

**ĐỀ ÁN**

**Quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc tuyến Quốc lộ 19, quốc lộ 19C, quốc lộ 25 đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035**





**VIỆN CÔNG NGHỆ VÀ KINH TẾ NĂNG LƯỢNG**

**INSTITUTE TECHNOLOGY & ENERGY ECONOMICS**

**Bình Định, 08-2017**

**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 Petrolium 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** 7](#_Toc495955595)

[**PHẦN MỞ ĐẦU** 9](#_Toc495955596)

[I. SỰ CẦN THIẾT PHẢI QUY HOẠCH 9](#_Toc495955597)

[1.1. Vai trò của cửa hàng xăng dầu 9](#_Toc495955598)

[1.2. Những lý do phải quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc QL.19, QL.19C, QL.25 11](#_Toc495955599)

[II. CÁC CĂN CỨ ĐỂ LẬP QUY HOẠCH 13](#_Toc495955600)

[1. Các văn bản Luật, Nghị định, Quyết định của Chính phủ, Thông tư của các Bộ, Ngành 13](#_Toc495955601)

[2. Các quy chuẩn, tiêu chuẩn Việt Nam có liên quan 15](#_Toc495955602)

[3. Các quy hoạch khác có liên quan 16](#_Toc495955603)

[4. Các tài liệu tham khảo chính 17](#_Toc495955604)

[III. ĐỐI TƯỢNG VÀ PHẠM VI QUY HOẠCH 18](#_Toc495955605)

[1. Đối tượng quy hoạch 18](#_Toc495955606)

[2. Phạm vi quy hoạch 18](#_Toc495955607)

[IV. CẤU TRÚC CỦA BÁO CÁO 20](#_Toc495955608)

[**CHƯƠNG I: TỔNG QUAN VỀ QL.19, QL.19C, QL.25 VÀ HIỆN TRẠNG HỆ THỐNG CỬA HÀNG XĂNG DẦU DỌC QL.19, QL19C, QL.25** 22](#_Toc495955609)

[I. TỔNG QUAN VỀ QL.19, QL 19C VÀ QL.25 22](#_Toc495955610)

[II. HIỆN TRẠNG CÁC CỬA HÀNG KINH DOANH XĂNG DẦU 25](#_Toc495955611)

[1. Khảo sát hiện trạng 25](#_Toc495955612)

[2. Đánh giá hiện trạng 26](#_Toc495955613)

[2.1. Đánh giá về số lượng, mật độ và chủng loại cửa hàng 26](#_Toc495955614)

[2.2. Đánh giá về quy mô, năng suất bán hàng, chất lượng xây dựng và dịch vụ 32](#_Toc495955615)

[2.3. Đánh giá về việc tuân thủ các quy định của Nhà nước trong đầu tư xây dựng và trang bị kỹ thuật 45](#_Toc495955616)

[2.4. Đánh giá về những thành công và tồn tại của hệ thống cửa hàng hiện có 46](#_Toc495955617)

[2.5. Kết quả phân loại các cửa hàng hiện có và định hướng khắc phục trong quy hoạch 47](#_Toc495955618)

[III. TÌNH HÌNH LẬP VÀ TRIỂN KHAI CÁC QUY HOẠCH CỬA HÀNG XĂNG DẦU CỦA CÁC TỈNH, THÀNH PHỐ TRỰC THUỘC TRUNG ƯƠNG CÓ QL.19, QL.19C VÀ QL.25 ĐI QUA 51](#_Toc495955619)

[**CHƯƠNG II: PHÂN TÍCH CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG VÀ DỰ BÁO NHU CẦU TIÊU THỤ XĂNG DẦU DỌC QL.19, QL.19C VÀ QL.25** 53](#_Toc495955620)

[I. ĐƯỜNG LỐI, CHỦ TRƯƠNG CHÍNH SÁCH CỦA ĐẢNG, NHÀ NƯỚC LIÊN QUAN ĐẾN SỰ PHÁT TRIỂN TIÊU THỤ XĂNG DẦU53](#_Toc495955621)

[1. Mục tiêu phát triển kinh tế xã hội 53](#_Toc495955622)

[2. Quản lý thị trường xăng dầu 57](#_Toc495955623)

[II. KHÁI QUÁT VỀ PHÁT TRIỂN KINH TẾ XÃ HỘI CỦA CÁC TỈNH, THÀNH PHỐ CÓ QL.19, QL19C VÀ QL25 ĐI QUA 59](#_Toc495955624)

[III. KHÁI QUÁT VỀ TÌNH HÌNH TIÊU THỤ XĂNG DẦU GIAI ĐOẠN 2010-2015, DỰ BÁO TĂNG TRƯỞNG GIAI ĐOẠN 2017-2020, ĐẾN NĂM 2025 VÀ TẦM NHÌN ĐẾN 2035 74](#_Toc495955625)

[1. Khái quát tình hình tiêu thụ xăng dầu 2010-2015 74](#_Toc495955626)

[2. Số liệu về dự báo nhu cầu vận tải trên QL.19, QL.19C và QL.25 75](#_Toc495955627)

[3. Dự báo tăng trưởng tiêu thụ giai đoạn 2017-2025 và giai đoạn 2025-2035 78](#_Toc495955628)

[IV. TÁC ĐỘNG HỘI NHẬP KINH TẾ 78](#_Toc495955629)

[1. Hội nhập kinh tế 78](#_Toc495955630)

[2. Các nhân tố nước ngoài - mối quan hệ với các nước láng giềng 80](#_Toc495955631)

[V. DỰ BÁO NHU CẦU TIÊU THỤ XĂNG DẦU DỌC QL.19, QL.19C VÀ QL.25 81](#_Toc495955632)

[1. Các phương pháp dự báo 81](#_Toc495955633)

[2. Dự báo tiêu thụ xăng dầu dọc QL.19, QL.19C và QL.25 82](#_Toc495955634)

[VI. TÍNH TOÁN SỐ LƯỢNG CỬA HÀNG XĂNG DẦU CẦN CÓ DỌC CÁC QUỐC LỘ 89](#_Toc495955635)

[1. Các phương pháp tính toán 89](#_Toc495955636)

[2. Lựa chọn phương pháp tính 93](#_Toc495955637)

[3. Kết quả tính toán 94](#_Toc495955638)

[**CHƯƠNG III. QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG CỬA HÀNG DỌC QL.19, QL.19C VÀ QL.25** 98](#_Toc495955639)

[I. QUAN ĐIỂM QUY HOẠCH 98](#_Toc495955640)

[II. MỤC TIÊU QUY HOẠCH 98](#_Toc495955641)

[1. Mục tiêu chung 98](#_Toc495955642)

[2. Mục tiêu cụ thể 98](#_Toc495955643)

[III. ĐỊNH HƯỚNG QUY HOẠCH 99](#_Toc495955644)

[IV. QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG CHXD DỌC QL.19, QL.19C VÀ QL.25 ĐẾN NĂM 2025 99](#_Toc495955645)

[1. Các tiêu chí xây dựng cửa hàng xăng dầu 99](#_Toc495955646)

[2. Luận chứng các phương án phát triển 108](#_Toc495955647)

[V. ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN SAU NĂM 2025 114](#_Toc495955648)

[VI. NHU CẦU VỐN ĐẦU TƯ 115](#_Toc495955649)

[1. Suất đầu tư và xây dựng các cửa hàng mới 115](#_Toc495955650)

[2. Suất đầu tư cải tạo nâng cấp cửa hàng xăng dầu hiện có 116](#_Toc495955651)

[3. Tổng nhu cầu vố đầu tư 117](#_Toc495955652)

[4. Nguồn vốn 119](#_Toc495955653)

[VII. NHU CẦU ĐẤT XÂY DỰNG 119](#_Toc495955654)

[VIII. ĐẢM BẢO AN TOÀN GIAO THÔNG TẠI CÁC VỊ TRÍ CHXDN KẾT NỐI VỚI QL.19, QL.19C VÀ QL.25 120](#_Toc495955655)

[**CHƯƠNG IV: CÁC GIẢI PHÁP BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG** 121](#_Toc495955656)

[I. CÁC TÁC NHÂN ẢNH HƯỞNG ĐẾN MÔI TRƯỜNG KHI XÂY DỰNG HỆ THỐNG CỬA HÀNG XĂNG DẦU 121](#_Toc495955657)

[1. Nguồn gây tác động đến môi trường 121](#_Toc495955658)

[2. Đánh giá tác động của dự án quy hoạch đến môi trường 122](#_Toc495955659)

[3. Đối tượng, quy mô bị tác động 123](#_Toc495955660)

[4. Xu hướng biến đổi của các điều kiện tự nhiên, môi trường và KT – XH 124](#_Toc495955661)

[5. Đánh giá sự phù hợp giữa quan điểm, mục tiêu của dự án với quan điểm mục tiêu bảo vệ môi trường 125](#_Toc495955662)

[II. CÁC GIẢI PHÁP GIẢM THIỂU Ô NHIỄM MÔI TRƯỜNG 126](#_Toc495955663)

[1. Phương hướng 126](#_Toc495955664)

[2. Giải quyết các vấn đề môi trường trong quá trình thực hiện quy hoạch 128](#_Toc495955665)

[**CHƯƠNG V: MỘT SỐ GIẢI PHÁP CHỦ YẾU VÀ TỔ CHỨC THỰC HIỆN QUY HOẠCH** 134](#_Toc495955666)

[I. CÁC GIẢI PHÁP CHỦ YẾU 134](#_Toc495955667)

[1. Giải pháp về vốn đầu tư 134](#_Toc495955668)

[2. Giải pháp về tổ chức, quản lý 134](#_Toc495955669)

[3. Giải pháp về tài chính 136](#_Toc495955670)

[4. Giải pháp về đất đai 137](#_Toc495955671)

[5. Giải pháp về quản lý hệ thống CHXD 137](#_Toc495955672)

[II. CÁC CƠ CHẾ CHÍNH SÁCH 138](#_Toc495955673)

[1. Chính sách phát triển thị trường 138](#_Toc495955674)

[2. Chính sách hỗ trợ các cửa hàng phải giải toả 139](#_Toc495955675)

[III. TỔ CHỨC THỰC HIỆN QUY HOẠCH 139](#_Toc495955676)

[**KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ** 141](#_Toc495955677)

[I. KẾT LUẬN 141](#_Toc495955678)

[1. Kết luận về sự cần thiết phải quy hoạch 141](#_Toc495955679)

[2. Kết luận về hiện trạng hệ thống cửa hàng xăng dầu 141](#_Toc495955680)

[3. Kết luận về quy hoạch xây dựng mới CHXD 143](#_Toc495955681)

[II. KIẾN NGHỊ 145](#_Toc495955682)

[**PHỤ LỤC** 147](#_Toc495955683)

# GIỚI THIỆU CHUNG

**1. Tên đề án:**

QUY HOẠCH HỆ THỐNG CỬA HÀNG XĂNG DẦU DỌC QL.19 VÀ QL.25 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;

Th.S. Hoàng Hiền – Chuyên ngành kinh tế xây dựng;

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.

KS. Trần Đặng Lan Vân – Chuyên viên môi trường

**5.2. Cố vấn khoa học/Chuyên gia tư vấn**

- PGS.TS. Phạm Hồng Luân - Khoa học quy hoạch các công trình xây dựng;

- PGS.TS. Nguyễn Ngọc Lân – 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.19 đi qua: Bình Định, Gia Lai.

- Tập đoàn Xăng dầu Việt Nam (Petrolimex): Các Công ty, Chi nhánh xăng dầu Petrolimex các tỉnh, thành phố có các QL.19, QL.19C và QL.25 đi qua (Công ty TNHH MTV Bắc Tây Nguyên,, Công ty XD Bắc Tây Nguyên, Công ty CPXD DK Phú Yên).

- Tổng công ty Dầu Việt Nam (PV OIL);

- Xăng dầu Quân Đội ( CHXD Quân Đoàn 3, CHXD Quân Đoàn 7,..);

**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 khoảng 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 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 họat 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 duyên hải Nam Trung Bộ và Tây Nguyên, 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 QL.19, QL19C và QL.25 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 QL.19, QL.19C, QL.25

- 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. Đến nay (2017), 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, thành phố như Quy hoạch hệ thống CHXD dọc đường Hồ Chí Minh, QL.1, QL.10, QL.6, QL.13…

+ QL.19 là tuyến đường chiến lược nối Tp Quy Nhơn với Gia Lai, thông sang nước Campuchia.

+ QL 19C là tuyến đường giao thông phía tây là trục “xương sống” nối ba huyện miền núi của tỉnh Phú Yên với các tỉnh Tây Nguyên.

+ QL.25 là tuyến đường quan trọng nối Phú Yên thuộc duyên hải Nam Trung Bộ với Gia Lai thuộc Tây Nguyên.

- Các QL.19, QL.19C, QL.25 có ảnh hưởng trực tiếp đến phát triển kinh tế xã hội của các tỉnh Bình Định, Phú Yên, Gia Lai, Đắk Lắk thuộc Tây Nguyên và Nam Trung Bộ.

Hệ thống cung cấp xăng dầu dọc QL.19, QL.19C, QL.25 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.19, QL.19C, QL.25 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, 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 có nhiều cửa hàng với mật dày đặt,... 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.19, QL.19C, QL.25 đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035 là cần thiết.

Quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc các quốc lộ ở trên có ý nghĩa quan trọng vì:

- Bảo đảm cung ứng đầy đủ, kịp thời xăng dầu cho các phương tiện giao thông trên QL.19, QL.19C, QL.25, phát triển kinh tế - xã hội cho địa phương có tuyến QL.19, QL.19C, QL.25 đi qua;

- 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 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 39/2011/TT-BGTVT ngày 18 tháng 5 năm 2011 của Bộ Giao Thông Vận Tải về nội dung “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 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.

Thông tư số 22/2015/TT-BKHCN ngày 11/11/2015 về việc ban hành thực hiện “Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về xăng, nhiên liệu diezen và nhiên liệu sinh học”

Thông tư số 43/2015/TT-BCT ngày 08/12/2015 của Bộ Công Thương về quy định tỷ lệ hao hụt xăng dầu trong hoạt động 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: QCXDVN 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 kỹ thuật quốc gia QCVN 08:2012/BCT “Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trang thiết bị, phụ trợ sử dụng trong tồn trữ và phân phối phân sinh học (xăng E5, E10) tại cửa hàng xăng dầu”

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

### 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 số 54/2009/QĐ- TTg ngày 14 tháng 04 năm 2009 về việc phê duyệt Quy hoạc tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Bình Định đến năm 2020.

Quyết định số 319/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính Phủ về việc Phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế xã hội tỉnh Gia Lai đến năm 2020

Nghị Quyết điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Phú Yên đến năm 2020, tần nhìn đến năm 2030.

Quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu của các tỉnh Gia Lai, Bình Định, Phú Yên, Đắk Lắk

+ Tỉnh Bình Định : Quyết định số 1670/QĐ-UBND ngày 12/2/2017 của UBND Tỉnh Bình Định phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống kinh doanh xăng dầu và kho xăng dầu trên địa bàn tỉnh Bình Định năm 2020, định hướng đến năm 2025;

+ Tỉnh Phú Yên: Quyết định số 1156/QĐ-UBND ngày 8/8/2012 của UBND tỉnh Phú Yên về việc phê duyệt Quy hoạch, rà soát, cập nhật, bổ sung quy hoạch hệ thống xăng dầu trên địa bàn Tỉnh Phú Yên đến năm 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.19, QL19C, QL.25 đến năm 2020, có xét đến năm 2025;

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

Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020 ban hành theo Quyết định số 568/QĐ-TTg ngày 08/4/2013 của Thủ tướng Chính phủ.

### 4. Các tài liệu tham khảo chính

Nghị quyết Đại hội đại biểu Đảng bộ, tỉnh Bình Định, tỉnh Gia Lai, tỉnh Phú Yên, tỉnh Đắk Lắk nhiệm kỳ 2015 - 2020;

Quy hoạch hệ thống CHXD dọc các tuyến đường Hồ Chí Minh QL.13, QL.10, QL.6,… của Bộ Công Thương;

Quyết định số 1490/QĐ-TTg ngày 26/5/2013 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống cửa khẩu biên giới đất liền Việt Nam - Campuchia đến năm 2020.

Thiết kế các cửa hàng xăng dầu trên địa bàn tỉnh Gia Lai, tỉnh Bình Định, Phú Yên của một số doanh nghiệp do Công ty cổ phần Tư vấn xây dựng Petrolimex, PV OIL, PVE thực hiện trong thời gian 2010 - 2016;

Các tài liệu về quy hoạch các khu công nghiệp, khu đô thị mới trên địa bàn bàn tỉnh Gia Lai, tỉnh Bình Định, Phú Yên, Đắk Lắk.

Quy hoạch phát triển mạng lưới cửa hàng xăng dầu trên địa bàn tỉnh Gia Lai, tỉnh Bình Định, Phú Yên giai đoạn 2012-2020, tầm nhìn 2030.

## **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 QL.19, QL.19C\* và QL.25

- QL.19: Có chiều dài 240 km, qua địa phận tỉnh Gia Lai 169,5 km, qua địa phận tỉnh Bình Định 70,5 km, Quốc lộ 19 là con đường giao thông huyết mạch nối các tỉnh Tây Nguyên và cảng Quy Nhơn của tỉnh Bình Định. Điểm đầu là tại cảng Quy Nhơn, thành phố Quy Nhơn, tỉnh Bình Định và điểm cuối là cửa khẩu Lệ Thanh, tỉnh Gia Lai.

- QL.19C: Có chiều dài 151,4 km, điểm đầu giao với Quốc lộ 1A tại km 1220+00 thuộc địa phận thị trấn Diêu Trì, huyện Tuy Phước (Bình Định), điểm cuối giáp với Quốc lộ 26 thuộc huyện M’Đrắk (Đắk Lắk). Trong đó, đoạn qua tỉnh Bình Định dài gần 40 km (vốn là tỉnh lộ 638), đoạn qua tỉnh Phú Yên dài hơn 112 km (vốn là tuyến trục dọc miền Tây Phú Yên, không tính đoạn trùng quốc lộ 29 dài gần 3 km). Đoạn đi qua tỉnh Đắk Lắk là 30km.

- QL.25: Có chiều dài 181 km, nối tỉnh Phú Yên thuộc vùng Duyên hải Nam Trung bộ và tỉnh Gia Lai thuộc Tây Nguyên. Quốc lộ 25 bắt đầu từ xã [Hòa An](https://vi.wikipedia.org/wiki/H%C3%B2a_An,_Ph%C3%BA_H%C3%B2a), huyện Tuy An của tỉnh Phú Yên đến thị trấn [Chư](https://vi.wikipedia.org/wiki/Ch%C6%B0_S%C3%AA) Sê, huyện Chư Sê của tỉnh Gia Lai (Km 69 - Km 180+810). Quốc lộ 25 giao với [Q](https://vi.wikipedia.org/wiki/Qu%E1%BB%91c_l%E1%BB%99_14)uốc lộ 14 đi Đắk Lắk tại ngã ba Chư Sê.

Không quy hoạch cửa hàng xăng dầu cho các đường ngang nối với đường QL19, QL.19C và QL.25.

*(\*QL.19C không nằm trong HĐ tư vấn)*

**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.19, QL.19C và QL.25;

- Tổng quan về phát triển kinh tế xã hội của các địa phương có QL.19, QL.19C và QL.25 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.19, QL.19C và QL.25;

- Xác định số lượng cửa hàng bán lẻ xăng dầu cần có dọc QL.19, QL.19C và QL.25;

- 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 2017-2025;

- 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 chồng chập 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.19, QL.19C, QL.25 và hiện trạng hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc QL.19, QL.19C và QL.25.

**Chương II:** Phân tích, đánh giá các yếu tố ảnh hưởng và dự báo tiêu thụ xăng dầu dọc QL.19, QL.19C và QL.25.

**Chương III:** Quy hoạch phát triển hệ thống cửa hàng xăng dọc QL.19, QL.19C và QL.25.

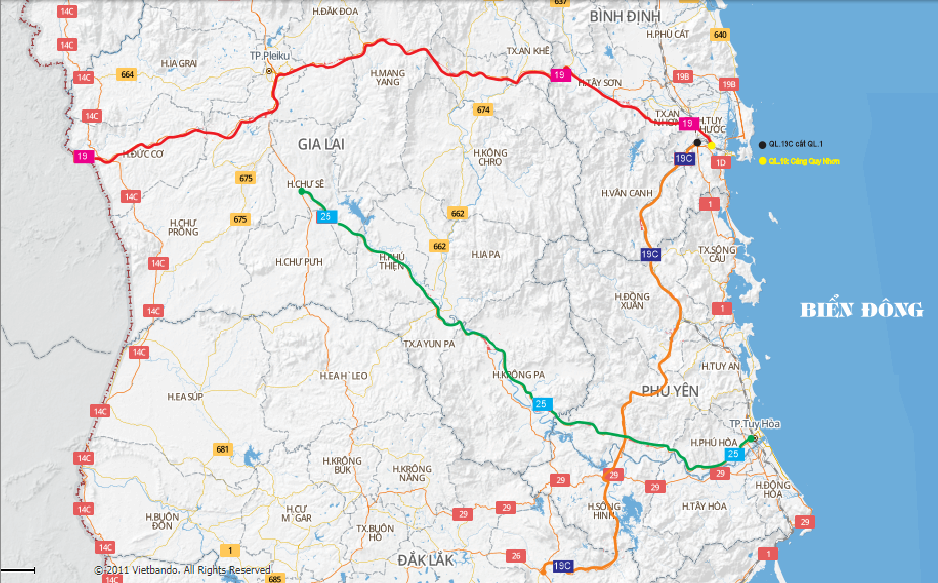
**Chương IV:** Giải pháp bảo vệ môi trường.

**Chương V:** Một số giải pháp chủ yếu và tổ chức thực hiện quy hoạch.

**Kết luận và kiến nghị**

# CHƯƠNG I: TỔNG QUAN VỀ QL.19 VÀ HIỆN TRẠNG HỆ THỐNG CỬA HÀNG XĂNG DẦU DỌC QL.19

## **I. TỔNG QUAN VỀ QL.19, QL 19C và QL.25**



***\* Tổng quan về QL.19***

1. Tổng quan về QL.19

- QL.19 có chiều dài 240 km, qua địa phận tỉnh Gia Lai 169,5 km, qua địa phận tỉnh Bình Định 70,5 km, QL.19 là con đường giao thông huyết mạch nối các tỉnh Tây Nguyên và cảng Quy Nhơn của tỉnh Bình Định.

Điểm đầu: Cảng Quy Nhơn, thành phố Quy Nhơn, tỉnh Bình Định

Điểm cuối: Cửa khẩu Lệ Thanh, Tỉnh  Gia Lai.

- QL.19 là tuyến đường chiến lược nối Tp Quy Nhơn với Gia Lai,  thông sang nước Campuchia. Dọc theo Quốc lộ 19 có nhiều tuyến đường quan trọng nối các tỉnh Đông Nam Bộ như Quốc lộ 14C, Quốc lộ 19C.

- Các địa phương có Quốc lộ 19 đi qua bao gồm:

+ Tỉnh Bình Định : Tp Quy Nhơn, Huyện Tuy Phước, Thị xã An Nhơn, Huyện Tây Sơn.

+ Tỉnh Gia Lai: Thị xã An Khê, Huyện Đak Pơ, Huyện Mang Yang, Huyện Đak Đoa, Tp Pleiku, Huyện Chư Prông, Huyện Đức Cơ.

- Tuyến QL.19 mới đoạn từ Cảng biển Quy Nhơn đến điểm nối quốc lộ 1A tại km1209 (dài 17,8km) là đoạn đầu tiên trên toàn tuyến quốc lộ 19 nối từ Cảng biển Quy Nhơn đến cửa khẩu quốc tế Lệ Thanh (tỉnh Gia Lai), được triển khai xây dựng theo tiêu chuẩn đường cấp 1 đô thị, mặt cắt ngang rộng từ 32-50m với 6 làn xe (4 làn xe cơ giới, 2 làn xe thô sơ) cùng dải phân cách và vỉa hè. (hiện nay, T8/2017, đang san lấp mặt bằng).

2. Hướng Tuyến

Đi hướng từ cảng Quy Nhơn về phía tây đi qua đèo Mang Yang xuống Tp Plieku rồi đi đến cửa khẩu Lệ Thanh ranh giới giữa Tỉnh Gia Lai và nước Campuchia.

3. Tình trạng kỹ thuật

Quốc lộ 19 đã được nâng cấp có quy mô đường cấp III (đồng bằng), mặt cắt ngang nền đường đoạn thông thường 12m, đoạn qua khu dân cư rộng 15m, tốc độ thiết kế 80km/giờ, đoạn qua khu dân cư tập trung 60km/giờ. Hiện nay toàn bộ tuyến được trải nhựa tuy nhiên còn một số đoạn đường, ví dụ từ Km90-Km108 (Gia Lai) và Km50- Km51+152 (Bình Định), đoạn 18km tại Đắk Pơ (Gia Lai) đã bị hư hỏng ảnh hưởng đến các phương tiện lưu thông trên đường.

(*Tại thời điểm khảo sát* )

4. Đơn vị quản lý

Tổng cục đường bộ.

***\* Tổng quan về QL.19C***

1. Tổng quan về QL.19C

- Toàn tuyến quốc lộ mới này có tổng chiều dài 151,4 km, điểm đầu giao với quốc lộ 1 tại km 1220+00 thuộc địa phận thị trấn Diêu Trì, huyện Tuy Phước (Bình Định), điểm cuối giáp với tỉnh lộ 639B (còn gọi là đường liên tỉnh 13B) thuộc huyện M’Đrắk (Đắk Lắk). Trong đó, đoạn qua tỉnh Bình Định dài gần 40 km (vốn là tỉnh lộ 638), đoạn qua tỉnh Phú Yên dài hơn 112 km (vốn là tuyến trục dọc miền Tây Phú Yên, không tính đoạn trùng quốc lộ 29 dài gần 3 km).

- Bộ Giao thông vận tải đề nghị tỉnh Đắk Lắk sớm nâng cấp gần 30 km tỉnh lộ của tỉnh này để nối vào quốc lộ 19C.

- Tuyến đường giao thông phía tây là trục “xương sống” nối ba huyện miền núi Đồng Xuân, Sơn Hòa, Sông Hinh của tỉnh Phú Yên với các tỉnh Tây Nguyên. Kết hợp với nhiều con đường dọc chạy xuống đồng bằng, đây còn là tuyến chiến lược song song với quốc lộ 1 và trục đường động lực ven biển Phú Yên.

+ Điểm đầu: Thị trấn Diêu Trì, huyện Tuy Phước, tỉnh Bình Định.

+ Điểm cuối: giáp với tỉnh lộ 639B (còn gọi là đường liên tỉnh 13B) thuộc huyện M’Đrắk (Đắk Lắk).

2. Hướng Tuyến

Quốc lộ 19C là tuyến đường nối từ tỉnh Bình Định và tỉnh Phú Yên đi sang tỉnh Đắk Lắk.

3. Tình trạng kỹ thuật

Sau khi nâng cấp QL19C mặt đường rộng 5,5m được thảm bê tông nhựa hoặc bê tông xi măng và 15 cầu rộng từ 9 m trở trên, quy mô đường cấp 4 miền núi.Toàn bộ tuyến đường đều được rải nhựa.

*(Nguồn: Thực tế khảo sát)*

4. Đơn vị quản lý

Tổng cục đường bộ.

***\* Tổng quan về QL.25***

1. Tổng quan về QL.25

- Quốc lộ 25 dài 181 km, nối tỉnh Phú Yên thuộc vùng Duyên hải Nam Trung bộ và tỉnh Gia Lai thuộc Tây Nguyên. Quốc lộ 25 bắt đầu từ xã Hòa An, huyện Tuy An của tỉnh Phú Yên đến thị trấn Chư Sê, huyện Chư Sê của tỉnh Gia Lai (Km 69 - Km 180+810). Quốc lộ 25 giao với Quốc lộ 14 đi Đắk Lắk tại ngã ba Chư Sê.

+ Điểm đầu:  xã Hòa An, huyện Phú Hòa của tỉnh Phú Yên

+ Điểm cuối: thị trấn Chư Sê, huyện Chư Sê của tỉnh Gia Lai

2. Hướng Tuyến

QL.25 là tuyến đường quan trọng nối Phú Yên thuộc duyên hải Nam Trung Bộ với Gia Lai thuộc Tây Nguyên.

3. Tình trạng kỹ thuật

Hiện nay, QL.25 đều có nền, mặt đường nhỏ hẹp, mặt đường bằng bê tông nhựa rộng 3.5m-6m. Tuy nhiên vẫn còn một số đoạn đường hư hỏng ảnh hướng đến phương tiên và người dân di lại.

4. Đơn vị quản lý

Tổng cục đường bộ.

## **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.19, QL.19C và QL.25. Đơn vị tư vấn đã phối hợp với các Sở Công Thương của 03 tỉnh, thành phố, nơi có tuyến đường đi qua và 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 2017 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 để: 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,...).

- Lập các điểm tính toán lưu lượng phương tiện lưu thông trên các quốc lộ.

- Vụ Kế hoạch - Bộ Công thương và Đơn vị Tư vấn làm việc với Sở Công Thương các tỉnh, thành phố 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*

*2.1.1 Đánh giá số lượng, mật độ cửa hàng*

**a. Quốc Lộ 19**

*Bảng I.1. Tổng quan về số lượng và mật độ cửa hàng xăng dầu dọc QL.19*

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **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 | Tỉnh Bình Định | 67 | 28 | 2,4 | 0 | 0 | 28 |
| 2 | Tỉnh Gia Lai | 175 | 71 | 2,46 | 0 | 0 | 71 |
|  | **Toàn tuyến** | **242** | **99** | **2.44** | **0** | **0** | **99** |

* QL.19 đoạn đi qua tỉnh Bình Định tại thời điểm khảo sát có tất cả 28 CHXD đang kinh doanh (Bao gồm 28 CHXD theo danh sách của Sở và 1 CHXD Bà Di Km16+950 phát hiện khi đi khảo sát).

*- Có 19 CHXD tồn tại.*

*- Có 5 CHXD cần cải tạo nâng cấp.*

*- Có 4 CHXD xóa bỏ/di dời:*

*+* CHXD Duy Tùng Km 58+ 700, vi phạm khoảng cách theo NĐ 11/2010/NĐ-CP, xây dựng năm 2012.

+ CHXD số 10 Km41+ 460, đã có chủ trương của UBND tỉnh di dời.

+ CHXD Tân Nam Phát Km17+20, di dời do không đảm bảo hành lang ATGT.

+ CHXD Đinh Phát Km22+ 900 thiếu số liệu yêu cầu Sở cung cấp thông tin, nếu không đủ cơ sở pháp lý thì cho xóa bỏ hoặc di dời.

- CHXD Bà Di Km16 + 950: mặt sau của CHXD Bình An (QL.1) – Yêu cầu đóng cửa.

* QL.19 đoạn qua tỉnh Gia Lai tại thời điểm khảo sát có tất cả 71 CHXD trong đó:

*- Có 32 CHXD tồn tại*

Trong đó, Sở CT tỉnh Gia Lai cần lưu ý cập nhật thông tin của các CHXD sau:

+ CHXD Duy Cường (Km 101+650) trên thực tế đã xây dựng xong, chưa hoạt động (sở CT tỉnh Gia Lai đã phê duyệt nhưng chưa triển khai).

+ CHXD Trạm xăng dầu số 7 (Km 74+ 350) thuộc công ty TNHH TM DV vận tải Bắc Nam được chuyển nhượng lại từ CHXD số 1 thuộc công ty TNHH Gia Vũ. Nhưng sở CT tỉnh Gia Lai lại không có thông tin cụ thể, đề nghị xem xét lại.

+ CHXD Thắng Lợi (Km 99+650) trên thực tế vẫn hoạt động nhưng trong danh sách của sở CT tỉnh Gia Lai là tạm nghỉ.

*- Có 25 CHXD cần cải tạo nâng cấp*

Trong đó: CHXD Quang Tâm (Km 208+ 620) xây dựng năm 2000, Petrolimex mua lại và đập đi xây mới thành CHXD số 56. (Cách CHXD Thái Anh số 5 là 2km).

*- Có 14 CHXD xóa bỏ/di dời:*

*+* CHXD Ngọc Mai số 5 (Km 218+ 220) vi phạm khoảng cách theo NĐ 11/2010/NĐ-CP, xây dựng năm 2016.

+ CHXD Dịch Vụ Vận Tải (Km 166+ 700) quá nhỏ, không đủ diện tích mở rộng, không đảm bảo hành lang ATGT.

+ CHXD An Khê (Km 69+ 650) vi phạm khoảng cách theo NĐ 11/2010/NĐ-CP, xây dựng năm 2010.

+ CHXD Đức Tính (Km 84+520) phía phải quá nhỏ phải di dời đến vị trí mới theo đề nghị của sở CT tỉnh Gia Lai tới vị trí Km 84+950 phía trái.

+ CHXD Duy Lâm (Km 84+ 750) vi phạm khoảng cách theo NĐ 11/2010/NĐ-CP, yêu cầu SCT tỉnh Gia lai cung cấp năm xây dựng.

+ CHXD Tứ Phương (Km 87+ 320), vi phạm khoảng cách theo NĐ 11/2010/NĐ-CP, xây dựng năm 2014.

+ CHXD Hòa Hiệp (Km 90+750) không tồn tại trên thực tế, chỉ tìm thấy cây xăng di động. Theo phản hồi của người dân thì CHXD này đã nghỉ bán nhiều năm nhưng trong danh sách của sở CT tỉnh Gia Lai vẫn có.

+ CHXD Phú Hưng (Km 107+850) sở CT tỉnh Gia Lai không có số liệu về năm xây dựng và đã đăng kí lại vào năm 2015, cách CHXD số 40 (xây dựng năm 2000) 150m. Đề nghị sở CT tỉnh Gia Lai xem xét lại, nếu không đủ số liệu sẽ xóa bỏ.

+ CHXD Trung Đoàn 7 (Km 107+390) tại thời điểm khảo sát không hoạt động đề nghị sở CT tỉnh Gia Lai xóa bỏ.

+ CHXD số 4 (Km 112+ 200) Vi phạm khoảng cách theo NĐ 11/2010/NĐ-CP, xây dựng năm 2012.

+ CHXD Gia Trung (Km 124+190) xây dựng năm 1992. Tại thời điểm khảo sát thì CHXD này không hoạt động, Đề nghị sở CT tỉnh Gia Lai kiểm tra lại.

+ CHXD Thu Minh (Km 152+ 630) xây dựng năm 2004, quá nhỏ ngay ngã 3 không còn diện tích mở rộng yêu cầu di dời.

+ CHXD Thuận Thảo số 4 (Km 153+560) quá nhỏ không còn diện tích yêu cầu di dời, thời điểm khảo sát không thấy kinh doanh, xây dựng năm 1992, đề nghị sở CT tỉnh Gia Lai có ý kiến thêm.

+ CHXD Thành Ánh (Km159+450) xây dựng năm 1996, quá nhỏ không còn diện tích yêu cầu di dời, đề nghị sở CT tỉnh Gia Lai có ý kiến thêm.

**b. Quốc Lộ 19C**

*Bảng I.2. Tổng quan về số lượng và mật độ cửa hàng xăng dầu dọc QL.19C*

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **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 | Tỉnh Bình Định | 41 | 7 | 5,85 | 0 | 0 | 7 |
| 2 | Tỉnh Phú Yên | 110 | 11 | 10 | 0 | 0 | 11 |
|  | **Toàn tuyến** | **151** | **18** | **8.38** | **0** | **0** | **18** |

* QL.19C đoạn qua tỉnh Bình Định tại thời điểm khảo sát có tất cả 7 CHXD trong đó:

*- Có 4 CHXD tồn tại*

*- Có 1 CHXD cần cải tạo nâng cấp*

*- Có 2 CHXD cần di dời/xóa bỏ*

*+* CHXD Long Toàn Tâm(CS 2) (Km 18+300) vi phạm khoảng cách theo NĐ 11/2010/NĐ-CP, yêu cầu SCT tỉnh Bình Định cung cấp năm xây dựng.

+ CHXD số 6 (Km 24+550) vi phạm khoảng cách theo NĐ 11/2010/NĐ-CP, yêu cầu SCT tỉnh Bình Định cung cấp năm xây dựng.

* QL.19C đoạn qua tỉnh Phú Yên tại thời điểm khảo sát có tất cả 11 CHXD trong đó:

*- Có 3 CHXD tồn tại*

*- Có 8 CHXD cần cải tạo nâng cấp.*

*\* 151km đi qua tỉnh Bình Định và Phú Yên đã được nâng cấp, đoạn qua tỉnh Đắk Lắk 30km đang đề nghị tỉnh Đắk Lắk nâng cấp, tại thời điểm khảo sát là đường đất.*

**c. Quốc Lộ 25**

*Bảng I.3. Tổng quan về số lượng và mật độ cửa hàng xăng dầu dọc QL.25*

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **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 | Tỉnh Phú Yên | 69 | 12 | 5,75 | 0 | 0 | 12 |
| 2 | Tỉnh Gia Lai | 112 | 29 | 3,86 | 0 | 0 | 29 |
|  | **Toàn tuyến** | **181** | **41** | **4.41** | **0** | **0** | **41** |

* QL.25 đoạn qua tỉnh Phú Yên tại thời điểm khảo sát có tất cả 12 CHXD trong đó:

*- Có 3 CHXD tồn tại*

*- Có 9 CHXD cần cải tạo nâng cấp*

* QL.25 đoạn qua tỉnh Gia Lai tại thời điểm khảo sát có tất cả 29 CHXD trong đó:

*- Có 12 CHXD tồn tại*

*- Có 14 CHXD cần cải tạo nâng cấp*

*- Có 3 CHXD cần di dời/xóa bỏ*

*+* CHXD Hoàng Hân 4 (Km 71+ 850) vi phạm khoảng cách theo NĐ 11/2010/NĐ-CP, xây dựng năm 2014.

+ CHXD số 4 (Km 135+350) vi phạm khoảng cách theo NĐ 11/2010/NĐ-CP, xây dựng năm 2016.

+ CHXD Mai Phương Thảo (Km 141+ 450) vi phạm khoảng cách theo NĐ 11/2010/NĐ-CP, đề nghị SCT tỉnh Phú Yên cung cấp năm xây dựng.

*(\*) 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.*

- Mật độ trung bình CHXD trên QL.19 là 2.44km/CH, QL.25 là 4.41 km/CH và QL.19C là 8.38 km/CH. Điều này phản ánh phù hợp với thực tế là mật độ các phương tiện giao thông, lưu thông trên QL.19 cao hơn nhiều so với QL.25 và đặc biệt là QL.19C.

- Xem xét quy mô của hệ thống cửa hàng trên các tuyến QL.19, QL.19C, QL.25 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 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.

*2.1.2 Đánh giá chủng loại cửa hàng.*

***\* Theo phân cấp cửa hàng của Tiêu chuẩn Việt Nam TCVN-4530:2011 (Cấp1, 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 kháo sát thấy dung tích chứa các CHXD dọc các QL.19, QL.19C, QL.25 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 của hàng của Tập đoàn Xăng dầu Việt Nam (Petrolimex) gồm các Công ty, Chi nhánh xăng dầu Petrolimex các tỉnh, thành phố có các QL.19, QL.19C và QL.25 đi qua (Công ty TNHH MTV Bắc Tây Nguyên,, Công ty XD Bắc Tây Nguyên, Công ty CPXD DK Phú Yên); Tổng công ty Dầu Việt Nam (PV OIL); Xăng dầu Quân Đội (CHXD Quân Đoàn 3, CHXD Quân Đoàn 7,..) 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.

- 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 của hàng dọc các tuyến QL.19, QL.19C, QL.25 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 của 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 các tuyến quốc lộ đặc biệt là QL.19.

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.19, QL.19C và QL.25 sau đây để làm cơ sở cho công tác quy hoạch.

***\* Quốc Lộ 19***

*Bảng I.4. Phân loại cửa hàng xăng dầu dọc QL.19 theo quy mô*

*Đơn vị tính: Số lượng cửa hàng (ghi chú có bao nhiêu cửa hàng không có diện tích)*

| **TT** | **Danh mục** | **Bình Định** | **Gia Lai** | **Tổng toàn tuyến** | **Phần trăm** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **I** | **Diện tích đất** |  |  |  |  |
| 1 | < 500 m2 | 3 | 9 | **12** | 13.8 % |
| 2 | 500 m2 đến 1000 m2 | 8 | 21 | **29** | 33.3 % |
| 3 | > 1000 m2 đến 3000 m2 | 8 | 26 | **34** | 39.08% |
|  | >3000m2 | 6 | 7 | **12** | 13.7 % |
|  | **Cộng** | **25\*\*\*** | **63** | **87** |  |
| **II** | **Số cột bơm** |  |  |  |  |
| 1 | ≤ 2 cột | 0 | 10 | **11** | 14 % |
| 2 | 3 cột đến 4 cột | 16 | 40 | **49** | 62 % |
| 3 | ≥ 5 cột | 12 | 9 | **19** | 24 % |
|  | **Cộng** | **28** | **59** | **79** |  |
| **III** | **Sản lượng** |  |  |  |  |
| 1 | < 50 m3 | 7 | 30 | **37** | 42.1 % |
| 2 | 50 m3 - 100 m3 | 12 | 26 | **38** | 43.1 % |
| 3 | > 100 m3 | 6 | 7 | **13** | 14.8 % |
|  | **Cộng** | **25(\*)** | **63(\*\*)** | **88** |  |

(\*) Bình Định có 03 CHXD không có số liệu sản lượng: CHXD Phương Linh, CHXD Đinh Phát, CHXD Phương Linh 2.

(\*\*) Gia Lai có 07 CHXD không có số liệu sản lượng: Trạm xăng dầu số 1, CHXD Duy Lâm, CHXD Hòa Hiệp, CHXD Trung Đoàn 7(tạm nghỉ), CHXD Phú Hưng(xóa bỏ), CHXD Tiến Định, CHXD số 6.

(\*\*\*) Bình Định có 03 CHXD không có số liệu diện tích đất: CHXD Phương Linh, CHXD Đinh Phát, CHXD Phương Linh 2.

***\* Quốc Lộ 19C***

*Bảng I.5. Phân loại cửa hàng xăng dầu dọc QL.19C theo quy mô*

*Đơn vị tính: Số lượng cửa hàng (ghi chú có bao nhiêu cửa hàng không có diện tích)*

| **TT** | **Danh mục** | **Bình Định** | **Phú Yên** | **Đắk Lắk** | **Tổng toàn tuyến** | **Phần trăm** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **I** | **Diện tích đất** |  |  |  |  |  |
| 1 | < 500 m2 |  | 0 |  | **0** | 0% |
| 2 | 500 m2 đến 1000 m2 |  | 1 |  | 1 | 25% |
| 3 | > 1000 m2 đến 3000 m2 |  | 2 |  | 2 | 50% |
|  | >3000m2 |  | 1 |  | **1** | 25% |
|  | **Cộng** |  | **4\*** |  | **4** |  |
| **II** | **Số cột bơm** |  |  |  |  |  |
| 1 | ≤ 2 cột |  | 0 |  | 0 | 0% |
| 2 | 3 cột đến 4 cột |  | 1 |  | 1 | 25% |
| 3 | ≥ 5 cột |  | 3 |  | 3 | 75% |
|  | **Cộng** |  | **4\*** |  | **4** |  |
| **III** | **Sản lượng** |  |  |  |  |  |
| 1 | < 50 m3 |  | 2 |  | 2 | 50% |
| 2 | 50 m3 - 100 m3 |  | 1 |  | 1 | 25% |
| 3 | > 100 m3 |  | 1 |  | 1 | 25% |
|  | **Cộng** |  | **4\*** |  | **4** |  |

(\*) Phú Yên có 7 CHXD không có số liệu diện tích đất, số cột bơm và sản lượng:

CHXD Xuân Lãnh, CHXD Phương Lan, CHXD Đông Xuân, CHXD Hoa Bằng, CHXD Đức Bình Tây, CHXD Luận Tâm, CHXD Như Vi.

***\* Quốc Lộ 25***

*Bảng I.6. Phân loại cửa hàng xăng dầu dọc QL.25 theo quy mô*

*Đơn vị tính: Số lượng cửa hàng (ghi chú có bao nhiêu cửa hàng không có diện tích)*

| **TT** | **Danh mục** | **Phú Yên** | **Gia Lai** | **Tổng toàn tuyến** | **Phần trăm** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **I** | **Diện tích đất** |  |  |  |  |
| 1 | < 500 m2 | 1 | 6 | **7** | 21.2% |
| 2 | 500 m2 đến 1000 m2 | 0 | 9 | **9** | 27.3% |
| 3 | > 1000 m2 đến 3000 m2 | 4 | 12 | **16** | 48.47% |
|  | >3000m2 | 0 | 1 | **1** | 3.03% |
|  | **Cộng** | **5\*** | **28\*\*** | **33** |  |
| **II** | **Số cột bơm** |  |  |  |  |
| 1 | ≤ 2 cột | 2 | 2 | **4** | 10% |
| 2 | 3 cột đến 4 cột | 7 | 22 | **29** | 72.5% |
| 3 | ≥ 5 cột | 3 | 4 | **7** | 17.5% |
|  | **Cộng** | **12** | **28\*** | **40** |  |
| **III** | **Sản lượng** |  |  |  |  |
| 1 | < 50 m3 | 2 | 12 | **14** | 42.42% |
| 2 | 50 m3 - 100 m3 | 1 | 13 | **14** | 42.42% |
| 3 | > 100 m3 | 2 | 3 | **5** | 15.16% |
|  | **Cộng** | **5\*** | **28\*\*** | **33** |  |

(\*) Phú Yên có 7 CHXD không có số liệu diện tích đất và sản lượng: CHXD số 5, CHXD số 21, CHXD Hoa Hội, CHXD Phú Hữu, CHXD Trinh Thái, CHXD Ea Charang, CHXD Phú Mỹ Hưng.

(\*\*) Gia Lai có 1 CHXD không có số liệu diện tích và sản lượng: CHXD Mai Phương Thảo.

*2.2.1. Đánh giá về quy mô của hàng*

***a. Diện tích đất xây dựng cửa hàng***

*a.1. Diện tích xây dựng các CHXD*

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

+ Diện tích đất từ 1.001 đến 3.000 m2

+ Diện tích đất từ 501 đến 1.000 m2

+ Diện tích đất nhỏ đến 500 m2

**\* Quốc lộ 19**

+ Diện tích đất lớn hơn 3.000 m2: có 12/87 CH

+ Diện tích đất từ 1.001 đến 3.000 m2: có 34/87 CH

+ Diện tích đất từ 501 đến 1.000 m2: có 29/87 CH

+ Diện tích đất nhỏ đến 500 m2: có 12/87 CH

**\* Quốc lộ 19C**

+ Diện tích đất lớn hơn 3.000 m2: có 1/4 CH

+ Diện tích đất từ 1.001 đến 3.000 m2: có 2/4 CH

+ Diện tích đất từ 501 đến 1.000 m2: có 1/4 CH

+ Diện tích đất nhỏ đến 500 m2: có 0/4 CH

**\* Quốc lộ 25**

+ Diện tích đất lớn hơn 3.000 m2: có 1/33 CH

+ Diện tích đất từ 1.001 đến 3.000 m2: có 16/33 CH

+ Diện tích đất từ 501 đến 1.000 m2: có 9/33 CH

+ Diện tích đất nhỏ đến 500 m2: có 7/33 CH

*a.2. Nhận xét*

Từ phân định này cho thấy:

- Số của hàng có diện tích lớn hơn 1.000 m2 của QL.19C chiếm tỷ lệ 75%, QL.19 chiếm tỷ lệ 52.78% và QL.25 chiếm tỷ lệ 51.5%. 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 của QL.25 chiếm tỷ lệ 21.2%, QL.19 chiếm tỷ lệ 13.8% và QL.19C không có cửa hàng nào. 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 sử 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 Tập đoàn Xăng dầu Việt Nam (Petrolimex) gồm các Công ty, Chi nhánh xăng dầu Petrolimex các tỉnh, thành phố có các QL.19, QL.19C và QL.25 đi qua (Công ty TNHH MTV Bắc Tây Nguyên,, Công ty XD Bắc Tây Nguyên, Công ty CPXD DK Phú Yên); Tổng công ty Dầu Việt Nam (PV OIL); Xăng dầu Quân Đội (CHXD Quân Đoàn 3, CHXD Quân Đoàn 7,..) 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.

- Số cửa hàng có từ 3 cột đến 4 cột bơm trên QL.25 chiếm tỷ lệ 72.5%, QL.19 chiếm tỷ lệ 62% và QL.19C chiếm tỷ lệ 25% 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 của hàng ≥ 5 cột bơm (tương đương với của hàng loại 1 và 2) trên QL.19C chiếm tỷ lệ 75%, QL.19 chiếm tỷ lệ 24% và QL.25 chiếm tỷ lệ 17.5% do vậy trong quy hoạch cần tăng cường loại của hàng này để phù hợp với định hướng phát triển KT - XH của vùng duyên hải Nam Trung Bộ, Tây Nguyên và các địa phương có các quốc lộ đi qua.

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

***a. Chất lượng dịch vụ***

- Với cơ cấu 23.47% (QL.19) và 22% (QL.25) của các doanh nghiệp lớn của nhà nước và toàn bộ các cửa hàng xăng dầu dọc QL.19, QL.19C và QL.25 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 các tuyến QL.19, QL.19C và QL.25 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 toàn tuyến các quốc lộ 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 (ví dụ QL.19 đoạn qua huyện Đắk Pơ và tp. Pleiku; QL.25 đoạn từ tx. A Yun Pa đến huyện Phú Thiên).

-Qua khảo sát thực tế (có hình ảnh cửa hàng ghi lại được trên các tuyến quốc lộ) khoảng 25.64% CHXD có quy mô nhỏ, kết cấu và kiểu đáng 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 các tuyến quốc lộ.

***b. Năng suất bán hàng***

Năng suất bán hàng trên các QL.19, QL.19C, QL.25 đi qua địa bàn các tỉnh được tổ hợp theo các bảng sau:

***\* Quốc Lộ 19***

*Bảng I.7. Phân loại cửa hàng xăng dầu dọc QL.19 theo sản lượng*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Địa phương** | **Số cửa hàng điều tra được sản lượng** | **Tổng sản lượng bán (m3/tháng)** | **Năng suất BQ 1 cửa hàng (m3/tháng)** |
| 1 | Bình Định | 24 | 2080 | 86.6 |
| 2 | Gia Lai | 65 | 3941 | 60.6 |
|  | **Toàn tuyến** | **89** | **6021** | **67.6** |

Từ kết quả thống kê và tổ hợp số liệu theo bảng I.4 và I.7 có thể nhận xét và đánh giá về năng suất bán hàng trên toàn QL.19 như sau:

- Số lượng cửa hàng năng suất cao >100 m3/tháng chiếm tỷ lệ nhỏ 14.8%.

- Số lượng cửa hàng năng suất trung bình từ 50 đến 100 m3/tháng chiếm tỷ lệ 43.1%.

- Số lượng cửa hàng năng suất thấp < 50 m3/tháng chiếm tỷ lệ 42.1%.

- Năng suất bán hàng của toàn QL.19 với sản lượng bình quân 67.6m3/tháng 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 bới 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.19 như sau:

*Bảng I.8. Sản lượng 1 cột bơm của một số cửa hàng có sản lượng cao*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Đoạn tuyến** | **Tên cửa hàng** | **Sản lượng, m3/tháng** | **Số cột bơm** | **Sản lượng 01 cột bơm, m3/tháng** | **Tỷ lệ sản lượng 01 cột bơm so với cột cao nhất (250 m3/tháng)** |
| 1 | QL 19 qua tỉnh Bình Định | CHXD Duy Tùng | 300 | 12 | 25 | 10% |
| 2 | QL 19 qua tỉnh Gia Lai | CHXD số 14 | 363 | 8 | 45.375 | 18.15% |

Có thế tính năng suất bán hàng cao nhất trên QL.19 của 01 cột bơm là 45.375 m3/tháng. Số liệu này còn thấp hơn ở các cửa hàng dọc QL.1A, QL.5, QL.13 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 1.9. 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, m3/tháng** | **Tổng số cột bơm** | **Sản lượng 01 cột bơm, m3/tháng** | **So với sản lượng lớn nhất (45.375 m3/tháng)\*\*, %** | **So với sản lượng lớn nhất (100 – 120 m3/tháng)**  **\*\*\*,**  **%** |
| 1 | Bình Định | 2.080 | 121 | 17.19 | 37.88% | **14.3% - 17.2%** |
| 2 | Gia Lai | 3.941 | 244 | 16.15 | 35.59% | **13.5% - 16.2%** |
|  | Toàn tuyến\* | **6021** | **365** | **16.5** | **36.36%** | **13.8% - 16.5%** |

(\*) Toàn tuyến bao gồm tỉnh Bình Định và Gia Lai

(\*\*) Sản lượng lớn nhất trên tuyến QL.19 của 01 cột bơm

(\*\*\*) Sản lượng lớn nhất trên một số tuyến giao thông chính của 01 cột bơm

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.19 chỉ khai thác được **13.8% - 16.5%** công suất của các cột bơm. Ngay ở các đoạn tuyến có sản lượng cao cũng chỉ khai thác được 18.15% công suất cột bơm. Điều này khẳng định khi nhu cầu tiêu thụ xăng dầu trên toàn tuyến tăng lên **gấp 6-7 lần hiện tại** (riêng đối với Bình Định có thể tăng từ **5 - 7 lần**, Gia Lai có thể tăng **6 - 7 lần**), 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.

***\* Quốc Lộ 19C***

*Bảng I.10. Phân loại cửa hàng xăng dầu dọc QL.19C theo sản lượng*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Địa phương** | **Số cửa hàng điều tra được sản lượng** | **Tổng sản lượng bán (m3/tháng)** | **Năng suất BQ 1 cửa hàng (m3/tháng)** |
| 1 | Bình Định | 0 | 0 | 0 |
| 2 | Phú Yên | 4 | 210 | 52.5 |
| 3 | Đắk Lắk | 0 | 0 | 0 |
|  | **Toàn tuyến** | **4** | **210** | **52.5** |

Từ kết quả thống kê và tổ hợp số liệu theo bảng I.5 và I.10 có thể nhận xét và đánh giá về năng suất bán hàng trên toàn QL.19C như sau:

- Số lượng cửa hàng năng suất cao >100 m3/tháng chiếm tỷ lệ nhỏ 25%

- Số lượng cửa hàng năng suất trung bình từ 50 đến 100 m3/tháng chiếm tỷ lệ 25%.

- Số lượng cửa hàng năng suất thấp < 50 m3/tháng chiếm tỷ lệ 50%.

- Năng suất bán hàng của toàn QL.19C với sản lượng bình quân 52.5m3/tháng 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 bới 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.19C như sau:

*Bảng I.11. Sản lượng 1 cột bơm của một số cửa hàng có sản lượng cao*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Đoạn tuyến** | **Tên cửa hàng** | **Sản lượng, m3/tháng** | **Số cột bơm** | **Sản lượng 01 cột bơm, m3/tháng** | **Tỷ lệ sản lượng 01 cột bơm so với cột cao nhất (250 m3/tháng)** |
| 1 | Bình Định |  |  |  |  |  |
| 2 | Phú Yên | CHXD An Thư 2 | 110 | 3 | 36.67 | 14.69% |
| 3 | Đắk Lắk |  |  |  |  |  |
|  | **Toàn tuyến** |  | **110** | **3** | **36.67** | **14.69%** |

Có thế tính năng suất bán hàng cao nhất trên QL.19C của 01 cột bơm là 36.67 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 1.12. 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, m3/tháng** | **Tổng số cột bơm** | **Sản lượng 01 cột bơm, m3/tháng** | **So với sản lượng lớn nhất (36.67 m3/tháng)**  **\*\*, %** | **So với sản lượng lớn nhất (100 – 120 m3/tháng)**  **\*\*\*, %** |
| 1 | Bình Định |  |  |  |  |  |
| 2 | Phú Yên | 210 | 12 | 17.5 | 47.72% | **14.6% - 17.5%** |
| 3 | Đắk Lắk |  |  |  |  |  |
|  | **Toàn tuyến** | **210** | **12** | **17.5** | **47.72%** | **14.6% - 17.5%** |

(\*) Toàn tuyến bao gồm tỉnh Bình Định, Phú Yên, Đắk Lắk

(\*\*) Sản lượng lớn nhất trên tuyến QL.19C của 01 cột bơm

(\*\*\*) Sản lượng lớn nhất trên một số tuyến giao thông chính của 01 cột bơm

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.19C chỉ khai thác được **14.58% - 17.5%** công suất của các cột bơm. Ngay ở các đoạn tuyến có sản lượng cao cũng chỉ khai thác được 14.69% công suất cột bơm. Điều này khẳng định khi nhu cầu tiêu thụ xăng dầu trên toàn tuyến tăng lên **gấp 5 – 7 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.

***\* Quốc Lộ 25***

*Bảng I.13. Phân loại cửa hàng xăng dầu dọc QL.25 theo sản lượng*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Địa phương** | **Số cửa hàng điều tra được sản lượng** | **Tổng sản lượng bán (m3/tháng)** | **Năng suất BQ 1 cửa hàng (m3/tháng)** |
| 1 | Phú Yên | 5 | 437 | 87.4 |
| 2 | Gia Lai | 28 | 1214 | 43.36 |
|  | **Toàn tuyến** | **33** | **1651** | **50.03** |

Từ kết quả thống kê và tổ hợp số liệu theo bảng I.6 và I.13 có thể nhận xét và đánh giá về năng suất bán hàng trên toàn QL.25 như sau:

- Số lượng cửa hàng năng suất cao >100 m3/tháng chiếm tỷ lệ nhỏ 15.16%.

- Số lượng cửa hàng năng suất trung bình từ 50 đến 100 m3/tháng chiếm tỷ lệ 42.42%.

- Số lượng cửa hàng năng suất thấp < 50 m3/tháng chiếm tỷ lệ 42.42%.

- Năng suất bán hàng của toàn QL.25 với sản lượng bình quân 50.03m3/tháng 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 bới 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.25 như sau:

*Bảng I.14. Sản lượng 1 cột bơm của một số cửa hàng có sản lượng cao*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Đoạn tuyến** | **Tên cửa hàng** | **Sản lượng, m3/tháng** | **Số cột bơm** | **Sản lượng 01 cột bơm, m3/tháng** | **Tỷ lệ sản lượng 01 cột bơm so với cột cao nhất (250 m3/tháng)** |
| 1 | Phú Yên | CHXD Hòa An | 180 | 6 | 30 | 12% |
| 2 | Gia Lai | CHXD số 15 | 280 | 8 | 35 | 14% |

Có thế tính năng suất bán hàng cao nhất trên QL.25 của 01 cột bơm là 35 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 1.15. 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, m3/tháng** | **Tổng số cột bơm** | **Sản lượng 01 cột bơm, m3/tháng** | **So với sản lượng lớn nhất (35**  **m3/tháng)\*\*, %** | **So với sản lượng lớn nhất (100 – 120 m3/tháng)**  **\*\*\*, %** |
| 1 | Phú Yên | 437 | 15 | 29.13 | 83.23% | **24.28% - 29.13%** |
| 2 | Gia Lai | 1214 | 105 | 11.57 | 33.06% | **9.64% - 11.57%** |
|  | **Toàn tuyến\*** | **1651** | **120** | **13.76** | **39.31%** | **11.47% -**  **13.76%** |

(\*) Toàn tuyến bao gồm tỉnh Phú Yên, Gia lai

(\*\*) Sản lượng lớn nhất trên tuyến QL.25 của 01 cột bơm

(\*\*\*) Sản lượng lớn nhất trên một số tuyến giao thông chính của 01 cột bơm

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.25 chỉ khai thác được 11.47% - 13.76%công suất của các cột bơm. Ngay ở các đoạn tuyến có sản lượng cao cũng chỉ khai thác được 14% công suất cột bơm. Điều này khẳng định khi nhu cầu tiêu thụ xăng dầu trên toàn tuyến tăng lên **gấp 7 - 9 lần hiện tại** (riêng đối với Phú Yên có thể tăng từ **3 – 4** lần, Gia Lai có thể tăng **8.5 – 10** lần, ), 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.

***\**** *Qua phân tích trên, ta có nhận xét chung: Với số lượng các CHXD hiện có trên các QL.19, QL.19C và QL.25, nhu cầu tăng lần lượt từng quốc lộ là 6-7, 5-7, 7-9 lần hiện tại thì số CHXD hiện có vẫn đáp ứng được và tỉ lệ này sẽ còn cao hơn sau khi nâng cấp cải tạo các CHXD chưa đạt chuẩn.*

### 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 trạng 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 Tập đoàn Xăng dầu Việt Nam (Petrolimex) gồm các Công ty, Chi nhánh xăng dầu Petrolimex các tỉnh, thành phố có các QL.19, QL.19C và QL.25 đi qua (Công ty TNHH MTV Bắc Tây Nguyên,, Công ty XD Bắc Tây Nguyên, Công ty CPXD DK Phú Yên); Tổng công ty Dầu Việt Nam (PV OIL); Xăng dầu Quân Đội (CHXD Quân Đoàn 3, CHXD Quân Đoàn 7,..) 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 đại 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 TNHH và 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 cầu và mỹ quan của cửa hàng.

- Cửa hàng của Tập đoàn Xăng dầu Việt Nam (Petrolimex) gồm các Công ty, Chi nhánh xăng dầu Petrolimex các tỉnh, thành phố có các QL.19, QL.19C và QL.25 đi qua (Công ty TNHH MTV Bắc Tây Nguyên,, Công ty XD Bắc Tây Nguyên, Công ty CPXD DK Phú Yên); Tổng công ty Dầu Việt Nam (PV OIL); Xăng dầu Quân Đội (CHXD Quân Đoàn 3, CHXD Quân Đoàn 7,..) 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 hiện có

Đường QL.19, QL.19C và QL.25 là tuyến đường huyết mạch của vùng duyên hải Nam Trung Bộ và Tây Nguyên, 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.19, QL.19C và QL.25; Công tác quản lý các cửa hàng xây mới đã được đi vào nề nếp, từ đó đã 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 của 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 QL.19, QL.19C và QL.25 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 QL.19, QL.19C, QL.25 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 (kến trúc) 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 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 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, hoàn thiện sân nền…).

- 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 kiếm 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 31/12/2019. 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 bán lẻ xăng dầu.

- 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.

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:

***\* Quốc lộ 19***

*Bảng I.16. Phân loại cửa hàng xăng dầu dọc QL.19 theo điều kiện tồn tại*

*Đơn vị tính: Cửa hàng*

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Địa phương** | **Tổng số CH hiện có đến 7/2017** | **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 | Bình Định | 28 | 19 | 4 | 5 |
| 3 | Gia Lai | 71 | 32 | 14 | 25 |
|  | **Tổng cộng** | **99** | **51** | **18** | **30** |

*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:

+ 51 cửa hàng có đủ điều kiện tồn tại trong quy hoạch chiếm 51.52%

+ 18 cửa hàng có thể phải di dời/giải tỏa theo dự án khác chiếm 18.18%

+ 30 cửa hàng phải cải tạo nâng cấp chiếm 30.30%

Trong bối cảnh KT - XH hiện nay, kết hợp với đặc thù của từng địa phương, công việc giải toả, 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.

***\* Quốc lộ 19C***

*Bảng I.17. Phân loại cửa hàng xăng dầu dọc QL.19C theo điều kiện tồn tại*

*Đơn vị tính: Cửa hàng*

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Địa phương** | **Tổng số CH hiện có đến 7/2017** | **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 | Tỉnh Bình Định | 7 | 4 | 2 | 1 |
| 2 | Tỉnh Phú Yên | 11 | 3 | 0 | 8 |
| 3 | Tỉnh Đắk Lắk | 0 | 0 | 0 | 0 |
|  | **Tổng cộng** | **18** | **7** | **2** | **9** |

*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:

+ 7 cửa hàng có đủ điều kiện tồn tại trong quy hoạch chiếm 38.89%

+ 2 cửa hàng có thể phải di dời/giải tỏa theo dự án khác chiếm 11.11%

+ 9 cửa hàng phải cải tạo nâng cấp chiếm 50%

Trong bối cảnh KT - XH hiện nay, kết hợp với đặc thù của từng địa phương, công việc giải toả, 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.

***\* Quốc lộ 25***

*Bảng I.17. Phân loại cửa hàng xăng dầu dọc QL.25 theo điều kiện tồn tại*

*Đơn vị tính: Cửa hàng*

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Địa phương** | **Tổng số CH hiện có đến 7/2017** | **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 | Tỉnh Phú Yên | 12 | 3 | 0 | 9 |
| 2 | Tỉnh Gia Lai | 29 | 12 | 3 | 14 |
|  | **Tổng cộng** | **41** | **15** | **3** | **23** |

*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:

+ 15 cửa hàng có đủ điều kiện tồn tại trong quy hoạch chiếm 36.59%

+ 3 cửa hàng có thể phải di dời/giải tỏa theo dự án khác chiếm 7.31%

+ 23 cửa hàng phải cải tạo nâng cấp chiếm 56.1%

Trong bối cảnh KT - XH hiện nay, kết hợp với đặc thù của từng địa phương, công việc giải toả, 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 toả 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 toả, 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 toả và cải tạo nâng cấp***

Đối với các cửa hàng phải giải toả theo lộ trình chung của đề án từ 2018 – 2019. Tuỳ 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 tỏa. 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 2018 - 2019. 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 QL.19, QL.19C VÀ QL.25 ĐI QUA**

\* Những kết quả đạt được:

- Các địa phương đều đã có quy hoạch phát triển hệ thống cửa hàng phát triển cử hang 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.

- Khuyết 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 dung đã bước đầu được nâng cao.

\* Những hạn chế, nguyên nhân:

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 di dời đối với các cửa hàng này.

+ Một số CHXD xây dựng sau NĐ 11/2010/NĐ-CP không đảm bảo tiêu chí khoảng cách.

# CHƯƠNG II: PHÂN TÍCH CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG VÀ DỰ BÁO NHU CẦU TIÊU THỤ XĂNG DẦU DỌC QL.19, QL.19C VÀ QL.25

## **I. ĐƯỜNG LỐI, CHỦ TRƯƠNG CHÍNH SÁCH CỦA ĐẢNG, NHÀ NƯỚC LIÊN QUAN ĐẾN SỰ PHÁT TRIỂN TIÊU THỤ XĂNG DẦU**

### *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 Hiệp 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.

*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.

*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%.

*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 Hiệp 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 mạnhphòng 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 Hiệp 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.

### 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 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 2011 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 mối 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. KHÁI QUÁT VỀ PHÁT TRIỂN KINH TẾ XÃ HỘI CỦA CÁC TỈNH, THÀNH PHỐ CÓ QL.19, QL19C VÀ QL25 ĐI QUA**

**1. Diện tích và dân số**

Các địa phương có QL.19, QL19C và QL25đi qua bao gồm: Bình Định, Phú Yên, Đắk Lắk, Gia Lai.

Tổng diện tích các tỉnh dọc tuyến QL.19, QL19C và QL25là 39771.9 km­2, chiếm 8.2% so với cả nước.

Tổng dân số các tỉnh dọc tuyến là 5338.4 nghìn người, chiếm 5.76% dân số cả nước.

QL.19, QL19C và QL25đi qua Bình Định, Phú Yên, Đắk Lắk, Gia Lai có mật độ dân số trung bình:

- Mật độ dân số trung bình của tỉnh Bình Định: 251 ng/km2

- Mật độ dân số trung bình của tỉnh Phú Yên: 171 ng/km2

- Mật độ dân số trung bình của tỉnh Gia Lai: 78 ng/km2

- Mật độ dân số trung bình của tỉnh Đắk Lắk: 132 ng/km2

(Mật độ dân số chung của cả nước là **277** ng/km2).

*Nguồn: Số liệu của tổng cục thống kê – năm 2016*

**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:

***2.1 TỈNH BÌNH ĐỊNH***

**2.1.1 Tổng quan**

- Bình Định thuộc vùng Duyên hải Nam Trung bộ, có tọa độ địa lý 13o03’ vĩ bắc và 108o35’ - 109o18’ kinh đông. Diện tích tự nhiên 6050 km2, phía Bắc giáp tỉnh Quảng Ngãi, phía Nam giáp tỉnh Phú Yên, phía Tây giáp tỉnh Gia Lai và phía Đông giáp biển Đông.

- Địa hình tỉnh Bình Định khá đa dạng, có rừng núi, đồng bằng, ven biển và hải đảo. Đồng bằng Bình Định khá hẹp, bị núi đồi chia cắt thành nhiều mảng, nhưng là một trong những cánh đồng lớn của khu vực miền Trung. Đất đai vùng đồng bằng khá màu mỡ thích hợp với nhiều loại cây lương thực và cây công nghiệp. Núi đồi chiếm trên 60% diện tích, tuy ít núi cao nhưng khá hiểm trở, giàu lâm thổ sản, có nguồn thủy năng và khoáng sản đáng kể.

- Bờ biển dài 134 km có nhiều cửa biển, cửa sông, cồn bãi, đầm ghềnh, hải đảo; đặc biệt có đầm Thị Nại sâu, kín gió và đa dạng thủy sản. Có thềm lục địa rộng và hơn 7.600 ha mặt nước có khả năng nuôi trồng thủy sản. Cảng biển Quy Nhơn có khả năng đón tàu trọng tải lớn, đáp ứng nhu cầu giao thương hàng hóa giữa các tỉnh thuộc khu vực miền Trung, Tây nguyên với các tỉnh, thành phố khác trong nước và nước ngoài. Các xã bán đảo Nhơn Hải, Nhơn Lý và xã đảo Nhơn Châu thuộc thành phố biển Quy Nhơn thơ mộng và giàu tiềm năng phát triển du lịch.

- Bình Định nằm ở vị trí địa lý quan trọng có tầm chiến lược, là tụ điểm của một số đường quốc gia về thủy bộ, hàng không và đường sắt. Đường chiến lược 19 nối Cảng biển Quy Nhơn và miền Trung với các tỉnh Tây nguyên, Hạ Lào và Đông Bắc Cămpuchia. Quốc lộ 1A và đường sắt Bắc - Nam chạy dọc suốt chiều dài của tỉnh. Sân bay Phù Cát cách thành phố Quy Nhơn hơn 30 km về phía Tây Bắc, là cửa ngõ về đường hàng không của tỉnh, có khả năng đáp ứng được nhiều loại máy bay cất và hạ cánh.

- Là một trong những tỉnh đông dân của khu vực Miền Trung, có điều kiện cung ứng nguồn nhân lực dồi dào cho sự nghiệp phát triển kinh tế xã hội. Dân số năm 2005 có 1.477,8 ngàn người và đến năm 2015 ước tính khoảng 1.519,1 ngàn người, tập trung 4 dân tộc chính là Kinh, Bana, Hré và Chăm.

- Song hành với công cuộc công nghiệp hóa, hiện đại hóa, quá trình đô thị hóa cũng từng bước được hình thành và phát triển. Tỷ lệ đô thị hóa năm 2005 là 26,1% và đến năm 2015 ước tính đạt 33%.

- Năm 2004, Nghị quyết 39 của Bộ Chính trị, Quyết định 148 của Thủ tướng Chính phủ đưa Bình Định vào vùng kinh tế trọng điểm miền Trung là bước ngặt mở ra thời kỳ mới đầy triển vọng về đầu tư và phát triển kinh tế trong thời kỳ mới.

**2.1.2 Kinh Tế Xã Hội**

Các hoạt động sản xuất kinh doanh tuy có giai đoạn gặp không ít khó khăn, thách thức, nhưng nhìn chung đã từng bước được khắc phục và giữ được mức tăng trưởng khá. Quy mô nền kinh tế ngày càng phát triển, cơ cấu kinh tế từng bước chuyển dịch theo hướng giảm tỷ trọng khu vực nông lâm thủy sản, tăng tỷ trọng khu vực công nghiệp, xây dựng và dịch vụ. Tổng sản phẩm trên địa bàn (GDP) bình quân đầu người năm sau cao hơn năm trước.

**a. Kết quả đạt được giai đoạn 2011-2015**

*a.1. Tổng sản phẩm*

- GDP đạt mức tăng trưởng bình quân 9,2%/năm; Trong đó, khu vực nông lâm thủy sản tăng 4,8%/năm, khu vực công nghiệp và xây dựng tăng 10,6%/năm và khu vực dịch vụ tăng 11,8%/năm.

- Quy mô Tổng sản phẩm trên địa bàn tỉnh không ngừng lớn mạnh (theo giá hiện hành), năm 2005 đạt 10.294 tỷ đồng, đến năm 2015 ước đạt 60.989 tỷ đồng. Đến năm 2015 gấp gần 6 lần so với 10 năm trước.

*a.2. Cơ cấu kinh tế*

Tỷ trọng khu vực nông lâm thủy sản giảm từ 34,6% vào năm 2010 xuống còn 27,7% vào năm 2015, bình quân mỗi năm giảm 1,37%. Ngược lại, tỷ trọng công nghiệp xây dựng và dịch vụ tăng từ 65,4% vào năm 2010, đến năm 2015 là 72,3%, tăng 6,9%, tăng bình quân hàng năm 1,37%.

*a.3. Tổng sản phẩm (GRDP) bình quân đầu người*

GRDP bình quân đầu người năm 2010 đạt 17,7 triệu đồng, đến năm 2015 ước đạt 40,1 triệu đồng, bình quân mỗi năm tăng gần 4,5 triệu đồng (tăng 17,8%/năm).

*a.4. Về đầu tư*

Ước đạt 100.386 tỷ đồng. Tỷ trọng vốn đầu tư so với GRDP thời kỳ 2006-2010 đạt mức 40,6%, thời kỳ 2011-2015 ước đạt 41,6%.

*a.5. Thu ngân sách nhà nước*

- Tổng thu ngân sách nhà nước trên địa bàn năm 2005 đạt 1.268 tỷ đồng, đến năm 2015 ước đạt 5.500 tỷ đồng, gấp 4,3 lần so với 10 năm trước. Bình quân mỗi năm thu ngân sách nhà nước trên địa bàn tăng 15,8%; trong đó, thời kỳ 2006-2010 tăng 22,2%/năm, thời kỳ 2011-2015 tăng 9,7%/năm.

- Kim ngạch xuất khẩu bình quân đầu người không ngừng tăng: năm 2005 đạt 145 USD, năm 2010 đạt 286 USD và đến năm 2015 ước đạt 441 USD.

**b. Mục tiêu phát triển giai đoạn 2016-2020**

***Các chỉ tiêu chủ yếu***

Giá trị tổng sản phẩm địa phương bình quân hàng năm tăng 8%; trong đó công nghiệp - xây dựng tăng 12,5%, nông - lâm - ngư nghiệp tăng 3,5%, dịch vụ tăng 6,5%.

Đến năm 2020: cơ cấu kinh tế: công nghiệp - xây dựng 37%, dịch vụ 35,8%, nông - lâm - ngư nghiệp 21% và thuế trừ trợ cấp sản phẩm 6,2%; GRDP bình quân đầu người đạt 3.200 - 3.500 USD; thu ngân sách 11.000 tỉ đồng. Kim ngạch xuất khẩu giai đoạn 2016 - 2020 đạt 4,5 tỉ USD.

Huy động vốn đầu tư toàn xã hội 5 năm đạt 47% GRDP; trên 50% tổng số xã trong tỉnh đạt chuẩn nông thôn mới. Tỉ lệ lao động qua đào tạo, bồi dưỡng nghề 56%. Mỗi năm giải quyết việc làm mới cho 28.000 - 32.000 lao động.

Giảm tỉ suất sinh bình quân hàng năm 0,1 - 0,2%o. 100% số xã có bác sĩ; trên 80% số xã đạt tiêu chí quốc gia về y tế xã.

Giảm tỉ lệ hộ nghèo từ 1,5% - 2% mỗi năm, riêng các huyện miền núi giảm trên 4%/năm theo tiêu chí mới.

Tỉ lệ người tham gia bảo hiểm y tế đạt 80% so với dân số.

Tỉ lệ che phủ rừng đạt trên 52%. 99% dân số nông thôn sử dụng nước hợp vệ sinh; 80% dân số đô thị được cấp nước sạch; 100% chất thải công nghiệp, chất thải y tế được thu gom và xử lý đạt chuẩn môi trường.

Tỉ lệ tổ chức cơ sở đảng đạt trong sạch vững mạnh đạt 50% hàng năm; kết nạp đảng viên mới bình quân hàng năm đạt 5% so với tổng số đảng viên trong toàn Đảng bộ.

*Nguồn: Nghị quyết Đại hội đại biểu Đảng bộ tỉnh Bình Định lần thứ XIX*

***2.2 TỈNH PHÚ YÊN***

**2.2.1 Tổng quan**

**a. Địa lý hành chính**

- Phú Yên thuộc vùng duyên hải Nam Trung bộ; phía bắc giáp tỉnh Bình Định, phía nam giáp tỉnh Khánh Hòa, phía tây giáp tỉnh Đắk Lắk và tỉnh Gia Lai, phía đông giáp biển Đông, cách thủ đô Hà Nội 1.160km về phía bắc và Thành phố Hồ Chí Minh 560km về phía nam. Tỉnh Phú Yên có 9 đơn vị hành chính gồm: thành phố Tuy Hòa, thị xã Sông Cầu và 7 huyện: Đông Hòa, Tây Hòa, Sông Hinh, Đồng Xuân, Sơn Hòa, Phú Hòa và Tuy An.

- Phú Yên nằm trong vùng khí hậu nhiệt đới gió mùa, chịu ảnh hưởng của khí hậu đại dương, nhiệt độ trung bình năm 26,50C, lượng mưa trung bình năm 1.500 - 3.000mm, số giờ nắng bình quân năm 2.450 giờ, độ ẩm trung bình trên 80%.

- Theo thống kê năm 2010 diện tích tự nhiên của toàn tỉnh Phú Yên là 5.060km2. trong đó, huyện miền núi Đồng Xuân là vùng có diện tích lớn nhất với 1.069km2.

- Địa hình gồm núi, cao nguyên, đồng bằng và vùng ven biển, rừng và đất rừng chiếm ¾ diện tích đất tự nhiên, bờ biển dài 189km có nhiều đầm phá, vịnh nhỏ và bãi biển đẹp.

**b. Dân số, dân cư**

- Theo niên giám thống kê dân số trung bình năm 2010 của tỉnh là 868.514 ngàn người, với mật độ dân số là 172 người/km2. Trên địa bàn tỉnh Phú Yên có 20 dân tộc sinh sống, trong đó, đông nhất là dân tộc Kinh chiếm 95% dân số của tỉnh; ngoài ra còn có các dân tộc thiểu số khác như: dân tộc Êđê (2%); dân tộc Chăm (2,06%); dân tộc Ba Na (0,3%); dân tộc Tày (0,2%); dân tộc Nùng (0,1%); và các dân tộc khác chiếm 0,4%.

**c. Tài nguyên**

- Tỉnh Phú Yên có 504.531 ha diện tích đất tự nhiên. Trong đó, diện tích đất nông nghiệp là 124.815 ha, chiếm 24,73%; diện tích đất lâm nghiệp có rừng là 165.916 ha, chiếm 32,88%; diện tích đất chuyên dùng là 17.363 ha, chiếm 3,44%; diện tích đất ở là 4.203 ha, chiếm 0,83%; diện tích đất chưa sử dụng và sông suối núi đá là 192.234 ha, chiếm 38,10%.Trong đất nông nghiệp, diện tích đất trồng cây hàng năm là 107.749 ha, chiếm 86,32%, riêng đất lúa có 32.710 ha, chiếm 30,35% diện tích đất nông nghiệp gieo trồng được 2 vụ; diện tích đất trồng cây lâu năm là 6.458 ha, chiếm 5,19%; diện tích đất có mặt nước nuôi trồng thuỷ sản là 2.043 ha, chiếm 1,63%. Diện tích đất trống, đồi trọc cần phủ xanh là 154.219 ha, đất có mặt nước có thể sử dụng là 4.718 ha.

- Tỉnh Phú Yên có 165.916 ha rừng, tỉ lệ che phủ đạt 31,1%. Trong đó: Diện tích rừng tự nhiên là 135.813 ha, rừng trồng 20.963 ha. Rừng giàu chiếm 7,2% diện tích và 14,1% trữ lượng; rừng trung bình chiếm 13,6% diện tích và 21,2% trữ lượng; rừng nghèo chiếm 24,9% diện tích và 27,8% trữ lượng; rừng non chiếm 54,3% diện tích và 36,8% trữ lượng.

- Tỉnh có 189 km bờ biển. Vùng biển khai thác có hiệu quả rộng 6.900 km2, giàu về trữ lượng đa dạng, phong phú về chủng loại với hơn 500 loài cá, 38 loài tôm, 15 loại mực, sò, điệp và một số loài hải sản khác, trong đó có hơn 35 loài có giá trị kinh tế cao. Cá nổi chiếm ưu thế hơn cá đáy, chiếm 70 -75%. Phân bố không đều, mật độ tập trung ở phía bắc hơn phía nam. Nhìn chung có thể chia thành 2 nhóm sinh thái:

- Du lịch

+ Phú Yên có nhiều cảnh quan thiên nhiên đẹp và những di tích lịch sử văn hóa (LSVH) có thể khai thác để phát triển du lịch như: quần thể núi đá Bia - Bãi Tiên - Vũng Rô - Mũi Nạy, vịnh sông Cầu, đầm Ô Loan, bãi biển Mỹ A, Tháp Nhạn, đập Ðồng Cam, khu bảo tồn thiên nhiên Krông Trai, đàn đá Tuy An...

+ Bờ biển Phú Yên dài, có nhiều đầm, vũng, vịnh, gành đá, bãi cát trắng và một số đảo nhỏ ngoài biển, có hệ sinh thái và cảnh quan đẹp, đặc biệt là vịnh Xuân Đài vừa được Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch công nhận là thắng cảnh cấp quốc gia và đang khảo sát, lập hồ sơ đề nghị công nhận là một trong những vịnh đẹp của thế giới. Vùng rừng núi phía tây còn hoang sơ, tự nhiên, khí hậu trong lành... thuận lợi cho phát triển du lịch.

**2.2.2 Kinh Tế - Xã Hội**

**a. Kết quả đạt được giai đoạn 2011-2015**

Nền kinh tế tỉnh tiếp tục ổn định và có mặt phát triển; GRDP tăng bình quân hàng năm 11,5%. Cơ cấu kinh tế tiếp tục chuyển dịch theo hướng tăng tỉ trọng các ngành công nghiệp - xây dựng và dịch vụ. GRDP bình quân đầu người năm 2015 ước đạt 33 triệu đồng.

Lĩnh vực nông - lâm - thủy sản tiếp tục phát triển ổn định, cơ cấu nội bộ ngành chuyển dịch đúng hướng, ứng dụng tiến bộ khoa học kỹ thuật vào sản xuất ngày càng nhiều; năng suất, chất lượng, sản lượng nông - lâm - thủy sản được nâng lên. Quản lý, bảo vệ và phát triển rừng được tăng cường. Triển khai kịp thời, có kết quả các chính sách hỗ trợ ngư dân; sản lượng thủy sản bình quân 58.000 tấn/năm, trong đó sản lượng nuôi trồng 9.700 tấn/năm, cá ngừ đại dương 5.000 tấn/năm.

Sản xuất công nghiệp - xây dựng tăng bình quân hàng năm 13,2%. Nâng công suất các nhà máy đường trên địa bàn từ 5.500 tấn lên 8.550 tấn mía/ngày, các nhà máy chế biến tinh bột sắn từ 350 lên 550 tấn sản phẩm/ngày. Các sản phẩm công nghiệp như: dược phẩm, hàng may mặc, thủy sản chế biến, đường RE... khẳng định được chất lượng, thương hiệu, có khả năng cạnh tranh trên thị trường trong và ngoài nước. Nhà máy lọc hóa dầu Vũng Rô đã được giao mặt bằng và tổ chức động thổ giai đoạn I. Sản xuất tiểu thủ công nghiệp, hoạt động các làng nghề phát triển khá.

Thu ngân sách trên địa bàn tăng bình quân 17,2%/năm, đến năm 2015 đạt 2.700 tỉ đồng, đáp ứng khoảng 45,2% chi thường xuyên. Tổng chi ngân sách nhà nước năm 2015 ước trên 5.480 tỉ đồng, đảm bảo chi đúng mục đích, tiết kiệm.

Công tác thu hút đầu tư được đẩy mạnh. Tổng vốn đầu tư phát triển toàn xã hội trong 5 năm đạt gần 62.000 tỉ đồng, tăng bình quân 26,5%/năm.

Phát triển kinh tế vùng được chú trọng, bước đầu phát huy tiềm năng, thế mạnh từng vùng, tạo sự liên kết phát triển giữa các vùng trong tỉnh và giữa tỉnh với các tỉnh trong khu vực. Đặc biệt, đã triển khai hiệu quả các chủ trương, chính sách về phát triển vùng miền núi; tổng vốn đầu tư phát triển vùng miền núi trong 5 năm khoảng 4.170 tỉ đồng; kết cấu hạ tầng, nhất là giao thông, thủy lợi, điện… được đầu tư phát triển, đời sống vật chất và tinh thần của nhân dân được nâng lên; quốc phòng - an ninh được giữ vững.

**b. Mục Tiêu Phát Triên Gia Đoạn 2016-2020**

*CÁC CHỈ TIÊU CHỦ YẾU*

- Tốc độ tăng tổng sản phẩm trên địa bàn tỉnh (GRDP) bình quân giai đoạn 2016 - 2020 đạt khoảng 12,5%/năm.

- GRDP bình quân đầu người đến năm 2020 đạt khoảng 3.400 USD, trong đó khu vực nông thôn đạt khoảng 2.200 USD.

- Tổng kim ngạch xuất khẩu hàng hóa đến năm 2020 đạt khoảng 1 tỉ USD.

- Tổng vốn đầu tư toàn xã hội giai đoạn 2016-2020 từ 120-130 nghìn tỉ đồng.

- Thu ngân sách đến năm 2020 đạt khoảng 8.000 tỉ đồng.

- Tỉ lệ lao động qua đào tạo trong tổng số lao động đang làm việc trong nền kinh tế đến năm 2020 đạt 70%, trong đó đào tạo có nghề đạt trên 51%.

- Số lao động được tạo việc làm giai đoạn 2016-2020: 122,5 nghìn lao động (bình quân mỗi năm 24-25 nghìn lao động); tỉ lệ thất nghiệp toàn tỉnh đến năm 2020 dưới 2,5%; tỉ lệ lao động tham gia bảo hiểm xã hội trên tổng số lao động đang làm việc trong nền kinh tế năm 2020 đạt 50%.

- Phấn đấu đến năm 2020 đạt 80% thanh niên trong độ tuổi có trình độ học vấn trung học phổ thông và tương đương.

- Tỉ lệ gia đình được công nhận gia đình văn hóa đến năm 2020 trên 95%; tỉ lệ thôn, buôn, khu phố văn hóa đạt 85%; tỉ lệ cơ quan, đơn vị văn hóa đạt 97%.

- Tỉ lệ tăng dân số bình quân hàng năm khoảng 0,72%. Tỉ lệ trẻ em dưới 5 tuổi suy dinh dưỡng đến năm 2020 dưới 12%. Tỉ lệ người dân tham gia bảo hiểm y tế năm 2020 đạt 84%.

- Mức giảm tỉ lệ hộ nghèo bình quân 2-2,5%/năm, riêng các huyện nghèo giảm bình quân 3-4%/năm.

- Tỉ lệ xã được công nhận đạt tiêu chí nông thôn mới năm 2020 đạt trên 65%, số xã còn lại bình quân đạt trên 10/19 tiêu chí.

- Tỉ lệ đô thị hóa đến năm 2020 đạt 38% dân số.

- Tỉ lệ che phủ rừng năm 2020 đạt 45%.

- Đến năm 2020, tỉ lệ dân số thành thị được cung cấp nước sạch đạt 90%; tỉ lệ dân số nông thôn được cung cấp nước hợp vệ sinh cơ bản đạt 100%.

- Duy trì tỉ lệ khu công nghiệp đang hoạt động có hệ thống xử lý nước thải tập trung đạt tiêu chuẩn môi trường đạt 100%; tỉ lệ xử lý chất thải rắn y tế đạt tiêu chuẩn đạt 100%; tỉ lệ thu gom chất thải rắn ở đô thị đến năm 2020 đạt 95%.

- Tỉ lệ phát triển đảng viên mới tăng từ 6-7%/năm so tổng số đảng viên toàn Đảng bộ tỉnh.

- Giữ vững quốc phòng, an ninh. Xây dựng tiềm lực trong khu vực phòng thủ vững chắc; xây dựng lực lượng vũ trang vững mạnh toàn diện. Giao quân hàng năm đạt 100% chỉ tiêu. Phấn đấu đến năm 2020, 100% xã, phường, thị trấn đạt vững mạnh về quốc phòng, an ninh.

*Nguồn: Báo cáo chính trị (tóm tắt) của Ban Chấp hành Đảng bộ tỉnh khóa XV trình Đại hội đại biểu Đảng bộ tỉnh Phú Yên lần thứ XVI.*

***2.3******TỈNH GIA LAI***

**2.3.1 Tổng quan**

**a. Địa lý hành chính**

*Diện tích:*15.536,9 km2

- Gia Lai là một tỉnh miền núi nằm ở phía bắc Tây Nguyên trên độ cao trung bình 700-800 m so với mực nước biển. Với diện tích 15.536,92 km², tỉnh Gia Lai trải dài từ 12°58'20" đến 14°36'30" vĩ bắc, từ 107°27'23" đến 108°54'40" kinh đông. Phía bắc Gia Lai giáp tỉnh Kon Tum, phía nam giáp tỉnh Đak Lak, phía tây giáp Cam-pu-chia với 90km là đường biên giới quốc gia, phía đông giáp các tỉnh Quảng Ngãi, Bình Định và Phú Yên.

- Ngày 12 - 8 - 1991, theo Nghị quyết kỳ họp thứ 9 của Quốc hội khoá VIII, Gia Lai - Kon Tum tách thành hai tỉnh: Gia Lai và Kon Tum. Từ sau khi chia tỉnh, Gia Lai tiếp tục chia tách để lập thêm một số huyện mới.

- Đơn vị hành chính cấp huyện, thị xã, thành phố: 17, gồm 1 thành phố trực thuộc, 2 thị xã và 14 huyện.

- Đơn vị hành chính cấp xã, phường, thị trấn: 222,  gồm 24 phường, 12 thị trấn và 186 xã.

**b. Khí hậu**

**-** Gia Lai có khí hậu nhiệt đới gió mùa cao nguyên, một năm có hai mùa: mùa mưa bắt đầu từ tháng 5 và kết thúc vào tháng 10, mùa khô từ tháng 11 đến tháng 4 năm sau. Vùng Tây Trường Sơn có lượng mưa trung bình từ 2.200 đến 2.500 mm, vùng Đông Trường Sơn từ 1.200 đến 1.750 mm. Nhiệt độ trung bình năm là 22-25ºC.  
**c. Dân số**, **dân cư**

- Dân số tỉnh Gia Lai có 1.213.750 người (số liệu thống kê năm 2008) bao gồm 34 cộng đồng dân tộc cùng sinh sống. Trong đó, người Việt (Kinh) chiếm 52% dân số. Còn lại là các dân tộc Jrai (33,5%), Bahnar (13,7%), Giẻ-triêng, Xơ-đăng, Thái, Mường...

- Cư dân Gia Lai có thể chia làm hai bộ phận: Bộ phận cư dân bản địa đã sinh sống ở Gia Lai từ lâu đời gồm dân tộc dân tộc Jrai và Bahnar, bộ phân cư dân mới đến bao gồm người Việt và các dân tộc ít người khác.

- Sau ngày thống nhất đất nước (năm 1975), Đảng và Nhà nước ta đã chuyển một

số lượng lớn đồng bào người Kinh từ miền Bắc và miền Trung lên xây dựng kinh tế, quốc phòng, điều động cán bộ bổ sung cho Tây nguyên nói chung và Gia Lai nói riêng, làm cho số lượng người Kinh ở Gia Lai tăng lên nhanh chóng.

- Dân tộc Jrai (Jơrai, Jarai, Gia Rai) là một trong 5 tộc người (Jrai, Ê Đê, Chăm, Raglai, Chu Ru) Mã Lai - Đa Đảo (Malayo - Polinesien) hiện đang sinh sống trên vùng đất nam Trường Sơn và đồng bằng ven biển Trung Bộ. Địa bàn cư trú là từ nam Kon Tum đến bắc tỉnh Đăk Lăk (theo chiều bắc - nam) và từ tây bắc tỉnh Phú Yên đến vùng biên giới tiếp giáp với Campuchia (theo chiều đông - tây). Trong khu vực cư trú này, Gia Lai là địa bàn người Jrai sinh sống tập trung nhất. Khu vực cư trú chính  là phía tây cao nguyên Pleiku (thuộc các huyện Chư Păh, Ia Grai, Đức Cơ, Chư Prông, Chư Sê, thành phố Pleiku) và vùng trũng Cheo Reo - Phú Túc ở phía đông nam tỉnh (thuộc thị xã Ayun Pa và các huyện Phú Thiện, Ia Pa, Krông Pa).

*Nguồn: Lịch sử Đảng bộ tỉnh Gia Lai 1945 – 2005*

**2.3.2** **Kinh tế - Xã hội**

**a. Kết quả đạt được giai đoạn 2011-2015**

Giai đoạn 2011-2015, mặc dù thực hiện nhiệm vụ phát triển kinh tế – xã hội trong điều kiện không thuận lợi do tác động khủng hoảng tài chính, suy thoái kinh tế thế giới, song với định hướng phát triển đúng đắn, kinh tế của tỉnh duy trì tốc độ tăng trưởng cao. Tốc độ tăng trưởng bình quân mỗi năm tăng 12,81%; Quy mô nền kinh tế tăng gấp 2,54 lần so với năm 2010; GDP bình quân đầu người đạt 39,1 triệu đồng/năm; cơ cấu kinh tế chuyển dịch hợp lý theo hướng tăng tỷ trọng ngành công nghiệp – dịch vụ. Hoạt động xuất khẩu nông sản có sự bứt phá mạnh mẽ, góp phần khai thác tiềm năng, thế mạnh của địa phương. Sau 5 kim ngạch xuất khẩu của Gia Lai tăng gấp 2,11 lần, tăng bình quân 16,15%/năm, qua đó góp phần nâng cao giá trị kinh tế các mặt hàng nông sản chủ lực của tỉnh.

**b. Mục tiêu phát triển giai đoạn 2016-2020**

*b.1. Chỉ tiêu kinh tế*

Tốc độ tang trưởng kinh tế bình quân 5 năm(GRDP theo giá so sánh năm 2010) đạt 7,5%/năm.

Thu ngân sách Nhà nước trên địa bàn tang bình quân hàng năm 9-10%/năm.

Cơ cấu kinh tế: nông-lâm-thủy sản là 37,25% công nghiệp xây dựng là 28,9%; các ngành dịch vụ là 33,8%.

Kim ngạch xuất khẩu bình quân hang năm tang 7,44%.

GRDP bình quân đầu người đạt 54,4 triệu đồng/người/năm.

Diện tích trồng rừng mới bình quân hang năm đạt 800 ha và độ che phủ của rừng (bao gồm cả cây công nghiệp dài ngày) là 46,6%.

*b.2. Chỉ tiêu xã hội*

Tỷ lệ hộ nghèo giảm bình quân 1,8%/năm; đến năm 2020 giảm còn 2,68%(theo chuẩn nghèo giai đoạn 2011-2015).

Tỷ lệ tang dân số tự nhiên giảm còn 1,2%.

Tỷ lệ đi học đúng độ tuổi ở cấp THCS đạt 91,5%.

100% dân số đô thị sử dụng nước sạch và 95% dân số nông thô được sử dụng nước hợp vệ sinh.

Số xã đạt chuẩn nông thôn mới là 70 xã.

Tỷ lệ số hộ dân được sử dụng điện lưới quốc gia đạt 100%.

Tỷ lệ lao động được đào tạo đạt 55%.

Tỷ lệ đạt chuẩn quốc gia về y tế theo tiêu chí mới 61,3% và đạt 8 bác sỹ/1 vạn dân.

*b.3. Công tác xây dựng Đảng*

Tỷ lệ tổ chức cơ sở Đảng trong sạch vững mạnh hang năm trên 50%.

Tỉ lệ kết nạp Đảng viên mới hang năm 5% tổng số đảng viên.

*Nguồn: Nghị quyết Đại hội Đảng bộ lần thứ XV, nhiệm kỳ 2015-2020*

***2.4. TỈNH ĐẮK LẮK***

**2.4.1 Tổng quan**

**a. Địa lý hành chính**

- Đắk Lắk là tỉnh có vị trí địa lý ở trung tâm của vùng Tây Nguyên, có diện tích tự nhiên 13.125 km²; phía bắc giáp tỉnh Gia Lai, phía đông giáp tỉnh Phú Yên và Khánh Hòa, phía nam giáp tỉnh Lâm Đồng, phía tây giáp Đắk Nông và tỉnh Mondulkiri (Campuchia) với đường biên giới có chiều dài 70 km.

- Độ cao trung bình của tỉnh 500 - 800 m so với mực nước biển.

Thành phố Buôn Ma Thuột là trung tâm chính trị, kinh tế, văn hoá xã hội của Tỉnh và cả vùng Tây Nguyên.

- Đắk Lắk có nhiều tuyến đường giao thông quan trọng nối liền với các tỉnh trong vùng Tây Nguyên và Duyên hải miền Trung. Từ thành phố Buôn Ma Thuột có quốc lộ 14 chạy qua nối với thành phố Đà Nẵng qua các tỉnh Gia Lai, Kon Tum và cách thành phố Hồ Chí Minh 350 km; quốc lộ 26 nối liền với tỉnh Khánh Hoà, cách thành phố Nha Trang gần 200 km; quốc lộ 27 nối với tỉnh Lâm Đồng, cách thành phố Đà Lạt 183 km.  
 - Đắk Lắk còn có quốc lộ 14C dọc biên giới Campuchia.

**b. Dân số, dân cư**

- Đến cuối năm 2006, dân số trung bình Đắk Lắk 1.737.000 người , trong đó dân số đô thị chiếm 22,13%, còn lại chủ yếu là dân số nông thôn chiếm 77,87%. Cộng đồng dân cư Đắk Lắk gồm 44 dân tộc, trong đó người Kinh chiếm trên 70%; các dân tộc thiểu số như Ê Đê, M'nông, Thái, Tày, Nùng,... chiếm gần 30% dân số toàn tỉnh.

- Mật độ dân số trung bình toàn tỉnh là 131 người/km2, nhưng phân bố không đều trên địa bàn các huyện, tập trung chủ yếu ở thành phố Buôn Ma Thuột (840,5 người/km2), thị trấn huyện lỵ, ven các trục quốc lộ 14, 26, 27 chạy qua như Krông Búk, Krông Pắk, Ea Kar, Krông Ana (khoảng 250 - 350 người/km2).

- Các huyện có mật độ dân số thấp chủ yếu là các huyện đặc biệt khó khăn như Ea Súp, Buôn Đôn, Lắk, Krông Bông, M’Drắk, Ea Hleo v.v. (dưới 100 người/km2). Các dân tộc thiểu số sinh sống ở 125/170 xã trên địa bàn tỉnh, nhưng phần lớn tập trung ở các xã vùng cao, vùng xa. Ngoài các dân tộc thiểu số tại chỗ còn có số đông khác dân di cư từ các tỉnh phía Bắc và miền Trung đến Đắk Lắk sinh cơ lập nghiệp.

- Tỷ lệ tăng dân số tự nhiên trung bình hàng năm giảm từ 2,44% năm 2000 xuống còn 1,64% vào năm 2005. Trong những năm gần đây, dân số của Đắk Lắk có biến động do tăng cơ học, chủ yếu là di dân tự do, điều này đã gây nên sức ép lớn cho tỉnh về giải quyết đất ở, đất sản xuất và các vấn đề đời sống xã hội, an ninh trật tự và môi trường sinh thái.

**2.4.2 Kinh Tế Xã Hội**

**a. Kết quả đạt được giai đoạn 2011-2015**

Theo Báo cáo chính trị của Ban Chấp hành Đảng bộ tỉnh khóa XV trình Đại hội: Tốc độ tăng trưởng kinh tế khá, bình quân chung đạt 8%/năm; cơ cấu kinh tế tiếp tục chuyển dịch theo hướng tích cực, tăng dần tỷ trọng phi nông nghiệp; thu ngân sách tăng 3,4%/năm. Nông nghiệp có bước phát triển khá, sản phẩm hàng hoá nông nghiệp quy mô lớn ở một số vùng tiếp tục phát triển. Văn hoá - xã hội, giáo dục - đào tạo, bảo vệ, chăm sóc sức khoẻ nhân dân có nhiều tiến bộ. Công tác xoá đói giảm nghèo được quan tâm lãnh đạo, chỉ đạo đạt kết quả tốt; tỷ lệ hộ nghèo giảm còn 7,5%. Thu nhập bình quân đầu người 34,9 triệu đồng/người/năm, đời sống vật chất và tinh thần của nhân dân có nhiều cải thiện. Tình hình an ninh chính trị, trật tự an toàn xã hội cơ bản ổn định.

**b. Mục tiêu phát triển giai đoạn 2016-2020**

Đại hội đã biểu quyết thông qua những chỉ tiêu chủ yếu đến năm 2020. Trong đó, đáng chú ý là: tốc độ tăng trưởng GRDP bình quân 8,5-9%/năm; thu nhập bình quân đầu người đạt khoảng 60-60,5 triệu đồng/năm; tổng huy động vốn đầu tư toàn xã hội 5 năm đạt 150-151 nghìn tỷ đồng; thu cân đối ngân sách Nhà nước hằng năm tăng 10%, đến năm 2020 đạt 5.000 tỷ đồng; kim ngạch xuất khẩu trong 5 năm đạt  3.765 triệu USD, nhập khẩu 74 triệu USD; trên 40% số xã hoàn thành toàn bộ các tiêu chí về xây dựng nông thôn mới (XDNTM), 2-3 đơn vị cấp huyện hoàn thành chương trình XDNTM; tỷ lệ hộ nghèo giảm 2,5-3%/năm; trong 5 năm giải quyết việc làm cho 14 nghìn lao động...

*Nguồn: Nghị quyết Đại hội đại biểu Đảng bộ tỉnh Đắk Lắk lần thứ XVI*

*Bảng II.1: Thống kê chỉ tiêu phát triển kinh tế xã hội của các tỉnh có QL.19, QL.19C và QL.25 đi qua ( GDP và tổng thu nhập bình quân đầu người)*

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tỉnh/ Thành** | **Mật độ dân số** | Giai đoạn  2011-2015 | | 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 |
|
| Tỉnh Bình Định | 3888 ng/km2 | 9,2%/năm | 40.1 triệu đông | 8% | 3200-3500 USD | 6,06% | 4.59% |
| Tỉnh Phú Yên | 723 ng/ km2 | 11,5%/năm | 33  triệu đông | 12,5% | 3400 USD | 9.46% | 7.16% |
| Tỉnh Gia Lai | 137 ng/km2 | 12,81%  /năm | 39,1  triệu đồng | 7,5% | 2393,07 USD | 5,68% | 4,30% |
| Tỉnh Đắk Lắk | 131 ng/km2 | 8%/năm | 34,9 triệu đồng | 8,5-9%/năm | 2200,5 USD | 6.81% | 5.16% |
| **Cả nước** | **277 ng/km2** | **5,9%/năm** | **44 triệu đồng**  **(2.100 USD)** | **6,5-7%** | **3.200-3.500 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 đều có mức bình quân từ 8 – 12.81%, cao hơn mức tăng trường bình quân của cả nước.

Thu nhập bình quân đầu người: Tỉnh Bình Định và Gia Lai có mức thu nhập cao gần bằng mức bình quân cả nước, tỉnh Phú Yên và Đắk Lắk có mức thu nhập thấp hơn mức bình quân của cả nước ( 75%, 79,3%).

Giai đoạn 2016 - 2020:

GDP của các địa phương đều có mức tăng trưởng 7,5 – 12.5%, cao hơn mức tăng trường bình quân của cả nước.

Thu nhập bình quân đầu người: Tỉnh Bình Định và Phú Yên có mức thu nhập cao gần bằng mức bình quân cả nước, tỉnh Gia Lai và Đắk Lắk có mức thu nhập thấp hơn mức bình quân của cả nước.

## **III. KHÁI QUÁT VỀ TÌNH HÌNH TIÊU THỤ XĂNG DẦU GIAI ĐOẠN 2010-2015, DỰ BÁO TĂNG TRƯỞNG GIAI ĐOẠN 2017-2020, ĐẾN NĂM 2025 VÀ TẦM NHÌN ĐẾN 2035**

### 1. Khái quát tình hình tiêu thụ xăng dầu 2010-2015

Khảo sát phục vụ cho đề án quy hoạch này, chúng tôi thu thập các số liệu báo cáo có được từ Bộ Công Thương, Tổng Cục Thống Kê và các số liệu của các dự án tương tự.

Số liệu của Bộ Công Thương về sản xuất trong nước, nhập khẩu và tái xuất xăng dầu các năm 2010-2015 và số liệu của Tổng cục Hải Quan có thể lấy gần chính xác để tính lượng xăng dầu tiêu thụ trong nước (bỏ qua lượng tồn kho):

*Bảng II.2. Số liệu nhập, xuất, sản xuất trong nước và tiêu thụ xăng dầu*

*Đơn vị : 1000Tấn*

*Số liệu của Bộ Công Thương*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Năm** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** |
| Xuất khẩu | 1.951 | 2.244 | 1.880 | 1.358 | 1.117 | 1.521 |
| Nhập khẩu | 9.530 | 10.678 | 9.201 | 7.364 | 8.460 | 10.045 |
| Sản xuất | 5.694,7 | 5.610,0 | 5.529,0 | 6.591,0 | 5.699 | 6.936 |
| **Tiêu thụ trong nước** | **13.273,6** | **14.043,6** | **12.849,3** | **12.597,0** | **13.042,0** | **15.460,0** |
| Tăng trưởng (%) | 8,0 | 5,8 | -8,5 | -2,0 | 3,5 | 18,5 |
| Tăng trưởng GDP(%) | 6,78 | 5,89 | 5,03 | 5,42 | 5,98 | 6,68 |

*Số liệu của Tổng cục Hải Quan (trang thông tin điện tử của Tổng cục Hải Quan)*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Năm** | **2013** | **2014** | **2015** |
| **Nhập khẩu** | **7.339.315** | **8.432.053** | **10.004.346** |
| Xăng | 2.322.967 | 2.435.279 | 2.681.099 |
| DO | 3.157.054 | 4.111.717 | 5.212.954 |
| FO | 658.892 | 675.624 | 710.747 |
| Nhiên liệu bay | 1.200.402 | 1.209.433 | 1.399.546 |
| **Xuất khẩu** | **1.338.538** | **1.116.946** | **1.512.980** |
| **Sản xuất trong nước** | **6.591.000** | **5.699.000** | **6.936.000** |
| **Tiêu thụ** | **12.591.777** | **13.014.107** | **15.427.366** |

### 

### 2. Số liệu về dự báo nhu cầu vận tải trên QL.19, QL.19C và QL.25

***2.1 Tính toán lưu lượng giao thông trên các tuyến QL.19, QL.19C và QL.25 tại thời điểm khảo sát***

*a. Lựa chọn các địa điểm và thời điểm khảo sát*

\* Địa điểm:

- QL.19: + Phía dưới cầu vượt vào tp.Quy Nhơn (Bình Định)

+ Đèo An Khê (cuối Bình Định)

+ Tp.Pleiku – Cửa khẩu Lệ Thanh

- QL.19C: + Đầu QL19C giao nhau với QL.1A

+ Giao QL.25

- QL.25: + Đầu QL.25 (tỉnh Phú Yên)

+ Đầu tỉnh Gia Lai

+ TT. Chư Sê

\* Thời Gian: 25/07/2017 – 05/08/2017

*b. Đếm và quay video phương tiện lưu thông*

- xe máy

- xe con

- xe tải có hai trục và xe buýt dưới 25 chỗ

- xe tải có từ 3 trục trở lên và xe buýt lớn

- xe kéo moóc, xe buýt trên 25 chỗ

*c. Phương pháp tính toán*

Hệ số quy đổi các xe về xe con quy đổi được lấy như sau: xe máy: 0.3; xe con: 1.0; xe tải có hai trục và xe buýt dưới 25 chỗ: 2.0; xe tải có từ 3 trục trở lên và xe buýt lớn: 2.5; xe kéo moóc, xe buýt trên 25 chỗ: 3.0.

Các trục quốc lộ chính của nước ta hiện nay chủ yếu là đường 2 làn xe và một tỷ lệ nhỏ là đường 4 làn xe. Trên mỗi làn xe , nhiều thành phần tham gia giao thông đã gây mất an toàn giao thông trong khai thác, tốc độ xe chạy không cao và năng lực thông hành thấp (đường 2 làn xe chỉ đảm bảo thông qua từ 10.000 - 15.000 xe con quy đổi (PCU/ngày, đêm; đường 4 làn xe chỉ đảm bảo 25.000 – 30.000 xe con quy đổi (PCU/ngày, đêm).

*(Theo tiêu chuẩn Việt Nam TCVN 4054:2005 – Đường ôtô - yêu cầu thiết kế)*

*d. Kết quả*

- QL.19: 3708 (PCU/ngày, đêm)

- QL.19C: 1105.8 (PCU/ngày, đêm)

- QL.25: 3870.8 (PCU/ngày, đêm)

***2.2 Dự báo lưu lượng giao thông trên các tuyến QL.19, QL.19C và QL.25***

*a. Dự báo lưu lượng giao thông*

Từ chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, Quy hoạch phát triển ngành giao thông vận tải đường bộ Việt Nam đến 2010 và định hướng đến năm 2020, Quy hoạch đã dự báo nhu cầu vận tải cho 22 hành lang giao thông chính yếu, trong mỗi hành lang này đã phân bộ lưu lượng cho từng phương thức vận tải...

Ta có:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| TT | Các trục đường bộ chính | Năm 2010 | Năm 2020 |
| 1 | Quảng Ngãi - Nha Trang\* | 11.485 | 20.500 |

(\*) Đây là khu vực có các tuyến đường QL.19, QL.19C và QL.25

Từ bảng trên ta tính được dự báo mức tăng trưởng lưu lượng giao thông giai đoạn 2010-2020 là 6%. Mức này sẽ được áp dụng cho mức tăng trưởng lưu lượng giao thông giai đoạn 2017-2025 cho QL.19, QL.19C và QL.25.

*Nguồn:* *Quy hoạch phát triển ngành giao thông vận tải đường bộ Việt Nam đến 2010 và định hướng đến năm 2020.*

*b. Kết quả*

*Bảng II.3.1: Kết quả tính toán lượng giao thông năm 2017 và dự báo lưu lượng giao thông đến năm 2025 và 2035*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| TT | Các trục đường chính | Quốc Lộ | Năm 2017 | Năm 2020 | Năm 2025 | Năm 2035 |
| 1 | Bình Định – Gia Lai | 19 | 3.708 | 4.416 | 5.910 | |  | | --- | | 10.584 | |
| 2 | Bình Định – Phú Yên | 19C | 1.106 | 1.317 | 1.762 | 3.156 |
| 3 | Phú Yên – Gia Lai | 25 | 3.871 | 4.610 | 6.169 | 11.048 |

*Bảng II.3.2: Bảng so sánh lưu lượng giao thông giữa QL.19, QL.19C, QL.25 với một số trục đường chính*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **TT** | **Các trục đường bộ chính** | **Năm 2020** |
| 1 | Đà Nẵng - Quảng Ngãi | 48.673 |
| 2 | Quảng Ngãi - Nha Trang | 20.500 |
| 3 | Nha Trang - Phan Thiết | 23.105 |
| 4 | Dầu Giây - Phan Thiết | 23.280 |
| 5 | Long Thành - Dầu Giây | 55.627 |
| 6 | TP Hồ Chí Minh - Long Thành | 146.275 |
| 7 | TP Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một | 79.234 |
| 8 | Thủ Dầu Một - Chơn Thành | 19.021 |
| 9 | Quốc lộ 19 | 4.416 |
| 10 | Quốc lộ 19C | 1.317 |
| 11 | Quốc lộ 25 | 4.610 |

Từ bảng so sánh trên ta thấy lưu lượng xe trên các QL.19, QL.19C và QL.25 rất thấp so với các tuyến giao thông chính trên cả nước. So với tuyến Nha Trang – Phan Thiết và Dầu Giây – Phan Thiết chỉ bằng khoảng 5,7 – 20%; so với tuyến QL.13 từ TP Hồ Chí Minh – Thủ Dầu Một chỉ bằng khoảng 1.6 – 5.8% . Vì vậy, nhu cầu xăng dầu của các tuyến quốc lộ này là thấp so với cáctrục đường bộ chính trên cả nước.

Mức tăng trưởng lưu lượng giao thông 6% đối với các tuyến QL.19, QL.19C và QL.25 là thấp hơn so với mức tăng trưởng GDP của các địa phương trong giai đoạn 2017- 2025 và sau năm 2025 – 2035 là tương đương.

### 3. Dự báo tăng trưởng tiêu thụ giai đoạn 2017-2025 và giai đoạn 2025-2035

Số liệu ở bảng II.2 trên cho thấy năm 2012 và 2013 tiêu thụ xăng dầu giảm, từ năm 2014 đã tăng trở lại. Bình quân giai đoạn 2010 - 2015 tăng trưởng GDP 5,9%/năm trong khi tăng trưởng tiêu thụ xăng dầu bình quân 4,24%/năm.

Mức tăng trưởng lưu lượng giao thông 6% đối với các tuyến QL.19, QL.19C và QL.25 là thấp hơn so với mức tăng trưởng GDP của các địa phương trong giai đoạn 2017- 2025 và sau năm 2025 – 2035 là tương đương.

Do tình hình kinh tế hiện nay đang trên đà hồi phục và mức tiêu thụ xăng dầu tăng nhanh từ năm 2014, kêt hợp với kinh nghiệm lập quy hoạch ở dự án tương tự và kết quả phân tích ở trên, các chuyên gia trong nhóm quy hoạch dự báo mức tăng trưởng tiêu thụ xăng dầu trong giai đoạn quy hoạch tính gần đúng theo tăng trưởng kinh tế, xã hội của các địa phương.

## **IV. TÁC ĐỘNG HỘI NHẬP KINH TẾ**

### 1. Hội nhập kinh tế

Hội nhập kinh tế quốc tế là chủ trương lớn của Đảng ta, là nội dung trọng tâm của hội nhập quốc tế và là một bộ phận quan trọng, xuyên suốt của công cuộc đổi mới. Trong 30 năm đổi mới vừa qua, từ Đại hội VI đến Đại hội XII, Đảng ta đã đưa ra chủ trương đúng đắn trong việc mở rộng hợp tác kinh tế quốc tế, nâng cao vị thế của Việt Nam trên trường quốc tế.

Trong đó, sự kiện lớn nhất là việc Việt Nam gia nhập Tổ chức Thương mại thế giới (WTO) vào tháng 01/2007, đánh dấu sự hội nhập toàn diện của Việt Nam vào kinh tế thế giới. Với việc gia nhập WTO, Việt Nam đã tiến hành nhiều cải cách chính sách kinh tế, thương mại, đầu tư đồng bộ theo hướng minh bạch và tự do hóa hơn, góp phần quan trọng vào việc xây dựng nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa ở Việt Nam.

Cùng với xu hướng thiết lập các khu vực thương mại tự do trên thế giới, đến cuối 2016, Việt Nam đã tham gia ký kết 12 hiệp định thương mại tự do (FTA) với 56 quốc gia và nền kinh tế trên thế giới, trong đó 6 FTA do Việt Nam chủ động tham gia ngoài khuôn khổ nội khối ASEAN hoặc với nước đối tác của ASEAN.

Tháng 10/2015, Việt Nam đã cùng các nước thành viên kết thúc đàm phán Hiệp định Đối tác xuyên Thái Bình Dương (TPP). Việc tham gia vào TPP giúp Việt Nam nắm bắt và tận dụng tốt hơn các cơ hội do quá trình hội nhập kinh tế khu vực đem lại, đồng thời có thêm điều kiện, tranh thủ hợp tác quốc tế để phục vụ chiến lược phát triển kinh tế - xã hội, triển khai chiến lược hội nhập quốc tế nói chung và chiến lược đối ngoại ở khu vực châu Á - Thái Bình Dương nói riêng.

Việt Nam cũng đã chủ động, tích cực tham gia đàm phán Hiệp định Đối tác kinh tế toàn diện khu vực (RCEP) nhằm đạt được một thỏa thuận kinh tế toàn diện, phù hợp với điều kiện của Việt Nam và các nước ASEAN. Việt Nam đã chính thức gia nhập Cộng đồng Kinh tế ASEAN (AEC). Với việc tích cực triển khai các biện pháp ưu tiên nhằm thực hiện Kế hoạch tổng thể xây dựng AEC, Việt Nam được đánh giá là một trong những quốc gia thành viên có tỷ lệ thực hiện cao nhất các biện pháp trong lộ trình AEC…

Những hoạt động kinh tế đối ngoại nói riêng và hội nhập kinh tế quốc tế nói chung góp phần quan trọng vào phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, mở ra không gian phát triển mới cho nền kinh tế Việt Nam, mở rộng quan hệ hợp tác sâu, rộng với các quốc gia trong khu vực và thế giới, nâng cao vị thế của Việt Nam trên trường quốc tế. Đồng thời, tạo cơ hội để Việt Nam thực hiện chiến lược cơ cấu lại thị trường xuất khẩu theo hướng cân bằng hơn, thúc đẩy cải cách và tái cơ cấu nền kinh tế, tăng cường năng lực cạnh tranh của nền kinh tế, của doanh nghiệp (DN).

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 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 với các nước láng giềng

- QL.19 là tuyến đường chiến lược nối Tp Quy Nhơn với Gia Lai,  thông sang nước Campuchia. Dọc theo Quốc lộ 19 có nhiều tuyến đường quan trọng nối các tỉnh Đông Nam Bộ như Quốc lộ 14C, Quốc lộ 19C.

- QL.19C là tuyến đường giao thông phía tây là trục “xương sống” nối ba huyện miền núi Đồng Xuân, Sơn Hòa, Sông Hinh của tỉnh Phú Yên với các tỉnh Tây Nguyên. Kết hợp với nhiều con đường dọc chạy xuống đồng bằng, đây còn là tuyến chiến lược song song với quốc lộ 1 và trục đường động lực ven biển Phú Yên.

- QL.25 là tuyến đường quan trọng nối Phú Yên thuộc duyên hải Nam Trung Bộ với Gia Lai thuộc Tây Nguyên.

- QL.19C và QL.25 là tuyến đường quan trọng nối các huyện miền núi của các tỉnh Phú Yên, Bình Định, Đắk Lắk, Gia Lai. Chỉ có tuyến đường QL.19 thông qua Campuchia qua cửa khẩu Lệ Thanh nối với đường 78 và QL.7. (QL.7 ([Campuchia](https://vi.wikipedia.org/wiki/Campuchia)) với tổng chiều dài 509,17 km, tuyến đường này nối thị trấn [Skuon](https://vi.wikipedia.org/w/index.php?title=Skuon&action=edit&redlink=1) thuộc huyện [Cheung Prey](https://vi.wikipedia.org/wiki/Cheung_Prey) tỉnh [Kampong Cham](https://vi.wikipedia.org/wiki/Kampong_Cham) với cửa khẩu quốc tế Trapeang Kriel (tỉnh [Stung Treng](https://vi.wikipedia.org/wiki/Stung_Treng)) ở biên giới với [Lào](https://vi.wikipedia.org/wiki/L%C3%A0o)).

- 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.19 ở các khu vực này. Khi quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc tuyến đường QL.19 cần đặc biệt lưu ý đến nhân tố trên, bố trí các cửa hàng tại khu vực giao của QL.19 với các tuyến đường nối đến các cửa khẩu.

## **V. DỰ BÁO NHU CẦU TIÊU THỤ XĂNG DẦU DỌC QL.19, QL.19C VÀ QL.25**

### 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 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 Sở Công Thương 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 Sở Công Thương 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” của Bộ Công Thương.

- Dự án “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.

- Dự án “Quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc tuyến Quốc lộ 13 đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035” của Bộ Công Thương.

***b. Tính theo số lượng phương tiện giao thông:***

- Chọn các vị trí phù hợp để đặt các trạm quan sát và đếm các phương tiện lưu thông trên quốc lộ bao gồm:

+ xe máy

+ xe con

+ xe tải có hai trục và xe buýt dưới 25 chỗ

+ xe tải có từ 3 trục trở lên và xe buýt lớn

+ xe kéo moóc, xe buýt trên 25 chỗ

- Quy đổi theo tiêu chuẩn TCVN 4054:2005 đường ôtô – yêu cầu thiết kế

- Dự báo mức độ tăng trưởng trên cơ sở các dự án tương tự.

- 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 nhiều 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 chỉ phụ thuộc vào dự báo trên cơ sở tính toán lưu lượng phương tiện giao thông mà bỏ sót các hộ tiêu thụ khác. Ở đề án này, phương pháp này cũng được sử dụng để làm rõ thêm cho phương pháp dự báo thống kê.

***c. 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.

### 2. Dự báo tiêu thụ xăng dầu dọc QL.19, QL.19C và QL.25

*a. Chọn phương pháp dự báo*

Dự báo lượng xăng dầu tiêu thụ dọc tuyến QL.19, QL.19C và QL.25 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, QL.13: 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.19, QL.19C và QL.25 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.

Để tính mức độ tăng trưởng tiêu thụ xăng dầu dọc tuyến quốc lộ thì phải tích hợp giữa phương pháp tính toán lưu lượng và thống kê số liệu nhập, sản xuất và tiêu thụ xăng dầu; mức độ tăng trưởng GDP của cả nước và từng địa phương có tuyến QL.19, QL.19C, QL.25 đi qua.

*b. Tính toán và kết quả dự báo QL.19, QL.19C và QL.25*

**Theo kết quả khảo sát dọc QL.19, QL.19C và QL.25 sản lượng thực tế CHXD được tính như sau:**

**\* Phân chia quốc lộ ra từng đoạn theo lưu lượng lưu thông của các phương tiện, đặc trưng dân cư và các hộ tiêu thụ trên từng tuyến đường cụ thể:**

*b.1. Quốc lộ 19*

*- Tỉnh Bình Định:* đoạn từ Cảng Quy Nhơn đến Đèo An Khê

*- Tỉnh Gia Lai*: + đoạn từ Đèo An Khê đến Đường mòn HCM(Km68)

+ đoạn từ Đương mòn HCM(Km180) đến Cửa khẩu Lệ Thanh

*b.2. Quốc lộ 19C*

*- Tỉnh Bình Định:* đoạn từ Ngã 3 Diêu Trì giao QL1A km 1220+00  đến Km41 tỉnh Bình Định giao nhau với tỉnh Phú Yên

*- Tỉnh Phú Yên:* + đoạn từ Km41 tỉnh Bình Định đến Km151giao nhau tại địa phận Đắk Lắk

+ đoạn từ Km151 giáp ranh Phú Yên Đắk Lắk

*b.3. Quốc lộ 25*

*- Tỉnh Phú Yên:* đoạn từ Km1332 QL.1A thuộc Tuy Hòa đến Km69+400, xã KrôngPa, H. Sơn Hòa

*- Tỉnh Gia Lai:* + đoạn từ K69+400 xã KrôngPa, H. Sơn Hòa – Ngã 3 Cây Xoài giao đường 622

+ đoạn từ Ngã 3 cây xoài - Thị trấn Chư Sê giao nhau với QL.14

\* Từ thống kê sản lượng bán thực tế của các cửa hàng hiện có dọc từng tuyến quốc lộ, 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 m3 cho 01 km tuyến đường.

2. Năm gốc là năm 2016 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:

*Bảng II.3. Dự báo tiêu thụ xăng dầu dọc QL.19*

**Phương án cơ sở(mỗi quốc lộ 1 bảng- trừa phần dự báo)**

| **TT** | **Địa phương** | **Chiều dài đoạn tuyến QL.19 (km)** | **Sản lượng năm 2016, m3** | **Tiêu thụ trên 1Km,m3** | **Dự báo tiêu thụ xăng dầu, m3** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Năm 2020** | **Năm 2025** | **Năm 2035** |
| 1 | **Bình Định** (Cảng Quy Nhơn-Đèo An Khê) | 67 | 2140 | 31.94 | 2696 | 3683 | 6343 |
| 2 | **Gia Lai** | 175 | 3903 | 22.31 | 4849 | 6391 | 10342 |
| a | Đèo An Khê-Đường mòn HCM(Km68) | 112 | 2855 | 25.49 | 3547 | 4675 | 7565 |
| b | Đương mòn HCM(Km180)- Cửa khẩu Lệ Thanh | 63 | 1048 | 16.63 | 1302 | 1716 | 2777 |
|  | **Tổng cộng** | **242** | **6043** | **24.97** | **7545** | **10047** | **16685** |

**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 hộỉ ở các địa phương có QL.19 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 hộỉ ở các địa phương có QL.19 đi qua có tốc độ lớn hơn do ảnh hưởng tích cực của chính QL.19 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.

*Bảng II.4. Tổng hợp dự báo tiêu thụ xăng dầu dọc QL.19*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Lượng tiêu thụ, m3** | | | |
| **Năm** | **2016** | **2020** | **2025** | **2035** |
| Phương án cơ sở | 6.043 | 7.545 | 10.047 | 16.685 |
| Phương án thấp | 5.741 | 7.168 | 9.545 | 15.851 |
| Phương án cao | 6.345 | 7.922 | 10.549 | 17.519 |

Nhận xét: Dự báo tiêu thụ xăng dầu QL.19 đến năm 2035 (17.519m3) so với năm 2016 (6.345 m3) tăng gấp 2.7 lần, thấp hơn nhiều khả năng cung cấp của các cây xăng hiện có (gấp 6-7 lần, trang 45).

*Bảng II.5. Dự báo tiêu thụ xăng dầu dọc QL.19C*

**Phương án cơ sở (mỗi quốc lộ 1 bảng- trừa phần dự báo)**

| **TT** | **Địa phương** | **Chiều dài đoạn tuyến QL.19C (km)** | **Sản lượng năm 2016, m3** | **Tiêu thụ trên 1Km,m3** | **Dự báo tiêu thụ xăng dầu, m3** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Năm 2020** | **Năm 2025** | **Năm 2030** |
| 1 | **Bình Định**  **(**Ngã 3 Diêu Trì giao QL1A km 1220+00  **–** Km41tỉnh Bình Định giao nhau với tỉnh Phú Yên | 41 | 326 | 7.95 | 411 | 561 | 966 |
| 2 | **Phú Yên** | 110 | 513 | 4.66 | 731 | 1180 | 2728 |
| a | Km41 tỉnh Bình Định – Km151giao nhau tại địa phận Đắk Lắk | 110 | 513 | 4.66 | 731 | 1180 | 2728 |
| b | Km151 giáp ranh Phú Yên Đắk Lắk | 30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|  | **Tổng cộng** | **151** | **839** | **5.55** | **1142** | **1741** | **3694** |

**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 hộỉ ở các địa phương có QL.19C 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 hộỉ ở các địa phương có QL.19C đi qua có tốc độ lớn hơn do ảnh hưởng tích cực của chính QL.19C 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.

*Bảng II.6. Tổng hợp dự báo tiêu thụ xăng dầu dọc QL.19C*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Lượng tiêu thụ, m3** | | | |
| **Năm** | **2016** | **2020** | **2025** | **2035** |
| Phương án cơ sở | 839 | 1142 | 1741 | 3694 |
| Phương án thấp | 797 | 1085 | 1654 | 3509 |
| Phương án cao | 881 | 1199 | 1828 | 3879 |

Nhận xét: Dự báo tiêu thụ xăng dầu QL.19C đến năm 2035 (3879 m3) so với năm 2016 (881 m3) tăng gấp 4.4 lần, thấp hơn khả năng cung cấp của các cây xăng hiện có (gấp 5-7 lần, trang 45).

*Bảng II.7. Dự báo tiêu thụ xăng dầu dọc QL.25*

**Phương án cơ sở (mỗi quốc lộ 1 bảng- trừa phần dự báo)**

| **TT** | **Địa phương** | **Chiều dài đoạn tuyến QL.25 (km)** | **Sản lượng năm 2016, m3** | **Tiêu thụ trên 1Km,m3** | **Dự báo tiêu thụ xăng dầu, m3** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Năm 2020** | **Năm 2025** | **Năm 2030** |
| 1 | **Phú Yên**  **(**tại Km1332 QL.1A thuộc Tuy Hòa –Km69+400, xã KrôngPa, H. Sơn Hòa | 69 | 753 | 10.91 | 1172 | 1733 | 4004 |
| 2 | **Gia Lai** | 112 | 8312 | 74.21 | 10326 | 13611 | 22023 |
| a | K69+400 xã KrôngPa, H. Sơn Hòa – Ngã 3 Cây Xoài giao đường 622 | 58 | 1104 | 19.03 | 1372 | 1808 | 2926 |
| b | Ngã 3 cây xoài - Thị trấn Chư Sê giao nhau với QL.14 | 54 | 7208 | 133.48 | 8955 | 11803 | 11098 |
|  | **Tổng cộng** | **181** | **9065** | **50.08** | **11498** | **15344** | **26027** |

**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 hộỉ ở các địa phương có QL.25 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 hộỉ ở các địa phương có QL.25 đi qua có tốc độ lớn hơn do ảnh hưởng tích cực của chính QL.25 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.

*Bảng II.8. Tổng hợp dự báo tiêu thụ xăng dầu dọc QL.25*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Lượng tiêu thụ, m3** | | | |
| **Năm** | **2016** | **2020** | **2025** | **2035** |
| Phương án cơ sở | 9065 | 11498 | 15344 | 26027 |
| Phương án thấp | 8612 | 10923 | 14577 | 24726 |
| Phương án cao | 9518 | 12073 | 16111 | 27328 |

Nhận xét: Dự báo tiêu thụ xăng dầu QL.25 đến năm 2035 (27328 m3) so với năm 2016 (9518 m3) tăng gấp 2.8 lần, thấp hơn nhiêu so với khả năng cung cấp của các cây xăng hiện có (gấp 7-9 lần, trang 45).

## **VI. TÍNH TOÁN SỐ LƯỢNG CỬA HÀNG XĂNG DẦU CẦN CÓ DỌC CÁC QUỐC LỘ**

### 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 dọc các tuyến quốc lộ đã dư thừa cục bộ 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 dọc 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 tuỳ 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, 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 xăng dầu dọc QL.19, QL.19C và QL.25 căn cứ theo Thông tư số 50/2015/TT-BGTVT ngày 23 tháng 9 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 dọc tuyến đường, chỉ 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 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 đinh: 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 các quốc lộ có thể tính tối đa như sau:

***\* Quốc lộ 19***

| **TT** | **Địa phương** | **Số CH hiện có** | **Chiều dài đoạn tuyến QL.19 (km)** | | | **Số CH tối đa (tính cả 2 phía)** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tổng**  **Km** | **Nội đô** | **Ngoại đô** | **Tổng** | **Nội đô** | **Ngoại đô** |
| 1 | **Bình Định** (Cảng Quy Nhơn-Đèo An Khê) | **28** | **67** | **Khoảng**  **11** | **Khoảng**  **56** | **31** | **22** | **9** |
| 2 | **Gia Lai** | **71** | **175** | **Khoảng**  **17** | **Khoảng**  **158** | **60** | **34** | **26** |
| a | Đèo An Khê-Đường mòn HCM(Km68) | 55 | 99 | Khoảng  17 | Khoảng  82 | 48 | 34 | 14 |
| b | Đương mòn HCM(Km180)- Cửa khẩu Lệ Thanh | 16 | 76 | Khoảng  0 | Khoảng  76 | 13 | 0 | 13 |
|  | **Tổng cộng** | **99** | **242** | **Khoảng**  **28** | **Khoảng**  **214** | **91** | **56** | **35** |

***\* Quốc lộ 19C***

| **TT** | **Địa phương** | **Số CH hiện có** | **Chiều dài đoạn tuyến QL.19C (km)** | | | **Số CH tối đa (tính cả 2 phía)** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tổng**  **Km** | **Nội đô** | **Ngoại đô** | **Tổng** | **Nội đô** | **Ngoại đô** |
| 1 | **Bình Định**  **(**Ngã 3 Diêu Trì giao QL1A km 1220+00  **–** Km41tỉnh Bình Định giao nhau với tỉnh Phú Yên | **7** | **41** | **Khoảng**  **10** | **Khoảng**  **31** | **15** | **10** | **5** |
| 2 | **Phú Yên** | **11** | **110** | **Khoảng**  **9** | **Khoảng**  **101** | **25** | **9** | **16** |
| a | Km41 tỉnh Bình Định – Km151giao nhau tại địa phận Đắk Lắk | 11 | 110 | Khoảng  9 | Khoảng  101 | 25 | 9 | 16 |
| **3** | **Đắk Lắk** | **0** | **30** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| a | Km151 giáp ranh Phú Yên Đắk Lắk |  | 30 | Khoảng  0 | Khoảng  0 | 0 | 0 | 0 |
|  | **Tổng cộng** | **18** | **181** | **Khoảng**  **24** | **Khoảng**  **127** | **40** | **19** | **11** |

***\* Quốc lộ 25***

| **TT** | **Địa phương** | **Số CH hiện có** | **Chiều dài đoạn tuyến QL.25 (km)** | | | **Số CH tối đa (tính cả 2 phía)** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tổng**  **Km** | **Nội đô** | **Ngoại đô** | **Tổng** | **Nội đô** | **Ngoại đô** |
| 1 | **Phú Yên**  **(**tại Km1332 QL.1A thuộc Tuy Hòa –Km69+400, xã KrôngPa, H. Sơn Hòa | **12** | **69** | **Khoảng**  **10** | **Khoảng**  **59** | **19** | **10** | **9** |
| 2 | **Gia Lai** | **29** | **112** | **Khoảng**  **11** | **Khoảng**  **101** | **38** | **22** | **16** |
| a | K69+400 xã KrôngPa, H. Sơn Hòa – Ngã 3 Cây Xoài giao đường 622 | 18 | 43 | Khoảng  6 | Khoảng  39 | 18 | 12 | 6 |
| b | Ngã 3 cây xoài - Thị trấn Chư Sê giao nhau với QL.14 | 11 | 69 | Khoảng  5 | Khoảng  64 | 20 | 10 | 10 |
|  | **Tổng cộng** | **41** | **181** | **Khoảng**  **21** | **Khoảng**  **160** | **57** | **32** | **25** |

### 

### 2. Lựa chọn phương pháp tính

Để tính toán số lượng cửa hàng xăng dầu cần có dọc QL.19, QL.19C và QL.25, 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 Đơn vị 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 2 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 dãn đúng cự ly theo Thông tư 50 (tổng số CH trên đoạn tuyến vẫn bảo đảm theo Thông tư 50).

Việc hoạch định cửa hàng loại I, II, III tuỳ thuộc vào tính chất của các địa điểm xây dựng, gắn kết với Quy hoạch trạm dừng nghỉ của Bộ Giao thông vận tải cũng như các nhu cầu khác.

Tại một số đoạn có tuyến QL.19, QL.19C, QL.25 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 toả 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.

### 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 II.9. Tính số lượng cửa hàng xăng dầu dọc tuyến QL.19*

| **TT** | **Tỉnh, thành phố** | **Chiều dài QL.19, km** | **Số cửa hàng hiện có** | **Số cửa hàng cần có** | **Số cửa hàng có thể xây mới** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|
|  |
| **1** | **Bình Định** | **67** | **28** | **35-36** | **36-37** |
| a | Cảng Quy Nhơn-Đèo An Khê | 67 | 28 | 31-32 | 2-3 |
| **b** | **Cầu Gành-Cảng Quy Nhơn\*** | **17.8** | **0** | **34** | **34** |
| 2 | **Gia Lai** | **175** | **71** | **60-61** | **0** |
| a | Đèo An Khê-Đường mòn HCM(Km68) | 99 | 55 | 48-49 | 0 |
| b | Đường mòn HCM(Km68)– Cửa khẩu Lệ Thanh | 76 | 16 | 13-14 | 0 |
| **Tổng cộng** | | **242** | **99** | **91-93** | **36-37** |

**\* Đoạn tuyến QL.19 mới từ Cầu Gành (điểm giao QL.1 với QL.19) đến cảng Quy Nhơn.**

**Kết luận**: **Dọc QL.19 có thể xây dựng thêm 36-37 cửa hàng xăng dầu.**

*Bảng II.10. Tính số lượng cửa hàng xăng dầu dọc tuyến QL.19C*

| **TT** | **Tỉnh, thành phố** | **Chiều dài QL.19C, km** | **Số cửa hàng hiện có** | **Số cửa hàng cần có** | **Số cửa hàng có thể xây mới** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|
|  |
| **1** | **Bình Định**  Ngã 3 Diêu Trì giao QL1A km 1220+00  – Km41 tỉnh Bình Định giao nhau với tỉnh Phú Yên | **41** | **7** | **14-15** | **7-8** |
| **2** | **Phú Yên**  Km41 tỉnh Bình Định – Km151giao nhau tại địa phận Đắk Lắk | **110** | **11** | **25-26** | **14-15** |
| **3** | **Đắk Lắk**  Km151 giáp ranh Phú Yên Đắk Lắk | **30** | **0** | **5-6** | **5-6** |
| **Tổng cộng** | | **181** | **18** | **39-41** | **26-28** |

**Kết luận**: **Dọc QL.19C có thể xây dựng thêm 26-28 cửa hàng xăng dầu.**

*Bảng II.11. Tính số lượng cửa hàng xăng dầu dọc tuyến QL.25*

| **TT** | **Tỉnh, thành phố** | **Chiều dài QL.25, km** | **Số cửa hàng hiện có** | **Số cửa hàng cần có** | **Số cửa hàng có thể xây mới** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|
|  |
| **1** | **Phú Yên**  Tại Km1332 QL.1A thuộc Tuy Hòa –Km69+400, xã KrôngPa, H. Sơn Hòa | **69** | **12** | **19-20** | **7-8** |
| **2** | **Gia Lai** | **112** | **29** | **38-39** | **9-10** |
| a | K69+400 xã KrôngPa, H. Sơn Hòa – Ngã 3 Cây Xoài giao đường 622 | 43 | 18 | 18-19 | 0-1 |
| b | Ngã 3 cây xoài - Thị trấn Chư Sê giao nhau với QL.14 | 69 | 11 | 20-21 | 9-10 |
| **Tổng cộng** | | **181** | **41** | **57-59** | **16-18** |

**Kết luận**: **Dọc QL.25 có thể xây dựng thêm 16-18 cửa hàng xăng dầu.**

# CHƯƠNG III. QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG CỬA HÀNG DỌC QL.19, QL.19C VÀ QL.25

## **I. 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.

## **II. MỤC TIÊU QUY HOẠCH**

### 1. Mục tiêu chung

Xây dựng các tuyến QL.19, QL.19C và QL.25một 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 các tuyến đường QL.19, QL.19C và QL.25hợp 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 xăng dầu hiện trạng dọc các tuyến đường QL.19, QL.19C và QL.25được tồn tại trong Quy hoạch phải cải tạo, nâng cấp để đạt chuẩn; Số lượng cửa xăng dầu dọc các tuyến đường QL.19, QL.19C và QL.25 phải xoá bỏ/di dời, quy hoạch xây mới (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. 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 các tuyến đường QL.19, QL.19C và QL.25đi 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.

## **IV. QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG CHXD DỌC QL.19, QL.19C VÀ QL.25 ĐẾN NĂM 2025**

### 1. Các tiêu chí xây dựng cửa hàng xăng dầu

***1.1 Tiêu chí về quy mô cửa hàng xăng dầu***

a. Những vấn đề chung

*Đặc điểm của khu vực các tỉnh có QL.19, QL.19C và QL.25* *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 tĩnh, 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 40 Km. 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.19, QL.19C và QL.25 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.19, QL.19C và QL.25 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, m3 | - 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 m2 | ≥ 120 m2 | ≥ 80 m2 |
| 2c | Văn phòng cửa hàng (giao dịch, giới thiệu sản phẩm, bảo vệ, WC) | ≥ 60m2 | ≥ 60m2 | ≥50 m2 |
| 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 | ≥160 m2 | ≥ 160 m2 | 0 |
| 3c | Cửa hàng tự chọn | ≥130 m2 | ≥ 130 m2 | 0 |
| 3d | Nhà nghỉ + Nhà hàng ăn uống  -Diện tích chiếm đất  -Diện tích sàn xây dựng | ≥ 500 m2  ≥ 1.000 m2 | 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 | ≥ 4.500 m2 | ≥ 950 m2 | ≥ 300 m2 |
| 4đ | Nhà vệ sinh công cộng | ≥ 50 m2 | ≥ 40 m2 | ≥ 15 m2 |
| 4e | Tường rào | ≥ 210 m | ≥ 0160 m | ≥ 90 m |
| 5 | Biểu trưng, biển báo | Có | Có | Có |
| 6 | Nhà ở tập thể cho nhân viên | Tuỳ điều kiện | Tuỳ điều kiện | Tuỳ điều kiện |
| 7 | Nhu cầu về đất xây dựng |  |  |  |
| 7a | Chiều rộng mặt tiền | ≥ 70 m (60m)\* | ≥ 60 m (40m)\* | ≥ 30 m (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 m2 (3.600 m2)\* | ≥ 3.000 m2  (2.000 m2)\* | ≥ 900 m2 (400m2)\* |

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.

***1.2 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 dung 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) đấu nối đường dẫn ra, vào quốc lộ phải bảo đảm khoảng cách tối thiểu giữa hai điểm đấu 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, nôi 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 đấu nối của đường nhánh khác, phải điều chỉnh để tại vị trí đó chỉ tồn tại một điểm đấu nối theo hướng ưu tiên điểm đấu 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 đấu 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 đấu nối với các quốc lộ do không đáp ứng đủ yêu cầu về khoảng cách đến cửa hàng lân cận. Trên tuyến QL.19, QL.19C và QL.25 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 đấu nối CHXD với QL.19, QL.19C và QL.25;

- 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, nôi 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.*

***1.3 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.19, QL.19C và QL.25 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.19, QL.19C và QL.25 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 (m)**  **{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 |
| 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 cáp điện  Đường cáp viễn thông | | | - Theo quy định hiện hành về hành lang an toàn lưới điện.  - Theo quy định hiện hành của ngành viễn thông. | | |
| Chú thích:  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;  2) Khoảng cách đối với bể tính từ mép bể;  3) Khoảng cách đối với cột bơm tính từ tâm cột bơm;  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;  5) Khoảng cách đối với công trình dân dụng tính đến chân công trình. | | | | | |

*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.19, QL.19C và QL.25 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.19, QL.19C và QL.25 với các tuyến đường khác.

3. Khoảng cách giữa các cửa hàng xăng dầu tuỳ 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.

### 2. Luận chứng các phương án phát triển

*2.1 Cải tạo nâng cấp các cửa hàng hiện có*

Trên tuyến QL.19, QL.19C và QL.25 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.19, QL.19C và QL.25 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.19, QL.19C và QL.25 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 01cửa hàng có quy mô lớn (về bán xăng dầu).

**Kết quả rà soát hiên trạng các CHXD dọc QL.19, QL.19C và QL.25 như sau:**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Địa phương** | **Tổng số CH hiện có đến 8/2017** | **CH có đủ điều kiện tồn tại trong quy hoạch** | **CH có thể phải di dời/giải tỏa** | **CH phải cải tạo nâng cấp** |
| **QL.19** | | | | | |
| 1 | Bình Định | 29 | 20 | 4 | 5 |
| 2 | Gia Lai | 71 | 32 | 14 | 25 |
|  | **Tổng cộng** | **100** | **52** | **18** | **30** |
| **QL.19C** | | | | | |
| 1 | Bình Định | 7 | 4 | 2 | 1 |
| 2 | Phú Yên | 11 | 3 | 0 | 8 |
| 3 | Đắk Lắk | 0 | 0 | 0 | 0 |
|  | **Tổng cộng** | **18** | **7** | **2** | **9** |
| **QL.25** | | | | | |
| 1 | Phú Yên | 12 | 3 | 0 | 9 |
| 2 | Gia Lai | 29 | 12 | 3 | 14 |
|  | **Tổng cộng** | **41** | **15** | **3** | **23** |

*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.*

*2.2 Xây dựng mới cửa hàng theo quy mô chuẩn*

Trên toàn tuyến QL.19, QL.19C và QL.25 có thế 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 có thể xây mới CHXD trên các đoạn tuyến như sau:**

*a. Quốc Lộ 19*

*- Tỉnh Bình Định*

+ Vị trí tại Km43+820 bên trái (theo đề xuất của sở CT tỉnh Bình Định)

*(Gần CHXD DNTN TM Ba Đàm Km45+850 cùng phía là 2km, ngoại thị; Gần CHXD Hiếu Ngọc Km 39+300 cùng phía là 4km+520, ngoại thị*. *Tuy nhiên vị trí này gần TT.Phú Phong)*

*+* Hiện nay, tỉnh Bình Định đang xây dựng đoạn tuyến QL.19 mới từ Cầu Gành (điểm giao QL.1 với QL.19) đến Cảng Quy Nhơn để thay thế đoạn tuyến QL.19 hiện nay đang sử dụng nhưng tuyến đường mới này chưa xây dựng có quy hoạch thêm 1 số CHXD trên đoạn tuyến này các xã Phước Lộc, Phước Nghĩa (huyện Tuy Phước), phường Nhơn Bình (thành phố Quy Nhơn).

*(theo QĐ số 1670/QĐ-UBND tỉnh Bình Định phê duyệt “Quy hoạch phát triển hệ thống CHXD, kho xăng dầu trên địa bàn tỉnh Bình Định đến năm 2025” ngày 12 tháng 05 năm 2017)*

*b. Quốc Lộ 19C*

*- Tỉnh Bình Định*

*+* Vị trí tại Km40+100 đến Km41+100 phía bên trái thuộc huyện Vân Canh

+ Vị trí tại Km36+550 đến Km37+550 phía bên phải thuộc huyện Vân Canh

+ Vị trí tại Km2+500 đến Km3+00 phía bên trái thuộc TT.Tuy Phước

*(theo QĐ số 1670/QĐ-UBND tỉnh Bình Định phê duyệt “Quy hoạch phát triển hệ thống CHXD, kho xăng dầu trên địa bàn tỉnh Bình Định đến năm 2025” ngày 12 tháng 05 năm 2017)*

*- Tỉnh Phú Yên*

+ Vị trí tại Km85+800 phía bên phải đang triển khai thực hiện theo đề xuất của sở CT tỉnh Phú Yên.

+ Vị trí tại Km133+600 phía bên phải đang triển khai thực hiện theo đề xuất của sở CT tỉnh Phú Yên.

- *Tỉnh Đắk Lắk:* Có thể quy hoạch 4-5 CHXD.

*c. Quốc Lộ 25*

*- Tỉnh Phú Yên*

+ Vị trí tại Km10+800 phía bên trái đang triển khai thực hiện theo đề xuất của sở CT tỉnh Phú Yên.

+ Vị trí tại Km 22+500 phía bên trái đang triển khai thực hiện theo đề xuất của sở CT tỉnh Phú Yên.

*- Tỉnh Gia Lai*

*+* Vị trí Km69+500 đến Km69+600 phía bên phải đang triển khai thực hiện theo đề xuất của Petrolimex.

**+** Vị trí Km 119+450 phía bên trái đang triển khai thực hiện theo đề xuất của sở CT tỉnh Gia Lai.

**Tổng hợp CHXD xây mới toàn tuyến như sau:**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Địa bàn** | **Số CH tối đa được xây theo tính toán quy hoạch (Chương II)** | **Số CH quy hoạch xây dựng giai đoạn 2017-2025** | **Số CH dự phòng phát sinh và định hướng phát triển sau năm 2025** |
| **QL.19** | | | | |
| 1a | Bình Định | 2-3\* | 1 | 1 |
| 1b | Tuyến mới  (17.8km) | 34\* | 3 | 1 |
| 2 | Gia Lai | 0 | 0 | 1 |
|  | **Toàn tuyến** | **36-37** | **4** | **3** |
| **QL.19C** | | | | |
| 1 | Bình Định | 7-8 | 3 | 1 |
| 2 | Phú Yên | 14-15 | 2 | 2 |
| 3 | Đắk Lắk | 5-6 | 3-4 | 1 |
|  | **Toàn tuyến** | **26-28** | **8-9** | **4** |
| **QL.25** | | | | |
| 1 | Phú Yên | 7-8 | 2 | 1 |
| 2 | Gia Lai | 9-10 | 2 | 1 |
|  | **Toàn tuyến** | **16-18** | **4** | **2** |

*\* 34 CHXD tuyến mới và 2-3 CHXD tuyến cũ*

- QL.19 có 5 CHXD dự kiến xây dựng giai đoạn 2017-2025, gồm:

+ 0 CH loại I

+ 3 CH loại II: Tỉnh Bình Định 3 CH theo quy hoạch của SCT.

+ 1 CH loại III: Tỉnh Bình Định 1 CH

- QL.19C có 8-9 CHXD dự kiến xây dựng giai đoạn 2017-2025, gồm:

+ 0 CH loại I

+ 0 CH loại II

+ 8-9 CH loại III: Tỉnh Bình Định 3 CH, tỉnh Phú Yên 2 CH, tỉnh Đắk Lắk 3-4 CH

- QL.25 có 4 CHXD dự kiến xây dựng giai đoạn 2017-2025, gồm:

+ 0 CH loại I

+ 0 CH loại II

+ 4 CH loại III: Tỉnh Phú Yên 2 CH, tỉnh Gia Lai 2 CH

Ngoài các 5 địa điểm đối với QL.19, 8-9 địa điểm đối với QL.19C và 4 địa điểm đối với QL.25 đã được xác định trên có thể phát sinh thêm nhu cầu xây dựng CH mới, các địa phương có thể xem xét báo cáo Bộ Công Thương để bổ xung quy hoạch. Tuy nhiên số lượng không vượt quá tính toán trong chương II, cụ thể:

- QL.19:

+ Đoạn qua tỉnh Bình Định 1-2 CH

+ Đoạn tuyến mới 1-2 CH (tỉnh đã có quy hoạch đến năm 2025)

+ Đoạn qua tỉnh Gia Lai quá dày không quy hoạch thêm

- QL.19C:

+ Đoạn qua tỉnh Bình Định 1-2 CH

+ Đoạn qua tỉnh Phú Yên 2-3 CH

+ Đoạn qua tỉnh Đắk Lắk 1-2 CH

- QL.25:

+ Đoạn qua tỉnh Phú Yên 1-2 CH

+ Đoạn qua tỉnh Gia Lai 1-2 CH

## **V. 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.19, QL.19C và QL.25 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 2035, 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.19, QL.19C và QL.25 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, đặc biệt QL.19 tại của khẩu Lệ Thanh và khu vực đèo An Khê.

- Đổi mới trang thiết bị công nghệ của cửa hàng để cug 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 do rò rỉ thủng 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.

## **VI.** **NHU CẦU VỐN ĐẦU TƯ**

### 1. Suất đầu tư và 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 trong điều kiện tương tự trên phạm vi cả nước, đặc biệt là các CHXD dọc QL.19, QL.19C và QL.25, 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 2016 (ở địa bàn Bình Định, Phú Yên, Gia Lai, Đắk Lắk). 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:

**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 | 3.000 | 1.500 | 1.580 | **17.380** |
| 2 | **II** | 4.000 | 1.800 | 800 | 660 | **13.200** |
| 5 | **III** | 2.100 | 800 | 600 | 350 | **3.850** |

### 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, không đổ nhựa hoặc láng xi măng, …

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 khang 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 quí IV năm 2016 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:

**Tổng hợp khái toán cải tạo 01 cửa hàng (suất đầu tư)**

| **TT** | **Chi phí** | **Đơn vị** | **Khối lượng** | **Đơn giá (triệu đồng)** | **Thành tiến (triệu đồng)** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| I | **Vốn xây dựng** |  |  |  | **596** |
| 1 | Cải tạo nhà bán hàng | m2 | 60 | 2,6 | 156 |
| 2 | Cải tạo mái che cột bơm | m2 | 120 | 2,0 | 240 |
| 3 | Cải tạo đường bãi BT | m2 | 300 | 0,4 | 120 |
| 4 | Cải tạo công nghệ, điện, nước, thoát nước | Toàn bộ | 1 | 80 | 80 |
| II | **Vốn thiết bị** |  |  |  | **275** |
| 1 | Thay mới cột bơm, sửa chữa cột bơm | Toàn bộ | 1 | 250 | 250 |
| 2 | Các trang thiết bị khác | Toàn bộ | 1 | 25 | 25 |
| III | **Kiến thiết CB khác** |  |  |  | **90** |
| IV | **CP dự phòng khoảng 10%** |  |  |  | **96** |
|  | **Tổng khái toán** |  |  |  | **1.057** |

### 

### 3. Tổng nhu cầu vố đầu tư

Tổng hợp nhu cầu vốn đầu tư xây dựng hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc tuyến QL.19, QL.19C và QL.25 trong kỳ quy hoạch đến năm 2025 (chưa tính phát triển sau năm 2025) như sau:

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

***a. QL.19***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Công việc** | **Đơn giá** | **Số lượng** | **Thành tiền** |
| **1. Xây dựng mới** |  |  |  |
| Cửa hàng loại I | 17.380 | 0 | 0 |
| Cửa hàng loại II | 13.200 | 3 | 39.600 |
| Cửa hàng loại III | 3.850 | 1 | 3.850 |
| **Cộng** |  | **4** | **43.450** |
| **2. Cải tạo CH hiện có** |  |  |  |
| Cải tạo toàn bộ | 1.057 | 0 | 0 |
| Cải tạo khoảng 60 - 65 % | 635 | 30 | 19.050 |
| **Cộng** |  | **30** | **19.050** |
| **Tổng cộng (1)+(2)** |  | **34** | **62.500** |

**Tổng vốn đầu tư: 62.500 triệu đồng**

***b. QL.19C***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Công việc** | **Đơn giá** | **Số lượng** | **Thành tiền** |
| **1. Xây dựng mới** |  |  |  |
| Cửa hàng loại I | 17.380 | 0 | 0 |
| Cửa hàng loại II | 13.200 | 0 | 0 |
| Cửa hàng loại III | 3.850 | 8-9 | 30.800-34.650 |
| **Cộng** |  | **8-9** | **30.800-34.650** |
| **2. Cải tạo CH hiện có** |  |  |  |
| Cải tạo toàn bộ | 1.057 | 0 | 0 |
| Cải tạo khoảng 60 - 65 % | 635 | 4 | 2.540 |
| **Cộng** |  | **4** | **2.540** |
| **Tổng cộng (1)+(2)** |  | **12-13** | **33.340-37.190** |

**Tổng vốn đầu tư: 33.340-37.190 triệu đồng**

***c. QL.25***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Công việc** | **Đơn giá** | **Số lượng** | **Thành tiền** |
| **1. Xây dựng mới** |  |  |  |
| Cửa hàng loại I | 17.380 | 0 | 0 |
| Cửa hàng loại II | 13.200 | 0 | 0 |
| Cửa hàng loại III | 3.850 | 4 | 15.400 |
| **Cộng** |  | **4** | **15.400** |
| **2. Cải tạo CH hiện có** |  |  |  |
| Cải tạo toàn bộ | 1.057 | 0 | 0 |
| Cải tạo khoảng 60 - 65 % | 635 | 23 | 14.605 |
| **Cộng** |  | **23** | **14.605** |
| **Tổng cộng (1)+(2)** |  | **27** | **30.005** |

**Tổng vốn đầu tư: 30.005 triệu đồng**

### 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.

## **VII. NHU CẦU ĐẤT XÂY DỰNG**

**Bảng: Nhu câu đất xây dựng**

| **Tỉnh/ Thành phố** | **Số CHXD xây mới** | **Diện tích tối thiểu/1CHXD (m2)** | **Diện tích đất cần (m2)** |
| --- | --- | --- | --- |
| **QL.19** | | | |
| Bình Định | 3 (CHXD loại II) | 3.000 | 9.000 |
| 1 (CHXD loại III) | 900 | 1.800 |
| **Tổng** |  |  | **10.800** |
| **QL.19C** | | | |
| Bình Định | 3 (CHXD loại III) | 900 | 2.700 |
| Phú Yên | 2 (CHXD loại III) | 900 | 1.800 |
| Đắk Lắk | 3-4 (CHXD loại III) | 900 | 2.700-3.600 |
| **Tổng** |  |  | **7.200-8.100** |
| **QL.25** | | | |
| Phú Yên | 2 (CHXD loại III) | 900 | 1.800 |
| Gia Lai | 2 (CHXD loại III) | 900 | 1.800 |
| **Tổng** |  |  | **3.600** |

**\*Trên cơ sở của bảng III.1- Quy mô CHXD**

## **VIII. ĐẢM BẢO AN TOÀN GIAO THÔNG TẠI CÁC VỊ TRÍ CHXDN KẾT NỐI VỚI QL.19, QL.19C VÀ QL.25**

Đảm bảo ATGT đoạn qua QL.19, QL.19C và QL.25có CHXD: Sở GTVT, Sở CT và Sở Xây dựng phối hợp

1. Đối với các CHXD chưa có Quy hoạch điểm đấu nối vào Quốc lộ và xây mới (được Bộ GTVT thỏa thuận bằng văn bản), Sở Công thương tiến hành rà soát lại báo cáo Sở GTVT, để Sở GTVT xem xét báo cáo UBND tỉnh để hoàn thiện Quy hoạch (theo Quyết định số 994/QĐ-TTg ngày 19/06/2014 của Thủ tướng Chính phủ).

2. Đối với CHXD đã được cấp phép và đang hoăc sẽ thi công, Sở Công thương phối hợp cùng Sở Xây dựng, Sở GTVT tiến hành kiểm tra hiện trạng, nếu không đảm bảo theo thiết kế kỹ thuật và tổ chức giao thông được chấp thuận, yêu cầu sửa chữa, khôi phục đảm bảo theo yêu cầu.

3. Đối với CHXD đã được Bộ GTVT thảo thuận đấu nối vào QL (trong diện cải tạo và nâng cấp): Sở GTVT sẽ phối hợp Sở Công thương, Sở Xây dựng tiến hành kiểm tra, yêu cầu chủ CHXD lập hồ sơ đề nghị chấp thuận thiết kế kĩ thuật và phương án tổ chức giao thông, nút giao đường dẫn ra, vào CHXD, trình cơ quan quản lý đường bộ có thẩm quyền, xem xét chấp thuận và cấp phép thi công (theo Quy định tại Thông tư 39/2011/TT-BGTVT ngày 18/5/2011).

# CHƯƠNG IV: CÁC GIẢI PHÁP BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG

## **I. CÁC TÁC NHÂN ẢNH HƯỞNG ĐẾN MÔI TRƯỜNG KHI XÂY DỰNG HỆ THỐNG CỬA HÀNG XĂNG DẦU**

### 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.19, QL.19C và QL.25 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.

### 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 khuyếch 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 ôtô, 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 trũng. 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 thở nhở 22,5 lít/năm; Hao hụt thở 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.

### 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 cácbon mônôxit, cloroflorocacbon (do sử dụng máy điều hoà trong phương tiện giao thông), điôxit lưu huỳnh, ôxit 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...

### 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 cho các phương tiện giao thông, các ngành sản xuất dọc tuyến QL.19, QL.19C, QL.25 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.

### 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, hiên 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.19, QL.19C và QL.25 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.19, QL.19C và QL.25 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.

## **II. CÁC GIẢI PHÁP GIẢM THIỂU Ô NHIỄM MÔI TRƯỜNG**

### 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 bản 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.

### 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 CHXD có nguy cơ gây ra sự cố ô nhiễm nguồn nước có trách nhiệm xây dựng phương án, trang bị các phương tiện, thiết bị cần thiết và thực hiện các biện pháp để kịp thời ứng phó, khắc phục sự cố ô nhiễm nguồn nước do mình gây ra;

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 nhiếm 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 - Hố lắng gạn nhiều cấp - Hệ thống thoát nước chung.

Nước thải nhiễm dầu thu gom vào hố gom, nước thải từ hố gom và nước thải sinh hoạt (nước thải sinh hoạt đã qua hệ thông xử lý đạt mức B QCVN 14 : 2008/BTNMT) được đưa vào bể điều hòa. Nước thải nhiễm dầu sau khi qua bể điều hòa sẽ vào thiết bị keo tụ, sau đó tiếp tục chảy vào thiết bị tuyển nổi. Ở công đoạn tiếp theo nước được khử trùng bằng dung dịch Chlorine. Nước sau quá trình xử lý đạt mức A QCVN 40 : 2011/BTNMT sẽ được thải vào môi trường tiếp nhận.

*- 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 khuyếch 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 khoẻ 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 khống 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 V: MỘT SỐ GIẢI PHÁP CHỦ YẾU VÀ TỔ CHỨC THỰC HIỆN QUY HOẠCH

## **I. CÁC GIẢI PHÁP CHỦ YẾU**

### 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.

### 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:

- Uỷ ban nhân dân các tỉnh, thành phố có đường QL.19, QL.19C và QL.25 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 đấu nối với QL.19, QL.19C và QL.25.

*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.

### 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.

Để doanh nghiệp yên tâm đầu tư phát triển hệ thống cửa hàng xăng dầu, nhà nước cần ưu tiên ổn định chính sách về thuế.

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.

### 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.

### 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.19, QL.19C và QL.25 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.19, QL.19C và QL.25 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.

## **II. CÁC CƠ CHẾ CHÍNH SÁCH**

### 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.19, QL.19C và QL.25 sẽ hình thành thêm các đô thị mới, các khu kinh tế mới và các khu khu công nghiệp mới.

Dọc tuyến QL.19, QL.19C và QL.25 có quy hoạch một số cửa hàng xăng dầu loại I trùng với quy hoạch các trạm dừng, nghỉ để 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 ôtô, nhà hàng ăn, nghỉ và các dịch vụ khác...).

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

### 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.

## **III. TỔ CHỨC THỰC HIỆN QUY HOẠCH**

1. Bộ Công Thương: Công bố quy hoạch sau khi phê duyệt; chỉ đạo, chủ trì và hướng dẫn địa phương triển khai thực hiện quy hoạch, kiểm tra tình hình thực hiện quy hoạch

2. Các Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Giao thông vận tải, Công an, Quốc phòng, 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. Uỷ ban nhân dân tỉnh, thành phố có tuyến QL.19, QL.19C và QL.25 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.19, QL.19C và QL.25 thuộc địa bàn của tỉnh.

4. Các doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu dọc tuyến QL.19, QL.19C và QL.25: Trên cơ sở Quyết định phê duyệt quy hoạch này, chủ đầu tư kinh doanh xăng dầu dọc tuyến QL.19, QL.19C và QL.25 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

Hệ thống QL.19, QL.19C và QL.25 là tuyến đường giao thông huyết mạch kết nối các tỉnh Bình Định, Phú Yên, Gia Lai, Đắk Lắk với vùng duyên hải Nam Trung Bộ, Tây Nguyên và kết nối với Campuchia qua cửa khẩu Lệ Thanh.

Xây dựng dọc tuyến QL.19, QL.19C và QL.25 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.19, QL.19C và QL.25 đi qua.

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

*\* QL.19*

**- Trên toàn tuyến đường hiện có 99 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 đoạn đường tỉnh Gia lai chưa hợp lý. Quá dày trên các tuyến đi qua khu vực nội đô các thành phố, thị xã, thị trấn.

- Đa số cửa hàng là nhỏ cả về diện tích đất, cả về quy mô xây dựng, năng suất bán hàng thấp.

- Có 51 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 18 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 30 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 2017 - 2018. 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).

*\* QL.19C*

**- Trên toàn tuyến đường hiện có 18 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.

- Đa số cửa hàng là nhỏ cả về diện tích đất, cả về quy mô xây dựng, năng suất bán hàng thấp.

- Có 7 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 2 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 9 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 2017 - 2018. 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).

*\* QL.25*

**- Trên toàn tuyến đường hiện có 41 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.

- Đa số cửa hàng là nhỏ cả về diện tích đất, cả về quy mô xây dựng, năng suất bán hàng thấp.

- Phân bố trên chiều dài đoạn đường tỉnh Gia lai chưa hợp lý. Quá dày trên các tuyến đi qua khu vực nội đô các thành phố, thị xã, thị trấn.

- Có 15 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 3 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 23 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 2017 - 2018. 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 doạn 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 có thể xây mới trên QL.19 là 36-37 CHXD, QL.19C là 26-28 CHXD, QL.25 là 16-18 CHXD.

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 4 địa điểm trên QL.19, 8-9 địa điểm (trong đó có 3-4 địa điểm thuộc tỉnh Đắk Lắk) trên QL.19C và 4 địa điểm trên QL.25 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)

***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 ≥ 3.000 m2. Trong trường hợp đặc biệt khó khăn về quỹ đất, cho phép giảm diện tích ≥ 2.000 m2

- 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 ≥ 900 m2. Trong trường hợp đặc biệt khó khăn về quỹ đất, cho phép giảm diện tích ≥ 400 m2.

Trong giai đoạn 2016 - 2025 đã xác định được 15-20 địa điểm xây dựng CHXD, trong đó QL.19 4 địa điểm, QL.19C 5-10 địa điểm, QL.25 6 địa điểm. Tất cả 9 CH xây mới là CH loại III và 6 CH xây mới thuộc loại II.

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 Định, Phú Yên, Gia Lai.

- 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**

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.19, QL.19C và QL.25.

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).

Khi giao đất cho các dự án khu đô thị mới, khu công nghiệp, trạm nghỉ dọc tuyến QL.19, QL.19C và QL.25... 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.

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.

Đối với các QL.19C và 1 số đoạn QL.25, 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 cầu 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.

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.

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.19, QL.19C và QL.25 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.

Về vấn đề đấu nối cửa hàng xăng dầu với QL.19, QL.19C và QL.25. 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 đề giải quyết tồn đọng này.

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.19, QL19C và QL.25 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: Danh mục CHXD hiện có dọc tuyến QL.19, QL.19C và QL.25 được tồn tại trong quy hoạch (tính đến 8/2017).

- Phụ lục 2: Danh mục CHXD hiện có dọc tuyến QL.19, QL.19C và QL.25 xóa bỏ/di dời.

- Phụ lục 3: Danh mục CHXD hiện có dọc tuyến QL.19, QL.19C và QL.25 phải cải tạo, nâng cấp.

- Phụ lục 4: Danh mục quy hoạch địa điểm xây mới CHXD dọc tuyến QL.19, QL.19C và QL.25.

- Phụ lục 5: Danh mục CHXD các Sở đề nghị nhưng không cho vào quy hoạch dọc tuyến QL.19, QL.19C và QL.25.

- Phụ lục 6: Bản đồ tuyến QL.19, QL.19C và QL.25 trên địa bàn các tỉnh.

- Phụ lục 7: Hình ảnh các CHXD dọc tuyến QL.19, QL.19C và QL.25.