

11.000 TỶ ĐỒNG ĐỔ VÀO “MẠNG ĐƯỜNG BAUXITE”, ÍT HAY NHIỀU???

Lê Trung Thành

Một số người có trách nhiệm của Vinacomin thường bắt bẻ và thanh minh với dư luận rằng, họ không chuyên chở bauxite trên đường cái quan mà chỉ chở sản phẩm của bauxite là alumin thô. Cái tiểu tiết ấy chẳng quan trọng gì nhưng để cho dễ hiểu, dễ khái quát nên đa phần, người ta gọi chung là con đường cho bauxite.

Vài ba năm trước, mấy đoàn cấp cao, cấp thấp đi tìm đường cho bauxite ngược xuôi để rồi quyết định chọn hướng tuyến đường bộ “duy nhất đúng” như bây giờ, các đoàn xe của Vinacomin thuê mướn đang vận hành. Khăng khăng giữ mô hình xe tải nặng chạy trên loại cầu đường hoặc hư hỏng nặng, hoặc nhỏ hẹp, đang xuống cấp nghiêm trọng tải trọng thấp nên Vinacomin đã buộc Chính phủ và ngành giao thông vận tải phải chia sẻ khó khăn của Vinacomin, buộc phải “đồng hành” cùng họ triển khai gấp gáp mấy dự án liên quan tới tuyến đường từ cửa nhà máy Tân Rai về tới tỉnh lộ 769 của Đồng Nai.

Chính phủ và Bộ Tài chính ban ân huệ cho Vinacomin bằng cách vay vốn cải tạo và nâng cấp đoạn đường 725 nối thị trấn Lộc Thắng (huyện Bảo Lâm) tới ngã ba Lộc Sơn- Lộc Phát, thành phố Bảo Lộc, dài 18km. Phía Đồng Nai, là đường tỉnh 769 từ ngã ba Dầu Giây về tới thị trấn Long Thành, dài 33km. Số tiền chi cho hai “tiểu dự án” này ngót ngét 500 tỷ đồng và Bộ Tài Chính “cho phép” hạch toán vào chi phí sản xuất kinh doanh của Tập đoàn Mẹ- Vinacomin trong 5 năm! Nghĩa là, tiền sửa đường được bỏ ngoài tổng số vốn đầu tư của Tổ hợp bauxite Tân Rai (?)

Sướng đến thế là cùng!

Chưa hết, trên Quốc lộ 20 từ Lộc Sơn- Bảo Lộc về ngã ba Dầu Giây dài 123km, Bộ Giao thông Vận tải (GTVT) và Tổng cục Đường bộ Việt Nam phê duyệt dự án cải tạo và nâng cấp (giai đoạn 1) theo hình thức BT (xây dựng - chuyển giao) với tổng mức đầu tư 7.648 tỷ đồng. Công ty cổ phần BT20- Cửu Long được thành lập ngày 31/3/2012 và chính thức hoạt động ngày 1/6/2012 bao gồm 4 thành viên là Tổng công ty Đầu tư phát triển và quản lý giao thông Cửu Long (Ban Quản lý Dự án (QLDA) Mỹ Thuận cũ), Công ty TNHH Đông Mêkông, Công ty cổ phần xây lắp Dầu khí 1 và Tổng công ty vật liệu xây dựng số 1.

Từ ngày ra đời, Công ty huy động vốn góp của các thành viên (25 triệu USD) để tạm triển khai và chạy đôn, chạy đáo đi tìm nguồn vay từ các ngân hàng trong và ngoài nước. Trong nước, lãi suất cao ngất thì chẳng còn lời lãi nên tốt nhất, là tìm ngân hàng nước ngoài. Chạy suốt năm mới “tiếp cận” được nhà tài trợ vốn là Tập đoàn Goldman Sachs (Hoa Kỳ) và đơn vị bảo lãnh khoản vay là Tổ chức bảo lãnh đa phương Quốc tế (MIGA) thuộc Ngân hàng

Thế giới (WB). Theo đó, khoản vay thương mại trị giá 250 triệu USD trên tổng mức đầu tư của dự án là 275 triệu USD sẽ được MIGA bảo lãnh 95%. MIGA sẽ chi trả đúng hạn các khoản mà Cty BT20- Cửu Long phải thanh toán cho nhà tài trợ vốn trong trường hợp Chính phủ Việt Nam gặp khó khăn. Đây lại là một gánh nặng cho Chính phủ trong khi nợ công đang tăng chóng mặt...

Gần 8.000 tỷ đồng sửa chữa lại 123km trong đó có 16 cầu xây dựng mới, trên quốc lộ 20 với thời hạn đến hết năm 2014 phải hoàn thành nhưng cho đến nay, dự án mới triển khai 4/8 gói thầu, công việc “nhìn thấy” rõ, là đặt cống thoát nước dọc, san lấp và mở rộng nền một số đoạn ngắn thuộc huyện Thống Nhất, Định Quán, Tân Phú,.. Mặt đường đã bớt ổ gà, ổ voi, xe đi lưu thông êm thuận hơn nhưng nhìn chung, tiến độ chậm và đoạn qua vùng đông dân cư tai nạn thường xảy ra gây bức xúc trong cộng đồng.



Chuẩn bị đặt cống dọc QL20

Trên đoạn đường 725 mang tên Nguyễn Văn Cừ, Công ty cổ phần xây lắp Dầu Khí 1 đã mở rộng hai bên lề, xây cống thoát nước, gia cố lại nền đường bằng một lớp đá cấp phối rồi thảm bê tông nhựa nóng được khoảng 2/3 khối lượng. Phía trong thị trấn Lộc Thắng và phía ngoài thuộc Lộc Phát- Bảo Lộc đang thi công dở dang. Nếu đẩy nhanh tiến độ, công trình có

thể hoàn thành vào cuối tháng 7 này. Tuy nhiên, đoạn đường 725 thật sự là đường nội đô, dân cư sinh sống hai bên đường dày đặc, có nhiều trường học, chợ, nhà thờ... nên rất dễ gây tai nạn giao thông.



Công ty cổ phần xây lắp Dầu khí 1 đang thảm bê tông nhựa nóng đường 725

Tại tuyến đường 769 Đồng Nai, Sở GTVT chia thành 4 gói thầu. Cho đến nay, Vinacomin mới chuyển cho tỉnh gần 30% vốn nhưng các nhà thầu vẫn giữ tiến độ thi công, khả năng phân đấu tới tháng 8 sẽ hoàn thành. Máy cầu tải trọng thấp trên tuyến này “tạm” nằm chờ hướng xử lý nên nguy cơ sập cầu vẫn đe dọa người đi đường nếu những đoàn xe 40 tấn hoạt động liên tục.

Như vậy là, Nhà nước đã phải gồng mình chi ra hơn 8.000 tỷ đồng (không kể 20km từ Long Thành về cảng Gò Dầu trên quốc lộ (QL) 51 vừa mở rộng xong) để sửa chữa và nâng cấp ba dự án nối liền mạch đường phục vụ việc vận chuyển hai chiều của Tổ hợp bauxite Tân Rai.

Có lẽ, đây là lần đầu tiên (và... là lần cuối cùng?) cả một “hệ thống chính trị” phải chăm bẵm cho một ngành công nghiệp mới (chưa thấy hiệu quả nằm ở chỗ nào) gây nhiều sóng gió

trong dự luận xã hội nhất là việc tìm đường, sửa đường cho hai Tổ hợp bauxite Tân Rai và Nhân Cơ là điều chưa từng có ở Việt Nam!

Xin nhắc lại một lần nữa, hơn 8.000 tỷ đồng đã và đang chi ra chỉ để phục vụ cho Tân Rai đi lại dễ dàng còn với tổ hợp bauxite Nhân Cơ, nhà nước tiếp tục cùng (?) Vinacomin “san sẻ trách nhiệm” làm đường từ cửa nhà máy Tân Rai- xã Lộc Thắng đến xã Lộc Bảo và rẽ vào đường công vụ của Nhà máy thủy điện Đồng Nai 4 tới xã Quảng Khê thuộc Đắk Nông rồi từ Quảng Khê, đi 25km nữa tới thị xã Gia Nghĩa để đi thêm hơn 10km tới Nhân Cơ. Chặng đường này dài trên dưới 110km, có mặt rộng 6-7 mét hầu hết qua những vùng ít dân cư sinh sống nhưng đường đang xuống cấp, nhiều đoạn đường hư hỏng nặng riêng các cầu trên tuyến đường thủy điện còn khá, chịu được trọng tải 30 tấn.



Đường đèo B40 chật hẹp và hư hỏng nặng

Để đảm bảo cho tổ hợp Nhân Cơ có thể hoạt động bình thường, ngay từ bây giờ, phải có kế hoạch sửa chữa lại tuyến đường, phải khẩn trương tìm nguồn vốn để triển khai thi công năm 2014 mới hy vọng sau 1- 2 năm sẽ hoàn thành. Đoạn đèo B40 quanh co, mặt đường láng nhựa đã bong tróc, đầy ổ gà, ổ voi cần được mở rộng và làm thật kiên cố. Chi phí sửa chữa ước tính cả ngàn tỷ đồng cho đoạn từ Lộc Thắng vào Lộc Bảo tới Quảng Khê. Còn từ Quảng Khê tới Nhân Cơ, theo quy hoạch của Đắk Nông, một con đường mới nối QL14 với QL28 (không cho xe của Nhân Cơ qua thị xã) đã được phê duyệt với vốn 600 tỷ đồng (năm 2010) nhưng đến nay, vẫn còn nằm trên giấy.

Cũng như vậy, Sở GTVT Lâm Đồng đã được Chính phủ phê duyệt dự án xây dựng tuyến tránh phía tây thành phố Bảo Lộc với số vốn 1.000 tỷ đồng vào năm 2010, thay thế cho việc tổ hợp Tân Rai đang tạm mượn đường 725 lưu thông nhưng cũng chưa động tĩnh gì.



Đoạn đường thuộc xã Lộc Bảo đây ổ voi, ổ gà

Cuối năm 2012, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã tổ chức hội nghị bàn cách tìm vốn làm mấy đoạn đường mới. Ý tưởng ngân sách nhà nước và địa phương bỏ ra 30%, còn Viancomin bỏ ra 70% được tán đồng. Nếu trở thành hiện thực, sắp tới Vinacomin phải có khoảng 100 triệu USD - tương đương 2.000 - tỷ đồng để làm mới hai con đường và sửa chữa lại mấy đoạn đường cũ.

Số vốn sửa chữa đường 725, 769 đã quá khó khăn, giờ lại lo mấy ngàn tỷ, là điều chẳng dễ dàng gì đối với Vinacomin nên các nhà kinh tế quan tâm đến dự án cho rằng nhà nước “chắc” sẽ rủ lòng thương, đỡ dần thêm Vinacomin vài chục phần trăm nữa.

Số tiền đã và sẽ chi ra tổng cộng 11.000 tỷ là ít hay nhiều khi kinh tế đất nước vẫn chìm trong khủng hoảng?