

PHƯƠNG ÁN TỐI ƯU CHO CẦU TÂN VŨ - LẠCH HUYỆN

TẠ QUYẾT THẮNG

TỔNG GIÁM ĐỐC CÔNG TY TNHH SON TRƯỜNG

PHẦN I: NHỮNG BẤT CẬP CỦA DỰ ÁN CẦU TÂN VŨ - LẠCH HUYỆN

Trong buổi lễ khởi công cảng Lạch Huyện, Thủ tướng Chính phủ đã tuyên bố với cả nước rằng Cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện có một vị trí vô cùng quan trọng.... một khối lượng hàng hóa khổng lồ (68,3 triệu tấn năm 2025) sẽ được thông qua đây trong một tương lai không xa.... Bộ Giao thông Vận tải và thành phố Hải Phòng cũng đồng thanh một bài ca hoành tráng cho cảng Lạch Huyện. Thế nhưng có một cây cầu duy nhất bắc từ đất liền ra đảo chỉ rộng có 16m và cao tới 21 m so với mặt nước thì quả là rất lạ.

Đến nhận hàng tại cảng Hải Phòng người ta luôn canh cánh lo tắc đường. Năm 2011 chỉ mới đạt được mốc 40 triệu tấn mà đã bị ùn tắc đến khổ sở trong khi gần 10km cảng với nhiều con đường. Vậy theo quy hoạch đến năm 2025 cảng Lạch Huyện sẽ đón nhận 68,3 triệu tấn hàng thì cần bao nhiêu cây cầu 16m như trên? Chắc là một cây cầu sẽ không đủ rồi. Phải chăng vừa làm xong cây cầu thứ nhất thì chúng ta lại phải làm ngay cây cầu thứ 2 giống như thế? Hơn nữa, tai nạn trong quá trình tham gia giao thông là không thể tránh khỏi, với chiều rộng cầu 16m thì chỉ cần một va chạm nhỏ xoay góc 45⁰ là cầu Tân Vũ sẽ tắc nghẽn...Việc này Bộ Giao thông Vận tải (GTVT) đã tính hết chưa? hay để lại cho vị bộ trưởng nhiệm kỳ sau còn có việc để làm. Còn nữa, theo quyết định số 1438/QĐ-TTg ngày 03/10/2012 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt quy hoạch chung xây dựng Khu kinh tế Đình Vũ - Cát Hải thành phố Hải Phòng đến năm 2025, trong đó có đường sắt chạy qua luồng Nam Triệu ra cảng Lạch Huyện đã được Bộ GTVT xem xét cùng với cầu đường bộ Tân Vũ này chưa? Chắc chắn là chưa rồi, vì vậy cầu Tân Vũ - Lạch Huyện theo thiết kế đã được duyệt đã bỏ sót những quy hoạch rất quan trọng này.

Nhưng có một vấn đề quan trọng hơn cả (hơn cả về tổng mức đầu tư) là sự đảm bảo giao thông suốt cho cảng Lạch Huyện trong mọi tình huống. Tại sao lại đặt vấn đề này lên hàng đầu vì chúng ta xây dựng quy mô cảng Lạch Huyện quá lớn (nhiều tỷ đô la), trên một hòn đảo Cát Hải, cầu Tân Vũ được coi là huyết mạch "độc đạo"? Người có quyền quyết định đầu tư có tầm nhìn xa trông rộng thì phải đặt một câu hỏi: Khi cầu Tân Vũ bị sự cố (có thể do thiên tai, cho chiến tranh hoặc bảo tu bảo dưỡng) thì cảng Lạch Huyện sẽ ra sao? Câu trả lời này không có sự lựa chọn nào khác là "đóng cửa", "đóng cửa" bao lâu thì khó mà biết được. Người Hải Phòng ai cũng biết cầu Bính chỉ có 1 va chạm của một tàu đang sửa chữa gần đó bị gió bão trôi va vào mà cầu bị "rào" để sửa chữa 2 năm 4 tháng (vì lệ thuộc vào người Nhật) với một kinh phí gần 200 tỷ đồng (trong khi làm mới chiếc cầu chỉ mất hơn 900 tỷ đồng). Còn trong chiến tranh có sự cố làm hỏng cầu chắc chắn chỉ có thể đợi cho hết chiến tranh thì chuyên gia Nhật mới sang giúp chúng ta sửa chữa được. Với vị trí duy nhất đảm bảo giao thông cho cảng Lạch Huyện, cầu Tân Vũ có vai trò quan trọng về an ninh kinh tế và an ninh quốc phòng cần phải được xem xét đặc biệt ở cầu Tân Vũ.

Nếu có một hội đồng xét duyệt nào đó thật sáng suốt thì cầu Tân Vũ - Lạch Huyện sẽ bị bác bỏ bởi 2 lý do trên (không phù hợp với quy hoạch phát triển của cảng Lạch Huyện và khu kinh tế Đình Vũ - Cát Hải, không khẳng định khả năng "thông mạch" trong mọi tình huống cho cảng Lạch Huyện).

Ngoài ra cầu Tân Vũ - Lạch Huyện với tổng mức đầu tư quá lớn (11.849 tỷ đồng) bởi hàng loạt các giải pháp thiết kế và thi công không hợp lý gây lãng phí, tập trung vào 3 vấn đề sau:

- **Không lợi dụng triệt để lợi thế của tự nhiên là luồng Nam Triệu đã bị "bỏ" từ khi có kênh Hà Nam**, lượng tàu thuyền vào cảng Hải Phòng theo cửa Lạch Huyện, đi theo hướng này có kinh phí nạo vét nhỏ nhất và an toàn hơn vì ít sóng gió mà cự ly vận tải giữa 2 luồng Nam Triệu và Lạch Huyện là bằng nhau.

Đây là một lợi thế cực kỳ quan trọng khi thiết kế cầu Tân Vũ để giảm kinh phí đầu tư (tôi sẽ trình bày ở phần sau). Có lẽ là một trường hợp quá độc đáo và hy hữu chỉ có được ở cầu Tân Vũ

mà không thể có bất cứ một nơi nào trong cả nước. Một cơ hội có thể coi là **trời đất ban tặng** cho Hải Phòng 10 tấn vàng (tương đương với trên 1 triệu tấn gạo xuất khẩu) nếu chúng ta không nhận ra nó để sử dụng thì có nghĩa là chúng ta để mất nó, nếu nhân dân biết được việc này sẽ oán trách chúng ta.

Từ một lợi thế "có 1 không 2" như trên mà tại sao chúng ta lại không thiết kế cầu Tân Vũ - Lạch Huyện theo dạng "cầu dẫn"?

Năm 2011 chúng tôi may mắn được thi công cảng Cái Lân do người Mỹ là chủ đầu tư và công ty ABAM (Mỹ) thiết kế. Qua đây chúng tôi tiếp cận được đoạn cầu dẫn của cảng SSIT (của Mỹ tại Cái Mép - Thị Vải) có chiều rộng 18 m rất phù hợp khi đưa loại cầu này vào Tân Vũ. Được "giác ngộ" qua cầu dẫn của SSIT đã giúp chúng tôi gửi đơn trình Chính phủ đề xuất thay đổi thiết kế cầu Tân Vũ để giảm vốn đầu tư từ hơn chục nghìn tỷ đồng xuống chỉ còn dưới 1.000 tỷ đồng. Nếu bản thiết kế này được chấp thuận thì chúng ta hoàn toàn sử dụng vật tư sẵn có trong nước với thiết kế bê tông đúc sẵn lắp ghép, rất đơn giản làm cho thi công rất nhanh và nếu có sự cố hỏng cầu trong mọi tình huống (kể cả trong chiến tranh thì chỉ cần khắc phục trong vòng 3 - 7 ngày). Có thể coi đây là chiếc chìa khóa vạn năng giải quyết tất cả các vấn đề cho cầu độc đạo Tân Vũ để thực hiện nhiệm vụ thông suốt giao thông cho cảng Lạch Huyện một cách bền vững nhất.

Rất tiếc những người tham gia thiết kế cầu Tân Vũ - Lạch Huyện của Bộ GTVT đã không nhìn thấy 10 tấn vàng và chiếc chìa khóa vạn năng thật hiếm hoi này.

- Theo bản vẽ của cầu Tân Vũ mà chúng tôi nhận được nó bao gồm: 10.190 m đường dẫn 2 đầu + 2940 m cầu dẫn chạy qua khu công nghiệp Nam Đình Vũ có cao độ từ +10,5m đến +13,4m và 2.500m cầu qua cửa Nam Triệu (vị trí có thông thủy là 2.500 m)? Tại sao Bộ GTVT không chọn phương án hạn chế tới mức thấp nhất chiều dài cầu để hạ tổng mức đầu tư? Với khoảng thông thủy 2.500m thừa sức để có một độ dốc nằm trong giới hạn tiêu chuẩn mà Bộ Xây dựng khuyến cáo vừa đảm bảo độ thông thuyền 2x(100x12)m, vừa có mức đầu tư thấp nhất. Tất nhiên khi hạn chế chiều dài của cầu thì dự án đường nội địa phải nối dài thêm ra tới 2 mép cầu - 2 dự án này có 2 nguồn vốn khác nhau: một là vốn vay của ngân hàng và một là nguồn vốn ODA. Việc hạn chế sử dụng vốn vay ODA là một sự lựa chọn thông minh nhất (vì vốn ODA được 1 mất 2,3,4... nó là một biệt dược quý nhưng cực độc, nếu không biết cách sử dụng khôn ngoan thì nên tránh xa nó). Ở đây những dự án lại chọn phương án tăng chi phí vốn ODA, cho nên chúng tôi cho đây là một sự lãng phí không cần thiết cần phải được xem xét lại.
- Để cho các công ty Nhật Bản thu khoản tiền lợi nhuận kék xù trong dự án này, liên danh OC - JBSI - Nippon Koei thiết kế rất khôn ngoan, họ sử dụng một khối lượng cọc ống thép rất lớn phải mua của người Nhật mà đáng lẽ ra là cọc bê tông dự ứng lực hoặc cọc khoan nhồi hiện đang rất thông dụng và rẻ ở Việt Nam. Họ đưa ra giải pháp thi công mà chỉ có ở họ mới làm được "dầm có khẩu độ L60 đúc sẵn". Hơn thế nữa kinh phí công trình tạm phục vụ thi công (thường gọi là chi phí lán trại) với mức khủng 1.199 tỷ đồng. Với kinh phí này họ có thể thuê hẳn du thuyền hạng sang để ở. Còn nếu như nhà thầu Việt Nam thi công chắc không quá 1 tỷ đồng. Với bản thiết kế này là nhà thầu có kinh nghiệm như chúng tôi sơ bộ tính thì trong phần chi phí xây lắp khoảng gần 9 nghìn tỷ đồng người Nhật mang về nước họ tới 90%. Còn ông chủ đầu tư Việt Nam chỉ được thật khiêm tốn 10%. Cái thâm hiểm của ODA là như vậy, kinh phí đội lên nhiều lần kèm theo là người lao động của Việt Nam bị thất nghiệp.

Cũng chẳng cần phải đợi đến tôi nói ra mặt trái của ODA thì Bộ GTVT mới biết, họ còn biết rất nhiều, rất nhiều là khác, chỉ có một điều là họ vẫn để cho người Nhật thao túng nguồn vốn ODA mà xem ra họ còn có vẻ vào hòa với người Nhật nữa (ví như tại công văn số 10228/BGTVT-CQLXD ngày 26/9/2013 họ trả lời Sơn Trường và tại buổi họp báo ngày 4/10/2013 ông Thứ trưởng Bộ GTVT đã ca ngợi người Nhật hết lời, họ cho rằng Bộ GTVT với các công ty thành viên Nhật đã phối hợp rất ăn ý và đúng quy trình quy phạm của Việt Nam...)

PHẦN II: ĐỀ XUẤT PHƯƠNG ÁN TỐI ƯU CỦA CẦU TÂN VŨ - LẠCH HUYỆN

Từ các nội dung được nêu ở phần trên Công ty Sơn Trường đề xuất phương án thay đổi thiết kế cầu Tân Vũ theo kiểu "cầu dẫn", lấy thiết kế của cầu dẫn cảng SSIT Cái Mép - Thị Vải do công ty tư vấn ABAM (Mỹ) thiết kế áp dụng cho cầu Tân Vũ.

Về chủ quan chúng tôi cho rằng các thông số kỹ thuật của thiết kế này thỏa mãn cầu Tân Vũ - Lạch Huyện. Nếu có ai nghi ngờ xin liên hệ với chúng tôi để được cung cấp chi tiết bản thiết kế này. Ngoài ra, các yếu tố kỹ thuật khác như:

- Cao độ mặt cầu +6m (hệ cao độ Hải Đồ của cảng Lạch Huyện +5,5m, cảng Đình Vũ là +4,5m, khu CN Nam Đình Vũ là +5 - 5,5m). Với cao độ này thích ứng với mọi biến động của thời tiết.
- Do mật độ cọc D800 dày (10mx7m) sẽ ảnh hưởng tới dòng chảy là 8% nếu đem so với quy hoạch của Khu CN Nam Đình Vũ người ta dự kiến lấp 1/2 dòng chảy của cửa Nam Triệu thì 8% là con số quá nhỏ coi như được chấp thuận. Tương tự độ ảnh hưởng tác động của sa bồi cũng không đáng kể.
- Theo bản đồ khảo sát thì vị trí cao độ của 2 đầu cầu theo phương án đề xuất của chúng tôi tương đương với cao độ đất liền kề nên không có hạng mục cầu dẫn và đường dẫn và phạm vi kinh phí cho cầu Tân Vũ chỉ được tính trong phạm vi thông thủy tức 2.500m.

Từ các yếu tố kỹ thuật được phân tích nêu trên, tổng mức đầu tư cho cầu Tân Vũ - Lạch Huyện được tính = Tổng diện tích toàn cầu x Suất vốn đầu tư (suất đầu tư ở đây được hiểu bao gồm chi phí xây lắp và các chi phí khác). Vậy tổng kinh phí thi công sẽ là:

Căn cứ vào đơn giá thi công dạng cầu tương tự năm 2011 và đơn giá hiện nay thì suất vốn đầu tư cho loại cầu này mà nhà thầu Sơn Trường nhận thi công sẽ là 8 triệu đồng/m². Chiều rộng cầu là 16 m, theo Bộ GTVT độ dài 2.500 m, thì tổng kinh phí sẽ = 2.500mx16mx8.000.000triệu/m²= 320 tỷ đồng. Con số trên rõ đến không ngờ, nếu có vượt mức, Công ty Sơn Trường xin chịu trách nhiệm bù đủ.

Do đó, phương án tối ưu cho cầu Tân Vũ mà chúng tôi đề xuất là: **làm 01 cầu dẫn có chiều rộng 32m cho 8 làn xe, hoặc 02 cầu riêng biệt mỗi cầu 4 làn xe đi và về** (cả hai phương án trên đều có tổng mức đầu tư là 640 tỷ đồng).

PHẦN III: CẦU TÂN VŨ - LẠCH HUYỆN ĐIỀU GÌ KHÓ NHẤT

Như trên tôi đã trình bày **giải pháp kinh tế và kỹ thuật cho cầu Tân Vũ** không khó (thậm chí là quá dễ nữa), cái khó ở đây là quan điểm của những người quyết định đầu tư.

Trước hết, họ có lợi dụng lợi thế hy hữu về tự nhiên để nhận ra sự khác biệt mà quyết định lựa chọn nó hay không?

Thứ hai (rất quan trọng), có biết tiết kiệm tiền thuế của nhân dân hay không? Đất nước ta còn rất nghèo, cơ sở hạ tầng còn rất lạc hậu, lại phải cố thoát ra khỏi cuộc khủng hoảng cho nên mọi chi tiêu trong đầu tư công phải hết sức căn cơ "lựa cơm gạo mắm", tìm cách "ăn chắc mặc bền".

ODA được ví như biệt dược quý nếu biết cách sử dụng không ngoan, ngược lại nó là thuốc độc cực mạnh nên phải hết sức tỉnh táo và cảnh giác. Gần đây, dư luận đang bức xúc vì những công trình sử dụng vốn ODA của Bộ GTVT chất lượng vừa kém mà giá thành lại cao hơn nhiều lần. Không biết Bộ GTVT có biết không? Đừng đổ cho đất là vì cơ chế ODA nhé. Đất là vì không biết cách sử dụng đầy thôi.

Cũng giống như cảng Lạch Huyện, Thứ trưởng Bộ GTVT Trương Tấn Viên trong buổi họp báo ngày 04/10/2013 đã mạnh mẽ khẳng định cầu Tân Vũ rất chuẩn mực về "quy trình thủ tục" lấy sức mạnh của "quy trình thủ tục" để đè bẹp những đề xuất đầy trách nhiệm của công dân. Mặt phải của "quy trình thủ tục" khỏi bàn nhưng mặt trái của nó thì sao, đó là sự "bóp chết sáng tạo", làm "lu mờ trách nhiệm cá nhân". Bởi vậy, khi "quy trình thủ tục" lên ngôi thì chất lượng và hiệu quả công trình sẽ bị lộn nhào. Chúng ta đang có một hệ thống giăng mắc chằng chịt về "quy trình thủ tục" nhưng lại thiếu hẳn một quy chế "giám sát đặc biệt" việc sử dụng vốn ODA. Sử dụng hiệu quả vốn

ODA là thể hiện sự cảm ơn với nhân dân và Chính phủ Nhật Bản - nguồn vốn mà nhân dân Nhật Bản rất vất vả và tiết kiệm mới có được.