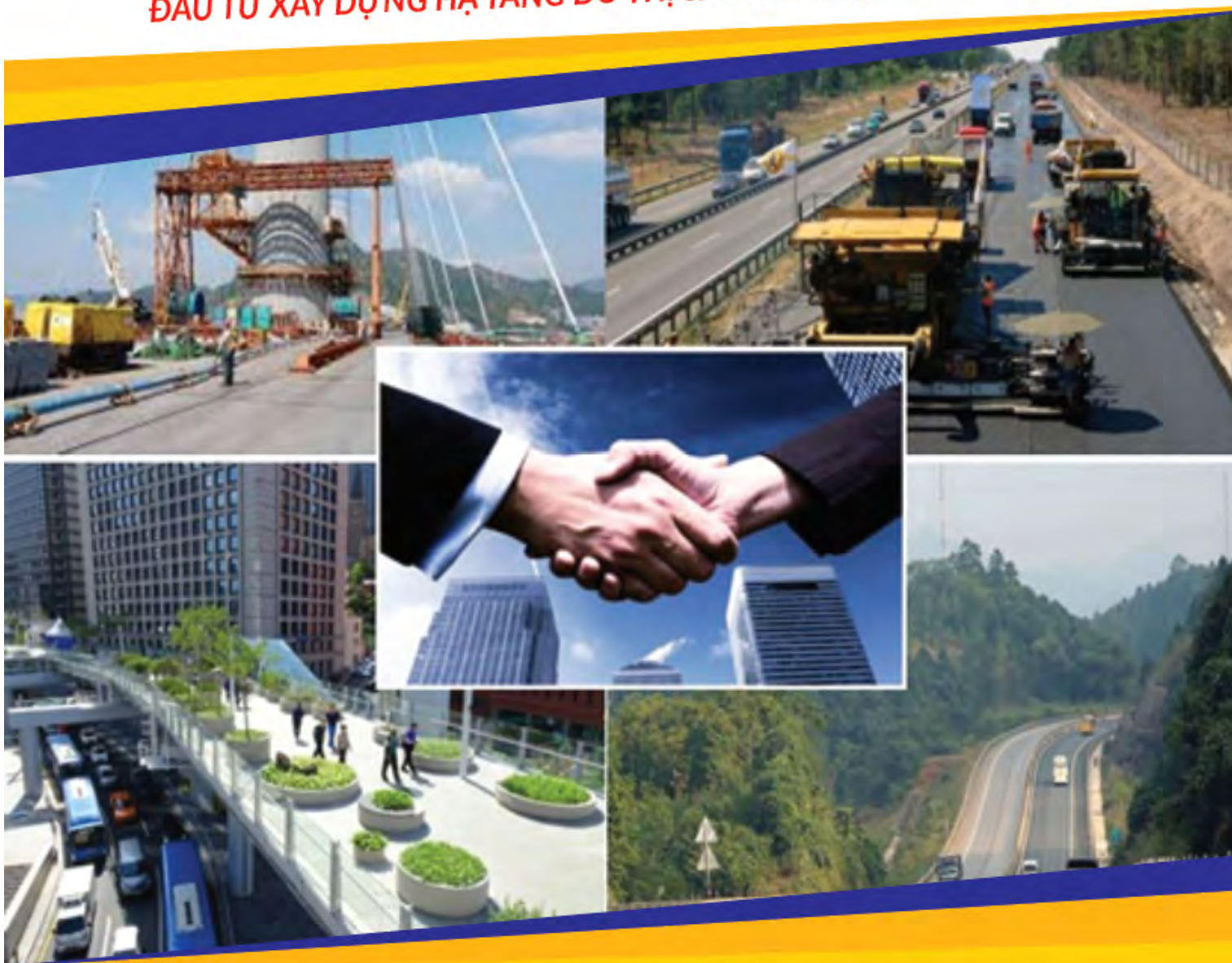


# CÔNG TY CỔ PHẦN ĐẦU TƯ - UDIC

UDIC - INVESTMENT JOINT STOCK COMPANY

**KINH NGHIỆM NHIỀU NĂM TRONG LĨNH VỰC  
ĐẦU TƯ XÂY DỰNG HẠ TẦNG ĐÔ THỊ & CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG**



**CÔNG TY CỔ PHẦN ĐẦU TƯ - UDIC**

Địa chỉ: Tầng 12, số 243A Đê La Thành, phường Láng Thượng, quận Đống Đa, Hà Nội

Tel : (024) 3221 6190 - Fax: (024) 3221 6191



# Mục lục

## THÔNGIỆP ĐẦU XUÂN

- 05 Đèo Cả trên đường mới
- 07 Đích đến của chúng tôi là chân trời phía trước!

## ĐỔI MỚI - PHÁT TRIỂN

- 8 Hành trình xuyên đèo, xây dựng hầm Cù Mông
- 14 Dấu ấn 2018...
- 19 Thay đổi để phát triển
- 22 Tạo đột phá,... vươn đến tương lai
- 26 Tập đoàn Đèo Cả: Tái cấu trúc với phương châm “Nghĩ khác biệt; tạo cách biệt”
- 28 Thuyết tam định và văn hóa doanh nghiệp

## NHỮNG NGƯỜI MỞ ĐƯỜNG

- 35 Chủ tịch Tập đoàn Đèo Cả - Hồ Minh Hoàng: Khó khăn gian lao nuôi chí anh hào!
- 44 Cố Thiếu tướng Nguyễn Huy Mạ: Người “truyền lửa” cho thế hệ trẻ Đèo Cả
- 48 Những điều chưa kể về người đồng hành chinh phục đèo Cả
- 52 PGS. TS. Trần Chung và lời giải bài toán 1 nghiệm “qua núi xuyên hầm, qua thung lũng bắc cầu”
- 56 Tổng Giám đốc A2Z – TS. Nguyễn Hữu Dũng: Hiệu quả... từ đánh giá đúng các rủi ro



## KẾT NỐI NHỮNG CUNG ĐƯỜNG

- 60 Nhìn thẳng, nói thật gỡ - “điểm nghẽn” cho BOT giao thông
- 62 Công nghệ Việt - Trí tuệ Việt
- 66 Cần cơ chế đặc thù trong thu hút đầu tư PPP
- 68 Miền Trung không còn nỗi lo qua đèo
- 70 Hầm đường bộ Đèo Cả: Tự hào Công trình tiêu biểu Quốc gia
- 72 Hầm Cù Mông thông xe, hóa giải chặng cuối cùng qua đèo ở miền Trung
- 78 Sẵn sàng cho việc đầu tư xây cầu thay phà Cát Lái
- 80 Tập đoàn Đèo Cả “viết tiếp” những cung đường phía Bắc Tổ quốc
- 83 Kết nối kỹ thuật từ một chuyến đi

## NHỊP SỐNG CÔNG TRƯỜNG

- 84 Công trường trong lòng núi
- 86 Hầm Cù Mông những ngày giáp Tết

## VĂN HÓA NGHỆ THUẬT

- 90 Cùng đi trên đường lớn
- 96 Chuyện “con hợi” bốn phương
- 98 Trang thơ

## DU LỊCH - KHÁM PHÁ

- 102 Họ Hồ Quỳnh Đồi - Dòng họ danh gia vọng tộc
- 104 Khám phá Đèo Cả
- 106 Huyền thoại một cung đường





Chủ biên:  
**HỒ MINH HOÀNG**

Thực hiện:  
**TS. LÊ VĂN HỸ**  
**NGUYỄN THỊ HỒNG ÚT**  
**TRẦN TRÌNH LÂM**  
**NGUYỄN QUANG THÀNH**  
**PHẠM KIM LIÊN**  
**TRẦN THỊ THANH XUÂN**

Hình ảnh:  
**PHÓ BÁ CƯỜNG**  
**DOÃN TUẤN LINH**  
**ĐÌNH QUANG TUẤN**

Mỹ thuật:  
**NGUYỄN THỊ KIM HOÀN**

Giấy phép xuất bản số:

.....  
In 2000 bản - Lưu hành nội bộ.  
In xong nộp lưu chiểu tháng 1/2019  
tại xưởng in ..., TP. Hồ Chí Minh

# ĐÈO CẢ TRÊN ĐƯỜNG MỚI

Tiết trời vào xuân, cây cối đâm chồi nảy lộc, muôn hoa khoe sắc, chim muôn ríu rít gọi nhau về... Và con người khắp khởi niềm vui, gác lại những âu lo, chào đón một năm mới với thật nhiều ước vọng. Xuân rực rỡ đất trời, xuân thênh thang lòng người...

Đón mùa xuân mới 2019, Tập đoàn Đèo Cả đã về đích đúng hẹn, kịp mang đến cho nhân dân hai tỉnh Phú Yên - Bình Định nói riêng và nhân dân cả nước nói chung niềm vui lớn với sự kiện thông xe toàn tuyến qua hầm đường bộ Cù Mông. Từ đây, hơn 600km từ Khánh Hòa đến Thừa Thiên-Huế được thông suốt, an toàn hơn khi các phương tiện không phải vượt những cung đèo ngoằn ngoèo, nguy hiểm mà được bon bon qua các hầm đường bộ trải dài gồm: Đèo Cả, Cổ Mã, Cù Mông, Hải Vân...

Vậy là, khát vọng chinh phục những ngọn đèo hiểm trở qua miền Trung bằng những đường hầm xuyên núi an toàn, hiện đại đã hoàn thành. Những người Đèo Cả lại tiếp tục bước đi trên đường mới với khát vọng mở đường, kết nối giao thương các vùng kinh tế phía Bắc Tổ quốc. Các dự án cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn, Hữu Nghị - Chi Lăng, Đồng Đăng - Trà Lĩnh... tiếp tục là những đích đến, là điểm hẹn cho những mùa xuân sau của Tập đoàn Đèo Cả với nhân dân, đất nước.

Nhân dịp chào xuân mới - xuân Kỷ Hợi 2019, chúng tôi trân trọng giới thiệu đến Quý đối tác, khách hàng; đến toàn thể gần 5.000 cán bộ, công nhân viên Tập đoàn Đèo Cả ấn phẩm đặc biệt: Nội san Mở đường. Qua ấn phẩm này, chúng ta cùng nhìn lại những dấu ấn của chặng đường đã qua, vững tin để tiến về phía trước với những khát vọng chinh phục mới.

**Chúc năm mới  
Thịnh vượng và thành đạt**

Ban Biên soạn





Sơn dầu; Họa sỹ: Phùng Huyền



## ĐÍCH ĐẾN CỦA CHÚNG TÔI LÀ CHÂN TRỜI PHÍA TRƯỚC!

Công ty Cổ phần Tập đoàn Đèo Cả (Tập đoàn Đèo Cả) tiền thân là hợp tác xã xây dựng, xây lắp điện Hải Thạch, có lịch sử hình thành và phát triển hơn 3 thập kỷ. Hiện nay, Tập đoàn Đèo Cả đã trở thành tổ chức kinh tế lớn, hoạt động theo mô hình công ty mẹ - công ty con với 19 đơn vị thành viên và gần 5.000 nhân sự có độ tuổi lao động lý tưởng, được đào tạo kiến thức, lý luận và thực tiễn. Đồng thời, Tập đoàn Đèo Cả còn có sự tham gia của các cố vấn và chuyên gia giàu kinh nghiệm trong nhiều lĩnh vực, là những chính khách, nhà quản lý, nhà khoa học (giáo sư, tiến sĩ...) đã hình thành một tập thể làm việc tối ưu và khác biệt để tạo nên sự cách biệt trong chuỗi giá trị của Tập đoàn Đèo Cả.

Xã hội và đối tác nhìn nhận Tập đoàn Đèo Cả là doanh nghiệp sở hữu nhiều thế mạnh, kinh nghiệm trong các lĩnh vực hoạt động: Đầu tư xây dựng công trình hạ tầng giao thông; Quản lý, vận hành công trình hạ tầng giao thông; Tổng thầu thi công xây dựng, lắp đặt thiết bị; Đầu tư tài chính trong nước và quốc tế...

Có thể tự tin nói rằng, Đèo Cả hiện đang là thương hiệu hàng đầu về đầu tư hạ tầng giao thông đường bộ tại Việt Nam. Uy tín và thương hiệu của Đèo Cả được khẳng định bằng những công trình đích thực đã được các cơ quan chuyên môn của Nhà nước thẩm định, người dân và xã hội đón nhận như: hầm Đèo Cả, hầm Cù Mông, hầm Hải Vân 2 - là các hầm đường bộ dài và hiện đại nhất Việt Nam; các tuyến cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn, Hữu Nghị - Chi Lăng - Tân Thanh... và khát vọng triển khai tuyến cao tốc Đồng Đăng - Trà Lĩnh nối qua hai tỉnh Lạng Sơn - Cao Bằng.

Mục tiêu ngắn hạn của Tập đoàn là tăng tốc để đưa các dự án đang thực hiện về đích đúng hẹn; trong trung hạn là phấn đấu trở thành "Nhà đầu tư hạ tầng giao thông hàng đầu, Nhà đầu tư tài chính chuyên nghiệp và Tổng thầu vững mạnh"; và trong dài hạn là sẽ hiện thực hóa sứ mệnh chuyển giao thể hệ kế thừa nhằm phát triển tổ chức bền vững để "mang đến cuộc sống an toàn, cho con người, đất nước Việt Nam".

Nếu tuổi trẻ luôn gắn liền với những giấc mơ lớn thì Những người Đèo Cả sẽ chọn chân trời phía trước làm đích đến. Chúng tôi khẳng định điều này dựa trên những nguồn lực, bản lĩnh và khả năng thực sự của chính mình. 🏔️

CHỦ TỊCH HĐQT HỒ MINH HOÀNG

# HÀNH TRÌNH XUYÊN ĐÈO, XÂY DỰNG HẦM CÙ MÔNG



Hầm Cù Mông có tổng chiều dài 6,62km (trong đó phần hầm dài 2,6km, phần đường dẫn dài 4,02km), vận tốc thiết kế 80km/giờ, với tổng mức đầu tư 3.921 tỷ đồng theo hình thức BOT. Dự án được khởi công từ ngày 26/9/2015, thông hầm kỹ thuật ngày 16/01/2018, thông xe toàn tuyến ngày 21/01/2019. Đạt được kết quả như hôm nay là nhờ sự quan tâm, hậu thuẫn của các cấp lãnh đạo từ Trung ương đến địa phương, cùng sự nỗ lực của toàn thể Ban lãnh đạo, cán bộ - công nhân viên Tập đoàn Đèo Cả. Chúng ta hãy cùng nhìn lại những điểm nhấn trong hành trình xuyên đèo Cù Mông - một công trình nối kết qua hai tỉnh Bình Định - Phú Yên, làm thông suốt toàn tuyến QL1 qua miền Trung.



▲ Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc thăm và chỉ đạo triển khai dự án hầm Cù Mông - Tháng 9/2014



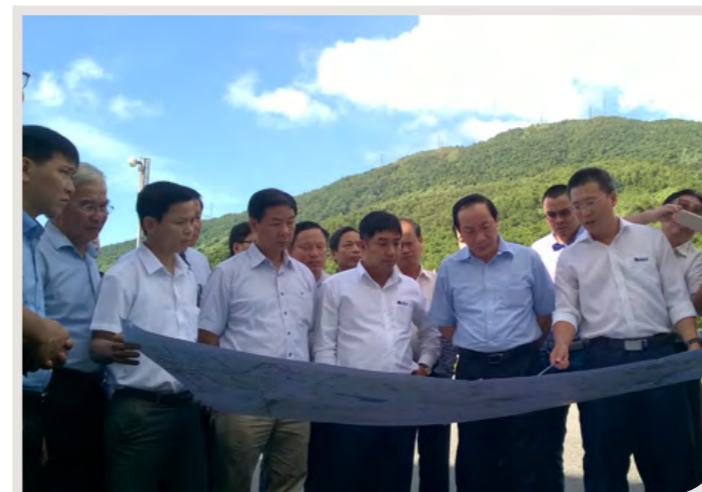
▲ Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải cùng Lãnh đạo Bộ GTVT thăm dự án hầm Cù Mông - Tháng 7/2015



▲ Thứ trưởng Bộ GTVT Nguyễn Văn Thể (nay là Bộ trưởng Bộ GTVT) thăm dự án hầm Cù Mông - Tháng 9/2015



▲ Bộ trưởng Bộ GTVT - Trương Quang Nghĩa và Bí thư tỉnh ủy Phú Yên - Huỳnh Tấn Việt đến thăm dự án hầm Cù Mông - Tháng 8/2016



▲ Thứ trưởng Bộ GTVT Nguyễn Hồng Trường thăm và làm việc tại dự án hầm Cù Mông - Tháng 5/2016



▲ Thứ trưởng Bộ GTVT Lê Đình Thọ thăm công trường hầm Cù Mông - Tháng 1/2018



▲ Lễ động thổ xây dựng hầm Cù Mông



▲ Hoàn thành 100m hầm Cù Mông đầu tiên



▲ Lãnh đạo Tập đoàn Đèo Cả đón Tết cùng Cán bộ, Kỹ sư, Công nhân trên công trường hầm Cù Mông



▲ Chủ tịch HĐQT Hồ Minh Hoàng cùng Ban Lãnh đạo Tập đoàn Đèo Cả thăm và kiểm tra công trường hầm Cù Mông



▲ Hoàn thành 400m hầm Cù Mông



▲ Bấm nút thông hầm Cù Mông



▲ Chủ tịch HĐQT Hồ Minh Hoàng và Lãnh đạo công ty thăm và kiểm tra trên công trường hầm Cù Mông



▲ Hội đồng nghiệm thu Nhà nước kiểm tra định kỳ về chất lượng công trình dự án



▲ Khởi công hạng mục phía Nam hầm Cù Mông



▲ Thi công đường dẫn phía Nam hầm Cù Mông

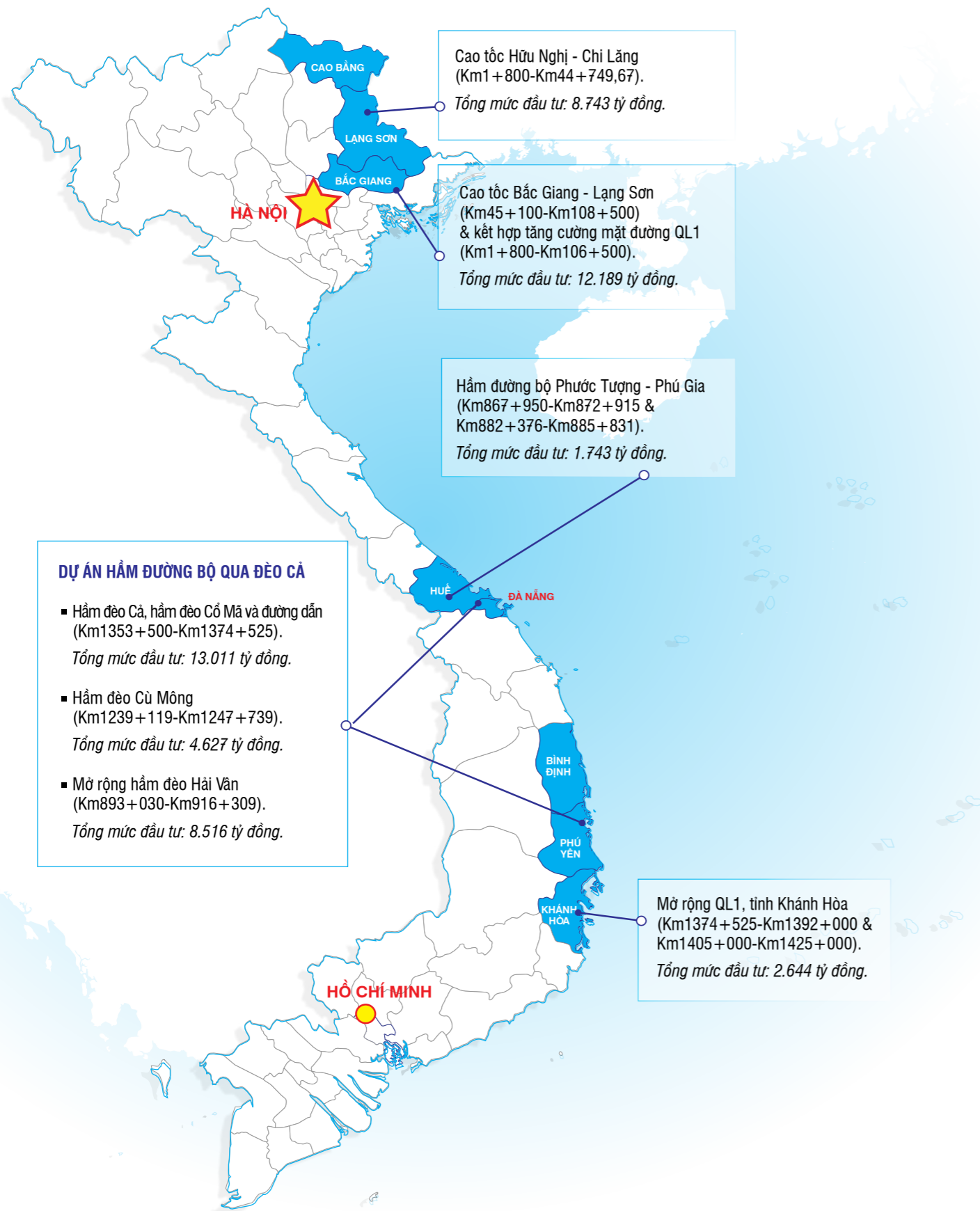


▲ Những công đoạn cuối cùng để đưa công trình hầm Cù Mông về đích



▲ Nhịp điệu công trình giai đoạn cuối

**Khát vọng của chúng tôi...!  
Đích đến là chân trời phía trước**



Address: 22<sup>th</sup> Floor, CAPITAL TOWER, No.109 Tran Hung Dao Str., Hoan Kiem Dist., Ha Noi city  
Tel: (024) 6270 1939; Fax: (028) 3820 8899; Email: contact@a2zjsc.vn

**CÔNG TY CỔ PHẦN TƯ VẤN XÂY DỰNG A2Z ĐƯỢC THÀNH LẬP THÁNG 12/2010**

Kể từ đó. Chúng tôi không ngừng phát triển với đội ngũ kỹ sư, thạc sỹ, tiến sỹ, 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 và Leonhardt-Andrä und Partner (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.
- 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 | 4. Tư vấn giám sát và quản lý dự án |
| 2. Lập Báo cáo nghiên cứu khả thi       | 5. Vận hành và bảo dưỡng (O&M)      |
| 3. Thiết kế kỹ thuật và bản vẽ thi công | 6. Đào tạo và chuyển giao công nghệ |

Hầm đường bộ Đèo Cà (L=4,2km)  
Deo 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)



# Dấu ấn 2018...



Năm 2018 vừa khép lại, cùng điểm lại những sự kiện đã qua, chuẩn bị hành trang để những người Đèo Cả tiếp tục hành trình vươn đến tương lai, chinh phục những đỉnh cao mới.

## 1. THÔNG HẦM ĐÈO CÙ MÔNG



Vào lúc 16 giờ 29 phút ngày 16/01/2018, dự án hầm đường bộ qua đèo Cù Mông trên QL1 đoạn giáp ranh hai tỉnh Bình Định - Phú Yên đã thông suốt hoàn toàn sau hơn 20 tháng thi công. Ngày 21/01/2019, hầm Cù Mông chính thức thông xe, thay vì di chuyển trên cung đường đèo đầy nguy hiểm, giờ đây, người dân chỉ mất 6 phút di chuyển cho đoạn đường bao gồm 2,6km hầm và 4,02km đường dẫn.

## 2. GẮN BIẾN CÔNG TRÌNH TIÊU BIỂU QUỐC GIA CHO HẦM ĐÈO CẢ

Ngày 12/4/2018, Bộ Xây dựng và Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả đã tổ chức lễ gắn biển Công trình tiêu biểu Quốc gia cho hầm đường bộ Đèo Cả. Đây là niềm tự hào và là động lực lớn giúp toàn thể Ban lãnh đạo, cán bộ, công nhân viên của Tập đoàn Đèo Cả thêm tự tin, bản lĩnh để hoàn thành các công trình giao thông trọng điểm khác của quốc gia.



## 3. THÀNH LẬP CÔNG TY CỔ PHẦN TẬP ĐOÀN ĐÈO CẢ

Từ tháng 5/2018, Công ty Cổ phần Tập đoàn Đèo Cả (Tập đoàn Đèo Cả) chính thức ra đời, khẳng định sự lớn mạnh, đánh dấu bước phát triển quan trọng từ sự kế thừa và quá trình phấn đấu học tập, lao động, sáng tạo không ngừng nghỉ trong hơn ba thập kỷ của Những người Đèo Cả.





#### 4. ĐỒNG CHÍ TRẦN QUỐC VƯỢNG THĂM HAMADECO

Chiều 04/7/2018, đồng chí Trần Quốc Vượng, Ủy viên Bộ Chính trị, Thường trực Ban Bí thư đã đến thăm và làm việc với cán bộ, công nhân viên Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả đang làm nhiệm vụ quản lý, vận hành hầm đường bộ Đèo Cả. Ông đã đánh giá cao tính sáng tạo và sự cống hiến to lớn của Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả thông qua các dự án giao thông trọng điểm mà đơn vị đã thực hiện.



#### 5. KÝ KẾT THỎA THUẬN HỢP TÁC VỚI TẬP ĐOÀN PETROLIMEX

Chiều ngày 26/10/2018, tại trụ sở Công ty Xăng dầu Khu vực V (Petrolimex Đà Nẵng) đã diễn ra lễ ký kết Thỏa thuận hợp tác giữa Công ty Cổ phần Tập đoàn Đèo Cả (Deoca Group) và Tập đoàn Xăng dầu Việt Nam (Petrolimex). Theo đó, 2 bên sẽ tiến hành hợp tác các nội dung như: Xây dựng khu hậu cần logistics, đầu tư xây dựng cửa hàng xăng dầu, hợp tác thương mại, dịch vụ bảo hiểm...



#### 6. LÀM VIỆC VỚI TỈNH CAO BẰNG VỀ DỰ ÁN ĐỒNG ĐĂNG - TRÀ LĨNH

Năm 2018, Ban lãnh đạo Tập đoàn Đèo Cả có nhiều buổi tiếp xúc làm việc với lãnh đạo tỉnh Cao Bằng để xúc tiến việc xây dựng tuyến cao tốc Đồng Đăng - Trà Lĩnh. Theo đó, phương án điều chỉnh rút ngắn xuống còn 115km so với 144km theo quy hoạch, giảm gần 30km và tiết giảm kinh phí đầu tư (47.520 tỷ đồng xuống khoảng 20.939 tỷ đồng) của Tập đoàn Đèo Cả được lãnh đạo tỉnh Cao Bằng đánh giá cao. Tỉnh Cao Bằng cũng đã công bố Quyết định thành lập, ra mắt Ban Chỉ đạo Dự án đường bộ cao tốc Đồng Đăng - Trà Lĩnh và quyết định thành lập Tổ giúp việc Ban chỉ đạo dự án tuyến đường bộ cao tốc này.

#### 7. CUỘC THI THIẾT KẾ CẢNH QUAN CUNG ĐƯỜNG SINH THÁI HẦM CÙ MÔNG



Với mong muốn xây dựng một công trình không chỉ có ý nghĩa về mặt giao thông, kinh tế - xã hội mà còn tạo điểm nhấn về cảnh quan phù hợp với văn hóa, lịch sử khu vực Bình Định - Phú Yên, Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả đã phát động cuộc thi tuyển phương án thiết kế tổng thể cảnh quan Cung đường sinh thái hầm đường bộ Đèo Cù Mông. Sau 2 tháng phát động (18/9/2018 - 15/10/2018), Ban Tổ chức Cuộc thi đã nhận được 12 phương án từ các đơn vị tham gia dự thi. Từ 12 phương án này, Hội đồng Giám khảo đã chọn ra các phương án xuất sắc nhất để trao giải.

#### 9. ĐẨY MẠNH ĐÀO TẠO NÂNG CAO KỸ NĂNG CHO CÁN BỘ, CÔNG NHÂN VIÊN

Nhằm nâng cao kỹ năng làm việc cho toàn thể cán bộ, công nhân viên, trong năm 2018, Tập đoàn Đèo Cả đã tổ chức nhiều chương trình đào tạo bổ ích như: Từ trường học đến thực tiễn khởi nghiệp; Kỹ năng giao tiếp ứng xử và Kỹ thuật thu phí không dừng; Kỹ năng giao tiếp, ứng xử và phục vụ khách hàng;... Với Tập đoàn Đèo Cả con người là yếu tố cốt lõi tạo nên mọi thành công.



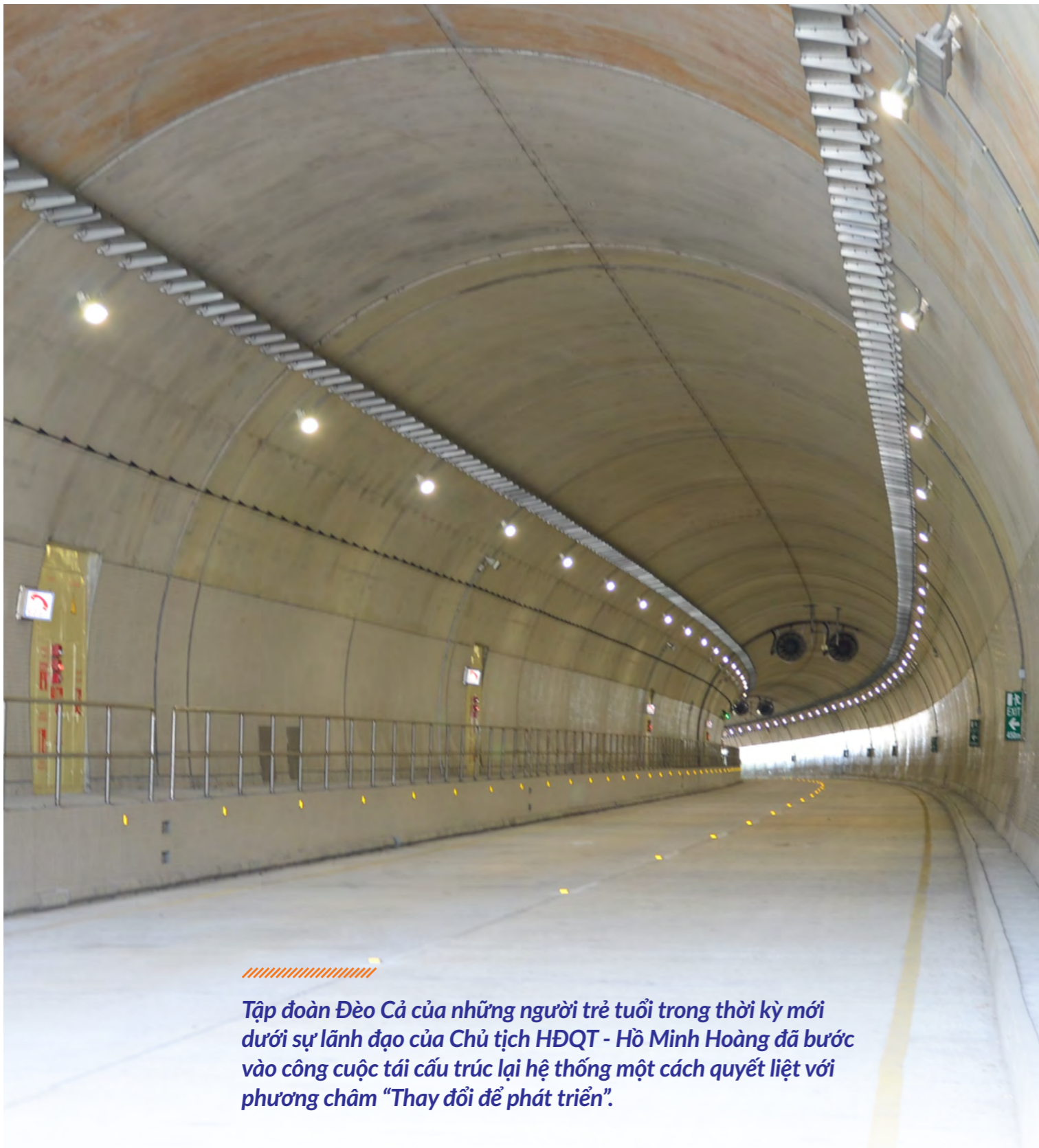
#### 8. TÁI CẤU TRÚC TẬP ĐOÀN ĐÈO CẢ

Ngày 17/8/2018 tại Hà Nội, Tập đoàn Đèo Cả đã tổ chức họp lấy ý kiến đóng góp cho kế hoạch "Tái cấu trúc Tập đoàn giai đoạn 2018 - 2020, tầm nhìn đến 2025". Chương trình nhận được nhiều ý kiến hay, nhìn từ nhiều góc độ khác nhau của các chuyên gia kinh tế, nhà quản lý, giới truyền thông và cả các vị chức sắc tôn giáo... tạo nền tảng quan trọng cho Tập đoàn Đèo Cả trong giai đoạn phát triển mới.



#### 10. THAM GIA CÁC HỘI THẢO CHUYÊN NGÀNH VÀ CÓ NHIỀU HIẾN KẾ PHÁT TRIỂN NGÀNH

Không chỉ chú trọng đảm bảo an toàn, chất lượng, đúng tiến độ các dự án, Ban lãnh đạo Tập đoàn Đèo Cả cũng rất tích cực tham gia các hội thảo chuyên ngành. Những ý kiến phản biện từ Tập đoàn Đèo Cả giúp cơ quan quản lý kịp thời phân tích, mổ xẻ những tồn tại của chính sách gây khó khăn cho doanh nghiệp khi triển khai các dự án.



**Tập đoàn Đèo Cả của những người trẻ tuổi trong thời kỳ mới dưới sự lãnh đạo của Chủ tịch HĐQT - Hồ Minh Hoàng đã bước vào công cuộc tái cấu trúc lại hệ thống một cách quyết liệt với phương châm “Thay đổi để phát triển”.**

# THAY ĐỔI ĐỂ PHÁT TRIỂN

Bài Nguyễn Thành Phong

**C**hủ tịch Hồ Minh Hoàng đã nhiều lần nhấn mạnh mục tiêu của công cuộc này: Tái cấu trúc lại tổ chức để tăng cường năng lực nhằm chinh phục những mục tiêu mới với những triết lý riêng của mình. Cùng với đó là kế hoạch xây dựng văn hóa doanh nghiệp có bản sắc, tạo dựng môi trường làm việc kích thích sáng tạo, tạo điều kiện nền tảng cho các thành viên của hệ thống thêm cảm hứng để chủ động, say mê cống hiến...

### **Hồ Minh Hoàng nói:**

Công cuộc tái cấu trúc không phải chỉ dành cho những mục tiêu của chặng đường trước mắt, mà còn cho cả tầm nhìn xa hơn, cho những khát vọng mới! Chúng ta đã trải qua một chặng đường dài, với những nỗ lực và có những thành quả hết sức quan trọng. Nhưng đã đến lúc phải nhìn lại, đánh giá lại. Phải thay đổi để tồn tại và tiếp tục phát triển với một tầm vóc mới. Phải tạo ra những năng lực và xung lực mới để đoàn kết theo một tinh thần mới thì mới có thể tiếp tục phát triển ở mức cao hơn. Những năm tiếp theo đây, chúng ta sẽ tập trung vào việc thiết lập các tiêu chí về Sứ mệnh - Tầm nhìn của Tập đoàn, đề ra những quy tắc ứng xử thật thiết thực và vun đắp văn hóa doanh nghiệp cho toàn hệ thống. Chúng ta sẽ hướng đến mạnh mẽ mục tiêu xây dựng Tập đoàn xứng đáng với danh hiệu: “Nhà đầu tư tiên phong, lớn nhất và chuyên nghiệp” với những triết lý riêng của mình.

*Trong một cuộc trò chuyện, tôi đã đặt câu hỏi về những bản khoản của mình với Hồ Minh Hoàng: Khởi đầu công cuộc tái cấu trúc vừa qua và tới đây nữa, sẽ có những nhân sự gắn bó nhiều năm phải rời vị trí, nhường chỗ cho những nhân sự mới, trẻ hơn, anh có nghĩ đến những tâm tư này của họ không?*

### **Hồ Minh Hoàng trả lời ngay, dứt khoát:**

Tất cả những gì mọi người đã làm cho Đèo Cả phát triển, sẽ mãi được ghi nhớ. Có thể có những người rời khỏi tổ chức. Tôi tin họ ra đi là mang theo những kinh nghiệm và trải nghiệm đáng quý cùng những kỷ ức về những ngày tháng cống hiến hết mình và thật đẹp đẽ. Chúng tôi không thể có được những thành tựu như hiện nay, nếu không làm việc một cách khoa học, sáng tạo, với sự đóng góp của rất nhiều người. Sau gần 10 năm xây dựng và trưởng thành, Tập đoàn hiện nay đã có quy mô đầu tư lớn hơn rất nhiều, một đội ngũ với mấy ngàn cán bộ, công nhân viên. Đây là kết quả của một quá trình liên tục đổi mới và bổ sung. Chặng đường sắp đến, quá trình này sẽ tăng tốc hơn. Và đó là một tất yếu. Đấy cũng chính là triết lý thay đổi để tồn tại và phát triển. Thay đổi không phải là phân ly. Thay đổi để đoàn kết hơn, để mạnh mẽ hơn, đầy sinh lực hơn...

Khởi thủy, nếu lấy đơn vị cơ sở cốt lõi dẫn dắt các ý tưởng của nhân vật đứng đầu công cuộc tái cấu trúc Tập đoàn Đèo Cả hiện nay thì đó chính là Tập đoàn Hải Thạch, thời điểm ra đời cũng đã cách đây khoảng hơn 30 năm. Tiền thân của Tập đoàn Hải Thạch chính là Hợp tác xã Hải Thạch, thành lập năm 1985, ngay trước thời điểm Đảng ta đề ra Đường lối đổi mới.

Nếu tính thời điểm các đơn vị thành viên hợp lại thành liên danh để thành lập nên Tập đoàn Đèo Cả là cách đây gần 10 năm. Bối cảnh kinh tế đất nước thời gian đó chịu sự tác động cuộc khủng hoảng kinh tế thế giới, nên đã rơi vào tình trạng khá khó khăn. Thời điểm này, dù các doanh nghiệp đã được phép thành lập theo Luật Doanh nghiệp ban hành từ năm 1999 và kinh tế Việt Nam đã vận động theo điều tiết của thị trường, nhưng cách

vận hành, từ tìm kiếm việc làm, điều kiện kinh doanh, nguồn vốn đầu tư đến việc khai thác thị trường của đa số các doanh nghiệp vẫn chủ yếu dựa theo lối cũ. Đó là dựa vào quan hệ để tạo ra công việc, tìm kiếm thị trường và khi gặp phải những vấn đề, cũng sử dụng các mối quan hệ để xử lý. Chính điều này đã tạo nên tình trạng nhiều doanh nghiệp tồn tại ở thể không độc lập. Cũng vì bị chi phối bởi quan hệ và không độc lập nên nhiều doanh nghiệp đã luôn luôn phải đối mặt với những áp lực bất thường, đầy rủi ro, tiềm ẩn những nguy cơ không định trước. Một số doanh nghiệp lớn, một số thương hiệu mạnh được tạo dựng nên từ nhiều thập niên trước, thoát thai khỏi bao cấp, được hạch toán kinh doanh, lại có nguồn vốn dồi dào qua quá trình tích lũy, đã có sẵn thị trường, không phải chịu áp lực cạnh tranh, vậy mà vào giai đoạn này, bỗng nhiên bị chao đảo, mất dần năng lực rồi đổ vỡ. Một số doanh nhân tên tuổi bị rơi vào cái bẫy quan hệ dẫn đến những sai phạm, sa vào vòng lao lý...

Ngay từ khi hình thành Tập đoàn Đèo Cả ban đầu, những người chủ trương và lãnh đạo doanh nghiệp này đã nhận thấy rất rõ những nguy cơ tiềm ẩn ấy. Họ đã chú trọng việc hợp lực để tạo nên sức mạnh tương đối độc lập trong việc tìm kiếm những cơ hội đầu tư mang tính bền vững. Phương châm hành động của họ là “Độc đáo nhưng không độc đạo” nhằm giải quyết các vấn đề, các bế tắc có thể gặp phải, mở ra các kết nối mới và nhanh chóng phát triển.

Hiện nay, Tập đoàn Đèo Cả đã có quy mô khá

lớn, là một đơn vị kinh tế có năng lực, có uy tín cao. Đèo Cả đã quy hội được một đội ngũ nhân sự phong phú, có trình độ cao, có chuyên môn sâu và đa dạng.

Đội ngũ nhân sự của Tập đoàn đến từ nhiều nguồn, khác nhau về lĩnh vực đào tạo, chuyên môn nghiên cứu, trình độ văn hóa, quan hệ xã hội và ở nhiều độ tuổi, nhưng đã nhanh chóng nhập vào một hệ tư tưởng trong một hệ sinh thái chung như dưới một mái nhà. Dưới mái nhà chung này, tinh thần “Nghĩ khác biệt; tạo cách biệt” đã làm hài hòa và cân bằng trong hệ giá trị giữa cống hiến và phát triển cá nhân.

Trong hành trình của mình, Tập đoàn Đèo Cả đã tạo nên và tự hào với các giá trị cốt lõi. Đó chính là 7 phẩm chất của những người Đèo Cả: Kỳ cương, Khoa học, Trách nhiệm, Chân thành, Đoàn kết, Chính trực, Minh bạch.

Công cuộc tái cấu trúc của Tập đoàn Đèo Cả diễn ra trong môi trường và bối cảnh cạnh tranh mạnh mẽ của nền kinh tế thị trường đã bắt đầu phát triển, có tác động mạnh của yêu cầu toàn cầu hóa và cuộc cách mạng công nghiệp 4.0. Môi trường và bối cảnh này đã đặt ra yêu cầu bắt buộc các doanh nghiệp phải thay đổi để tồn tại, phải hoạch định được kế hoạch và định hướng lớn cho sự phát triển.

Công cuộc tái cấu trúc, thay đổi để phát triển của Tập đoàn Đèo Cả, lấy Công ty Cổ phần Tập đoàn Đầu tư Xây dựng Cầu đường Sài Gòn (SBRC)



▲ TÁI CẤU TRÚC TẬP ĐOÀN ĐÈO CẢ, LẤY CON NGƯỜI LÀM ĐỘNG LỰC ĐỂ ĐỘT PHÁ



▲ TẬP ĐOÀN ĐÈO CẢ HỌP TÁI CẤU TRÚC NGÀY 17/8/2018

làm nhân vật trung tâm. Công ty Cầu đường Sài Gòn có tỷ lệ vốn chi phối cổ phần của Hải Thạch và hai cá nhân đứng đầu HĐQT là Hồ Minh Hoàng và Võ Thụy Linh. Từ tháng 5/2018, Công ty này được đổi tên là Công ty Cổ phần Tập đoàn Đèo Cả để phù hợp với danh nghĩa và mục tiêu của công cuộc tái cấu trúc. Công cuộc tái cấu trúc đã được chuẩn bị khá kỹ công và khoa học do một ban mới được thành lập là Ban Tái cấu trúc, có sự cộng tác của rất nhiều chuyên gia quản trị và quản lý có trình độ cao. Nội dung tái cấu trúc bao gồm nhiều chuyên đề lớn như: Tái cấu trúc doanh nghiệp với các nội dung Tái cấu trúc sở hữu và Tái cấu trúc hoạt động đầu tư. Tiếp đến là Tái cấu trúc tài chính, Tái cấu trúc quản lý, Tái cấu trúc quản trị...

Công cuộc tái cấu trúc được tiến hành với các định hướng lớn: Phát huy giá trị cốt lõi; Nâng tầm giá trị thương hiệu Đèo Cả; Phát triển Tập đoàn vững mạnh và bền vững lâu dài; Khắc phục các tồn tại bất cập hiện có và chuẩn bị các giải pháp ứng phó trước các thách thức; Tăng cường thu hút các nguồn đầu tư từ bên ngoài.

Các mục tiêu của công cuộc tái cấu trúc hướng tới là: Đạt được lợi nhuận kỳ vọng; Thu hút nguồn nhân lực phù hợp; Tập đoàn có quy mô lớn và nguồn vốn đa dạng; Nâng cao giá trị thương hiệu và văn hóa doanh nghiệp; Tạo môi trường làm việc

lý tưởng để người lao động cống hiến; Tạo mô hình quản trị tối ưu, phù hợp với luật pháp Việt Nam và quốc tế; Tạo niềm tin với các nhà đầu tư chiến lược các đối tác trong và ngoài nước.

Công cuộc tái cấu trúc này lấy mục tiêu con người làm đột phá. Nhân sự phải là khâu mở đầu, được định hướng thành một chuỗi hạt nhân bền vững dẫn dắt và kiến tạo những tiêu chí, điều kiện cho phát triển của hệ thống.

Chọn vấn đề nhân lực và nhân sự làm khâu đột phá cho chuỗi hoạt động đổi mới trong công cuộc tái cấu trúc, Chủ tịch HĐQT Tập đoàn Đèo Cả - Hồ Minh Hoàng đã đưa ra một chủ thuyết của riêng anh, sau rất nhiều thời gian suy ngẫm và trải nghiệm thực tế. Đó là thuyết “Tam định luận”.

Thuyết Tam định luận được áp dụng hài hòa với việc giải bốn phép tính thông thường trong số học, có những biến hóa hợp lý, soi sáng cho các chuỗi hoạt động của chương trình đào tạo nội bộ để dẫn đạo nhân sự trong toàn hệ thống vươn tới mục tiêu hiện diện trong nhóm nhân sự chiến lược. Từ nhóm nhân sự chiến lược làm chuỗi hạt nhân kiến tạo, hệ thống được vận hành tập trung để tạo ra một hệ sinh thái Đèo Cả mới, tiến bộ và hiệu quả hơn, làm nền tảng cho quá trình phát triển đổi mới của Tập đoàn. ■

# TẠO ĐỘT PHÁ, ... VƯƠN ĐẾN TƯƠNG LAI

Bài Nguyên Bảo

Những người Đèo Cả biết biến những khó khăn thành cơ hội, những điều tưởng chừng không thể thành có thể, để cùng nhau đi về phía trước, cùng viết nên những giai điệu mùa xuân của Đèo Cả hôm nay.

Sự ra đời của Công ty Cổ phần Tập đoàn Đèo Cả (Deoca Group) khẳng định sự lớn mạnh, đánh dấu bước phát triển quan trọng từ sự kế thừa và quá trình phấn đấu học tập, lao động, sáng tạo không ngừng nghỉ trong hơn ba thập kỷ mà doanh nhân Hồ Minh Hoàng cùng những cộng sự đã làm nên thương hiệu Đèo Cả. Thành công này được khởi đầu có xuất phát điểm từ những hợp tác xã, xí nghiệp, rồi công ty... với không ít trải nghiệm, thăng trầm về sự thách thức với nhiều cung bậc cảm xúc buồn, vui, lo lắng, tin tưởng và khát vọng. Và Những người Đèo Cả đã biết biến những khó khăn thành cơ hội, những điều tưởng chừng không thể thành có thể, và họ đã cùng nhau đi về phía trước để viết nên những giai điệu mùa xuân của Đèo Cả hôm nay.

## 1985 - 1998: KẾ TỤC... ĐỂ ƯƠM MẦM HY VỌNG

Tập đoàn Đèo Cả có tiền thân là Xí nghiệp sản xuất xây dựng, xây lắp điện Hải Thạch được ra đời vào những năm 1985 của thế kỷ trước tại Phú Yên. Là người đã theo học và được đào tạo khá chuyên sâu trong lĩnh vực điện công nghiệp của Trường Đại học Sư phạm Kỹ thuật Hồ Chí Minh nên doanh nhân Hồ Minh Hoàng đã có bước kế tục gia đình - nhận chuyển giao và tiếp nối khá thành công trong việc quản trị, tái sắp xếp và ổn định doanh nghiệp trong giai đoạn này. Mọi chuẩn bị để ươm mầm hy vọng.

## 1998 - 2008: NHỮNG THÀNH CÔNG CỦA KHỞI ĐẦU MỚI

Quản trị tốt, mở rộng quan hệ đối tác, thực hiện thành công các dự án xây dựng, ngành mọt và xây lắp điện tại tỉnh nhà Phú Yên để tạo uy tín là những nỗ lực đáng ghi nhận của Hải Thạch giai đoạn này. Năm 2002, Công ty TNHH Hải Thạch được thành lập và ông Hồ Minh Hoàng trở thành Giám đốc Công ty. Từ năm 2005, Công ty Hải Thạch đã đạt được những bước thành công mới trong lĩnh vực xây dựng, được nhiều người biết đến với nhiều mẫu đèn chiếu sáng hiện đại, lạ mắt như: hình tượng Cán cân công lý tại Quốc lộ 1, biểu tượng Cá ngừ đại dương ở khu đô thị mới Hưng Phú, hình tượng Cánh chim hy vọng trên đường Hùng Vương...

## 2008 - 2018: TỪ KHÁT VỌNG CHINH PHỤC, ĐẾN BƯỚC ĐỘT PHÁ

Giai đoạn này ghi nhận nhiều dấu ấn phát triển đặc biệt của Tập đoàn Đèo Cả.

Từ năm 2008 Công ty TNHH Hải Thạch được ghi nhận với những bước phát triển ấn tượng. Năm 2009 đã đánh dấu bước ngoặt quan trọng khi lần đầu tiên Công ty TNHH Hải Thạch vốn có thể

CHỦ TỊCH HĐQT  
HỒ MINH HOÀNG  
KHẢO SÁT THỰC ĐỊA  
CÁC DỰ ÁN

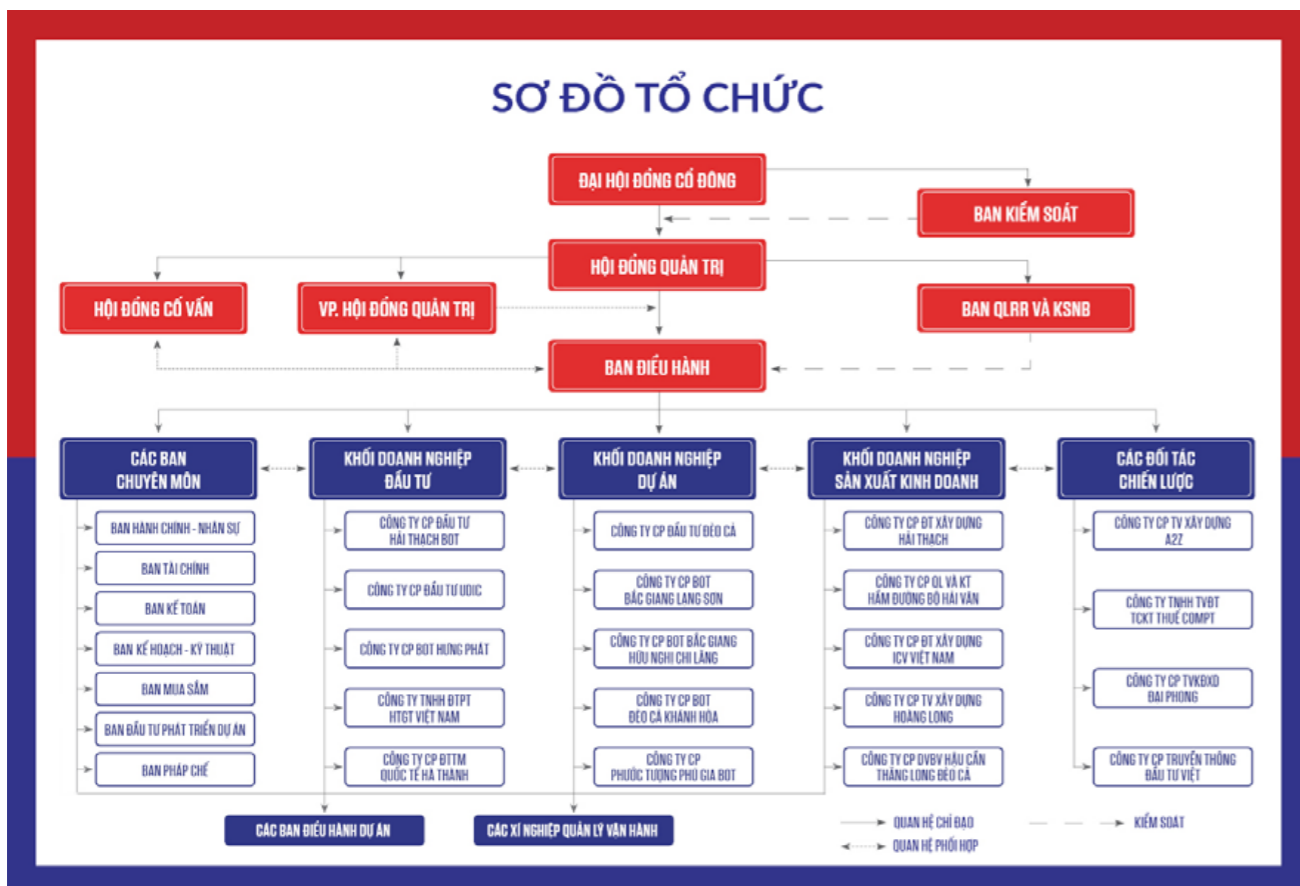


mạnh ở các công trình xây lắp điện chiếu sáng lại thử sức "lấn sân" sang một địa hạt mới - thực hiện công trình Hàm đường bộ Đèo Cả với vai trò là nhà đầu tư và nhà thầu thi công các hạng mục chính.

Từ khát vọng xây dựng doanh nghiệp trở thành tập đoàn kinh tế lớn, Hải Thạch đã từng bước thành lập, liên kết, tập hợp các nhà đầu tư khác hoạt động trong nhiều lĩnh vực, ngành nghề. Năm 2014, hình thành nên Tập đoàn Hải Thạch (Công ty Cổ phần Tập đoàn Hải Thạch) hoạt động đa ngành, vững mạnh, có vốn điều lệ lên đến 1.500 tỷ đồng, với hơn 700 cán bộ - nhân viên. Các doanh nghiệp thành viên thuộc hệ thống gồm: Công ty Cổ phần 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 Xây dựng Hải Thạch, Công ty Cổ phần Đầu tư và Phát triển thương mại Trung Hải, Công ty Cổ phần Dịch vụ Bảo vệ Vina S.F,...

Năm 2015 - 2016, Tập đoàn Hải Thạch tham gia góp vốn vào Công ty Cổ phần Tập đoàn Xây dựng cầu đường Sài Gòn (SBRC). Đến tháng 12/2016, Tập đoàn SBRC chính thức ra mắt, đánh dấu mốc hoàn thiện tái cơ cấu nguồn vốn và dịch chuyển vị trí chiến lược.

Kế thừa và phát triển liên tục trong hơn 30 năm từ Tập đoàn Hải Thạch, với đội ngũ nhân lực có trình độ cao, trang thiết bị kỹ thuật hiện đại, Tập đoàn SBRC tiếp tục đạt được nhiều thành công





lớn từ các dự án trọng điểm quốc gia, đặc biệt là công trình hầm đường bộ Đèo Cả - 01 trong 05 công trình tiêu biểu quốc gia. Là doanh nghiệp đã được Bộ Giao thông vận tải thuộc Chính phủ tin tưởng giao thực hiện các dự án của hạng mục mở rộng hầm Hải Vân 2, tiếp tục thực hiện dự án cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn, được giao triển khai giải pháp thu phí không dừng ETC trên công nghệ RIFD...

**2018 - 2028:.... VƯƠN ĐẾN TƯƠNG LAI**  
**Hiểu bản thân trong nhận thức toàn cầu.**

Mưu cầu phát triển, thăng tiến và thành đạt là động lực của sự tư duy và sáng tạo.

Thay đổi để vươn đến tương lai. Nhận thức



▲ HẦM ĐƯỜNG BỘ ĐÈO CẢ

về một thế giới năng động và đa chiều, từ tháng 5/2018 Công ty Cổ phần Tập đoàn xây dựng cầu đường Sài Gòn (SBRC) chính thức đổi tên thành Công ty Cổ phần Tập đoàn Đèo Cả (Tập đoàn Đèo Cả) - tái cấu trúc để hiện thực hóa các chiến lược đầu tư kinh doanh trong quy mô khu vực và quốc tế.

Tập đoàn Đèo Cả hiện nay là công ty mẹ, bao gồm 19 công ty thành viên chia thành 5 khối ngành nghề như: Khối doanh nghiệp đầu tư, Khối doanh nghiệp dự án, Khối doanh nghiệp sản xuất kinh doanh, Khối doanh nghiệp dịch vụ và Khối doanh nghiệp đầu tư nước ngoài, với gần 5.000 cán bộ, công nhân viên. Đây là một tập thể thống nhất cùng theo đuổi khát vọng trở thành: “Nhà đầu tư hạ tầng giao thông lớn nhất; Nhà đầu tư tài chính chuyên nghiệp nhất; Tổng thầu EPC mạnh nhất để thực hiện ước vọng mang đến “cuộc sống an toàn, sung túc cho con người, đất nước Việt Nam”.

Hiện nay, đồng thời với việc dồn lực, tăng tốc để đưa các dự án đang thực hiện như: dự án hầm Cù Mông, dự án nâng cấp mở rộng hầm đường bộ Hải Vân, dự án cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn... về đích đúng hẹn với Chính phủ, với nhân dân, Tập đoàn Đèo Cả đang nỗ lực cùng chính quyền và nhân dân tỉnh Cao Bằng đưa ra nhiều giải pháp để hiện thực hóa giấc mơ về tuyến đường cao tốc kết nối với các vùng kinh tế phía Bắc Tổ quốc. 🇻🇳

# CÔNG TY CP ĐẦU TƯ & XÂY DỰNG ICV VIỆT NAM

ICV VIETNAM INVESTMENT & CONSTRUCTION JOINT STOCK COMPANY



Trạm trộn bê tông Cù Mông

Trạm trộn bê tông Hải Vân

Trạm nghiền đá Cù Mông

Trạm nghiền đá Hải Vân

Tháng 7/2016 Công ty Cổ phần Đầu tư và Xây dựng ICV Việt Nam được thành lập trên nền chuyên giao toàn bộ tài sản, nhân lực và dự án từ Công ty Cổ phần vật liệu Hải Thạch và định ra chiến lược phát triển kinh doanh thương mại, sản xuất vật liệu, sản xuất bê tông thương phẩm, thi công xây dựng và các hoạt động khác.

Sau hơn 2 năm hoạt động với sự cố gắng không ngừng từ số vốn điều lệ ban đầu 27 tỷ đồng đã tăng lên đến 61,5 tỷ đồng. Doanh thu năm 2016 đạt 119 tỷ đồng; năm 2017 đạt 322 tỷ đồng và năm 2018 đạt 325 tỷ đồng.

Chúng tôi hiện đang là đơn vị cung cấp nguyên vật liệu xây dựng chính: Bê tông thương phẩm, cát, đá, xi măng, sắt thép... cho các dự án trọng điểm quốc gia: Dự án hầm đường bộ qua Đèo Cả, Dự án mở rộng hầm đường bộ Hải Vân, Dự án hầm đường bộ Cù Mông, Dự án cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn...

**CÔNG TY CP ĐẦU TƯ & XÂY DỰNG ICV VIỆT NAM**

Địa chỉ: 44 Trần Hưng Đạo, phường 1, Thành phố Tuy Hòa, Tỉnh Phú Yên  
Tel: 02563 81 93 93

TẬP ĐOÀN ĐÈO CẢ: TÁI CẤU TRÚC VỚI PHƯƠNG CHÂM

“Nghĩ khác biệt; tạo cách biệt” Bài Bích Diệp



Đèo Cả hiện nay được biết đến là một trong những doanh nghiệp có quy mô lớn, một tập đoàn kinh tế có năng lực quy hội nguồn lực nhân sự có trình độ, chuyên môn sâu - một tập thể đa dạng, tuy khác nhau về lĩnh vực được đào tạo, khuynh hướng nghiên cứu, trình độ văn hóa, quan hệ xã hội, độ tuổi... nhưng lại có chung một hệ tư tưởng, hệ sinh thái trong “mái nhà Đèo Cả” của tinh thần “Nghĩ khác biệt; tạo cách biệt” được hài hòa, cân bằng trong hệ giá trị giữa cống hiến và phát triển bản thân.

**NHẬN THỨC ĐÚNG, CHO MỘT HƯỚNG ĐI ĐÚNG**

Vào những năm cuối của thập niên đầu thế kỷ 21, khi nền kinh tế đất nước rơi vào tình trạng khó khăn, chịu sự tác động mạnh bởi cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu (2007 - 2008). Tại thời điểm này, ở Việt Nam quan điểm đầu tư của nhiều doanh nghiệp vẫn theo lối cũ, chủ yếu dựa vào quan hệ để tạo ra công ăn việc làm, nhằm giải quyết vấn đề tồn tại. Cũng chính cách nghĩ, cách làm này vô hình chung đã đẩy rất nhiều doanh nghiệp luôn phải đối mặt với những áp lực, “bất ngờ” từ gánh nặng ngân hàng và cơ chế. Nền kinh tế đất nước giai đoạn này đã chứng kiến rất nhiều “thương hiệu mạnh” của một thời đã bị đuối dần, rồi lịm tắt - nhiều lãnh đạo doanh nghiệp “tên tuổi” phải rơi vào những vướng mắc, lao lý... Và, đúng lúc này doanh nghiệp Đèo Cả ra đời, với chủ trương ủng hộ thị trường tự do, định hướng đầu tư vào lĩnh vực hạ tầng giao thông, với phương châm hành động “độc đáo nhưng không độc đạo” nhằm giải quyết các bế tắc, mở ra

các kết nối trong lưu thông - giao thông, trở thành nhà đầu tư hạ tầng uy tín và chuyên nghiệp hàng đầu Việt Nam như hiện nay.

Đèo Cả hiện nay được biết đến là một trong những doanh nghiệp có quy mô lớn, một tập đoàn kinh tế có năng lực quy hội nguồn lực nhân sự có trình độ, chuyên môn sâu - một tập thể đa dạng, tuy khác nhau về lĩnh vực được đào tạo, khuynh hướng nghiên cứu, trình độ văn hóa, quan hệ xã hội, độ tuổi... nhưng lại có chung một hệ tư tưởng, hệ sinh thái trong “mái nhà Đèo Cả” của tinh thần “Nghĩ khác biệt; tạo cách biệt” được hài hòa, cân bằng trong hệ giá trị giữa cống hiến và phát triển bản thân.

**CON NGƯỜI LÀ CHỦ ĐỀ BẮT ĐẦU KẾ HOẠCH TÁI CẤU TRÚC TẬP ĐOÀN ĐÈO CẢ**

Trong một chừng mực nào đó có thể lý giải rằng, chính môi trường cạnh tranh của nền kinh tế thị trường, trước yêu cầu toàn cầu hóa, cách mạng công nghiệp 4.0,... buộc doanh nghiệp Việt Nam phải thay đổi để tồn tại, hoạch định thích hợp để phát triển. Nhận thức và nắm bắt thời cuộc, lãnh đạo Đèo Cả lấy vấn đề nguồn nhân lực làm trung tâm cho hoạt động đổi mới và động lực phát triển.

Bắt đầu bằng chuỗi các chương trình đào tạo nội bộ với các phép tính cộng, trừ, nhân, chia được hợp lý hóa trong việc mô tả và chọn hướng đi, đồng thời kết hợp sáng tạo với đề xuất quan niệm Tam định “Định tâm - Định hướng - Định lượng” để dẫn dắt, dẫn đạo nhân sự trong toàn hệ thống phấn đấu vươn tới mục tiêu được hiện diện trong nhóm “nhân sự chiến lược”, để từ đây chính ê-kíp hạt nhân này sẽ vận hành và tạo ra hệ sinh thái Đèo Cả - tiến bộ, hiệu quả.

Để đảm bảo và thống nhất nguồn lực từ công ty mẹ đến các đơn vị thành viên trong toàn hệ thống, mô hình nhân sự chiến lược của Đèo Cả được cấu trúc theo 4 nhóm như sau:

**Nhóm 1:** “Gồm 09 người”, là các nhân sự quản trị;

**Nhóm 2:** “Gồm 18 người”, là các nhân sự quản trị và Ban điều hành;

**Nhóm 3:** “Gồm 36 người”, là các nhân sự quản trị, Ban điều hành và lãnh đạo cấp Phòng/Ban;

**Nhóm 4:** “Gồm 72 người”, là các nhân sự quản trị, Ban điều hành, lãnh đạo cấp Phòng/Ban và nhân sự trong hệ thống được quy hoạch để kế cận.

Để hình thành nhóm nguồn lực nêu trên, Tập đoàn Đèo Cả đã xây dựng một quy trình với 5 bước nhằm lựa chọn những nhân sự phù hợp có khả năng cống hiến lâu dài cho Tập đoàn, như sau:

**Bước 1: “Quy hoạch, đào tạo”,** là việc quy hoạch định biên nhân sự và đào tạo các kỹ năng chuyên môn lẫn kỹ năng mềm để đảm bảo nhân sự ấy có khả năng thực thi các nhiệm vụ trong từng vị trí công việc được phân công.

**Bước 2: “Kiểm chứng năng lực và đạo đức”,** là thông qua thực tiễn công việc, tổ chức sẽ đánh giá nhân sự qua 2 tiêu chí chính: chuyên môn và đạo đức nghề nghiệp.

**Bước 3: “Chế độ đãi ngộ”,** là chính sách đãi ngộ nhân sự của tổ chức được thông qua chế độ tiền lương, thưởng, phúc lợi, điều kiện làm việc và các ưu đãi khác cho người thân trong gia đình nhân sự đó.

**Bước 4: “Đánh giá lại năng lực và đạo đức”,** là thông qua chế độ đãi ngộ mà nhân sự được thụ hưởng, tổ chức có đánh giá lại về năng lực chuyên môn, đạo đức nghề nghiệp để tiếp tục cho việc đầu tư, tạo cơ hội phát triển ở tầm cao hơn hay phải thay thế, điều chỉnh cho phù hợp.

**Bước 5: “Thay thế và giao việc”,** là việc thay đổi vị trí công tác và giao việc phù hợp với năng lực mà nhân sự đó đã đạt được qua các bước đã nêu trên.

Trong tinh thần “Nghĩ khác biệt; tạo cách biệt”, việc lấy con người - nhân lực làm hạt nhân cho sự lớn mạnh và phát triển bền vững của doanh nghiệp là thông điệp mà Chủ tịch HĐQT Tập đoàn Đèo Cả - Hồ Minh Hoàng đã truyền tải đến với toàn hệ thống gần 5.000 nhân sự thông qua cuộc làm việc với toàn bộ ê-kíp lãnh đạo của Tập đoàn. 🏡

# THUYẾT TAM ĐỊNH & VĂN HÓA DOANH NGHIỆP

Bài Thành Phong

Chủ thuyết “Tam định” của Hồ Minh Hoàng nêu ra gồm ba thành tố: Định tâm, Định hướng và Định lượng. Để hiểu một cách giản lược, dễ tiếp cận nhất, ba thành tố này được giải thích như sau:

**Định tâm**  
là yên tâm và kiên tâm, là giữ cho tâm trí cân bằng, thông tuệ, để nhìn rõ thực tại. Một con người, muốn hướng đến thành công, thì trước hết phải yên tâm với chính công việc, vị trí công tác của mình, luôn luôn xem lại mình xem đã thực sự an tâm chưa, hay còn quay nhìn đi chỗ này, chỗ khác. Khi nữa, là để xác quyết, khi đã lựa chọn công việc và vị trí ấy, dù có khó khăn đến thế nào thì cũng kiên định tìm cách thức mà vượt qua.

**Định hướng**  
là hiểu rõ môi trường, xác định đúng hướng đi và kiên định với con đường đã chọn, là phải xác định cho được phương hướng, chính yếu các hoạt động của mình, của tổ chức mình phụ trách một cách chính xác và trung thành với định hướng đó.

**Định lượng**  
là phải xác định rõ, lượng hóa được rõ khối lượng, tiêu chí mình phải đạt được trong từng thời gian nhất định để hướng tới mục tiêu, là phải cân đong được kết quả và biết điều chỉnh để tạo ra giá trị cao hơn. Nếu vì một lý do nào đó mà không đạt được định lượng đặt ra thì phải tư duy được phương án bổ sung để đạt cho bằng được.

Tất cả các nhân sự trong hệ thống, từ người đứng đầu cho đến các vị trí cấp thấp nhất đều phải quan tâm, thảo luận và luôn luôn xác định được cho mình ba yếu tố “Định” này thì sẽ đóng góp vào cho hệ thống, tạo nên sức mạnh và biết rõ hành trình cụ thể của mình trên con đường đi đến mục tiêu đã đề ra. Hàng năm, tại

Tập đoàn, đã có những đợt khảo sát với những bộ phiếu mẫu các câu hỏi để mỗi nhân sự ở từng vị trí tự đánh giá cho mình về vấn đề này.

Trong nhiều cuộc trao đổi, thảo luận để hiểu về chủ thuyết “Tam định” và việc vận dụng giải “những bài toán khó” bằng



các phép tính thông thường, tác giả của chủ thuyết đã giải thích một cách giản dị đến không ngờ như sau:

Hãy hiểu một cách đơn giản thế này. Làm bất cứ việc gì, nếu đó là công việc liên quan đến nhiều người, mang tính tổ chức, để hướng đến mục tiêu chung, thì hãy nghĩ đến bốn phép tính rất quen thuộc với tất cả chúng ta. Đó là cộng, trừ, nhân, chia. Hãy biến hóa, sáng tạo,

kết hợp các phép tính này để thực hiện công việc chung. Hãy cộng lại tất cả niềm tin, trí tuệ, nguồn lực, kể cả tiền vốn, để làm phương tiện. Hãy nhân lên trí tưởng tượng, sự lãng mạn, mô hình và kinh nghiệm tốt để làm sức mạnh. Hãy chia sẻ niềm tự hào, sự tự tin, niềm vui, chia sẻ thành tựu và lợi ích khi thành công để làm động lực. Hãy trừ đi những trở lực, những cám dỗ tham sân si đời thường, thậm chí cả “trừ gian diệt bạo”, theo nghĩa là những tiêu cực, những xấu kém, gian dối trong tổ chức của mình, để phát triển bền vững. Bốn phép tính cộng, trừ, nhân chia ấy sẽ tạo nên phương tiện, sức mạnh, động lực và sự bền vững của hệ thống. Luôn luôn suy nghĩ đơn giản, quy về bốn yếu tố như vậy để minh định và sòng phẳng, rõ ràng khi xử lý các tình huống rối rắm, phức tạp phát sinh trong thực tiễn.

Quan sát từ bề mặt của đời sống văn hóa của cán bộ và nhân viên, công nhân trong Tập đoàn Đèo Cả, người ta sẽ thấy, hiếm có doanh nghiệp lớn nào tạo dựng được những phong trào văn hóa văn nghệ sôi nổi như ở đây. Đã có cả một Cuộc thi sáng tác các ca khúc viết về Đèo Cả do Nhạc sỹ Đỗ Hồng Quân, Chủ tịch Hội Nhạc sỹ Việt Nam làm Trưởng ban giám khảo. Rất nhiều nhạc sỹ tên tuổi đã tham gia cuộc thi này và từ đây đã ra đời rất nhiều ca khúc có chất lượng nghệ thuật cao viết về con người, đời sống lao động và cống hiến của Những người Đèo Cả.

Tập đoàn Đèo Cả còn tài trợ cho những hoạt động văn hóa văn nghệ có chiều sâu và ý nghĩa cùng với việc tổ chức Hội diễn ca múa nhạc mang tên “Cuộc thi Tiếng hát Người Đèo Cả” của chính mình hàng năm. Hội diễn diễn ra từ cấp cơ sở đến vòng chung kết với những tác phẩm được dàn dựng như những tiết mục chuyên nghiệp, trình diễn trước một Hội đồng Giám khảo gồm những nhân vật rất có uy tín trong giới nghệ thuật, vào dịp tổng kết công tác năm, đón mừng xuân

mới. Yêu văn nghệ, yêu ca hát là điểm đặc sắc của những con người trong hệ thống Đèo Cả.

Tập đoàn cũng thường xuyên tổ chức đón các đoàn khách văn hóa văn nghệ, như đón tiếp các Hoa hậu ASEAN đến thăm công trường, vừa động viên những người công nhân đang thi công, vừa là giúp những vị khách thêm hiểu biết về thực tế kiến thiết xây dựng hiện nay của đất nước.

Người Đèo Cả cũng rất nhiệt tình trong các hoạt động xã hội và từ thiện, cùng chung tay góp sức với đồng bào các vùng bị thiên tai, bão lũ tàn phá...

Các hoạt động về nguồn, đền ơn đáp nghĩa một cách thiết thực cũng là những phong trào sinh hoạt có nền nếp và trở thành truyền thống của Đèo Cả.

Tất cả những hoạt động này đã bồi đắp phong phú thêm hành trình xây dựng văn hóa của doanh nghiệp của Tập đoàn Đèo Cả.

Nền tảng văn hóa doanh nghiệp của Tập đoàn Đèo Cả đã được kết nối lại thành 7 tiêu chí với 7 chữ T như sau: Thành tâm, Tận lực, Trí tuệ, Trung tín, Tự tin, Tự hào và Tri ân.

Thành tâm là thái độ chân thực, thực tâm từ suy nghĩ đến hành động trong công việc, trong cuộc sống; Tận lực là luôn làm việc hết sức mình bằng tất cả tài và sức của mình để hoàn thành mục tiêu công việc; Trí tuệ là khả năng nhận thức tốt và sáng tạo từ trong suy nghĩ đến hành động để đạt hiệu quả cao; Trung tín là trung thành với lời hứa, là luôn luôn đáng tin cậy; Tự tin là tin vào khả năng của bản thân mình trong mọi công việc; Tự hào là trạng thái tinh thần hài lòng, hãnh diện về những điều tốt đẹp, về thành tích quý giá mà tổ chức có được làm động lực cho



**LINH MỤC NGUYỄN MẠNH KHOA CHIA SẺ**  
 TẤT CẢ ANH CHỊ EM ĐÈO CẢ NÊN GIÊU SỰ PHỤC VỤ BẰNG LÒNG KIÊN NHẪN. NẾU LÀ NGƯỜI ĐÈO CẢ MÀ KHÔNG RÕ VỀ “ĐỊNH TÂM”, KHÔNG ĐỊNH HƯỚNG ĐƯỢC TÂM NHÌN THÌ KHÔNG THỂ DẪN THẬN ĐƯỢC. TRONG MỐI TƯƠNG QUAN XÃ HỘI, CHÚNG TA NỢ NHAU SỰ BÁC ÁI. NHỮNG CÔNG TRÌNH CỦA ĐÈO CẢ, NHỮNG GÌ ĐỂ LẠI, LÀ SỰ TRÂN TRỌNG ĐÁNG QUÝ, HƠN THẾ NỮA, TÔI NHẬN THẤY TRONG ĐÓ CÓ SỰ DẪN THẬN VỮNG TÂM CỦA TẬP THỂ NÀY.

minh trong mọi công việc; Tri ân là luôn hướng đến những việc làm có ý nghĩa để đền ơn đáp nghĩa với những ai đã từng nỗ lực, chia sẻ, giúp đỡ, hậu thuẫn cho tổ chức của mình.

Công cuộc tái cấu trúc lại hệ thống theo chủ thuyết “Tam định” và hành trình xây dựng Văn hóa doanh nghiệp của Tập đoàn Đèo Cả, có rất nhiều người bạn đồng hành. Các nhà văn, nhà báo, các văn nghệ sỹ, các cố vấn tâm lý và nhân văn học, các chuyên gia về kỹ năng sống đã có sự hợp tác tận tình, tận tâm từ lâu với Đèo Cả trong các hoạt động.

Mới đây, tôi còn thấy có hai bạn đồng hành mới, hai vị chuyên gia đặc biệt. Đó là Đại đức, sư thầy Thích Tuệ Tĩnh và Linh mục Nguyễn Mạnh Khoa. Hai vị chức



**SỰ THẤY THÍCH TUỆ TĨNH BÌNH LUẬN**  
 XƯA NAY, TÂM LÀ NỀN TẢNG CỐT LÕI CUỘC SỐNG CON NGƯỜI. TÂM THEO TINH THẦN PHẬT GIÁO CŨNG LÀ ĐIỀU CỐT LÕI CỦA PHẬT PHÁP. TÔI ĐÁNH GIÁ RẤT CAO TINH THẦN “ĐỊNH TÂM, ĐỊNH HƯỚNG, ĐỊNH LƯỢNG” MÀ ĐÈO CẢ ĐÃ ĐỂ RA. CÓ TÂM MỚI CÓ TUỆ. CÓ TUỆ MỚI CÓ TÂM NHÌN. MỌI SỰ ĐỀU XUẤT PHÁT TỪ MẶT ĐẤT. CHÚNG TA GIÊU TRỒNG TRÊN MẶT ĐẤT. GIÊU NHỮNG HẠT GIỐNG TỐT THÌ CHÚNG TA MỚI THU ĐƯỢC NHỮNG VỤ MÙA TỐT.



sắc thuộc hai tôn giáo lớn là Phật giáo và Thiên Chúa giáo này vừa am hiểu sâu sắc giáo lý, lại rất nhập thế. Họ có nhiều tâm đắc với cách thức tổ chức hệ thống và ứng xử giữa con người với con người tại Tập đoàn Đèo Cả.

Hồ Minh Hoàng đã phân tích ý nghĩa của việc anh tìm tới, gặp gỡ, trò chuyện và cuối cùng đã mời được hai vị chức sắc tôn giáo này tham gia đồng hành với mình. Anh nói:

Khi nói tới cái tâm, chọn “Định tâm” là mở đầu, tôi nghĩ, con người ta phải trân trọng chứ không phủ nhận yếu tố tâm linh. Tâm linh cũng là một sức mạnh trong sự vun đắp cho nghị lực và bản lĩnh của con người trong cuộc sống.

Trong nhiều cuộc hội thảo, trong những sinh hoạt chuyên đề, có nhiều vị khách trẻ tuổi, các sinh viên xuất sắc tại các trường đại học đã được mời đến tham dự và đồng hành với tổ chức này.

Những bình luận, chia sẻ, tâm sự của những vị chuyên gia về chủ thuyết tái cấu trúc và xây dựng văn hóa doanh nghiệp của Tập đoàn Đèo Cả, được lớp trẻ đón nhận với rất nhiều thích thú và tâm đắc.

**Tiến sĩ, nhà báo Trần Bá Dung, Trưởng ban Nghiệp vụ Hội Nhà báo Việt Nam, đã bày tỏ ấn tượng của mình với triết lý “Định tâm” của Tập đoàn Đèo Cả**

Trong lĩnh vực báo chí, chúng tôi cũng đề ra chữ tâm. Đó là phương châm: “Tâm sáng, lòng trong, bút sắc”. Cái tâm phải được đặt lên hàng đầu như vậy thì mới có những nhà báo tốt, mới có những bài báo tốt, có ích cho xã hội. Các nhà báo phải luôn luôn phấn đấu để thấu hiểu và đồng hành với doanh nghiệp để cổ vũ cho công cuộc phát triển đất nước.

Thiếu tướng Nguyễn Huy Mạ thời gian gần đây bị mắc bệnh nặng nhưng ông vẫn kiên trì đấu tranh với bệnh tật và số phận. Không những thế, nếu có dịp là ông luôn nhiệt tình tham dự các cuộc trao đổi, các cuộc hội thảo về công cuộc tái cấu trúc của Tập đoàn Đèo Cả. Trong một cuộc truyền lửa mới đây, Tướng Nguyễn Huy Mạ tâm tình:

Kế hoạch tái cấu trúc này của chúng ta phải khởi nguồn và kế thừa từ ý nghĩa logo hai bàn chân trái bước song song mà anh Hồ Minh Hoàng đã cho thiết kế khi thành lập Tập đoàn Hải Thạch, phải trung thành với tâm niệm “Nghĩ khác biệt; tạo cách biệt”. Chính đôi bàn chân ngược ấy

**TIẾN SĨ HỒ NGHĨA DŨNG, NGUYÊN BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI:**

TRONG MỌI HOẠT ĐỘNG CỦA CON NGƯỜI, HOẠT ĐỘNG NÀO CŨNG MANG YẾU TỐ VĂN HÓA. CHÚNG TA ĐỂ CẤP TỬ VĂN HÓA DOANH NGHIỆP, VĂN HÓA DOANH NGHIỆP CỦA ĐỀO CẢ ĐƯỢC THỂ HIỆN BẮT ĐẦU BẰNG HAI CHỮ “ĐỊNH TÂM”. ĐÃ LÀ DOANH NGHIỆP THÌ LUÔN PHẢI SỐNG TRONG MÔI TRƯỜNG CẠNH TRANH KHỐC LIỆT. NHƯNG ĐẰNG SAU ĐÓ, ĐỂ CHÚNG TA CÓ THỂ THANH THẢN NHÌN LẠI NHỮNG VIỆC ĐÃ LÀM, THÌ “ĐỊNH TÂM” MANG LẠI SỰ CÂN BẰNG CHO CUỘC SỐNG VÀ HƯỚNG CHÚNG TA TỚI GIÁ TRỊ CỦA CHÂN, THIỆN, MỸ...



**NHÀ BÁO HỒ QUANG LỢI - PHÓ CHỦ TỊCH THƯỜNG TRỰC HỘI NHÀ BÁO VIỆT NAM:**

TÔI CHO RẰNG, KẾ HOẠCH TÁI CẤU TRÚC CỦA ĐỀO CẢ THỰC SỰ LÀ MỘT CÂU CHUYỆN LỚN! NHỮNG GÌ MÀ ĐỀO CẢ ĐÃ LÀM TRONG 10 NĂM QUA ĐÃ LÀ MỘT CÂU CHUYỆN LỚN RỒI. Ở THỜI ĐIỂM NGƯỜI TA CÓ THỂ NHÌN LẠI ĐỂ HƯỞNG VINH QUANG THÌ ĐỀO CẢ LẠI NHÌN RA PHÍA TRƯỚC ĐỂ BẮT ĐẦU MỘT CHẶNG ĐƯỜNG MỚI. NHỮNG GÌ ĐỀO CẢ ĐÃ LÀM ĐƯỢC TRONG NHIỀU NĂM THẮNG QUA, NHỮNG NGƯỜI ĐI QUA TUYẾN HẦM ĐƯỜNG BỘ ĐỀO CẢ, CỔ MÃ VÀ TỚI ĐÂY LÀ HẦM ĐƯỜNG BỘ CỬ MÔNG, RỒI TRÊN TUYẾN ĐƯỜNG CAO TỐC BẮC GIANG - LẠNG SƠN, CHI LĂNG - HỮU NGHỊ QUAN, HỌ SẼ HIỂU ĐƯỢC ĐỀO CẢ LÀ AI VÀ ĐỀO CẢ ĐÃ ĐÓNG GÓP GÌ CHO ĐẤT NƯỚC. TẠI SAO ĐỀO CẢ LẠI BÀN ĐẾN CÂU CHUYỆN TÁI CẤU TRÚC KHI ĐÃ LÀM ĐƯỢC CHUYỆN LỚN NHƯ VẬY? TẤT CẢ LÀ BẮT ĐẦU TỪ MỘT TRIẾT LÝ. TRIẾT LÝ ĐÓ LÀ “NẾU DỪNG LẠI LÀ TỰ LOẠI BỎ MÌNH”.



mới làm cho Đèo Cả thành công. Thành công rồi, Đèo Cả phải tái cấu trúc để tiếp tục đi lên. Vấn đề đặt ra là phải làm như thế nào khi Đèo Cả đã thành công? Phải coi nền móng của những thành công đó như điểm xuất phát ban đầu, như cột mốc số 0, không thỏa mãn với những gì đã đạt được, để mà làm mới, để mở ra những “mặt trận” mới.

Và sau cùng, người đang đứng đầu công cuộc tái cấu trúc hệ thống cùng hành trình xây dựng văn hóa doanh nghiệp của Tập đoàn Đèo Cả, Chủ tịch Hồ Minh Hoàng đã khẳng định ý chí của mình trong chặng đường sắp tới.

**Hồ Minh Hoàng nói:**

Định tâm! Chúng ta làm gì ở định tâm? Với vị linh mục, Cha nói về câu chuyện “tĩnh tâm”, với sư thầy, thầy nói “tĩnh tâm”. Còn với tôi, tôi xin nói là hồi tâm. Chúng ta không bao giờ được ngủ quên trên chiến thắng. Vì vậy, chủ thuyết để bắt đầu xây dựng tổ chức mới của chúng ta là “Định tâm, Định hướng, Định lượng”. Từ đây, chúng ta cùng nhau chung sức xây đắp nên một tâm thế vững chắc, để chúng ta cùng đi một hướng trên con đường phát triển mạnh mẽ của Tập đoàn trong thời kỳ mới! 🚩



CUỘC HỌP TÁI CẤU TRÚC NGÀY 17/8/2018





“GỬI BAO YÊU THƯƠNG CHO QUÊ HƯƠNG”...



*Ngồi trong quán cà phê Lục Thủy nhìn ra Hồ Gươm, Hồ Minh Hoàng - Chủ tịch HĐQT Tập đoàn Đèo Cả say sưa nói về tình yêu, về vẻ đẹp vĩnh cửu của mùa thu Hà Nội. Dáng người tròn, gương mặt tròn, cả đôi mắt cũng tròn. Sự dung dị, trong trẻo và tràn đầy năng lượng sáng tạo nơi anh làm ấm thêm không gian thu bằng lãng sương và hanh hao gió.*



**CHỦ TỊCH HĐQT TẬP ĐOÀN ĐÈO CẢ - HỒ MINH HOÀNG:**

## “KHÓ KHĂN GIAN LAO NUÔI CHÍ ANH HÀO!”

Bài Hà Hồng Dương

Sinh ra ở Bình Định, lớn lên ở Phú Yên, Hồ Minh Hoàng được nuôi dưỡng bởi truyền thống của một gia đình cách mạng, dòng dõi họ Hồ Quỳnh Lưu - Nghệ An. Ông nội và bà nội anh là liệt sỹ, bố là chiến sỹ Biệt động thành. Ở Hồ Minh Hoàng là sự hội tụ khí chất, văn hóa của nhiều vùng miền. Đó là ý chí vượt khó, ham học hỏi, cần cù lao động của người xứ Nghệ. Đó là sự khảng khái, tinh thần thượng võ, xả thân của miền đất Bình Định. Đó cũng là sự ngay thẳng, can trường, vị nghĩa, luôn tin ở mình và ở người của những cư dân xứ Nẫu Phú Yên. Từ thuở ấu thơ, tâm hồn của anh đã thấm đẫm suối nguồn yêu thương qua từng lời ru của mẹ:

*Ai về Bình Định thăm cha*

*Phú Yên thăm mẹ, Khánh Hòa thăm em*

*Chợ Sông Cầu một tháng sáu phiên*

*Anh đi không đặng, gửi lời nguyện thăm em...*

Sách sử còn ghi, hơn 400 năm trước, 3.000 lưu dân miền Thanh - Nghệ đã theo Phù Nghĩa hầu Lương Văn Chánh - vị khai quốc công thần của tỉnh Phú Yên, vào đây mở cõi. Có phải nguyện ước về một tương lai giàu có và yên bình nơi biên viễn trời Nam mà cha ông thuở nào đã gửi gắm vào tên gọi Phú - Yên. Là tỉnh nằm ở miền Trung Việt Nam, Phú Yên có 3 mặt là núi. Phía Bắc có dãy đèo Cù Mông, Nam là Đèo Cả và phía Tây là mạn sườn của dãy Trường

Sơn hùng vĩ, uy nghi. Nơi đây, đá đã hòa quyện vào dòng chảy văn hóa, thấm thấu vào từng mạch đất, nguồn nước, tạo nên tâm hồn, cốt cách, bản lĩnh kiên cường của người dân. Di sản Đá, văn hóa Đá trở thành niềm tự hào không chỉ của Phú Yên mà của mọi người dân Việt. Nhưng với Hồ Minh Hoàng, anh có một góc nhìn, cách nghĩ khác hơn về đá, về núi. Trong một bài thơ, anh viết:

*“Nhìn lên non cao mây đen giăng ngang,  
vách đá khăn tang trắng màu biệt ly  
Tuổi thanh xuân ơi lợi danh những gì,  
còn hơn thiên lý - cung đường từ bi”*

Trên hành trình thiên lý Bắc - Nam, Đèo Cả có chiều dài hơn 21km với 98 vòng cua quanh co, uốn khúc giữa một bên là vịnh biển Vũng Rô xanh ngắt, một bên là triền đá dựng đứng, đã trở thành nỗi ám ảnh khủng khiếp của bao người khi qua đây. Trong ký ức của chàng sinh viên trường Đại học Sư phạm kỹ thuật TP. Hồ Chí Minh - Hồ Minh Hoàng mỗi lần về quê, Đèo Cả là nỗi đau quận thắt khi anh chứng kiến những vụ tai nạn thảm khốc,

CHỦ TỊCH  
HĐQT - HỒ MINH  
HOÀNG TRONG  
CHUYẾN THAM  
QUAN VÀ LÀM  
VIỆC VỚI UBND  
TỈNH CAO BẰNG



những tiếng kêu xé lòng. Vì vậy, đá với anh không chỉ là máu thịt mà còn là “vành khăn tang trắng màu biệt ly”, và theo suốt trong anh một thời trai trẻ là ước mơ về một “cung đường từ bi”.

Để rồi 10 năm sau, một kỳ tích đã được dệt nên bằng tình yêu sâu nặng với quê hương, bằng ý chí, quyết tâm vô bờ bến. Trong giờ phút thiêng liêng, Tổng Giám đốc Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả Hồ Minh Hoàng tay ôm bó hoa, tay nhấn nút khai thông công trình Hầm đường bộ Đèo Cả mà nghẹn ngào hạnh phúc: “Hoàn thành công trình hầm đường bộ Đèo Cả, tôi đã trả ân nợ cho quê hương, ông bà, bố mẹ”. Đó cũng chính là nhiệt huyết, tấm lòng của anh trong suốt cuộc đời:

*“Gửi bao yêu thương cho quê hương,  
giục lòng vững bước đôi chân lên đường...”\**

### “KHÓ KHĂN GIAN LAO NUÔI CHÍ ANH HẢO!”

Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Xuân Phúc, trong một lần đến thăm công trình hầm Đèo Cả đã khẳng định: “Đây là công trình lớn và có ý nghĩa quan trọng về kinh tế - xã hội khi lần đầu tiên một doanh nghiệp tư nhân của Việt Nam đã chủ động nguồn vốn, nghiên cứu ứng dụng và làm chủ công nghệ thi công đường hầm, đạt các tiêu chí kỹ thuật và chất lượng quốc tế”.

Ít ai biết được rằng, vào tháng 11/2012, khi mũi khoan đầu tiên của dự án hầm Đèo Cả chính thức xuyên vào núi Cổ Mã và núi Cả, nơi đây còn là bạt ngàn rừng rậm rạp, heo hút không dấu chân người. Vậy mà giờ đây, với hai đường hầm song song, mỗi đường có hai làn xe khai thác ngược chiều, đảm bảo vận tốc 80km/h, mỗi ngày đón trên 6.000 lượt ô tô qua, đã làm núi rừng bừng sáng



trong nhịp sống hiện đại, hối hả. Và, cũng chỉ hơn mười năm kể từ ngày lập công ty (09/4/2008 - 09/4/2018), đến nay Tập đoàn Đèo Cả đã có một công ty mẹ và 19 doanh nghiệp thành viên, gần 5.000 nhân sự, quy mô nguồn vốn sản xuất kinh doanh và đầu tư lên đến 50 ngàn tỷ, chiếm 50% tổng vốn đầu tư các công trình BOT trên toàn lãnh thổ Việt Nam.

Vậy đâu là nền tảng quan trọng để Hồ Minh Hoàng và Tập đoàn Đèo Cả làm nên kỳ tích? Ngồi trước chàng trai sinh năm 1971 có đôi mắt rất sáng và nụ cười dễ mến, tôi cứ băn khoăn tự hỏi và hình dung về một Hoàng “khùng” của 10 năm về trước, khi anh thập thò gõ cửa từng phòng làm việc của các đơn vị chức năng chỉ để bày tỏ “Thưa anh, em là Hồ Minh Hoàng, em muốn đề xuất về dự án hầm đường bộ Đèo Cả”. Nhìn gương mặt bầu bĩnh, non trẻ, trong dáng vẻ quê quê của anh, mọi người lại nhìn nhau cười về một ý tưởng “điên rồ”. Nếm trải qua bao thăng trầm, có lúc thất bại, có lúc bị quan, chưa bao giờ Hồ Minh Hoàng ngừng thôi hi vọng, điều mà anh luôn tâm đắc là muốn thành công thì phải biết ước mơ và kiên định với ước mơ của mình.

Nhưng để có thành công thì ước mơ thôi chưa đủ mà cần có một bản lĩnh “thép”, tư duy đột phá, sáng tạo, một chiến lược nâng tầm nghệ thuật. Với Hồ



Minh Hoàng, câu nói của thiên tài Isaac Newton: “Nếu tôi nhìn thấy được xa hơn bởi vì tôi đứng trên vai những người khổng lồ” luôn đúng trong mọi hoàn cảnh. Trước hết là trong việc huy động và sử dụng vốn đầu tư. Vào thời điểm ấy, Công ty Đèo Cả là đơn vị chưa có tên tuổi, trong tay chỉ khoảng 100 tỷ thì việc huy động 12.000 tỷ để xây dựng công trình được coi như việc “dời non, lấp bể”. Tuy nhiên, với sự quyết đoán, linh hoạt và sáng tạo trong hoạt động kinh tế, Ban lãnh đạo Công ty đã kết nối với nhiều nhà đầu tư, kể cả nước ngoài và khó khăn đã được Quỹ đầu tư Vietinbank, Tổng Công ty Xây dựng Hà Nội và nhiều đơn vị khác chung sức giải tỏa. Qua học hỏi kinh nghiệm trong và ngoài nước, Công ty đã xây dựng mô hình quản lý rất phù hợp khi là chủ đầu tư trực tiếp quản lý dự án. Đó chính là nguyên nhân cơ bản để công trình rút ngắn được thời gian triển khai, tiết kiệm chi phí gần 4.000 tỷ đồng.

Chiến lược “đứng trên vai những người khổng lồ” được Hồ Minh Hoàng sử dụng triệt để trong sử dụng con người - đòn bẩy quyết định cho sự thành công vang dội của thương hiệu Đèo Cả. Bản

thân anh đã dành nhiều thời gian đi tìm và thuyết phục hàng loạt các kỹ sư giỏi, chuyên gia đầu ngành về đầu quân cho doanh nghiệp mình, lựa chọn kỹ lưỡng nhà thầu thi công có kinh nghiệm mở núi, đào hầm hàng đầu Việt Nam. Tìm được người tài đã khó, việc giữ người tài ở lại và cùng chung chí hướng với mình còn khó khăn hơn nhiều. Tâm sự cùng tôi, Hoàng chia sẻ: “Tôi cho rằng quan trọng nhất là làm sao lan tỏa được ý tưởng và quyết tâm của mình với mọi người”.

Theo sát bên Hoàng luôn có một Hội đồng cố vấn kiến thức uyên thâm, dày dặn kinh nghiệm đồng hành, là những người thầy, người bạn tri kỷ của anh. Có những cuộc điện thoại từ Hoàng lúc 3 giờ sáng vẫn được bác Hồ Nghĩa Dũng - nguyên Bộ trưởng Bộ GTVT lắng nghe, chia sẻ. Từ một người khắt khe, kỹ tính, bác Lê Mạnh Hùng - nguyên Thứ trưởng Bộ GTVT sẵn sàng dẫn Hoàng đi khám phá phố cổ Hà Nội, thưởng thức món ăn ngon, chỉ cho Hoàng nét đẹp thanh lịch của người Tràng An. Thiếu tướng, TS. Nguyễn Huy Mạ - nguyên Cục trưởng Cục Hồ sơ Cảnh sát, Phó Cục trưởng Cục Cảnh sát kinh tế, cũng là người “tri âm” và gắn bó với Hoàng từ khi doanh nghiệp này khởi nghiệp trong những bước đi đầu tiên. Ngay cả khi ông đang chật vật chiến đấu với căn bệnh ung thư giai đoạn cuối vẫn luôn chia sẻ với Đèo Cả ở mọi nơi, mọi lúc. Hay mối quan hệ đối tác của Tập đoàn Đèo Cả với VietinBank nói chung và quan hệ cá nhân của Hoàng với anh Nguyễn Văn Thắng - Chủ tịch Vietinbank trong mười mấy năm qua luôn được mọi người trân trọng và ngưỡng mộ. Điểm chung ở những con người này đều dành sự trân trọng và một niềm tin không bao giờ với

cạn về một Hồ Minh Hoàng đầy sắc sảo, thông minh với nghị lực phi thường trong mọi hoàn cảnh nhưng cũng rất nghĩa tình, thủy chung, nhân văn.

Tôi đã được chứng kiến những cuộc tranh luận nảy lửa của anh trên một số diễn đàn, được lắng nghe anh đọc thơ, hát các ca khúc trữ tình trong những đêm dạ hội. Đằng sau sự quyết liệt, mạnh mẽ là một Hồ Minh Hoàng trong trẻo nhưng cô đơn pha lẫn nỗi xót xa, cay đắng. Anh đã vượt lên chính mình, tự nhắc nhở mình “*Khó khăn gian lao, miền Trung quê đất nuôi chí anh hào*”\* để làm “Trái tim Đan Kô” dẫn đường đến với thành công.

#### “NGHĨ KHÁC BIỆT; TẠO CÁCH BIỆT”

Đó là câu slogan của Tập đoàn Đèo Cả. “Nghĩ khác biệt” là phương châm xuyên suốt từ khi anh còn là Chủ nhiệm Hợp tác xã Hải Thạch với biểu tượng một đôi bàn chân trái. “Nghĩ khác biệt” chính là nguyên nhân quan trọng quyết định sự thành công của thương hiệu Tập đoàn Đèo Cả hôm nay với biểu tượng cuốn sách, chiếc lược và hình dung rộng hơn là một mái nhà bao phủ, chở che.

Có một câu chuyện thú vị về Hồ Minh Hoàng mà nếu không được chứng kiến, chắc chắn sẽ rất ít người tin. Tại những cuộc họp chiến lược mang tính quyết định của Tập đoàn, hay những buổi “trà dư, hậu tửu”, thỉnh thoảng xuất hiện hình ảnh của một người khoác áo chùng thâm và một người trong bộ áo nâu sòng. Đó là Cha Giuse Nguyễn Mạnh Khoa và thầy Thích Tuệ Tĩnh. Họ đến với Hồ Minh Hoàng như những người bạn tâm giao, sẽ chia tình thần của kinh Phật với đời sống Phúc âm của Thiên Chúa. Điều đặc biệt hiếm có là

bên Hồ Minh Hoàng, cả thầy và Cha dù là những bậc tu hành khác nhau về giáo lý tôn giáo nhưng đều vui vẻ bắt tay nhau, vui vẻ khoác tay nhau đàm đạo mọi câu chuyện về nhân sinh, về nhân tình thế thái; có những lúc ngẫu hứng Cha Khoa hát, thầy Tuệ đọc thơ cho nhau nghe. Sức hấp dẫn kỳ lạ của Hồ Minh Hoàng đã tạo nên sự khác biệt. Ở cha Khoa, anh học được sự “tĩnh tâm”, ở thầy Tuệ anh nhìn thấy sự “tĩnh tâm”, để từ đó tìm ra nguyên tắc “Định tâm - Định hướng - Định lượng” cho riêng mình, cho doanh nghiệp mình. Khi xác định tâm ở đâu, đi hướng nào và lượng hóa kết quả để tiếp tục, rèn giũa, sáng tạo chính mình. Anh luôn suy nghĩ toàn diện, luôn có cách giải quyết không theo lối tư duy sáo mòn nào. Nét khác biệt đó đã làm nên thành công “tạo cách biệt” mang dấu ấn cá nhân. Đây chính là tầm nhìn, sự am tường sâu sát của doanh nhân Hồ Minh Hoàng khi xử lý công việc, để mang đến những thành công.

Nhìn lại chặng đường gần 30 năm, từ một mô hình hợp tác xã xây dựng, phát triển thành Tập đoàn Đèo Cả lớn mạnh hôm nay với những thành công như là huyền thoại, in đậm hình ảnh của người dẫn đường Hồ Minh Hoàng. Xác định thay đổi để tồn tại và phát triển, Tập đoàn Đèo Cả tiếp tục tái cấu trúc hướng tới “Tam nhất”. Đó là, “Nhà đầu tư hạ tầng giao thông lớn nhất; Tổng thầu mạnh nhất và Nhà đầu tư tài chính chuyên nghiệp nhất”. Đặc biệt, Hồ Minh Hoàng tiếp tục hoạch định chiến lược, chính sách dài hạn bằng việc đầu tư ra nước ngoài, thành lập Công ty Đèo Cả California (USA) nhằm khơi tạo kênh lưu chuyển vốn, thu hút các nhà đầu tư nước ngoài đầu tư vốn vào các dự án tại Việt Nam thông qua Tập đoàn Đèo Cả - một bước phát triển mới trở thành công ty đa quốc gia, như ước mơ anh hằng khao khát: “*Dựng xây nước Việt tâm cao mới/Nhìn lên sánh vai cùng thế giới/Nổi gót cha ông rạng rỡ hùng xưa*”.\* 🇻🇳

\* Trích trong bài hát “Huyền thoại một cung đường” lời: Hồ Minh Hoàng; nhạc: Lê Bảo Long

## VĨ THANH

NHƯ MỘT CƠ DUYÊN, TÔI GẶP ANH TRONG CHUYẾN THIỆN NGUYỆN “TRI ÂN CÁC NHÀ BÁO LIỆT SỸ”. LÒNG TRẮC ẨN CỦA TRÁI TIM NHÂN HẬU, SẼ CHIA LÀ SỢI DÂY GẮN KẾT ĐỂ ANH ĐỒNG HÀNH CÙNG NHỮNG HOẠT ĐỘNG NHÂN VĂN ĐẦY Ý NGHĨA CỦA HỘI NHÀ BÁO VIỆT NAM. ANH TRỞ THÀNH NHÀ BẢO TRỢ CHO HOẠT ĐỘNG CỦA CÂU LẠC BỘ NHÀ BÁO NỮ. VÀ MỚI ĐÂY, SAU CHUYẾN HÀNH HƯƠNG VỀ NGUỒN, ANH ĐÃ QUYẾT ĐỊNH ĐẦU TƯ CON ĐƯỜNG TRỊ GIÁ HƠN 3 TỶ ĐỒNG VÀO KHU DI TÍCH TẠI XÃ ĐIỀM MẶC, HUYỆN ĐỊNH HÓA, TỈNH THÁI NGUYÊN, NƠI CÁCH ĐÂY 68 NĂM HỘI NHÀ BÁO VIỆT NAM RA ĐỜI.

ĐÃ CÓ RẤT NHIỀU BÀI BÁO VIẾT VỀ ANH, CÒN RẤT NHIỀU CÂU CHUYỆN ĐỂ NÓI VỀ ANH. VỚI TÔI, MỖI KHI NGHĨ VỀ ANH, TÔI LẠI NHỚ ĐẾN CÂU CHÂM NGÔN “ĐIỀU GÌ XUẤT PHÁT TỪ TRÁI TIM SẼ ĐẾN ĐƯỢC VỚI TRÁI TIM”. VẮNG, HỒ MINH HOÀNG SỐNG VÀ CỐNG HIẾN BẰNG TRỌN VẸN TRÁI TIM THA THIẾT CỦA MINH!

## NGUYỄN BỘ TRƯỞNG, BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI - HỒ NGHĨA DŨNG: CƠ DUYÊN VỚI TẬP ĐOÀN ĐÈO CẢ

Bài Nguyễn Quang Thành



**Nguyên Bộ trưởng Bộ Giao thông vận Tải (GTVT) Hồ Nghĩa Dũng cho rằng, thời điểm người ta có thể nhìn lại để tận hưởng vinh quang thì Công ty Cổ phần Tập đoàn Đèo Cả (Đèo Cả) lại nhìn ra phía trước để bắt đầu chặng đường mới bằng việc Tái cấu trúc toàn diện. Những gì Đèo Cả làm được ngày hôm qua, người ta đi qua những tuyến hầm Đèo Cả, Cổ Mã, tới đây là Cù Mông, Hải Vân 2 và đi trên tuyến đường cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn, Chi Lăng - Hữu Nghị thì sẽ hiểu được tầm vóc nhà đầu tư. Ông Dũng tin rằng tương lai Đèo Cả còn thêm nhiều công trình có giá trị đóng góp cho đất nước này.**

### CƠ DUYÊN VỚI TẬP ĐOÀN ĐÈO CẢ

**PV:** Sau khi rời “ghế nóng” Bộ trưởng Bộ GTVT về nghỉ hưu, nguyên nhân gì khiến ông trì hoãn việc nghỉ ngơi để gắn bó với Tập đoàn Đèo Cả trong vai trò cố vấn cấp cao?

Nguyên Bộ trưởng Hồ Nghĩa Dũng: Tôi với Tập đoàn Đèo Cả gặp nhau là một cơ duyên. Những năm 2000, giao thông miền Trung còn nhiều khó khăn và Đèo Cả là một trong những điểm nóng về tai nạn giao thông, ách tắc. 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.

Năm 2008, có 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 hầm đường bộ qua Đèo Cả. Họ bỏ vốn, thuê tư vấn từ nước Pháp xem lại, bắt đầu làm đề xuất dự án dưới dạng tiền khả thi. Tôi nhận thấy họ làm việc 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.

Năm 2011, tôi nghỉ hưu, lúc đó dự án đang dang dở. Nhận thấy mình vẫn còn sức khỏe, còn trí tuệ, muốn đem những hiểu biết, kinh nghiệm của mình về giao thông chia sẻ cho lớp trẻ trong những

phạm vi có thể được. Đèo Cả khi ấy là một trong những công ty tôi hết sức quan tâm và ủng hộ. Ngược lại, Đèo Cả cũng mong muốn có sự hỗ trợ, cố vấn của tôi nhất là trong giai đoạn đầu khó khăn.

Ngoài ra, tôi luôn có một niềm tin với những người thực hiện dự án, cụ thể là anh Hồ Minh Hoàng (Chủ tịch HĐQT Tập đoàn Đèo Cả) là những người quyết tâm, có ý chí, có khát vọng hơn người. Cho đến thời điểm hiện tại, nhận định của tôi là hoàn toàn đúng đắn.

**PV:** Là một người có am hiểu lớn về lĩnh vực giao thông, sau khi ông về làm cố vấn cho dự án, các ý kiến tư vấn của ông và tư tưởng chỉ đạo của lãnh đạo Tập đoàn có chung tiếng nói hay không?

Nguyên Bộ trưởng Hồ Nghĩa Dũng: Nhìn chung rất thuận lợi vì họ rất coi trọng những góp ý của Ban cố vấn, chuyên gia. Cách làm việc là tôi đóng vai trò đưa ra những tư vấn, còn Ban lãnh đạo Đèo Cả hoàn toàn tự chủ động, hoàn toàn sáng tạo trong những quyết định của mình cho nên không gặp bất kỳ trở ngại nào.



Tôi đánh giá cao tính khoa học trong cách vận hành làm việc của Tập đoàn. Đáng chú ý là hiện nay, họ quy tụ được một đội ngũ tư vấn có chuyên môn, đa lĩnh vực, giàu kinh nghiệm, một đội ngũ làm việc trẻ trung nhiệt huyết.

### TÁI CẤU TRÚC

**PV:** Ông đánh giá như thế nào về tư tưởng “Định tâm - Định hướng - Định lượng” của Chủ tịch HĐQT Hồ Minh Hoàng để bắt đầu tái cấu trúc?

Nguyên Bộ trưởng Hồ Nghĩa Dũng: Phải khẳng định, tôi rất đồng thuận, rất hiểu và chia sẻ với tư tưởng của anh Hồ Minh Hoàng. Trong đó, về “Định tâm”, ngay từ đầu tôi luôn chia sẻ, nhấn mạnh với anh Hoàng, một doanh nghiệp phải phục vụ được lợi ích cho cộng đồng, tất nhiên làm doanh nghiệp cần có lợi nhuận nhưng trên hết vẫn phải phục vụ xã hội. Cái đó, tôi cho là “Định tâm”.

“Định hướng” là hướng chiến lược cho một Tập đoàn phát triển. Tôi chỉ tham mưu cho Tập đoàn trong từng giai đoạn cụ thể. Với tôi, làm gì cũng hướng đến kết quả cụ thể. Ví dụ, khi làm hầm Đèo Cả thì mục tiêu hướng tới đó là làm một công trình hầm đầu tiên do người Việt thi công với chất lượng thật tốt... Hướng chiến lược cho từng giai đoạn phát triển nó như một bệ đỡ để nhìn thấy bước phát triển khác, tạo tiền đề cho sự phát triển bền vững.

“Định lượng” là số hóa những công trình bằng những con số cụ thể bằng những phép tính cộng, trừ, nhân, chia làm sao tiết giảm chi phí, công trình sau chất lượng tốt hơn công trình trước.

PV: Ông đánh giá như thế nào về thời điểm tái cấu trúc Tập đoàn? Đặc biệt sau những thành công của chặng đường vừa qua?

Nguyên Bộ trưởng Hồ Nghĩa Dũng: Trước hết, phải hiểu tái cấu trúc nghĩa là thay đổi liên tục, đổi mới liên tục từ đầu tư, tổ chức nhân sự, tài chính...

Tôi theo dõi Tập đoàn Đèo Cả ngay từ những ngày đầu và thấy hầu như năm nào họ cũng thực hiện đổi mới. Những năm trước, đổi mới, thay đổi diễn ra trong quá trình làm việc và họ thấy những gì không hợp lý, cần thiết phải thay đổi ngay. Nhưng năm nay, tái cấu trúc thực hiện bài bản, toàn diện, có lý luận, có lý thuyết và có thực tế.

Tái cấu trúc thời điểm hiện tại hoàn toàn hợp lý. Thứ nhất, đặt trong bối cảnh đất nước đang cấu trúc lại nền kinh tế, từ chiều rộng sang chiều sâu và từ số lượng sang chất lượng để phát triển gắn với phát triển bền vững. Doanh nghiệp là một bộ phận của nền kinh tế này, do vậy cũng cần phải thay đổi theo chiến lược của cả đất nước.

Thứ hai, thời điểm doanh nghiệp đã có một bước phát triển nhất định, có thành tựu và đang hướng tới bước phát triển cao hơn, bắt buộc phải tái cấu trúc. Tuy nhiên, sự thay đổi này không phải thay đổi hoàn toàn mà phải kế thừa tất cả nhưng thành tựu, thành công trong giai đoạn trước. Tôi gọi

đó là sự “Kế thừa và phát triển”.

PV: Trong cuộc họp Tái cấu trúc tại Hà Nội hồi cuối tháng 8/2018, ông đã đóng góp rất nhiều ý kiến có giá trị cho đề án này. Theo ông, ưu điểm của nội dung đề án Tái cấu trúc ở những điểm nào?

Nguyên Bộ trưởng Hồ Nghĩa Dũng: Đề án Tái cấu trúc tương đối toàn diện, đề cập tới mọi lĩnh vực hoạt động của một doanh nghiệp: tổ chức nhân sự, đầu tư, tài chính, văn hóa doanh nghiệp. Nó đã đặt ra chi tiết kế hoạch phát triển của doanh nghiệp trong tương lai. Sau khi tái cấu trúc xong, điều tôi mong muốn là Tập đoàn sẽ tạo ra những sản phẩm giá trị cao, hiện đại hơn phục vụ tối đa cho lợi ích của cộng đồng, cho xã hội.

### TƯƠNG LAI CỦA ĐÈO CẢ

PV: Sau Đèo Cả, là Cù Mông, Hải Vân và hiện nay chúng ta đã tiến ra Bắc với Dự án Lạng Sơn - Hữu Nghị, vậy theo ông điều cốt lõi nào xuyên suốt làm nên thành công của Đèo Cả cho đến hôm nay?

Nguyên Bộ trưởng Hồ Nghĩa Dũng: Cái xuyên suốt chính ở ý chí quyết tâm của con người, đặc biệt là người đứng đầu - Chủ tịch HĐQT Hồ Minh Hoàng. Nhắc lại một chút, khi thực hiện dự án Đèo Cả, anh Hồ Minh Hoàng mới ngoài 30 tuổi và chỉ có trong tay một doanh nghiệp bình thường cấp tỉnh, không ai biết tên, đã dám cả gan, chinh phục Đèo Cả. Không phải người đứng đầu doanh nghiệp nào cũng có ý chí đó.

Thứ hai, đó là tài năng của anh Hồ Minh Hoàng thể hiện ở nghệ thuật “huy động vốn và sử dụng vốn”. Thời điểm đó, ngân hàng Vietinbank cung cấp tín dụng cho dự án nhưng sau đó anh Hồ Minh Hoàng lại khiến cho Vietinbank vừa là thành đối tác của mình, vừa đồng hành với mình (Vừa là nhà cung cấp, vừa là nhà đầu tư).

Điều quan trọng nữa, anh Hoàng đã huy động được vốn của nhà thầu, thể hiện trong dự án mới cao tốc Hữu Nghị - Chi Lăng (chủ động sử dụng nguồn vốn chủ sở hữu và vốn nhà thầu).

Tài sử dụng vốn của người đứng đầu Đèo Cả được chứng minh, khi nhiều dự án hạ tầng giao thông khác liên tục bị đội vốn, thậm chí tăng gấp đôi so với dự toán ban đầu thì vốn đầu tư cho dự án Đèo Cả lại giảm xuống. Công ty đã tiết giảm được 4.000 tỷ đồng vốn trái phiếu Chính phủ hỗ trợ cho dự án Đèo Cả để sử dụng cho dự án mới là dự án Cù Mông và Hải Vân.

Thứ ba, đó là cách sử dụng nguồn nhân lực con người. Tập đoàn biết cách huy động nguồn chất xám, thể hiện trong việc có được đội ngũ cố vấn, chuyên gia, cán bộ, công nhân viên có trình độ chuyên môn cao. Đây gọi là nghệ thuật dùng người. Khi có được nhiều nhân tài rồi thì triển khai công việc thuận lợi hơn rất nhiều.

PV: Là người nhiều kinh nghiệm về quản lý, theo ông những thuận lợi nào, khó khăn nào sẽ đến với Đèo Cả trong việc phối hợp, hợp tác với hệ thống cơ quan Nhà nước hiện nay?

Nguyên Bộ trưởng Hồ Nghĩa Dũng: Là một doanh nghiệp tư nhân, Đèo Cả hoàn toàn có quyền chủ động trong phạm vi của doanh nghiệp: tổ chức bộ máy linh hoạt. Trong khi điều hành, mọi quyết định đều được tự chủ không bị can thiệp bởi bên ngoài, từ lựa chọn các đối tác: Ngân hàng, nhà thầu... đến tự chủ về tài chính.

Cơ quan Nhà nước có thẩm quyền

đều rất quan tâm, ủng hộ Đèo Cả bởi uy tín Đèo Cả đã xây dựng, đã thể hiện trong thời gian vừa qua.

PV: Nhận định của ông về sự phát triển của Đèo Cả trong tương lai?

Nguyên Bộ trưởng Hồ Nghĩa Dũng: Nhìn lại chặng đường đi qua của Tập đoàn Đèo Cả, từ những ngày đầu sơ khai ý tưởng đầu tư đến hiện thực công trình hoàn thành đúng tiến độ, đảm bảo chất lượng. Con đường Đèo Cả đã qua đúng là một sự phát triển “thần tốc” nhưng vững mạnh, chắc chắn. Tôi hoàn toàn tin tưởng Đèo Cả sẽ hoàn thành xuất sắc những dự án đã đang và sẽ thực hiện. Từ Đèo Cả, Cù Mông, Hải Vân và sau đó là cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn và Hữu Nghị - Chi Lăng đều sẽ là những đóng góp cụ thể, có giá trị cho sự phát triển của đất nước. Từ hầm Đèo Cả - Một công trình BOT lớn nhất đến một trong những Tập đoàn đầu tư BOT về giao thông lớn nhất nước. Chắc chắn Đèo Cả sẽ giữ vững được thương hiệu đó và ngày một vươn xa.

Xin trân trọng cảm ơn ông!

▲ CHỦ TỊCH HĐQT HỒ MINH HOÀNG KIỂM TRA TIẾN ĐỘ HẦM CÙ MÔNG 11/2018

NGUYỄN BỘ TRƯỞNG BỘ GTVT HỒ NGHĨA DŨNG TRONG CHUYẾN THAM QUAN CÔNG TRƯỜNG DỰ ÁN HẦM ĐƯỜNG BỘ ĐÈO CẢ





◀ **CỐ THIẾU TƯỚNG NGUYỄN HUY MẠ**  
ĐÃ DÀNH NHIỀU TÂM HUYẾT CHO SỰ PHÁT TRIỂN  
CỦA TẬP ĐOÀN ĐÈO CẢ

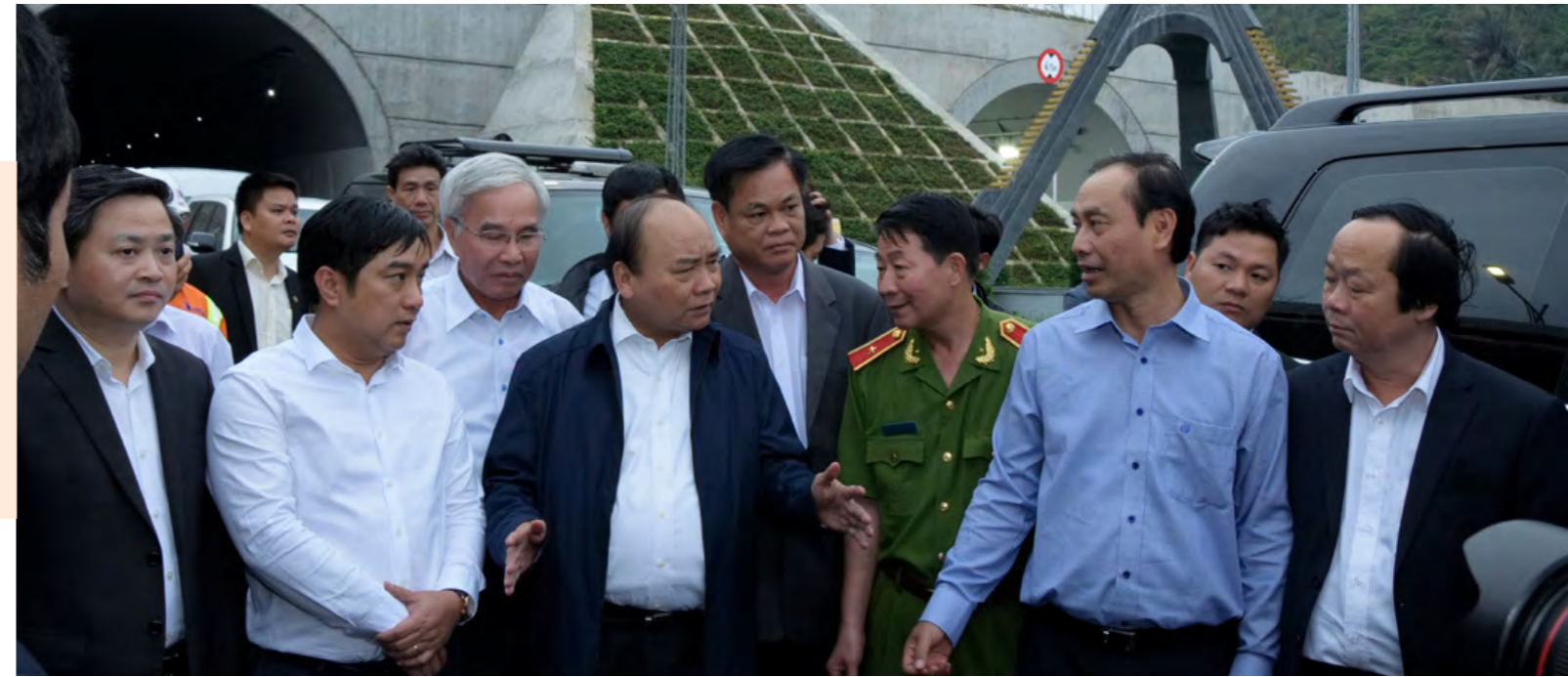
**CỐ THIẾU TƯỚNG NGUYỄN HUY MẠ:**

# NGƯỜI “TRUYỀN LỬA” CHO THẾ HỆ TRẺ ĐÈO CẢ

Bài Bích Diệp

*Cố Thiếu tướng, TS. Nguyễn Huy Mạ (nguyên Cục trưởng Cục Hồ sơ Cảnh sát, Phó Cục trưởng Cục Cảnh sát kinh tế), một trong những Cố vấn cấp cao của Tập đoàn Đèo Cả. Tướng Mạ đồng thời cũng là người “tri âm” và gắn bó với Chủ tịch HĐQT Tập đoàn Đèo Cả - Hồ Minh Hoàng từ khi doanh nghiệp này khởi nghiệp trong những bước đi đầu tiên. Vị cố vấn này là người đã có những chia sẻ, đóng góp lớn cho những thành công mà Đèo Cả đã đạt được như ngày hôm nay.*

**T**rong một cuộc tọa đàm của Tập đoàn Đèo Cả mới đây tại Hà Nội, cũng với phong cách lịch lãm, giọng nói có âm vực vừa phải nhưng rõ ràng, mạch lạc - Thiếu tướng Nguyễn Huy Mạ như “bóc rút” hết tâm huyết của mình để chia sẻ những suy tư mà ông đã dành cho Đèo Cả, anh em Đèo Cả trong gần mười năm gắn bó, tham gia xây dựng và phát triển thương hiệu này. Khác với những cuộc tọa đàm, giao lưu trước đó, thay vì đưa ra những hiến kế cho lãnh đạo Đèo Cả bằng các nhóm giải pháp tối ưu rất cụ thể, để có thể giúp Đèo Cả phát triển nhanh hơn, mạnh hơn, lần này tướng Mạ “truyền thần”, đề cập đến vấn đề “niềm đam mê và sự khát khao cống hiến cho tổ chức”, như một sự chuyển dịch từ bản thân mình qua thế hệ trẻ của Đèo Cả. Và bao giờ trong câu chuyện của ông cũng được dẫn dắt bằng nguồn cảm hứng từ Hồ Minh Hoàng (Chủ tịch HĐQT Tập đoàn Đèo Cả); có lẽ với nhân vật Hồ Minh Hoàng, ngoài sự yêu mến, quý trọng ông còn đặt ở anh niềm tin lớn, là sự trao gởi dành cho những con người dẫn đầu.



▲ **TƯỚNG MẠ CÙNG BAN LÃNH ĐẠO TẬP ĐOÀN ĐÈO CẢ ĐÓN THỦ TƯỚNG NGUYỄN XUÂN PHÚC THĂM HẮM ĐÈO CẢ (THÁNG 01/2018)**

Ông nói về dự án hầm đường bộ Đèo Cả, về dự án cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn,... về bối cảnh của những “thiên thời, địa lợi...” khi ấy, và cả những trở lực mà người đứng đầu Đèo Cả - Hồ Minh Hoàng cùng với các cộng sự của mình đã vượt qua như thế nào! Ông nói say sưa với tâm tình ngưỡng mộ và một niềm tin chưa hề vơi cạn của một con người dành cho một con người, một cá nhân dành cho một tổ chức và một tình yêu dành cho một “mái nhà Đèo Cả” thiết thân.

Trong buổi tọa đàm giao lưu này, Thiếu tướng Nguyễn Huy Mạ hướng đến đối tượng người nghe là những thành viên Ban điều hành, giới lãnh đạo trẻ của Đèo Cả. Những trình bày, thông tin ông dẫn ra như một tự truyện về những kinh nghiệm trong hành trình “chinh chiến” bảo vệ những doanh nghiệp chân chính. Và một chân dung Hồ Minh Hoàng luôn đan xen hiện diện trong câu chuyện của ông rất đối sắc sảo, thông minh, thực tiễn, rắn rỏi nhưng cũng rất “nghệ sĩ” và nhân văn. Ông dành những từ ngữ tâm

đắc dành cho Hồ Minh Hoàng như là con người “có thể biến cái không thể thành có thể” trong một ý chí vượt trội và nghị lực phi thường trong mọi hoàn cảnh.

Ông kể, hơn 40 năm trước, khi mới tốt nghiệp ngành trinh sát của Học viện kinh tế, khi miền Nam mới giải phóng, ông được phân công vào Nam làm nhiệm vụ bảo vệ nền kinh tế phía Nam. Ông cho rằng “khởi nghiệp” không nhất thiết phải tham gia vào một doanh nghiệp, ở trường hợp của ông là tham gia quản lý bảo vệ nền kinh tế của đất nước, làm sao cho hàng vạn doanh nghiệp trong giai đoạn bấy giờ tìm được cơ hội phát triển tốt hơn.

Xuất phát điểm của tướng Mạ cũng như bao người khác, ông luôn xem bà con nông dân là bạn. Cho dù không phải là người có “gốc rễ”, nhưng bằng sự tận tụy và yêu nghề ông dần chiếm được sự tin tưởng, quý mến của cấp trên và đồng nghiệp, được đề bạt chức vụ Phó phòng, rồi Trưởng phòng, tiếp nữa là Phó Cục

trưởng Cục Cảnh sát kinh tế, và sau đó được Bộ Công an điều động sang nắm giữ vị trí Cục trưởng Cục Hồ sơ Cảnh sát. Trong suốt quá trình đảm nhiệm qua các cương vị công tác, từ cấp phòng cho tới cục, các đơn vị của ông đều được Nhà nước phong tặng danh hiệu Anh hùng Lực lượng vũ trang...

Tướng Mạ chia sẻ rằng, câu chuyện ông muốn đề cập là vấn đề lựa chọn mục tiêu khởi nghiệp, kiên trì với mục tiêu mà mình đã chọn. Ông liên hệ đến trường hợp anh Hồ Minh Hoàng cũng như một minh chứng cho câu chuyện khởi nghiệp, về sự cháy bỏng với mục

cho nhà lãnh đạo doanh nghiệp trẻ Hồ Minh Hoàng.

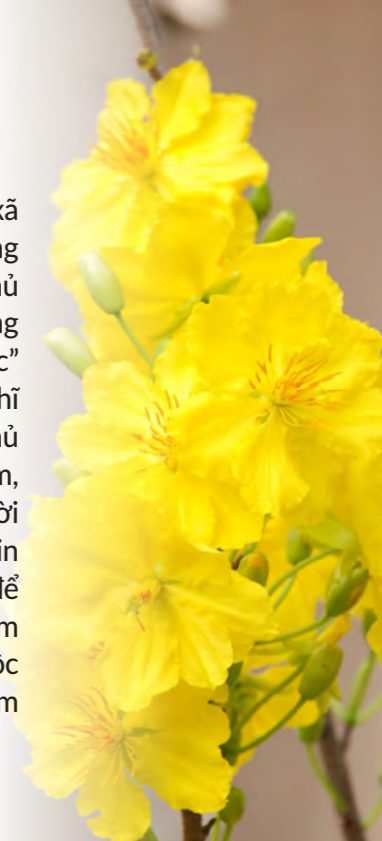
Có một chi tiết mà tướng Mạ hay nhắc qua các câu chuyện kể về Đèo Cả. Ông nói rằng giây phút mà sẽ đi với ông suốt cuộc đời, đó là khoảnh khắc anh Hồ Minh Hoàng nhấn nút cho nổ quả mìn cuối cùng thông hầm Đèo Cả. Nếu như ở các doanh nghiệp khác khi thông hầm có lẽ phải là một cái lễ to lắm, nhưng với Hồ Minh Hoàng thì ngược lại, anh cùng những cộng sự của mình tay chỉ ôm thùng bia lạnh và một bó hoa để chúc mừng thành công. Điều này ít gặp trong bất cứ doanh nghiệp nào, với Hoàng đơn

trẻ nhiệt huyết, trong sáng. Sau Cù Mông, Hải Vân, Tập đoàn Đèo Cả tiếp tục tiến quân ra Bắc với dự án cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn.

Mọi người đều biết, dự án Bắc Giang - Lạng Sơn đã được khởi động cách đây 2 năm, tuy nhiên đã bị đình trệ thi công do nhà đầu tư cũ có nhiều vướng mắc về vốn và quản lý. Sau rất nhiều lần họp hội căng thẳng, quyết liệt, Hồ Minh Hoàng đã quyết định vào cuộc tiếp nhận một dự án đang đầy rẫy những khó khăn, thử thách và cả rủi ro. Tướng Mạ cũng cho rằng, ở dự án Bắc Giang - Lạng Sơn việc chuyển giao cơ quan quản lý nhà nước có thẩm

lược: “Điểm bắt đầu xây dựng Hợp tác xã là một đôi bàn chân trái như biểu tượng của tổ chức trước đây, của một anh Chủ nhiệm Hợp tác xã thì nay với biểu tượng cuốn sách và chiếc lược gọi là “sách lược” thì việc anh Chủ nhiệm Hợp tác xã nghĩ đến việc tái cấu trúc để trở thành ông Chủ tịch một Tập đoàn là việc đáng phải làm, rất trân trọng...” Và ông cũng là người thường xuyên có nhiều cuộc gọi, tin nhắn gửi đến anh em lãnh đạo Đèo Cả để động viên, bày tỏ niềm tin vào cách làm của Đèo Cả, tinh thần lạc quan vào cuộc sống và vào những gì mà “Anh Chủ nhiệm đã làm”.

TƯỚNG MẠ LUÔN ĐỒNG HÀNH CÙNG NHỮNG SỰ KIỆN QUAN TRỌNG CỦA TẬP ĐOÀN ▼



tiêu đã chọn dù nhỏ hay lớn. Với ông, câu chuyện Đèo Cả là mục tiêu lớn, nếu không muốn nói là “kinh khủng”. Cùng đồng cảm và tâm đắc với PGS. TS. Trần Chung, ông cho rằng khác với nhiều dự án thi công hạ tầng giao thông khác, xuyên suốt các công trình của Đèo Cả, cho tới bây giờ chưa hề xảy ra sự cố kỹ thuật hay tai nạn lao động đáng tiếc nào. Đó là tất cả những điều mà ông đã chứng kiến, kiểm nghiệm và tự hào khi mình được tham gia vào Ban Cố vấn

giản, không rình rang là để tiết kiệm thêm khoản chi phí đáng kể cho doanh nghiệp. Và chắc hẳn mọi người đều biết, dự án hầm đường bộ Đèo Cả đã tiết giảm cho nhà nước được gần 4.000 tỷ đồng, đó là một điều vĩ đại giữa vô vàn những dự án trong nước luôn có xu hướng “đội vốn” lên tới hàng nghìn tỷ đồng. Và tiếp đến Cù Mông, Hải Vân mở rộng... tất cả các dự án này đều không phát sinh chi phí. Như vậy, chứng tỏ Đèo Cả có công tác quản trị tốt, lãnh đạo tốt và đội ngũ nhân sự

quyền từ Bộ Giao thông vận tải về UBND tỉnh Lạng Sơn là một bước đi rất đúng và thành công, ghi dấu nỗ lực và trí tuệ lãnh đạo của Chủ tịch Tập đoàn Đèo Cả.

Mới đây nhất, khi đang phải truyền hóa chất kết hợp với xạ trị để chống chọi với căn bệnh ung thư giai đoạn cuối, ông lại rời bệnh viện đến tham dự chương trình “Tái cấu trúc Tập đoàn Đèo Cả” và cũng tiếp tục đưa ra những nhận xét sâu sắc trước Hội đồng phản biện với một kết

“Khối tình” mà tướng Mạ dành cho Đèo Cả, cho Người Đèo Cả luôn được chia sẻ ở mọi nơi, mọi lúc... ngay cả khi ông đang chật vật chiến đấu với căn bệnh ung thư giai đoạn cuối... Chúng ta trân quý về một con người giàu yêu thương, nghị lực - một nhân cách lớn như tướng Mạ! Và hai chữ Đèo Cả như là một đích ngắm cho tinh thần dẫn thân, xây dựng và cống hiến mà thông qua mình ông muốn gửi đến giới trẻ của Đèo Cả. 🇻🇳

▲ TƯỚNG MẠ TRONG BUỔI HỌP TÁI CẤU TRÚC CỦA TẬP ĐOÀN ĐÈO CẢ NGÀY 17/8/2018





# NHỮNG ĐIỀU CHƯA KỂ VỀ NGƯỜI ĐỒNG HÀNH CHINH PHỤC ĐÈO CẢ

Bài Huyền Trang

*Câu chuyện những người thợ Việt Nam tại dự án Hàm đường bộ Đèo Cả chinh phục cơn biển tạo của trái đất thuở hồng hoang dựng nên ngọn Đèo Cả hiểm trở bằng một đường hầm xuyên lòng núi đã trở nên nổi tiếng. Nhưng trong kỳ tích nghìn năm có một đó, ít ai biết đến một người đồng hành cùng Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả (Đèo Cả) kể từ những ngày đầu gian khó. Đó là ông Lê Mạnh Hùng. Thời điểm Đèo Cả bắt tay nộp hồ sơ xin được thông con đèo khúc khuỷu ấy, ông Lê Mạnh Hùng là Thứ trưởng Bộ Giao thông vận tải (GTVT).*

## NHÂN DUYÊN SĨ PHU BẮC HÀ - NGƯỜI MIỀN TRUNG THẲNG THẮN

Quãng thời gian đề cập ở trên, Thứ trưởng Lê Mạnh Hùng được phân công phụ trách khu vực miền Trung và Tây Nguyên nên ông nắm rõ tình trạng giao thông của những cung đường, tình lộ, quốc lộ ngoằn ngoèo, hiểm trở tại địa bàn.

Và có lẽ, từ đó mà ông thấu hiểu sự vất vả con người nơi đây và chia sẻ với những đơn vị, đầu tư vào dải đất miền Trung khắc nghiệt. Từ đó, ông Hùng cũng hiểu được tính cách con người miền Trung bộc trực, thẳng thắn.

Năm 2012 là thời điểm chuyển giao chức vụ lãnh đạo Bộ GTVT, lúc đó, dự án đầu tư hầm

đường bộ Đèo Cả vẫn chưa được phê duyệt. Dự án hầm Đèo Cả là một công trình giao thông cấp đặc biệt, với năng lực của người trẻ chủ trì lại là người miền Trung với tính cách thẳng thắn, trong quá trình thực hiện này dự báo sẽ gặp nhiều khó khăn.

Hồ Minh Hoàng mang cái phong cách ấy ra Hà Nội làm việc với lãnh đạo Bộ GTVT. Một doanh nghiệp nhỏ tiếp cận với cơ quan nhà nước về một công trình mang tầm quốc gia là một rào cản lớn trong quá trình làm việc.

Thế nhưng sự gặp gỡ và quá trình làm việc giữa Hồ Minh Hoàng và Thứ trưởng Lê Mạnh Hùng được xem là câu chuyện nhân duyên mà ban đầu người ta cứ tưởng như khó có thể dung hòa, phối hợp thành công khi họ là hai con người mang hai tính cách khác nhau. Một là quan chức nhà nước mang dáng dấp một sĩ phu Bắc Hà. Một là người trẻ miền Trung nhiệt huyết, bộc trực, thẳng thắn.

Với vai trò Thứ trưởng, ông Hùng đã đồng ý và đồng hành cùng Đèo Cả ngay từ thời điểm đó. Ông đã hướng dẫn tận tình cho thế hệ trẻ khi tham gia vào lĩnh vực giao thông, đặc biệt là những tuyến đường quan trọng, giảm thiểu tai nạn giao thông khu vực.

Thời gian đó, Chính phủ ban hành nghị quyết dừng các dự án sử dụng vốn ngân sách. Việc triển khai được dự án này theo mô hình mới là BOT và BT vào thời điểm đó là một trở ngại lớn đối với Đèo Cả. Phải nói rằng để dự án đi đến được ký kết phải có sự ủng hộ của Thứ trưởng và lãnh đạo Bộ. Còn nhớ lúc đó, Bộ GTVT lập Ban quản lý dự án Công thương, mục đích chuyên tham mưu và theo dõi về lĩnh vực đầu tư theo hình thức BOT.

Thứ trưởng là người trực tiếp hướng dẫn, cách sống và sinh hoạt của người miền Bắc, chỉ bảo những nơi ẩm thực, văn hóa, lối sống của người miền Bắc. Thế nên mới có câu chuyện, ngoài giờ



▲ NGUYỄN THỨ TRƯỞNG BỘ GTVT - LÊ MẠNH HÙNG

làm việc ông Thứ trưởng lại chờ giám đốc doanh nghiệp rong ruổi phố phường Hà Nội bằng xe máy. Đây là một sự khác biệt trong mối quan hệ giữa cơ quan hành chính nhà nước và doanh nghiệp. Ngoài pháp lý còn tình cảm giữa người miền Bắc và miền Trung, là mong muốn có một công trình tầm cỡ để thay đổi sự nghèo khó của mảnh đất Phú Yên - Khánh Hòa, lớn hơn nữa là rộng mở cơ hội thông thương hai miền Bắc - Nam.

## NGHỆ THUẬT VẬN DỤNG NỘI LỰC, TIẾT GIẢM CHI PHÍ ĐẦU TƯ

Cũng trong năm 2012, để huy động nguồn vốn, trực tiếp Thứ trưởng Lê Mạnh Hùng cùng nhà đầu tư sang Pháp để ký kết thỏa thuận vay vốn. Chủ trương của Bộ GTVT là xúc tiến việc triển khai các dự án theo mô hình đối tác công - tư (PPP), xây dựng - chuyển giao (BT) và xây dựng - khai thác - chuyển giao (BOT)... mà dự án xây dựng hầm đường bộ qua Đèo Cả là một điển hình dưới sự tài trợ của các tổ chức tín dụng Pháp.

Tuy nhiên, trong quá trình thực hiện, do thời gian cần hoàn thành dự án theo chỉ đạo của Chính phủ thì không kịp về mặt thời gian. Việc để vay nguồn vốn của Pháp lại mất nhiều thời gian cho nên không còn khả thi.

Cuối 2012, việc lãnh đạo Bộ và nhà đầu tư chuyển hướng huy động vốn bằng phương án tìm vốn vay trong nước thực sự là bước ngoặt. Quá trình thực hiện vay vốn trong nước là ý tưởng của Thứ trưởng Lê Mạnh Hùng. Ông đã đề nghị nhà đầu tư xem xét lại công thức thi công. Sử dụng người Việt Nam thi công theo hình thức chọn nhà thầu trong nước. Sử dụng yếu tố tư vấn giám sát của Nhật Bản - đơn vị đã từng tham gia tư vấn công trình hầm Hải Vân mà trước đây nhà nước vay nguồn ODA cũng của Nhật Bản. Đây thực sự là chủ trương đúng khi nhà đầu tư tận dụng được kiến thức của đơn vị tư vấn nước ngoài để điều chỉnh công nghệ phù hợp với người Việt. Dẫn đến tiết giảm chi phí tới 4.000 tỷ đồng.

trường góp ý các nội dung liên quan đến hợp đồng nguyên tắc, buổi chiều yêu cầu các đơn vị chủ trì rà soát tổng hợp các ý kiến, buổi tối (22 - 23h), trực tiếp làm việc với nhà đầu tư, hoàn thành thủ tục pháp lý liên quan để kịp thời thủ tục cho sáng hôm sau.

Cùng với tính hiệu quả của dự án đã giúp nhà 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 2 tư cách, vừa là nhà tài trợ vốn cho dự án, vừa 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 quản lý tài khoản giữa 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 tiến độ đúng mục đích.

Chặng đường khởi đầu bao giờ cũng khó khăn, thử thách. Việc nhà đầu tư chinh phục ngọn Đèo Cả cũng vậy. Còn nhớ, trong buổi họp báo về dự án hầm Đèo Cả, Thứ trưởng Lê Mạnh Hùng từng nhấn mạnh: “Dự án đầu tư xây dựng hầm đường bộ qua Đèo

Cả - QL1 tỉnh Phú Yên và Khánh Hòa nằm trên tuyến đường cao tốc Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh và là mô hình đối tác công - tư đầu tiên được triển khai trong lĩnh vực của Bộ GTVT. Sau khi được Bộ Kế hoạch Đầu tư cấp Giấy chứng nhận đầu tư, Bộ GTVT và Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả đã ký hợp đồng chính thức để nhà đầu tư chuẩn bị những bước tiếp theo của dự án. Dự án này có ý nghĩa vô cùng quan trọng trong đảm bảo an toàn giao thông Quốc gia; đảm bảo thông thương, an ninh quốc phòng cho khu vực 2 tỉnh Phú Yên và Khánh Hòa nói riêng và cả nước nói chung”.

**▲ THỨ TRƯỞNG LÊ MẠNH HÙNG TRONG LỄ KÝ KẾT HỢP ĐỒNG TÍN DỤNG GIỮA ĐÈO CẢ VÀ VIETINBANK**

Tuy nhiên, để triển khai huy động được những vốn trong nước không hề dễ dàng. Theo quy định, hồ sơ vay phải có ý kiến của Bộ Kế hoạch Đầu tư. Muốn làm được việc đó, Bộ GTVT phải vận dụng vấn đề hợp đồng nguyên tắc để cùng với nhà đầu tư làm việc với ngân hàng trong nước. Đây là một trong những sự chỉ đạo quyết liệt, nhất quán trong việc đồng hành cùng doanh nghiệp của Thứ trưởng Lê Mạnh Hùng.

Có những ngày làm việc của thứ trưởng, buổi sáng chỉ đạo trực tiếp các Cục, Vụ liên quan khẩn



**Hầm Đèo Cả**



**Hầm Hải Vân**



**Hầm Phước Tượng - Phú Gia**

PGS.TS. TRẦN CHÙNG VÀ LỜI GIẢI BÀI TOÁN 1 NGHIỆM

# “QUA NÚI XUYÊN HẦM, QUA THUNG LŨNG BẮC CẦU”

Bài Nguyễn Quang Thành



*Khuôn mặt hiền từ, mái đầu bạc trắng, đôi mắt tình anh, tác phong nhanh nhẹn, thậm chí gấp gáp. Dù làm đến chức Cục trưởng nhưng lúc nào cũng nhẹ nhàng thân mật, sẵn sàng chia sẻ với lớp trẻ bất cứ điều gì và không bao giờ giấu được những cảm xúc. Một sự nghiệp đầy vẻ vang, nhưng dù có là Cục trưởng, là Phó Giáo sư, là Tiến sĩ, là chuyên gia đầu ngành nhưng ông chẳng bao giờ đánh mất lối sống giản dị. Và, đã bước qua ngưỡng “tuổi xưa nay hiếm” nhưng ông vẫn sâu sát công việc tại các dự án của Tập đoàn Đèo Cả rải dọc dải đất hình chữ S.*

Đó là PGS. TS. Trần Chung thường trực Hội đồng Cố vấn cấp cao Tập đoàn Đèo Cả, nguyên Cục trưởng Cục Giám định Nhà nước về chất lượng công trình xây dựng (Bộ Xây dựng).

Cả một buổi chiều chuyện trò với PGS. TS. Trần Chung đã làm cho tôi đi từ bất ngờ đến cảm phục con người ông. Gọi tên ông kèm với những chức danh dài dòng như trên, ông không thích bằng “gọi nhau chú cháu cho đơn giản”.

Ông Chung bắt đầu câu chuyện bằng việc kể lại cho tôi nghe lời dạy của tướng Đồng Sỹ Nguyên nhắn nhủ chàng thanh niên Trần Chung lúc đó mới tu nghiệp ở Tiệp Khắc trở về: “Với những gì học được ở nước ngoài, cố gắng đóng góp để đất nước làm nên những công trình có giá trị cho mai sau”.

Ở Đèo Cả, mọi người gọi ông với cái tên kính trọng “Thầy Chung”. Thầy Chung đồng hành cùng Đèo Cả phát xuất từ một buổi sáng năm 2009 khi gặp anh Hồ Minh Hoàng (hiện nay là Chủ tịch HĐQT Tập đoàn). Ông bảo nhìn thấy ở Hồ Minh Hoàng khát vọng tuổi trẻ muốn làm điều lớn lao cho đất nước, điều lớn lao đó “vượt tầm suy nghĩ người bình thường”.

Khi một doanh nghiệp cấp tỉnh thể hiện sự quyết tâm đạch thông Đèo Cả, ông cho rằng: “Đây là cuộc sát hạch nghiêm túc trí tuệ, tài năng và khát khao của người Việt”. Ngay từ thời điểm đó, ông Chung đã đặt trọn niềm tin vào Hồ Minh Hoàng và cộng sự.

Mùa xuân Kỷ Hợi (2019) này, hầm đường bộ qua đèo Cù Mông, một trong những công trình của Tập đoàn Đèo Cả xây dựng sẽ đi vào hoạt động. Những câu chuyện bi thương, về những vụ tai nạn ô tô “vách đá khăn tang trắng màu biệt ly”

trên những cung đèo dải đất Nam Trung Bộ khó nhọc sẽ lùi vào quá khứ.

Đi qua những đường hầm xuyên núi, người ta thấy được sự kỹ vĩ dưới bàn tay con người, thấy được số vụ tai nạn giảm, thấy được chi phí xăng dầu giảm. Một chuyên gia đầu ngành xây dựng như ông Chung chỉ ra cái lợi to lớn hơn: “Khi chui hầm, phương tiện giao thông giảm hao mòn, tiết kiệm thời gian, giảm ô nhiễm môi trường, giá trị đất đai của người dân cạnh dự án tăng, chúng ta không thể chinh phục thiên nhiên với việc bạt núi để mở rộng những con đường. Đồi, núi, thung lũng... là sản phẩm từ quá trình kiến tạo của vỏ trái đất. Nó đã tồn tại trong trạng thái cân bằng ổn định hàng triệu năm và cần phải được bảo vệ... những điều đó không lượng hóa cụ thể nhưng mang lại lợi ích rất lớn cho cộng đồng”.

Ông không có khái niệm nghỉ ngơi dù đã bước sang tuổi 72. Ông bảo: “Có lẽ vì tính tự lập từ nhỏ, quê nghèo đã hun đúc cho lũ trẻ chúng tôi quyết tâm học để thay đổi cuộc đời, thay đổi xã hội. Khi còn sức khỏe, sẵn kinh nghiệm là mình còn cống hiến”. Có dịp tìm hiểu về thời thơ ấu, xuyên suốt quá trình học tập tu nghiệp, làm việc cống hiến, mới thấy được lời ông Chung nói là những lời gan ruột rút ra từ chính cuộc đời mình.

Quê ông, xã Trác Vàn, huyện Duy Tiên, tỉnh Hà Nam, như bao miền quê nghèo khác khi chưa bước ra khỏi chiến tranh, nghèo khó. Từ 1966 - 1972, ông rời quê hương học đại học ở Tiệp Khắc, 1972 - 1976 làm luận án tiến sĩ tại Tiệp

Khắc, 1985 - 1987, tu nghiệp sau tiến sĩ chuyên ngành công trình xây dựng (thực tập sinh cao cấp) cũng ở đất nước Tiệp Khắc để mong trở về góp phần xây dựng đất nước.

Năm 1997, ông Chung trở thành Cục trưởng Cục Giám định Nhà nước về chất lượng công trình xây dựng. Hồi ấy, hiện trạng các công trình giao thông nước ta còn yếu kém. Ông Chung chia sẻ: “Ngồi ghế “nóng” cũng là lúc đất nước xây dựng những công trình lớn như cầu Mỹ Thuận, cầu Bãi Cháy, cầu Thanh Trì... áp lực chất lượng công trình rất lớn”. Hồi mới về nước, ông được điều về công tác tại Viện Khoa học Công nghệ Việt Nam. Những năm 80 của thế kỷ trước, khi đất nước xây dựng công trình Nhiệt điện Phả Lại, một trong những dự án trọng điểm cấp quốc gia thời bấy giờ, ông được cử làm phó chỉ huy công trường. Cho đến bây giờ, khi nhớ lại hành trình công tác của mình, ông Chung vẫn nhận định: “đó là 3 năm làm tôi trưởng thành nhất”.

“QUA NÚI PHẢI XUYẾN HẦM”

Người ta thấy ông Chung không ngừng vận động, đưa khoa học kỹ thuật hiện đại áp

dụng vào công cuộc xây dựng các công trình giao thông đường bộ ở bất cứ cương vị nào. Đặc biệt, những triết lý của phương Tây mà những người tu nghiệp nhiều năm như ông đã thấm nhuần: “Gặp núi phải làm hầm, gặp thung lũng phải bắc cầu”.

Cho dù từng là một quan chức của Bộ Xây dựng hay một Trần Chung là Phó Giáo sư, Tiến sĩ thì ông vẫn vậy: gần gũi và giản dị. Văn phòng làm việc của Tập đoàn Đèo Cả tại 109 Trần Hưng Đạo những ngày ông đến đều rộn rã tiếng cười. Cứ sau cuộc họp tại phòng họp chính, ông lại đến từng bàn làm việc của nhân viên (những người chỉ tầm tuổi cháu của ông) hỏi về tiến độ công việc mà họ đang tham gia, thậm chí là những câu chuyện thăm hỏi gia đình. Chính sự dễ gần, giản dị đó mà ông được cán bộ, công nhân viên rất nể phục.



▲ “QUA SÔNG, QUATHUNG LŨNG THÌ PHẢI BẮC CẦU”

Tập đoàn Đèo Cả đang đầu tư những công trình phía Bắc Tổ quốc. Những công trình không chỉ mang giá trị giao thông đơn thuần mà còn chứa đựng những giá trị tinh thần to lớn, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội vùng núi phía Bắc để theo kịp cả nước.

cùng đoàn cán bộ của Đèo Cả vào tận những mét hầm sâu nhất đang thi công của công trình hầm Hải Vân 2. Trong bụng con đèo nổi tiếng hiểm trở bậc nhất Việt Nam, bụi đá, không khí đặc quánh, ngột ngạt, trong tiếng động cơ chát chúa, ông Chung vẫn tỉ mỉ kiểm tra những hạng mục công trình.

Hình ảnh ông trao đổi công việc với cán bộ thi công trong lòng núi, cứ tưởng như đó là công trình mà ông dồn hết tâm huyết. Ông tâm sự: “Tất cả chúng ta luôn khắc ghi những mong mỏi nghìn đời của tiền nhân về con đường xuyên núi. Chúng ta đã làm chủ công nghệ đào hầm bằng sáng tạo của chính chúng ta. Chúng ta phải viết lại chi tiết các vấn đề kỹ thuật phát triển sáng tạo, tổng kết thành tài sản người Việt để phục vụ mai sau”. Rõ ràng lúc nào ông cũng nghĩ đến cho mai sau từ việc làm hôm nay.

Nghĩ đến việc góp phần để lại cho thế hệ sau những công trình cho đất nước, ông vui lắm. Mà vui, thỏa mãn với lương tâm đó mới là điều đáng quý và là mục tiêu tối thượng của những con người như PGS. TS. Trần Chung. 🇻🇳

Nói về những cung đường Bắc Giang - Lạng Sơn, Hữu Nghị - Chi Lăng đang triển khai và tới đây là Đồng Đăng - Trà Lĩnh ông Chung cho rằng: “Người ta ví giao thông là mạch máu trong cơ thể người. Giao thông các tỉnh miền núi phía Bắc chưa đáp ứng được tiềm lực, không kích hoạt được tăng trưởng kinh tế xã hội. Xe cộ đi lại ít, chi phí dự án cao, nhiều nhà đầu tư đến rồi đi. Từ đó mới thấy tầm quan trọng và sự dũng cảm của nhà đầu tư Đèo Cả”.

Những ngày cuối năm 2018, ông Chung





TỔNG GIÁM ĐỐC A2Z - TS. NGUYỄN HỮU DŨNG:

# HIỆU QUẢ... TỪ ĐÁNH GIÁ ĐÚNG CÁC RỦI RO

Bài Huyền Trang



Sau khi tham gia nghiên cứu dự án cao tốc Đồng Đăng - Trà Lĩnh với hai tỉnh Lạng Sơn và Cao Bằng, Công ty Cổ phần Tư vấn Xây dựng A2Z (A2Z) đã đưa ra đề xuất rất ấn tượng rằng dự án sẽ giảm được chiều dài tuyến khoảng 29km, giảm tổng mức đầu tư lên đến hơn 50% so với một nghiên cứu trước đó.

## THƯƠNG HIỆU A2Z

Trên chuyến xe len lỏi trườn qua lưng chừng núi đá đen thẫm, dựng đứng để tới Cao Bằng, TS. Nguyễn Hữu Dũng - Tổng Giám đốc A2Z chia sẻ: “Tiết giảm được số km, tổng mức đầu tư là nhờ phương án đào những đường hầm xuyên núi. Đá núi ở

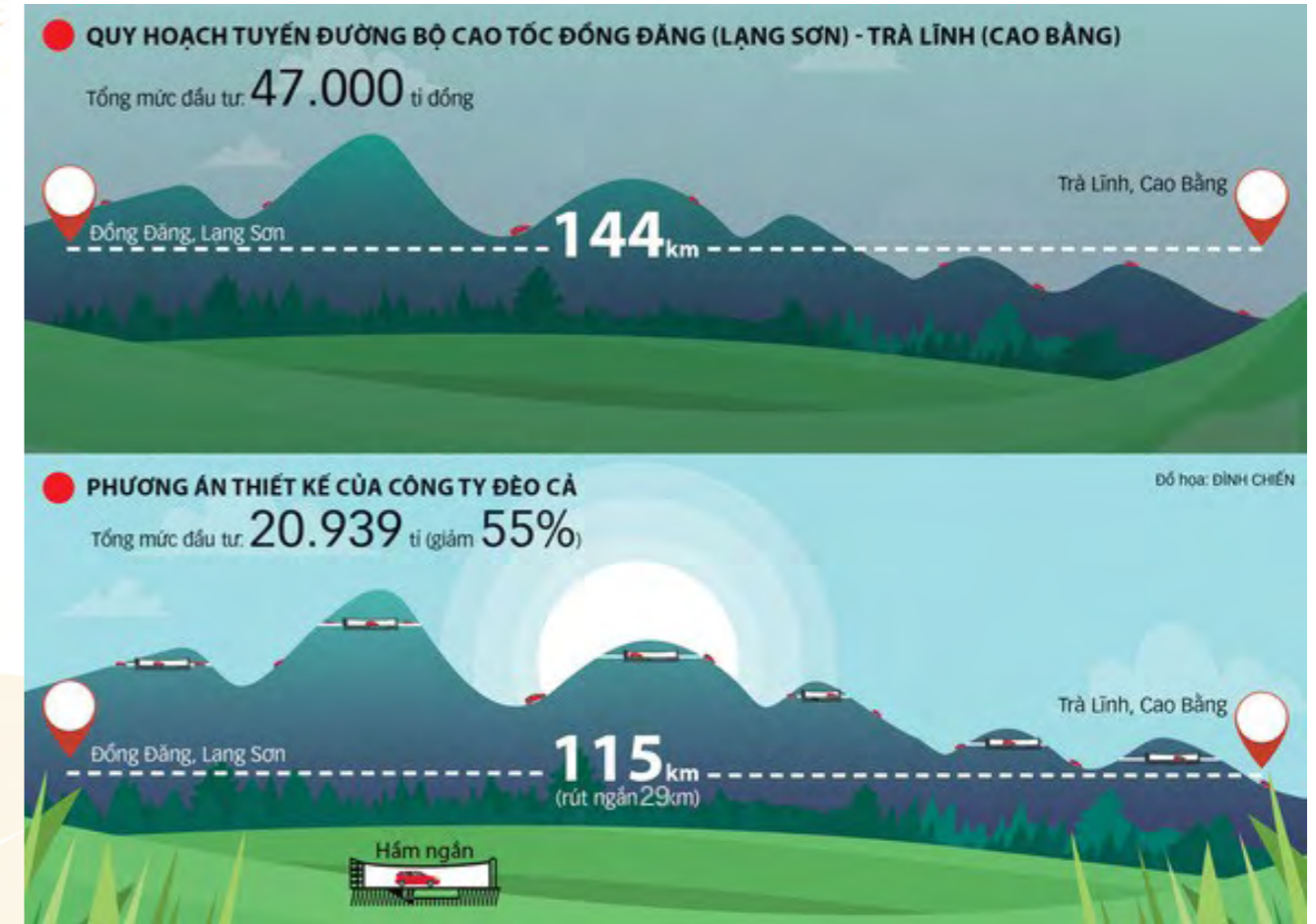
đây mềm hơn trong Đèo Cả, Cù Mông. Tuy nhiên đó chưa hẳn là thuận lợi mà còn là thách thức mới đối với người đào hầm”.

Nói về những con số tiết giảm chiều dài tuyến, tổng mức đầu tư đây thuyết phục trong báo cáo đề xuất xây dựng tuyến

cao tốc Đồng Đăng - Trà Lĩnh với tỉnh Cao Bằng, TS. Nguyễn Hữu Dũng cho biết sẽ có những con số cụ thể hơn sau khi tiếp tục đánh giá rủi ro từ các yếu tố kỹ thuật về địa hình, địa chất, các điều kiện thi công đối với dự án này.

Không phải đến bây giờ khi biến những con số không thể trở thành khả thi đối với dự án cao tốc tại Cao Bằng người ta mới biết đến đơn vị tư vấn này. Thực tế, thương hiệu A2Z nổi lên khi tham gia nghiên cứu, tư vấn xây dựng dự án hầm đường bộ Đèo Cả từ năm 2012. Khi đó, báo cáo nghiên cứu khả thi do Tập đoàn VINCI (Pháp) phối hợp với đơn vị Tư vấn Quốc tế EGIS BCEOM đưa ra con số 15.603 tỷ đồng để xây dựng dự án này với chiều dài hầm 5,6km. Cùng với đó, nhà thầu VINCI đề xuất triển khai dự án theo hình thức hợp đồng tổng thầu EPC.

Đứng trước kết quả nghiên cứu của Tập đoàn VINCI - thương hiệu có hơn 100 năm kinh nghiệm về đầu tư BOT trên thế giới, Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả đã tổ chức nhiều cuộc họp bàn luận từ các thành



▲ BẢNG QUY HOẠCH TUYẾN ĐỒNG ĐĂNG - TRÀ LĨNH

viên Hội đồng quản trị, Hội đồng cố vấn và Ban điều hành để đưa ra đánh giá đúng về các rủi ro khi đầu tư thực hiện dự án.

Các giả định được đặt ra theo những kịch bản xấu cho phương án hoàn vốn của dự án khi các yếu tố đầu vào biến động như: tuyến cao tốc Bắc - Nam không đi qua hầm; việc đầu tư cao tốc Bắc - Nam kéo dài; các cam kết của Bộ GTVT trong hợp đồng không đảm bảo; ngân hàng dừng tham gia hỗ trợ vốn khi lĩnh vực đầu tư hạ tầng được đánh giá lại dưới góc nhìn rủi ro từ các chính sách bất cập; sự chuyển dịch đầu tư vào lĩnh vực bất động sản đang là “khẩu vị ưa thích” của các nhà đầu tư...

“Để giải quyết các bài toán rủi ro này, chúng tôi phải bắt đầu từ việc kiểm soát các thông số đầu vào chính xác hơn. Công ty chúng tôi đã phối hợp với Tư vấn NIPPON KOEI (Nhật Bản) tổ chức khảo sát, đánh giá lại địa hình, địa chất, thủy văn; điều chỉnh vị trí cửa hầm; nghiên cứu nhiều phương án tuyến để đưa ra phương án tối ưu, cách thức tổ chức hiện trường, rà soát lại tổng mức đầu tư để tiệm cận với tổng vốn đầu tư. Kết quả, hướng tuyến từ 5,6km được giảm xuống còn 4,3km chiều dài hầm; tương ứng với tổng mức đầu tư là 12.000 tỷ đồng (giảm 3.603 tỷ đồng)”, ông Nguyễn Hữu Dũng cho biết.

Bên cạnh đó, chủ đầu tư đã tổ chức rất nhiều cuộc họp yêu cầu đơn vị tư vấn nghiên cứu giải pháp thay thế các cầu vòm bằng thép đất tiền (theo đề xuất trước đây của Tập đoàn VINCI), bằng cầu bê tông cốt thép dự ứng lực nhịp giản đơn. “Đó là cú đột phá lớn để chính quyền địa phương và Bộ GTVT chấp thuận khi nêu ra việc tiết giảm để có thể đầu tư tiếp hầm tuyến Cù Mông”, ông Dũng nhận định.

Cũng theo ông Dũng, sau thành công với tuyến hầm Đèo Cả, đơn vị tư vấn của ông được các đối tác tin tưởng, tiếp tục được giao tham gia thiết kế tuyến hầm Cù Mông và hầm Hải Vân mở rộng. Qua từng hạng



mục của dự án, đơn vị tư vấn luôn cố gắng phối hợp với chủ đầu tư để đưa ra các giải pháp thiết kế và biện pháp thi công nhằm tiết giảm và kiểm soát tổng mức đầu tư cho dự án.

Tháng 6/2017, A2Z tiếp tục được tham gia tiến hành triển khai rà soát tổng thể thiết kế kỹ thuật và tổng mức đầu tư tuyến cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn có chiều dài 63km. Tiếp đó, đơn vị này điều chỉnh thiết kế đoạn cao tốc Hữu Nghị - Chi Lăng dài 43km. Được biết, dự án cao tốc này, trước đây sử dụng hình thức vay vốn ODA với tổng mức đầu tư là 8.743 tỷ đồng. “Qua quá trình rà soát và điều chỉnh thiết kế của chúng tôi, tổng mức đầu tư chỉ còn 5.675 tỷ đồng giảm được 3.000 tỷ đồng, để dùng nguồn tiền này đầu tư tiếp 17,5km đoạn cao tốc nối cửa khẩu Tân Thanh và Cốc Nam”, Tổng Giám đốc A2Z cho hay.

**THẦY GIÁO DŨNG VÀ TRIẾT LÝ ĐO LƯỜNG KHÓ KHĂN**

Trở lại với quá trình khảo sát và triển khai lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi tuyến cao tốc từ Đồng Đăng đến Trà Lĩnh, đơn vị tư vấn này đã gây chú ý khi phối hợp với tỉnh Cao Bằng và tỉnh Lạng Sơn, đề xuất điều chỉnh điểm đầu kết nối với cao tốc Tân Thanh - Cốc Nam và Hữu Nghị - Chi Lăng, kết hợp với hầm xuyên núi và cầu vượt địa hình, để rút ngắn 29km chiều dài (từ 144km so với tính toán ban đầu, nay chỉ còn khoảng 115km theo nghiên cứu đề xuất mới của A2Z).

A2Z tự tin đề xuất giá trị tổng mức đầu tư của tuyến cao tốc Đồng Đăng - Trà Lĩnh là 20.939 tỷ đồng, ít hơn 26.000 tỷ đồng so với dự trù ban đầu.

Bài toán mà Tập đoàn Đèo Cả yêu cầu đơn vị tư vấn phải xác định tiếp các rủi ro về hướng tuyến đến từ các yếu tố kỹ thuật về địa hình, địa chất, các điều kiện thi công phức tạp có thể sẽ xảy ra ở dự án cao tốc Đồng Đăng - Trà Lĩnh để đo lường những khó khăn đã từng gặp đối với dự án hầm đường bộ Đèo Cả trước đây.

“Tập đoàn Đèo Cả rất có kinh nghiệm khi luôn nhìn thẳng vào khó khăn để tiếp cận dự án từ đó đặt ra giải pháp khắc phục. Với một nhà đầu tư tiềm năng khi đã cùng tư vấn nghiên cứu rất kỹ về dự án, bao gồm cả những khó khăn và giải pháp khắc phục thì cũng sẽ sẵn sàng cho việc tham gia đấu thầu để thực hiện dự án cao tốc Đồng Đăng - Trà Lĩnh” ông Dũng chia sẻ.

Trước khi đến với ngôi nhà Đèo Cả, ông Nguyễn Hữu Dũng từng là giảng viên khoa Công trình, Đại học Giao thông vận tải, bảo vệ tiến sĩ tại CHLB Đức ngành Kỹ thuật - Giao thông, chuyên gia Kỹ thuật - Giao thông dự án vốn ODA. Ông Dũng chia sẻ: “Những kiến thức ở trường chỉ là cơ bản. 6 năm làm việc tại Tập đoàn đã bổ sung cho tôi rất nhiều kỹ năng và kinh nghiệm và sẽ phấn đấu hết mình vì sự phát triển của tổ chức”.



▲ TS. NGUYỄN HỮU DŨNG - TỔNG GIÁM ĐỐC A2Z

Nói đi đôi với làm, công tác khảo sát và thiết kế cho dự án cao tốc Đồng Đăng - Trà Lĩnh tiếp tục được đội ngũ kỹ sư và chuyên gia của A2Z triển khai và nghiên cứu rất kỹ lưỡng trên bản đồ kết hợp với khảo sát thực địa. Dự kiến chỉ cần đến tháng 6/2019 tới đây thôi, đơn vị này sẽ hoàn thành thiết kế cơ sở và báo cáo nghiên cứu khả thi (FS) của dự án. Khi đó hướng tuyến và số lượng các công trình trên tuyến sẽ được chính xác cụ thể, cùng với giá trị tổng mức đầu tư và tổng vốn đầu tư của dự án sẽ được các đơn vị chuyên môn đánh giá và thẩm định một cách cụ thể nhất. 🚩



THỰC HIỆN TRỌN GÓI CÁC DỊCH VỤ TRUYỀN HÌNH

THIẾT KẾ WEBSITE, ĐỒ HỌA & IN ẤN

DỊCH VỤ QUẢNG CÁO, PR

TƯ VẤN & TỔ CHỨC SỰ KIỆN

QUẢNG BÁ & TỔ CHỨC TOUR DU LỊCH

**CÔNG TY CỔ PHẦN TRUYỀN THÔNG ĐẦU TƯ VIỆT**

Địa chỉ: 32 Thạch Thị Thanh, Phường Tân Định, Quận 1, TP. Hồ Chí Minh, Việt Nam  
Tel: 028.3820.3388 - Fax: 028.3820.8899



# NHÌN THẲNG, NÓI THẬT GỠ “ĐIỂM NGHẼN” CHO BOT GIAO THÔNG

Bài Nguyễn Thành



*Từ những cuộc làm việc với lãnh đạo tỉnh, những hội thảo có sự góp mặt của Đại biểu Quốc hội, lãnh đạo Bộ Giao thông vận tải đến việc thông qua truyền thông báo chí, Tập đoàn Đèo Cả luôn thẳng thắn chỉ ra những rào cản kìm hãm sự phát triển hạ tầng giao thông và phương hại đến nhà đầu tư. Những vấn đề được đưa ra một cách trực diện, gai góc và có phần “động chạm”, nhưng trên hết là mong muốn tạo ra môi trường đầu tư tốt hơn từ một doanh nghiệp luôn mang trong mình khát khao cống hiến phục vụ xã hội.*

## NHÌN THẲNG, NÓI THẬT

Tại cuộc làm việc chính thức đầu tiên giữa Tập đoàn Đèo Cả và lãnh đạo tỉnh Cao Bằng về nội dung hợp tác xúc tiến xây dựng dự án đường cao tốc Đồng Đăng (Lạng Sơn) – Trà Lĩnh (Cao Bằng), Chủ tịch HĐQT Tập đoàn Đèo Cả Hồ Minh Hoàng đã thẳng thắn chỉ ra những “điểm nghẽn” làm ảnh hưởng đến nhà đầu tư. Đặc biệt, trong những “điểm nghẽn” đó, người đứng đầu Tập đoàn Đèo Cả đề cập trước tiên là thái độ hợp tác của các cơ quan Nhà nước có thẩm quyền: “Các Bộ ngành, các địa phương thường đại diện cho 1 bên hợp đồng. Khi có bất cập, họ đưa ra những văn bản mà không hề thương thảo với nhà đầu tư. Điều đó cho thấy sự thiếu trách nhiệm trong việc tham gia vào công việc xây dựng dự án, phương hại cho nhà đầu tư...”

Ông Hồ Minh Hoàng đề cập đến vấn đề thực hiện một dự án lớn thường kéo dài trong nhiều năm, tư duy nhiệm kỳ nếu có sẽ

ảnh hưởng đến việc triển khai xây dựng.

Việc “mở bài” đó có thể gây bất ngờ đối với lãnh đạo tỉnh Cao Bằng. Tuy nhiên, đối với các đối tác hợp tác lâu năm, đặc biệt là những địa phương có dự án của Tập đoàn Đèo Cả đã và đang triển khai thì... bình thường. Điều bình thường đó làm nên phong cách làm việc thẳng thắn, dũng cảm nhìn từ bất cập để đánh giá chính xác sự việc của lãnh đạo Tập đoàn.

Mới đây, trả lời phỏng vấn báo Tuổi Trẻ - một trong những tờ báo uy tín hàng đầu của Việt Nam, Chủ tịch Hồ Minh Hoàng cũng không ngần ngại chỉ ra những bất cập của truyền thông khi cho rằng: “Vẫn còn một số nội dung truyền thông chưa có cái nhìn đầy đủ về mặt tích cực

và có “định kiến” với BOT giao thông. Trong khi đó, ý kiến giải thích, phản biện của nhà đầu tư được đưa rất hạn chế và mờ nhạt. Cũng cần nói thẳng rằng, ngoài những điểm tích cực thì một số dự án không sao tránh khỏi những hạn chế, dễ làm cho dư luận hiểu lầm về bản chất của một doanh nghiệp, gây bất lợi cho nhà đầu tư trong quá trình thực hiện dự án đó”.

Tại buổi Tọa đàm tìm giải pháp thúc đẩy phát triển kết cấu hạ tầng Giao thông vận tải do Tạp chí Nhà đầu tư tổ chức, ông Trần Văn Thế - Phó Chủ tịch HĐQT Tập đoàn Đèo Cả cũng chỉ ra những bất cập từ cơ chế khi cho rằng: “Văn bản pháp lý của Việt Nam chưa đồng bộ, chẳng hạn Luật Đầu tư và Luật Doanh nghiệp chưa hợp lý. Trong Luật Doanh nghiệp thì doanh nghiệp

có thể chuyển nhượng cổ phần hoặc góp vốn, nhưng Luật Đầu tư thì không cho phép. Tính ổn định pháp lý chưa cao, các Nghị định và Thông tư liên tục thay đổi”.

Cũng theo ông Thế, hiện nay, việc huy động vốn, ngân hàng của Việt Nam nhiều nhưng quy mô nhỏ nên việc quy hoạch tổ chức tín dụng đủ cho vốn hạ tầng cần phải xem lại. Bên cạnh đó, các chính sách văn bản pháp luật khuyến khích cho vay, nhưng các ngân hàng lại cảnh báo rủi ro trong việc cho vay trong hoạt động kết cấu hạ tầng.

Trở ngại nữa cho nhà đầu tư mà ông Thế đề cập đến từ phía người sử dụng dịch vụ hạ tầng: “Một bộ phận người dân đã quen sử dụng dịch vụ hạ tầng miễn phí. Tôi nghĩ rằng, việc tuyên truyền chủ trương, chính sách chưa đủ tốt, người dân chưa thấu hiểu được nhà đầu tư và chính sách Nhà nước dẫn đến việc phản ứng thái quá. Từ những phản ứng đó, chúng tôi phải tiếp rất nhiều đoàn thanh tra, kiểm toán. Tuy nhiên, các cơ quan thanh tra giám sát chỉ tập trung kiểm toán bên B, còn chế tài sau đó chưa thấy cơ quan thanh tra đưa ra để đảm bảo cam kết quyền lợi cho các nhà đầu tư chúng tôi”.

## GIẢI PHÁP THÁO GỠ ĐIỂM NGHẼN

Trong bối cảnh hiện nay của đất nước cần xây dựng và củng cố niềm tin cho doanh nghiệp, người dân để cùng chia sẻ với nền kinh tế đất nước vẫn còn khó khăn nhất định, Tập đoàn Đèo Cả đề xuất những giải pháp tháo gỡ những “điểm nghẽn” đã nêu.

*Lợi ích của nhà đầu tư phải được ưu tiên số 1, bởi họ là người trực tiếp làm nên dự án; sau tới cộng đồng xã hội bao gồm người dân, doanh nghiệp trực tiếp sử dụng tiện ích của dự án; cuối cùng là lợi ích của Nhà nước từ Trung ương đến địa phương.*

Đại biểu Quốc hội Lưu Bình Nhưỡng, Phó Trưởng ban Dân nguyện Quốc hội

*Hiện nay, ngoài các công trình của Tập đoàn Đèo Cả như: hầm Đèo Cả, hầm Cù Mông... thì phần lớn các công trình giao thông lớn đều đội vốn lên 50%, 100%, 200%, 300%.*

GS.TSKH. Nguyễn Mại, Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp Đầu tư nước ngoài

Đối với các cơ quan Nhà nước có thẩm quyền như Bộ GTVT và các Bộ, ngành liên quan, địa phương... cần tuân thủ chặt chẽ nội dung hợp đồng đã ký kết, nếu quá khó khăn thì cần trao đổi, thống nhất với các thành phần liên quan là ngân hàng, cổ đông, nhà đầu tư tháo gỡ từng bước.

Tuyên truyền để người dân hiểu được việc đầu tư theo hình thức BOT trong bối cảnh khó khăn của kinh tế đất nước là đúng đắn, là đáp ứng nhu cầu của toàn xã hội. Không chỉ vì một vài dự án BOT có sai phạm mà phủ nhận cả một chủ trương, chính sách đúng đắn, và phủ nhận cả một thành quả của hệ thống các công trình BOT giao thông khắp cả nước. Để từ đó người dân có cái nhìn khách quan, công tâm, thân thiện hơn đối với BOT giao thông hiện nay và tuân thủ quy định pháp luật.

Đối với ngân hàng, yêu cầu đánh giá lại các lợi ích về lợi nhuận đã thu từ các dự án BOT

mà các ngân hàng cho vay, chắc chắn phải là một con số rất lớn (lãi vay, chi phí...) để cùng nhau xác định trách nhiệm, chia sẻ các rủi ro khi dự án gặp khó khăn nhằm tháo gỡ các vướng mắc, không nên quay lưng lại với nhà đầu tư khi dự án rơi vào bế tắc...

Truyền thông cần khách quan, hai chiều khi nêu ra các mặt tích cực, hạn chế tại các dự án để điều chỉnh cho phù hợp. Mặt khác, cũng cần thông tin mạnh mẽ những thành tựu của nhiều dự án BOT đã đóng góp tích cực và cống hiến cho sự phát triển của địa phương, khu vực và đất nước. Sự hỗ trợ, đồng hành của các cơ quan truyền thông sẽ tạo nên sự thành công lớn cho một doanh nghiệp, một dự án, tạo động lực cho nhà đầu tư cống hiến.

Cùng với đó, cơ quan kiểm tra, thanh tra, kiểm toán cần sự công tâm khi đánh giá các mặt được, chưa được của dự án; lỗi nào của nhà đầu tư, lỗi nào của cơ chế chính sách phải rạch ròi để khuyến khích doanh nghiệp đầu tư. 🚩

# CÔNG NGHỆ TRÍ TUỆ VIỆT

Bài Bích Hường

*Trên con đường thiên lý Nam - Bắc bây giờ, đi qua Khánh Hòa - Phú Yên không còn phải quanh co 10km trên con Đèo Cả nguy hiểm bậc nhất nước nữa. Nay đã có hầm Đèo Cả, xe cộ bon bon. Đi trong lòng hầm, không chỉ có cảm giác an toàn mà hành khách còn mãn nhãn chiêm ngưỡng một công trình hiện đại. Điều đáng chiêm ngưỡng hơn nữa, ít người biết: công trình khoan hầm Đèo Cả được thực hiện hoàn toàn bởi công nghệ Việt, nhân công Việt, do Công ty Cổ phần Tập đoàn Đèo Cả (Tập đoàn Đèo Cả) thực hiện.*

Tác giả, “công trình sư” của công trình kỳ vĩ này là ông Hồ Minh Hoàng - Chủ tịch HĐQT Tập đoàn Đèo Cả. Ông cho biết: “Chỉ thuê tư vấn thiết kế, giám sát là người nước ngoài có uy tín, còn lại là nguồn lực trong nước, nhà đầu tư trong nước, nhà thầu thi công trong nước, nguồn vốn trong nước. Thế nên công trình vừa đảm bảo chất lượng vừa rất tiết kiệm.

*Thưa ông, hầm Đèo Cả có phải là công trình đầu tiên do người Việt làm chủ công nghệ khoan hầm với tiêu chuẩn quốc tế?*

Dự án hầm đường bộ qua Đèo Cả, một dự án ra đời từ nghiên cứu ban đầu

của một cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản với tổng mức đầu tư là 21.000 tỷ đồng. Sau đó, một tập đoàn của Pháp nghiên cứu rà soát đã hạ tổng mức đầu tư còn 15.603 tỷ đồng với hướng tuyến đưa ra là 5,6km chiều dài hầm. Tôi suy nghĩ: tại sao không thể tiết kiệm hơn, để dành tiền cho nhiều công trình khác?

Tình huống đó buộc tôi suy nghĩ và suy nghĩ rất nhiều. Tôi đã yêu cầu đơn vị tư vấn Nippon Koei (Nhật Bản) khảo sát đánh giá để tiết giảm tổng mức đầu tư. Kết quả tổng mức đầu tư là 12.000 tỷ đồng (giảm 3.603 tỷ đồng), tương ứng hướng tuyến mới chỉ còn 4,3km chiều dài hầm. Đây là một đột phá rất quan trọng cả về tiết kiệm chi phí và kỹ thuật thi công.

Có thể nói, hầm đường bộ Đèo Cả thành công và là công trình hầm đường bộ đầu tiên do chính người Việt làm, trở thành sản phẩm lao động sáng tạo “nội địa hóa” 100%. Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc đến thăm hầm Đèo Cả đã đánh giá cao nỗ lực đầu tư, vận hành của “đại công trình” trọng điểm này, do chính người Việt làm chủ công nghệ khoan hầm, làm bằng nguồn vốn Việt, lại tiết kiệm được 3.603 tỷ đồng. Nói thì đơn giản, nhưng đó là cả một quá trình nỗ lực của toàn bộ hệ thống Tập đoàn từ người công nhân trực tiếp thi công trên công trường đến toàn thể Ban lãnh đạo.

*Vậy, sau hầm Đèo Cả, có thể đánh giá: liệu Việt Nam đã đủ năng lực làm chủ công nghệ làm hầm đường bộ, đường cao tốc chất lượng quốc tế chưa?*

Bằng việc học hỏi, tiếp cận và làm chủ công nghệ thi công hầm từ tư vấn, thi công, vận hành và khai thác, đến nay chúng tôi đã chủ động thực hiện được toàn bộ các công đoạn. Đội ngũ cố vấn làm công tác phản biện là các chuyên gia được đào tạo ở nước ngoài, các chuyên



**Tập đoàn Đèo Cả đã đặt ra mục tiêu chiến lược trong định hướng phát triển của mình trong thời gian tới như thế nào, thưa ông?**

Đích đến của chúng tôi là chân trời phía trước. Sau khi hoàn thành hầm Cổ Mã vào tháng 9/2015, hầm Đèo Cả tháng 7/2017, tiếp tục thực hiện cam kết với Bộ GTVT là hoàn thành hầm Cù Mông khoảng quý I năm 2019 và hầm Hải Vân quý IV năm 2020. Đồng thời, hoàn thành tuyến cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn với chiều dài 64km, cao tốc Hữu Nghị - Chi Lăng chiều dài 43km, đáp ứng thông xe vào năm 2019 - 2020.

*“Nếu gặp núi cao thì làm hầm xuyên núi; gặp thung lũng thì bắc cầu; gặp rào cản về cơ chế chính sách phải bình tĩnh để tháo gỡ”* - Quan niệm và triết lý đó của chúng tôi nhằm tạo dựng những cung đường sinh thái thân thiện với môi trường, góp phần tạo ra cuộc sống sung túc, hạnh phúc cho cộng đồng. Đó chính là mục tiêu chiến lược của chúng tôi “Những người Đèo Cả”.

Chủ tịch HĐQT Công ty Cổ phần Tập đoàn Đèo Cả - Hồ Minh Hoàng

gia tư vấn quốc tế, các nhà quản lý giàu kinh nghiệm...

Chúng tôi hoàn toàn tự tin về năng lực thiết kế, giám sát và thi công các công trình giao thông lớn, hiện đại, mang tầm vóc quốc tế của mình như: hầm đường bộ Đèo Cả, hầm Cù Mông, hầm Hải Vân; các tuyến đường cao tốc như Hà Nội - Hải





Phòng; Bắc Giang - Lạng Sơn; Nội Bài - Lào Cai và Hạ Long - Vân Đồn hay những cây cầu dây văng nhịp lớn vượt Bạch Đằng Giang và Sông Tiên...

*Điều đó có ý nghĩa như thế nào trong công cuộc kiến thiết đất nước qua các công trình trọng điểm quốc gia, thưa ông?*

Làm chủ về công nghệ và kỹ thuật giúp chúng ta tự tin sáng tạo và chủ động. Dẫn chứng là việc xử lý sự cố sạt gương hầm Cổ Mã (tháng 9/2014) và hầm Hải Vân (tháng 6/2018) vừa qua. Ngay cả những sự cố ngỡ là bất khả kháng, nằm ngoài tầm kiểm soát của giới chuyên môn khoa học, nhưng đội ngũ chuyên gia và kỹ sư của chúng tôi đã bình tĩnh đối phó, kịp thời đưa ra các phương án xử lý, giữ được ổn định toàn bộ khu vực vòm hầm và khối trượt. Nắm bắt được công nghệ,

THI CÔNG DỰ ÁN  
HẦM HẢI VÂN 2



còn giúp tự tin tiết giảm các hạng mục đầu tư không cần thiết mà vẫn đảm bảo chất lượng kỹ thuật của công trình. Đó là thành tựu trong ngành xây dựng cầu đường, làm chủ mọi tình huống. Việc đầu tư xây dựng hầm Cù Mông xuất phát từ nguồn vốn tiết giảm gần 4.000 tỷ đồng từ việc triển khai tối ưu tổng mức đầu tư của dự án hầm Đèo Cả, đã có nhiều câu

hỏi đặt ra và yêu cầu các bên thẩm tra lại khiến lãnh đạo Bộ Giao thông vận tải thời điểm đó đã yêu cầu nhà đầu tư báo cáo chi tiết kèm theo các ý kiến đánh giá của cơ quan tham mưu. Đến nay, hầm Cù Mông đã hoàn thành cơ bản, những đốt hầm cuối cùng đã “hợp long” dưới bàn tay người thợ Việt Nam với độ chênh lệch khoan đạt dưới 5cm. Điều đó khẳng định công nghệ khoan hầm của nhà thầu Việt Nam đang áp dụng đã đi đầu tại khu vực Đông Nam Á.

*Ông vẫn thuê tư vấn, giám sát nước ngoài. Điều này được hiểu như thế nào?*

Chúng tôi chỉ thuê tư vấn và chuyên gia nước ngoài có uy tín, chất lượng cao để tham gia phản biện và cùng giải quyết những vấn đề phức tạp về kỹ thuật cần thiết với mục tiêu cụ thể là phải tối ưu tổng vốn đầu tư dự án bằng mọi biện pháp dựa trên nhu cầu cụ thể, không để phát sinh lãng phí, nhưng vẫn đảm bảo về chất lượng công trình. Mặt khác, đó cũng là cách chúng ta học kinh nghiệm, năng lực của họ.

*Để hiện thực hóa những mục tiêu đó, cần sự nỗ lực ra sao, thưa ông?*

Lý tưởng và khát vọng của “Những người Đèo Cả” là chinh phục thiên nhiên là mang lại hạnh phúc trên những vùng quê đất Việt. Chúng tôi đang nỗ lực để hiện thực hóa lý tưởng và khát vọng ấy bằng việc kiên định con đường của mình, thông qua những mục tiêu, kế hoạch cụ thể, bằng ý thức, hành xử gắn với vị thế và trách nhiệm của mình; đồng thời tích cực tham gia đối thoại tháo gỡ các rào cản về cơ chế chính sách, với sự cầu thị các thể chế chính sách nhất quán, sự quan tâm tạo điều kiện đúng mực từ Trung ương trong mục tiêu phát triển cơ sở hạ tầng giao thông và đặc biệt là trách nhiệm chia sẻ rủi ro từ các ngân hàng và sự đồng thuận, chia sẻ của người dân. 🇻🇳

# CÔNG TY CỔ PHẦN TƯ VẤN KIỂM ĐỊNH XÂY DỰNG ĐẠI PHONG

CONSULTANT IN INSPECTION OF CONSTRUCTION QUALITY

Siêu âm kiểm tra khuyết tật bê tông

Thí nghiệm hần lún vết bánh xe

Siêu âm cọc khoan nhồi

Quét laser kiểm tra cầu dây văng

Đầm lăn tạo mẫu BTN

Quét laser kiểm tra vết nứt hầm

- Được thành lập tháng 07/2017
- Ngày 18/06/2018: LAS-XD 1777 đã được Bộ Xây dựng cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện hoạt động thí nghiệm chuyên ngành xây dựng
- Sứ mệnh của Công ty: Tăng cường chất lượng, kéo dài tuổi thọ công trình thông qua hoạt động thí nghiệm kiểm định
- Liên kết: Alpin Technik (CHLB Đức); Đại học GTVT; Viện KHCN; VCN

TRỤ SỞ HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ  
Tầng 22, tòa nhà Capital Tower, số 109 Trần Hưng Đạo,  
P. Cửa Nam, Q. Hoàn Kiếm, TP. Hà Nội

TRỤ SỞ BAN ĐIỀU HÀNH  
Tầng 22, 243A Đê La Thành, P. Láng Thượng,  
Q. Đống Đa, TP. Hà Nội

Tel: (+84) 24 6270 1939

# CĂN CƠ CHẾ ĐẶC THÙ TRONG THU HÚT ĐẦU TƯ PPP

Bài Bảo Ngân



*Thời gian gần đây, việc huy động vốn theo hình thức đối tác công - tư (PPP) là một trong những giải pháp hữu hiệu trong việc thu hút vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông (HTGT). Tuy nhiên, với đặc thù vòng đời dự án kéo dài, trong khi khung khổ pháp lý còn nhiều bất cập, chưa có cơ chế ưu đãi, bảo đảm doanh thu... đã khiến nhà đầu tư (NĐT) không mấy mặn mà.*

## RỦI RO LỚN

Theo thống kê của Bộ Giao thông vận tải (GTVT), tính đến thời điểm hiện tại, Bộ đã huy động được khoảng 209.732 tỷ đồng đầu tư 68 dự án xây dựng HTGT theo hình thức PPP. Trong đó, đã hoàn thành và đưa vào vận hành khai thác 61 dự án, với tổng mức đầu tư 178.660 tỷ đồng, đang triển khai đầu tư 7 dự án với tổng mức đầu tư là 31.072 tỷ đồng... Tuy nhiên, so nhu cầu thực tế, kết quả trên vẫn còn rất hạn chế.

Thứ trưởng Bộ GTVT Nguyễn Nhật cho rằng, trong bối cảnh ngân sách Nhà nước có hạn, nợ công và nợ nước ngoài

đã gần chạm ngưỡng an toàn, điều kiện cho vay của các tổ chức quốc tế kém ưu đãi hơn, nhất là đối với vốn ODA, việc huy động nguồn lực xã hội là một giải pháp cần thiết. Tuy nhiên, hiện nay hệ thống văn bản quy phạm pháp luật điều chỉnh hình thức đầu tư PPP chưa hoàn thiện, trong đó một số quy định chưa phù hợp thực tế và chưa tiếp cận hoàn toàn với các thông lệ quốc tế. Chúng ta cũng chưa có các cơ chế, chính sách đặc thù của Chính phủ để bảo lãnh doanh thu, chuyển đổi ngoại tệ... nên rất khó thu hút nguồn vốn từ các NĐT tư nhân, đặc biệt là NĐT nước ngoài.

Trên thực tế, cũng đã từng có rất nhiều NĐT Hàn Quốc, Hoa Kỳ, Ấn Độ... đến “gõ cửa” Bộ GTVT, nhưng tất cả đều dừng lại ở việc “ngắm” dự án, mà không hẹn ngày trở lại. Đến nay, hầu hết các dự án giao thông mới chỉ thu hút được sự quan tâm của các NĐT trong nước. Trong khi đó, nhiều NĐT trong nước sau khi đầu tư vào giao thông đã phải ngậm ngùi nếm “trái đắng”.

Phó Chủ nhiệm Ủy ban Tài chính ngân sách của Quốc hội Đinh Văn Nhã đã ví, các NĐT theo hình thức Xây dựng - Kinh doanh - Chuyển giao (BOT) trong giai đoạn qua như những “con thiêu thân”, lao vào lĩnh

vực HTGT bất chấp mọi rủi ro có thể xảy đến. Lý giải về nhận định trên, ông Nhã phân tích, với chiến lược quy hoạch mạng lưới HTGT thiếu ổn định như hiện nay, NĐT có thể bị “vỡ” phương án tài chính khi vòng đời dự án quá dài.

Phó Tổng Giám đốc Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả - Trần Văn Thế cho biết, những NĐT như chúng tôi chịu rất nhiều rủi ro khi hệ thống văn bản pháp lý vừa chưa đồng bộ, vừa thiếu tính ổn định. Nhiều Nghị định (NĐ), thông tư liên tục thay đổi, trong khi đó, các ngân hàng lại cảnh báo rủi ro, không khuyến khích cho vay. Phí đường bộ thì chưa tuân theo Luật Giá, lại gặp phải phản ứng của người dân nên những rủi ro trong đầu tư kết cấu HTGT là rất lớn...

## GỠ NÚT THẮT CHÍNH SÁCH

Qua nhiều lần sửa đổi, bổ sung để từng bước tiếp cận thông lệ quốc tế, quy định về PPP của Việt Nam đã có thiện chí khi Chính phủ ban hành NĐ số 15/2015/NĐ-CP về PPP năm

2015. Tuy nhiên, ông Nguyễn Đăng Trương, Cục trưởng Quản lý Đấu thầu, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, thừa nhận: “Ngay cả khi NĐ số 63/2018/NĐ-CP được ban hành thì vẫn còn những tồn tại cố hữu chưa thể giải quyết căn cơ như các ưu đãi và bảo đảm đầu tư, bố trí, cân đối vốn góp của Nhà nước, bảo lãnh vốn vay, doanh thu tối thiểu, chuyển đổi ngoại tệ... Bởi vậy, về lâu dài, cần phải nghiên cứu, xây dựng và ban hành một bộ luật về PPP. Tuy nhiên, để thu hút mạnh mẽ khu vực tư nhân tham gia đầu tư HTGT, cần một nhận thức đồng bộ, tư duy đột phá, dám thay đổi của các cơ quan liên quan, đặc biệt phải từ bỏ được lợi ích cục bộ của các Bộ, ngành, tránh tình trạng “trên đũa chính sách, dưới nghĩ ra đối sách”.

Lấy thí dụ về câu chuyện của Hàn Quốc, ông Nguyễn Đăng Trương cho biết, 20 năm trước, đầu tư công Hàn Quốc không khác gì Việt Nam. Nhưng giờ đây, Hàn Quốc là một trong những nước có cơ sở HTGT tốt nhất châu Á. Để làm được việc

đó, hành lang pháp lý của họ rất rõ ràng và theo hướng bảo vệ NĐT, thậm chí còn quy định rõ nếu có xung khắc với luật khác thì ưu tiên áp dụng luật PPP.

Thời gian tới, với danh mục hàng loạt dự án như: cao tốc Bắc - Nam, đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam, hệ thống cảng biển nước sâu, cảng hàng không... nhu cầu huy động vốn đầu tư phát triển HTGT là rất lớn. Theo GS. TSKH. Nguyễn Mai, thứ nhất, cần phải có một quy hoạch tổng thể mang tính ổn định, lâu dài, như vậy NĐT mới yên tâm bỏ vốn ra đầu tư. Thứ hai, tôi cho rằng câu chuyện một đất nước luôn hỏi vốn ở đâu thì rất vô lý. Ta có đủ nguồn vốn từ trong nước và nước ngoài, đủ quỹ đầu tư. Rất nhiều nước có xuất phát điểm kém hơn Việt Nam nhưng họ đã giải quyết câu chuyện vốn thành công bằng chính sách. PPP (hay BOT) trong lĩnh vực HTGT chưa thành công cũng không hẳn do chưa có luật, mà là chưa có cơ chế đặc thù thích ứng với các dự án HTGT của nước ta. Vì vậy trước hết cần sửa đổi, hoàn thiện cơ chế đầu tư PPP thì mới nghĩ đến xây dựng Luật Đầu tư PPP. Trên cơ sở cơ chế đặc thù, nên hình thành mục tiêu của từng loại dự án, thực hiện công khai, minh bạch khi đấu thầu để chọn được NĐT tiềm lực thực hiện. Thí dụ với dự án đường bộ cao tốc Bắc - Nam vấn đề cần giải quyết là thanh tra các nhà thầu, tổ chức tư vấn để loại bỏ những đơn vị không đủ năng lực mới có thể đẩy nhanh tiến độ lập dự án để triển khai vào đầu năm 2019. ▀



▲ CÁN NGHIÊN CỨU, XÂY DỰNG VÀ BAN HÀNH MỘT BỘ LUẬT VỀ PPP



Chỉ tính riêng từ Thừa Thiên-Huế đến Khánh Hòa đã có đến 6 con đèo lớn, hiểm trở, luôn là nỗi ám ảnh lớn về nguy cơ tai nạn giao thông. Các hầm đường bộ xuyên đèo như: Hải Vân, Đèo Cả, Cổ Mã, Cù Mông, Phước Tượng - Phú Gia... lần lượt được xây dựng góp phần kết nối giao thông, phát triển kinh tế xã hội miền Trung, đặc biệt xóa bỏ nỗi ám ảnh cho các phương tiện khi lưu thông qua đèo.

# MIỀN TRUNG KHÔNG CÒN NỖ LO QUA ĐÈO

Bài Lâm Trình

## HẦM HẢI VÂN

Trước đây, khi chưa có hầm đường bộ (ĐB) Hải Vân thì đèo Hải Vân được coi là cung đường hiểm yếu bậc nhất miền Trung. Con đèo này nằm giữa tỉnh Thừa Thiên-Huế và TP. Đà Nẵng với chiều dài hơn 20km quanh co, hiểm trở một bên núi cao, một bên biển sâu. Câu ca "Đi bộ thì khiếp Hải Vân/ Đi thuyền thì khiếp sóng thần Hang Dơi" từ bao đời đã nói lên những mối hiểm nguy khi đi qua con đèo này. Trong đó nỗi ám ảnh lớn nhất của cánh lái xe là nguy cơ tai nạn giao thông (TNGT) và sạt lở, tắc đường về mùa mưa lũ.

Năm 2000 hầm ĐB Hải Vân được khởi công xây dựng do Liên danh nhà thầu Hazama (Nhật Bản) - Cienco6, Sông Đà - Dong Ah (Hàn Quốc) thi công, đến

năm 2005 công trình được hoàn thành đưa vào khai thác.

Hầm Hải Vân dài 6,3km được coi là hầm ĐB lớn nhất Đông Nam Á nằm trên QL1A và là tuyến hành lang Kinh tế Đông - Tây 3 nước Việt Nam - Lào - Thái Lan. So với đi bằng đường đèo thì khi qua hầm sẽ rút ngắn hành trình khoảng 14km. Đặc biệt là giảm thiểu TNGT, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội giữa Thừa Thiên-Huế và Đà Nẵng cũng như cả nước. Theo thống kê của Công ty Cổ phần Quản lý và Khai thác hầm ĐB Hải Vân (Hamadeco), hiện nay bình quân mỗi ngày đêm có khoảng 9.500 lượt xe qua hầm. Riêng thứ bảy, chủ nhật có khoảng 10.000 lượt; ngày lễ, tết lên đến 12.000 đến 14.000 lượt.

Để đáp ứng nhu cầu phương tiện giao thông ngày càng tăng, Bộ GTVT đã giao Công ty Cổ phần Tập đoàn Đèo Cả (Tập đoàn Đèo Cả) thi công mở rộng hầm ĐB Hải Vân 2 nhằm "giải phóng" lưu lượng phương tiện đi chiều Nam - Bắc cho hầm Hải Vân hiện hữu. Dự kiến hầm Hải Vân sẽ hoàn thành đưa vào khai thác vào năm 2020.

## HẦM ĐÈO CẢ

Trước đó, năm 2012, hầm ĐB Đèo Cả

nằm giữa hai tỉnh Phú Yên, Khánh Hòa cũng đã được Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả (thuộc Tập đoàn Đèo Cả) tiến hành khảo sát, thi công. Đây là hầm ĐB lớn thứ hai trên đường thiên lý Bắc - Nam ở nước ta, sau hầm ĐB Hải Vân. Sau hơn 5 năm thi công, đầu tháng 9/2017 hầm ĐB Đèo Cả đã hoàn thành, đưa vào khai thác sớm hơn dự định 4 tháng.

Việc thông xe hầm ĐB Đèo Cả đã đem lại lợi ích kinh tế - xã hội do rút ngắn được 8km hành trình và giảm thời gian lưu thông khoảng 40 phút so với đi đường đèo. Ngoài ra, hầm Đèo Cả còn mang lại hiệu quả rất lớn trong việc giảm thiểu TNGT. Theo đánh giá của Cục Quản lý Đường bộ 3, Đèo Cả có chiều dài 12km đi qua núi cao hiểm trở, nhiều cua gấp khuất tầm nhìn, có độ dốc lớn nên năm nào tại đây cũng xảy ra trên 10 vụ TNGT nghiêm trọng. Đó là chưa nói đến về mùa mưa đèo thường xuyên xảy ra sạt lở gây tắc đường. Ông Hoàng Văn Trà, Chủ tịch UBND tỉnh Phú Yên cho biết: "Việc đưa vào khai thác hầm Đèo Cả và hầm đèo Cù Mông đang xây dựng sẽ cho Phú Yên thêm điều kiện thuận lợi, tạo cú hích quan trọng cho sự phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh nhà, giúp Phú Yên vững tin hơn trong thực hiện thắng lợi các mục tiêu, chỉ tiêu về kinh tế - xã hội, quốc phòng an ninh mà Nghị quyết Đại hội Đảng bộ tỉnh đã đề ra".

## HẦM CÙ MÔNG

Sau hầm ĐB Đèo Cả là hầm ĐB Cù Mông xuyên qua đèo Cù Mông, nằm giữa hai tỉnh Bình Định - Phú Yên có chiều dài khoảng 7km. Trước đây khi chưa có tuyến đường Quy Nhơn - Sông Cầu thì đèo Cù Mông là con đường "độc đạo" giữa Bình Định - Phú Yên. Dự án hầm ĐB Cù Mông cũng được Bộ GTVT giao cho Tập đoàn Đèo Cả thi công và được khởi công vào cuối năm 2015. Theo dự kiến hầm ĐB Cù Mông sẽ hoàn thành đưa vào khai thác trước Tết Nguyên Đán 2019. Đây được



QUA HẦM  
PHÚ GIA

coi là niềm vui lớn cho cánh lái xe bởi hầm Cù Mông là hầm xuyên đèo cuối cùng qua miền Trung. Từ đây sẽ chấm dứt vĩnh viễn nỗi ám ảnh về các vụ TNGT kinh hoàng khi qua đèo và cách trở giữa các địa phương.

## HẦM PHƯỚC TƯỢNG - PHÚ GIA

Cũng vào đầu năm 2015, Bộ GTVT và Công ty cổ phần BOT Phước Tượng - Phú Gia đã chính thức đưa hầm đường

*Các hầm đường bộ Cù Mông, Hải Vân 2, Đèo Cả, Cổ Mã đều thuộc dự án hầm đường bộ qua Đèo Cả do nhà đầu tư - Tập đoàn Đèo Cả thực hiện theo hình thức BOT. Ông Hồ Minh Hoàng, Chủ tịch Tập đoàn Đèo Cả chia sẻ: "Trước những vụ TNGT thảm khốc thường xảy ra trên các đường đèo qua miền Trung đã nung nấu trong tôi một ý tưởng và quyết tâm sẽ xây dựng cho được những đường hầm xuyên đèo để rút ngắn hành trình và đảm bảo ATGT cho các phương tiện". Ý định đó đã trở thành hiện thực khi Tập đoàn Đèo Cả thực hiện thành công việc đầu tư xây dựng các công trình hầm đường bộ "phủ sóng" tất cả các con đèo qua miền Trung, đưa vào vận hành khai thác an toàn, thuận lợi.*

bộ Phước Tượng - Phú Gia vào vận hành khai thác. Hai hầm này đều nằm trên QL1 thuộc tỉnh Thừa Thiên-Huế, cách hầm ĐB Hải Vân khoảng 3km về phía Bắc. Trong đó, hầm Phước Tượng có chiều dài 375m, hầm Phú Gia có chiều dài 447m. Cả hai hầm đều rộng 12m, gồm hai làn xe cơ giới với vận tốc thiết kế 80km/giờ. 🇻🇳



PHƯƠNG TIỆN LƯU  
THÔNG QUA HẦM  
HẢI VÂN



# HẦM ĐƯỜNG BỘ ĐÈO CẢ: TỰ HÀO CÔNG TRÌNH TIÊU BIỂU QUỐC GIA

Bài Trần Trình Lãm



Hầm đường bộ Đèo Cả là công trình xây dựng có quy mô lớn, kỹ thuật phức tạp đầu tiên do người Việt tự đầu tư vốn và thi công. Công trình vinh dự là 01 trong 05 công trình được Bộ Xây dựng chọn gắn biển công trình tiêu biểu cấp quốc gia, nhân kỷ niệm 60 năm ngày truyền thống ngành Xây dựng (29/4/1958 - 29/4/2018). Đây không chỉ là một dấu ấn đặc biệt mà còn là niềm tự hào của cán bộ, công nhân viên Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả nói riêng và ngành Xây dựng cả nước nói chung.

## GHI NHẬN TỪ MỘT CÔNG TRÌNH TIÊU BIỂU QUỐC GIA

Theo ý kiến của lãnh đạo Bộ Xây dựng, với một dự án ban đầu có tổng mức đầu tư hơn 15.600 tỷ đồng, bằng tư duy phản biện, trong quá trình triển khai khảo sát, Công ty Đèo Cả đã mạnh dạn điều chỉnh hướng tuyến, nhằm giảm chiều dài hai tuyến hầm từ 5,7km xuống còn 4,3km, từ đó đã giảm số tiền đầu tư xuống còn hơn 12.000 tỷ đồng, tiết kiệm được 3.603 tỷ đồng. Đồng thời giảm thời gian thi công, chi phí nhân lực, giúp hoàn thành vượt tiến độ 4 tháng so với dự kiến.

Một điều đáng tự hào của dự án hầm Đèo Cả nữa là, lần đầu tiên một công trình hầm đường bộ quy mô lớn được thực hiện theo hình thức BOT bằng nguồn vốn trong nước, do một doanh nghiệp tư nhân đảm trách. Từ chủ đầu tư đến các nhà thầu thi công đều của Việt Nam. Ông Lê Quang Hùng, Thứ trưởng Bộ Xây dựng đã đánh giá cao việc thực thi dự án này. Ông cho rằng, nhà đầu tư và thi công dự án đã làm chủ công nghệ tiên tiến về thi công hầm và vận hành hệ thống sản xuất một cách hoàn hảo để đưa công trình về đích đúng hẹn. “Dự án hầm Đèo Cả thật sự được xem là một công

trình lớn đầu tay của công nhân, kỹ sư Việt Nam. Đây là công trình đường hầm đầu tiên do chính người Việt làm, thể hiện sự trưởng thành rất lớn của đội ngũ cán bộ, kỹ sư, công nhân người Việt Nam”, ông Lê Quang Hùng nói.

Ngoài tiến độ nhanh, công trình hầm đường bộ

Đèo Cả còn là công trình tiêu biểu về mặt chất lượng. Theo ông Phạm Quốc Hiếu, Cục phó Cục Quản lý và Xây dựng chất lượng Công trình giao thông - Bộ GTVT, từ ngày 21/8/2017 công trình hầm đường bộ Đèo Cả được đưa vào sử dụng và cho đến nay, công trình đã mang lại nhiều kết quả khả quan. “Về mặt chất lượng, công trình đã được các hội đồng và chuyên gia đầu ngành của ngành giao thông cũng như ngành Xây dựng kiểm tra, đánh giá đảm bảo yêu cầu rất cao”, ông Hiếu khẳng định.

## NIỀM TỰ HÀO VÀ ĐỘNG LỰC VƯƠN TỚI TƯƠNG LAI

Sau khi đưa hầm đường bộ Đèo Cả vào khai thác, thời gian qua hầm được rút ngắn từ 45 phút đường đèo xuống chỉ còn hơn 10 phút qua hầm, đã giải quyết triệt để và xóa bỏ những điểm đen nguy hiểm, dễ ùn tắc giao thông. Đặc biệt trong những đợt mưa bão, tình trạng sạt lở gây tê liệt giao thông trên Đèo Cả đã không còn nữa. Tại lễ gắn biển Công trình tiêu biểu cấp Quốc gia cho công trình hầm đường bộ Đèo Cả, ông Huỳnh Tấn Việt, Bí thư Tỉnh ủy Phú Yên vui mừng cho biết, công trình hầm đường bộ Đèo Cả còn giúp nâng cao năng

lực vận tải đường bộ, tạo thuận lợi cho lưu thông giữa miền Trung và khu vực phía Nam Trung Bộ, nhất là giữa 2 tỉnh Phú Yên và Khánh Hòa. “Ngoài ra, hầm Đèo Cả còn tạo ra sự kết nối quan trọng với vùng kinh tế trọng điểm Đông Nam Bộ; tạo đà phát triển về công nghiệp, dịch vụ, du lịch khu vực Duyên hải miền Trung; tạo động lực cho phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo an ninh - quốc phòng miền Trung - Tây Nguyên”, ông Huỳnh Tấn Việt nói.

Nhớ lại quá trình thi công hầm Đèo Cả, ông Hồ Minh Hoàng, Chủ tịch HĐQT Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả tâm sự: “Với những thành quả như trên, chúng tôi không quên chặng đường gian nan, đầy khó khăn, thử thách. Tuy nhiên với bản lĩnh và tinh thần vượt khó, chúng tôi đã vượt qua những định kiến tồn tại là một doanh nghiệp tư nhân trong nước không có khả năng đứng ra đầu tư một dự án hầm đường bộ có kết cấu phức tạp, nhất là hầm đường bộ trên cung đường đèo thuộc loại nguy hiểm nhất trên tuyến quốc lộ hiện nay... Đến nay, dự án đã thành công và được các cấp, các ngành cũng như nhân

dân ghi nhận, chúng tôi coi đây là một niềm tự hào và là nguồn động lực to lớn để cán bộ, công nhân viên Công ty Đèo Cả tiếp tục vượt qua khó khăn, vươn tới tương lai”.

*Hầm đường bộ Đèo Cả chính thức được thông xe từ ngày 21/8/2017. Hơn một năm qua, hầm đường bộ Đèo Cả đã phát huy cao độ hiệu quả công năng, đảm bảo giao thông qua hầm luôn thông suốt an toàn, thuận lợi. Công tác quản lý điều hành hầm được thực hiện bởi đội ngũ cán bộ, kỹ sư, công nhân kỹ thuật lành nghề, từng trải kinh nghiệm thực tế qua công tác quản lý, vận hành hầm đường bộ Hải Vân, nên hầu như chưa để xảy ra một sự cố mất an toàn hoặc ách tắc giao thông nào.*

*Từ ngày đưa vào vận hành khai thác, lượng ô tô lưu thông qua hầm Đèo Cả chiếm khoảng 92%. Số 8% còn lại đi qua đèo, hầu hết là các loại xe không được qua hầm như xe quá khổ, quá tải, xe không đủ tiêu chuẩn phòng cháy chữa cháy... Tính bình quân mỗi ngày có khoảng hơn 6.000 lượt xe qua hầm. Với lưu lượng như hiện nay, mỗi năm sẽ có khoảng 2,5 triệu lượt phương tiện ô tô qua hầm Đèo Cả.*

*Ngày 12/4/2018, Bộ Xây dựng và Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả đã tổ chức lễ gắn biển Công trình tiêu biểu Quốc gia cho hầm đường bộ Đèo Cả. Đây là niềm tự hào và là động lực lớn giúp toàn thể Ban lãnh đạo, cán bộ, công nhân viên của Tập đoàn Đèo Cả thêm tự tin, bản lĩnh hoàn thành các công trình giao thông trọng điểm khác của quốc gia.*



# THÔNG XE HẦM CÙ MÔNG: HÓA GIẢI CHẶNG CUỐI CÙNG QUA ĐÈO Ở MIỀN TRUNG

Bài Huyền Trang

Mùa xuân này, hầm Cù Mông chính thức đi vào vận hành đồng bộ cùng hầm Cổ Mã và hầm Đèo Cả, cung đường đèo hiểm trở qua miền Trung được thông suốt. Kết quả đó có được là nhờ sự nỗ lực không mệt mỏi của đội ngũ cán bộ, nhân viên Tập đoàn Đèo Cả. Công trình hầm đường bộ hoàn toàn do người Việt làm chủ này sẽ mở ra triển vọng mới về mọi mặt cho các tỉnh Nam Trung Bộ nói riêng và cả nước nói chung.

## CUNG ĐÈO NGUY HIỂM

Đèo Cù Mông, một trong những ngọn đèo hiểm trở nhất Việt Nam, là ranh giới giữa Bình Định và Phú Yên. Chân đèo phía Bắc thuộc địa bàn phường Bùi Thị Xuân, thành phố Quy Nhơn, tỉnh Bình Định. Chân đèo phía Nam thuộc xã Xuân Lộc, huyện Sông Cầu, tỉnh Phú Yên. Đèo Cù Mông dài hơn 7km, cao 245m. Đường bộ đi qua đèo có độ dốc trung bình 9%, có nhiều cua gấp, hai bên là núi cao.

Chia sẻ về những khó khăn, cản trở khi người tham gia giao thông phải leo đèo, ông Cao Văn Nghĩa, Phó ban Quản lý dự án hầm Cù Mông cho biết, tuy thời gian di chuyển qua đèo Cù Mông khoảng 15 phút nhưng cung đường đèo Cù Mông nhiều khúc cua gấp, nhiều tai nạn giao thông đã xảy ra, đặc biệt là những nơi có đường lán nạn.

Những năm gần đây, đã có rất nhiều vụ tai nạn thương tâm xảy ra trên đèo. Trong đó, mới nhất là vụ tai nạn giữa xe tải kéo theo container, bị lật ngang, đè lên 1 ô tô du lịch đang chạy cùng chiều.

Vụ tai nạn làm 2 người tử vong. Năm 2017, xe kéo theo rơ-móc va chạm với xe tải chạy ngược chiều làm 2 người tử vong, 1 người bị thương. Năm 2016, khi qua đèo Cù Mông một xe tải đột ngột lao thẳng vào vách núi. Vụ tai nạn làm 3 người trên xe bị thương nặng. Những thống kê buồn khiến cho đèo Cù Mông trở thành nỗi ám ảnh của những ai qua con đèo này.

Đèo Cù Mông như một thành lũy án ngữ, ngăn cách sự phát triển Phú Yên và Bình Định. Đèo Cù Mông không dài, nhưng vào mùa mưa bão, lại thường diễn ra tình trạng sạt lở đất đá, gây ùn tắc giao thông nghiêm trọng.

Mong ước một ngày nào đó có một hầm đường bộ hiện đại đi xuyên qua lòng núi Cù Mông cũng là một khát vọng lớn với cả Phú Yên và Bình Định. Rồi ngày đó cũng đến.

## ỐNG HẦM CỦA NGƯỜI VIỆT

Dự án hầm đường bộ qua đèo Cù Mông được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận chủ trương theo văn bản số 453/TTg-KTN ngày 02/4/2015. Bộ GTVT đã có Quyết định số 2907/QĐ-BGTVT ngày 12/8/2015 phê duyệt bổ sung hạng mục hầm đèo Cù Mông vào dự án hầm đường bộ qua Đèo Cả do Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả là chủ đầu tư.

Dự án hầm đường bộ đèo Cù Mông được khởi công vào ngày 26/9/2015, với tổng chiều dài tuyến 6,62km (trong đó phần hầm dài 2,6km phần đường dẫn dài 4,02km), vận tốc thiết kế 80km/giờ, được đầu tư theo hình thức BOT. Công trình hầm Cù Mông có tổng mức đầu tư 3.921 tỷ đồng,

được thực hiện từ nguồn vốn tiết giảm của dự án hầm đường bộ Đèo Cả.

PGS. TS. Trần Chung, nguyên Cục trưởng Cục Giám định Nhà nước về chất lượng công trình xây dựng (Bộ Xây dựng), Phó Chủ tịch thường trực Hội đồng cố vấn Tập đoàn Đèo Cả cho biết: “Hầm Cù Mông vẫn áp dụng phương pháp đào hầm NATM của Áo. Do địa chất đặc thù nên thi công hầm Cù Mông có sự khác biệt với những hầm mà đơn vị thi công đã thực hiện trước đó. Đây là hạng mục hoàn toàn do người Việt thực hiện”.

Kỹ sư Nguyễn Văn Linh - Giám đốc dự án hầm Cù Mông chia sẻ: “So với Đèo Cả, địa chất ở khu vực thi công hầm đèo Cù Mông phức tạp hơn, với tầng đá bị phong hóa mạnh vì vậy có sự sai khác khá lớn giữa giai đoạn thiết kế kỹ thuật và giai đoạn thi công thực tế”.

Theo kỹ sư Linh, do hệ thống đứt gãy á kinh tuyến chạy gần song song với trục hầm và các đứt gãy dạng lông chim nên điều kiện địa chất khu vực hầm thay đổi không có quy luật, xuất hiện nhiều vị trí có điều kiện địa chất yếu, đá bị cà nát, phong hóa mạnh. Vì vậy, đào đến đâu, đơn vị thi công phải thực hiện các biện pháp chống đỡ đảm bảo an toàn đến đó. Đặc biệt, vào mùa mưa, trong lòng núi còn xuất hiện nhiều nước ngầm. Nước ngầm xuất hiện nhiều theo các đới khe nứt, đứt gãy đã ảnh hưởng rất lớn tới công tác đào và gia cố hầm, phần nào đã làm gián đoạn và ảnh hưởng lớn tới tiến độ thi công của dự án.

“Những con người tham gia thi công hầm Cù Mông, từ đội ngũ lãnh đạo đến cán bộ công nhân viên phần lớn đều đã được thi công hầm Cổ Mã, hầm Đèo Cả. Do vậy, những sáng kiến, những bất cập từ việc thi công hai hầm trước đều được nghiên cứu và đưa ra các phương án tối ưu để áp dụng vào thi công hầm Cù Mông. Với nỗ lực, quyết



**NGÀY 21/01/2019, HẦM CÙ MÔNG CHÍNH THỨC THÔNG XE, VỀ ĐÍCH TRƯỚC 2,5 THÁNG SO VỚI MỐC 31/3/2019 DO BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI PHÊ DUYỆT. KHI QUA HẦM CÙ MÔNG, THAY VÌ DI CHUYỂN TRÊN CUNG ĐƯỜNG ĐÈO ĐẦY NGUY HIỂM, SẮP TỚI, NGƯỜI DÂN CHỈ MẤT 6 PHÚT DI CHUYỂN CHO ĐOẠN ĐƯỜNG BAO GỒM 2,6KM HẦM VÀ 4,02KM ĐƯỜNG DẪN.**

tâm và nhiệt huyết của đội ngũ cán bộ kỹ sư, công nhân viên lao động trên công trường dự án hầm Cù Mông đã làm nên kỳ tích về tiến độ”, ông Cao Văn Nghĩa cho biết.

Tất cả sự cố gắng, vượt qua khó khăn, thử thách của thợ đào hầm Đèo Cả đã được đền đáp xứng đáng khi Dự án hầm Cù Mông luôn đảm bảo an toàn lao động.

## ĐỘNG LỰC MỚI TỪ CUNG ĐƯỜNG SINH THÁI

Ngày 21/01/2019, hầm Cù Mông chính thức được thông xe, về đích trước 2,5 tháng so với mốc 31/3/2019 do Bộ Giao thông vận tải phê duyệt. Như vậy, thay vì di chuyển trên cung đường đèo đầy nguy hiểm, sắp tới, người dân chỉ mất 6 phút

di chuyển cho đoạn đường bao gồm 2,6km hầm và 4,02km đường dẫn.

PGS. TS. Trần Chung cho rằng, cần có thời gian để đánh giá về hiệu quả kinh tế, nhưng việc ba hầm (Đèo Cả, Cổ Mã, Cù Mông) đưa vào sử dụng đồng bộ, ngay lập tức mang lại giá trị to lớn về mặt xã hội. Nó giải quyết vấn đề về ách tắc và tai nạn giao thông qua đèo. Những lợi ích này không chỉ dành cho người dân Bình Định - Phú Yên mà còn cho cả mạng lưới giao thông qua QL1 do việc tăng lưu lượng vận hành xe, vận tải hành khách, tăng mức độ lưu thông hàng hóa. Tuyến đường sẽ an toàn hơn, thuận tiện hơn trong mọi điều kiện thời tiết và sẽ là một nhân tố quan trọng thúc đẩy kinh tế - xã hội phát triển.

**VIỆC THÔNG HẦM CÙ MÔNG CÙNG VỚI HẦM ĐÈO CẢ ĐÃ ĐƯA PHÚ YÊN THÔNG SUỐT MỘT CÁCH GẦN NHẤT, AN TOÀN NHẤT, KINH TẾ NHẤT VỚI BÌNH ĐỊNH VÀ KHÁNH HÒA, MỞ RỘNG THÔNG THƯƠNG HAI MIỀN NAM BẮC. NGƯỜI PHÚ YÊN XƯA CÓ CÂU: “PHÚ YÊN NẪM GIỮA HAI ĐÈO/GIÀU SANG CHẴNG THẤY ĐỐI NGHÈO QUANH NĂM”. BÂY GIỜ, KHI HẦM ĐÃ THÔNG, NGƯỜI TA KỶ VỌNG “PHÚ YÊN NẪM GIỮA HAI HẦM/GIÀU SANG SẮP TỚI, ĐỐI NGHÈO SẼ QUA”.**



▲ ẢNH SÁNG HẦM CÙ MÔNG, TÁC PHẨM ĐOẠT GIẢI NHÌ CUỘC THI ẢNH NGHỆ THUẬT “LOGISTICS VIỆT NAM - NHỮNG GÓC NHÌN”

Song song với việc thông hầm mở lối thông thương, Tập đoàn Đèo Cả rất quan tâm đến việc bảo vệ môi trường, phát triển bền vững. Điều này được Kiến trúc sư (KTS) Phạm Thanh Tùng, Ủy viên Ban Thường vụ, Chánh Văn phòng T.Ư Hội Kiến trúc sư Việt Nam đánh giá rất cao qua chủ trương tổ chức cuộc thi “Cung đường sinh thái hầm Cù Mông” của Lãnh đạo Tập đoàn Đèo Cả.

**16 GIỜ 30 PHÚT NGÀY 16/01/2018, HẦM CÙ MÔNG ĐƯỢC ĐÀO THÔNG, TỌA ĐỘ TIM HẦM GIỮA HAI MŨI THI CÔNG NAM VÀ BẮC CHỈ LỆCH 1CM VÀ CAO ĐỘ GẦN NHƯ KHÔNG LỆCH. ĐÓ LÀ MỘT KỶ TÍCH CỦA NGƯỜI VIỆT.**

Thông qua cuộc thi này, nhà đầu tư đã chọn ra được những ý tưởng tốt nhất, tạo ra những tác phẩm thân thiện với thiên nhiên, với môi trường, trả lại cho thiên nhiên những gì mà con người đã lấy đi trong quá trình xây dựng, cải thiện môi trường làm việc cho một bộ phận điều hành giao thông và quản lý cầu hầm.

KTS. Phạm Thanh Tùng cho biết, cách làm của Tập đoàn Đèo Cả phù hợp với xu hướng phát triển bền vững trên thế giới, nó càng có ý nghĩa khi mà biến đổi khí hậu đã và đang gây ra những bất ổn ngày càng lớn cho con người trên phạm vi toàn cầu, trong đó có Việt Nam.

Việc thông hầm Cù Mông cùng với hầm Đèo Cả đã đưa Phú Yên thông suốt một cách gần nhất, an toàn nhất, kinh tế nhất với Bình Định và Khánh Hòa, mở rộng thông thương hai miền Nam Bắc. Người Phú Yên xưa có câu: “Phú Yên nằm giữa hai đèo/Giàu sang chẳng thấy đối nghèo quanh năm”. Bây giờ, khi hầm đã thông, người ta kỳ vọng “Phú Yên nằm giữa hai hầm/Giàu sang sắp tới, đối nghèo sẽ qua”.



**VLR**  
VIETNAM LOGISTICS REVIEW  
www.vlr.vn

**VIETNAM**  
**LOGISTICS** review

TẠP CHÍ VIETNAM LOGISTICS REVIEW

Tòa soạn: Số 33, Nguyễn Trọng Lợi, Phường 4, Quận Tân Bình, TP. Hồ Chí Minh

Văn phòng: Số 32, Thạch Thị Thanh, Phường Tân Định, Quận 1, TP. Hồ Chí Minh

Email: info@vlr.vn - Website: www.vlr.vn

# MỞ RỘNG HẦM ĐƯỜNG BỘ HẢI VÂN: NHỮNG VƯỚNG MẮC TRÊN ĐƯỜNG VỀ ĐÍCH

Bài Lam Trinh



*Được khởi công vào tháng 12/2016, đến nay hạng mục mở rộng hầm đường bộ (ĐB) Hải Vân 2 được đánh giá là đáp ứng được tiến độ đề ra. Mặc dù còn nhiều khó khăn vướng mắc, tuy nhiên chủ đầu tư đã chỉ đạo các nhà thầu, tư vấn giám sát (TVGS), tư vấn quản lý dự án (QLDA) lập biểu tiến độ thi công, phấn đấu hoàn thành dự án trước 30/6/2020, về đích trước 6 tháng so với tiến độ Bộ GTVT chấp*

## ĐÁP ỨNG TIẾN ĐỘ THI CÔNG

Theo báo cáo của Ban QLDA hầm ĐB Hải Vân, tính đến cuối năm 2018, hạng mục chính hầm ĐB Hải Vân 2 đã đào được 4.178/6.292md, đạt 67%. Trong đó, phía Bắc đã đào được 2.164md, phía Nam đào được 2.014md. Công tác thi công bê tông vỏ hầm đã thực hiện 1.564/6.292md, tương đương khoảng 25% chiều dài hầm. Trong đó, phía Bắc đạt 1.294md, phía Nam đạt 270md.

Ngoài ra việc thi công các hạng mục cầu, đường dẫn cũng đã thực hiện được 460/826 tỷ đồng sản lượng, đạt 56% giá trị hợp đồng. Đơn vị đã khởi công xây dựng các gói thầu Trạm dừng kỹ thuật, Cứu hộ cứu nạn (CHCN) và Phòng cháy chữa cháy (PCCC) phía Nam vào tháng 12/2018. Dự kiến các gói thầu Cung cấp lắp đặt hệ thống điện và gói thầu Cung cấp lắp đặt thiết bị thông gió, cấp nước, PCCC cũng sẽ được khởi công vào tháng 01/2019.

Công tác đảm bảo an toàn giao thông (ATGT), an toàn lao động (ATLĐ), vệ sinh môi trường (VSMT) và phòng chống cháy nổ (PCCN) cho toàn dự án do Hamadeco đảm nhận với giá trị khoảng 176,04 tỷ đồng cũng được

triển khai theo tiến độ dự án. Bao gồm thực hiện đảm bảo ATGT cho các gói thầu hầm và cầu đường dẫn đang triển khai; trực CHCN & PCCN tại trạm SS3 trong hầm Hải Vân; đảm bảo ATLĐ, VSMT & PCCN phạm vi toàn công trường. Các công tác này được đánh giá là đáp ứng được yêu cầu.

## NHỮNG VƯỚNG MẮC TRONG QUÁ TRÌNH THI CÔNG

Trong quá trình thi công dự án đã phát sinh một số khó khăn vướng mắc. Nhất là công tác giải phóng mặt bằng (GPMB).

Theo tiến độ GPMB được Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo (tại công văn 500/TTg-CN ngày 10/4/2017) thì việc bàn giao mặt bằng cho dự án phải hoàn thành trước 31/12/2017. Tuy nhiên công tác này bị trì hoãn kéo dài. Nhất là tại khu vực đường dẫn phía Bắc và mố A1 cầu Hải Vân 2. 18 hộ dân ở đây không chịu di dời làm gián đoạn thi công. Ngoài ra, việc thi công phần dưới nước cầu Hải Vân 2 gặp nhiều trở ngại do một số hộ dân cố tình neo đậu tàu thuyền trong phạm vi thi công các trụ P1, P2, P3. Mặc dù phạm vi này đã được bàn giao mặt bằng, nhưng các hộ dân nói trên cho rằng, đây là vị trí "quen thuộc" của họ nên không chịu di chuyển. Những vướng mắc này khiến nhà đầu tư phải tạm dừng thi công các trụ P1, P2, P3 trong thời gian dài.

Công tác GPMB chậm trễ cũng đã ảnh hưởng đến việc thi công Trạm dừng kiểm tra kỹ thuật, PCCC và CHCN phía Bắc hầm Hải Vân. Ngày 12/6/2018, trong khi nhà thầu đang thi công trong phạm vi mặt bằng đã được bàn giao thì có nhiều hộ dân đến ngăn cản, không cho thi công với lý do phạm vi thi công ảnh hưởng đến việc neo đậu tàu thuyền của dân. Mặc dù nhà đầu tư đã tổ chức đối thoại và đưa ra phương án bố trí nơi neo đậu và lối đi lên xuống hợp lý, nhưng các hộ dân vẫn không đồng ý.

Sau 8 tháng trễ nãi GPMB, ngày 23/7/2018, UBND tỉnh Thừa Thiên-Huế đã tổ chức cuộc họp với nhà đầu tư và các bên có liên quan về các vướng mắc trong công tác GPMB. Qua đó, UBND tỉnh Thừa Thiên-Huế chỉ đạo UBND huyện Phú Lộc quyết liệt trong công tác GPMB cho dự án;

bố trí tái định cư cho các hộ dân bị ảnh hưởng thuộc phạm vi đường dẫn phía Bắc vì đây chính là đường găng tiến độ của dự án; thành lập tổ đánh giá hiện trạng các nhà dân khu vực thị trấn Lăng Cô để có cơ sở trả lời các đơn thư khiếu nại của người dân về việc nứt nhà do ảnh hưởng thi công cọc khoan nhồi và nổ mìn thi công hầm. Lúc đó, UBND tỉnh Thừa Thiên-Huế đề ra mốc bàn giao mặt bằng thi công trụ P1 đến P3 cho nhà đầu tư trước 28/7/2018.

Tuy nhiên, theo báo cáo của Ban QLDA hầm Hải Vân thì hiện nay, mốc hoàn hành tái định cư cho 18 hộ dân khu vực đường dẫn phía Bắc lại tiếp tục lùi đến tháng 3/2019. Còn phía Nam thuộc thành phố Đà Nẵng hoàn thành bàn giao 100% mặt bằng trong tháng 01/2019

Ngoài ra, do hạng mục cầu và đường dẫn phía Nam nằm trong địa hình có độ dốc lớn, điều kiện địa chất phức tạp, đất đá xen kẹp lẫn đá lẫn, đá tảng, đá mồ côi nhiều nên dẫn tới có sự sai khác lớn giữa địa chất thực tế so với địa chất trong hồ sơ thiết kế kỹ thuật (TKKT), làm phát sinh nhiều thay đổi so với TKKT cần thực hiện thủ tục phê duyệt hồ sơ điều chỉnh TKKT ảnh hưởng đến tiến độ dự án. Đặc biệt điều chỉnh thiết kế 454,42 mét tường chắn và đắp đất có cốt đã trình Bộ GTVT, Ban QLDA 85 tại các văn bản 748/2018/ĐC ngày 30/6/2018 và số 1029/2018/ĐC ngày 23/8/2018.

Đó là chưa nói đến có khoảng 300md hầm Hải Vân 2 đào và gia cố trong điều kiện qua vùng địa chất yếu, địa chất thay đổi phức tạp cả hai đầu Bắc, Nam so với TKKT được duyệt, làm ảnh hưởng đến tiến độ thi công.

Mặc dù gặp rất nhiều khó khăn, trở ngại, nhưng nhà đầu tư vẫn hạ quyết tâm sẽ phấn đấu đưa dự án hầm ĐB Hải Vân 2 về đích trước thời hạn 6 tháng vào năm 2020. Hiện nhà đầu tư, các nhà thầu, TVGS, tư vấn QLDA đang nỗ lực khắc phục những khó khăn vướng mắc. Tuy nhiên, vẫn còn cần đến sự quan tâm giải quyết, tháo gỡ của chính quyền địa phương và các cơ quan có thẩm quyền, nhằm tạo điều kiện để đưa dự án về đích đúng thời hạn như đã cam kết. 🇻🇳



# SẴN SÀNG CHO VIỆC ĐẦU TƯ XÂY CẦU THAY PHÀ CÁT LÁI

Bài Trần Trình Lâm

Dự án đầu tư xây dựng cầu thay phà Cát Lái (Dự án XD cầu Cát Lái) đã được TP. Hồ Chí Minh và tỉnh Đồng Nai lên kế hoạch từ đầu năm 2016. Đây là một trong những “nút mở” góp phần phát triển Vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam. Tuy nhiên, do khó khăn về nguồn vốn nên đến giữa năm 2018, theo đề xuất của tỉnh Đồng Nai, hai bên thống nhất đề nghị Thủ tướng Chính phủ giao cho tỉnh Đồng Nai đảm nhận vai trò cơ quan Nhà nước có thẩm quyền để triển khai dự án. Hiện nhà đầu tư - Công ty Cổ phần Tập đoàn Đèo Cả đang tích cực xúc tiến các bước thủ tục đảm nhận việc đầu tư xây dựng dự án này theo hình thức hợp đồng BOT.

Theo phương án đề xuất của Công ty Cổ phần Đầu tư và Xây dựng 194 trước đó thì, Dự án XD cầu Cát Lái có điểm đầu kết nối với nút giao thông Mỹ Thủy trên đường vành đai 2 thuộc phường Cát Lái - Thanh Mỹ Lợi, quận 2, TP. Hồ Chí Minh (trùng với điểm cuối phạm vi nút giao Mỹ Thủy trên đường Nguyễn Thị Định). Điểm cuối kết nối vào



Tỉnh lộ 25B, cách bến phà hiện hữu khoảng 1km, thuộc xã Phú Hữu, đô thị mới Nhơn Trạch, tỉnh Đồng Nai.

Mục tiêu của dự án này là nhằm kết nối các tuyến cao tốc, đường vành đai, mạng lưới đường cơ sở và hệ thống cảng sông - biển, cảng hàng không... theo quy hoạch phát triển giao thông vận tải, tạo nên hệ thống giao thông đường bộ thông suốt, tăng cường kết nối vùng và kết nối giữa các phương thức vận tải, đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng tăng; khai thông đoạn tuyến kết nối giữa quận 2, TP. Hồ Chí Minh và đô thị Nhơn Trạch, tỉnh Đồng Nai. Tách luồng xe liên vùng và giao thông đô thị nhằm hỗ trợ, giảm

áp lực giao thông lên các trục huyết mạch. Góp phần giải quyết tình trạng ùn tắc giao thông đường Nguyễn Thị Định và tạo sự thông thoáng luồng xe container ra vào cảng Cát Lái. Phục vụ vận tải hàng hóa từ các cảng container đầu mối và Khu công nghệ cao TP. Hồ Chí Minh qua TP. Nhơn Trạch, Bà Rịa - Vũng Tàu và ngược lại cũng như vận chuyển hàng hóa từ hướng Nhơn Trạch, Bà Rịa - Vũng Tàu xuống phía Nam TP. Hồ Chí Minh, giảm áp lực cho tuyến xa lộ Hà Nội.

Ông Nguyễn Hữu Dũng, Tổng Giám đốc Công ty Tư vấn

và Xây dựng A2Z cho biết, tháng 6/2018 sau khi nhận được lời mời từ phía Công ty Cổ phần Đầu tư và Xây dựng 194 về việc mong muốn Tập đoàn Đèo Cả cùng tham gia nghiên cứu đầu tư và xây dựng cầu Cát Lái, Tập đoàn Đèo Cả đã cử đội ngũ chuyên gia kỹ thuật rà soát lại các kết quả nghiên cứu trước đây; đồng thời tiến hành khảo sát hiện trường để đánh giá tổng thể về mặt kỹ thuật và tài chính của dự án.

Sau 3 tháng triển khai nghiên cứu, đến tháng 9/2018 các kết quả đánh giá sơ bộ đã được nhà đầu tư đưa ra. Trong quá trình đó, nhà đầu tư đã phối hợp với các chuyên gia Fressinet và Apave (Pháp) cùng với Công ty Tư vấn và Xây dựng A2Z và Leonhardt, Andrä und Partner (CHLB Đức) phân tích nhiều dạng kết cấu trụ tháp kết hợp với việc tính toán sơ đồ nhịp; để từ đó so sánh lựa chọn kết cấu dây văng phù hợp.

Phần lớn các phương án đều hướng đến việc lựa chọn giải pháp sử dụng sơ đồ hai mặt phẳng dây với trụ tháp hình kim

cương. Theo đó, các nhịp dầm chính bố trí dây văng có tổng chiều dài 740m. Trong đó nhịp dây văng giữa dài 370m; đồng thời đảm bảo tính không thông thuyền cao 55m để tàu chở hàng qua lại bình thường. Các nhịp dẫn bố trí hai bên sử dụng dầm Super-T với kết cấu dầm hộp liên tục. Tổng chiều dài cầu (bao gồm các nhịp chính và nhịp dẫn) khoảng 3,4km; bề rộng mặt cầu 36,5m gồm 6 làn xe ô tô, 2 làn xe máy và 2 làn xe đạp.

Cầu được thiết kế quy mô công trình vĩnh cửu với tuổi thọ trên 100 năm, được đề xuất cập nhật tiêu chuẩn thiết kế mới nhất hiện nay là TCVN 1182-2017 kết hợp với (AASHTO LRFD 1998) và Tiêu chuẩn thiết kế công trình chịu động đất (TCVN 9386:2012).

Ngoài ra, cũng theo ông Dũng, các chuyên gia còn tính toán khả năng chịu lực của kết cấu dây văng và đề xuất phương án bổ sung thêm làn giữa dành cho tàu điện nhẹ lưu thông. “Hiện tại các kết quả nghiên cứu về mặt kỹ thuật đã sơ bộ hoàn

thành, nhà đầu tư đang tiếp tục đánh giá phương án tài chính và khả năng hoàn vốn của dự án.

Tổng mức đầu tư cho dự án dự kiến là 5.700 tỷ đồng (tương đương với 259 triệu USD, thực hiện theo Hợp đồng BOT với hình thức đầu tư đối tác công tư (PPP).

Về phương án tài chính, ông Nguyễn Hữu Dũng cho biết, kết hợp với số liệu điều tra giao thông hiện tại cùng với việc ứng dụng phần mềm PTV-VISSUM trong mô hình phân tích và dự báo lưu lượng theo lý thuyết Fuzzy Logic, nhà đầu tư đã đưa ra các kịch bản về giá vé, lộ trình tăng phí, lãi suất vay vốn, tỷ lệ phần vốn góp của nhà đầu tư theo Nghị định số 63/2018/NĐ-CP... để tính toán thời gian hoàn vốn và phương án tín dụng với ngân hàng.

Qua đó, đối với trường hợp đầu tư theo hình thức BOT không có sự hỗ trợ của vốn ngân sách Trung ương và địa phương, thời gian hoàn vốn của Cát Lái sẽ kéo dài khoảng 20 năm, kèm theo nhà đầu tư phải huy động vốn chủ sở hữu chiếm 30% tổng mức đầu tư (TMĐT) (tương đương với 1.710 tỷ đồng). Đối với trường hợp có sự quan tâm và hỗ trợ của vốn ngân sách Trung ương và địa phương (dự kiến khoảng 25% TMĐT) thì thời gian hoàn vốn sẽ rút ngắn lại khoảng 15 năm và khả năng triển khai thực hiện dự án trong năm 2020 hoàn thành trong năm 2024 là khả thi. 🇻🇳





# TẬP ĐOÀN ĐÈO CẢ “VIẾT TIẾP” NHỮNG CUNG ĐƯỜNG PHÍA BẮC TỔ QUỐC

Bài Quang Thành

Sau khi Công ty Cổ phần Tập đoàn Đèo Cả “giải cứu” tuyến cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn, gỡ nút thắt cuối cùng Hữu Nghị - Chi Lăng, kết nối các cửa khẩu Tân Thanh, Cốc Nam. Một tương lai mới về hạ tầng giao thông các tỉnh phía Bắc đang rộng mở.

## VƯỢT THÁCH THỨC, BÙ TIẾN ĐỘ

Dự án đường cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn có điểm đầu tại Km 45+100 (giao QL1, Sao Mai, Chi Lăng, Lạng Sơn), điểm cuối Km108 + 500, nối với điểm cuối dự án QL1 đoạn Hà Nội - Bắc Giang. Tổng chiều dài tuyến cao tốc 63,86km, dự án này có thời gian dài bị đình trệ,

Ngày 18/11/2017, trả lời chất vấn của đại biểu Quốc hội, Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Xuân

Phúc cho rằng, Việt Nam đã có bước phát triển hạ tầng tốt, vượt bậc, trong đó đã huy động được nguồn xã hội hóa cho các dự án BOT là 200.000 tỷ đồng. Tuy nhiên, việc triển khai các dự án BOT giao thông thời gian qua còn nhiều bất cập, quy hoạch còn chưa làm tốt, còn chông chéo, có nhiều tuyến đường gây bất bình dư luận, một số tuyến gây bức xúc...

Về việc dự án cao tốc Lạng Sơn - Bắc Giang, Thủ tướng cho biết, Chính phủ thống nhất làm tuyến này bằng hình thức BOT trên tinh thần phải khắc phục những tồn tại hiện nay. Chính phủ sẽ chọn nhà đầu tư theo phương thức tối ưu nhất, có năng lực nhất để sớm triển khai tuyến Lạng Sơn - Bắc Giang, phấn đấu đến năm 2019 - 2020 tuyến đường này sẽ được đưa vào phục vụ nhân dân.

Và, Công ty Cổ phần Tập đoàn Đèo Cả được giao trách nhiệm “giải cứu” Dự án Cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn. Sau khi Tập đoàn Đèo Cả bắt tay vào thực hiện dự án, đến nay, vượt qua rất nhiều thách thức cam go, dự án đã lấy lại tiến độ và uy tín. Bắt đầu khởi công từ tháng 3/2016, đến nay, Dự án đã bù tiến độ chậm trễ 2 năm từ nhà đầu tư cũ và vượt 10% tiến độ đề ra ban đầu.

Không chỉ dừng lại ở đó, Tập đoàn Đèo Cả với uy tín của mình tiếp tục được giao thực hiện tuyến cao tốc Hữu Nghị - Chi



TẬP ĐOÀN ĐÈO CẢ NHẬN BIÊN BẢN GHI NHỚ ĐẦU TƯ CAO TỐC ĐỒNG ĐĂNG - TRÀ LĨNH

Lăng. Theo đó, UBND tỉnh Lạng Sơn đã có các văn bản đề xuất và được Chính phủ chấp thuận chuyển tuyến cao tốc nói trên sang đầu tư theo hình thức BOT (Xây dựng - Vận hành - Chuyển giao) và gộp chung vào Dự án cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn.

Độc tuyến quốc lộ này có 2 trạm thu phí. Ngay thời điểm đó, nhà đầu tư đã đề xuất bỏ 1 trạm thu phí. Điều này, nhận được sự đồng thuận rất lớn từ phía người dân. Trạm duy nhất trên tuyến đã đi vào hoạt động từ 01/6/2018.

Bên cạnh đó, để hỗ trợ địa phương, nhà đầu tư bố trí cán bộ tham gia cùng các huyện thực hiện công tác bồi thường hỗ trợ tái định cư. Nhằm mục đích đẩy nhanh tiến độ, nhà đầu tư đã bố trí kinh phí 500 tỷ đồng để chi trả bồi thường cho bà con bị thu hồi đất.

Tháng 10/2018, ông Lưu Xuân Thủy, Phó Chủ tịch HĐQT Công ty Cổ phần Tập đoàn Đèo Cả đã trực tiếp có mặt tại công trường thi công các dự án rà soát công việc đang triển khai. Ông Lưu Xuân Thủy nhấn mạnh các đơn vị thi công phải khắc phục vướng mắc quyết tâm hoàn thành, đoạn Bắc Giang - Lạng Sơn vào cuối năm 2019, đoạn Hữu Nghị - Chi Lăng trong năm 2020 theo yêu cầu của Thủ tướng Chính phủ.

## XÚC TIẾN XÂY DỰNG GIAO THÔNG TẠI CAO BẰNG

Cao Bằng được thiên nhiên ưu đãi với nguồn tài nguyên rừng và nhiều tiềm năng về du lịch với những di tích lịch sử, văn hóa đã được xếp hạng, như: Khu di tích Pác Bó, khu rừng Trần Hưng Đạo, khu di tích lịch sử Đông Khê, thác Bản Giốc... nhiều cửa khẩu, lối mở thông thương với Trung Quốc. Đây là lợi thế để địa phương mở rộng thị trường xuất nhập khẩu hàng hóa. Tuy nhiên, do đặc điểm điều kiện tự nhiên, trong đó hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông vừa thiếu, vừa yếu là hạn chế, khó khăn lớn nhất trong việc khai thác tiềm năng, lợi thế của tỉnh để phát triển kinh tế - xã hội.

Ngày 22 và 23/4/2015, Tổng Bí thư Nguyễn Phú Trọng đến thăm và làm việc tại tỉnh Cao Bằng. Tại buổi làm việc với Ban Thường vụ Tỉnh ủy và cán bộ chủ chốt tỉnh Cao Bằng, sau khi nghe đồng chí Bí thư Tỉnh ủy báo cáo tình hình và kết quả thực hiện Nghị quyết Đại hội Đảng bộ tỉnh lần thứ XVII (2010 - 2015), nhiệm vụ công tác đến hết nhiệm kỳ và ý kiến của đại diện lãnh đạo các Bộ, ban, ngành Trung ương, Tổng Bí thư Nguyễn Phú Trọng đã kết luận, trong đó cho rằng, Cao Bằng tiếp tục tranh thủ sự giúp đỡ của các Bộ, ban, ngành, Trung ương và các địa phương để xây dựng và phát triển đô thị; sử dụng nhiều nguồn vốn để nhanh chóng triển khai dự án đường cao tốc Lạng Sơn - Cao



TẬP ĐOÀN ĐÈO CẢ LÀM VIỆC VỚI LÃNH ĐẠO CAO BẰNG NGÀY 27/9/2018

Bằng, khu kinh tế cửa khẩu và một số dự án trọng điểm của tỉnh.

Ngày 27/9/2018, tại UBND tỉnh Cao Bằng, lãnh đạo tỉnh Cao Bằng đã có cuộc tiếp xúc với Công ty Cổ phần Tập đoàn Đèo Cả để xúc tiến xây dựng giao thông trên địa bàn. Tại cuộc gặp này, ông Hoàng Xuân Ánh, Phó Bí thư Tỉnh ủy, Chủ tịch UBND tỉnh Cao Bằng nhấn mạnh: "Việc nghiên cứu xây dựng công trình giao thông sẽ là bước ngoặt rất lớn đối với tỉnh Cao Bằng. Hạ tầng giao thông từ lâu là cản trở lớn nhất đối sự phát triển kinh tế - xã hội của Cao Bằng, bởi địa hình chia cắt, cách xa các trung tâm kinh tế lớn, chưa thuận tiện cho nhu cầu giao thông và lưu thông hàng hóa thương mại giữa các vùng. Chúng tôi xác định phát triển giao thông là bước đi quan trọng hiện nay".

Trong bối cảnh hiện nay, việc đầu tư xây dựng một tuyến đường cao tốc có chiều dài vào khoảng 140km để làm động lực thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội là một việc làm hết sức có ý nghĩa, mang lại lợi ích lâu dài cho các địa phương. Đây là một công việc, một dự án phải rất "dũng cảm" mà nhà đầu tư, lãnh đạo tỉnh và nhân dân địa phương... phải đồng thuận và quyết tâm cao mới hy vọng thực hiện thành công dự án cao tốc quan trọng này.

Ngày 11/10/2018, Ban Chấp hành Đảng bộ tỉnh Cao Bằng, khóa XVII, nhiệm kỳ 2015 - 2020

tổ chức Hội nghị lần thứ 15 (mở rộng). Tại Hội nghị, lãnh đạo tỉnh Cao Bằng đã thông qua Tờ trình của Ban Thường vụ Tỉnh ủy và Dự thảo Nghị quyết của Ban Chấp hành Đảng bộ tỉnh về lãnh đạo, trong đó có nội dung chỉ đạo thực hiện Dự án đầu tư đường bộ cao tốc Đồng Đăng (Lạng Sơn) - Trà Lĩnh (Cao Bằng).

Theo đó, Ban Chấp hành Đảng bộ tỉnh Cao Bằng nhất trí chủ trương triển khai thực hiện Dự án đầu tư tuyến đường bộ cao tốc Đồng Đăng (Lạng Sơn) - Trà Lĩnh (Cao Bằng); nhất trí chủ trương chấp thuận cho Công ty Cổ phần Tập đoàn Đèo Cả nghiên cứu, lập dự án đầu tư tuyến đường bộ cao tốc Đồng Đăng (Lạng Sơn) - Trà Lĩnh (Cao Bằng) theo hình thức BOT.

Ban Chấp hành Đảng bộ tỉnh Cao Bằng cũng nhất trí ban hành Tờ trình về triển khai thực hiện Dự án đầu tư tuyến đường bộ cao tốc Đồng Đăng - Trà Lĩnh; giao Ban Thường vụ Tỉnh ủy ban hành Quyết định về thành lập Ban Chỉ đạo triển khai thực hiện Dự án.

Phải nói rằng, những cung đường cao tốc phía Bắc của đất nước đang và sẽ xây dựng có vị trí đặc biệt quan trọng trong hành lang kinh tế kết nối Hà Nội với các tỉnh phía Bắc, mở rộng giao thương giữa Việt Nam và Trung Quốc khi kết nối với các cửa khẩu Tân Thanh, Cốc Nam, Hữu Nghị.

Từ cuối năm 2005, Trung Quốc đã hoàn thành việc xây dựng tuyến đường cao tốc từ thành phố Nam Ninh, thủ phủ tỉnh Quảng Tây, xuống cửa khẩu Hữu Nghị trên biên giới Trung Quốc - Việt Nam và nối liền với QL1 của Việt Nam. Tuyến đường cao tốc của Trung Quốc nói trên có bốn làn xe, dài 179,2km, được khởi công xây dựng từ năm 2002, với vốn đầu tư là 3,71 tỷ NDT (458 triệu USD).



▲ CAO TỐC HỮU NGHỊ - CHI LĂNG ĐANG THI CÔNG



# KẾT NỐI KỸ THUẬT TỪ MỘT CHUYẾN ĐI

Bài Nguyễn Hữu Dũng - TGD A2Z

Về phía Khoa Kỹ thuật giao thông "Friedrich List" của Trường Đại học Tổng hợp Kỹ thuật TU-Dresden có 02 Giáo sư, bao gồm: GS. Christian Lippold, Giám đốc điều hành Viện Quy hoạch Giao thông đường ô tô, Trưởng bộ môn Thiết kế và Quy hoạch đường bộ; và GS. Jochen Trinckauf, Trưởng bộ môn Kỹ thuật An toàn giao thông và điều khiển tín hiệu đường sắt.

Giáo sư Jochen Trinckauf cảm ơn sự có mặt của Chủ tịch Hồ Minh Hoàng cùng với đội ngũ các cộng sự của Tập đoàn Đèo Cả đã đến thăm thành phố Dresden cổ kính, thủ phủ của bang Sachsen và đã có buổi làm việc trao đổi học thuật với Khoa

Kỹ thuật giao thông của trường TU-Dresden.

Sau nội dung thuyết trình của Giáo sư Christian Lippold về quan điểm thiết kế và quy hoạch hệ thống đường cao tốc và đường quốc lộ của CHLB Đức, Chủ tịch HĐQT Công ty Cổ phần Tập đoàn Đèo Cả - Hồ Minh Hoàng đã có những trao đổi, nhận xét, đánh giá và đưa ra các điểm bất cập cần khắc phục, bổ sung trong hệ thống quy trình hiện hành của Việt Nam. Tuy nhiên, không phải tất cả các quan điểm thiết kế và quy hoạch trong quy trình của CHLB Đức đều ứng dụng phù hợp với điều kiện tại Việt Nam.

Sau buổi gặp gỡ làm việc

TRƯỜNG ĐẠI HỌC TỔNG HỢP KỸ THUẬT DRESDEN - TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN (TU-DRESDEN), NẴM Ở THÀNH PHỐ DRESDEN, THUỘC THỦ PHỦ CỦA BANG SACHSEN. TRƯỜNG ĐƯỢC THÀNH LẬP VÀO THÁNG 5/1828, HÀNG NĂM NHÀ TRƯỜNG ĐÀO TẠO KHOẢNG 35.000 SINH VIÊN TRONG ĐÓ CÓ HÀNG NGHÌN SINH VIÊN VÀ NGHIÊN CỨU SINH TỪ 125 NƯỚC KHÁC NHAU TRÊN THẾ GIỚI. ĐÂY LÀ TRƯỜNG ĐẠI HỌC KỸ THUẬT LỚN NHẤT CỦA BANG SACHSEN VÀ LÀ MỘT TRONG 12 TRƯỜNG ĐẠI HỌC LỚN NHẤT HIỆN NAY CỦA NƯỚC CỘNG HÒA LIÊN BANG ĐỨC.

Sáng ngày 31/7/2018, Chủ tịch HĐQT Công ty Cổ phần Tập đoàn Đèo Cả - Hồ Minh Hoàng, cùng với Ban điều hành của các Công ty thành viên trong hệ thống Tập đoàn và một số phóng viên/nhà báo đã có buổi làm việc với Khoa Kỹ thuật giao thông "Friedrich List" Faculty of Transport and Traffic Sciences, của Trường Đại học Tổng hợp kỹ thuật TU-Dresden.



này, các Giáo sư Trường Đại học Kỹ thuật TU-Dresden sẽ sắp xếp tham quan, làm việc và khảo sát thực tế quá trình triển khai thi công, cùng với công tác vận hành bảo dưỡng tại hiện trường các dự án hiện nay của Tập đoàn Đèo Cả bao gồm: hầm đường bộ Đèo Cả, hầm Cổ Mã, Cù Mông, Hải Vân và tuyến cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn, Hữu Nghị - Chi Lăng. Thông qua đó, sẽ phối hợp với các chuyên gia của Công ty Cổ phần Tư vấn Xây dựng A2Z (Công ty thành viên của Tập đoàn Đèo Cả) lên kế hoạch xây dựng các chỉ dẫn thiết kế kỹ thuật về công trình giao thông theo hướng hiện đại hóa phù hợp với điều kiện tại Việt Nam.

# CÔNG TRƯỜNG TRONG LÒNG NÚI

Bài Trần Trình Lãm

Hầu hết những tay thợ đào hầm ở đây đã từng “tham chiến” ở hầm đường bộ (ĐB) Đèo Cả, hầm ĐB Cù Mông... Thậm chí có người đã từng trải qua công trình hầm ĐB Hải Vân 1 và các công trình thủy điện trong những năm đầu thế kỷ 21 nên rất có kinh nghiệm trong công việc khoan đào.



Trước khi vào công trường thi công mở rộng hầm ĐB Hải Vân 2, tôi được một nhân viên Ban Quản lý dự án (QLDA) hầm ĐB Hải Vân đưa cho một đôi ủng, một áo phản quang, một mũ bảo hộ màu trắng để mặc vào người.

Đến cửa hầm phía Bắc vào giờ sáng sớm, một tổ công nhân khoảng vài chục người đứng xếp hàng trước cửa hầm để điểm danh, nghe trưởng ca quán triệt công việc và kiểm tra trang bị bảo hộ lao động. Họ cũng mặc áo phản quang, mang ủng và đội mũ bảo hộ như tôi. Sau ít phút, người trưởng ca hô to “An toàn lao động!”, tức thì tổ công nhân đồng thanh “An toàn! An toàn! An toàn!”, xong tất cả nhanh chóng di chuyển vào hầm.

Trước mắt tôi, đoạn đường hầm vừa được mở rộng “phần thô” sâu hun hút. Ánh sáng từ các bóng đèn treo hai bên vách

hầm đủ để nhìn rõ mọi vật. Gặp kỹ sư Võ Sơn Hải - Giám đốc điều hành dự án mở rộng hầm ĐB Hải Vân 2 ngay tại điểm thi công, anh cho biết từ ngày khởi công đến nay, công trường liên tục làm 3 ca, kể cả chủ nhật và ngày lễ. “Chúng tôi phấn đấu đến khoảng tháng 8/2019 sẽ đào thông hầm và hoàn thiện đưa vào khai thác trong năm 2020”, ông Hải nói.

Hạng mục dự án mở rộng hầm ĐB Hải Vân (thuộc dự án đầu tư xây dựng hầm đường bộ qua Đèo Cả) có tổng mức đầu tư gần 7.300 tỷ đồng, gồm hai giai đoạn (GD). GD1 thực hiện cải tạo đoạn tuyến QL1 qua đèo Hải Vân và đường dẫn vào hầm Hải Vân; sửa chữa, nâng cấp, thay thế thiết bị công trình hầm Hải Vân 1. Giai đoạn này đã hoàn thành nghiệm thu đưa vào sử dụng từ ngày 29/8/2017. GD2 gồm xây dựng mở rộng hầm và đường dẫn quy mô 4 làn xe, được khởi công từ tháng

12/2016, kế hoạch sẽ hoàn hành bàn giao vào giữa năm 2020.

Nếu như việc thi công hầm Hải Vân 1 trước đây (2000 - 2005) được sử dụng nguồn vốn vay Ngân hàng JBIC (Nhật Bản) và do các liên danh nhà thầu Hazama (Nhật Bản) - Cienco6, Sông Đà - Dong Ah (Hàn Quốc) thi công thì nay, việc mở rộng hầm Hải Vân 2 được thực hiện bằng nguồn vốn trong nước theo hình thức BOT, do Công ty Cổ phần Đầu tư Đèo Cả thực hiện. Lực lượng cán bộ, kỹ sư, công nhân bậc cao ở đây cũng đều là người Việt Nam, trưởng thành từ công trình hầm ĐB Đèo Cả và hầm ĐB Cù Mông. Cũng có người đã từng trải qua công trình hầm ĐB Hải Vân 1 và các công trình thủy điện trong những năm đầu thế kỷ 21 nên rất có kinh nghiệm trong công việc khoan đào.

Kỹ sư Võ Sơn Hải cho biết,

việc lo lắng nhất khi bắt tay vào thi công dự án này là công tác khoan nổ mìn. Do thi công trong điều kiện một bên là hầm Hải Vân 1 đang vận hành khai thác, khoảng cách giữa hai vách hầm chỉ 20m, nên khi nổ mìn dễ dẫn đến rung chấn hầm Hải Vân 1. Ban đầu các cơ quan chức năng của Thừa Thiên-Huế và Đà Nẵng cũng rất ái ngại cho sự an toàn của công trình nên đã cử đoàn kiểm tra đến thẩm định nhiều lần mới cấp giấy phép nổ mìn. “Công trường khống chế giờ nổ mìn 2 lần trong ngày vào các khung giờ 13h15’ đến 13h45’ và ban đêm từ 3h - 4h sáng. Trong khung giờ này, đơn vị quản lý phải đóng hầm Hải Vân 1 để đảm bảo an toàn tuyệt đối cho người và phương tiện qua lại. “Mặc dù thiết bị khoan của đơn vị có thể khoan sâu từ 4,2m - 4,5m, nhưng chúng tôi chỉ khoan tối đa 3,2m để giảm rung chấn cho mỗi lần nổ mìn”, Võ Sơn Hải nói.

Công trình được bố trí thi công “hai mũi giáp công” và làm cuốn chiếu. Một mũi từ phía Bắc vào, một mũi từ phía Nam ra. Tất cả được tiến hành theo một quy trình và chu kỳ hết sức nghiêm ngặt. Sau khi trắc địa, khoan nổ xong sẽ tiến hành bốc xúc, “chọc om”, phun bê tông, khoan cắm neo gia cố. Tiếp theo sau là lắp đặt màng chống thấm, đổ bê tông vỏ hầm, chân lề... Được biết, bình thường mỗi tháng mỗi hướng thi công có thể đào được 120m hầm. Thậm chí có tháng lên đến xấp xỉ 190m. Tuy nhiên, do nhiều vị trí địa chất yếu, phải dựng vòm chống đỡ nên tiến độ đào

có lúc chỉ đạt khoảng 2m một ngày đêm.

Để công trường thi công ba ca liên tục, Ban điều hành dự án bố trí 4 dàn khoan đá hiện đại của Nhật (hai dàn hoạt động từ hai phía đường hầm còn hai dàn dự phòng), 3 máy phun bê tông, 3 máy xúc lật, 3 trạm trộn bê tông, 2 máy nghiền sàng đá... Một cán bộ giám sát ở đây còn cho biết, do khu vực hai đầu công trình đều là điểm du lịch của Thừa Thiên-Huế và Đà Nẵng, nên việc đảm bảo môi trường cũng được đơn vị chú trọng đặc biệt. Anh cho biết, thông thường hệ thống xử lý nước thải được lọc qua 4 ngăn, nhưng ở dự án này, việc xử lý nước thải được xây dựng với một hệ thống 9 tầng lắng lọc nên rất đảm bảo.

Càng đi sâu vào trong hầm, không khí càng nóng bức hơn. Tiếng ồn từ cỗ máy khoan xoáy vào vách đá tạo nên một chuỗi âm thanh lúc trầm đục lúc chát chúa. Khoảng dặm thợ đào hầm đang lặng lẽ vận hành cỗ máy khoan. Những đường sáng áo phản quang mặc trên người làm họ nổi bật lên bên trong cái vòm hầm được chiếu sáng bằng đèn cao áp.

15 giờ chiều, hai đầu cửa hầm lại xuất hiện tổ công nhân khác mặc áo phản quang, mang ủng và mũ bảo hộ màu trắng. Họ đứng xếp hàng điểm danh, nghe trưởng ca quán triệt công việc và kiểm tra bảo hộ lao động sau đó nhanh chóng di chuyển vào hầm. Lại bắt đầu một ca làm việc mới của những người thợ đào hầm xuyên núi. 🇻🇳

# HẦM CÙ MÔNG NHỮNG NGÀY GIÁP TẾT



Hầm đường bộ qua đèo Cù Mông về đích sớm 2,5 tháng so với kế hoạch, kịp đưa vào phục vụ người dân dịp Tết Nguyên đán cổ truyền của dân tộc. Để có được thành quả trên, hơn 600 kỹ sư, công nhân đã nỗ lực hết mình, tất bật thi công 3 ca/ngày. Những hình ảnh dưới đây ghi nhận khoảnh khắc đẹp về người lao động trên công trường hầm Cù Mông những ngày giáp Tết.



▲ Dự án hầm đường bộ xuyên đèo Cù Mông dài hơn 6,6km, trong đó phần hầm dài gần 3km với tổng vốn đầu tư gần 4.000 tỷ đồng, được đầu tư theo hình thức BOT (Xây dựng - Khai thác - Chuyển giao) và BT.



▲ Bên trong hầm Cù Mông, tuyến hầm được thiết kế theo tiêu chuẩn hầm qua núi của Nhật Bản



▲ Công trình gồm 2 ống hầm cách nhau 30m, mỗi ống rộng gần 10m, có 2 làn ô tô, dải an toàn, đường bảo dưỡng



▲ Hơn 600 kỹ sư, công nhân gấp rút hoàn thành các công đoạn cuối để kịp đưa vào phục vụ người dân trong dịp Tết



▲ Các nhà thầu đang tập trung bố trí 20 mũi thi công, với hàng trăm cán bộ, kỹ sư, công nhân



▲ Bên trong công trình dài hun hút, nhiều nhóm công nhân chia làm các mũi lắp đặt lớp phòng nước đi trước, 5 mũi đổ bê tông vỏ hầm cần mẫn làm việc



▲ Công nhân hàn xì thi công hệ thống thoát nước trong hầm



▲ Nhóm công nhân vào hầm thi công hàn gia cố mái



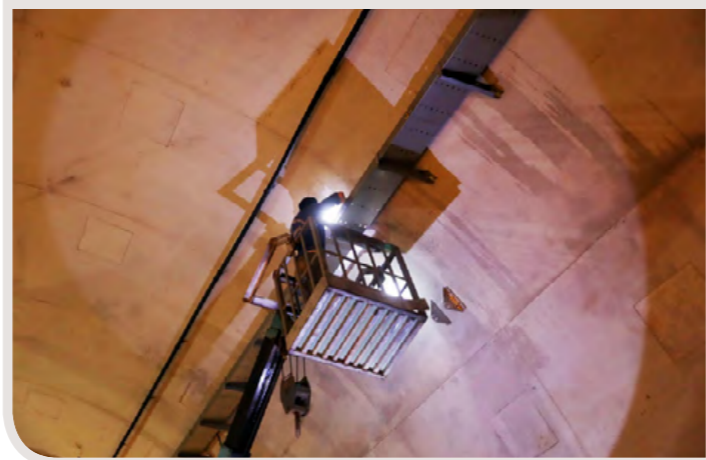
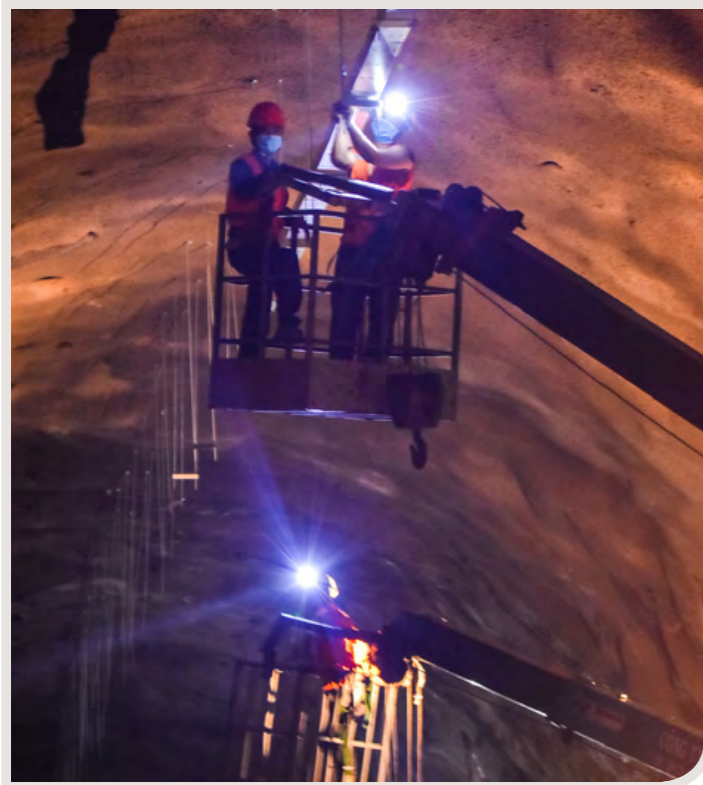
▲ Lắp đặt các hệ thống thuộc phần cơ điện trong hầm



▲ Vận hành thử Trung tâm quản lý, giám sát phương tiện qua hầm



▲ Hoàn thiện khu vực cửa hầm phía Bắc đang tắt bật để hoàn thiện đúng tiến độ



▲ Thi công hạng mục lắp đặt hệ thống chiếu sáng, thông gió và hệ thống thông tin...

◀ Nhóm kỹ sư, công nhân thi công lắp đặt hệ thống điện trên mái vòm

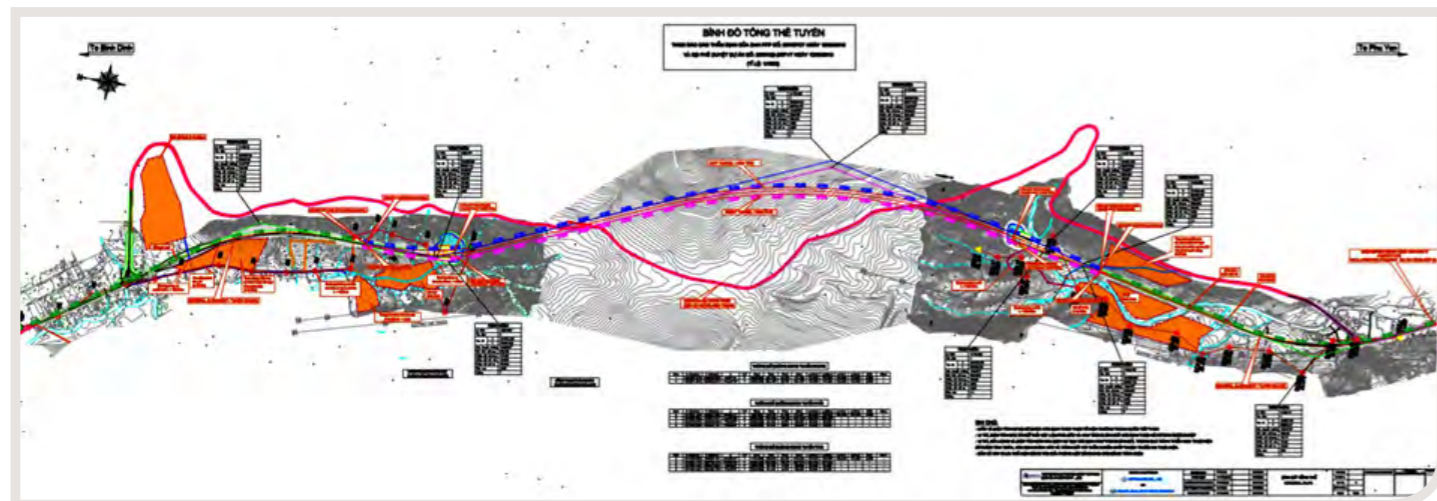
▼ Bình đồ tuyến hầm xuyên đèo Cù Mông chạy theo hình vòng cung.



▲ Đường dẫn phía Bắc hầm Cù Mông chờ trải thảm lớp cuối



▲ Trạm thu phí khu vực phía Bắc hầm Cù Mông cũng đã sẵn sàng chờ ngày thông xe



▲ “Được tham gia làm hầm Cù Mông là vinh dự lớn của tôi”, ông Lê Văn Trung thổ lộ



▲ Sau khi hoàn thành, tuyến hầm này sẽ rút ngắn quãng đường, góp phần giảm thiểu tai nạn giao thông

# CÙNG ĐI TRÊN ĐƯỜNG LỚN

Bài Thành Phong



▲ ĐƯỜNG DẪN VÀO HẦM ĐÈO CẢ

*Trong đời mình, tôi nhớ không biết bao nhiêu con đường mình đã rong ruổi đi qua. Những con đường nhỏ, dài, cheo leo, hun hút cái đích xa vời thời hoa niên. Những con đường thoáng đãng, bằng phẳng hơn cho những chuyến xe đầy bụi và chở chật ních người đi rù rì rừ rừ ngày trẻ tuổi. Rồi đến những con đường lớn thênh thang bây giờ, nườm nượp và vun vút đủ các loại phương tiện lao đi, mài miết trong những niềm hứng khởi...*

Con người luôn luôn tìm kiếm, đặt những dấu chân mới để mở ra, để làm thành những lối đi. Những lối đi, qua thời gian dài, đã thành đường đi. Những đường đi có nhiều người đi dần dần được mở rộng thành đường lớn, thành đường cái quan, rồi đến ngày hôm nay, đã thênh thang đại lộ...

Những con đường mở ra cho con người đi tới. Gặp đồi thì san đồi, gặp núi thì bạt đá núi xuống để tiếp tục đi qua.

Ngày nay, có khác hơn, những con đường gặp núi thì mở hầm sâu xuyên qua núi, gặp thung lũng thì làm cầu vượt qua núi, gặp sông thì làm cầu vượt bắc lên mà đi qua... Đây là hành trình tôn trọng thiên nhiên, lựa chọn cách thức để gìn giữ yếu tố bền vững của thiên nhiên trên con đường đi tới của con người...

Đi trên đường, những giây phút thư thả, tôi hay tưởng tượng hoặc nhớ lại những gì mình đã hình dung hay đã biết về những người đã mở ra hoặc xây đắp nên những con đường cho mình đi qua.

Đi trên đường Trường Sơn thì hình dung từ cổ xưa, những đoàn ngựa thồ với bước chân của cha ông trên hành trình về phương Nam đi mở cõi hay những con đường máu lửa không đứt đoạn trong mưa bom bão đạn của kẻ thù để bèn bi tiến hành cuộc chiến tranh vệ quốc, nối liền lại giang sơn bị chia cắt.

Đi trên những con đường nhựa nhỏ nhắn trong những năm trước đổi mới, thời kỳ còn chưa phát triển, tôi nhớ những gương mặt công nhân cầu đường dãi dầu nắng mưa. Những người công nhân xa gia đình, ở trong những lán trại tạm bợ, dùng xà beng, cuốc chim phá đá kiên nhẫn hàng ngày lát đường, rồi đun lên những thùng nhựa đường khét mùi rải xuống trong cái nắng nung người.

Một thời, những con đường được mở ra như thế...

Bây giờ thì đã là thời của công nghệ hiện đại. Những con đường mở ra rộng mênh mông, kéo gần lại mọi khoảng cách,



xuất hiện rất nhanh, nhiều khi chỉ nhãng đi một thời gian, quay trở lại, ta đã gặp nó dưới chân, dưới bánh xe mình ngồi rồi vun vút lao nhanh...

Một hành trình từ hơn trăm cây số trở lên, cách đây chưa lâu lắm, là một hành trình đầy ngại ngùng, tốn nhiều thời gian, vất vả đợi chờ. Bây giờ những hành trình như vậy chỉ đủ thời gian cho ta nghe một vài bài hát, nói mấy câu chuyện ngắn là đã đến nơi, nhẹ nhàng, thanh thản, khoan thai xiết bao...

Ồi những con người mở đường, làm hầm, đặt cầu để mở ra những con đường cho chúng ta đi qua...

Kỹ sư Lê Luân, trong những đoạn mô tả giây phút thông hầm Đèo Cả, thông hầm Cù Mông, có một dòng trạng thái: "Sau này, khi đã thành hầm hiện đại rồi, những người đi xe qua đây sẽ nghĩ gì? Liệu có ai còn nhớ..."

Nhà báo Hồ Quang Lợi có nói: "Rồi khi người ta đi qua hầm Đèo Cả, hầm Cù Mông, Hải Vân và tương lai, trên đường cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn, Lạng Sơn - Hữu Nghị, người ta sẽ biết người Đèo Cả là ai..."

Nhớ những chi tiết này, tôi hình dung mình khi đó sẽ nghĩ gì, nhớ gì nhỉ?

Tôi thấy mình thật hạnh phúc khi trong đời được gặp gỡ, hiểu biết, được tâm tình như bè bạn tin cậy với những con người đã làm nên những công trình ấy trong những ngày đang dựng xây, trong những năm tháng tận lực cống hiến để cho các công trình ấy dần dần hiện ra...

Tôi hình dung lại gương mặt và dáng vẻ của Hồ Minh Hoàng và hình dung những sáng sớm tinh mơ, những buổi chiều mờ tối, anh cùng người bạn thân Võ Thụy Linh xuôi ngược giữa Tuy Hòa và sông Đồng Bò để làm trạm bơm cho nhà máy đường, mở ra chặng đường thành doanh nhân sau này của anh. Tôi nhớ những đêm anh ngồi trên xe cùng mấy đồng sự lên xuống Đèo Cả, xuôi ngược Tuy Hòa, Nha Trang, Sài Gòn để mở mang doanh nghiệp. Những chuyến xe chạy xuyên đêm, bên ngoài trời mờ sương giăng và mưa bay lạnh lẽo, câu hát "Ta còn nợ em..." của Hồ Minh Hoàng như thấp lên bên tai trong lòng mình và bè bạn. Tôi



▲ HẦM ĐƯỜNG BỘ ĐÈO CẢ CÓ QUY MÔ LỚN NHẤT TRONG HỆ THỐNG HẦM ĐƯỜNG BỘ TRÊN QL1



▼ NHỮNG PHƯƠNG TIỆN ĐẦU TIÊN QUA HẦM ĐƯỜNG BỘ ĐÈO CẢ TRONG NGÀY THÔNG XE

nhớ những ngày tháng Hồ Minh Hoàng lang thang trên đường phố, châu chực ở Hà Nội, Sài Gòn thời dựng nghiệp, nhiều khi mệt mỏi, lấy câu hát "Hà Nội bia hơi via hè" mà khuấy khòa. Những con đường ấy cuối cùng đã dẫn anh đến những đại lộ thênh thang mở ra sau này...

Tôi nhớ khuôn mặt của Trần Phúc Tự, một chàng trai quê Thái Bình, đơn đả ngược xuôi trong những chuyến đi Phú Yên, Nha Trang, Sài Gòn, rồi Bắc Giang, Lạng Sơn, phía trước đầy những công việc cùng áp lực phải giải quyết, vẫn không quên nhớ cha mẹ già và vợ con ở quê xa...

Tôi nhớ những căn phòng dành cho những cán bộ và công nhân của Ban quản lý dự án dựng ở chân đèo Cù Mông, chân đèo Hải Vân hay trên thị trấn Mẹt của Lạng Sơn. Những căn phòng bên công trường, dù đã chu đáo và tiện nghi hơn so với những lán trại dành cho công nhân cầu đường thời trước, nhưng vẫn rất thiếu thốn và buồn bã so với nơi ở tiện nghi của tôi trong thành phố. Nơi ấy, kỹ sư trẻ Phạm Minh Đức, ban ngày lặn lội nắng gió công trường, ban đêm đặt lưng xuống là nhớ vợ và hai cô con gái, trong đó có một bé mới sinh, chỉ ước, giá có cánh bay thì bay luôn về ôm và thơm vào má con một cái, rồi lại quay trở lại công trường làm việc. Nơi ấy, Nguyễn Tấn Đông, Trần Phúc Tự, Cao Danh Nghĩa và nhiều người trẻ khác của hệ thống Đèo Cả đêm đêm nằm nghỉ, nhưng cái đầu vẫn nóng những chuyện phức tạp phải giải quyết ngày mai hay những ngày tới để đảm bảo công trường luôn luôn hoạt động thông suốt, tiến độ luôn luôn là kỷ luật nghiêm khắc và lời hứa đúng hẹn là không thay đổi...

Tôi nhớ Nguyễn Quang Vinh ngày đầu từ liên danh cũ đổ vỡ, ở lại với liên danh mới của Đèo Cả, không phải không có những băn khoăn, nhưng rồi đã vượt qua, đã khẳng định mình trong đội ngũ "Những người Đèo Cả".

Tôi nhớ Lê Quỳnh Mai, đang từ giảng viên Đại học Giao thông vận tải, hăm hở vào đóng góp cho công trường Đèo Cả với vai trò Phó Tổng Giám đốc thường trực. Chàng trai lặng lẽ ấy giờ không còn đứng trong hệ thống Đèo Cả nữa, nhưng những ngày tháng công trường sôi động sẽ là kỷ ức đẹp đẽ của anh.

Tôi còn nhớ nhiều người khác nữa mà tôi đã gặp ở Đèo Cả...

Con đường phát triển của Đèo Cả đang mở ra rất nhiều cơ hội, nếu ta nhìn vào những diễn biến tốt đẹp của nền kinh tế và chính sách phát triển kinh tế chung của Đảng và Nhà nước hiện nay:

Đất nước đang chuyển mình phát triển mạnh mẽ. Xu hướng phát triển và nhu cầu xã hội đối với công cuộc xây dựng nói chung, đặc biệt hạ tầng giao thông, sẽ càng ngày càng tăng.

Việt Nam hiện nay đang tăng trưởng GDP vào loại cao, từ 6,5 đến 7% năm. Điều này có nghĩa là tích lũy xã hội tốt hơn và nguồn vốn để đầu tư cho hạ tầng giao thông vận tải sẽ dồi dào hơn.

Khuynh hướng xã hội hóa và hợp tác công tư (PPP) đang phát triển mạnh nhất dưới thời kỳ Chính phủ coi trọng kiến tạo, sẽ tạo thêm cơ hội cho những doanh nghiệp như Đèo Cả. Trong khi đó, Tập đoàn Đèo Cả đã xây dựng được uy tín trong dư luận xã hội, được Chính phủ đánh giá cao và có sự ủng hộ mạnh mẽ.

Sắp tới, với việc ra đời của Hiệp hội các nhà đầu tư Hạ tầng giao thông, sự liên kết và kết nối giữa các doanh nghiệp đầu tư này sẽ rất có ý nghĩa, giúp các doanh nghiệp hỗ trợ nhau tốt hơn để cùng phát triển.

Trong chặng đường sắp tới, Tập đoàn Đèo Cả cũng như những doanh nghiệp



đầu tư hạ tầng có nhiều hy vọng trong tìm kiếm thị trường và cơ hội triển khai việc đầu tư các dự án hơn. Có nhiều dự án cơ sở hạ tầng có sự can thiệp của Chính phủ và hầu như tất cả các nước châu Á dự kiến sẽ tăng ngân sách cho cơ sở hạ tầng trong 5 năm tiếp theo. Với sự gia tăng ngân sách vào khoảng 7% của các quốc gia như: Trung Quốc, Ấn Độ và Việt Nam. Đây sẽ là những nước đi đầu trong xây dựng vào năm 2020 với rất nhiều công trình mới như cầu vượt, hầm chui, tàu điện trên cao, đường cao tốc sẽ được hoạch định để xây dựng nhằm theo kịp tốc độ phát triển này.

Đối với thị trường trong nước, Bộ Giao thông vận tải đã xác định nhu cầu vốn đầu tư trong lĩnh vực hạ tầng giao thông giai đoạn 2016 - 2020 cần khoảng 953 nghìn tỷ. Tuy nhiên theo thông báo dự kiến kế hoạch vốn giai đoạn 2016 - 2020, Bộ này mới bố trí được 209 nghìn tỷ đồng.

Chiến lược phát triển ngành giao thông vận tải Việt Nam xác định từ nay đến năm 2020, cả nước sẽ có trên 2000 km đường cao tốc được xây dựng. Theo đó, sẽ tập trung hoàn thành các tuyến cao tốc đang thi công trên trục Bắc - Nam (Đà Nẵng - Quảng Ngãi, Bến Lức - Long Thành, La Sơn - Túy Loan), khởi công mới các đoạn Nghi Sơn - Vũng Áng, Hà Tĩnh

- Quảng Bình, Quảng Ngãi - Quy Nhơn, Nha Trang - Phan Thiết, Dầu Giây - Phan Thiết, Trung Lương - Mỹ Thuận - Cần Thơ và tiếp tục đầu tư các tuyến cao tốc quan trọng kết nối các trung tâm kinh tế lớn với các cảng biển và cửa khẩu quốc tế.

Đó là chưa kể, nếu tính đến năm 2030 thì Chính phủ đã có quy hoạch mạng đường cao tốc Việt Nam sẽ có tới 21 tuyến với tổng chiều dài 6.411 km, gồm tuyến cao tốc Bắc - Nam; Hệ thống đường cao tốc khu vực phía Bắc, miền Trung và Tây Nguyên, khu vực phía Nam; Hệ thống đường vành đai cao tốc tại TP. Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh.

Tập đoàn Đèo Cả những năm đã qua đã có sự kế thừa lợi thế trong hoạt động đầu tư, sản xuất kinh doanh và cung cấp dịch vụ về hạ tầng giao thông trong chuỗi cung ứng, từ đầu tư, thiết kế, xây dựng, quản lý vận hành, bảo trì, cung cấp dịch vụ đối với lĩnh vực hạ tầng giao thông với mức tăng trưởng liên tục cả về sản lượng, doanh thu và tỷ suất lợi nhuận bình quân 3 năm liền khoảng 25%.

Tập đoàn Đèo Cả đã trở thành biểu tượng "Nhà đầu tư hạ tầng giao thông hàng đầu tại Việt Nam", đã được Nhà nước, Chính phủ và cộng đồng xã hội tin tưởng, tôn vinh. Thương hiệu Đèo Cả đã

lan tỏa, đi vào lòng người trong và ngoài nước gắn liền với ấn tượng về bản lĩnh, trí tuệ và niềm tự hào của người Việt.

Tuy nhiên, cơ hội và hy vọng bao giờ cũng luôn luôn đi cùng những thách thức. Trong bối cảnh hiện nay, vẫn còn những trở lực lớn như chính sách pháp luật trong lĩnh vực PPP còn nhiều bất cập và thường xuyên thay đổi. Cùng với đó, tình trạng tai tiếng về một số dự án BOT đã tạo ra phản ứng của cộng đồng rất không tốt về các dự án trong lĩnh vực PPP.

Việt Nam đã hội nhập sâu rộng với nền kinh tế khu vực và quốc tế. Điều này dẫn đến, Việt Nam sẽ là thị trường chung cho sự cạnh tranh bình đẳng, không chỉ trong nước và cả ngoài nước. Các doanh nghiệp nước ngoài thì lại có nguồn vốn dồi dào, chi phí vốn được giảm khi đầu tư vào nước ta và được hưởng các ưu đãi kèm theo, vì thế sẽ là đối thủ cạnh tranh trực tiếp với các doanh nghiệp Việt Nam.

Việc tồn tại lợi ích nhóm cũng sẽ làm chậm lại, cản trở cho việc cạnh tranh bình đẳng giữa các doanh nghiệp. Trong khi đó, quan điểm đúng đắn về "Tăng trưởng xanh" và cuộc cách mạng khoa học công nghệ 4.0 sẽ đặt ra hững tiêu chuẩn mới, khắt khe hơn về bảo vệ môi trường.

Những người đồng hành trên con đường lớn phát triển Đèo Cả đã ý thức rất rõ những thách thức này trong công cuộc tái cấu trúc lại hệ thống.

Với việc đề ra mục tiêu chiến lược của tái cấu trúc theo hướng xây dựng Tập đoàn là "Ba nhất": Nhà đầu tư hạ tầng lớn nhất; Tổng thầu mạnh nhất; Nhà đầu tư tài chính chuyên nghiệp nhất.



"Những người Đèo Cả" đã lựa chọn DEOCA GROUP làm thương hiệu chính cho mục tiêu của tái cấu trúc, để phát huy tối đa giá trị thương hiệu của Đèo Cả. Từ đó sẽ củng cố, tích tụ lực lượng sản xuất, tạo nên thay đổi về chất lượng và quy mô toàn hệ thống, nâng cao năng lực đủ sức cạnh tranh lớn trên thị trường trong nước và nước ngoài.

Khẳng định thương hiệu DEOCA GROUP với vai trò đầu tư xây dựng và khai thác quản lý hạ tầng giao thông hàng đầu Việt Nam, những người lãnh đạo của Đèo Cả đã kỳ vọng tới việc vươn ra thị trường quốc tế.

Từ nhiều con đường khác nhau những con người tâm huyết, tài năng, trí tuệ đã gặp nhau để cùng đi trên một con đường làm nên Hành trình Đèo Cả!

Những người Đèo Cả đã mở ra một con đường lớn cho sự phát triển của hệ thống Đèo Cả, cho sự phát triển của đất nước...

Hành trình Đèo Cả sẽ còn tiếp tục! Những bước chân mở đường sẽ tiếp tục mở ra những con đường mới, những công trình mới! 🇻🇳

▲ TRAM THU PHI HẦM ĐÈO CẢ





Con lợn (heo) là loài vật thân thiết đã gắn bó lâu đời trong cuộc sống, văn hóa, tín ngưỡng của con người. Trong văn hóa một số nước ở châu Á như: Việt Nam, Trung Quốc,... lợn là một trong số 12 con vật tượng trưng cho chu kỳ 12 năm. Trên thế giới, tùy theo tín ngưỡng của mỗi nước mà lợn có nhiều ý nghĩa khác nhau.

# Chuyện "con lợn" bốn phương

Bài Sư tâm



## TẠI ẤN ĐỘ

Varahi, nữ thần thân người đầu lợn là một trong những vị thần linh thiêng nhất đối với những người theo đạo Hindu. Theo truyền thống ăn chay, các tín đồ của đạo này không ăn thịt lợn cũng như thịt của các động vật khác. Lợn là con vật linh thiêng đối với Diana - một trong những nữ thần nhiều quyền năng nhất trong thần thoại La Mã. Người dân thành Rome được khuyên không nên ăn thịt lợn, sau đó, khi Cơ đốc giáo xuất hiện, tín đồ của đạo này cũng được khuyên tương tự.

## TẠI IRELAND

Lợn là con vật linh thiêng và đáng được tôn thờ. Bên cạnh những câu chuyện về phù thủy, những truyền thuyết về lợn chiếm một phần đáng kể trong kho tàng văn học của người Ireland. Theo những câu chuyện lịch sử, ở Ireland có nhiều nơi có những cái tên liên quan tới loài lợn. Một trong số đó là Mucinis, nghĩa là đảo lợn.



## TẠI CHÂU Á

Lợn là một trong số 12 con vật tượng trưng cho chu kỳ 12 năm Địa Chi của người Trung Quốc, Việt Nam, Nhật Bản, Hàn Quốc, Bắc Triều Tiên và nhiều quốc gia khác ở châu Á. Nó gắn liền với địa chi Hợi. Những người tin tưởng vào chiêm tinh học Trung Hoa luôn gắn những đặc tính của lợn vào những người sinh năm Hợi. Những ai sinh vào năm này thường được coi là may mắn và có cuộc đời sung túc, nhàn nhã.

## TẠI AI CẬP

Trong lịch sử Ai Cập cổ đại, lợn tượng trưng cho giông bão và gắn liền với thần Seth, anh em tội lỗi của thần Osiris. Trong thời gian việc thờ cúng thần Osiris thịnh hành, chính quyền cấm người dân ăn thịt lợn. Nhưng về sau, dưới triều đại của vua Seti (được coi là con cháu của thần Seth) và Rameses, lệnh cấm được dỡ bỏ và thịt lợn lại trở thành món ăn yêu thích.



## TẠI HY LẠP

Truyền thuyết Hy Lạp cổ đại kể rằng lợn là con vật yêu thích của Demeter - nữ thần cai quản mùa màng và việc đồng áng ở hạ giới. Đây là vị thần linh thiêng nhất đối với người Hy Lạp. Ngay từ thời cổ đại, người ta đã dùng lợn để hiến tế nữ thần này. Sự chuyển hóa ma thuật biến con người thành lợn xuất hiện trong nhiều câu chuyện thần thoại, chẳng hạn trong thiên sử thi Odysseus của Homer. Trong câu chuyện này, đoàn thủy thủ của con tàu anh hùng bị nữ thần Circe biến thành lợn.



## TẠI PAPUA NEWGUINEA

Đối với nhiều dân tộc ở nước này, lợn là loài vật gần gũi với loài người vì chúng có nhiều cơ quan nội tạng giống chúng ta. Bên cạnh đó, loài vật này còn ăn được tất cả những gì mà con người dùng làm thực phẩm.

## Đèo Cả

Hữu Loan

Đèo Cả!  
Đèo Cả!  
núi cao ngắt  
mây trời Ai Lao  
sầu đại dương  
dậm về heo hút  
Đá bia mù sương  
\*  
Bên quán Hồng Quán  
người  
ngựa  
mỏi  
nhìn dốc  
ngồi than  
thương  
ai  
lên  
đường!  
\*  
Chày ngày  
lạc giữa núi  
sau chân  
lối vào  
xanh tuôn.  
Dưới cây bên suối độc  
cheo leo chồi canh  
như biên cương  
tóc râu trùm  
vai rộng

Không nhận ra người làng  
rau khe  
cơm vắt  
áo phai màu chiến trường  
ngày thâu  
vượn hú  
đêm canh gặp hùm  
lang thang  
\*  
Gian nguy  
lòng không nhụt  
căm thù 100 năm xa  
máu thiêng sôi  
dào dạt  
từ nguồn thiêng  
ông cha  
"cần xây chiến lũy ngắt  
đây hình hài niên hoa  
xâm lăng! Xâm lăng  
súng thêm  
gươm khát.."  
- Ai ngân  
lung  
lay  
đêm quê nhà  
\*  
Lặn lội bao rừng suối  
ăn với nhau  
bữa heo rừng  
công thui

chấm muối  
và trên sạp cây rừng  
tâm tình suốt tối  
biệt nhau  
rừng hoang canh gà  
Râu ngược  
chào nhau  
bên vách núi  
\*  
Giặc từ vùng Rô bắn tới  
giặc từ trong đánh ra  
Đèo Cả  
vẫn  
giữ  
vững  
Chân Đèo Nam  
máu giặc  
mấy  
lần  
nắng  
khô  
\*  
Suối  
mang  
bóng  
người  
Soi  
những  
về  
đâu?

## Qua Khánh Hòa

Đặng Văn Hòa

Biển tựa đai lưng núi vạt dài  
Khánh Hoà cảnh sắc trước như nay  
Xóm thôn đứt nối sao hoang vắng  
Rừng rú giăng liền đáng ngại thay  
Núi Ngựa đèo Voi chưa hiểm lắm  
Móng heo vết hổ thoáng đâu đây  
Trạm mai gió nhẹ đương im bụi  
Thu cả phong quang vịnh khúc này.

## Kìa Mùa Xuân Cao Bằng

Vũ Đan Thành

(Mùa xuân về tình em câu hát i í ơ ơ...)

Mùa xuân đang lấp ló  
Ô kia bông mận trắng  
Đào khoe sắc lưng đồi  
Vẽ mùa xuân nắn nét.

Kìa chú chim đương hót  
Nhảy nhót trên cành cao  
Gọi mùa xuân xôn xao  
Trên má thắm môi đào.

Mùa xuân về mắt biếc  
Hay tình yêu tha thiết  
Mùa xuân về tiếng hát  
Véo vón trên đồi cao.

Điệu tình then ai gảy  
Nghe như hạt nảy mầm  
Tiếng chồi non thức giấc  
Cô gái Tày lên nương.

Mùa xuân về Trùng Khánh  
Suốt một rẻo Cao Bằng  
Đàn tính vang xóm núi  
Reo mừng lưng chừng non.

Mùa xuân chen hoa nở  
Câu hát then rộn ràng  
Đợi anh mùa hát hội  
Tháng giêng bạn tình ơi... hú hú hú...



# Phú Yên

## Một dải quê hương

Hoàng Nguyên Chương

Có một quê hương là đất Phú  
Trải dài đèo Cả đến Cù Mông  
Ai qua có để lòng vương vấn  
Xứ sở màu xanh, núi điệp trùng

Có một quê hương nhiều phố biển  
Ai ra Chí Thạnh ghé sông Cầu  
Ai vô núi Nhạn, chiều qua phố  
Thăm lại Tuy Hòa thuở biết nhau.

Có một quê hương là vựa lúa  
Đồng xanh bát ngát cánh cò bay  
Sông Ba ước hẹn cùng sông Cái  
Giữ mãi mùa xuân mặt đất này.

Có một quê hương đầm tĩnh lặng  
Ô Loan vờ vợi dáng chim bay  
Thuyền ai nhóm lửa thơm sò điệp  
Chén rượu mời trăng sóng sánh đầy.

Có một quê hương lòng lộng gió  
Cầu hò Bà Trạo dậy tình quê  
Thuyền ai vượt sóng mang hồn biển  
Hẹn với buồm căng buổi cá về.

Có một quê hương nhiều ngựa tốt  
Vó câu đi giữa sắc hương trà  
An Xuân, ai đến thời con gái  
Có giữ trong lòng bóng ngựa qua?

Có một quê hương từng nổi tiếng  
Hương xoài Đá Trắng, sản Ngân Sơn  
Ngày xưa áo lụa về phương Bắc  
Có đứng bên cầu ngắm nước non ?

Có một quê hương nhìn đắm đuối  
Xứ thơ để bóng xuống Xuân Đài  
Biển đưa che mắt môi cười nụ  
Con mắt đa tình... xưa gửi ai.

Có một quê hương nhiều phố núi  
La Hai ẩn hiện dáng kiêu xuân  
Sơn Hoà nhớ bản chiều lên khói  
Trăng xuống sông Hinh, nhớ rượu cần.

Có một quê hương thơm mít ngọt  
Mang theo nỗi nhớ đất Vân Hoà  
Nhưng đôi sim tím dài man mác  
Chiều đọng lung giú ai bước qua.

Có một quê hương ngời chí cả  
La Hiên nối tiếp bước Hòn Ông  
Sông đưa lớp lớp người ra trận  
Núi dựng thành đồng chuyển sấm rung

Có một quê hương nhiều mật ngọt  
Ong bay nghìn dặm viếng hoa rừng  
Trầm hương ,Tô hạp... cùng tơ lụa  
Hẹn đến kính thành gặp mỹ nhân.

Có một quê hương vào Cù đỉnh  
Trống đồng, đàn đá dậy âm thanh  
Phù điêu bảo thạch, hoa văn gốm  
Nói lại hồn ta những cổ thành.

Có một quê hương còn gợi nhớ  
Lòng trai Ngũ Thạch, gái Bầu Hương  
La Hai - Phường Lụa, tình vương vấn  
Mơ bóng ai về trong khói sương.

Có một quê hương là điểm hẹn  
Đá Bàn, Đá Đĩa, Thạch Bi Sơn...  
Suối reo thác cũ, mây còn vương  
Biển đợi, trăng chờ bên núi Thơm.

Có một quê hương còn đọng lại  
Câu hò điệu hát, những mùa trăng  
Tiếng thơ cất cánh trên đồi Tháp  
Góp mặt hoa chào đón gió xuân.

Có một quê hương là máu thịt  
Khắc sâu hình bóng giữa tim người  
Điểm tô, bồi đắp nên hoa gốm  
Đất gửi theo ai để nhớ lời.

Có một quê hương bùng sức sống  
Đi lên rạng rỡ buổi bình minh  
Bốn trăm năm hẹn cùng non nước  
Hương tới tương lai nặng nghĩa tình.

# Tản mạn

## mùa Xuân

Nguyễn Văn Sáng

Xuân về nắng mới xôn xao  
Ngàn hoa ngan ngát ngọt ngào quê em  
Quả thơm mọng đỏ môi mềm  
Tiếng chim rộn chín êm đêm suối reo

Cù Mông én liệng quanh đèo  
Đường hầm thông suốt vèo vèo lướt nhanh  
Cảnh quan phủ một màu xanh  
Khách du đón Tết an lành vui xuân

Người ơi nhớ mãi bao lần  
Phú Yên - Bình Định tần ngần nhớ nhau  
Bây giờ đường sá thông giao  
Hai miền thương nhớ đón chào xuân sang

# Tĩnh Xuân

Trần Trình Lâm

Trưa vàng hoe nắng lạ  
Gió tàn đông ỡm ờ  
Tay vịn cảnh hái nụ  
Ồ hóa ra Xuân về

Rồi ngày không dài nữa  
Trăng cũng chớm đầu non  
Trời bỗng nhiên cao thế  
Thẹn thường ai bên song

Hoa ghé cười chúm chím  
Gương lược tuổi dậy thì  
Môi ngọt lừng hương chín  
Ồ hóa là tình Xuân.





◀ TƯỢNG HỒ THƠM - QUANG TRUNG  
NGUYỄN HUỆ TRONG KHUÔN VIÊN  
NHÀ THỜ HỌ HỒ QUỲNH ĐÔI

*Làng Quỳnh Đôi, huyện Quỳnh Lưu (Nghệ An) được biết đến là ngôi làng khoa bảng, làng dạy học, làng hương trầm... Quỳnh Đôi còn là quê hương của dòng họ Hồ nổi tiếng với nhiều nhân tài kiệt xuất.*

# HỌ HỒ QUỲNH ĐÔI: DÒNG HỌ "DANH GIA VỌNG TỘC"

Bài Hà Phương

Làng Quỳnh Đôi, huyện Quỳnh Lưu, tỉnh Nghệ An đã 640 năm tuổi. Cùng với thời gian, ngôi làng có diện tích chỉ 1km<sup>2</sup> này vẫn giữ được hồn cốt của một làng quê thuần khiết bởi hệ thống đền thờ Thành Hoàng làng linh thiêng, đình làng cổ kính và những sinh hoạt văn hóa lâu đời.

Nhà thờ họ Hồ Quỳnh Đôi, một trong 8 di tích lịch sử quốc gia tính riêng mảnh đất này, tọa lạc ở phía Nam làng. Đây là một trong 3 dòng họ có công khai cơ, dựng xây nên ngôi làng giàu truyền thống lịch sử văn hóa.

Khởi sự vào đầu thế kỷ XIV, ông Hồ Kha một quan chức thời Trần khi về xem phong cảnh vùng này có phong thủy "Đình



▲ CỔNG LÀNG QUỲNH ĐÔI

phong dẫn mạch, tinh thủy đáo đường" có thể hiểu là "Địa linh, nhân kiệt". Năm 1378, ông Hồ Kha giao cho con trai trưởng Hồ Hồng cùng các ông Nguyễn Thạc và Hoàng Khánh trở lại khai cơ lập làng với tên gọi ban đầu "Thổ Đôi".

Đến năm 1528, ông Hồ Nhân Hy, Thổ Đôi thành Quỳnh

Đôi thôn, tức xã Quỳnh Đôi ngày nay.

Từ xa xưa, Quỳnh Đôi nổi tiếng là đất học, đất khoa bảng với câu ca: "Bắc Hà - Hành Thiện; Hoan Diễn - Quỳnh Đôi", "Nam Hành Thiện, Nghệ Quỳnh Đôi" hay "Làng Quỳnh lắm kẻ đặng khoa/ Ông Nghè, ông Cử như hoa vườn Quỳnh". Nhà văn



▲ HỌ HỒ TỔ CHỨC TẾ TỔ ĐẦU XUÂN



hóa Hoàng Xuân Hãn viết lời tựa cuốn sách Đại Nam quốc sử diễn ca đề cập: "Làng Quỳnh là làng văn học bậc nhất trong nước từ thời Lê Trung Hưng trở về sau".

640 năm, họ Hồ Quỳnh Đôi sản sinh nhiều danh nhân lưu danh sử sách góp phần tô điểm thêm những trang sử vẻ vang của quê hương. Đó là Hồ Thơm (Nguyễn Huệ - Hoàng đế Quang Trung 1753 - 1792), Bà chúa thơ Nôm Hồ Xuân Hương (1772 - 1822); Tam giáp tiến sĩ Hồ Sĩ Dương (1622 - 1681, làm quan bốn triều vua Lê), Nhị giáp tiến sĩ Hồ Phi Tích (1665 - 1734, làm quan đến chức Binh bộ Thượng thư), Tham tụng (Tể tướng) Hồ Sĩ Đống (1738 - 1785), Phó bảng Hồ Bá Ôn (1842 - 1883) có cháu nội là nhà cách mạng Hồ Tùng Mậu và rất nhiều nhân vật nổi tiếng khác trong thời đại Hồ Chí Minh.

Khuôn viên nhà thờ họ Hồ có hai bức tượng của vua Quang Trung - Nguyễn Huệ và nữ sĩ Hồ Xuân Hương - 2 nhân vật xuất chúng đều cùng đời thứ 12 dòng họ "danh gia vọng tộc" này, ngày ngày được con cháu chăm sóc, hương khói chu đáo.

Không chỉ căn cứ theo sơ đồ thế thứ tại họ Hồ Quỳnh Đôi,

bảo tàng Tây Sơn, tỉnh Bình Định cũng khẳng định nguồn gốc gia tộc anh em Nguyễn Nhạc - Nguyễn Huệ - Nguyễn Lữ vốn dòng dõi họ Hồ ở Quỳnh Đôi.

Đối với nữ sĩ Hồ Xuân Hương, ngoài bức tượng được dựng trong khuôn viên nhà thờ, bà còn được dựng bia tưởng niệm bên lối về làng. Cạnh nhà bia tưởng niệm bà là mộ nhà cách mạng Hồ Tùng Mậu và anh hùng quân đội Củ Chính Lan... Nguyên văn trên bia ghi: "Bà là người Quỳnh Đôi (Quỳnh Lưu - Nghệ An) là một nhà thơ nữ kiệt xuất, nổi tiếng về những bài thơ chống phong kiến ở thế kỷ 18 - 19. Tác phẩm: Xuân Hương thi tập; Lưu Hương ký; Đồ sơn bát vịnh...". Bia còn dịch ra tiếng Anh, tiếng Trung Quốc viết ở các mặt bên.

Sinh thời, nhà báo, nhà nghiên cứu Hồ Sĩ Bằng, Nguyên Viện trưởng Viện Quan hệ quốc tế, Viện Nghiên cứu Chủ nghĩa Mác - Lênin và Tư tưởng Hồ Chí Minh, người đã có trên dưới 10 cuốn sách viết và tổng hợp rất công phu về thân thế và sự nghiệp nữ sĩ Hồ Xuân Hương, về người anh hùng áo vải Quang Trung và rất nhiều danh nhân của làng. Cùng với những cuốn sách



▲ BIA TƯỞNG NIỆM NỮ SĨ HỒ XUÂN HƯƠNG

tổng hợp của ông Hồ Sĩ Bằng, hàng trăm tư liệu khác được rất nhiều nhà nghiên cứu được tập hợp lưu giữ tại thư viện của xã. Đó là dữ liệu quý và là niềm tự hào của người làng Quỳnh Đôi.

Đã thành thông lệ, cứ vào ngày 11 và 12 tháng Giêng âm lịch hàng năm, con cháu dòng họ Hồ Quỳnh Đôi khắp mọi miền đất nước lại tề tựu đông đủ tại nhà thờ để dự lễ tế tổ. Lễ tế tổ được tổ chức trang nghiêm, tỏ lòng thành kính, tưởng nhớ tổ tiên. Không chỉ là ngày lễ tế tổ, đây còn là dịp để tôn vinh các cá nhân đã có những đóng góp, làm rạng danh dòng họ.

Mùa xuân trở thành dịp tri ân đầy ý nghĩa. 🇻🇳



# KHÁM PHÁ ĐÈO CẢ

Bài Sư tầm

*Tuy hiểm trở, nhưng tuyến du lịch Đèo Cả cũng rất hữu tình, khung cảnh mở ra như một bức tranh thủy mặc được vẽ nên bằng những gam màu sống động với sự pha trộn hài hòa của đất trời và biển cả bao la... thu hút bao lữ khách dừng chân thường ngoạn, để rồi xao xuyến trước vẻ đẹp hoang sơ, thơ mộng của chốn này.*



TRẢI QUA DẶM DÀI LỊCH SỬ, CUNG ĐÈO XƯA VẪN Ở ĐÓ NHƯ MỘT CHÚNG NHÂN, ĐỂ RỒI THÁNG 8/2017 ĐÈO CẢ VIẾT TIẾP MỘT MỐC SƠN - KHI DỰ ÁN HẦM ĐÈO CẢ ĐƯỢC CHÍNH THỨC THÔNG XE. TỪ TRÊN ĐÈO NHÌN VỀ PHÍA BẮC LÀ CẢNG VŨNG RÔ, PHÍA NAM LÀ KHU BẮC VÂN PHONG, RỒI ĐÂY VÙNG LIỀN KỀ KINH TẾ TRỌNG ĐIỂM ẤY SẼ CHUYỂN MÌNH THEO "CÔNG TRÌNH THẾ KỶ" HẦM ĐƯỜNG BỘ ĐÈO CẢ. CÒN LẠI PHÍA TRÊN, CON ĐÈO TỰ NGÀN XƯA VỚI HEO HÚT NÚI NON GIĂNG THÀNH ẨN KHUẤT GIỮA MÙ SƯƠNG SẼ TRỞ THÀNH TUYẾN DU LỊCH HẤP DẪN CHO NHỮNG AI ƯA KHÁM PHÁ.

Đèo Cả ở Phú Yên được xem là hiểm trở nhất nhì miền Trung và là một trong số rất ít đèo ở Việt Nam nằm sát biển, với một bên là biển xanh thăm thẳm, một bên là núi non trùng điệp, phía trên là mây trắng trời xanh cao vợi... cuốn hút bước chân người lữ khách tìm về một chặng đường xưa trong ngàn dặm nước non.

Vượt qua một trong những nhánh núi của dãy Trường Sơn đâm ngang ra biển, cung đèo kéo từ chân núi Đá Bia đến Đại Lãnh với chiều dài khoảng

12km, trong đó 9km thuộc địa phận Phú Yên và 3km thuộc địa phận Khánh Hòa. Như con trăn khổng lồ uốn lượn giữa mây ngàn gió núi, đường đèo tuy không quá dài nhưng đến trăm vòng cua, với những khúc cua có độ dốc "trật ót", những đoạn quanh "tức ngực" hiểm nguy. "Đèo Cả/ Đèo Cả/ Núi cao ngút/ Mây trời Ai lao/ Sầu đại dương/ Dặm về heo hút/ Đá Bia mù sương" - ấy là mấy nét phác nhanh bằng ngôn từ trong bài thơ Đèo Cả của Hữu Loan vào năm 1946. Để rồi đằng đằng tháng năm qua, cho dù đã nở rộng, kê nền tráng nhựa, không còn heo hút, cung đèo vẫn uốn mình lượn lách giữa núi cao, mây trời vùn vủ.

Đâu chỉ vậy, cung đèo ấy đã lừng lững đi vào những trang sử Việt từ thế kỷ XV. Năm 1471, khi mở rộng cương vực của Đại Việt, vua Lê Thánh Tông đã lấy núi Đá Bia sừng sững như cột chống trời làm ranh giới hai nước Việt - Chăm. Suốt gần 2 thế kỷ, con đường Nam tiến của Đại Việt đã bị chặn lại bởi hòa ước giữa 2 bên và phần nào đó là bởi sự hiểm trở của đèo. Mãi đến tháng Tư năm Quý Tỵ (1653), vua Chiêm Thành là Bà Tấm xâm phạm

đất Phú Yên, chúa Nguyễn Phúc Tần sai cai cơ Hùng Lộc đi đánh. Bà Tấm thua trận xin hàng, chúa Nguyễn tiếp nhận vùng đất từ mũi Đá Bia đến sông cái Phan Rang đặt dinh mới là Thái Khang (nay là tỉnh Khánh Hòa). Kể từ đó, tao nhân mặc khách nước Việt đã biết đến một danh thắng của trời Nam. Để rồi năm 1836, vua Minh Mạng đã cho khắc dãy Đại Lãnh vào Tuyên Đỉnh trong hệ thống Cửu Đỉnh đặt trước sân Thái Miếu ở hoàng thành Huế. Tiếp đến, cuối thế kỷ XIX, Phan Thanh Giản - vị tiến sĩ đầu tiên của Nam kỳ trên đường về kinh đô Huế, ngang qua Đèo Cả từng có bài thơ vịnh Đá Bia

với tựa đề: Nhất phiến sơn đầu thạch (Mảnh đá đầu non dựng).

Cung đèo này còn gắn liền với những trang sử bi hùng của dân tộc xuyên suốt gần 400 năm nhập vào Đại Việt (tính từ 1653). Nơi đây từng là chiến trường ác liệt giữa quân Tây Sơn và Nguyễn Ánh, cũng từng là nơi diễn ra nhiều trận đánh chống giặc ngoại xâm. Trong những năm đầu kháng chiến chống Pháp, những người lính Nam tiến đã chọn ngọn đèo "heo hút còn mây sừng người trời này" để làm nơi trấn giữ, chặn bước chân giặc ra phía Bắc. Với tinh thần "Quyết tử cho Tổ quốc quyết sinh", những người lính vệ quốc đã làm nên nhiều trận đánh vang

đội như Hữu Loan đã tạc trong thơ: "Nhưng đèo Cả/ vẫn đứng vững/ Đèo Cả Nam/ máu giặc/ máu/ làn/ nắng/ khô", đoạn thơ rớt dòng liên tục như sự khúc khuỷu của ngọn đèo. Mạch trái về phía đông đèo là Vũng Rô lừng danh, nơi tiếp nhận vũ khí từ miền Bắc chuyển vào bằng những chuyến tàu "không số" huyền thoại. Biết bao đau thương, mất mát đã đổ xuống mảnh đất ngoài mình ra biển này trong suốt chiều dài đấu tranh giành độc lập, bảo vệ sự thống nhất nước nhà... 🇻🇳

# HUYỀN THOẠI MỘT CUNG ĐƯỜNG

*Hành trang tôi mang trên vai...*

*Biển trời khao khát về một ngày mai*

*Gửi bao yêu thương cho quê hương*

*Giục lòng vững bước đôi chân lên đường...*

*Nhìn lên non cao mây đen giăng ngang*

*Vách đá khăn tang trắng màu biệt ly*

*Tuổi thanh xuân ơi lợi danh những gì*

*Còn hơn thiên lý - cung đường từ bi...*

*Bước chân ra đi, tại tâm tự biến ước mơ làm dũng khí*

*Khó khăn gian lao, miền Trung quê đất nuôi chí anh hào...*

Những dòng đây cảm xúc trên là trích từ lời bài hát “Huyền thoại một cung đường”, một sáng tác chung của Hồ Minh Hoàng và nhạc sĩ Lê Bảo Long.

Nhạc sĩ Lê Bảo Long là một người bạn thân thiết của những người trong Tập đoàn Đèo Cả. Lê Bảo Long tham gia rất nhiều sự kiện văn hóa, văn nghệ và thường cầm trịch các hội diễn ca múa nhạc của cán bộ, công nhân viên trong Tập đoàn Đèo Cả.

Bài hát “Huyền thoại một cung đường” được viết ra trong sự hợp tác ăn ý giữa Hồ Minh Hoàng và nhạc sĩ Lê Bảo Long vào đầu năm 2018, khi hầm đường bộ Đèo Cả đã có quá trình hoạt động ổn định, hiệu quả về mọi mặt.

Vào tháng 4/2018, hầm đường bộ Đèo Cả được vinh danh và gắn biển “Công trình tiêu biểu Quốc gia” đúng vào dịp Kỷ niệm 60 năm Ngày truyền thống ngành Xây dựng Việt Nam. Vào thời điểm này, hầm đường bộ Cù Mông đã thông kỹ thuật, đang ổn định theo tiến độ về đích sớm. Dự án mở rộng Hầm Hải Vân cũng đang tiến hành khẩn trương. Dự án cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn có những chuyển động mạnh mẽ, rất đáng mừng. Cao tốc Lạng Sơn - Hữu Nghị Quan mới mở ra đây kỳ vọng...

Bài hát đã ôm trọn những cảm xúc về con đường thiên lý thênh thang, từ Đèo Cả lên tới Bắc Giang, Lạng Sơn, Hữu Nghị Quan, nay đã trở thành an toàn, thành “cung đường từ bi”, các con đèo hiểm trở đã bị chinh phục bởi các hầm đường bộ hiện đại là Đèo Cả, Cù Mông, Hải Vân và cung đường ấy đang tiếp tục mở ra từ Đồng Đăng (Lạng Sơn) vươn tới Trà Lĩnh (Cao Bằng) cùng nhiều con đường khác trong tương lai...

Nhạc sĩ Lê Bảo Long nói về Hồ Minh Hoàng và ca khúc:

“Anh viết lời, tôi phổ nhạc, hạnh phúc giản dị lắm thay! Chúng tôi muốn chia sẻ và vinh danh một chặng đường như đi vào huyền thoại. Ca khúc “Huyền thoại một cung đường” là một bức tranh thêu dệt khá đầy đủ thay cho những điều chúng tôi muốn nói từ tâm hồn và tấm lòng mình”.

Chúng ta hãy nghe tiếp những đoạn sau của bài hát:

*Bước lên non cao, Định tâm - Định hướng*

*Chữ Nhân làm chân lý*

*Gom bao buồn vui, chia nhau niềm thương*

*Định lượng - Đích đến cung đường hiển danh...*

*Cổ Mã gọi tên công trình tiên phong*

*Đèo Cả vinh danh huyền thoại một thương hiệu*

*Cù Mông, Phú Bình cùng vươn tới*

*Hải Vân bước rộng đường đi mới*

*Dẫn lối chân trời hạnh phúc muôn đời...*

*Hạ tầng gọi tên Bắc Giang - Lạng Sơn*

*Hữu Nghị - Chi Lăng vành đai một cung đường*

*Dựng xây nước Việt tầm cao mới*

*Nhìn lên sánh vai cùng thế giới*

*Nổi gót cha ông rạng rỡ hùng xưa*

*Khắc ghi muôn đời dấu chân Việt Nam!*

Từ bài hát này, lại cho ta thấy một trữ lượng khác của Hồ Minh Hoàng. Một trữ lượng nghệ sĩ! Một trữ lượng sáng tạo nghệ thuật! Rồi bài hát này sẽ còn tiếp tục vang lên rất nhiều lần nữa, với Những người Đèo Cả và những con người ở nhiều vùng đất mới, khi những con đường mới của Đèo Cả mở ra và vươn tới!

Từ nhiều con đường khác nhau, những con người tâm huyết, tài năng, trí tuệ đã gặp nhau để cùng đi trên một con đường làm nên Hành trình Đèo Cả!

Những người Đèo Cả đã mở ra một con đường lớn cho sự phát triển của hệ thống Đèo Cả, đóng góp cho sự phát triển của đất nước... 🇻🇳

# Đèo Cả, người mở đường vinh quang

Nguyễn Phúc Tiếp

*Hào sảng*  
*Andante* 3

Đi khắp muôn nơi, trên những con đường rộng mở. ánh nắng chói  
 chang ở phía cuối đường hầm. Tuổi trẻ với ước mơ, và khao  
 khát, dề tương lai vươn tới những tầm cao.

*Allegretto*

Đèo Cả ơi, thiên nhiên hùng vĩ, lượn rông  
 bay đôi núi quanh co. Biển xanh thăm bao quanh với gió  
 lộng, thật diệu kỳ ánh nắng lúc bình minh. Đèo Cả  
 nay sang trang sử mới, đường hầm xuyên qua dãy núi non  
 cao. Ngàn công nhân ngày đêm không nghỉ, với quyết  
 tâm và khát vọng lớn lao. Vững bước  
 tới tương lai ở phía trước, vượt qua ngàn gian khó hiểm nguy

xuyên núi cao mở ra ánh sáng, Đèo  
 Cả, người mở đường vinh quang. Đèo  
 Cả, vì Việt Nam bay lên.  
 Đồng lòng cùng dựng xây đất  
 nước.

# Bài ca công ty Đèo Cả

Thiết tha - Sôi nổi

Nhạc và lời: KHÁNH VŨ



Đơn ca nam:

Hùng vĩ uy nghi Đèo Cả Bên Thái Bình



Dương bao la Vạn năm non cao cách trở Ngược



xuôi muôn dặm đường xa. Nhớ nhau bên này bên ấy



Bao mùa cách trở sơn khê Đường trường vào Nam ra



Bắc Đường hầm vui vầy gọi ngày về Có chúng



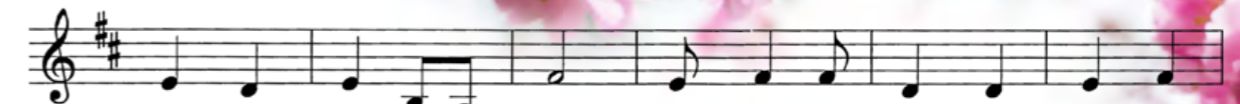
tôi thấp sáng lên Công ty Đèo Cả Nhớ năm xưa



từ gian khó đi lên. Trong nắng mưa khoan núi mở



hầm chúng tôi về đây hoà nhịp bước chân tiếp bước cha



ông ngàn xưa dựng nước chân cứng đá mềm ngày đêm nào



nước mở dặm đường hoa thắm tới tương lai



Từ Hải Vân Cù Mông Đèo Cả Nắng gió miền trung nuôi



chí anh hùng từ hầm tới ánh bình minh tràn tới



từ bàn tay ý chí muôn người Mỗi mùa xuân sang chan



chứa nụ cười. Năm tháng vươn lên Công ty Đèo Cả



trong khúc hát hoà chung cùng đất nước Những đường



hầm thắm tới ngày mai Đường hầm



mới là bài ca đẹp nhất Trái tim ta gửi



lại bao mùa xuân.



# Cao Bằng khát vọng vươn xa

Lê Bảo Long

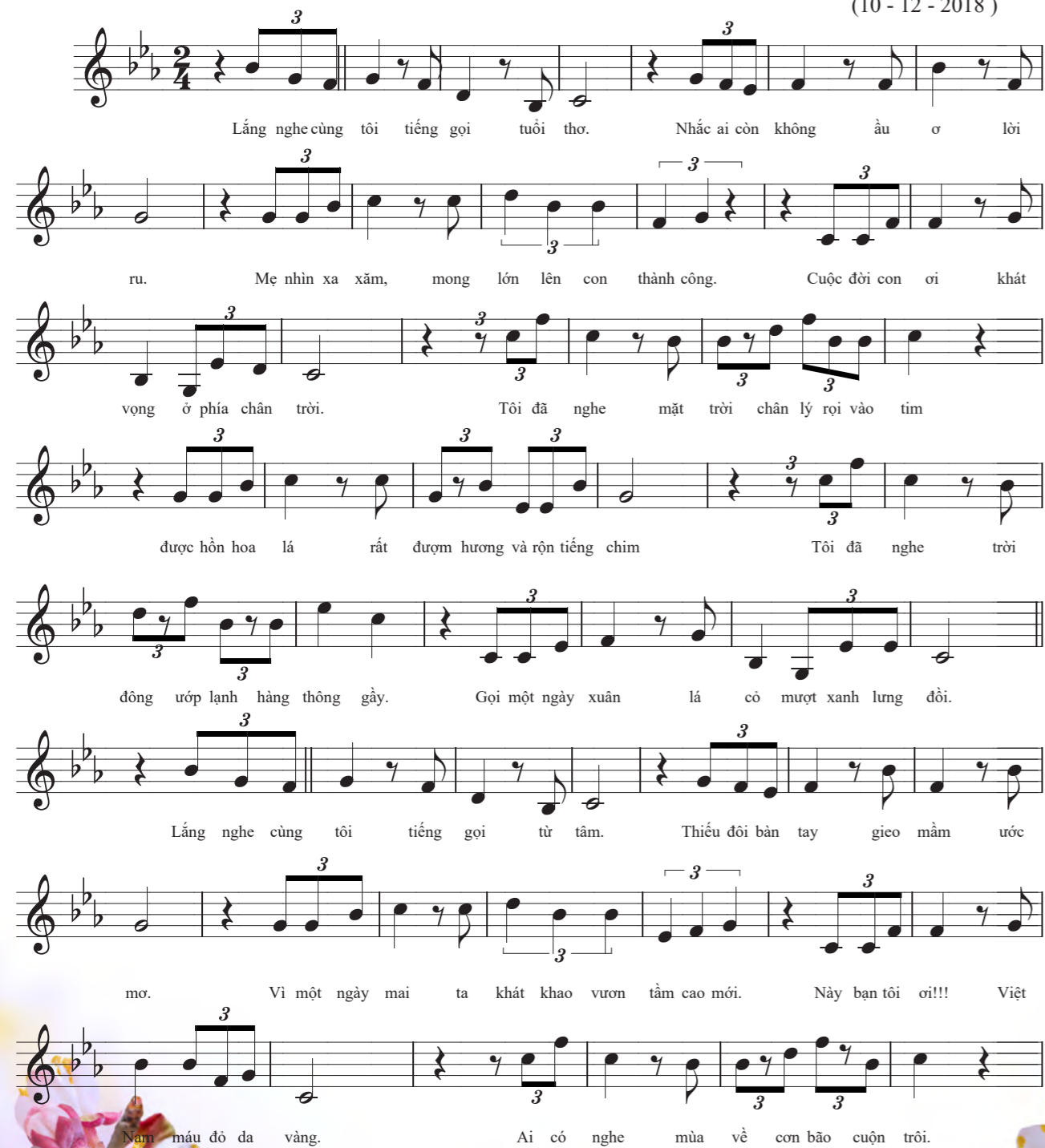
Track 1

Ơ Noong oi!!! Oi Là oi!!! Nhi à oi!!!  
Sao Noong oi!!! Trời cao đất rộng mây oi! Dừng chân đứng lại cho tôi  
tỏ bày Chuyện ngàn ngàn ước xưa nay Người dân Cao-Lạng mộng xây cung đường.  
Chuyện là có tin vui từ miền xuôi đem về Vượt nghìn trùng ngon dốc cao bao đỉnh đèo gió hú  
Hàng mơ áp ủ chim cũng muốn ca vang. Suối reo rừng hát thác cười khoe buồn làng.  
Đường mới có rồi từ Đòng Đăng nói qua Trà Lĩnh, hăm xuyên núi đảo  
giọt nước mắt nghẹn trong tiếng cười. Cho em thơ khung trời mơ ước cho cụ già đôi mắt long lanh.  
Anh chạy xuống chợ tìm em nhưng chưa kịp thấy. Tin về đến chợ nụ cười

say trên môi tiếng chào. anh chạy lên non cao đầu nguồn ngọn Bàn Giốc. Lạy Phật tích trúc lâm ứng  
nghiêm mong cầu. Tình tình tình tích tình tình tình. đàn Tình ai  
vang bên bờ khe suối. Như từ Khuổi Nặm tiếng Người còn vang. Cao Bằng vượt  
mức cao không ai bằng. Cao Bằng vượt mức cao không ai bằng. Oi oi là... là  
oi oi là.... Oi oi là... là oi oi là... chuyện  
kể hôm nay bao đời dựng xây vì một khao khát Cao Bằng. Vì một mơ  
ước Cao Bằng. Nồng nàn ta hát Cao Bằng. Vì một dấu chân Việt  
Nam. Vì một dấu chân Việt Nam vì một dấu chân Việt Nam.

# Khát vọng

Nhạc và Lời : Lê Bảo Long  
(10 - 12 - 2018)



Lắng nghe cùng tôi tiếng gọi tuổi thơ. Nhắc ai còn không ầu ơ lời  
ru. Mẹ nhìn xa xăm, mong lớn lên con thành công. Cuộc đời con ơi khát  
em khát chữ thêm cơm. Đợi chờ sớm hôm chờ ai chờ giấc mơ hồng.  
vọng ở phía chân trời. Tôi đã nghe mặt trời chân lý rơi vào tim  
được hồn hoa lá rất đượm hương và rộn tiếng chim Tôi đã nghe trời  
đông ướp lạnh hàng thông gầy. Gọi một ngày xuân lá cỏ mượt xanh lung đòi.  
Lắng nghe cùng tôi tiếng gọi từ tâm. Thiếu đôi bàn tay gieo mầm ước  
mơ. Vì một ngày mai ta khát khao vươn tầm cao mới. Này bạn tôi ơi!!! Việt  
Nam máu đỏ da vàng. Ai có nghe mùa về con bão cuộn trôi.



Mẹ già bơ vơ ôi nước nở màn trời chiếu đất. Ai có hay bây  
em khát chữ thêm cơm. Đợi chờ sớm hôm chờ ai chờ giấc mơ hồng.  
Hơ..... Hơ..... Hơ..... Hơ.....  
Việt Nam ơi!!! Khát vọng đang ở đâu? Nhìn năm châu thấy mình đang ở đâu?  
Đàn chim bay giữa trời đi về đâu? Nợ non sông cuối đầu không một câu?  
Im lặng mà chi, đứng dậy mà đi, vừng vàng tiếp bước cha ông bao đời.  
Tay chặt bàn tay ta cùng dựng xây khát vọng đích đến phía chân trời bạn ơi!  
Tay chặt bàn tay ta cùng dựng xây khát vọng đích đến hát vang lời Việt Nam!

# Huyền thoại một cung đường

Hồ Minh Hoàng & Lê Bảo Long

Hành trang tôi mang trên vai, biển trời khao khát về một ngày mai. Gửi  
bao yêu thương cho quê hương. giục lòng vững bước đôi chân lên đường. Nhìn lên non cao mây đen giăng ngang.  
Vách đá khăn tang trắng màu biệt ly. Tuổi thanh xuân ơi lợi danh những gì? còn hơn thiên  
lý cung đường từ bi, Bước chân ra đi, tại tâm tự biến ước mơ làm dưng khí.  
Khó khăn gian lao miền trung quê đất nuôi chí anh hào. Bước lên non cao định tâm định  
hướng chữ NHÂN làm chân lý Gom bao buồn vui chia nhau niềm thương định lượng đích  
đến cung đường hiển danh. Cô Mã gọi tên công trình tiên phong. Đèo Cà vinh  
danh huyền thoại một thương hiệu. Cù Mông Phú Bình cùng vươn tới Hải Vân bước  
rộng đường đi mới dẫn lối chân trời hạnh phúc muôn đời. Hạ tầng gọi  
tên Bắc Giang Lạng Sơn. Hữu Nghị Chi Lăng vành đai một cung đường. Dựng xây nước  
Việt tâm cao mới nhìn lên sánh vai cùng thế giới Nói gót cha ông rạng rỡ hùng xưa.  
khắc ghi muôn đời dấu chân Việt Nam.