UBND TỈNH QUẢNG NGÃI **SỞ XÂY DỰNG**	**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM** **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**
Số: 9337/SXD-KHĐT V/v báo cáo phục vụ xây dựng Đề án "Chiến lược quốc gia về nâng cao năng suất, chất lượng, năng lực cạnh tranh của nền kinh tế"	*Quảng Ngãi, ngày 15 tháng 11 năm 2026*

Kính gửi: Sở Tài chính

Theo đề nghị của Sở Tài chính tại Công văn số 10571/STC-THQH ngày 10/11/2026 về việc phối hợp tham mưu nội dung báo cáo phục vụ xây dựng Đề án "Chiến lược quốc gia về nâng cao năng suất, chất lượng, năng lực cạnh tranh của nền kinh tế"; qua rà soát, Sở Xây dựng báo cáo các nội dung liên quan theo Đề cương gợi ý báo cáo kèm theo Công văn số 1684-CV/BCLCSTW ngày 02 tháng 11 năm 2026 của Ban Chính sách, chiến lược Trung ương*(chi tiết theo phụ lục đính kèm)*.

Sở Xây dựng đề nghị Sở Tài chính xem xét tổng hợp./.

Nơi nhận:
- Như trên;
- Lãnh đạo Sở;
- Các phòng CMNV Sở;
- Lưu: VT, KHĐT(hn).

KT. GIÁM ĐỐC
PHÓ GIÁM ĐỐC

CỘNG HÒA X.H.C.N VIỆT NAM
SỞ XÂY DỰNG
TỈNH QUẢNG NGÃI

Võ Phiến

PHỤ LỤC
NỘI DUNG CHUYÊN ĐỀ ĐẶT HÀNG
ĐỀ ÁN "CHIẾN LƯỢC QUỐC GIA VỀ NÂNG CAO NĂNG SUẤT, CHẤT LƯỢNG, NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA NỀN KINH TẾ"
(Kèm theo Công văn số /SXD-KHĐT ngày /11/2026 của Sở Xây dựng)

I. Thực trạng năng lực và kết quả đạt được trong lĩnh vực xây dựng và hạ tầng (giai đoạn 2021 - nay)

1. Hạ tầng giao thông

- Về đường bộ: Tổng chiều dài hệ thống đường bộ trên địa bàn tỉnh khoảng 11.939km. Trong đó, đường cao tốc: 100km (gồm: đường cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi đoạn qua tỉnh Quảng Ngãi và đường dẫn cao lên cao tốc ĐN-QN; đường cao tốc Quảng Ngãi - Hoài Nhơn), Quốc lộ: 922km (Sở Xây dựng quản lý 541km còn lại Trung ương quản lý), đường tỉnh: 1.114km với 25 tuyến đường, đường đô thị: 927km, đường xã: 3.676km, đường chuyên dùng: 179km, Các loại đường giao thông nông thôn khác (đường Tuần tra Biên giới, đường thôn, xóm, trục nội đồng,…): 5.021km.

- Về đường sắt: Tuyến đường sắt Bắc Nam qua địa bàn tỉnh dài 99,86km, với khổ đường sắt rộng 1m.

- Về cảng biển:

+ Cảng Dung Quất: Là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (loại I) trong hệ thống cảng biển Việt Nam. Cảng nằm trong khu kinh tế Dung Quất, là cảng nước sâu đa chức năng lớn nhất Việt Nam, gồm khu cảng dầu khí, khu cảng chuyên dụng, khu cảng tổng hợp (gồm hàng container, hàng rời...). Các bến có thể tiếp nhận tàu từ 5.000 DWT đến 200.000 DWT. Tổng diện tích cảng theo quy hoạch là 1.158ha, gồm 458ha mặt nước hữu ích, 421ha mặt bằng và kho bãi (thuộc địa phận KCN phía Đông); sâu -19m.

+ Cảng Sa Kỳ: Là cảng tổng hợp, đóng vai trò là bến vệ tinh của cảng Dung Quất có khả năng tiếp nhận tàu 1.000DWT.

+ Cảng Bến Đình: Là cảng biển, là đầu mối giao thông vận tải, trung tâm vận tải hàng hóa, hành khách và dịch vụ quan trọng của huyện đảo Lý Sơn, cảng cho phép neo đậu đồng thời 01 tàu có trọng tải tới 2.000 DWT, 01 tàu có trọng tải 1.000 DWT và 01 tàu khách trọng tải 400 ghế.

- Về hàng không: Trên địa bàn tỉnh hiện chưa có cảng hàng không. Tuy nhiên, theo Quyết định số 1140/QĐ-BXD ngày 01/7/2026 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng về phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, trên địa bàn tỉnh hiện có Cảng hàng không Măng Đen đã được đưa vào quy hoạch giai đoạn 2021-2030 và Cảng hàng không tiềm năng tại đặc khu Lý Sơn.

- Về Bến xe khách, trung tâm đăng kiểm, trung tâm sát hạch: Hiện nay trên địa bàn tỉnh có: 11 bến xe khách (01 loại 1: Quảng Ngãi; 01 loại 2: Chín Nghĩa;

03 loại 3: Bắc Quảng Ngãi, Kon Tum, KonPlông; 03 loại 4: Đắk Hà, Ngọc Hồi, ĐăkGlei và 03 bến Tạm thời hoạt động tuyến nội tỉnh (chưa công bố): Tu Mơ Rông, Sa Thầy, Ia Hdrai); 05 trung tâm đăng kiểm[1]; 09 cơ sở đào tạo lái xe[2]; và 06 trung tâm sát hạch lái xe (01 loại 1, 01 loại 2 và 04 loại 3)[3].

Hạ tầng giao thông trên địa bàn tỉnh tương đối đa dạng, gồm đường bộ, đường sắt, đường biển và đường thủy nội địa; mạng lưới đường bộ có quy mô lớn, từng bước hình thành các trục Bắc - Nam, Đông - Tây và các tuyến kết nối khu kinh tế, khu công nghiệp, đô thị, vùng sản xuất, khu du lịch, cửa khẩu và cảng biển. Đã và đang thực hiện đầu tư nâng cấp, hoàn thiện các trục giao thông quan trọng trên địa bàn tỉnh *(đường cao tốc Bắc - Nam phía Đông, Quốc lộ 1, Quốc lộ 24, Quốc lộ 24B, đường ven biển Dung Quất-Sa Huỳnh (Km59-Km82); Đường Hoàng Sa - Dốc Sỏi; Đường nối từ cầu Thạch Bích đến Tịnh Phong; Nâng cấp một số tuyến đường tỉnh: ĐT.671, ĐT.675A, ĐT.676,...)*. Đang triển khai thủ tục để đầu tư xây dựng một số công trình giao thông quan trọng kết nối trục Đông-Tây của tỉnh (dự kiến khởi công năm 2027): Tuyến đường bộ cao tốc Quảng Ngãi-Kon Tum; cải tạo, nâng cấp các đoạn còn lại từ Km32-Km89+513, Quốc lộ 24.

Việc đầu tư, đưa vào khai thác các tuyến cao tốc, quốc lộ, đường tỉnh, đường ven biển cùng hệ thống cảng Dung Quất, Sa Kỳ, Bến Đình và tuyến đường sắt Bắc - Nam đã góp phần nâng cao năng lực vận tải, rút ngắn thời gian đi lại, tăng cường liên kết nội tỉnh, liên vùng; tạo điều kiện thu hút đầu tư, phát triển công nghiệp, thương mại, du lịch, dịch vụ, bảo đảm quốc phòng, an ninh. Đến nay, các tuyến đường tỉnh kết nối Đông -Tây, kết nối không gian biển với khu vực miền núi và Tây Nguyên dần hình thành rõ nét.

Tuy nhiên, mạng lưới giao thông phát triển chưa đồng bộ; khả năng kết nối giữa khu vực phía Đông với phía Tây, giữa các trung tâm kinh tế và giữa các phương thức vận tải còn hạn chế. Một số tuyến quốc lộ, đường tỉnh và đường địa phương có quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật thấp; mặt đường hẹp, chất lượng khai thác chưa đồng đều, còn các đoạn tuyến, nút giao, cầu và công trình thoát nước chưa hoàn chỉnh hoặc xuống cấp. Hạ tầng giao thông tại vùng sâu, vùng xa, vùng biên giới còn khó khăn; khả năng chống chịu trước sạt lở, lũ lụt và tác động của biến đổi khí hậu chưa đáp ứng yêu cầu. Nguồn lực dành cho bảo trì, khắc phục hư hỏng, xử lý các vị trí tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn và bảo vệ hành lang an toàn đường bộ còn hạn chế. Hạ tầng đường sắt và các ga còn nhỏ, trang thiết bị chưa hiện đại; kết nối đường sắt với cảng biển, khu kinh tế, khu công nghiệp và trung tâm logistics chưa thuận lợi. Hạ tầng sau cảng, dịch vụ logistics

---

[1] Trung tâm Đăng kiểm xe cơ giới: 76-01S; 76-02D; 76-03D; 76-04D; 82-01S.

[2] 06 CSĐT lái xe mô tô và ô tô: Trường Cao đẳng Việt Nam – Hàn Quốc – Quảng Ngãi (51001); Trường Cao đẳng Cơ giới (51002); Trung tâm đào tạo lái xe cơ giới đường bộ Quảng Ngãi (51003); Trung tâm Giáo dục nghề nghiệp kỹ thuật vận tải (51011); Trường Cao đẳng Kon Tum (51012); Trung tâm Giáo dục nghề nghiệp lái xe KORUCO (51013).

- 02 CSĐT lái xe ô tô: Trường Cao đẳng Kỹ nghệ Dung Quất (51004); Trung tâm đào tạo và sát hạch lái xe tỉnh Quảng Ngãi (51007).
- 01 CSĐT lái xe mô tô: Trung tâm Giáo dục nghề nghiệp - Giáo dục thường xuyên Đăk Hà (51014).

[3] Trung tâm đào tạo và sát hạch lái xe tỉnh Quảng Ngãi (51007).

và kết nối đa phương thức chưa đồng bộ; hạ tầng hàng không chưa hình thành, làm hạn chế khả năng kết nối nhanh đến các trung tâm kinh tế, du lịch lớn.

2. Hạ tầng đô thị

- Về đô thị:

+ Tỷ lệ đô thị hóa: Trước khi sáp nhập, tỉnh Quảng Ngãi *(cũ)* đạt 39,5% *(đạt chỉ tiêu đề ra trong Chương trình hành động số 21-CTr/TU)*; tỉnh Kon Tum *(cũ)* đạt 32,74% *(chưa đạt chỉ tiêu trong Nghị quyết số 16-NQ/TU đề ra)*. Sau khi sáp nhập và sắp xếp đơn vị hành chính, tỷ lệ đô thị hóa của tỉnh Quảng Ngãi đạt 29,37%.

+ Số lượng đô thị theo phân loại, diện tích xây dựng đô thị:

(i) Đến năm 2025, địa bàn tỉnh Quảng Ngãi *(cũ)* chỉ có 14/16 đô thị được hình thành và đạt được tiêu chuẩn về loại đô thị đề ra trong Chương trình hành động số 21-CTr/TU[4] *(riêng Tịnh Phong và Thạch Trụ chưa hình thành được đô thị; Bình Sơn chưa hoàn thành việc phát triển toàn huyện đạt tiêu chí đô thị loại IV)*, tỷ lệ đất xây dựng đô thị đạt khoảng 14,3% trên tổng diện tích tự nhiên đô thị.

(ii) Đến năm 2025, địa bàn tỉnh Kon Tum *(cũ)* có 08/11 đô thị được công nhận và phân loại, đạt chỉ tiêu đề ra trong Nghị quyết số 16-NQ/TU, bao gồm: 01 đô thị loại II *(thành phố Kon Tum)*, 01 đô thị loại IV *(thị trấn Plei Kần mở rộng thuộc huyện Ngọc Hồi)*; đồng thời UBND tỉnh đã công nhận 06 đô thị loại V theo thẩm quyền[5] (*Riêng đối với Đăk Tô, Đăk Hà chưa đạt tiêu chuẩn đô thị loại IV và việc thành lập mới 03 đô thị tại các huyện Kon Rẫy, Tu Mơ Rông, Ia H'Drai chưa đạt mục tiêu Nghị quyết số 16-NQ/TU đề ra*), tỷ lệ đất xây dựng đô thị đạt khoảng 1,043% trên tổng diện tích tự nhiên đô thị.

+ Theo Quyết định số 80/QĐ-UBND ngày 24/02/2026 của UBND tỉnh về việc công bố danh mục đô thị loại II, loại III, phường đạt mức quy định trình độ phát triển đô thị trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi[6], sau chuyển tiếp, trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi có: 02 đô thị loại II *(Đô thị Quảng Ngãi, đô thị Kon Tum)*, 18 đô thị loại III *(các đô thị: Đức Phổ, Trà Xuân, Vệ Giang, Sơn Hà, Tư Nghĩa, Mộ Đức, Ba Tơ, Nghĩa Hành, Minh Long, Sơn Tịnh, Châu Ổ, Bờ Y, Đăk Rve, Đăk Tô, Măng Đen, Sa Thầy, Đăk Hà, Đăk Pék)*.

Sau khi sáp nhập hai tỉnh Quảng Ngãi và Kon Tum, không gian phát triển đô thị - nông thôn của tỉnh Quảng Ngãi (mới) được mở rộng đáng kể, bao trùm từ vùng ven biển đến trung du, miền núi và cao nguyên. Tuy nhiên, quá trình tổ

---

[4] Bao gồm: Thành phố Quảng Ngãi; thị xã Đức Phổ; các thị trấn: La Hà, Sông Vệ, huyện Tư Nghĩa; thị trấn Mộ Đức, huyện Mộ Đức; thị trấn Ba Tơ, huyện Ba Tơ; thị trấn Chợ Chùa, huyện Nghĩa Hành; thị trấn Trà Xuân, huyện Trà Bồng; thị trấn Di Lăng, huyện Sơn Hà; thị trấn Tịnh Hà, huyện Sơn Tịnh; thị trấn Châu Ổ, huyện Bình Sơn; đô thị mới Minh Long, huyện Minh Long; đô thị mới Lý Sơn, huyện Lý Sơn; đô thị mới Sơn Tây, huyện Sơn Tây.

[5] Bao gồm: Thị trấn Đăk Glei, huyện Đăk Glei; thị trấn Đăk Tô, huyện Đăk Tô; thị trấn Đăk Hà, huyện Đăk Hà; thị trấn Sa Thầy, huyện Sa Thầy; thị trấn Đăk Rve, huyện Kon Rẫy; thị trấn Măng Đen, huyện Kon Plông.

[6] Triển khai thực hiện Nghị quyết số 111/2025/UBTVQH15 của UBTVQH về phân loại đô thị, Nghị định số 35/2026/NĐ-CP ngày 22/01/2026 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Nghị quyết về phân loại đô thị và chỉ đạo của Bộ Xây dựng tại Công văn 634/BXD-PTĐT ngày 16/01/2026.

chức và phát triển hệ thống đô thị - nông thôn trong bối cảnh mới đang đối mặt với nhiều khó khăn, hạn chế. Sự khác biệt lớn về điều kiện tự nhiên, mật độ dân cư và hệ thống hạ tầng giữa các tiểu vùng làm gia tăng chi phí đầu tư, khó bảo đảm phát triển đồng đều. Hệ thống đô thị hiện hữu còn phân tán, quy mô nhỏ, tính liên kết chưa cao; kết cấu hạ tầng giao thông, kỹ thuật và xã hội giữa các khu vực còn thiếu đồng bộ, đặc biệt là các trục kết nối Đông - Tây. Bên cạnh đó, việc kế thừa các quy hoạch đã được phê duyệt trước sáp nhập và yêu cầu điều chỉnh để phù hợp với không gian tỉnh mới cũng tạo áp lực lớn cho công tác quản lý, điều hành và phân bổ nguồn lực đầu tư.

Trong bối cảnh đó, phát triển đô thị được xác định là động lực then chốt để thúc đẩy tái cấu trúc không gian phát triển và lan tỏa tăng trưởng cho toàn tỉnh. Các đô thị trung tâm, đô thị động lực ven biển, dọc các hành lang kinh tế và tại các cửa ngõ giao thương liên vùng có khả năng đóng vai trò hạt nhân thu hút dân cư, lao động chất lượng cao, vốn đầu tư và các hoạt động sản xuất - dịch vụ. Thông qua việc tập trung phát triển các đô thị có điều kiện thuận lợi về vị trí, hạ tầng và tiềm năng thị trường, hệ thống đô thị có thể tạo sức lan tỏa mạnh mẽ, hỗ trợ chuyển dịch cơ cấu kinh tế, thúc đẩy công nghiệp, dịch vụ, logistics và du lịch, đồng thời tạo đầu ra ổn định cho khu vực nông thôn, miền núi. Cách tiếp cận này góp phần hình thành mạng lưới đô thị - nông thôn liên kết, bổ trợ lẫn nhau**,** nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn lực, giảm chênh lệch phát triển giữa các vùng và tạo nền tảng cho tăng trưởng kinh tế - xã hội bền vững của tỉnh Quảng Ngãi sau sáp nhập.

II. Những bất cập, hạn chế, khó khăn, thách thức trong triển khai các cơ chế, chính sách pháp luật liên quan tại địa phương

1. Điểm nghẽn về kết cấu hạ tầng và liên kết vùng:

- Một số hạ tầng giao thông chiến lược kết nối nội vùng, kết nối với Tây Nguyên và các tỉnh lân cận còn điểm nghẽn về năng lực thông hành, chưa đáp ứng kỳ vọng tăng trưởng bứt phá.

- Hạ tầng dịch vụ hậu cần cảng biển (logistics) và hạ tầng kỹ thuật đô thị tại một số khu vực chưa đồng bộ.

2. Hạn chế về năng lực nội sinh của ngành xây dựng và chuỗi cung ứng:

- Sự phụ thuộc nhất định vào công nghệ thi công truyền thống ở các doanh nghiệp quy mô vừa và nhỏ; nguồn lực tài chính cho các dự án hạ tầng lớn còn áp lực lớn vào ngân sách.

- Rủi ro về nguồn cung nguyên vật liệu xây dựng biến động theo chu kỳ thị trường và áp lực giải phóng mặt bằng các dự án trọng điểm.

3. Thách thức từ biến đổi khí hậu và môi trường: Quảng Ngãi là địa phương chịu ảnh hưởng nặng nề bởi thiên tai, bão lũ, sạt lở; yêu cầu đặt ra về tiêu chuẩn kháng cự, an toàn cho hệ thống hạ tầng kỹ thuật, nhà ở và các công trình ven biển trong bối cảnh biến đổi khí hậu diễn biến phức tạp.

4. Năng lực của ngành xây dựng và thị trường bất động sản, vật liệu: Năng lực thi công, năng lực thiết kế, ứng dụng công nghệ mới (BIM, vật liệu xanh, vật liệu mới) của các doanh nghiệp xây dựng trên địa bàn còn hạn chế. Nguồn nguyên, nhiên vật liệu xây dựng thiết yếu (đất san lấp, đá xây dựng, cát) dồi dào, đảm bảo đáp ứng nhu cầu của các dự án.

5. Hiệu quả thể chế hóa và thực thi chính sách: Việc thu hút đầu tư hạ tầng theo hình thức đối tác công tư (PPP) đặc biệt là hạ tầng giao thông trên địa bàn tỉnh còn hạn chế.

III. Quan điểm, mục tiêu và giải pháp chiến lược đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045

1. Quan điểm và định hướng phát triển: Phát triển hệ thống hạ tầng và ngành xây dựng tỉnh theo hướng hiện đại, đồng bộ, thông minh, xanh và thích ứng với biến đổi khí hậu, gắn liền với nâng cao năng lực tự chủ kinh tế và năng lực cạnh tranh cấp tỉnh.

2. Mục tiêu: Huy động và sử dụng hiệu quả mọi nguồn lực để phát triển đồng bộ, với một số công trình hiện đại, bảo đảm cho phát triển nhanh và bền vững, bảo vệ môi trường, thích ứng với biến đổi khí hậu, thu hẹp khoảng cách vùng, miền và nâng cao đời sống Nhân dân, bảo đảm quốc phòng, an ninh. Phấn đấu đến năm 2030, hình thành hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội đồng bộ, hiện đại, kết nối thông suốt nội tỉnh, liên vùng và quốc gia; đồng thời đưa Quảng Ngãi trở thành tỉnh phát triển khá, trở thành một cực tăng trưởng quan trọng ở khu vực miền Trung - Tây Nguyên.

3. Nhiệm vụ và giải pháp trọng tâm:

- Về hạ tầng giao thông và logistics: Tập trung kiến nghị và triển khai các dự án hạ tầng giao thông liên vùng trọng điểm; phát triển hạ tầng cảng biển nước sâu Dung Quất gắn với hành lang kinh tế Đông - Tây.

- Về hạ tầng công nghiệp - đô thị: Hoàn thiện hạ tầng Khu kinh tế Dung Quất mở rộng, phát triển các khu công nghiệp sinh thái, hạ tầng đô thị thông minh, hạ tầng nhà ở xã hội.

- Về nâng cao năng lực ngành xây dựng: Thúc đẩy chuyển đổi số ngành xây dựng, ứng dụng công nghệ BIM, vật liệu xây dựng thân thiện với môi trường; nâng cao năng lực làm chủ công nghệ thi công các công trình quy mô lớn của doanh nghiệp địa phương.

- Về chủ động ứng phó rủi ro: Xây dựng tiêu chuẩn kỹ thuật hạ tầng kiên cố hóa trước thiên tai, bảo đảm an ninh năng lượng, an ninh nguồn nước và chuỗi cung ứng vật liệu.

IV. Đề xuất, kiến nghị với Trung ương

1. Về thể chế và cơ chế đặc thù:

- Kiến nghị Quốc hội, Chính phủ sớm ban hành các cơ chế, chính sách đặc thù vượt trội để phát triển Khu kinh tế Dung Quất thành Trung tâm lọc hóa dầu

và năng lượng quốc gia và phát triển đặc khu Lý Sơn thành Trung tâm du lịch biển - đảo quốc gia.

- Kiến nghị Chính phủ sớm phê duyệt Đề án Liên kết không gian phát triển Chu Lai - Dung Quất - Nam Giang - Bờ Y - Hành lang kinh tế Đông Tây 2, giai đoạn 2026 2030, tầm nhìn đến năm 2045 để làm cơ sở triển khai thực hiện.

2. Về nguồn lực đầu tư chiến lược: Đề xuất Trung ương ưu tiên cân đối nguồn vốn Ngân sách trung ương và cơ chế huy động nguồn lực xã hội hóa để triển khai các dự án hạ tầng giao thông liên vùng, hạ tầng cảng biển nước sâu và các công trình ứng phó biến đổi khí hậu trọng yếu trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi, như: Dự án đường bộ cao tốc Quảng Ngãi - Kon Tum; Các đoạn còn lại của đường ven biển Dung Quất-Sa huỳnh (giai đoạn III (đoạn Km82 - Km125) và giai đoạn IV (đoạn qua địa bàn Khu kinh tế Dung Quất)); Cảng hàng không Măng Đen, các công trình kết cấu hạ tầng kinh tế – xã hội trọng điểm phục vụ phát triển và liên kết Khu kinh tế mở Chu Lai, Khu kinh tế Dung Quất,…

**********//**********