TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Lạng Sơn đề xuất phương án đầu tư 7.609 tỷ đồng xây cao tốc Hữu Nghị - Chi Lăng

09:39 22/06/2020

Phó chủ tịch UBND tỉnh Lạng Sơn, Hồ Tiến Thiệu vừa ký Công văn số 663/UBND-KT gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc bổ sung hoàn thiện phương án đầu tư Dự án thành phần 2 - xây dựng tuyến cao tốc đoạn Hữu Nghị - Chi Lăng, thuộc Dự

Đoạn Quốc lộ 1 qua Lạng Sơn đang quá tải, cần sớm hoàn thành cao tốc Hữu Nghị - Chi Lăng để giảm tải

Theo đó, thực hiện chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Trịnh Đình Dũng tại Công văn số 4327/VPCP-CN ngày 1/6/2020 của Văn phòng Chính phủ, UBND tỉnh Lạng Sơn đã tổ chức nghiên cứu, tiếp thu ý kiến của các Bộ, ngành và bổ

sung thêm phương án phân kỳ quy mô đầu tư (ngoài 2 phương án tỉnh Lạng Sơn đã đề xuất trước đó) theo đề nghị của Bộ Giao thông vận tải.

Cụ thể, UBND tỉnh Lạng Sơn sẽ thực hiện giải phóng mặt bằng và đầu tư nền đường, công trình trên tuyến theo quy mô 4 làn xe hoàn chỉnh với bề rộng nền đường 22m; mặt đường phân kỳ đầu tư thành 2 đoạn.

Trong đó, đoạn từ Km44+750 (Chi Lăng) - Km17+420 (nút giao với Quốc lộ 4B thuộc TP. Lạng Sơn), dài 27,3km, quy mô xây dựng 4 làn xe, bề rộng mặt đường 16 m; đoạn từ Km17+420 (TP. Lạng Sơn) - Km1+800 (cửa khẩu quốc tế Hữu Nghị), dài 15,7km, quy mô xây dựng 2 làn xe, bề rộng mặt đường 12,5m.

Với phương án phân kỳ trên, tổng mức đầu tư dự án khoảng 7.609 tỷ đồng, trong đó vốn chủ sở hữu của nhà đầu tư BOT là 1.609 tỷ đồng; vốn vay ngân hàng thương mại là 2.000 tỷ đồng; vốn ngân sách địa phương là 1.000 tỷ đồng; vốn ngân sách trung ương là 3.000 tỷ đồng.

Thời gian thu phí hoàn vốn cho dự án dự kiến khoảng 19 năm 5 tháng.

Theo lãnh đạo UBND tỉnh Lạng Sơn, với phương án đầu tư như trên, bảo đảm phù hợp với quy hoạch phát triển đường cao tốc đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt; thuận lợi, tiết kiệm chi phí và an toàn trong quá trình khai thác khi thực hiện đầu tư hoàn chỉnh mặt đường, làn dừng xe khẩn cấp ở giai đoạn sau.

Để bảo đảm phương án tài chính, UBND tỉnh Lạng Sơn đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, cân đối nguồn vốn ngân sách trung ương trong kế hoạch đầu tư trung hạn (2021 - 2025) với số tiền khoảng 3.000 tỷ đồng hỗ trợ cho dự án cao tốc đoạn Hữu Nghị - Chi Lăng.

Trước đó, vào cuối tháng 11/2019, UBND tỉnh Lạng Sơn đã đề xuất Thủ tướng Chính phủ 2 phương án phân kỳ đầu tư dự án thành phần cao tốc Hữu Nghị - Chi Lăng.

Theo đó, đối với phương án 1, dự án sẽ đầu tư xây dựng quy mô 4 làn hoàn chỉnh, nền đường rộng 22m, chiều dài 43 km, tổng mức đầu tư 8.790 tỷ đồng (nhà đầu tư 1.750 tỷ đồng, ngân sách tỉnh 1.000 tỷ đồng, ngân sách trung ương hỗ trợ 2.160 tỷ đồng, vốn vay thương mại 3.400 tỷ đồng).

Đối với phương án 2, thực hiện giải phóng mặt bằng quy mô 22m, trong đó, đầu tư đoạn Km1+800-Km17+420 (nút giao Quốc lộ 4B), quy mô 2 làn xe, nền đường rộng 13,5m; đoạn Km17+420-Km44+750, quy mô 4 làn hạn chế, nền đường rộng 17,5m. Tổng mức đầu tư 5.947 tỷ đồng (nhà đầu tư 1.600 tỷ đồng, ngân sách tỉnh 1.000 tỷ đồng, ngân sách trung ương 1.347 tỷ đồng, vốn vay

thương mại 2000 tỷ đồng).

Theo Bộ Giao thông vận tải, Phương án 1 là phương án đã được bộ này giao Tổng công ty Đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam (VEC) nghiên cứu, lập và được Bộ phê duyệt năm 2016.

Phương án này được xem xét trên cơ sở quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc, nhu cầu vận tải, điều kiện địa hình, địa chất, khả năng huy động vốn vay ngân hàng Phát triển châu Á (ADB) và các ý kiến thỏa thuận thống nhất của UBND tỉnh Lạng Sơn. Tuy nhiên, theo báo cáo của UBND tỉnh Lạng Sơn phương án này có kinh phí đầu tư lớn, việc huy động nguồn vốn đầu tư khó khăn.

Đối với phương án 2, Bộ Giao thông vận tải cho rằng, nếu thực hiện đầu tư theo phương án này (xây dựng với quy mô nền rộng 17,5m và 13,5m) sẽ ảnh hưởng đến an toàn giao thông giai đoạn mở rộng sau này do tuyến vừa khai thác, vừa mở rộng; mặt khác, để bảo đảm ổn định trong giai đoạn phân kỳ, phải xử lý gia cố mái dốc taluy tại các vị trí đào sâu, đắp cao, khi thực hiện đầu tư mở rộng sẽ khó có khả năng tận dụng, phải xử lý lại.

Ngoài ra, phương án phân kỳ đầu tư chưa thể hiện được cơ sở tính toán về lưu lượng xe để lựa chọn quy mô đầu tư với bề rộng nền đường rộng 17,5m và 13,5m, phương án đầu tư mở rộng một bên hay hai bên; chưa làm rõ thời gian thực hiện đầu tư mở rộng theo quy mô hoàn chỉnh.

Để có cơ sở lựa chọn phương án tối ưu, Bộ Giao thông vận tải đề nghị nghiên cứu bổ sung phương án phân kỳ: giải phóng mặt bằng và đầu tư nền, công trình theo quy mô 4 làn hoàn chỉnh rộng 22 m, phân kỳ đầu tư mặt đường theo quy mô 17,5m và 13,5m như đề xuất của tỉnh Lạng Sơn (tương tự như tuyến cao tốc Nội Bài – Lào Cai đoạn Yên Bái – Lào Cai).

Phương án này sẽ thuận lợi và tiết kiệm trong việc đầu tư mở rộng giai đoạn theo quy mô hoàn chỉnh, nhất là tại các vị trí đào sâu, đắp cao.

Tuy nhiên, việc triển khai dự án gặp nhiều khó khăn khi các nhà tài trợ vốn từ chối cho vay với quy mô đầu tư ban đầu do lo ngại không thể hoàn được vốn.

Do vậy, doanh nghiệp dự án là Công ty CP BOT Bắc Giang đã đề nghị UBND tỉnh Lạng Sơn thực hiện việc phân kỳ đầu tư, qua đó kéo kinh phí đầu tư dự án xuống còn khoảng 5.661 tỷ đồng sẽ phù hợp hơn với điều kiện hiện nay trong việc huy động vay vốn tín dụng (bảo đảm hạn mức vay của ngân hàng cấp tín dụng), cũng như cân đối vốn hỗ trợ từ ngân sách nhà nước.

Bên cạnh đó, việc tham gia hỗ trợ từ ngân sách nhà nước (2.695 tỷ đồng) phục vụ công tác, bồi thường, giải phóng mặt bằng, tái định cư và một phần công tác xây dựng cũng được coi là điều kiện tiên quyết để nhóm ngân hàng do BIDV đứng đầu cho vay 2.000 tỷ đồng.

Nguyễn Kiên