TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Những “điểm nghẽn” cần khơi thông trong quản lý, vận hành đường cao tốc 5.000km

16:05 16/05/2022

Hiện, Việt Nam vẫn còn khoảng trống lớn về khung pháp lý và bộ tiêu chuẩn định mức chuyên ngành đang gây nhiều khó khăn cho hoạt động quản lý, khai thác đường ô tô cao tốc. Cần sớm phải hoàn thiện để thu hút nguồn lực đầu tư vào lĩnh vực này.

Đến năm 2035 Việt Nam sẽ có khoảng 5.000km cao tốc

Chia sẻ trong buổi toạ đàm: “Quản lý đường cao tốc theo hình thức hợp đồng kinh doanh- quản lý (O&M)”, PGS.TS Trần Chủng, Chủ tịch Hiệp hội Các Nhà đầu tư công trình giao thông đường bộ Việt Nam (VARSI) cho biết: Theo dự án quy hoạch phát triển đường cao tốc đã được Chính phủ phê duyệt đến năm 2030 - 2035, Việt Nam có khoảng 5.000km đường bộ cao tốc với tổng mức đầu tư lên tới xấp xỉ 40 tỷ USD, bao gồm: Tuyến cao tốc dọc trục Bắc -Nam phía Đông; Hệ thống đường cao tốc khu vực phía Bắc, miền Trung, phía Nam; và Hệ thống đường vành đai Hà Nội, TP Hồ Chí Minh.

Dự án Quy hoạch phát triển đường cao tốc TA 4695-VIE được Chính phủ phê duyệt, hệ thống đường bộ cao tốc ở nước ta được triển khai theo 3 giai đoạn:

Giai đoạn 1: Chương trình ngắn hạn (2006-2015) gồm 17 dự án với tổng chiều dài là 1.518km, tổng mức đầu tư 12.500 triệu USD;

Giai đoạn 2: Chương trình trung hạn (216-2025) gồm 18 dự án với tổng chiều dài 912km, tổng mức đầu tư là 7.510 triệu USD;

Giai đoạn 3: Chương trình dài hạn (2026-2035) gồm 15 dự án với tổng chiều dài 2.294km, tổng mức đầu tư là 19.526,5 triệu USD.

“Đây sẽ là khối tài sản rất lớn cần phải được quản lý và khai thác tốt mới mang lại hiệu quả đầu tư, nếu không sẽ gây tổn thất vô cùng lớn cho nền kinh tế và cho chính các nhà đầu tư”, ông Chủng nói và cho biết: Hiện nước ta đã thực hiện công tác vận hành và quản lý hơn 1.000km đường cao tốc được xây dựng

từ nguồn vốn nhà nước (vốn vay ODA, đầu tư công) và vốn của các nhà đầu tư tư nhân theo phương thức PPP. Việc quản lý và kinh doanh đường bộ cao tốc gồm quản lý thu phí, quản lý giao thông, quản lý bảo trì và quản lý tài sản đường cao tốc.



Đến năm 2035 Việt Nam sẽ có khoảng 5.000km cao tốc.

Ông Chủng nhấn mạnh, hiện chưa có khung pháp lý hoàn chỉnh và bộ tiêu chuẩn kỹ thuật chuyên về quản lý, khai thác đường bộ cao tốc. Đây là khoảng trống lớn cần khắc phục càng sớm càng tốt.

Chia sẻ tại toạ đàm, Tiến sĩ Vũ Tiến Lộc - Chủ tịch Trung tâm Trọng tài quốc tế Việt Nam (VIAC) cho rằng, hạ tầng giao thông là một trong những điều kiện quan trọng và đầu tiên cho phát triển kinh tế đất nước. Nhưng theo Báo cáo chỉ số năng lực cạnh tranh toàn cầu do Diễn đàn kinh tế thế giới công bố năm 2019, nước ta thuộc nhóm 1/3 nền kinh tế có năng lực về hạ tầng giao thông đường bộ kém nhất trên thế giới.

“Cơ sở hạ tầng giao thông yếu là một trong những nguyên nhân quan trọng nhất dẫn tới chi phí logistic chiếm tới 20% GDP, cao gần gấp đôi so với các nước phát triển và cao hơn mức bình quân toàn thế giới tới 14% – 15%, ông Lộc nói.

Gợi ý mô hình quản lý, kinh doanh

Về vấn đề nêu trên, Viện trưởng Viện Chiến lược và Phát triển GTVT - Tiến sĩ Lê Đỗ Mười cho hay, nước ta cần sớm hoàn thiện hành lang pháp lý liên quan để có thể nhanh chóng triển khai mô hình khai thác, quản lý (O&M) tại các tuyến đường bộ cao tốc được đầu tư từ nguồn ngân sách nhà nước (NSNN). “Việc dành một nguồn lực lớn từ NSNN để đầu tư hệ thống đường bộ cao tốc cũng đặt ra

yêu cầu cần có các cơ chế, chính sách, mô hình phù hợp để thu hồi nguồn vốn hoàn trả NSNN và tiếp tục tái đầu tư. Do đó, mô hình O&M là hợp lý và cần sớm được xây dựng, triển khai để hệ thống đường bộ cao tốc được quản lý, khai thác hiệu quả, Tiến sĩ Lê Đỗ Mười nói,

Bên cạnh đó, TS. Mười lưu ý, trong quá trình triển khai mô hình này cần lưu ý một số nội dung nhằm vừa đảm bảo khai thác hiệu quả hạ tầng đã đầu tư, vừa đảm bảo hài hòa lợi ích giữa Nhà nước – nhà đầu tư – người sử dụng.

Để triển khai hình thức kinh doanh - bảo trì đường cao tốc thuận lợi, nhiều ý kiến của các chuyên gia nhấn mạnh việc cần có các hướng dẫn cần thiết, trong đó hiện chưa có bộ tiêu chuẩn kỹ thuật chuyên về quản lý, khai thác đường ôtô cao tốc; các văn bản pháp luật điều chỉnh, đặc biệt là các hướng dẫn chi tiết về những điều khoản chủ yếu trong hợp đồng O&M để cả phía nhà nước và nhà đầu tư tư nhân có thể dựa vào đó cùng thương thảo, xây dựng và tổ chức vận hành những dự án hợp tác hiệu quả.

GS.TS. Vũ Đình Phụng, Trưởng khoa Công trình giao thông, Trường Đại học Xây dựng Hà Nội cho biết đến năm 2030, Việt Nam có tổng số đường cao tốc 5.138 km. Như vậy, chỉ còn 8 năm nữa, thời gian rất ngắn để hoàn thiện nhiệm vụ lớn này.

Ông Phụng cũng cho rằng, điều bất cập hiện nay là chúng ta chưa có được quy trình khai thác đường cao tốc nên trong công tác quản lý đường cao tốc còn gặp rất nhiều khó khăn.

Lê Pháp (T/h)