

NGƯỜI MỞ HẦM

SỐ 02 - THÁNG 1/2017 XUYÊN NÚI

Điểm hẹn về đích



VỮNG TIN PHÁT TRIỂN

SỨ MỆNH

Chúng tôi theo đuổi khát vọng
để mang lại hạnh phúc và thịnh vượng
cho con người và đất nước Việt Nam.

TẦM NHÌN

Xây dựng công ty trở thành
một Tập đoàn đầu tư hạ tầng uy tín và phát triển
tại Việt Nam và thị trường quốc tế.

TRONG SỐ NÀY

04-18

THÔNG điệp ĐẦU XUÂN

THÔNG điệp LÃNH ĐẠO

VUA HẦM ĐÈO CẢ

19-28

KHÁT VỌNG ĐÈO CẢ

CHIẾN lược BỀN VỮNG
CỦA ĐÈO CẢ

NIỀM VUI KHÔNG CỦA RIÊNG AI

29-44

BÍ QUYẾT THÀNH CÔNG

ĐÈO CẢ VÀ SỰ ĐI LÊN
TỪ GIÁ TRỊ CON NGƯỜI

MỖI LƯƠNG DUYÊN
ĐÈO CẢ-VIETINBANK

NHIỆT HUYẾT SỨC TRẺ ĐÈO CẢ

45-56

NHỊP SỐNG NGƯỜI MỞ HẦM

ĐẠI CÔNG TRƯỜNG ĐÈO CẢ
HỒI HẢ NGÀY CẬN TẾT

CUỘC SỐNG NHỮNG CHÚ ONG THỢ
TRÊN CÔNG TRƯỜNG

RỘN RÀNG ĐÓN TẾT
TRÊN CÔNG TRƯỜNG

57-78

SỐ TAY CÔNG TRƯỜNG

NHỮNG ĐẶC THÙ
CỦA MÔ HÌNH HỢP TÁC PPP

BIẾN ĐỔI KHÍ HẬU VÀ
CÁC TÁC ĐỘNG TỚI
CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG

THƠ VỀ ĐÈO CẢ

Vững tin vươn tới tâm cao mới

Vậy là đất nước lại bước vào một mùa Xuân mới - Xuân Đinh Dậu với niềm tin mới, kỳ vọng mới.

Với Đèo Cả, đây sẽ là mùa Xuân đánh dấu sự “ về đích” của một công trình thế kỷ. Hầm đường bộ Đèo Cả với 2 ống hầm có tổng chiều dài hơn 8,2 Km sẽ được đưa vào khai thác sau gần 2 ngàn ngày lao động miệt mài, sáng tạo của đội ngũ lãnh đạo, kỹ sư, công nhân Công ty cổ phần Đầu tư Đèo Cả, các đối tác, nhà thầu và đơn vị tư vấn.

Một diện mạo mới về kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ xuất hiện trên dải đất miền Trung luôn oằn mình trong nắng gió và bão lũ.

Một triển vọng mới về liên kết kinh tế giữa các tỉnh, trước hết là Phú Yên và Khánh Hòa đang được mở ra, hứa hẹn biến tiềm năng thành hiện thực, đẩy lùi nghèo khó.

Đèo Cả, Cổ Mã và rồi đây là Cù Mông và Hải Vân 2 sẽ là những cái tên đi vào lịch sử như một bản hùng ca về trí tuệ và bản lĩnh Việt Nam thời Đổi mới, hội nhập. Những điều tưởng chừng như không thể đã trở thành có thể. Hầm Đèo Cả - công trình đầu tiên trong hệ thống Dự án Đèo Cả - sắp đến ngày về đích! Đội ngũ những người mở hầm xuyên núi Cả qua trăm ngàn gian khó đã trưởng thành, vững tin tiến về phía trước.

Trong thời khắc giao thoa giữa Năm Cũ và Năm Mới xin hãy nhìn lại chặng đường đã qua, tự hào về quá khứ vinh quang để cùng siết chặt tay nhau vươn tới những tâm cao mới.

Nội san “ Người mở hầm xuyên núi” số Xuân 2017 - Đinh Dậu hy vọng sẽ mang tới quý độc giả những hồi ức và dự cảm về một mùa Xuân Mới đang về.

Xin chúc quý vị một Năm Mới hạnh phúc, an lành và thắng lợi!

BAN BIÊN TẬP



**TẠO DỰNG MÔI TRƯỜNG ĐẦU TƯ KINH DOANH
THUẬN LỢI, THÚC ĐẨY KINH TẾ TƯ
NHÂN PHÁT TRIỂN MẠNH MẼ**



**TỔNG BÍ THƯ
NGUYỄN PHÚ TRỌNG**

Tăng cường đổi mới, hoàn thiện thể chế kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, tạo dựng môi trường đầu tư, kinh doanh hấp dẫn, thuận lợi cho khởi nghiệp và đổi mới, sáng tạo, nghiên cứu, triển khai ứng dụng khoa học - công nghệ; phát triển một số khu hành chính - kinh tế đặc biệt, đô thị thông minh, các khu công nghiệp, khu công nghệ cao. Nâng cao năng lực hấp thụ công nghệ và đổi mới, sáng tạo của doanh nghiệp; coi doanh nghiệp là trung tâm của đổi mới, phát triển và chuyển giao khoa học - công nghệ. Xây dựng khu vực kinh tế tư nhân Việt Nam phát triển cả về số lượng và chất lượng, thật sự trở thành một động lực quan trọng trong phát triển kinh tế...

(Trích bài phát biểu của Tổng Bí thư Nguyễn Phú Trọng bế mạc Hội nghị lần thứ tư Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII, ngày 14 tháng 10 năm 2016)



**THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ
NGUYỄN XUÂN PHÚC**

Tiếp tục hoàn thiện thể chế kinh tế thị trường, chính sách pháp luật, cải cách hành chính, tạo môi trường đầu tư kinh doanh thuận lợi, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia, tạo mọi điều kiện để khu vực kinh tế tư nhân phát triển mạnh mẽ. Phấn đấu các chỉ số cơ bản của Việt Nam về môi trường kinh doanh (DB) theo xếp hạng của Ngân hàng Thế giới WB và năng lực cạnh tranh (GCI) của Diễn đàn Kinh tế thế giới (WEF) đạt mức trung bình các nước ASEAN-4 trước năm 2020.

(Trích phát biểu của Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Xuân Phúc tại Diễn đàn Doanh nghiệp thường niên 2016 ngày 5/12/2016)

**DỰ ÁN HÀM ĐÈO CẢ QUA ĐÁNH
GIÁ CỦA CHÍNH PHỦ**



**“CÔNG TRÌNH HÀM
ĐÀU TIÊN DO CHÍNH
NGƯỜI VIỆT NAM LÀM”**

Đây là công trình đường hầm đầu tiên do chính người Việt Nam làm, thể hiện sự trưởng thành rất lớn của đội ngũ cán bộ, kỹ sư, công nhân người Việt Nam. Từ công trình này sẽ rút kinh nghiệm để thực hiện những công trình khác. Tôi biểu dương từ ban quản lý đến toàn thể cán bộ, công nhân viên, các đơn vị thi công, công nhân, kỹ sư, chuyên gia đã dồn sức để thi công hầm đến ngày hôm nay. Điều đáng mừng là an toàn và chính xác. Tôi biểu dương tỉnh Phú Yên, Khánh Hòa và các đơn vị có liên quan đã phối hợp rất đồng bộ, thực hiện rất tốt công tác giải phóng mặt bằng và tái định cư cho người dân.

(Trích phát biểu chỉ đạo của Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc khi thăm công trình hầm Đèo Cả ngày 27/8/2016)



**“NỐI LIỀN CÁC KHU
VỰC PHÁT TRIỂN TẠI
MIỀN TRUNG”**

Việc thông hầm Đèo Cả sẽ nối liền các khu vực phát triển tại miền Trung, đặc biệt giữa Phú Yên và Khánh Hòa, làm bàn đạp khai thác tiềm năng lợi thế, thúc đẩy các hoạt động công nghiệp, thương mại, du lịch cho cả khu vực miền Trung và Tây Nguyên.

Dự án cũng khẳng định chủ trương đúng đắn của Đảng và Nhà nước ta trong việc huy động các nguồn lực xã hội để phát triển hạ tầng kinh tế-xã hội, đặc biệt là xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông.

(Trích phát biểu chỉ đạo của Phó Thủ tướng Trịnh Đình Dũng tại lễ thông hầm Đèo Cả, ngày 31/7/2016)

CÁC SỰ KIỆN ĐÁNG GHI NHỚ CỦA ĐÈO CẢ TRONG NĂM 2016



3/5/2016 Tổng Bí thư Nguyễn Phú Trọng thăm và làm việc với cán bộ, kỹ sư, công nhân đang thi công Dự án trọng điểm Quốc gia Hầm Đèo Cả tại tỉnh Phú Yên. Tổng Bí thư đã nghe đại diện Ban Quản lý Dự án Hầm Đèo Cả báo cáo về tiến độ triển khai và dự kiến thời điểm thông hầm.



27/8/2016 Thủ Tướng Nguyễn Xuân Phúc đã tới thăm các kỹ sư và công nhân trên công trường xây dựng hầm Đèo Cả nằm trên quốc lộ 1 nối liền tỉnh Khánh Hòa và Phú Yên.



26/8/2016 Bộ trưởng Bộ GTVT Trương Quang Nghĩa thăm và làm việc tại công trình hầm đường bộ Đèo Cả.



24/5/2016 Thứ trưởng Bộ GTVT Nguyễn Hồng Trường đã chủ trì Cuộc họp tháo gỡ những khó khăn trong việc thi công hầm đường bộ qua Đèo Cả của chủ đầu tư Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả.



2/2/2016 VietinBank TP. Hà Nội và Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả đã ký kết hợp đồng tín dụng tài trợ Dự án Đầu tư xây dựng Hạng mục mở rộng hầm đường bộ qua Đèo Hải Vân giai đoạn 2 với số tiền 4.182 tỷ đồng.



16/7/2016 Thông hầm đường bộ Đèo Cả



31/7/2016 Bộ Giao thông Vận tải tổ chức thông hầm đường bộ Đèo Cả, trên quốc lộ 1A, giáp ranh tỉnh Khánh Hòa và Phú Yên. Dự án vượt tiến độ 2 tháng.



11/9/2016 Công ty cổ phần Đầu tư Đèo Cả tổ chức giải Golf hữu nghị giữa Vietinbank và Đèo Cả.



11/11/2016 Đại diện Chủ đầu tư (Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả), Liên danh nhà thầu Công ty cổ phần đầu tư xây dựng Cầu đường Sài Gòn & Công ty CP Xây dựng và Nhân lực Việt Nam đã tiến hành làm lễ động thổ xây dựng Gói thầu CM1B2&CM1B3



16/12/2016 Mưa lũ bất thường ở khu vực Nam Trung Bộ gây ra sạt lở taluy nền đường ách tắc giao thông nghiêm trọng trên QL1, đoạn qua đèo Cổ Mã và Đèo Cả. Công ty CPĐT Đèo Cả phối hợp các đơn vị chức năng mở cửa hầm Cổ Mã để thông xe toàn tuyến QL1 do mưa lũ sạt lở đường đèo.



9-12/11/2016 Ban lãnh đạo Công ty cổ phần đầu tư Đèo Cả và Tập Đoàn Hải Thạch đã phát động phong trào quyền góp ủng hộ đồng bào Miền Trung trong đó trọng tâm là 3 tỉnh Phú Yên, Bình Định và Khánh Hòa. Các Công ty/đơn vị thành viên và các đối tác trong dự án hầm Đèo Cả, Cù Mông và Hải Vân đã quyền góp được hơn một tỷ đồng.



Thông điệp đầu năm mới của Chủ tịch HĐQT Nghiêm Sỹ Minh

Tân gửi toàn thể cán bộ - công nhân viên và các đơn vị đối tác

Chúng ta đã trải qua vệt năm 2016 với nhiều thành công như mong đợi. Dự án đường hầm Đèo Cả đã được thông hầm đúng tiến độ, đánh dấu mốc quan trọng trong quá trình thi công hầm. Trong khi đó, tiến độ thi công đường hầm qua Đèo Cù Mông và dự án mở rộng hầm Hải Vân cũng đã được đảm bảo. Nhưng năm 2017 mới là năm đánh dấu một cột mốc rất quan trọng Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả. Kể từ khi thành lập công ty vào năm 2010 đến nay, trải qua 7 năm vất vả, gian truân với biết bao giọt mồ hôi đổ xuống trên công trường, chúng ta cũng sắp tới ngày hoàn thành mục tiêu ban đầu đặt ra, đó là đưa vào vận hành dự án hầm Đèo Cả.

Chỉ vài tháng nữa thôi, dọc trên tuyến đường Quốc lộ 1A sẽ có thêm hai dự án đường hầm, là hầm Đèo Cổ Mã và hầm Đèo Cả sẽ được đưa vào sử dụng. Tôi xin gửi lời cảm ơn, tri ân tới tất cả những người lãnh đạo công ty, những người quản lý dự án, các kỹ sư, công nhân đã tham gia vào công trình này. Xin cảm ơn tất cả mọi người đã dành thời gian và tâm huyết đóng góp vào thành công của dự án.

Tuy nhiên, để dự án hầm Đèo Cả được hoàn thành, trước mắt chúng ta vẫn còn nhiều việc phải làm. Các đối tác, nhà thầu và đội ngũ quản lý dự án của công ty sẽ phải tiếp tục phát huy tinh thần làm việc khẩn trương, trách nhiệm ngay trong những ngày đầu Xuân Đinh Dậu, để hoàn tất những hạng mục công việc cuối cùng nhằm đưa dự án vào hoạt động đúng tiến độ.

Trong kế hoạch năm 2017, chúng ta cũng phải nỗ lực hết sức, tận dụng mọi kinh nghiệm, biện pháp kỹ thuật và sự quyết tâm của các kỹ sư, công nhân viên nhằm đảm bảo tiến độ cho hai dự án hầm Cù Mông và dự án mở rộng hầm Hải Vân.

Như Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Xuân Phúc trong chuyến đi kiểm tra dự án hầm Đèo Cả đã từng nói, dự án Đèo Cả đã thể hiện được khả năng, bản lĩnh và trí tuệ của người Việt Nam, và là một niềm tự hào chung trong ngành thi công cầu đường. Nhiệm vụ của chúng ta sắp tới là phải tiếp tục thể hiện được sự bản lĩnh và trí tuệ của người Việt Nam ở những dự án mới gồm hầm Cù Mông và hầm Hải Vân.

Tôi kêu gọi toàn thể các bộ, công nhân viên của Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả, cũng như của các đối tác, nhà thầu, tiếp tục đổi mới trong tư duy và hành động, nâng cao thái độ làm việc tích cực, trau dồi năng lực chuyên môn để tiếp tục gặt hái được những thành công mới ở những dự án mới trong tương lai.

Xin chúc toàn thể mọi người những điều tốt lành nhất trong năm mới, và tôi mong chúng ta sẽ cùng nhau đồng lòng phát triển công ty ngày càng tốt hơn.

Kính chào thân ái và đoàn kết!



Thư Chúc mừng Năm mới của Tổng Giám đốc Hồ Minh Hoàng

Nhân dịp đón mừng năm mới 2017 và Tết cổ truyền Đinh Dậu, thay mặt Ban lãnh đạo Công ty tôi trân trọng gửi tới toàn thể cán bộ, công nhân viên cùng toàn thể gia đình lời chúc Sức khỏe – Hạnh Phúc – An Khang – Thịnh Vượng.

Tôi xin gửi lời cảm ơn và lời chúc mừng năm mới đến các nhà thầu, lời tri ân sâu sắc đến hàng nghìn kỹ sư, công nhân và nhân viên đang ngày đêm miệt mài lao động trên các công trường, để đảm bảo tiến độ của các dự án mà Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả đang triển khai.

Năm 2016 vừa qua, mặc dù có những khó khăn, thách thức chung của nền kinh tế, của thay đổi luật pháp chính sách cũng như những khó khăn nảy sinh trong quá trình thi công trên công trường, chúng ta vẫn đạt được những dấu mốc đáng ghi nhớ và những thành công trên các công trường. Kết quả lao động của chúng ta được ghi nhận bằng việc hoàn thành tốt các chỉ tiêu, kế hoạch đề ra. Đặc biệt, dự án hầm Đèo Cả đã được thông hầm vào tháng 7 năm 2016, tạo tiền đề quan trọng để khánh thành công trình thể kỷ này vào tháng 7 năm 2017.

Một năm trôi qua với biết bao những cảm xúc, mỗi người trong chúng ta đều cố gắng vươn lên, phấn đấu hoàn thành tốt nhiệm vụ của mình, góp phần vào thắng lợi của Công ty. Điều đó thật đáng trân trọng và tự hào.

Từ những thành tích đạt được trong năm 2016, với tinh thần trách nhiệm, đoàn kết và đồng lòng của cán bộ, nhân viên Công ty, các đơn vị tư vấn và cả các nhà thầu, với sự hy sinh chia sẻ của gia đình các bạn, tôi tin tưởng rằng chúng ta sẽ hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ kế hoạch năm 2017, xứng đáng với tầm vóc định hướng phát triển của Công ty.

Bước vào Năm Mới, mỗi người trong chúng ta đều có những dự định khát khao và mong ước cho bản thân, gia đình và bạn bè. Chúng ta cũng cùng mong ước cho hình tượng nhân văn của những con người tham gia dự án tồn tại vững bền với thời gian qua hai câu thơ của Nhà thơ Huy cận :

Lung mang gương tay mềm mại bút hoa

Sống hiền ngang mà nhân ái chan hòa

Xuân Đinh Dậu mở đầu một Năm Mới đầy niềm tin và hi vọng đối với tất cả chúng ta. Năm dự án hầm Đèo Cả về đích!

Xin chúc Năm Mới thắng lợi mới!

Thân ái!



LÃNH ĐẠO ĐỊA PHƯƠNG VỚI DỰ ÁN HÀM ĐÈO CẢ

ÔNG HOÀNG VĂN TRÀ
CHỦ TỊCH UBND TỈNH PHÚ YÊN



“THÁO NÚT THẮT CUỐI CÙNG TRONG VÀNH ĐAI LIÊN KẾT PHÁT TRIỂN PHÚ YÊN”

Phú Yên là địa phương duy nhất trên cả nước bị kẹp giữa hai ngọn đèo trắc trở, đó là đèo Cù Mông (phía Bắc) và Đèo Cả (phía Nam). Chưa kể, phía Tây là dãy Trường Sơn trải dài, phía Đông là biển. Địa thế này là một phần hạn chế sự phát triển và hội nhập của Phú Yên, đặc biệt cản trở các dòng vốn đầu tư của các doanh nghiệp trong và ngoài nước đến với đại phương.

Trước những khó khăn vậy, Tỉnh ủy, UBND tỉnh Phú Yên đã định hướng chiến lược khơi thông các cánh cửa tạo nên vành đai hạ tầng kết nối với các đại phương và các vùng kinh tế để kích hoạt tiềm năng và lợi thế phát triển hiện có của tỉnh nhà. Trong đó, nhấn mạnh khơi thông tuyến liên kết Bắc – Nam qua đường QL1A, đầu tư nâng cấp các tuyến quốc lộ liên kết với các tỉnh Tây Nguyên. Quan trọng nhất, dự án hầm đường bộ qua Đèo Cả đang triển khai và hoàn thành vào năm 2017, sắp đến là dự án hầm đường bộ qua đèo Cù Mông sẽ khởi công xây dựng, dự kiến hoàn thành vào năm 2019. Như vậy, nút thắt liên kết bắc nam của Phú Yên sẽ chính thức khai thông, mở toan cánh cửa phát triển kinh tế tỉnh nhà.

Tỉnh Phú Yên tin rằng, hai dự án hầm đường bộ Đèo Cả và đèo Cù Mông không chỉ đóng vai trò quan trọng hỗ trợ mở rộng giao thương mà còn tạo nên điểm nhấn quan trọng để tạo ra sản phẩm du lịch, dịch vụ, giúp tỉnh Phú Yên từng bước trở thành một tỉnh có ngành du lịch – dịch vụ phát triển.

ÔNG HỒ QUỐC DŨNG
CHỦ TỊCH UBND TỈNH BÌNH ĐỊNH:



“MỞ TOANG CÁNH CỬA CHO SỰ PHÁT TRIỂN CỦA TP QUY NHƠN”

Chiến lược đến năm 2025, TP. Quy Nhơn và vùng phụ cận sẽ trở thành một trong những khu đô thị trung tâm trong chuỗi đô thị du lịch ven biển của miền Trung, có nền kinh tế phát triển theo định hướng công nghiệp – cảng biển – dịch vụ – du lịch.

Trong chiến lược phát triển Quy Nhơn, UBND tỉnh Bình Định định vị được hướng phát triển thành phố trong tương lai là mở rộng theo hướng Đông Bắc hoặc hướng Tây. Hướng Đông Bắc tính sẽ dựa trên tuyến đường ven biển kết nối KKT Nhơn Hội với sân bay Phù Cát. Hướng Tây sẽ lấy tuyến QL1A và tuyến QL19 – một huyết mạch được cho là cánh cửa của Tây Nguyên. Hiện tại, dọc tuyến QL1A đang được quy hoạch phá triển khá mạnh với ga Diêu Trì và cả vệt đô thị kéo dài đến chân đèo Cù Mông. Việc đầu tư hầm đường bộ qua đèo Cù Mông đã tạo nên một điểm nhấn quan trọng cho sự phát triển của TP Quy Nhơn trong tương lai về hướng Tây. UBND tỉnh Bình Định tin rằng, khi dự án này hoàn thành sẽ góp phần mở toang cánh cửa cho Bình Định nói chung và TP Quy Nhơn phát triển.

Đặc biệt, Công ty liên doanh TNHH khu công nghiệp Việt Nam - Singapore (VSIP) đang xúc tiến dự án VSIP Bình Định với quy mô dự án lên đến 2.370ha thuộc địa xã Canh Vinh (huyện Văn Canh). Khu vực này tiếp giáp khu vực đèo Cù Mông, UBND tỉnh Bình Định khẳng định rằng, với dự án hầm đường bộ qua đèo Cù Mông sẽ là lợi thế lớn giúp cho dự án VSIP Bình Định triển khai nhanh và mang lại hiệu quả trong tương lai gần. Đây chính là cú huých quan trọng giúp quy hoạch TP Quy Nhơn trở thành hiện thực.

NGHỆ THUẬT CỦA NGƯỜI LÃNH ĐẠO



ÔNG HỒ NGHĨA DŨNG, NGUYÊN BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐÃ CHIA SẺ RẰNG, YẾU TỐ QUAN TRỌNG NHẤT VỚI THÀNH CÔNG CỦA DỰ ÁN HÀM ĐƯỜNG BỘ ĐÈO CẢ NGÀY HÔM NAY, LÀ SỰ NHIỆT HUYẾT, NGHIÊM TÚC TRONG CÔNG VIỆC VÀ NGHỆ THUẬT HUY ĐỘNG VÀ SỬ DỤNG VỐN CỦA NHỮNG NGƯỜI LÃNH ĐẠO CÔNG TY CỔ PHẦN ĐẦU TƯ ĐÈO CẢ. CHÍNH ĐIỀU ĐÓ ĐÃ ĐƯA DỰ ÁN VƯỢT QUA ĐƯỢC GIAI ĐOẠN KHÓ KHĂN NHẤT MÀ KHÔNG PHẢI DỰ ÁN HẠ TẦNG GIAO THÔNG NÀO CŨNG CÓ THỂ LÀM ĐƯỢC VÀO THỜI ĐIỂM ĐÓ.

NINH KIỀU

PV: Thưa ông, cho đến nay dự án hầm đường bộ Đèo Cả đã ở vào những công đoạn xây dựng cuối cùng và sẽ chính thức được đưa vào sử dụng trong năm tới. Đó là một thành quả rất đáng ghi nhận của nhà đầu tư, các nhà thầu và cả của các cơ quan quản lý Nhà nước. Nhưng để hoàn thành được quãng đường đã đi qua, dự án đã phải trải qua những thách thức, khó khăn gì?

Ông Hồ Nghĩa Dũng: Vào khoảng thời gian Quý III năm 2017 dự án sẽ được đưa vào sử dụng, đến lúc đó người dân mới cảm nhận hết được những lợi ích tốt đẹp, quy mô của dự án. Nhưng trong nội bộ những người làm dự án, ngay thời điểm này họ đã tin tưởng hoàn toàn rằng dự án đã thành công. Niềm tin đó không phải có ngay được mà cũng phải trải qua bao nhiêu bước thăm trầm. Cũng có những lúc chúng ta thấy thuận lợi, tin tưởng, nhưng cũng có những lúc cũng có thể gọi là bi quan. Vì có những khó khăn về nội tại, nhưng cũng có những khó khăn ở ngoài tác động tới.

Nói về dự án, phải đặt lại bối cảnh khởi đầu mới thấy được hết thuận lợi và khó khăn của dự án như thế nào. Có thể nói trong những năm 2008-2009, tất cả những vấn đề đầu tư của ngành giao thông rất khó khăn, vốn phát triển hạ tầng chủ yếu là vốn ODA và một phần rất nhỏ của ngân sách Nhà nước để đối ứng cho các dự án ODA. Vốn đầu tư tư nhân hầu như không có. Các nhà đầu tư nước ngoài thì không quan tâm nhiều tới các dự án hạ tầng giao thông vì họ thấy hiệu quả không cao. Lúc đó nhóm các nhà đầu tư gồm Tổng Công ty Xây dựng Hà Nội, Tập đoàn Mai Linh và Công ty Hải Thạch đã đến gặp tôi xin đăng ký nghiên cứu dự án. Họ bỏ vốn ra và thuê tư vấn của Pháp

xem lại, bắt đầu làm đề xuất dự án dưới dạng tiền khả thi. Tôi nhận thấy họ làm việc một cách nghiêm túc và đưa ra những phương án đầu tư tốt, hơn nữa khi đó cũng không có thêm nhà đầu tư nào quan tâm tới dự án nữa, nên đã đề xuất Chính phủ cho phép liên doanh các nhà đầu tư này làm chủ đầu tư dự án, và họ lập ra Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả.

Tất nhiên với một dự án trọng điểm quốc gia, có quy mô lớn như vậy thì không thể nào không bị dư luận đặt dấu hỏi về năng lực nhà đầu tư. Ngay cả bây giờ Đèo Cả cũng là dự án BOT giao thông lớn nhất ở Việt Nam được đầu tư bởi một công ty tư nhân. Nhiều ý kiến lúc đó phản đối và nghi ngờ nhà đầu tư chỉ xin dự án rồi tìm cách chuyển nhượng lại cho nhà đầu tư khác để kiếm lời. Bản thân tôi lúc đó cũng không tin tưởng hoàn toàn, mà niềm tin đó được xây dựng qua từng bước, từng giai đoạn nhà đầu tư thực hiện dự án và rồi tôi nhận ra họ có đủ khả năng và năng lực để thực hiện thành công dự án. Thực ra chuyển người ta nghi ngờ là bình thường, vì mình làm một mô hình mới, vấn đề mình phải chứng minh bằng việc mình làm. Tất nhiên công ty cũng phải có những lời giải thích lại, nhưng quan trọng nhất là cái kết quả cụ thể. Đến giờ phút này thì những kết quả của dự án đã xua tan hết những nghi ngờ và củng cố niềm tin của người dân vào chủ đầu tư.

PV: Như ông đã nói, vốn đầu tư là thách thức lớn nhất với một dự án hạ tầng giao thông, vậy thách thức đó đã được khắc phục ở dự án Đèo Cả như thế nào?

Đây chính là vấn đề mà tôi bị chất vấn nhiều. Nhà đầu tư lấy vốn ở đâu ra? Vì sao lại giao dự án cho một Công

ty Đèo Cả không tên tuổi lúc đó? Thực ra huy động vốn là cả một quá trình lâu dài, với một nhà đầu tư tư nhân thì họ sẽ phải năng động hơn nữa. Trước hết, chính bản thân nhà đầu tư phải nghiên cứu và đưa ra đề xuất họ cần những cơ chế ưu đãi, hỗ trợ gì để đủ điều kiện cho dự án hoạt động, hay nói cách khác là để dự án có tính khả thi cao. Về nguồn vốn thì nhà đầu tư đã có một ít vốn tự có. Vào thời điểm đó lãi suất ngân hàng trong nước cao nên nhà đầu tư đã chủ động tiếp cận nguồn tín dụng từ các ngân hàng Pháp với lãi suất thấp. Các ngân hàng nước ngoài có thể cung cấp tín dụng rẻ, nhưng họ đòi hỏi nhiều điều kiện khác như bảo lãnh Chính phủ, vốn đối ứng, hoặc một số điều kiện về thiết bị vật tư. Đến năm 2011 thì kinh tế vĩ mô tương đối ổn, lãi suất giảm, Đèo Cả đã quay về tìm vốn trong nước và một yếu tố quan trọng là thiết lập được quan hệ đối tác với Vietinbank. Vietinbank lúc đấy tham gia với tư cách là nhà cung cấp tín dụng, nhưng sau đó trở thành cổ đông. Đó là thành công tạo ra kênh khai thác vốn rất tốt.

PV: *Vậy yếu tố quan trọng nhất dẫn đến thành công của dự án nằm ở cách huy động vốn đầu tư?*

Huy động vốn là một yếu tố rất quan trọng, nhưng yếu tố mang tính quyết định để dự án thành công như hiện tại tôi cho rằng đó là yếu tố Công ty Đèo Cả đã biết cách sử dụng vốn hiệu quả. Có thể nói công ty đã có một nghệ thuật sử dụng vốn rất tốt. Trong khi nhiều dự án hạ tầng giao thông liên tục bị đội vốn, thậm chí tăng gấp đôi so với dự toán ban đầu, vốn đầu tư dự án Đèo Cả lại giảm xuống. Đến giờ này công ty vẫn chưa sử dụng tới hơn 4.000 tỷ đồng vốn trái phiếu Chính phủ hỗ trợ cho dự án Đèo Cả. Với nhiều công ty khác, nếu có được vốn trái phiếu Chính

phủ họ sẽ sử dụng hết ngay, còn Đèo Cả vẫn dùng vốn tự có và vốn huy động ngân hàng. Hiện nguồn vốn trái phiếu do dư thừa nên đã được đẩy sang sử dụng cho dự án mới như dự án Cù Mông và Hải Vân.

PV: *Là người trực tiếp giám sát dự án trong giai đoạn đầu và sau này là cổ vấn cao cấp cho Đèo Cả, ông có cho rằng việc sử dụng vốn đầu tư hiệu quả đó có phải chính là kết quả của một mô hình đầu tư dự án theo hình thức PPP do tư nhân làm chủ, và do sự quyết liệt của lãnh đạo công ty?*

Tôi đánh giá Đèo Cả đã tạo ra một mô hình quản lý dự án tương đối hợp lý là chủ đầu tư trực tiếp quản lý dự án. Trước đây quản lý một dự án BOT của Nhà nước rất rắc rối. Ban Quản lý do Nhà nước lập ra phải đóng hai vai, một bên là cơ quan Nhà nước có thẩm quyền, tức là chủ dự án, một bên là người quản lý dự án, tức là người làm thuê, vì vậy đã dẫn đến nhiều bất cập. Mô hình quản lý dự án của tư nhân khiến cho việc đưa ra các quyết định nhanh hơn, và có những ý tưởng sáng tạo, táo bạo hơn. Một công ty tư nhân làm chủ đầu tư cũng phải tính toán, cân nhắc chặt chẽ hơn và luôn hướng tới mục tiêu hàng đầu là hiệu quả. Đó là sự ưu việt của mô hình này. Thứ hai, đúng là yếu tố lãnh đạo có tính quyết định khá nhiều ở đây. Những người lãnh đạo tại Đèo Cả biết cách huy động nguồn chất xám qua nhiều kênh, nhiều nguồn, kể cả trong Nhà nước. Đây có thể được coi là nghệ thuật dùng người. Khi có được nhiều nhân tài rồi thì mọi chuyện cũng dễ hơn. Nhờ những kinh nghiệm đã có với dự án Đèo Cả, tôi tin rằng hai dự án đường hầm mới đang triển khai của nhà đầu tư là hầm Cù Mông và hầm Hải Vân mở rộng cũng sẽ thành công.



DẤU ẤN BỘ TRƯỞNG

■ MỘT DỰ ÁN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG THƯỜNG TRẢI QUA BA GIAI ĐOẠN: HÌNH THÀNH, THỰC HIỆN VÀ KẾT THÚC DỰ ÁN. TRONG CÁC GIAI ĐOẠN ĐÓ, DỰ ÁN HÀM ĐƯỜNG BỘ ĐÈO CẢ ĐÃ TRẢI QUA BA NHIỆM KỲ CỦA BA BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI KHÁC NHAU, MỖI MỘT VỊ BỘ TRƯỞNG ĐỀU ĐỂ LẠI NHỮNG DẤU ẤN SÂU ĐẬM RIÊNG CÓ TÍNH QUYẾT ĐỊNH TỚI THÀNH CÔNG CỦA DỰ ÁN. PGS. TRẦN CHỦNG, CỔ VẤN CAO CẤP CỦA CÔNG TY CỔ PHẦN ĐẦU TƯ ĐÈO CẢ, CHIA SẺ VỀ NHỮNG DẤU ẤN NÀY.

BẢO TRÂM

PV: *Là một dự án trọng điểm quốc gia, dự án hầm đường bộ Đèo Cả sẽ không thể thành công nếu thiếu sự ủng hộ của lãnh đạo Bộ Giao thông Vận tải, cụ thể là các Bộ trưởng, những người đã giám sát, đưa ra những quyết định quan trọng đối với dự án. Vậy những dấu ấn quan trọng nhất của các Bộ trưởng đối với dự án này là gì, thưa ông?*

PGS. Trần Chủng: Dự án hầm Đèo Cả có ba giai đoạn là hình thành dự án, thực hiện dự án (gồm cả việc thiết kế, lựa chọn nhà thầu và thi công xây dựng) và cuối cùng là kết thúc dự án. Có một điều đặc biệt là trong từng giai đoạn đều gắn liền với một vị Bộ trưởng. Chính sự hỗ trợ, ủng hộ và chỉ đạo của ba vị Bộ trưởng trong từng giai đoạn đó là một yếu tố quan trọng đưa dự án đến thành công.

Ở giai đoạn đầu hình thành dự án là nhiệm kỳ của nguyên Bộ trưởng Hồ Nghĩa Dũng. Thực tế thì chủ trương xây dựng hầm đường bộ xuyên qua Đèo Cả đã được đề xuất từ năm 2001 nhưng nguồn từ ngân sách Nhà nước hay huy động ODA gặp trở ngại, vì vậy Bộ GTVT kêu gọi đầu tư theo hình thức BOT. Khi có nhà đầu tư xin niềm tin cao. Trong suốt quá trình lập dự án, một lãnh đạo nữa của Bộ Giao thông Vận tải lúc đó cũng đã hỗ trợ rất nhiều đó là Thứ trưởng Trương Tấn Viên. Niềm tin mà anh Dũng và anh Viên có với nhà đầu tư không phải có ngay được, mà nó là một quá trình mà ở đó, nhà đầu tư và các đối tác quốc tế được nhà đầu tư mời lập dự án là các đơn vị tư vấn, nhà thầu thi công có kinh nghiệm từ Cộng hòa Pháp do tập đoàn Vinci là nhà thầu chính đã nỗ lực và triển khai công việc hết sức



Bộ trưởng vừa thị sát vừa trao đổi nhanh với TGD Hồ Minh Hoàng và cổ vấn cao cấp của Chủ đầu tư

chuyên nghiệp. Khi có được niềm tin đó rồi, thì bản thân các lãnh đạo Bộ đã trình dự án lên Chính phủ, làm việc với các Bộ, ngành có liên quan để dự án được chấp thuận thông qua, đồng thời cũng tạo ra cơ chế chính sách riêng để đảm bảo tính khả thi của dự án. Có thể nói rằng, trong giai đoạn này dấu ấn của nguyên Bộ trưởng Hồ Nghĩa Dũng chính là đã tin tưởng, ủng hộ và giúp đỡ để dự án được Chính phủ chấp thuận và có một cơ chế chính sách đảm bảo tính khả thi.

Sang đến giai đoạn thứ hai cũng đúng vào lúc nhiệm kỳ của nguyên Bộ trưởng Đinh La Thăng bắt đầu. Bộ trưởng Đinh La Thăng là con người quyết liệt, nhiệt huyết nên ông rất thích hợp với giai đoạn thực hiện dự án. Ông đã đưa đến quyết định rất quan trọng liên quan tới việc thực

hiện dự án, khi dự án gặp khó khăn về nguồn vốn. Thay cho việc tiếp tục đàm phán với các ngân hàng nước ngoài vay vốn, Bộ trưởng đã trình Chính phủ phương án huy động vốn trong nước và áp dụng mô hình Việt Nam tự thi công và thuê Tập đoàn tư vấn Nippon Koei thực hiện thiết kế và liên doanh tư vấn giám sát thi công xây dựng gồm Nippon Koei (Nhật Bản), Apave (Pháp) và Dowha (Hàn Quốc). Quyết định của Bộ trưởng Đinh La Thăng lúc đó là một quyết định rất dũng cảm. Nhờ có quyết định của Bộ trưởng Thăng, dự án mới có thể triển khai được nhanh chóng. Còn nếu ta cứ tiếp tục đi vay vốn ngân hàng nước ngoài thì không biết đến bao giờ dự án mới được triển khai. Trong giai đoạn này ngoài sự quyết liệt của Bộ trưởng Thăng, dự án còn có sự chỉ đạo trực tiếp vô cùng hiệu quả của

Thứ trưởng Nguyễn Mạnh Hùng. Ông Hùng cũng là con người thực thi công việc, trưởng thành từ những công trường trong nước và quốc tế, và có nhiều kinh nghiệm, tầm nhìn nên cách giải quyết các vấn đề kỹ thuật, thực tiễn vô cùng sắc sảo. Sau khi Thứ trưởng Hùng nghỉ hưu, các Thứ trưởng Nguyễn Văn Thế, Thứ trưởng Nguyễn Hồng Trường cũng sát sao từng bước đi của dự án, nhiều lần trực tiếp kiểm tra hiện trường, chỉ đạo và quyết định nhiều vấn đề có tính quyết định tháo gỡ khó khăn của dự án. Có thể nói, ở giai đoạn thực hiện dự án, nếu không có những người lãnh đạo Bộ quyết liệt thì dự án khó có thể triển khai nhanh được. Vì đây là một mô hình đầu tư mới, dự án có quy mô lớn do nhà đầu tư tư nhân làm chủ hoàn toàn, nên cần một số chính sách mới phải được ban hành. Đã có nhiều quyết định của các anh lãnh đạo đưa ra khi đó còn vượt trước thời gian.

PV: Nếu hai đời Bộ trưởng trước đã có dấu ấn trong hai giai đoạn hình thành và thực hiện dự án, Bộ trưởng Trương Quang Nghĩa hiện tại đã mang lại những dấu ấn gì ở dự án trọng điểm quốc gia này?

Tiếp sau nhiệm kỳ Bộ trưởng Thăng kết thúc thì đến nhiệm kỳ Bộ trưởng Trương Quang Nghĩa. Bộ trưởng Nghĩa lại mang một dấu ấn khác. Bộ trưởng từng có thời gian trong quân ngũ, nên tính quân ngũ, tính kỷ luật thể hiện rất rõ trong cách làm của anh Nghĩa. Mọi cách nhất thiết phải tuân thủ những quy định của pháp luật. Bộ trưởng đã đưa ra chỉ đạo trong giai đoạn kết thúc dự án phải coi trọng đảm bảo chất lượng công trình, các yêu cầu về an toàn vận hành hầm và hoàn thiện các thủ tục pháp lý để có thể quyết toán được trong vòng 13 tháng sau khi dự án đưa vào hoạt động. Có thể nói đây là định hướng rất quan trọng cho việc kết thúc dự án này, vì trước đây có rất nhiều công trình ta đầu quyết toán được, điển hình như nhà ga T1 sân bay Nội Bài. Khi dự án đã được quyết toán sẽ tạo động lực rất lớn để chủ đầu tư có thể tính toán được giá trị thực của dự án và tính toán những bài toán lâu dài. Tôi

rất hy vọng,thời gian tới với sự chỉ đạo trực tiếp của Bộ trưởng Trương Quang Nghĩa, dự án sẽ kết thúc tốt đẹp và sẽ rút ra được nhiều bài học cho các dự án áp dụng hình thức đối tác công tư (PPP).

PV: Vì sao một dự án do một công ty tư nhân đầu tư lại nhận được sự quan tâm của cả ba đời Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải như vậy, thưa ông? Có phải vì đây là dự án BOT quy mô lớn do tư nhân đầu tư đầu tiên, hay là vì tầm quan trọng của dự án này, hay là do cách quản lý dự án mới so với trước kia?

Trước đây đã có những dự án áp dụng hình thức BOT nhưng quy mô về kỹ thuật, về vốn chưa bằng dự án này. Mặt khác, dự án hầm xuyên núi Cả đã tạo ra một giải pháp điển hình của mô hình BOT trong lĩnh vực giao thông, đem đến một công trình mà người tham gia giao thông có quyền lựa chọn. Họ có thể qua hầm hoặc qua đèo. Một đề xuất cho dự án BOT đặc biệt như vậy lại do một công ty tư nhân chủ trì thì sự hoài nghi nếu có là hoàn toàn dễ hiểu. Vì vậy, tôi cho rằng giai đoạn ban đầu, dự án có được sự ủng hộ mạnh mẽ của anh Hồ Nghĩa Dũng, chính vì bên cạnh công ty Hải Thạch, một công ty tư nhân còn ít tên tuổi lànhững doanh nghiệp lớn có uy tín cùng tham gia để hình thành nhà đầu tư thực hiện dự án. Để thực hiện dự án lớn như vậy, nhà đầu tư đã thuê các nhà thầu quốc tế uy tín về thiết kế, thi công chuyên về hầm của Pháp tham gia lập dự án khả thi cùng các ngân hàng nổi tiếng của Pháp cam kết cho vay vốn.

Cho nên tôi nghĩ rằng anh Dũng khi đó hỗ trợ, ủng hộ dự án vì khi đó nhà đầu tư Đèo Cả đã hội đủ các điều kiện để có thể trở thành người đầu tiên xung phong làm theo hình thức PPP. Đến khi nhà đầu tư bắt tay thực hiện, nguyên Bộ trưởng Hồ Nghĩa Dũng càng tin tưởng vì quyết tâm thực hiện và cách thức tổ chức chuyên nghiệp của nhà đầu tư. Tôi cho rằng một niềm tin nữa của các nhà lãnh đạo đối với nhà đầu tư chính là tư chất và cách thức quản lý của nhà lãnh đạo rất trẻ là Tổng Giám đốc

Hồ Minh Hoàng. Anh Hoàng biết khai thác huy động nguồn lực xã hội, biết sử dụng kiến thức và kinh nghiệm của đội ngũ cổ vấn, chuyên gia cấp cao. Công ty Đèo Cả còn có một đội ngũ giúp việc đều là những người rất trẻ được đào tạo bài bản ở nước ngoài, có kiến thức và nhiệt huyết làm việc. Điều đó cũng làm cho các vị lãnh đạo tin cậy.

Sau khi dự án được chính thức trở thành dự án trọng điểm quốc gia, Chính phủ đã giao Hội đồng nghiệm thu Nhà nước các công trình xây dựng kiểm tra, đánh giá chất lượng công trình. Về phía Bộ Giao thông Vận tải, thấy được tầm quan trọng của dự án được nhân dân cả nước quan tâm vì nó giải quyết được nhiều vấn đề về an sinh xã hội, thúc đẩy kinh tế của cả một vùng kinh tế miền trung nên Bộ đã yêu cầu các cơ quan của Bộ hết sức hỗ trợ.

PV: Có phải chính vì thế mà Chính phủ và Bộ Giao thông Vận tải đã tin tưởng giao thêm hai dự án hầm đường bộ Đèo Cù Mông và dự án mở rộng hầm đường bộ Đèo Hải Vân cho Công ty Đèo Cả thực hiện?

Đúng thế. Thông qua việc triển khai dự án hầm đường bộ qua Đèo Cả, công ty Đèo Cả đã chứng minh được năng lực, tính chuyên nghiệp của một nhà đầu tư chuyên về hầm đường bộ nên được Bộ Giao thông Vận tải và Chính phủ tin tưởng giao thêm dự án. Tôi nhớ khi anh Đinh La Thăng về Bộ Giao thông Vận tải, sau khi nghe báo cáo dự án và kế hoạch triển khai dự án của nhà đầu tư, anh muốn có sự tăng tốc để sớm đưa hầm vào khai thác với việc phân kỳ đầu tư bằng cách triển khai một hầm hoàn chỉnh tổ chức giao thông 2 chiều như hầm Hải Vân hiện tại. Với cách phân kỳ đầu tư như vậy, vốn ban đầu nhà đầu tư bỏ ra không lớn.Điều đó có lợi cho nhà đầu tư, giúp nhà đầu tư thu hồi vốn sớm. Nhưng nhà đầu tư đã trình bày phương án làm hai ống hầm đồng thời, tổ chức giao thông một chiều trong mỗi ống hầm, tuy đầu tư ban đầu nhiều vốn cần huy động hơn nhưng tổng thể về lâu dài hiệu quả hơn về kinh tế (chi phí bảo trì thấp), an toàn giao thông cao, đảm bảo phát triển bền vững. Lý lẽ của nhà đầu tư đã thuyết phục được Bộ trưởng.

“VUA HẦM” ĐÈO CẢ

■ MỚI DẪN THÂN VÀO NGHIỆP ĐẦU TƯ LÀM HẦM ĐƯỜNG BỘ XUYÊN NÚI ĐƯỢC VÀI NĂM, NHƯNG ĐẾN NAY CÔNG TY ĐÈO CẢ ĐÃ SOÁN NGÔI “VUA HẦM” TẠI VIỆT NAM. ĐIỀU ĐÁNG NÓI, CEO CỦA ĐÈO CẢ LÀ ÔNG HỒ MINH HOÀNG KHỞI ĐẦU GẦN NHƯ KHÔNG BIẾT GÌ VỀ CHUYỆN ĐÀO HẦM, KHOẾT NÚI...

NGUYỄN BÁ KIẾN
TBT. Báo Giao thông



ĐẦU TƯ HẦM KHÔNG HẸN VÌ TIỀN

Tôi biết đến cái tên Hồ Minh Hoàng từ năm 2005, khi đó chàng trai gốc Bình Định, nhưng lớn lên ở Phú Yên này được Hội Doanh nghiệp Trẻ Việt Nam tặng giải thưởng Cúp vàng Sao Đỏ. Năm đó, Hoàng 33 tuổi. Đây là giải thưởng hai năm một lần, nhằm mục đích tôn vinh những doanh nhân trẻ tiêu biểu có thành tích xuất sắc trong hoạt động doanh nghiệp và phát triển cộng đồng. Người được đề cử giải Sao Đỏ phải đáp ứng các tiêu chuẩn: độ tuổi, có thành tích xuất sắc trong quản lý, điều hành doanh nghiệp; tích

cực tham gia công tác xã hội, phát triển cộng đồng; xây dựng tổ chức Đoàn – Hội trong doanh nghiệp đạt hiệu quả cao.

Thời điểm đó, Hồ Minh Hoàng đang là giám đốc Công ty Hải Thạch (nay là Tập đoàn Hải Thạch, tiền thân là một hợp tác xã), đã sáng tạo nhiều mẫu đèn chiếu sáng, từ hình tượng “Cán cân công lý” tại Quốc lộ 1A, đến biểu tượng “Cánh đại dương” ở khu đô thị mới Hưng Phú, “Cánh chim hy vọng” trên đường Hùng Vương, giúp công trình có sắc thái riêng. Đây cũng là công trình được Tập đoàn Schreder



(Vương quốc Bỉ) công nhận là “Công trình ấn tượng nhất” và đoạt giải nhì toàn thể giới.

Năm 2013, lần đầu tiên gặp Hồ Minh Hoàng ngoài đời, tôi hơi ngỡ ngàng. Hoàng đi giày không kéo gót loạt quẹt, giọng nói Phú Yên lai Bình Định khó nghe, đáng người thô mộc, dị tướng, chẳng giống một doanh nhân Sao Đỏ nào mà tôi từng gặp. Nhưng lạ, ngay từ lần gặp đầu, tôi đã ấn tượng với con người thô mộc này, bởi sự thẳng thắn, sòng phẳng nhưng chân tình. Dù vậy, tôi vẫn không nhìn thấy tố chất nào ở vị CEO Đèo Cả này có thể trở thành “Vua hầm” đất Việt.

Hỏi duyên cớ nào đang làm đèn đường lại quay sang làm hầm, Hoàng thủng thẳng: “Làm doanh nhân thì mục đích đầu tiên là kiếm tiền, làm giàu cho mình và xã hội, nhưng việc này tôi làm không chỉ vì tiền”.

Đèo Cả dài hơn 12 km, nằm giữa 2 tỉnh Phú Yên và Khánh Hòa. Sau khi đèo Hải Vân được thông hầm, đây là con đèo nguy hiểm nhất còn lại trên tuyến Quốc lộ 1 từ Bắc đến Nam. Tôi từng đọc bài báo viết về: “Những cung đường chết” trên báo cách đây vài năm, chi tiết đất được tác giả đề cập là không hành khách nào dám ngủ khi đi qua con đèo này, vì nếu chẳng may bị tai nạn sẽ không thể biết vì sao mình lại chết. Còn đại tá Nguyễn Phi Lương, Trưởng Phòng CSGT Công an tỉnh Phú Yên nói một cách hình ảnh, bây giờ không ai thống kê điểm đen trên còn đèo này nữa, không phải vì bớt nguy hiểm mà bởi chỗ nào trên đèo cũng tiềm ẩn tai nạn giao thông. Tai nạn giao thông

luôn rình rập trên Đèo Cả và khi tai nạn xảy ra, hầu như không ai có khả năng sống sót.

Không nói ra nhưng trong câu chuyện trà dư tửu hậu, có lần Hồ Minh Hoàng mặt rầu rầu kể, anh từng tận mắt chứng kiến vụ tai nạn giao thông chết cả chục người khi qua Đèo Cả. “Nó ám ảnh tôi đến tận bây giờ”, Hoàng tâm sự.

Có lẽ đó là một trong những lý do mà Hồ Minh Hoàng quyết định rời Phú Yên, ra Hà Nội lập Công ty CP đầu tư Đèo Cả năm 2010, với sự góp vốn của các cổ đông: Tổng công ty Xây dựng Hà Nội, Công ty CP Tập đoàn Mai Linh Nam Trung bộ và Tây nguyên, Công ty CP đầu tư Hải Thạch BOT, Công ty CP Á Châu. Hồ Minh Hoàng kể: “Công ty lập đúng lúc nền kinh tế rơi vào khủng hoảng, Mai Linh gặp khó khăn, xin rút vốn. Trong khi hồ sơ doanh nghiệp mới tinh, ít người dám tin chúng tôi có thể thực hiện được dự án, nên khó khăn chồng chất. Có những lúc tôi tưởng phải bỏ cuộc”.

Chưa hết, để có vốn thực hiện dự án, tháng 11-2011 chủ đầu tư ký kết biên bản ghi nhớ tài trợ vốn cho dự án trị giá gần 800 triệu USD từ hai ngân hàng của Pháp là Credit Agricole Corporate & Investment Bank (CA-CIB) và Société Générale. Nhưng sau đó, đi sâu tìm hiểu thì việc giải ngân nguồn vốn nước ngoài này không hề đơn giản, với cả rừng thủ tục, chi phí đắt. Tưởng như đã xong phần vốn, thì đến đây lại tắc.

Theo CEO Hồ Minh Hoàng, bước ngoặt của dự án là từ năm 2012, sau khi được Bộ GTVT chính thức phê duyệt tổng mức đầu tư 15.603 tỷ đồng. Đồng thời với sự quyết định táo bạo của chủ đầu tư và Bộ GTVT, thay vì dùng vốn ngoại, nguyên Bộ trưởng Đinh La Thăng xin Chính phủ chuyển sang dùng vốn vay trong nước, do nhà thầu trong nước thi công, chỉ thuê tư vấn giám sát nước ngoài, nên chi phí rẻ. Cộng thêm sự tham gia của cổ đông mới là Quỹ đầu tư Vietinbank, đã tạo luồng sinh khí mới cho việc triển khai dự án.

Sau khi nguồn vốn được khơi thông, gần như mọi nút thắt đã được giải quyết. Vấn đề còn lại là cách thức triển khai và quản trị dự án. Đây là yếu tố quyết định chất lượng và tiến độ. Để chuẩn bị cho bước này, Hồ Minh Hoàng sẵn hàng loạt các chuyên gia giỏi đầu ngành. Chủ đầu tư chủ động mời Ban QLDA 85 của Bộ GTVT vào quản lý dự án, ban này từng có kinh nghiệm quản lý dự án hầm Hải Vân; đội ngũ cổ vấn có nguyên Bộ trưởng GTVT Hồ Nghĩa Dũng; PGS.TS Trần Chung, nguyên Cục trưởng Cục giám định chất lượng công trình (Bộ Xây dựng); TS Nguyễn Anh Tuấn, nguyên Tổng Biên tập Báo Đầu tư; hàng loạt các kỹ sư giỏi được mời về làm các vị trí chủ chốt của công ty; Nhà thầu thi công có Sông Đà 10, Tổng công ty Lũng Lô... là những đơn vị có kinh nghiệm đào hầm, mở núi nhất nhì Việt Nam.

Trong số các chuyên gia, tôi thấy lạ là có cả Đại tá Nguyễn Hiệp, nguyên Cục phó Cục An ninh kinh tế của Bộ Công an vừa nghỉ hưu. Tôi thắc mắc thì Hoàng bảo: “Để đảm bảo tính công khai, minh bạch. Nếu ai làm sai sẽ được uốn nắn kịp thời”.

Tôi thấy cái cách mà CEO Đèo Cả quản trị công ty-dự án có vẻ khác lạ. Lâu nay các nhà thầu sợ nhất thi công cho các chủ đầu tư BOT giao thông, vì tiền nợ đầm đìa, thậm chí bị “gửi giá, đi đêm”, còn ở Đèo Cả, nhà thầu được ứng tới 40% giá trị gói thầu. Tại một cuộc họp của Đèo Cả với nhà thầu mà tôi được chứng kiến, Hồ Minh Hoàng nói thẳng: “Như vậy tiền các anh không phải lo, tôi chỉ yêu cầu các nhà thầu phải đảm bảo tiến độ, sự an toàn và chất lượng công trình. Nhưng các anh cũng lưu ý, tiền ứng là để phục vụ công trình, đừng có dùng vào việc khác mà đi tù như chơi”. Lúc này tôi mới hiểu vì sao CEO Hoàng mời cả cựu đại tá công an vào ban cố vấn công ty.

Mới đây, nhiều nhà đầu tư BOT giao thông nghe đến thanh tra, kiểm toán có vẻ ngại, còn các dự án do Đèo Cả đầu tư, Hồ Minh Hoàng chủ động mời vào làm. “Minh chủ động mời kiểm toán vào, có vấn đề gì họ khuyến nghị để mình làm cho chuẩn. Như thế mới yên tâm”, Hoàng chia sẻ.

“AN TOÀN, HIỆU QUẢ, ĐÈO CẢ ĐI ĐẦU”

Mới nghe cái khẩu hiệu này, thấy kiểu kiểu. Nhưng để có được slogan đó, cũng là tâm huyết của Hồ Minh Hoàng. Tôi nhớ dịp Tết 2015. Đây là Tết cả ngành GTVT không nghỉ. Theo lịch, ngày 3 Tết, nguyên Bộ trưởng Đinh La Thăng sẽ vào kiểm tra công trình Đèo Cả. Trước nghỉ Tết, Hoàng gặp tôi đề nghị: “Tôi nghĩ mãi không ra cái khẩu hiệu

để Tết này Bộ trưởng Thăng vào thăm công trình mình có cái treo cho khí thế. Ông nghĩ hộ tôi”.

Trên đường Hoàng ra về, tôi nhắn tin “An toàn, hiệu quả Đèo Cả đi đầu”. Hoàng nhắn lại: “hay”. Thế là Tết đó, khi vào thăm công trường, tôi thấy Hoàng treo khẩu hiệu này nổi bật trước cửa hầm.

Khi viết slogan đó, tôi nghĩ nếu chưa đạt được thì cũng là câu cửa miệng để Đèo Cả phấn đấu. Nhưng đến giai đoạn này, tôi thấy Đèo Cả không ngược khi treo Slogan đó. Đầu tiên về tính kỷ luật, an toàn. Cho đến tháng 8/2016, khi làm lễ thông hầm Đèo Cả vượt tiến độ 2 tháng và trước đó là hầm Cổ Mã cũng thuộc dự án này, dù ngày đêm nổ mìn, phá đá, người lao động phải làm việc trong môi trường vô cùng khắc nghiệt, rủi ro, nhưng không xảy ra sự cố nghiêm trọng, chết người.

Trước đó, tháng 7/2015, khi vào kiểm tra công trường hầm Đèo Cả, Phó thủ tướng Hoàng Trung Hải (nay là Bí thư Thành ủy Hà Nội) cũng đánh giá: “Dự án đặt chất lượng lên hàng đầu là điều hết sức đáng mừng. Đặc biệt gần đây, nhiều về công trình xây dựng, hạ tầng đã để xảy ra một số sự cố do vấn đề thiết kế, kỷ luật trong lao động, an toàn trong lao động, nhưng công trình Đèo Cả đã cố gắng để đảm bảo an toàn, không để xảy ra những sự cố đáng tiếc, đây là điểm đáng khen ngợi”.

Còn tính hiệu quả, chưa biết rồi lợi nhuận của chủ đầu tư ra sao, nhưng hiệu quả cho Nhà nước đã nhìn thấy rõ. So với tổng mức đầu tư ban đầu được duyệt là 15.603 tỷ đồng, sau khi nghiên cứu, điều chỉnh thiết kế, dự án hầm Đèo Cả đã tiết giảm được hơn 3.600 tỷ đồng. “Sở dĩ tiết giảm được số tiền lớn như vậy, ngoài điều chỉnh thiết kế, Đèo Cả đã chủ động tính toán lại khối lượng, đơn giá vật liệu và quan trọng nhất là không để chậm tiến độ nên không phải dùng 15% vốn dự phòng, không bị trượt giá...”, ông Hoàng cho biết.

Số vốn dư đó, Đèo Cả đề nghị Bộ GTVT và Chính phủ cho phép được dùng để làm hầm Cù Mông (địa bàn tiếp giáp giữa tỉnh Phú Yên và Bình Định), chiều dài gần 5 km (gần 2km hầm, còn lại là đường dẫn) tổng vốn đầu tư hơn 4.000 tỷ đồng. Thế là Nhà nước có thêm một công trình giao thông mà chỉ phải bù thêm chút xíu vốn.

Cổ nhân dạy, đánh giá về khả năng của một con người đừng vội tin vào những gì anh ta nói, hãy xem những gì anh ta đã làm. Có lẽ hiếm công trình giao thông nào, sau Đại hội XII được cả Thủ tướng Chính phủ, Tổng Bí thư đến thăm. Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc đánh giá: “Việc làm hầm xuyên núi là rất khó khăn, đòi hỏi trình độ kỹ thuật và tay nghề cao, tuy nhiên, các cán bộ kỹ sư và công nhân Việt Nam đã hết sức nỗ lực, thực hiện được dự án này an toàn và rút ngắn được tiến độ. Đặc biệt dự án này được xây dựng bằng nguồn vốn xã hội hóa nên đã không làm tăng nợ công, lại còn tiết giảm được hơn 3.600 tỉ đồng là rất đáng biểu dương”.



Bắt đầu từ số 0, và sau này, không ai khác, chính Đèo Cả đã được Bộ GTVT đề nghị Chính phủ giao làm chủ đầu tư dự án hầm số 2 qua đèo Hải Vân. Nay mới 6 tuổi đời, một đứa trẻ mới chập chững vào lớp một, nhưng dưới sự dẫn dắt của CEO Hồ Minh Hoàng, Công ty Đèo Cả đã thành “vua” đầu tư hầm đường bộ ở Việt Nam, với ba dự án: Hầm Đèo Cả, hầm Cù Mông và hầm số 2 đèo Hải Vân. Nếu tính cả 3 dự án, Đèo Cả đã đầu tư hơn 12 km hầm, với tổng vốn hơn 1 tỷ USD.

Trong lần đi Đức, Thụy Sĩ và Monaco tìm hiểu, học hỏi về công nghệ đào hầm nhanh, an toàn, cả đoàn công tác rất ấn tượng với công nghệ làm hầm đường bộ xuyên núi của Monaco. Đất nước nhỏ bé bên bờ Đại Trung Hải này làm hệ thống giao thông ngầm dưới lòng núi, có chỗ đào thành ngã ba, ngã tư chẳng chịt rất ấn tượng. Còn Thụy Sĩ, hễ cứ đường phải đi qua núi là làm hầm, nhằm hạn chế việc phá vỡ cảnh quan tự nhiên để bảo vệ môi trường sống. Sau chuyến đi ấy, Hoàng tâm sự sẽ xây dựng hầm Đèo Cả thành công trình giao thông kiến trúc đẹp, thành điểm đến của du khách, xứng với địa danh lịch sử văn hóa, sơn thủy hữu tình này.

Nói là làm, năm 2015, Đèo Cả chi cả tỷ bạc để tổ chức cuộc thi kiến trúc cho khu vực cửa hầm, nhà điều hành, trạm thu phí. Thiết kế phỏng theo cuộc sống của ngư dân làng chài ven biển miền trung của một công ty thiết kế Pháp được chọn trao giải nhất.

Viết tới đây, tôi chợt nhớ tới bài thơ đầu tay Đèo Cả của Hữu Loan, đăng trên Báo Chiến sĩ, ký bút danh là “Hữu”

năm 1946, là kết quả chuyến đi thực tế sáng tác của ông. Bài thơ gọi lại cho ta một địa danh Đèo Cả hoang hoải, buồn, nhưng hùng tráng. Bài thơ đã đóng đinh trong lòng người dân đất Việt về một địa danh Đèo Cả không chỉ là một cái tên, mà nó đã thổi hồn.

Đèo Cả!

Núi cao ngút!

Mây trời Ai Lao

Sầu đại dương!

Dặm về heo hút

Đá Bia mù sương

Bên quán “Hồng Quân”

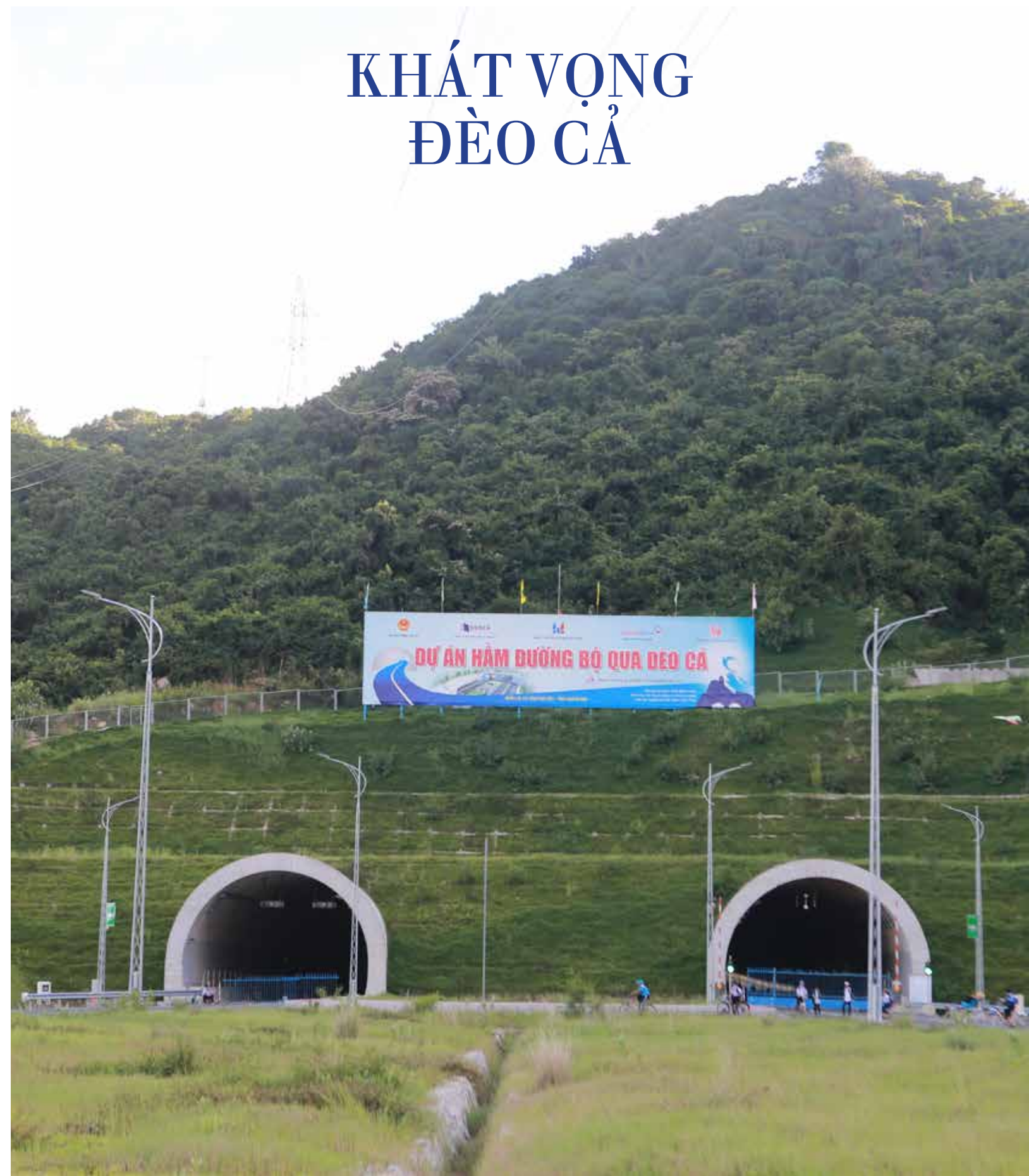
Người ngựa mới

Nhìn dốc ngồi than

thương ai lên đường...

Tôi tin, chỉ cuối năm 2017, khi hầm được khánh thành, thêm một lần cái tên Đèo Cả được thổi hồn. Chỉ khác, người thổi hồn lần này không phải nhà thơ mà là một doanh nhân có tâm xây dựng quê hương.

KHÁT VỌNG ĐÈO CẢ



CHIẾN LƯỢC BỀN VỮNG CỦA ĐÈO CẢ

SAU 7 NĂM THÀNH LẬP, VỚI THÀNH CÔNG BAN ĐẦU TỪ DỰ ÁN HẦM ĐÈO CẢ, CHỦ TỊCH HĐQT CÔNG TY CỔ PHẦN ĐẦU TƯ ĐÈO CẢ, ÔNG NGHIỆM SỸ MINH CHIA SẺ RẰNG CÔNG TY ĐÃ LẬP RA MỘT CHIẾN LƯỢC TRỞ THÀNH MỘT TRONG NHỮNG CÔNG TY PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG LỚN NHẤT VIỆT NAM, MÀ TRỌNG TÂM LÀ TẬP TRUNG VÀO LĨNH VỰC ĐẦU TƯ VÀ THI CÔNG ĐƯỜNG HẦM.

HOÀNG NAM

tầng nói chung và cầu hầm đường bộ nói riêng. Để phát huy thế mạnh đó, ta phải xây dựng được nòng cốt về ngành nghề chính, và cả những ngành nghề phụ liên quan để công ty hoạt động tốt trong những năm sắp tới và những năm về sau.

Vì vậy, chiến lược trong ba năm tới, nhiệm vụ chính vẫn phải hoàn thành hệ thống cầu hầm BT và BOT, trong đó bao gồm những dự án hầm Cù Mông và hầm Hải Vân. Đó là việc quan trọng nhất. Thứ hai, vì chúng ta đang xây dựng và tiến tới vận hành những dự án hạ tầng rất lớn, nên cần phải phát triển và củng cố hệ thống các công ty con, các công ty liên kết, để phục vụ cho hệ thống quản lý cầu và hầm đường bộ của Công ty Đèo Cả sau này. Đây là việc quan trọng, chúng ta không chỉ chứng minh là có khả năng xây dựng những dự án hầm và đường tốt, mà còn phải chứng minh chúng ta vận hành những dự án đó cũng rất hiệu quả.

Phần thứ ba trong chiến lược sắp tới là công ty sẽ nghiên cứu việc đầu tư thêm những hệ thống hạ tầng khác. Trên cơ sở năng lực vốn có về mặt con người, ta cũng có thể nghiên cứu thêm hệ thống hạ tầng kỹ thuật khác như đường, hầm, nhà máy điện, nhà máy nước, và các hệ thống hạ tầng khác của quốc gia. Những dự án nào phù hợp với năng lực của công ty, chúng ta sẽ nghiên cứu và cân nhắc việc đầu tư tiếp để đảm bảo sự phát triển bền vững về sau này. Xét về nhu cầu phát triển hạ tầng hiện nay là rất lớn. Nền kinh tế Việt Nam đang trong giai đoạn phát triển, nhu cầu phát triển các tuyến đường cao tốc, bến cảng, sân bay... còn rất nhiều. Nhu cầu đó mang đến cho chúng ta nhiều cơ hội đầu tư sau này.

PV: Như vậy có thể hiểu rằng Đèo Cả đang một chiến lược phát triển bền vững trong lĩnh vực hạ tầng. Nhưng giữa việc mở rộng thêm việc đầu tư sang các dự án đường bộ và đầu tư các dự án hầm – điều mà công ty đang thực hiện rất tốt, đâu sẽ là phần trọng tâm trong chiến lược của Đèo Cả?

Đây là điều lãnh đạo công ty cũng đã cân nhắc. Trong câu chuyện về cầu, đường hầm và các hạ tầng giao thông khác, thì làm đường hiện tại đã có nhiều công

ty khác tham gia. Họ có kinh nghiệm lâu năm hơn ta vì vậy sự cạnh tranh trong phân khúc này cũng khốc liệt hơn. Vì vậy, đầu tư vào các dự án đường cao tốc không phải là trọng tâm chính, nhưng Đèo Cả cũng sẽ không bỏ lỡ cơ hội trong phân khúc này. Chúng ta sẽ vẫn mở rộng đầu tư vào các dự án đường để tích lũy kinh nghiệm và gia tăng dư địa phát triển bền vững cho công ty. Thực tế, qua dự án mở rộng Quốc lộ 1A đoạn từ Đèo Cả về Khánh Hòa, chúng ta đã chứng minh năng lực làm đường rất tốt.

Ưu tiên chính của chúng ta vẫn là ở những dự án hầm. Hiện nay ở Việt Nam không có nhiều công ty thi công và đầu tư dự án hầm đường bộ. Đèo Cả có thể là công ty duy nhất đang đầu tư vào lĩnh vực này, nên áp lực cạnh tranh không lớn. Đối với đất nước có ¾ diện tích là đồi núi như Việt Nam sẽ còn cần thêm nhiều đường hầm nữa. Ở các tuyến giao thông huyết mạch cơ bản có thể đã đủ. Nhưng ở những tuyến giao thông phía bắc, nhu cầu vẫn còn rất nhiều. Rồi sau này sẽ là nhu cầu làm những tuyến hầm tàu điện ngầm, đường hầm trong các khu đô thị...

PV: Công ty có tầm nhìn mở rộng ra ngoài Việt Nam, ví dụ như sẽ đầu tư sang các nước khác trong khu vực Đông Dương, hoặc thậm chí là ASEAN không, thưa ông?

Đó cũng là một định hướng trong tương lai, nhưng là một chiến lược dài hạn hơn rất nhiều. Để phát triển bền vững lâu dài, chúng ta cũng phải nghĩ tới điều đó. Tuy nhiên, trước mắt Đèo Cả sẽ phải làm tốt ở thị trường

trong nước đã. Chúng ta phải có được một kỹ năng tốt, phải chứng minh được những gì các công ty quốc tế làm được, ta cũng làm được. Đến lúc đó mới nghĩ đến câu chuyện đi cạnh tranh ở nước ngoài.

PV: Để thực hiện được chiến lược như ông đã nêu ở trên, Đèo Cả sẽ phải làm gì trong thời gian tới?

Hãy nhìn lại quá trình chúng ta thực hiện dự án Đèo Cả và Cù Mông. Hiện nay tiến độ của hai dự án này rất tốt. Tất nhiên, không ai dám nói chắc chúng ta sẽ vượt tiến độ, nhưng những mục tiêu ban đầu đặt ra đều rất khả thi. Tất cả nhờ vào việc chúng ta có được lực lượng nhân sự tốt.

Mọi vấn đề đều xuất phát từ con người, nếu có con người tốt, chúng ta sẽ có chiến lược tốt, kế hoạch tốt và việc thực thi những kế hoạch đó cũng tốt. Kinh nghiệm thành công của Đèo Cả với dự án hầm đầu tiên đã cho thấy điều đó. Chúng ta biết huy động trí tuệ, sức lực của nhiều nhân tài, những người đã có kinh nghiệm lâu năm để xây dựng một trong những dự án đường hầm quy mô lớn nhất cả nước. Để thực hiện được chiến lược phát triển trong thời gian tới, chúng ta vẫn sẽ phải tập trung vào đào tạo hệ thống kỹ sư, nâng cao năng lực của các cán bộ vận hành và khai thác quản lý. Mọi nhân viên của Đèo Cả đều phải có những kỹ năng tốt nhất, và công ty sẽ xây dựng một văn hóa doanh nghiệp, môi trường làm việc ổn định, tốt nhất để tất cả mọi người đều có thể phát huy hết khả năng và sự sáng tạo của mình.



Ông Nghiêm Sỹ Minh
Chủ tịch HĐQT Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả

PV: Cho tới nay có thể nói dự án đường hầm Đèo Cả, mục tiêu đầu tiên của công ty, đã thành công. Vậy tiếp sau đó, chiến lược phát triển của công ty trong thời gian tới sẽ là gì, thưa ông?

Ông Nghiêm Sỹ Minh: Nói về chiến lược, Công ty Đèo Cả là công ty được Nhà nước giao đầu tư hệ thống cầu, hầm theo hình thức BT và BOT với quy mô rất là lớn. Vì thực hiện những dự án lớn như vậy, nên chiến lược phát triển của công ty cũng phải phù hợp với bộ máy và hoạt động của mình. Hiện nay, chúng ta đã xây dựng được đội ngũ, hệ thống các công ty con, các công ty liên kết phục vụ chung cho chiến lược phát triển hạ



NIỀM VUI KHÔNG CHỈ CỦA RIÊNG AI

HÀ ANH

■ SỰ KIỆN KHÁNH THÀNH HẦM ĐƯỜNG BỘ ĐÈO CẢ TRONG NĂM MỚI ĐINH DẬU, SẼ LÀ MỐC SON TRONG CUỘC HÀNH TRÌNH CHINH PHỤC NHỮNG CON ĐÈO HIỂM TRỞ CỦA CÔNG TY CỔ PHẦN ĐẦU TƯ ĐÈO CẢ. THÀNH CÔNG NÀY HỘI ĐỦ CÁC YẾU TỐ, TỪ CHÍNH SÁCH ĐẦU TƯ THEO MÔ HÌNH ĐỐI TÁC CÔNG TƯ (PPP) CỦA NHÀ NƯỚC, ĐẾN PHÁT HUY SỨC MẠNH NỘI LỰC, SỰ QUAN TÂM CHỈ ĐẠO CỦA CHÍNH PHỦ VÀ CHÍNH QUYỀN CÁC ĐỊA PHƯƠNG, SỰ ỦNG HỘ CHIA SẺ CỦA NHÂN DÂN VÙNG DỰ ÁN, ĐẶC BIỆT LÀ QUÁ TRÌNH LAO ĐỘNG SÁNG TẠO MIỆT MÀI, KHÔNG NGỪNG NGHỈ CỦA TẬP THỂ LÃNH ĐẠO, KỸ SƯ, NGƯỜI LAO ĐỘNG CỦA CÔNG TY CPĐT ĐÈO CẢ CÙNG CÁC NHÀ THẦU VIỆT NAM.



SẢN PHẨM CỦA MÔ HÌNH PPP

Mặc dù còn không ít chuyện phải bàn về thực tế triển khai mô hình đầu tư PPP ở nước ta, song có thể khẳng định rằng, dự án Hầm đường bộ Đèo Cả là một điểm sáng của mô hình đó trong lĩnh vực giao thông vận tải (GTVT).

Đây là lần đầu tiên một dự án đào hầm xuyên núi quy mô lớn được thực hiện bởi người Việt Nam, bằng nguồn vốn Việt Nam. Đây cũng là lần đầu tiên một dự án tiết giảm được hơn 4 ngàn tỷ đồng so với tổng mức đầu tư dự kiến ban đầu, nhờ những sáng kiến về thay đổi thiết

kế và giải pháp công nghệ. Đây có lẽ cũng là dự án PPP nhận được sự quan tâm đặc biệt nhất của nhiều lãnh đạo Đảng và Nhà nước. Trong bộn bề công việc, Tổng bí thư Nguyễn Phú Trọng, Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Xuân Phúc, Phó Thủ tướng Trịnh Đình Dũng và Nguyễn Phú Thủ tướng Hoàng Trung Hải... đã dành thời gian thăm hiện trường dự án và chỉ đạo sát sao để dự án được thi công an toàn, hiệu quả và về đích đúng tiến độ. Công tác giải phóng mặt bằng, tái định cư được chính quyền các địa phương và chủ đầu tư đặc biệt quan tâm, chung tay giải quyết. Rất cuộc, đây cũng là dự án hiếm hoi quy mô lớn

trong lĩnh vực hạ tầng GTVT không những triển khai đúng tiến độ, mà còn về đích trước 2 tháng. Ngoài nguồn vốn huy động của chủ đầu tư, vốn trái phiếu chính phủ cũng đã được giải ngân, hỗ trợ đền bù giải phóng mặt bằng, tái định cư. Chế độ giao ban thường xuyên, cả định kỳ và đột xuất giữa chủ đầu tư và Bộ GTVT, các nhà thầu để giải quyết kịp thời các vướng mắc trong quá trình triển khai dự án cũng là biểu trưng của mô hình đối tác công – tư, điều khó có thể tìm thấy ở các dự án đầu tư trực tiếp của tư nhân.

Khác với các dự án BOT trên quốc lộ 1A và quốc lộ 14, người tham gia giao thông qua Đèo Cả có quyền lựa chọn đi qua hầm hoặc lên đèo, có nghĩa là việc trả phí hoàn toàn tự nguyện, không bắt buộc. Ai muốn tiết kiệm thời gian, tiết kiệm xăng – xe, phòng ngừa tai nạn giao thông ...thì trả phí qua hầm. Ai không muốn trả phí thì đi đường đèo như cũ. Có lẽ đó cũng là một nét nhân văn của dự án hầm Đèo Cả.

Với việc khánh thành hầm đường bộ Đèo Cả, đất nước thêm một công trình mang tầm vóc thế kỷ, góp phần quan trọng vào việc tạo đột phá chiến lược về kết cấu hạ tầng GTVT. Đồng thời, thực tiễn triển khai dự án hầm đường bộ Đèo Cả cũng đã khẳng định sức mạnh nội lực, sức bật của chính sách, bản lĩnh và trí tuệ Việt Nam. Điều này càng có ý nghĩa trong bối cảnh nguồn vốn ODA đang ngày càng bị thu hẹp và những quy định về đầu tư theo hình thức PPP chưa đủ sức hấp dẫn để thu hút các nhà đầu tư nước ngoài.

ĐỘNG LỰC PHÁT TRIỂN NAM TRUNG BỘ

Sự về đích của dự án hầm đường bộ qua Đèo Cả -như lời Ông Lê Đức Vinh, Chủ tịch UBND Tỉnh Khánh Hoà"là niềm vui lớn của Đảng bộ, chính quyền và nhân dân 2 tỉnh Phú Yên và Khánh Hoà". Bởi khi công trình này đi vào hoạt động sẽ khắc phục rào cản về giao thông, thúc đẩy liên kết kinh tế giữa 2 tỉnh Phú Yên – Khánh Hoà nói riêng và cả khu vực Trung bộ nói chung.

Trong tương lai không xa, khi hầm đường bộ Cù Mông được hoàn tất (tiếp sau Hầm Đèo Cả), Phú Yên sẽ không còn là một "Ốc đảo" do bị chặn ở 2 đầu bởi Đèo Cả ở phía Nam và Đèo Cù Mông ở phía Bắc. Còn trước mắt, ngay trong năm 2017, tiềm năng kinh tế biển gắn với du lịch của Khánh Hoà và Phú Yên sẽ được kết nối thuận lợi hơn do giao thông đường bộ được rút ngắn cả về khoảng cách và thời gian; du khách cũng sẽ yên tâm khám phá cùng lúc những cảnh quan kỳ thú của cả Khánh Hoà, Phú Yên mà không phải đắn đo khi qua Đèo Cả. Nông, hải sản và các hàng hoá khác của Phú Yên sẽ đến được với Nha Trang và TP HCM nhanh hơn, thuận lợi hơn. Người dân địa phương sẽ không còn ám ảnh bởi những vụ tai nạn giao thông thảm khốc tại "điểm đen" Đèo Cả ...

Vui mừng trước những cơ hội mới và triển vọng phát triển kinh tế đang được mở ra khi hầm đường bộ Đèo Cả được đưa vào sử dụng, cũng không thể không nhắc tới sự đóng góp quên mình của người dân địa phương vùng

dự án. Không ít người đã rời bỏ nơi "chôn rau cắt rốn", đến lập nghiệp mưu sinh tại vùng tái định cư, nhường chỗ cho những cung đường, cây cầu thẳng tắp. Họ xứng đáng được tôn vinh trong công cuộc dựng xây đất nước mạnh giàu, "đàng hoàng hơn, to đẹp hơn".

NGUỒN VỐN NỘI VÀ CÂU CHUYỆN HIỆU QUẢ

Ngược dòng lịch sử, có thể thấy Dự án hầm đường bộ Đèo Cả đã vượt qua nhiều thách thức lớn, nhất là về huy động vốn.

Đã nói đến đầu tư thì không thể không nói tới nguồn vốn. Đối với một dự án lớn như hầm đường bộ Đèo Cả, bài toán huy động vốn càng hết sức nan giải. Lúc đầu, chủ đầu tư đã tính đến việc vay vốn nước ngoài và đã tiếp cận với các tổ chức tín dụng của Pháp, Mỹ... Song câu chuyện huy động vốn nước ngoài chẳng hề đơn giản. Ngoài các vướng mắc về thủ tục, việc vay vốn nước ngoài kéo theo nhiều ràng buộc làm giảm hiệu quả đầu tư và làm cho các cuộc đàm phán không thành.

Ở trong nước, vào thời điểm đó, lạm phát cao nên lãi suất huy động và cho vay của các ngân hàng thương mại rất cao, khả năng cho vay cũng còn hạn chế. Nợ xấu gia tăng khiến các ngân hàng càng cẩn trọng trong việc tài trợ vốn cho các dự án nhằm hạn chế rủi ro.

Điều đáng mừng là sau khủng hoảng kinh tế 2008 – 2010, kinh tế vĩ mô dần ổn định, lạm phát được kiểm chế, lãi suất ngân hàng cũng giảm dần. Thêm vào đó, chủ trương đầu tư nhằm tạo bước đột phá về kết cấu hạ tầng được khẳng định trong Nghị quyết Đại hội XI của Đảng và được thể chế hoá bằng các văn bản pháp quy của Nhà nước. Yếu tố mang tính "thiên thời" này cùng với tính hiệu quả của Dự án đã giúp chủ đầu tư tiếp cận được với nguồn vốn vay trong nước. Ngân hàng Thương mại Cổ phần Công thương Việt Nam (Vietinbank) trở thành người bạn đồng hành của Dự án với cả 2 tư cách, vừa là nhà tài trợ vốn cho Dự án, vừa để Quỹ đầu tư của mình tham gia với tư cách cổ đông. Trong những năm qua Vietinbank đã phối hợp chặt chẽ với Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả trong việc quản lý tài khoản giữa chủ đầu tư, ngân hàng và nhà thầu, giúp chủ đầu tư quản lý được dòng tiền thanh toán của Dự án, đảm bảo nhà thầu sử dụng tiền đúng mục đích.

Việc đưa hầm đường bộ Đèo Cả vào khai thác sớm hơn tiến độ đề ra khẳng định tầm nhìn của VietinBank trong việc chọn lựa dự án đầu tư hiệu quả và nhà đầu tư tin cậy. Đóng góp cho thành công của một dự án trọng điểm quốc gia về kết cấu hạ tầng chắc hẳn là việc làm có ý nghĩa và là niềm vui lớn đối với nhà tài trợ vốn. Niềm vui đó càng được nhân lên khi dòng vốn đầu tư chảy vào đúng chỗ, khi Dự án đã đến ngày kết trái và khi niềm tin thắng lợi đã đẩy lùi lo ngại rủi ro.

Nhìn từ các góc độ khác nhau đều có thể nhận ra rằng, với Dự án Đèo Cả, các bên cùng thắng và niềm vui ngày về đích chẳng phải của riêng ai!

HẦM ĐƯỜNG BỘ ĐÈO CẢ CÔNG TRÌNH THỂ KỶ



cầu vượt suối, khoan hầm xuyên núi đã làm sống lại trong tôi không khí đắp đập khoan hầm, lấp sông của công trình thanh niên cộng sản Hòa Bình ngày nào.

Ngày đó, mỗi khi thông một đường hầm, lấp sông là hàng trăm hàng ngàn người tập trung như một lễ hội. Còn với Đèo Cả, ngày 21/6 đã đi vào lịch sử của công ty nói riêng và của ngành giao thông nói chung. Đoàn chúng tôi hơn 10 người gồm lãnh đạo công ty và mấy vị khách trong đường hầm cùng chứng kiến tiếng nổ mìn rền vang phá tan lớp đất đá cuối cùng ngăn cả hai đầu đường hầm. Hầm Đèo Cả chính thức được thông hầm. Không có nhà báo, không có truyền hình, chỉ có một bó hoa được nguyên bí thư Tỉnh ủy tỉnh Phú Yên tặng cho Hồ Minh Hoàng, và mỗi người một chai bia chúc mừng giấc mơ ngàn đời đã thành hiện thực. Điều giản dị này đã tiết kiệm được 4.000 tỷ để có dự án hầm Cù Mông.

Với 45 năm thâm niên, từ một người lính trưởng thành trong trận mạc thành vị Tướng cầm quân, tôi đã chứng kiến biết bao sự kiện quan trọng của các công trình trọng điểm Quốc gia. Đó là những dự án xây dựng nhà máy xi măng Hoàng Thạch, xi măng Bỉm Sơn, nhiệt điện Phả Lại, thủy điện Hòa Bình. Giờ đây, khi đã hoàn thành nhiệm vụ với đất nước, đôi chân không dừng nghỉ mà tiếp bước đồng hành cổ vũ cho dự án Đèo Cả - công trình trọng điểm quốc gia. Khi Hồ Minh Hoàng, một doanh nhân trẻ Phú Yên, bắt đầu làm hầm đường bộ qua Đèo Cả hiểm trở nhất nhì cả nước, nhiều người không tin là dự án sẽ thành công.

Nhưng với phương pháp khoa học, các làm việc nghiêm túc, anh đã thuyết phục được các chuyên gia các Bộ, ngành và lãnh đạo cấp cao là Công ty Đèo Cả sẽ thành công. Sức trẻ, sự thông minh, sáng tạo của Hồ Minh Hoàng, và những hình ảnh băng rừng, bạt núi, làm

Thời gian tới đây, khi dự án chính thức được hoàn thành, chỉ cần 15 phút xe qua Đèo Cả, không còn những bóng ma chập chờn ở các khúc cua tay áo trên Đèo Cả. Dự án sẽ mang lại hạnh phúc an toàn giao thông cho nhân dân cả nước khi đến với Miền trung yêu dấu. Trong lịch sử, vùng biển Vũng Rô là nơi ghi dấu những mốc son chói lọi của con đường Hồ Chí Minh trên biển, còn ngày nay Đèo Cả - uốn lượn quanh Vũng Rô - là nơi khẳng định được trí tuệ và khả năng đào hầm đường bộ của người Việt Nam. Bởi ý nghĩa to lớn ấy chúng tôi xin đồng hành và chung tay với Đèo Cả.

Mong rằng các đồng chí lãnh đạo Nhà nước, Bộ Giao thông Vận tải sẽ tiếp tục giúp đỡ đưa hầm Đèo Cả thành công trình thể kỷ cho hôm nay và mai sau..

Thiếu Tướng Nguyễn Huy Mạ, Cố vấn

BƯỚC ĐI CHIẾN LƯỢC

■ QUYẾT ĐỊNH CHUYỂN TRỤ SỞ CHÍNH VÀO THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH, TRUNG TÂM KINH TẾ LỚN NHẤT CỦA CẢ NƯỚC, ĐÃ CHO THẤY TẦM NHÌN DÀI HẠN VÀ KHÁT VỌNG VƯƠN CAO HƠN CỦA CÔNG TY CỔ PHẦN ĐẦU TƯ ĐÈO CẢ.

BẢO TRÂM

Khi Công ty Đèo Cả được thành lập năm 2010, với mục đích ban đầu là đầu tư vào dự án hầm đường bộ Đèo Cả tại Phú Yên và Khánh Hòa, vấn đề về nơi đặt trụ sở chính của công ty đã được Hội đồng Quản trị và Ban Giám đốc cân nhắc tới. Không phải Phú Yên, nơi Đèo Cả đầu tư chính tại đó và cũng là quê hương của cổ đông lớn nhất công ty - Tập đoàn Hải Thạch. Thay vào đó, những người lãnh đạo công ty đã chọn Hà Nội là nơi đăng ký thành lập và đặt trụ sở chính của Đèo Cả.

Có thể nói, những năm đầu thành lập, Hà Nội chính là nhà của Đèo Cả, còn Phú Yên là nơi công ty đặt nền móng xây dựng sự nghiệp. Vào thời điểm đó, đặt trụ sở chính tại Hà Nội là một quyết định đúng đắn. Với một dự án đầu tư trọng điểm quốc gia như Đèo Cả, thì trụ sở chính ở thủ đô sẽ rất thuận tiện để giải quyết các công việc với các cơ quan Nhà nước, Bộ Giao thông Vận tải và các đơn vị tư vấn cũng như nhà thầu. Nếu đặt trụ sở ở Phú Yên thì việc đi lại, di chuyển sẽ rất bất tiện. Hơn nữa đặt trụ sở tại Hà Nội cũng thể hiện được vị thế của công ty lớn hơn so với việc đặt trụ sở ở cùng địa phương với dự án đầu tư.

Rồi thời gian trôi đi, dự án hầm Đèo Cả cuối cùng cũng đến ngày khởi công, xây dựng và dần đi vào giai đoạn hoàn thiện. Tới lúc này, một câu hỏi được đặt ra là sau dự án hầm Đèo Cả, Công ty Đèo Cả sẽ phát triển tiếp ra sao. Chủ tịch Hội đồng Quản trị

Nghiêm Sỹ Minh chia sẻ rằng Đèo Cả không thể chỉ dừng lại chỉ ở một dự án hầm, mà công ty muốn là một tập đoàn lớn chuyên về hầm và các dự án hạ tầng giao thông. Chính vì vậy, liên tiếp trong năm 2014, dựa trên những thực tiễn và công ty làm được tại dự án Đèo Cả, Chính phủ đã quyết định giao thêm cho công ty đầu tư hai dự án hầm Cù Mông và dự án mở rộng hầm Hải Vân. Đồng thời với đó, Hội đồng Quản trị và Ban Giám đốc cũng đã lên kế hoạch hướng tới những dự án hạ tầng khác như các dự án đường cao tốc, và thậm chí như Chủ tịch Hội đồng Quản trị Nghiêm Sỹ Minh chia sẻ thì có thể cả các dự án hạ tầng về điện và nước.

Ông Trần Phúc Tự, Phó Tổng Giám đốc Công ty Đèo Cả, kể rằng đến lúc này thì HĐQT và Ban Giám đốc công ty đã xác định một chiến lược lớn hơn, vì thế một quyết định chiến lược được đưa ra là: chuyển trụ sở chính vào Thành phố Hồ Chí Minh.

Trong khi Hà Nội là thủ đô, trung tâm hành chính lớn của cả nước, thì Thành phố Hồ Chí Minh mới là trung tâm kinh tế lớn nhất cả nước. Nơi đây tập trung sự hiện diện của nhiều nhà đầu tư nước ngoài, các tập đoàn đa quốc gia và cả những tập đoàn kinh tế tư nhân lớn trong nước. Đó là chưa nói các địa phương xung quanh Thành phố Hồ Chí Minh cũng năng động hơn ở khu vực phía bắc. Vì lẽ đó, đặt trụ sở chính tại thành phố lớn nhất cả nước sẽ mang lại nhiều cơ hội hợp tác và phát triển hơn với Công ty Đèo Cả. Hay nói một cách khác, đó chính là một tầm nhìn chiến lược.



Đầu năm 2016, Đèo Cả đã chính thức khai trương trụ sở chính tại Thành phố Hồ Chí Minh. Đó là một tòa nhà cao 9 tầng nằm ngay tại Quận 1, quận trung tâm nhất của thành phố. Trụ sở chính tại Hà Nội lúc này chuyển thành văn phòng đại diện phía bắc. "Công ty đã thể hiện được một vị thế mới cao hơn trước đây, qua việc đưa một tòa nhà văn phòng khang trang, hiện đại vào hoạt động ngay giữa trung tâm Thành phố Hồ Chí Minh. Điều đó tạo động lực và điều kiện làm việc tốt hơn cho nhân viên và mang tới một khát vọng mới," ông Tự chia sẻ.

Thực chất, trụ sở chính của Công ty Đèo Cả được coi như là một tổ hợp, mà ở đó gồm nhiều văn phòng của các công ty con, công ty liên kết cùng hoạt động. Nhờ đó, các văn phòng nhỏ đã tạo ra một sự liên kết, thống nhất trong điều hành và kết hợp với nhau, nâng cao hiệu suất làm việc. Không những thế, ông Tự cho biết nhờ có một hệ thống quản lý văn phòng thông minh, nên hoạt động quản trị doanh nghiệp cũng tốt hơn và tiết kiệm chi phí hơn so với trước đây.

VIETINF VÀ CƠ HỘI TRÊN THỊ TRƯỜNG THU PHÍ TỰ ĐỘNG KHÔNG DỪNG



■ GIÚP TIẾT KIỆM CHO XÃ HỘI VÀ NGÂN SÁCH QUỐC GIA CÙNG VỚI VIỆC ĐEM LẠI NHIỀU LỢI ÍCH KHÁC NHƯ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG, GIẢM ÙN TẮC GIAO THÔNG VÀ HẠN CHẾ THANH TOÁN TIỀN MẶT, THU PHÍ TỰ ĐỘNG KHÔNG DỪNG ĐANG LÀ XU HƯỚNG MỚI TRONG LĨNH VỰC HẠ TẦNG GIAO THÔNG.

PHẠM MINH PHÚC-CEO

Công ty Cổ phần Đầu tư Công nghệ Hạ tầng Vietin (VietinF)

CÔNG NGHỆ THU PHÍ TỰ ĐỘNG RFID

Hệ thống thu phí tự động không dừng (Electronic Toll Collection - ETC) là một trong những hình thức được triển khai ứng dụng rộng rãi ở nhiều nước trên thế giới. Nhờ ưu điểm “không dừng” nên hệ thống ETC góp phần giảm ùn tắc, giảm chi phí quản lý và hạn chế tiêu cực trong thu phí. Tại một số nước phát triển, hệ thống ETC đã được triển khai hàng chục năm nay và đạt được nhiều thành tựu. Còn ở Việt Nam, hiện nay phần lớn các trạm thu phí trên cả nước đều đang được thực hiện với phương pháp thủ công, có nghĩa là lái xe sẽ dừng lại mua vé và sau đó mới được đi qua trạm. Điều này dẫn đến sự ùn tắc giao thông cục bộ tại những trạm thu phí, đặc biệt trên những tuyến đường có lưu lượng giao thông lớn như Quốc lộ 1. Hơn thế nữa, việc thu phí thủ công cũng kéo theo một loạt các chi phí phát sinh đi kèm gây lãng phí cho xã hội. Chính vì vậy, ETC được xem là một trong những biện pháp hiệu quả để giải quyết bài toán thu phí giao thông đường bộ ở Việt Nam hiện nay.

CHỦ TRƯỞNG CỦA CHÍNH PHỦ

Gần đây, Văn phòng Chính phủ ban hành quyết định của Thủ tướng Chính phủ về việc thu giá dịch vụ, phí sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử tự động không dừng đối với phương tiện giao thông thuộc đối tượng phải thu giá dịch vụ, phí sử dụng đường bộ trên phạm

vi toàn quốc. Theo đó, các nhà cung cấp dịch vụ thu phí phải là đơn vị được cơ quan Nhà nước có thẩm quyền lựa chọn để đầu tư, xây dựng, quản lý, vận hành hệ thống thu phí điện tử tự động không dừng nhằm cung cấp dịch vụ thu giá dịch vụ, phí sử dụng đường bộ. Việc thực hiện thu giá dịch vụ, phí sử dụng đường bộ điện tử tự động không dừng không được làm tăng mức thu và thời gian thu so với các hình thức thu phí hiện hành. Chủ trương sử dụng hệ thống ETC để thay thế hệ thống thu phí truyền thống của Chính phủ đã thu hút sự quan tâm của nhiều nhà đầu tư. Trong số đó, phải kể đến những cái tên như Tasco-VETC, VietinF, FPT, Hanel, VNPT và Viettel. Trong cuộc họp ngày 8/12/2016 để nghe báo cáo đề xuất đầu tư hệ thống ETC công nghệ RFID của hai doanh nghiệp Viettel và VNPT, Bộ trưởng Giao thông Vận tải đã có kết luận chỉ đạo bắt buộc các nhà đầu tư BOT phải sử dụng ETC cho trạm thu phí. Hơn nữa, giá dịch vụ ETC phải nằm trong chi phí quản lý thu phí mà nhà đầu tư BOT đã ký với Bộ Giao thông Vận tải trong hợp đồng BOT. Và cuối cùng là nhà cung cấp dịch vụ thu phí phải thỏa thuận và ký hợp đồng với Nhà đầu tư BOT, Bộ không can thiệp vào việc nhà đầu tư BOT tổ chức lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ thu phí.

Như vậy, có thể thấy chủ trương của Chính phủ và Bộ Giao thông vận tải là sẽ kiểm soát, cấp phép cho một số

nhà cung cấp dịch vụ thu phí đủ điều kiện. Dịch vụ ETC của doanh nghiệp nào tốt và giá dịch vụ rẻ thì sẽ được các Nhà đầu tư BOT lựa chọn.

CƠ HỘI CỦA VIETINF

VietinF được thành lập ngày 01/4/2016, với định hướng và chiến lược trở thành một công ty đầu tư hàng đầu trong lĩnh vực giao thông thông minh trong tương lai, xuất phát từ quan điểm hợp tác của Ngân hàng TMCP Công thương Việt Nam (VietinBank) và Công ty CP Đầu tư Đèo Cả (DCIC).

Các dự án do VietinF đang thực hiện và định hướng nghiên cứu đầu tư bao gồm dự án thu phí tự động không dừng đối với các trạm thu phí thuộc khu vực miền Trung, miền Nam và do VietinBank tài trợ vốn theo hình thức Hợp đồng BOO, và dự án thu phí tự động không dừng cho các trạm thu phí thuộc TP Hồ Chí Minh và các trạm thu phí thuộc các cụm cảng hàng không. Ngoài ra, công ty cũng có định hướng tiếp tục nghiên cứu đầu tư phát triển trên nền tảng công nghệ đã xây dựng từ dự án thu phí tự động không dừng như, dự án phát triển thẻ trả trước E-Fast trong thanh toán phí sử dụng hạ tầng đường bộ, dự án liên kết mạng lưới bãi đỗ xe và thu phí đỗ xe tự động tạo thuận tiện cho người sử dụng phương tiện tại các thành phố. Ngoài ra còn có dự án ứng dụng RFID trong quản lý logistics cảng hàng hóa, và dự án giao thông thông minh trên mạng lưới đường cao tốc.

Tham gia vào thị trường ETC, VietinF sẽ phải cạnh tranh với các doanh nghiệp rất mạnh khi đầu thầu Nhà đầu tư BOO. Nguyên nhân chính là do thị phần đầu tư hệ thống ETC về cơ bản đã được định hình trên toàn quốc, được thể hiện trong các bản đề xuất dự án, báo cáo nghiên cứu khả thi đã được phê duyệt. Tuy nhiên, nói như vậy không có nghĩa là cơ hội không rộng mở với VietinF. Thực tế, công ty cũng có khá nhiều điểm thuận lợi hơn so với những đối thủ cạnh tranh khác trên thị trường. Dù mới được thành lập, nhưng VietinF lại là công ty có nhiều kinh nghiệm triển khai hệ thống thu phí tự động không dừng nhất ở Việt Nam. Đó là bởi vì Vietinf được thừa hưởng, và được chuyển giao toàn bộ nguồn nhân lực, cơ cấu hạ tầng kỹ thuật, công nghệ thông tin từ VietinBank với kinh nghiệm triển khai hệ thống thu phí không dừng đầu tiên tại Việt Nam từ năm 2009.

Cho đến nay, Vietinbank đã triển khai được hệ thống thu phí không dừng tại 20 trạm thu phí đường bộ trên toàn quốc, kết nối với ngân hàng hoàn chỉnh đáp ứng tất cả các nhu cầu thu phí hiện nay và có độ bảo mật cao, nhanh chóng thuận tiện đã được khách hàng đón nhận và sử dụng. Với những kinh nghiệm đã triển khai, các trải nghiệm về dịch vụ của khách hàng đã sử dụng dịch vụ sẽ là cơ hội để VietinF tiếp tục kế thừa triển khai hệ thống thu phí tự động không dừng trên toàn quốc.

Lợi thế nữa là về mức giá dịch vụ. Mức giá dịch vụ ETC chỉ được tính trong chi phí quản lý thu phí MTC là rào cản khó có thể vượt qua được đối với các Nhà cung

cấp dịch vụ thu phí không có sẵn cơ sở hạ tầng công nghệ thông tin. Mức giá này chỉ có những doanh nghiệp đã có sẵn cơ sở hạ tầng mới có thể tham gia đầu tư được như VietinBank, Viettel, VNPT, FPT và có thể cả Hanel. Như vậy, VietinF cũng có lợi thế là có sự hỗ trợ từ VietinBank về hạ tầng công nghệ thông tin, hệ thống chi nhánh, nhân sự, v.v... Và lợi thế cuối cùng là sự hợp tác của các Nhà đầu tư BOT trong dự án của VietinF. Trong dự án của VietinF có đến 7 trạm thu phí của Công ty CP Đầu tư Đèo Cả (DCIC), là cổ đông chính góp vốn vào VietinF. Vì vậy DCIC sẽ ủng hộ VietinF cung cấp dịch vụ ETC cho 7 trạm thu phí này. Ngoài ra, các trạm thu phí của các nhà đầu tư BOT vay vốn tín dụng từ VietinBank cũng sẽ ủng hộ hợp tác với VietinF khi có sự hậu thuẫn của VietinBank. Như vậy, VietinF có lợi thế hơn các doanh nghiệp khác ở điều kiện thỏa thuận được với các nhà đầu tư BOT vay vốn VietinBank trong dự án.

KẾ HOẠCH CỦA VIETINF

Hiện tại VietinF đã hoàn thành báo cáo nghiên cứu khả thi của dự án thu phí tự động không dừng đối với các trạm thu phí thuộc khu vực miền Trung, miền Nam và do VietinBank tài trợ vốn theo hình thức Hợp đồng BOO theo thỏa thuận đã ký giữa VietinF với Bộ Giao thông Vận tải. Để chứng minh năng lực, kinh nghiệm của mình trong việc triển khai thực hiện và chuẩn bị sẵn sàng tham gia thị trường thu phí tự động không dừng công nghệ RFID, VietinF đã và đang cùng các đối tác triển khai các công việc sau:

*Phối hợp với VietinBank nâng cấp hệ thống Backend. VietinF đã phối hợp với VietinBank hoàn thành nâng cấp hệ thống Backend để phục vụ cho việc triển khai dự án thu phí tự động không dừng và các dự án đầu tư công nghệ thông tin khác trong tương lai.

· Lắp đặt, chạy thử nghiệm UAT và đóng gói hệ thống ETC tại Văn Canh.. Công tác thử nghiệm thu phí tự động không dừng (UAT) trước khi chuyển sang chạy thử nghiệm thực tế được VietinF phối hợp với VietinBank, Công ty ETC thực hiện tại Văn Canh. Công tác thử nghiệm UAT thành công và đã đóng gói sản phẩm tháng 10/2016.

· Chuẩn bị cho công tác chạy thử nghiệm tại các trạm thu phí Ninh An và Bàn Thạch của DCIC. Các trạm thu phí Ninh An và Bàn Thạch của DCIC được VietinF lựa chọn để lắp đặt thiết bị và chạy thử nghiệm hệ thống ETC. Các công tác khảo sát, thiết kế, đề xuất giải pháp, ký hợp đồng thu hộ đang được gấp rút triển khai và đàm phán, thống nhất với DCIC.

· Chuẩn bị cho công tác thi công lắp đặt và vận hành các trạm thu phí thương mại. Để nhanh chóng triển khai các trạm thu phí thuộc dự án, trong thời gian hoàn thiện các thủ tục pháp lý, công việc đàm phán thỏa thuận với các Nhà đầu tư BOT về việc cung cấp dịch vụ thu phí ETC sẽ được thực hiện đồng thời. Kế hoạch phân phối phát hành thẻ RFID được tính toán lên kế hoạch chi tiết và chuẩn bị sẵn sàng cho các chi nhánh, đại lý phát hành thẻ RFID tới khách hàng.



CÔNG TY CỔ PHẦN TƯ VẤN XÂY DỰNG A2Z A2Z CONSTRUCTION CONSULTING JSC.

Ý tưởng thành lập **Công ty Cổ phần Tư vấn Xây dựng A2Z** xuất phát vào tháng 12/2010.

Kể từ đó chúng tôi không ngừng phát triển với đội ngũ kỹ sư, thạc sĩ, tiến sĩ, cùng với đội ngũ chuyên gia đầu ngành trong nhiều lĩnh vực khác nhau, bao gồm: công trình cầu hầm; hệ thống đường ô tô và quy hoạch mạng lưới giao thông; kiến trúc và hạ tầng xây dựng; công nghệ và hệ thống thiết bị thông tin; môi trường và an toàn giao thông; hệ thống đập thủy điện và công trình cảng biển...

Chúng tôi liên kết với nhiều đối tác trong và ngoài nước, như tư vấn OCG (Nhật Bản); tư vấn APAVE (Pháp); tư vấn Meinhardt International (Singapore); tư vấn Alpin Technik (CHLB Đức).

Chúng tôi cam kết thực hiện tốt các Dịch vụ tư vấn, tạo mối quan hệ bền vững với các đối tác, và tạo ra sự khác biệt, nét đa dạng và tính đặc trưng từ các sản phẩm Dịch vụ.

Đặc biệt, Công ty Cổ phần Tư vấn Xây dựng A2Z là một công ty có uy tín trong lĩnh vực thẩm tra, khảo sát, thiết kế các tuyến đường cao tốc, hầm đường bộ và có thành tích đáng ghi nhận trong việc giám sát thi công, liên quan đến hầm Cổ Mã với chiều dài 500m; hầm Đèo Cả với chiều dài 4,2km; hầm đèo Cù Mông với chiều dài 2,6km và hầm Hải Vân với chiều dài 6,2km.

Chúng tôi sẵn sàng cung cấp dịch vụ cho tất cả các giai đoạn trong suốt vòng đời của một Dự án, bao gồm:

1. Đề xuất Dự án và phương án tài chính
2. Lập Báo cáo nghiên cứu khả thi
3. Thiết kế kỹ thuật và Bản vẽ thi công
4. Tư vấn Giám sát và Quản lý Dự án
5. Vận hành và Bảo dưỡng (O&M)
6. Đào tạo và Chuyển giao Công Nghệ



Hầm đường bộ Đèo Cả (L=4,2km)
Ca pass road tunnel(L=4,2km)



Hầm đường bộ Cổ Mã (L=500m)
Road tunnel of Co Ma pass (L=500m)



Hầm đường bộ Cù Mông (L=2,6km)
Road tunnel of Cu Mong pass (L=2,6km)



Mở rộng hầm đường bộ Hải Vân (L=6,2km)
Road tunnel widening of Hai Van pass (L=6,2km)

BÍ QUYẾT THÀNH CÔNG



ĐÈO CẢ VÀ SỰ ĐI LÊN TỪ GIÁ TRỊ CON NGƯỜI

■ MÙA HÈ NĂM 2007, HỒ MINH HOÀNG CÙNG MỘT NHÓM KỸ SƯ TRẺ RA HÀ NỘI VỚI HÀNH TRANG TRÊN VAI LÀ NHỮNG TRẦN TRỞ VỀ MỘT VÙNG ĐẤT MỀM TRUNG VẤN OẢN MÌNH TRONG NẮNG GIÓ, VỀ NHỮNG CUNG ĐƯỜNG HIỂM NGUY QUA ĐÈO CẢ. ĐIỂM ĐẦU HỌ TÌM ĐẾN NGAY KHI RA HÀ NỘI LÀ CÁC TRƯỜNG ĐẠI HỌC NHƯ ĐẠI HỌC XÂY DỰNG, ĐẠI HỌC GIAO THÔNG VẬN TẢI, NHỮNG CƠ SỞ HÀNG ĐẦU VỀ ĐÀO TẠO NGUỒN NHÂN LỰC CHẤT LƯỢNG CAO CHO NGÀNH XÂY DỰNG CỦA CẢ NƯỚC. LÝ DO LÀ BỞI HỌ ĐÃ MANG SẴN THEO MÌNH TRIẾT LÝ XÂY DỰNG CÔNG TY ĐÈO CẢ: “CON NGƯỜI LÀ TÀI SẢN QUÝ GIÁ NHẤT”. THEO THỜI GIAN, TRIẾT LÝ ẤY ĐÃ ĐƯỢC CÔNG TY DUY TRÌ, VUN ĐẮP ĐỂ ĐEM LẠI THÀNH CÔNG RỰC RỠ CHO CÔNG TY ĐÈO CẢ NGÀY HÔM NAY. HÃY CÙNG TÌM HIỂU NHỮNG GÌ ĐÃ VÀ ĐANG ĐƯỢC VẬN HÀNH TRONG ĐÈO CẢ THEO TRIẾT LÝ ẤY.

PGS TS HOÀNG TÙNG

TUYỂN DỤNG NHỮNG NGƯỜI TÀI GIỎI VÀ PHÙ HỢP

Ngay từ những ngày đầu thành lập cho đến nay, Ban lãnh đạo, đặc biệt là Tổng giám đốc Hồ Minh Hoàng luôn chủ động tiếp xúc trực tiếp, đưa ra các ưu đãi về vật chất, tinh thần để mời về công ty những người giỏi, nắm giữ những vị trí chủ chốt trong các trường đại học, trong các cơ quan quản lý Nhà nước, dù họ đang tại vị hay đã nghỉ hưu, hay còn đang là sinh viên. Theo chuyên môn, kinh

nghiệm và cá tính, các chuyên gia được bố trí làm việc ở nhiều vị trí khác nhau, từ ban cố vấn, ban giám đốc, trợ lý cho đến các vị trí quản lý kỹ thuật trực tiếp. Họ được thỏa sức sáng tạo và đưa ra ý kiến cá nhân của mình. Nhưng điều thú vị nhất ở Đèo Cả là cho dù tài giỏi đến mức nào, họ vẫn luôn phải nỗ lực ở mức tối đa để tương xứng với công việc của mình. Mọi người phải luôn xác định là sẽ bị cạnh tranh, và sẽ bị thay thế khi không đủ sức cạnh tranh. Họ phải không ngừng cố gắng hết sức lực và tài năng của

mình cho công việc của Công ty và bù vào đó cũng được đền đáp một cách xứng đáng.

TAO CHO NHÂN VIÊN CẢM GIÁC NƠI LÀM VIỆC LÀ NHÀ CỦA BẠN

Đội ngũ nhân viên của Đèo Cả đều là những người luôn sát cánh bên Tổng giám đốc ngay từ những ngày đầu và luôn trung thành với Đèo Cả. Đèo Cả duy trì một tinh thần đồng đội cao, ở đó mỗi người cùng hướng về một mục tiêu chung. Nhiều chuyển đổi mùa xuyên rừng mở tuyến, những đêm đón Tết nguyên đán trên công trường, hay những buổi gala rộn rã đều thấy sự có mặt của toàn thể ban giám đốc cùng tất cả cán bộ, nhân viên. Việc nhận những khoản tiền lương chưa phải cao nhất, nhưng lại là người đào những đường hầm dài nhất, nhanh nhất và hiện đại nhất đã trở thành nguồn cảm hứng, sự tự hào mà công ty mang lại cho tập thể nhân viên của mình. Ai cũng có cảm giác rằng mình đang thay đổi nghề làm hầm của đất nước.

TRÂN TRỌNG Ý KIẾN CỦA NHÂN VIÊN, CỦA CÁC CHUYÊN GIA TƯ VẤN

Đèo Cả luôn biết khuyến khích đầu óc sáng tạo của nhân viên bằng cách lắng nghe và trân trọng những ý kiến đóng góp của họ cho công ty. Bên cạnh đó, công ty cũng luôn chủ động trong việc tìm kiếm sự tư vấn từ các chuyên gia giỏi ở bên ngoài, dù phải bỏ ra các khoản chi phí không nhỏ.

Chính nhờ tư tưởng đó, tập thể công ty, với sự giúp đỡ của các chuyên gia từ công ty Nippon Koei đã tìm ra phương án tối ưu cho tuyến hầm Đèo Cả, tiết kiệm hơn 4.000 tỷ đồng so với phương án đã được phê duyệt. Các nhà sử học, các kiến trúc sư nổi tiếng đến từ hội kiến trúc sư Việt nam và viện Quy hoạch Kiến trúc – Đại học Xây Dựng đã giúp Công ty Đèo Cả tổ chức thành công cuộc thi phương án thiết kế kiến trúc cho toàn thể dự án. Phương án cuối cùng được lựa chọn của kiến trúc sư tài ba Duboski đã góp phần đưa dự án hầm đường bộ qua Đèo Cả trở thành một công trình có kiến trúc tiêu biểu, nổi bật, thân thiện với môi trường, nhưng lại đảm bảo điều kiện làm việc tốt nhất cho người lao động.

Và còn nhiều công việc, sự kiện hào hùng nữa đã và đang đồng hành theo dấu chân vững chãi như “bàn Thạch” của những con người Đèo Cả.

CÓ TẦM NHÌN TRONG CHIẾN LƯỢC ĐÀO TẠO CON NGƯỜI

Điều cốt lõi của sự thành công của Đèo Cả còn đến từ tầm nhìn chiến lược của ban lãnh đạo công ty về đào tạo nhân sự. Công tác đào tạo này được công ty tiến hành hàng ngày, hàng giờ thông qua những giải pháp rất hiệu quả.

Ngay từ những ngày đầu, dù khó khăn, nhưng Đèo Cả đã phối hợp với công ty Đông Á, mời được các giáo sư từ Canada về giảng dạy các kiến thức liên quan tới quản lý dự án và đặc biệt là về hình thức đầu tư PPP, chìa khóa thành công của công ty sau này.

Khi đã phát triển, Đèo Cả chủ động bố trí văn phòng cho hàng loạt các nhà thầu lớn của mình như Apave, Nippon Koei, Egis ngay trong trụ sở của mình, đồng thời mở rộng việc mời giảng viên từ các trường đại học đến làm việc, tư vấn cho công ty. Bản thân Đèo Cả cũng xác định việc hợp tác, quan tâm tới các cơ sở đào tạo đại học là trách nhiệm của công ty. Đây là bí quyết tạo ra một môi trường rất tốt để nhân viên trong công ty được tiếp xúc, học tập nâng cao trình độ thường xuyên liên tục. Nhờ đó mà tới nay, toàn bộ nhân viên người Việt Nam của Đèo Cả đã đủ sức làm chủ công nghệ xây dựng và khai thác hầm hiện đại nhất, không chỉ của dự án hầm Đèo Cả mà còn tiếp tục áp dụng cho hầm Cù Mông, Hải Vân.

Không chỉ vậy, sự luân chuyển cán bộ của Đèo Cả luôn được thực hiện thường xuyên. Mọi dự án đều được công ty tiến hành kiểm toán một cách chủ động, bài bản. Tư duy ấy đã tạo ra được sức ép tích cực để nhân viên của Đèo Cả luôn tự rèn giũa mình về ý thức đạo đức nghề nghiệp và trách nhiệm với kết quả công việc. Điều đó cũng tạo ra kỷ luật sắt, làm nên sự ngay ngắn của Đèo Cả trong những cám dỗ của nền kinh tế thị trường hiện nay.

XÂY DỰNG CÔNG TY GỒM CÁC ĐƠN VỊ NHỎ

Việc này tưởng chừng không liên quan gì tới con người, nhưng nó lại đem lại những hiệu quả rất đáng khích lệ đối với chính sách nhân sự của công ty. Đèo Cả tuy thống nhất, nhưng lại là một tập hợp những đơn vị nhỏ độc lập, chuyên trách những nhiệm vụ khác nhau. Chính điều này đã giúp cho mỗi cá nhân ở đơn vị nhỏ nắm được rất nhiều đầu việc khác nhau, và có nhiều kỹ năng khác nhau trong kỹ thuật hay quản lý. Nhờ đó, họ trưởng thành nhanh hơn, và quan trọng là dễ dàng thấu hiểu mục đích của lãnh đạo, và của Công ty Đèo Cả.

Chính sách nhân sự của Đèo Cả không phải là đã tuyệt đối hoàn hảo. Có những thất bại đã qua, có những thách thức còn ở phía trước. Nhưng với Đèo Cả, đó cũng chính là cơ hội để hoàn thiện lại mình trong việc sử dụng con người, để con người thực sự trở thành tài sản quý giá nhất. Từ đó, vững vàng trên đôi chân “bàn thạch” của mình.





NHIỆT HUYẾT SỨC TRẺ ĐÈO CẢ

■ “MỘT NĂM KHỞI ĐẦU TỪ MÙA XUÂN, MỘT ĐỜI KHỞI ĐẦU TỪ TUỔI TRẺ. TUỔI TRẺ CHÍNH LÀ MÙA XUÂN CỦA XÃ HỘI,” ĐÓ LÀ CÂU NÓI BÁC HỒ ĐÃ CẢNH DẶN THỂ HỆ TRẺ GẮNG PHÁT HUY HẾT TÀI NĂNG XÂY DỰNG ĐẤT NƯỚC.

HOÀI NAM

Đúng như lời Bác nói, mùa xuân luôn là khởi đầu cho một năm mới nhiều tốt lành, đem lại sức sống, niềm hy vọng và tăng thêm nghị lực phấn đấu, thôi thúc, khích lệ con người dựng xây một tương lai tươi sáng hơn. Còn với mỗi người, sức trẻ cũng được ví như mùa xuân, luôn có khát khao, sức mạnh, trí tuệ và sự sáng tạo vươn tới chinh phục những đỉnh cao. Trong lĩnh vực kinh doanh, doanh nghiệp nào có sức trẻ, doanh nghiệp sẽ có những hoài bão và sức mạnh vươn lên những tầm cao. Ở Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả, “mùa xuân” đó luôn hiện diện trên khắp mọi công trình, trong mọi công việc và góp phần vào mọi thành công của công ty.

Như lời nguyên Bộ trưởng Giao thông Hồ Nghĩa Dũng đã từng nói, ở Đèo Cả luôn thể hiện khát khao làm những gì mới mẻ, luôn “nghĩ lớn” và dám làm. Điều mà ông chỉ thấy được ở những người trẻ tuổi. Hiện nay, với vai trò là cổ vấn cấp cao cho Hội đồng Quản trị của Đèo Cả, ông càng cảm nhận rõ điều đó.

Ông chia sẻ: “Sức mạnh của Đèo Cả là ở những con người trẻ tuổi, có kiến thức, hoài bão và được đào tạo bài bản.” Điều này cũng được Giáo sư Trần Chung, cổ vấn cấp cao của Đèo Cả, thừa nhận. Ông nói rằng ở Đèo Cả có rất nhiều lãnh đạo trẻ, “những người luôn sẵn sàng đổi mới với mọi áp lực và sáng tạo tìm ra hướng giải quyết tốt nhất”

“Đó chính là tài sản quý của công ty,” Giáo sư Trần Chung nói.

Ngay cả Tổng Giám đốc Hồ Minh Hoàng, khi mới bắt đầu thành lập ra công ty Đèo Cả năm 2010 cũng chưa đến 40 tuổi. Trong con mắt nhiều người, cái tuổi đó có thể vẫn còn rất trẻ để nghĩ tới việc đầu tư vào một dự án giao thông trọng điểm, không những thế đây còn là một dự án mà nhiều nhà đầu tư sừng sỏ trong lĩnh vực giao thông chỉ nghe đến thôi đã lắc đầu trong suốt gần một thập kỷ trước đó.

Ấy vậy mà Hồ Minh Hoàng lại làm được, mà đã làm là làm rất nhanh và quyết đoán. Gặp khó khăn về vốn trong nước, ông xoay sang tìm kiếm đối tác quốc tế, những công ty có tên tuổi trong lĩnh vực đào hầm và những ngân hàng lớn của Pháp. Khi sự hợp tác không được như ý muốn, doanh nhân trẻ tuổi Hồ Minh Hoàng lại nhanh chóng quay về tìm đối tác

“

SỨC MẠNH CỦA ĐÈO CẢ LÀ Ở NHỮNG CON NGƯỜI TRẺ TUỔI, CÓ KIẾN THỨC, HOÀI BÃO VÀ ĐƯỢC ĐÀO TẠO BÀI BẢN

tài trợ vốn trong nước, và quyết định sẽ để người Việt tự làm dự án này. Tất cả những quyết định đó, chỉ diễn ra trong thời gian ngắn. Với một dự án trọng điểm quốc gia có tổng vốn đầu tư hơn 10.000 tỷ đồng, mà lại do một công ty tư nhân thực hiện, quãng thời gian chuẩn bị và thu xếp nguồn vốn đó không phải là quá dài.

Rồi đến khi thực hiện đầu tư 37 km thuộc dự án mở rộng Quốc lộ 1, đoạn từ hầm Cổ Mã kéo về phía Khánh Hòa do Công ty CPĐT BOT Đèo Cả Khánh Hòa (Đèo Cả cũng là cổ đông chính của công ty), trước áp lực về việc phải xử lý tình trạng hằn lún trên mặt đường, một quyết định táo bạo được đưa ra là sử dụng chất phụ gia SBS mà chưa từng có ai dám dùng trước đó để giải quyết vấn đề. Sự táo bạo của những người trẻ tuổi ở Đèo Cả và Công ty CPĐT BOT Đèo Cả Khánh Hòa đã mang đến sự thành công lớn cho dự án về chất lượng và cả tiến độ.

“Mùa xuân” của Đèo Cả đã khởi đầu từ tuổi trẻ như vậy đó. Nhiệt huyết sức trẻ đang mở ra một tương lai tươi sáng hơn cho công ty, điều mà ở thời điểm mới thành lập cũng không nhiều người nghĩ tới. Nhưng “mùa xuân” đó hiện vẫn đang tiếp diễn. Tất cả những thành viên Ban Giám đốc công ty hiện tại, cũng đều tham gia và thăng tiến cùng Đèo Cả ở những độ tuổi rất trẻ. Đó là những người như Phó Tổng Giám đốc Đỗ Văn Nam, Phó Tổng Giám đốc Trần Phúc Tự, Phó Tổng Giám đốc

Lê Quỳnh Mai, Phó Tổng Giám đốc Nguyễn Quốc Ánh và Phó Tổng Giám đốc Nguyễn Tấn Đồng.

Tầm gương và nhiệt huyết làm việc của những người lãnh đạo trẻ cũng đã truyền lửa cho cả những nhân viên cấp dưới. Ở Đèo Cả, dường như luôn có sự thi đua giữa mọi người. Áp lực công việc cũng buộc mọi người phải sáng tạo và năng động hơn, nhưng không vì thế mà có ai cảm thấy chán nản.

Đoàn Ngọc Quân, chàng trai 28 tuổi đến Nam Định và hiện đang công tác tại Ban Quản lý dự án hầm Cù Mông, tâm sự rằng ở Công ty Đèo Cả em có nhiều cơ hội để học hỏi, nâng cao trình độ và phong cách làm việc chuyên nghiệp. Quân tốt nghiệp Đại học Giao thông Vận tải và từng có một công việc ở Hà Nội, nhưng ba năm trước, em đã quyết định rời bỏ nơi phồn hoa đô thị để vào vùng rừng núi heo lánh đầu quân cho Đèo Cả.

“Em không ngại đi xa, và muốn sẽ gắn bó lâu dài với Đèo Cả, vì đây là một môi trường làm việc rất tốt,” Quân nói và chia sẻ rằng ở Đèo Cả hầu hết là những người trẻ tuổi, nhưng không vì thế mà sức làm việc lại thua kém những công ty khác. Bằng chứng là Đèo Cả đã được Nhà nước tin tưởng giao thêm cho hai dự án hầm Cù Mông và dự án mở rộng hầm Hải Vân. Với sức trẻ và tinh thần làm việc hăng say, sáng tạo như vậy, chắc chắn rằng Đèo Cả sẽ còn vươn cao hơn nữa.

ỨNG DỤNG CNTT Ở CÔNG TY ĐÈO CẢ - MỘT NĂM NHÌN LẠI

PHẠM HẢI ĐĂNG – MAI TRỌNG CƯỜNG,
Ban Công nghệ, SBRC

VỚI TẦM NHÌN TRỞ THÀNH TẬP ĐOÀN HÀNG ĐẦU CỦA VIỆT NAM TRONG XÂY DỰNG CƠ SỞ HẠ TẦNG, CUNG CẤP SẢN PHẨM, DỊCH VỤ, TIỆN ÍCH CỦA NGÀNH GIAO THÔNG VIỆT NAM THEO TIÊU CHUẨN QUỐC TẾ, TẬP ĐOÀN ĐÈO CẢ LUÔN COI TRỌNG VÀ XÁC ĐỊNH LÀ NHÀ TIỀN PHONG TRONG TRIỂN KHAI, ỨNG DỤNG CÁC CÔNG NGHỆ HIỆN ĐẠI, TRONG ĐÓ LẤY CÔNG NGHỆ THÔNG TIN (CNTT) LÀM NÒNG CỐT NHẪM ĐÁP ỨNG KỊP THỜI YÊU CẦU QUẢN TRỊ VÀ KINH DOANH CỦA TẬP ĐOÀN.



Lễ ký thoả thuận hợp tác chiến lược giữa SBRC và HPE Việt Nam (Ngày 28/5/2016).

Có thể nói việc ứng dụng Công nghệ và CNTT là một trong những hướng đầu tư được Công ty CP Đầu tư Đèo Cả và các công ty thành viên trong hệ thống chú trọng trong năm vừa qua. Trong khuôn khổ có hạn của bài báo, chúng tôi xin điểm qua một số cột mốc đáng chú ý trong quá trình triển khai và ứng dụng CNTT vào Tập đoàn.

Tháng 12/2015, Ban Công nghệ trực thuộc Công ty CP Đầu tư xây dựng Cầu đường Sài Gòn (SBRC) được thành lập. Mục tiêu ban đầu được đặt ra là tham gia trực tiếp vào các hoạt động thiết kế, triển khai tích hợp hệ

thống giao thông thông minh ITS cho hầm Hải Vân và hầm Cù Mông.

Ngày 30/4/2016, Phòng CNTT, trực thuộc Ban Công nghệ, được thành lập với số lượng nhân sự ban đầu là 03 người.

Ngày 28/5/2016, ký thoả thuận hợp tác chiến lược giữa Công ty CP Đầu tư xây dựng Cầu đường Sài Gòn và Công ty HPE Việt Nam trong việc áp dụng CNTT và các sản phẩm của HPE vào các công trình, dự án giao thông của Tập đoàn.

Ngày 28/5/2016, khai trương Trung tâm dữ liệu tại Trụ sở chính của Tập đoàn, 32 Thạch Thị Thanh, P. Tân Định, Q1 TP HCM. Chính thức thử nghiệm thành công và đưa vào triển khai Hệ thống CNTT cho SBRC: dịch vụ Email trên nền tảng MS Exchange, dịch vụ lưu trữ và chia sẻ dữ liệu doanh nghiệp, phần mềm giao tiếp nội bộ doanh nghiệp Skype for Bussiness...

Ngày 1/8/2016 hoàn thành việc triển khai mạng diện rộng doanh nghiệp, kết nối các trụ sở chính và các BQL Dự án của Đèo Cả về Trung tâm tại TPHCM. Chính thức triển khai các dịch vụ CNTT cho Đèo Cả. Tiến tới triển khai Hệ thống CNTT cho các Công ty khác trong Hệ thống: Công ty VietinF, Tập đoàn Hải Thạch, Hamadeco, A2Z, VietMedia...

Tính đến tháng 12/2016, số lượng người dùng toàn Tập đoàn là gần 800 User, tại 06 Văn phòng và chi nhánh trên toàn quốc, sử dụng đầy đủ các dịch vụ CNTT được cung cấp.

Đến nay, sau một năm đi vào hoạt động, Ban Công nghệ đã xây dựng được một lực lượng gồm 27 người, trong đó có 02 Tiến sĩ, 08 Thạc sĩ, còn lại đều có trình độ đại học chuyên ngành – nhiều người được đào tạo và đã có kinh nghiệm làm việc ở các nước tiên tiến.

Để đạt được những cột mốc đáng nhớ trên, không thể không kể đến sự ủng hộ và đồng thuận của lãnh đạo Tập đoàn về tầm nhìn định hướng công nghệ và nhu cầu áp dụng CNTT trong quản trị doanh nghiệp. Để minh họa rõ nét hơn về ứng dụng CNTT trong Tập đoàn Đèo Cả, chúng tôi xin đi vào ba thành tựu chính, mà việc triển khai thành công đã tạo ra diện mạo mới về công nghệ của Tập đoàn.

1. TRIỂN KHAI THÀNH CÔNG MẠNG ĐIỆN RỘNG DOANH NGHIỆP.

Mạng diện rộng doanh nghiệp (Office WAN) là một khái niệm không phải là mới với các Công ty, Tập đoàn đa quốc

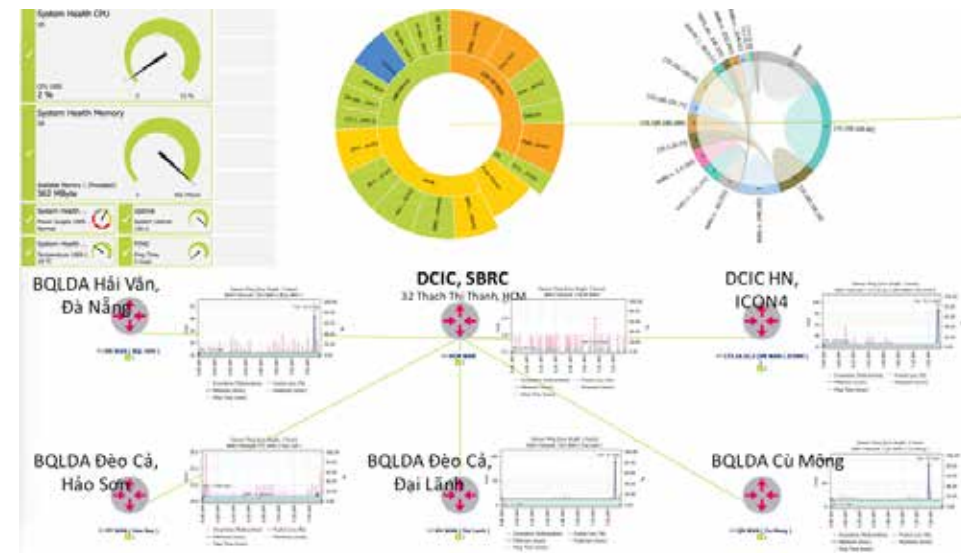
BẢNG TỔNG HỢP KẾT QUẢ THỰC HIỆN VÀ THIẾT KẾ											
BAN CÔNG NGHỆ				BAN TÀI CHÍNH				BAN QUẢN LÝ			
STT	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	STT	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	STT	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
1	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	1	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	1	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
2	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	2	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	2	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
3	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	3	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	3	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
4	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	4	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	4	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
5	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	5	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	5	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
6	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	6	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	6	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
7	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	7	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	7	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
8	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	8	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	8	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
9	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	9	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	9	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
10	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	10	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	10	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
11	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	11	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	11	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
12	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	12	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	12	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
13	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	13	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	13	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
14	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	14	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	14	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
15	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	15	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	15	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
16	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	16	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	16	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
17	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	17	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	17	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
18	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	18	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	18	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
19	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	19	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	19	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
20	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	20	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	20	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
21	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	21	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	21	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
22	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	22	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	22	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
23	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	23	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	23	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
24	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	24	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	24	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
25	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	25	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	25	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
26	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	26	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	26	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
27	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	27	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	27	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
28	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	28	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	28	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
29	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	29	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	29	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
30	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	30	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	30	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
31	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	31	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	31	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
32	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	32	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	32	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
33	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	33	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	33	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
34	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	34	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	34	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
35	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	35	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	35	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
36	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	36	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	36	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
37	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	37	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	37	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
38	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	38	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	38	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
39	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	39	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	39	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
40	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	40	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	40	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
41	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	41	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	41	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
42	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	42	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	42	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
43	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	43	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	43	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
44	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	44	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	44	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
45	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	45	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	45	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
46	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	46	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	46	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
47	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	47	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	47	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
48	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	48	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	48	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
49	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	49	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	49	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
50	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	50	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	50	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
51	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	51	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	51	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
52	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	52	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	52	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
53	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	53	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	53	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
54	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	54	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	54	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
55	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	55	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	55	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
56	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	56	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	56	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
57	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	57	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	57	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
58	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	58	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	58	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
59	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	59	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	59	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
60	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	60	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	60	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
61	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	61	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	61	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
62	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	62	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	62	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
63	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	63	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	63	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
64	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	64	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	64	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
65	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	65	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	65	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
66	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	66	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	66	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
67	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	67	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	67	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
68	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	68	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	68	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
69	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	69	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	69	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
70	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	70	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	70	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
71	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	71	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	71	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
72	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	72	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	72	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
73	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	73	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	73	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
74	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	74	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	74	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
75	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	75	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	75	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
76	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	76	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	76	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
77	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	77	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	77	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
78	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	78	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	78	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
79	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	79	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	79	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
80	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	80	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	80	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
81	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	81	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	81	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
82	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	82	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	82	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
83	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	83	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	83	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
84	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	84	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	84	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
85	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	85	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	85	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
86	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	86	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	86	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
87	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	87	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	87	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
88	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	88	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	88	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
89	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	89	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	89	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
90	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	90	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	90	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
91	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	91	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	91	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
92	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	92	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	92	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
93	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	93	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	93	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
94	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	94	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	94	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
95	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	95	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	95	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
96	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	96	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	96	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
97	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	97	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	97	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
98	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	98	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	98	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
99	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	99	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	99	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị
100	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	100	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị	100	Chỉ số	Đơn vị	Giá trị

Mô hình cấu trúc Mạng diện rộng của Tập đoàn.

gia. Tuy nhiên, tại Việt Nam, mạng diện rộng chỉ phổ biến trong các doanh nghiệp có tiềm lực mạnh, chú trọng về ứng dụng CNTT trong quản trị. Mạng diện rộng phù hợp với các công ty có nhiều chi nhánh, văn phòng trải rộng... có nhu cầu kết nối về hạ tầng mạng để đảm bảo việc sử dụng các ứng dụng CNTT nội bộ (Email, EOffice...) mà không phụ thuộc vào vị trí địa lý. Nói một cách khác, mạng diện rộng cho phép các nhân viên tại các chi nhánh làm việc trên các hệ thống CNTT như đang ngồi trong cùng 1 toà nhà văn phòng, đồng thời phải thoả mãn các tiêu chí về tính ổn định, bảo mật thông tin.

Ban CNTT đã triển khai thành công mạng diện rộng cho tập đoàn Đèo Cả với các công ty thành viên và văn phòng chi nhánh trải dài khắp đất nước. Đây là mạng kết nối với các kênh truyền dữ liệu riêng không bị can thiệp từ yếu tố bên ngoài nên tính bảo mật, an toàn thông tin được đảm bảo cao.

Để đảm bảo mạng thông suốt và ổn định, Phòng CNTT đã xây dựng hệ thống giám sát vận hành và phát hiện sự cố thời gian thực trên phạm vi cả nước cho các công ty, văn phòng, chi nhánh trực thuộc Deoca-Group. Chủ



Phần mềm giám sát PRTG – Giám sát và cảnh báo thời gian thực các sự cố đường truyền mạng diện rộng, dịch vụ CNTT.

BÍ QUYẾT THÀNH CÔNG

động giám sát, phòng ngừa và khắc phục khi có sự cố xảy ra đối với hệ thống trong thời gian ngắn nhất nâng cao tính ổn định về dịch vụ tương đương với một tập đoàn lớn chuyên về lãnh vực CNTT.

Sau thời gian triển khai, dung lượng đường truyền kết nối Layer2 cho Mạng WAN đạt tới 100Mb/s, kết nối kênh riêng ra Internet có dung lượng 500Mb/s (10Mb/s ra quốc tế). Trong tương lai, cùng với việc đưa các Trung tâm điều khiển hầm Đèo Cả, Cù Mông, Hải Vân và Trung tâm giám sát giao thông miền Trung vào hoạt động, Mạng diện rộng của Tập đoàn sẽ yêu cầu rất lớn về băng thông và chất lượng dịch vụ. Dự kiến nhu cầu kết nối mạng WAN sẽ khoảng 3-5Gb/s và kết nối Internet khoảng 1Gb/s.

2. TRIỂN KHAI THÀNH CÔNG DỊCH VỤ CNTT

Dựa trên hạ tầng mạng diện rộng doanh nghiệp đồng nhất, với thiết kế đáp ứng các tiêu chuẩn trong ngành về độ ổn định và tính sẵn sàng cao, Phòng CNTT tập đoàn đã xây dựng được một hệ thống dịch vụ CNTT đáp ứng đầy đủ các tiêu chí:

- Đáp ứng được các tiêu chuẩn về tốc độ truyền, bảo mật, bảo toàn dữ liệu và tính sẵn sàng cao (High Availability).

- Hệ thống vận hành được giám sát, theo dõi 24/7

- Hệ thống được xây dựng theo đúng tiêu chuẩn về An toàn thông tin dựa trên tiêu chuẩn ISO/IEC 27002:2015.

- Tất cả các dữ liệu được sao lưu và lưu trữ bảo đảm tính toàn vẹn.

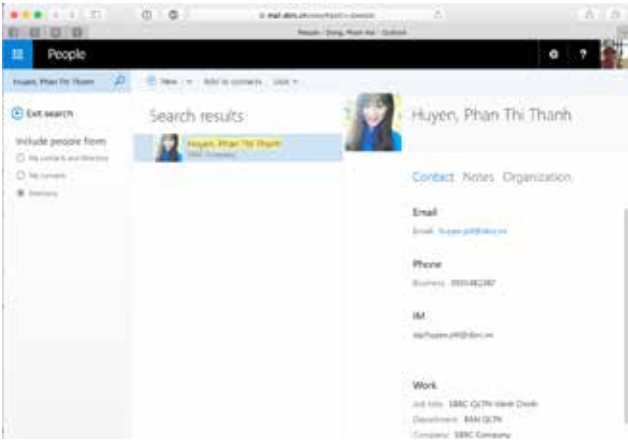
- Thời gian khắc phục nhanh nhất khi xảy ra sự cố.

- Sử dụng các máy chủ, Phần mềm, thiết bị cao cấp từ những nhà cung cấp hàng đầu trong lãnh vực trên thế giới: HP, Cisco, Microsoft...

- Cơ sở dữ liệu được tập trung tại Data center 32 Thạch Thị Thanh.

Dựa trên các tiêu chí đặt ra, Phòng CNTT đã xây dựng thành công hệ thống tích hợp các dịch vụ trên nền Active Directory của Microsoft (Single Sign On) với CSDL tập trung quản lý giám sát toàn bộ thông tin cá nhân của nhân sự trong toàn hệ thống. Mỗi người sẽ dùng một tài khoản duy nhất để sử dụng tất cả các dịch vụ CNTT của tập đoàn.

Và theo đó, tất cả các luồng trao đổi thông tin của tập đoàn đều sử dụng các giao thức mã hóa khi truyền (sử dụng các chứng thực số CA của các tổ chức quốc tế) và mã hóa đầu cuối ở những kênh liên lạc hợp trực tuyến(Polycom), giao tiếp nội bộ (Skype forBusiness), Email (Exchange 2016)... để bảo đảm tính toàn vẹn thông tin.



Xây dựng CSDL người dùng toàn bộ Tập đoàn (Active Directory) – Toàn bộ User chỉ cần đăng nhập 1 lần duy nhất để sử dụng toàn bộ dịch vụ CNTT.

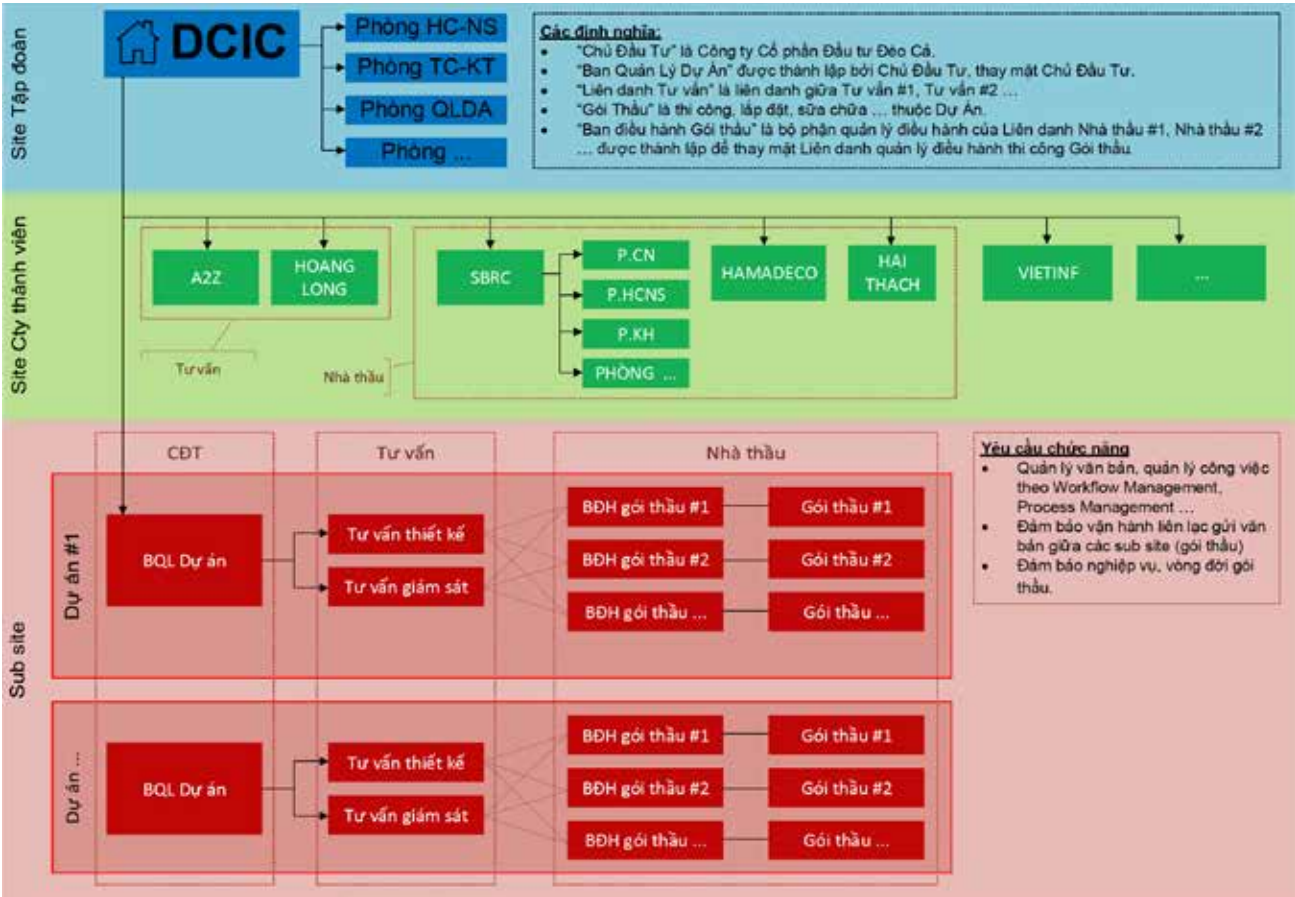


Giao diện minh họa của Hệ thống EOffice (Sản phẩm dự kiến đưa vào triển khai).

Với mô hình tổ chức phân chia các nhóm công việc cụ thể với các nhân sự chuyên trách với chuyên môn cao việc vận hành hệ thống được tối ưu hóa về chuyên môn cũng như về mặt con người.

3. ỨNG DỤNG HỆ THỐNG EOFFICE TẬP TRUNG CHỖ TẬP ĐOÀN

Hiện nay, Đèo Cả đang sử dụng Phần mềm EOffice để quản lý các quy trình thủ tục bằng văn bản, đặc biệt là các công trình trọng điểm của Tập đoàn. Tuy nhiên, hệ thống EOffice hiện tại đang có một bất cập là hệ thống này được xây dựng phù hợp với quy mô doanh nghiệp nhỏ, khi áp dụng cho Đèo Cả theo mô hình tập đoàn là không phù hợp. Cụ thể là hệ thống EOffice cho khối văn phòng, cho các gói thầu thuộc các BQLDA.. là các hệ thống độc lập, không liên thông và không thể gửi nhận văn bản, tra cứu văn bản trên cùng 1 giao diện. Khiếm khuyết này dẫn tới trình trạng người dùng muốn tìm kiếm và xử lý văn bản của Công ty, hoặc của các Ban quản lý, thậm chí là từng gói thầu riêng... đều phải đăng nhập vào rất nhiều Site (hệ thống EOffice độc lập). Hệ thống EOffice hiện tại trở nên cứng nhắc và phức tạp, làm giảm hiệu suất sử dụng của người dùng khi số lượng các gói thầu cho từng Dự án không ngừng tăng.



Hệ thống EOffice theo mô hình Tập đoàn - đáp ứng yêu cầu về giao dịch bằng văn bản giữa các BQLDA, các Nhà thầu... và Hệ thống công ty trong Tập đoàn.

Hệ thống EOffice mới dự kiến được triển khai trong thời gian tới được xây dựng trên nền tảng Microsoft Sharepoint, là giải pháp cung cấp môi trường nền tảng cho chia sẻ và làm việc nhóm của Microsoft. Phần mềm này khắc phục được phần lớn các bất cập của Hệ thống EOffice hiện tại: được xây dựng theo mô hình tập đoàn với nhiều đơn vị xử lý truyền nhận văn bản theo các cấp Công ty mẹ, Công ty thành viên, BQL Dự án, Gói thầu... Người dùng sẽ chỉ cần đăng nhập một lần duy nhất sử dụng account địa chỉ email để làm việc và có thể xử lý văn bản liên quan trong toàn bộ hệ thống, từ Công ty mẹ xuống đến tận các gói thầu.

Bên cạnh đó, hệ tổng EOffice mới được tích hợp module quản lý giao việc, cho phép người dùng thuận tiện hơn trong việc xử lý văn bản, công việc theo các quy trình và biểu mẫu đã được thống nhất. Kết hợp với Mạng diện rộng của Đèo Cả và hệ thống dịch vụ CNTT đồng nhất, giải pháp này sẽ tạo ra môi trường văn phòng điện tử, giúp cho người dùng có thể truy nhập và xử lý công việc không phụ thuộc vào vị trí địa lý; chỉ cần có thiết bị điện tử cá nhân như Ipad hay Smartphone là có thể xử lý/giao việc, chỉnh sửa và phê duyệt văn bản...

Song song với việc triển khai các dịch vụ CNTT, các tiêu chuẩn bảo mật cũng được áp dụng và chuẩn hoá

ngay từ đầu, giảm thiểu các rủi ro về mất an toàn thông tin, phòng chống các tấn công mạng có chủ đích... vấn đề mà bất cứ Tổ chức nào khi ứng dụng CNTT cũng phải thường xuyên đối diện hàng ngày, hàng giờ.

KẾT LUẬN

Chặng đường một năm nhìn lại, để có thể đạt được những cột mốc và kết quả như trên là công sức nỗ lực của Phòng CNTT và Ban CN; đồng thời không thể không nhắc đến sự ủng hộ to lớn của Lãnh đạo về vật chất và tinh thần. Hướng đi đầu tư mạnh mẽ vào công nghệ là hướng đi đúng đắn, càng hiệu quả hơn khi tâm vóc và quy mô của Tập đoàn đã được khẳng định.

Trong XH thông tin, việc chuyển mình từ mô hình cũ sang mô hình mới là nhu cầu nội tại của mỗi doanh nghiệp. CNTT và ứng dụng CNTT sẽ là nền tảng tốt giúp các quá trình chuyển mình, tái cơ cấu, điều chuyển nhân sự... trở nên dễ dàng hơn; giúp cho việc quản trị doanh nghiệp hiệu quả, hướng cả bộ máy luôn vận động và tập trung vào các tiến trình xử lý công việc.

Chặng đường phía trước còn dài và nhiều thử thách, tập thể Phòng CNTT và Ban CN SBRC luôn nỗ lực hết sức để đáp lại sự tin tưởng và ủng hộ của lãnh đạo tập đoàn.

MỐI LƯƠNG DUYÊN ĐÈO CẢ - VIETINBANK

■ SỰ KẾT HỢP GIỮA CÔNG TY CỔ PHẦN ĐẦU TƯ ĐÈO CẢ VÀ NGÂN HÀNG VIETINBANK ĐÃ TẠO NÊN MỘT TRONG NHỮNG MỐI “LƯƠNG DUYÊN” ĐẸP NHẤT, GIỮA MỘT BÊN LÀ NHÀ CUNG CẤP TÀI CHÍNH VÀ MỘT BÊN LÀ NHÀ ĐẦU TƯ HẠ TẦNG GIAO THÔNG.

BẢO TRÂM



Vào đầu năm 2012, Công ty Đèo Cả dự kiến sẽ vay vốn từ hai ngân hàng Pháp là Credit Agricole Corporate & Investment Bank (CA-CIB) và Société Générale (SG) để đầu tư dự án hầm đường bộ Đèo Cả. Mọi chuyện tưởng chừng như đã suôn sẻ sau khi dự án đã được Chính phủ đồng ý bảo lãnh vay vốn. Nhưng khi tính toán lại các khoản phí, điều kiện bảo hiểm tín dụng, yêu cầu chọn lựa nhà thầu nước ngoài thì nhà đầu tư lại thấy có nhiều bất lợi, buộc nhà đầu tư lại phải quay lại tìm nguồn vốn trong nước.

Đến lúc này, bài toán huy động vốn lại đâm vào ngõ cụt, câu chuyện nan giải của rất nhiều dự án hạ tầng giao thông tưởng chừng như sẽ lặp lại ở dự án hầm Đèo Cả. Giữa lúc khó khăn đó, ông Hồ Minh Hoàng – Tổng Giám đốc Công ty Đèo Cả – kể lại rằng ông có một cuộc trao đổi với ông Nguyễn Văn Thắng, Chủ tịch Hội đồng Quản trị Ngân hàng VietinBank (khi đó đang là Tổng Giám đốc VietinBank). Rồi từ cuộc trao đổi đó, một mối lương duyên giữa Đèo Cả và VietinBank đã hình thành.

“Đó là bước ngoặt, là thành công vang dội nhất của Đèo Cả trong quá trình chuẩn bị đầu tư dự án và cả về giai đoạn sau này,” nguyên Bộ trưởng Giao thông Vận tải Hồ Nghĩa Dũng, nay là cố vấn cao cấp của Đèo Cả, nhớ lại.

Theo ông Dũng, vào lúc nhiều dự án giao thông đang vật lộn tìm không ra nguồn vốn, Đèo Cả – một công ty mới được thành lập có vài năm – đã tạo ra một sự đột phá, không chỉ là ký được hợp đồng tín dụng với VietinBank mà còn thuyết phục ngân hàng này trở thành một trong những cổ đông chính của công ty. Hiện tại, VietinBank đang nắm giữ 6,67% vốn điều lệ tại Đèo Cả, trong khi VietinBank Capital (công ty con của VietinBank) nắm giữ 20,028% vốn điều lệ.

Ông Dũng cho rằng VietinBank trở thành cổ đông chiến lược là sự đảm bảo về nguồn vốn mà ít có công ty phát triển hạ tầng giao thông nào có được. Gọi sự hợp tác giữa VietinBank và Đèo Cả là một mối lương duyên không hề sai chút nào. Vì tính tới nay, VietinBank vẫn là



đối tác tài chính duy nhất của Đèo Cả trong triển khai các dự án.

Bắt đầu từ ngày 19/9/2012, VietinBank đã ký hợp đồng cung cấp hai khoản tín dụng đầu tiên trị giá 364 tỷ đồng cho Đèo Cả, rồi tiếp đó là ngày 17/1/2013 là một hợp đồng tín dụng và góp vốn trị giá 4.000 tỷ đồng. Bảy tháng sau đó là một hợp đồng tín dụng nữa có trị giá hơn 5.000 tỷ đồng được ký kết giữa hai bên.

Cách đây một năm, VietinBank lại tiếp tục ký kết hợp đồng tín dụng trị giá 1.190 tỷ đồng để tài trợ dự án đầu tư xây dựng hạng mục mở rộng hầm đường bộ qua đèo Hải Vân giai đoạn 1 của Công ty CP Đầu tư Đèo Cả.

Tính đến cuối năm 2015, hạn mức tín dụng của VietinBank dành cho Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả đã đạt hơn 14.700 tỷ đồng và dư nợ đạt trên 4.600 tỷ đồng. Đây chính là sự hỗ trợ quý giá, cũng như niềm tin mà VietinBank đặt vào Đèo Cả, điều mà không nhiều ngân hàng dám làm đối với một công ty vẫn còn non trẻ trong lĩnh vực đầu tư hạ tầng giao thông.

Nhờ có được “cái bắt tay” thịnh tình với VietinBank, mọi dự án của Đèo Cả cứ “chạy bằng băng”. Trong khi nhiều dự án giao thông khác bị trễ tiến độ, điều đó lại chưa bao giờ xảy ra ở dự án hầm Đèo Cả và hầm Cù Mông. Sau ba năm tiến hành xây dựng, dự án hầm Đèo Cả đã ở giai đoạn kết thúc và dự kiến sẽ được khánh thành vào quý III năm 2017, trở thành dự án hầm đường bộ lớn thứ hai ở Việt Nam – sau hầm Hải Vân. Còn ở dự án hầm Cù Mông, tiến độ đào từ cửa hầm phía Bắc cũng đang vượt kế hoạch đề ra.

Có được sự đảm bảo về nguồn tài chính, Công ty Đèo Cả còn làm một “cuộc cách mạng” về triển khai chính sách quản lý và kiểm soát nguồn tiền minh bạch, với nguyên tắc xuyên suốt là cung cấp đủ và kịp thời cho nhà thầu. Đồng thời cũng khẳng định rõ tiền tạm ứng chỉ sử dụng cho dự án và phân rõ trách nhiệm cho các bên liên quan. Bên cạnh đó, chủ đầu tư Đèo Cả cũng đóng vai trò trung tâm, phối hợp chặt chẽ với Ban QLDA 85-Bộ Giao thông Vận tải, Vietinbank, các nhà thầu, đơn vị tư vấn đầu tư và ngân hàng bảo lãnh để đảm bảo dòng tiền lưu chuyển hiệu quả và đúng chính sách. Có lẽ chính sự nghiêm túc và quyết tâm làm lên những kỳ tích đào hầm giao thông của Đèo Cả ở trên là yếu tố thắt chặt mối lương duyên giữa Đèo Cả và VietinBank.

Chủ tịch Hội đồng Quản trị VietinBank Nguyễn Văn Thắng đã từng khẳng định VietinBank xác định Đèo Cả là đối tác chiến lược, uy tín.

“VietinBank toàn tâm, toàn ý với công ty triển khai các dự án ngay từ giai đoạn đầu tiên. Với tầm nhìn và mục tiêu chung là thúc đẩy sự phát triển kinh tế đất nước, VietinBank và Đèo Cả sẽ cùng đồng hành, đầu tư mạnh hơn vào các dự án hạ tầng giao thông,” ông Thắng chia sẻ.

Đúng như ông Thắng nói, VietinBank và Đèo Cả đang tận dụng những lợi thế có sẵn của cả hai bên để cùng đầu tư “mạnh hơn” vào các dự án hạ tầng giao thông. Không chỉ là xây dựng các dự án đường, hầm mà còn ở cả lĩnh vực cung cấp những dịch vụ liên quan đến giao thông. Mới đây nhất, cả hai bên đã cùng lập ra một công ty liên doanh VietinF để đầu tư vào lĩnh vực cung cấp dịch vụ thu phí tự động không dừng.

HẢI THẠCH LỚN MẠNH TỪ DỰ ÁN ĐÈO CẢ



■ VỚI VAI TRÒ VỪA LÀ NHÀ ĐẦU TƯ CỦA CÔNG TY CỔ PHẦN ĐẦU TƯ ĐÈO CẢ, VỪA LÀ NHÀ THẦU, TẬP ĐOÀN HẢI THẠCH ĐÃ HỌC HỎI, TÍCH LŨY NGUỒN LỰC VÀ KINH NGHIỆM ĐỂ TRỞ THÀNH MỘT TRONG NHỮNG NHÀ THẦU CHÍNH TẠI DỰ ÁN HẦM CÙ MÔNG VÀ DỰ ÁN MỞ RỘNG HẦM HẢI VÂN. NĂNG LỰC CỦA HẢI THẠCH CÓ THỂ SÁNH NGANG VỚI NHỮNG TÊN TUỔI LỚN NHƯ SÔNG ĐÀ HAY LŨNG LÔ. ÔNG PHAN VĂN THẮNG, TỔNG GIÁM ĐỐC TẬP ĐOÀN HẢI THẠCH, CHIA SẺ.

NGỌC LINH

Ông Phan Văn Thắng
Tổng Giám đốc Tập đoàn Hải Thạch

PV: Tập đoàn Hải Thạch hiện đang là một trong những nhà thầu chính thi công đường hầm qua đèo Cù Mông, và đã vượt tiến độ đề ra. Yếu tố nào giúp Hải Thạch đạt được thành tích như vậy?

Ông Phan Văn Thắng: Để Hải Thạch hiện nay làm được điều này, thứ nhất là nhờ chúng tôi đã có sự tích lũy về năng lực tài chính cũng như những công tác chuẩn bị khác. Điển hình như ở dự án Cù Mông và sắp tới là dự án mở rộng hầm Hải Vân, các công tác chuẩn bị là rất tốt. Việc chuẩn bị tốt gần như chiếm tới 70% thành công. Tôi cho rằng sau một thời gian tích lũy, chúng tôi đã khẳng định được thương hiệu của mình. Thương hiệu đó có được từ kinh nghiệm, nguồn nhân lực, tài chính. Chắc chắn Hải Thạch sẽ thành công ở các dự án trọng điểm trong thời gian tới, không chỉ ở dự án hầm Cù Mông.

PV: Như ông nói thành tích mà Hải Thạch đang thể hiện tốt ở dự án hầm Cù Mông là nhờ vào một quá trình tích lũy, vậy sự tích lũy đó có phải có được từ việc tham gia vào dự án hầm đường bộ xuyên Đèo Cả?

Hải Thạch đã có lịch sử từ năm 1985, nhưng đứng là đến dự án hầm Đèo Cả và sau đó là dự án mở rộng

Quốc lộ 1A dài 37 km nối từ Đèo Cả về Khánh Hòa, Hải Thạch mới thực sự tham gia vào những dự án lớn. Về kinh nghiệm làm đường, chúng tôi đã thu được nhiều kinh nghiệm và bài học quý từ dự án mở rộng Quốc lộ 1A. Trước áp lực rất lớn về tiến độ do cơ quan quản lý Nhà nước đưa ra lúc đó, chúng tôi đã hoàn thành dự án trước 3 tháng.

Nhưng dù vượt tiến độ, chất lượng của đoạn đường đó là tốt. Đặc biệt tại dự án này, Hải Thạch đã phối hợp với chủ đầu tư và các nhà thầu khác đột phá về công nghệ chống vệt hằn lún và chống phá hủy mặt đường. Điều này chứng minh năng lực của chúng tôi không thua kém gì các nhà thầu, tổng công ty lớn của Việt Nam.

Nhưng đột phá lớn nhất chúng tôi có được là kinh nghiệm làm hầm. Ai cũng hiểu rằng làm hầm đường bộ là khó hơn rất nhiều so với làm đường. Trước đây, ở dự án hầm Đèo Cả một số nhà thầu làm chậm, vì sự chuẩn bị của họ về nguồn lực, tài chính và nhiều mặt khác chưa tốt lắm. Chúng tôi đã thay thế các nhà thầu đó, tham gia cùng các nhà thầu khác và học hỏi, tích lũy kinh nghiệm từ họ.



Ngoài việc học hỏi ở công trường, chúng tôi cũng đào tạo nhân lực, cử cán bộ đi tham quan học hỏi ở các dự án hầm ở nước ngoài, rồi nhập các thiết bị hiện đại. Nói về thiết bị thi công hiện đại, tiên tiến, hiện tại Hải Thạch có những thiết bị tiên tiến nhất để đào hầm. Nó được khẳng định bằng chất lượng triển khai, tiến độ và an toàn.

PV: Nếu có một so sánh về năng lực thi công của Hải Thạch, anh sẽ so sánh như thế nào?

Nếu nói về tầm cỡ nhà thầu, so với các tổng công ty lớn chuyên về thi công hầm như Sông Đà và Lũng Lô, Hải Thạch hiện tại cũng có thể tiếp bước về kỹ thuật làm hầm, hướng tới có thể trở thành đơn vị chuyên đi thi công những công trình đặc biệt, chuyên về hạ tầng giao thông.

PV: Có một điều đặc biệt là ở dự án đường hầm đầu tiên là Hải Vân trước đây hoàn toàn do các công ty Nhật Bản đảm nhiệm, sự tham gia của người Việt vào dự án này gần như rất ít. Nhưng ở dự án Đèo Cả và Cù Mông, rồi kể cả dự

án mở rộng hầm Hải Vân sau này, dấu ấn của người Việt thể hiện rất rõ nét, từ chủ đầu tư tới nhà thầu. Ông nghĩ sao về điều này?

Có rất nhiều sự khác biệt ở dự án hầm Đèo Cả và Cù Mông, và sự khác biệt lớn nhất là nó thể hiện được trí tuệ và khả năng của người Việt. Ở dự án Đèo Cả, lần đầu tiên một nhà đầu tư tư nhân Việt Nam đầu tư một dự án hầm. Nhà đầu tư cũng đã chuẩn bị chu đáo và mời tư vấn ở nước ngoài. Nhưng dự án này có một điều đặc biệt là không dựa hoàn toàn vào nước ngoài. Các nhà tư vấn nước ngoài là một kênh tham vấn, còn người Việt mình là chủ đạo. Thành công nhất ở dự án này tôi nghĩ nằm ở chỗ hàm lượng chất xám của người Việt mình đóng góp phần lớn vào đó. Ngày xưa người nước ngoài tham gia ở tất cả các khâu, còn nay họ chỉ tham gia ở một số khâu.

Qua dự án Đèo Cả lực lượng tư vấn của người Việt cũng trưởng thành, lực lượng nhà thầu cũng trưởng thành và thậm chí lực lượng quản lý dự án của chủ đầu tư cũng trưởng thành. Tất cả do chuẩn bị tốt về nguồn nhân sự.

GIÁM ĐỐC NIPPON KOEI VIỆT NAM: KHÁC BIỆT TỪ MÔ HÌNH ĐẦU TƯ TƯ NHÂN

■ HÌNH THỨC ĐẦU TƯ HẠ TẦNG THEO HÌNH THỨC PPP DO TƯ NHÂN LÀM CHỦ ĐÃ TẠO RA SỰ KHÁC BIỆT, DẪN ĐẾN THÀNH TÍCH ĐẢM BẢO TIẾN ĐỘ VÀ CHẤT LƯỢNG CỦA DỰ ÁN HẦM ĐÈO CẢ. ÔNG ICHIZURU ISHIMOTO, GIÁM ĐỐC DỰ ÁN TƯ VẤN GIÁM SÁT CỦA NIPPON KOEI, ĐÃ ĐƯA RA NHẬN ĐỊNH NHƯ TRÊN.



PV: Ông đã công tác ở Việt Nam một thời gian dài và đã tham gia nhiều dự hạ tầng giao thông. Ông so sánh sự khác biệt giữa dự án sử dụng nguồn vốn ODA và ngân sách Nhà nước với dự án được đầu tư bởi một công ty tư nhân như Đèo Cả như thế nào?

Ông Ichizuru Ishimoto: Tôi đã làm việc với PMU 2, PMU 85, Tổng Công ty Đường Cao tốc Việt Nam và Ban Quản lý dự án Cửu Long. Với các dự án sử dụng nguồn vốn ODA và vốn ngân sách Nhà nước do các ban quản lý dự án làm đại diện chủ đầu tư, thủ tục tiến hành các dự án này thường rất kỹ càng nhưng lâu, nên quá trình thực hiện dự án kéo dài. Nhưng với dự án do công ty tư nhân đầu tư như Đèo Cả, thủ tục triển khai dự án được tiến hành nhanh hơn, do đó thời gian thực hiện dự án ngắn hơn rất nhiều. Các quá trình thiết kế và thi công dự án cũng được đẩy nhanh, tiến hành gần như đồng thời. Tôi không nói hình thức đầu tư nào là tốt hơn, do cơ chế tài chính là khác nhau, nhưng điểm

khác biệt là một dự án tư nhân như Đèo Cả được quyết định nhanh hơn dự án ODA và ngân sách Nhà nước. Đây cũng là yếu tố quan trọng đảm bảo tiến độ không chỉ dự án Đèo Cả mà cả ở Cù Mông như bây giờ.

PV: Ấn tượng lớn nhất của ông trong dự án Đèo Cả này là gì?

Có ba điều tôi ấn tượng. Đầu tiên là đầu năm 2013, chúng tôi bắt đầu tiếp quản dự án và tiếp cận với bản thiết kế ban đầu được thực hiện bởi công ty tư vấn Pháp, nhưng thấy thiết kế đó không tốt. Chúng tôi đã trình bày với nguyên Bộ trưởng Giao thông Vận tải Đinh La Thăng về vấn đề này và đề nghị thay đổi thiết kế. Nguyên Bộ trưởng Thăng đã nhanh chóng đồng ý và chấp thuận chúng tôi là nhà tư vấn thiết kế. Đó là một quyết định rất nhanh và quyết đoán khiến tôi thấy ấn tượng.

Ấn tượng thứ hai là áp lực công việc. Trong vòng ba tháng cuối năm 2013, Công ty Đèo Cả muốn chúng tôi phải hoàn tất bản thiết kế dự án để khởi công xây dựng dự án trong năm 2013. Thời gian đó là ngắn và thực sự là áp lực, tôi thực sự cảm thấy lo lắng vì các công đoạn thiết kế dự án và thi công được tiến hành đồng thời, nhưng chúng tôi đã làm được.

Một ấn tượng nữa là sự tiến bộ của các nhà thầu thi công. Đây là dự án hoàn toàn được thi công bởi các nhà thầu trong nước. Ở Việt Nam ít có dự án hầm đường bộ, nên kinh nghiệm thi công đường hầm chưa nhiều, chủ yếu là hầm thủy điện. Thời

gian đầu dự án, năng lực thi công các nhà thầu không cao, nhưng qua quá trình thi công, chúng tôi thấy năng lực của họ đã được cải thiện đáng kể.

Họ có sự tiến bộ nhanh, trong số đó có những nhà thầu tôi cho rằng họ có đủ năng lực để ra nước ngoài thi công các dự án tương tự.

PV: Dự án hầm Đèo Cả đã ở vào giai đoạn thi công cuối cùng và chuẩn bị khánh thành trong năm 2017. Theo quan điểm của một nhà thầu thiết kế và tư vấn giám sát, những yếu tố gì đảm bảo cho hiệu quả của dự án?

Có nhiều yếu tố liên quan tới thành công và hiệu quả của dự án đường hầm. Ví dụ như chất lượng xây dựng sẽ là yếu tố quan trọng. Vì dự án đã ở vào giai đoạn xây dựng cuối cùng rồi và chất lượng xây dựng đã luôn được giám sát chặt chẽ. Còn bây giờ, khi dự án sắp đi vào hoạt

động, yếu tố quan trọng hơn là vận hành đường hầm. Dự án này sẽ vận hành như thế nào để đạt hiệu quả nhất mới là vấn đề cần quan tâm thời gian tới. Đó là điều mà chúng tôi đang chuẩn bị cho việc đào tạo nhân lực để vận hành đường hầm. Chất lượng xây dựng hiện vẫn đang được chúng tôi giám sát chặt chẽ và bảo đảm. Nhưng việc vận hành sẽ chỉ diễn ra sau khi đường hầm được khánh thành, sẽ có rất nhiều phương tiện đi qua đường hầm. Có thể sẽ có những sự cố, những vụ tai nạn. Chúng ta sẽ phải đối phó với những sự cố đó như thế nào là điều quan trọng. Chúng ta cần lập ra một đội phản ứng nhanh để đối phó. Trong đường hầm, chúng tôi sẽ lắp đặt các camera để theo dõi,

phát hiện ra các sự cố. Công ty vận hành cũng sẽ phải lập ra nhiều kịch bản sự cố khác nhau để luyện tập và có phương án đối phó hiệu quả nhất cho từng sự cố.

Ở Việt Nam đã có đường hầm Hải Vân và đường hầm này đã hoạt động 10 năm qua. Hiện tại công ty vận hành đường hầm Hải Vân cũng đã thuộc Đèo Cả, nên những bí quyết và kinh nghiệm vận hành đường hầm Hải Vân có thể được áp dụng vào đường hầm Đèo Cả một cách dễ dàng. Chúng tôi cũng dự kiến sẽ tổ chức đưa một nhóm khoảng vài chục người sang Nhật Bản để học tập kinh nghiệm vận hành đường hầm để về vận hành các dự án hầm tại Việt Nam.



TẬP ĐOÀN HẢI THẠCH



Công ty cổ phần Tập đoàn Hải Thạch (Hải Thạch Group) tiền thân là Xí nghiệp xây dựng – xây lắp điện Hải Thạch được thành lập từ năm 1985 qua gần 30 năm hoạt động và không ngừng phát triển, hiện nay Công ty CP Tập đoàn Hải Thạch đã có 07 Công ty thành viên: Công ty Cổ phần Đầu tư Hải Thạch BOT, Công ty Cổ phần tư vấn Xây dựng Hoàng Long, Công ty Cổ phần tư vấn Xây dựng A2Z, Công ty Cổ phần Đầu tư Xây dựng Hải Thạch, Công ty Cổ phần Vật liệu Hải Thạch, Công ty Cổ phần Đầu tư và phát triển Thương mại Trung Hải, Công ty Cổ phần Dịch vụ vệ sĩ Vina S.F. Các công ty hoạt động trong các lĩnh vực: Đầu tư, tư vấn khảo sát thiết kế, thi công xây dựng các công trình hạ tầng, giao thông, dân dụng, đường dây trạm biến áp, sản xuất, cung cấp vật liệu xây dựng, bê tông thương phẩm, cấu kiện bê tông đúc sẵn, đầu tư kinh doanh bất động sản, đầu tư tài chính, giao dục mầm non, dịch vụ khách sạn, nhà hàng ăn uống...

Từ năm 1985 đến nay Hải Thạch Group đã tham gia đầu tư xây dựng công trình, tư vấn khảo sát thiết kế, thi công các công trình lớn thuộc nhiều lĩnh vực khác nhau. Tiêu biểu như: Đầu tư xây dựng, thiết kế, thi công, giám sát dự án hầm đường bộ qua Đèo Cả thuộc địa phận tỉnh Phú Yên và Khánh Hòa; Đầu tư xây dựng, thiết kế, thi công, tư vấn giám sát dự án đầu tư xây dựng mở rộng QL1 đoạn Km1374+526-Km1392+00 và đoạn Km1405+00-Km1425+00 thuộc địa phận tỉnh Khánh Hòa; Xây dựng,

lắp đặt hệ thống chiếu sáng cầu Hùng Vương, tỉnh Phú Yên; Xây dựng quảng trường ¼ thành phố Tuy Hòa, tỉnh Phú Yên; Dự án nuôi tôm công nghiệp Sông Cầu; Khu reasort và nghỉ dưỡng cao cấp Sao Việt; Đường Trần Phú, thành phố Tuy Hòa, tỉnh Phú Yên và khu dân cư Rạch Bàu Hạ

Hiện nay, với mục tiêu phát triển bền vững, khẳng định thương hiệu trong các lĩnh vực hoạt động đặc biệt là trong lĩnh vực đầu tư xây dựng hạ tầng, công trình giao thông. Ban lãnh đạo Tập đoàn Hải Thạch đang tiếp tục nghiên cứu tham gia đầu tư xây dựng các dự án mới như: Hầm đường bộ qua đèo Cù Mông thuộc địa phận tỉnh Phú Yên và Bình Định, Dự án mở rộng hầm lánh nạn đường bộ qua đèo Hải Vân, Dự án đầu tư xây dựng Khách sạn cao cấp tại thành phố Quy Nhơn, tỉnh Bình Định và thành Hồ Chí Minh...

Trải qua thời gian dài phát triển với đội ngũ cán bộ công nhân tràn đầy nhiệt huyết tuổi trẻ, với tinh thần ham học hỏi, không ngừng cố gắng vươn lên cùng với sự linh hoạt trong công tác điều hành của Ban lãnh đạo Hải Thạch Group, các Công ty thành viên trong hệ thống Tập đoàn Hải Thạch đã hoàn thành kế hoạch sản xuất đã đề ra và nhận được nhiều bằng khen, giải thưởng cao quý như: Sao vàng đất Việt; Sao đỏ; Cúp sen vàng; Sao vàng Nam Trung Bộ; Tập thể lao động xuất sắc vì mục tiêu chung của toàn hệ thống "Chúng tôi theo đuổi khát vọng để mang lại hạnh phúc và thịnh vượng cho con người và đất nước Việt Nam".

NHIP SỐNG NGƯỜI MỎ HẦM

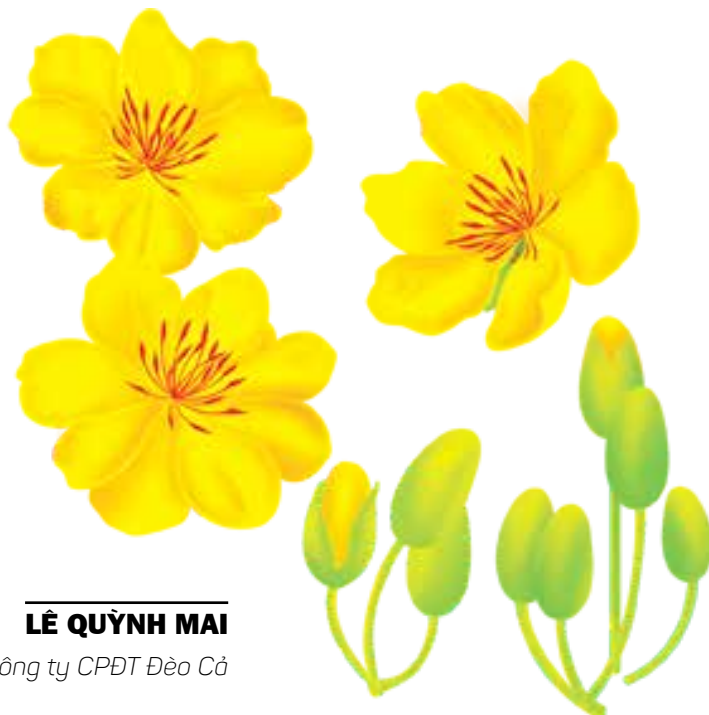


ĐẠI CÔNG TRƯỜNG ĐÈO CẢ “HỐI HẢ” NGÀY CẬN TẾT

■ ĐẾN CÔNG TRƯỜNG DỰ ÁN HẦM ĐƯỜNG BỘ QUA ĐÈO CẢ NHỮNG NGÀY CẬN TẾT NÀY MỚI THẤY HẾT ĐƯỢC KHÔNG KHÍ SÔI ĐỘNG, NHỘN NHỊP TRÊN CÔNG TRƯỜNG KHI NGÀY LỄ KHÁNH THÀNH ĐƯA DỰ ÁN VÀO KHAI THÁC ĐANG ĐẾN GẦN. PHÍA BÊN NGOÀI ĐƯỜNG HẦM, TIẾNG MÁY HÚT KHÍ, MÁY PHUN, KHOAN, TRỘN BÊ TÔNG RỀN VANG. PHÍA TRONG ĐƯỜNG HẦM, ÁNH LỬA HÀN LẬP LÒE VÀ NHỮNG CHUYỂN XE CHỞ BÊ TÔNG TẮP NẬP VÀO RA. TẤT CẢ TẠO NÊN KHÔNG KHÍ LAO ĐỘNG KHẮN TRƯƠNG VÌ MỤC TIÊU HOÀN THÀNH VÀ ĐƯA VÀO SỬ DỤNG HẦM ĐƯỜNG BỘ QUA ĐÈO CẢ VÀO NĂM 2017.

LÊ QUỲNH MAI

Phó Tổng Giám đốc Công ty CPĐT Đèo Cả



Tết Đinh Dậu sắp tới là cái Tết thứ tư hàng trăm công nhân trên công trình Đèo Cả chuẩn bị phải đón Tết xa nhà. Vì tiến độ công trình trọng điểm quốc gia, những người thợ ở đây thay vì lo sắm Tết cho gia đình, thay vì hối hả về quê thăm cha mẹ, họ quyết tâm ở lại công trường “gác Tết”. Không khí lao động những ngày cận Tết không vì thế mà kém đi về khẩn trương mà ngược lại càng hối hả hơn khi tiến độ thi công xây dựng dự án đã đi được ba phần tư quãng đường. Đây cũng chính là lúc các gói thầu cuối cùng, các hạng mục cuối cùng của dự án được gấp rút triển khai.

Các gói thầu chính của dự án xây dựng Hầm Đèo Cả càng về cuối dự án càng tất bật, nhộn nhịp hơn khi nhiều hạng mục được triển khai đồng loạt, như bê tông vỏ hầm, nền mặt đường, các hệ thống kỹ thuật... Dọc hai đường hầm như một thành phố tất bật về đêm, các cán bộ công nhân, kỹ thuật nhà thầu, kỹ sư giám sát làm việc liên tục 24/24, hăng say mài miết trên mọi ngóc ngách đường hầm.

Dù làm việc trong điều kiện không thuận lợi về không gian và dưới áp lực tiến độ, nhưng công tác an toàn lao động và vệ sinh môi trường vẫn luôn được ban lãnh đạo dự án đặt lên hàng đầu, và kiểm soát rất nghiêm ngặt. Áo phản quang, giày mũ bảo hộ lao động, khẩu trang than hoạt tính là những vật dụng không thể thiếu khi vào hầm.

Từ cửa hầm trải dài tầm mắt ra xa, nếu cách đây một năm còn ngổn ngang đất đá thì đến

nay đã hiện rõ cung đường quanh co uốn lượn. Ban Chỉ huy công trường các gói thầu đường dẫn tranh thủ từng giờ, từng phút nhất là khi thời tiết thuận lợi để thi công lớp mặt đường đảm bảo chất lượng, phần đầu đến cuối tháng 03/2017 hoàn thành thảm bê tông nhựa trên toàn tuyến.

Dọc hai bên đường là những mái Taluy cao ngất ngưởng, để hoàn thành hạng mục gia cố mái chống sạt lở đặc biệt vào mùa mưa, các đơn vị thi công phải huy động lực lượng công nhân đông đảo đổ bê tông, khoan neo dọc hai bên tuyến không kể thời tiết nắng mưa.

Các gói thầu như Trung tâm điều hành giao thông, Trung tâm cứu hộ cứu nạn, trạm thu phí... là những gói thầu cuối cùng cũng đã được phát lệnh khởi công. Dưới sự chỉ đạo quyết liệt, sát sao của Ban Quản lý Dự án và tinh thần quyết tâm cao của các đơn vị tư vấn, nhà thầu thi công cam kết sẽ hoàn thành trước khi thông xe kỹ thuật Hầm Đèo Cả.

Dưới sự giám sát chặt chẽ của các đơn vị tư vấn trong và ngoài nước, đội ngũ cán bộ, chuyên viên giàu kinh nghiệm, bộ mặt của đại công trường Đèo Cả đang thay đổi từng ngày từng giờ và chúng ta có quyền kiêu hãnh dự án hầm đường bộ qua Đèo Cả, chắc chắn sẽ về đích đúng hẹn, đảm bảo về chất lượng, an toàn trong quá trình khai thác sau này/.



NHỮNG THẮNG LỢI TRÊN CÔNG TRƯỜNG HẦM CÙ MÔNG CHÀO ĐÓN XUÂN MỚI

■ CÔNG TÁC THI CÔNG HẦM CÙ MÔNG ĐANG VƯỢT TIẾN ĐỘ ĐỀ RA, NHỜ VÀO NHỮNG KINH NGHIỆM ĐƯỢC RÚT RA TỪ DỰ ÁN HẦM ĐÈO CẢ VÀ NĂNG LỰC CỦA CÁC NHÀ THẦU CŨNG ĐÃ ĐƯỢC CẢI THIỆN ĐÁNG KỂ.

BẢO TRÂM

Mới được triển khai vào giữa năm ngoái, nhưng những gì mà Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả và các nhà thầu đã làm được thật đáng kinh ngạc. Ở đầu cửa hầm phía Bắc, gần 500m chiều sâu của cả hai ống hầm, tổng chiều dài cộng lại là 1.000m, đã được đào. Với tổng chiều dài của hai ống hầm là 2.600m, ông Đỗ Văn Nam, Phó Tổng Giám đốc Công ty Đèo Cả, kiêm Giám đốc Dự án hầm Cù Mông, cho biết chiều dài hầm đào toàn gương được đã tương đương với

40% khối lượng công việc phải đào của gói thầu CM1A2 và CM1A3 (1/2 ống hầm phía Bắc).

Ở phía ngoài đường hầm Cù Mông thuộc phường Bùi Thị Xuân – Thành Phố Quy Nhơn, Bình Định, một khu nhà khang trang (Trung tâm cứu hộ cứu nạn phía Bắc) kết hợp được sử dụng làm trụ sở của Ban Quản lý dự án, gồm đầy đủ các hạng mục với những điều kiện làm việc và sinh hoạt tốt nhất phục vụ cho các cán bộ, kỹ sư của công ty.

Bên cạnh đó là nơi ở cho những người công nhân của các nhà thầu. Không phải là những khu lán, trại tạm bợ như thường thấy ở nhiều công trường, mà là một khu nhà được xây dựng đủ tiện nghi sinh hoạt.

Còn ở đầu cửa hầm phía Nam thuộc xã Xuân Lộc – thị xã Sông Cầu, Phú Yên, quá trình thi công hồ móng cửa hầm đã hoàn thành, công tác thi công hầm Cù Mông từ phía Nam tỉnh Phú Yên đã được bắt đầu. Chủ đầu tư và các nhà thầu cũng đã hoàn tất xong các công đoạn xây dựng đường công vụ để phục vụ thi công, và cả khu nhà ở cho công nhân.

“Tôi tin tưởng tiến độ thi công đường hầm Cù Mông sẽ được đảm bảo. Hiện tại việc thi công ở cửa hầm phía Bắc đang vượt kế hoạch tiến độ đề ra,” ông Nam nói.

Hạng mục hầm Cù Mông bao gồm đường dẫn, cầu trên tuyến và hầm Cù Mông với tổng chiều dài 6,62 km. Trong đó hạng mục chính hầm Cù Mông có chiều dài 2,6 km, có điểm đầu của hầm phía Bắc tại tỉnh Bình Định, và cửa hầm phía Nam tại tỉnh Phú Yên. Dự án này được triển khai theo hai giai đoạn, trong đó giai đoạn 1 được triển khai hoàn thiện đường, ống hầm phía Tây để khai thác hai chiều xe.

Đường hầm phía Đông sẽ được sử dụng như đường lánh nạn và sẽ được hoàn thiện để khai thác trong giai đoạn 2 của dự án.

Theo ông Nam, tiêu chuẩn thiết kế, kỹ thuật và kinh nghiệm thi công của hầm Cù Mông đều được kế thừa từ dự án hầm Đèo Cả. “Đây chính là yếu tố chính khiến tiến độ thi công dự án hầm Cù Mông đang diễn ra nhanh hơn so với dự kiến ban đầu.”

Cụ thể, ngay khi triển khai giai đoạn đầu của dự án, chủ đầu tư đã phối hợp với chính quyền địa phương để thúc đẩy giải phóng mặt bằng các hạng mục phụ trợ: Đường công vụ thi công; Khu phụ trợ thi công; Mặt bằng hồ móng cửa hầm và khu bãi thải... để ưu tiên bàn giao cho các nhà thầu triển khai công tác chuẩn bị. Tại hiện trường, khi triển khai sử dụng đường hiện hữu vào khu du lịch Suối Mơ để nâng cấp thành đường công vụ đầu tuyến B1, và các đoạn nối tiếp vào cửa hầm thì tận dụng bằng đường lâm sinh, song song với đó triển khai ngay hệ thống điện thi công đảm bảo kéo lưới điện vào tận công trường và thi công luôn. Những hoạt động này đã đảm bảo tiến độ đào móng cửa hầm và đào hầm phía Bắc từ tháng 6/2016 đầy đủ các công tác chuẩn bị cho việc đào hầm 3 ca liên tục và thi công 24/7.

Với cửa hầm phía Nam, do đường công vụ mở tuyến mới dựa trên đường mòn khai thác gỗ lâm sinh, hệ thống điện thi công phải kéo gần 6km về vị trí cửa hầm. Do đó cửa hầm phía Nam tiến độ có chậm hơn một chút, là do đặc thù địa chất phức tạp. Hơn nữa, khi bắt đầu triển khai cũng là vào thời điểm điều kiện thời tiết phức tạp nên chậm lại. Tuy vậy, đến nay công tác chuẩn bị đã đảm bảo (đường công vụ thi công xong; hệ thống điện đã có; hệ thống phụ trợ đã hoàn thành). Ông Nam tin rằng nếu như không gặp khó khăn về điều kiện địa chất bên trong hầm, thì tiến độ ở cửa hầm phía Nam cũng sẽ được đảm bảo.

Nhưng để đảm bảo tiến độ, kinh nghiệm từ nhà đầu tư là chưa đủ. Theo ông Nam, tiến độ dự án phụ thuộc nhiều vào năng lực của nhà thầu. Điều đáng nói là tất cả các nhà thầu tại dự án hầm Cù Mông, gồm Hải Thạch, CM Việt Nam và Công ty Cầu đường Sài Gòn, đều đã và đang tham gia vào dự án hầm Đèo Cả. Nhờ đó năng lực thi công của những nhà thầu này đã được cải thiện đáng kể.

Thực tế thì ở Việt Nam, không có nhiều dự án hầm đường bộ. Hiện nay trên quốc lộ 1 cũng chỉ có vài đường hầm, gồm hầm Đèo Cả (dài 4,2km), Cổ Mã (dài 500m), Cù Mông (dài 2,6km), Hải Vân (dài 6,2km), hầm Phú Gia (dài 500m) – Phước Tượng (dài 500m) và hầm Đèo Ngang (dài 500m). Nhiều cán bộ kỹ sư kỹ thuật trước đây có được đào tạo nhưng chủ yếu là hầm thủy điện.

“Gần đây nhất qua dự án Đèo Cả sắp hoàn thành, một lực lượng lớn là cán bộ kỹ sư, công nhân đã được đào tạo và dày rạn kinh nghiệm hơn, kể cả nhà thầu, Ban quản lý dự án và chủ đầu tư nữa. Chúng tôi đã rút kinh nghiệm từ triển khai ở Đèo Cả để áp dụng cho triển khai hầm Cù Mông,” ông Nam nói.



CUỘC SỐNG NHỮNG “CHÚ ONG THỢ” TRÊN CÔNG TRƯỜNG

■ PHẢI SỐNG VÀ LÀM VIỆC NGAY DƯỚI CHÂN NHỮNG NGỌN NÚI HIỂM TRỞ, HÀNG NGÀY KHOÉT SÂU VÀO LÒNG NÚI TỪNG MÉT ĐẤT ĐÁ, NHƯNG ĐIỀU KIỆN SỐNG CỦA NHỮNG NGƯỜI CÔNG NHÂN TRÊN CÔNG TRƯỜNG HẦM ĐÈO CẢ VÀ HẦM CÙ MÔNG KHÔNG PHẢI VÌ THỂ MÀ Ở TRONG CẢNH KHÓ KHĂN, TẠM BỢ.

NGỌC LINH

Có kinh nghiệm hơn 30 năm đào hầm thủy điện rồi đến hầm đường bộ, trải qua hàng loạt các tổng công ty lớn như Sông Đà, Lũng Lô hay Vinavico, anh Bùi Tiến Dũng – Phó Giám đốc Ban quản lý dự án Đèo Cả của Công ty Quản Trung – chưa bao giờ thấy có nơi nào có điều kiện ăn ở, sinh hoạt của công nhân “sướng” như ở dự án hầm Đèo Cả.

Ở những nơi anh từng làm việc trong những ngày đào hầm thủy điện, chỗ ở chỉ là những lán trại được dựng lên tạm bợ bằng những tấm gỗ, mảnh tôn, đôi lúc cũng chỉ là những tấm bạt căng tạm che gió mưa. Còn ở Đèo Cả, nơi ở là những ngôi nhà được xây dựng kiên cố, với đầy đủ các trang thiết bị cần thiết. Thậm chí có cả phòng máy lạnh, khu vực bếp ăn.

“Cuộc sống ở đây vui lắm, tuy xa nhà nhưng anh em sống với nhau chan hòa, đùm bọc lẫn nhau. Điều kiện sống tốt cũng giúp anh em có sức lao động tốt hơn,” anh Dũng chia sẻ.

Ở dự án hầm Đèo Cả, Công ty Quản Trung hiện có khoảng 200 công nhân đang làm việc liên tục ba ca, đảm bảo công việc được thực hiện 24/7 để đạt tiến độ đề ra. Nếu tính cả số công nhân của các nhà thầu khác như Sông Đà 10, Lũng Lô, Hải Thạch thì còn lớn hơn nhiều. Cũng giống như những người công nhân của Quản Trung, tất cả các công nhân ở đây đều được tạo điều kiện ăn ở tương tự. Chi phí xây nhà ở cho công nhân do nhà thầu ứng tiền ra trước và sau đó chủ đầu tư là Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả hoàn lại.

Có lẽ vì có điều kiện làm việc và ăn ở tốt như vậy, chả mấy ai có ý định rời bỏ công việc ở đây. Anh Nguyễn Văn Kiến, đội trưởng đội công nhân của Quản Trung tại Đèo Cả, cho biết hầu hết anh em công nhân ở đây đều đã làm từ ngày đầu dự án, gắn bó với nhau suốt mấy năm qua.

“Công việc ở đây tốt lắm, có đi nơi khác cũng khó tìm được chỗ có điều kiện tốt hơn,” anh Kiến nói. Đã tham gia công việc đào hầm từ năm 1997, tới nay cũng đã tròn 20 năm kinh nghiệm, anh hiểu rõ lựa chọn của mình khi chuyển về làm việc tại dự án Đèo Cả là đúng.

Anh kể rằng mỗi lần về thăm quê ở tít tận Hà Nam,

người nhà vẫn thường nghĩ anh công tác trong này phải sống vất vả tạm bợ lắm. Mỗi lần như vậy, a chỉ cười và bảo “anh ở trong này cũng chả khác gì ở nhà đâu.”

Đúng là không khác thật. Như anh Dũng chia sẻ, có khi cũng còn vui hơn nữa chứ. Vui vì cuộc sống trên công trường còn có anh em. Tuy mỗi người mỗi quê, mỗi vùng miền khác nhau, nhưng sống với nhau như anh em một nhà.

Lúc nào rảnh thì làm ấm trà ngồi hàn huyên tâm sự, hơn nữa thì có thể vài ba xị rượu mua vui. Văn hóa và nếp sống mỗi người đến từ vùng miền khác nhau cũng sẽ khác nhau, nhưng tuyệt đối không bao giờ có khúc mắc, mâu thuẫn.

Ở cách Đèo Cả hơn 100 km về phía Bắc là dự án hầm Đèo Cù Mông. Nơi đây, điều kiện sinh hoạt, ăn ở của công nhân cũng tương tự, thậm chí còn có phần tốt hơn như lời anh Đỗ Văn Nam – Phó Tổng Giám đốc Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả kiêm Giám đốc Ban quản lý dự án hầm Cù Mông – nhận xét.

Ngay dưới chân Đèo Cù Mông, nơi những người công nhân đang khoan sâu vào lòng núi để mở hầm, là một khu nhà khang trang được tận dụng lại từ khu du lịch Suối Mơ có sẵn trước đó để làm trụ sở của Ban quản lý dự án. Nơi đây có cả nhà ăn, phòng họp, phòng làm việc và chỗ ở cho các kỹ sư, nhân viên của Công ty Đèo Cả.

Ngay bên cạnh đó, nằm cách không xa công trường đang thi công là một khu nhà ở được xây kiên cố dành cho công nhân các nhà thầu. Tất cả tạo lên một quần thể khang trang không hề mang dáng vẻ gì tạm bợ của một công trường đang xây dựng.

“Cuộc sống ở đây tốt lắm anh ạ,” Phạm Văn Lộc, một công nhân trên công trường nói.

Em kể rằng điều kiện sống nơi đây là bình đẳng giữa lãnh đạo và công nhân. “Lãnh đạo ở nhà xây, bọn em cũng ở nhà xây. Lãnh đạo có quạt, máy điều hòa bọn em cũng có. Ngay cả chế độ ăn uống cũng là như nhau,” Lộc nói.

Không chỉ dừng lại ở đó, món ăn tinh thần cũng được chủ đầu tư và lãnh đạo các nhà thầu quan tâm tới. Ở khu nhà dành cho công nhân tại dự án hầm Cù Mông, những người công nhân ở đây còn được xem cả tivi có kết nối với truyền hình K+. Rồi thêm nữa là các hoạt động giao lưu thể thao, văn nghệ cũng được tổ chức thường xuyên giữa các đơn vị với nhau.

Chính những điều tưởng chừng như nhỏ nhoi đó thôi đã khích lệ tinh thần làm việc của những người công nhân, những người được coi như những “chú ong thợ” cần mẫn đang ngày đêm góp sức cho những công trình trọng điểm quốc gia trên huyết mạch giao thông quan trọng nhất của đất nước.



ĐÈO CẢ ĐI ĐẦU ĐẢM BẢO AN TOÀN LAO ĐỘNG, VỆ SINH MÔI TRƯỜNG

■ KHÔNG CHỈ ĐẢM BẢO TIẾN ĐỘ, CHẤT LƯỢNG CÔNG TRÌNH, CÔNG TÁC ĐẢM BẢO AN TOÀN LAO ĐỘNG, VỆ SINH MÔI TRƯỜNG, PHÒNG CHỐNG CHÁY NỔ CŨNG ĐẶC BIỆT ĐƯỢC COI TRỌNG TRÊN CÁC CÔNG TRƯỜNG XÂY DỰNG HẦM ĐƯỜNG BỘ QUA ĐÈO CẢ VÀ HẦM ĐƯỜNG BỘ QUA ĐÈO CÙ MÔNG.

NGUYỄN TUÂN

Công trường thi công các dự án hầm đường bộ qua Đèo Cả và qua đèo Cù Mông vẫn đang trong những ngày nước rút, nhận nhịp và tập nập người - xe. Không khí gấp gáp, tiến độ khẩn trương nhưng không vì thế mà công tác bảo đảm an toàn lao động, vệ sinh môi trường bị lơ là.

“Từ khi khởi công xây dựng cho tới nay, công tác vệ sinh, an toàn lao động trên công trường luôn được bảo

đảm, chưa xảy ra sự cố đáng tiếc nào”, ông Đỗ Văn Nam, Phó Tổng giám đốc Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả, chủ đầu tư của cả hai dự án nói trên, cho biết.

Có được điều đó, theo ông Nam, là vì ngay từ khi bắt đầu khởi công dự án hầm đường bộ qua Đèo Cả, một Ban an toàn lao động đã được thành lập, với các chuyên gia, kỹ sư đầu ngành về an toàn lao động miệt mài ngày đêm trên công trường vì sự an toàn của người lao động. Không chỉ

là một Ban an toàn chung cho toàn dự án, mà mỗi liên danh nhà thầu cũng đều phải lập một Ban an toàn lao động riêng, để phục vụ cho công tác kiểm soát an toàn của gói thầu (theo đặc điểm và tính chất công việc của từng gói thầu), đồng thời phối hợp chặt chẽ với Ban an toàn lao động của toàn dự án để đảm bảo tuân thủ mọi quy định, tiêu chuẩn về an toàn vệ sinh lao động, phòng chống cháy nổ...

“Ban an toàn lao động họp thường xuyên, định kỳ kiểm tra 2 lần mỗi tuần trên toàn dự án để kịp thời đưa ra phương án giải quyết những nguy cơ xảy ra tai nạn, ô nhiễm môi trường, phòng chống cháy nổ”, ông Nam nói và cho biết, một trong những phần việc quan trọng khác, đó là suốt thời gian qua, Ban an toàn lao động đã phối hợp với Trung tâm Kiểm định kỹ thuật an toàn khu vực III mở các lớp đào tạo về an toàn, vệ sinh lao động cho toàn bộ cán bộ, công nhân viên tại dự án.

“Đã có 480 chứng chỉ an toàn lao động được cấp cho 480 kỹ sư tại dự án. Đây có lẽ là số lượng kỹ sư được đào tạo và cấp chứng chỉ về an toàn lao động nhiều nhất tại một dự án ở Việt Nam từ trước tới nay”, ông Nam cười và nói.

Được chuẩn bị kỹ càng, tuân thủ mọi quy trình được đặt ra, lại thêm cán bộ được đào tạo bài bản nên dễ hiểu vì sao, công tác an toàn, vệ sinh lao động trên công trường dự án hầm đường bộ qua Đèo Cả được đảm bảo như vậy.

Một cách chân tình, ông Nam cho biết, thi công các công trình quy mô lớn như các tòa cao ốc, sân bay, bến cảng..., công tác đảm bảo an toàn, vệ sinh lao động đã khó, thì ở các công trình làm hầm đường bộ là công trình cấp đặc biệt, việc này càng khó gấp nhiều lần. Để hình dung thôi, bởi việc thi công một đường hầm sâu trong lòng đất như hầm Đèo Cả có chiều dài 4,125 m hay hầm Cù Mông dài 2,600 m ngay từ đầu đã không nhiều người tin tưởng một doanh nghiệp của Việt Nam sẽ làm được. Chưa nói tới quy trình công nghệ để đảm bảo xây dựng thành công một đường hầm an toàn và hiện đại, chỉ nói việc làm sao có được không khí sạch cho công nhân làm việc trong đường hầm đó hít thở cũng đã là không đơn giản.

Tuy nhiên, Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả ý thức được tầm quan trọng của công

tác ALTD&VSMT đã yêu cầu tư vấn giám sát, nhà thầu và các đơn vị liên quan khi triển khai phải đảm bảo việc đã lắp đặt cả một hệ thống quạt thông gió 2 chiều, một chiều hút khí độc qua xử lý thải ra bên ngoài và một chiều đưa khí sạch vào để đảm bảo khí sạch cho cán bộ và công nhân làm việc trong hầm. Việc quan trắc thường xuyên đo kiểm tra chất lượng không khí và việc trang bị các mặt nạ có bộ phận lọc khí cho công nhân cũng được chú trọng, tránh nguy cơ công nhân bị ngạt hay ngộ độc khí.

“Trong thi công hầm, công tác nổ mìn phá đá là phần việc rất quan trọng. Do vậy, chúng tôi đã cùng các chuyên gia tính toán rất tỉ mỉ, cẩn thận nhằm đưa ra những biện pháp an toàn nhất cho con người và tài sản của dự án trong quá trình này. Việc nhân sự ra vào hầm được kiểm soát nghiêm ngặt: chỉ những người đã mặc đồ bảo hộ, sức khỏe tốt, đã được huấn luyện về phương pháp làm việc an toàn mới được phép vào hầm làm việc”, ông Nam cho biết.

Không những vậy, trên mỗi hạng mục thi công đều có kỹ sư an toàn lao động túc trực 24/24h. Dự án cũng có bộ phận y tế với đầy đủ trang thiết bị y tế như thuốc, trang thiết bị sơ cứu, xe cấp cứu... theo đúng tiêu chuẩn của một phòng khám để sẵn sàng cho các tình huống xảy ra trên công trường, có đội xe cứu hộ giao thông, xe tưới nước rửa đường, chống bụi, chống ô nhiễm môi trường...

“Chúng tôi làm tất cả vì an toàn của người lao động, và cũng vì chất lượng và tiến độ chung của dự án”, ông Nam nhấn mạnh.

Điều đáng nói là, dù có quy mô chiều dài hầm ngắn hơn, song ở dự án hầm đường bộ qua đèo Cù Mông, Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả cũng đã thực hiện một gói thầu riêng và “nhân bản” quy trình đảm bảo an toàn, vệ sinh lao động như ở dự án hầm đường bộ qua Đèo Cả.

“Dự án hầm đường bộ qua đèo Cù Mông cũng là một dự án quy mô lớn và phức tạp, nên chúng tôi cũng đã đề ra rất nhiều yêu cầu để có thể đảm bảo việc giữ đúng quy định về an toàn lao động, vệ sinh môi trường. Và thậm chí bất kể là dự án quy mô lớn hay nhỏ, thì đối với chúng tôi, an toàn vệ sinh lao động vẫn luôn được đặt lên hàng đầu”, ông Nam nói.



DỰ ÁN NÂNG CẤP MỞ RỘNG HẦM ĐƯỜNG BỘ HẢI VÂN: SỰ KHẮNG ĐỊNH VỀ CÔNG NGHỆ CỦA DOANH NGHIỆP VIỆT

SAU THÀNH CÔNG CỦA CÔNG TRÌNH HẦM ĐƯỜNG BỘ ĐÈO CẢ, CÔNG TY CP ĐẦU TƯ ĐÈO CẢ TIẾP TỤC “HÀNH TRÌNH” CỦA MÌNH VỚI DỰ ÁN HẦM HẢI VÂN 2. SỰ KIỆN NÀY ĐƯỢC XEM NHƯ LÀ MỘT BƯỚC ĐỘT PHÁ MỚI VỀ CÔNG NGHỆ, KHẮNG ĐỊNH KHẢ NĂNG, TRÌNH ĐỘ VỀ CÔNG NGHỆ TRIỂN KHAI XÂY DỰNG HẦM ĐƯỜNG BỘ ĐÃ PHÁT TRIỂN VƯỢT BẬC CỦA VIỆT NAM ĐỐI VỚI THẾ GIỚI.



Vào sáng ngày 08/7/2016, Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả đã chính thức khởi động thi công hạng mục nâng cấp mở rộng hầm Hải Vân – hay còn gọi là dự án hầm Hải Vân 2, đây cũng là một trong những hạng mục công trình thuộc dự án hầm đường bộ Đèo Cả.

Nhắc lại một chút về công trình hầm Hải Vân, có thể khẳng định đây là công trình hầm đường bộ lớn nhất Đông Nam Á hiện nay với tổng chiều dài 6,28km, nối liền tỉnh Thừa Thiên Huế và thành phố Đà Nẵng.

Thời điểm vào những năm 2005, việc đưa vào sử dụng hầm đường bộ Hải Vân là một sự kiện lớn của đất nước. Theo đó, việc thông hầm đã mang lại nhiều lợi ích về kinh tế và xã hội, giúp rút ngắn khoảng cách giữa hai địa phương Đà Nẵng- Thừa Thiên Huế, rút ngắn thời gian lưu thông vận tải

trên tuyến Quốc lộ 1A hai chiều Bắc- Nam, giảm thiểu tai nạn giao thông trên đèo Hải Vân vốn ám ảnh nhiều thế hệ.

Tuy vậy, với tình hình phát triển “nóng” của ngành giao thông vận tải, chỉ sau hơn 10 năm đưa vào sử dụng, hầm Hải Vân đã vượt quá dự trù thiết kế ban đầu.

Hiện nay, dự án mở rộng Quốc lộ 1A kéo dài từ Hà Nội đến Cần Thơ với quy mô bốn làn xe đã hoàn thành và được đưa vào sử dụng. Trong khi đó hầm Hải Vân hiện đang khai thác với hai làn xe lưu thông ngược chiều nhau trong cùng một hầm và không có giải phân cách, vì vậy việc nâng cấp mở rộng hầm đã trở nên hết sức cần thiết.

Trước thực tế này, Bộ Giao thông Vận tải đã đề xuất lên Chính phủ cho phép mở rộng hầm đường bộ Hải Vân với quy mô bốn làn xe, bổ sung vào dự án hầm đường bộ Đèo Cả để

kịp thời đáp ứng tốc độ phát triển giao thương của đất nước trên tuyến Quốc lộ 1A. Dự án được đầu tư với mục tiêu nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng tăng cao, giảm thiểu ùn tắc và tai nạn giao thông trong khu vực, nâng cao hiệu quả khai thác tuyến Quốc lộ 1. Đồng thời, dự án mới cũng giúp kết nối các trung tâm kinh tế - chính trị trong khu vực , thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo an ninh quốc phòng; phù hợp với định hướng quy hoạch phát triển giao thông vận tải.

Ngày 26/5/2015, Thủ tướng Chính phủ đã đồng ý chủ trương đầu tư mở rộng hầm đường bộ Hải Vân và giao cho Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả thực hiện.

Tiếp đó, ngày 22/11/2015, Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả phối hợp với Bộ Giao thông Vận tải và các đơn vị liên quan tổ chức tiếp nhận nguyên trạng hầm Hải Vân 1 và đoạn tuyến Quốc lộ 1A đi qua đèo Hải Vân để tiến hành sửa chữa, chuẩn bị cho việc thi công mở rộng hầm Hải Vân 2.

Và đến ngày 03/02/2016, hạng mục đầu tư mở rộng hầm đường bộ Hải Vân cũng đã được Bộ Giao thông Vận tải phê duyệt bổ sung vào dự án đầu tư xây dựng hầm đường bộ Đèo Cả theo hình thức hợp đồng BOT tại Quyết định số 396/QĐ-BGTV.

Theo đề án đã được phê duyệt, Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả sẽ thực hiện mở rộng hầm đường bộ qua đèo Hải Vân với quy mô bốn làn xe theo hình thức BOT. Cụ thể, hạng mục hầm Hải Vân (bao gồm sửa chữa, nâng cấp hầm Hải Vân 1 và đoạn tuyến Quốc lộ 1A qua đèo Hải Vân; đầu tư xây dựng mở rộng hầm Hải Vân 2 và đường dẫn) có tổng mức đầu tư là 7.295,78 tỷ đồng. Đoạn tuyến nối Nam Hải Vân – Hoà Liên (đang trình Bộ Giao thông Vận tải phê duyệt) có kinh phí là 353 tỷ đồng. Dự án sẽ mở rộng đường hầm lánh nạn dài 6,2 km với 4 làn xe. Cùng đó sẽ xây dựng đường dẫn phía bắc dài 2,1 km và đường dẫn phía nam dài 4,3 km. Theo kế hoạch, dự kiến dự án này sẽ hoàn thành vào tháng 12/2020.

Về tuyến hầm Hải Vân: Tuyến có điểm đầu tại km893+030 (lũy trình Quốc lộ 1) - nút giao giữa đường qua đèo hiện tại với đường dẫn phía Bắc hầm Hải Vân thuộc địa phận thị trấn Lăng Cô, huyện Phú Lộc, tỉnh Thừa Thiên Huế. Điểm cuối tại nút giao đường dẫn phía Nam hầm Hải Vân với đường Tạ Quang Bửu thuộc địa phận phường Hòa Hiệp Bắc, quận Liên Chiểu, thành phố Đà Nẵng. Chiều dài tuyến khoảng 12,14 km, trong đó, đường dẫn phía Bắc dài khoảng 1,79 km, hầm dài khoảng 6,29 km, đường dẫn phía Nam dài khoảng 4,06 km.

Đối với tuyến đường Quốc lộ 1 qua đèo Hải Vân: Điểm đầu tuyến tại km893+030 (lũy trình Quốc lộ 1) - nút giao giữa đường qua đèo hiện tại với đường dẫn phía Bắc hầm Hải Vân thuộc địa phận thị trấn Lăng Cô, huyện Phú Lộc, tỉnh Thừa Thiên Huế. Điểm cuối tuyến tại nút giao đường dẫn phía Nam hầm Hải Vân với đường Tạ Quang Bửu thuộc địa phận phường Hòa Hiệp Bắc, quận Liên Chiểu, thành phố Đà Nẵng. Tổng chiều dài tuyến khoảng 25 km, trong đó: tuyến

Quốc lộ 1 qua đèo dài khoảng 23 km, đường Tạ Quang Bửu dài khoảng 2,0 km.

Về quy mô đầu tư, đối với phần tuyến hầm Hải Vân: Phần đường dẫn theo quy mô đường cấp III đồng bằng (TCVN 4054-2005), vận tốc thiết kế 80 km/h; quy mô mặt cắt ngang (phần mở rộng): 02 làn xe ($B_{nền} = 10,5m$), trong đó 02 làn xe cơ giới $B_{cg} = 2 \times 3,5m = 7,0m$, lề gia cố bên trái = 2,5m, lề gia cố bên phải = 1,0m. Phần cầu: Theo tiêu chuẩn thiết kế cầu 22 TCN 272-05; tải trọng thiết kế HL93; tần suất thiết kế cầu nhỏ $P = 4\%$, cầu trung và cầu lớn: $P = 1,0\%$; bề rộng cầu theo quy mô 02 làn xe ($B_{cầu} = 10,5m$). Phần mở rộng hầm Hải Vân: Mở rộng hầm lánh nạn thành quy mô 02 làn xe, chiều rộng hầm $B_{hầm} = 9,75m$, bao gồm 02 làn xe cơ giới $B_{cg} = 2 \times 3,5m = 7,0m$, giải an toàn bên trái $B_{att} = 1,0m$, giải an toàn bên phải $B_{atp} = 0,5m$, đường bộ hành và bảo dưỡng $B_{bh} = 1,0m$, gờ chắn bánh $B_{cb} = 0,25m$. Phần tuyến đường Quốc lộ 1 qua đèo Hải Vân: cơ bản giữ nguyên quy mô đường hiện tại, cải tạo, sửa chữa đảm bảo khai thác an toàn, đặc biệt trong quá trình thi công mở rộng hầm Hải Vân.

Ông Hồ Minh Hoàng, Tổng Giám đốc Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả, đại diện chủ đầu tư dự án cho biết, theo kế hoạch của công ty, năm 2017 sẽ khánh thành hầm đường bộ Đèo Cả (nối Phú Yên – Khánh Hoà), năm 2018 sẽ hoàn thiện hầm đèo Cù Mông (nối Phú Yên – Bình Định), năm 2020 sẽ hoàn thành xong việc mở rộng đường hầm thứ hai Hải Vân.

Theo ông Hoàng, về phương án xây dựng dự án mở rộng hầm đường bộ Hải Vân, trong giai đoạn 1, đơn vị sẽ cửa chữa, nâng cấp, thay thế thiết bị hư hỏng hầm Hải Vân 1 để đảm bảo an toàn giao thông trong hầm này khi thi công hầm mở rộng hầm Hải Vân 2, và đảm bảo hệ thống thiết bị vận hành đồng bộ với điều kiện khai thác sau khi hoàn thành vận hành hai hầm. Sửa chữa, cải tạo, nâng cấp đoạn tuyến Quốc lộ 1 qua đèo Hải Vân để đảm bảo an toàn giao thông khi điều phối một phần lượng xe qua đây trong quá trình thi công mở rộng hầm Hải Vân 2.

Trong giai đoạn 2, hoàn thành tháng 12/2020, chủ đầu tư sẽ đầu tư xây dựng mở rộng hầm lánh nạn thành hầm giao thông và mở rộng cầu, đường dẫn vào hầm thành quy mô 4 làn xe. Xây dựng các công trình phụ trợ phục vụ quá trình quản lý vận hành khai thác hầm. Đi kèm theo đó là việc xây dựng trung tâm điều hành giao thông, trạm cứu hộ cứu nạn, trạm dừng đỗ kỹ thuật, trạm trung chuyển xe máy, trạm thu phí.

Theo lãnh đạo Công ty Cổ phần Đèo Cả, đến nay, công tác triển khai dự án nhìn chung đảm bảo tiến độ đã đề ra. Cụ thể, công tác chuẩn bị để thi công hầm đã hoàn thành.

“Các công việc, hạng mục trong dự án đang được tiến hành hết sức khẩn trương, đảm bảo tiến độ dự án an toàn, hiệu quả đúng và đạt tiến độ, đúng như khẩu hiệu của công ty trên mọi công trình là ‘An toàn- Hiệu quả -Đèo Cả đi đầu’”, ông Hoàng cho biết.

RỘN RÀNG ĐÓN TẾT TRÊN CÔNG TRƯỜNG

■ TẾT NGUYÊN ĐÁN ĐANG ĐẾN MỖI LÚC MỘT GẦN, NHIỀU NGƯỜI CÔNG NHÂN TRÊN CÔNG TRƯỜNG ĐỀU CẢ LẠI SẴN SÀNG ĐÓN TẾT NGAY TRÊN CÔNG TRƯỜNG ĐỂ ĐẢM BẢO TIẾN ĐỘ.

HOÀNG TÙNG

Tên công trường hầm Cù Mông những ngày cuối năm này, không khí làm việc vẫn diễn ra rất tập lập. Tiếp mây xúc, máy khoan và máy thổi khí hòa lẫn vào nhau tạo ra những âm thanh náo nhiệt. Công nhân trên công trường vẫn mỗi người một nhiệm vụ, cần mẫn và tận tụy với công việc. Dường như mọi người đều bảo nhau không để cho không khí đón xuân đang rộn ràng khắp nơi ảnh hưởng đến tiến độ dự án.

Anh Đặng Văn Toán, một đội trưởng thi công tại công trường Cù Mông, cho biết rằng các anh em công nhân ở đây đều xác định đi làm, và đặc biệt là đang xây dựng một công trình trọng điểm quốc gia, thì cũng sẽ sẵn sàng làm cả Tết. Anh cho biết rằng quyết tâm đưa dự án hoàn thành đúng tiến độ của các công nhân trên công trường rất cao, vì ai cũng hiểu được tầm quan trọng của dự án, nên dù có rộn ràng “chuyện Tết nhất, quà cáp về gia đình” thì công việc vẫn phải hoàn thành bình thường. Về đầu quân cho Tập đoàn Hải Thạch – Tập đoàn đang là nhà thầu của hai dự án hầm Đèo Cả và hầm Cù Mông – từ năm 2014, và lần lộn luôn mấy năm tại dự án hầm Đèo Cả, rồi nay chuyển sang dự án hầm Cù Mông, có một may mắn là mấy năm qua, anh chưa phải ăn Tết trên công trường lần nào. Nhưng năm nay anh Toán nói rằng nếu được yêu cầu anh sẵn sàng ở lại làm Tết.



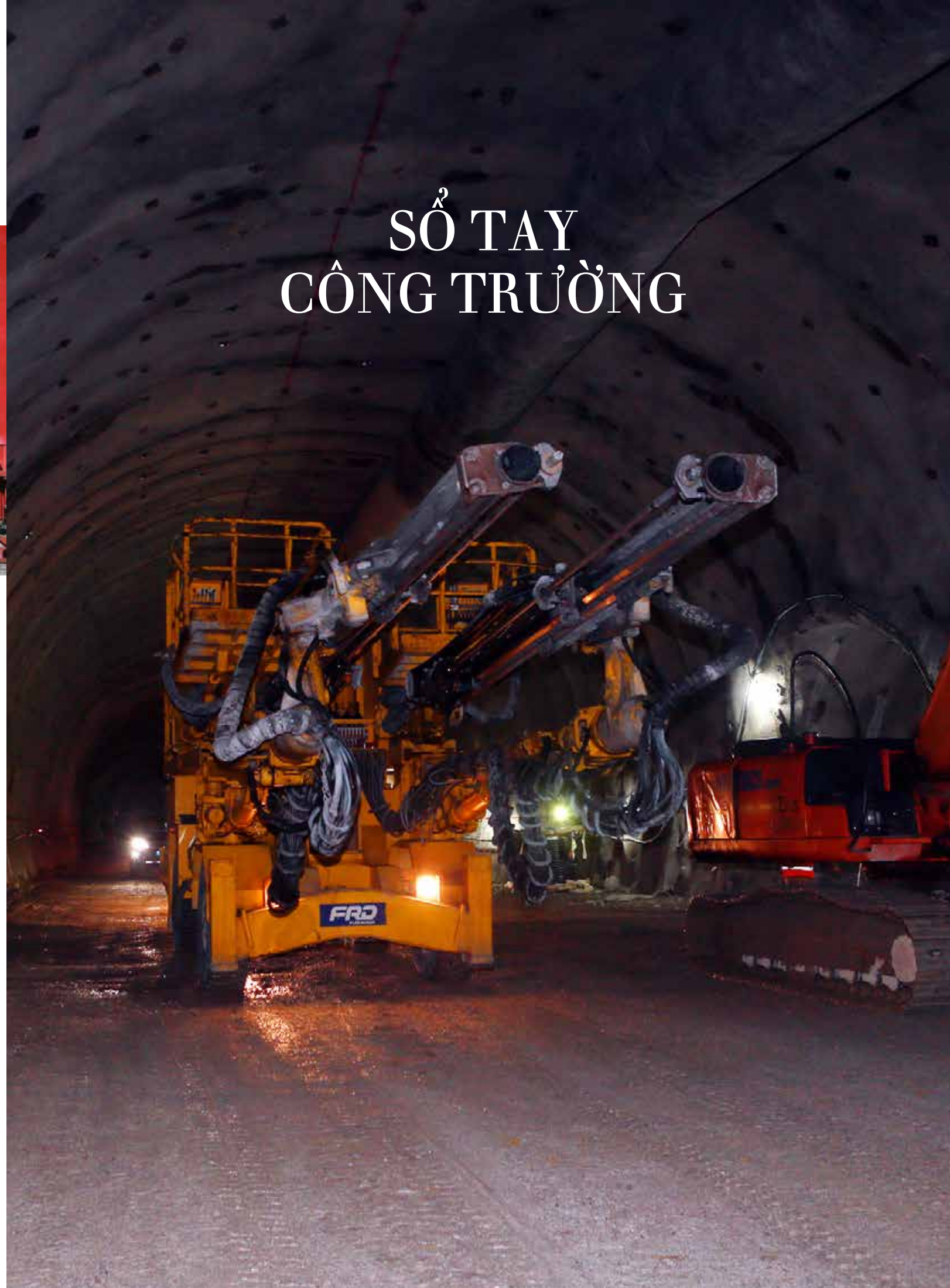
Thực ra, không phải vì không nhớ nhà khi Tết về, vì “đi làm cả năm đến Tết ai chả muốn về nhà.” Nhưng anh hiểu rằng nếu ai cũng về nghỉ Tết, tiến độ dự án sẽ bị chậm lại. Cho đến nay, Tập đoàn Hải Thạch cùng với các đối tác khác đã khoan sâu hơn 500m hầm ở phía cửa hầm phía Bắc của dự án hầm Cù Mông. Mỗi ngày những người công nhân có thể đào sâu thêm từ 3m-5m dài của hai ống hầm, một tiến độ cũng có thể coi là nhanh. Nhưng điều đó cũng không có nghĩa là tiến độ thi công hầm có thể bị đứt quãng. Đón Tết trên công trường, mỗi công nhân đều có nhiều cung bậc tình cảm khác nhau. Anh em công nhân mới, ít xa nhà thì mỗi khi Tết đến thường hay buồn vì nhớ người thân, còn những người đã dạn dày kinh nghiệm trên các công trường thì đó cũng là việc thường tình.

Anh Trịnh Đình Cử, Giám đốc Ban quản lý dự án Đèo Cả thuộc Công ty Quản Trung – nhà thầu tại dự án hầm Đèo Cả, kể rằng Tết năm 2015 anh đã ở lại đón Tết trên công trường. “Ngày đó tiến độ dự án đang vào giai đoạn nước rút nên chúng tôi phải ở lại làm qua Tết,” anh nói. Cũng giống như anh Toán, anh Cử kể rằng nếu nói không buồn thì không đúng, nhất là

cảm giác nhìn những anh em công nhân lên xe ô tô về đón Tết. Nhưng với những người ở lại công trường, thì Tết với họ cũng có những niềm vui.

“Ngày Tết cũng có mai vàng, có bánh chưng, anh em cũng biết chia sẻ và tạo niềm vui cho nhau cả,” anh Cử nói. Hơn nữa, ngày Tết cũng không cảm thấy lẻ loi, vì luôn có những người lãnh đạo công ty, chủ đầu tư và có khi là cả lãnh đạo Nhà nước cao cấp tới thăm hỏi, động viên. Năm đó nguyên Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải Đinh La Thăng cũng đã trực tiếp tới thăm hỏi và kiểm tra tiến độ dự án hầm Đèo Cả vào ngày mừng 3 Tết. Với anh Cử, Tết ở lại công trường, điều vui nhất là anh em đều tự giác làm việc tốt, dù ít người nhưng tiến độ vẫn được đảm bảo. Hầm Đèo Cả đã được thông hầm từ tháng Bảy vừa qua, hiện giờ các nhà thầu đang trong công đoạn đổ bê tông thành hầm. Chủ đầu tư là Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả yêu cầu công việc này sẽ phải hoàn tất vào giữa tháng Hai năm 2017, nhưng anh Cử cho biết những người công nhân của anh thậm chí còn đang phấn đấu để hoàn thành tiến độ sớm hơn dự kiến, vì vậy nhiều người cũng đã sẵn sàng ở lại đón Tết trên công trường.

SỔ TAY CÔNG TRƯỜNG



NHỮNG ĐẶC THÙ CỦA MÔ HÌNH HỢP TÁC CÔNG TƯ – PPP

PGS.TS. TRẦN CHỦNG



■ TRONG BỐI CẢNH KHỦNG HOẢNG NỢ CÔNG ĐANG DIỄN RA Ở CÁC NƯỚC PHÁT TRIỂN, ĐẦU TƯ THEO MÔ HÌNH ĐỐI TÁC CÔNG-TƯ LÀ GIẢI PHÁP HIỆU QUẢ ĐỂ PHÁT TRIỂN ĐẤT NƯỚC ĐỒNG THỜI GIẢM BẢO LÃNH CỦA CHÍNH PHỦ, GIẢM RỦI RO TĂNG NỢ CÔNG. CÓ NHIỀU CÁCH HIỂU KHÁC NHAU VỀ MÔ HÌNH QUAN HỆ HỢP TÁC (HOẶC ĐỐI TÁC) CÔNG – TƯ (PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP – TỪ ĐÂY VIẾT TẮT LÀ PPP), NHƯNG CÁCH HIỂU PHỔ BIẾN NHẤT LÀ NHÀ NƯỚC VÀ CÁC NHÀ ĐẦU TƯ TƯ NHÂN CÙNG KÝ HỢP ĐỒNG ĐỂ PHÂN CHIA LỢI ÍCH, RỦI RO CŨNG NHƯ TRÁCH NHIỆM CỦA MỖI BÊN TRONG VIỆC XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH HAY CUNG CẤP MỘT DỊCH VỤ CÔNG NÀO ĐÓ.

Hình thức hợp tác công-tư ở nước ta thời gian vừa qua được áp dụng nhiều nhất trong lĩnh vực giao thông vận tải với hợp đồng Xây dựng-Kinh doanh -Chuyển giao (BOT: Build-Operate-Transfer). Đây là mô hình mà ở đó, nhà đầu tư tư nhân đứng ra xây dựng và vận hành công trình sau một thời gian nhất định nhà đầu tư tư nhân chuyển giao toàn bộ cho Nhà nước.

TỔNG QUAN VỀ DỰ ÁN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG THEO HÌNH THỨC ĐỐI TÁC CÔNG TƯ TRÊN THẾ GIỚI

Theo Ian Hawkesworth tính trong khoảng thời gian từ năm 1985 đến năm 2009, đã có tới 1.747 dự án PPP với tổng số vốn đầu tư lên tới 644,8 tỷ USD.

Số liệu thống kê cho thấy Châu Âu chính là nơi chiếm tỷ trọng lớn nhất, 46,8 % trên tổng số vốn đầu tư. Cũng theo tài liệu Ian Hawkesworth, các dự án PPP trên thế giới theo lĩnh vực được thống kê trong bảng sau:

Có thể thấy lĩnh vực đường bộ chiếm tỷ trọng rất lớn trong tổng số vốn PPP trên thế giới, xấp xỉ 50%. Về kết quả thực hiện, theo Ngân hàng Đầu tư Châu Âu (EIB), các dự án PPP phần lớn đem lại kết quả tích cực. Theo thống kê của tổ chức tài chính quốc tế, có tới 85% tổng số dự án PPP mà tổ chức này tham gia đạt kế hoạch tài chính, và có tới 63 % tổng số dự án kết thúc sớm hơn dự kiến.

Với mô hình PPP, Nhà nước sẽ thiết lập các tiêu chuẩn về cung cấp dịch vụ và tư nhân được khuyến khích cung cấp bằng cơ chế thanh toán theo chất lượng dịch vụ. Đây là hình thức hợp tác tối ưu hóa hiệu quả đầu tư và cung cấp dịch vụ công cộng chất lượng cao, nó sẽ mang lại lợi ích cho cả Nhà nước và người dân.

Hiện nay trên thế giới có năm hình thức phổ biến thực hiện mô hình PPP như sau:

- Mô hình nhượng quyền khai thác (Franchise) là hình thức mà theo đó cơ sở hạ tầng được Nhà nước xây dựng và sở hữu nhưng giao (thường là thông qua đấu giá) cho tư nhân vận hành và khai thác.

- Mô hình thiết kế - xây dựng - tài trợ - vận hành DBFO (Design- Build - Finance - Operate) là hình thức khu vực tư nhân sẽ đứng ra xây dựng, tài trợ và vận hành công trình nhưng nó vẫn thuộc sở hữu Nhà nước.

- Mô hình xây dựng - vận hành - chuyển giao BOT (Build - Operate - Transfer) là hình thức do công ty thực hiện dự án sẽ đứng ra xây dựng và vận hành công trình trong một thời gian nhất định sau đó chuyển giao toàn bộ cho Nhà nước.

- Mô hình xây dựng - chuyển giao - vận hành BTO (Buil-Transfer-Operate) là mô hình sau khi xây dựng xong thì chuyển giao ngay cho Nhà nước sở hữu nhưng công ty thực hiện dự án vẫn giữ quyền khai thác công trình.

- Mô hình xây dựng - sở hữu - vận hành BOO (Build - Own - Operate) là hình thức công ty thực hiện dự án sẽ đứng ra xây dựng công trình, sở hữu và vận hành công trình.

Mô hình PPP đã được áp dụng trong việc xây dựng các kênh đào ở Pháp vào thế kỷ 18, các cây cầu ở London vào thế kỷ 19 hay cây cầu Brooklyn nổi tiếng ở New York cũng vào thế kỷ 19. Tuy nhiên, mô hình này chỉ thực sự bắt đầu phổ biến trên thế giới từ đầu thập niên 1980 và nó đã đóng một vai trò nhất định trong việc phát triển cơ sở hạ tầng ở các nước phát triển.



Vương quốc Anh là một trong những quốc gia đầu tiên xây dựng và triển khai thành công dự án PPP. Ngay từ những năm 60 của thế kỷ XX, Vương quốc Anh đã có những bước đi ban đầu cho việc hình thành cơ chế PPP cho các dự án cung cấp dịch vụ công và từ thập niên 80 đã áp dụng rộng rãi. Theo đó, bắt đầu từ nhu cầu cải cách và hiện đại hóa dịch vụ công, đồng thời cải thiện hiệu quả mua sắm các dịch vụ công cũng như tăng khả năng cạnh tranh trong lĩnh vực này. Bên cạnh đó, dự án PPP giúp triệt tiêu chủ nghĩa “ăn xổi” trong cả hai khu vực công và tư khi triển khai dự án, cải thiện tính minh bạch về chi phí của dịch vụ công. PPP tại Vương quốc Anh được hiểu theo nghĩa rất đơn giản và hiệu quả như sau: Khu vực công chỉ trả tiền nếu những yêu cầu dịch vụ được cung cấp, trả theo từng năm. Cũng theo Bộ Tài chính Vương quốc Anh, PPP chiếm 11% trong tổng đầu tư công ở Anh. Môi trường và giao thông vận tải là hai lĩnh vực áp dụng PPP nhiều nhất tại Vương quốc Anh hiện nay. Tại Anh có cơ chế tái cấp vốn cho các dự án PPP. Theo đó, cơ quan này có thể xem xét để đảm bảo tài chính cho một dự án hoặc nền tảng cấu trúc tài chính với giá trị tối thiểu là 20 triệu bảng Anh. Xuất phát từ thực tế, các ngân hàng thường không ưu đãi cho các dự án có thời gian triển khai trên 5 năm, trong khi các dự án PPP thường có thời gian triển khai tối thiểu từ 15 - 20 năm. Do đó, Vương quốc Anh đã thiết lập liên minh các ngân hàng để cứu vãn tình hình, thu hút nhiều ngân hàng tham gia các dự án dài hơi. Đây chính là những kinh nghiệm mà Việt Nam cần tham khảo khi bắt đầu triển khai các dự án PPP.

Nhật Bản là một trong những quốc gia đã phát triển mạnh nhất mô hình này ở Châu Á. Theo kinh nghiệm của nước này, có ít nhất hai lĩnh vực mà mô hình PPP có thể phát huy hiệu quả, đó là các dự án không thể hoặc khó áp dụng phương pháp cổ phần hóa và các dự án mà Nhà nước không thể tham gia trực tiếp. Cụ thể như các dự án về sản xuất và phân phối điện, đường cao tốc, giao thông đô thị, dịch vụ cảng, cấp nước và các dịch vụ công cộng. Hiệu quả mà mô hình này đem lại là giảm chi phí, giảm rủi ro và tạo ra được một môi trường cạnh tranh cao.

Còn tại Hàn Quốc, sau khi Chính phủ nước này sửa đổi đạo luật PPP và thành lập Trung tâm PPP đặc biệt để thực hiện các dự án PPP, đầu tư trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng của Hàn Quốc tăng vọt từ khoảng 500 triệu USD năm 1998 lên 3,5 tỷ USD năm 2009. Hàn Quốc đã giới thiệu chương trình PPP với việc ban hành Luật tham gia của tư nhân vào cơ sở hạ tầng từ năm 1998. Từ đó đến nay, đầu tư tư nhân không ngừng tăng và đóng một vai trò quan trọng trong việc cung cấp cơ sở hạ tầng một cách kịp thời, bổ sung cho đầu tư công. Tính đến nay, tổng cộng 461 dự án đã được thực hiện theo hình thức PPP, chủ yếu là hợp đồng BTO và BTL. Các dự án giao thông vận tải đều được thực hiện theo hình thức hợp đồng BTO bao gồm đường bộ, đường sắt và cảng biển.

Bảng 1.1 Tổng hợp các dự án PPP trên toàn thế giới giai đoạn 1985 – 2009 theo khu vực địa lý		
Khu vực	Số dự án PPP	Số vốn (Tỷ USD)
Châu Âu	642	302,9
Châu Á	346	155,0
Mỹ La Tinh	253	82,4
Bắc Mỹ (Hoa Kỳ và Canada)	440	75,4
Châu Phi/Trung Đông	66	29,2
Tổng toàn thế giới	1747	644,8

Bảng 1.2. Tổng hợp các dự án PPP trên thế giới giai đoạn 1985-2009, theo lĩnh vực		
Lĩnh vực	Số dự án PPP	Số vốn (Tỷ USD)
Đường bộ	567	306,7
Đường sắt	153	138,2
Nước	564	105,3
Các lĩnh vực khác (trường học, bệnh viện...)	463	94,6
Tổng toàn thế giới	1747	644,8

Canada cũng là quốc gia đã có lịch sử 20 năm phát triển mô hình PPP với 185 dự án đã và đang được triển khai tại 45 thành phố. Tổng số vốn thu hút đầu tư cho các dự án này đạt trên 58 tỷ đô la Canada, trong đó, đứng đầu là lĩnh vực giao thông có 42 dự án với vốn đầu tư 23,5 tỷ đô, chiếm 41%. Ngành y tế có 64 dự án với vốn đầu tư 20,7 tỷ đô, chiếm 36%. Tại Canada hiện nay, căn cứ vào quy hoạch các cơ quan chức năng sẽ đề xuất các dự án và ưu tiên lựa chọn mô hình để đầu tư PPP. Theo đó, các dự án có quy mô lớn (thường là trên 40 triệu USD), được đánh giá để lựa chọn áp dụng mô hình PPP theo tiêu chí khả thi và hiệu quả đối với cả vòng đời dự án (VFM). Nếu việc phân tích cho rằng đầu tư theo hình thức PPP là tốt nhất cho cả vòng đời dự án thì sẽ được lựa chọn để làm PPP. Các dự án không thể làm được PPP thì mới tiến hành theo hình thức đầu tư công truyền thống

Ở các nước đang phát triển, mô hình PPP bắt đầu phổ biến từ đầu thập niên 1990, nhất là ở khu vực Mỹ Latinh. Theo số liệu thống kê của Ngân hàng Thế giới, trong 20 năm (1990-2009), đã có 4.569 dự án được thực hiện theo phương thức PPP ở các nước đang phát triển với tổng vốn cam kết đầu tư 1.515 tỷ đô la Mỹ. Con số này bao gồm cả việc tư nhân hóa các doanh nghiệp Nhà nước. Tổng mức đầu tư nêu trên chỉ tương đương với 1% GDP của các nước đang phát triển trong hai thập kỷ qua. Với mức đầu tư cho cơ sở hạ tầng vào khoảng 5-6% GDP thì đầu tư theo phương thức PPP chỉ chiếm khoảng 20%. Đây là một con số khá khiêm tốn.

Xét về vùng lãnh thổ, mô hình PPP phổ biến nhất ở các nước Mỹ Latinh trong 20 năm qua. Ở thời kỳ đỉnh điểm, khu vực này chiếm đến 80% lượng vốn cam kết. Hiện nay, các nước này vẫn đang dẫn đầu thế giới. Đối với khu vực Đông Á và Thái Bình Dương, mô hình này không có nhiều tiến triển.

HÌNH THỨC PPP TẠI VIỆT NAM

Ở Việt Nam, theo thống kê của Ngân hàng Thế giới, trong giai đoạn 1994-2009 đã có 32 dự án được thực hiện theo mô hình PPP với tổng mức vốn cam kết khoảng 6,7 tỉ USD. Cũng giống như các nước khác, mô hình BOT và BOO chiếm tỷ phần chủ yếu. Hai lĩnh vực chiếm tỷ phần lớn nhất là điện và viễn thông. Ngoài ra, có thể kể đến nhiều dự án hợp tác công - tư khác đã và đang được triển khai từ thập niên 1990 đến nay như: BOT cầu Cỏ May, BOT cầu Phú Mỹ, điện Phú Mỹ, và rất nhiều nhà máy điện nhỏ và vừa khác đang được thực hiện theo phương thức BOO. Về mô hình BOT, tổng cộng có 26 dự án với tổng mức đầu tư là 128 ngàn tỷ đồng.

Ta thấy rằng hình thức đầu tư theo hợp đồng BOT, BT, BTO đang phát triển theo chiều hướng tích cực. Vậy dưới sự giám sát và hỗ trợ của Nhà nước, hình thức đầu tư theo mô hình PPP đã bắt đầu có sự tiến triển so với các hình thức đầu tư khác.

Đặc biệt là sau khi Quyết định 71/2010/QĐ-TTg về việc ban hành Quy chế Thí điểm đầu tư theo hình thức PPP được ban hành và chính thức có hiệu lực từ ngày 15/1/2011. Quyết định này đã thu hút sự chú ý của giới đầu tư trong và ngoài nước đang dồn vào mô hình PPP.

Theo thống kê cho thấy mô hình PPP tuy đã có ở Việt Nam theo hình thức chủ yếu là BOT, BTO và BOO nhưng số lượng còn quá khiêm tốn, chủ yếu tập trung ở các công trình như giao thông, điện và khi triển khai cũng cần những điều kiện nhất định khác, đặc biệt là vấn đề pháp lý của nước ta.

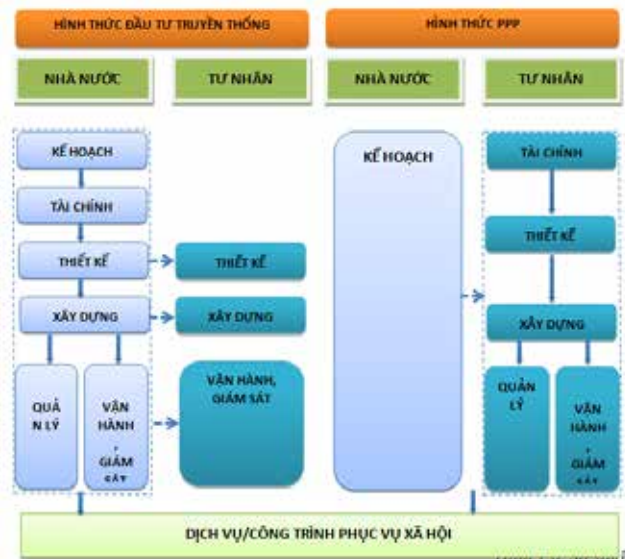
Vướng mắc chính là ở chỗ chính sách và cơ chế hoạt động của hình thức PPP theo Quyết định 71/2010/QĐ-TTg đã không đảm bảo được một khuôn khổ pháp lý đủ mạnh để vận hành mô hình này.

Thêm vào đó, việc phân định hợp đồng PPP theo Quyết định 71/2010/QĐ-TTg; hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao (BOT), hợp đồng xây dựng-chuyển giao-kinh doanh (BTO) và hợp đồng xây dựng-chuyển giao (BT) theo Nghị định 108/2009/NĐ-CP đã phần nào gây ra những khó khăn và thu hẹp phạm vi hợp tác công-tư trên nhiều lĩnh vực.

Nghị định số 15/2015/NĐ-CP về PPP (trên cơ sở hợp nhất Quyết định 71/2010/QĐ-TTg và Nghị định 108/2009/NĐ-CP) đã được ban hành và có hiệu lực từ ngày 10/4/2015 khắc phục những bất cập xung quanh hình thức đầu tư PPP. Nghị định 15/2015/NĐ-CP đã tạo ra cơ chế pháp lý theo hướng tăng tính hấp dẫn cho nhà đầu tư, thông qua các ưu đãi về thuế: thuế thu nhập doanh nghiệp dành cho nhà đầu tư, thuế xuất, nhập khẩu hàng hóa để thực hiện dự án và miễn, giảm tiền sử dụng đất đối với diện tích đất được Nhà nước giao hoặc cho thuê.

Về tổng thể, Nghị định 15/2015/NĐ-CP đã phần nào phù hợp hơn với các thông lệ quốc tế, tiệm cận với các khuyến nghị về chính sách phát triển kết cấu hạ tầng của Diễn đàn kinh tế thế giới trong các năm qua. Theo đó, các lĩnh vực của

đầu tư công được mở rộng hơn nhiều so với trước đây, từ kết cấu hạ tầng cơ bản cho đến các công trình, dịch vụ công trong các lĩnh vực xã hội như y tế, giáo dục, dạy nghề... góp phần xóa bỏ độc quyền Nhà nước trong xây dựng, quản lý, khai thác và điều hành đầu tư công.



Hình 1.6. So sánh hình thức đầu tư truyền thống và hình thức PPP

Bên cạnh việc chính thức đưa các dự án BOT, BTO và BT trở thành một dạng của hợp đồng đầu tư theo hình thức PPP, Nghị định 15/2015/NĐ-CP cũng đã bổ sung một số loại hợp đồng mới như xây dựng-sở hữu-kinh doanh (BOO), xây dựng-chuyển giao-thuê dịch vụ (BTL), xây dựng-thuê dịch vụ-chuyển giao (BLT), kinh doanh-quản lý (O&M) vào danh sách hợp đồng đầu tư cùng loại.Sau khi Nghị định 15/2015/NĐ-CP được ban hành và chính thức đi vào đời sống, xu hướng phát triển của các dự án PPP gia tăng rõ rệt.

SỰ KHÁC BIỆT GIỮA HÌNH THỨC PPP VÀ ĐẦU TƯ CÔNG

Trong hình thức đầu tư truyền thống thì Nhà nước thực hiện toàn bộ các phần việc của dự án như: Thu xếp nguồn vốn (ngân sách Nhà nước), xây dựng công trình, quản lý, vận hành và chịu mọi rủi ro trong suốt vòng đời của dự án với mục tiêu là an sinh xã hội. Trường hợp nhà đầu tư tư nhân tham gia đầu tư toàn bộ và chịu mọi rủi ro trong quá trình thực hiện thì được xem là hình thức tư nhân hóa. Hình thức đối tác công tư là hình thức đầu tư ở giữa hình thức đầu tư truyền thống và tư nhân hóa, trong đó thể hiện sự hợp tác giữa Nhà nước và tư nhân, mỗi bên đều đóng góp nguồn lực và thể mạnh của mình trong việc đạt được mục tiêu.

Đối với hình thức PPP, Nhà nước có thể thuê/mua các dịch vụ của tư nhân (như thiết kế, xây dựng...) tùy theo tính chất công việc và đặc điểm của dự án. Vai trò của tư nhân như là “người bán” các sản phẩm và có tính chất đơn lẻ. Trong hình thức đối tác công tư, mỗi quan hệ giữa người bán và người mua không còn tồn tại mà thay vào đó là sự bình đẳng, cùng tham gia thực hiện dự án với mục tiêu hiệu quả cao nhất. Sự khác nhau cơ bản giữa hình thức đầu tư

truyền thống và hình thức đối tác công tư chính là việc chuyển giao trách nhiệm thực hiện công việc từ Nhà nước sang đối tác tư nhân trong khi Nhà nước vẫn giữ quyền quản lý và đảm bảo chất lượng, hiệu quả khai thác và sử dụng công trình, dịch vụ công cho xã hội.

Về vấn đề tài chính, khi thực hiện dự án PPP Nhà nước không phải chịu áp lực của việc thu xếp nguồn vốn đầu tư, rủi ro vượt chi phí đầu tư xây dựng công trình, mà Nhà nước chỉ tham gia góp vốn hoặc thanh toán chi phí cho nhà đầu tư tùy theo sản phẩm của dự án. Các rủi ro về tài chính được chuyển giao cho nhà đầu tư tư nhân, Nhà nước chỉ quản lý về chất lượng và đóng góp nguồn lực dựa trên thỏa thuận của hợp đồng hoặc chất lượng của dịch vụ, công việc mà nhà đầu tư tư nhân thực hiện dự án. Nhà nước đặt ra những yêu cầu và chuyển giao cho tư nhân thiết kế, thu xếp vốn, xây dựng, vận hành đáp ứng được các tiêu chí yêu cầu trong vòng đời dự án. Các rủi ro của dự án được chuyển từ Nhà nước sang tư nhân một phần hoặc toàn phần (tùy theo điều kiện của hợp đồng dự án). Bên cạnh đó, việc phân bổ rủi ro, quản lý hợp đồng, thông tin dự án cũng có sự khác nhau giữa hình thức đầu tư truyền thống và hình thức PPP.

HỆ THỐNG VĂN BẢN PHÁP LÝ CHO HÌNH THỨC PPP

Ngoài những Luật hiện hành, riêng hình thức PPP còn được điều chỉnh bởi một số loại văn bản sau:

Nghị định số 15/2015/NĐ-CP ngày 14/02/2015 về đầu tư theo hình thức đối tác công tư;

Nghị định số 30/2015/NĐ-CP ngày 17/03/2015 về Quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật đấu thầu về lựa chọn nhà đầu tư;

Thông tư số 02/2016/TT-BKHĐT ngày 01/3/2016 của Bộ Kế hoạch và đầu tư hướng dẫn lựa chọn sơ bộ dự án, lập, thẩm định phê duyệt đề xuất dự án và báo cáo nghiên cứu khả thi dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư;

KẾT LUẬN

Hoạt động đầu tư theo hình thức PPP của Việt Nam tuy mới đi vào thực hiện trong mấy năm trở lại đây nhưng đã góp phần giải quyết được vấn đề hiệu quả thấp của đầu tư công, giải quyết vấn đề về vốn trong đầu tư toàn xã hội. Tác động tích cực nhất hình thức PPP là mở ra cơ hội, điều kiện huy động nguồn vốn của khu vực tư nhân vào việc đầu tư cho cơ sở hạ tầng, giảm gánh nặng cho ngân sách Nhà nước, thúc đẩy hoạt động của khu vực tư nhân trong việc góp trách nhiệm cùng với Nhà nước khai thác và xây dựng các công trình, hạng mục, dự án công cho sự phát triển của nền kinh tế và xã hội Việt Nam. Chính vì vậy, việc thu hút nguồn vốn đầu tư theo hình thức PPP là rất quan trọng đối với nền kinh tế xã hội của mỗi quốc gia. Nguồn vốn đầu tư theo hình thức này càng trở lên ý nghĩa hơn đối với các quốc gia đang phát triển, nguồn ngân sách còn hạn hẹp, trình độ khoa học kém, cơ sở hạ tầng chưa đồng bộ. Việc thu hút nguồn vốn đầu tư ngoài ngân sách sẽ giúp các quốc gia phát triển nền kinh tế một cách đồng bộ và hiệu quả cao.

BIẾN ĐỔI KHÍ HẬU VÀ CÁC TÁC ĐỘNG TỚI CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG

NGÔ THẾ HÙNG

■ BIẾN ĐỔI KHÍ HẬU LÀ TÁC NHÂN GÂY RA CÁC HIỆN TƯỢNG THỜI TIẾT CỰC ĐOAN, NHƯ MƯA NHIỀU HƠN, BÃO NHIỀU HƠN VÀ THỜI TIẾT THẤT THƯỜNG HƠN. TRONG BỐI CẢNH ĐÓ, LỰA CHỌN CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG HẸM LÀ PHƯƠNG ÁN BỀN VỮNG VÀ THÂN THIỆN VỚI MÔI TRƯỜNG NHẤT HIỆN NAY.



Theo kịch bản biến đổi khí hậu, nếu nước biển dâng lên 1 mét phần lớn các tuyến đường bộ ven biển, cửa sông sẽ bị ảnh hưởng, nhiều đoạn sẽ bị ngập lụt trầm trọng. Các tuyến đê sông, đê biển kết hợp giao thông sẽ đều phải mở rộng, nâng cao không những chỉ tương ứng với mực nước dâng mà còn do sóng sẽ tăng lên. Đặc biệt khu vực đồng bằng sông Cửu Long với địa hình thấp, mạng lưới sông ngòi, kênh rạch dày đặc nên nước biển dâng, xâm nhập mặn có

thể truyền rất sâu vào trong nội địa, ảnh hưởng tới toàn bộ mạng lưới giao thông khu vực.

Đối với công trình cầu, mực nước thiết kế tăng lên có thể gây ngập, giảm tính không thông thuyền, ảnh hưởng tới kết cấu bê tông và kết cấu thép do xâm nhập mặn sâu hơn. Dòng chảy sông thay đổi sẽ là tác nhân gây xói và ảnh hưởng trực tiếp tới tính bền vững của công trình.

Đối với công trình cảng, nước biển dâng không chỉ gây ngập các hạng mục công trình cảng như bến bãi, khu hậu cần cảng, đường vào cảng, mà mực nước dâng cao làm chế độ dòng chảy ven bờ thay đổi gây xói lở, bồi lắng bờ, ảnh hưởng trực tiếp tới luồng lạch vào cảng và tới vùng nước trước cảng. Các công trình đê kè chắn sóng sẽ bị hạn chế đáng kể chức năng thiết kế do ngập sâu hơn dưới mặt nước, thủy triều và sóng đều tăng lên ảnh hưởng tới tính an toàn của công trình bến và cảng.

Mưa nhiều hơn đã là một nguy cơ lớn đối với công trình giao thông khi gây ra quá tải và tổn hại tới hệ thống thoát nước. Mưa lớn hơn còn gây sạt lở tại các vùng đồi núi gây ách tắc giao thông trầm trọng. Tất cả các tuyến đường đồi núi nước ta đều tiềm ẩn nguy cơ này, nhưng đặc biệt nghiêm trọng là tại các tuyến đường mới mở, mới nâng cấp cải tạo. Mưa nhiều hơn cùng với tính thất thường và khó dự báo hơn của chế độ mưa cũng là một trở ngại không nhỏ trong thi công và trong công tác đảm bảo chất lượng, tiến độ các công trình giao thông. Lũ lụt, ngập úng cao và thường xuyên hơn sẽ dẫn đến những phản ứng rất tự nhiên của cộng đồng là san nền cao hơn, phá vỡ quy hoạch về cao độ và lại gây ngập lụt cho các tuyến đường giao thông.

Sự nóng lên, hiện tượng khô hạn và xuất hiện nhiều trạng thái nhiệt độ cực đoan đó là biểu hiện rõ rệt nhất của biến đổi khí hậu. Các nguy cơ do hiện tượng này tạo ra đối với công trình giao thông chủ yếu liên quan đến hiện tượng giãn nở nhiệt của kết cấu, đặc biệt là kết cấu thép và hiện tượng mềm hóa (giảm cường độ) lớp bê tông nhựa trên mặt đường. Cần phải lưu ý thêm, cùng với sự nóng lên của nhiệt độ không khí, biên độ dao động nhiệt ngày đêm cũng sẽ tăng lên có tác động bổ sung vào các nguy cơ nêu trên.

Khô hạn hơn sẽ gây lũ lụt lớn hơn. Điều này thoát nghe có vẻ chưa hợp lý, nhưng đó chính là một cơ chế của tự nhiên. Khi thời tiết khô hạn, thảm thực vật sẽ biến đổi, sẽ không còn những cánh rừng rậm nhiệt đới, sẽ giảm mật độ thảm thực vật tại các cánh rừng thưa, sẽ xuất hiện nhiều hơn đất trống, đồi trọc. Hậu quả là tăng phủ giảm đi đáng kể khả năng giữ nước, mặt đất sẽ giảm khả năng thấm, hệ số dòng chảy mặt của lưu vực sẽ tăng lên và do vậy lũ lụt sẽ tăng lên cả về cường độ và mức độ thường xuyên.

Cùng với khô hạn tăng lên là nguy cơ cháy rừng, nguy cơ xói mòn đất. Tất cả điều này đều sẽ làm cho lũ lụt tăng lên và trầm trọng hơn. Khô hạn hơn còn trực tiếp làm hạ thấp mực nước ngầm, đồng thời làm tăng nhu cầu khai thác, sử dụng nước ngầm. Quá trình này gây lún nền trên diện rộng khu vực đồng bằng, mà điển hình là thành phố Hà Nội, làm cho ngập úng càng thêm trầm trọng và với quy mô rất lớn.

Bão đương nhiên là tác nhân gây ra nhiều mối nguy hiểm cho công trình giao thông, nhưng biến đổi khí hậu làm tăng tính thất thường của bão mới là điểm mới cần

chú ý. Tại miền Nam, nơi mà trước đây gần như không biết đến bão, đã và sẽ chịu rất nhiều ảnh hưởng nếu bão đổ bộ, bởi các công trình trong miền Nam đặc biệt là giao thông nông thôn không tính tới ảnh hưởng của gió bão.

Ngoài các nguy cơ trực tiếp do biến đổi khí hậu gây ra đối với công trình giao thông, còn các nguy cơ gián tiếp khác không gây ra bởi các yếu tố thời tiết, đó chính là yếu tố chủ quan đang ảnh hưởng trực tiếp tới những nhà quản lý, kỹ sư làm công tác giao thông.

Trong phần lớn các quy trình về thiết kế, thi công cũng như tiêu chuẩn về vật liệu đều có các yếu tố, các thông số thời tiết và khí hậu. Biến đổi khí hậu sẽ tạo ra nhiều hiện tượng thời tiết cực đoan, không theo quy luật sẽ làm giảm đáng kể tính chính xác và độ tin cậy của hệ thống quy trình, tiêu chuẩn đang áp dụng. Có thể kể ra đây là phân vùng khí hậu, phân vùng mưa, phân vùng gió bão trong các quy trình, tiêu chuẩn chắc chắn cần phải xem xét điều chỉnh.

Các thông số tối đa, tối thiểu về nhiệt độ, độ ẩm, gió, thủy triều, ... cũng như biên độ biến đổi theo mùa, biên độ biến đổi ngày đêm của các thông số nêu trên sẽ thay đổi và ảnh hưởng trực tiếp tới các công thức tính toán kết cấu, tính toán mặt đường, tính toán cao độ của công trình giao thông.

Đối với công tác tính toán thủy văn, hải văn, các hệ số khi tính toán cường độ mưa, các bảng tra về thông số khí hậu, chắc chắn sẽ phải có những điều chỉnh đặc biệt tại khu vực Nam Bộ nơi sẽ chịu ảnh hưởng rất lớn của nước biển dâng và bão. Và cuối cùng, còn một nguy cơ rất lớn mà chúng ta cần phải đề cập tới đó chính là sự chủ quan, thiết hiệu biết, coi thường các nguy cơ về biến đổi khí hậu, thậm chí sự phóng đại quá mức những hệ quả của biến đổi khí hậu cũng là một nguy cơ không nhỏ.

Việc lựa chọn, so sánh các công trình giao thông với những tiêu chí thân thiện với môi trường, thích ứng được với biến đổi khí hậu là yêu cầu bắt buộc để hướng tới phát triển bền vững. Từ đầu bài viết, chúng ta chưa thấy các tác động tới công trình hầm. Không có gì là ngạc nhiên, hầm chính là dạng công trình giao thông ít ảnh hưởng nhất bởi biến đổi khí hậu. Thực tế các công trình hầm trên tuyến đường sắt Bắc - Nam và tuyến đường sắt Hà Nội - Đồng Đăng đã được xây dựng từ hàng chục thậm chí cả trăm năm nay với rất ít sửa chữa mà vẫn "trơ gan cùng tuế nguyệt" là minh chứng cho điều đó.

Trong thời gian gần đây hàng loạt công trình hầm đường bộ, đường sắt lớn trên thế giới được hoàn thành đã khẳng định xu thế lựa chọn bền vững này. Các công trình hầm đường bộ lớn của Việt Nam được xây dựng và hoàn thành trong thời gian gần đây là bước tiến lớn về công nghệ và cũng là sự khẳng định về xu thế lựa chọn bền vững, thân thiện với môi trường, thích ứng được với biến đổi khí hậu của chúng ta.

TÁO BẠO TÌM GIẢI PHÁP MỚI CHỐNG HẦN LÚN VẾT BÁNH XE CỦA MẶT ĐƯỜNG BÊ TÔNG NHỰA

■ DỪNG CẢM TIỀN PHONG ÁP DỤNG MỘT CÔNG NGHỆ MỚI CHỐNG HẦN LÚN VẾT BÁNH XE MẶT ĐƯỜNG BÊ TÔNG NHỰA CỦA CÔNG TY CPĐT BOT ĐÈO CẢ KHÁNH HÒA - MỘT CÔNG TY MÀ CÔNG TY CỔ PHẦN ĐẦU TƯ ĐÈO CẢ CŨNG LÀ MỘT TRONG NHỮNG CỔ ĐÔNG CHÍNH, ĐÃ TÌM RA MỘT GIẢI PHÁP MỚI KHÔNG CHỈ CHO THÀNH CÔNG CỦA DỰ ÁN MÀ CÒN CHO CẢ NGÀNH GIAO THÔNG VIỆT NAM.

TUẤN ANH



Với ông Trần Phúc Tự, Tổng Giám đốc Công ty BOT Đèo Cả Khánh Hòa kiêm Phó Tổng Giám đốc Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả, thời điểm triển khai dự án mở rộng 37 Km trên Quốc lộ 1 từ hầm Cổ Mã về phía Nha Trang là giai đoạn căng thẳng và áp lực nhất.

Đó là giai đoạn năm 2013-2015, dự án thuộc các dự án mở rộng Quốc lộ 1 từ Thanh Hóa đến Cần Thơ là dự án giao thông trọng điểm của Bộ Giao thông Vận tải phải hoàn thành trước năm 2016. Điều đó cũng dễ hiểu, vì Quốc lộ 1 là tuyến giao thông quan trọng nhất cả nước, kéo dài từ bắc xuống nam. Nếu như không hoàn thành đúng tiến độ, mọi hoạt động giao thông trên tuyến đường này sẽ bị ảnh hưởng nghiêm trọng. Nhưng hoàn thành đúng tiến độ, không có nghĩa là được phép làm ẩu, phải vượt qua sự khan hiếm vật liệu và đặc biệt, việc vừa thi công vừa phải

đảm bảo an toàn giao thông tuyệt đối. Yêu cầu này quả là một thách thức lớn với nhiều chủ đầu tư và nhà thầu. Bộ Giao thông Vận tải phải thành lập nhiều "tổ đặc nhiệm", mỗi tổ do một Thứ trưởng phụ trách cùng các cơ quan chuyên môn của Bộ liên tục đi kiểm tra, kiểm soát và xử lý các vấn đề vướng mắc ngay tại các dự án. Vấn đề nghiêm trọng nhất mà nhiều nhà đầu tư trên QL1 đã gặp phải là mặt đường bê tông nhựa sau khi thi công xong một thời gian bị hằn lún. Đã có những đoạn bị hằn lún chỉ sau hai tháng hoàn thành trong mùa nắng nóng, buộc chủ đầu tư phải cào bóc lớp mặt đường để làm lại, rất tốn kém về chi phí và ảnh hưởng cả tới uy tín của chủ đầu tư. Bộ Giao thông Vận tải và các chuyên gia đã vào cuộc, rất nhiều cuộc hội thảo, đánh giá nguyên nhân nhưng vẫn chưa tìm được giải pháp tối ưu xử lý triệt để.

Nhớ lại khi đó, ông Tự kể rằng hằn lún vết bánh xe cũng sẽ là một vấn đề lớn đầy thách thức mà Công ty

CPĐT BOT Đèo Cả Khánh Hòa sẽ phải đối mặt. "Dù vào thời điểm đó chúng tôi chưa thi công thảm bê tông nhựa mặt đường, nhưng tôi đã phải trực tiếp đi khảo sát các dự án khác đang bị và hiểu rằng với việc triển khai thi công bê tông nhựa thông thường như hiện tại chắc chắn dự án của mình cũng sẽ bị lún," ông Tự kể.

Lý do được ông Tự giải thích là do đặc điểm đá làm bê tông nhựa ở khu vực dự án là đá Granite, nếu tập trung điều chỉnh các chỉ tiêu kỹ thuật của cấp phối bê tông nhựa để chống hằn lún vết bánh xe cho điều kiện nắng nóng thì lại bị nứt vỡ ổ gà khi gặp mùa mưa. Vào tháng 8/2014 nhà thầu đầu tiên của dự án thi công thử nghiệm bê tông nhựa đã phải trả giá cho hiện tượng nứt vỡ trong mùa mưa.

Sự lo lắng ngày càng lớn dần cuối năm 2014 khi mùa mưa kết thúc và cũng là lúc các nhà thầu của dự án bắt đầu thi công bê tông nhựa. Cũng như các dự án khác trong khu vực có mỏ đá loại Granite, phải sử dụng phụ gia phụ gia tăng độ dính bám của đá với nhựa đường (Wetfix BE) để rải thủ các lớp BTN C19, C12.5. c cho các chỉ tiêu kỹ thuật đều đạt yêu cầu và chống được hiện tượng nứt vỡ trong mùa mưa.

Đến tháng 2/2015, các nhà thầu đã bắt đầu thi công đại trà trên toàn tuyến lớp dưới BTN C19. Và đến tháng 5/2015, sau bốn tháng thi công, toàn bộ mặt đường chưa có vị trí nào bị bong tróc, nứt vỡ, nhưng khi theo dõi nhiệt độ trong lớp BTN mới đầu mùa nóng, có ngày trong lớp BTN đã lên đến 60 độ C. Tình trạng này khiến ban lãnh đạo nhà đầu tư lo ngại cho khả năng chống hằn lún vết bánh xe của lớp trên BTN C12.5, vì đây là khu vực có thời tiết nắng nóng kéo dài, từ tháng Một đến tháng Tám, với nhiệt độ cao từ 35-40 độ C. Đồng thời, cốt liệu đá Granite sản xuất BTN có tính dính bám nhựa kém và phải dùng thêm phụ gia tăng độ dính bám (Wetfix BE) sẽ làm nhiệt độ mềm hóa của nhựa giảm xuống, độ kim lún tăng lên đồng nghĩa với khả năng chống hằn lún vết bánh xe của bê tông nhựa bị giảm đi.

Ngoài ra, ông Tự cho biết thêm, do yêu cầu của dự án, trong quá trình thi công phải thông xe một bên tuyến để đảm bảo giao thông làm xe chạy theo vết, trùng phục nhiều lần trên lớp BTN mới rải trong điều kiện nhiệt độ môi trường cao với những ngày đỉnh điểm của mùa nắng nóng, có thể nhiều ngày nhiệt độ đo được trong lớp bê tông nhựa sẽ trên 60 độ C nên khả năng chống vết hằn của BTN suy giảm rất nhiều.

Một câu hỏi được đặt ra là làm sao để giải quyết vấn đề chống hằn lún trong mùa nắng nóng và chống nứt vỡ trong mùa mưa. Cách hiệu quả lúc đó là dùng nhựa polymer. Nhưng đây lại là một phương án rất tốn kém, sẽ khiến dự án bị đội vốn đầu tư lên đáng kể, mà chưa cho kết quả đánh giá trong thời gian khai thác dài nên cách này đã bị loại bỏ.

Có một điều may mắn và cũng rất trùng hợp. Một người bạn tại Đại học Giao thông Vận tải đang nghiên cứu thử nghiệm ở phòng thí nghiệm một chất phụ gia SBS

trộn vào BTN, giúp mặt đường bê tông nhựa tăng khả năng chống hằn lún vết bánh xe, đã giới thiệu với ông Tự. Chỉ có điều, trên thế giới chưa ai sử dụng phụ gia SBS trực tiếp thi công trộn cùng với các cốt liệu để sản xuất BTN. Thực chất, SBS thường được sử dụng để sản xuất ra nhựa đường polymer.

Ngay lập tức, sau khi báo cáo xin ý kiến Chủ tịch HĐQT, một cuộc hội thảo đã được ban lãnh đạo công ty tổ chức với các chuyên gia đầu ngành của trường Đại học Giao thông Vận tải, và cả chuyên gia Nhật Bản, bàn về các phụ gia chống hằn lún trên thế giới và tìm giải pháp áp dụng cho dự án. Tại cuộc hội thảo cả các chuyên gia đã so sánh và đều khẳng định phụ gia SBS chi phí rẻ, phù hợp với điều kiện thi công của các nhà thầu trong nước và chất lượng ở giai đoạn nghiên cứu là tốt, nhưng không ai dám khuyến chủ đầu tư nên sử dụng phụ gia SBS. Đơn giản là vì phụ gia này mới chỉ được sử dụng trong phòng thí nghiệm.

"Lúc đó cũng lo lắng, sử dụng polymer thì chi phí cao, sử dụng các phụ gia khác phải nhập từ Pháp hoặc Nhật thì việc thu mua, vận chuyển sẽ bị chậm không kịp tiến độ và chi phí cũng không rẻ. Nên cuối cùng quyết thi công thử nghiệm SBS trên một đoạn đường tại dự án cùng với các phụ gia PR-PLAST của Pháp và phụ gia TTP của Nhật để so sánh đánh giá, Phụ gia của Pháp, Nhật có các chuyên gia sang hướng dẫn trực tiếp quy trình thi công, phụ gia SBS chỉ có nhóm nghiên cứu của trường Đại học Giao thông Vận tải vừa làm vừa điều chỉnh" ông Tự kể lại.

Nhưng rồi thời gian đã chứng minh quyết định táo bạo đó của Công ty CPĐT BOT Đèo Cả Khánh Hòa là đúng. Sau khi đưa vào thực nghiệm việc thêm phụ gia SBS ngay trong quá trình trộn cấp phối BTN, trên đoạn đường hơn 200m tại Km 1422 thị xã Ninh Hòa, Khánh Hòa, cho kết quả khoan mẫu thí nghiệm vết hằn bánh xe rất tốt, ngang với các phụ gia chuyên dụng do các công ty nước ngoài chào bán. Kết quả được báo cáo Bộ Giao thông Vận tải xin phép áp dụng, nhưng vướng thủ tục kiểm định đối chứng, nên Bộ Giao thông Vận tải cũng không dám cho áp dụng ngay. Chính vì hiệu quả thiết thực của công nghệ này sau khi ban điều hành báo cáo, với sự quyết đoán Ông Hồ Minh Hoàng – Chủ tịch HĐQT đã quyết định cho áp dụng trên toàn tuyến, nếu rủi ro sau này có hư hỏng nhà đầu tư sẽ tự chịu chi phí. Tới nay, đã hơn một năm kể từ khi dự án hoàn thành mặt đường vẫn như vừa mới thi công.

Nhưng điều đáng mừng hơn không chỉ có thế. Ông Tự cho biết thành công của công ty trong việc áp dụng chất phụ gia SBS vào chống hằn lún vết bánh xe đã tạo ra một giải pháp mới chống hằn lún trong việc thi công mặt đường bê tông nhựa ở Việt Nam. "Sau khi biết chúng tôi làm được, nhiều nhà thầu và chủ đầu tư các dự án BOT giao thông khác cũng đã đến tìm hiểu và áp dụng theo. Hiện nay, công nghệ này đã được trường Đại học Giao thông Vận tải phát triển thành Quy trình kỹ thuật thi công, được Bộ Giao thông Vận tải ban hành cho phép các dự án áp dụng đại trà. Chúng tôi mừng vì đã đóng góp được cho ngành giao thông."



KINH NGHIỆM ĐẢM BẢO AN TOÀN CÔNG TRÌNH ĐANG KHAI THÁC KHI NỔ Mìn THI CÔNG HẦM CỔ MÃ

■ TRONG NHỮNG NĂM QUA BẰNG SỰ ĐẦU TƯ MẠNH MẼ CỦA NHÀ NƯỚC CÙNG VIỆC ÁP DỤNG CÔNG NGHỆ MỚI TRONG CÔNG TÁC THI CÔNG HẦM ĐƯỜNG BỘ QUA NÚI NGÀNH GIAO THÔNG VẬN TẢI NƯỚC TA ĐÃ ĐẠT ĐƯỢC NHỮNG THÀNH TỰU ĐÁNG KỂ THỂ HIỆN THÔNG QUA CÁC CÔNG TRÌNH HIỆN ĐẠI ĐÃ HOÀN THÀNH VÀ ĐƯA VÀO KHAI THÁC SỬ DỤNG NHƯ HẦM HẢI VÂN, HẦM ĐÈO NGANG, HẦM TRÊN CAO TỐC HÀ NỘI – LÀO CAI, HẦM PHÚ GIA – PHƯỚC TƯỢNG... VÀ HÀNG LOẠT CÔNG TRÌNH KHÁC ĐANG THI CÔNG SẮP HOÀN THÀNH NHƯ HẦM ĐÈO CẢ, HẦM CÙ MÔNG, HẦM MŨI TRÂU...

TH.S NGUYỄN HIẾU NGHĨA - TH.S NGUYỄN ĐỨC THUẬN

Trung tâm TVTK KCCT - TEDI

Thực tế cho thấy việc xây dựng hầm thường lựa chọn các vị trí có địa hình, địa mạo, địa chất, thủy văn thuận lợi để đặt công trình. Đảm bảo công trình nằm trong điều kiện ổn định và có chiều dài ngắn nhất để tiết kiệm chi phí đầu tư xây dựng. Với triết lý như vậy dẫn đến các công trình hầm nằm dọc theo QL1 có xu hướng rất gần với công trình hiện hữu đang khai thác như QL1, hầm đường sắt Bắc Nam hiện tại,... như hầm Phước Tượng, hầm Phú Gia, hầm Cổ Mã,

hầm Cù Mông, hoặc công trình hầm mới cạnh hầm cũ như hầm Hải Vân mở rộng hoặc hầm Đèo Ngang 2.

Công nghệ thi công hầm qua núi hiện nay đang sử dụng phổ biến ở nước ta là công nghệ NATM có sử dụng nổ mìn trong công tác đào. Việc đào hầm bản thân đã làm thay đổi ứng suất, biến dạng của môi trường địa chất xung quanh hầm, công tác nổ mìn tạo ra các xung chấn, các lực chấn động này sẽ lan truyền và tác động tới công trình

hiện hữu, gây ra các dao động đối với công trình, có thể dẫn tới các hư hỏng hoặc sụp đổ không mong muốn.

Vì vậy, mục tiêu đặt ra là nghiên cứu phương án thi công nổ mìn để đào hầm và phải đảm bảo an toàn cho các công trình hiện hữu.

TRÌNH TỰ THI CÔNG VÀ TÁC ĐỘNG NỔ ẢNH HƯỞNG ĐẾN CÔNG TRÌNH

Công tác đào, gia cố hầm qua núi theo các bước chủ đạo là định vị gương hầm, khoan tạo lỗ mìn, nhồi thuốc nổ, nổ mìn, thông gió - chọc om, xúc bốc vật liệu đào, vận chuyển ra ngoài, thi công kết cấu chống đỡ. Công tác nổ mìn sẽ giải phóng năng lượng giúp phá vỡ đá núi, đồng thời cũng tạo ra xung chấn tác động vào môi trường vật chất xung quanh điểm nổ. Tùy thuộc vào lượng và loại thuốc nổ, khối lượng nổ đồng thời ở một thời điểm, khoảng cách tới điểm nổ, cấu tạo địa tầng khu vực mà xung lực tác động lên công trình lân cận sẽ là lớn hay nhỏ. Chu trình diễn biến của một vụ nổ trải qua 3 giai đoạn. Giai đoạn đầu là thuốc nổ được kích nổ, tạo ra sóng nén chèn ép lên bề mặt vật chất và gây ra vùng nứt xung quanh điểm nổ. Giai đoạn 2 là lỗ khoan nạp thuốc nổ lúc này giãn nở, tạo ra sóng kéo lên bề mặt thoáng. Giai đoạn 3 của quá trình nổ là lỗ khoan nạp thuốc nổ giãn nở mạnh, không khí bị chèn ép rất mạnh dưới áp suất nổ cao. Năng lượng giải phóng từ vụ nổ sẽ gây phá hủy vật chất xung quanh điểm nổ, cấu trúc vật chất ở phía mặt thoáng sẽ bị phá vỡ.

Khi lựa chọn vị trí xây dựng hầm, để đảm bảo việc đào hầm giảm tối đa ảnh hưởng tới các công trình lân cận, khoảng cách giữa các công trình được lựa chọn thông thường để đảm bảo các công trình hiện hữu cơ bản nằm trong vùng chấn động và càng xa hầm càng tốt. Biên độ dao động và tần suất dao động của môi trường sẽ là cơ sở để xây dựng tiêu chuẩn đánh giá mức độ hư hỏng. Các nghiên cứu và kinh nghiệm cho thấy, nếu công tác thiết kế và kiểm soát nổ được thực hiện tốt thì sẽ tránh được việc sinh ra các dao động không mong muốn của nền đất gây ra các hư hỏng.

NGHIÊN CỨU GIẢI PHÁP

Để giảm tác động của công tác đào hầm bằng khoan nổ tới công trình hiện hữu đang khai thác, có thể xem xét một số giải pháp khác để thực hiện công tác đào như đào bằng máy đào (roadheader), đào bằng khiên đào (TBM) hoặc đào phá đá bằng sử dụng bột nở.

Với các biện pháp đào hầm bằng máy đào hoặc khiên đào phải đầu tư máy móc thiết bị với chi phí đầu tư lớn, khiên đào chỉ phù hợp với từng mặt cắt cụ thể, phương án sử dụng máy đào hoặc khiên đào có chi phí đầu tư lớn hơn, chưa phù hợp với điều kiện trong nước. Phương án sử dụng bột nở để đào đá đối với công tác đào hầm sử dụng lỗ khoan ngang, khoan xiên thì hiệu quả đào phá không cao, công tác nhồi bột khó khăn, thời gian thi công dài hơn, giải pháp này chưa từng được áp dụng cho đào hầm trong nước, chi phí xây dựng lớn hơn giải pháp nổ mìn thông thường.

Để giảm tối đa ảnh hưởng của công tác đào hầm bằng nổ mìn tới các công trình hiện hữu, đảm bảo an toàn cho công trình hiện hữu, cần nghiên cứu giải pháp nổ mìn vừa đảm bảo hiệu quả đào phá, vừa có tác động thấp nhất tới công trình hiện hữu. Công tác nổ mìn vi sai, điều khiển được thời điểm nổ của các vụ nổ trên gương hầm, cùng với việc bố trí các lỗ mìn, phân chia các vùng nổ, khống chế lượng nổ đồng thời, khống chế vận tốc dao động của công trình hiện hữu... sẽ giải quyết được bài toán đào hầm và đảm bảo an toàn cho công trình hiện hữu với chi phí đầu tư thấp nhất.

THỰC TẾ ÁP DỤNG ĐỐI VỚI HẦM CỔ MÃ

Hầm đường bộ qua đèo Cổ Mã là một hạng mục thuộc dự án hầm Đèo Cả, vị trí hầm Cổ Mã thuộc địa phận xã Đại Lãnh và xã Vạn Thọ, huyện Vạn Ninh, tỉnh Khánh Hòa. Hầm Cổ Mã gồm 02 hầm đơn, tổ chức giao thông một chiều ở mỗi hầm đơn, chiều dài hầm là 500m, khoảng cách giữa tim hai hầm đơn là 30m. Hầm được thiết kế và thi công theo phương pháp NATM. Thi công hầm, hồ móng khu vực cửa hầm sử dụng phương pháp đào bằng nổ mìn vi sai.

Hầm Cổ Mã đi gần song song về phía Tây hầm đường sắt Bắc Nam số 24. Khoảng cách gần nhất giữa các mép ngoài đường hầm Cổ Mã và hầm đường sắt số 24 là 47m ở cửa Bắc.

Địa chất khu vực hầm Cổ Mã và hầm đường sắt số 24 gồm tầng phủ là sét cát lẫn mùn thực vật, vật chất hữu cơ chiều dày nhỏ. Phần bố phía dưới là lớp tầng lẫn xen kẹp dăm sạn cát lẫn sét màu xám nâu, chiều dày khoảng 3m. Phía dưới là lớp đá granit phong hoá hoàn toàn thành sạn cát lẫn sét màu xám nâu, kết cấu chặt đến rất chặt, chiều dày lớp khoảng 5m. Tầng phủ mặt có vận tốc truyền sóng trong khoảng 0,5÷1,2 km/s. Tiếp theo là lớp đá granit phong hoá vỡ khối, nứt nẻ trung bình, màu xám đen, xám trắng, phát hồng, chiều dày khoảng 5,5m. Lớp đá granit phong hóa nhẹ đến vừa có vận tốc truyền sóng trong khoảng 1,7÷3,5 km/s. Phần đá gốc là lớp đá granit rắn chắc phong hóa vỡ khối, nứt nẻ ít, màu xám đen, xám trắng, phát hồng, lớp này có cường độ chịu nén rất lớn, có vận tốc truyền sóng trong khoảng 3,5÷5,5 km/s.

Nước ngầm trong vùng phát triển đá gốc phong hoá được di chuyển và tích tụ trong các đới khe nứt kiến tạo và trong các lỗ hổng của đới phong hoá. Hầm đường sắt có lớp vỏ bê tông xen với các đoạn không có vỏ bê tông. Nước ngầm chỉ xuất lộ trong đoạn lớp vỏ bê tông và trên nền đá Granitoid bị nứt nẻ. Trong khu vực hầm đường sắt, nước ngầm xuất hiện không đều dưới dạng thấm ướt, đôi chỗ tạo thành dòng nhỏ chảy.

Đường sắt Bắc Nam qua khu vực hầm số 24 khai thác với tần suất khoảng trên 20 chuyến tàu / ngày đêm. Hầm đường sắt số 24 đã được xây dựng từ thời Pháp, có tuổi thọ cao, kết cấu vỏ bê tông trong hầm đã bị phong hóa, suy giảm chất lượng, nước ngầm đã thấm qua bề mặt, một số vị trí bị rơi bê tông từ đỉnh hầm. Do đó trong môi trường hợp công tác đảm bảo an toàn chạy tàu Bắc Nam, an toàn cho hầm đường sắt khi thi công hầm Cổ Mã là điều kiện cực kỳ quan trọng. Mục tiêu đặt ra là thi công hầm Cổ Mã

theo phương pháp NATM có sử dụng nổ mìn cho công tác đào, phải đảm bảo an toàn tuyệt đối cho hầm đường sắt, an toàn chạy tàu Bắc Nam, đảm bảo tiến độ, chất lượng dự án.

GIẢI PHÁP THIẾT KẾ ĐỀ XUẤT

Khoảng cách từ mép hầm Cổ Mã tới hầm đường sắt số 24 là 47m. Khoảng cách này là cơ sở để thiết kế phương án nổ mìn khi đào hầm Cổ Mã, đảm bảo an toàn cho hầm đường sắt số 24. Tuy nhiên, do đặc điểm của hầm đường sắt số 24 và tầm quan trọng trong việc đảm bảo an toàn cho công tác chạy tàu, an toàn cho kết cấu hầm có tuổi thọ lớn, rủi ro xảy ra các hư hỏng là rất lớn dưới tác động của các sóng xung kích do công tác nổ mìn đào hầm Cổ Mã, Tư vấn đã cân nhắc và xem xét thêm khoảng cách là 25m (khoảng 2 lần đường kính hầm Cổ Mã) để xây dựng phương án nổ mìn, qua đó lựa chọn giải pháp đảm bảo an toàn nhất.

Các thông số quan trọng để khống chế ảnh hưởng tới an toàn hầm của hầm đường sắt số 24 là khống chế lượng nổ đồng thời tối đa và vận tốc dao động của hầm đường sắt nhỏ hơn vận tốc dao động cho phép đối với loại kết cấu này. Căn cứ Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 02:2008/BCT, xem xét các điều kiện yêu cầu như sau.

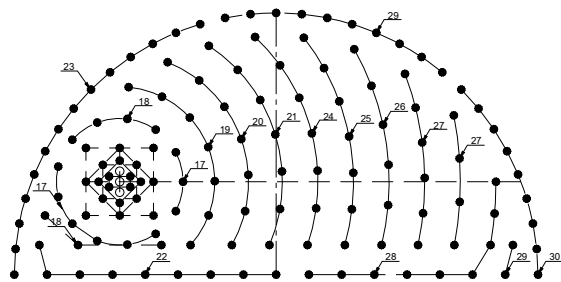
Khoảng cách về an toàn chấn động nổ mìn:

Khoảng cách về an toàn chấn động nổ mìn được xác định theo $r_c = K_c \cdot \alpha \cdot Q^{1/3}$. Với Q là khối lượng toàn bộ phát mìn, nổ đồng thời (kg); Kc là hệ số phụ thuộc vào tính chất đất nền của công trình cần bảo vệ; α là hệ số phụ thuộc vào chỉ số tác động nổ n.

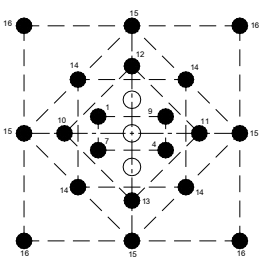
Căn cứ vào điều kiện địa chất khu vực, đá phong hóa trung bình, xác định trị số Kc=7, phá ngầm α =1.2, xác định với các khoảng cách 47m và 25m. Trong đó để đảm bảo an toàn tuyệt đối cho hầm đường sắt số 24, lựa chọn lượng nổ tối đa cho một lần nổ đồng thời là 20kg.

Giám sát công tác nổ mìn:

Phải thực hiện công tác giám sát nổ mìn nếu hệ số tỷ lệ Ds không đảm bảo yêu cầu như bảng dưới đây tương ứng với khoảng cách từ vị trí nổ mìn đến công trình gần nhất. Đối với hầm Cổ Mã phải thực hiện giám sát nổ mìn khi lượng nổ tức thời nhỏ hơn 5kg ứng với khoảng cách là 47m và dưới 2kg ứng với khoảng cách 25m.



Sơ đồ bố trí lỗ mìn trên gương phần vòm



Vùng đột phá

Sơ đồ bố trí lỗ mìn trên gương, vùng đột phá bố trí lệch về phía hầm đường sắt

Giám sát chấn động:

Giá trị vận tốc dao động phần tử cực trị tại nền đất của công trình không được vượt quá mức cho phép quy định tại bảng dưới đây. Quá trình nổ sẽ bố trí thiết bị đo đặc sóng chấn động tại hầm đường sắt 24.

Giá trị vận tốc dao động phần tử cực trị tại khu vực hầm đường sắt 24 ứng với các lượng nổ tức thời trong điều kiện đá cứng được xác định $V=500 \cdot (R/Q^{0.5})^{-1.6}$. Trong điều kiện đá trung bình $V=1140 \cdot (R/Q^{0.5})^{-1.6}$. Trong đó với R là khoảng cách đến điểm nổ và Q là khối lượng nổ tức thời. Với lượng nổ tức thời 20kg là đảm bảo điều kiện vận tốc dao động ở khoảng cách 25m tương đương 31.75m/s, tại khoảng cách 47m đảm bảo vận tốc nhỏ hơn 25m/s ứng với điều kiện đá trung bình.

Như vậy theo kết quả tính toán lý thuyết thì lựa chọn lượng nổ tối đa cho một lần nổ đồng thời là 20kg, sẽ đảm bảo an toàn cho hầm đường sắt với khoảng cách đến điểm nổ là 47m, khống chế vận tốc dao động nhỏ hơn mức 25m/s, lựa chọn mức thấp do tính chất của công trình hầm đường sắt đã có tuổi thọ lớn, kết cấu vỏ hầm đã suy giảm cường độ theo thời gian.

Phương án bố trí lỗ mìn để giảm chấn động trùng phục tới hầm đường sắt:

Đối với tất cả các loại kết cấu chống đỡ, kiến nghị đào phân bậc, vòm trước và tường sau. Nổ mìn vi sai để đào hầm. Khống chế lượng nổ đồng thời tối đa là 20 kg (theo tính toán lý thuyết). Giá trị lượng nổ cuối cùng sẽ được quyết định khi có kết quả nổ thử để đo đặc sóng chấn động, cũng như điều chỉnh trong quá trình thi công khi có các đo đặc giám sát, đo đặc chuyển vị hầm đường sắt.

Toàn mặt cắt hầm có tổng diện tích đào là 96.1m2 trong đó phần vòm là 53.5m2, phần tường là 42.6m2. Đối với việc đào phần vòm và phần tường, kiến nghị nổ vi sai phần nhỏ phía sát hầm đường sắt trước để tạo khoảng trống phía sát hầm đường sắt, mục đích để tạo vùng cắt sóng, giảm bớt việc truyền sóng chấn động ở các lần nổ tiếp theo (phần có khối lượng nổ lớn), giảm tác động trùng phục tới hầm đường sắt. Độ vi sai giữa các đợt nổ không nhỏ hơn 25ms.

Kiểm toán hầm đường sắt chịu chấn động từ vụ nổ:

Để xác định khả năng chịu lực, chuyển vị của kết cấu hầm đường sắt số 24, Tư vấn tiến hành tính toán kết cấu hầm chịu tải trọng động đất cấp VII tăng 2 cấp so với cấp động đất tại khu vực hầm, với lực động đất ngang phản ánh tương đồng với sóng xung kích từ vụ nổ đào hầm. Nếu kết cấu hầm đảm bảo khả năng chịu lực, biến dạng thì một cách gần đúng có thể coi kết cấu hầm an toàn dưới tác động của các vụ nổ đào hầm Cổ Mã.

Kết quả phân tích tính toán bằng phần mềm Phase2 cho kết quả: dưới tác dụng của tải trọng động đất cấp VII thang MSK64, chuyển vị của vỏ hầm đường sắt và đá núi xung quanh hầm lớn nhất là 4.7mm (tại khu vực tường hầm). Kiểm toán ứng suất nén trong vỏ hầm bê tông, kiểm toán chịu cắt vỏ hầm, kết quả đảm bảo điều kiện chịu lực. Như vậy có thể thấy kết cấu vỏ hầm và đá núi hầm đường sắt số 24 là đảm bảo điều kiện chịu lực cả trong trường hợp động đất cấp VII.

Giải pháp gia cố thêm hầm đường sắt:

Kết quả tính toán phân tích cho thấy hầm đường sắt an toàn khi chịu tác động của công tác nổ mìn đào hầm Cổ Mã. Tuy nhiên do kết cấu hầm đã được xây dựng từ khá lâu, chất lượng bê tông đã xuống cấp, do vậy trong quá trình nổ mìn đào hầm đường bộ, có thể xảy ra trường hợp rơi vỡ cục bộ bê tông vỏ hầm. Có thể xem xét một số biện pháp gia cố thêm hầm đường sắt như:

Đề xuất giải pháp sử dụng việc khoan neo dọc theo biên hầm: bố trí neo ở tường hầm với khoảng cách 1.5m theo chiều dọc hầm. Phạm vi đỉnh hầm sẽ khoan lỗ và tiến hành phun vữa vào lớp tiếp giáp giữa bê tông vỏ hầm, đá chèn và đá núi.

Sau mỗi đợt nổ mìn: Ngoài việc đo đặc giám sát, chuyển vị của hầm đường sắt, cần bố trí lực lượng cùng đơn vị quản lý đường sắt với các dụng cụ cần thiết đi dọc theo chiều dài hầm để đánh giá bằng mắt thường, san gạt, loại bỏ các vật liệu rơi từ vòm hoặc tường hầm làm ảnh hưởng đến đường ray, tà vẹt, khổ giới hạn chạy tàu, kiểm tra vị trí ray và đỉnh neo xem xét có bị bong bật hay xô dịch không để đảm bảo an toàn cho việc chạy tàu.

Các giải pháp quan trắc trong giai đoạn thi công:

Do hầm đường sắt đã có tuổi thọ cao, địa chất dọc theo hầm Cổ Mã có những sự thay đổi không đồng nhất, số liệu khảo sát chỉ mới xác định được ở khu vực hai cửa hầm, trên cơ sở lượng nổ lý thuyết tối đa cho một lần nổ đồng thời như trên, Phải tiến hành nổ thử ngoài thực địa để đo đặc sóng chấn động, giám sát nổ mìn để điều chỉnh lượng nổ cho phù hợp trong quá trình đào hầm.

Bố trí hệ thống quan trắc đo độ hội tụ, biến dạng dọc theo chiều dài hầm đường sắt, dự kiến 30m bố trí một mặt cắt đo để quan trắc và đánh giá mức độ an toàn của hầm đường sắt. Trong quá trình theo dõi giám sát độ hội tụ, biến

dạng nếu có diễn biến theo hướng xấu đi phải tiếp tục điều chỉnh lượng nổ, sơ đồ nổ, phương pháp nổ mìn cho phù hợp.

KẾT QUẢ THỰC TẾ CÔNG TÁC ĐÀO HẦM

Trên cơ sở thiết kế được các cơ quan kiểm tra và chấp thuận, Nhà thầu đã tiến hành triển khai thi công tại hiện trường, trong đó có công tác đo quan trắc hội tụ biến dạng, đo sóng chấn động tại hầm đường sắt số 24.

Đo quan trắc hội tụ biến dạng hầm đường sắt số 24 bằng máy Leica TS 15G có độ chính xác 3”, số liệu đo hàng ngày được lưu giữ trong PDA và được chuyển về máy tính trung tâm xử lý qua phần mềm Cyber NATM và tính toán ra sự dịch chuyển ngang hầm, dịch chuyển dọc hầm, lún và vẽ đồ thị biến dạng. Kết quả đo quan trắc hội tụ biến dạng hầm đường sắt nằm trong giới hạn an toàn cho phép được Tư vấn giám sát chấp thuận.

Công tác giám sát chấn động nổ mìn đã được Hội kỹ thuật nổ mìn Việt Nam – Trung tâm bồi dưỡng và tư vấn nổ mìn thực hiện tại vị trí hầm đường sắt số 24 và báo cáo kết quả. Công tác giám sát được thực hiện thành 2 đợt. Đợt 1 khi thi công đào hố móng cửa hầm, tiến hành đo cho 03 vụ nổ với lượng nổ tức thời lớn nhất thay đổi từ 3,5kg đến 6,0kg tương ứng với các khoảng cách đo từ 50m tới 94,5m, kết quả đo đợt 1 cho tốc độ dao động tổng hợp là 0,648mm/s ở tần số 7,7Hz. Đợt 2 khi thi công đào hầm, với lượng nổ tức thời 20kg, tốc độ dao động tổng hợp là 3,23mm/s ở tần số dao động 7,7Hz. Tốc độ dao động thấp hơn so với mức cho phép theo quy định, do đó vụ nổ đảm bảo an toàn theo quy chuẩn.

Thực tế ở khu vực cửa hầm gần đường sắt nhất, nhà thầu đã nổ với lượng nổ tức thời nhỏ hơn so với thiết kế đề xuất do đó tốc độ dao động nhỏ hơn so với thiết kế dự kiến. Đến nay công tác thi công hầm Cổ Mã đã hoàn thành và đang bàn giao đưa vào sử dụng. Trong suốt quá trình thi công hầm Cổ Mã, kết cấu hầm đường sắt số 24 được đảm bảo an toàn và công tác chạy tàu đảm bảo an toàn thông suốt.

ĐÁNH GIÁ, KẾT LUẬN

Việc thi công đào hầm Cổ Mã cạnh hầm đường sắt Bắc Nam số 24 đảm bảo an toàn cho hầm đường sắt số 24, đảm bảo an toàn chạy tàu là yêu cầu cực kỳ quan trọng và đây là công trình hầm đường bộ đầu tiên trong nước thi công theo phương NATM có sử dụng nổ mìn gần công trình hiện tại đang khai thác. Với các phân tích tính toán lý thuyết phù hợp với điều kiện dự án, các góp ý của các chuyên gia đầu ngành, công tác giám sát nổ mìn, đo đặc sóng chấn động được thực hiện đảm bảo theo quy định, công tác thi công hầm Cổ Mã đã thành công tốt đẹp, đảm bảo được an toàn cho hầm đường sắt, an toàn chạy tàu, đảm bảo tiến độ, chất lượng và giá thành công trình.

Giải pháp thi công ở hầm Cổ Mã sẽ là tiền đề cho các công trình có tính chất tương tự tham khảo và phát triển tiếp các nghiên cứu, áp dụng thực tiễn góp phần xây dựng các công trình giao thông đảm bảo phát triển bền vững, hiệu quả.

SỰ KHÁC NHAU VỀ ĐỊA CHẤT HẦM CÙ MÔNG GIỮA THIẾT KẾ KỸ THUẬT VÀ THỰC TẾ THI CÔNG

■ DỰ ÁN HẦM ĐƯỜNG BỘ CÙ MÔNG ĐƯỢC CHÍNH PHỦ ƯU TIÊN XÂY DỰNG TRONG QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG Ở VIỆT NAM. DỰ ÁN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG HẦM ĐƯỜNG BỘ QUA ĐÈO CÙ MÔNG LÀ MỘT HẠNG MỤC CỦA DỰ ÁN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG HẦM ĐƯỜNG BỘ QUA ĐÈO CẢ, TRÊN TUYẾN QUỐC LỘ 1 THUỘC TỈNH PHÚ YÊN VÀ TỈNH KHÁNH HÒA THEO HÌNH THỨC HỢP ĐỒNG BOT (XÂY DỰNG-VẬN HÀNH-CHUYỂN GIAO) VÀ BT (XÂY DỰNG-CHUYỂN GIAO). HẦM CÙ MÔNG CÓ CHIỀU DÀI TOÀN TUYẾN LÀ 6,62 KM. TRONG ĐÓ, CHIỀU DÀI HẦM CÙ MÔNG KHOẢNG 2.600M, ĐƯỜNG DẪN PHÍA BẮC KHOẢNG 2.000M VÀ ĐƯỜNG DẪN PHÍA NAM KHOẢNG 2.020M.

NGUYỄN ĐỨC TOẢN, TRẦN VĂN LUÂN
ĐOÀN TUYỂN HUẤN, NGUYỄN VĂN LINH
 Công ty CPTư vấn Xây dựng A2Z

Công tác khảo sát địa chất và công tác khảo sát địa chấn giai đoạn thiết kế kỹ thuật do liên doanh tư vấn thiết kế Nippon Koei Ltd. – Hoàng Long JSC. đã thực hiện hoàn thành cho các gói thầu.

Gói thầu CM1A-2 & CM1A-3 – Xây dựng 1/2 hầm Cù Mông phía Bắc do liên danh nhà thầu Công ty CP XD & Nhân lực Việt Nam (CMVietnam) và Công ty CP Đầu tư Xây dựng Hải Thạch thi công.

Ngày nay, công nghệ thi công hầm theo Công nghệ mới NATM (New Austrian Tunneling Method) đã phổ biến trên thế giới cũng như tại Việt Nam. Công nghệ NATM đã được áp dụng tại Việt Nam từ những năm đầu của thế kỷ 21; có thể kể tên một số hầm như: Hầm đường bộ qua đèo Hải Vân, Hầm Đèo Ngang, Hầm xuyên núi gói thầu số 6 tại Km186- Dự án Cao tốc Nội Bài – Lào Cai, và gần đây là Dự án Hầm

đường bộ qua Đèo Cả QL1, hầm Mũi Trâu thuộc cao tốc La Sơn Túy Loan, hầm núi Eo tại Km23 cao tốc Đà Nẵng – Quảng Ngãi, v.v... Căn cứ vào kết quả đào hầm thực tế, báo cáo tiến độ thi công chi tiết, tình hình điều kiện địa chất thực tế trong thi công hầm Cù Mông, bài viết này sẽ phân tích và đánh giá về sự sai khác giữa về điều kiện địa chất giữa Thiết kế Kỹ thuật (TKKT), Thiết kế Bản vẽ Thi công (TKBVT) và thực tế thi công của gói thầu CM1A-2 & CM1A-3.

Đặc điểm địa chất khu vực nghiên cứu:

Phức hệ Đèo Cả gần như bao trùm toàn bộ khu vực nghiên cứu (gồm 3 pha xâm nhập và pha đá mạch), trong đó dự án hầm Cù Mông các thành tạo đá macma thuộc pha 2.

- Phức hệ Đèo Cả - Pha 2 (γ₅Kđc2): Là pha chính của phức hệ, tạo các khối nhỏ đến hàng trăm km². Pha

xuất hiện bao trùm toàn bộ khu vực đèo Cù Mông, nhưng đôi chỗ xuyên cắt bởi các pha đá mạch. Thành phần bao gồm đá granit, granosyenit biotit (horblend) hạt nhỏ. Cấu tạo khối kiến trúc nửa tượng hình, hạt vừa đến hạt thô, đôi nơi có kiến trúc dạng porphy. Thành phần khoáng vật: Plagioclas: 16-30 %, thạch anh 25-35%, feldspat kali 40-55%, biotit 5-8%, horblend 2-5%... Các đá này chứa thể từ của pha 1 và xuyên cắt chúng ở một vài nơi.

- Kiến tạo: Vùng nghiên cứu tồn tại đá macma và đá biến chất. Trong quá trình khảo sát tại hiện trường phục vụ thiết kế đã ghi nhận đứt gãy lớn và nhiều vết lộ trong khu vực dự án. Phức hệ Đèo Cả xuyên cắt và hệ tầng Nha Trang, tại vị trí tiếp giáp tồn tại đới cà nát lớn, đới này có hướng á kinh tuyến, gần như trùng với tuyến hầm đi qua. Đới này tạo thành dải thung lũng thấp trũng chạy ngay bên phải hầm, song song với đường Quốc lộ 1A hiện tại.

- Phân cấp đất đá và kiểu kết cấu chống đỡ hầm (KCCĐ) tương ứng được tư vấn thiết kế đưa ra dựa trên sự phân loại cấp đá cho thiết kế hầm theo Tiêu chuẩn phân loại cho hầm 2006: Hầm trong núi của Nhật Bản. Cấp đá cho thiết kế được cho trong Bảng 1.

Điều kiện địa chất thực tế:

- Việc đánh giá địa chất tại hiện trường áp dụng theo tiêu chuẩn phân loại đá cho thiết kế hầm của Nhật Bản, và các kết quả phân tích cơ lý, phân tích hóa học, phân tích thành phần thạch học của đá ở giai đoạn thiết kế kỹ thuật.

Các đới địa chất trong hầm:

- Đới CL: Thành phần chính là đá Granit, granodiotit phong hóa mạnh nứt nẻ dập vỡ thành dạng tảng, dăm

Cấp đá cho mẫu lõi khoan thăm dò	Cấp đá cho Thiết kế hầm (Tiêu chuẩn phân loại cho hầm – 2006: Hầm trong núi - Nhật Bản)	Kiểu kết cấu chống đỡ (KCCĐ / Support Type)	Ghi chú
B	A	A	
CH	B	B	
CM	CI, CII	CI, CII	
CL	DI	DI	
DH	DII	DII	
DL	DIII	DIII	

cục, dăm sạn màu xám trắng, xám đen, xám xanh đôi chỗ lẫn đá mạch màu xám đen hạt nhỏ. Cấu tạo khối kiến trúc nửa tượng hình, hạt nhỏ đến hạt vừa, đôi nơi có kiến trúc dạng porphyry. Các khe nứt kiến tạo lấp nhét bởi sét lẫn dăm sạn.

- Đới CM: Thành phần chính đá Granit, granodiotit phong hóa trung bình màu xám trắng, xám đen, xám xanh đôi chỗ lẫn đá mạch màu xám đen hạt nhỏ. Đá tương đối cứng chắc nứt nẻ thành dạng tảng. Đá cấu tạo khối kiến trúc nửa tượng hình, hạt nhỏ đến hạt vừa, đôi nơi có kiến trúc dạng porphyry.

Hai gói thầu hầm chính phía bắc Cù Mông là CM1A-2 & CM1A-3, được Tư vấn giám sát đề xuất Chủ đầu tư phát hành Lệnh khởi công ngày 02/5/2016, tính đến ngày 05/12/2016 đã thi công được 217 ngày. Căn cứ vào kết quả đào hầm thực tế, báo cáo đánh giá chỉ số chất lượng khối đá (Rock Mass Rating – RMR) như bảng dưới đây để đưa ra phân loại cấp đá và đưa ra loại kết cấu chống đỡ như bảng 2.

Bảng 2. Đánh giá chỉ tiêu chỉ số chất lượng đá RMR và KCCĐ

Cấp đất đá đại diện của gương hầm	Điểm số RMR	Rock Grade based on RMR Score	Áp dụng kiểu kết cấu chống đỡ									
			DI	CII	CI	B	A	A	B	CI	CII	DI
A	96-100	81-100	A									
	91-95											
	86-90											
	81-85											
B	76-80	61-80	B									
	71-75											
	66-70											
	61-65											
CH-B	56-60	41-60	CI									
CH	51-55											
CM-CH	46-50											
CM	41-45											
CM 80%, CL 20%	36-40	21-40	CII									
CM 60% CL 40%	31-35											
CL > 50%	26-30											
CL 100%	21-25											
CL-DH	16-20	0-20	DI									
D _B , D _c	11-15											
	6-10											
	0-5											

BẢNG TỔNG HỢP KCCD THỰC TẾ VÀ THIẾT KẾ											
HÀM ĐÔNG						HÀM TÂY					
Thực Tế			Thiết Kế			Thực Tế			Thiết Kế		
Lý trình	Chiều dài	KCCD	Lý trình	Chiều dài	KCCD	Lý trình	Chiều dài	KCCD	Lý trình	Chiều dài	KCCD
Km1+996.63	23.90	DIII-Forcopoling	K2+006.63	47	DIIIA/DIII	Km2+002.81	60.90	DIIIA-Umbrella	K2+012.81	78.14	DIIIA/DIII
Km2+020.53			K2+053.63			Km2+063.71			K2+090.95		
	34.20	DIIIA-Umbrella		100	DI		27.20	DIII-Forcopoling		30	DI
Km2+054.73			K2+153.63			Km2+090.91			K2+120.95		
	24.30	CII(a)		65	CII		62.40	CII(a)		84.95	CII
Km2+079.03			K2+218.63			Km2+153.31			K2+205.90		
	129.00	CII(b)		60	CII		52.67	CII(b)		32.2	DI-large
Km2+208.03			K2+278.63			Km2+205.97			K2+238.10		
	67.00	CI		32.1	CI-large		13.20	DI-L		51.55	DI
Km2+275.03			K2+310.73			Km2+219.17			K2+289.65		
	3.67	CII(b)	K2+340.73				20.42	CI-L		32.2	DI-large
Km2+278.71				337.9	B	Km2+239.60			K2+321.85		
	13.50	CII-L					45.50	CI		20	CII
Km2+292.21			K2+678.63			Km2+285.10			K2+341.85		
	20.03	CI-L					4.63	CII(b)		263.95	II
Km2+312.23						Km2+289.72			K2+605.80		
	153.50	CI					13.50	DI-L			
Km2+465.73						Km2+303.22					
							20.13	CI-L			
	469.10					Km2+323.35					
							74.00	CI			
						Km2+397.35					
							14.50	CII(b)			
						Km2+411.85					
							70.00	CI			
						Km2+481.85					
							479.04				

Bảng 3. Tổng hợp sự sai khácphân cấp đá và loại kết cấu chống đỡ giữa thiết kế và thi công

• **Sự sai khác địa chất giữa khảo sát bước Thiết kế kỹ thuật và thực tế trong quá trình đào hầm:**

- Về cơ bản đoạn của hầm và đoạn từ lý trình đã thi công Km1+1996,63 đến Km2+054, tương ứng với các lỗ khoan hầm phía tây gồm các Lỗ khoan (LK) số : BV-N2 (Km2+007.9), BV-N4 (Km2+053.74); Hầm đông gồm các Lỗ khoan sốBV-N1 (Km2+001.54), BV-N3 (Km2+045.83) phân loại cấp đá theo lõi khoan và thực tế là phù hợp và logic không có sự khác biệt đáng kể (Thiết kế kiểu kết cấu chống đỡ DIII, còn thực tế thi công kiểu kết cấu chống đỡ DIIIA – có vòm ống thép bơm vữa tạo ô vượt trước - Injection Steel Pipe Umbrella).

- Tính đến ngày 05/12/2016 ống Hầm Tây đào được 464m trên tổng chiều dài gói thầu 1297.3m (đạt 35,8%); ống Hầm Đông đào được 457m/1303.3m (đạt 35,1%). Sự sai khác về điều kiện địa chất và kết cấu địa chấtđược tổng hợp theo bảng 3 dưới đây:

- Có sự sai khác phân cấp đá theo lõi khoan giữa khảo sát bước thiết kế kỹ thuật (TKKT) và thi công thực tế; điều đó chứng tỏ rằng điều kiện địa chất khu vực bị ảnh hưởng rất lớn của hiện tượng địa chất kiến tạo và động lực. Hiện tượng này chỉ có thể lý giải do hệ thống đứt gãy á kinh tuyến chạy gần song song với hầm gây ra. Qua tìm hiểu điều kiện thành tạo địa chất Miền Trung – Việt Nam thì khu vực Bình Định – Phú Yên chịu ảnh hưởng trực tiếp của rìa và bồn trũng thuộc bồn Phú Khánh ở phía bắc và xa hơn là bồn Cửu Long và nam Côn Sơn. Trong khu vực nghiên cứu đèo Cù Mông trong quá trình đi thực địa, các kỹ sư địa chất của Tư vấn Nippon Koei (Nhật) và Hoàng Long (Việt Nam) đã phát hiện ra nhiều điểm lộ và đới cà nát, chứng tỏ sự dịch chuyển trôi, trượt của hai cánh của đứt gãy á kinh tuyến gây ra thể hiện rõ. Nhìn chung, điều kiện địa chất khu vực xây dựng hầm Cù Mông rất phức tạp, điều kiện địa chất biến đổi theo diện và chiều sâu là khá rõ nét. Hầu hết

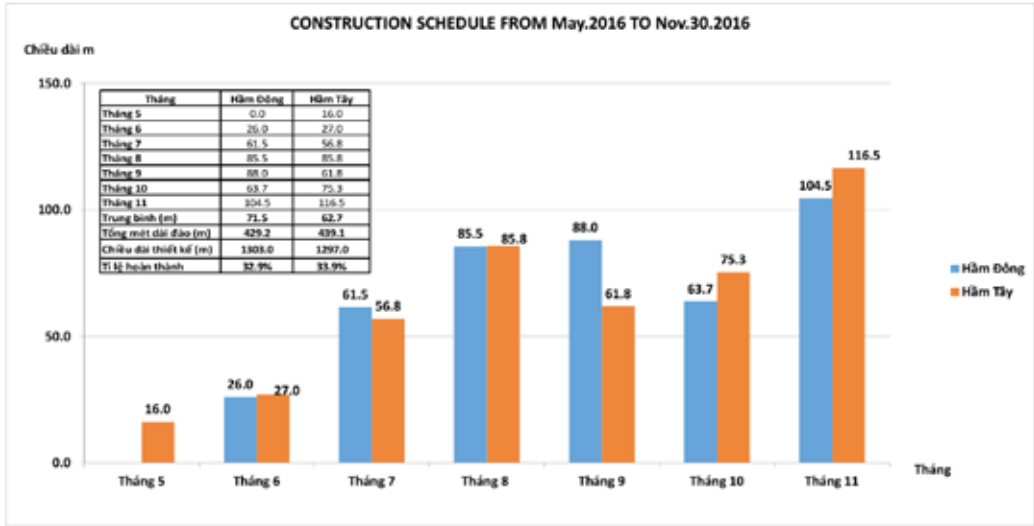
các lỗ khoan khảo sát giai đoạn TKKT tỷ lệ lõi khoan và Chỉ số chất lượng khối đá (RQD – Rock Quality Designation) rất thấp (chẳng hạn Lỗ khoan số BVN1- Lớp CL: Tổng chiều dài mẫu đá lấy được trong một hiệp khoan (Total Core Recovery) TCR = 0-40%, RQD=0-12%; Lỗ khoan số BV-T1- Lớp CM – (độ sâu 44-60m): TCR=10-30%, RQD=0%)...

Sự biến đổi phức tạp của điều kiện địa chất trong thực tế đào hầm, đòi hỏi người giám sát viên, kỹ sư địa chất của Tư vấn giám sát, cũng như Nhà thầu thi công, cần theo dõi sát sao tình hình khoan nổ mìn để sau khi bốc xúc sẽ đánh giá và mô tả chi tiết, chính xác điều kiện địa chất của từng gương đào nhằmđưa ra được loại, kiểu chống đỡ hầm hợp lý, và quyết định chiều dài bước đào (Round Length) tối ưu.

- Hai biểu đồ dưới đây thể hiện sựbiến đổi của trị số RMR thực tế đào hầm tại ống hầm Đông và hầm Tây ở phía bắc hầm Cù Mông, ghi chép theo lý trình từng chu kỳ đào. Nó cho thấy điều kiện địa chấtthực tếcủa khu vực, kèm theo đó làphân cấp đá và kết cấu chống đỡ hầm tương ứng, đúng theo triết lý NATM.



Trục hoành là Lý trình đường hầm tính từ cửa hầm, trục tung là điểm số địa chất khối đá RMR



Biểu đồ thể hiện năng suất đào hầm theo từng tháng trong vòng 7 tháng qua

Có thể thấy, càng vào sâu bên trong lòng núi, chỉ số chất lượng khối đá RMR càng có xu hướng tăng lên, tức là đá cứng/tốt hơn, khiến cho việc đào hầm dễ dàng hơn.

-Điều kiện địa chất thủy văn: Nói chung trong các chu kỳ đào hầm thì nước ngầm xuất lộ trong khu vực gương đào với lưu lượng không lớn. Cụ thể, trong quá trình đánh giá địa chất tại gương đào nước ngầm chỉ từ dạng ẩm ướt đến chảy nhỏ giọt cục bộ tại một vài đoạn trong hầm, và thường xuất hiện, thay đổi chênh lệch lưu lượng giữa mùa mưa và mùa khô. Trong quá trình thi công cũng đã đưa ra các giải pháp thoát nước, hạ thấp mực nước ngầm nhằm làm giảm khả năng xảy ra hiện tượng sập, sụt đất đá bên vách và trần hầm để không gây ảnh hưởng đến quá trình thi công.

- Công tác quan trắc địa kỹ thuật (biến dạng bên ngoài và bên trong hầm): là công tác rất quan trọng trong đánh giá điều kiện địa chất, sự ổn định của kết cấu chống đỡ hầm, theo đúng triết lý NATM. Công tác quan trắc như lắp đặt gương quan trắc tại các vị trí mái dốc của hầm, và bên trong hầm tại các vị trí tùy thuộc vào điều kiện địa chất, cũng như kết cấu chống đỡ hầm. Mục đích của việc theo dõi sự dịch chuyển của các mái dốc bên ngoài của hầm và biến dạng hội tụ bên trong hầm, là nhằm kiểm tra lại sự đánh giá địa chất và Kết cấu chống đỡ hầmđã áp dụng, nhằm có sự điều chỉnh KCCD khi xuất hiện các giá trị biến dạng ngưỡng nguy hiểm. Nói cách khác, trên cơ sở kết quả đo đạc, TVGS đưa ra các dự báo về các hiện tượng sụt trượt, hay sụt lún ngoài dự đoán/không lường trướccó thể xảy ra trong lòng khối đất đá bao quanh đường hầm trong quá trình thi công, từ đó đưa ra các biện pháp gia cố, chống đỡ bổ sung kịp thời và phù hợp để đảm bảo an toàn cho con người và thiết bị, cũng như mục tiêu kinh tế.

DỰ KIẾN TIẾN ĐỘ ĐÀO HẦM TIẾP THEO:

Căn cứ dựa vào tài liệu địa chất giai đoạn thiết kế cơ sở, thiết kế kỹ thuật và thiết kế bản vẽ thi công, tuyển hầm đi trong điều kiện địa chất phức tạp. Hầm gần như đi song song với khu vực đới cà nát đá do đứt gãy, đá trong hầm

có độ nứt nẻ rất cao, tính liên kết kém, độ cứng của đá khác nhau rất lớn. Do vậy điều kiện địa chất những đoạn tiếp theo dự báo còn phức tạp, cần theo dõi sát sao hàng ngày trước và sau mỗi chu kỳ khoan nổ mìn phá đá.

Với tình trạng năng lực máy móc, trang thiết bị, con người như hiện tại, và điều kiện đi kèm theo đó là công tác làm hồ sơ thanh toán giải ngân vốn cho Nhà thầu thi công kịp thời, và với tiến độ đào hầm như tháng 11/2016 (Ống hầm đông: 104,5m; ống hầm tây: 116,5m), càng đi sâu vào trong điều kiện địa chất tốt hơn, cùng với sự đẩy nhanh tiến độ thi công của Liên danh Nhà thầu, dự tính mức tăng năng suất khoảng 5%/tháng,thì khả năng mỗi tháng tiếp theo sẽ đào được khoảng 116m. Như vậy số thời gian đào của hầm Đông sẽ là 7,30 tháng, hầm Tây sẽ là7,20 tháng. Với kết quả dự báonhư trên thì dự tính đến ngày 31/7/2017 sẽ kết thúc công tác đào tại hai ống hầm Đông và ống hầm Tây phía bắc hầm Cù Mông.

Một yếu tố khác là từ tháng 11/2016 hầm phía Nam đã khởi công, đến nay đã làm xong đoạn hầm hờ, và hiện hầm Đông gói thầu CM1B2 đã đang đào vào các chu kỳ đầu tiên bên trong núi. Công tác đánh giá địa chất theo RMR và quyết định các hộ chiếu khoan nổ mìn, chiều dài từng bước đào, KCCD, và quan trắc theo NATM, sẽ được tiến hành tương tự như nửa hầm phía Bắc Cù Mông. Các bên sẽ luôn phối hợp tốt để kế hoạch thông hầm (đào đối hướng hai phía Bắc-Nam) sẽ diễn ra khớp như kế hoạch.

KẾT LUẬN

Qua công tác đánh giá điều kiện địa chất tại hiện trường áp dụng theo tiêu chuẩn phân loại đá cho thiết kế hầm của Nhật Bản, với công nghệ thi công hầm theo công nghệ mới NATM, cho phép ta điều chỉnh và tối ưu hóa kết cấu chống đỡ hầm theo điều kiện địa chất thực tế. Dựa vào năng lực của các bên tham gia dự án và liên danh nhà thầu,Công ty CP XD & Nhân lực Việt Nam và Công ty CP ĐTXD Hải Thạch, với công nghệ, máy móc, nhân lực không thua kém các nhà thầu khác ở Việt Nam, dự báo rằng các mục tiêu của dự án đặt ra sẽđược hoàn thành.

ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP THI CÔNG MỞ RỘNG HẦM LÁNH NẠN HẢI VÂN

ICHIZURU ISHIMOTO - PHẠM VĂN BUỒNG

Văn phòng Tư vấn Thiết kế Dự án
Hầm Đèo Cả, Cù Mông và Hải Vân 2

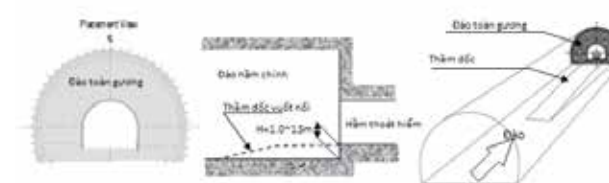
HẦM HẢI VÂN LÀ HẦM ĐƯỜNG BỘ XUYỀN QUADÈO HẢI VÂN, NỐI TỈNH THỪA THIÊN HUẾ VỚI THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG. HẦM ĐƯỢC KHỞI CÔNG VÀO NGÀY 27/08/2000 VÀ KHÁNH THÀNH VÀO NGÀY 5/06/2005. HẦM HẢI VÂN BAO GỒM:HẦM CHÍNH (HIỆN ĐANG KHAI THÁC) CÓ CHIỀU DÀI 6.280M; HẦM THOÁT HIỂM CHẠY SONG SONG VỚI HẦM CHÍNH DÀI 6280M, HẦM THÔNG GIÓ DÀI 1.810M VÀ 3 HẦM LỌC BỤI TĨNH ĐIỆN CÙNG VỚI 15 HẦM THÔNG NGANG.



Qua hơn 10 năm khai thác cùng sự phát triển nhanh chóng của các phương tiện giao thông, việc lưu thông một ống hầm với hai làn xe cơ giới hiện nay đã trở nên khó khăn phức tạp, dễ gây ùn tắc, hỏa hoạn và mất an toàn giao thông với lượng xe qua khu vực này hiện rất lớn. Do đó đầu tư để khai thác, sử dụng ống hầm Hải Vân thứ 2 là rất cấp bách để đáp ứng nhu cầu vận tải hiện tại và tương lai. Chủ trương đầu tư mở rộng Quốc lộ 1 đã được xác định tại Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/01/2012, tại Hội nghị lần thứ IV Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI, về xây dựng hệ thống kết

cấu hạ tầng đồng bộ phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước giai đoạn đến năm 2020. Điều này càng cho thấy cần thiết phải xây dựng và mở rộng ống hầm cứu nạn để thành hầm đường bộ Hải Vân thứ hai.

Theo kết quả dự báo nhu cầu giao thông qua hầm Hải Vân, các tuyến đường dẫn và hầm Hải Vân hiện tại sẽ mất tải vào năm 2021, nếu như hầm và các đường dẫn này không được mở rộng lên thành 4 làn xe cơ giới. Ngoài ra, tốc độ tối đa cho phép trong hầm là 70 km/h, tuy nhiên hiện tốc độ trung bình thực tế trong hầm chỉ vào khoảng



Biện pháp đào toàn gương

45 km/h, và có xu hướng giảm đi trong những năm sắp tới. Như vậy mục tiêu dự án mở rộng hầm Hải Vân giai đoạn 2 sẽ không chỉ nhằm nâng cao năng lực thông hành, mà còn cải thiện an toàn lưu thông do hầm hiện hữu chỉ có hai làn xe với giao thông hỗn hợp hai chiều, với nguy cơ xảy ra các tai nạn giao thông trong hầm ngày càng lớn. Sau khi hoàn thành giai đoạn 2, dự án hầm Hải Vân sẽ khai thác hai chiều với 4 làn xe cơ giới.

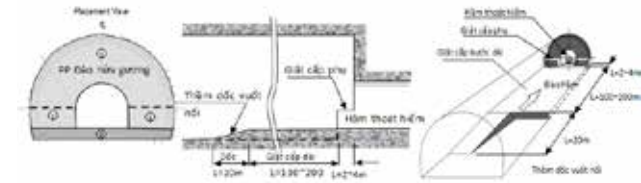
Tuy nhiên, không như những dự án hầm thi công mới từ đầu, hầm Hải Vân 2 được xây dựng trên cơ sở mở rộng hầm thoát hiểm. Vì vậy, trong giai đoạn xây dựng mở rộng này hầm đang lưu thông Hải Vân 1 và hầm thoát hiểm đều phải tiếp tục khai thác bình thường. Điều đó đòi hỏi phải có sự lựa chọn về giải pháp thi công nhằm đảm bảo duy trì lưu thông khẩn cấp qua hầm thoát hiểm.

Tại dự án mở rộng hầm Hải Vân, công tác thi công hầm sẽ áp dụng phương pháp đào NATM với bê tông phun và neo đá. Áp dụng biện pháp đào hầm bằng nổ mìn phá đá, với nhiều phương pháp thi công như thi công đào hầm toàn gương, phương pháp đào toàn gương không hoàn toàn kết hợp với đào giạt cấp phụ và giạt cấp bước dài.

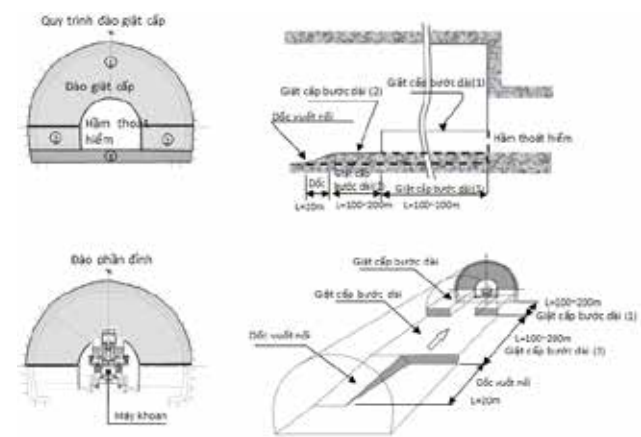
Thi công đào hầm toàn gương sẽ rất khó tiến hành nếu muốn đảm bảo cho các phương tiện giao thông khẩn cấp lưu thông. Khi đào toàn gương thì mặt đường thoát hiểm sẽ bị phá hủy do ảnh hưởng của nổ mìn. Cao độ mặt đường sẽ chênh nhau khoảng từ 1.0m đến 1.5m, buộc phải thi công một thêm dốc vuốt nối sau khi đã nạo vét đất đá, phải thực hiện một loạt các hoạt động thi công khác nhau liên quan đến việc đào hầm. Phương pháp đào toàn gương như vậy không còn phù hợp cho việc mở rộng hầm, do các phương tiện giao thông khẩn cấp không thể băng qua khu vực đang nổ mìn, khoan, nạo vét đất đá hay phun bê tông.

Phương pháp đào toàn gương không hoàn toàn kết hợp với đào giạt cấp phụ và giạt cấp bước dài. Phương pháp đào toàn gương không hoàn toàn sẽ được tiến hành đào đến đáy của hầm thoát hiểm trước tiên. Đối với biện pháp này các phương tiện giao thông khẩn cấp vẫn được lưu thông qua mặt gương đào, ngoại trừ thời điểm nổ mìn.

Phương pháp đào giạt cấp được chia thành 3 phần như hình dưới đây, đầu tiên là đào phần đỉnh, thứ hai là đào giạt cấp giữa, cuối cùng là đào phần đáy. Trong thời gian đào phần đỉnh, các phương tiện giao thông khẩn cấp không thể lưu thông qua hầm thoát hiểm do máy khoan đã chặn lối thoát hiểm. Phương pháp đào giạt cấp áp dụng cho phân loại đất đá yếu.



Đào toàn gương không hoàn toàn kết hợp với giạt cấp phụ



Phương pháp đào giạt cấp

Để đảm bảo giao thông hiện tại vẫn được duy trì trong suốt quá trình xây dựng. Kiến nghị sử dụng rào chắn tạm thời lắp đặt giữa khu vực giao thông hiện tại và khu vực thi công.

Khi đào mở rộng hầm được 50m, sẽ tiến hành kiểm soát việc dừng đỗ ở khu vực cửa hầm. Trong quá trình nổ mìn, giao thông hiện tại sẽ dừng cách xa 200m tính từ vị trí cửa hầm. Sử dụng che chắn đá văng khi nổ mìn, phòng ngừa những vụ tai nạn xảy ra bởi đá văng sau khi nổ mìn là một nhiệm vụ quan trọng ở khu vực nổ mìn. Vì vậy việc thực hiện những biện pháp an toàn là rất cần thiết.

Thời gian nổ mìn theo kế hoạch của nhà thầu và được tiến hành ít nhất hai lần trong một ngày. Phương thức cảnh báo trong thời gian nổ mìn được thực hiện bởi nhân viên thổi còi trước 10 phút hoặc 5 phút. Bảng thông báo ở làn đường giao thông lắp đặt ở vị trí cách 200m và 500m trước cửa hầm, xác định điểm nguy hiểm, địa điểm trú ẩn và bố trí một người canh giữ, thông báo tới tất cả những người liên quan về thời gian nổ mìn.

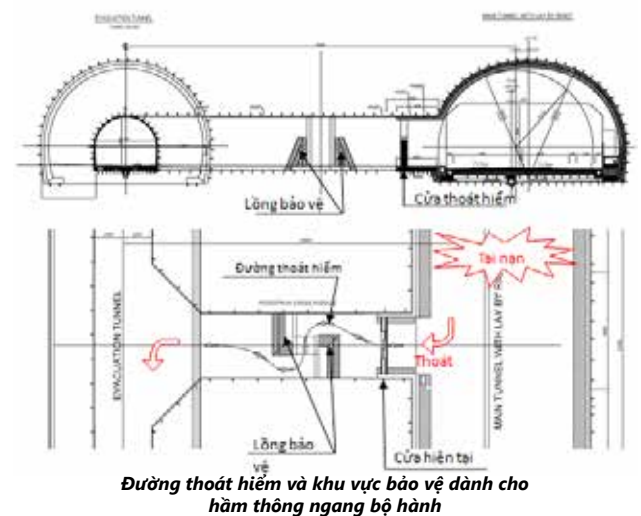
Khi có sự cố xảy ra trong hầm chính thì trung tâm điều khiển hầm sẽ ngay lập tức liên hệ với công trường thi công mở rộng hầm. Nhà thầu thi công phải tạm ngừng toàn bộ hoạt động thi công và tiến hành phối hợp với lực lượng cứu hộ theo sự chỉ định của Trung tâm quản lý hầm.

Hoạt động cứu hộ trong hầm chính (sau khi nhận được chỉ định của Trung tâm quản lý hầm), nhà thầu xác nhận tình hình sự cố. Đối với công tác khoan sẽ chuyển máy

SỔ TAY CÔNG TRƯỜNG

khoan sang cạnh hầm để nhường chỗ cho công tác cứu hộ, tuyến đường thoát hiểm phải được bảo đảm an toàn ngay lập tức.Với công tác dọn dẹp đất đá, toàn bộ đá sau khi nổ mìn sẽ được nhà thầu chuyển gọn sang một bên tường hầm nhằm đảm bảo an toàn cho tuyến đường thoát hiểm.Đối với công tác bê tông phun, nhà thầu sẽ cho dừng thi công và chuyển toàn bộ máy phun bê tông sang một bên tường hầm.Đối với công tác neo đá, nhà thầu sẽ cho ngừng thi công và di dời máy cấm neo sang một bên tường hầm.

Trường hợp xảy ra tai nạn trong hầm,thì hành khách sẽ sử dụng các hầm thông ngang gần mình nhất để di chuyển sang hầm thoát hiểm.Nên trong quá trình thi công mở rộng hầm,cần phải giữ nguyên các điều kiện thoát hiểm cho những người sử dụng hầm, trường hợp có tai nạn xảy ra trong hầm thứ nhất thì việc xây dựng hầm thứ hai sẽ bị ngừng lại để ưu tiên thoát hiểm cho hành khách. Hầm thông ngang sẽ được bảo vệ để tránh bị ảnh hưởng bởi công tác nổ mìn, tiếng ồn và những ảnh hưởng từ công tác khác của hầm, kết cấu bảo vệ phải đảm bảo cho phép đội cứu hộ và hành khách đi qua.



Đường thoát hiểm và khu vực bảo vệ dành cho hầm thông ngang bộ hành

Trường hợp nếu tai nạn trong hầm thứ nhất thì giao thông ngoài hầm sẽ dừng lại ngay bởi chỉ thị của Trung tâm điều khiển hầm.Đội cứu hộ sẽ vào hầm thứ nhất và thực hiện công tác cứu hộ. Đội cứu hộ khác sẽ đi vào hầm thoát hiểm và hầm thông ngang trong trường hợp cần thiết, việc di chuyển của các xe cứu hộ như sau:Xe cứu hỏađi vào hầm 1 tới nơi xảy ra tai nạn; Xe cứu thươngđi vào hầm 1 hoặc hầm thoát hiểm để tới nơi xảy ra tai nạn; Xe tuần trađi vào hầm 1 hoặc hầm thoát hiểm để tới nơi xảy ra tai nạn.

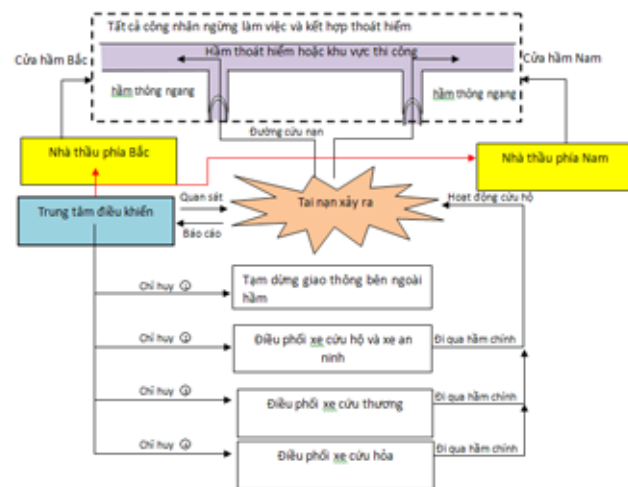
Các kịch bản cứu hộ, cứu nạn trong giai đoạn thi công mở rộng hầm được đề xuất như sau:Xe cứu hỏa sẽ sử dụng hầm chính trong trường hợp có tai nạn, xe này đi vào hiện trường từ trạm phía Nam và phía Bắc. Các xe cứu hộ (xe cứu thương, xe kéo) cũng sử dụng hầm chính và hầm thoát hiểm đi vào từ trạm phía Nam.

Ảnh hưởng đến công tác thi công ở phía Nam nhiều hơn là ở phía Bắc là do đội cứu hộ từ trung tâm cứu hộ đặt ở cửa hầm phía Nam. Công tác cứu hộ cơ bản sẽ sử dụng hầm chính khi có tai nạn, tuy nhiên một vài trường hợp sẽ sử dụng hầm thoát hiểm để xe cứu thương đi vào hầm. Kịch bản xấu nhất khi có tai nạn xảy ra là ngay sau khi nổ mìn, khi đó xe cứu thương sẽ phải chờ trung bình khoảng 135 phút để thông gió, đánh sạch, dọn đất đá.

Thời gian chờ đợi này đối với xe cứu hộ được đánh giá là quá lâu nên phải cân nhắc giải pháp cho thời gian chờ đợi này.

Để hỗ trợ cho các xe cứu hộ di chuyển êm thuận, các phương tiện thi công được di chuyển sang bên cạnh khi không còn sử dụng sau khi nổ mìn.Trường hợp tai nạn xảy ra ngay sau khi nổ mìn, các xe cứu hộ tránh phần gương hầm đã được nổ mìn và sử dụng hầm thông ngang xe cơ giới gần nhất. Theo đó trong trường hợp xe cứu thương phải di chuyển từ phía Nam tới khu vực xảy ra tai nạn, và như vậy sẽ cho phép một xe cứu thương nữa đến từ đầu hầm phía Bắc để tới nơi xảy ra tai nạn.

Công tác cứu hộ chỉ có thể thực hiện tại hầm chính khi bố trí xe cứu hộ như đề xuất trong bảng trên.Quy trình sau được sử dụng để ứng phó khi tai nạn xảy ra.



Công tác cứu hộ và Đường thoát hiểm

Mở rộng hầm Hải Vân trong điều kiện vừa thi công, vừa khai thác cần phải có sự phối hợp và hợp tác rất chặt chẽ giữa các nhà thầu thi công với đơn vị quản lý khai thác hầm, và các đơn vị liên quan cũng như địa phương hai tỉnh Thừa Thiên Huế và Thành Phố Đà Nẵng. Phải tiến hành thực hành thử và cụ thể các tình huống cứu hộ, cứu nạn, tình huống khẩn cấp xảy ra trong điều kiện vừa khai thác vừa thi công mở rộng hầm, từ đó lập ra quy trình phối hợp và phân công nhiệm vụ chi tiết tới từng người, từng tổ, đội và đơn vị để thực hiện.

Nắng và trái tim [tha thiết] (Ở đâu em hối. Trổ hoa tâm?)

Trái tim là ở nơi đâu?
Bể dâu thấm thiết ngàn màu
Ta đi muôn nẻo suốt kiếp
Trở về nguồn cội gọi mời.

Thôn quê thức dậy bởi hồi
Dòng kênh bơi tắm bụi mưa
Hương lúa trổ bông chốn ấy
Khoang cỏ áo sim thay nhàu.

Liêu xiêu trí thức nan trụ,
Tinh thần cảnh tỉnh khôn nguôi
Mệnh mỏng cảm thức tiếc nuối,
Cõi người biển ảo luân ngời.

Em đi mọi miền sáng tối
Vọng tưởng vùng vẫy muôn đời
Ánh nắng phiêu bồng thiêu đốt
Điên khùng Bụi Giáng vô chung.

Thanh xuân sẽ gọi nghìn trùng,
Cỏ cây thảo mộc lùm lùm xanh xanh.
Yên oanh nước nở xa đành,
Nguyễn Du thấp thoáng rành rành trong tim.

Yêu dấu thương xa quá đổi
Một đi biệt chia chia phôi,
Ai dành khoảng không suy tưởng,
Cánh giới dòng lưa gian thời...

Hiện sinh nét son hòa niêm
Cơn mưa nhẹ nhàng tưới tâm
Sống chết thay nhau lột xác
Biển huệ ngọc ấm tim hồn...

(Nguyễn Đức Toàn, Đình Gia Hưng)

Cựa mình

Ve sầu lột xác,hồn mang?
Người không lột xác, rẽ sang bến nào?
Trăm năm biết ngắn là bao?
Đôi lần chuyển vận, lao xao gió trời...

-Nguyễn Đức Toàn, giốc Xuân
ven núi Cù môn 03.2016-

Mưa đêm đèo Cù

Mưa khuya mái núi chao xiên,
Thềm ra hứng giọt tiên thiên cửa trời.
Nước đi chưa hết một đời,
Non kia vật đổi sao dời tắc gang!

- Ngô S. Đồng Toàn 10/2015, Đèo Cù
Mông, Quy Nhơn, Bình Định -

Mưa biển

Mùa này sắp động biển em ơi
Sao anh nhớ sấm động đất trời
Mưa gió sóng trào ngàn điệu rú
Mình anh đứng biển nhớ chơi vơi...

Ngô S. Đồng Toàn

Bể dâu mấy bề?

Trăm năm tàn phá, người kinh!
Gần qua thế kỷ, hồi sinh mấy phần?
Vất sang vạn lú bụi trần
Tinh thần-Vật chất xoay vần hỗn mang.
Tạo kia Con vắn đa đoan,
Nhân sinh điên đảo, ước khoan quay cuồng?
Ta nay nửa cuộc lông bông,
Hai vai nửa gánh tựa không có gì...

Ngô Sắc Đồng
Đèo Cù Mông 06/12/2016
P/S: Tặng Quách Đình Đạt

Thăm giường Hàn Mặc

Giường thơ Mặc Tử nằm trơ
Lâm chung phút ấy, khan thơ đấng hồn.
Trăm năm sóng cát lại dồn
Người muôn nẻo lại, ai còn cảm thương?

Mộ kia cỏ úa thê lương
Vong tan lay lắt vất vương chốn này?
Đời tồn ảnh ấy tượng đài,
Hoa anh một thuở, khó thay muôn phần...

Nguyễn Đức Toàn

Tìm em đừng uớt lạnh

Em,
Thế là anh chẳng còn gì để nhớ đến em nữa
Ngoài
Ngàn ngày ta đã thắm thiết bên nhau
Bên những vườn lá đổ,
Qua những nẻo gió bụi, hoàn cầu
Những nụ hôn nồng ấm, nhẹ nhàng mà sâu thẳm
Những vòng tay thoáng như sóng
sáng, mà quấn chặt như tơ màng

Em,
Lệ đời ta đã đổ, có nhiều bằng lệ người?
Sao em cho anh uống nhiều giọt chất,
Hình trái tim nhỏ lẫn từ những khúc mắt nhung yêu?
Em hãy đi đi, dẫn vô đường thăm hun hút
Trước mắt anh, nhìn nhòa không gian mờ
Lên núi ư, xuống biển ư? Hay em chỉ
đi quanh nhiều vòng trái đất?
Có một ngày nào em lại đem giọt nước
mắt trái tim mặn chát uống về anh?

Thôi, những tia mưa qua rừng kẻ lá, hòa
sắc cầu vồng hơi chói chang
Hãy đừng làm em tội lỗi lầy thêm qua năm tháng
Đừng làm tôi lại rung lên những khoảnh khắc đợi chờ
Em, hãy đi mãi đi, hãy xa vời hun
hút, rồi hãy ngoái lại đôi lần...
Hình bóng Ơi

Ngô S. Đồng Toàn

NIPPON KOEI Hỗ trợ Việt Nam phát triển

Các công tác kỹ thuật của Nippon Koei tại Việt Nam bắt đầu vào năm 1955 khi chúng tôi bắt đầu nghiên cứu Dự án Thủy điện Đa Nhim tại tỉnh Ninh Thuận. Kể từ đó, chúng tôi đã không ngừng phát triển với đội ngũ nhân sự quản lý dự án và kỹ sư đã và đang quy hoạch, thiết kế và giám sát thi công cho các dự án cơ sở hạ tầng trong các lĩnh vực năng lượng, giao thông, nước sạch và vệ sinh, môi trường, nông nghiệp, phát triển khu vực đô thị, công nghiệp và công cộng.

Chúng tôi cam kết hỗ trợ phát triển bền vững cho Việt Nam.



Dự án thủy điện Sơn La (CP Việt Nam)



Dự án Khu công nghiệp gần Hà Nội (Tư nhân)



Dự án bảo vệ môi trường vịnh Hạ Long (JICA)



Dự án xây dựng hầm Đèo Cả (DEOCA)



Dự án xây dựng cảng Lạch Huyện (JICA)



Dự án phát triển thủy điện Đa Nhim (JICA)



Dự án xây dựng hầm Hải Vân (DEOCA)



Dự án cầu Cần Thơ (JICA)



Dự án xây dựng đường sắt đô thị thành phố Hồ Chí Minh (JICA)

WEBSITE: www.n-koei.co.jp/english

- Văn phòng đại diện Hà Nội/ Trụ sở công ty TNHH Nippon Koei Vietnam International
Tầng 10, tháp A, tòa Handi Resco, 521 Kim Mã, Ba Đình, Hà Nội, Việt Nam
TEL +84-4-3724-6535 FAX +84-4-3724-6536
- Văn phòng đại diện Hồ Chí Minh/ Chi nhánh Hồ Chí Minh công ty TNHH Nippon Koei Vietnam International
Phòng 4, tầng 12, tòa Green Power, 35 Tôn Đức Thắng, quận 1, Hồ Chí Minh, Việt Nam
TEL +84-8-2221-7650, FAX +84-8-2221-7640
- Trụ sở Tokyo
1-14-6 Kudankita Chiyoda-ku Tokyo 102-8539, Japan TEL +81-3-5276-3596 FAX +81-3-5276-3002



Huân chương Lao động
Hạng Ba

HAMADECO



Chi nhánh Quản lý khai thác hầm Hải Vân



CÔNG TY CỔ PHẦN QUẢN LÝ VÀ KHAI THÁC HẦM ĐƯỜNG BỘ HẢI VÂN

HAI VAN TUNNEL MANAGEMENT AND OPERATION JOINT STOCK COMPANY
Tên viết tắt giao dịch: **HAMADECO**

Trụ sở chính: 27 - đường Bùi Chát - phường Hòa Khánh Bắc - Quận Liên Chiểu - TP Đà Nẵng
- Điện thoại: 05113.842.144 - 3730.574 - 733467; 0913403548 - Fax: 05113.842.713
Website: www.hamadeco.com.vn - Email: hamadecotcvp@gmail.com