắp tới. Mặc dù chưa đưa ra những doanh nghiệp xây dựng cụ thể hưởng lợi trực tiếp hưởng lợi từ dự án trong báo cáo này nhưng chúng tôi cho rằng với kế hoạch đầu tư công nói chung, cùng rất nhiều dự án khác thì sẽ có nhiều doanh nghiệp xây dựng tiềm năng và đáng để đầu tư trong tương lai.

Dự án	Chiều dài (km)	Giá trị (tỷ đồng)	Liên danh nhà thầu
Bãi Vọt - Hàm Nghi	35.5	6,045	VCG - TCT 319 BQP
Hàm Nghi - Vũng Áng	54		
11-XL		4,456	Xuân Trường - CTCP 471 - CT TNHH xây dựng Tự Lập.
12-XL		3,304	Xuân Trường - CTCP Xây dựng 368
Vũng Áng - Bùn	56		
XL-01		5,300	CTCP Đầu tư và XDGT Phương Thành - LCG
XL-02		5,400	Sơn Hải - VCG - CTCP Xây dựng 368 - CTCP 484 - CT 479
Bùn - Vạn Ninh	50		
XL-01		3,939	C4G - C36 - CTCP - CTCP ĐTXD Trường Sơn - CTCP 471.
XL-02		3,501	TCT XD Trường Sơn - CTCP ĐT50 Trường Sơn
Vạn Ninh - Cam Lộ	65		
XL-01		3,361	TCT XD Trường Sơn - CTCP Tập đoàn Trường Thịnh - CTCP Xây dựng 368
XL-02		3,480	CTCP Tập đoàn Trường Thịnh - CTCP GTXD số 1 - CTCP Tổng công ty Đường sắt
Quảng Ngãi - Hoài Nhơn	88		
XL-01		3,800	CTCP Tập đoàn Đèo Cả - HHV - Công ty TNHH ĐTXD Dacinco
XL-02		4,500	CTCP Tập đoàn Đèo Cả - HHV
XL-03		6,400	CTCP Tập đoàn Đèo Cả - HHV - CTCP Xây dựng Đèo Cả
Hoài Nhơn - Quy Nhơn	70		
11-XL		3,027	Tổng Công ty xây dựng Trường Sơn
12-XL		6,140	Sơn Hải - Phúc Lộc - Cienco 8 - Trường Thịnh - CTCP 471
Quy Nhơn - Chí Thạnh	62		
11-XL		3,690	CC1 - TCT Công trình Đường sắt - SDT - Tân Hoàng Long - Thuận An
12-XL		3,055	VCG - CTCP XD Trung Nam 18 E&C - CTCP Phát triển xây dựng và Thương mại Thuận An- CTCP Xây dựng dịch vụ và Thương mại 68 - CTCP Hải Đăng
13-XL		6,241	TTL - trung Nam 18 E&C - CTCP DTXD & XNK 168 Việt Nam - Cường Thịnh Thi - Khang Nguyên
Chí Thạnh - Vân Phong	48		
XL-01		4,393	CTCP Tập đoàn Đèo Cả - TTL - Phúc Lộc - Lũng Lô - CTCP XDTM 68
XL-02		4,440	Công ty Trung Nam 18 E&C - CC1 - Công ty TNHH xây dựng Tự Lập, Công ty miền Trung
Vân Phong - Nha Trang	83		
XL-01		5,365	LCG - Phương Thành - VNCN E&C - CTCP Hải Đăng
XL-02		3,549	VCG - Tập đoàn Sơn Hải
Cần Thơ - Hậu Giang	38	7,966	Tổng công ty Xây dựng Trường Sơn - G36 - CC1 - CTCP Đầu tư Xây dựng và Kỹ thuật VNCN E&C - CTCP Xây dựng Tân Nam
Hậu Giang - Cà Mau	73		
XL-01		7,256	Trung Nam E&C - Trung Nam 18 E&C - C4G - CTCP Hải Đăng - CT TNHH Thi Sơn
XL-02		3,835	CTCP Đầu tư Xây dựng và Kỹ thuật VNCN E&C - CTCP Đầu tư và Phát triển hạ tầng 620 - CTCP Hải Đăng - Công ty TNHH Sản xuất và Xây dựng Thi Sơn
XL-03		3,334	CC1 - Hải Đăng - Vạn Cường - CTCP XD&DT 492

Nguồn: Bộ GTVT

Vật liệu xây dựng

Đối với ngành vật liệu xây dựng, việc triển khai các dự án đầu tư công sẽ thúc đẩy nhu cầu tiêu thụ vật liệu xây dựng. Theo FIDT giai đoạn đầu của việc thực hiện các dự án thì các vật liệu như cát và đá sẽ có nhu cầu lớn nhất và những ngành này có đặc điểm cố hữu chính là các nhà thầu luôn ưu tiên lựa chọn nguồn vật liệu có vị trí gần các dự án vì chi phí vận chuyển thường chiếm tỷ trọng lớn. Khu vực Nam Bộ là khu vực ít mỏ đá, trong đó chỉ số ít mỏ đạt đủ yêu cầu về trữ lượng cũng như chất lượng cho các dự án thì lại thuộc sở hữu của một nhóm nhỏ các công ty có niêm yết trên sàn. FIDT kỳ vọng với việc gần như không có đối thủ cạnh tranh trong việc cung cấp, kinh doanh một trong các nguyên vật liệu thiết yếu nhất của các dự án đầu tư công, các doanh nghiệp ngành đá xây dựng sẽ có đột biến rất lớn về lợi nhuận cũng như doanh thu trong giai đoạn xây dựng đường vành đai 3.

Nhu cầu đá cho đầu tư công là rất lớn trong khi nguồn cung đá rất hạn chế, 70% nhu cầu đá đến từ xây dựng các công trình hạ tầng. Nguồn cung hạn chế xuất phát từ một số lý do chính yếu gồm:

- **Thứ nhất, quy hoạch mỏ đá xây dựng giai đoạn 2021-2025 chưa hoàn thành**, đặc biệt đối với các tỉnh, thành phố là "trung tâm" khai thác đá xây dựng miền Nam, trong đó có Bình Dương và Đồng Nai. Điều này dẫn đến lượng mỏ đá được khai thác mới rất hạn chế.
- **Thứ hai, khó khăn về giải phóng chi phí mặt bằng** khi giá bồi thường đất tại các khu vực khai thác đá đều tăng.
- **Thứ ba, sự đóng cửa của 2 mỏ đá lớn là Tân Đông Hiệp và Núi Nhỏ** càng làm hạn chế thêm nguồn cung đá cho khu vực.

Đối với chi phí xây dựng đường, không tính chi phí bồi thường giải phóng mặt bằng thì bình quân chi phí đá chiếm tỷ trọng 30- 35%/Chi phí xây dựng, còn lại là nhân công (~ 40%), nhựa đường (~15%) và đất cát san lấp.

Đá cũng là ngành có tính liên thông khu vực, theo đó các khi một dự án trọng điểm được thực hiện, giá bán của các mỏ lân cận cũng có xu hướng tăng giá theo do hạn chế về nguồn cung. Các doanh nghiệp khai thác đá trong khu vực được hưởng lợi từ việc thiếu mỏ đá xây dựng tại khu vực khi đầu tư công dự kiến đẩy mạnh trong 2023-2025 với dự án Vành đai 3, ngoài ra 12 dự án thành phần thuộc DA ĐTXD đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông GD 2021-2025 đã khởi động cũng là động lực lớn đối với đá xây dựng.

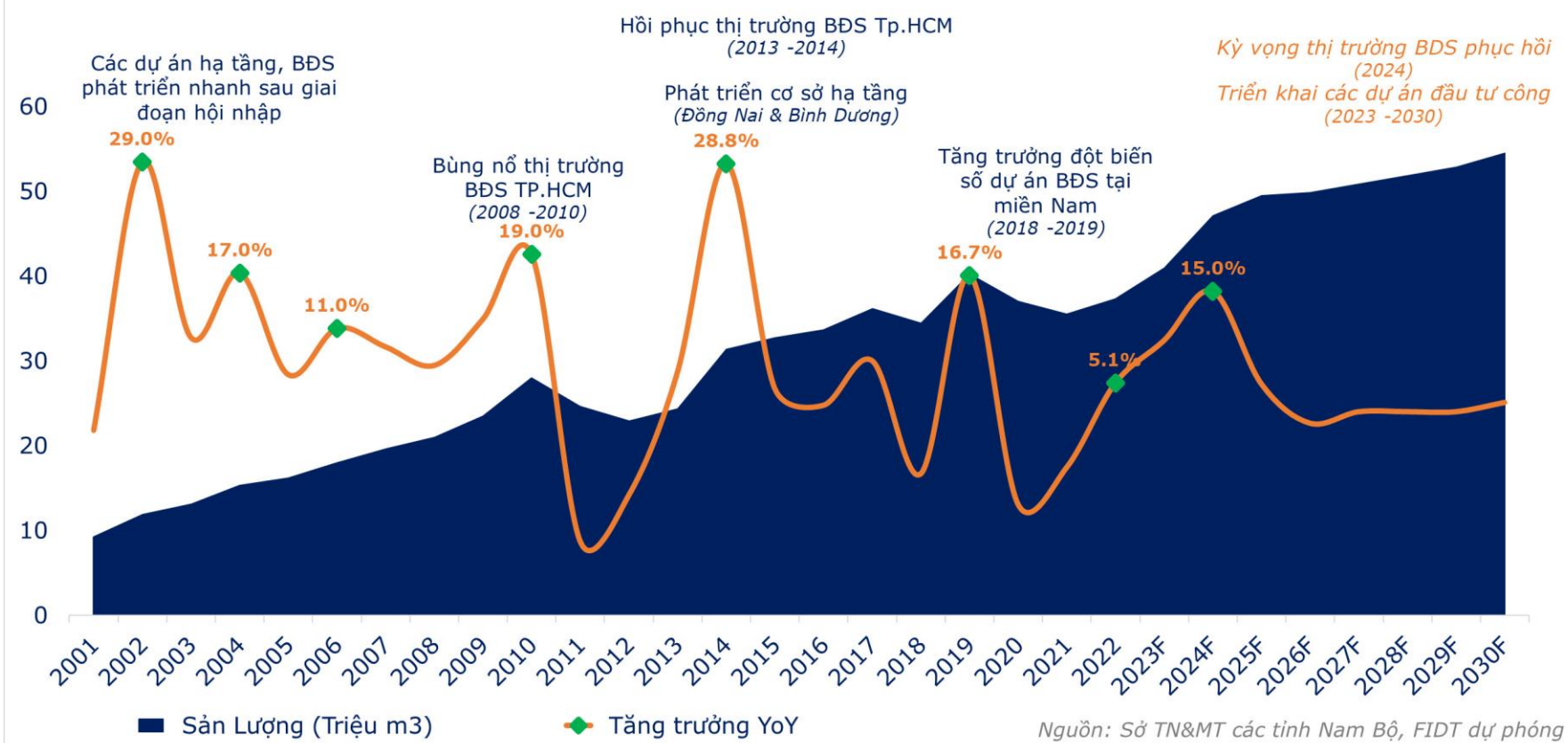
Danh sách các dự án hạ tầng trọng điểm phía nam giai đoạn 2023 - 2030

STT	Dự án	Tổng đầu tư	Quy mô	Khởi công	Kết thúc	Hiện trạng	Nhu cầu đá	Mỏ đá có thể được sử dụng	
		2022-2025			14,900,000				
1	Sân bay Long Thành - GD1	114,450	1.810 ha	4Q-2023	2026	Chuẩn bị mặt bằng	8,500,000	Tân Cang, Phước Bình	
2	CT Cần Thơ - Cà Mau	47,000	130 km	01-2023	4Q-2025	GPMB	1,800,000	ĐBSCL, Vĩnh Cửu, Bắc Tân Uyên	
3	Vành đai 3 (phần còn lại)	75,378	76.3 km	06-2023	06-2026	GPMB	1,200,000	Tân Cang, Núi Nứa, Vĩnh Cửu, Bắc Tân Uyên, Phú Giáo	
4	CT Dầu Giây - Tân Phú	8,300	60 km	09-2023	4Q-2025	GPMB	850,000	Núi Nứa, Soklu, Gia Canh	
5	CT Biên Hòa - Vũng Tàu	17 837	57 km	06-2023	06-2025	GPMB	750,000	Tân Cang, Núi Nứa	
6	CT Mộc Bài - HCM	20,889	50 km	2024	2027	Chờ chấp thuận CTĐT	660,000	Loc Ninh, Tân Cang, Vĩnh Cửu, Bắc Tân Uyên	
7	CT HCM - Long Thành mở rộng	14,786	22 km	2Q-2025	2027	Chờ chấp thuận CTĐT	450,000	Tân Cang	
8	CT An Hữu - Cao Lãnh	5500	27 km	06-2023	1Q-2025	GPMB	350,000	ĐBSCL, Vĩnh Cửu, Bắc Tân Uyên	
9	CT Mỹ Thuận - cần Thơ	4,826	23 km	1Q-2021	2024	Đang xây dựng	340,000	ĐBSCL, Vĩnh Cửu, Bắc Tân Uyên	
		Sau 2025			23,350,000				
1	Sân bay Long Thành - GD2	222,180	3190			Chờ chấp thuận CTĐT	14,000,000	Tân Cang, Phước Bình	
2	Sân bay Long Thành - GD3								
3	CT Hà Tiên - Rạch Giá - Bạc Liêu	33,250	255 km			Chờ chấp thuận CTĐT	3,400,000	ĐBSCL, Vĩnh Cửu, Bắc Tân Uyên	
4	CT Châu Đốc - Cần Thơ - Cao Lãnh	44,700	155 km			Chờ chấp thuận CTĐT	2,230,000	ĐBSCL, Vĩnh Cửu, Bắc Tân Uyên	
5	CT Chơn Hòa - Đức Thành	2,546	84 km			Chờ chấp thuận CTĐT	1,100,000	Chơn Thành, Loc Ninh, Phú Giáo, Tân Lập, Tân Cang	
6	CT Đức Hòa - Mỹ An	2,336	81 km			Chờ chấp thuận CTĐT	1,100,000	Tân Cang, Vĩnh Cửu, Bắc Tân Uyên	
7	CT Trung Lương - Mỹ Thuận - GD2	NA	54 km			Chờ chấp thuận CTĐT	750,000	ĐBSCL, Vĩnh Cửu, Bắc Tân Uyên	
8	Các tuyến metro HCM	NA	151 km			Chờ chấp thuận CTĐT	420,000	Tân Cang	
9	CT Mỹ An - Cao Lãnh	4,500	26 km			Chờ chấp thuận CTĐT	350,000	ĐBSCL, Vĩnh Cửu, Bắc Tân Uyên	

Nguồn: Bộ GTVT, FIDT ước tính

Sản lượng khai thác đá xây dựng tại Nam Bộ 2001 - 2030F

FIDT.VN



Kỳ vọng hồi phục của thị trường bất động sản nhờ hỗ trợ chính sách + Thúc đẩy triển khai hàng loạt các dự án đầu tư công trọng điểm sẽ là động lực chính khiến sản lượng khai thác đá tăng trưởng mạnh trong trung và dài hạn (2023 – 2030). Đặc biệt, FIDT ước tính 2025 sẽ là năm cao điểm cho nhu cầu đá xây dựng nhờ: (1) khởi công xây dựng sân bay Long Thành, (2) Vành đai 3 được gấp rút hoàn thành trong 2025 và (3) kỳ vọng thị trường bất động sản phục hồi.

Bất động sản dân sinh

Bất động sản là ngành hưởng lợi rõ rệt nhất từ Vành đai 3. Dự án đường vành đai 3 kết nối với 5 đường cao tốc hướng tâm là (1) TP.HCM - Trung Lương, (2) TP.HCM - Mộc Bài, (3) TP.HCM - Chơn Thành, (4) TP.HCM - Long Thành - Dầu Giây và (5) Bến Lức - Long Thành. Mạng lưới này không chỉ tạo liên kết 4 địa phương mà còn giải quyết bài toán nối kết liên vùng Đông Nam Bộ và Tây Nam Bộ. Điều này sẽ mở khoá quỹ đất ở các khu vực vùng ven TP.HCM và xa hơn là tạo điều kiện để các khu đô thị vệ tinh phát triển tại những khu vực này. Như vậy có thể thấy ngành BĐS sẽ là một trong những ngành hưởng lợi nhất từ dự án đường Đường vành đai này.

Riêng tại TP.HCM, sẽ khai thác khoảng 2,000 ha đất dọc tuyến đường Vành đai 3, nếu quy hoạch và khai thác thành công thì các khu công nghiệp mới sẽ xuất hiện, các khu dân cư mới sẽ ra đời ngay tại vị trí giao điểm giữa Vành đai 3 với các trục xuyên tâm.

Những dự án nằm gần hệ thống đường vành đai/đường cao tốc sẽ được hưởng lợi nhờ:

- Quỹ đất đối với các dự án trong nội thành đã giảm đáng kể và việc xây dựng cơ sở hạ tầng sẽ giúp mở khoá thêm những quỹ đất mới tại vùng ven TP. HCM.
- Người mua có thu nhập trung bình sẽ có xu hướng sống ở khu vực ngoại thành, với chi phí sinh hoạt vừa phải, trong khi họ có thể vào trung tâm thành phố làm việc, nhờ hệ thống đường vành đai kết nối.

Theo khảo sát thực tế của CBRE Việt Nam, mối quan tâm lớn nhất của các nhà đầu tư khi quyết định rót vốn vào những khu vực trung tâm đó là khả năng lưu thông. Nguyên nhân là bởi hầu hết khách hàng đều có tiêu chí ưu tiên khi mua nhà ở như vị trí thuận tiện, dễ dàng di chuyển và khả năng kết nối tới các khu vực lân cận. Nhất là những dự án bất động sản nằm trong khu vực trung tâm được hưởng lợi từ những công trình giao thông lớn, mang đến cuộc sống vừa chất lượng lại tiện nghi cho người dân.

Một số dự án được hưởng lợi nhờ Vành đai 3 TP.HCM



Nguồn: FIDT tổng hợp, hình: Vnexpress

Về tác động của dự án lên giá bất động sản, FIDT quan sát một số quốc gia trong khu vực, đường vành đai 3 của Bangkok (Thái Lan) năm 2019 khiến giá nhà đất gần dự án tăng tới 50% so với trước đó. Trong khi ở Singapore, hệ thống đường vành đai chạy bao quanh rìa thành phố, bắt đầu từ Portsdown Avenue và kết thúc tại Tampines Avenue 10, đã đẩy giá bất động sản dọc tuyến tăng 11% sau khi đi vào vận hành. Trên thực tế, một số thành phố trên thế giới cũng đã có mức tăng giá tối thiểu từ 11 - 12%.

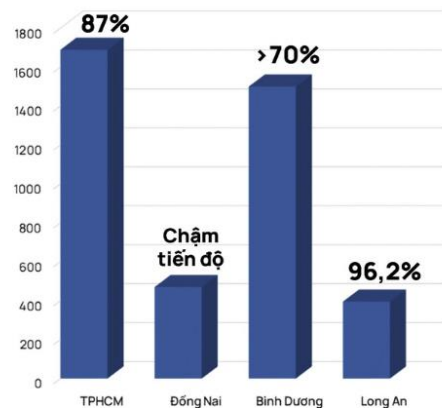
FIDT nhận định, tuyến đường Vành Đai 3 đi qua sẽ giúp mặt bằng giá chung tại khu vực có những sự biến động theo chiều hướng tích cực nhất là thời điểm hoàn thành dự án và đưa vào hoạt động.

Đánh giá rủi ro

Rủi ro chậm tiến độ

Đối với tiến độ giải phóng mặt bằng, với tiến độ hoàn thành như hiện tại, chúng tôi cho rằng vẫn có rủi ro chậm giải phóng mặt bằng đối với tỉnh Đồng Nai khi tỉnh chỉ mới hoàn thành công tác ban hành thông báo thu hồi, tổ chức họp dân công bố kế hoạch thu hồi đất và kiểm đếm tài sản, kiến trúc, cây trồng. *Chúng tôi đánh giá rủi ro này không ảnh hưởng quá nhiều đến tổng thể tiến độ dự án do (1)* các khu vực chính của dự án như Thành phố Hồ Chí Minh, Bình Dương đã đạt tiến độ GPMB ~ 90% **(2)** phần GPMB của tỉnh Đồng Nai có quy mô nhỏ và phần lớn là đất nông nghiệp, chúng tôi kỳ vọng Đồng Nai sẽ đẩy nhanh quá trình GPMB và hoàn thành đúng tiến độ GPMB như kế hoạch **(3)** cơ chế thi công xây lắp theo từng đoạn và thời điểm sẽ mang lại sự tối ưu cho việc tốc độ GPMB các địa phương không đồng đều.

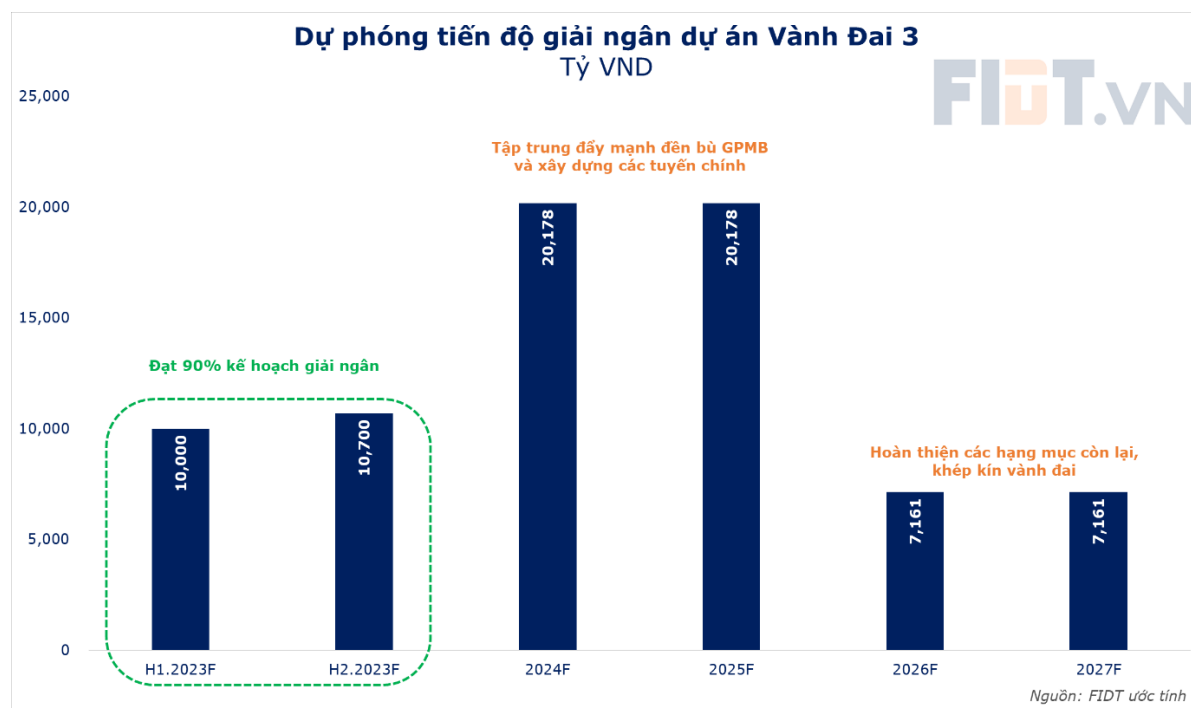
Giải phóng mặt bằng



- TPHCM (1.689 trường hợp, 410,439 ha): Đạt 87% (356 ha)
- Đồng Nai (470 trường hợp, 65ha): Chậm tiến độ.
- Bình Dương (1.500 trường hợp, 85,86 ha): Đạt hơn 70%
- Long An (395 trường hợp, 43 ha): Đạt 96,2% (41,4ha)

Nguồn: VnEconomy

Đối với nguồn vốn giải ngân cho việc giải phóng mặt bằng, chúng tôi cho rằng, *nguồn vốn để GPMB sẽ không phải là một điểm nghẽn đối với dự án Vành Đai 3 khi (1)* nguồn vốn dùng để GPMB chủ yếu từ ngân sách trung ương và địa phương **(2)** dự án đường Vành đai 3 là một dự án trọng điểm của Chính phủ do đó chúng tôi cho rằng sẽ được ưu tiên **(3)** nhiều đề xuất chính sách mới đối với dự án như việc đấu giá đất hai bên đường Vành đai 3 để thu hồi vốn trong quá trình triển khai dự án. Với tiến độ giải ngân như hiện tại, *chúng tôi đánh giá khả năng chậm tiến độ nếu có sẽ đến từ quá trình GPMB và xây lắp hơn là khả năng nguồn vốn không đủ để giải ngân.*



Đối với quá trình đấu thầu, theo chúng tôi tổng hợp, hiện tại đang sử dụng cơ chế đấu thầu để chọn ra các nhà thầu thi công cho dự án với các gói thầu nhỏ và mở theo từng giai đoạn. Chúng tôi đánh giá cơ chế đấu thầu sẽ gặp nhiều trở ngại hơn so với chọn thầu trực tiếp do cần thời gian để các nhà thầu nộp hồ sơ năng lực và thời gian để chọn ra nhà thầu thi công cũng như xảy ra các vấn đề khác trong quá trình đấu thầu sẽ làm chậm tiến độ dự án. *Chúng tôi đánh giá quá trình đấu thầu và chọn thầu là một rủi ro chậm tiến độ đối với dự án đường Vành đai 3.* Hiện tại đang có ý kiến đổi cơ chế sang chọn thầu để dự án có thể kịp tiến độ, tuy nhiên vẫn chưa được thông qua do đó chúng tôi sẽ cập nhật khi có thêm thông tin.

Đối với quá trình xây lắp, chúng tôi đánh giá rủi ro chậm tiến độ của dự án đến từ xây lắp chậm tiến độ là rủi ro lớn đối với dự án Vành đai 3 khi vấn đề này thường xuyên xảy ra trong quá trình thi công các công trình hạ tầng đến từ nhiều nguyên nhân. Tuy nhiên, chúng tôi cho rằng đối với Dự án Vành Đai 3 là dự án trọng điểm, việc lựa chọn nhà thầu có năng lực thi công tốt sẽ được đặt lên hàng đầu, do đó chúng tôi kỳ vọng rủi ro này sẽ không xảy ra đối với dự án Vành đai 3.

Rủi ro về biên lợi nhuận

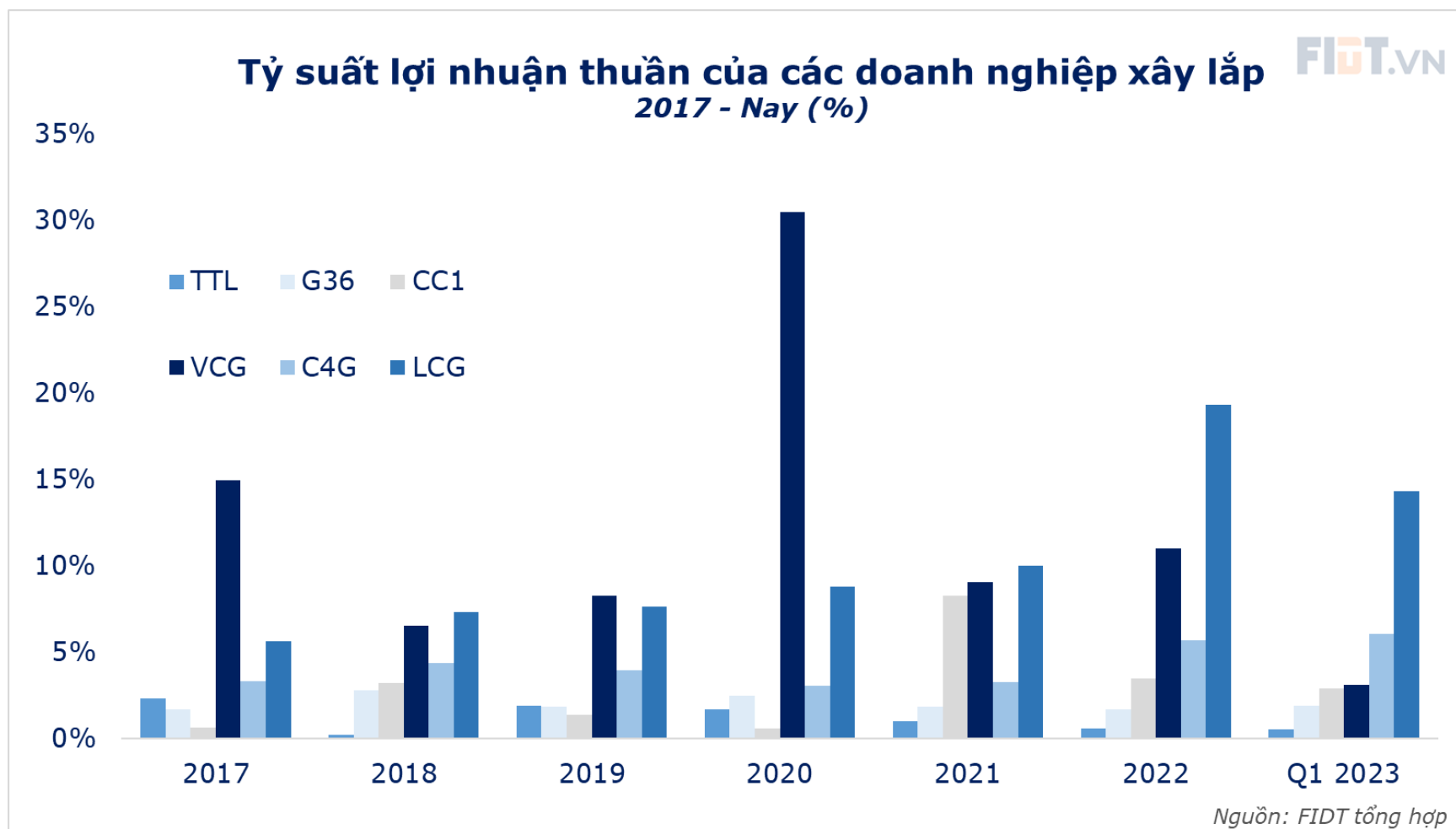
Trong 3 nhóm ngành được chúng tôi đánh giá sẽ hưởng lợi lớn nhất từ dự án vành đai 3, thì bức tranh lợi nhuận của VLXD và Xây dựng hạ tầng đi đôi cùng với tiến độ dự án và tình hình kinh tế trong suốt thời gian triển khai. Vì vậy, bất cứ sự thay đổi bất thường nào của hai yếu tố trên đều sẽ có sự ảnh hưởng rõ rệt lên biên lợi nhuận của các doanh nghiệp thuộc hai nhóm ngành trên.

Đối với ngành VLXD (Thép – Đá – Xi măng – Nhựa đường)

- Chúng tôi đánh giá ngành đá xây dựng sẽ là ngành ít bị ảnh hưởng nhất trong nhóm VLXD do (1) Nhu cầu đặc thù, cao và xuyên suốt dự án, (2) Số lượng vị trí mỏ đá ở Nam Bộ ít, tập trung trong tay của một nhóm nhỏ doanh nghiệp.
- Bản chất dự án vành đai 3 hướng tới việc tăng khả năng kết nối giao thông giữa các tỉnh trong vùng, nên diện tích xây dựng trên cao chiếm tỷ trọng không cao so với tổng diện tích toàn dự án, kéo theo nhu cầu thép thấp hơn so với các VLXD khác. Tuy nhiên, ngành thép đang có tín hiệu hồi phục nhờ giá nguyên liệu đầu vào giảm, tạo điều kiện cho việc cải thiện biên lợi nhuận.
- Nhựa đường: chịu ảnh hưởng lớn từ giá dầu thế giới và chi đa số được sử dụng vào giai đoạn 2026 -2027, nên nếu Nga hay OPEC tiếp tục các động thái cắt giảm sản lượng thì biên lợi nhuận có thể bị ảnh hưởng khi chi phí đầu vào tăng.
- Xi măng: không có quá nhiều biến động.

Ngành xây dựng hạ tầng

FIDT cho rằng đây là ngành có rủi ro lớn nhất về biên lợi nhuận. Ngay từ hợp đồng được ký kết, doanh nghiệp đã xác định rõ giá trị của gói thầu của dự án, cũng như ước tính được giá trị lợi nhuận thu về. Tuy nhiên, bất cứ chi phí phát sinh thêm nào đến từ sự chậm trễ trong tiến độ thi công hay giá vật liệu tăng đột biến đều sẽ phải do doanh nghiệp chi trả, bào mòn biên lợi nhuận vốn đã rất mỏng của nhóm ngành này.



FIDT nhận định, 2 rủi ro lớn nhất đối với các ngành/doanh nghiệp liên quan đến dự án vành đai 3 gồm khả năng chậm tiến độ triển khai và ảnh hưởng từ các yếu tố bên ngoài khác có thể gây ảnh hưởng đến biên lợi nhuận. Tuy nhiên, với tính chất trọng điểm của dự án, sự hỗ trợ về mặt chính sách từ chính phủ, kết hợp với kinh nghiệm và năng lực của các doanh nghiệp tham gia, chúng tôi đánh giá dự án vành đai 3 sẽ thực hiện đúng theo kế hoạch đã đề ra.

PHÒNG NGHIÊN CỨU VÀ PHÂN TÍCH FIDT

Huỳnh Hoàng Phương – Giám đốc nghiên cứu

Email: phuong.huynh@fidt.vn

Facebook: <https://www.facebook.com/huynhhoangphuongDFI>

Phạm Hoàng Quang Kiệt – Phó bộ phận

Email: kiet.pham@fidt.vn

Facebook: <https://www.facebook.com/hoangquangkiet>

Số điện thoại: 096.143.4058

Tạ Đoàn Long – Chuyên viên phân tích

Email: long.ta@fidt.vn

Facebook: <https://www.facebook.com/tdlong5112/>

Tiktok: https://www.tiktok.com/@longinvest_otm

Đoàn Tuấn, MFin – Chuyên viên phân tích

Email: tuan.doan@fidt.vn

Bùi Văn Hoài Trung – Chuyên viên phân tích

Số điện thoại: 037.833.0670

Nguyễn Kim Dũng – Chuyên viên phân tích

Số điện thoại: 038.991.3349

LƯU Ý NHÀ ĐẦU TƯ

Quý khách nên đọc kỹ các rủi ro mà chúng tôi có dự phòng và đề cập trong báo cáo cũng như nhận diện về rủi ro thị trường để có lựa chọn đầu tư hiệu quả.

Báo cáo này được viết dựa trên nguồn thông tin đáng tin cậy vào thời điểm công bố. Quan điểm, dự báo và những ước lượng trong báo cáo này phản ánh đánh giá của FIDT tại thời điểm phát hành và có thể thay đổi theo tình hình doanh nghiệp và thị trường từng thời kỳ.

Quyết định của nhà đầu tư nên dựa vào tình hình tài chính cũng như mục tiêu đầu tư riêng biệt của nhà đầu tư.

Báo cáo này là tài sản và được giữ bản quyền bởi FIDT.

Không được phép sao chép, phát hành cũng như tái phân phối báo cáo vì bất kỳ mục đích gì nếu không có văn bản chấp thuận của FIDT. Vui lòng ghi rõ nguồn khi trích dẫn nếu sử dụng các thông tin trong báo cáo này.

Chúng tôi xin chân thành cảm ơn quý khách hàng!

