

Số: 271 /TB-BGTVT

Hà Nội, ngày 19 tháng 6 năm 2008

THÔNG BÁO**Kết luận của Thứ trưởng Ngô Thịnh Đức tại cuộc họp báo cáo đầu kỳ
Đề xuất dự án đường cao tốc Nội Bài - Hạ Long**

Ngày 04/6/2008, Bộ Giao thông vận tải đã tổ chức cuộc họp báo cáo đầu kỳ để xem xét dự án đường cao tốc Nội Bài - Hạ Long, do Thứ trưởng thường trực Ngô Thịnh Đức chủ trì. Tham dự họp có đại diện các tỉnh Bắc Ninh, Hải Dương, Quảng Ninh; đại diện Cục Đường bộ Việt Nam, Cục Giám định và QLCL CTGT, Vụ Kế hoạch đầu tư, Vụ Tài chính, Vụ Khoa học Công nghệ, Vụ Hợp tác quốc tế; Ban quản lý các dự án 18, Tổng Công ty TVTK GTVT (TEDI) và Liên danh Nhà đầu tư Công ty hợp tác KTKT quốc tế Quảng Tây và Tập đoàn công ty TNHH đầu tư Quảng Tây - Trung Quốc (GITEC).

Sau khi nghe phía Trung Quốc báo cáo và ý kiến của các cơ quan tham dự cuộc họp, Thứ trưởng Ngô Thịnh Đức đã kết luận như sau:

Tuyến đường Nội Bài-Hạ Long (QL18) đã được Chính phủ Việt Nam đầu tư xây dựng, nâng cấp mở rộng bằng vốn vay ODA. Trong giai đoạn vừa qua, tuyến đường đã được khai thác góp phần phát triển kinh tế - chính trị - văn hoá và an ninh quốc phòng phía Đông đồng bằng sông Hồng và đặc biệt các tỉnh có tuyến đường đi qua.

Theo thoả thuận cấp cao giữa Đảng, Nhà nước CHXHCN Việt Nam và CHND Trung Hoa, việc đầu tư giao thông kết nối hai hành lang - một vành đai kinh tế đã được đưa thành chương trình hành động. Với tinh thần hợp tác và trách nhiệm cao, Bộ GTVT trao đổi thẳng thắn các vấn đề rủi ro có thể gặp phải khi thực hiện dự án, để Nhà đầu tư biết, cân nhắc trong quá trình chuẩn bị dự án.

Các vấn đề liên quan đến nội dung dự án:

- + Bộ GTVT thống nhất điểm đầu dự án tại Nội Bài, điểm cuối tại nút Tiêu Giao (thành phố Hạ Long).
- + Hướng tuyến theo kiến nghị của đề xuất dự án là phù hợp với hướng tuyến theo báo cáo NCKT đã được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận tại văn bản số 1167/CP-CN ngày 30/9/2002, đi qua địa phận thành phố Hà Nội và các tỉnh Bắc Ninh, Bắc Giang, Hải Dương, Quảng Ninh. Đoạn qua khu vực Chí Linh - Hải Dương, tuyến đi theo phương án tuyến phía Nam khu di tích Côn Sơn.
- + Quy mô mặt cắt ngang tuân thủ theo quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc quốc gia Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn ngoài năm 2020 đã được Bộ GTVT trình Thủ tướng Chính phủ tại Tờ trình số 7056/TTr-BGTVT ngày 05/11/2007, trong đó đoạn từ Bắc Ninh đến Hạ Long quy hoạch quy mô giai đoạn hoàn chỉnh là 6 làn xe. Vì vậy, đề nghị GITEC xem xét dự án cho phù hợp với quy hoạch. Riêng đoạn Bắc Ninh - Nội Bài dài 32km đã xây dựng theo quy mô 4 làn xe, tuy nhiên, một số thông số kỹ thuật chưa đảm bảo tiêu chuẩn đường cao tốc, do vậy cần nghiên cứu đầu tư theo tiêu chuẩn đường cao tốc có quy mô đường 6 làn xe (có thể phân kỳ 4 làn xe, nhưng ngay từ bây giờ phải xét đến các yếu tố để xây dựng quy mô 6 làn xe).
- + Tiêu chuẩn kỹ thuật: tuân thủ theo tiêu chuẩn Việt Nam, việc sử dụng các tiêu chuẩn của nước ngoài phải phù hợp với các quy định của Nhà nước Việt Nam.

Trong nội dung đề xuất dự án, một số vấn đề Nhà đầu tư GITEC cần tiếp tục làm rõ:

- Sân bay Nội Bài vừa được Chính phủ Việt Nam quyết định đầu tư mở rộng để đạt tiêu chuẩn quốc tế, nên điểm đầu tại Nội Bài cần xem xét lại để cập nhật cho phù hợp với quy hoạch sân bay quốc tế.

- Đoạn cuối từ Hạ Long đến cầu Cái Lân trong báo cáo cuối kỳ phải xác định rõ đường cao tốc, cấp I đô thị hay cao tốc hạn chế.

- Hệ thống nút giao cần làm rõ về quy mô, tính chất hệ thống tách nhập của nút giao.

- Mặc dù đề xuất dự án có một số hạn chế, một số khó khăn chưa lường hết trong bước đề xuất dự án, nhưng Bộ GTVT hoàn toàn tin tưởng vào kinh nghiệm của phía Trung Quốc. Trên tinh thần hợp tác chặt chẽ, Bộ GTVT lưu ý GITEC các vấn đề sau:

+ Hiện nay Chính phủ Việt Nam đang triển khai dự án đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng, tuyến đường sắt Yên Viên – Hạ Long – Cái Lân, nên GITEC cần tính toán chặt chẽ về lưu lượng xe, cách phân bố lưu lượng cho tuyến đường này đồng thời tính toán kỹ phương thức phân kỳ đầu tư để đảm bảo đầu tư dự án đúng so với quy hoạch được duyệt.

+ Khi tính toán thời gian đầu tư và khả năng thu hồi vốn, GITEC cần nghiên cứu kỹ các quy định của Chính phủ Việt Nam để đưa vào dự án cho khả thi. Đối với việc đề xuất về các chính sách ưu đãi, GITEC nghiên cứu kỹ hành lang pháp lý để đưa vào dự án cho phù hợp.

+ GITEC cần tính toán phạm vi ảnh hưởng của dự án phải xét đến hành lang bảo vệ đường bộ, hành lang thu hồi đất vĩnh viễn.

+ Khi tính toán Tổng mức đầu tư dự án cần lưu ý tính đến hệ số trượt giá (nhà công, máy móc, vật liệu). Dự phòng tổng mức đầu tư phải được tính đúng, tính đủ. Chi phí giải phóng mặt bằng cần xét đến giá đền bù của các địa phương có tuyến đường đi qua tại thời điểm thực tế triển khai dự án. Cần lưu ý dự báo hệ số tăng trưởng của Việt Nam trong tương lai để tiên lượng tỷ suất nội hoàn của dự án khi quyết định đầu tư.

+ Trong báo cáo cuối kỳ phải đề cập rõ thời điểm đầu tư, thời gian xây dựng, khai thác vận hành và khả năng đầu tư, huy động vốn xây dựng dự án.

- Bộ GTVT giao cho các cơ quan sau phối hợp trợ giúp, hướng dẫn Nhà đầu tư GITEC khi được yêu cầu:

+ Cục Đường bộ Việt Nam cung cấp, hỗ trợ về số liệu đếm xe, các phương pháp tính toán, trạm thu phí, phí dịch vụ của Việt Nam.

+ Vụ Khoa học Công nghệ cung cấp các số liệu, các khung tiêu chuẩn Việt Nam hoặc tư vấn sử dụng các tiêu chuẩn nào. Vụ Hợp tác quốc tế trợ giúp các vấn đề liên quan tới ngoại giao.

+ Trên cơ sở tờ trình của Cục Đường bộ Việt Nam, Vụ Kế hoạch đầu tư chủ trì phối hợp Vụ Khoa học công nghệ, Vụ Tài chính thẩm định dự án trước khi trình Lãnh đạo Bộ xem xét.

Thừa lệnh Bộ trưởng Bộ GTVT, Văn phòng Bộ thông báo để các cơ quan liên quan biết và triển khai thực hiện.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c),
- Thứ trưởng Ngô Thịnh Đức (để b/c);
- Lưu: VT.KHĐT.

TL. BỘ TRƯỞNG
CHÁNH VĂN PHÒNG



Nguyễn Văn Công