



ĐỀ ÁN

Quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc tuyến Quốc lộ 13 đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035



**VIỆN CÔNG NGHỆ VÀ KINH TẾ NĂNG LƯỢNG
INSTITUTE TECHNOLOGY & ENERGY ECONOMICS**



TP.HỒ CHÍ MINH, 11-2016

CÁC CHỮ VIẾT TẮT

CHXD	Cửa hàng xăng dầu
CH	Cửa hàng
KT-XH	Kinh tế - xã hội
LPG	Khí dầu mỏ hoá lỏng (Liquefied Petroleum Gas)
QCVN	Quy chuẩn Quốc gia
TCVN	Tiêu chuẩn Quốc gia
TTg	Thủ tướng Chính phủ
TP	Thành phố
QH	Quy hoạch
DN	Doanh nghiệp
QĐ	Quyết định
TT	Thông tư
UBND	Ủy ban nhân dân
GTVT	Giao thông vận tải
QL	Quốc lộ
PCCC	Phòng cháy và Chữa cháy
VSMT	Vệ sinh môi trường
KCN	Khu công nghiệp
KCX	Khu chế xuất

MỤC LỤC

GIỚI THIỆU CHUNG.....	6
PHẦN MỞ ĐẦU	8
I. SỰ CẦN THIẾT PHẢI QUY HOẠCH	8
1.1. Vai trò của cửa hàng xăng dầu	8
1.2. Những lý do phải quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc Quốc lộ 13	10
II. CÁC CĂN CỨ ĐỂ LẬP QUY HOẠCH.....	11
1. Các văn bản Luật, Nghị định, Quyết định của Chính phủ, Thông tư của các Bộ, Ngành.....	11
2. Các quy chuẩn, tiêu chuẩn Việt Nam có liên quan	13
3. Các quy hoạch khác có liên quan	14
III. ĐỐI TƯỢNG VÀ PHẠM VI QUY HOẠCH.....	15
IV. NỘI DUNG NGHIÊN CỨU	16
V. PHƯƠNG PHÁP QUY HOẠCH	16
VI. CẤU TRÚC CỦA BÁO CÁO	16
CHƯƠNG I: TỔNG QUAN VỀ QL.13 VÀ HIỆN TRẠNG HỆ THỐNG CỬA HÀNG XĂNG DẦU DẠC QL.13.....	18
I. TỔNG QUAN VỀ QL.13	18
1. Tổng quan QL.13.....	18
II. HIỆN TRẠNG CÁC CỬA HÀNG KINH DOANH XĂNG DẦU.....	20
1. Khảo sát hiện trạng	20
2. Đánh giá hiện trạng.....	21
CHƯƠNG II: PHÂN TÍCH CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG VÀ DỰ BÁO NHU CẦU TIÊU THỤ XĂNG DẦU DẠC QUỐC LỘ 13	35
II.1 ĐƯỜNG LỐI, CHỦ TRƯỞNG CHÍNH SÁCH CỦA ĐẢNG, NHÀ NƯỚC LIÊN QUAN ĐẾN SỰ PHÁT TRIỂN TIÊU THỤ XĂNG DẦU	35
II.1.1. Mục tiêu phát triển kinh tế xã hội	35
II.1.1.1 Mục tiêu tổng quát.....	35
II.1.1.2 Các chỉ tiêu chủ yếu.....	36
II.1.1.3 Nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu.....	36
II.2. KHÁI QUÁT VỀ PHÁT TRIỂN KINH TẾ XÃ HỘI CỦA CÁC TỈNH, THÀNH PHỐ CÓ QL.13 ĐI QUA.....	39
II.2.1. Diện tích và dân số.....	39
II.2.2. Phát triển kinh tế – xã hội.....	40
II.3. TÁC ĐỘNG HỘI NHẬP KINH TẾ	47
II.4. DỰ BÁO NHU CẦU TIÊU THỤ XĂNG DẦU DẠC QL.13	48
II.4.1. Các phương pháp dự báo	48
II.4.2. Dự báo tiêu thụ xăng dầu dọc Quốc lộ 13	49
II.5. TÍNH TOÁN SỐ LƯỢNG CỬA HÀNG XĂNG DẦU CẦN CÓ DẠC QL.13.....	52
II.5.1. Các phương pháp tính toán.....	52

II.5.2. Lựa chọn phương pháp tính	54
II.5.3. Kết quả tính toán	55
CHƯƠNG III.....	56
QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG CỬA HÀNG DẠY QL.13	56
III.1. QUAN ĐIỂM QUY HOẠCH	56
III.2. MỤC TIÊU QUY HOẠCH.....	56
III.3. ĐỊNH HƯỚNG QUY HOẠCH.....	57
III.4. QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG CHXD DẠY QL.13 ĐẾN NĂM 2025	57
III.4.1. Các tiêu chí xây dựng cửa hàng xăng dầu.....	57
III.4.2. Luận chứng các phương án phát triển.....	65
III.5. ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN SAU NĂM 2025.....	68
CHƯƠNG IV.	70
NHU CẦU VỐN ĐẦU TƯ.....	70
IV.1. SUẤT ĐẦU TƯ XÂY DỰNG CÁC CỬA HÀNG MỚI.....	70
IV.2. SUẤT ĐẦU TƯ CẢI TẠO NÂNG CẤP CỬA HÀNG XĂNG DẦU HIỆN CÓ.....	70
IV.3. TỔNG NHU CẦU VỐN ĐẦU TƯ	72
IV.4. NGUỒN VỐN.....	72
CHƯƠNG V.....	73
CÁC GIẢI PHÁP BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG	73
V.1. CÁC TÁC NHÂN ẢNH HƯỞNG ĐẾN MÔI TRƯỜNG KHI XÂY DỰNG HỆ THỐNG CỬA HÀNG XĂNG DẦU.....	73
V.1.1. Nguồn gây tác động đến môi trường.....	73
V.1.2. Đánh giá tác động của dự án quy hoạch đến môi trường.....	74
V.1.3. Đối tượng, quy mô bị tác động	74
V.1.4. Xu hướng biến đổi của các điều kiện tự nhiên, môi trường và KT – XH.....	75
V.1.5. Đánh giá sự phù hợp giữa quan điểm, mục tiêu của dự án với quan điểm mục tiêu bảo vệ môi trường.....	76
V.2. CÁC GIẢI PHÁP GIẢM THIỂU Ô NHIỄM MÔI TRƯỜNG.....	77
V.2.1. Phương hướng.....	77
V.2.2. Giải quyết các vấn đề môi trường trong quá trình thực hiện quy hoạch	79
CHƯƠNG VI.	84
CÁC GIẢI PHÁP, CƠ CHẾ CHÍNH SÁCH THỰC HIỆN QUY HOẠCH.....	84
VI.1. CÁC GIẢI PHÁP	84
VI.1.1. Giải pháp về vốn đầu tư	84
Xây dựng cửa hàng xăng dầu có vốn đầu tư không lớn, do vậy các doanh nghiệp sử dụng 100% vốn tự cân đối hoặc vay tín dụng.....	84
VI.1.2. Giải pháp về tổ chức, quản lý.....	84
VI.1.3. Giải pháp về tài chính	86
VI.1.4. Giải pháp về đất đai	86

VI.1.5. Giải pháp về quản lý hệ thống CHXD	86
VI.2. CÁC CƠ CHẾ CHÍNH SÁCH.....	87
VI.2.1. Chính sách phát triển thị trường.....	87
VI.2.2. Chính sách hỗ trợ các cửa hàng phải giải tỏa.....	88
VI.3. TỔ CHỨC THỰC HIỆN QUY HOẠCH	88
KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ.....	90
I. KẾT LUẬN.....	90
3. Kết luận về quy hoạch xây dựng mới CHXD	91
II. KIẾN NGHỊ.....	92
PHỤ LỤC.....	94
PHỤ LỤC 1. THỐNG KÊ HIỆN TRẠNG CHXD DẠC QL 13 ĐƯỢC TỒN TẠI TRONG QH (Tính đến 8/2016)	95
PHỤ LỤC 2. DANH MỤC CHXD HIỆN TRẠNG PHẢI DI DỜI/GIẢI TỎA	103
PHỤ LỤC 3. DANH MỤC CHXD HIỆN TRẠNG PHẢI CẢI TẠO, NÂNG CẤP ...	107
PHỤ LỤC 5. QUY HOẠCH XÂY MỚI CHXD DẠC QUỐC LỘ 13	114

GIỚI THIỆU CHUNG

1. Tên đề án:

QUY HOẠCH HỆ THỐNG CỬA HÀNG XĂNG DẦU DỌC QL.13 ĐẾN NĂM 2025, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2035

2. Chủ đầu tư: Vụ Kế hoạch, Bộ Công Thương

3. Đơn vị tư vấn: Viện Công nghệ và Kinh tế Năng lượng

4. Chủ nhiệm đề án: TS. Trần Lê Sơn, Viện trưởng Viện Công nghệ và Kinh tế Năng lượng

5. Nhân lực tham gia lập đề án:

5.1. Nhân lực thực hiện:

- TS. Trịnh Văn Thân – Tiến sĩ hoá dầu – Chuyên gia Quy hoạch hoá dầu;
- ThS. Đoàn Mạnh Cường – Chuyên gia Trắc địa;
- ThS. Đinh Thị Hồng – Chuyên gia môi trường;
- CN. Trương Văn Hòa - Kỹ sư định giá xây dựng – Hạng I;
- KS. Trang Kim Lý – Chuyên viên môi trường;
- CN. Hà Thị Thu Hương – Chuyên viên môi trường;
- CN. Lương Văn Ninh – Chuyên viên môi trường;
- CN. Nguyễn Thị Thuý Hạnh - Chuyên viên kinh tế.
- CN. Trần Đặng Lan Vân – Chuyên viên môi trường
- Lê Thị Hồng Hoa – Chuyên viên thống kê

5.2. Cố vấn khoa học/Chuyên gia tư vấn

- TS. Bùi Văn Tú – Chuyên gia Quy hoạch xăng dầu;
- PGS.TS. Phạm Hồng Luân - Khoa học quy hoạch các công trình xây dựng;
- PGS.TS. Nguyễn Ngọc Lâm – Chuyên gia chuyên ngành môi trường.

6. Phối hợp thực hiện

- Bộ Công Thương: Vụ Kế hoạch, Vụ Thị trường trong nước, Vụ Khoa học và Công nghệ, Tổng cục Năng lượng, Cục Kỹ thuật an toàn và Môi trường công nghiệp;

- Sở Công Thương các tỉnh, thành phố có QL.13 đi qua: Thành phố Hồ Chí Minh, Bình Dương, Bình Phước.

- Tập đoàn Xăng dầu Việt Nam (Petrolimex): Phòng Quản lý đầu tư, các Công ty, Chi nhánh xăng dầu Petrolimex các tỉnh, thành phố QL.13 đi qua (Công ty Xăng dầu Khu vực 2 (Petrolimex KV2), Công ty Xăng dầu Sông Bé (Petrolimex Sông Bé));

- Tổng công ty Dầu Việt Nam (PV OIL);
- Tổng công ty Xăng dầu Quân đội (Mipecorp);
- Tổng công ty Thương mại Xuất nhập khẩu Thanh Lễ TNHH MTV (Thalexim).

PHẦN MỞ ĐẦU

I. SỰ CẦN THIẾT PHẢI QUY HOẠCH

1.1. Vai trò của cửa hàng xăng dầu

1. Tầm quan trọng của xăng dầu trong phát triển KT-XH

Xăng dầu là mặt hàng chiến lược của mỗi quốc gia, thiết yếu đối với đời sống xã hội, có tác động trực tiếp đến sự phát triển kinh tế và an ninh quốc phòng của đất nước.

Xăng dầu cũng là một trong những nguồn năng lượng chính được Nhà nước cân đối trong chính sách cân bằng năng lượng và là một trong những mặt hàng quan trọng được Nhà nước dự trữ Quốc gia. Mặt khác bản thân ngành dầu khí Việt Nam và việc kinh doanh các sản phẩm xăng dầu cũng là một trong những ngành kinh tế trọng yếu của đất nước. Thực tế phát triển thời gian qua đã chứng minh rằng sự phát triển của ngành này góp phần rất lớn vào tăng trưởng GDP cũng như vào sự nghiệp công nghiệp hoá, hiện đại hoá của Việt Nam.

Xăng dầu là một trong những mặt hàng rất nhạy cảm trước những biến động về chính trị và kinh tế trên thế giới. Hiện tại do Việt Nam mới có nhà máy lọc dầu số 1 Dung Quất, sản lượng dưới 6 triệu tấn sản phẩm, cung cấp 30% lượng tiêu thụ trong nước, nên mọi biến động về giá của thị trường thế giới đều tác động mạnh đến thị trường trong nước.

Rất khó phân định rạch ròi mức tiêu thụ xăng dầu của từng ngành, từng khu vực kinh tế cụ thể. Tuy nhiên, xuất phát điểm và căn cứ chủ yếu để xác định nhu cầu của từng ngành là cơ cấu GDP và tăng trưởng GDP.

Nếu chúng ta giả thiết là cứ 1% tăng trưởng GDP sẽ dẫn đến ít nhất là 1% tăng nhu cầu sử dụng xăng dầu thì có thể thấy là từ năm 1996 trở lại đây, nhu cầu tiêu thụ xăng dầu của ngành giao thông vận tải, công nghiệp (bao gồm xây dựng) tăng nhanh nhất, tiếp theo là đến nhu cầu xăng dầu của các ngành dịch vụ, tăng trưởng nhu cầu xăng dầu của ngành nông nghiệp đạt mức thấp nhất.

Trong sản xuất công nghiệp, những ngành tiêu thụ năng lượng lớn và chi phí năng lượng trung gian cao phải kể tới xi măng, sắt thép, giấy, dệt và những ngành tiêu thụ năng lượng không cao lắm nhưng chi phí năng lượng chiếm tỷ trọng cao trong tổng chi phí sản xuất là gốm sứ, thuỷ tinh, phân bón, cao su, đường...

Trong giao thông, tiêu thụ xăng dầu nhiều nhất là giao thông đường bộ kế đến vận tải thủy và vận tải đường hàng không.

Nếu chia theo khu vực địa lý là thành thị, nông thôn và miền núi thì tuyệt đại bộ phận xăng dầu được tiêu thụ ở thành thị. Khu vực thành thị có thể tiêu thụ tới trên 80% lượng tiêu thụ xăng dầu cả nước, còn lại vùng nông thôn và miền núi rộng lớn chỉ

tiêu thụ không đầy 20% lượng xăng dầu của cả nước. Tất nhiên tình hình sẽ có nhiều thay đổi khi mà tốc độ đô thị hoá đang diễn ra nhanh chóng cùng với công nghiệp hoá nông nghiệp sẽ đặt ra yêu cầu tăng nhanh tiêu thụ năng lượng nói chung và xăng dầu nói riêng ở khu vực nông thôn và miền núi.

2. Vai trò của cửa hàng xăng dầu

Bán lẻ xăng dầu là một hoạt động thương mại. Ngoài những đặc điểm chung, bán lẻ xăng dầu có những đặc điểm khác biệt so với các hoạt động thương mại khác:

- Xăng dầu là mặt hàng đặc biệt, có tính chất quan trọng chiến lược, ảnh hưởng rất lớn đến phát triển kinh tế xã hội, an ninh quốc phòng. Mặt hàng này đang được Nhà nước quản lý nguồn nhập khẩu, điều phối giá và dự trữ chiến lược.

- Xăng dầu là loại hàng có nguy hiểm về cháy nổ, vệ sinh môi trường. Do vậy cửa hàng xăng dầu phải bảo đảm những điều kiện quy định rất khắt khe của các quy chuẩn, tiêu chuẩn quốc gia về an toàn.

- Cửa hàng xăng dầu là cơ sở cuối cùng trong hệ thống tổ chức kinh doanh xăng dầu từ nhập khẩu và sản xuất trong nước đến người tiêu dùng.

- Quy mô xây dựng, kỹ thuật xây dựng và công nghệ của các cửa hàng xăng dầu cũng như mật độ cửa hàng trên địa bàn cung ứng có ảnh hưởng trực tiếp đến chất lượng của dịch vụ bán hàng.

Sản phẩm xăng dầu là hành hoá kinh doanh có điều kiện, tại Khoản 1 Điều 5 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP ngày 09 tháng 3 năm 2014 của Chính phủ quy định Bộ Công Thương chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành có liên quan lập và công bố công khai quy hoạch phát triển hệ thống kinh doanh xăng dầu trên cơ sở phù hợp với định hướng phát triển ngành dầu khí Việt Nam và phát triển kinh tế - xã hội từng thời kỳ;

Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24 tháng 02 năm 2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ; Thông tư số 50/2015/TT-BGTVT ngày 23 tháng 9 năm 2015 của Bộ Giao thông vận tải về việc hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24 tháng 02 năm 2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ quy định chi tiết khoảng cách giữa các cửa hàng xăng dầu.

Thông tư số 50/2015/TT-BCT ngày 28 tháng 12 năm 2015 của Bộ Công Thương quy định nội dung, trình tự, thủ tục lập, thẩm định, phê duyệt, công bố, quản lý và giám sát thực hiện quy hoạch phát triển ngành công nghiệp và thương mại quy định Bộ Công Thương chủ trì lập quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu trên các tuyến quốc lộ qua địa bàn 2 tỉnh trở lên.

Đồng thời, để đảm bảo cân đối nhu cầu xăng dầu phục vụ sản xuất và tiêu dùng của nhân dân khu vực Đông Nam Bộ, đảm bảo an ninh năng lượng và an ninh, quốc phòng và đảm bảo các quy định của nhà nước về kinh doanh xăng dầu, việc lập Quy

hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc tuyến quốc lộ 13 đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035 là cần thiết.

1.2. Những lý do phải quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc Quốc lộ 13

Thực hiện chỉ đạo của Bộ Công Thương và xuất phát từ nhiệm vụ quản lý Nhà nước về xây dựng và thương mại, trong giai đoạn 2000-2012 các tỉnh thành phố trên cả nước đã lập các quy hoạch phát triển hệ thống CHXD, có nơi kết hợp với quy hoạch mạng lưới bán lẻ LPG. Nhiều địa phương đã lập bổ sung điều chỉnh quy hoạch (ví dụ TP. Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh...).

Xuất phát từ thực tế ở các địa phương, các quy hoạch được lập vì những khác biệt về tiêu chí phân loại, đánh giá hiện trạng tiêu chí về quy mô xây dựng cũng như khoảng cách giữa các cửa hàng... Việc quản lý hệ thống CHXD theo quy hoạch ở mỗi tỉnh, thành phố đã chứng tỏ tác động tích cực của công tác lập quy hoạch, tuy nhiên do nhiều yếu tố chủ quan và khách quan, cũng bộc lộ những điểm bất cập cần khắc phục. Phổ biến nhất là sự tồn tại nhiều CHXD nhỏ bé về quy mô, xấu về kiến trúc, lạc hậu về công nghệ chưa được cải tạo nâng cấp. Đặc biệt mật độ CHXD còn quá dày trên nhiều tuyến đường chính không bảo đảm khoảng cách quy định theo Thông tư 50/2015/TT-BGTVT ngày 23 tháng 9 năm 2015 của Bộ Giao thông vận tải về việc "Hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24 tháng 02 năm 2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ".

Tình hình trên là nghiêm trọng hơn trên các tuyến quốc lộ, ở cửa ngõ vào các thành phố hay qua các thị xã, thị trấn. Nhằm khắc phục tồn tại trên và thực hiện chức năng quản lý ngành, Bộ Công Thương đã và đang lập một số quy hoạch phát triển hệ thống CHXD dọc theo các tuyến quốc lộ lớn đi qua nhiều tỉnh như Đường Hồ Chí Minh, QL.1, QL.10, QL.6...

QL.13 là đường giao thông chiến lược nối thành phố Hồ Chí Minh với các tỉnh Đông Nam Bộ: Bình Dương, Bình Phước với chiều dài trên 140.5 Km.

QL.13 có ảnh hưởng trực tiếp đến phát triển kinh tế xã hội của các tỉnh, thành phố có tuyến đường đi qua. Đồng bộ với việc cải tạo nâng cấp QL.13, các khu công nghiệp : Việt Nam - Singapore, Mỹ Phước, Becamex, Minh Hưng 3, Minh Hưng, các đô thị, thị trấn, thị tứ sẽ phát triển và kèm theo các mạng dịch vụ. Hệ thống cung cấp xăng dầu dọc QL.13 cần phải quy hoạch để đáp ứng nhu cầu tất yếu và khách quan vì xăng dầu là mặt hàng chiến lược, thiết yếu đối với giao thông vận tải nói riêng và phát triển kinh tế xã hội nói chung.

Hệ thống CHXD hiện có dọc QL.13 mặc dù đã được các địa phương quan tâm xử lý trong quy hoạch phát triển mạng lưới bán lẻ xăng dầu nhưng còn những bất cập chưa đáp ứng được nhu cầu cung ứng xăng dầu cho tuyến đường Xuyên Á, đặc biệt là thiếu các cửa hàng lớn cho xe siêu trường, siêu trọng. Mặt khác mật độ cũng chưa hợp lý, còn nhiều cung đường chưa có cửa hàng phục vụ cho nhu cầu của dân cư hai bên đường. Nhiều cửa hàng còn quá nhỏ bé, kém mỹ quan, gần công trình công cộng...

Xuất phát từ những tồn tại trên, đề án Quy hoạch hệ thống CHXD dọc QL.13 đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035 là cần thiết.

Quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc QL.13 có ý nghĩa quan trọng vì:

- Bảo đảm cung ứng đầy đủ, kịp thời xăng dầu cho giao thông trên QL.13;
- Đảm bảo an toàn PCCC và vệ sinh môi trường tại các cửa hàng bán lẻ xăng dầu;
- Tránh lãng phí quỹ đất, tăng hiệu quả đầu tư;
- Thuận lợi cho công tác quản lý thị trường của các cơ quan chức năng;
- Đảm bảo chất lượng dịch vụ thương mại, nâng cao hiệu quả kinh doanh, đảm bảo lợi ích người tiêu dùng;
- Hiện đại hoá và tăng cao tính tiện ích của dịch vụ tổng hợp trong kinh doanh bán lẻ xăng dầu, ngang tầm với các nước trong khu vực.

II. CÁC CĂN CỨ ĐỂ LẬP QUY HOẠCH

1. Các văn bản Luật, Nghị định, Quyết định của Chính phủ, Thông tư của các Bộ, Ngành

Đề án được thiết lập trên cơ sở các căn cứ pháp lý sau:

- Luật đất đai số 45/2013/QH13;
- Luật số 27/2001/QH10 Luật phòng cháy và chữa cháy;
- Luật số 40/2013/QH13 Luật sửa đổi bổ sung một số điều của Luật Phòng cháy và chữa cháy;
- Luật Bảo vệ Môi trường số 55/2014/QH13;
- Luật xây dựng 2014 số 50/2014/QH13;
- Luật Giao thông đường bộ số 23/2008/QH12;
- Nghị định số 92/2006/NĐ-CP ngày 07 tháng 9 năm 2006 của Chính phủ về lập, phê duyệt và quản lý quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội;
- Nghị định số 04/2008/NĐ-CP ngày 11 tháng 01 năm 2008 của Chính phủ về việc bổ sung sửa đổi một số điều của Nghị định số 92/2006/NĐ-CP ngày 07 tháng 9 năm 2006 của Chính phủ về lập, phê duyệt và quản lý quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội;
- Nghị định số 79/2014/NĐ-CP ngày 31 tháng 7 năm 2014 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Phòng cháy và chữa cháy và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Phòng cháy và chữa cháy;

- Nghị định số 83/2014/NĐ-CP ngày 3/9/2014 của Chính phủ về kinh doanh xăng dầu;
- Nghị định số 13/2011/NĐ-CP ngày 11/ 02/2011 của Chính phủ quy định về an toàn các công trình dầu khí trên đất liền;
- Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24 tháng 02 năm 2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ;
- Nghị định số 18/2015/NĐ-CP ngày 14 tháng 02 năm 2015 của Chính phủ quy định về Quy hoạch bảo vệ môi trường, đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường và kế hoạch bảo vệ môi trường;
- Quyết định số 53/2012/QĐ-TTg ngày 22 tháng 11 năm 2012 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống;
- Quyết định số 13/2012/QĐ-TTg ngày 23/02/2012 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành Quy chế kết hợp kinh tế - xã hội với quốc phòng trong khu vực phòng thủ;
- Quyết định số 2412/2011/QĐ-TTg ngày 19/12/2011 của Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt Quy hoạch tổng thể bố trí quốc phòng kết hợp với phát triển kinh tế - xã hội trên địa bàn cả nước giai đoạn 2011-2020;
- Thông tư số 50/2015/TT-BCT ngày 28 tháng 12 năm 2015 của Bộ Công Thương Quy định về nội dung, trình tự, thủ tục lập, thẩm định, phê duyệt quy hoạch phát triển ngành công nghiệp và thương mại;
- Thông tư số 05/2013/TT-BKHĐT ngày 31 tháng 10 năm 2013 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư hướng dẫn tổ chức lập, thẩm định, phê duyệt, điều chỉnh và công bố quy hoạch tổng thể phát triển Kinh tế - xã hội; quy hoạch phát triển ngành, lĩnh vực và sản phẩm chủ yếu;
- Thông tư số 50/2015/TT-BGTVT ngày 23 tháng 9 năm 2015 của Bộ Giao thông vận tải về việc "Hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24 tháng 02 năm 2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ";
- Thông tư số 38/2014/TT-BCT ngày 24/10/2014 của Bộ Công Thương về việc quy định chi tiết một số điều của Nghị định số 83/2014/NĐ-CP ngày 3/9/2014 của Chính phủ về kinh doanh xăng dầu;
- Thông tư số 27/2015/TT-BTNMT ngày 29 tháng 05 năm 2015 của Bộ Tài nguyên và Môi trường về đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường và kế hoạch bảo vệ môi trường;

- Thông tư số 04/2011/BCT ngày 16 tháng 2 năm 2011 của Bộ Công Thương quy định về an toàn lưới điện đối với công trình xăng dầu;

- Thông tư số 41/2011/TT-BCT ngày 16 tháng 12 năm 2011 của Bộ Công Thương quy định về quản lý an toàn trong lĩnh vực khí dầu mỏ hóa lỏng;

- Thông tư số 15/2015/TT-BKHCN ngày 25 tháng 8 năm 2015 của Bộ Khoa học và Công nghệ quy định về đo lường, chất lượng trong kinh doanh xăng dầu.

- Nghị quyết số 02/NQ-CP ngày 6 tháng 01 năm 2014 của Chính phủ về quy hoạch sử dụng đất đến năm 2020, kế hoạch sử dụng đất 5 năm (2011-2015) thành phố Hồ Chí Minh;

- Nghị quyết số 78/NQ-CP ngày 19 tháng 6 năm 2013 của Chính phủ về quy hoạch sử dụng đất đến năm 2020, kế hoạch sử dụng đất 5 năm (2011-2015) tỉnh Bình Dương;

- Nghị quyết số 55/NQ-CP ngày 23 tháng 4 năm 2013 của Chính phủ về quy hoạch sử dụng đất đến năm 2020, kế hoạch sử dụng đất 5 năm (2011-2015) tỉnh Bình Phước;

2. Các quy chuẩn, tiêu chuẩn Việt Nam có liên quan

- Tiêu chuẩn TCVN-4530-2011: Cửa hàng xăng dầu - Yêu cầu thiết kế;

- Tiêu chuẩn TCVN-5307-2009: Kho dầu mỏ và sản phẩm của dầu mỏ - Yêu cầu thiết kế;

- Tiêu chuẩn TCVN 5684-2003: An toàn cháy các công trình dầu mỏ và sản phẩm dầu mỏ - Yêu cầu chung;

- Tiêu chuẩn TCVN 6486-2008: Khí dầu mỏ hóa lỏng (LPG) - Tồn chứa dưới áp suất - Yêu cầu về thiết kế, và vị trí lắp đặt;

- Tiêu chuẩn TCVN 6223-2011: Cửa hàng khí dầu mỏ hoá lỏng (LPG) - Yêu cầu chung về an toàn;

- TCVN 3890-2009: Phương tiện phòng cháy và chữa cháy cho nhà và công trình - Trang bị, bố trí, kiểm tra, bảo dưỡng;

- Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về Quy hoạch xây dựng: QCVN 01/2008/BXD của Bộ Xây dựng ban hành theo Quyết định số 04/QĐ-BXD ngày 03 tháng 4 năm 2008;

- Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia các công trình hạ tầng kỹ thuật - công trình cấp xăng dầu, khí đốt QCVN 07-6:2016/BXD ban hành kèm theo Thông tư số 01/2016/TT-BXD ngày 01 tháng 02 năm 2016 của Bộ Xây dựng;

- Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về yêu cầu thiết kế cửa hàng xăng dầu QCVN 01:2013/BCT ban hành theo Thông tư số 11/2013/TT-BCT ngày 18 tháng 6 năm 2013 của Bộ Công Thương;

- Quy chuẩn 06:2010/BXD An toàn cháy cho nhà và công trình.

- Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia các công trình hạ tầng kỹ thuật - công trình cấp xăng dầu, khí đốt QCVN 07-6:2016/BXD

3. Các quy hoạch khác có liên quan

- Quyết định số 1139/QĐ-TTg ngày 31 tháng 7 năm 2009 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống dự trữ dầu thô và các sản phẩm xăng dầu của Việt Nam đến năm 2015, tầm nhìn đến năm 2025;

- Quyết định số 356/QĐ-TTg ngày 25 tháng 02 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

- Quyết định số 2412/QĐ-BCT ngày 17 tháng 5 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Công Thương phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống sản xuất và hệ thống phân phối xăng dầu giai đoạn 2010- 2020, định hướng đến năm 2025;

- Quyết định số 3098/QĐ-BCT ngày 24 tháng 6 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Công Thương phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển thương mại Việt Nam giai đoạn 2011- 2020 và định hướng đến năm 2030;

- Quyết định 589/QĐ-TTg năm 2008 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch xây dựng vùng Thành Phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2050;

- Quyết định 893/QĐ-TTg, ngày 11/06/2014 của Thủ tướng Chính phủ ban hành về việc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Bình Dương đến năm 2020, bổ sung quy hoạch đến năm 2025;

- Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 2631/QĐ-TTg ngày 31 tháng 12 năm 2013;

- Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Bình Dương đến năm 2020, bổ sung quy hoạch đến năm 2025 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại quyết định số 893/QĐ-TTg ngày 11 tháng 6 năm 2014;

- Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Bình Phước đến năm 2020 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1177/QĐ-UBND ngày 04 tháng 06 năm 2014;

- Quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu của các tỉnh, thành phố Hồ Chí Minh, Bình Dương, Bình Phước;

+ TP Hồ Chí Minh: Quyết định số 11617/QĐ-BCT ngày 22 tháng 12 năm 2014 của Bộ trưởng Bộ Công Thương về việc phê duyệt Quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc tuyến đường Hồ Chí Minh đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030.

+ Tỉnh Bình Dương: Quyết định số 4478/QĐ-BCT ngày 31/12/2014 của UBND tỉnh Bình Dương phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống kinh doanh xăng dầu và khí dầu mỏ hóa lỏng trên địa bàn tỉnh Bình Dương năm 2020, định hướng đến năm 2025;

+ Tỉnh Bình Phước: Quyết định số 1305/QĐ-BCT ngày 22/3/2011 của UBND tỉnh Bình Phước về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển mạng lưới xăng dầu tỉnh Bình Phước giai đoạn 2020.

- Các văn bản của các Sở Công Thương gửi Bộ Công Thương về việc phối hợp triển khai thực hiện Quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc tuyến đường QL.13 đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035;

- Quy hoạch hệ thống các trạm dừng nghỉ dọc các tuyến quốc lộ ban hành theo Quyết định số 2753/QĐ-BGTVT ngày 10/9/2013 của Bộ Giao thông vận tải;

- Quy hoạch phát triển giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020 ban hành theo Quyết định số 568/QĐ-TTg ngày 8/4/2013 của Thủ tướng Chính phủ.

4. Các tài liệu tham khảo chính

- Nghị quyết Đại hội đại biểu Đảng bộ TP Chí Minh, tỉnh Bình Dương, tỉnh Bình Phước nhiệm kỳ 2015 - 2020;

- Quy hoạch hệ thống CHXD dọc các tuyến đường Hồ Chí Minh, Quốc lộ 1, Quốc lộ 10, Quốc lộ 6 của Bộ Công Thương;

- Quyết định số 356/QĐ-TTg ngày 25/2/2013 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến 2030.

- Quyết định số 61/QĐ-TTg ngày 13/1/2010 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch chung cư xây dựng Khu kinh tế cửa khẩu Hoa Lư, huyện Lộc Ninh, Bình Phước đến năm 2025.

- Thiết kế các cửa hàng xăng dầu trên địa bàn TP. Chí Minh, tỉnh Bình Dương, tỉnh Bình Phước của một số doanh nghiệp do Công ty Tư vấn xây dựng Petrolimex, PV OIL, PVE thực hiện trong thời gian 1975 - 2015;

- Các tài liệu về quy hoạch các khu công nghiệp, khu đô thị mới trên địa bàn TP Chí Minh, tỉnh Bình Dương, tỉnh Bình Phước;

- Quy hoạch phát triển mạng lưới cửa hàng xăng dầu trên địa bàn Bình Phước giai đoạn 2012-2020, tầm nhìn 2030.

- Quy hoạch mạng lưới cửa hàng xăng dầu trên địa bàn Bình Dương giai đoạn 2010-2020.

III. ĐỐI TƯỢNG VÀ PHẠM VI QUY HOẠCH

1. Đối tượng quy hoạch

Đối tượng được quy hoạch là các cửa hàng xăng dầu bao gồm cả các trạm cấp phát xăng dầu của các đơn vị quân đội phục vụ nhu cầu quân đội và kinh doanh (bao

gồm cả nhiên liệu sinh học xăng E5, E10), có thể kết hợp với các dịch vụ thương mại khác như bán gas bình, cấp LPG cho xe ô tô sử dụng nhiên liệu LPG, cấp CNG cho xe ô tô sử dụng nhiên liệu CNG, bảo dưỡng, sửa chữa nhỏ, bán hàng ăn uống, tạp phẩm, bãi đỗ xe, trạm nghỉ qua đêm...

Không quy hoạch các trạm cấp phát nội bộ của các đơn vị quân đội và các trạm cấp phát nhiên liệu nội bộ của các nhà máy, xí nghiệp, bến xe, công trường, nông trường... Không quy hoạch các cửa hàng chỉ bán LPG, CNG đóng chai và các điểm bán lẻ dầu lửa.

2. Phạm vi quy hoạch

Về không gian: dọc tuyến đường Quốc lộ 13, cả tuyến bắt đầu từ ngã 5 Đài Liệt sĩ, Thành phố Hồ Chí Minh qua Lái Thiêu, Thủ Dầu Một, Bến Cát tỉnh Bình Dương, các huyện Chơn Thành, Bình Long, Lộc Ninh tỉnh Bình Phước và kết thúc tại cửa khẩu Hoa Lư, biên giới Việt Nam - Campuchia. Không quy hoạch cửa hàng xăng dầu cho các đường ngang nối với đường Quốc lộ 13.

Về thời gian: Quy hoạch đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035.

IV. NỘI DUNG NGHIÊN CỨU

Dự án tập trung nghiên cứu vào các nội dung chính sau:

- Đánh giá hiện trạng hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc QL.13;
- Tổng quan về phát triển kinh tế xã hội của các địa phương có QL.13 đi qua. Các yếu tố chính có ảnh hưởng đến tiêu thụ xăng dầu;
- Dự báo nhu cầu tiêu thụ xăng dầu (chỉ trong khu vực bán lẻ) dọc QL.13;
- Xác định số lượng cửa hàng bán lẻ xăng dầu cần có dọc QL.13;
- Quy hoạch chi tiết hệ thống các cửa hàng bán lẻ xăng dầu (bao gồm các cửa hàng hiện có và xây dựng mới) giai đoạn 2015-2025;
- Quy hoạch định hướng giai đoạn 2026-2035;
- Đề xuất các giải pháp thực hiện;
- Tổ chức thực hiện.

V. PHƯƠNG PHÁP QUY HOẠCH

- Phương pháp điều tra, thu thập thông tin;
- Phương pháp kế thừa;
- Phương pháp thống kê;
- Phương pháp chuyên gia, tham khảo các nghiên cứu của nước ngoài, trong nước;
- Phương pháp khảo sát thực địa;
- Phương pháp phối hợp nghiên cứu, hội thảo, hội nghị;
- Phương pháp chong chap bản đồ.

VI. CẤU TRÚC CỦA BÁO CÁO

Báo cáo bao gồm :

Giới thiệu chung về dự án

Phần mở đầu: Sự cần thiết phải quy hoạch, Các cơ sở pháp lý, mục tiêu, nguyên tắc, phạm vi và giai đoạn nghiên cứu, nội dung và phương pháp nghiên cứu.

Chương I: Tổng quan về QL.13 và hiện trạng hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc QL.13.

Chương II: Phân tích, đánh giá các yếu tố ảnh hưởng và dự báo tiêu thụ xăng dầu dọc QL.13.

Chương III: Quy hoạch phát triển hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc QL.13.

Chương IV: Khái toán vốn đầu tư.

Chương V: Đánh giá môi trường chiến lược.

Chương VI: Các giải pháp cơ chế chính sách thực hiện quy hoạch.

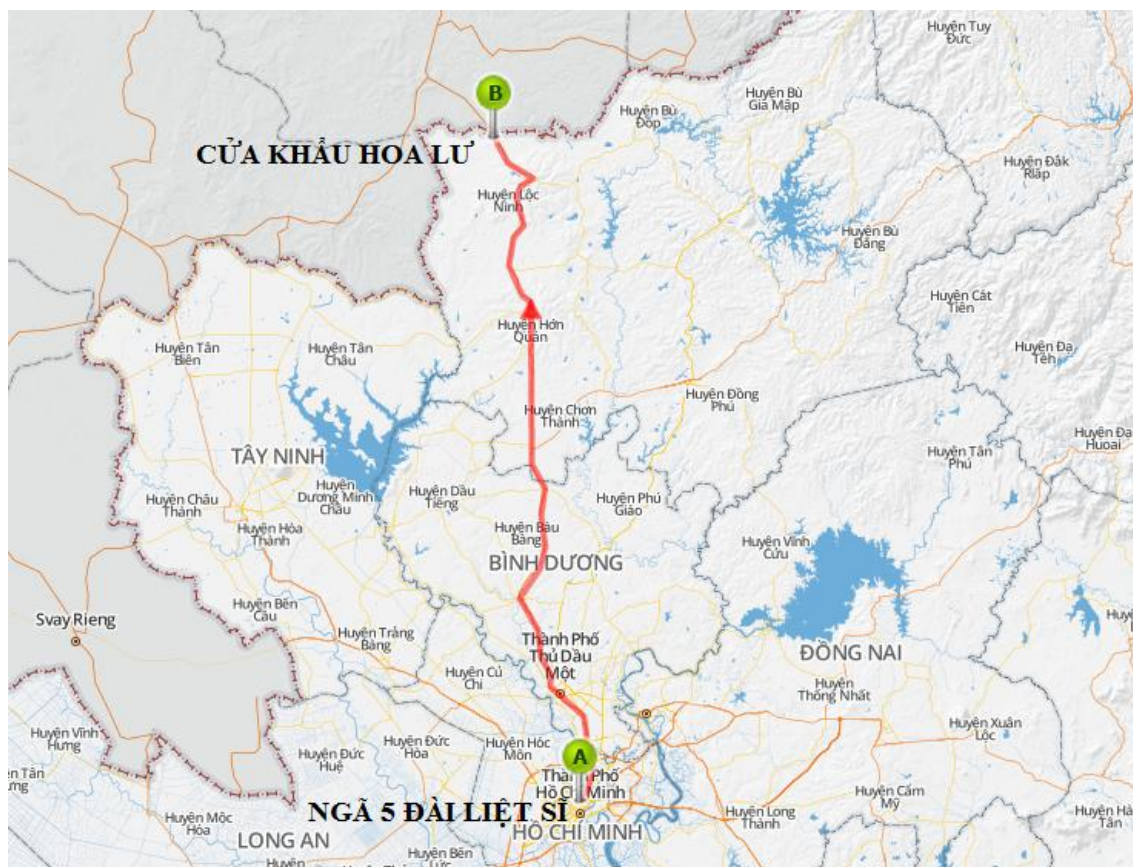
Chương VII: Tổ chức thực hiện quy hoạch.

Kết luận và kiến nghị.

CHƯƠNG I: TỔNG QUAN VỀ QL.13 VÀ HIỆN TRẠNG HỆ THỐNG CỬA HÀNG XĂNG DẦU DẠC QL.13

I. TỔNG QUAN VỀ QL.13

1. Tổng quan QL.13



Quốc lộ 13 (QL.13) là quốc lộ theo hướng Nam - Bắc, từ Thành phố Hồ Chí Minh qua Bình Dương, Bình Phước và kết thúc tại cửa khẩu Hoa Lư, biên giới Việt Nam - Campuchia. Quốc lộ 13 nối với quốc lộ 7 của Campuchia và đến lượt quốc lộ 7 này lại nối với quốc lộ 13 của Lào. Chiều dài toàn tuyến của đường là 143 km* và đi qua 3 tỉnh, thành phố (Thành phố Hồ Chí Minh, Bình Dương, Bình Phước).

- Điểm đầu là ngã 5 Đại Liệt sĩ, đường Xô Viết Nghệ Tĩnh, phường 26, quận Bình Thạnh, thành phố Hồ Chí Minh.
- Điểm cuối là cửa khẩu Hoa Lư, QL13, Lộc Ninh, tỉnh Bình Phước

(* Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.)

Các địa phương có quốc lộ 13 đi qua bao gồm:

- TP Hồ Chí Minh: quận Bình Thạnh, Thủ Đức;

- Tỉnh Bình Dương: huyện Thủ Dầu Một, Thuận An, Bến Cát, Bàu Bàng.
- Tỉnh Bình Phước: huyện Chơn Thành, Hớn Quản, Lộc Ninh.

QL.13 là tuyến đường chiến lược nối Thành phố Hồ Chí Minh với Bình Dương, Bình Phước, thông sang nước Campuchia. Dọc theo quốc lộ 13 có nhiều tuyến đường quan trọng nối các tỉnh Đông Nam Bộ như Quốc lộ 14, Quốc lộ 1.

2. Hướng tuyến

Quốc lộ 13 bắt đầu từ ngã 5 Đài Liệt sĩ (thành phố Hồ Chí Minh) chạy theo hướng Nam - Bắc qua Lái Thiêu, Thủ Dầu Một, Bến Cát (tỉnh Bình Dương), các huyện Chơn Thành, Bình Long, Lộc Ninh, đến cửa khẩu Hoa Lư (tỉnh Bình Phước).

Quốc lộ 13 giao nhau với quốc lộ 14 tại Chơn Thành, Bình Phước.

Quốc lộ 13 khi vào địa phận tỉnh Bình Dương còn có tên gọi khác là Đại Lộ Bình Dương.

2. Tình trạng kỹ thuật

Tổng chiều dài 143 km; trải bê tông nhựa toàn tuyến; trên đường có 9 cầu, tải trọng đến 25 tấn.

- **Quốc lộ 13 qua thành phố Hồ Chí Minh:** chiều dài 7,7 km

Đoạn đường từ ngã năm Đài Liệt sĩ, đường Xô Viết Nghệ Tĩnh, phường 26, quận Bình Thạnh, thành phố Hồ Chí Minh đến cầu Bình Triệu (3,2 km) là đường một chiều, 3 làn đường, đường nhỏ hẹp, luôn trong tình trạng kẹt xe, quá tải.

Đoạn đường từ chân cầu Bình Triệu đến ngã tư Bình Phước (4,5km) thuộc dự án cầu đường Bình Triệu 2, là cửa ngõ Đông Bắc hết sức quan trọng của TP. HCM. Năm 2003, sau khi hoàn thành xây dựng cầu Bình Triệu 2, Tổng công ty Xây dựng công trình giao thông 5 phải tạm dừng dự án do thiếu vốn và do TP HCM yêu cầu điều chỉnh dự án mở rộng Quốc lộ 13 từ 32m lên 53m, rồi 60m. Năm 2005, UBND TP HCM chấp thuận giao dự án cho Công ty cổ phần Đầu tư hạ tầng kỹ thuật (CII) làm chủ đầu tư dự án BOT cầu đường Bình Triệu giai đoạn 2. CII đã đề nghị TP HCM cho phép thu hẹp mặt đường từ 53m xuống còn 42m. Song, ngân sách thành phố vẫn không đủ, nên dự án vẫn tiếp tục đình trệ. Dự án đã bị treo 16 năm do nhiều lý do từ giải tỏa mặt bằng thi công cũng như vốn đầu tư cho dự án. Hệ lụy của sự trì trệ này dẫn tới đoạn đường luôn trong cảnh quá tải, ngập nước, kẹt xe triền miên.v.v... Ngoài ra, hàng ngàn hộ dân sinh sống 2 bên đường không thể xây dựng nhà cửa, không được phép giao dịch mua bán, do bị vướng quy hoạch treo trong dự án cầu Bình Triệu 2.

- **Quốc lộ 13 qua tỉnh Bình Dương:** chiều dài 65 km. Đoạn đường đã mở rộng và đưa vào sử dụng, nâng cấp bê tông hóa toàn bộ tuyến, chiều rộng mặt đường 60m, có dải phân cách, mỗi bên 3 làn đường, tạo điều kiện đi lại thuận lợi cho người dân. Tuy nhiên, vẫn tồn tại nhiều đoạn sau khi đưa vào sử dụng nhanh chóng hư hại như đoạn Chơn Thành – Bình Long, Bình Long – Bình Phước.

- Quốc lộ 13 qua tỉnh Bình Phước:

Quốc lộ 13 từ cầu Tham Rót đi theo hướng Nam – Bắc qua trung tâm huyện Chơn Thành, Bình Long đến cửa khẩu Hoa Lư với tổng chiều dài là 75,50 km. Đoạn đường này khá phức tạp, có cột cây số nhưng không ghi số, đến cột cây số km 119 đến km 140,5 đã có đánh số. Có nhiều đoạn hư hại nặng, đang sửa chữa, nâng cấp. Đa số đường không có dây phân cách, đường nhỏ, và vùng ngoại thành là chủ yếu.

Dự án nâng cấp, mở rộng QL.13 đoạn từ ngã ba An Lộc (thị xã Bình Long) đến ngã ba Chiu Riu (huyện Lộc Ninh) thuộc tỉnh Bình Phước được khởi công từ năm 2010 nhưng do gặp nhiều khó khăn làm ảnh hưởng đến tiến độ hoàn thành dự án.

Giai đoạn 1 thi công từ An Lộc đến cầu Mua (huyện Lộc Ninh), có chiều dài 20,1 km, bề rộng mặt đường là 19 m đoạn ngoài khu dân cư và 25 m đoạn qua khu vực đông dân cư. Ngày 23/3/2016, tại Km 105+700, xã Thanh Lương, thị xã Bình Long, tỉnh Bình Phước, Công ty cổ phần BOT Quốc lộ 13 tổ chức thông xe kỹ thuật giai đoạn 1 của dự án BOT Quốc lộ 13, đoạn An Lộc-Chiu Riu.

Đoạn còn lại của dự án đã được triển khai thi công, tổng chiều dài hơn 33km. Dự án hoàn thành và đưa vào sử dụng vào tháng 5/2016.

Dự án nâng cấp, mở rộng QL13 đoạn An Lộc - Chiu Riu nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển của khu vực nói chung và địa phương nói riêng. Là đòn bẩy trong việc phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Bình Phước, các tỉnh Tây nguyên, các tỉnh khu vực Đông Nam bộ và vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam. Dự án sau khi thực hiện xong sẽ làm hoàn thiện việc nâng cấp mở rộng QL13 từ TP.HCM đi cửa khẩu quốc tế Hoa Lư. Tạo mối giao lưu kinh tế, văn hóa, xã hội với các nước bạn như Campuchia, Lào và Thái Lan.

3. Về quản lý

Địa bàn tỉnh, thành phố	Vị trí trên tuyến	Đơn vị quản lý
Thành phố Hồ Chí Minh	Đài Liệt sĩ/TP. HCM	UBĐT/TP.Hồ Chí Minh
	Cầu Vĩnh Bình- ranh giới tỉnh	
Bình Dương	Cầu Vĩnh Bình- ranh giới tỉnh	Cục Quản lý đường bộ 4 – Tổng cục Đường bộ - Bộ GTVT
	Cầu Tham Rót- ranh giới tỉnh	
Bình Phước	Cầu Tham Rót- ranh giới tỉnh	
	Cửa khẩu Hoa Lư- ranh giới tỉnh	

II. HIỆN TRẠNG CÁC CỬA HÀNG KINH DOANH XĂNG DẦU

1. Khảo sát hiện trạng

Để có được bức tranh tổng quát và đánh giá sát thực về hiện trạng hệ thống của hàng xăng dầu hiện có dọc tuyến QL.13. Đơn vị tư vấn đã phối hợp với các Sở Công Thương của 03 tỉnh, thành phố, nơi có tuyến đường đi qua tiến hành công tác khảo sát hiện trạng các cửa hàng xăng dầu.

Công tác khảo sát được thực hiện trong tháng 8 - 9 năm 2016 với các nội dung sau:

- Thu thập các thông tin cần thiết có liên quan đến công tác quy hoạch theo phương thức:

+ Sở Công thương gửi và thu thập phiếu điều tra hiện trạng (mẫu do Vụ Kế hoạch Bộ Công Thương cấp) đến các cửa hàng hoặc trực tiếp tại cửa hàng;

+ Khảo sát tại cửa hàng để bổ sung thông tin.

- Đi thực địa trên dọc tuyến đề: Xác lập vị trí các cửa hàng hiện có theo lý trình tuyến đường; Ghi nhận bằng hình ảnh các cửa hàng; Xác lập các nội dung thông tin theo phiếu điều tra hiện trạng (tên cửa hàng, chủ doanh nghiệp, diện tích đất, sức chứa khu bể, số cột bơm, bán hàng bình quân tháng,...).

- Vụ Kế hoạch - Bộ Công thương và Đơn vị Tư vấn làm việc với Sở Công Thương các tỉnh, thành phố về hiện trạng các cửa hàng và bàn thảo về phương án quy hoạch.

- Lập bản đồ hiện trạng các cửa hàng hiện có trên địa bàn các tỉnh, thành phố.

Kết quả khảo sát hiện trạng, đã được cập nhật và xử lý các số liệu thống kê để làm cơ sở cho công tác quy hoạch.

2. Đánh giá hiện trạng

2.1. Đánh giá về số lượng, mật độ và chủng loại cửa hàng

a. Về số lượng và mật độ cửa hàng

Số lượng cửa hàng xăng dầu hiện có về cơ bản đã được phát triển theo quy hoạch của các tỉnh, thành phố; đã đáp ứng được nhu cầu phát triển KT-XH của từng địa phương nơi có tuyến đường đi qua.

Với số lượng cửa hàng hiện có, đa số các đoạn tuyến QL.13 (thành phố Hồ Chí Minh – Bình Phước) không có nhu cầu tăng thêm cửa hàng; ngoại trừ một số cung đường qua các khu đô thị đang phát triển nhanh số phương tiện giao thông, đầu Bình Dương và cửa khẩu Hoa Lư cần phải xây mới thêm để bảo đảm cung cấp xăng dầu trên tuyến và phục vụ nhu cầu nhân dân dọc tuyến.

Bảng I.1. Tổng hợp số liệu cửa hàng xăng dầu dọc Quốc lộ 13

TT	Địa phương	Chiều dài tuyến đường (km)	Số lượng cửa hàng hiện có	Mật độ bình quân (km/01 CH)	Số cửa hàng (theo phân loại I; II, III của dự án này*)		
					Loại I	Loại II	Loại III
1	TP Hồ Chí Minh (tính từ Tượng đài liệt sĩ Km0)	7.7	10	0.77	0	0	10
2	Tỉnh Bình Dương	65	50	1.3	0	0	50
3	Tỉnh Bình Phước	75.5	44	1.68	0	0	44
	Toàn tuyến	148.2	104	1.41	0	0	104

(*) Loại I tương đương trạm dừng nghỉ có các dịch vụ sửa xe, bách hóa, ăn uống, bãi đỗ xe, nghỉ qua đêm; Loại II bớt dịch vụ nghỉ qua đêm; Loại III chỉ có bán xăng dầu

Trước nhu cầu tiêu dùng trong những năm gần đây số lượng cửa hàng được tăng lên nhanh chóng, làm gia tăng mật độ tại một số cung đường. Mật độ trung bình trên cung đường từ Thành Phố Hồ Chí Minh đến cửa khẩu Hoa Lư là 1.41km có 01 cửa hàng, cá biệt trên một số đoạn khoảng cách giữa 2 cửa hàng trên dưới 100 m, hoặc đối diện nhau qua trục đường .

Xem xét quy mô của hệ thống cửa hàng trên tuyến QL.13 đi qua địa bàn các tỉnh, thành phố ta thấy: Mô hình phát triển của các địa phương đi theo chiều rộng, chưa quan tâm đến chiều sâu. Với số lượng tương đối nhiều, lại co cụm tại các thị trấn và thị tứ, các khu công nghiệp để phục vụ cho nhu cầu dân sinh, nên chưa đáp ứng được nhu cầu cung cấp năng lượng và dịch vụ trên tuyến quốc lộ đi qua những vùng thưa dân, ngoại thị, gần biên giới.

Hệ lụy cơ bản của việc phát triển này là năng xuất bán hàng thấp do phải phân chia thị phần, chưa tiết kiệm quỹ đất và hiệu quả đầu tư của xã hội bị giảm yếu; theo đó việc xử lý các cửa hàng phải giải toả, phải cải tạo, nâng cấp sẽ trở nên khó khăn và phức tạp.

b. Về chủng loại cửa hàng

*** Theo phân cấp cửa hàng của Tiêu chuẩn Việt Nam TCVN-4530:2011 (Cấp 1, 2, 3)**

Theo Quy chuẩn Quốc gia QCVN 01:2013/BCT phân cấp CHXD theo những quy định sau:

- Các cửa hàng xăng dầu được chia thành 03 cấp phụ thuộc vào tổng sức chứa của khu bể:

Cấp trạm xăng dầu	Tổng dung tích, m³
1	Từ 151 đến 210
2	Từ 101 đến 150
3	Nhỏ hơn hoặc bằng 100

Kết quả khảo sát dung tích chứa các CHXD dọc QL.13 cho thấy 100% cửa hàng chỉ là cấp 3.

*** Theo phân loại cửa hàng của dự án (loại I, II, III)**

Trước hết phải thấy rằng: Do chưa có quy định về chủng loại và mô hình cho cửa hàng để định hướng cho các nhà đầu tư thực hiện. Nên toàn tuyến ngoại trừ các cửa hàng của Công ty XD Sông Bé (Petrolimex) và Tổng công ty TM XNK Thanh Lễ TNHH MTV trên toàn tuyến, còn lại đa số các cửa hàng được xây dựng theo quỹ đất được sở hữu và khả năng tài chính của các chủ đầu tư. Từ đó, quy mô cửa hàng mang tính chất nhỏ lẻ; chất lượng xây dựng chưa cao; chưa đảm bảo được các yêu cầu về PCCC, ô nhiễm môi trường và chức năng dịch vụ thương mại yếu kém...

Kết quả phân chia chủng loại theo tiêu chí của đề án, có nổi lên một số vấn đề cần phải giải quyết trong đề án quy hoạch như sau:

- Trên toàn tuyến chỉ có CHXD loại III, không có loại II và loại I. Mặc dù Bộ Giao thông vận tải đã có quy hoạch trạm dừng nghỉ trên các quốc lộ, trong đó có QL.13 nhưng chưa triển khai xây dựng: trạm dừng nghỉ Bến Cát (km 67 -70) huyện Bến Cát, Bình Dương và trạm dừng nghỉ Hoa Lư (km 139 -142) huyện Lộc Ninh, Bình Phước. Trong quy hoạch cần kết hợp bố trí CHXD loại I trùng hợp với quy hoạch trạm dừng nghỉ của Bộ Giao thông vận tải, hoặc bố trí thêm ở các vị trí phù hợp.

- Số cửa hàng tương đương với loại II không có, đồng nghĩa với việc thiếu các dịch vụ sửa chữa xe. Một số cửa hàng hiện có, tuy diện tích, kết cấu nhà bán hàng và mái che cột bơm tương đương loại II, nhưng lại không có các dịch vụ khác ngoài việc bán xăng dầu. Do vậy việc quy hoạch về số lượng và vị trí cửa hàng loại II có vai trò quan trọng đối với hệ thống dịch vụ thương mại trên toàn bộ tuyến đường, cũng cần có định hướng để các cửa hàng này phát triển các dịch vụ khi có cơ hội và nhu cầu.

- Toàn bộ cửa hàng dọc QL.13 là loại III, đa số có quy mô nhỏ, nhiều cửa hàng diện tích đất chỉ đủ để xây dựng mái che cột bơm, không có đường bãi cho các phương tiện ra vào mua hàng. Do vậy trong quy hoạch việc cải tạo, nâng cấp các cửa hàng loại này là một nội dung cần được đặc biệt quan tâm và yêu cầu các doanh nghiệp phải thực hiện đồng bộ trên toàn tuyến để xứng tầm với cửa hàng trên một tuyến quốc lộ trọng yếu (ví dụ như Đại lộ Bình Dương).

Việc điều chỉnh tăng về số lượng tại các cung đường chưa có cửa hàng và giảm số cửa hàng tại các khu vực có mật độ dày đặc (thị trấn, thị tứ) là việc làm cần thiết để hướng tới mục tiêu tiết kiệm quỹ đất, nâng cao chất lượng dịch vụ thương mại và đảm bảo quyền lợi của người tiêu dùng.

2.2. Đánh giá về quy mô, năng suất bán hàng, chất lượng xây dựng và dịch vụ

Có thể xem xét các số liệu thống kê về quy mô các cửa hàng trên toàn tuyến QL.13 sau đây để làm cơ sở cho công tác quy hoạch.

Bảng I.2. Phân loại cửa hàng xăng dầu dọc QL.13 theo quy mô

Đơn vị tính: Số lượng cửa hàng

TT	Danh mục	Hồ Chí Minh	Bình Dương	Bình Phước	Tổng toàn tuyến	Phần trăm
I	Diện tích đất					
1	< 500 m ²		1	2	3	3.3 %
2	500 m ² đến 1000 m ²		18	17	35	38 %
3	> 1000 m ² đến 3000 m ²		23	17	40	43.5 %
	>3000m ²		6	8	14	15.2 %
	Cộng		48 (*)	44	92	
II	Số cột bơm					
1	≤ 2 cột	0	2	0	2	1.9 %
2	3 cột đến 4 cột	8	23	19	50	48.6 %
3	≥ 5 cột	2	25	25	52	49.5 %
	Cộng	10	50	44	104	
III	Sản lượng					
1	< 50 m ³		7	21	28	31.5 %
2	50 m ³ - 100 m ³		20	13	33	37 %
3	> 100 m ³		21	7	28	31.5 %

TT	Danh mục	Hồ Chí Minh	Bình Dương	Bình Phước	Tổng toàn tuyến	Phần trăm
	Cộng		48(**)	41(***)	89	

(*) Bình Dương có 02 CHXD không có số liệu diện tích đất: TXD Tương Hòa (Đóng cửa), Công ty TNHH Nam Thái Bình (Giải thể).

(**) Bình Dương có 02 CHXD không có số liệu sản lượng: TXD Tương Hòa (Đóng cửa), Công ty TNHH Nam Thái Bình (Giải thể).

(***) Bình Phước có 03 CHXD không có số liệu sản lượng: CH cấp phát xăng dầu (Đóng cửa), ĐL BL XD Hoa Lư, TXD Quốc Hùng

2.2.1. Đánh giá về quy mô của hàng xăng dầu

a. Diện tích đất xây dựng cửa hàng

Để đáp thực hiện được các giải pháp kỹ thuật về công nghệ, kiến trúc, kết cấu và đặc biệt là các tuyến luồng giao thông trong một cửa hàng. Có thể phân định theo diện tích đất của cửa hàng thành 04 loại:

- + Diện tích đất lớn hơn 3.000 m²: có 14/92 CH
- + Diện tích đất từ 1.001 đến 3.000 m²: có 40/92 CH
- + Diện tích đất từ 501 đến 1.000 m²: có 35/92 CH
- + Diện tích đất nhỏ đến 500 m²: có 3/92 CH

Từ phân định này cho thấy:

- Số cửa hàng có diện tích lớn hơn 1.000 m² chiếm tỷ lệ 59%. Kết quả này cho thấy các địa phương đã quan tâm đến yêu cầu về diện tích trong quy hoạch và xây dựng của hàng, đây cũng là một thuận lợi để nâng cấp các cửa hàng theo một mô hình chuẩn, đồng thời có thể lựa chọn để chuyển dịch từ loại 3 lên loại 1 hoặc loại 2.

- Số cửa hàng có diện tích nhỏ hơn 500 m² chiếm 3%. Điều đáng quan tâm ở đây là trong số cửa hàng này, có nhiều cửa hàng diện tích đất quá nhỏ, nằm sát lề đường, mặt tiền rất hẹp; cá biệt một số cửa hàng với mái che cột bơm nhỏ và kết cấu đơn giản, sử dụng lòng đường làm nơi đỗ xe để bán hàng. Từ đó việc cải tạo nâng cấp các cửa hàng thuộc loại này để đạt chuẩn theo mô hình chung là khó thực hiện. Giải pháp xử lý là yêu cầu các chủ doanh nghiệp phải cải tạo theo một mô hình chung với lộ trình nhất định, nếu không cải tạo theo đúng lộ trình thì xóa bỏ.

b. Quy mô, kết cấu cửa hàng

Ngoại trừ các cửa hàng của Công ty XD Sông Bé (Petrolimex), Tổng công ty TM XNK Thanh Lễ TNHH MTV và một vài cửa hàng của tư nhân được xây dựng khá

khang trang, kết cấu kiên cố, có đường bãi cho các phương tiện ra vào... Đa số còn lại là các cửa hàng không đạt chuẩn về diện tích; về hình dáng, kết cấu nhà bán hàng và mái che cột bơm. Loại này cần được chú trọng trong quy hoạch và yêu cầu phải cải tạo nâng cấp.

Để đảm bảo được chất lượng dịch vụ, đảm bảo được an toàn trong giao thông và văn minh thương mại, các cửa hàng cần thiết phải đầu tư các hạng mục phụ trợ thiết yếu như WC, nơi đỗ và luồng xe cho các phương tiện ra vào mua hàng, tránh hạn chế tầm nhìn của các phương tiện giao thông... Xem xét trên toàn hệ thống cho thấy các cửa hàng của Công ty XD Sông Bé (Petrolimex), Tổng công ty Xăng dầu Quân đội, Tổng công ty TM XNK Thanh Lễ TNHH MTV (chiếm 14.3% trong tổng số cửa hàng hiện có) đã đáp ứng được yêu cầu này. Số cửa hàng còn lại là các cửa hàng xăng dầu tư nhân (chiếm 85.7%) không có hoặc không có điều kiện để xây dựng do hạn chế về quỹ đất và giảm thiểu vốn đầu tư. Hạn chế mang tính phổ biến này tại nhiều cửa hàng cần được khắc phục trong quy hoạch, đồng thời cần có định hướng và ràng buộc chặt chẽ để các doanh nghiệp thực thi khi xây mới và cải tạo nâng cấp cửa hàng.

- Số cửa hàng có từ 3 cột đến 4 cột bơm chiếm đa số ($48/104=45.71\%$), đây là loại cửa hàng phục vụ dân sinh trong khu vực và cung cấp nhiên liệu cho hoạt động vận tải trên tuyến đường, tỷ lệ này có thể chấp nhận được. Số cửa hàng ≥ 5 cột bơm (tương đương với cửa hàng loại 1 và 2) chiếm tỷ lệ nhỏ ($2/104=1.9\%$), do vậy trong quy hoạch cần tăng cường loại cửa hàng này để phù hợp với định hướng phát triển KT-XH của vùng Đông Nam Bộ và các địa phương.

2.2.2. Đánh giá về chất lượng dịch vụ và năng suất bán hàng

a. Chất lượng dịch vụ và đảm bảo an ninh năng lượng

- Với cơ cấu 14.3% của các doanh nghiệp lớn của nhà nước và toàn bộ các cửa hàng xăng dầu trên QL.13 là loại 3. Vì vậy, việc đảm bảo nhiên liệu cung cấp sẽ hạn chế và không chủ động khi có sự cố về nhiên liệu xảy ra. Định hướng quy hoạch cần có một số cửa hàng loại 1, loại 2 do doanh nghiệp nhà nước làm chủ đầu tư để đảm bảo cung cấp xăng dầu khi có sự cố xảy ra.

Xem xét về quy mô (số lượng) hệ thống cửa hàng xăng dầu trên tuyến QL.13 cho thấy: Về cơ bản đã đáp ứng được nhu cầu tiêu dùng của các khu vực dân sinh. Chất lượng dịch vụ thương mại cho tuyến đường còn nhiều hạn chế, một phần do năng lực vận tải trên tuyến đường còn thấp, mặt khác cơ sở vật chất của hệ thống cửa hàng chưa đồng bộ, nên chưa thu hút được các phương tiện vận tải đường dài.

- Việc phân bố cửa hàng có ảnh hưởng lớn đến chất lượng dịch vụ trên toàn tuyến quốc lộ. Trên dọc tuyến với chiều dài trên 143 km, chưa có cửa hàng loại 1 và loại 2; Tập trung quá dày cửa hàng loại 3 tại các thành phố, thị xã, thị trấn, thị tứ. Tại các huyện có kinh tế kém phát triển, các đoạn tuyến đường chưa được cải tạo nâng cấp thì

mật độ lại quá thưa. Đáng lưu ý là đoạn QL.13 từ Lộc Ninh đến Cửa khẩu Hoa Lư hiện có rất ít cửa hàng.

- Các hình ảnh cửa hàng ghi lại được trên toàn tuyến cho thấy đa phần là cửa hàng với quy mô nhỏ, kết cấu và kiểu dáng không đáp ứng được yêu cầu của dịch vụ thương mại.

- Đối chiếu với nhu cầu dịch vụ trên toàn tuyến quốc lộ cho thấy hệ thống cửa hàng hiện có mới thực hiện được một chức năng là bán lẻ xăng dầu cho các khu vực dân sinh và các phương tiện vận tải hoạt động trên tuyến đường. Các nhu cầu dịch vụ khác như sửa chữa, thay thế phụ tùng, mua hàng nhu yếu phẩm, ăn uống, đỗ xe qua đêm... chưa có hoặc có không đầy đủ, không đồng bộ. Đây là một trong các nội dung quan trọng cần được quan tâm trong quy hoạch, bởi lẽ các dịch vụ này không chỉ để nâng cao chất lượng dịch vụ của toàn hệ thống, mà còn là cơ sở vật chất kỹ thuật để thu hút các hoạt động vận tải trên tuyến quốc lộ.

b. Năng suất bán hàng

Kết quả khảo sát hiện trạng tháng 7 - 8 năm 2016, năng suất bán hàng trên từng cung đường đi qua địa bàn các tỉnh, thành phố và trên toàn tuyến được tổ hợp theo bảng sau.

Bảng I.3. Phân loại cửa hàng xăng dầu dọc QL.13 theo sản lượng

TT	Địa phương	Số cửa hàng điều tra được sản lượng	Tổng sản lượng bán (m ³ /tháng)	Năng suất BQ 1 cửa hàng (m ³ /tháng)
1	TP. Hồ Chí Minh			
2	Bình Dương	48	6692	139.42
3	Bình Phước	41	3201	78.07
	Toàn tuyến	89	9893	111.16

Từ kết quả thống kê và tổ hợp số liệu theo bảng I.2 và I.3 có thể nhận xét và đánh giá về năng suất bán hàng trên toàn tuyến như sau:

- Số lượng của hàng năng suất cao >100 m³/tháng chiếm tỷ lệ nhỏ 31.46%.
- Số lượng của hàng năng suất trung bình từ 50 đến 100 m³/tháng chiếm tỷ lệ 37.07%.
- Số lượng của hàng năng suất thấp < 50 m³/tháng chiếm tỷ lệ 31.46%.

- Năng suất bán hàng của toàn hệ thống với sản lượng bình quân 111.16 m³/tháng là thấp, trong đó cung đường đi qua Bình Phước (78.07%) là quá thấp. Có hai nguyên nhân chính làm năng suất bán hàng bị hạ thấp là:

+ Lệ thuộc vào tốc độ phát triển KT-XH của các tỉnh, thành phố, kéo theo đó là lưu lượng xe trên tuyến đường chưa cao, nhu cầu cho dân sinh bị phân tán bởi các tuyến giao thông của các địa phương, nên nhu cầu tiêu thụ xăng dầu trên từng cung đường và trên toàn tuyến còn hạn hẹp.

+ Tại các đoạn đường đi qua thành phố, thị xã, thị trấn, thị tứ tập trung nhiều cửa hàng trên một phạm vi cung ứng hẹp, và một cung đường ngắn. Từ đó thị phần được chia nhỏ.

Nếu xác định năng suất bán hàng của các cửa hàng theo năng suất của cột bơm, có thể tính năng suất cao nhất trong thực tế kinh doanh ở các đoạn tuyến thuộc QL.13 như sau:

Bảng I.4. Sản lượng 1 cột bơm của một số cửa hàng có sản lượng cao

TT	Đoạn tuyến	Tên cửa hàng	Sản lượng, m ³ /tháng	Số cột bơm	Sản lượng 01 cột bơm, m ³ /tháng	Tỷ lệ sản lượng 01 cột bơm so với cột cao nhất (250 m ³ /tháng)
1	QL 13 qua Thành phố Hồ Chí Minh					
2	QL 13 qua tỉnh Bình Dương	CHXD số 5	560	4	140	56%
3	QL 13 qua tỉnh Bình Phước	CHXD An Lộc	400	7	57.14	23%
4	Trục giao thông chính Thành phố Hồ Chí Minh	Cửa hàng có sản lượng bán hàng cao nhất			250	100%

Có thể tính năng suất bán hàng cao nhất trên tuyến của 01 cột bơm là 140 m³/tháng. Số liệu này còn thấp hơn ở các cửa hàng dọc QL.1A, QL.5 và một số tuyến

khác (năng suất bán hàng cao của nhiều cửa hàng ở các trục giao thông chính ở TP. Hồ Chí Minh có thể đạt từ 250 m³/tháng)

Bảng 1.5. So sánh năng suất bán hàng thực tế với năng suất cao nhất của 01 cột bơm:

TT	Đoạn tuyến qua địa bàn	Tổng sản lượng, m ³ /tháng	Tổng số cột bơm	Sản lượng 01 cột bơm, m ³ /tháng	So với sản lượng lớn nhất (140 m ³ /tháng), %	So với sản lượng lớn nhất (100 – 120 m ³ /tháng) %
1	TP. Hồ Chí Minh					
2	Bình Dương	6692	234	28.6	20.4%	23.38% - 28.6%
3	Bình Phước	3201	228	14.04	10.02%	11.7% - 14.04%
	Toàn tuyến*	9893	462	21.41	15.3%	17.84% - 21.41%

(*) Toàn tuyến bao gồm tỉnh Bình Dương và Bình Phước

Nếu tạm tính năng suất của 01 cột bơm có thể đạt cao (như ở một số tuyến giao thông chính) khoảng 100 - 120 m³/tháng thì trên toàn QL.13 chỉ khai thác được 17.84 – 21.41 % công suất của các cột bơm. Ngay ở các đoạn tuyến có sản lượng cao cũng chỉ khai thác được 56% công suất cột bơm. Điều này khẳng định khi nhu cầu tiêu thụ xăng dầu tăng lên gấp 3-5 lần hiện tại, hệ thống cửa hàng hiện hữu vẫn có thể cung ứng đủ nhiên liệu. Vấn đề chỉ cần xem xét bổ sung cửa hàng ở các cung đường mới mở tránh thị trấn, thị xã (nếu có) cũng như tại các vị trí còn thiếu cửa hàng để thuận lợi cho người tiêu dùng không phải đi xa để mua xăng dầu.

2.3. Đánh giá về việc tuân thủ các quy định của Nhà nước trong đầu tư xây dựng và trang bị kỹ thuật

- Yêu cầu trong đầu tư và trang bị kỹ thuật của các cửa hàng xăng dầu là theo hướng công nghiệp hoá, hiện đại hoá; Phải đảm bảo an toàn cháy nổ, vệ sinh môi trường, phải có tuyến luồng cho các phương tiện ra vào mua hàng... Trên thực tế, yêu cầu này không đạt được, ngoại trừ các cửa hàng của Công ty XD Sông Bé (Petrolimex) và Công ty TM XNK Thanh Lễ TNHH MTV đã tuân thủ các yêu cầu trên, có đầu tư các thiết bị và cột bơm mới để giữ vững thương hiệu, đảm bảo lợi ích

người tiêu dùng. Còn lại đa số sử dụng các thiết và cột bơm cũ, các hệ thống kỹ thuật (công nghệ, điện, nước, phòng cháy và thu lôi tiếp địa) không đồng bộ.

- Cửa hàng của các doanh nghiệp tư nhân, do bị hạn chế bởi diện tích đất và tiềm năng tài chính, nên đã giảm thiểu tối đa quy mô và khối lượng cần thiết phải đầu tư. Từ đó hầu hết các cửa hàng của các doanh nghiệp này không đảm bảo được các yêu cầu về tổ chức không gian của cửa hàng (trong đó có không gian giành cho giao thông); không đảm bảo được yêu cầu về kiểu dáng kiến trúc, kết cấu và mỹ quan của cửa hàng.

- Cửa hàng của các doanh nghiệp lớn (Công ty XD Sông Bé (Petrolimex), Công ty TM XNK Thanh Lễ TNHH MTV) được đầu tư theo mẫu mã và kiểu dáng chung, tương đồng với các mô hình chuẩn loại 1,2,3. Tuy nhiên mới chỉ tập trung vào đầu tư cho khu vực bán xăng dầu, chưa có đủ các hạng mục dịch vụ.

Các thị trấn, thị tứ nơi tập trung nhiều cửa hàng cũng là vấn đề cần phải xem xét để giảm thiểu mức độ rủi ro về cháy nổ, về ô nhiễm môi trường và giảm thiểu ùn tắc giao thông.

2.4. Đánh giá về những thành công và tồn tại của hệ thống cửa hàng xăng dầu hiện có

Đường QL.13 là tuyến đường huyết mạch của vùng Đông Nam bộ, có tác động trực tiếp đến sự phát triển KT-XH toàn diện của các tỉnh, thành phố nơi có tuyến đường đi qua. Hệ thống cửa hàng xăng dầu là một cơ sở hạ tầng rất quan trọng và không thể thiếu được của tuyến đường để đáp ứng cho nhu cầu phát triển KT-XH, các địa phương đã tiến hành quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu trên toàn địa bàn trong đó có tuyến QL.13. Công tác quản lý các cửa hàng xây mới đã được đi vào nề nếp, từ đó đã góp phần tích cực vào việc cung ứng nhiên liệu cho các nhu cầu tiêu dùng trên toàn tuyến và góp phần gia tăng phương tiện lưu thông trên một số cung đường.

Để đảm bảo tính hệ thống, trong quy hoạch cần xác định rõ yêu cầu đó là "*Phải hình thành hệ thống dịch vụ có tổ chức, có hiệu quả, bảo đảm tính hiện đại, tính mỹ quan và văn minh thương nghiệp*". Trên thực tế yêu cầu này chưa đáp ứng được, chưa mang tính đồng bộ trên toàn tuyến, từ đó hình thành nhiều loại cửa hàng với quy mô và kiểu dáng khác nhau tại mỗi địa phương, mới thực hiện được một chức năng là bán lẻ xăng dầu, có rất ít cửa hàng làm các công việc dịch vụ khác, nên chưa thu hút được các phương tiện giao thông, trong đó có các xe chạy đường dài trên các tuyến của khu vực có Q.L 13 đi qua.

Việc giảm thiểu số lượng cửa hàng tại một số khu vực là cần thiết, trong đó giải pháp chuyển đổi loại hình kinh doanh dịch vụ đóng vai trò quan trọng. Những cửa hàng nhỏ, kiến trúc quá xấu, vi phạm hoặc ảnh hưởng đến hành lang và an toàn giao thông cần đưa vào diện chuyển đổi để di dời hoặc cải tạo theo lộ trình. Kiên quyết xử

lý những cửa hàng đang tiềm ẩn nguy cơ cháy nổ và làm cản trở giao thông trên tuyến đường.

Hiện trạng về số cửa hàng loại 1 và 2 chưa có, các dịch vụ trên tuyến đường còn rất hạn chế, do vậy việc đẩy nhanh tiến trình xây dựng mới hoặc nâng cấp các cửa hàng hiện có thành loại 1 và 2 là việc việc làm cấp thiết.

Từ thực tế quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc tuyến đường Hồ Chí Minh, QL.1, QL.10, QL.6, TP. Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, tỉnh Hòa Bình, tỉnh Điện Biên và học tập từ các tuyến quốc lộ của Thái Lan, Trung Quốc... cho thấy: Cần thiết phải xác lập được mô hình cửa hàng, ban hành các quy định về quy mô, kết cấu (kết cấu) và cách thức đặt tên và biển hiệu cửa hàng của từng loại cửa hàng, để đảm bảo sự thống nhất chung trên toàn hệ thống, đồng thời cũng là định hướng để các doanh nghiệp triển khai thực hiện.

2.5. Kết quả phân loại các cửa hàng xăng dầu hiện có và định hướng khắc phục trong quy hoạch

a. Phân loại cửa hàng

Từ kết quả khảo sát và đánh giá hiện trạng nêu trên, có thể phân chia các cửa hàng xăng dầu hiện có thành 03 loại để làm cơ sở cho công tác quy hoạch, đó là:

- Cửa hàng có đủ điều kiện để tồn tại trong quy hoạch, cần thực hiện công tác sửa chữa thường xuyên, nhất là mỹ quan kiến trúc (sơn sửa mái che, nhà bán hàng, lắp đặt bảng hiệu...)

- Cửa hàng phải di dời/giải tỏa:

+ Giải tỏa: Là các cửa hàng có quy mô nhỏ, kết cấu tạm, có nguy cơ cháy nổ cao; nằm sát lề đường, không có đường bãi cho các phương tiện mua hàng, ảnh hưởng đến giao thông trên tuyến đường;

+ Di dời: Các cửa hàng phải di dời theo các dự án khác.

- Các cửa hàng phải cải tạo nâng cấp: Là các cửa hàng không đạt chuẩn về quy mô và giải pháp kỹ thuật theo mô hình của đề án; có các điểm khuyết về quy mô, kết cấu, PCCC, môi trường và tổ chức giao thông cho các phương tiện mua hàng. Công tác cải tạo, nâng cấp được thực hiện theo lộ trình trước 31/12/2018. Nếu chủ sở hữu không thực hiện sẽ chuyển sang diện giải tỏa, không cấp giấy chứng nhận cửa hàng đủ điều kiện kinh doanh xăng dầu.

Từ cơ sở phân loại trên, đối chiếu với thực trạng của từng cửa hàng thông qua các tư liệu, số liệu và hình ảnh đã được khảo sát hiện trạng, theo đề nghị của các địa phương (Sở Công thương, UBND) kết quả phân loại và chọn lọc các cửa hàng cần phải xử lý được tổ hợp trong bảng sau:

Bảng I.6. Phân loại cửa hàng xăng dầu dọc QL.13 theo điều kiện tồn tại

Đơn vị tính: Cửa hàng

TT	Địa phương	Tổng số CH hiện có đến 8/2016	CH có đủ điều kiện tồn tại trong quy hoạch	CH có thể phải di dời/giải tỏa	CH phải cải tạo nâng cấp
1	TP. Hồ Chí Minh	10	3	7	0
2	Bình Dương	50	27	3	20
3	Bình Phước	44	22	1	21
	Tổng cộng	104	52	11	41

Ghi chú: Danh mục cửa hàng theo phân loại xem chi tiết trong phụ lục số 01, 02, 03 đính kèm báo cáo này.

Từ kết quả tổng hợp trên cho thấy:

- + 52 cửa hàng có đủ điều kiện tồn tại trong quy hoạch chiếm 49%;
- + 11 cửa hàng có thể phải di dời/giải tỏa theo dự án khác chiếm 10.5%;
- + 41 cửa hàng phải cải tạo nâng cấp chiếm 40.5% .

Trong bối cảnh KT-XH hiện nay, kết hợp với đặc thù của từng địa phương, công việc giải tỏa, cải tạo và nâng cấp hoặc chuyển loại cửa hàng không thể thực thi trong một thời gian ngắn. Do vậy các địa phương cần phải thiết lập lộ trình để các doanh nghiệp có thời gian chuẩn bị và thực hiện cải tạo sửa chữa hoặc ngưng kinh doanh theo đúng quyết định phê duyệt quy hoạch này.

b. Định hướng khắc phục trong quy hoạch

- Về thực thi công việc

Để phù hợp với đặc thù của từng địa phương và cũng là để tạo điều kiện cho các doanh nghiệp có thời gian chuyển đổi hình thức kinh doanh hoặc tiến hành cải tạo nâng cấp. Việc giải tỏa và cải tạo nâng cấp các CHXD loại 3 đề nghị Bộ Công Thương giao cho các tỉnh, thành phố giải quyết. Căn cứ vào điều kiện cụ thể của từng địa phương, UBND các tỉnh, thành phố sẽ tiến hành các bước chính như sau:

- + Công bố quy hoạch (số cửa hàng phải giải tỏa, di dời, cải tạo nâng cấp; lộ trình triển khai);
- + Thông báo các thông tin và tiếp xúc với các doanh nghiệp;
- + Tổ chức triển khai và thực thi công việc.

- Về lộ trình giải tỏa và cải tạo nâng cấp

Đối với các cửa hàng phải giải toả theo lộ trình chung của đề án từ 2017 - 2018. Tùy thuộc vào bối cảnh KT-XH của từng địa phương UBND tỉnh có kế hoạch cụ thể cho từng cửa hàng.

Đối với các cửa hàng phải di dời theo dự án khác, nếu còn quỹ đất thì được di dời tại chỗ, bảo đảm đủ khoảng cách an toàn, nếu hết quỹ đất phải giải toả. Lộ trình thực hiện theo tiến độ triển khai của các dự án. Trong khi chờ vẫn được cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện kinh doanh xăng dầu cho đến khi phải di dời.

Đối với các cửa hàng cải tạo nâng cấp, theo lộ trình chung của đề án từ 2017 - 2018. Trường hợp vì lý do nào đó doanh nghiệp không đủ điều kiện để cải tạo, nâng cấp (tiềm năng tài chính, mở rộng đất đai...) thì kiên quyết chuyển đổi loại hình kinh doanh hoặc giải toả.

- Về cơ chế, chính sách

Các địa phương cần có chính sách để hỗ trợ các doanh nghiệp có cửa hàng phải giải toả và cải tạo nâng cấp, trong đó cần quan tâm đến các vấn đề sau:

- Đối với các cửa hàng phải giải toả cần tạo điều kiện để các doanh nghiệp chuyển đổi ngành nghề kinh doanh và hỗ trợ kinh phí. Có sự ưu tiên cho các doanh nghiệp này được lựa chọn vị trí để xây dựng các cửa hàng xây mới theo quy hoạch.

- Đối với các cửa hàng phải cải tạo nâng cấp, cần có hướng dẫn và quy định cụ thể về các giải pháp kỹ thuật để các doanh nghiệp triển khai theo mô hình chuẩn của từng loại cửa hàng.

III. TÌNH HÌNH LẬP VÀ TRIỂN KHAI CÁC QUY HOẠCH CỬA HÀNG XĂNG DẦU CỦA CÁC TỈNH, THÀNH PHỐ TRỰC THUỘC TRUNG ƯƠNG CÓ QUỐC LỘ 13 ĐI QUA

Những kết quả đạt được:

Các địa phương đều đã có quy hoạch phát triển hệ thống cửa hàng phát triển cửa hàng xăng dầu trên địa bàn tỉnh đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030.

Việc triển khai quy hoạch đã đi vào nề nếp, hệ thống cửa hàng phát triển thêm theo đúng kế hoạch đã được phê duyệt, đảm bảo đầy đủ an toàn xăng dầu, LPG cho các phương tiện giao thông trên tuyến quốc lộ, đồng thời phát triển kinh tế, xã hội và đảm bảo an ninh quốc phòng của các địa phương.

Khuyến khích được mọi thành phần kinh tế trong nước tham gia đầu tư, kinh doanh để đảm bảo nguồn cung cấp xăng dầu. Chất lượng dịch vụ thương mại và lợi ích của người tiêu dùng đã bước đầu được nâng cao.

- Những hạn chế, nguyên nhân:

Các cửa hàng xây mới từ năm 2003 đến nay đều đáp ứng đủ các điều kiện về diện tích, chiều rộng mặt tiền, quy mô, khoảng cách theo quy hoạch.

Hiện nay có một số cửa hàng xăng dầu không đảm bảo diện tích, bề rộng mặt tiền, khoảng cách giữa hai cửa hàng theo quy hoạch của Bộ Công Thương và UBND tỉnh. Nguyên nhân:

+ Do các văn bản của các Bộ ngành Trung ương, địa phương quy định về quy mô, diện tích đối với cửa hàng xăng dầu (Quyết định số 11617/QĐ-BCT ngày 22/12/2014 của Bộ Công Thương về việc phê duyệt quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc đường Hồ Chí Minh đến năm 2025, định hướng đến năm 2035”; Quy chuẩn 01:2013/BCT được ban hành kèm theo Thông tư 11/2013/TT-BCT từ đó một số cửa hàng xăng dầu đòi hỏi phải tiến hành cải tạo, nâng cấp

+ Các cửa hàng này được xây dựng và kinh doanh từ trước năm 2002 (thời điểm chưa có quy hoạch và quy định cụ thể về tiêu chí xây dựng cửa hàng xăng dầu) do đó vậy hiện nay việc cải tạo, nâng cấp (một số cửa hàng không có khả năng mở rộng mặt tiền) gặp rất nhiều khó khăn. Trong khi nhà nước chưa có chính sách hỗ trợ đi dòi đối với các cửa hàng này.

CHƯƠNG II: PHÂN TÍCH CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG VÀ DỰ BÁO NHU CẦU TIÊU THỤ XĂNG DẦU DẠC QUỐC LỘ 13

II.1 ĐƯỜNG LỐI, CHỦ TRƯỞNG CHÍNH SÁCH CỦA ĐẢNG, NHÀ NƯỚC LIÊN QUAN ĐẾN SỰ PHÁT TRIỂN TIÊU THỤ XĂNG DẦU

II.1.1. Mục tiêu phát triển kinh tế xã hội

Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội Việt Nam giai đoạn 2016 - 2020

Trong 5 năm tới, dự báo tình hình thế giới tiếp tục diễn biến phức tạp, tác động trực tiếp đến nước ta. Chủ nghĩa dân tộc cực đoan, xung đột sắc tộc, tôn giáo, hoạt động khủng bố có biểu hiện gia tăng. Cạnh tranh chiến lược giữa các nước lớn trong khu vực ngày càng quyết liệt. Tranh chấp lãnh thổ, đặc biệt là trên Biển Đông diễn biến phức tạp, gay gắt và rất khó lường. Kinh tế thế giới phục hồi chậm; thị trường tài chính, tiền tệ quốc tế có nhiều rủi ro; rào cản thương mại có xu hướng gia tăng. Giá dầu thấp, khó dự báo. Một số nền kinh tế lớn tăng trưởng không ổn định và đang điều chỉnh chiến lược phát triển. Toàn cầu hoá và hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng, khoa học công nghệ phát triển nhanh, kinh tế thị trường, tiến bộ công bằng xã hội, dân chủ - pháp quyền, hợp tác và đấu tranh vì lợi ích quốc gia, vì hoà bình - phát triển và cùng chung tay giải quyết những thách thức toàn cầu là xu hướng chung của nhân loại. Trong nước, thế và lực của ta đã lớn mạnh hơn và có thêm kinh nghiệm trong lãnh đạo quản lý, chỉ đạo điều hành nhưng vẫn còn nhiều hạn chế, yếu kém. Nhu cầu rất lớn cho đầu tư phát triển, nhất là kết cấu hạ tầng, bảo đảm an sinh xã hội, quốc phòng, an ninh, phòng chống thiên tai, ứng phó với biến đổi khí hậu và thực hiện Chương trình nghị sự 2030 của Liên Hợp Quốc vì sự phát triển bền vững... nhưng nguồn lực còn hạn hẹp, nợ công đã sát trần cho phép. Tác động của biến đổi khí hậu ngày càng nặng nề và nhanh hơn. Việt Nam trở thành nước đang phát triển có thu nhập trung bình thấp; nguồn vốn ODA sẽ giảm dần. Hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng, nhất là việc thực hiện các Hiệp định thương mại tự do thế hệ mới cùng với việc hình thành Cộng đồng ASEAN, mở ra nhiều cơ hội thuận lợi nhưng cũng đặt ra không ít khó khăn, thách thức.

II.1.1.1 Mục tiêu tổng quát

Mục tiêu tổng quát đề ra cho Kế hoạch 5 năm tới là: Bảo đảm ổn định kinh tế vĩ mô, phấn đấu tăng trưởng kinh tế cao hơn 5 năm trước. Đẩy mạnh thực hiện các đột phá chiến lược, cơ cấu lại nền kinh tế gắn với đổi mới mô hình tăng trưởng, nâng cao năng suất, hiệu quả và sức cạnh tranh. Phát triển văn hoá, thực hiện dân chủ, tiến bộ công bằng xã hội, bảo đảm an sinh xã hội, tăng cường phúc lợi xã hội và cải thiện đời sống nhân dân. Chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, quản lý hiệu quả tài nguyên và bảo vệ môi trường. Tăng cường quốc phòng, an ninh, kiên quyết, kiên trì đấu tranh bảo vệ vững chắc độc lập, chủ quyền, toàn vẹn lãnh thổ quốc gia và bảo đảm an ninh chính trị, trật tự an toàn xã hội. Nâng cao hiệu quả công tác đối ngoại và chủ động hội nhập

quốc tế. Giữ gìn hoà bình, ổn định, tạo môi trường, điều kiện thuận lợi để xây dựng và bảo vệ đất nước. Nâng cao vị thế của nước ta trên trường quốc tế. Phấn đấu sớm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại.

I.1.1.2 Các chỉ tiêu chủ yếu

1. *Về kinh tế:* Tốc độ tăng trưởng kinh tế bình quân 5 năm đạt 6,5-7%/năm. Đến năm 2020, GDP bình quân đầu người khoảng 3.200-3.500 USD. Tỷ trọng công nghiệp và dịch vụ trong GDP khoảng 85%. Tổng vốn đầu tư toàn xã hội bình quân 5 năm bằng khoảng 32-34% GDP. Bội chi ngân sách nhà nước còn khoảng 4% GDP. Năng suất các nhân tố tổng hợp đóng góp vào tăng trưởng khoảng 30-35%. Năng suất lao động xã hội bình quân tăng khoảng 5%/năm. Tiêu hao năng lượng tính trên GDP bình quân giảm 1-1,5%/năm. Tỷ lệ đô thị hoá đến năm 2020 đạt 38-40%.

2. *Về xã hội:* Đến năm 2020, tỷ lệ lao động nông nghiệp trong tổng lao động xã hội khoảng 40%. Tỷ lệ lao động qua đào tạo đạt khoảng 65-70%, trong đó có bằng cấp, chứng chỉ đạt 25%. Tỷ lệ thất nghiệp ở khu vực thành thị dưới 4%. Có 9-10 bác sĩ và trên 26,5 giường bệnh trên 1 vạn dân. Tỷ lệ bao phủ bảo hiểm y tế đạt trên 80% dân số. Tỷ lệ hộ nghèo giảm bình quân khoảng 1,0-1,5%/năm.

3. *Về môi trường:* Đến năm 2020, 95% dân cư thành thị, 90% dân cư nông thôn được sử dụng nước sạch, hợp vệ sinh và 85% chất thải nguy hại, 95-100% chất thải y tế được xử lý. Tỷ lệ che phủ rừng đạt 42%.

I.1.1.3 Nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu

1. Phát triển kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, ổn định kinh tế vĩ mô, tạo môi trường và động lực cho phát triển kinh tế-xã hội. Tập trung hoàn thiện thể chế kinh tế thị trường đồng bộ, hiện đại trên cơ sở tuân thủ đầy đủ các quy luật của kinh tế thị trường và hội nhập quốc tế. Phát triển và vận hành thông suốt, hiệu quả các loại thị trường; bảo đảm cạnh tranh bình đẳng, minh bạch giữa các loại hình doanh nghiệp. Xây dựng chiến lược, quy hoạch, kế hoạch, phân bổ nguồn lực cho sản xuất kinh doanh và quản lý giá theo cơ chế thị trường. Nhà nước sử dụng thể chế, các nguồn lực, công cụ điều tiết, cơ chế, chính sách phân phối, phân phối lại để phát triển văn hoá, thực hiện dân chủ, tiến bộ, công bằng xã hội, bảo đảm an sinh xã hội, giảm nghèo, từng bước nâng cao phúc lợi xã hội và đời sống nhân dân. Tập trung phát triển hạ tầng kinh tế - xã hội, nguồn nhân lực, tiềm lực khoa học công nghệ.

2. Đẩy mạnh tái cơ cấu kinh tế gắn với đổi mới mô hình tăng trưởng, nâng cao năng suất, hiệu quả và sức cạnh tranh. Tiếp tục triển khai Đề án tổng thể tái cơ cấu nền kinh tế và tái cơ cấu các ngành, lĩnh vực. Thực hiện chiến lược tăng trưởng xanh, tăng trưởng bền vững; phát triển kinh tế tri thức. Tập trung thực hiện các giải pháp tăng năng suất lao động, năng lực cạnh tranh, khuyến khích phát triển mạnh doanh nghiệp khởi nghiệp.

3. Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, thúc đẩy đổi mới sáng tạo và ứng dụng khoa học công nghệ, tăng năng suất lao động. Thực hiện đồng bộ các giải pháp phát triển nguồn nhân lực, nhất là nhân lực chất lượng cao, thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu và phân bổ lao động hợp lý, khai thác tốt cơ hội dân số vàng. Đổi mới căn bản, toàn diện giáo dục đào tạo theo hướng mở, hội nhập, xây dựng xã hội học tập, phát triển toàn diện năng lực, thể chất, nhân cách đạo đức, ý thức tôn trọng pháp luật và trách nhiệm công dân. Đổi mới nội dung, chương trình, phương pháp dạy và học, đánh giá kết quả. Nâng cao chất lượng giáo dục đào tạo, nhất là đào tạo nghề và giáo dục đại học; gắn đào tạo với nghiên cứu khoa học, ứng dụng và chuyển giao công nghệ. Phát triển đội ngũ nhà giáo, cán bộ quản lý, đáp ứng yêu cầu đổi mới. Đẩy mạnh tự chủ và đề cao trách nhiệm của các cơ sở giáo dục công lập đại học và dạy nghề. Phát triển hợp lý và bảo đảm bình đẳng giữa giáo dục công lập và ngoài công lập. Ngân sách nhà nước bảo đảm cho giáo dục phổ cập; hỗ trợ phát triển giáo dục đào tạo cho các vùng khó khăn và các đối tượng chính sách. Có cơ chế đặc thù để tuyển chọn và trọng dụng nhân tài.

4. Phát triển văn hoá và thực hiện tiến bộ công bằng xã hội, nâng cao đời sống nhân dân, bảo đảm gắn kết hài hoà với phát triển kinh tế. Triển khai thực hiện các Mục tiêu Phát triển bền vững sau năm 2015 của Liên Hợp Quốc. Tiếp tục hoàn thiện và thực hiện tốt các chính sách xã hội, nhất là chính sách đối với người có công; phát triển hệ thống an sinh xã hội hiệu quả. Tập trung giải quyết việc làm, nhất là khu vực nông thôn và đưa lao động đi làm việc ở nước ngoài; giảm nghèo bền vững theo chuẩn nghèo tiếp cận đa chiều, chú trọng giảm nghèo nhanh trong đồng bào dân tộc thiểu số và địa bàn đặc biệt khó khăn. Mở rộng đối tượng tham gia, phát triển bền vững quỹ bảo hiểm xã hội; thực hiện tốt chính sách bảo hiểm thất nghiệp. Nghiên cứu điều chỉnh tuổi nghỉ hưu phù hợp. Làm tốt công tác trợ giúp xã hội. Cải cách chính sách tiền lương, tiền công theo nguyên tắc thị trường gắn với tăng năng suất lao động. Nâng cao hiệu quả hoạt động của tổ chức công đoàn, xây dựng quan hệ lao động hài hoà, tiến bộ. Có cơ chế để công đoàn, tổ chức đại diện cho người lao động và tổ chức đại diện người sử dụng lao động giám sát thực hiện thoả ước lao động tập thể. Thực hiện tốt các quy định về an toàn lao động và quản lý lao động nước ngoài tại Việt Nam.

5. Chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, phòng chống thiên tai; tăng cường quản lý tài nguyên và môi trường. Hoàn thiện hệ thống pháp luật, cơ chế chính sách, tăng cường quản lý nhà nước, đẩy mạnh hợp tác quốc tế, huy động các nguồn lực và sự tham gia của toàn xã hội; chú trọng thanh tra, kiểm tra và xử lý nghiêm các vi phạm.

6. Nâng cao hiệu lực hiệu quả quản lý nhà nước, bảo đảm quyền tự do, dân chủ của người dân đi đôi với tuân thủ pháp luật; đẩy mạnh phòng chống tham nhũng, lãng phí và giải quyết khiếu nại, tố cáo. Tiếp tục hoàn thiện thể chế, tạo điều kiện thuận lợi, an toàn để kinh tế thị trường vận hành đầy đủ, thông suốt, hiệu quả và hội nhập quốc tế; phát huy mạnh mẽ dân chủ, quyền tự do kinh doanh, tự do sáng tạo của người dân.

7. Tăng cường quốc phòng an ninh, giữ vững chủ quyền quốc gia, toàn vẹn lãnh thổ và bảo đảm an ninh chính trị, trật tự an toàn xã hội. Thực hiện tốt Chiến lược bảo vệ Tổ

quốc trong tình hình mới. Kiên quyết, kiên trì đấu tranh bảo vệ vững chắc độc lập, chủ quyền, thống nhất toàn vẹn lãnh thổ quốc gia. Giữ vững ổn định chính trị - xã hội, tạo môi trường hoà bình để xây dựng và phát triển đất nước; không để bị động, bất ngờ.

8. Nâng cao hiệu quả hoạt động đối ngoại, chủ động hội nhập quốc tế. Thực hiện nhất quán đường lối đối ngoại của Đảng và Nhà nước. Đưa quan hệ với các đối tác đi vào chiều sâu, thiết thực, hiệu quả trên cơ sở bảo đảm lợi ích quốc gia dân tộc. Nâng cao hiệu quả hoạt động đối ngoại đa phương, nhất là trong ASEAN, Liên hợp quốc. Tăng cường hợp tác quốc tế và khu vực trong bảo đảm quốc phòng, an ninh, bảo vệ chủ quyền quốc gia. Kiên trì thúc đẩy giải quyết các tranh chấp trên biển bằng biện pháp hoà bình trên cơ sở luật pháp quốc tế và các thỏa thuận của khu vực, tôn trọng tiến trình ngoại giao và pháp lý.

II.1.2. Quản lý thị trường xăng dầu

Hiện nay các chính sách, cơ chế quản lý kinh doanh xăng dầu của Nhà nước được thể hiện tại các văn bản:

- Nghị định số 83/2014/NĐ-CP ngày 3/9/2014 của Chính phủ về kinh doanh xăng dầu;

- Thông tư số 38/2014/TT-BCT ngày 24/10/2014 của Bộ Công thương về việc quy định chi tiết một số điều của Nghị định số 83/2014/NĐ-CP ngày 3/9/2014 của Chính phủ về kinh doanh xăng dầu;

- Quy định về an toàn các công trình dầu khí trên đất liền ban hành theo Nghị định số 13/2011/NĐ-CP ngày 11/02/2011 của Thủ tướng Chính phủ;

- Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24 tháng 02 năm 2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ;

- Nghị định số 18/2015/NĐ-CP ngày 14 tháng 02 năm 2015 của Chính phủ quy định về Quy hoạch bảo vệ môi trường, đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường và kế hoạch bảo vệ môi trường;

- Quyết định số 53/2012/QĐ-TTg ngày 22 tháng 11 năm 2012 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống;

- Thông tư số 50/2015/TT-BGTVT ngày 23 tháng 9 năm 2015 về việc "Hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24 tháng 02 năm 2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ";

- Thông tư số 04/2011/BCT ngày 16 tháng 2 năm 2011 của Bộ Công Thương quy định về an toàn lưới điện đối với công trình xăng dầu;

- Thông tư số 41/2011/TT-BCT ngày 16 tháng 12 năm 2011 của Bộ Công Thương quy định về quản lý an toàn trong lĩnh vực khí dầu mỏ hóa lỏng;

- Thông tư số 15/2015/TT-BKHCN ngày 25 tháng 8 năm 2015 của Bộ Khoa học và Công nghệ quy định về đo lường, chất lượng trong kinh doanh xăng dầu;

- Thông tư số 234/2009/TT-BTC ngày 09 tháng 12 năm 2009 của Bộ Tài chính hướng dẫn cơ chế hình thành, quản lý và sử dụng Quỹ Bình ổn giá xăng dầu;

- Thông tư số 11/2009/TT-BCT ngày 20 tháng 5 năm 2009 của Bộ Công Thương quy định chi tiết một số điều của Nghị định số 107/2008/NĐ-CP ngày 22 tháng 9 năm 2008 của Chính phủ quy định xử phạt hành chính các hành vi đầu cơ, găm hàng, tăng giá quá mức, đưa tin thất thiệt, buôn lậu và gian lận thương mại...

Cơ chế giá xăng dầu của nước ta hiện nay là cơ chế thị trường.

Nghị định số 83/2014/NĐ-CP về kinh doanh xăng dầu đã đưa việc kinh doanh xăng dầu vào nề nếp, ổn định với các đặc điểm sau:

- Hoạt động kinh doanh xăng dầu vận hành theo cơ chế thị trường có sự quản lý của Nhà nước; phát huy quyền tự chủ kinh doanh của doanh nghiệp theo quy định của pháp luật; đồng thời, bảo đảm thực hiện tốt vai trò kiểm tra, giám sát của cơ quan quản lý Nhà nước, hài hòa lợi ích của người tiêu dùng, doanh nghiệp và Nhà nước;

- Nâng cao điều kiện kinh doanh xăng dầu và có quy hoạch số lượng thương nhân đầu mỗi kinh doanh xuất nhập khẩu xăng dầu phù hợp quy mô thị trường và yêu cầu quản lý; tăng cường tính cạnh tranh, công khai, minh bạch trong kinh doanh xăng dầu; quản lý chặt chẽ hệ thống phân phối xăng dầu, chất lượng, đo lường xăng dầu lưu thông trên thị trường và dự trữ lưu thông theo quy định;

- Sửa đổi, bổ sung phương pháp tính giá cơ sở, nguyên tắc điều hành giá bán lẻ xăng dầu phù hợp với yêu cầu dự trữ lưu thông xăng dầu và phản ánh kịp thời diễn biến giá thị trường;

- Sửa đổi, bổ sung điều kiện kinh doanh tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu xăng dầu; hoạt động pha chế xăng dầu; tỷ lệ hao hụt trong kinh doanh xăng dầu; chế tài nghiêm khắc đối với hành vi vi phạm trong kinh doanh xăng dầu và các nội dung cần thiết khác phù hợp thực tế và đáp ứng yêu cầu quản lý.

Như vậy, với hệ thống văn bản pháp lý hiện hành, việc kinh doanh xăng dầu ở Việt Nam ngày càng được lành mạnh hơn, bảo đảm theo cơ chế thị trường có sự quản lý của nhà nước.

II.2. KHÁI QUÁT VỀ PHÁT TRIỂN KINH TẾ XÃ HỘI CỦA CÁC TỈNH, THÀNH PHỐ CÓ QL.13 ĐI QUA

II.2.1. Diện tích và dân số

Các địa phương có QL.13 đi qua bao gồm: Thành phố Hồ Chí Minh, Bình Dương, Bình Phước.

Tổng diện tích các tỉnh dọc tuyến QL.13 là 11661.4 km², chiếm 3.5% so với cả nước.

Tổng dân số các tỉnh dọc tuyến là 11037.9 nghìn người, chiếm 12.04% dân số cả nước.

QL.13 đi qua Thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh Bình Dương, Bình Phước có mật độ dân số cao, nhưng khi qua các khu vực còn lại là khu vực thưa dân, mật độ thấp:

- Mật độ dân số trung bình của TP Hồ Chí Minh: 3888 ng/km²
 - Mật độ dân số trung bình của tỉnh Bình Dương: 723 ng/km²
 - Mật độ dân số trung bình của tỉnh Bình Phước: 137 ng/km²
- (Mật độ dân số chung của cả nước là 277 ng/km²).

(Nguồn: Số liệu của tổng cục thống kê – năm 2015)

II.2.2. Phát triển kinh tế – xã hội

Khái quát về phát triển kinh tế xã hội (chỉ xét những nội dung có liên quan nhiều đến tiêu thụ xăng dầu) của các địa phương như sau:

1-TP. Hồ Chí Minh

❖ Về kinh tế

Giai đoạn 2010 – 2015

Tổng sản phẩm nội địa (GDP) tăng khá cao, bình quân 9,6%/năm, gấp 1,66 lần mức tăng bình quân cả nước, từ năm 2013, GDP năm sau tăng cao hơn năm trước; chất lượng tăng trưởng và năng lực cạnh tranh được cải thiện, đóng góp của yếu tố năng suất tổng hợp (TFP) vào tăng trưởng kinh tế ngày càng tăng, giai đoạn 2011 - 2015 đạt 33,1%.

Tăng trưởng kinh tế giảm phụ thuộc vào vốn đầu tư xã hội; cơ cấu kinh tế chuyển dịch tích cực, đúng định hướng dịch vụ, công nghiệp, nông nghiệp (59,9% - 39,2% - 0,9%), nhất là chuyển dịch cơ cấu kinh tế nội ngành, tăng dần tỷ trọng các ngành dịch vụ có giá trị gia tăng cao, 4 ngành công nghiệp trọng yếu, phát triển nông nghiệp đô thị.

Chỉ số giá tiêu dùng được kiểm soát tốt, đã huy động được nguồn lực cho đầu tư phát triển. Đóng góp thu ngân sách của thành phố vào ngân sách cả nước năm sau cao hơn năm trước, vượt dự toán hằng năm, tăng gấp hai lần giai đoạn 2006 - 2010, năm 2011 đóng góp 27,7% ngân sách nhà nước, năm 2014 tăng lên 30%. Góp phần cùng cả nước ổn định kinh tế vĩ mô, kiểm soát lạm phát, bảo đảm an sinh xã hội.

GDP bình quân đầu người tăng 12%/năm, đến cuối năm 2015 ước đạt 5.538 USD/người. Vai trò, vị trí của Thành phố về kinh tế đối với cả nước ngày càng khẳng định, tỷ trọng kinh tế thành phố trong nền kinh tế đất nước ngày càng cao, từ 18,3% năm 2011 tăng lên 21,5% năm 2014.

Mục tiêu giai đoạn 2016 -2020

Tốc độ tăng trưởng tổng sản phẩm nội địa trên địa bàn thành phố (GRDP) bình quân hằng năm từ 8% - 8,5% (tính theo GDP thì tăng hơn 1,5 lần mức tăng trưởng GDP bình quân của cả nước), chuyển dịch cơ cấu theo định hướng dịch vụ, công nghiệp - xây dựng, nông - lâm nghiệp và thủy sản; trong đó tỷ trọng của dịch vụ trong GRDP đến năm 2020 chiếm từ 56% đến 58%.

Tỷ trọng đóng góp của yếu tố năng suất các nhân tố tổng hợp (TFP) vào GRDP bình quân hằng năm từ 35% trở lên.

Tổng vốn đầu tư xã hội chiếm bình quân khoảng 30% GRDP.

GRDP bình quân đầu người đến cuối năm 2020 đạt 9.800 USD.

Đến năm 2020, tỷ lệ lao động đang làm việc đã qua đào tạo nghề đạt 85% trong tổng lao động làm việc.

Trong 5 năm, tạo việc làm mới cho 625.000 người lao động (bình quân 125.000 lao động/năm); tỷ lệ thất nghiệp đô thị dưới 4,5%.

Đến cuối năm 2020, thu nhập bình quân đầu người của hộ nghèo tăng so với đầu năm 2011 là 3,5 lần; giảm tỷ lệ hộ nghèo theo chuẩn chương trình “Giảm nghèo bền vững” giai đoạn 2016 - 2020 bình quân 1%/năm.

Đến cuối năm 2020, đảm bảo nước sạch cho 100% hộ dân.

Đến cuối năm 2020, tổng diện tích nhà ở xây dựng mới đạt 40 triệu m² và diện tích nhà ở bình quân đầu người đạt 19,8 m²/ người.

Đến cuối năm 2020, đạt 300 phòng học/10.000 dân trong độ tuổi đi học (từ 3 tuổi đến 18 tuổi).

Đến cuối năm 2020, đạt tỷ lệ 20 bác sĩ/10.000 dân, 42 giường bệnh đạt chuẩn quốc gia/10.000 dân.

Đến cuối năm 2020, xử lý chất thải y tế và nước thải công nghiệp đạt 100%.

Tỷ lệ tổ chức cơ sở đảng đạt trong sạch vững mạnh năm sau cao hơn năm trước theo hướng ngày càng thực chất hơn; kéo giảm tỷ lệ tổ chức cơ sở đảng yếu kém xuống dưới 0,5%/năm.

Về năng lực quản lý của bộ máy chính quyền, phấn đấu thành phố trong nhóm 5 địa phương dẫn đầu cả nước về xếp hạng chỉ số hiệu quả quản trị và hành chính công cấp tỉnh (PAPI), chỉ số năng lực cạnh tranh cấp tỉnh (PCI), chỉ số cải cách hành chính (PAR-index).

❖ *Về kết cấu hạ tầng*

Hoàn chỉnh, nâng cao chất lượng quy hoạch và quản lý tốt việc thực hiện quy hoạch, thiết kế đô thị, quy hoạch kiến trúc, quy hoạch xây dựng nông thôn mới, gắn

với quy hoạch phát triển kinh tế - văn hóa - xã hội, quy hoạch phát triển ngành - lĩnh vực, sản phẩm chủ yếu.

Tạo bước đột phá trong xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ và hiện đại; kết nối hạ tầng các tỉnh, thành phố trong Vùng; tập trung nguồn lực vào các công trình, đề án thực hiện các chương trình đột phá của thành phố nhằm giải quyết cơ bản ùn tắc giao thông, ngập nước, ô nhiễm môi trường và hạ tầng các lĩnh vực trọng tâm : giao thông, cảng biển, thủy lợi, chống ngập nước và ứng phó, thích nghi với biến đổi khí hậu, y tế, giáo dục - đào tạo, khoa học - công nghệ và công nghệ thông tin, hướng đến đô thị thông minh, đô thị sinh thái; có lộ trình và giải pháp khả thi hạn chế dần phương tiện giao thông cá nhân gắn với phát triển mạnh vận tải hành khách công cộng.

Thu hút mạnh và sử dụng có hiệu quả các nguồn vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng. Đẩy mạnh kêu gọi và tập trung thực hiện các dự án đầu tư theo phương thức hợp tác công - tư (PPP). Tiếp tục nghiên cứu, hoàn thiện cơ chế, chính sách ưu đãi nhà đầu tư, huy động mọi nguồn lực tập trung phát triển nhanh đường sắt đô thị; phấn đấu năm 2018 hoàn thành tuyến đường sắt Bến Thành - Suối Tiên; khẩn trương khởi công các tuyến còn lại theo quy hoạch. Đẩy mạnh thu hút đầu tư xây dựng đồng bộ khu trung tâm mới đô thị Thủ Thiêm theo đúng quy hoạch; khởi động xây dựng nhanh Khu đô thị Cảng Hiệp Phước gắn với tiếp tục nạo vét luồng sông Soài Rạp, di dời Cảng Sài Gòn, phát triển mạnh Cảng Hiệp Phước.

Tập trung nguồn vốn đầu tư để chỉnh trang và phát triển đô thị, phấn đấu hoàn thành việc di dời toàn bộ nhà ở trên và ven kênh rạch, tổ chức lại cuộc sống dân cư tốt hơn, xây dựng mới các chung cư cũ, chỉnh trang các khu phố cũ, đồng thời thu hút đầu tư xây dựng các khu đô thị mới, phát triển các dự án nhà ở xã hội, ký túc xá sinh viên. Đầu tư đồng bộ cơ sở hạ tầng nông thôn.

(Nguồn: Đại hội Đảng bộ TP. Hồ Chí Minh lần thứ X, nhiệm kỳ 2015-2020)

2-Tỉnh Bình Dương

❖ Về kinh tế

Giai đoạn 2010 – 2015

Duy trì tốc độ tăng trưởng kinh tế cao, GDP bình quân 5 năm tăng 13%.

Cơ cấu kinh tế chuyển dịch đúng hướng tăng tỷ trọng dịch vụ, giảm tỷ trọng nông nghiệp, đến năm 2015 cơ cấu kinh tế công nghiệp – dịch vụ và nông nghiệp đạt 60% - 37,3% - 2,7% (Nghị quyết 59% - 38% - 3%).

GDP bình quân đầu người vượt kế hoạch đề ra, cuối năm 2015 dự kiến đạt 72,3 triệu đồng/người (Nghị quyết 63,2 triệu đồng/người).

Mục tiêu giai đoạn 2016 -2020

❖ Về kinh tế:

- Tổng sản phẩm trong Tỉnh (GRDP) tăng bình quân 8,3%/năm (tương ứng GDP là 13,3%).
- Cơ cấu kinh tế (GRDP) của tỉnh đến năm 2020 công nghiệp – dịch vụ - nông nghiệp – thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm tương ứng đạt 63,2% - 26% - 3% - 7,8%.
- Chỉ số sản xuất công nghiệp (IIP) tăng bình quân 8,7%/năm. GRDP bình quân đầu người đạt 142,6 triệu đồng vào năm 2020. Thu ngân sách tăng 8,9%/năm.
- Tổng vốn đầu tư toàn xã hội chiếm 35% GRDP. Tỷ lệ đô thị hóa toàn tỉnh đạt 82%. Thu hút đầu tư nước ngoài đạt trên 7 tỷ đô la Mỹ.

❖ *Về xã hội:*

- Tỷ lệ trường đạt chuẩn quốc gia đạt 70 – 75%.
- Tỷ lệ bác sĩ/vạn dân đạt trên 7,5 vào cuối năm 2020. Số giường bệnh/vạn dân đạt 27 giường (không tính đến tuyến xã).
- Hằng năm giải quyết việc làm 45.000 lao động. Tỷ lệ hộ nghèo theo chỉ tiêu mới giảm hàng năm, đến năm 2020 cơ bản xóa hộ nghèo. Diện tích nhà ở bình quân đạt 30 m²/người. Tỷ lệ xã đạt tiêu chí nông thôn mới 100%.

❖ *Về môi trường:*

- Tỷ lệ chất thải rắn y tế được thu gom và xử lý đạt 100%. Tỷ lệ dân số nông thôn sử dụng nước hợp vệ sinh đạt 100%. Tỷ lệ độ che phủ rừng, cây lâm nghiệp, cây công nghiệp lâu năm đạt 57,5%.

❖ *Về công tác xây dựng Đảng:*

- Tăng cường xây dựng cơ sở đảng trong sạch, vững mạnh; có từ 85% đảng viên trở lên hoàn thành tốt nhiệm vụ. Phần đầu cuối nhiệm kỳ phát triển được trên 9.500 đảng viên mới.

❖ *Về cơ sở hạ tầng giao thông*

- Đầu tư xây dựng đồng bộ hệ thống hạ tầng, tăng cường bảo vệ tài nguyên và môi trường; thu hút các thành phần kinh tế đầu tư phát triển, đổi mới, nâng cao hiệu quả doanh nghiệp Nhà nước và phát triển kinh tế tập thể.

c) Thời kỳ 2021-2025: Tốc độ tăng trưởng chung cao hơn thời kỳ 2016-2020, tăng 13,6%/năm;

Điều chỉnh quy mô kinh tế: Sau 10 năm, quy mô kinh tế (năm 2020 so với năm 2010) sẽ tăng khoảng 2,4 lần và năm 2025 so với năm 2015 tăng khoảng 2,5 lần. Điều chỉnh GDP bình quân đầu người đến năm 2020 từ 89,6 (QH2007) lên 135,8 triệu đồng (tương đương 6.170 USD/người); đến năm 2025, sẽ đạt 264 triệu đồng/người (tương đương 12.000 USD/người).

Điều chỉnh cơ cấu kinh tế để phát triển bền vững: Điều chỉnh khu vực CN-XD, chiếm 50,44% vào năm 2020 (QH2007: 55,5%); Khu vực DV chiếm 47,59% (tăng QH2007: 42,2%); Khu vực NLN chiếm 1,97% (QH2007: 2,3%). Đến năm 2025, khu

vực DV xấp xỉ với khu vực CN-XD (DV: 49,00% và CN-XD: 49,03%). Sự chuyển dịch cơ cấu CN-XD giảm và tăng tỷ trọng khu vực dịch vụ thể hiện quá trình chuyển đổi mang tính ổn định và bền vững của nền kinh tế, để đến sau 2025, nền kinh tế Bình Dương sẽ chuyển sang Dịch vụ – Công nghiệp và Nông nghiệp một cách vững chắc hơn.

(Nguồn: Nghị quyết Đại hội đại biểu Đảng bộ tỉnh Bình Dương lần thứ X, nhiệm kỳ 2015 – 2020.

Hội nghị công bố điều chỉnh quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh bình dương đến năm 2020, bổ sung quy hoạch đến năm 2025 – Viện Quy hoạch phát triển đô thị tỉnh Bình Dương.

Phê duyệt Điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Bình Dương đến năm 2020, bổ sung quy hoạch đến năm 2025).

- Giai đoạn 2010-2015:

- Tốc độ tăng trưởng tổng sản phẩm trên địa bàn tỉnh bình quân hằng năm đạt 9,1%, cao hơn 0,2% so với mục tiêu đề ra.
- Cơ cấu kinh tế chuyển dịch theo hướng tăng dần tỷ trọng ngành dịch vụ, CN-XD; đến hết năm 2015, tỷ trọng ngành nông nghiệp chiếm 19,4%, CN-XD chiếm 54%, dịch vụ chiếm 26,6%.
- GRDP bình quân đầu người năm 2015 đạt khoảng 36,5 triệu đồng, cao hơn 1,5 triệu đồng so với mục tiêu đề ra. Thu NSNN đạt kết quả quan trọng, bình quân hằng năm tăng 13,9% vượt 1,4% so với chỉ tiêu Nghị quyết; chi thường xuyên bình quân hằng năm tăng 33,4%.
- Kim ngạch xuất khẩu bình quân hằng năm tăng 30,5%, nhập khẩu tăng 24,6%.

3-Tỉnh Bình Phước

❖ Về kinh tế

Giai đoạn 2010 – 2015

- Kinh tế của tỉnh tiếp tục duy trì tăng trưởng khá. Tốc độ tăng trưởng kinh tế bình quân hàng năm GRDP (giá so sánh 1994) của tỉnh giai đoạn 2011-2015 ước đạt 10,8% (theo giá cố định năm 2010 tăng là 6,9%). Quy mô nền kinh tế tăng 1,67 lần so với năm 2010. Thu nhập bình quân đầu người dự kiến đến hết năm 2015 đạt 39,8 triệu đồng, tương đương 2.097 USD (Nghị quyết Đảng bộ tỉnh đề ra là 1.900 - 2.000 USD). Cơ cấu kinh tế chuyển dịch đúng hướng. Đề án tái cơ cấu nền kinh tế của tỉnh đã và đang được các cấp, các ngành triển khai.

Mục tiêu giai đoạn 2016 -2020

❖ Về kinh tế:

- Tốc độ tăng trưởng kinh tế (GRDP, giá so sánh 2010) bình quân thời kỳ 2016 - 2020 là 7,5%/năm.

- Đến năm 2020, GRDP bình quân đầu người đạt 61,1 triệu đồng (tương đương 2.848 USD).
- Cơ cấu kinh tế (theo giá thực tế) đến năm 2020 là: Nông - lâm - thủy sản: 32,4%; Công nghiệp - xây dựng: 30%; Thương mại - Dịch vụ: 37,6%.
- Tổng vốn đầu tư phát triển giai đoạn 2016 - 2020 là 100.000 tỷ đồng.
- Thu ngân sách nhà nước đến năm 2020 đạt 4.850 tỷ đồng.
- Kim ngạch xuất khẩu đến năm 2020 đạt 2 tỷ USD.
- Tỷ lệ che phủ rừng và cây lâu năm đến năm 2020 đạt 74,8%; có 100% cơ sở sản xuất kinh doanh đạt tiêu chuẩn môi trường; 98% dân số nông thôn và 99% dân số đô thị sử dụng nước hợp vệ sinh.

❖ *Về xã hội:*

- Số xã đạt chuẩn nông thôn mới: 50% trên tổng số xã.
- Có 25% trường học đạt chuẩn quốc gia.
- Có 100% đề tài sau nghiên cứu được đưa vào ứng dụng hiệu quả.
- Phần đầu đạt 8,5 bác sỹ và 30,5 giường bệnh/vạn dân; mức giảm tỷ suất sinh hằng năm 0,2‰; có 95% xã đạt chuẩn quốc gia về y tế (theo tiêu chí mới); có 80% dân số tham gia bảo hiểm y tế; 95% trẻ em dưới 1 tuổi được tiêm chủng; không chế tỷ lệ trẻ em dưới 5 tuổi suy dinh dưỡng là 13,5%.
- Phần đầu hàng năm có từ 80% trở lên hộ gia đình được công nhận và giữ vững danh hiệu “Gia đình văn hóa”; có từ 60% trở lên thôn, ấp, khu phố và tương đương được công nhận, giữ vững danh hiệu “thôn, ấp, khu phố văn hóa”; có từ 50% trở lên xã đạt chuẩn văn hóa nông thôn mới; có từ 50% trở lên phường, thị trấn đạt chuẩn văn minh đô thị; có từ 80% trở lên cơ quan, đơn vị, doanh nghiệp đạt chuẩn văn hóa.
- Giải quyết việc làm cho 150.000 lao động; không chế tỷ lệ thất nghiệp ở thành thị mức dưới 3%, duy trì tỷ lệ sử dụng thời gian lao động nông thôn trên 90%. Đào tạo nghề cho 30.000 lao động, nâng tỷ lệ lao động qua đào tạo đạt 60%; phần đầu giảm tỷ lệ hộ nghèo còn dưới 1,0% theo tiêu chí hiện hành.

c) Định hướng phát triển đô thị và khu dân cư nông thôn

- Các khu vực trung tâm phát triển
 - + Khu vực 1: bao gồm thị xã Đồng Xoài, thị trấn Chơn Thành, thị trấn Tân Phú và các thị trấn vệ tinh Nghĩa Trung, Minh Lập, Nha Bích, Phú Riềng.
 - + Khu vực 2: bao gồm thị trấn An Lộc, Lộc Ninh.
 - + Khu vực 3: bao gồm thị trấn Thác Mơ, Phước Bình, Thanh Bình, Đức Phong.
- Các trục hành lang tăng trưởng
 - + Trục hành lang quốc lộ 14
 - + Trục hành lang quốc lộ 13
 - + Trục hành lang đường 741

(Nguồn: Quyết định số 194/2006/QĐ-TTg về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Bình Phước thời kỳ 2006 – 2020 và Nghị quyết Đại hội đại biểu Đảng bộ tỉnh Bình Phước lần thứ X (nhiệm kỳ 2015 - 2020).

5. Thống kê chỉ tiêu phát triển kinh tế xã hội của các tỉnh có QL.13 đi qua (GDP và tổng thu nhập bình quân đầu người)

Tỉnh/ Thành phố	Mật độ dân số	Giai đoạn 2010 -2015		Giai đoạn 2016- 2020		Giai đoạn 2020-2035	
		Tăng trưởng GDP	Thu nhập bình quân GPD/ người năm 2015	Mục tiêu tăng trưởng GDP	Mục tiêu tăng trưởng GDP/ người năm 2020	Dự báo tăng trưởng GDP năm 2025	Dự báo tăng trưởng GDP năm 2030
TP. Hồ Chí Minh	3888 ng/km ²	9.6%/năm	5.538 USD	8-8.5%	9800 USD	6.44%	5.5857%
Bình Dương	723 ng/ km ²	13%/năm	3207.13 USD	13.3%	6325.55 USD	10.07%	8.74%
Bình Phước	137 ng/km ²	10.8%/năm	560-600 USD	7.5%	2848 USD	5.68%	4.93%
Cả nước	277 ng/km²	5.9%/năm	2109 USD	6.5- 7%	3200- 3500 USD	5.3%(*) 5.3%(**)	5.3%(*) 4.6%(**)

Báo cáo tại Đại hội Đảng Bộ các tỉnh nhiệm kỳ 2016 – 2020.

(*) Báo cáo triển vọng kinh tế thế giới IMF ngày 11/2/2016.

(**) Báo cáo ANZ Bank (Austraylia and NewZeland Banking Group)

Nhận xét (qua bảng tổng hợp ở trên):

Giai đoạn 2010 - 2015:

- GDP của các địa phương có tuyến QL.13 đi qua đều có mức tăng trưởng 9.6 - 13%, cao hơn mức tăng trưởng bình quân của cả nước.

- Thu nhập bình quân đầu người: TP. Hồ Chí Minh có mức thu nhập cao (2,63 lần cả nước), Bình Dương cao hơn bình quân cả nước (1,52 lần bình quân cả nước), Bình Phước thấp hơn bình quân cả nước (0,27-0,28% so với bình quân cả nước).

Giai đoạn 2016 - 2020:

- GDP của các địa phương có tuyến QL.13 đi qua có mức tăng trưởng 7.5 – 13.3%, cao hơn mức tăng trưởng bình quân của cả nước.
- Thu nhập bình quân đầu người: Hồ Chí Minh có mức thu nhập cao 9800 USD, Bình Dương là 6325.55 USD, Bình Phước là 2848 USD

II.3. TÁC ĐỘNG HỘI NHẬP KINH TẾ

1. Hội nhập kinh tế

Việt Nam đã thiết lập quan hệ thương mại với hơn 150 nước trên thế giới, đã ký kết 87 hiệp định thương mại song phương, trong đó có hiệp định lớn nhất là Hiệp định thương mại Việt Nam - Hoa Kỳ.

Việt Nam đã gia nhập Tổ chức thương mại thế giới. Việt Nam đã ký kết hiệp định khuyến khích và bảo hộ đầu tư với 48 nước và vùng lãnh thổ trên thế giới. Mỗi năm, thu hút hàng tỷ USD vốn đầu tư nước ngoài vào Việt Nam.

Quá trình hội nhập trên đã có tác động tích cực đến phát triển kinh tế xã hội của Việt Nam đồng thời cũng tạo ra nhiều thách thức cho các doanh nghiệp Việt Nam trong quá trình tự khẳng định mình để vươn lên trong điều kiện cạnh tranh rất quyết liệt với các doanh nghiệp nước ngoài.

Trong khuôn khổ đàm phán gia nhập WTO, theo các cam kết đa phương, xăng dầu là mặt hàng thuộc danh mục loại trừ mà các công ty có vốn đầu tư nước ngoài không được phép phân phối.

Trong khuôn khổ hợp tác kinh tế ASEAN, mặt hàng xăng dầu được Việt Nam đưa vào Danh mục loại trừ hoàn toàn (GE), là danh mục bao gồm những mặt hàng không phải xoá bỏ thuế quan và các hàng rào phi thuế.

Tuy nhiên, mặc dù là mặt hàng nhạy cảm, các nước thành viên ASEAN khác (trừ Việt Nam và Campuchia) đều đã đưa mặt hàng này vào diện giảm thuế theo lộ trình thực hiện CEPT/AFTA và đang yêu cầu Việt Nam cũng phải thực hiện việc loại bỏ mặt hàng này ra khỏi Danh mục loại trừ hoàn toàn với lý do đây là mặt hàng có trao đổi thương mại lớn, để mặt hàng này trong Danh mục loại trừ hoàn toàn là không phù hợp với quy định của ASEAN và trái với quyết định của Bộ trưởng ASEAN là không được duy trì trong Danh mục loại trừ hoàn toàn vì mục đích kiểm soát, điều tiết giá và thu ngân sách.

Chính phủ đang quan tâm phương án đưa mặt hàng xăng dầu ra khỏi Danh mục loại trừ hoàn toàn và cắt giảm thuế theo lộ trình đồng thời với việc đề xuất các biện pháp để bảo đảm thu ngân sách và quản lý giá theo hướng không sử dụng thuế nhập khẩu để điều tiết giá.

2. Các nhân tố nước ngoài - mối quan hệ QL.13 với các nước láng giềng

Quốc lộ 13 là quốc lộ theo hướng Nam - Bắc, từ Thành phố Hồ Chí Minh qua Bình Dương, Bình Phước và kết thúc tại cửa khẩu Hoa Lư, biên giới Việt Nam - Campuchia. QL.13 nối với QL.7 của Campuchia và đến lượt QL.7 này lại nối với QL.13 của Lào.

QL.7 (Campuchia) với tổng chiều dài 509,17 km, tuyến đường này nối thị trấn Skuon thuộc huyện Cheung Prey tỉnh Kampong Cham với cửa khẩu quốc tế Trapeang Kriel (tỉnh Stung Treng) ở biên giới với Lào.

QL.13 (Lào) là tuyến giao thông đường bộ quan trọng nhất của Lào. Tuyến này chạy dọc bờ trái sông Mê Kông và nối thủ đô Viêng Chăn với miền Bắc và miền Nam Lào.

Phần từ Viêng Chăn xuống phía Nam tới biên giới với Campuchia được gọi là QL.13 Nam. Phần từ Viêng Chăn lên phía Bắc qua Luangprabang tới biên giới Lào-Trung được gọi là QL.13 Bắc. QL.13 Nam của Lào và QL.7 của Campuchia hợp thành đường Xuyên Á AH11. Trong khi đó, QL.13 Bắc là một phần của đường Xuyên Á AH12.

Sự phát triển kinh tế tại các khu vực cửa khẩu cũng như gia tăng phương tiện vận tải quá cảnh là yếu tố quan trọng ảnh hưởng đến tăng lượng xăng dầu tiêu thụ dọc tuyến QL.13 ở các khu vực này. Khi quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc tuyến đường QL.13 cần đặc biệt lưu ý đến nhân tố trên, bố trí các cửa hàng tại khu vực giao của QL.13 với các tuyến đường nối đến các cửa khẩu.

II.4. DỰ BÁO NHU CẦU TIÊU THỤ XĂNG DẦU DỌC QL.13

II.4.1. Các phương pháp dự báo

Một số phương pháp dự báo đã được áp dụng nhiều trong những năm gần đây để dự báo nhu cầu tiêu thụ xăng dầu gồm:

a. Phương pháp tương quan đa hồi quy

Đây là phương pháp đã được sử dụng từ lâu, cho kết quả chấp nhận được, sau đó kết hợp với phương pháp chuyên gia để chọn phương án tốt nhất. Tuy nhiên các hệ số tính toán cho đến nay độ chính xác chưa cao, kết quả có hạn chế.

Phương pháp dự báo theo mô hình tương quan đa hồi quy đã được sử dụng cho dự án "Quy hoạch phát triển hệ thống dự trữ dầu thô và các sản phẩm xăng dầu tại Việt Nam đến năm 2015, tầm nhìn đến năm 2025", dự án "Quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc tuyến quốc lộ 6 đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035" và một số dự án năng lượng khác.

b. Mô hình ETB

Đây là mô hình có thể coi là ưu việt so với hệ thống mô hình năng lượng khác. Theo đánh giá của Ngân hàng thế giới (WB) thì mô hình ETB thuộc vào nhóm mô hình linh hoạt nhất. Qua thực tế đã chứng tỏ rằng, có thể sử dụng những mô hình kiểu ETB cho việc dự báo nhu cầu cũng như quy hoạch ngành năng lượng nói chung và xăng dầu nói riêng.

Hai phương pháp tương quan hồi quy và mô hình ETB đã nêu trên có độ chính xác cao và đòi hỏi nhiều số liệu đầu vào với quy mô nghiên cứu rộng, thời gian đầu tư nghiên cứu nhiều và chi phí lớn. Hai phương pháp trên phù hợp với các đề án quy hoạch lớn của Nhà nước như quy hoạch hệ thống cung ứng năng lượng hoặc cung ứng xăng dầu trên phạm vi cả nước hoặc trên vùng lãnh thổ. Với nhiều hạn chế về kinh phí và thời gian, việc dự báo nhu cầu tiêu thụ xăng dầu dọc QL.13 phục vụ cho dự án quy hoạch hệ thống cửa hàng bán lẻ xăng dầu không sử dụng các phương pháp trên.

c. Phương pháp thống kê

Phương pháp thống kê được sử dụng nhiều trong các dự án quy hoạch, đầu tư kho xăng dầu, cửa hàng bán lẻ xăng dầu.

Trong quá trình dự báo của các dự án sau đã sử dụng phương pháp thống kê:

- Quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu trên địa bàn Thành phố Hà Nội đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 của Ủy ban nhân dân TP. Hà Nội;
- Quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2010, định hướng đến năm 2020 của Ủy ban nhân dân TP. Hồ Chí Minh;
- Các dự án: “Quy hoạch hệ thống CHXD dọc Quốc lộ 1 đến năm 2020, có xét đến năm 2025”, “Quy hoạch hệ thống cửa hàng dọc tuyến đường Hồ Chí Minh đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030” và “Quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc tuyến quốc lộ 6 đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035” của Bộ Công Thương.

d. Các phương pháp khác

Tính định mức tiêu thụ theo đầu người:

Trong quy hoạch hệ thống cung ứng hàng hoá nhiều dự án áp dụng phương pháp tính theo suất tiêu thụ của người dân. Đối với xăng dầu có thể tính theo mức tiêu thụ lít/người-năm. Trong phương pháp này dự báo mức tăng nhu cầu tiêu thụ xăng dầu trên đầu người căn cứ vào số liệu hiện trạng và so sánh với các nước phát triển hơn trong khu vực để dự tính mức tiêu thụ trong tương lai.

Tính theo số lượng phương tiện giao thông:

Xăng dầu trên thị trường bán lẻ chủ yếu là cung cấp cho các loại ô tô, xe máy, tàu thuyền phục vụ giao thông vận tải, ngư nghiệp và xây dựng. Một lượng không nhỏ phục vụ cho máy nông nghiệp. Do vậy có thể tính toán dự báo lượng xăng dầu bán lẻ theo số liệu dự báo về phương tiện giao thông vận tải, phương tiện đánh bắt cá và các loại máy xây dựng, máy nông nghiệp. Phương pháp này có thể mắc phải sai số vì phụ thuộc hoàn toàn vào số liệu dự báo của ngành giao thông vận tải. Phương pháp này đã được sử dụng khi quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu tại Thành phố Hồ Chí Minh, thành phố Hà Nội.

II.4.2. Dự báo tiêu thụ xăng dầu dọc Quốc lộ 13

a. Chọn phương pháp dự báo

Việc dự báo lượng xăng dầu tiêu thụ dọc tuyến QL.13 đi qua là khó khăn vì:

- Không dự đoán chính xác mật độ xe cho các cung đường khác nhau do vậy không có đủ căn cứ tính lượng xăng dầu tiêu thụ cho các phương tiện giao thông trên QL.13 trong giai đoạn 2016 - 2025.

- Tiêu thụ xăng dầu dọc tuyến đường cho các nhu cầu phát triển kinh tế xã hội phụ thuộc vào quy hoạch phát triển từng địa phương (tỉnh, huyện).

Dự báo lượng xăng dầu tiêu thụ dọc tuyến QL.13 chọn theo **phương pháp thống kê** như đã thực hiện khi lập dự án quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc tuyến đường Hồ Chí Minh, QL.1, QL.10, QL.6: Dựa vào thống kê tiêu thụ xăng dầu (số liệu khảo sát chi tiết hệ thống bán lẻ xăng dầu trên địa bàn các tỉnh có QL.13 đi qua) và dự báo tăng trưởng khi cải tạo, nâng cấp hoàn chỉnh trong thời kỳ 2016 - 2025 có thể tính tương đối lượng xăng dầu cung ứng qua hệ thống bán lẻ dọc tuyến đường.

b. Tính toán và kết quả dự báo

Theo kết quả khảo sát dọc QL.13, sản lượng thực tế của các cửa hàng xăng dầu như sau:

- Khu vực từ Ngã Năm Đài Liệt sĩ – TP.Hồ Chí Minh đến cầu Vĩnh Bình – Bình Dương: QL.13 là tuyến giao thông quan trọng của khu vực theo hướng Nam - Bắc, giao cắt tuyến giao thông quan trọng khác như QL.1 với mật độ xe tải, xe khách khá lớn. Kinh tế - xã hội của các huyện dọc tuyến đang phát triển nhanh nên nhu cầu tiêu thụ xăng dầu khá cao.

- Bình Dương (Đại lộ Bình Dương – Cầu Tham Rót): Đoạn tuyến này đã được cải tạo nâng cấp, chất lượng tốt, là trục chính Đông Nam bộ với Bình Phước, Campuchia, Lào, Kinh tế - xã hội của các huyện dọc tuyến đang phát triển nhanh nên nhu cầu tiêu thụ xăng dầu khá cao.

- Bình Phước (cầu Tham Rót – Cửa khẩu Hoa Lư): Là đòn bẩy trong việc phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Bình Phước, các tỉnh Tây nguyên, các tỉnh khu vực Đông Nam bộ và vùng kinh tế trọng điểm phía Nam. Đoạn đường này đang trong giai đoạn nâng cấp, sửa chữa. Khu vực này là vùng giáp biên giới, kinh tế chưa phát triển, đời sống người dân còn rất nhiều khó khăn. Mật độ xe thấp, chủ yếu là xe chuyên chở nhu yếu phẩm, vật liệu xây dựng cung cấp cho khu vực. Do vậy tiêu thụ xăng dầu dọc tuyến QL.13 tại cung đường này là thấp. Dự án sau khi thực hiện xong sẽ làm hoàn thiện việc nâng cấp mở rộng QL13 từ TP.HCM đi cửa khẩu quốc tế Hoa Lư. Tạo mối giao lưu kinh tế, văn hóa, xã hội với các nước bạn như Campuchia, Lào và Thái Lan.

Từ thống kê sản lượng bán thực tế của các cửa hàng hiện có dọc tuyến QL.13, có thể xác định tương đối lượng xăng dầu tiêu thụ trên tuyến đường với các giả định sau:

1. Lượng xăng dầu được tính quy đổi ra đơn vị m^3 cho 01 km tuyến đường.

2. Năm gốc là năm 2015 với số liệu khảo sát thực tế tại từng địa phương.
3. Tốc độ tăng trưởng tiêu thụ xăng dầu tạm tính gần đúng theo tăng trưởng kinh tế - xã hội ở các địa phương.

Kết quả dự báo tổng hợp như sau:

Dự báo tiêu thụ xăng dầu dọc QL.13

Phương án cơ sở

TT	Địa phương	Chiều dài đoạn tuyến QL.13 (km)	Sản lượng năm 2015, m ³	Tiêu thụ trên 1Km,m ³	Dự báo tiêu thụ xăng dầu, m ³		
					Năm 2020	Năm 2025	Năm 2030
1	Bình Dương (cầu Vĩnh Bình- Cầu Tham Rót)	65	6692	102.95	12494.1	20186	32613.33
2	Bình Phước	75.5	3201	42.40	4595.45	6057.48	7984.653
a	Cầu Tham Rót – Lộc Ninh	43	2481	57.7	3561.8	4694.973	6188.667
b	Lộc Ninh – Cửa khẩu Hoa Lư	32.5	720	22.15	1033.65	1362.507	1795.986
	Tổng cộng	140.5	9893	70.41	17089.6	26243.48	40597.98

Phương án thấp

Phương án thấp có xét đến gia tăng tiêu thụ xăng dầu với tốc độ thấp hơn, do những rủi ro về thiên tai ảnh hưởng trực tiếp đến phát triển kinh tế xã hội ở các địa phương có QL.13 đi qua. Mức giảm thấp khoảng 5% so với phương án cơ sở.

Phương án cao

Phương án cao có xét đến gia tăng tiêu thụ xăng dầu do tốc độ đô thị hoá cao hơn và phát triển kinh tế xã hội ở các địa phương có QL.13 đi qua có tốc độ lớn hơn do ảnh hưởng tích cực của chính QL.13 đã được cải tạo, nâng cấp và xây dựng mới. Đồng thời xét đến tác dụng gia tăng tiêu thụ xăng dầu của các phương tiện giao thông khi tuyến đường Xuyên á được khai thác tốt hơn. Mức tiêu thụ xăng dầu cao hơn 5% so với phương án cơ sở.

Tổng hợp dự báo tiêu thụ xăng dầu dọc QL.13:

Năm	Lượng tiêu thụ, m ³			
	2015	2020	2025	2030
Phương án cơ sở	9893	17089.6	26243.48	40597.98
Phương án thấp	9898.35	16235.12	24931.8	38568
Phương án cao	10387.65	17944.08	27555.2	42628

II.5. TÍNH TOÁN SỐ LƯỢNG CỬA HÀNG XĂNG DẦU CẦN CÓ DỌC QL.13

II.5.1. Các phương pháp tính toán

Hiện nay có một số quan điểm tính toán khác nhau về số lượng cửa hàng xăng dầu trong quy hoạch:

Phương pháp 1: Tính số lượng cửa hàng tăng tỉ lệ với mức tăng trưởng tiêu thụ xăng dầu.

Phương pháp này mắc một sai số lớn là số lượng cửa hàng xăng dầu hiện có nhiều khi đã dư thừa so với nhu cầu thực tế. Ở Việt Nam, trong điều kiện quy hoạch hệ thống bán lẻ xăng dầu còn những bất cập, giai đoạn 2001-2010 đã phát triển ồ ạt cửa hàng, đa số là nhỏ và kết cấu, kiến trúc đơn giản của các doanh nghiệp tư nhân. Số lượng cửa hàng trên các tuyến quốc lộ đã dư thừa ở các thị trấn, thị tứ. Nếu tính số cửa hàng xăng dầu cần có cho các năm sau 2010 theo phương pháp tỉ lệ thuận với tăng trưởng là không hợp lý.

Như đã phân tích ở phần khảo sát và đánh giá hiện trạng, hiện nay trên QL.13 mới khai thác được 17.84 – 21.41 % công suất cột bơm, ngay các đoạn có sản lượng cao cũng chỉ khai thác được 56% công suất cột bơm. Như vậy chỉ cần khai thác các cửa hàng hiện có là đáp ứng được yêu cầu cung cấp xăng dầu cho các năm 2016 - 2025 (nếu cần sẽ lắp thêm cột bơm).

Phương pháp 2: Tính bán kính hoạt động hợp lý của một cửa hàng xăng dầu.

Phương pháp này thường áp dụng để quy hoạch hệ thống bán lẻ xăng dầu cho các tỉnh, thành phố với lựa chọn phạm vi cung ứng dịch vụ của mỗi cửa hàng tùy thuộc đó là khu đô thị hay vùng nông thôn. Tại các đô thị có thể chọn bán kính phục vụ của một cửa hàng từ 1,5 - 2 km (quy định của QCVN 07-2010 là không nhỏ hơn 300m), trong khi ở các vùng đang phát triển có thể chọn từ 2-3 km, vùng nông thôn chọn trên 3,0 km - 5 km. Phương án này đã được sử dụng tại các dự án quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu trên địa bàn thành phố Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh và một số địa phương khác.

Phương pháp 3: Tính phân bố cửa hàng trên QL.13 theo Thông tư số Căn cứ Thông tư số 50/2015/TT-BGTVT ngày 23 tháng 09 năm 2015 của Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-GP ngày 24 tháng 02 năm 2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông

đường bộ và thực trạng CHXD trên tuyến đường, chi tính bổ sung thêm CHXD tại các khu vực có nhu cầu (khu dân cư, khu đô thị mới...) tuân thủ đúng quy định về khoảng cách giữa 2 CHXD hiện có về hai phía trước và sau nhưng có xét đến đặc thù của mỗi vị trí dự kiến xây dựng để có tính khả thi. Khi phân loại CHXD cũng xem xét thêm khoảng cách giữa các loại CH:

+ CHXD loại I (tương tự trạm nghỉ trong quy hoạch giao thông tỉnh), khoảng cách đến CHXD loại I khác không nhỏ hơn 40 km

+ CHXD loại II khoảng cách đến CHXD loại II khác không nhỏ hơn 20 km

+ CHXD loại III khoảng cách đến các CHXD khác (cả loại I, II) khu vực ngoài đô thị: đối với đường có dải phân cách giữa, khoảng cách giữa hai cửa hàng xăng dầu liền kề cùng phía dọc theo mỗi bên không nhỏ hơn 6 km; đối với tuyến đường không có dải phân cách giữa, khoảng cách giữa hai cửa hàng xăng dầu liền kề dọc theo mỗi bên không nhỏ hơn 12 km, trong đô thị: đối với tuyến đường có dải phân cách giữa, khoảng cách giữa hai cửa hàng xăng dầu liền kề cùng phía dọc theo mỗi bên không nhỏ hơn 1 km; đối với tuyến đường không có dải phân cách giữa, khoảng cách giữa hai cửa hàng xăng dầu liền kề dọc theo mỗi bên không nhỏ hơn 2 km (tính về một phía của tuyến đường). Đối với CHXD ngoài đô thị so với CHXD trong đô thị có thể ngoại suy 1km đường đô thị quy đổi 6 km đường ngoài đô thị. Phương pháp này có ưu điểm là phục vụ được cả 2 mục tiêu:

- Cung cấp nhiên liệu và các dịch vụ thương mại khác cho các phương tiện giao thông trên quốc lộ;

- Cung cấp nhiên liệu và các dịch vụ thương mại khác cho nhu cầu của các khu dân cư có quốc lộ đi qua.

Theo phương án này phải chọn khoảng cách giữa các cửa hàng xăng dầu tối thiểu theo quy định: trong đô thị không nhỏ hơn 1 Km và ngoài đô thị không nhỏ hơn 6 Km (tính về một phía của tuyến đường).

Theo tiêu chí này, số lượng CHXD dọc QL.13 từ Ngã Năm Đài Liệt Sỹ - TP.HCM đến Cửa khẩu Hoa Lư – tỉnh Bình Phước có thể tính tối đa như sau:

TT	Địa phương	Số CH hiện có	Chiều dài đoạn tuyến QL.13 (km)			Số CH tối đa (tính cả 2 phía)		
			Tổng	Nội đô	Ngoại đô	Tổng	Nội đô	Ngoại đô
1	Bình Dương (Cầu Vĩnh Bình – Cầu Tham Rót)	50	65	Khoảng 25	Khoảng 40	63	50	13

TT	Địa phương	Số CH hiện có	Chiều dài đoạn tuyến QL.13 (km)			Số CH tối đa (tính cả 2 phía)		
			Tổng	Nội đô	Ngoại đô	Tổng	Nội đô	Ngoại đô
2	Bình Phước	44	75.5	Khoảng 16	Khoảng 59.5	52	32	20
a	Cầu Tham Rót – Lộc Ninh	25	43	Khoảng 11	Khoảng 32	33	22	11
b	Lộc Ninh – Cửa khẩu Hoa Lư	19	32.5	Khoảng 5	Khoảng 27.5	19	10	9
	Tổng cộng	94	140.5	Khoảng 41	Khoảng 99.5	115	82	33

Phương án này có nhược điểm là tại các khu ngoài đô thị dân cư phân bố không đều, nhiều cụm xã, bản gần nhau dưới 6 km nhưng cũng có đoạn cả mấy chục km đường không có cụm xã bản. Nếu bố trí CHXD trên 6 km sẽ bảo đảm quy định của Thông tư 50, bảo đảm xăng dầu cho xe lưu thông trên đường nhưng không phù hợp tiêu chí phục vụ nhân dân dọc quốc lộ.

II.5.2. Lựa chọn phương pháp tính

Để tính toán số lượng cửa hàng xăng dầu cần có dọc QL.13, đơn vị tư vấn kiến nghị sử dụng phương pháp 3.

Qua thảo luận với các địa phương (Sở Công Thương các tỉnh, thành phố) cũng nhất trí với lựa chọn của tư vấn. Tuy nhiên còn có những vấn đề cần xử lý cụ thể trong quy hoạch:

- Khoảng cách giữa các loại cửa hàng với nhau chỉ quy định tương đối, để thuận lợi cho việc xác định địa điểm xây dựng theo điều kiện thực tế. Do cửa hàng xăng dầu phục vụ cho nhu cầu tiêu dùng của nhân dân dọc tuyến đường nên khoảng cách giữa 02 cửa hàng xem xét trên toàn tuyến, không tính riêng theo tỉnh;

- Có thể xem xét các điều kiện cụ thể để bố trí các cửa hàng gần hơn nếu cả đoạn tuyến dài không có điều kiện xây dựng cửa hàng nếu dẫn đúng cự ly theo Thông tư 50/2015/TT-BGTVT (tổng số CH trên đoạn tuyến vẫn bảo đảm theo Thông tư 50).

- Việc hoạch định cửa hàng loại I, II, III tùy thuộc vào tính chất của các địa điểm xây dựng, gắn kết với trạm nghỉ của giao thông cũng như các nhu cầu khác.

- Tại một số đoạn có tuyến QL.13 mới tránh thị trấn cần bổ sung thêm cửa hàng mặc dù tuyến cũ đã có cửa hàng vì tuyến cũ sẽ được bàn giao cho địa phương quản lý.

- Khi các cửa hàng hiện có phân bố quá dày tại 1 đoạn tuyến thì loại bỏ đoạn tuyến này không bổ sung thêm cửa hàng (nhưng không thể trừ số học) do vậy trong kết quả tính sẽ xuất hiện số cửa hàng xây mới + số cửa hàng đã có - số cửa hàng phải giải tỏa lại nhiều hơn số cửa hàng cần có.

- Tại các đoạn tuyến hiện có dày CH, nếu các CH này phải di dời theo dự án khác hoặc phải giải tỏa cũng không bổ sung thêm CH mới vì đã quá dày, không đủ khoảng cách theo Thông tư 50/TT-BGTVT.

II.5.3. Kết quả tính toán

Sau khi khảo sát thực tế tại các địa phương, tính toán các cung đường hiện có và sẽ xây dựng mới (các đoạn tránh thị xã, thị trấn), tính được số lượng cửa hàng xăng dầu cần có tại các địa phương như sau:

Bảng III.3. Tính số lượng cửa hàng xăng dầu dọc tuyến QL.13

TT	Tỉnh, thành phố	Chiều dài QL.13, km	Số cửa hàng hiện có	Số cửa hàng cần có	Số cửa hàng cần xây mới
1	Bình Dương (cầu Vĩnh Bình – Cầu Tham Rót)	65	50	63-64	13-14
2	Bình Phước	75.5	44	56-58	12-14
a	Cầu Tham Rót – Lộc Ninh	43	25	33-34	8-9
b	Lộc Ninh – Cửa khẩu Hoa Lư	32.5	19	23-24	4-5
Tổng cộng		140.5	94	119-122	25-28

Kết luận: Dọc QL.13 cần xây dựng thêm 25-28 cửa hàng xăng dầu.

CHƯƠNG III

QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG CỬA HÀNG DẠY QL.13

III.1. QUAN ĐIỂM QUY HOẠCH

- Đảm bảo cung cấp đầy đủ và an toàn xăng dầu, LPG cho các phương tiện giao thông trên tuyến quốc lộ, đồng thời đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế, xã hội và bảo đảm an ninh quốc phòng của các địa phương dọc tuyến đường.

- Gắn quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc tuyến với hệ thống kho dự trữ lưu thông, bến cảng và điểm cung cấp thuận lợi nhất.

- Đảm bảo chất lượng dịch vụ thương mại, lợi ích người tiêu dùng và nâng cao hiệu quả kinh doanh. Kết hợp kinh doanh xăng dầu, LPG với các dịch vụ thương mại khác, hình thành các điểm giao thông tĩnh một kết cấu hạ tầng đồng bộ của đường quốc lộ.

- Khuyến khích mọi thành phần kinh tế trong nước tham gia đầu tư, kinh doanh để bảo đảm nguồn cung cấp xăng dầu trong mọi tình huống.

III.2. MỤC TIÊU QUY HOẠCH

1. *Mục tiêu chung:* Xây dựng dọc tuyến quốc lộ 13 một mạng lưới cửa hàng khang trang hiện đại đáp ứng đầy đủ nhu cầu xăng dầu, LPG cho các phương tiện giao thông lưu hành trên đường và nhu cầu xăng dầu cho sản xuất, tiêu dùng của nhân dân địa phương dọc tuyến đường. Hiện đại hoá và tăng cao tính tiện ích của dịch vụ tổng hợp trong kinh doanh bán lẻ xăng dầu ngang tầm với các nước trong khu vực. Kiên quyết loại bỏ các cửa hàng xăng dầu không đạt chuẩn cửa hàng loại III và không đủ điều kiện để cải tạo, nâng cấp đạt chuẩn, kém mỹ quan kiến trúc và vi phạm các yêu cầu về địa điểm xây dựng.

2. Mục tiêu cụ thể:

- Khai thác có hiệu quả cơ sở vật chất của hệ thống cửa hàng hiện có, giảm thiểu những nguy cơ gian lận về chất lượng và đo đếm xăng dầu, mất an toàn về phòng cháy chữa cháy và vệ sinh môi trường.

- Phân bố cửa hàng kinh doanh xăng dầu dọc tuyến đường Quốc lộ 13 hợp lý về khoảng cách và số lượng cửa hàng đảm bảo hiệu quả đầu tư phù hợp với điều kiện phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương trên tuyến trong từng giai đoạn.

- Nâng cấp, cải tạo các cửa hàng kinh doanh xăng dầu chưa đạt chuẩn; xóa bỏ, di dời các cửa hàng kinh doanh xăng dầu không đạt chuẩn về khoảng cách, diện tích và quy mô.

- Số lượng cửa hàng xăng dầu hiện trạng dọc tuyến Quốc lộ 13 được tồn tại trong Quy hoạch; Số lượng cửa hàng xăng dầu hiện trạng dọc tuyến Quốc lộ 13 được tồn tại

trong Quy hoạch phải cải tạo, nâng cấp để đạt chuẩn; Số lượng cửa xăng dầu dọc tuyến Quốc lộ 13 phải xoá bỏ/di dời; Quy hoạch xây mới cửa hàng xăng dầu dọc tuyến Quốc lộ 13 (ưu tiên cho các cửa hàng xăng dầu thuộc diện phải xoá bỏ, di dời được lựa chọn địa điểm quy hoạch xây mới cửa hàng xăng dầu) sẽ được tính toán theo phương án chọn.

III.3. ĐỊNH HƯỚNG QUY HOẠCH

- Quy hoạch mạng lưới cửa hàng xăng dầu phải phù hợp với các quy hoạch có liên quan: quy hoạch hệ thống kho dự trữ xăng dầu, quy hoạch phát triển công nghiệp, thương mại, quy hoạch tổng thể kinh tế-xã hội các địa phương có tuyến đường chạy qua.

- Xây dựng cửa hàng xăng dầu theo quy mô thống nhất, công nghệ hiện đại, bảo đảm an toàn về phòng cháy chữa cháy và vệ sinh môi trường.

- Kế thừa có chọn lọc các cửa hàng nằm trong hệ thống cửa hàng xăng dầu của các địa phương có tuyến Quốc lộ 13 đi qua, đồng thời xây dựng mới hệ thống cửa hàng phù hợp với tiêu chí quy hoạch.

- Quy hoạch mạng lưới cửa hàng xăng dầu có tính khoa học, đáp ứng nhu cầu sử dụng xăng dầu, LPG cho các phương tiện vận tải, cho sản xuất kinh doanh và tiêu dùng của nhân dân dọc tuyến đường một cách tốt nhất, hiệu quả nhất.

III.4. QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG CHXD DỌC QL.13 ĐẾN NĂM 2025

III.4.1. Các tiêu chí xây dựng cửa hàng xăng dầu

1. Tiêu chí về quy mô cửa hàng xăng dầu

a. Những vấn đề chung

Đặc điểm của khu vực các tỉnh có QL.13 đi qua có điện lưới 24/24 và an toàn về nguồn cao. Không cần sử dụng nguồn dự phòng (máy phát điện dự phòng). Tuy nhiên tại khu vực các huyện, vấn đề cung cấp nước sạch từ nguồn của nhà máy không khả thi. Có thể phải chủ động trang bị hệ thống giếng khoan cấp nước sinh hoạt, sản xuất.

Trên một số đoạn tuyến đường ở khu vực cửa ngõ các thành phố có giải phân cách, chỉ có 01 chiều xe, do vậy cần quan tâm bố trí cửa hàng xăng dầu phù hợp với chiều xe chạy để thuận lợi cho người mua hàng.

Phân loại cửa hàng: Theo mức độ cung cấp các dịch vụ thương mại kèm theo bán xăng dầu phân chia thành 03 loại cửa hàng: Loại I, II, III

- Loại I: Cửa hàng dịch vụ tổng hợp bao gồm: bán xăng dầu, LPG, rửa xe, sửa chữa nhỏ và bảo dưỡng xe, bách hoá, ăn uống, nghỉ qua đêm và bãi đỗ xe;

- Loại II: Cửa hàng dịch vụ tổng hợp bao gồm: bán xăng dầu, LPG, rửa xe, sửa chữa nhỏ và bảo dưỡng xe, có thể thêm bách hoá, ăn uống;

- Loại III: Cửa hàng chỉ bán lẻ xăng dầu, LPG có thể có thêm rửa xe.

b. Quy mô các hạng mục công trình

Hiện nay các dự án quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc tuyến đường Hồ Chí Minh, dọc tuyến Quốc lộ 1, dọc tuyến Quốc lộ 10 và một số dự án quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu trên địa bàn các tỉnh, thành phố khác (TP Hà Nội, TP Hồ Chí Minh, tỉnh Hòa Bình, tỉnh Lai Châu...) có sự thống nhất về phân loại cửa hàng theo 03 loại, căn cứ vào các dịch vụ bán hàng:

- Loại I: Tương đương trạm dừng nghỉ trong quy hoạch giao thông tỉnh, có bán xăng dầu, LPG, dầu mỡ nhờn, các dịch vụ sửa chữa bảo dưỡng xe, ăn uống, bách hóa, bãi đỗ xe và nhà nghỉ qua đêm;

- Loại II: Có các dịch vụ bán xăng dầu, LPG, dầu mỡ nhờn kèm theo dịch vụ sửa chữa xe, ăn uống, bách hóa;

- Loại III: Chỉ có dịch vụ bán xăng dầu, LPG, dầu mỡ nhờn.

Theo cách phân loại này cả 3 loại đều có phần chung là khu vực bán xăng dầu, là phần chính của cửa hàng xăng dầu.

Căn cứ vào đặc thù của CHXD loại I tương đương trạm dừng nghỉ, chỉ bố trí cách nhau trên 40Km. Các CHXD loại II có thêm dịch vụ sửa chữa xe cũng lựa chọn bố trí tại khu vực đông dân cư.

Tiêu chuẩn quốc gia TCVN 4530-2011: Cửa hàng xăng dầu - Yêu cầu thiết kế đã phân cấp cửa hàng xăng dầu theo 03 cấp phụ thuộc vào dung tích khu bể chứa:

Cấp cửa hàng xăng dầu	Tổng dung tích (m³)
1	Từ 151 đến 210
2	Từ 101 đến 150
3	Nhỏ hơn hoặc bằng 100

Quy chuẩn Quốc gia QCVN 01:2013/BCT cũng phân cấp CHXD theo TCVN trên.

Tuân thủ tiêu chuẩn trên, các loại cửa hàng đều được phân cấp, phụ thuộc vào sức chứa ở khu bể. Hiện nay, qua khảo sát thực tế hàng nghìn cửa hàng cho thấy hầu hết cửa hàng xăng dầu tại Việt Nam chỉ có sức chứa khu bể đến 100 m³ (thường chỉ có từ 2 - 4 bể chứa với sức chứa mỗi bể 15 - 25 m³). Cá biệt một số cửa hàng lớn ở các khu vực sản lượng bán hàng cao hoặc một số nơi cần dự trữ hàng do khó khăn về vận tải phải có dự trữ thêm xăng dầu thì lắp đặt thêm bể chứa. Có thể xác định trên 95% cửa

hàng xăng dầu ở Việt Nam hiện nay chỉ là cấp 3, còn lại dưới 5% là cấp 1 và 2; trong đó cấp 1 là rất ít. Lý do còn ít CHXD cấp I vì nhu cầu dự trữ xăng dầu tại cửa hàng không cần nhiều, việc vận tải từ kho về CHXD không khó khăn, các doanh nghiệp không cần làm nhiều bể chứa để giảm vốn đầu tư.

Về quy mô xây dựng cửa hàng hiện nay không quy định theo tiêu chuẩn hoặc quy chuẩn. Căn cứ vào kinh nghiệm xây dựng cửa hàng, Tập đoàn xăng dầu Việt Nam có quy định quy mô cửa hàng trong nội bộ tập đoàn. Các dự án quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu của Bộ Công Thương, TP Hà Nội, TP Hồ Chí Minh đã đưa ra quy mô xây dựng 03 loại cửa hàng xăng dầu loại I, II, III tương đối thống nhất.

Trong dự án này quy mô cửa hàng được lấy theo đề án “Quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc QL.6 đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035” của Bộ Công Thương đã được phê duyệt năm 2016.

Về cấp cửa hàng trong quy chuẩn này lại phân theo sức chứa khu bể nhưng lấy theo TCVN-4530 phiên bản cũ, chưa sửa lại theo phiên bản năm 2011. Quy chuẩn trên có phạm vi áp dụng cho hạ tầng các đô thị, không đề cập đến các khu vực nông thôn, miền núi không phải đô thị.

Theo kiến nghị của các địa phương có tuyến đường đi qua, đặc biệt là các khu vực miền núi, đất xây dựng cửa hàng xăng dầu rất hạn hẹp vì đường ôm sát các sườn đồi, núi rất ít đoạn đi qua chỗ bằng phẳng để có đất làm cửa hàng. Việc quy định diện tích cửa hàng xăng dầu dọc tuyến đường như các quy hoạch đã được duyệt, trong đó cửa hàng loại III có diện tích đất tối thiểu 900 m² còn có nhiều bất cập. Mặt khác QL.13 đi qua nhiều khu vực miền núi kinh tế kém phát triển, nếu xây dựng các cửa hàng lớn khó có doanh nghiệp đầu tư vì sản lượng bán thấp không thu hồi được vốn.

Xuất phát từ thực tế và các phân tích trên, trong dự án này lựa chọn quy mô và diện tích đất xây dựng CHXD dọc tuyến QL.13 như sau:

Bảng III-1. Quy mô cửa hàng xăng dầu

TT	Hạng mục công trình	Quy mô cửa hàng		
		Loại I	Loại II	Loại III
1	Khu bể chứa, m ³	100- 200	100 – 125	75 - 100
2	Khu vực bán xăng dầu			
2a	Cột bơm 1 - 2 vòi	≥ 6	4 – 6	2 - 4
2b	Mái che cột bơm	≥ 200 m ²	≥ 120 m ²	≥ 80 m ²
2c	Văn phòng cửa hàng (giao dịch, giới	≥ 60m ²	≥ 60m ²	≥50 m ²

TT	Hạng mục công trình	Quy mô cửa hàng		
		Loại I	Loại II	Loại III
	thiệu sản phẩm, bảo vệ, WC)			
2d	Hệ thống đường ống công nghệ			
3	Khu dịch vụ khác			
3a	Cầu rửa xe	1 - 2	1	0 - 1
3b	Xưởng sửa chữa	$\geq 160 \text{ m}^2$	$\geq 160 \text{ m}^2$	0
3c	Cửa hàng tự chọn	$\geq 130 \text{ m}^2$	$\geq 130 \text{ m}^2$	0
3d	Nhà nghỉ + Nhà hàng ăn uống -Diện tích chiếm đất -Diện tích sàn xây dựng	$\geq 500 \text{ m}^2$ $\geq 1.000 \text{ m}^2$	0	0
4	Khu phụ trợ			
4a	Trạm biến thế và máy phát điện (nếu cần)	01	01	01
4b	Hệ thống cấp nước sinh hoạt : giếng, bể, trạm bơm	01	01	01
4c	Hệ thống xử lý nước thải	01	01	01
4d	Đường bãi bê tông	$\geq 4.500 \text{ m}^2$	$\geq 950 \text{ m}^2$	$\geq 300 \text{ m}^2$
4đ	Nhà vệ sinh công cộng	$\geq 50 \text{ m}^2$	$\geq 40 \text{ m}^2$	$\geq 15 \text{ m}^2$
4e	Tường rào	$\geq 210 \text{ m}$	$\geq 0160 \text{ m}$	$\geq 90 \text{ m}$
5	Biểu trưng, biển báo	Có	Có	Có
6	Nhà ở tập thể cho nhân viên	Tùy điều kiện	Tùy điều kiện	Tùy điều kiện
7	Nhu cầu về đất xây dựng			
7a	Chiều rộng mặt tiền	$\geq 70 \text{ m}$	$\geq 60 \text{ m}$	$\geq 30 \text{ m}$

TT	Hạng mục công trình	Quy mô cửa hàng		
		Loại I	Loại II	Loại III
		(60m)*	(40m)*	(20m)*
7b	Chiều sâu (tính từ chỉ giới xây dựng)	≥ 80 m (60m)*	≥ 50 m	≥ 30m (20m)*
7c	Tổng diện tích đất (không kể đất lưu không đến mép đường)	≥ 5.600 m ² (3.600 m ²)*	≥ 3.000 m ² (2.000 m ²)*	≥ 900 m ² (400m ²)*

Ghi chú: (*) Giá trị về đất xây dựng trong ngoặc là quy định đối với tuyến đường đi qua khu vực nội đô hoặc các vùng có khó khăn về đất xây dựng.

Trong khu bể chứa và cột bơm cần có bể chứa xăng E5, E10 và cột bơm bán xăng E5, E10.

2. Tiêu chí về khoảng cách giữa các CHXD

Hiện nay ở Việt Nam có 02 quan điểm xây dựng cửa hàng xăng dầu:

- Xây dựng phân tán theo chiều dài các trục đường để thuận lợi cho người tiêu dùng không phải đi quá xa mua xăng dầu.

- Xây dựng tập trung thành cụm cửa hàng để thuận tiện cho quản lý và dựa theo truyền thống “Buôn có bạn, bán có phường”. Quan điểm này được thể hiện rõ tại Quốc lộ 1 đi qua khu vực các tỉnh Nghệ An và Hà Tĩnh.

Đối với các nước trong khu vực, ví dụ như Trung Quốc, Thái Lan cũng hình thành các cụm cửa hàng xăng dầu dọc theo các quốc lộ.

Mỗi cách phân bố cửa hàng xăng dầu đều có những ưu, nhược điểm, tuy nhiên qua hội thảo về quy hoạch hệ thống CHXD dọc Quốc lộ 1, đường Hồ Chí Minh, đa số các ý kiến của các Bộ, ngành, địa phương tán thành phương án phân bố cửa hàng trên tuyến với khoảng cách phù hợp.

Để bảo vệ kết cấu giao thông đường bộ, Bộ Giao thông vận tải đã có Thông tư số 50/2015/TT-BGTVT ngày 23 tháng 9 năm 2015 về việc "Hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24 tháng 02 năm 2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ". Theo điều 21 của Thông tư này quy định khoảng cách giữa các CHXD dọc tuyến quốc lộ như sau:

3. Khoảng cách tối thiểu giữa hai cửa hàng xăng dầu liền kề (tính từ điểm giữa của cửa hàng) đầu nối đường dẫn ra, vào quốc lộ phải bảo đảm khoảng cách tối thiểu giữa hai điểm đầu nối được quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều này, đồng thời phải bảo đảm khoảng cách tối thiểu giữa hai cửa hàng xăng dầu, như sau:

a) Trong khu vực nội thành, nội thị: đối với tuyến đường có dải phân cách giữa, khoảng cách giữa hai cửa hàng xăng dầu liền kề cùng phía dọc theo mỗi bên tuyến quốc lộ không nhỏ hơn 1.000 mét; đối với tuyến đường không có dải phân cách giữa, khoảng cách giữa hai cửa hàng xăng dầu liền kề dọc theo mỗi bên của đoạn tuyến quốc lộ không nhỏ hơn 2.000 mét;

b) Ngoài khu vực nội thành, nội thị: đối với đường có dải phân cách giữa, có đủ quỹ đất để xây dựng làn chuyển tốc (phương tiện qua nút giao chỉ rẽ phải), khoảng cách giữa hai cửa hàng xăng dầu liền kề cùng phía dọc theo mỗi bên của đoạn quốc lộ không nhỏ hơn 6.000 mét; đối với tuyến đường không có dải phân cách giữa, khoảng cách giữa hai cửa hàng xăng dầu liền kề dọc theo mỗi bên của đoạn tuyến quốc lộ không nhỏ hơn 12.000 mét.

4. Đối với cửa hàng xăng dầu được quy hoạch ở lân cận hoặc trùng với điểm đầu nối của đường nhánh khác, phải điều chỉnh để tại vị trí đó chỉ tồn tại một điểm đầu nối theo hướng ưu tiên điểm đầu nối của công trình có trước hoặc sử dụng chung.

Quy định của Bộ Giao thông vận tải các địa phương phải lập quy hoạch đầu nối CHXD với quốc lộ và được Bộ Giao thông vận tải thỏa thuận. Trong thực tế đang tồn tại hàng loạt cửa hàng xăng dầu đã xây dựng hợp pháp, được cấp giấy phép đủ điều kiện kinh doanh xăng dầu nhưng không thể thỏa thuận đầu nối với các quốc lộ do không đáp ứng đủ yêu cầu về khoảng cách đến cửa hàng lân cận. Trên tuyến QL.13 cũng tồn tại tình trạng trên.

Theo quan điểm của các địa phương, quy định cứng khoảng cách 12 km giữa các cửa hàng xăng dầu là không phù hợp vì các cửa hàng không chỉ bán xăng cho xe lưu thông trên tuyến đường mà còn bán cho người dân sinh sống hai bên đường, ngoài ra còn phụ thuộc phân bố dân cư trên tuyến không đồng đều.

Để xử lý tồn tại trên, quan điểm của đơn vị tư vấn lập dự án này là:

- Các cửa hàng đã tồn tại trước khi Thông tư 50/2015/TT-BGTVT ngày 23 tháng 9 năm 2015 vẫn được tồn tại trong quy hoạch nếu đảm bảo đầy đủ các yêu cầu khác về pháp lý (giấy chứng nhận đủ điều kiện kinh doanh xăng dầu) và an toàn, mỹ quan. Sau khi quy hoạch này được phê duyệt, các địa phương sẽ xử lý tiếp việc quy hoạch đầu nối CHXD với QL.13;

- Các cửa hàng quy hoạch xây mới phải đáp ứng yêu cầu của Thông tư 50/2015/TT-BGTVT ngày 23 tháng 9 năm 2015. Như vậy tiêu chí về khoảng cách đối với địa điểm xây mới CHXD đến cửa hàng hiện hữu là:

- Trong khu vực nội thành, nội thị: đối với tuyến đường có dải phân cách giữa, khoảng cách giữa hai cửa hàng xăng dầu liền kề cùng phía dọc theo mỗi bên tuyến quốc lộ không nhỏ hơn 1.000 mét; đối với tuyến đường không có dải phân

cách giữa, khoảng cách giữa hai cửa hàng xăng dầu liền kề dọc theo mỗi bên của đoạn tuyến quốc lộ không nhỏ hơn 2.000 mét;

- *Ngoài khu vực nội thành, nội thị: đối với đường có dải phân cách giữa, có đủ quỹ đất để xây dựng làn chuyển tốc (phương tiện qua nút giao chỉ rẽ phải), khoảng cách giữa hai cửa hàng xăng dầu liền kề cùng phía dọc theo mỗi bên của đoạn quốc lộ không nhỏ hơn 6.000 mét; đối với tuyến đường không có dải phân cách giữa, khoảng cách giữa hai cửa hàng xăng dầu liền kề dọc theo mỗi bên của đoạn tuyến quốc lộ không nhỏ hơn 12.000 mét.*

3. Tiêu chí lựa chọn địa điểm xây dựng

a. Yêu cầu chung về địa điểm xây dựng cửa hàng xăng dầu

Địa điểm xây dựng cửa hàng xăng dầu cần đáp ứng một số yêu cầu quan trọng sau:

1. Thuận lợi cho việc mua hàng của các đối tượng khách hàng và có khả năng đạt sản lượng bán hàng cao để bảo đảm hiệu quả kinh doanh.

Phù hợp với yêu cầu này phải lựa chọn địa điểm xây dựng cửa hàng dọc tuyến QL.13 tại:

- Các khu vực cửa ngõ của thành phố, thị xã, thị trấn, thị tứ là nơi có mật độ xe, dân cư cao hơn.

- Gần các ngã ba, ngã tư giao lộ của QL.13 với các quốc lộ, tỉnh lộ khác.

- Trên các đoạn đường đi qua các khu công nghiệp, nhà máy, xí nghiệp, nông lâm trường.

2. Phải phù hợp với quy hoạch xây dựng của các bộ, ngành, địa phương.

3. Phải thuận lợi về mặt nối kết với các công trình hạ tầng: giao thông, cấp điện, cấp nước, thông tin liên lạc để giảm thiểu chi phí đầu tư.

4. Khoảng cách giữa các cửa hàng phải hợp lý.

5. Hoà hợp về cảnh quan kiến trúc đô thị xung quanh.

6. Tuân thủ những quy định của Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về yêu cầu thiết kế cửa hàng xăng dầu QCVN 01:2013/BCT:

*** QCVN 01:2013/BCT:**

Hạng mục xây dựng	Khoảng cách an toàn {không nhỏ hơn (2), (3)}		
	Cửa hàng cấp 1	Cửa hàng cấp 2	Cửa hàng cấp 3
Nơi sản xuất có phát lửa hoặc tia lửa	18	18	18
Công trình công cộng (4)	50	50	50

Hạng mục xây dựng			Khoảng cách an toàn {không nhỏ hơn (2), (3)}		
			Cửa hàng cấp 1	Cửa hàng cấp 2	Cửa hàng cấp 3
Công trình dân dụng và các công trình xây dựng khác ngoài cửa hàng (5)	Bậc chịu lửa (1)	I, II	5	5	5
		III	15	12	10
		IV; V	20	14	14
Đường cấp điện		- Theo quy định hiện hành về hành lang an toàn lưới điện. - Theo quy định hiện hành của ngành viễn thông.			
Đường cáp viễn thông					
<p>Chú thích:</p> <p>1) Bậc chịu lửa của công trình theo QCVN 06:2010/BXD Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về an toàn cháy cho nhà và công trình;</p> <p>2) Khoảng cách đối với bể tính từ mép bể;</p> <p>3) Khoảng cách đối với cột bơm tính từ tâm cột bơm;</p> <p>4) Khoảng cách đối với công trình công cộng tính đến ranh giới công trình; Công trình công cộng bao gồm: trường học, bệnh viện, triển lãm quốc gia và trung tâm thương mại;</p> <p>5) Khoảng cách đối với công trình dân dụng tính đến chân công trình.</p>					

Ghi chú:

a) Khoảng cách an toàn trong Bảng trên được phép giảm 30% khi cửa hàng có lắp hệ thống thu hồi hơi xăng dầu.

b) Khoảng cách an toàn từ bể chứa và cột bơm đến công trình công cộng được giảm xuống còn 25 mét (17 mét nếu có hệ thống thu hồi hơi xăng dầu) nếu cửa hàng xăng dầu được trang bị hệ thống chữa cháy cố định hoặc bán cố định.

b. Những tiêu chí để chọn địa điểm xây dựng cửa hàng xăng dầu

Để lựa chọn địa điểm cửa hàng xăng dầu dọc tuyến QL.13 chúng tôi xác định một số tiêu chí sau:

1. Các địa điểm được khảo sát kỹ trên thực địa, địa điểm nào phù hợp với các yêu cầu xây dựng cửa hàng xăng dầu được đưa vào danh mục để xem xét, lựa chọn.
2. Các địa điểm xây dựng cửa hàng xăng dầu loại I; II được lựa chọn tại cửa ngõ vào các thành phố, thị xã, khu công nghiệp tập trung. Các địa điểm xây dựng cửa hàng

xăng dầu loại III được lựa chọn tại cửa ngõ vào các thị trấn, thị tứ, nhà máy, xí nghiệp, nông lâm trường, gần giao lộ của tuyến đường QL.13 với các tuyến đường khác.

3. Khoảng cách giữa các cửa hàng xăng dầu tùy thuộc vào điều kiện thực tế có thể chọn như sau: (Rút kinh nghiệm về khoảng cách các CHXD các địa phương đều có yêu cầu tăng số lượng (giảm khoảng cách giữa các cửa hàng) để phục vụ nhu cầu tiêu dùng của nhân dân dọc tuyến đường)

- Cửa hàng xăng dầu loại III với nhau và với cửa hàng loại I và II: theo đúng yêu cầu của Thông tư 50/2015/TT-BGTVT

+ Trong khu vực đô thị: không có dải phân cách giữa ≥ 2 km; có dải phân cách giữa ≥ 1 km

+ Ngoài khu vực đô thị: không có dải phân cách giữa ≥ 12 km; có dải phân cách giữa ≥ 6 km

III.4.2. Luận chứng các phương án phát triển

1. Cải tạo nâng cấp các cửa hàng hiện có

Trên tuyến QL.13 hiện đã có các cửa hàng xăng dầu xây dựng theo quy hoạch của các địa phương. Do một số cửa hàng được xây dựng từ trước quy hoạch của các địa phương và trước quy hoạch này, nhiều cửa hàng không phù hợp với các tiêu chí về quy mô, về địa điểm xây dựng đã nêu ở trên.

Theo đánh giá khảo sát hiện trạng, đa số cửa hàng hiện có dọc QL.13 chỉ đạt quy mô loại III và nhỏ hơn (về quy mô xây dựng). Hầu hết có quỹ đất nhỏ hơn loại III, cá biệt có cửa hàng còn quỹ đất để có thể nâng cấp lên loại II.

Tuy nhiên các cửa hàng này vẫn đủ tiêu chuẩn để bán hàng xăng dầu đã được các Sở Công thương địa phương cấp giấy phép đủ điều kiện kinh doanh xăng dầu.

Hướng giải quyết các cửa hàng hiện có là:

- Rà soát lại quy hoạch của các địa phương. Kiên quyết loại bỏ các cửa hàng quá nhỏ bé, kém mỹ quan kiến trúc và vi phạm các yêu cầu về địa điểm xây dựng như đã nêu trên, đặc biệt là tiêu chí về an toàn PCCC và môi trường.

- Cho phép tồn tại các cửa hàng ở các đoạn tuyến QL.13 chưa cải tạo hoặc xây mới cho đến khi cải tạo, xây mới theo các dự án cụ thể của Bộ GTVT hoặc của các địa phương. Khi đó các cửa hàng vi phạm lộ giới sẽ phải dịch chuyển hoặc không còn đất thì phải dỡ bỏ.

- Bắt buộc phải cải tạo, nâng cấp các cửa hàng quy mô nhỏ, kiến trúc xấu, vi phạm các điều kiện an toàn nhưng còn có đủ điều kiện cải tạo nâng cấp đạt chuẩn cửa hàng loại III. Có quy định thời hạn, nếu doanh nghiệp không cải tạo, nâng cấp thì chuyển sang diện xóa bỏ, không cấp giấy đủ điều kiện kinh doanh xăng dầu.

Một vấn đề tồn tại là khoảng cách giữa các cửa hàng hiện có. Khoảng cách này ở một số đoạn đường nhỏ hơn quy định về tiêu chí địa điểm. Đặc biệt tại các đô thị các

cửa hàng hiện có quá gần nhau (có khi chỉ cách nhau dưới 1 km). Do vậy khi quy hoạch không thể không quan tâm đến điều này vì các cửa hàng ở liền nhau chỉ tương đương với 01 cửa hàng có quy mô lớn (về bán xăng dầu).

Kết quả rà soát hiện trạng các CHXD dọc QL.13 như sau:

Thứ tự	Địa bàn	Số CH hiện có	Số CH được giữ lại trong QH	Số CH phải di dời/giải tỏa	Số CH phải cải tạo, nâng cấp
1	TP. Hồ Chí Minh	10	3	7	0
2	Bình Dương	50	27	3	20
3	Bình Phước	44	22	1	21
	Toàn tuyến	104	52	11	41

Danh mục các CHXD được tồn tại trong quy hoạch, phải xóa bỏ, có thể phải di dời/giải tỏa theo dự án khác, phải cải tạo nâng cấp xem trong phụ lục 1, 2, 3.

Hiện trạng Quy hoạch hệ thống CHXD dọc tuyến đường Hồ Chí Minh đoạn qua địa bàn tỉnh Bình Dương tại Quyết định số 11617/QĐ-BCT ngày 22 tháng 12 năm 2014 của Bộ trưởng Bộ Công Thương về việc phê duyệt Quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc tuyến đường Hồ Chí Minh đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 được thay thế bởi hiện trạng Quy hoạch hệ thống CHXD dọc tuyến đường Quốc lộ 13.

2. Xây dựng mới cửa hàng theo quy mô chuẩn

Trên toàn tuyến QL.13 phải quy hoạch bổ sung các cửa hàng xăng dầu mới. Việc tính toán số lượng, lựa chọn địa điểm theo các tiêu chí đã xác định ở trên.

Luận chứng xây mới CHXD trên các đoạn tuyến như sau:

a- Đoạn tuyến qua Tp Hồ Chí Minh:

Không quy hoạch mới vì lý do:

- Quyết định số 2250/QĐ-BCTVT ngày 26/7/2004 của Bộ Giao thông vận tải đoạn quyết định QL.13 đoạn từ ngã tư Bình Phước đến ranh tỉnh Bình Dương cho UBND TP. Hồ Chí Minh quản lý.

b- Đoạn tuyến qua Tỉnh Bình Dương: Quy hoạch 06 CH

Theo đề nghị của Sở Công Thương và UBND Tỉnh Bình Dương, qua khảo sát thực tế tại hiện trường, các vị trí sau được quy hoạch:

- Từ Km 0 đến Km 2+900 trái tuyến tại phường Vĩnh Phú, thị xã Thuận An, tỉnh Bình Dương;
- Từ Km 4+200 đến Km 5+900 phải tuyến tại phường Bình Hòa, thị xã Thuận An, tỉnh Bình Dương;
- Từ Km 38+800 trái tuyến tại Phường Mỹ Phước, tx Bến Cát, Bình Dương
- Từ Km 42- Km 43 phải tuyến tại 200A QL.13, kp 5, p Mỹ Phước, TX Bến Cát.
- Khu vực xã Lai Hưng huyện Bàu Bàng, tỉnh Bình Dương, trái tuyến;
- Khu vực Xã Lai Uyên, huyện Bàu Bàng, trái tuyến.

c- Đoạn tuyến qua tỉnh Bình Phước: Quy hoạch 11 CH

Theo đề nghị của Sở Công Thương và UBND Tỉnh Bình Phước, qua khảo sát thực tế tại hiện trường, các vị trí sau được quy hoạch:

- Từ Km70 - Km71 trái tuyến tại ấp Hiếu Cảm, Xã Thành Tâm, huyện Chơn Thành, tỉnh Bình Phước.
- Từ Km87- Km88 phải tuyến tại Xã Tân Khai, huyện Hớn Quản, tỉnh Bình Phước.
- Từ Km91-Km92 trái tuyến tại Xã Thanh Bình, Huyện Hớn Quản
- Từ Km95 - Km96 trái tuyến tại Phường Hưng Chiến, thị xã Bình Long, tỉnh Bình Phước
- Km97+150 phải tuyến Phường Phú Đức, thị xã Bình Long, tỉnh Bình Phước
- Km103 - Km 106 phải tuyến Xã Thanh Lương thị xã Bình Long
- Từ Km111- Km112 trái tuyến tại Xã Lộc Hưng, huyện Lộc Ninh, tỉnh Bình Phước
- Từ Km113-Km114 trái tuyến tại Xã Lộc Hưng, huyện Lộc Ninh, tỉnh Bình Phước
- Km 126 + 800 phải tuyến Xã Lộc Tấn, huyện Lộc Ninh, tỉnh Bình Phước
- Từ Km127-Km133 phải tuyến tại Xã Lộc Hòa, huyện Lộc Ninh, tỉnh Bình Phước
- Từ Km134-Km138 phải tuyến tại Xã Lộc Hòa, huyện Lộc Ninh, tỉnh Bình Phước

Tổng hợp CHXD xây mới toàn tuyến như sau:

Thứ tự	Địa bàn	Số CH tối đa được xây theo tính toán quy hoạch (Chương II)	Số CH quy hoạch xây dựng giai đoạn 2016-2025	Số CH dự phòng phát sinh và định hướng phát triển sau năm 2025
1	Bình Dương	13-14	6	1
2	Bình Phước	12-14	11	2
	Toàn tuyến	25-28	17	3

Trong 17 CHXD dự kiến xây dựng giai đoạn 2016 - 2025, có :

- 17 CH loại III: Tỉnh Bình Dương 06 CH, tỉnh Bình Phước 11 CH

Ngoài 17 địa điểm đã xác định trên, trong quá trình thực hiện quy hoạch, có thể phát sinh thêm nhu cầu xây dựng CH mới, các địa phương có thể xem xét báo cáo Bộ Công Thương bổ sung quy hoạch. Tuy nhiên về số lượng không vượt quá số lượng đã tính toán trong Chương II, cụ thể:

- Tỉnh Bình Dương : Có thể phát sinh thêm 1-2 CH
- Tỉnh Bình Phước: Có thể phát sinh thêm 2-3 CH

Tổng số có thể phát sinh 3-5 CH

Đối với những CHXD quy hoạch xây mới chưa xác định lý trình, khi triển khai đầu tư xây dựng phải được sự chấp thuận bằng văn bản của Bộ Công Thương.

III.5. ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN SAU NĂM 2025

1. Theo định hướng phát triển chung của ngành giao thông vận tải, quy hoạch phát triển kinh tế xã hội của các địa phương giai đoạn 2015-2020 và định hướng đến 2030 tuyến QL.13 sẽ được nâng cấp đáp ứng là hành lang phát triển kinh tế của các địa phương. Bên cạnh đó, xu thế sử dụng giao thông công cộng và ô tô con làm phương tiện đi lại sẽ phổ biến thay thế dần cho nhu cầu sử dụng xe máy như hiện nay.

Việc cung cấp xăng dầu cho các phương tiện giao thông cá nhân và công cộng, cho nhu cầu sản xuất công nông ngư nghiệp và kinh doanh sẽ bám sát theo định hướng phát triển của mỗi địa phương. Khi đó hệ thống bán lẻ xăng dầu hiện có sẽ phải điều chỉnh cho phù hợp.

Khi quy hoạch các khu đô thị, khu công nghiệp, phải bố trí tối thiểu 01 cửa hàng xăng dầu.

Khi quy hoạch các tuyến đường vành đai, các bãi đỗ xe, bến xe phải tính toán đồng bộ với dịch vụ cung cấp nhiên liệu, đặc biệt là phải dành quỹ đất để xây dựng các trạm dịch vụ cấp nhiên liệu theo hướng mỗi bến xe 1 cửa hàng xăng dầu.

2. Đến năm 2030, theo tiến trình phát triển, kinh tế xã hội trên các quốc lộ sẽ phát triển hiện đại hơn nhiều so với thời điểm hiện tại. Khi đó, các cửa hàng xăng dầu quy mô nhỏ như hiện nay sẽ không còn phù hợp với kiến trúc tổng thể của Thành phố, thị xã, thị trấn, không phù hợp với các yêu cầu về mỹ quan, kiến trúc với khu vực lân cận, đặc biệt là nhu cầu về vệ sinh môi trường và an toàn PCCC. Do vậy, cần phải tiến hành song song việc sắp xếp lại hệ thống cửa hàng xăng dầu tại các khu vực nội thị theo hướng giảm (loại bỏ hoặc chuyển mục đích sử dụng) các cửa hàng quy mô nhỏ và phát triển các cửa hàng hiện đại kết hợp với cung cấp các dịch vụ tổng hợp, đa chức năng khác tại khu vực ngoại vi.

3. Định hướng phát triển cửa hàng từ 2026 đến 2035 dọc QL.13 như sau:

- Xoá bỏ hết các cửa hàng không đạt chuẩn loại III;
- Thay thế hoặc xây dựng mới một số cửa hàng loại I (tương đương trạm nghỉ) và II trên các cung đường;
- Đổi mới trang thiết bị công nghệ của cửa hàng để cung cấp các nhiên liệu mới, trước hết là nhiên liệu sinh học, LPG;
- Khuyến khích và tiến tới tiêu chuẩn hoá việc quản lý xăng dầu trong bể chứa tại các cửa hàng bằng hệ thống đo bồn tự động nhằm phát hiện kịp thời các sự cố rò rỉ thùng bể cũng như quản lý hàng hoá tốt hơn;
- Phát triển dịch vụ bán hàng bằng thẻ, tăng thêm tiện ích cho người tiêu dùng.

CHƯƠNG IV. NHU CẦU VỐN ĐẦU TƯ

IV.1. SUẤT ĐẦU TƯ XÂY DỰNG CÁC CỬA HÀNG MỚI

Vốn đầu tư xây dựng cửa hàng xăng dầu phụ thuộc vào quy mô đầu tư, điều kiện xây dựng (địa chất công trình, nguồn vật liệu xây dựng, chi phí về đất, đền bù giải phóng mặt bằng...).

Căn cứ vào kinh nghiệm lập thiết kế và tính toán xây dựng cho các cửa hàng xăng dầu trên phạm vi cả nước, chúng tôi xây dựng bảng khái toán vốn đầu tư xây dựng cho 03 loại cửa hàng mẫu theo mặt bằng giá Quý III năm 2015. Trong khái toán trên chưa tính đến các khoản chi phí về đất:

- Chuyển đổi quyền sử dụng đất, thuê đất...
- Đền bù, giải phóng mặt bằng.

Tổng hợp khái toán vốn đầu tư xây dựng cho 1 cửa hàng dự kiến xây dựng mới cụ thể như sau:

Bảng IV-1. Tổng hợp khái toán xây dựng 01 cửa hàng (suất đầu tư)

Đơn vị: Triệu đồng

TT	Loại cửa hàng	Khái toán vốn đầu tư xây dựng				Tổng khái toán vốn 01 CH
		Vốn xây dựng	Vốn thiết bị	Kiến thiết CB khác	CP dự phòng 10%	
1	I	11.300	2.500	1.200	1.500	16.500
2	II	4.000	1.500	500	600	6.600
5	III	2.100	500	400	300	3.300

IV.2. SUẤT ĐẦU TƯ CẢI TẠO NÂNG CẤP CỬA HÀNG XĂNG DẦU HIỆN CÓ

Các cửa hàng hiện có hầu hết là cửa hàng nhỏ hơn loại III, có kết cấu đơn giản, kiến trúc thiếu mỹ quan do các chủ tư nhân bỏ vốn hạn chế để xây dựng không theo thiết kế chuẩn. Mái che cột bơm và nhà bán hàng chắp vá, có khi tận dụng nhà hiện có, bao che đơn giản. Các cột bơm điện tử thường sử dụng là cột bơm cũ. Đường bãi ra vào chật hẹp. Theo quy hoạch mở rộng một số đoạn tuyến QL.13.

Việc cải tạo các cửa hàng cũ có thể phải thực hiện một số công việc chính sau:

- Nâng cấp mái che cột bơm và nhà bán hàng (nên xây dựng mới cho khung trang, bảo đảm mỹ quan) tương đương hoặc nhỏ hơn kích thước của cửa hàng loại III (do điều kiện đất có sẵn không đủ quy mô chuẩn loại III);

- Mở rộng đường bãi thuận lợi cho ô tô ra vào mua hàng;

- Thay mới cột bơm;

- Cải tạo một phần công nghệ, điện, cấp thoát nước đảm bảo an toàn về cháy nổ và vệ sinh môi trường.

Khi cải tạo xong, cửa hàng cũng cần đạt chuẩn loại III.

Ước tính khối lượng công việc khi cải tạo và tính theo mặt bằng giá quý IV năm 2015 có thể tính được suất đầu tư cải tạo, nâng cấp (trung bình) 01 cửa hàng hiện có thành cửa hàng loại III như sau:

Bảng IV-2. Tổng hợp khái toán cải tạo 01 cửa hàng (suất đầu tư)

TT	Chi phí	Đơn vị	Khối lượng	Đơn giá (triệu đồng)	Thành tiền (triệu đồng)
I	Vốn xây dựng				560
1	Cải tạo nhà bán hàng	m ²	60	2,5	150
2	Cải tạo mái che cột bơm	m ²	120	2,0	240
3	Cải tạo đường bãi BT	m ²	300	0,3	90
4	Cải tạo công nghệ, điện, nước, thoát nước	Toàn bộ	1	65	80
II	Vốn thiết bị				250
1	Thay mới cột bơm, sửa chữa cột bơm	Toàn bộ	1	230	230
2	Các trang thiết bị khác	Toàn bộ	1	20	20
III	Kiến thiết CB khác				90
IV	CP dự phòng khoảng 10%				90
	Tổng khái toán				990

IV.3. TỔNG NHU CẦU VỐN ĐẦU TƯ

Tổng hợp nhu cầu vốn đầu tư xây dựng hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc tuyến QL.13 trong kỳ quy hoạch đến năm 2025 (chưa tính phát triển sau năm 2025) như sau:

Bảng IV-3. Bảng tổng hợp vốn đầu tư xây dựng cửa hàng xăng dầu (chưa tính các chi phí về đất)

Công việc	Đơn giá	Số lượng	Thành tiền
1. Xây dựng mới			
Cửa hàng loại I	16.500	0	0
Cửa hàng loại II	6.600	0	0
Cửa hàng loại III	3.300	17	56.100
Cộng		17	56.100
2. Cải tạo CH hiện có			
Cải tạo toàn bộ	990	10	9.900
Cải tạo khoảng 60 - 65 %	600	31	18.600
Cộng		41	28.500
Tổng cộng (1)+(2)		58	84.600

Tổng vốn đầu tư: 84.600 triệu đồng

IV.4. NGUỒN VỐN

Nhà nước khuyến khích các thành phần kinh tế đầu tư phát triển mạng lưới bán lẻ xăng dầu theo quy hoạch này, bao gồm các nguồn vốn:

- Nguồn vốn của các doanh nghiệp nhà nước;
- Nguồn vốn của các công ty TNHH;
- Nguồn vốn của các hợp tác xã và hộ cá thể góp vốn vào công ty cổ phần.

Các thành phần kinh tế sử dụng nguồn vốn của mình hoặc vốn vay tín dụng vào việc xây mới, cải tạo nâng cấp và đổi mới công nghệ đối với các loại cửa hàng.

CHƯƠNG V. CÁC GIẢI PHÁP BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG

V.1. CÁC TÁC NHÂN ẢNH HƯỞNG ĐẾN MÔI TRƯỜNG KHI XÂY DỰNG HỆ THỐNG CỬA HÀNG XĂNG DẦU

V.1.1. Nguồn gây tác động đến môi trường

Một trong những mục tiêu quan trọng đặt ra đối với dự án “Quy hoạch phát triển hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc tuyến QL.13 đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035” là nhằm xác lập các điều kiện cơ sở vật chất - kỹ thuật đối với hệ thống kinh doanh xăng dầu để phát triển nhanh các hoạt động kinh tế - xã hội và đảm bảo an ninh năng lượng cho tuyến đường. Tuy nhiên, chính sự gia tăng cửa hàng xăng dầu lại trực tiếp và gián tiếp gây ra tác động xấu đến môi trường, đặc biệt là tình trạng ô nhiễm môi trường và mất cân bằng sinh thái.

a. Những tác động gián tiếp đến môi trường

Những tác động gián tiếp đến môi trường xuất phát từ mối quan hệ đồng biến giữa hoạt động bán xăng dầu với nhu cầu tiêu thụ xăng dầu. Những tác động gián tiếp này được thể hiện trên những khía cạnh chủ yếu như:

- Nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội càng phát triển càng đòi hỏi nguồn năng lượng lớn làm tăng việc khai thác và sử dụng các nguồn lực tự nhiên trong đó có dầu mỏ để sản xuất ra sản phẩm xăng dầu. Hậu quả là các nguồn dầu mỏ tự nhiên bị cạn kiệt và không có khả năng tái tạo, mất cân bằng sinh thái, kéo theo sự gia tăng chất thải gây ô nhiễm môi trường.

- Sự gia tăng các cửa hàng xăng dầu làm tăng nguy cơ ảnh hưởng đến môi trường. Chẳng hạn như gia tăng khí thải, nước thải, nguy cơ tràn dầu, cháy nổ là các tác nhân nguy hại đến môi trường.

- Sự gia tăng hệ thống kinh doanh xăng dầu sẽ kích thích sự phát triển nhu cầu tiêu thụ sản phẩm xăng dầu kéo theo sự gia tăng khí thải, tiếng ồn gây ảnh hưởng xấu đến môi trường.

b. Những tác động trực tiếp đến môi trường

- Nguồn khí thải

+ Khí thải từ hoạt động của các xe bồn chuyên chở xăng dầu;

+ Khí thải bốc hơi tự nhiên tại các cửa hàng xăng dầu: Bay hơi xăng dầu qua van thở khi nhập hàng vào bể chứa của cửa hàng; Bay hơi xăng dầu qua van thở khi tồn chứa trong bể do thay đổi nhiệt độ; Bay hơi khi bơm rót xăng dầu.

- Nguồn nước thải

+ Nước thải trên mặt đất liên quan đến vương vãi xăng dầu trong quá trình vận chuyển và bơm rót;

+ Nước thải xúc rửa bồn bể.

- Chất thải rắn: Chất thải rắn liên quan đến hoạt động xây dựng các cửa hàng xăng dầu khi dự án đi vào triển khai.

V.1.2. Đánh giá tác động của dự án quy hoạch đến môi trường

Khi triển khai xây dựng mới các cửa hàng bán lẻ đưa vào hoạt động sẽ có các yếu tố gây ô nhiễm môi trường sau:

- Phát sinh chất thải khí liên quan đến hoạt động tiếp nhận xăng dầu của các loại phương tiện giao thông;

- Các hợp chất hoá học Hydrocacbua (xăng, dầu) bay hơi ra từ các bể chứa, xe bồn vận chuyển xăng dầu, vòi bơm và khuếch tán vào không khí;

- Khả năng gây cháy nổ tại khu vực tích tụ hơi xăng dầu;

- Tăng mật độ phương tiện giao thông đường bộ tại khu vực cửa hàng xăng dầu đồng thời tăng nồng độ khí thải, bụi và tiếng ồn do các phương tiện này gây ra;

- Nước thải, chất thải lỏng khi thau rửa các bể xăng dầu, nước thải sinh hoạt; Nước thải ra tại cửa hàng xăng dầu.

Lưu lượng ô tô, xe máy hoạt động trong ngày tại các cửa hàng xăng dầu là đáng kể. Do lưu lượng này tương đối lớn, sẽ gây tác hại đến môi trường không khí đặc biệt là nồng độ bụi và khí thải từ động cơ. Yếu tố gió mùa, hướng gió, cấp gió sẽ lan truyền ô nhiễm ra môi trường xung quanh.

Hàng tồn chứa, bơm rót của cửa hàng xăng đều là các chất dễ bay hơi, khuếch tán vào không khí. Các chất này dù ở trạng thái khí cũng nặng hơn không khí 5,5 lần nên thường ở thấp gần mặt đất, tích tụ tại chỗ trữ. Khi hoà với không khí đến giới hạn nhất định về tỉ lệ (0,7 - 0,8 % thể tích) sẽ nổ nếu có tia lửa. Do vậy yêu cầu phòng cháy chữa cháy trong khu vực các cửa hàng xăng dầu là rất cao, đặc biệt là các hành vi, sự việc phát sinh tia lửa trần.

Hơi xăng dầu phát sinh do vương vãi trong quá trình bơm rót, do bay hơi từ các bể chứa. Theo định mức của nhà nước về hao hụt xăng dầu và theo các tài liệu nước ngoài, có thể tính lượng tổn thất trong một năm tại bể tại các cửa hàng xăng dầu 25 m³ chứa xăng: Hao hụt nhỏ 22,5 lít/năm; Hao hụt lớn khi nhập xăng: 87,5 lít/1 lần nhập xăng vào bể. Số liệu trên cho thấy lượng hơi xăng dầu bị khuếch tán vào khí quyển tại 1 cửa hàng xăng dầu là đáng quan tâm.

V.1.3. Đối tượng, quy mô bị tác động

Với việc phát sinh chất thải liên quan đến hoạt động của cửa hàng xăng dầu trên đây, có thể dự báo những đối tượng, quy mô bị tác động.

- Tự nhiên là đối tượng chính bị tác động liên quan đến chất thải của hệ thống phân phối xăng dầu:

+ Đối với môi trường đất, diện tích đất tự nhiên dùng để xây dựng các cửa hàng xăng dầu tăng lên cùng với sự gia tăng về quy mô hoạt động của nó. Tuy nhiên, các chất thải từ hệ thống kinh doanh xăng dầu ít gây ô nhiễm đất hơn so với hoạt động khai thác khoáng sản, công nghiệp hoá chất, sử dụng phân bón hoá học, thuốc trừ sâu trong nông nghiệp.

+ Đối với môi trường không khí, các chất hoá học có trong khí thải của phương tiện giao thông như cacbon mônôxít, cloroflorocacbon (do sử dụng máy điều hoà trong phương tiện giao thông), điôxít lưu huỳnh, ôxít nitơ. Với sự tập trung quá mức các phương tiện giao thông tại cửa hàng xăng dầu làm cho bầu không khí tại khu vực này không còn trong sạch, hoặc gây ra sự toả mùi, góp phần làm tăng hiệu ứng nhà kính.

+ Đối với môi trường nước, nước thải từ khu vực cửa hàng xăng dầu. Nhìn chung nước thải của các cửa hàng xăng dầu chủ yếu chứa các thành phần các chất hữu cơ. Sự gia tăng quá mức chất hữu cơ trong nước thải làm cho các quần thể sinh vật trong nước không thể đồng hoá kịp. Kết quả là làm giảm lượng ôxy trong nước, các khí độc tăng lên, tăng độ đục của nước và gây suy thoái thuỷ vực.

Nhìn chung, do hệ thống cửa hàng xăng dầu được phân bố khá rộng theo không gian nên chất thải của các hệ thống này tác động đến tự nhiên cũng ở phạm vi rộng. Tuy nhiên, hệ thống cửa hàng xăng dầu phổ biến có quy mô nhỏ, lượng chất thải của từng cửa hàng xăng dầu cũng không quá lớn nên quy mô các chất thải tại từng cơ sở này cũng không lớn và không gây tác động lớn đến tự nhiên trong khu vực dự án.

- Kinh tế cũng là đối tượng bị tác động do:

+ Sự gia tăng hệ thống kinh doanh xăng dầu kéo theo sự gia tăng số nguồn gây chất thải và làm tăng chi phí thu gom, xử lý chất thải;

+ Sự gia tăng các cửa hàng xăng dầu làm giảm diện tích đất sử dụng cho các mục tiêu kinh tế khác.

Về quy mô tác động đến kinh tế liên quan đến chất thải của hệ thống kinh doanh xăng dầu thường có mức độ phân tán cao và với mức độ không lớn.

- Các đối tượng khác như văn hoá, xã hội, tôn giáo, tín ngưỡng, di tích lịch sử... cũng có thể bị tác động liên quan đến chất thải của hệ thống kinh doanh xăng dầu khi một cửa hàng xăng dầu cụ thể được xây dựng liền kề với các công trình văn hoá, di tích lịch sử, cơ sở tôn giáo, tín ngưỡng...

V.1.4. Xu hướng biến đổi của các điều kiện tự nhiên, môi trường và KT – XH

a. Xu hướng biến đổi của các điều kiện tự nhiên:

Hệ thống kinh doanh xăng dầu trong các đô thị như cửa hàng bán lẻ sẽ làm thay đổi cảnh quan kiến trúc đô thị theo hướng hiện đại hoá, nâng cao trình độ văn minh đô thị. Tuy nhiên, nguy cơ cháy nổ, ô nhiễm không khí, đất ảnh hưởng đến sức khoẻ người dân sống gần khu vực dự án vẫn hiện hữu.

b. Xu hướng biến đổi của các thành phần môi trường:

Nguồn gây tác động đến môi trường có liên quan đến chất thải và không liên quan đến chất thải của các công trình trong hệ thống kinh doanh xăng dầu cũng đáng lo ngại, như đã đề cập trên đây. Do đó, các công trình này có nguy cơ làm biến đổi các thành phần của môi trường đất, nước mặt, không khí, sinh vật, hệ sinh thái và các thành phần môi trường tự nhiên khác thuộc vùng dự án và các vùng kế cận.

c. Xu hướng biến đổi của các yếu tố, điều kiện kinh tế - xã hội:

Các cửa hàng xăng dầu được xây dựng nhằm giải quyết nhu cầu tiêu thụ xăng dầu cho các phương tiện giao thông, các ngành sản xuất dọc tuyến QL.13 và đảm bảo nhu cầu cho các phương tiện đi lại trong tầng lớp dân cư. Về cơ bản, nó không gây ra xu hướng biến đổi xấu của các ngành kinh tế, các công trình văn hoá, xã hội, tôn giáo, tín ngưỡng, di tích lịch sử và các công trình khác thuộc vùng dự án và các vùng kế cận.

V.1.5. Đánh giá sự phù hợp giữa quan điểm, mục tiêu của dự án với quan điểm mục tiêu bảo vệ môi trường

Những văn bản pháp lý quan trọng về bảo vệ môi trường đã được ban hành ở nước ta hiện nay như: Nghị quyết 41-NQ/TW ngày 15 tháng 11 năm 2004 của Bộ Chính trị (khoá IX) về bảo vệ môi trường trong thời kỳ đẩy mạnh công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước; Chỉ thị 29/CT-TW ngày 21 tháng 01 năm 2009 của Ban Bí thư về tiếp tục đẩy mạnh thực hiện Nghị Quyết 41/NQ-TW; Luật Bảo vệ Môi trường được Quốc hội thông qua 29 tháng 11 năm 2005; Quyết định số 1216/QĐ-TTg ngày 05 tháng 9 năm 2012 về việc phê duyệt chiến lược bảo vệ Môi trường Quốc gia đến năm 2020 và định hướng đến 2030; Quyết định số 52/2008/QĐ-BCT ngày 30 tháng 12 năm 2008 của Bộ Công Thương ban hành Quy chế tạm thời về bảo vệ Môi trường ngành Công thương, quy định về hoạt động bảo vệ Môi trường công nghiệp, thương mại và công tác Quản lý nhà nước về môi trường ngành Công thương...

Quan điểm, mục tiêu đặt ra trong dự án “Quy hoạch phát triển hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc tuyến QL.13 đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035” so với các quan điểm, mục tiêu về bảo vệ môi trường đã được các cấp, các ngành xác lập trong các văn bản chính thống có những điểm phù hợp sau:

- Bảo vệ môi trường là một bộ phận cấu thành không thể tách rời của “Quy hoạch phát triển hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc tuyến QL.13 đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035”.

- Quy hoạch đã lồng ghép các quan điểm và mục tiêu về bảo vệ môi trường được các cấp, các ngành đưa ra trong các văn bản chính sách, chiến lược bảo vệ môi trường Quốc gia. Chẳng hạn, lồng ghép mục tiêu phòng ngừa ô nhiễm, cải thiện môi trường với mục tiêu phát triển hệ thống kinh doanh xăng dầu theo hướng hiện đại hoá, phân bố hợp lý theo không gian, văn minh, nâng cao hiệu quả sử dụng cơ sở vật chất ngành xăng dầu...

Những quan điểm, mục tiêu chung và các mục tiêu cụ thể được xác định trong dự án sẽ góp phần thực hiện các mục tiêu chiến lược về bảo vệ môi trường. Trong tương lai, việc xây dựng các cửa hàng xăng dầu theo những quan điểm, mục tiêu đưa ra sẽ góp phần bảo vệ môi trường, nhất là trong việc thực hiện mục tiêu phòng ngừa ô nhiễm, cải thiện môi trường, cụ thể như:

- Việc Quy hoạch phân bố hợp lý các cửa hàng xăng dầu sẽ góp phần hạn chế sự phát triển tràn lan các cơ sở này. Qua đó, hạn chế các nguồn gây tác động đến môi trường liên quan đến chất thải.

- Việc phát triển các cửa hàng xăng dầu theo hướng hiện đại, sẽ nâng cao trách nhiệm thực thi chính sách bảo vệ môi trường của hệ thống kinh doanh xăng dầu, tạo điều kiện thu gom và xử lý chất thải, nâng cao trình độ văn minh thương mại, cải thiện môi trường đô thị...

- Việc phân bố hợp lý hệ thống cửa hàng xăng dầu không chỉ hạn chế sự phát triển tràn lan mà còn góp phần tiết kiệm quỹ đất. Qua đó, dành quỹ đất cho các mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội khác, trong đó có mục tiêu bảo tồn các vùng sinh thái, tăng diện tích cây xanh.

V.2. CÁC GIẢI PHÁP GIẢM THIỂU Ô NHIỄM MÔI TRƯỜNG

V.2.1. Phương hướng

a) Phương hướng để gắn kết các vấn đề môi trường vào quá trình triển khai thực hiện dự án

Một là, việc thực hiện quy hoạch cần được tiến hành trên cơ sở phù hợp với quá trình thực hiện quy hoạch các hệ thống kết cấu hạ tầng chung, nhất là quy hoạch giao thông, quy hoạch đô thị và quy hoạch các khu, cụm dân cư...

Theo hướng này, tại các vùng, khu vực có hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế - kỹ thuật kém phát triển cần hạn chế phát triển các công trình xăng dầu quy mô lớn, hoặc phải đẩy nhanh quá trình đầu tư kết cấu hạ tầng một cách đồng bộ. Thực tế cho thấy, tốc độ đầu tư xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng ở nước ta hiện nay, đặc biệt là hệ thống giao thông, cấp thoát nước và xử lý chất thải chưa theo kịp với nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội. Trong khi đó, nhu cầu phát triển kinh doanh xăng dầu đang ngày càng gia tăng nhanh nhằm đáp ứng nhiên liệu cho các ngành sản xuất và nhu cầu tiêu dùng của dân cư. Điều này đã dẫn đến nhiều bất cập trong việc giải quyết các vấn đề

môi trường. Chẳng hạn, trong quy hoạch nhiều khu đô thị chưa chú trọng dành quỹ đất cho xây dựng các cửa hàng xăng dầu làm nảy sinh tình trạng các cửa hàng trong nội thị thường nhỏ bé, không đảm bảo khoảng cách an toàn và ảnh hưởng đến các hộ dân sinh sống liền kề, môi trường và cảnh quan đô thị.

Hai là, việc thực hiện Quy hoạch phải gắn với yêu cầu nâng cao trách nhiệm trong việc giải quyết các vấn đề môi trường của các cơ quan có thẩm quyền về quản lý quy hoạch, cấp phép đầu tư và quản lý môi trường.

Theo quy định tại Nghị định số 18/2015/NĐ-CP ngày 14 tháng 02 năm 2015 của Chính phủ quy định về Quy hoạch bảo vệ môi trường, đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường và kế hoạch bảo vệ môi trường; Thông tư số 27/2015/TT-BTNMT ngày 29 tháng 05 năm 2015 về đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường và kế hoạch bảo vệ môi trường, các chủ dự án có trách nhiệm lập báo cáo đánh giá tác động môi trường, bản cam kết bảo vệ môi trường, đề án bảo vệ môi trường. Tuy nhiên, do nhiều nguyên nhân khác nhau, nhiều chủ đầu tư đã không thực hiện đủ những quy định này.

Ba là, việc thực hiện quy hoạch phải gắn với việc nâng cao trách nhiệm xã hội, bảo vệ môi trường của các doanh nghiệp đầu tư xây dựng các cửa hàng xăng dầu.

Các doanh nghiệp đầu tư kinh doanh xăng dầu đóng vai trò quyết định trong việc thực hiện quy hoạch và giải quyết các vấn đề môi trường liên quan đến dự án đầu tư được cấp phép. Tuy nhiên, các doanh nghiệp hiện nay chưa chú trọng đến việc giải quyết các vấn đề môi trường do phát sinh các khoản chi phí đầu tư ban đầu và chi phí hoạt động của doanh nghiệp. Hơn nữa, nhiều doanh nghiệp chưa thực hiện đầu tư theo cam kết bảo vệ môi trường, gây tác động xấu đến các đối tượng nằm trong diện quy định cần được bảo vệ.

Việc nâng cao trách nhiệm xã hội, trách nhiệm bảo vệ môi trường của các doanh nghiệp đầu tư kinh doanh xăng dầu không chỉ đảm bảo phòng ngừa tác động xấu đến môi trường mà còn phát huy mặt tích cực trong việc cải thiện môi trường. Chẳng hạn, trong không gian đô thị, nếu doanh nghiệp đề cao trách nhiệm xã hội, môi trường, thì doanh nghiệp đó sẽ lựa chọn phương án đầu tư xây dựng các cửa hàng xăng dầu hài hoà với cảnh quan, kiến trúc đô thị và ngược lại.

b) Phương hướng để gắn kết các vấn đề môi trường vào quá trình triển khai thực hiện từng hợp phần của dự án

Các cửa hàng xăng dầu thường được xây dựng tại các khu vực tập trung dân cư. Phương hướng chung để giải quyết các vấn đề môi trường gắn với quá trình triển khai thực hiện quy hoạch các cửa hàng xăng dầu là:

- + Đẩy nhanh quá trình hiện đại hoá các cửa hàng bán lẻ xăng dầu;

+ Quy hoạch các cửa hàng xăng dầu quy mô hiện đại loại I, II tại các khu vực ngoại vi đô thị để giảm thiểu lưu lượng người mua xăng dầu tại các cửa hàng xăng dầu quy mô nhỏ trong trung tâm đô thị và nâng cao khả năng giải quyết các vấn đề môi trường trên cơ sở an toàn và có khoảng cách với dân cư trong khu vực dự án;

+ Nâng cao ý thức của người dân về vấn đề bảo vệ môi trường, phòng chống cháy nổ trong và ngoài khu vực của các cửa hàng xăng dầu.

V.2.2. Giải quyết các vấn đề môi trường trong quá trình thực hiện quy hoạch

a) Giải pháp kỹ thuật

Nghiên cứu, lựa chọn các phương án thiết kế xây dựng các công trình phù hợp với đặc điểm, quy mô của từng cửa hàng xăng dầu và phù hợp theo điều kiện cụ thể tại khu vực dự án, mức độ đáp ứng yêu cầu bảo vệ môi trường trong và ngoài khu vực dự án.

Đối với các cửa hàng xăng dầu cần có:

- Phương án thiết kế hệ thống thu gom chất thải phù hợp với điều kiện hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp. Khuyến khích các chủ đầu tư áp dụng các công nghệ mới, công nghệ hiện đại trong việc thu gom, xử lý chất thải.

- Xây dựng phương án và đầu tư năng lực ứng cứu sự cố môi trường (cháy, nổ, rò rỉ, tràn xăng dầu...).

- Nghiên cứu, ban hành và áp dụng các tiêu chuẩn kỹ thuật đối với hệ thống thu gom, xử lý chất thải phù hợp với loại hình hoạt động làm cơ sở để các chủ đầu tư áp dụng ngay trong quá trình đầu tư xây dựng.

Các giải pháp cụ thể:

- *Đối với môi trường nước:*

Các loại nước thải này có lẫn tạp chất cơ học với hàm lượng từ 100 - 600 mg/l. Hàm lượng dầu từ 500 - 1.000 mg/l. Lượng nước thải này thải trực tiếp ra môi trường bên ngoài sẽ gây ô nhiễm môi trường nước. Vì vậy trước khi thải ra ngoài cần đưa vào hệ thống làm sạch bằng hố lắng gạn dầu.

Các biện pháp giảm thiểu tác động xấu đối với nguồn tài nguyên nước: Giảm thiểu tối đa mọi sự rò rỉ nước nhiễm bẩn từ các khu vực có xăng dầu của dự án vào các nguồn nước; Xử lý nước thải nhiễm dầu; Quan tâm giám sát chất lượng nước tại các điểm thải.

Quy trình xử lý nước thải:

* Nước thải - Nước không nhiễm bẩn - Nước mưa/Nước sinh hoạt - Hệ thống thoát nước chung.

* Nước thải - Nước nhiễm bẩn xăng dầu - Rửa xe/Chữa cháy/Đổ mui xe/Vệ sinh công nghiệp - Hồ lắng gạn nhiều cấp - Hệ thống thoát nước chung.

- *Đối với môi trường không khí:*

Để giảm lượng hao hụt bay hơi, trước hết là tiết kiệm một lượng xăng dầu không bị thất thoát và khống chế được ô nhiễm môi trường, các biện pháp cụ thể: Áp dụng công nghệ tiên tiến cũng như thiết bị hiện đại để xây dựng hệ thống cửa hàng xăng dầu; các bể chứa tại các cửa hàng xăng dầu đặt ngầm trong đất hoặc trong hầm để tránh bị làm nóng do bức xạ mặt trời, giảm đáng kể hao hụt bay hơi; Sử dụng họng nhập kín, lắp van thở cho bồn, bể. Các tạp chất hữu cơ khác có thể khuếch tán vào không khí với hàm lượng rất nhỏ, ít nguy hiểm về độc hại và cháy nổ vì theo tiêu chuẩn Việt Nam đã quy định khoảng cách an toàn từ các công trình xăng dầu đến các công trình khác ngoài hàng rào; Tiến hành giám sát định kỳ chất lượng không khí xung quanh khu vực cửa hàng xăng dầu theo quy định về bảo vệ môi trường của Việt Nam.

- *Đối với môi trường đất:*

Các biện pháp giảm thiểu đến môi trường đất, bao gồm: Giảm đến mức có thể diện tích đất cho từng dự án; Hạn chế tối đa diện tích phát quang cây xanh trong khu vực có các công trình của dự án; Tận dụng tối đa địa hình, địa mạo hiện có của khu vực để xây dựng các công trình phù hợp của dự án; Giảm thiểu tác động của chất thải (nước, chất thải rắn) đến môi trường đất còn lại của dự án và đất xung quanh dự án; Khu vực bể chứa xăng dầu, bể ngầm dưới đất tại các cửa hàng xăng dầu cũng cần được thường xuyên kiểm soát việc rò rỉ hoặc tràn nhiên liệu ra ngoài làm ô nhiễm đất và nước. Có các phương án ứng cứu khi xảy ra sự cố rò rỉ xăng dầu.

- *Đối với hệ động thực vật:*

Trong quá trình thi công và thực hiện dự án cụ thể cần thiết phải quan tâm đến các vấn đề: Hạn chế đến mức thấp nhất diện tích đất phải phát quang; Có biện pháp giữ lại lớp đất mặt để dùng cho việc khôi phục và tái tạo thảm thực vật; Tuyệt đối không xả nước thải không đạt tiêu chuẩn Việt Nam ra ngoài khu vực của dự án; Diện tích cây xanh trong khu vực dự án phải chiếm hơn 5% tổng diện tích các công trình của dự án.

- *Giảm thiểu tác động xấu đối với kinh tế - xã hội:*

Ở những địa điểm xây dựng mới của dự án cần ưu tiên tuyển chọn người dân sống ở trong vùng tham gia vào công trình của dự án; Phối hợp với chính quyền địa phương để xây dựng tốt kế hoạch và ngân sách đền bù và địa điểm tái định cư cho các đối tượng bị ảnh hưởng từ các hoạt động của dự án; Thông báo công khai, minh bạch cho chính quyền và nhân dân địa phương biết rõ kế hoạch phát triển của dự án; Lấy ý kiến của cộng đồng về kế hoạch thực thi của dự án.

- *Giảm thiểu tác động đối với sức khỏe cộng đồng:*

Thực hiện tốt tất cả các biện pháp giảm thiểu ô nhiễm môi trường không khí, đất, nước và tiếng ồn theo tiêu chuẩn Việt Nam; Ở mỗi cửa hàng xăng dầu phải được trang bị đầy đủ các dụng cụ y tế cần thiết và hộp đựng thuốc cấp cứu; Sắp xếp thời gian làm việc thích hợp và khoa học cho cán bộ, nhân viên làm việc theo chế độ ca, kíp, nơi có tiềm năng ô nhiễm cao; Thường xuyên kiểm tra sức khoẻ nhằm phát hiện kịp thời những bệnh nghề nghiệp phát sinh trong quá trình thực hiện dự án; Có kế hoạch thường xuyên kiểm tra bảo trì thiết bị công nghệ của cửa hàng nhằm giảm thiểu khả năng xảy ra sự cố bất thường, đảm bảo an toàn cho cán bộ, công nhân viên cũng như dân cư trong vùng.

b) Giải pháp về quản lý:

Các biện pháp hỗ trợ về giáo dục, quản lý và giám sát môi trường đóng một vai trò quan trọng trong việc hạn chế ô nhiễm và cải tạo môi trường.

- Đối với các cơ quan quản lý nhà nước:

+ Nâng cao năng lực thẩm định các dự án đầu tư của các cơ quan cấp phép đầu tư, cấp phép xây dựng, bao gồm cả năng lực thẩm định về tác động môi trường của dự án.

+ Xây dựng cơ chế kiểm tra, giám sát các dự án đầu tư về công tác bảo vệ môi trường theo quy định của Luật Bảo vệ môi trường.

+ Tăng cường vai trò của của hệ thống tổ chức bảo vệ môi trường ở cấp cơ sở quận/huyện, phường/xã. Kiên quyết xử lý triệt để các doanh nghiệp gây ô nhiễm môi trường theo Quyết định số 1178/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 01/10/2013.

+ Ban hành và thực thi quy chế bảo vệ môi trường tại các cửa hàng xăng dầu nhằm tăng cường hiệu lực quản lý và bảo vệ môi trường.

+ Thường xuyên cập nhật thông tin phản hồi để hoàn thiện văn bản quy phạm pháp luật có ý nghĩa đặc biệt quan trọng đối với hoạt động quản lý nhà nước về bảo vệ môi trường, góp phần tạo môi trường pháp lý cần thiết cho sự phối hợp giữa phát triển kinh tế và bảo vệ môi trường. Nhiều quy định pháp luật liên quan đến môi trường như Bộ luật hình sự, công tác thanh tra, kiểm tra cũng cần được nghiên cứu, sửa đổi cho phù hợp với yêu cầu thực tiễn. Ngoài ra, các cơ quan quản lý cần nhận thức đúng, đủ và cân đối hài hoà giữa bảo vệ môi trường với phát triển kinh tế và cân bằng xã hội.

- Đối với các doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu:

+ Xây dựng các chính sách đầu tư phù hợp trong quá trình xây dựng các cửa hàng xăng dầu.

+ Xây dựng quy chế quản lý và vận hành sản xuất tại các cửa hàng xăng dầu theo các chuẩn mực quốc gia và khu vực.

+ Các doanh nghiệp phải cử một lãnh đạo chịu trách nhiệm trước thủ trưởng đơn vị về hoạt động bảo vệ môi trường; Thành lập phòng, bộ phận, cán bộ chuyên trách, tham mưu giúp lãnh đạo quản lý môi trường trong hoạt động sản xuất, kinh doanh; Định kỳ kiểm tra việc tuân thủ các quy định về bảo vệ môi trường tại các đơn vị thành viên.

+ Hàng năm, các doanh nghiệp phải xây dựng kế hoạch bảo vệ môi trường và được coi là một phần quan trọng trong chiến lược phát triển, kế hoạch sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp. Kế hoạch bảo vệ môi trường phải được phổ biến rộng rãi nhằm tăng cường nhận thức cho tất cả cán bộ công nhân viên trong doanh nghiệp và tổng kết kết quả thực hiện hàng năm;

+ Thực hiện công tác giám sát môi trường, định kỳ quan trắc các chất thải gây ô nhiễm môi trường do hoạt động sản xuất, kinh doanh của các doanh nghiệp, kiểm soát chất thải và thực hiện các giải pháp giảm thiểu chất thải;

+ Chủ động lập kế hoạch, phương án, chuẩn bị cơ sở vật chất, kỹ thuật để ứng phó sự cố môi trường, khắc phục hậu quả do sự cố môi trường. Thực hiện ghi chép và lưu trữ thông tin hiện trạng hoạt động của các thiết bị, hệ thống xử lý chất thải;

+ Cải tiến thay thế thiết bị, công nghệ mới tiên tiến, hiệu quả và thân thiện với môi trường hơn;

- Đối với các tổ chức xã hội, dân chúng:

+ Tăng cường công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật về bảo vệ môi trường cho các tổ chức, cá nhân, doanh nghiệp để nâng cao nhận thức cộng đồng và ý thức tự giác tuân thủ pháp luật về bảo vệ môi trường, để toàn xã hội tham gia bảo vệ môi trường;

+ Tạo hành lang pháp lý để các tổ chức xã hội, người dân tham gia vào hoạt động bảo vệ môi trường, phản ánh những sai phạm về bảo vệ môi trường trong quá trình thực hiện đầu tư phát triển hệ thống sản xuất và hệ thống phân phối sản phẩm xăng dầu của các doanh nghiệp;

Các giải pháp cụ thể :

+ Đối với môi trường không khí: Lựa chọn vị trí xây dựng cửa hàng xăng dầu phù hợp, nơi khuất gió hoặc có hướng gió không ảnh hưởng đến vùng dân cư tập trung, khu công nghiệp; Trồng dải cây xanh đệm xung quanh khu vực cửa hàng xăng dầu; Thực hiện đúng quy định về phòng cháy, chữa cháy; Thực hiện nghiêm túc chế độ vận hành, định mức chính xác nguyên, vật liệu, chấp hành đúng quy trình công nghệ sẽ làm cho lượng chất thải giảm xuống và có điều kiện quản lý chặt chẽ nguồn thải và lượng chất thải.

+ Đối với môi trường nước: Xây dựng hệ thống thu gom nước mặt, nước thải và xử lý nước sạch; Xây dựng hành lang an toàn cho khu vực nhà máy lọc hoá dầu, khu

vực bể chứa, ống dẫn xăng dầu; Trang bị đầy đủ phương tiện, dụng cụ phòng cháy, chữa cháy an toàn.

+ Đối với giám sát tổng thể: Các hệ thống các cửa hàng xăng dầu cần được giám sát chặt chẽ với cơ quan chuyên môn có chức năng về quản lý môi trường địa phương như Sở Tài nguyên và Môi trường để thường xuyên kiểm soát ô nhiễm; Kế hoạch giám sát môi trường nhằm không chế tác động tiêu cực của ô nhiễm xăng dầu đối với môi trường xung quanh, bao gồm: Giám sát chất lượng nước xung quanh, giám sát chất lượng không khí, kiểm tra chất lượng môi trường nơi làm việc, kiểm tra sức khoẻ định kỳ cho người lao động; Thực hiện tốt chức năng giáo dục về môi trường cho cán bộ, công nhân viên ngành xăng dầu ý thức bảo vệ môi trường thông qua các phương tiện thông tin đại chúng, các lớp thảo luận, tập huấn cơ sở để từ lãnh đạo đến công nhân viên nắm được nội dung cơ bản của Luật Bảo vệ môi trường và các văn bản pháp lý liên quan.

CHƯƠNG VI. CÁC GIẢI PHÁP, CƠ CHẾ CHÍNH SÁCH THỰC HIỆN QUY HOẠCH

VI.1. CÁC GIẢI PHÁP

VI.1.1. Giải pháp về vốn đầu tư

Xây dựng cửa hàng xăng dầu có vốn đầu tư không lớn, do vậy các doanh nghiệp sử dụng 100% vốn tự cân đối hoặc vay tín dụng.

VI.1.2. Giải pháp về tổ chức, quản lý

a. Tổ chức thực hiện quy hoạch

Để triển khai xây dựng cửa hàng xăng dầu theo quy hoạch có thể tiến hành theo các bước sau:

- Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố có đường QL.13 đi qua cần thông báo rộng rãi quyết định phê duyệt quy hoạch của Bộ Công Thương để các doanh nghiệp và nhân dân tham khảo trước khi lập dự án đầu tư xây dựng cửa hàng xăng dầu.

- Khi chủ đầu tư đã xác định được địa điểm xây dựng cụ thể (liên quan đến vấn đề thuê đất, quyền sử dụng đất...) cần lập dự án (Báo cáo kinh tế kỹ thuật) trình các cấp quản lý thẩm định và xem xét phê duyệt. Trước khi phê duyệt chính thức chủ đầu tư cần có các văn bản thoả thuận sau:

+ Thoả thuận về quy hoạch và xây dựng (cửa hàng dự kiến xây dựng theo đúng quy hoạch đã được duyệt, vị trí cửa hàng phải đảm bảo hành lang an toàn giao thông đường bộ theo quy định và khoảng cách theo quy chuẩn xây dựng);

+ Thoả thuận về PCCC;

+ Thoả thuận của Sở Tài nguyên - Môi trường;

+ Thoả thuận của Bộ Giao thông vận tải về điểm đầu nối với QL.13.

b. Quản lý nhà nước về xây dựng

Chính phủ, Bộ Xây dựng đã ban hành các nghị định, thông tư về quản lý đầu tư và xây dựng nhằm cụ thể hoá bộ Luật xây dựng 2014 số 50/2014/QH13

Các cơ quan quản lý Nhà nước ở trung ương và địa phương và các chủ đầu tư phải tuân thủ nghiêm túc các văn bản pháp lý về quản lý đầu tư và xây dựng. Theo đó khi lập các thủ tục xin đầu tư xây dựng cửa hàng xăng dầu, khi cấp phép xây dựng cần tuân thủ đúng các yêu cầu của các văn bản sau:

- Luật xây dựng 2014 số 50/2014/QH13;

- Nghị định số 59/2015/NĐ-CP ngày 22/6/2015 của Chính phủ về việc Quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình;

- Nghị định số 15/2013/NĐ-CP ngày 06 tháng 02 năm 2013 của Chính phủ về quản lý chất lượng công trình xây dựng;

- Nghị định số 64/2012/NĐ-CP ngày 04 tháng 9 năm 2012 của Chính phủ về cấp Giấy phép xây dựng;

- TCVN 4530:2011: Cửa hàng xăng dầu - Yêu cầu thiết kế;

- QCVN 01:2013/BCT: Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về yêu cầu thiết kế cửa hàng xăng dầu.

c. Quản lý nhà nước về PCCC

Một trong những đặc thù của cửa hàng xăng dầu là rất nguy hiểm về cháy, nổ. Yêu cầu an toàn PCCC đối với các cửa hàng xăng dầu là rất cao vì hầu hết các cửa hàng ở liền kề khu dân cư.

Cửa hàng xăng dầu thuộc danh mục, dự án công trình do sở CSPCCC hoặc phòng cảnh sát phòng cháy và chữa cháy (đối với Tỉnh không có Sở PCCC) thẩm duyệt thiết kế về PCCC theo quy định Phụ lục 4- Nghị định số 79/2014/NĐ-CP của Chính phủ. Để đảm bảo an toàn PCCC công trình, sở CSPCCC hoặc phòng cảnh sát phòng cháy và chữa cháy (đối với Tỉnh không có Sở PCCC) thực hiện việc quản lý nhà nước về PCCC như sau:

- Cửa hàng xăng dầu khi tiến hành xây dựng mới, cải tạo phải thiết kế đảm bảo các điều kiện an toàn PCCC theo quy định của Quy chuẩn Quốc gia QCVN 01:2013/BCT của Bộ Công Thương, Quy chuẩn Quốc gia QCVN 01:2008/BXD; QCVN 07-6:2016/BXD của Bộ Xây dựng; Tiêu chuẩn Quốc gia 4530:2011 của Bộ Khoa học và công nghệ; các quy chuẩn, tiêu chuẩn bổ sung có liên quan và phải được thẩm duyệt thiết kế về PCCC theo quy định của Nghị định số 79/2014/NĐ-CP của Chính phủ.

- Công trình cửa hàng xăng dầu phải được tổ chức kiểm tra cấp Văn bản nghiệm thu về PCCC và cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện về PCCC trước khi đưa công trình vào hoạt động

- Tổ chức tuyên truyền, huấn luyện, bồi dưỡng nghiệp vụ, kiến thức về PCCC đối với lực lượng chữa cháy tại chỗ.

- Thường xuyên kiểm tra cửa hàng để chấn chỉnh những sai phạm về an toàn PCCC. Kiên quyết xử lý mọi vi phạm về an toàn PCCC, kể cả ngừng kinh doanh đối với các cửa hàng có vi phạm.

d. Quản lý nhà nước về vệ sinh môi trường

Công tác quản lý nhà nước về môi trường được thực hiện theo hướng dẫn của các văn bản:

- Luật Bảo vệ Môi trường số 55/2014/QH13;

- Nghị định số 18/2015/NĐ-CP ngày 14 tháng 2 năm 2015 của Chính phủ quy định về quy hoạch bảo vệ môi trường, đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường và kế hoạch bảo vệ môi trường;

- Thông tư số 27/2015/TT-BTNMT ngày 29 tháng 05 năm 2015 về đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường và kế hoạch bảo vệ môi trường;

- TCVN 5295:1995: Chất lượng nước. Yêu cầu chung về bảo vệ nước mặt và nước ngầm khỏi bị nhiễm bẩn do dầu và sản phẩm dầu;

- QCVN 06:2009: Chất độc hại trong không khí xung quanh.

Đối với công tác quản lý về môi trường, trước hết chủ cửa hàng phải lập báo cáo đạt chất lượng môi trường trình cơ quan chức năng để thoả thuận.

Cơ quan chức năng về môi trường phải định kỳ kiểm tra xử lý mọi vi phạm tại các cửa hàng xăng dầu.

VI.1.3. Giải pháp về tài chính

Các doanh nghiệp sử dụng vốn tự cân đối của doanh nghiệp hoặc vay tín dụng để xây dựng cửa hàng xăng dầu.

Cần có chế tài mạnh để xử lý các cửa hàng xăng dầu có gian lận thương mại như không bán đúng chất lượng và đủ số lượng hàng cho khách, găm hàng để đầu tư trục lợi.

VI.1.4. Giải pháp về đất đai

Lợi nhuận kinh doanh bán lẻ xăng dầu không lớn (nếu tuân thủ nghiêm các quy định về chất lượng sản phẩm và cân đong đủ số lượng cho khách hàng) nhưng chi phí mặt bằng kinh doanh lại chiếm tỉ lệ chi phí rất lớn trong hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp. Do vậy cần tổ chức đấu thầu quyền sử dụng đất cho các doanh nghiệp.

Tại các địa bàn trọng yếu nên ưu tiên cho các doanh nghiệp đầu tư xây dựng cửa hàng xăng dầu loại I, II nhằm bảo đảm an ninh năng lượng.

VI.1.5. Giải pháp về quản lý hệ thống CHXD

Cải tạo, nâng cấp và xây mới cửa hàng xăng dầu trên địa bàn các tỉnh, thành phố có QL.13 đi qua là một khối lượng công việc có liên quan nhiều đến các cơ quan chức năng của các địa phương. Do hệ thống công trình cung cấp nhiên liệu là một hệ thống hạ tầng quan trọng trong phát triển kinh tế- xã hội nên cần tạo lập những cơ chế chính sách đầu tư, hành lang pháp lý, v.v... phù hợp thì mới tạo điều kiện khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư xây dựng theo định hướng của quy hoạch.

Để hệ thống cửa hàng xăng dầu phát triển đến năm 2025 và định hướng đến năm 2035, phù hợp với Quy hoạch phát triển kinh tế xã hội của các địa phương cần tập trung các biện pháp chủ yếu như sau:

- Sự phát triển hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc tuyến QL.13 cần tuân thủ theo quy hoạch. Các tỉnh, thành phố phải điều chỉnh bổ sung nội dung của quy hoạch này vào quy hoạch phát triển hệ thống cửa hàng xăng dầu của mỗi địa phương.

- Đối với cửa hàng xăng dầu xây dựng mới: cần phải thực hiện đúng quy định của các văn bản nhà nước về hoạt động kinh doanh xăng dầu, nhất là Nghị định 83/2014/NĐ-CP của Chính phủ về điều kiện kinh doanh xăng dầu như chủ thể kinh doanh, cơ sở vật chất và trang thiết bị, địa điểm kinh doanh, chất lượng và dụng cụ đo lường, trình độ chuyên môn nghiệp vụ quản lý và nhân sự cửa hàng, môi trường, phòng chống cháy nổ. - Từ nay đến năm 2018, kiên quyết ngừng kinh doanh các cửa hàng thuộc diện phải giải tỏa do không phù hợp với quy hoạch (không được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bán lẻ xăng dầu do vi phạm hành lang an toàn giao thông đường bộ, không bảo đảm các tiêu chuẩn xây dựng Việt Nam, không bảo đảm an toàn PCCC và môi trường, ảnh hưởng đến trật tự xã hội). Ưu tiên các CHXD thuộc diện xoá bỏ, di dời được đầu tư xây mới CHXD theo Quy hoạch được duyệt.

- Các cửa hàng thuộc diện phải cải tạo nâng cấp để đạt chuẩn (đổi mới thiết bị, công nghệ; di dời mái che, trụ bơm, để đảm bảo được văn minh - tiện ích và đảm bảo các quy định của Nhà nước). Thời gian thực hiện trong đoạn 2017 - 2018. Nếu Chủ sở hữu không thực hiện sẽ ngừng cấp Giấy chứng nhận cửa hàng đủ điều kiện bán lẻ xăng dầu và cho phép doanh nghiệp khác đầu tư mới cửa hàng để thay thế.

- Phải thường xuyên kiểm tra chất lượng xăng dầu, chất lượng thiết bị cột bơm phù hợp với các quy định hiện hành.

- Tăng cường công tác kiểm tra, kiểm soát quản lý thị trường, kiên quyết xử lý các trường hợp vi phạm.

Thực hiện tốt các biện pháp quản lý Nhà nước như trên, hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc tuyến QL.13 sẽ phát triển theo hướng tích cực, phù hợp với quy định pháp luật của Nhà nước và với quy hoạch phát triển chung kinh tế - xã hội của các địa phương. Qua đó, hiệu lực, hiệu quả quản lý Nhà nước đối với hoạt động kinh doanh xăng dầu ở các địa phương sẽ được nâng lên, đáp ứng được yêu cầu cung ứng nhiên liệu của các địa phương có tuyến đường đi qua.

VI.2. CÁC CƠ CHẾ CHÍNH SÁCH

VI.2.1. Chính sách phát triển thị trường

Lượng tiêu thụ xăng dầu sẽ tăng dần theo sự phát triển kinh tế xã hội dọc tuyến đường. Mật độ xe lưu thông trên đường cũng tăng lên. Theo các quy hoạch của các bộ, ngành và các địa phương, trên trục QL.13 sẽ hình thành thêm các đô thị mới, các khu kinh tế mới và các khu công nghiệp mới.

Dọc tuyến QL.13 có quy hoạch một số cửa hàng xăng dầu loại I trùng với quy hoạch các trạm dừng, nghỉ để đáp ứng nhu cầu cho người và phương tiện tham gia

giao thông trên tuyến quốc lộ (nơi gửi xe, rửa xe, sửa chữa xe ô tô, nhà hàng ăn, nghỉ và các dịch vụ khác...).

Các yếu tố trên là căn cứ phát triển thị trường tiêu thụ xăng dầu.

VI.2.2. Chính sách hỗ trợ các cửa hàng phải giải toả

Các địa phương có các quy định về hỗ trợ cho các đối tượng khi có nhu cầu di dời các cơ sở sản xuất để thực hiện các dự án mang tính chiến lược của địa phương. Có thể vận dụng Nghị định số 69/2009/NĐ-CP ngày 13 tháng 8 năm 2009 của Chính Phủ.

Do đó để thuận lợi cho công tác di dời, giải toả cửa hàng xăng dầu, các địa phương cần nghiên cứu ban hành chính sách hỗ trợ cụ thể trên cơ sở vận dụng các chính sách hiện hành nêu trên, đồng thời đưa ra các biện pháp chế tài để xử lý.

Một số đề xuất của dự án:

- Trong số các cửa hàng thuộc diện di dời giải toả, trước hết cần xác định đối tượng di dời bắt buộc không được hỗ trợ và đối tượng di dời được hỗ trợ (xác định các điều kiện cụ thể, quy định rõ việc phân biệt giữa 2 đối tượng di dời trên).

- Trường hợp cửa hàng xăng dầu được hỗ trợ cơ sở vật chất, thiết bị đã đầu tư hoặc thiệt hại kinh tế do không được tiếp tục kinh doanh, địa phương cần có phương án hỗ trợ cụ thể trên cơ sở có thể vận dụng Nghị định 197/2004/NĐ-CP.

- Có thể vận dụng một số chính sách hỗ trợ tài chính cho việc di dời các cơ sở sản xuất gây ô nhiễm đối với đối tượng cửa hàng xăng dầu.

- Các cửa hàng phải di dời giải toả phục vụ mục tiêu thu hồi đất để thực hiện dự án chiến lược cần được ưu tiên bố trí địa điểm mới có vị trí tương xứng về lợi ích kinh doanh.

- Đối với các cửa hàng phải di dời giải toả không phải do thu hồi, có thể vận dụng loại di dời các cơ sở sản xuất gây ô nhiễm, để hỗ trợ về việc giao đất, cho thuê đất.

VI.3. TỔ CHỨC THỰC HIỆN QUY HOẠCH

1. Bộ Công Thương: Công bố quy hoạch sau khi phê duyệt; chỉ đạo triển khai thực hiện quy hoạch.

2. Các Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Giao thông vận tải, Tài chính, Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn, Xây dựng, Tài nguyên và Môi trường, trong phạm vi chức năng nhiệm vụ, triển khai cụ thể hoá các giải pháp, chính sách nêu trên và đưa vào kế hoạch thực hiện.

3. Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố có tuyến QL.13 đi qua:

- Thông báo rộng rãi quyết định phê duyệt quy hoạch để các doanh nghiệp và nhân dân tham khảo khi lập dự án đầu tư xây dựng cửa hàng.

- Điều chỉnh quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu của địa phương phù hợp với quy hoạch này.

- Phối hợp giữa các cơ quan quản lý nhà nước để thực hiện quản lý hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc tuyến QL.13 thuộc địa bàn của tỉnh.

4. Trên cơ sở Quyết định phê duyệt quy hoạch này, chủ đầu tư kinh doanh xăng dầu dọc tuyến QL.13 thực hiện đầu tư cơ sở vật chất để cải tạo, sửa chữa, nâng cấp hoặc xây dựng mới cửa hàng.

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

I. KẾT LUẬN

1. Kết luận về sự cần thiết phải quy hoạch

Đường QL.13 là tuyến đường huyết mạch của vùng Đông Nam Bộ, có tác động trực tiếp đến sự phát triển KT-XH toàn diện của các tỉnh, thành phố nơi có tuyến đường đi qua. Hệ thống cửa hàng xăng dầu là một cơ sở hạ tầng rất quan trọng và không thể thiếu được của tuyến đường. Để đáp ứng cho nhu cầu phát triển KT-XH, bảo đảm cung ứng xăng dầu cho các phương tiện giao thông và các nhu cầu khác dọc tuyến QL.13 cần có một hệ thống cửa hàng xăng dầu đảm bảo đủ số lượng và đáp ứng các tiêu chuẩn hiện hành. Do vậy cần lập quy hoạch phát triển hệ thống CHXD dọc tuyến QL.13.

Xây dựng dọc tuyến QL.13 một mạng lưới cửa hàng xăng dầu khang trang hiện đại, nâng cao mỹ quan kiến trúc, không những phục vụ tốt cho giao thông trên tuyến đường mà còn đáp ứng đầy đủ mọi nhu cầu tiêu dùng kinh tế, xã hội của nhân dân hai bên đường. Phát triển kinh doanh xăng dầu, hiện đại hoá và tăng cao tính tiện ích, kết hợp kinh doanh xăng dầu với các dịch vụ thương mại khác để tăng hiệu quả đầu tư, khai thác tốt hơn cơ sở vật chất hiện có của các doanh nghiệp. Phát huy nội lực, huy động nguồn vốn của các thành phần kinh tế.

Các cửa hàng hiện có và xây mới theo quy hoạch sẽ tạo ra mạng dịch vụ có chất lượng cao, đảm bảo lợi ích người tiêu dùng, đảm bảo an toàn PCCC, vệ sinh môi trường.

Quy hoạch sẽ giúp các doanh nghiệp chủ động về kế hoạch đầu tư xây dựng mới và cải tạo nâng cấp các cửa hàng xăng dầu để nâng cao hiệu quả kinh doanh và phù hợp với sự phát triển của các địa phương có QL.13 đi qua.

2. Kết luận về hiện trạng hệ thống cửa hàng xăng dầu

- Trên toàn tuyến đường hiện có 104 CHXD.
- Hệ thống cửa hàng xăng dầu hiện có trên các đoạn tuyến đường về cơ bản đã và đang đáp ứng được nhu cầu của các phương tiện giao thông trên đường và mọi nhu cầu tiêu thụ của người tiêu dùng dọc tuyến đường.
- Phân bố trên chiều dài các đoạn đường chưa hợp lý. Quá dày trên các tuyến đi qua khu vực nội đô các thành phố, thị xã, thị trấn, quá thưa trên địa bàn một số khu vực, đặc biệt trên tuyến từ Lộc Ninh đến Hoa Lư.
- Đa số cửa hàng là nhỏ cả về diện tích đất, cả về quy mô xây dựng, năng suất bán hàng thấp.

- Có 52 CH đủ điều kiện được tồn tại trong quy hoạch, chủ doanh nghiệp cần đầu tư tu sửa thường xuyên để bảo đảm an toàn cháy nổ và mỹ quan kiến trúc (Danh mục trong phụ lục 1).

- Có 11 cửa hàng xăng dầu có thể phải di dời/giải tỏa do thực hiện các dự án công cộng khác. Các CH này được tồn tại bình thường đến khi các dự án khác triển khai (Danh mục trong phụ lục 2).

- Có 41 CH phải đầu tư cải tạo, nâng cấp do quá nhỏ bé, kém mỹ quan kiến trúc, tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn PCCC và vệ sinh môi trường. Lộ trình thực hiện trong năm 2016 - 2017. Nếu không thực hiện phải cưỡng chế xóa bỏ, không cấp giấy phép đủ điều kiện kinh doanh xăng dầu (Danh mục trong phụ lục 3).

3. Kết luận về quy hoạch xây dựng mới CHXD

a. Xác định số lượng và địa điểm xây dựng cửa hàng xăng dầu:

Số lượng CHXD cần xây mới trên mỗi đoạn tuyến được xác định theo thực trạng kinh doanh xăng dầu tại đoạn tuyến đó, chủ yếu là sự phân bố cửa hàng hiện có, khả năng phát triển kinh tế xã hội trên đoạn tuyến đến năm 2025 nhằm bảo đảm cung ứng xăng dầu cho các phương tiện giao thông trên tuyến đường đồng thời phục vụ nhu cầu tiêu dùng của người dân hai bên đường.

Số lượng CHXD cần xây mới trên toàn tuyến là 25 - 28 CH.

Địa điểm xây dựng cửa hàng xăng dầu cần phải thoả mãn các yêu cầu: Địa điểm xây dựng không vi phạm vào các quy hoạch khác của Nhà nước và thành phố, tuân thủ những quy định của tiêu chuẩn, quy chuẩn quốc gia.

Địa điểm quy hoạch không xác định cứng theo lý trình vì nhiều đoạn tuyến đường chưa có chủ đầu tư. Đơn vị tư vấn cùng các sở công thương tại các địa phương đã thống nhất chấm định hướng trên bản đồ theo thôn, ấp, xã.

Trong dự án đã lựa chọn 20 địa điểm xây dựng các cửa hàng xăng dầu (đã có sự thống nhất giữa sở công thương và đơn vị tư vấn trên bản đồ quy hoạch), trong đó 17 địa điểm xây dựng giai đoạn 2016-2025.

b. Về quy mô cửa hàng xăng dầu

Để phù hợp với các điều kiện thực tế và tiếp cận dần với xu thế hiện đại, trong Dự án lựa chọn phân loại và thiết kế mẫu cửa hàng theo chức năng: Chức năng chính và chức năng phụ, và được phân thành 3 loại cửa hàng xăng dầu như sau:

- Loại I. Khu bán xăng dầu có quy mô từ 6 cột bơm trở lên. Ngoài bán các sản phẩm dầu mỏ có thêm dịch vụ rửa xe, sửa chữa nhỏ, minishop, dịch vụ ăn uống và nhà nghỉ qua đêm, bãi đỗ xe, công trình vệ sinh công cộng. Diện tích chiếm đất ≥ 5.600 m². Trong trường hợp đặc biệt khó khăn về quỹ đất, cho phép giảm diện tích ≥ 3.600 m².

- Loại II. Khu bán xăng dầu có quy mô 4 - 6 cột bơm. Ngoài bán các sản phẩm dầu mỏ có dịch vụ rửa xe, sửa chữa nhỏ, minishop. Diện tích chiếm đất $\geq 3.000 \text{ m}^2$. Trong trường hợp đặc biệt khó khăn về quỹ đất, cho phép giảm diện tích $\geq 2.000 \text{ m}^2$

- Loại III. Cửa hàng chỉ bán các sản phẩm dầu mỏ (xăng dầu nhiên liệu, dầu mỡ nhờn, LPG). Quy mô nhỏ hơn cửa hàng loại II theo cách phân loại trên. Diện tích chiếm đất $\geq 900 \text{ m}^2$. Trong trường hợp đặc biệt khó khăn về quỹ đất, cho phép giảm diện tích $\geq 400 \text{ m}^2$.

Trong giai đoạn 2016 - 2025 đã xác định được 17 địa điểm xây dựng CHXD, trong đó tỉnh Bình Dương 6 địa điểm, tỉnh Bình Phước 11 địa điểm. Trong 17 CH xây mới có 17 CH loại III.

Các CHXD cần bố trí bể và cột bơm bán nhiên liệu sinh học xăng E5, E10.

c. Về tầm nhìn 2035

- Hoàn chỉnh việc xây dựng cửa hàng xăng dầu dọc tuyến theo quy hoạch.

- Tiếp tục cải tạo, nâng cấp các cửa hàng xăng dầu đã có đến năm 2025 theo hướng mở rộng dịch vụ, hiện đại hoá công nghệ và nâng cao thẩm mỹ kiến trúc, văn minh thương nghiệp. Các cửa hàng có quỹ đất cần nâng cấp lên loại II, I.

- Cần rà soát nhu cầu, xây dựng thêm một số điểm kho dự trữ kinh doanh tại các khu vực chưa có kho như Bình Dương, Bình Phước.

- Cần khảo sát thực tế để bổ sung quy hoạch cửa hàng xăng dầu, phù hợp với thực tế của từng khu vực. Ưu tiên phát triển các cửa hàng xăng dầu loại I, II để tạo thành các tổ hợp dịch vụ thương mại cho mỗi khu vực dân cư.

II. KIẾN NGHỊ

1. Cần phải xác định xây dựng cửa hàng xăng dầu là một trong những nội dung quan trọng trong hệ thống hạ tầng và dịch vụ thương mại của tuyến QL.13.

2. Ưu tiên trong đầu tư và quỹ đất xây dựng hệ thống cửa hàng xăng dầu phục vụ nhu cầu trước mắt và lâu dài. Phải gắn kết cửa hàng xăng dầu trong nội dung quy hoạch xây dựng các khu đô thị mới, khu công nghiệp, các điểm giao thông tĩnh (trạm dừng, nghỉ).

3. Khi giao đất cho các dự án khu đô thị mới, khu công nghiệp, trạm nghỉ dọc tuyến QL.13... có thể tách riêng quỹ đất xây dựng cửa hàng xăng dầu giao trực tiếp cho doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu sau khi đã thực hiện xong giai đoạn giải phóng mặt bằng.

4. Để các thành phần kinh tế có thể tham gia thị trường bán lẻ xăng dầu, có thể tổ chức đấu thầu quyền sử dụng đất dành cho xây dựng cửa hàng xăng dầu.

5. Đối với các đoạn tuyến từ Lộc Ninh đến Hoa Lư, mật độ xe lưu thông còn thấp, kinh tế hai bên đường còn chậm phát triển, dân cư thưa thớt thì việc xây dựng cửa hàng xăng dầu là rất khó khăn do chưa hiệu quả kinh tế. Tuy nhiên để bảo đảm xăng dầu vẫn cần có cửa hàng. Do vậy các địa phương cần nghiên cứu, sớm ban hành quy chế ưu đãi đầu tư cho các doanh nghiệp xây dựng cửa hàng xăng dầu tại các đoạn tuyến này.

6. Do đặc thù là mặt hàng dễ gây cháy nổ, ô nhiễm môi trường nên yêu cầu các doanh nghiệp tự giác và nghiêm túc thực hiện tốt công tác bảo đảm an toàn PCCC và vệ sinh môi trường. Mặt khác cần thường xuyên có sự tổ chức kiểm tra đôn đốc của các Sở Ngành hữu quan của các địa phương.

7. Cần khuyến khích sử dụng đại trà nhiên liệu sinh học (xăng pha cồn E5, E10) theo Quyết định 53/2012/QĐ-TTg ngày 22/11/2012 của Thủ Tướng Chính phủ. Các cửa hàng phải đầu tư bể chứa, cột bơm bán xăng sinh học. Mặt khác phải quan tâm đến dịch vụ cung cấp LPG tại các cửa hàng xăng dầu để phục vụ cho các phương tiện giao thông sử dụng LPG làm nhiên liệu vì QL.13 là một thành phần của tuyến đường Xuyên Á, có thể sớm lưu thông xe của các nước khác sử dụng LPG làm nhiên liệu.

8. Về vấn đề đấu nối cửa hàng xăng dầu với QL.13. Đây là một thực trạng tồn đọng ở hầu hết các tỉnh và với nhiều QL khác, số lượng cửa hàng đã được đấu nối rất ít. Đơn vị tư vấn cũng thống nhất với kiến nghị của các Sở Công thương, kính đề nghị Bộ Công Thương xem xét, làm việc với Bộ GTVT để giải quyết tồn đọng này.

9. Vấn đề thống nhất các văn bản pháp quy hiện hành liên quan đến cửa hàng xăng dầu. Để có căn cứ pháp lý thống nhất trong việc xây dựng cửa hàng xăng dầu dọc tuyến QL.13 nói riêng theo quy hoạch này và nói chung trên phạm vi cả nước đề nghị Bộ Công Thương chủ trì, làm việc với các Bộ hữu quan (Xây dựng, Khoa học và Công nghệ, Giao thông vận tải...) điều chỉnh, bổ sung các tiêu chí:

- Phân loại và cấp cửa hàng;
- Khoảng cách an toàn từ cửa hàng đến các công trình khác;
- Khoảng cách giữa các cửa hàng;
- Quy mô tối thiểu về thiết bị, diện tích xây dựng các hạng mục chính;
- Diện tích đất tối thiểu.

Để thay cho các quy định hiện hành trong các quy chuẩn, tiêu chuẩn quốc gia và Thông tư của các Bộ còn chưa thống nhất.

PHỤ LỤC

- Phụ lục 1: Thống kê hiện trạng CHXD dọc Quốc lộ 13 được tồn tại trong quy hoạch (tính đến 8/2016);
- Phụ lục 2: Danh mục CHXD hiện trạng có thể phải di dời/giải tỏa;
- Phụ lục 3: Danh mục CHXD hiện trạng phải cải tạo, nâng cấp;
- Phụ lục 4: Quy hoạch xây mới CHXD dọc Quốc lộ 13;
- Phụ lục 5: Bản đồ tuyến Quốc lộ 13 trên địa bàn các tỉnh;
- Phụ lục 6: Hình ảnh các CHXD dọc tuyến Quốc lộ 13.

PHỤ LỤC 1. THỐNG KÊ HIỆN TRẠNG CHXD DẠY QL 13 ĐƯỢC TỒN TẠI TRONG QU

TT	Tên CH	Chủ sở hữu	Lý trình		Đ
			Phải	Trái	
I	TP Hồ Chí Minh				
I.1	Quận Bình Thạnh				
1	CHXD Số 1	Công Ty CP TM TV ĐT Xây Dựng Bách Khoa Việt (cũ Lan Anh)	700 m		220 (78/2F) Quốc lộ 1
2	DNTN Thương Mại Quang Mẫn	Công Ty TNHH MTV dầu khí Tp.HCM	900 m		256 Quốc lộ 13, Phường
I.2	Quận Thủ Đức				
3	CHXD Số 15	Tổng công ty thương mại Sài Gòn - TN MTV		1,9 km	63 Quốc lộ 13, Phường
4	CHXD 147	Công ty CP Hóa dầu quân đội- Tổng đại lý XD Quốc Thắng		2,5 km	147 Quốc lộ 13, Phường
5	CHXD Số 1	Công ty XD khu vực 2	3,3 km		486 Quốc lộ 13, Phường
6	CHXD Số 33	Công ty XD khu vực 2- TNHH 1 thành viên	3,35 km		6/132 Quốc lộ 13, Phường
7	CHXD Hòa Bình	Công ty TNHH kinh doanh DV -TM Hòa Bình (cũ CHXD Huệ Thiên 2)	4,1 km		520 Quốc lộ 13, Phường
8	CHXD Xanh 02	Công ty CP Cơ khí XD- Công ty TNHH XD xanh		4,5 km	533 Quốc lộ 13, Phường
9	CHXD Minh Trung	Công ty TNHH MTV TM dầu khí Đồng Tháp - Cty TNHH xuất khẩu XD Đại Nam		6,1 km	753 Quốc lộ 13, Phường
10	CHXD Số 47	Xí nghiệp bán lẻ xăng dầu - Công ty xăng dầu khu vực 2	7 km		39C Quốc lộ 13, Phường
II	Tỉnh Bình Dương				
II.1	Huyện Thuận An				
1	Đại lý bán lẻ xăng dầu DNTN TXD Thu Hà	DNTN - Nguyễn Xuân Hải	km 01+600		1/14 QL 13, khu phố Thuận An

2	Đại lý bán lẻ xăng dầu DNTN TXD Kim Hoàng	DNTN TM Kim Hoàng- Lê Thị Kim Hoàng	km 01+800		2/11 Quốc lộ 13, ấp E
3	TXD Biên Khoa	Chi nhánh Cty CP Hóa Dầu Quân Đội - Chi nhánh cty TNHH TM Dịch vụ Biên Khoa	km 03+200		30/3 Đại lộ Bình Dương, Vĩnh Phú, tx. Thuận An
4	CHXD Minh Phụng	DNTN XD Minh Phụng- Phan Kim Phụng		km 03+900	39/16 Đại lộ Bình Dương, Vĩnh Phú, Thuận An
5	Chi nhánh số 41	Cty CP vật tư XD- Tổng Cty dầu Việt Nam- Cty CP XD khí Sài Gòn		km 05+800	456A Đại lộ Bình Dương, Trãi, TT.Lái Thiêu, tx
6	Đại lý bán lẻ xăng dầu DNTN TXD Thiên Tạo	DNTN- Nguyễn Thị Lang		km 06+700	Quốc lộ 13, TT Lái Thiêu
7	CHXD Minh Phụng	DNTN XD Minh Phụng - Phan Kim Phụng	km 06+900		7/41 Đại lộ Bình Dương, Bình Hòa, Tx. Thuận An
8	CHXD Số 4	Tổng cty TT CP TM Tổng Hợp Thuận An		km 08+200	Ql 13, kp. Bình Hòa, Thuận An
9	TXD An Bình II	DNTN An Bình II-Võ Quang Tấn		km 08+250	80 ĐLBD, KP.Bình Hòa, Thuận An
10	TXD Bình Giao	Cty TNHH XD và TM Huy Hoàng	km 08+350		Đại lộ Bình Dương, ấp Bình Hòa, Tx.Thuận An
11	TXD Phước Lộc Thọ	DNTN Mạnh Nhân	km 10+800		40/3 kp. Bình Giao, p.Thuận An
12	Tín Phong	Cty TNHH MTV XD Tín Phong- Vương Phi Công		km 10+900	27/2 ĐLBD, ấp Bình Hòa, Thuận An
13	CHXD Ngã Tư Đất Thánh	DNTN XD Sỹ Hồng- Vũ Sỹ Hồng		km 12	1/88 ĐLBD, kp.Hòa Bình, TX.Thuận An
14	CHXD Hòa Lân	Công ty TNHH Hương Hà Phương	km 13+850		4/162 kp. Hòa Lân 1, Thuận An
II.2	Tp.Thủ Dầu Một				
15	DNTN XD Ngọc Diệp	DNTN XD Ngọc Diệp - Nguyễn Văn Hiền	km 15+300		102 ĐLBD, kp 7, p.Phước Lộc Thọ
16	CHXD Phú Văn	DNTN Trạm XD Phú Văn- Hoàng Thị Hạc		km 15+900	191 ĐLBD, tổ 22, khu Thủ Dầu Một

17	CHXD Số 5	Cty XD Sông Bé- TNHH MTV		km 16+700	ĐLBD, p. Phú Thọ, T
18	CHXD Số 6	Tổng Cty TM XNK Thanh Lễ - TNHH MTV	km 16+700		180 ĐLBD, p. Phú H
19	Tổng đại lý XD Huy Hồng	Cty TNHH Huy Hồng - Phạm Hữu Mai	km 18+800		566 ĐLBD, p.Hiệp T
20	Đại lý bán lẻ XD DNTN XD Phúc Nghi	DNTN XD Phúc Nghi- Huỳnh Thị Mỹ Dung	km 19+900		666 ĐLBD p.Hiệp Th
21	CHXD Hải Thuận Phát	Cty TNHH MTV Hải Thuận Phát - Phạm Văn Hòa		km 21+300	859 ĐLBD p.Chánh M
22	TXD Suối Giữa	DNTN TM Chánh Lộc - Lê Bá Tông		km 21+350	875 ĐLBD, p.Chánh
23	TXD Tương Hòa *	TXD Tương Hòa - Huỳnh Văn Ngộ	km 24+800		1398 kp 5, DLBD, p. Một
24	Đại lý bán lẻ xăng dầu Định Hòa	Cty TNHH XD Phú Lợi	km 24+900		1422 kp 6, DLBD, p. Một
25	Đại lý bán lẻ xăng dầu TM Thành Phát	Cty TNHH TM Thành Phát		km 25+200	1449, Ấp 5, X.Hiệp A
26	Đại lý bán lẻ xăng dầu Lê Thành	DNTN Lê Thành - Võ Thị Phở		km 25+300	1547 DDLBD, Kp. 2,
II.3 Huyện Bến Cát					
27	Đại lý bán lẻ xăng dầu Cty TNHH Minh Giang - TXD Tân Định	Cty TNHH Minh Giang	km 25+900		1/12 ĐLBD, ấp 1 xã T
28	Công ty TNHH Nam Thái Bình	Công ty TNHH Nam Thái Bình	km 26+500		15 khu phố 2, p Tân E
29	TXD Lê Công	DNTN Lê Công- Nguyễn Thị Liễu		km 27+900	199/10 Q1 13, ấp 3, X
30	Đại lý bán lẻ xăng dầu Trường Thịnh	DNTN XD Trường Thịnh- Lê Phước Quỳnh Trâm	km 30+150		QL.13, KP 2, P Thới

31	Đại Lý Bán Lê XD Thành Phát *	CN cty TNHH TM Thành Phát		km 33+400	QL.13, Ấp 4, Xã Thới
32	Đại Lý Bán Lê XD DNTN XD Thái An *	DNTN XD Thái An - Võ Thị Thanh		km 34+650	QL.13, KP 4, P Thới
33	TXD Tường Phát II	Cty TNHH Tân Tường Phát	km 36+500		QL.13, KP 4, TT Mỹ Cát
34	Đại Lý Bán Lê XD DNTN XD Phát Lợi	DNTN XD Phát Lợi -Lê Thị Lụa	km 37+300		QL.13, KP 4, TT Mỹ
35	Đại Lý Bán Lê XD cty CP TM và XD Nam Hưng	Cty CP TM và XD Nam Hưng	km 37+700		Ql 13, kp 4, TT. Mỹ P
36	CHXD Mỹ Phước	Cty XD Sông Bé- TNHH MTV		km 39+300	QL13, TT.Mỹ Phước,
37	CHXD số 8	Tổng Cty TM XNK Thanh Lễ - TNHH MTV	km 39+600		kp 2, TT.Mỹ Phước, T
38	TXD Bến Cát II	DNTN Bến Cát II - Nguyễn Văn Hiệp		km 41+900	kp 5, TT.Mỹ Phước, T
II.4	Huyện Bàu Bàng				
39	TXD Bình An*	Cty TNHH TXD Bình An		km 43+950	Số 4, ấp Lai Khê, X.L
40	TXD số 2 Hiệp Thành Phát	Cty TNHH TM & DV Hiệp Thành Phát	km 44+300		Ql 13, kp Lai Khê, X.
41	CHXD Lai Khê	Cty XD Sông Bé- TNHH MTV	km 46+400		Ql13, X. Lai Hưng
42	CHXD Trường An Lộc	DNTN Trường An Lộc - Vương Vàng	km 50+950		105, tổ 4, ấp Đồng SỔ Bàng
43	Đại lý bán lẻ XD Mai Sơn	DNTN Mai Sơn - Võ Thị Xuân Mai		km 54+400	Ql 13, ấp Bàu Bàng, X
44	CHXD Vĩnh Hưng	DNTN XD Vĩnh Hưng- Đoàn Quang Minh	km 55+150		Ql 13 Ấp Bàu Bàng, X
45	TXD Hạnh Phúc	Cty TNHH MTV TM Dịch vụ và chăn nuôi Phát Tài Đức	km 56+400		Số 46, Ấp Bàu Bàng,
46	CHXD Bàu Bàng	Cty XD Sông Bé- TNHH MTV	km 59+50		Ql 13, X.Lai Uyên, B

47	Đại Lý Bán Lê XD DNTN Trà My	DNTN Trà My - Trần Như Hòa		km 61+020	155 QL13, Ấp Bàu H
48	Trạm BL XD Lai Uyên	DNTN Trạm Bán Lê XD Lai Uyên - Nguyễn Thị Hồng	km 62+900		268, ấp Bàu Long, X.
49	CHXD Phi Hùng	Cty TNHH TM Phi Hùng - Nguyễn Thị Xuân Mai	km 63+700		Số 42, Tổ 6, Ấp 1, X. Bàng
50	CHXD số 19	Cty TNHH DTBT - DV Phúc Thịnh		km 64+850	Ấp 1, X.Trừ Văn Thố
III	Tỉnh Bình Phước				
III.1	Huyện Chơn Thành				
1	TXD Nghĩa Thắng II	DNTN TXD Nghĩa Thắng II	Km 65+400		Ấp Hòa Vinh 2 , X.TH
2	CHXD số 15	Công ty CP XD DK Vũng Tàu	Km 68+500		Ấp Hòa Vinh, X.Thàn
3	CHXD Chơn Thành	CN Xăng dầu Bình Phước - CTXD Sông Bé TNHH MTV	Km 71+100		Tổ 4, KP 6, thị trấn C Thành
4	Son Thu	Công ty TNHH TM Chơn Thành	Km 71+400		Tổ 4, KP 6, thị trấn C Thành
5	DNTN TXD Phong Cúc	Công ty TNHH MTV TM XNK Phong Cúc		Km 72+150	Tổ 6, KP 2, thị trấn C Thành
6	Đại lý bán lẻ XD DNTN TXD Đức Hiếu - CH số 2	DNTN XD Đức Hiếu	Km 73+450		Tổ 4, KP 2, thị trấn C Thành
7	TXD Quốc Tuấn	DNTN XD Quốc Tuấn		Km 74+900	Tổ 4, KP 1, thị trấn C
8	Đại lý bán lẻ XD DNTN TXD Bình Minh	DNTN Bình Minh	Km 76+050		Ấp 1, X.Minh Hưng,
9	Đại lý bán lẻ XD DNTN TXD Minh Hưng/CHXD Minh Hưng	DNTN TXD Minh Hưng	Km 78+100		Ấp 3, X.Minh Hưng,
10	CHXD Quốc Thắng - CN4	CN Công ty TNHH TM Quốc Thắng	Km 79+00		Tổ 8, X.Minh Hưng, I

11	Đại lý bán lẻ XD DNTN TXD Đức Hiếu /DNTN Đức Hiếu	DNTN XD Đức Hiếu	Km 80+950		Áp 9, X.Minh Hưng,
III.2	Huyện Hớn Quản				
12	TXD Tàu Ô	DNTN TXD Tàu Ô	Km 82+100		áp 4, X.Tân Khai, H.H
13	Công ty TNHH MTV ĐVT	Công ty TNHH MTV ĐVT		Km 84+00	Áp 7, X.Tân Khai, H.
14	Đại lý bán lẻ XD DNTN TXD Tấn Kiệt	Công ty TNHH MTV Tấn Kiệt		Km 86+050	Tổ 1,Áp 5, X.Tân Kha
15	Đại lý bán lẻ XD CT TNHH Anh Quốc/TXD Anh Quốc	Công ty TNHH TM Anh Quốc	Km 86+350		Áp 2, X.Tân Khai, H.
16	Đại lý bán lẻ XD DNTN TXD Tuấn Phương	DNTN TXD Tuấn Phương	Km 89+900		Áp Xa Cát, X.Thanh
17	Đại lý bán lẻ XD DNTN TXD Xa Trạch/TXD Xa Trạch	DNTN XD Xa Trạch	Km 92+00		Tổ 6, Áp Chà Là, X.T
III.3	Thị Xã Bình Long				
18	Đại lý bán lẻ XD DNTN TXD Quang Minh	Công ty TNHH TM Quang Minh		Km 95+900	kp Xa Cam II, P.Hung
19	Đại lý bán lẻ XD DNTN TXD An Lộc	DNTN TXD An Lộc		Km 97+00	P.Hung Chiến, Thị xã
20	CHXD An Lộc	CN Xăng dầu Bình Phước - CTXD Bé TNHH MTV	Km 98+100		P.Phú Thịnh,thị xã Bì
21	TXD Quỳnh Trung	DNTN Quỳnh Trung	Km 100+200		Tổ 1, Áp Phú Long, X Long
22	Đại lý bán lẻ XD DNTN TXD Thạnh Phú	DNTN Thạnh Phú		Km 102+500	Áp Vườn Rau, X.Thạ

23	Đại lý bán lẻ XD DNTN TXD Mỹ Tân	DNTN Mỹ Tân		Km 104+500	Ấp Thanh Hòa, X.Th
24	Trạm Cấp Phát Xăng Dầu	Công ty TNHH MTV Đông Hải - QK7		Km 105+800	Xã Thanh Lương, TX
25	TXD Linh Thuận	Công ty TNHH TMXD CĐ Linh Thuận		Km 106+600	Ấp Thanh Kiều, X.Th
III.4	Huyện Lộc Ninh				
26	CHXD Số 11	Công ty CP Petro Bình Phước	Km 108+300		Xã Lộc Hưng, huyện
27	TXD Đồng Tâm	Công ty TNHH MTV Đông Hải-QK7	Km 109+350		Xã Lộc Hưng, huyện
28	Đại lý bán lẻ XD Cty TNHH MTV XD Lộc Phát	Công ty TNHH MTV xăng dầu Lộc Phát	Km 112+100		Xã Lộc Hưng, huyện
29	Đại lý bán lẻ XD DNTN TXD Thanh Tâm	DNTN TXD Thanh Tâm	Km 114+150		Ấp 5, Xã Lộc Hưng, h
30	Đại lý bán lẻ XD DNTN Minh Tú	DNTN Minh Tú		Km 116+200	Tổ 1, Ấp 7, xã Lộc Th
31	CHXD Số 12	Công Ty CP Petro Bình Phước	Km 116+500		Ấp 6, xã Lộc Thái, hu
32	Đại lý XD Cty TNHH MTV XD Thành Tính	Công ty TNHH MTV Thành Tính	Km 118+500		Xã Lộc Thái, huyện L
33	TXD 193 Lộc Ninh Bình Phước	Tổng công ty xăng dầu Quân đội		Km 118+700	KP Ninh Thành, thị tr Ninh
34	TXD Thành Phước	DNTN TXD Thành Phước		Km 119+00	KP Ninh Thành, thị tr Ninh
35	Đại lý XD Cty TNHH MTV XD Thành Tính	Công ty TNHH MTV TM Thành Tính	Km 119+450		KP Ninh Hòa, thị trấn Ninh
36	Hoàng Dung	Công ty TNHH MTV TMXD Hoàng Dung		Km 120+900	KP Ninh Thịnh, thị tr Ninh
37	TXD Hoàng Trọng	DNTN XD Trọng Hoàng	Km 121+00		Thị trấn Lộc Ninh, hu

38	TXD Ngân Phát	Công ty TNHH MTV XNK Ngân Phát		Km 123+500	Áp 1B, Xã Lộc Tấn, h
49	Cty TNHH MTV Hoàng Dung	Công ty TNHH MTV TMXD Hoàng Dung	Km 124+400		Áp 5a, Xã Lộc Tấn, h
40	Đại Lý BL XD Lộc Tấn	DNTN TXD Lộc Tấn		Km 126+500	Áp 5B, Xã Lộc Tấn, h
41	Đại lý bán lẻ xăng dầu Cty TNHH MTV Liên Hoàng	DNTN Công ty TNHH MTV Liên Hoàng		Km 126+700	Áp 5B, Xã Lộc Tấn, h
42	TXD Ngọc Nam	Công ty TNHH MTV Kim Vạn Thọ		Km 134+100	Áp Thanh Cường, xã Ninh
43	TXD Quốc Hùng	Công ty TNHH TM Quốc Hùng	Km 139+050		Lô B18, xã Lộc Hòa,
44	Đại Lý BL XD Hoa Lư	DNTN XD Hoa Lư	Km 140		Xã Lộc Hòa, huyện L

PHỤ LỤC 2. DANH MỤC CHXD HIỆN TRẠNG PHẢI DI DỜI/GIẢI TỎA

TT	Tên CH	Chủ sở hữu	Lý trình		Địa điểm	Năm xây dựng	Diện tích đất, m2	Sản lượng quân t
			Phải	Trái				Xăng
I	Tp. Hồ Chí Minh							
1	CHXD Số 1	Công Ty CP TM TV ĐT Xây Dựng Bách Khoa Việt (cũ Lan Anh)	700 m		220 (78/2F) Quốc lộ 13, phường 26, Q. Bình Thạnh			
2	DNTN Thương Mại Quang Mẫn	Công Ty TNHH MTV dầu khí Tp.HCM	900 m		256 Quốc lộ 13, phường 26, Q. Bình Thạnh			
3	CHXD Số 15 (cũ CHXD Forimex II)	Tổng công ty thương mại Sài Gòn - TN MTV		1,9 km	63 Quốc lộ 13, p. Hiệp Bình Chánh, Q. Thủ Đức			

4	CHXD 147	Công ty CP Hóa dầu quân đội- Tổng đại lý XD Quốc Thắng		2,5 km	147 Quốc lộ 13, phường Hiệp Bình Phước, Q. Thủ Đức			
5	CHXD Số 33	Công ty XD khu vực 2- TNHH 1 thành viên		3,35 km	6/132 Quốc lộ 13, phường Hiệp Bình Phước, Q. Thủ Đức			

6	CHXD Minh Trung	Công ty TNHH 1 thành viên TM dầu khí Đồng Tháp - Cty TNHH xuất khẩu XD Đại Nam		6,1 km	753 Quốc lộ 13, phường Hiệp Bình Phước, Q. Thủ Đức			
7	CHXD Số 47	Xí nghiệp bán lẻ xăng dầu - Công ty xăng dầu khu vực 2	7 km		39C Quốc lộ 13, phường Hiệp Bình Phước, Q. Thủ Đức			
II	Tỉnh Bình Dương							
1	Đại lý bán lẻ xăng dầu DNTN TXD Thiên Tạo	DNTN- Nguyễn Thị Lang		km 06+700	Quốc lộ 13, TT Lái Thiêu, Thuận An		1000	90
2	TXD Phước Lộc Thọ	DNTN Mạnh Nhân	km 10+800		40/3 kp. Bình Giao, p.Thuận Giao, Tx. Thuận An		700	40

3	CHXD Mỹ Phước	Cty XD Sông Bé- TNHH MTV		km 39+300	QL13, TT.Mỹ Phước, TX. Bến Cát		2015.96	410
III	Tỉnh Bình Phước							
1	Đại lý bán lẻ XD DNTN TXD Xa Trạch/TXD Xa Trạch	DNTN XD Xa Trạch	km 92		Tổ 6, Ấp Chà Là, X.Thanh Bình, H.Hớn Quản	2001	602 (Trong đó có 572m2 đất hàng lang lộ giới)	18

PHỤ LỤC 3. DANH MỤC CHXD HIỆN TRẠNG PHẢI CẢI TẠO, NÂNG

TT	Tên CH	Chủ sở hữu	Lý trình		Địa điểm	Năm XD	Diện tích đất, m ²	Diện tích mái che, m ²
			Phải	Trái				
II	Tỉnh Bình Dương							
1	Đại lý bán lẻ xăng dầu DNTN TXD Thu Hà	DNTN - Nguyễn Xuân Hải	km 01+600		1/14 QL 13, khu phố Đông, phường Vĩnh Phú, Thuận An		700	
2	Đại lý bán lẻ xăng dầu DNTN TXD Kim Hoàng	DNTN TM Kim Hoàng- Lê Thị Kim Hoàng	km 01+800		2/11 Quốc lộ 13, ấp Đông Vĩnh Phú, Thuận An		900	

3	TXD Biên Khoa	Chi nhánh Cty CP Hóa Dầu Quân Đội - Chi nhánh cty TNHH TM Dịch vụ Biên Khoa	km 03+200		30/3 Đại lộ Bình Dương, khu phố Tây, Phường Vĩnh Phú, tx. Thuận An	1993	1329	
4	CHXD Minh Phụng	DNTN XD Minh Phụng-Phan Kim Phụng		km 03+900	39/16 Đại lộ Bình Dương, khu phố Tây, xã Vĩnh Phú, Thuận An		970	
5	CHXD Số 4	Tổng cty TT CP TM Tổng Hợp Thuận An		km 08+200	Ql 13, kp. Bình Hòa, TT. Lái Thiêu	1990	551.1	
6	TXD An Bình II	DNTN An Bình II-Võ Quang Tấn		km 08+250	80 ĐLBD, KP.Bình Hòa, TT. Lái Thiêu		900	
7	Tín Phong	Cty TNHH MTV XD Tín Phong-Vương Phi Công		km 10+900	27/2 ĐLBD, ấp Bình Giao, Thuận Giao	2004	800	
8	DNTN XD Ngọc Diệp	DNTN XD Ngọc Diệp - Nguyễn Văn Hiền	km 15+300		102 ĐLBD, kp 7, p.Phú Hòa, Tp.Thủ Dầu Một		589	
9	CHXD Phú Văn	DNTN Trạm XD Phú Văn-Hoàng Thị Hạc		km 15+900	191 ĐLBD, tổ 22, khu 2, p.Phú Thọ, Tp.Thủ Dầu Một		711	

10	CHXD Số 5	Cty XD Sông Bé- TNHH MTV		km 16+700	ĐLBD, p. Phú Thọ, Tp.Thủ Dầu Một	1999	432	
11	Đại lý bán lẻ XD DNTN XD Phúc Nghi	DNTN XD Phúc Nghi- Huỳnh Thị Mỹ Dung		km 19+900	666 ĐLBD p.Hiệp Thành, Tp.Thủ Dầu Một		1500	
12	TXD Tương Hòa	TXD Tương Hòa - Huỳnh Văn Ngộ		km 24+800	1398 kp 5, DLBD, p. Định Hòa, TP Thủ Dầu Một			
13	Đại lý bán lẻ xăng dầu TM Thành Phát	Cty TNHH TM Thành Phát		km 25+200	1449, Ấp 5, X.Hiệp An, TP Thủ Dầu Một		600	
14	Đại lý bán lẻ xăng dầu Lê Thành	DNTN Lê Thành - Võ Thị Phở		km 25+300	1547 DDLBD, Kp. 2, P.Hiệp An		1000	
15	Công ty TNHH Nam Thái Bình	Công ty TNHH Nam Thái Bình		km 26+500	15 khu phố 2, p Tân Định, TX Bến Cát			
16	TXD Lê Công	DNTN Lê Công- Nguyễn Thị Liễu		km 27+900	199/10 Q1 13, ấp 3, X.Tân Định		1200	
17	Đại Lý Bán Lẻ XD Thành Phát *	CN cty TNHH TM Thành Phát		km 33+400	QL.13, Ấp 4, Xã Thới Hòa, TX Bến Cát		1000	

18	Đại Lý Bán Lẻ XD DNTN XD Phát Lợi	DNTN XD Phát Lợi -Lê Thị Lựa	km 37+300		QL.13, KP 4, TT Mỹ Phước, TX.Bến Cát		1100	
19	Đại Lý Bán Lẻ XD cty CP TM và XD Nam Hưng	Cty CP TM và XD Nam Hưng	km 37+700		Ql 13, kp 4, TT. Mỹ Phước		1200	
20	TXD số 2 Hiệp Thành Phát	Cty TNHH TM & DV Hiệp Thành Phát	km 44+300		Ql 13, kp Lai Khê, X.Lai Hưng		1000	
III	Tỉnh Bình Phước							
1	CHXD Chơn Thành	CN Xăng dầu Bình Phước - CTXD Sông Bé TNHH MTV	Km 71+100		Tổ 4, KP 6, thị trấn Chơn Thành, H.Chơn Thành	1999	605,3	63
2	Sơn Thu	Công ty TNHH TM Chơn Thành	Km 71+400		Tổ 4, KP 6, thị trấn Chơn Thành, H.Chơn Thành	1994	3000	112.7
3	DNTN TXD Phong Cúc	Công ty TNHH MTV TM XNK Phong Cúc		Km 72+150	Tổ 6, KP 2, thị trấn Chơn Thành, H.Chơn Thành	1996	778	180
4	TXD Quốc Tuấn	DNTN XD Quốc Tuấn		Km 74+900	Tổ 4, KP 1, thị trấn Chơn Thành, H.Chơn Thành	2013	3000	35
5	Đại lý bán lẻ XD DNTN TXD Bình	DNTN Bình Minh	Km 76+050		Ấp 1, X.Minh Hưng, H.Chơn Thành	2001	2500	

	Minh							
6	Đại lý bán lẻ XD DNTN TXD Minh Hưng/CHX D Minh Hưng	DNTN TXD Minh Hưng	Km 78+100		Áp 3, X.Minh Hưng, H.Chơn Thành	2002	1115	24.8
7	Đại lý bán lẻ XD CT TNHH Anh Quốc/TXD Anh Quốc	Công ty TNHH TM Anh Quốc	Km 86+350		Áp 2, X.Tân Khai, H.Hớn Quản	2002	2300	70
8	Đại lý bán lẻ XD DNTN TXD Tuấn Phương	DNTN TXD Tuấn Phương	Km 89+900		Áp Xa Cát, X.Thanh Bình, H.Hớn Quản	2005	3000	
9	Đại lý bán lẻ XD DNTN TXD Quang Minh	Công ty TNHH TM Quang Minh		Km 95+900	kp Xa Cam II, P.Hưng Chiến, Thị xã Bình Long	2002	280	50
10	Đại lý bán lẻ XD DNTN TXD An Lộc	DNTN TXD An Lộc		km 97+00	P.Hưng Chiến, Thị xã Bình Long	1997	800	75
11	Đại lý bán lẻ XD DNTN TXD Mỹ Tân	DNTN Mỹ Tân		Km 104+500	Áp Thanh Hòa, X.Thanh Lương, TX Bình Long	2003	2000	200
12	Trạm Cấp Phát Xăng Dầu	Công ty TNHH MTV Đông Hải - QK7		Km 105+800	Xã Thanh Lương, TX Bình Long	2007	3220	30

13	Đại lý bán lẻ XD DNTN TXD Thanh Tâm	DNTN TXD Thanh Tâm	Km 114+150		Ấp 5, Xã Lộc Hung, huyện Lộc Ninh	2001	580	
14	Đại lý bán lẻ XD DNTN Minh Tú	DNTN Minh Tú		Km 116+200	Tổ 1, Ấp 7, xã Lộc Thái, huyện Lộc Ninh	1998		80
15	CHXD Số 12	Công Ty CP Petro Bình Phước	Km 116+500		Ấp 6, xã Lộc Thái, huyện Lộc Ninh	2000	600	
16	TXD Thành Phước	DNTN TXD Thành Phước		Km 119+00	KP Ninh Thành, thị trấn Lộc Ninh, huyện Lộc Ninh	1997	900	50
17	Hoàng Dung	Công ty TNHH MTV TMXD Hoàng Dung		Km 120+900	KP Ninh Thịnh, thị trấn Lộc Ninh, huyện Lộc Ninh	1998		50
18	TXD Hoàng Trọng	DNTN XD Trọng Hoàng	Km 121+00		Thị trấn Lộc Ninh, huyện Lộc Ninh	1999		100
19	Cty TNHH MTV XD Hoàng Dung	Công ty TNHH MTV TMXD Hoàng Dung	Km 124+400		Ấp 5a, Xã Lộc Tấn, huyện Lộc Ninh	2005		40
20	Đại Lý BL XD Lộc Tấn	DNTN TXD Lộc Tấn		Km 126+500	Ấp 5B, Xã Lộc Tấn, huyện Lộc Ninh	2003		70

21	Đại Lý BL XD Hoa Lư	DNTN XD Hoa Lư	Km 140		Xã Lộc Hòa, huyện Lộc Ninh	2007		30
----	------------------------	-------------------	--------	--	----------------------------------	------	--	----

PHỤ LỤC 5. QUY HOẠCH XÂY MỚI CHXD DẠY QUỐC LỘ 13

TT	Tên Địa Điểm	Lý trình	Bên phải hay trái tuyến QL 13	Loại CH	Diện tích đất, m ²	Thời gian xây dựng		
						2016-2025	Sau 2025	
I	Tỉnh Bình Dương			6				
1	Phường Vĩnh Phú, thị xã Thuận An	0Km-km 2+900	trái	III		X		Đáp nhiê các Thu
2	Phường Bình Hòa, thị xã Thuận An	Km4+200-Km5+900	phải	III		X		Đáp nhiê các Thu
3	Phường Mỹ Phước, tx Bến Cát, Bình Dương	km38+800	trái	III		X		Do Phu
4	Số 200A QL 13 khu phố 5, phường Mỹ Phước, thị xã Bến Cát	km 42-km 43	phải	III		X		Đáp nhiê các Phu
5	õngã Lai Hưng huyện Bầu Bàng	km 49-km 50	trái	III		X		Đáp nhiê các Bầu
6	Xã Lai Uyên, huyện Bầu Bàng	km 51 + 200	trái	III		X		Đáp nhiê các Bầu
II	Tỉnh Bình Phước			11				

1	Ấp Hiếu Cảm, Xã Thành Tâm, huyện Chơn Thành, tỉnh Bình Phước	Km70-Km71	trái	III		X		Đáp nhiê các công
2	Xã Tân Khai, huyện Hớn Quản, tỉnh Bình Phước	Km87-Km88	phải	III		X		Đáp nhiê đô t
3	Xã Thanh Bình, Huyện Hớn Quản	Km91-Km92	trái	III		X		Đáp nhiê các Hớn
4	Phường Hưng Chiến, thị xã Bình Long, tỉnh Bình Phước	Km95-Km96	trái	III		X		Đáp nhiê khu An l
5	Phường Hưng Chiến, thị xã Bình Long, tỉnh Bình Phước	Km97+150	phải	III		X		Đáp nhiê các Bình
6	Xã Thanh Lương thị xã Bình Long	Km103-Km 106	phải	III		X		Đáp nhiê các Thar Lon
7	Xã Lộc Hưng, huyện Lộc Ninh, tỉnh Bình Phước	Km111-Km112	trái	III		X		Đáp nhiê các Hun
8	Xã Lộc Hưng, huyện Lộc Ninh, tỉnh Bình Phước	Km113-Km114	trái	III		X		Đáp nhiê các Hun

9	Xã Lộc Tấn, huyện Lộc Ninh, tỉnh Bình Phước	Km 126+ 800	phải	III		X		Đáp nhiê các Hun
10	Xã Lộc Hòa, huyện Lộc Ninh, tỉnh Bình Phước	Km127-Km133	phải	III		X		Đáp nhiê các kinh
11	Xã Lộc Hòa, huyện Lộc Ninh, tỉnh Bình Phước	Km134-Km138	phải	III		X		Đáp nhiê các kinh

