



Đường ô tô cao tốc Hà Nội - Hải Phòng quy mô tiêu chuẩn hiện đại nhất nước ta tính đến thời điểm này, cũng là công trình tiên phong triển khai theo hình thức BOT. Vào ngày cuối tháng 5, đoàn tuyến đầu tiên dài gần 23 km của công trình này sẽ được thông xe, đưa vào khai thác. Với tất cả những sức ép không nhỏ trong quá trình thi công, dự án giao thông trọng điểm quốc gia đã "nhìn thấy" ngày về đích.

Công trình hiện đại

Đường ô tô cao tốc Hà Nội - Hải Phòng là một trong những tuyến đường được người dân và các doanh nghiệp mong chờ nhất ở khu vực phía bắc. Kết nối Thủ đô Hà Nội và TP Hải Phòng, hai "đầu tàu" kinh tế của khu vực phía bắc cũng như nước, tuyến đường này được kỳ vọng sẽ tạo động lực cho cả vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ, nhất là khi quốc lộ 5 đã mất đi từ nhiều năm nay, tình trạng tắc nghẽn thường xuyên xảy ra. Từ năm 2003, đơn vị đầu tiên ngành giao thông vận tải (GTVT) đã tiến hành khảo sát, thiết kế xây dựng một tuyến đường cao tốc hiện đại loại A từ Hà Nội đi Hải Phòng, dài 105 km, gồm sáu làn xe, hai làn đường khẩn cấp, nền đường rộng 33 m, vận tốc thiết kế 120 km/giờ, tổng mức đầu tư tính 24.566 tỷ đồng. Tuy nhiên, do không bố trí được nguồn vốn, trong nhiều năm, công trình này vẫn chôn nằm im trong hòm bàn.

Đề tháo gỡ "điểm nghẽn" này, Chính phủ đã giao Ngân hàng Phát triển Việt Nam (VDB) tổ chức thực hiện dự án, góp 51% vốn đầu tư, thành lập Tổng công ty Phát triển hạ tầng và Đầu tư tài chính Việt Nam (Vidifi) là chủ đầu tư dự án. Chủ tịch HĐQT Vidifi Đào Văn Chính cho biết: Liên đầu ngân hàng được Chính phủ giao làm dự án cao tốc. Việc thí điểm đầu tư xây dựng dự án cao tốc không sử dụng vốn ngân sách, huy động từ các nguồn lực xã hội là bước đột phá, tạo tiền đề tiếp tục triển khai đầu tư xây dựng các dự án hạ tầng giao thông khác trên khắp nước. Vào năm 2007, khi Vidifi khởi đầu dự án, có rất nhiều doanh nghiệp, ngân hàng đăng ký tham gia. Tuy nhiên, khi dự án triển khai, cũng là lúc nền kinh tế nước ta bước vào khủng hoảng kinh tế thế giới. Lạm phát tăng cao, lãi suất ngân hàng vọt lên tới 18-20%, khiến dự án bị trượt giá "chóng mặt". Nhiều doanh nghiệp đăng ký tham gia đầu tư buộc phải bỏ dở, nhưng Vidifi vẫn quyết tâm thực hiện, hoàn thành bằng mọi giá dự án.



Đoàn đường đã hình thành, đưa vào sử dụng. Tên: Đoàn Việt Hà

Đến nay, vốn góp của Vidifi vào dự án này chiếm hơn 96%. Cách đây tròn bảy năm (ngày 19-5-2008), dự án được khởi công. Thời kỳ đầu của dự án được tiến hành năm năm trước đó, cho nên nhiều quy hoạch và đô thị, dân cư, giao thông thay đổi, buộc phải điểu chỉnh một số giới pháp thi công bảo đảm an toàn, biến đổi công trình. Ban Chủ đạo Nhà nước các công trình, dự án trọng điểm ngành GTVT và Bộ GTVT đã yêu cầu chủ đầu tư điểu chỉnh, hợp thời điểm dự án công cao tốc nhằm bảo đảm tính bền vững, an toàn cho công trình, giảm 30 vĩ trí công chui dân sinh; bổ sung các vĩ trí giao cắt giữa đường cao tốc và đường địa phương, điểu chỉnh nút giao phù hợp công tác thu phí kín. Dự án nằm ở phía nam quốc lộ 5, có tới 80% chiều dài tuyến nằm trên nền đất yếu, phức tạp, giá trị và chủng lún từ 6 đến 18 tháng. Đó là chướng ngại tuyến có tới 12 km chiều, một số chiều có tính không thông tuyến lớn, khó triển khai thi công; vốn chuyển vốn rất lớn khó khăn,...

Chức năng - yêu cầu số 1

Với những khó khăn, thách thức của chủ quan liên khách quan, có thể điểu chỉnh khi dự án bắt đầu triển khai thi công gian dài. Năm 2014, tổng mức đầu tư của dự án được cấp duyệt, được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận, phê duyệt với giá trị 45.487 tỷ đồng. Thủ tướng cũng chấp thuận một số chủ trương tài chính, chính sách hỗ trợ của Nhà nước để triển khai dự án trong phạm vi ngân sách tài chính.

Theo đó, chuyển sang hình thức Nhà nước đầu tư trực tiếp khoản vay 200 triệu USD từ ngân hàng của Ngân hàng Keximbank; có hình thức chuyển đổi hoặc hình thức phù hợp khoản vay 100 triệu USD từ Ngân hàng Tái thiết Đức (KfW); Nhà nước hỗ trợ chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, tái định cư dân (khoảng 3.700 tỷ đồng). Đồng thời, Vidifi được sự đồng ý từ ngân sách, tiến hành thuê đất phần tiếp cận các khu đô thị và khu công nghiệp chung quanh làm nguồn thu hoàn vốn đầu tư. Với các cơ chế đầu tư chính, bổ sung được Thủ tướng cho phép, phương án tài chính dự án là khả thi, chi đầu tư thu hồi vốn trong 30 năm, sau đó bàn giao lại cho Nhà nước. Là dự án đầu tư cao tốc được thực hiện theo hình thức BOT đầu tiên trên nước, trong phương án tài chính, dự án phần đất vốn đầu tư thu hồi vốn bên cạnh hài hòa lợi ích của Nhà nước, xã hội.

Để hoàn vốn cho dự án này, mức thu phí được Vidifi dự kiến 2.000 đồng/km/PCU (phương tiện tiêu chuẩn). Các dự án đầu tư cao tốc, do quy mô, tính chất, yêu cầu môi trường khác nhau, cho nên suất đầu tư cũng rất khác nhau.

Theo tính toán, tuy nhiên đầu tư này được quy định suất vốn đầu tư bình quân cho 1 km vốn bốn làn xe, thời gian đi từ năm 2013 (không gồm chi phí lãi vay và đất phòng), khoảng 10,8 triệu USD/km, đất mức trung bình so các dự án cao tốc nước ta đã và đang xây dựng.

Qua nghiên cứu kỹ lưỡng tra duyệt, Hội đồng Nghiên cứu Nhà nước các công trình xây dựng đánh giá chi đầu tư và các nhà thầu đã thi công lập hồ sơ thầu quản lý chi phí công trình, cần đáp ứng yêu cầu dự án, phù hợp quy định pháp luật và quản lý chi phí công trình xây dựng. Chủ tịch HĐQT Vidifi Đào Văn Chiến khẳng định: Ngay từ thời điểm, dự án đã xác định đây là dự án cao tốc có lưu lượng xe vào loại lớn nhất Việt Nam, thời gian trả vốn cũng thuộc loại cao nhất, phân làn tuyến đất, do vậy nếu không bỏ đầu tư chi phí công, sẽ khó tránh khỏi hậu quả, hậu quả ngay sau khi đưa vào khai thác mặt thời gian ngắn. Nếu vậy, sẽ ảnh hưởng nghiêm trọng đến hiệu quả của dự án. Dự án nay, khi dự án đã chuyển hoàn thành dự án đầu tiên, vốn còn mặt sự trí tuệ của đất nước, những vốn bù đắp phần đất thời điểm công nhận bỏ đầu tư tiên đi. Dự án tuy nhiên sự tiếp tục được theo dõi, bù đắp trong quá trình khai thác. Cho dự án nay, cần

phát hiện sự việc nào nghiêm trọng, nhanh chóng xử lý công trình.

Điểm nhận khác biệt của tuyến đường ô tô cao tốc Hà Nội - Hải Phòng so với các tuyến cao tốc khác là lớp bê-tông nhám dày 5 cm phủ trên bề mặt bê-tông nhám. Giám đốc Ban thi công hành gói thầu EX19C Nguyễn Bá Hùng, phó trách thi công lớp nhám "bột mịn": Lớp phủ này có nhiệt độ hóa mềm lên đến 87 độ C, vượt ngưỡng nhiệt độ cao nhất ngoài trời mà mặt đường phải chịu tải nhiệt khi nóng đến đỉnh. Quá trình thí nghiệm vết nứt bánh xe đi với lớp phủ này cho kết quả rất tốt. Lớp phủ bê-tông nhám không chỉ giúp phòng ngừa tai nạn, tránh ngập lụt khi mưa, khi phanh gấp xe sẽ dừng hẳn chứ không trượt thành vệt dài trên đường, ngoài ra còn giúp mặt đường thoát nước tốt khi mưa lớn.

Để đáp ứng tiến độ thông xe sớm nhất ưu tiên công án trong vài ngày tới, nhà thầu đã huy động thêm hai trạm trộn bê-tông nhám cùng với dàn máy thi công.



