



Việc đầu tư xây dựng cao tốc Hà Nội - Hải Phòng, dài 105,5 km đi qua Hà Nội, Hưng Yên, Hải Dương, Hải Phòng là rất cấp thiết.

Năm 1998, Quốc lộ (QL)5 chính thức đi vào khai thác, được coi là công trình QL kiểu mẫu trong mạng lưới giao thông phía Bắc. Quan trọng hơn, QL5 đã góp phần thúc đẩy giao lưu và phát triển kinh tế giữa Thủ đô Hà Nội với các tỉnh Đông Bắc, Đông Bắc Bộ, tạo điều kiện mở rộng cho đất nước công nghiệp hóa, hiện đại hóa. Mỗi năm, có hàng triệu lượt xe lưu thông trên QL5, tạo điều kiện thông thương hàng hóa chi phí vận hàng hóa xuất nhập khẩu của các nước qua cảng Hải Phòng.

Tuy nhiên, sự gia tăng phí vận tải lưu thông trên QL5 hiện đã khiến QL5 quá tải, không chỉ gây ùn tắc giao thông nhiều hơn nữa, mà còn ảnh hưởng đến sự phát triển kinh tế xã hội và đầu tư nước ngoài vào khu vực. Do vậy, việc đầu tư xây dựng cao tốc Hà Nội - Hải Phòng, dài 105,5 km đi qua Hà Nội, Hưng Yên, Hải Dương, Hải Phòng là rất cấp thiết. Cao tốc Hà Nội - Hải Phòng được thiết kế theo tiêu chuẩn đường cao tốc loại A, có 6 nút giao liên thông khác nhau, đạt tốc độ thiết kế tối đa 120 km/giờ. Đây là trục giao thông quan trọng kết nối Thủ đô Hà Nội với vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ và cụm công nghiệp lớn nhất miền Bắc - Công viên Huy An.

Khi hoàn thành, ngoài việc giảm tải cho QL5, cao tốc Hà Nội - Hải Phòng sẽ hoàn thiện mạng lưới đường cao tốc phía Bắc, rút ngắn khoảng cách và thời gian lưu thông giữa các địa phương,

góp phần giảm tải nạn giao thông, giảm chi phí và thời gian vận tải cho các doanh nghiệp; đồng thời thúc đẩy nền thương mại thu hút hàng nhập khẩu của các nước Tiểu vùng Mê Kông mở rộng ngay tại Trung Quốc.



Trạm thu phí số 2 - QL5 (ảnh: Đoàn Việt Hà)

Thúc đẩy nền thương mại và đầu tư phát triển nhanh chóng hơn tại các vùng kinh tế trọng điểm, trong bối cảnh ngân sách hạn chế, Bộ GTVT đang tập trung thu hút vốn xã hội hóa của các doanh nghiệp giao thông có tiềm lực, để đầu tư xây dựng hạ tầng. Thủ tướng Chính phủ đã giao Tổng Công ty Phát triển hạ tầng và Đầu tư tài chính Việt Nam (VIDIFI) làm chủ đầu tư dự án cao tốc Hà Nội – Hải Phòng theo

hình thức BOT (Xây dựng - kinh doanh - chuyển giao). Theo đó, VIDIFI được quy định thu phí số đường đường bộ trên QL5 để bù đắp chi phí kinh doanh BOT để hoàn vốn. Dự kiến, ngày 6/12/2015 tại đây, cao tốc Hà Nội – Hải Phòng sẽ chính thức khánh thành và đưa vào khai thác vận hành. Dự án đã được Hội đồng nghiệm thu Nhà nước nghiệm thu được đánh giá chất lượng tốt. Tổng mức đầu tư của dự án cũng đã được các Bộ GTVT, Tài chính, Xây dựng, Kế hoạch Đầu tư, Kiểm toán thẩm định.

Dự án cao tốc Hà Nội – Hải Phòng đã được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận phê duyệt án tài chính tại Quyết định số 746/QĐ-TTg (ngày 29/5/2015), nhằm giúp giải quyết khó khăn trong việc thu hồi vốn của chủ đầu tư. Mặc dù đã được Nhà nước hỗ trợ 39% vốn, nhưng theo dự toán, giai đoạn đầu vận hành, mỗi ngày VIDIFI phải trả lãi ngân hàng 9 tỷ đồng và số tăng dần trong 5 năm đầu, đến năm thứ 16, việc thu phí mới có thể cân bằng với các khoản trả lãi và chi phí quản lý. Vì vậy, để không phá vỡ nguyên tắc án tài chính đã được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận, việc tăng phí theo Thông tư số 159/2013/TT-BTC (ngày 14/11/2013) của Bộ Tài chính cần được thực hiện.

Vì những lý do này, mức phí VIDIFI xin đề xuất chủ yếu là phù hợp và lộ trình tăng phí số đường đường bộ phù hợp với Thông tư 159/BTC. Theo đó, mức thu phí số đường đường bộ trên QL5 hiện nay đã được giữ nguyên từ năm 2005 khi bắt đầu thu phí (đến nay đã 10 năm không điều chỉnh) và là mức phí thấp nhất toàn quốc. Trong khi mức thu phí số đường đường bộ tại các QL hiện nay đều đã điều chỉnh tăng theo mức khung quy định tại Thông tư 159/BTC gấp từ 2 - 3 lần so với mức phí QL5 đang thu. Mặt khác từ nay, QL5 đã được đưa vào khai thác từ năm 1998 và đã xuyên suốt nghiêm túc, nên phải sửa chữa, cải tạo thường xuyên. Từ năm 2012, VIDIFI đã trích kinh phí từ nguồn thu phí gần 400 tỷ đồng để trả 50% vốn vay đầu tư dự án của tổ, không phải mất đồng QL5 để đảm bảo an toàn giao thông và duy trì khả năng khai thác trên tuyến.

Vì vậy, việc điều chỉnh tăng phí QL5 hiện nay theo nguyên tắc án tài chính đã được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận, cũng là thực hiện đúng cam kết với đối tác nước ngoài. Được biết, trên QL5 hiện có một số đoạn đang bị hư hỏng, vật bán xe, đã tạo ra sự không tích cực. Do vậy,

ngày 21/7/2015, Bộ trưởng Bộ GTVT Đinh La Thăng đã có cuộc họp khẩn và yêu cầu các đơn vị có liên quan phải khẩn cấp ngay trong năm 2015 để đảm bảo an toàn giao thông và khẩn trương khai thác cửa QL5. Hiện nay, các đơn vị liên quan đang khẩn trương sắp xếp, khẩn cấp tình hình này theo chỉ đạo của Bộ trưởng Bộ GTVT.

Dự án đường ô tô cao tốc Hà Nội – Hải Phòng được đầu tư theo hình thức BOT, nên phải thực hiện các phương án hoàn vốn đầu tư. Trong điều kiện ngân sách còn hạn hẹp, việc VIDIFI để tăng phí và lộ trình tăng phí QL5 là hợp lý trong điều kiện ngân sách Nhà nước có hạn, không thể hỗ trợ thêm cho dự án. Trước thực tế này, để tuyến đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng sớm hoàn thiện đưa vào khai thác, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế xã hội vùng đồng bằng Bắc Bộ, VIDIFI rất cần sự đồng thuận của người dân, doanh nghiệp và các cơ quan liên quan. Việc tăng phí sử dụng đường bộ trên QL5 cũng nhằm đảm bảo an toàn giao thông suốt cho QL5 sau khi được nâng cấp, sắp xếp và góp phần đầu tư hiện đại hóa công trình giao thông trọng điểm quốc gia cao tốc Hà Nội - Hải Phòng.

**Tiền Hiếu (TTXVN)**