

NGÀNH GIAO THÔNG VẬN TẢI VỚI TUYẾN ĐƯỜNG CHIẾN LƯỢC TRƯỜNG SƠN

Lời BBT: Kỷ niệm 50 năm ngày mở đường Hồ Chí Minh, ngày truyền thống của Bộ đội Trường Sơn, ngày 12-5-2009, tại Bảo tàng Hồ Chí Minh, Bộ Quốc phòng đã tổ chức Hội thảo khoa học: “Đường mòn Hồ Chí Minh - Trường Sơn, khát vọng độc, tự do và thống nhất Tổ quốc”. Chúng tôi trân trọng trích đăng tham luận của đồng chí HỒ NGHĨA DŨNG, Ủy viên Trung ương Đảng, Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải được trình bày tại Hội thảo.

50 năm đã trôi qua, nhắc tới đường Trường Sơn, chỉ cái tên thôi là đủ gợi nhớ đến sự ác liệt của một tuyến đường đã từng là huyết mạch chi viện cho chiến trường miền Nam, là “cái gai” không thể nhổ được của đế quốc Mỹ và chính quyền Sài Gòn, là bản anh hùng ca bất khuất của những chàng trai, những cô gái tuổi đôi mươi nhưng đã trở nên bất tử. Thật khó có thể ngợi ca hết được sự kì diệu cũng như đóng góp to lớn của con đường mang tên Chủ tịch Hồ Chí Minh trong cuộc kháng chiến vĩ đại chống Mỹ, cứu nước...

Với Ngành Giao thông - Vận tải (GTVT), có thể nói tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn đã ghi dấu ấn nổi bật của Ngành trong giai đoạn kháng chiến chống Mỹ. Dưới sự lãnh đạo của Đảng và Bác Hồ kính yêu, Ngành GTVT Việt Nam đã lập nên những kỳ tích huy hoàng, góp phần quan trọng vào chiến thắng của dân tộc trong cuộc kháng chiến chống Mỹ oanh liệt.



Vận tải cơ giới trên Trường Sơn

Cùng với những người lính Trường Sơn, thanh niên xung phong (TNXP), dân công, các cán bộ chiến sĩ, nhân viên Ngành GTVT

đã công hiến tâm lực, xương máu và tuổi xuân của mình để xây dựng, duy trì sức chiến đấu mãnh liệt của tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn dưới mưa bom, bão đạn suốt thời kỳ đánh Mỹ.

Ngành Giao thông - Vận tải với tuyến đường chiến lược Trường Sơn trong chiến tranh chống Mỹ

Năm mươi năm trước, cách mạng miền Nam gặp rất nhiều khó khăn, đặc biệt là giao thông liên lạc, chi viện từ Bắc vào Nam. Đầu tháng 5 - 1959, Bộ Chính trị và Chủ tịch Hồ Chí Minh giao cho Quân uỷ Trung ương nghiên cứu tổ chức một đoàn giao thông quân sự đặc biệt, mở tuyến giao liên và vận tải, đưa cán bộ, vũ khí và những hàng hoá cần thiết vào miền Nam. Đồng chí Thượng tá Võ Bẩm được giao nhiệm vụ tổ chức và phụ trách Đoàn 559 đầu tiên, mở đường vận tải vào miền Nam.

Sau một thời gian nghiên cứu mở đường và nắm bắt tình hình, Đoàn đã tổ chức được những tuyến đường gùi, thồ đưa vũ khí, lương thực... chi viện đầu tiên cho mặt trận. Khe Hó, Làng Ho, rồi Phong Nha nơi tập kết hàng nghìn chiếc xe đạp Phụng Hoàng, Vĩnh Cửu, một thời là nơi xuất phát của các đoàn gùi thồ đó... Việc sử dụng xe cơ giới vận chuyển từng đoạn cũng được Đoàn 559 thực hiện sau khi con đường từ Bản Đông đến Mường Noòng (Nam đường số 9) được khôi phục. sử dụng 4 chiếc ô tô chiến lợi phẩm sau chiến dịch Tà Khổng, phà vượt sông Xê Băng Hiêng được ghép bằng tre nứa và thùng phuy. Tính đến cuối năm 1964, cán bộ, chiến sĩ Đoàn 559 vận tải quân sự đã xây

dựng được 781 km đường ô tô, trên 600 km đường giao liên và gùi thồ. Đã hình thành mạng lưới đường vận tải từ Đông sang Tây Trường Sơn với hệ thống 3 đường song song: đường giao liên, đường vận tải gùi thồ và đường vận tải cơ giới bao gồm trục đường chính và các đường nhánh đi vào chiến trường. Do cầu đường mới mở, phương tiện vận tải thô sơ nên kế hoạch hằng năm chỉ đạt 25-45%, nhưng một khẩu súng, một hòm đạn vào được đến miền Nam trong những năm đầu cách mạng chuyển từ đấu tranh chính trị lên đấu tranh vũ trang có ý nghĩa rất lớn.

Nhưng rồi cuộc chiến tranh leo thang dần lên, số vũ khí, hậu cần yêu cầu lớn hơn, xe đạp và gùi thồ không thể đáp ứng nhu cầu bức bách của chiến trường, Trung ương Đảng và Chủ tịch Hồ Chí Minh đã giao cho Bộ Quốc phòng và Bộ GTVT nghiên cứu khẩn trương mở đường và đảm bảo giao thông cho xe cơ giới. Đây thực sự là nhiệm vụ rất lớn và nặng nề có tính chiến lược. Đồng chí Phan Trọng Tuệ, Ủy viên Trung ương Đảng, Thiếu tướng QĐND Việt Nam, Bộ trưởng Bộ GTVT, được giao nhiệm vụ Tư lệnh trưởng kiêm Chính uỷ Đoàn 559. Ngoài đồng chí Phan Trọng Tuệ còn có đồng chí Nguyễn Tường Lâm, Thứ trưởng Bộ GTVT, nhiều đồng chí lãnh đạo cấp cục, vụ, viện như đồng chí Nguyễn Nam Hải, Phan Trâm, Nguyễn Lang... và hàng nghìn cán bộ công nhân viên ưu tú với nhiều trang thiết bị cơ giới “đổ bộ” vào Trường Sơn nhằm mục tiêu phải giải quyết việc mở đường, phá thế độc tuyến, thông xe cơ giới chi viện lớn cho chiến trường miền Nam. Trong đó, nhiệm vụ

quan trọng có tính quyết định là mở con đường mới xuyên từ Đông sang Tây Trường Sơn để khắc phục việc ách tắc vào mùa mưa và túi nước Xiêng Phan. Vì vậy khu vực Phong Nha, Ta Lê được coi là mục tiêu trong tầm ngắm. Mờ đường ở vị trí này là “húc” vào dãy núi đá tai mèo, đó là một thách thức lớn. Nhưng bằng tất cả trí thông minh và lòng quả cảm, ta đã quyết định mở đường 20 - Quyết Thắng với tên chiến dịch “Chọc thủng Trường Sơn mở đường thắng lợi”, một sự kiện chưa từng có từ trước tới nay: vừa thiết kế, vừa thi công kết hợp thủ công với cơ giới. Để hoàn thành khối lượng công việc rất lớn, nhằm thi công con đường 20 Quyết Thắng trong thời gian cho phép là 4 tháng, Bộ GTVT đã điều lực lượng cơ giới mạnh nhất của Bộ do các đồng chí Nguyễn Trí Tuệ (tức Lam Chi) và Nguyễn Lang phụ trách, Bộ còn huy động thêm cán bộ khoa học - kỹ thuật và công nhân bậc cao vào phục vụ chiến trường do đồng chí Phan Trầm phụ trách. Toàn bộ cán bộ, công nhân, TNXP ngành GTVT đều được quân sự hóa trong đội hình của Đoàn 559.... Nhờ áp dụng sáng tạo phương pháp mở đường núi đá bằng máy ủi và bộc phá, trên 65 km có hàng nghìn quân bố trí gần như “đồng khởi”, cuốn chiếu gồm nhiều lực lượng: công binh, bộ binh, pháo cao xạ, TNXP, công nhân viên GTVT. Đường làm đến đâu lập kho tàng đến đó, chỉ trong 77 ngày đêm đã thông xe, Đoàn 559 đã hoàn thành tuyến đường 20 đúng vào dịp kỷ niệm sinh nhật Bác Hồ 19-5-1966. Con đường mới nhờ vòng tránh được túi nước Xiêng Phan đã tạo nên tuyến vận tải từ Đông

sang Tây Trường Sơn hoạt động cả 4 mùa. Có đường 20 ta phá được thế độc tuyến và tạo nên hệ thống đường cơ giới. mở ra khả năng vận tải liên tục lương thực, vũ khí... từ hậu phương sang Tây Trường Sơn, để tiếp tục đi vào chiến trường. Đường 20 Quyết Thắng (tức là tuổi trẻ 20 Quyết Thắng) đã đi vào lịch sử như tạo được một huyết mạch quyết định, khai thông một trong những khâu xung yếu nhất của đường chiến lược Hồ Chí Minh. Đây là công trình làm đường lớn nhất tạo ra hiệu suất cao nhất của tuyến vận tải Trường Sơn, thể hiện sự quyết đoán, thông minh, táo bạo với ý chí quyết chiến quyết thắng của hàng vạn cán bộ, công nhân nam nữ TNXP ngành GTVT và cán bộ, chiến sĩ quân đội. Đường 20 - Quyết Thắng cũng là con đường được hoàn thành nhanh nhất, có ý nghĩa chiến lược quan trọng của hệ thống đường mang tên Bác.

Từ thực tế Đường 20, nhiều bài học quý giá về “chiến tranh nhân dân” được tổng kết. Đó là sự phối hợp giữa GTVT và quốc phòng, chế độ song trùng lãnh đạo. Sau đó, Bộ GTVT quyết định thành lập Ban Xây dựng 67 (chịu sự lãnh đạo song trùng của Bộ GTVT và Tổng cục Hậu cần tiền phương) với nhiệm vụ chính trị chủ yếu là cùng với các lực lượng quân đội tổ chức mở đường và chiến đấu bảo đảm giao thông các tuyến đường thuộc hệ thống đường Trường Sơn để phục vụ nhiệm vụ vận tải chiến lược chi viện cho chiến trường miền Nam trong suốt cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước. Ban 67 đã được tăng cường hàng vạn quân, bám cầu, bám đường suốt cả cuộc chiến tranh phá hoại

cho đến ngày toàn thắng. Ban 67 chính là “Tiền tuyến” của ngành GTVT. Chiến tranh phá hoại leo thang đánh phá cả miền Bắc nhưng tập trung cao nhất vẫn là hạ tầng giao thông vận tải. Trong hạ tầng đó thì dịch đánh phá có tính chất hủy diệt vẫn là đường Trường Sơn, mà đường Trường Sơn phải nói đến vùng “Cán xoong”, hàng trăm trọng điểm dịch đánh phá ác liệt như: cua chữ A, ngầm Ta Lê, đèo Phu La Nhích, Cà Roong, hút xoáy Chà Ang, đèo Đá Đẽo, La Trọng, Bãi Dinh... Kết thúc sự nghiệp đảm bảo giao thông, Ban 67 có 1.105 cán bộ, TNXP, công nhân lao động đã anh dũng hy sinh, hàng nghìn thương bệnh binh. Ban 67, toàn ngành GTVT cùng quân và dân cả nước đã viết nên những trang sử chói lọi nhất trong sự nghiệp kháng chiến chống Mỹ, cứu nước.

Từ năm 1967 trở đi, nhờ biết vận dụng nghệ thuật quân sự vào vận tải quân sự chiến lược trong chiến tranh, tuyến chi viện chiến lược 559 (đường Trường Sơn) đã từng bước hoàn thành xuất sắc 3 nhiệm vụ: Vận tải chiến lược, cơ động bộ đội; Đánh địch trên không và mặt đất; Xây dựng căn cứ chiến lược cho chiến trường 3 nước thuộc bán đảo Đông Dương. Đồng thời phối hợp với bạn Lào tiêu diệt sinh lực địch, giải phóng đất đai, xây dựng cơ sở cách mạng Trung, Hạ Lào. Với 3 nhiệm vụ đó, tuyến chi viện chiến lược đường Hồ Chí Minh đã tiếp tục phát triển năm sau cao hơn năm trước, phục vụ đắc lực cho các chiến trường.

Sau Hiệp định Paris năm 1973, một thuận lợi mới, một thời cơ mới đã đến với tuyến chi viện chiến lược đường Hồ Chí Minh. Dưới sự

lãnh đạo trực tiếp của Bộ Chính trị, Chính phủ, Quân uỷ Trung ương, Bộ Quốc phòng, Bộ GTVT, Bộ Tư lệnh Trường Sơn đã sớm nắm bắt được thời cơ, phát huy mọi kinh nghiệm và sáng tạo, chuyển hướng mọi mặt hoạt động trên tuyến sát với tình hình, nhiệm vụ mới. Tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn được phát triển nhanh chóng, toàn diện, quy mô lớn trên tất cả các mặt. Đường Trường Sơn được nâng cấp tuyến phía Tây. Năm 1974, mở thêm tuyến phía Đông.

Để đáp ứng yêu cầu, nhiệm vụ mới, giữa năm 1973, bộ đội Trường Sơn sắp xếp lại tổ chức theo hướng sư đoàn binh chủng trực thuộc Bộ Tư lệnh. Lực lượng bao gồm: 9 sư đoàn binh chủng, 8 trung đoàn trực thuộc, 1 sư đoàn cao xạ, tên lửa phối thuộc. Cụ thể: 2 sư đoàn và 2 trung đoàn xe vận tải, 4 sư đoàn công binh; 2 sư đoàn và 5 trung đoàn cao xạ, tên lửa, 1 sư đoàn và 1 trung đoàn bộ binh và 11 trung đoàn binh chủng độc lập (đường ống, đường sông, thông tin, xe vận tải, cao xạ, giao liên, bộ binh), 4 đoàn TNXP trực thuộc Bộ Tư lệnh; 1 đoàn lực lượng Bộ GTVT phối thuộc. Tổng quân số 12 vạn người. Chỉ huy thời kỳ này là Đại tá Đồng Sĩ Nguyên - Tư lệnh và Đại tá Hoàng Thế Thiện - Chính ủy. Năm 1974, Đại tá Đồng Sĩ Nguyên được thăng vượt cấp lên Trung tướng, Đại tá Hoàng Thế Thiện được thăng cấp Thiếu tướng. Đầu năm 1975, Đại tá Lê Xy được cử làm Chính ủy.

Đến mùa Hè năm 1974, đường Đông và Tây Trường Sơn đã hình thành một hệ thống liên hoàn, vững chắc, là cơ sở hạ tầng bảo đảm chi viện liên tục vật chất, cơ động lực lượng, binh khí kỹ thuật, bảo đảm cho đòn

tiến công chiến lược khi thời cơ đến. Đồng thời, tuyến hành lang Đông - Tây Trường Sơn đã hình thành một căn cứ hậu cần chiến lược, chiến dịch, nối liền hậu phương lớn miền Bắc với các chiến trường Nam Đông Dương, là chỗ dựa vững chắc cho các chiến trường. Đây là một trong những nhân tố quyết định thắng lợi nhiệm vụ chi viện của hậu phương chiến lược miền Bắc cho các chiến trường tại miền Nam, Lào và Campuchia.

Cho đến ngày Việt Nam thống nhất, suốt 16 năm chiến đấu, Đoàn 559 bộ đội Trường Sơn trên đường Hồ Chí Minh đã làm nên mạng đường liên hoàn, vững chắc với 16.700 km đường dã chiến các loại, trong đó có: 6.800 km đường trục dọc, 5.000 km đường ngang và 5.000 km đường vòng tránh, 800 km đường kín được nguy trang bằng tán rừng tự nhiên; 1.500 km đường đá; trên 200 km đường nhựa; 500 km đường sông; 3.500 km đường đi bộ; trên 1.500 km đường ống dẫn xăng dầu. Hệ thống hậu cần đường Trường Sơn đã chuyển được hơn 1 triệu tấn hàng, vũ khí vào các chiến trường, bảo đảm hành quân bổ sung cho các chiến trường trên 1,5 triệu bộ đội và cán bộ. Đã đảm bảo cho 30 vạn chiến sĩ hành quân bằng cơ giới, trong đó có 3 quân đoàn, 6 sư đoàn, 10 sư, lữ, trung đoàn binh chủng. Cũng trong 16 năm chiến đấu đó, gần 2 vạn cán bộ, chiến sĩ, TNXP, giao thông đã hy sinh và trên 2 vạn người bị thương.

Có thể nói, quyết định xây dựng tuyến chi viện chiến lược - đường Hồ Chí Minh và thực hiện thắng lợi quyết định này là một thành công kiệt xuất trong lãnh đạo chiến tranh của Đảng Cộng sản Việt Nam, là biểu

hiện của “ý chí quyết thắng, của lòng dũng cảm, của khí phách anh hùng” của quân và dân ta, là con đường thể hiện sức mạnh to lớn của khối hiệp đồng chiến đấu quân dân, giữa bộ đội vận tải quân sự với hàng vạn cán bộ, công nhân và lực lượng TNXP ngành GTVT, là sức mạnh của tình đoàn kết Việt - Lào - Campuchia, là một trong những biểu tượng đặc trưng và sâu sắc nhất của tình đoàn kết Bắc - Nam.

Lịch sử tuyến chi viện chiến lược - đường Hồ Chí Minh còn phản ánh trình độ vận dụng sáng tạo khoa học và nghệ thuật quân sự của Đoàn 559 - bộ đội Trường Sơn từng bước tiến lên theo quy luật chung của chiến tranh giải phóng dân tộc - quy luật phát triển từ thấp đến cao, từ yếu đến mạnh, từ thô sơ đến hiện đại.

Ngành Giao thông - Vận tải với đường Hồ Chí Minh trong thời kỳ đổi mới

Trong chiến tranh hay trong thời bình, GTVT đều đóng vai trò vô cùng quan trọng. Nếu như trong chiến tranh GTVT góp phần giải phóng đất nước thì trong công cuộc hiện đại hoá đất nước, GTVT sẽ góp phần phát triển đất nước. Nhận thức được tầm quan trọng của GTVT, ngay từ khi bắt đầu công cuộc đổi mới, phát triển nền kinh tế đất nước theo kinh tế thị trường định hướng XHCN, Đảng ta đã chủ trương ưu tiên đầu tư phát triển GTVT, để GTVT đi trước một bước tạo tiền đề và thúc đẩy kinh tế phát triển. Và trong chủ trương đầu tư phát triển GTVT, Đảng và Chính phủ đã quan tâm trước hết đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh - trục dọc “xương sống” thứ hai của đất nước - bởi đây sẽ là

huyền thoại và biểu tượng mới của giai đoạn đầu CNH, HĐH đất nước.

Sự cần thiết của việc đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh đã được khẳng định rõ trong Công văn số 1313/CP-CN ngày 15-12-1999 của Chính phủ gửi Bộ Chính trị: “Việc xây dựng một trục đường bộ xuyên Việt thứ hai là rất cần thiết và cần thực hiện sớm. Tuyến đường này sẽ là một trục Bắc Nam chủ yếu trong tương lai. Ngay sau khi xây dựng xong giai đoạn 1, tuyến đường sẽ đóng vai trò đặc lực trong việc quy hoạch và phân bố lại lực lượng sản xuất, phát triển kinh tế công - nông - lâm nghiệp, khai thác có hiệu quả tiềm năng đất đai và lao động của đất nước, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế vùng trung du - miền núi. Từ đây sẽ hình thành các khu công nghiệp, đô thị, tác động tích cực vào việc xoá đói giảm nghèo của cả một vùng đất đai giàu tiềm năng chưa được khai phá ở phía Tây của Tổ quốc. Tuyến đường này cùng với hệ thống gồm 63 đường ngang, trong đó có các trục hành lang Đông - Tây nối liền với quốc lộ 1 và hệ thống cảng biển, tạo nên một mạng lưới giao thông hoàn chỉnh từ Bắc vào Nam và liên thông với các nước trong khu vực. Nhiều đoạn trên tuyến sẽ hỗ trợ đặc lực để giải quyết ách tắc giao thông trên quốc lộ 1 trong mùa mưa lũ, đặc biệt ở khu vực miền Trung. Hệ thống giao thông này phát huy tối đa năng lực vận tải của các tuyến đường hiện có do nhiều thể hệ đã dày công xây dựng nhưng trong những năm qua gần như bị bỏ hoang, mặc cho thiên nhiên tàn phá đến mức trên nhiều đoạn tuyến không còn đi lại được. Xây dựng trên cơ sở hệ thống đường Hồ Chí Minh trong thời

kỳ kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, trục đường bộ Bắc Nam thứ hai là hành lang phía Tây, có vai trò quan trọng trong việc bảo vệ và củng cố an ninh quốc phòng, đặc biệt là trong bối cảnh thế giới phức tạp hiện nay”.

Thực hiện chủ trương và mục tiêu mà Đảng và Chính phủ đề ra, để bắt tay vào việc xây dựng đường Hồ Chí Minh, ngày 11-8-1999, Bộ trưởng Bộ GTVT Lê Ngọc Hoàn đã ký Quyết định số 1999/1999/QĐ-BGTVT thành lập Ban Quản lý dự án đường Hồ Chí Minh. Ban Quản lý dự án đường Hồ Chí Minh được giao nhiệm vụ đại diện chủ đầu tư quản lý dự án đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh – công trình quan trọng của quốc gia.

Theo Quy hoạch tổng thể đường Hồ Chí Minh đã được Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Tấn Dũng phê duyệt tại Quyết định số 242/QĐ-TTg ngày 15-2-2007 (thay thế Quyết định số 789/TTg ngày 24-9-1997 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể xa lộ Bắc Nam), đường Hồ Chí Minh sẽ đi qua 30 tỉnh, thành phố trong cả nước Việt Nam, với tổng chiều dài toàn tuyến 3.167 km (trong đó tuyến chính dài 2.667 km, tuyến nhánh phía Tây dài 500 km). Điểm đầu tuyến tại Pác Bó, tỉnh Cao Bằng, điểm cuối tại Đất Mũi, tỉnh Cà Mau. Đường Hồ Chí Minh được thiết kế theo tiêu chuẩn đường ô tô cao tốc và tiêu chuẩn đường ô tô thông thường. Riêng các đoạn qua thị trấn, thị tứ, thị xã và thành phố thiết kế phù hợp với quy hoạch địa phương được duyệt...

Trên cơ sở Nghị quyết số 38/2004/QH11 ngày 3-12-2004 của Quốc hội và phù hợp với thực tế, việc đầu tư xây dựng đường Hồ Chí

Minh theo Quy hoạch tổng thể được chia thành 3 giai đoạn:

- Giai đoạn 1 (từ năm 2000 - 2007): Đầu tư hoàn chỉnh với quy mô 2 làn xe, bao gồm cả kiên cố hóa và chống sạt lở đoạn từ Hòa Lạc (Hà Tây, nay là Hà Nội) đến Tân Cảnh (Kon Tum). Cho phép một số điểm kiên cố hóa khó khăn hoàn thành trong năm 2008.

- Giai đoạn 2 (từ năm 2007 - 2010): Nổi thông toàn tuyến từ Pác Bó (Cao Bằng) đến Đất Mũi (Cà Mau), và nghiên cứu triển khai đầu tư nâng cấp một số đoạn tuyến đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội vùng đồng bằng sông Cửu Long

- Giai đoạn 3 (từ năm 2010 - 2020): Hoàn chỉnh toàn tuyến và từng bước xây dựng các đoạn tuyến theo tiêu chuẩn đường cao tốc phù hợp với quy hoạch được duyệt và khả năng nguồn vốn, trong đó lưu ý kết nối với quy hoạch hệ thống đường sắt, đường ngang và các quy hoạch khác có liên quan.

Năm 2000 - năm chuyển giao thế kỷ - thực sự là một năm ghi đậm dấu ấn đối với ngành GTVT nói chung và những công nhân cầu đường Việt Nam nói riêng bởi sự kiện ngày 5-4-2000, dự án đường Hồ Chí Minh (giai đoạn 1) được Thủ tướng Chính phủ Phan Văn Khải chính thức phát lệnh khởi công tại cầu Xuân Sơn (Quảng Bình), bắt đầu mở ra một huyền thoại mới cho đường Trường Sơn lịch sử (sau khi được Thủ tướng Phan Văn Khải phê duyệt tại Quyết định số 18/2000/QĐ-TTg ngày 3-2-2000 đầu tư dự án xây dựng đường Hồ Chí Minh (giai đoạn 1). Đây cũng là sự kiện được các phương tiện thông tin đại chúng

chọn là sự kiện tiêu biểu nhất trong năm 2000. Thời khắc đó, tất cả người dân cả nước đều trong tâm trạng hồi hộp ngóng chờ như đất nước chuẩn bị viết nên một trang sử mới. Và đến ngày 30-4-2008, sau gần 3.000 ngày đêm của 8 năm đằng đẵng qua, hàng ngàn, hàng vạn công nhân cầu đường không quản nắng, gió Trường Sơn, đổ biết bao mồ hôi, công sức, thậm chí cả máu của mình phá đá, mở rừng, đường Hồ Chí Minh giai đoạn 1 từ Hòa Lạc đến Tân Cảnh (chiều dài gần 1.300 km) chính thức được bàn giao và đưa vào sử dụng, khai thông một trục dọc Bắc- Nam mới, mở ra một giai đoạn phát triển, một kỳ tích mới của đường Trường Sơn năm xưa nói riêng và của cả đất nước nói chung. Huyền thoại xưa đã tiếp thêm sức mạnh cho hôm nay, để đường Trường Sơn xưa đã trở thành đường Hồ Chí Minh với tất cả sự hùng vĩ và hiện đại. Đối với một số tỉnh miền Trung Trung Bộ, có thể nói tuyến đường Hồ Chí Minh chạy qua đường như đã thổi vào cuộc sống của cư dân khu vực này một luồng sinh khí mới. Cả vùng rừng núi hắt hiu ngày xưa nay như khoác lên mình tấm áo mới tươi tắn và sống động. Không chỉ đời sống vật chất, mà đời sống văn hóa, tinh thần của đồng bào miền núi cũng được phát triển bởi sự giao thoa mạnh mẽ hơn với cuộc sống hiện đại thông qua những người miền xuôi lên đây làm dự án, xẻ núi, dựng cầu, làm đường. Sự kiện xây dựng thành công đường Hồ Chí Minh (giai đoạn 1) do người Việt Nam thiết kế, xây dựng bằng nguồn nội lực thực sự là dấu mốc quan trọng khẳng định sự lớn mạnh cả

về chất và lượng của đội ngũ những công nhân cầu đường Việt Nam.

Tiếp đến, ngày 20-9-2008, Ban Quản lý dự án đường Hồ Chí Minh đã làm lễ khởi công điểm đầu của tuyến đường Hồ Chí Minh đoạn qua Pác Bó - Cao Bằng tại Khu di tích lịch sử Pác Bó (huyện Hà Quảng, Cao Bằng). Đây là đoạn đầu tiên của đường Hồ Chí Minh giai đoạn 2 được khởi công xây dựng cùng với nhiều đoạn khác được khởi công trong năm 2008 để hoàn thành mục tiêu năm 2010 sẽ nối thông toàn tuyến từ Pác Bó (Cao Bằng) đến Đất Mũi (Cà Mau). Đường Hồ Chí Minh đoạn từ Pác Bó - Cao Bằng có chiều dài 52,47 km, bắt đầu từ Khu di tích lịch sử Pác Bó (Km0+00). Đường được xây dựng đạt tiêu chuẩn đường cấp 3, cấp 4 miền núi (tùy theo từng đoạn) bảo đảm cho xe chạy với vận tốc 60km/giờ hoặc 40km/giờ. Đến hôm nay đường Hồ Chí Minh tại Pác Bó (Cao Bằng) đang được triển khai xây dựng và một ngày không xa nữa, cột Km số "0" nơi bắt đầu con đường lịch sử năm xưa - điểm đầu của con đường trong sự nghiệp CNH, HĐH đất nước hôm nay sẽ được đặt trước cửa hang Pác Bó, địa chỉ đỏ ghi những bước chân đầu tiên của nhà cách mạng Nguyễn Ái Quốc trở về Tổ quốc vào đêm trước Mùa Thu cách mạng.

50 năm đã đi qua, giờ đây, những ký ức về chiến tranh với những trận mưa bom của quân thù, những trận đánh tàn khốc gắn liền với đường Hồ Chí Minh đã trở thành lịch sử. Con đường chiến lược năm xưa, giờ trở thành một huyết mạch giao thông đưa đất nước tiến lên trong công cuộc hiện

đại hóa. Và bên con đường ấy, những xóm làng đã mọc lên, cuộc sống đã hiện ra với những sắc màu rộn rã. Và những người lính giao thông năm xưa ấy chưa kịp nghỉ ngơi đã có mặt ngay ở những con đường, cây cầu cần khôi phục để phục vụ công cuộc xây dựng đất nước, tham gia một trong những công trình tiêu biểu đó là xây dựng đường Hồ Chí Minh lịch sử. 50 năm, 100 năm... hay xa hơn nữa, đường Trường Sơn - đường Hồ Chí Minh mãi mãi được ghi vào lịch sử dân tộc ta như một "con đường huyền thoại", một kỳ tích của cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước vĩ đại trong thế kỷ XX. Lịch sử sẽ còn nhắc lại những chiến công dũng cảm của cán bộ chiến sĩ, nhân viên ngành GTVT với các sáng kiến đã đi vào huyền thoại.

Chủ tịch Hồ Chí Minh đã từng nói "Giao thông là mạch máu của tổ chức. Giao thông tốt thì các việc dễ dàng. Giao thông xấu thì các việc đình trệ". Câu nói giản dị của Bác không chỉ nhấn mạnh đến vai trò quan trọng của GTVT trong sự nghiệp xây dựng và bảo vệ Tổ quốc, mà còn là lời nhắc nhở nhiệm vụ đối với những người làm công tác giao thông vận tải trong quá khứ, hiện tại và tương lai. Nhớ tới câu nói của Người, cùng với những thành quả đạt được từ tuyến chỉ viện chiến lược Trường Sơn trong cuộc chiến tranh chống Mỹ, ngành GTVT quyết tâm xây dựng và hoàn thiện đường Hồ Chí Minh ngày một hiện đại và thuận lợi để con đường này luôn là mạch máu nối liền thông suốt giữa hai miền của Tổ quốc và luôn xứng đáng với tên gọi của Người.