

Số: 4612/BC-BGTVT

Hà Nội, ngày 17 tháng 5 năm 2019

BÁO CÁO

**Về việc thực hiện Nghị quyết số 113/2015/QH13 Quốc hội khóa XIII
và các Nghị quyết của Quốc hội về hoạt động chất vấn
tại Kỳ họp thứ 2, 3, 4, 5 Quốc hội khóa XIV**

Kính gửi:

- Quốc hội;
- Các vị đại biểu Quốc hội.

I. KẾT QUẢ THỰC HIỆN NGHỊ QUYẾT SỐ 113/2015/QH13 VỀ TIẾP TỤC THỰC HIỆN CÁC NGHỊ QUYẾT CỦA QUỐC HỘI KHÓA XIII VỀ HOẠT ĐỘNG GIÁM SÁT CHUYÊN ĐỀ, HOẠT ĐỘNG CHẤT VẤN

1. Công tác triển khai thực hiện

Sau Kỳ họp thứ 6, tiếp tục thực hiện Nghị quyết số 113/2015/QH13 của Quốc hội, triển khai các nhiệm vụ theo chỉ đạo của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia, Bộ Giao thông vận tải đã quyết liệt triển khai thực hiện Kế hoạch hành động Năm An toàn giao thông 2018 với chủ đề “*An toàn giao thông cho trẻ em*” với mục tiêu “*Tính mạng con người là trên hết*”; ban hành Kế hoạch hành động Năm An toàn giao thông 2019 với chủ đề “*An toàn giao thông cho hành khách và người đi mô tô, xe máy*”; phối hợp với các Bộ, ngành và địa phương chỉ đạo các cơ quan chức năng tiếp tục thực hiện đồng bộ các nhóm nhiệm vụ, giải pháp đã nêu tại Chỉ thị của Ban Bí thư, Nghị quyết của Chính phủ; ban hành nhiều Kế hoạch, Công điện và văn bản chỉ đạo điều hành về công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông tập trung vào một số nhóm nhiệm vụ, giải pháp theo chỉ đạo tại Kết luận số 45-KL/TW ngày 01/02/2019 của Ban Bí thư về việc tiếp tục đẩy mạnh thực hiện có hiệu quả Chỉ thị số 18-CT/TW của Ban Bí thư khóa XI về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa và khắc phục ùn tắc giao thông và Nghị quyết số 12/NQ-CP ngày 19/02/2019 của Chính phủ về tăng cường bảo đảm trật tự, an toàn giao thông và chống ùn tắc giao thông giai đoạn 2019 - 2021. Các nhiệm vụ, giải pháp trọng tâm về an toàn giao thông tiếp tục được Bộ Giao thông vận tải triển khai như:

- Tham mưu cho Chính phủ ban hành 08 Nghị định liên quan đến công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, trong đó các Nghị định được sửa đổi tập trung vào một số lĩnh vực như: quy định về điều kiện kinh doanh đào tạo thẩm tra viên

an toàn giao thông, điều kiện kinh doanh trong lĩnh vực đường thủy nội địa, dịch vụ đào tạo, sát hạch lái xe ô tô... Theo thẩm quyền, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã phê duyệt, ban hành 17 Thông tư, tham mưu cho Thủ tướng Chính phủ ban hành 01 Quyết định.

Ban hành 01 Công điện, 02 văn bản¹ về việc triển khai các chỉ đạo của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ trong công tác phục vụ nhu cầu đi lại của người dân, tăng cường bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong dịp Tết Nguyên đán và mùa Lễ hội xuân Kỷ Hợi năm 2019; thành lập các đoàn kiểm tra do đồng chí lãnh đạo Bộ làm Trưởng đoàn kiểm tra về tình hình bảo đảm trật tự, an toàn giao thông tại một số địa phương trên toàn quốc, đặc biệt là kiểm tra việc triển khai của địa phương trong việc quản lý các doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng xe ô tô. Báo cáo Ủy ban Tư pháp của Quốc hội về tình hình vi phạm pháp luật và tội phạm xâm phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, đường sắt năm 2017, 2018, đầu năm 2019 và giải pháp trong thời gian tới².

- Tiếp tục phối hợp với Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia, các ban, ngành, đoàn thể, tổ chức chính trị - xã hội và các địa phương đẩy mạnh công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật về trật tự, an toàn giao thông, các nguy cơ cao gây tai nạn giao thông và các biện pháp phòng, tránh tai nạn giao thông. Đã chỉ đạo các cơ quan chức năng tăng cường tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật về an toàn giao thông, cụ thể: các đơn vị đã tổ chức 11 Hội nghị tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật về an toàn giao thông; trong đó, có 05 Hội nghị tập huấn nghiệp vụ giải quyết sự cố tai nạn giao thông đường sắt, 04 Hội nghị về phòng chống đuối nước cho trẻ em, 02 Hội nghị tập huấn về nâng cao điều kiện an toàn giao thông khu vực trường học. Phối hợp với Đại sứ quán Hoa Kỳ tại Việt Nam tổ chức chương trình Roadshow có chủ đề “Cơ sở hạ tầng an toàn và chất lượng cao” với sự tham gia của các doanh nghiệp hàng đầu Hoa Kỳ và đại diện các cơ quan, doanh nghiệp của Việt Nam; phối hợp với Ngân hàng thế giới tại Việt Nam tổ chức Hội thảo tham vấn về dự thảo tiêu chuẩn và sổ tay hướng dẫn thiết kế làn đường dành riêng cho xe máy.

- Tập trung tuyên truyền, vận động và tăng cường kiểm tra, xử lý các hành vi vi phạm là nguyên nhân trực tiếp gây tai nạn giao thông, người điều khiển phương tiện sử dụng rượu, bia, chất kích thích, ma túy; tăng cường tuần tra, kiểm soát, xử lý các trường hợp vi phạm.

- Tăng cường công tác thẩm tra, thẩm định an toàn giao thông giai đoạn trước khi nghiệm thu đưa công trình vào khai thác. Tiếp tục đôn đốc các đơn vị triển khai thực hiện và bảo đảm tiến độ hoàn thành các dự án trọng điểm; chú trọng, quan tâm chỉ đạo công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với các dự án được thi công trên đường đang khai thác để đảm bảo giao thông thông suốt, tránh ùn tắc giao thông.

¹ Công điện số 61/CD-BGTVT ngày 20/12/2018; Công văn số 326/BGTVT-ATGT ngày 11/01/2019, Công văn số 1059/BGTVT-ATGT ngày 30/01/2019.

² Văn bản số 1877/BGTVT-ATGT ngày 01/3/2019 và Văn bản số 2342/BGTVT-ATGT ngày 15/3/2019.

- Thực hiện công tác quản lý, bảo trì, duy tu, sửa chữa hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông theo kế hoạch năm. Tập trung xử lý điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông trên các tuyến quốc lộ để đảm bảo an toàn giao thông. Đồng thời, bổ sung, cải thiện hệ thống báo hiệu đường bộ, ưu tiên vạch tim, vạch phân làn đường, gờ giảm tốc, biển chỉ dẫn, biển báo cấm đỗ xe trên đường hẹp, đông đúc; bố trí đỉnh phản quang, tiêu dẫn hướng trên các tuyến giao thông huyết mạch, đường đèo dốc, vực sâu, sương mù³.

- Tiếp tục phối hợp với các bộ, ngành, địa phương tăng cường kiểm soát tải trọng xe trên đường bộ; chỉ đạo các Cục quản lý đường bộ tăng cường kiểm soát xe quá tải tại các đầu mối nguồn hàng và kiểm soát đột xuất, xử lý tại các điểm nóng vi phạm trên các tuyến quốc lộ trọng điểm⁴.

- Công tác thanh tra, kiểm tra tiếp tục được các cơ quan chức năng ngành giao thông vận tải quan tâm thực hiện, nhằm kịp thời phát hiện, chấn chỉnh và xử lý các sai phạm. Trong những tháng đầu năm 2019, Thanh tra Bộ Giao thông vận tải đã thực hiện 18 cuộc thanh tra, kiểm tra; trong đó, có 09 cuộc hành chính và 09 cuộc chuyên ngành. Đến nay, có 13 cuộc đã kết thúc thanh tra, kiểm tra tại đơn vị. Qua kết luận thanh tra đã yêu cầu thu hồi nộp ngân sách nhà nước số tiền trên 21,5 tỷ đồng; yêu cầu giảm trừ khi thanh quyết toán số tiền trên 416 triệu đồng; kiến nghị xử lý đối với các tập thể, cá nhân có liên quan.

- Tăng cường kiểm tra, giám sát bảo đảm an toàn giao thông đường thủy nội địa tại các bến khách ngang sông, quản lý phương tiện thủy nội địa tham gia hoạt động hàng hải, các tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo... Nâng cao năng lực giám sát an ninh, an toàn hàng không; tăng cường quản lý, cảnh giới tại các điểm giao cắt giữa đường bộ và đường sắt...

2. Tình hình tai nạn giao thông

- Năm 2018 (*tính từ ngày 16/11/2017 đến 15/11/2018*): toàn quốc xảy ra 18.736 vụ tai nạn giao thông, làm chết 8.248 người, bị thương 14.802 người. So với cùng kỳ năm 2017, số vụ tai nạn giao thông giảm 1.348 vụ (giảm 6,71%), số người chết giảm 33 người (giảm 0,40%), số người bị thương giảm 2.238 người (giảm 13,13%). Số nạn nhân trẻ em dưới 18 tuổi bị thương vong do tai nạn giao thông là 1.442 người (chiếm 6,6%), giảm 194 người (giảm 11,85%) so với năm 2017 (1.636 người).

Về tình hình tai nạn giao thông các địa phương: theo Báo cáo của Ban An toàn giao thông các địa phương, tình hình tai nạn giao thông trong năm 2018 (*tính từ ngày 16/12/2017 đến 15/12/2018*) có 44 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có số người chết vì tai nạn giao thông giảm so với cùng kỳ năm 2017; trong đó, 17 địa phương giảm trên 10% số người chết là: Tuyên Quang, Bạc Liêu, Hà Giang,

³ Trong Quý IV/2019 và 4 tháng đầu năm 2019, đã tiếp tục xử lý được 95 điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông; thay thế, điều chỉnh 718 biển báo; sửa chữa đột xuất 22 công trình bị sự cố, hư hỏng lớn; sơn kẻ 134km vạch sơn đường; sửa chữa, bổ sung 60km hộ lan tôn sóng.

⁴ Năm 2018, qua kiểm tra 166.002 xe đã phát hiện 17.989 xe vi phạm (chiếm tỷ lệ 10,8%), tước 6.206 giấy phép lái xe, xử phạt nộp kho bạc nhà nước 199,82 tỷ đồng; 4 tháng đầu năm 2019, đã tiến hành kiểm tra 55.351 xe, trong đó có 5.509 xe vi phạm, tước 1.933 giấy phép lái xe, xử phạt nộp kho bạc nhà nước 57,22 tỷ đồng.

Phú Yên, Đà Nẵng, Tiền Giang, Thái Nguyên, Nam Định, Lạng Sơn, Cà Mau, Ninh Bình, Lào Cai, Long An, Hà Tĩnh, Bình Định, Điện Biên, Thái Bình. Đặc biệt, các tỉnh Tuyên Quang, Bạc Liêu, Hà Giang, Phú Yên giảm trên 20% số người chết do tai nạn giao thông. Tuy nhiên, vẫn còn 18 địa phương có số người chết vì tai nạn giao thông tăng so với cùng kỳ 2017, trong đó 06 tỉnh tăng trên 10% là: Thừa Thiên - Huế, Hải Dương, Cao Bằng, Kiên Giang, Hậu Giang, Bắc Giang; trong đó, có 03 tỉnh có số người chết tăng trên 20% là: Kiên Giang, Hậu Giang và Bắc Giang.

- Quý I/2019 (tính từ ngày 16/12/2018 đến 15/3/2019), cả nước xảy ra 4.030 vụ tai nạn giao thông, làm chết 1.905 người, bị thương 3.141 người; so với Quý I/2018, giảm 644 vụ (giảm 13,78%), giảm 244 người chết (giảm 11,35%), giảm 486 người bị thương (giảm 13,4%). Đây là quý có tai nạn giao thông giảm sâu so với cùng kỳ các năm trước.

Theo số liệu thống kê của Ban An toàn giao thông các địa phương, Quý I/2019 có 40 địa phương có tai nạn giao thông giảm cả 3 tiêu chí.

(Chi tiết số liệu tai nạn giao thông xin gửi kèm theo)

3. Đánh giá chung về tình hình tai nạn giao thông

Trong thời gian vừa qua, tình hình tai nạn giao thông trên toàn quốc có diễn biến phức tạp, mặc dù tiêu chí về số vụ và số người bị thương tiếp tục giảm so với cùng kỳ năm trước, tuy nhiên mức độ giảm chưa sâu. Trong đó có một số nguyên nhân như sau:

- Ý thức chấp hành các quy định của pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông của một số bộ phận doanh nghiệp và người dân còn chưa cao, dẫn đến tình trạng người điều khiển phương tiện chạy quá tốc độ quy định, đi không đúng làn đường cho phép, sử dụng rượu bia khi lái xe... diễn ra tại nhiều nơi trên hệ thống đường bộ toàn quốc.

- Tình hình xe ô tô kinh doanh hợp đồng tổ chức hoạt động theo mô hình tuyến vận tải cố định, đặc biệt là thực hiện đón, trả khách không đúng nơi quy định sâu trong nội đô Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh và nhiều địa phương (tình trạng xe dù, bến cóc) có xu hướng tăng mạnh, gây mất trật tự, an toàn giao thông, cạnh tranh bất bình đẳng với dịch vụ xe chở khách theo tuyến cố định.

- Trong bối cảnh các lực lượng thanh tra, tuần tra kiểm soát xử lý các hành vi vi phạm quy định về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông còn mỏng và dàn trải trên nhiều địa bàn, việc ứng dụng công nghệ thông tin hỗ trợ xử lý nghiệp vụ còn hạn chế dẫn đến khó khăn trong việc phát hiện, ngăn ngừa và xử lý các hành vi vi phạm quy định về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông của người tham gia giao thông.

- Một số địa phương thực hiện công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông còn chưa đồng bộ, một số bộ phận thiếu quyết liệt, đặc biệt trong thời kỳ cao điểm diễn ra Tết nguyên đán và mùa Lễ hội xuân năm 2019, dẫn đến tai nạn giao thông tăng cao, cá biệt có địa phương có số người chết tăng trên 100% so với cùng kỳ.

4. Một số nhiệm vụ triển khai trong thời gian tới

Trong thời gian tới, nhằm tiếp tục phấn đấu với mục tiêu giảm tai nạn giao ở cả ba tiêu chí, Bộ Giao thông vận tải sẽ chỉ đạo cơ quan chức năng tiếp tục bám sát thực hiện các chỉ đạo của Ban Bí thư Trung ương Đảng, Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ tại các Công điện, Chỉ thị về tăng cường các giải pháp cấp bách bảo đảm trật tự, an toàn giao thông; trong đó, tập trung vào một số nhiệm vụ sau:

- Tiếp tục xây dựng, hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, đề án chính sách về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông; trong đó chú trọng vào một số nhiệm vụ sau: nghiên cứu triển khai Dự án xây dựng Luật giao thông đường bộ (sửa đổi); sửa đổi, bổ sung Nghị định số 46/2016/NĐ-CP quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực đường bộ, đường sắt; sửa đổi, thay thế Nghị định số 132/2015/NĐ-CP quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa.

- Tiếp tục hoàn thiện, ban hành đề án “xử lý các vị trí đường ngang, lối đi tự mở để đảm bảo an toàn giao thông đường sắt trên tuyến đường sắt quốc gia”; tổ chức triển khai quyết liệt các nhiệm vụ, giải pháp tại các đề án đã được Thủ tướng Chính phủ phê, gồm: Đề án “Các giải pháp bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường thủy nội địa trong tình hình mới” và Đề án “Kiểm soát chất lượng dịch vụ bảo đảm an toàn giao thông cho khách du lịch”.

- Chỉ đạo các đơn vị chức năng triển khai quyết liệt, đồng bộ các nhiệm vụ, giải pháp về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông và chống ùn tắc giao thông giai đoạn 2019 - 2021 theo Nghị Quyết số 12/NQ-CP ngày 19/02/2019 của Chính phủ.

- Triển khai các hoạt động tuyên truyền phổ biến giáo dục pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông gắn với chủ đề của năm “An toàn giao thông cho hành khách và người đi mô tô, xe máy”, cụ thể: tổ chức các hoạt động tuyên truyền phổ biến giáo dục pháp luật, tập huấn nghiệp vụ liên quan tới chủ đề năm 2019; tổ chức hội nghị tập huấn nghiệp vụ thanh tra, kiểm tra và xử phạt vi phạm hành chính chuyên ngành giao thông vận tải năm 2019. Tổ chức các hoạt động hướng về tuần lễ an toàn giao thông do Liên hợp quốc phát động trong tháng 5/2019.

- Đẩy nhanh tiến độ triển khai hoàn thành các dự án của ngành, đặc biệt là các công trình trọng điểm nhằm tăng cường kết nối giao thông, giảm tai nạn giao thông cũng như giảm ùn tắc giao thông tại các thành phố lớn. Tiếp tục rà soát, xây dựng kế hoạch và triển khai xử lý điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông trong lĩnh vực đường bộ, đường sắt; tiếp tục thực hiện kế hoạch lập lại trật tự hành lang an toàn đường bộ, đường sắt giai đoạn 2015-2020 (theo Quyết định số 994/QĐ-TTg ngày 19/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ) ưu tiên thực hiện xây dựng đường gom, hàng rào cách ly tại những đoạn tuyến đường sắt chạy qua khu vực dân cư nhằm xóa bỏ các lối đi tự mở theo lộ trình đã được phê duyệt, tổ chức cắm mốc chỉ giới hành lang an toàn giao thông đường sắt và tổ chức bàn giao cho các địa phương quản lý theo quy định.

- Phối hợp với các địa phương tăng cường tuyên truyền, vận động người dân thực hiện nghiêm các quy định của pháp luật về quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng

giao thông đường bộ (trong đó, tuyệt đối không sử dụng trái phép lòng đường, vỉa hè, đất dành cho đường bộ để tổ chức các hoạt động như đám ma, đám cưới, hoạt động văn hóa, thể thao, lễ hội và các hoạt động khác có liên quan); thường xuyên tổ chức kiểm tra, rà soát trên địa bàn quản lý, xử lý nghiêm theo quy định của pháp luật đối với các tổ chức, cá nhân vi phạm các quy định về quản lý, sử dụng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ⁵.

- Tập trung nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ trong công tác quản lý, điều hành tổ chức giao thông, đồng thời triển khai rộng rãi trên phạm vi cả nước⁶; phối hợp với địa phương về công tác quản lý vận tải hành khách và tổ chức giao thông công cộng; rà soát tổ chức điều chỉnh lại hành trình các tuyến vận tải hành khách cố định liên tỉnh để không đi xuyên tâm qua trung tâm thành phố, đặc biệt là thành phố Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh.

- Triển khai công tác kiểm tra chuyên ngành giao thông vận tải theo kế hoạch và đột xuất, trong đó tập trung vào các nội dung: công tác kiểm soát tải trọng phương tiện, hoạt động nghiệp vụ thanh tra chuyên ngành và xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông vận tải; công tác đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ; việc chấp hành các quy định về kinh doanh vận tải bằng xe ô tô; kiểm tra việc chấp hành các quy định của pháp luật về bảo trì công trình đường sắt và đảm bảo an toàn giao thông đường sắt.

- Tiếp tục triển khai sâu rộng các Chỉ thị của Thủ tướng Chính phủ: Chỉ thị số 08/CT-TTg ngày 12/4/2014 về các giải pháp cấp bách nâng cao chất lượng và chống tiêu cực trong công tác đăng kiểm, Chỉ thị số 29/CT-TTg ngày 05/10/2016 về xử lý phương tiện giao thông đường bộ hết niên hạn sử dụng; chỉ đạo các đơn vị đăng kiểm xe cơ giới tiếp tục xiết chặt công tác kiểm tra, nhất là đối với xe khách, xe khách giường nằm, xe đầu kéo và các xe tải lớn.

II. KẾT QUẢ THỰC HIỆN NGHỊ QUYẾT SỐ 63/2018/QH14 VỀ HOẠT ĐỘNG CHẤT VẤN TẠI KỲ HỌP THỨ 5, QUỐC HỘI KHÓA XIV

1. Về kết cấu hạ tầng giao thông

1.1. Rà soát, đánh giá tổng thể thực trạng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông, quy hoạch giao thông

Triển khai Luật Quy hoạch năm 2017 và nhiệm vụ được Thủ tướng Chính phủ phân công tại Quyết định số 995/QĐ-TTg ngày 09/8/2018, Bộ Giao thông vận tải đang tiếp tục chỉ đạo các cơ quan, đơn vị lập 05 Quy hoạch ngành quốc gia thuộc các lĩnh vực quản lý của Bộ, bao gồm: Quy hoạch mạng lưới đường bộ, Quy hoạch mạng lưới đường sắt, Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển, Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc và

⁵ Bộ GTVT đã có văn bản số 2936/BGTVT-ATGT ngày 01/4/2019 gửi UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương về việc tăng cường xử lý đối với các hành vi vi phạm quy định về sử dụng, khai thác trong phạm vi đất dành cho đường bộ.

⁶ Hoàn thiện tiêu chuẩn, quy chuẩn liên quan đến triển khai hệ thống giao thông thông minh trên các tuyến đường cao tốc (ITS); thành lập trung tâm quản lý điều hành giao thông tập trung tại các địa phương; phối hợp với các cơ quan chức năng của Bộ Công an triển khai hệ thống camera giám sát trên các tuyến đường bộ...

Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa. Quá trình xây dựng các Quy hoạch sẽ tổ chức đánh giá tổng thể lại thực trạng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông của mỗi lĩnh vực và rà soát, đánh giá các quy hoạch đã phê duyệt trước đây.

1.2. Hoạt động vận tải đường sắt, phương án đầu tư phát triển vận tải đường sắt; trình Quốc hội phương án đầu tư hệ thống đường sắt tốc độ cao tuyến Bắc - Nam vào năm 2019

a) Về chân chính hoạt động vận tải đường sắt

Thời gian qua, Bộ Giao thông vận tải đã chỉ đạo Cục Đường sắt Việt Nam tiếp tục rà soát các văn bản quy phạm pháp luật để tham mưu sửa đổi cho phù hợp với thực tế nhằm nâng cao nhận thức, ý thức trách nhiệm trong việc thực hiện các quy định của pháp luật về vận chuyển hành khách, hành lý và hàng hóa bằng đường sắt; nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải đường sắt đáp ứng nhu cầu đi lại của hành khách và năng lực vận tải hành lý, hàng hóa như: Hoàn thành việc sửa đổi, bổ sung Thông tư số 24/2018/TT-BGTVT ngày 07/5/2018 quy định về việc xây dựng biểu đồ chạy tàu và điều hành giao thông vận tải đường sắt; nghiên cứu để sửa đổi Thông tư số 33/2018/TT-BGTVT ngày 15/5/2018 quy định về tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn đối với các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; nội dung, chương trình đào tạo chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; điều kiện, nội dung, quy trình sát hạch và cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép lái tàu trên đường sắt theo hướng chuyển một phần công tác tổ chức sát hạch lái tàu cho doanh nghiệp; phối hợp với Cục Vận tải - Tổng cục Hậu cần - Bộ Quốc phòng, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam và các cơ quan liên quan nghiên cứu xây dựng Thông tư quy định về vận tải hàng hóa nguy hiểm trên đường sắt phục vụ mục đích quốc phòng.

Đồng thời, đã chỉ đạo Cục Đường sắt Việt Nam, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam và các doanh nghiệp, tổ chức liên quan tổ chức tốt công tác vận tải phục vụ hành khách và vận chuyển hàng hóa trong các dịp cao điểm Tết Dương lịch, Tết Nguyên đán năm 2019 và dịp nghỉ Lễ Giỗ tổ, Lễ 30/4, 1/5 năm 2019; tuyên truyền chính sách pháp luật liên quan đến công tác người cao tuổi, người khuyết tật, phòng chống buôn lậu gian lận thương mại và hàng giả, phòng chống khủng bố; tăng cường công tác kiểm tra, kiểm soát đối với công tác vận tải đường sắt.

Tiếp theo những kết quả đã thực hiện trong năm 2018, trong những tháng đầu năm 2019, Bộ Giao thông vận tải đã yêu cầu Tổng công ty Đường sắt Việt Nam tiếp tục thực hiện các giải pháp để nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải hành khách và hàng hóa. Đối với vận tải hành khách: tiếp tục cải tạo, nâng cấp toa xe và đa dạng hóa sản phẩm trong công tác vận tải hành khách⁷; tăng cường kiểm tra

⁷ Các công ty cổ phần vận tải đường sắt Hà Nội và Sài Gòn đã hoàn thành cải tạo, nâng cấp, tổ chức nghiệm thu và đưa vào sử dụng 45 toa xe khách phục vụ vận tải hành khách; chủ động xây dựng thêm các trang web bán vé với giao diện thân thiện, dễ sử dụng và tăng thêm kênh bán hàng online; dán Poster giới thiệu về hình ảnh toa xe đóng mới, các sản phẩm mới... để quảng cáo trên các đoàn tàu; tổ chức ký hợp đồng với cơ quan, trường học qua chương trình trải nghiệm đi tàu đường sắt kết hợp thăm quan du lịch đồng thời đưa thông tin lên các phương tiện thông tin đại chúng, Website, fanpage của Công ty...

công tác vệ sinh trên tàu; tăng cường đào tạo kỹ năng giao tiếp, kỹ năng phục vụ cho đội ngũ nhân viên phục vụ trên tàu⁸; tiếp tục cải thiện chất lượng dịch vụ trên tàu, dưới ga, cải tiến thủ tục bán vé bằng nhiều hình thức linh hoạt, thuận tiện cho hành khách; thực hiện chính sách giá vé linh hoạt trong thời gian cao điểm và thấp điểm, nâng cao khả năng cạnh tranh qua giá cước⁹; đẩy mạnh công tác thông tin, truyền thông để đưa sản phẩm, dịch vụ đến gần hơn với khách hàng. Đối với vận tải hàng hóa: tiếp tục chủ động phối hợp triển khai thỏa thuận hợp tác với các tập đoàn, tổng công ty, các đối tác trong và ngoài nước¹⁰ để tận dụng lợi thế của các đường sắt chuyên dùng nâng cao sản lượng vận tải; nắm bắt khối lượng vận chuyển khách hàng có nhu cầu vận chuyển bằng đường sắt, giá cước các phương tiện khác, khảo sát giá cước vận chuyển hai đầu, các dịch vụ vận tải tại khu vực, kế hoạch vận chuyển của chủ hàng để có phương án kinh doanh cụ thể; tư vấn cho khách hàng phương án vận chuyển bằng đường sắt, đặc biệt kết nối vận chuyển theo hình thức trọn gói từ kho - kho; đẩy mạnh áp dụng công nghệ thông tin vào trong sản xuất điều hành vận tải; đầu tư 60 vỏ container để kết nối vận chuyển hàng bằng container; tăng cường công tác truyền thông, tiếp thị, chăm sóc khách hàng, thông tin để khách hàng biết về những thuận lợi, ưu thế của vận tải đường sắt.

Bên cạnh việc nâng cao chất lượng dịch vụ, Bộ Giao thông vận tải cũng đã yêu cầu Tổng công ty Đường sắt Việt Nam tiếp tục cải tiến, nâng cao năng lực vận tải nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải hành khách, hàng hóa của Nhân dân như: cải tiến công tác điều hành tổ chức chạy tàu, áp dụng khoa học công nghệ mới vào công tác tổ chức chạy tàu; nâng cao năng lực phương tiện đầu máy, phương tiện toa xe khách, toa xe hàng; đẩy mạnh kêu gọi xã hội hóa đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt.

b) Phương án đầu tư phát triển vận tải đường sắt bảo đảm an toàn, hiệu quả

Những năm gần đây do nguồn lực đầu tư từ ngân sách nhà nước cho lĩnh vực đường sắt còn nhiều hạn chế, chủ yếu tập trung thực hiện một số dự án để đảm bảo an toàn giao thông, trong khi đó khả năng thu hút đầu tư thông qua hình thức xã hội hóa để phát triển đường sắt chưa được các nhà đầu tư quan tâm do lợi thế thương mại thấp. Đồng thời, nguồn vốn duy tu, bảo dưỡng hàng năm để thực hiện công tác bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt hiện có cũng không đáp ứng được so với nhu cầu thực tế (chỉ đáp ứng được khoảng 50% so với nhu cầu) nên kết cấu hạ tầng đường sắt Việt Nam hiện đang trong tình trạng yếu kém, lạc hậu¹¹.

⁸ Phối hợp với: Học viện Hàng không Việt Nam để đào tạo kỹ năng giao tiếp, phục vụ chăm sóc khách hàng theo tiêu chuẩn hàng không cho nhân viên phục vụ hành khách; Công ty Du lịch Sài Gòn (Saigontourist) để đào tạo chuyên môn về cung cách phục vụ, kỹ năng phục vụ cho nhân viên phục vụ ăn uống trên tàu.

⁹ Quý I/2019, giá cước hành khách giảm từ 20% đến 50%, tăng từ 12% đến 20% so với cùng kỳ tùy thuộc số lượng hành khách đi tàu theo đoàn, cung chặng và thời điểm vận chuyển.

¹⁰ Tập đoàn Hóa chất Việt Nam, Tổng công ty Xi măng Việt Nam, Tổng công ty Xăng dầu Việt Nam...

¹¹ Còn nhiều hầm yếu, cầu yếu chưa đồng nhất tải trọng; độ dốc cao, bán kính nhỏ, ray, tà vẹt nhiều chủng loại; trên tuyến có nhiều nút thắt về vận tải; hệ thống tín hiệu, thông tin liên lạc lạc hậu; có nhiều điểm giao cắt với đường bộ ảnh hưởng đến an toàn giao thông...

Khi xây dựng kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2016 - 2020, Bộ Giao thông vận tải đã báo cáo Thủ tướng Chính phủ đề xuất nhu cầu vốn dự kiến khoảng 120.000 tỷ đồng để cải tạo, nâng cấp kết cấu hạ tầng đường sắt hiện có. Tuy nhiên, trong bối cảnh nguồn vốn bố trí để phát triển hạ tầng giao thông nói chung, hạ tầng đường sắt nói riêng vẫn còn rất khó khăn, kế hoạch vốn nguồn ngân sách nhà nước giai đoạn 2016 - 2020 chỉ bố trí được 1.280 tỷ đồng để thực hiện đầu tư nâng cấp kết cấu hạ tầng đường sắt hiện có (trong đó phải bố trí 634,525 tỷ đồng trả nợ đọng xây dựng cơ bản và hoàn ứng kế hoạch). Với nguồn vốn bố trí hạn chế nêu trên, các mục tiêu tối thiểu theo Nghị quyết số 13-NQ/TW và Chiến lược, Quy hoạch phát triển đường sắt trong giai đoạn đến 2020 gặp rất nhiều khó khăn.

Việc Quốc hội thông qua Nghị quyết số 52/2017/QH14 ngày 22/11/2017 trong đó có chủ trương sử dụng 7.000 tỷ đồng từ nguồn vốn dự phòng của Kế hoạch trung hạn vốn ngân sách nhà nước giai đoạn 2016 - 2020 cho 04 dự án đường sắt quan trọng trên tuyến đường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh sẽ giảm thiểu nguy cơ mất an toàn giao thông (nhất là đối với các cầu, hầm yếu và một số điểm giao cắt giữa đường bộ với đường sắt); từng bước đồng nhất tải trọng khai thác trên toàn tuyến (từ 3,6 tấn/m lên 4,2 tấn/m); tăng cường năng lực thông qua (dự kiến từ 18 đôi tàu/ngày đêm như hiện nay lên 23-25 đôi tàu/ngày đêm) trên trục đường sắt Bắc - Nam.

Bên cạnh đó, hiện nay Bộ Giao thông vận tải đang triển khai Quyết định số 995/QĐ-TTg ngày 09/8/2018 của Thủ tướng Chính phủ về giao nhiệm vụ cho các Bộ tổ chức lập Quy hoạch ngành quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; trong đó, sẽ rà soát lại thực trạng hạ tầng kết cấu hạ tầng đường sắt, lập và phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường sắt để làm cơ sở thực hiện đầu tư phát triển hạ tầng vận tải đường sắt trong tương lai.

c) Trình Quốc hội cho ý kiến về phương án đầu tư hệ thống đường sắt tốc độ cao tuyến Bắc - Nam vào năm 2019

Ngày 14/02/2019, Bộ Giao thông vận tải đã có Tờ trình số 1281/TTr-BGTVT trình Thủ tướng Chính phủ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam. Sau khi Thủ tướng Chính phủ quyết định thành lập Hội đồng thẩm định nhà nước và giao tổ chức thẩm định theo quy định đối với dự án quan trọng quốc gia, Dự án sẽ được Chính phủ báo cáo các cấp có thẩm quyền và trình Quốc hội xem xét thông qua chủ trương đầu tư dự án.

1.3. Thu hút mạnh nguồn lực của các thành phần kinh tế trong nước và ngoài nước cho đầu tư phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông; trong đó, ưu tiên cho các công trình lớn, quan trọng, thiết yếu; tăng cường kết nối giữa các loại hình vận tải, giữa các trung tâm kinh tế lớn, giữa các vùng, nhất là các vùng có điều kiện kinh tế khó khăn; bảo đảm hài hòa lợi ích của Nhà nước, nhà đầu tư và Nhân dân.

Hiện nay, nguồn vốn ngân sách nhà nước đang rất khó khăn, khả năng kêu gọi huy động nguồn vốn ODA cũng hạn chế do vướng trần nợ công. Tuy nhiên, Bộ Giao thông vận tải đang quyết liệt chỉ đạo đẩy nhanh công tác chuẩn bị một số dự án quan trọng để có thể ký kết các Hiệp định vay vốn với các nhà tài trợ, tận dụng tối đa nguồn vốn vay ODA ưu đãi còn có thể huy động như: dự án Quốc lộ 19; tuyến đường vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh đoạn Tân Vạn - Nhơn Trạch; tuyến đường kết nối các tỉnh phía Bắc với cao tốc Nội Bài - Lào Cai; tín dụng ngành xây dựng các cầu kết nối các quốc lộ; cầu Đại Ngãi; cải tạo đoạn qua đèo Khe Nét; cải tạo khu gian Hòa Duyệt - Thanh Luyện trên đường sắt Bắc - Nam...

Thực hiện chủ trương của Đảng, Quốc hội, Chính phủ, trong thời gian qua Bộ Giao thông vận tải đã tích cực kêu gọi, tìm kiếm nguồn lực để đầu tư các công trình giao thông theo hình thức PPP và đã đạt được những kết quả nhất định. Tuy nhiên, thời gian gần đây, việc huy động vốn đầu tư ngoài ngân sách đã chững lại do cần hoàn thiện thêm thể chế, chính sách để tạo môi trường đầu tư minh bạch, tâm lý tin cậy cho nhà đầu tư. Hiện nay, Bộ Giao thông vận tải đang đẩy mạnh kêu gọi xã hội hoá đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông, trong đó có các dự án đường cao tốc trọng điểm như: dự án đường cao tốc Mỹ Thuận - Cần Thơ; 08/11 dự án trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông và một số dự án đường cao tốc khác.

Trong bối cảnh hiện nay, thì việc tiếp tục đẩy mạnh huy động vốn đầu tư ngoài ngân sách, xã hội hóa đầu tư vẫn phải được coi là giải pháp chủ đạo để có thể đạt được các mục tiêu phát triển. Để tiếp tục huy động nguồn vốn ngoài ngân sách cho đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, Bộ Giao thông vận tải đang và sẽ tiếp tục nghiên cứu, thực hiện các giải pháp:

- Tiếp tục rà soát, sửa đổi bổ sung các văn bản quy phạm pháp luật điều chỉnh hình thức đầu tư đối tác công tư có tính đến đặc thù của hình thức đầu tư này, phù hợp với thông lệ quốc tế và điều kiện của Việt Nam; đặc biệt là ban hành các văn bản quy phạm pháp luật, thể chế, chính sách điều chỉnh các khoảng trống pháp lý hiện nay.

- Chú trọng tổ chức các khóa đào tạo, bồi dưỡng nâng cao kiến thức về đầu tư theo hình thức PPP, đặc biệt về tài chính dự án và pháp lý hợp đồng¹².

- Phối hợp với Thanh tra các Bộ, Thanh tra Chính phủ, Kiểm toán Nhà nước tăng cường kiểm tra, đấu tranh với các sai phạm để xử lý, chấn chỉnh đảm bảo thực hiện theo quy định của pháp luật.

- Đẩy mạnh công tác tuyên truyền và công khai thông tin về đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông theo hình thức PPP một cách hiệu quả hơn nữa.

¹² Năm 2018, thông qua các chương trình hỗ trợ năng lực PPP, Bộ GTVT đã cử nhiều cán bộ tham gia các khóa đào tạo, tập huấn do các tổ chức nước ngoài hỗ trợ như: Khóa tập huấn tại Hàn Quốc thuộc khuôn khổ dự án “Tăng cường năng lực quản lý và điều hành hệ thống đường cao tốc tại Việt Nam” do KOICA viện trợ; khảo sát xây dựng Luật đầu tư theo hình thức PPP tại Hàn Quốc; đào tạo “Mô hình đối tác công - tư trong lĩnh vực đường sắt tại Nhật Bản; đào tạo cấp quản lý về đường sắt thuộc Dự án DEEP tại Hàn Quốc; Hội thảo chia sẻ những bài học kinh nghiệm thực hiện các dự án PPP trong khu vực, xây dựng bộ thực hành tốt nhất nhằm tăng cường năng lực của các cơ quan trong thực hiện các dự án giao thông vận tải bằng hình thức PPP tại Campuchia...

Đây là trách nhiệm và nghĩa vụ chủ yếu của các cơ quan quản lý nhà nước để xã hội có được sự đồng thuận hơn về một chủ trương lớn của Đảng, Nhà nước, đồng thời cũng là giải pháp tất yếu trong điều kiện nguồn lực khó khăn như hiện nay.

2. Công trình giao thông

2.1. Biện pháp, giải pháp, hoạt động chỉ đạo điều hành nhằm đảm bảo tiến độ, chất lượng các dự án, công trình trọng điểm

Nhằm nâng cao hiệu quả công tác quản lý tiến độ, chất lượng các dự án, đặc biệt là các dự án trọng điểm, Bộ Giao thông vận tải đã triển khai nhiều biện pháp, giải pháp hành động thiết thực như: tăng cường công tác kiểm tra hiện trường, trực tiếp cử cán bộ tại hiện trường để phối hợp cùng các Chủ đầu tư, các Ban Quản lý dự án đơn đốc tiến độ, kiểm soát chặt chẽ về chất lượng công trình, tăng cường công tác an toàn giao thông, an toàn lao động, vệ sinh môi trường... Bên cạnh đó, Bộ thường xuyên phối hợp với Bộ Xây dựng và các Bộ, Ngành khác rà soát tính khả thi của các văn bản quy phạm pháp luật đã được ban hành, từ đó đề xuất điều chỉnh, bổ sung, thay thế nhằm tháo gỡ các vướng mắc trong quá trình triển khai các dự án xây dựng công trình giao thông; đồng thời, rà soát, sửa đổi, điều chỉnh bổ sung các quy định trong ngành để phù hợp với các quy định mới, như Quyết định số 512/QĐ-BGTVT ngày 15/3/2018 thay thế Quyết định số 1058/QĐ-BGTVT ngày 22/4/2010 về giao nhiệm vụ và ủy quyền cho Ban quản lý dự án trong quản lý đầu tư xây dựng đối với các dự án do Bộ Giao thông vận tải làm chủ đầu tư.

Rút kinh nghiệm trực tiếp từ quá trình thực hiện các dự án lớn trước đây, để tiến tới triển khai các dự án trọng điểm có quy mô lớn, Bộ Giao thông vận tải đã ban hành thêm các văn bản hướng dẫn chung áp dụng triển khai đối với các dự án trọng điểm như: Quy định kiểm tra, kiểm soát tiến độ, chất lượng công trình; sổ tay hướng dẫn thực hiện dự án; mẫu hồ sơ nghiệm thu, quy trình thủ tục nghiệm thu thanh toán và nghiệm thu hoàn thành công trình¹³. Đã hoàn thành dự thảo “*Quy định về quản lý những ảnh hưởng đến dân sinh trong quá trình xây dựng các dự án giao thông do Bộ Giao thông vận tải là cấp quyết định đầu tư*”, hiện đang rà soát đề xuất thể thức ban hành phù hợp.

2.2. Kết quả thực hiện, khó khăn, vướng mắc

Danh mục các công trình, dự án trọng điểm ngành giao thông vận tải gồm 47 công trình, trong đó đến nay đã đưa vào khai thác, sử dụng 23 công trình. Các công trình đưa vào khai thác đều cơ bản đảm bảo chất lượng theo yêu cầu thiết kế, an toàn công trình. Việc đưa các công trình quy mô lớn, đạt chất lượng cao vào khai thác sử dụng một mặt đã đáp ứng được nhu cầu của người dân quanh khu vực dự án đi qua, mặt khác góp phần rút ngắn khoảng cách và thời gian đi lại giữa các vùng miền, các trung tâm kinh tế, khu công nghiệp, tạo động lực phát

¹³ Văn bản số 7431/BGTVT-CQLXD ngày 9/7/2018; văn bản số 7426/BGTVT-CQLXD ngày 9/7/2018; văn bản số 80/BGTVT-CQLXD ngày 5/1/2019.

triển kinh tế - xã hội và tăng cường đảm bảo quốc phòng - an ninh khu vực, bảo đảm hiệu quả đầu tư dự án.

Từ đầu năm 2018 đến nay, Bộ Giao thông vận tải đã tập trung chỉ đạo hoàn thành một số công trình lớn đó là: đường cao tốc Hạ Long - Hải Phòng, Đà Nẵng - Quảng Ngãi, Hòa Lạc - Hòa Bình; Pháp Vân - Cầu Giẽ (giai đoạn 2). Dự án đường sắt đô thị Hà Nội tuyến Cát Linh - Hà Đông đang vận hành, chạy thử để tiến tới chạy thương mại trong năm 2019, tuy nhiên hiện đang còn nhiều khó khăn, vướng mắc cần giải quyết để đảm bảo hoàn thành chạy thương mại theo kế hoạch; khánh thành đưa vào sử dụng cầu Vàm Cống thuộc Dự án kết nối khu vực trung tâm vùng đồng bằng Mê Kông; thông xe hầm Cù Mông thuộc tổ hợp hầm Đèo Cả trong tháng 1/2019; hoàn thành một số dự án thành phần của dự án đường Hồ Chí Minh như cầu Cao Lãnh và tuyến nối Cao Lãnh - Đồng Tháp, cầu Bình Ca, đoạn Chơn Thành - Đức Hòa, Ngân Sơn - Nà Phặc, Chợ Mới - Chợ Chu, hoàn thành 66/77km dự án La Sơn - Túy Loan... Đồng thời, tiếp tục tập trung chỉ đạo triển khai đối với các dự án mới như:

Dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020: Bộ Giao thông vận tải đã phê duyệt 11/11 dự án đầu tư xây dựng công trình cao tốc Bắc - Nam; đã lựa chọn xong Tư vấn thiết kế kỹ thuật để triển khai thiết kế cắm cọc giải phóng mặt bằng và thiết kế kỹ thuật các dự án. Hiện đang tích cực triển khai công tác giải phóng mặt bằng trong đó đã cắm cọc giải phóng mặt bằng ngoài thực địa được khoảng 93%, đã bàn giao cho địa phương được khoảng 88%. Ngày 17/5/2019, Bộ Giao thông vận tải đã tổ chức Hội nghị kêu gọi đầu tư Dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020. Tham dự Hội nghị, có trên 300 đại biểu đến từ các cơ quan của Quốc hội; Văn phòng Chính phủ; Ban Tuyên giáo Trung ương; Thanh tra Chính phủ; Kiểm toán Nhà nước; Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam; Đại sứ quán của một số quốc gia tại Việt Nam; các Bộ, ngành có liên quan; đại diện 13 tỉnh, thành phố có Dự án đi qua; các nhà tài trợ; các tổ chức tài chính; các Ngân hàng thương mại; các cơ quan thông tấn, báo chí; một số chuyên gia; các đơn vị tư vấn trong nước và quốc tế và đặc biệt là sự tham gia của 150 tổ chức, doanh nghiệp trong và ngoài nước, bao gồm: 100 tổ chức, doanh nghiệp trong nước và 50 tổ chức, doanh nghiệp quốc tế đến từ các nước như: Hàn Quốc, Nhật Bản, Trung Quốc, Tây Ban Nha, Anh, Pháp, Singapore...
(Chi tiết tình hình triển khai Dự án tại Phụ lục số 01)

Dự án Cảng hàng không quốc tế Long Thành: Tư vấn quốc tế đang khẩn trương hoàn thiện nghiên cứu FS tổng thể bao gồm cả thiết kế nhà ga hành khách, dự kiến hoàn thành trong tháng 6/2019, để tiến tới trình, thẩm định báo cáo nghiên cứu khả thi trong khoảng tháng 6/2019 đến tháng 8/2019. Báo cáo đánh giá tác động môi trường (ĐTM) đang được Bộ Tài nguyên và Môi trường thẩm định, phê duyệt trước khi trình FS cho Hội đồng thẩm định nhà nước. Hiện nay, Hội đồng thẩm định nhà nước đã được thành lập và Bộ Kế hoạch và Đầu tư đang thành lập Tổ chuyên gia thẩm định và lập kế hoạch triển khai công tác tư vấn

thẩm tra. Theo kế hoạch tổng thể, dự kiến sẽ khởi công dự án vào cuối năm 2020.
(Chi tiết tình hình triển khai Dự án tại Phụ lục số 02)

Dự án xây dựng nhà ga T3 Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất: ngày 22/3/2019, Bộ Giao thông vận tải đã có Tờ trình số 2674/TTr-BGTVT trình Chính phủ xin chủ trương đầu tư nhà ga hành khách T3, trong đó dự kiến tổng mức đầu tư là 11.430 tỷ đồng (khái toán). Ngày 23/4/2019, Bộ Giao thông vận tải tiếp tục có văn bản số 3745/BGTVT-KHĐT báo cáo giải trình cụ thể về 04 phương án đầu tư được đề xuất: (1) Giao Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam (ACV) làm Chủ đầu tư; (2) Sử dụng vốn ngân sách; (3) Thành lập tổ chức kinh tế để đầu tư; (4) Đầu tư theo hình thức PPP. Trong đó, Bộ Giao thông vận tải tiếp tục đề xuất giao ACV làm chủ đầu tư dự án, đây là phương án đã được Ủy ban quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp đồng thuận tại văn bản số 348/UBQLV-CNHT ngày 03/4/2019.

Bên cạnh các kết quả đạt được, tại một số công trình, dự án trọng điểm đang triển khai vẫn còn khó khăn. Nguyên nhân chủ yếu là do vốn đầu tư không đáp ứng yêu cầu, cơ chế giải ngân phức tạp, công tác bồi thường giải phóng mặt bằng hạn chế, công tác lựa chọn nhà đầu tư, nhà thầu còn nhiều vướng mắc, các quy định của pháp luật liên quan đến đầu tư xây dựng nói chung còn nhiều bất cập, chưa có nhiều cơ chế đặc thù áp dụng đối với các dự án trọng điểm hoặc dự án cấp bách; một số dự án lớn hơn 10.000 tỷ đồng khi điều chỉnh tổng mức đầu tư cần báo cáo Quốc hội thông qua do hình thành yếu tố quan trọng quốc gia..., ảnh hưởng đến tiến độ chung của nhiều dự án đang và sắp triển khai.

2.3. Dự án chậm tiến độ, tăng tổng mức đầu tư; nguyên nhân và trách nhiệm

a) Dự án chậm tiến độ, tăng tổng mức đầu tư

Một số Dự án chậm tiến độ, tăng tổng mức đầu tư tập trung tại 2 nhóm dự án chính là nhóm dự án đường bộ và nhóm dự án đường sắt đô thị. Cụ thể:

Cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận: ngày 22/3/2019, Bộ Giao thông vận tải đã bàn giao nhiệm vụ quyền hạn cơ quan nhà nước có thẩm quyền và thẩm quyền phê duyệt báo cáo nghiên cứu khả thi dự án cho Ủy ban nhân dân tỉnh Tiền Giang. Trong giai đoạn tiếp theo, Bộ Giao thông vận tải sẽ tiếp tục hỗ trợ việc chỉ đạo thực hiện dự án nếu được tỉnh đề nghị theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ.

Cao tốc Bến Lức - Long Thành: Sản lượng đạt khoảng 73,19% (chậm 12,72%). Các gói vốn ADB chậm chủ yếu là do vướng giải phóng mặt bằng, nguồn cát khó khăn, năng lực hạn chế của một số nhà thầu cũng như năng lực điều hành của Tổng công ty Đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam (VEC) không tốt. Các gói vốn JICA chậm do cần rà soát, điều chỉnh thiết kế của một số hạng mục. Nguy cơ dự án không hoàn thành trước thời hạn kết thúc Hiệp định khung vào 14/12/2020. Trong thời gian qua, mặc dù Giao thông vận tải và Ủy ban quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp đã phối hợp tích cực nhưng việc thực hiện không hiệu quả, dẫn đến tiến độ thực hiện dự án rất chậm.

Đối với 02 Dự án đường sắt đô thị Thành phố Hồ Chí Minh, tuyến số 1 Bến Thành - Suối Tiên và tuyến số 2 Bến Thành - Tham Lương: Tuyến số 1 giá trị sản lượng đạt 63,91%, hiện đang thanh toán từ vốn tạm ứng ngân sách thành phố 2.158 tỷ đồng trong khi chờ hoàn tất thủ tục điều chỉnh dự án. Tuyến số 2 có 09 gói thầu, trong đó Gói thầu CPI (xây dựng tòa nhà Văn phòng, khu Depot) đang nghiệm thu, bàn giao đưa vào sử dụng; các gói thầu còn lại đang triển khai công tác lựa chọn nhà thầu, tuy nhiên chưa thể triển khai do đang vướng mắc về việc điều chỉnh dự án và nguồn vốn cho dự án. Ngày 09/4/2019, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã trình Chính phủ xin ý kiến về dự thảo hướng dẫn Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh tổ chức thẩm định và phê duyệt theo chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Trịnh Đình Dũng (Công văn số 2280/BKHĐT-GSTĐĐT).

Dự án đường sắt đô thị Hà Nội tuyến Cát Linh - Hà Đông: hoàn thành 99% khối lượng xây lắp, riêng vật tư, thiết bị đã chuyển về đến công trường đạt khoảng 99% và lắp đặt đạt 90% khối lượng thiết bị; đang vận hành, chạy thử để đưa vào khai thác thương mại trong 2019. Tuy nhiên, dự án vẫn còn nhiều khó khăn, vướng mắc cần giải quyết và có nguy cơ kéo dài do tổng thầu triển khai thực hiện công việc chưa theo đúng cam kết. Các vướng mắc cụ thể tập trung ở: chưa hoàn thiện hồ sơ nghiệm thu, hồ sơ hoàn công công trình; chưa cung cấp một số tài liệu chứng minh an toàn, chứng nhận an toàn tích hợp để đăng kiểm và chứng nhận an toàn hệ thống; chưa hoàn thiện quy trình vận hành, bảo dưỡng... Bộ Giao thông vận tải đã và sẽ tiếp tục quyết liệt chỉ đạo tổng thầu và các bên liên quan thực hiện.

Dự án đường sắt đô thị Hà Nội tuyến số 3 Nhón - Ga Hà Nội: đến thời điểm hiện tại, tổng tiến độ chung dự án mới chỉ đạt trên 49% và dự kiến kéo dài đến cuối năm 2022. Hiện nay, Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội đã có văn bản số 4255/UBND-KH&ĐT ngày 14/9/2018 báo cáo Thủ tướng Chính phủ duyệt điều chỉnh chủ trương đầu tư dự án.

Dự án đường sắt đô thị Hà Nội tuyến số 1 (Yên Viên - Ngọc Hồi): Hiện tại, Tư vấn đang hoàn thiện hồ sơ gói thầu cập nhật thiết kế kỹ thuật, dự toán, hồ sơ mời thầu của gói thầu chuẩn bị mặt bằng và xử lý nền đất yếu khu Tổ hợp Ngọc Hồi (HURC1-101); đang thực hiện thanh quyết toán Hợp đồng Tư vấn giám sát khảo sát (HURC1-006). Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải đang tổng hợp ý kiến góp ý của các bộ, ngành để báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét có ý kiến chỉ đạo về kế hoạch thực hiện làm cơ sở để triển khai các bước tiếp theo.

b) Nguyên nhân

- Đây đa phần đều là các dự án lớn và công nghệ phức tạp lần đầu tiên được xây dựng tại Việt Nam do đó chưa có kinh nghiệm quản lý thực hiện.

- Năng lực và kinh nghiệm quản lý thực hiện của Chủ đầu tư đối với các dự án lớn về lĩnh vực đường sắt đô thị rất mới và còn hạn chế. Các tư vấn tham gia thực hiện dự án đều là các tư vấn lớn, tuy nhiên thiếu kinh nghiệm về hệ thống

quản lý và quy trình thủ tục ở Việt Nam dẫn đến trong quá trình thực hiện gặp nhiều vướng mắc. Do chưa có kinh nghiệm với loại hình công trình đường sắt đô thị nên cả Chủ đầu tư và Tư vấn lập dự án tính toán tổng mức đầu tư chưa xác thực với tình hình thực tế, phải điều chỉnh nhiều nội dung thiếu sót và chưa phù hợp trong thiết kế cơ bản ban đầu như: thay đổi về thông số kỹ thuật, quy mô xây dựng như cục bộ về bình đồ tuyến và một số thông số kỹ thuật của Dự án (tải trọng trục, cự ly tìm đường, đường kính trong hầm, ray, hệ thống thông tin tín hiệu..); thay đổi về quy mô xây dựng so với thiết kế cơ sở được duyệt trước đây; thay đổi về quy mô xây dựng công trình đường sắt ngầm; thay đổi quy mô về hệ thống điện...

- Vướng mắc, chậm kéo dài công tác giải phóng mặt bằng, di chuyển hạ tầng kỹ thuật ngầm, nổi, cây xanh, đặc biệt là công tác giải phóng mặt bằng các ga ngầm; công tác giải phóng mặt bằng kéo dài dẫn đến thời gian thực hiện kéo dài ảnh hưởng đến yếu tố trượt giá tăng. Bên cạnh đó, việc tiến độ dự án kéo dài dẫn đến tổng mức đầu tư tăng do các yếu tố: biến động giá của một số nguyên, nhiên vật liệu và tăng mức lương tối thiểu theo quy định; các dự án đều phải điều chỉnh tổng mức đầu tư và hình thành các yếu tố quan trọng quốc gia cần điều chỉnh lại thủ tục từ chủ trương đầu tư... theo quy định của Luật Đầu tư công.

- Kế hoạch vốn ODA hàng năm không được bố trí đủ làm chậm trễ thanh toán cho các Nhà thầu dẫn đến tiến độ thi công bị ảnh hưởng.

- Công tác đấu thầu lựa chọn nhà thầu gặp nhiều vướng mắc, khó khăn do các ràng buộc phức tạp quy chế đấu thầu của các Nhà tài trợ; hệ thống quy chuẩn còn nhiều bất cập, cụ thể là quy chuẩn QCVN 08:2009/BXD quy định về công trình ngầm đô thị có quy định khoảng cách từ công trình đến nhà dân chưa phù hợp dẫn đến tình trạng khiếu kiện của người dân kéo dài.

- Việc cập nhật tỷ giá ngoại tệ, tỷ lệ tính toán các chi phí dự phòng, rủi ro trượt giá cũng được cập nhật theo quy định mới, ảnh hưởng chung đến việc tăng tổng mức đầu tư.

c) Trách nhiệm của các bên liên quan

Hầu hết các dự án trọng điểm đều là dự án quy mô lớn, đòi hỏi quy trình quản lý, công nghệ thi công phức tạp; có những dự án lần đầu tiên được xây dựng tại Việt Nam (các dự án đường sắt đô thị), trong khi Chủ đầu tư chưa có kinh nghiệm quản lý thực hiện; năng lực nhà đầu tư, Ban quản lý dự án, tổng thầu, nhà thầu, tư vấn còn hạn chế, chưa thực sự chuyên nghiệp... dẫn đến các khó khăn vướng mắc không được xử lý triệt để, nhiều nội dung phải điều chỉnh, dẫn đến việc thời gian thực hiện bị kéo dài, điều chỉnh làm tăng tổng mức đầu tư... Bên cạnh đó, còn có các nguyên nhân khách quan như: biến động lớn về giá đầu vào cho các công trình xây dựng, tỷ giá hối đoái thay đổi làm tăng tổng mức đầu tư của dự án; công tác xử lý kỹ thuật, xử lý lún kéo dài, điều kiện địa chất phức tạp, thời tiết không thuận lợi ảnh hưởng đến tiến độ thực hiện các dự án... Về cơ bản, việc để chậm tiến độ, tăng tổng mức đầu tư các dự án trách nhiệm trước tiên

thuộc về các Chủ đầu tư. Tuy nhiên, các yếu tố chủ quan khác cũng là nguyên nhân chính gây ra việc chậm tiến độ, tăng tổng mức đầu tư, cụ thể như sau:

- Vấn đề chậm giải phóng mặt bằng, công tác tái định cư kéo dài, thiếu mặt bằng sạch bàn giao cho nhà thầu thi công là nguyên nhân chính dẫn đến chậm tiến độ tại nhiều dự án, đặc biệt là các dự án đường sắt đô thị: Trách nhiệm thuộc địa phương, Chủ đầu tư thực hiện công tác giải phóng mặt bằng.

- Năng lực nhà đầu tư còn yếu dẫn đến tình trạng như không hoàn thành ký kết Hợp đồng tín dụng với các tổ chức tín dụng (như dự án cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận): Trách nhiệm thuộc về Nhà đầu tư.

- Công tác quy hoạch tại một số địa phương chưa thực sự tốt, mất nhiều thời gian tham vấn, xin ý kiến cơ quan chuyên môn, ảnh hưởng đến tiến độ thực hiện dự án. Như tại dự án đường sắt đô thị Yên Viên - Ngọc Hồi, công tác quy hoạch chi tiết 1/500, các ga Quốc gia Hà Nội, Giáp Bát, Gia Lâm, quy hoạch 1/2000 phân khu ga Hà Nội, phương án tuyến cầu vượt sông Hồng chậm phê duyệt cũng là một trong những nguyên nhân chính dẫn đến chậm tiến độ tại dự án. Trách nhiệm liên quan đến công tác quy hoạch thuộc địa phương.

- Về vấn đề tăng tổng mức đầu tư dự án: nguyên nhân chính của việc tăng tổng mức đầu tư là do chất lượng công tác lập, thẩm định dự án đầu tư. Đặc biệt đối với các dự án đường sắt đô thị do chưa có kinh nghiệm với loại hình mới này nên tư vấn lập dự án tính toán tổng mức đầu tư chưa xác thực với tình hình thực tế, phải điều chỉnh nhiều nội dung thiếu sót và chưa phù hợp trong thiết kế cơ bản ban đầu, ngoài ra là yêu cầu điều chỉnh quy mô đầu tư dẫn đến tình trạng tăng tổng mức đầu tư. Trách nhiệm thuộc về Chủ đầu tư, Tư vấn thực hiện dự án.

- Cơ chế thực hiện các dự án (đặc biệt là các dự án ODA) còn bất cập: Kế hoạch vốn ODA hàng năm không được bố trí đủ làm chậm trễ thanh toán cho các nhà thầu, tình trạng thiếu vốn đối ứng kéo dài dẫn đến tiến độ thi công bị ảnh hưởng; công tác đấu thầu lựa chọn nhà thầu gặp nhiều vướng mắc, khó khăn do các ràng buộc phức tạp quy chế đấu thầu của các Nhà tài trợ. Một số công trình hình thành yếu tố quan trọng Quốc gia có tổng mức đầu tư lớn hơn 10.000 tỷ đồng, kéo theo quy trình thẩm định, phê duyệt điều chỉnh dự án thường mất nhiều thời gian do Chính phủ phải xem xét, báo cáo Quốc hội thông qua trước khi phê duyệt điều chỉnh... Đây là một khó khăn chung, có liên quan đến trách nhiệm của rất nhiều cấp, bộ, ngành và cần được nghiên cứu, điều chỉnh cho phù hợp.

2.4. Giải pháp

Nhận thức được tầm quan trọng của nhiệm vụ được giao, Bộ Giao thông vận tải đã xây dựng các giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả đầu tư công cụ thể trong lĩnh vực xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông như sau:

- Tăng cường sự phối hợp chặt chẽ với các cơ quan ban, ngành của các địa phương nơi dự án đi qua để đẩy nhanh tiến độ giải phóng mặt bằng nhằm đảm bảo tiến độ thực hiện dự án, tiến độ giải ngân vốn đầu tư.

- Nâng cao kỷ cương, trách nhiệm, hiệu quả hoạt động đối với các chủ thể tham gia dự án, đặc biệt là đối với Ban quản lý dự án và tư vấn giám sát. Bắt buộc các chủ thể tham gia hoạt động xây dựng phải triệt để tuân thủ các quy định về quản lý đầu tư xây dựng; đẩy mạnh công tác quản lý đấu thầu; tăng cường kiểm tra hiện trường, thực hiện công tác kiểm định độc lập để kiểm soát tốt tiến độ, chất lượng, an toàn lao động và vệ sinh môi trường; nghiêm túc xử lý trách nhiệm các đơn vị, cá nhân vi phạm.

- Tăng cường kiểm tra, đôn đốc và quyết liệt chỉ đạo các Chủ đầu tư, Ban quản lý dự án, các nhà thầu thi công tăng cường máy móc thiết bị, nhân lực, chuẩn bị tập kết vật tư vật liệu, đảm bảo tiến độ thi công theo đúng kế hoạch đề ra.

- Tăng cường áp dụng các giải pháp hiệu quả về kỹ thuật - công nghệ, vật liệu xây dựng để giảm giá thành xây dựng và khắc phục triệt để những tồn tại về chất lượng.

- Tiếp tục rà soát chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của các cơ quan, đơn vị có liên quan đến công tác quản lý đầu tư xây dựng để phân cấp, ủy quyền theo hướng quy định trách nhiệm cụ thể; điều chỉnh lại những lĩnh vực phân công, ủy quyền kém hiệu quả.

- Tích cực phối hợp chặt chẽ với các cấp, ngành có liên quan trong việc tiếp tục xây dựng và hoàn thiện pháp luật về đầu tư xây dựng, đầu tư công, phù hợp với yêu cầu của thực tiễn.

3. Trật tự, an toàn giao thông

3.1. Việc thực hiện các giải pháp, biện pháp bảo đảm trật tự, an toàn giao thông

Kết quả thực hiện nhiệm vụ liên quan về công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông như tại phần I. Kết quả thực hiện Nghị quyết số 113/2015/QH13 về tiếp tục thực hiện các nghị quyết của Quốc hội về hoạt động giám sát chuyên đề, hoạt động chất vấn. Trong đó có nhiệm vụ: Thực hiện mục tiêu giảm tai nạn giao thông cả 3 tiêu chí (số vụ, số người chết, số người bị thương).

3.2. Xử lý điểm đen về an toàn giao thông, các điểm giao cắt đường sắt với đường bộ, an toàn vận tải đường sắt, không để phát sinh các lối đi tự mở qua đường sắt; tăng cường kỷ cương trong bảo đảm an toàn vận tải đường sắt

a) Xử lý điểm đen về an toàn giao thông, các điểm giao cắt đường sắt với đường bộ, không để phát sinh các lối đi tự mở qua đường sắt

Thời gian qua, Bộ Giao thông vận tải đã chỉ đạo Cục Đường sắt Việt Nam, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam tiếp tục phối hợp chặt chẽ với chính quyền các địa phương quản lý chặt chẽ, không để phát sinh lối đi tự mở, đồng thời xóa bỏ được 76 lối đi tự mở; cấm biển chú ý tàu hỏa tại 61 vị trí, phát quang đảm bảo tầm nhìn tại 287 giao cắt, giải tỏa 10 vị trí vi phạm hành lang an toàn giao thông; xây dựng 214 vị trí gờ giảm tốc; tổ chức cảnh giới tại 379 giao cắt giữa đường bộ và đường sắt.

Bộ Giao thông vận tải đã hoàn thiện dự thảo Đề án “Đảm bảo trật tự hành lang an toàn giao thông và xử lý dứt điểm lối đi tự mở qua đường sắt”, nội dung của đề án bao gồm về quản lý hành lang an toàn đường sắt và xử lý lối đi tự mở (đánh giá bất cập trong công tác quản lý hành lang an toàn giao thông và phân tích, đánh giá hiện trạng các lối đi tự mở; đánh giá về công tác quản lý quy hoạch, quỹ đất, bố trí quỹ đất để xây dựng đường gom của địa phương; công tác phối hợp giữa các cơ quan đơn vị trong công tác quản lý, xử lý lối đi tự mở, hành lang an toàn đường sắt), đề từ đó đưa ra các giải pháp thực hiện như: giải pháp cụ thể đối với việc quản lý hành lang an toàn đường sắt theo hướng giao cho các địa phương quản lý và nêu rõ trách nhiệm của từng chủ thể (địa phương, cơ quan quản lý nhà nước, cơ quan quản lý hạ tầng...) trong việc quản lý hành lang an toàn đường sắt, tăng cường công tác cưỡng chế khi xảy ra các vi phạm; giải pháp thu hẹp, xóa bỏ lối đi tự mở, làm đường gom... theo hướng không làm phát sinh thêm lối đi tự mở; rà soát văn bản pháp luật để quản lý hành lang an toàn đường sắt, chế tài xử lý vi phạm, phân định trách nhiệm giữa các cơ quan đơn vị trong việc quản lý hành lang và xóa bỏ các lối đi tự mở. Dự kiến đăng ký trình Thủ tướng Chính phủ trong tháng 6/2019.

b) Về tăng cường kỷ cương trong bảo đảm an toàn vận tải đường sắt

Thực hiện chỉ đạo của Bộ Giao thông vận tải về tăng cường kỷ cương trong công tác bảo đảm an toàn vận tải đường sắt, thời gian qua, Cục Đường sắt Việt Nam đã tiến hành thanh tra độc lập 01 cuộc; kiểm tra thực hiện văn bản quy phạm pháp luật và đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt theo kế hoạch năm 75 cuộc; kiểm tra đột xuất, thường xuyên, phối hợp kiểm tra liên ngành 193 cuộc.

Đối với Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, để tăng cường giám sát, quản lý kỷ cương trong bảo đảm an toàn vận tải đường sắt, tại các phòng trực ban chạy tàu đã triển khai lắp đặt camera giám sát tại 263/272 phòng; trên đầu máy đã hoàn thành lắp 426/426 camera giám sát hành trình trên đầu máy và 266/266 camera hỗ trợ giám sát cabin lái tàu. Ngoài ra, các đơn vị quản lý đường sắt đã xây dựng các giải pháp để khắc phục 6.502 hệ thống thiết bị tín hiệu tại các ga; trang bị bộ đàm cho 12 ga có khối lượng dồn lập tàu lớn. Duy trì công tác kiểm tra, giám sát đảm bảo 100% lái tàu khi lên ban phải đáp ứng điều kiện về sức khỏe, trình độ chuyên môn, nghiệp vụ.

3.3. Trật tự giao thông đô thị, giải pháp xử lý tình trạng ùn tắc tại các thành phố lớn, tuyến đường trọng điểm, huyết mạch

Thực hiện chỉ đạo của Chính phủ giao, Bộ Giao thông vận tải đã phối hợp với các Bộ, ngành, địa phương xây dựng và trình Chính phủ ban hành Nghị quyết số 12/NQ-CP ngày 19/02/2019 về tăng cường bảo đảm trật tự, an toàn giao thông và chống ùn tắc giao thông giai đoạn 2019 - 2021. Trong đó, Chính phủ đã yêu cầu các bộ, ngành, địa phương tiếp tục thực hiện nghiêm các quy định pháp luật, đẩy mạnh triển khai các đề án, dự án về bảo đảm trật tự an toàn giao thông, chống ùn tắc giao thông, đồng thời quán triệt, thực hiện các nhiệm vụ, giải pháp để tiếp

tục kéo giảm tai nạn giao thông, phấn đấu giảm số thương vong do tai nạn giao thông mỗi năm từ 5% đến 10%; khắc phục tình trạng ùn tắc giao thông trên các trục giao thông chính, các đô thị lớn và trên địa bàn thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh và các đô thị lớn, không để xảy ra các vụ ùn tắc giao thông kéo dài trên 30 phút. Hiện nay, Bộ Giao thông vận tải và các Bộ, ngành, địa phương đang xây dựng và ban hành Kế hoạch hành động để triển khai thực hiện các mục tiêu, nhiệm vụ mà Chính phủ đã chỉ đạo tại Nghị quyết số 12/NQ-CP.

3.4. Công tác kiểm tra, kiểm soát phương tiện giao thông, chấp hành pháp luật về giao thông, hành lang an toàn đường bộ, đường sắt, công tác đăng kiểm, đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép điều khiển phương tiện.

a) Công tác kiểm tra, kiểm soát phương tiện giao thông, chấp hành pháp luật về giao thông

Thời gian qua, Bộ Giao thông vận tải đã chỉ đạo Thanh tra Bộ và các cơ quan chức năng tiếp tục tăng cường kiểm tra, kiểm soát phương tiện giao thông, chấp hành pháp luật về giao thông trên các lĩnh vực, cụ thể:

Bộ Giao thông vận tải đã thành lập 04 Đoàn công tác do các cơ quan tham mưu thuộc Bộ chủ trì kiểm tra việc triển khai các nhiệm vụ cấp bách về đảm bảo trật tự, an toàn giao thông và công tác chuẩn bị phục vụ nhu cầu đi lại của Nhân dân trong dịp Tết Nguyên Đán và Mùa Lễ hội xuân Kỷ Hợi năm 2019 tại 09 địa phương¹⁴; qua kiểm tra đã yêu cầu khắc phục các tồn tại, thiếu sót của các bến xe, ga đường sắt, bến khách ngang sông và một số phương tiện được kiểm tra tại bến xe. Thành lập Đoàn kiểm tra việc chấp hành Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về thiết bị giám sát hành trình của xe ô tô, chấp hành các quy định về cung cấp, quản lý và sử dụng dữ liệu thiết bị giám sát hành trình của xe ô tô¹⁵; qua kiểm tra, đã có văn bản chỉ đạo thực hiện một số biện pháp tăng cường quản lý, nâng cao chất lượng, hiệu quả thiết bị giám sát hành trình của xe ô tô. Thành lập Đoàn thanh tra và đang tiến hành thanh tra theo kế hoạch được duyệt về công tác đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ tại 14 tỉnh, thành phố¹⁶.

Tổng cục Đường bộ Việt Nam, các Cục chuyên ngành và Thanh tra các Sở Giao thông vận tải đã thực hiện tổng số 21.762 cuộc thanh tra, kiểm tra; quyết định xử phạt 15.637 vụ vi phạm, với số tiền 55,772 tỷ đồng; tạm giữ 40 ô tô; đình chỉ hoạt động 261 bến và phương tiện thủy nội địa; giám sát 563 kỳ sát hạch lái xe ô tô và kỳ sát hạch lái xe mô tô.

Ngoài ra, Bộ Giao thông vận tải đang giao Thanh tra Bộ triển khai đoàn thanh tra công tác quản lý năng lực khai thác và điều phối giờ, cất cánh (slot) tại cảng hàng không, sân bay.

¹⁴ Quyết định số 173/QĐ-BGTVT ngày 23/01/2019 của Bộ Giao thông vận tải kiểm tra tại các địa phương: Lạng Sơn, Quảng Ninh, Hải Phòng, Thanh Hóa, Nghệ An, Đà Nẵng, Thừa Thiên Huế, Đồng Nai và Bình Dương.

¹⁵ Quyết định số 2332/QĐ-BGTVT ngày 31/10/2018 của Bộ Giao thông vận tải.

¹⁶ Quyết định số 246/QĐ-BGTVT ngày 13/02/2019 của Bộ Giao thông vận tải thanh tra tại các tỉnh, thành phố: Bắc Giang, Bắc Ninh, Vĩnh Phúc, Thái Nguyên, Hà Nam, Quảng Ngãi, Thừa Thiên - Huế, Bình Định, Bà Rịa - Vũng Tàu, Long An, Cần Thơ, Vĩnh Long, Hậu Giang.

b) Về tăng cường bảo vệ hành lang an toàn đường bộ, đường sắt

Bộ Giao thông vận tải đã có công văn số 14868/BGTVT-KCHT ngày 28/12/2018 gửi Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố, Tổng cục Đường bộ Việt Nam, Cục Đường sắt Việt Nam, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, với nội dung yêu cầu các cơ quan, đơn vị kiểm tra, rà soát việc quản lý kết cấu hạ tầng giao thông thuộc địa bàn quản lý, xử lý nghiêm các hành vi vi phạm để đảm bảo tuân thủ theo quy định của pháp luật.

Bên cạnh đó, đã đôn đốc Cục Đường sắt Việt Nam và Tổng công ty Đường sắt Việt Nam thường xuyên làm việc với Ban An toàn giao thông các tỉnh, thành phố có đường sắt đi qua tăng cường các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông tại các lối đi tự mở theo quy chế phối hợp đã ký giữa Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố; tăng cường trách nhiệm của Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố có đường sắt đi qua trong công tác tổ chức quản lý, bảo vệ đất dành cho đường sắt theo quy định định tại khoản 3 Điều 35 Nghị định số 56/2018/NĐ-CP quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt.

Đồng thời, chỉ đạo Tổng cục Đường bộ Việt Nam tích cực triển khai kế hoạch thực hiện Quyết định số 994/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ năm 2019. Hiện nay, Tổng cục Đường bộ Việt Nam đã thẩm định phê duyệt hồ sơ báo cáo kinh tế kỹ thuật cấm cọc mốc lộ giới, mốc đất của đường bộ và mốc giải phóng mặt bằng cho 22 Sở Giao thông vận tải và 03 Cục quản lý đường bộ với kinh phí dự kiến là 116,48 tỷ đồng, bao gồm: thực hiện công tác tuyên truyền; rà soát thống kê phân loại đất của đường bộ và đất hành lang an toàn đường bộ; công tác cấm cọc mốc.

c) Về công tác đăng kiểm

- Về công tác đăng kiểm xe cơ giới:

Từ tháng 06/2018 đến nay, hệ thống văn bản quy phạm pháp luật tiếp tục được hoàn thiện trên cơ sở tiếp tục rà soát và hợp lý hoá các thủ tục hành chính, theo tinh thần đơn giản trong thủ tục nhưng chặt chẽ trong quản lý. Cục Đăng kiểm Việt Nam đã tham gia xây dựng các văn bản quy phạm pháp luật: Nghị định số 139/2018/NĐ-CP ngày 08/10/2018 của Chính phủ quy định về kinh doanh dịch vụ kiểm định xe cơ giới; Quyết định số 16/2019/QĐ-TTg ngày 28/03/2019 của Thủ tướng Chính phủ quy định lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải đối với xe ô tô tham gia giao thông và xe ô tô nhập khẩu đã qua sử dụng; TCVN 6438:2018 - Phương tiện giao thông đường bộ - Giới hạn lớn nhất cho phép của khí thải.

Hiện nay, công tác kiểm định xe cơ giới tham gia giao thông đã và đang được thực hiện kiểm tra, giám sát chặt chẽ thông qua giám sát qua camera IP, kiểm tra chuyên ngành, kiểm tra định kỳ... Về giám sát qua camera, tất cả các đơn vị đăng kiểm trên cả nước đều phải được trang bị hệ thống camera IP giám sát với đường truyền tốc độ cao; toàn bộ hình ảnh trong quá trình kiểm định được truyền về Cục Đăng kiểm Việt Nam và lưu trữ tại đơn vị kiểm định tới

thiếu 30 ngày. Về kiểm tra chuyên ngành, Cục Đăng kiểm Việt Nam trực tiếp cử các cán bộ đến đơn vị đăng kiểm xe cơ giới để thực hiện kiểm tra, phúc tra kết quả kiểm định (từ tháng 06/2018, Cục Đăng kiểm Việt Nam đã thực hiện 88 đợt kiểm tra chuyên ngành). Về kiểm tra định kỳ, hàng năm Cục Đăng kiểm Việt Nam cử đoàn kiểm tra thực hiện kiểm tra, đánh giá hoạt động kiểm định của đơn vị đăng kiểm xe cơ giới. Ngoài ra, Bộ Giao thông vận tải đã chỉ đạo Cục Đăng kiểm Việt Nam rà soát và kiểm soát kết quả kiểm định thông qua dữ liệu các đơn vị gửi về Cục Đăng kiểm Việt Nam; sử dụng thiết bị kiểm tra đồng bộ, hiện đại có tính bảo mật cao, quy trình kiểm định chặt chẽ và phù hợp với khuyến nghị của Tổ chức đăng kiểm ô tô quốc tế (CITA); phối hợp với các Sở Giao thông vận tải, Cục Cảnh sát giao thông tổ chức kiểm tra liên ngành, phát hiện và xử lý các phương tiện tự ý cải tạo, hết niên hạn sử dụng, quá hạn kiểm định; công bố danh sách chính thức xe cơ giới hết niên hạn của năm 2018 trên trang thông tin điện tử; phối hợp với các cơ quan thông tin, báo chí thông báo danh sách phương tiện sắp hết và đã hết niên hạn sử dụng, quá hạn kiểm định; chỉ đạo các đơn vị đăng kiểm chủ động phối hợp với các lực lượng tuần tra, kiểm soát trên địa bàn để kiểm tra liên ngành hoặc hỗ trợ lực lượng chức năng tại địa phương trong việc kiểm soát xe hết niên hạn sử dụng, quá hạn kiểm định và các xe vi phạm tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường vẫn tham gia giao thông; cung cấp tên đăng nhập và mật khẩu cho các lực lượng tuần tra kiểm soát trên đường để chủ động tra cứu thông tin của phương tiện trên trang thông tin điện tử của Cục Đăng kiểm Việt Nam.

Trong năm 2018, thực hiện chỉ đạo của Bộ Giao thông vận tải, Cục Đăng kiểm Việt Nam đã thực hiện 72 đợt kiểm tra chuyên ngành, phát hiện và báo cáo để xử lý kỷ luật đình chỉ có thời hạn đối với 72 đăng kiểm viên, đình chỉ hoạt động 06 dây chuyền kiểm định của các đơn vị: 6801S; 3401S; 2909D; 8801S; 4704D; 8102D và đình chỉ hoạt động đối với 02 đơn vị 1902D và 2909D. Từ đầu năm 2019 đến nay đã thực hiện 17 đợt kiểm tra chuyên ngành, phát hiện và đình chỉ 7203D, 6005D, 5003V, 5009D, 6201S, 5002S.

- Về công tác đăng kiểm phương tiện thủy nội địa:

Bộ Giao thông vận tải đã chỉ đạo Cục Đăng kiểm Việt Nam phối hợp với Sở Giao thông vận tải, các cơ quan hữu quan và các lực lượng liên ngành tuyên truyền vận động nhằm nâng cao nhận thức về công tác đăng kiểm phương tiện thủy nội địa của chủ phương tiện, người dân khi tham gia giao thông đường thủy nội địa; tiếp tục thông tin về trang Web của Cục Đăng kiểm Việt Nam tới Sở Giao thông vận tải, phòng cảnh sát giao thông, cảng vụ, các cơ quan hữu quan và chủ phương tiện để tra cứu những phương tiện hết hạn kiểm định và tra cứu về thông tin phương tiện cũng như thời hạn kiểm định của phương tiện; tuyên truyền, công khai về thủ tục, nội dung công tác đăng kiểm để người dân biết, thực hiện; vận động chủ phương tiện chưa đăng kiểm, phương tiện hết hạn đăng kiểm vào đăng kiểm. Công khai danh sách các phương tiện quá hạn đăng kiểm trên Website của Cục Đăng kiểm Việt Nam, đồng thời có văn bản thông

báo, hướng dẫn cách tra cứu đến các cơ quan quản lý. Các đơn vị đăng kiểm tại địa phương đã thông tin phương tiện thủy nội địa quá hạn đăng kiểm kèm đường dẫn Website của Cục Đăng kiểm Việt Nam trên các phương tiện thông tin đại chúng tại các địa phương. Thông báo đến các chủ phương tiện, đặc biệt là các phương tiện chở khách, dò dục, dò ngang nhằm kịp thời kiểm tra bảo đảm an toàn cho phương tiện.

Thời gian qua, Bộ đã chỉ đạo Cục Đăng kiểm Việt Nam thực hiện các giải pháp nâng cao hiệu quả công tác đăng kiểm phương tiện thủy nội địa như: tăng cường kiểm tra điều kiện an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với các phương tiện thủy, đặc biệt là các phương tiện dò dục, dò ngang, phương tiện chở khách du lịch, tàu lưu trú du lịch ngủ đêm, nhà hàng nổi, khách sạn nổi, tàu hoạt động từ bờ ra đảo, giữa các đảo, tàu chở khách cao tốc, tàu hoạt động tuyến vận tải ven biển, tập trung vào kiểm soát chặt chẽ sức chở người, trang thiết bị an toàn, phòng chống cháy nổ trên phương tiện; các đơn vị đăng kiểm phối hợp với huyện, xã thông báo ngày, giờ kiểm tra tới chủ phương tiện tại địa điểm cụ thể và cử đăng kiểm viên đến để tiến hành kiểm tra tại chỗ cho phương tiện; các đơn vị đăng kiểm phối hợp với lực lượng cảnh sát đường thủy các địa phương kiểm tra liên ngành và nếu phương tiện nào chưa đăng kiểm thì kiểm tra để tiến hành đăng kiểm tại chỗ cho phương tiện; duy trì đường dây nóng 24/24 để tiếp nhận các thông tin phản ánh nhằm kịp thời giải quyết các vướng mắc liên quan đến an toàn phương tiện.

Kết quả từ tháng 6/2018 đến nay, Cục Đăng kiểm Việt Nam đã xử lý kỷ luật với hình thức cách chức 01 giám đốc Chi cục, khiển trách 01 phó Giám đốc Chi cục và phê bình nghiêm khắc đối với 7 đăng kiểm viên.

- Về công tác đăng kiểm tàu biển:

Bộ đã chỉ đạo Cục Đăng kiểm Việt Nam tiếp tục tuyên truyền phổ biến hướng dẫn cho các đăng kiểm viên tàu biển về Kế hoạch thực hiện Quyết định số 3411/QĐ-BGTVT phê duyệt Đề án “Duy trì đội tàu biển Việt Nam trong danh sách trắng - xám của Tokyo - Mou” với các giải pháp liên quan đến công tác đăng kiểm tàu biển; tổ chức Hội nghị chuyên đề về các giải pháp cấp bách giảm thiểu tàu biển Việt Nam bị lưu giữ PSC và tập huấn điều tra tai nạn tàu biển; phối hợp với Hiệp hội chủ tàu Việt Nam (VSA) tổ chức Hội thảo kỹ thuật về an toàn tàu biển và bảo vệ môi trường tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh; Tổ chức Hội nghị đăng kiểm viên tàu biển và cập nhật kiến thức cho tất cả các đăng kiểm viên tàu biển tại Hải Phòng, Cần Thơ, và Hà Nội trong tháng 3/2019; đã gửi 29 thông báo kỹ thuật cập nhật các quy định của các công ước quốc tế, các hướng dẫn của IMO liên quan đến an toàn hàng hải tới các chủ tàu biển, công ty quản lý và khai thác tàu biển và các đơn vị liên quan; công khai danh sách các phương tiện quá hạn đăng kiểm trên Website của Cục Đăng kiểm Việt Nam, đồng thời có văn bản thông báo, hướng dẫn cách tra cứu đến các cơ quan quản lý.

Triển khai thực hiện các giải pháp: tăng cường kiểm tra điều kiện an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với các tàu biển hoạt động tuyến quốc tế, tàu hoạt động từ bờ ra đảo, giữa các đảo, tàu chở khách cao tốc, tập trung vào kiểm soát chặt chẽ sức chở người, trang thiết bị an toàn, phòng chống cháy nổ trên tàu biển. Kiên quyết không cấp hồ sơ đăng kiểm khi phương tiện không đảm bảo yêu cầu kỹ thuật, trang bị an toàn và phòng chống cháy nổ. Tiếp tục thực hiện hậu kiểm, kiểm tra chéo, kiểm soát quá trình đăng kiểm đối với tàu biển tại các đợt kiểm tra trung gian, trên đà, định kỳ; Kiểm soát chặt chẽ công việc kiểm tra hiện trường của các đăng kiểm viên; đảm bảo tất cả các tàu đều được kiểm tra đủ, đúng khối lượng theo quy định; quy trách nhiệm và đề xuất xem xét trách nhiệm các đăng kiểm viên liên quan đến tàu bị lưu giữ PSC ở nước ngoài. Chỉ đạo các đơn vị đăng kiểm tàu biển tiếp tục thực hiện nghiêm túc Chỉ thị số 411/ĐKVN-TB ngày 06/02/2017, văn bản số 1472/ĐKVN-TB ngày 12/03/2018, văn bản số 132/ĐKVN-TB ngày 09/01/2019 của Cục Đăng kiểm Việt Nam về tăng cường công tác kiểm tra tàu biển hoạt động tuyến quốc tế nhằm giảm thiểu tàu biển Việt Nam bị lưu giữ PSC ở nước ngoài.

Kết quả trong lĩnh vực đăng kiểm tàu biển, trong năm 2018 đã xử lý kỷ luật với hình thức cảnh cáo và thu hồi giấy chứng nhận đăng kiểm viên đối với 07 đăng kiểm viên tàu biển vì sử dụng văn bằng chứng chỉ ngoại ngữ không hợp lệ.

- Về công tác đăng kiểm đường sắt:

Bộ Giao thông vận tải đang chỉ đạo Cục Đăng kiểm Việt Nam tăng cường kiểm tra, giám sát chất lượng, an toàn kỹ thuật phương tiện giao thông đường sắt, đảm bảo việc tuân thủ Luật Đường sắt và các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan về công tác đăng kiểm; tăng cường giám sát, quản lý đối với các phương tiện quá niên hạn sử dụng theo nghị định 65/2018/NĐ-CP của Chính phủ; triển khai công tác kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường cho phương tiện; thẩm định hồ sơ an toàn hệ thống đối với đường sắt đô thị.

d) Về công tác đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép điều khiển phương tiện

Nhằm tăng cường quản lý công tác đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe điều khiển phương tiện và xử lý nghiêm các vi phạm trong lĩnh vực này, trong năm 2018, Bộ Giao thông vận tải đã tham mưu trình Chính phủ ban hành Nghị định số 138/2018/NĐ-CP ngày 08/10/2018 sửa đổi bổ sung một số điều Nghị định số 65/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016 quy định về điều kiện kinh doanh dịch vụ đào tạo lái xe ô tô và dịch vụ sát hạch lái xe. Nghị định đã bổ sung một số quy định như: yêu cầu các cơ sở đào tạo lái xe phải trang bị thêm phần mềm mô phỏng học kỹ thuật lái xe và thiết bị mô phỏng học thực hành lái xe, bổ sung thêm nội dung đào tạo lái xe trên phần mềm mô phỏng học kỹ thuật lái xe và thiết bị mô phỏng học thực hành lái xe. Quy định này giúp học viên rèn luyện kỹ năng phát hiện các tình huống nguy hiểm khi tham gia giao thông; thông qua thiết bị mô phỏng, học viên có thể tiếp cận các tình huống giao thông đa dạng mà khó có thể gặp được trong quá trình học thực hành lái xe. Trên cơ sở tham

khảo bộ giáo trình đào tạo lái xe các nước, hiện nay Tổng cục Đường bộ Việt Nam đã nghiên cứu, xây dựng và đang hoàn thiện bộ 600 câu hỏi dùng trong sát hạch lý thuyết lái xe (tăng 150 câu so với bộ câu hỏi cũ).

Cũng trong năm 2018, Bộ Giao thông vận tải đã xây dựng dự thảo Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư 12/2017/TT-BGTVT ngày 15/4/2017 quy định về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ. Thông tư đã bổ sung các quy định về việc ứng dụng công nghệ thông tin trong công tác quản lý đào tạo, cụ thể: Quy định các cơ sở đào tạo ứng dụng thiết bị để giám sát thời gian học lý thuyết môn học Pháp luật Giao thông đường bộ đối với học viên học lái xe ô tô, thiết bị giám sát thời gian và quãng đường học thực hành lái xe trên đường của học viên. Thông qua việc ứng dụng thiết bị giám sát này, sẽ đảm bảo học viên được học đủ thời lượng chương trình theo quy định và là cơ sở để các cơ quan chức năng kiểm tra, giám sát quá trình đào tạo. Ngoài ra, Bộ đã phê duyệt *“Đề án nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước về chất lượng đào tạo, sát hạch và quản lý giấy phép lái xe đảm bảo an toàn giao thông”* đây là cơ sở quan trọng để nâng cao chất lượng đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe trong thời gian tới.

Hiện nay, Bộ Giao thông vận tải đang chỉ đạo Tổng cục Đường bộ Việt Nam triển khai một số nhiệm vụ nhằm siết chặt quản lý, nâng cao chất lượng đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe, trong đó tập trung đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin và các ứng dụng khoa học công nghệ trong quản lý nâng cao chất lượng công tác đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe trong cả nước thông qua các biện pháp:

- Đối với công tác đào tạo lái xe: Quy định các cơ sở đào tạo ứng dụng thiết bị để giám sát thời gian học lý thuyết môn học Pháp luật Giao thông đường bộ đối với học viên học lái xe ô tô, thiết bị giám sát thời gian và quãng đường học thực hành lái xe trên đường của học viên; yêu cầu các Cơ sở đào tạo lái xe phải trang bị thêm phần mềm mô phỏng học kỹ thuật lái xe và thiết bị mô phỏng học thực hành lái xe, bổ sung thêm nội dung đào tạo lái xe trên phần mềm mô phỏng học kỹ thuật lái xe và thiết bị mô phỏng học thực hành lái xe.

- Đối với công tác sát hạch lái xe: thực hiện giám sát phòng sát hạch lý thuyết, sân sát hạch lái xe trong hình; bổ sung nội dung sát hạch sát hạch lái xe ô tô bằng phần mềm mô phỏng, người dự sát hạch xử lý các tình huống mô phỏng xuất hiện trên màn hình. Thông qua việc áp dụng công nghệ thông tin vào công tác quản lý và ứng dụng khoa học công nghệ trong công tác đào tạo, sát hạch sẽ đảm bảo học viên được học đủ thời lượng chương trình theo quy định, giúp học viên rèn luyện kỹ năng phát hiện các tình huống nguy hiểm khi tham gia giao thông; thông qua thiết bị mô phỏng, học viên có thể tiếp cận các tình huống giao thông đa dạng mà khó có thể gặp được trong quá trình học thực hành lái xe; là cơ sở để các cơ quan chức năng kiểm tra, giám sát quá trình đào

tao, thực hiện việc công khai trong công tác sát hạch đến mức cao nhất, đảm bảo không có các tác động từ bên ngoài vào quá trình sát hạch của thí sinh.

- Đối với công tác quản lý cấp giấy phép lái xe: kiểm tra, rà soát các trường hợp vi phạm bị tạm giữ hoặc tước quyền sử dụng giấy phép lái xe nhưng cố tình gian dối để xin cấp lại giấy phép lái xe hoặc các trường hợp cố tình báo mất để xin cấp lại giấy phép lái xe nhiều lần với mục đích sở hữu đồng thời nhiều giấy phép lái xe; yêu cầu các Sở Giao thông vận tải tổng rà soát tình trạng nêu trên trên phạm vi cả nước, phối hợp với các cơ quan chức năng để kiểm tra, xác minh và xử lý các trường hợp vi phạm theo quy định của pháp luật.

Về công tác phối hợp với Cục Cảnh sát giao thông trong chia sẻ, kết nối dữ liệu quản lý giấy phép lái xe: thực hiện Nghị quyết số 12/NQ-CP ngày 19/2/2019 của Chính phủ, ngày 22/3/2019, Bộ Giao thông vận tải đã chủ trì tổ chức cuộc họp giữa Tổng cục Đường bộ Việt Nam và Cục Cảnh sát giao thông - Bộ Công an bàn về phương án “Chia sẻ, kết nối dữ liệu quản lý giấy phép lái xe, dữ liệu quản lý vi phạm của người lái xe giữa Tổng cục Đường bộ Việt Nam và Cục Cảnh sát giao thông”. Sau cuộc họp, Tổng cục Đường bộ Việt Nam đã phối hợp với Cục Cảnh sát giao thông thành lập Tổ công tác để thực hiện nội dung chia sẻ, kết nối dữ liệu giữa cơ quan.

Ngày 10/4/2019, Tổng cục Đường bộ Việt Nam đã làm việc với Cục Cảnh sát giao thông về công tác phối hợp để thực hiện nhiệm vụ bảo đảm trật tự, an toàn giao thông và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Sau buổi họp, hai cơ quan đã thống nhất một số nội dung, trong đó có nội dung về công tác phối hợp kết nối, chia sẻ dữ liệu quản lý giấy phép lái xe và dữ liệu xử lý vi phạm của người lái xe như sau: Trước mắt, để thực hiện ngay việc chia sẻ dữ liệu thông tin về giấy phép lái xe, Cục Cảnh sát giao thông sẽ xây dựng phần mềm tích hợp trên Trang thông tin điện tử của Cục Cảnh sát giao thông (<http://www.csqt.vn>) để Công an các đơn vị, địa phương cập nhật dữ liệu xử lý vi phạm của người lái xe. Cục Cảnh sát giao thông sẽ cung cấp tài khoản để Tổng cục Đường bộ Việt Nam và các Sở Giao thông vận tải địa phương tra cứu thông tin, phục vụ công tác cấp đổi giấy phép lái xe. Các cán bộ, chiến sỹ tiếp tục sử dụng tài khoản đã được Tổng cục Đường bộ Việt Nam cung cấp trong công tác tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm. Về lâu dài, Cục Cảnh sát giao thông sẽ phối hợp với các đơn vị liên quan nghiên cứu đề xuất xây dựng “Hệ thống cơ sở dữ liệu về trật tự an toàn giao thông” trong đó có việc kết nối chia sẻ dữ liệu về giấy phép lái xe, dữ liệu tạm giữ và tước quyền sử dụng giấy phép lái xe với Tổng cục Đường bộ Việt Nam.

3.5. Công tác tuyên truyền, giáo dục ý thức chấp hành pháp luật giao thông; xây dựng đề án cụ thể về văn hóa tham gia giao thông; đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý, điều hành giao thông

a) Công tác tuyên truyền, giáo dục ý thức chấp hành pháp luật giao thông

Như báo cáo tại phần I. Kết quả thực hiện Nghị quyết số 113/2015/QH13 về

tiếp tục thực hiện các nghị quyết của Quốc hội về hoạt động giám sát chuyên đề, hoạt động chất vấn

b) Về xây dựng đề án cụ thể về văn hóa tham gia giao thông

Tại Nghị quyết số 12/NQ-CP ngày 19/02/2019 của Chính phủ về tăng cường bảo đảm trật tự an toàn giao thông và chống ùn tắc giao thông giai đoạn 2019 - 2021, Chính phủ đã giao Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch xây dựng và triển khai thực hiện Đề án xây dựng văn hoá giao thông an toàn thông qua các tác phẩm văn hoá, nghệ thuật dân tộc.

c) Về đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý, điều hành giao thông

Thời gian qua, Bộ Giao thông vận tải đã tiếp tục chú trọng và đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động quản lý và điều hành, từ ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động nội bộ, trong phục vụ người dân và doanh nghiệp cũng như trong hoạt động quản lý chuyên ngành. Cụ thể:

- Trong hoạt động quản lý, điều hành và trao đổi thông tin nội bộ, đã hình thành các dữ liệu điện tử gồm: hệ thống thư điện tử, hệ thống văn bản chỉ đạo điều hành, hệ thống hội nghị truyền hình và các phần mềm nội bộ.

- Trong hoạt động phục vụ người dân và doanh nghiệp, hiện Bộ Giao thông vận tải đang cung cấp 310 dịch vụ công trực tuyến tối thiểu ở mức độ 3 (trong đó có 170 dịch vụ công trực tuyến mức độ 3, 140 dịch vụ công trực tuyến mức độ 4). Số lượng hồ sơ thực hiện theo phương thức trực tuyến tiếp tục tăng. Trong đó, hệ thống công nghệ thông tin của Bộ đã chính thức vận hành 87 dịch vụ công trực tuyến mức độ 3 và 4 trên Cổng thông tin một cửa quốc gia (Hàng hải: 11 dịch vụ; Đăng kiểm: 5 dịch vụ; Đường thủy nội địa: 6 dịch vụ, Đường bộ: 65 dịch vụ).

- Trong hoạt động quản lý chuyên ngành: Bộ Giao thông vận tải đã chỉ đạo Tổng cục Đường bộ Việt Nam, các Cục quản lý chuyên ngành tiếp tục đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong các hoạt động quản lý, điều hành và khai thác hệ thống giao thông trong các lĩnh vực đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, hàng hải và hàng không và đăng kiểm. Trong đó, lĩnh vực đường bộ tập trung vào 3 nhóm ứng dụng chính gồm ứng dụng quản lý cơ sở dữ liệu kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, ứng dụng quản lý hoạt động vận tải, phương tiện và người lái và ứng dụng quản lý, điều hành giao thông, cung cấp dịch vụ công; lĩnh vực hàng hải, triển khai có hiệu quả hệ thống quản lý, giám sát tàu thuyền hành hải và hệ thống công nghệ thông tin phục vụ quản lý chuyên ngành; lĩnh vực hàng không, đang chỉ đạo Cục Hàng không Việt Nam phối hợp với Trung tâm Công nghệ thông tin của Bộ, các cơ quan đơn vị trong và ngoài ngành xây dựng hệ thống đảm bảo an toàn, an ninh thông tin lĩnh vực hàng không; lĩnh vực đường sắt, thường xuyên cập nhật cơ sở dữ liệu giao thông vận tải lĩnh vực đường sắt, đồng thời triển khai ứng dụng các phần mềm quản lý văn bản và điều hành, phần mềm công khai kết luận thanh tra và một số phần mềm khác do Trung tâm Công nghệ thông tin của Bộ chuyển giao và vận hành; lĩnh vực đường thủy nội địa, triển khai các giải pháp ứng dụng

công nghệ thông tin nhằm quản lý hiệu quả công tác quản lý kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa, cảng, bến thủy nội địa, đăng ký phương tiện thủy nội địa và người lái phương tiện thủy nội địa...; lĩnh vực đăng kiểm, triển khai các phần mềm quản lý đăng kiểm tàu biển, quản lý đăng kiểm tàu sông, quản lý kiểm định xe cơ giới quản lý kiểm tra xe máy chuyên dùng.

Thời gian tới, Bộ Giao thông vận tải tiếp tục triển khai các nhiệm vụ ứng dụng công nghệ thông tin như: xây dựng hệ thống một cửa điện tử, một cửa điện tử liên thông; nâng cấp Cổng dịch vụ công trực tuyến của Bộ Giao thông vận tải; nâng cấp hệ thống công nghệ thông tin của Bộ Giao thông vận tải tham gia cơ chế một cửa quốc gia; xây dựng cơ sở dữ liệu, phần mềm quản lý thông tin tuyến vận tải hành khách cố định; nâng cấp phần mềm quản lý văn bản chỉ đạo điều hành của Bộ Giao thông vận tải; xây dựng danh mục dữ liệu dùng chung phục vụ tích hợp dữ liệu Bộ Giao thông vận tải; cập nhật dữ liệu bản đồ giao thông.

4. Đầu tư và khai thác công trình giao thông

4.1. Thực hiện Nghị quyết số 437/NQ-UBTVQH14 ngày 21/10/2017 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về một số nhiệm vụ và giải pháp tiếp tục hoàn thiện và đẩy mạnh việc thực hiện chính sách pháp luật về đầu tư và khai thác các công trình giao thông theo hình thức hợp đồng BOT

Thực hiện Nghị quyết số 437/NQ-UBTVQH14 ngày 21/10/2017 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, đến nay Bộ Giao thông vận tải đã phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư trình Chính phủ ban hành Nghị quyết số 83/NQ-CP ngày 26/6/2018 triển khai thực hiện Nghị quyết số 437/NQ-UBTVQH14. Đồng thời, Bộ Giao thông vận tải đã tổng kết đánh giá mô hình BOT của Bộ Giao thông vận tải và 63 tỉnh, thành phố; có văn bản gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư báo cáo tổng kết việc triển khai thực hiện các mô hình đầu tư theo có hình thức PPP ngành giao thông vận tải (văn bản số 10225/BGTVT-ĐTCT ngày 12/9/2018), trong đó có hình thức hợp đồng BOT thời gian qua để đánh giá những mặt được và những hạn chế, bất cập, từ đó đề ra các giải pháp khắc phục hữu hiệu, triển khai các phương án xử lý kịp thời những tồn tại, yếu kém và kiểm điểm nghiêm túc trách nhiệm của các tổ chức, cá nhân để xảy ra khuyết điểm, vi phạm; rà soát, chủ động dừng 13 dự án (gồm 11 dự án đường bộ trên đường hiện hữu và 02 dự án đường thủy nội địa) không đảm bảo quyền lựa chọn của người dân theo đúng Nghị quyết số 437/NQ-UBTVQH14; tiếp tục đẩy mạnh công tác truyền thông, cung cấp thông tin đầy đủ, chính xác, trung thực theo quy định của pháp luật về các dự án đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT, giải thích và làm rõ sự cần thiết phải đầu tư dự án để tạo sự đồng thuận từ người dân, qua đó hỗ trợ kiểm tra, giám sát quá trình triển khai, thực hiện, vận hành và khai thác dự án.

4.2. Hoàn thiện pháp luật về đầu tư dự án kết cấu hạ tầng giao thông theo hình thức hợp đồng BOT đặt trong tổng thể hoàn thiện pháp luật về đầu tư theo hình thức đối tác công - tư (PPP)

Thời gian vừa qua, Bộ Giao thông vận tải đã phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư xây dựng trình Chính phủ ban hành Nghị định số 63/2018/NĐ-CP ngày 04/5/2018 về đầu tư theo hình thức đối tác công tư (thay thế Nghị định số 15/2015/NĐ-CP ngày 14/02/2015); đang phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư xây dựng Nghị định bổ sung, sửa đổi Nghị định số 30/2015/NĐ-CP ngày 17/3/2015 quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật đấu thầu về lựa chọn nhà đầu tư và xây dựng Luật Đối tác công tư. Mặt khác, đã tích cực phối hợp rà soát, tham gia ý kiến góp ý để Bộ Kế hoạch và Đầu tư ban hành Thông tư số 09/2018/TT-BKHĐT ngày 28/12/2018 hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định số 63/2018/NĐ-CP ngày 04/5/2018; tham gia góp ý để Bộ Tài chính ban hành Thông tư số 88/2018/TT-BTC ngày 28/9/2018 quy định một số nội dung về quản lý tài chính đối với dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư và chi phí lựa chọn nhà đầu tư.

Bên cạnh đó, Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư số 50/2018/TT-BGTVT ngày 11/9/2018 quy định về việc tổ chức thực hiện chức năng, nhiệm vụ của Cơ quan nhà nước có thẩm quyền ký kết và thực hiện hợp đồng các dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư do Bộ Giao thông vận tải quản lý.

Trên cơ sở quy định mới ban hành tại Nghị định số 63/2018/NĐ-CP ngày 04/5/2018 của Chính phủ về đầu tư theo hình thức đối tác công tư và hướng dẫn của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại Thông tư số 09/2018/TT-BKHĐT ngày 28/12/2018, sau khi tổng hợp ý kiến các Bộ, ngành, Bộ Giao thông vận tải đã hoàn chỉnh Thông tư thay thế Thông tư số 86/2015/TT-BGTVT ngày 31/12/2015 hướng dẫn chi tiết về lĩnh vực đầu tư và nội dung báo cáo nghiên cứu khả thi dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tác công tư thuộc lĩnh vực giao thông vận tải; dự kiến ban hành trong Quý II/2019 để thực hiện.

Đồng thời, Bộ Giao thông vận tải đã tổng hợp ý kiến các Bộ, ngành, địa phương, người sử dụng dịch vụ... và đang hoàn thiện để sớm ban hành Thông tư hướng dẫn Quyết định số 07/2017/QĐ-TTg ngày 27/3/2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc thu giá dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức tự động không dừng.

4.3. Rà soát toàn bộ hệ thống trạm thu phí BOT giao thông và sớm xử lý dứt điểm tồn tại, bất cập, vướng mắc trên cơ sở bảo đảm hài hòa lợi ích của người dân, nhà nước và nhà đầu tư

Thực hiện chỉ đạo của Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải đã tiến hành rà soát toàn bộ các trạm thu phí để xử lý các bất cập, tồn tại, qua quá trình rà soát cũng cho thấy, các quy định của pháp luật về trạm thu phí trước đây có những bất cập nhất định. Bộ Giao thông vận tải đã báo cáo Thủ tướng Chính phủ nội dung rà soát, kiến nghị các giải pháp xử lý bất cập tại các trạm BOT¹⁷, trong đó đã phân làm 03 nhóm vấn đề tồn tại, kiến nghị Thủ tướng Chính phủ có chỉ đạo để xử lý, gồm: nhóm các dự án đã hoàn thành xây dựng nhưng chưa được thu phí hoặc chỉ

¹⁷ Các văn bản số: 2609/BGTVT-ĐTCT ngày 15/3/2018, số 3876/BGTVT-ĐTCT ngày 13/4/2018, số 14619/BGTVT-ĐTCT ngày 26/12/2018.

được thu phí một phần¹⁸; nhóm các dự án có sự sụt giảm doanh thu so với phương án tài chính ban đầu (Bộ Giao thông vận tải đang tổng hợp doanh thu tất cả các trạm để báo cáo Thủ tướng Chính phủ); nhóm các dự án tiềm ẩn nguy cơ mất an ninh, trật tự. Giải pháp đề xuất đã được Thường trực Chính phủ hợp đánh giá cao báo cáo kết quả rà soát¹⁹; đồng thời, Thủ tướng Chính phủ giao 03 Phó Thủ tướng Chính phủ chủ trì xử lý 03 nhóm dự án²⁰. Hiện nay, Bộ Giao thông vận tải đang phối hợp với các bộ, ngành, địa phương để xử lý theo chỉ đạo.

Bộ Giao thông vận tải đã thực hiện một cách nghiêm túc việc rà soát, xử lý các bất cập các dự án BOT. Tuy nhiên, có một số dự án do quy định pháp luật trước đây chưa phù hợp nếu để xử lý dứt điểm chỉ có phương án Nhà nước phải bố trí khoản Ngân sách Nhà nước để thanh toán cho nhà đầu tư, trong khi nguồn lực hiện nay gần như không thể cân đối được. Bên cạnh đó, các Hợp đồng dự án trước đây được ký phù hợp với quy pháp luật tại thời điểm ký kết, theo quy định Điều 4, Bộ Luật dân sự số 33/2005/QH11 ngày 14/6/2005²¹, trong trường hợp nhà nước không thể cân đối nguồn lực để mua lại, một số dự án có thể tiếp tục thực hiện theo quy định hợp đồng đã ký kết.

4.4. Kết nối hệ thống thông tin, dữ liệu về thu phí; từ năm 2019, thực hiện việc thu phí tự động không dừng tại tất cả các trạm thu phí BOT giao thông; tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra, giám sát; xử lý nghiêm minh các vi phạm trong lĩnh vực này

Thực hiện chỉ đạo của Quốc hội và Thủ tướng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải đang quyết liệt chỉ đạo triển khai hệ thống thu phí tự động không dừng tại các trạm thu phí BOT gồm 02 giai đoạn (giai đoạn 1 áp dụng đối với Quốc lộ 1 và đường Hồ Chí Minh đoạn qua Tây Nguyên, giai đoạn 2 áp dụng các trạm còn lại trên toàn quốc); đồng thời, chỉ đạo Tổng cục Đường bộ Việt Nam hỗ trợ các địa phương triển khai hệ thống thu phí tự động không dừng trên các trạm thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ do địa phương là cơ quan nhà nước có thẩm quyền. ***(Chi tiết tình hình thực hiện hệ thống thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ tự động không dừng tại Phụ lục 03)***

Bộ Giao thông vận tải đã chỉ đạo Tổng cục Đường bộ Việt Nam tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra, giám sát và xử lý các vi phạm trong công tác thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ. Thời gian vừa qua, Tổng cục Đường bộ Việt Nam đã trực tiếp giám sát và chỉ đạo các đơn vị trực thuộc thực hiện giám sát (giám sát 10 ngày liên tục và 24/24 giờ đối với tất cả các khâu trong công tác thu phí) đối với 51/63 trạm thu phí của 47/59 dự án. Đối với các trạm thu phí còn lại, Tổng cục Đường bộ Việt Nam đã lập kế hoạch giám sát trong năm 2019. Trong quá trình giám sát, Tổng cục Đường bộ Việt Nam đã phát hiện một số tồn tại trong

¹⁸ Đến nay chỉ còn vướng mắc tại các Dự án: Cai Lậy, Thái Nguyên - Chợ Mới, Tuyến tránh Thanh Hóa.

¹⁹ Thông báo số 430/TB-VPCP ngày 13/11/2018 của Văn phòng Chính phủ.

²⁰ Văn bản số 100/TTg-CN ngày 20/12/2018 của Thủ tướng Chính phủ.

²¹ Việc xác lập quyền, nghĩa vụ dân sự được pháp luật bảo đảm, nếu cam kết, thoả thuận đó không vi phạm điều cấm của pháp luật, đồng thời các cam kết, thoả thuận hợp pháp có hiệu lực bắt buộc thực hiện đối với các bên và phải được cá nhân, pháp nhân, chủ thể khác tôn trọng.

quy trình thu phí, kịp thời yêu cầu các cơ quan quản lý liên quan có biện pháp khắc phục những tồn tại, khuyết điểm, xử lý vi phạm góp phần nâng cao tính minh bạch trong công tác thu phí đường bộ.

Trên đây là báo cáo về tình hình thực hiện Nghị quyết số 113/2015/QH13 Quốc hội khóa XIII và các Nghị quyết của Quốc hội về hoạt động chất vấn tại Kỳ họp thứ 2, 3, 4, 5 Quốc hội khóa XIV, Bộ Giao thông vận tải trân trọng báo cáo Quốc hội, các vị đại biểu Quốc hội. Bộ Giao thông vận tải rất mong tiếp tục nhận được sự quan tâm, góp ý của các vị đại biểu Quốc hội để Bộ hoàn thành tốt hơn nhiệm vụ được Quốc hội và cử tri cả nước giao./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Thủ tướng Chính phủ (để báo cáo);
- Các Phó Thủ tướng Chính phủ (để báo cáo);
- Văn phòng Chính phủ;
- Tổng Thư ký Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- Vụ Hành chính - Văn phòng Quốc hội (5 bản);
- Vụ Phục vụ HĐGS - Văn phòng Quốc hội;
- Các Thứ trưởng Bộ GTVT;
- Các Vụ: KHĐT, ĐTCT, ATGT, KCHTGT, VT, KHCN, TCCB; Thanh tra Bộ; Tổng cục ĐBVN; Cục QLXD&CLCTGT;
- Lưu: VT, VP.

BỘ TRƯỞNG

(Đã ký)

Nguyễn Văn Thể

**TÌNH HÌNH TRIỂN KHAI THỰC HIỆN DỰ ÁN XÂY DỰNG MỘT SỐ
ĐOẠN ĐƯỜNG BỘ CAO TỐC TRÊN TUYẾN BẮC - NAM PHÍA ĐÔNG
GIAI ĐOẠN 2017-2020**

(Kèm theo Báo cáo số 4612/BC-BGTVT ngày 17/5/2018 của Bộ GTVT)

I. TỔNG QUAN VỀ DỰ ÁN

Tại kỳ họp thứ 4, Quốc hội khoá XIV đã thông qua chủ trương đầu tư Dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 tại Nghị quyết số 52/2017/QH14 ngày 22/11/2017 với nội dung chủ yếu: giai đoạn 2017 - 2020 đầu tư 654 km đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông; tổng mức đầu tư 118.716 tỷ đồng (trong đó gồm 55.000 tỷ đồng vốn Nhà nước; 63.716 tỷ đồng vốn huy động ngoài ngân sách); phương án triển khai chia thành 11 dự án thành phần gồm 03 dự án đầu tư công và 08 dự án đầu tư theo hình thức PPP; trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định và quyết định đầu tư căn cứ quy mô của từng dự án thành phần theo quy định của pháp luật về đầu tư công.

Triển khai Nghị quyết số 52/2017/QH14 ngày 22/11/2017 của Quốc hội, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 20/NQ-CP ngày 28/3/2019 về Dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020.

Thực hiện nghiêm túc Nghị quyết số 52/2017/QH14 ngày 22/11/2017 của Quốc hội và Nghị quyết số 20/NQ-CP ngày 28/3/2018 của Chính phủ, Bộ GTVT vận tải đã phối hợp với các bộ, ngành và các địa phương có liên quan, khẩn trương triển khai các thủ tục đầu tư Dự án theo quy định của pháp luật.

II. TÌNH HÌNH TRIỂN KHAI THỰC HIỆN ĐẾN NAY - KẾ HOẠCH TRIỂN KHAI CÁC BƯỚC TIẾP THEO

1. Về báo cáo nghiên cứu khả thi

a) Công tác lập, thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi

Ngay sau khi Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư, Bộ GTVT đã giao nhiệm vụ cho các Chủ đầu tư khẩn trương triển khai công tác khảo sát, lập Báo cáo nghiên cứu khả thi cho 11 dự án thành phần theo đúng quy định pháp luật.

- Về thỏa thuận với các cơ quan liên quan: Trong quá trình hoàn thiện Báo cáo nghiên cứu khả thi, Bộ GTVT đã chỉ đạo Chủ đầu tư làm việc, thống nhất với các địa phương (từ cấp xã, cấp huyện và UBND các tỉnh) và về hướng tuyến, các điểm khống chế, các nút giao (nút liên thông, nút trực thông) hệ thống thoát nước (thủy lợi, nội đồng), quy mô công trình cầu (cầu vượt sông, cầu vượt cao tốc), hệ thống đường gom, hầm chui dân sinh... Đồng thời, thống nhất với Bộ Nông

nghiệp và Phát triển nông thôn, các Quân khu có liên quan và Bộ Quốc phòng... về các nội dung có liên quan.

- Về khung chính sách giải phóng mặt bằng: Bộ GTVT đã chỉ đạo chủ đầu tư, đơn vị tư vấn phối hợp với các địa phương liên quan xây dựng khung chính sách về bồi thường, hỗ trợ, tái định cư theo đúng quy định pháp luật. Bộ Tài nguyên và Môi trường tổ chức thẩm tra và trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Đối với các dự án đi qua 01 tỉnh, Bộ đã chỉ đạo chủ đầu tư lập phương án bồi thường, giải phóng mặt bằng, lấy ý kiến UBND các tỉnh và thành phố liên quan để bảo đảm sự thống nhất, chặt chẽ về đơn giá bồi thường, hỗ trợ, tái định cư.

- Về báo cáo đánh giá tác động môi trường: Chủ đầu tư các dự án thành phần đã tổ chức lập báo cáo đánh giá tác động môi trường theo quy định; lấy ý kiến thống nhất của địa phương và trình Bộ Tài nguyên & Môi trường thẩm định, phê duyệt.

- Trình Thủ tướng Chính phủ quyết định phần vốn Nhà nước:

Đối với 08 dự án đầu tư theo hình thức PPP, thực hiện chỉ đạo của Chính phủ tại Nghị quyết số 20/NQ-CP “*đối với phần vốn đầu tư của Nhà nước tham gia thực hiện các dự án đầu tư theo hình thức PPP, Bộ GTVT báo cáo Thủ tướng Chính phủ quyết định trước khi phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi*”.

Trên cơ sở Tờ trình của chủ đầu tư, Bộ GTVT đã tổ chức thẩm định theo đúng quy định pháp luật, xác định chính xác tổng mức đầu tư, cập nhật phương án tài chính để xác định mức vốn tham gia đầu tư của nhà nước các dự án thành phần. Trên cơ sở đó, Bộ GTVT đã có các văn bản²² báo cáo Thủ tướng Chính phủ quyết định phần vốn đầu tư của Nhà nước tham gia thực hiện 08 dự án đầu tư theo hình thức PPP.

Trên cơ sở ý kiến của các Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính, Thủ tướng Chính phủ đã có các văn bản số 8668/VPCP-KTTH ngày 11/9/2018 và số 10432/VPCP-KTTH ngày 26/10/2018 *giao Bộ GTVT căn cứ kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2016 - 2020 của Dự án được giao xác định mức vốn nhà nước tham gia các dự án thành phần đầu tư theo hình thức PPP; trên cơ sở đó quyết định phê duyệt các dự án thành phần.*

- Phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi:

Trên cơ sở chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ và kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2016 - 2020 được giao, *đến tháng 10/2018 Bộ GTVT đã phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi toàn bộ 11 dự án thành phần thuộc Dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020.*

²² Các văn bản số: 7445/BGTVT-ĐTCT ngày 09/7/2018, số 7475/BGTVT-ĐTCT ngày 10/7/2018, số 7469/BGTVT-ĐTCT ngày 10/7/2018, số 9409/BGTVT-ĐTCT ngày 23/8/2018, số 9410/BGTVT-ĐTCT ngày 23/8/2018, số 9634/BGTVT-ĐTCT ngày 29/8/2018, số 9775/BGTVT-ĐTCT ngày 30/8/2018 và số 9776/BGTVT-ĐTCT ngày 30/8/2018.

Kết quả phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi như sau:

TT	Tên dự án	Chiều dài (km)	Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)			Hình thức đầu tư
			Vốn BOT	Vốn Nhà nước	Tổng cộng	
1	Cao Bồ - Mai Sơn	15,2		1.607	1.607	Đầu tư công
2	Mai Sơn - Quốc lộ 45	63,4	9.749	3.169	12.918	PPP
3	Quốc lộ 45 - Nghi Sơn	43,3	4.330	2.003	6.333	PPP
4	Nghi Sơn - Diễn Châu	50,0	5.831	2.550	8.381	PPP
5	Diễn Châu - Bãi Vọt	49,3	5.261	8.077	13.338	PPP
6	Cam Lộ - La Sơn	98,4		7.669	7.669	Đầu tư công
7	Nha Trang - Cam Lâm	49,5	2.557	5.058	7.615	PPP
8	Cam Lâm - Vĩnh Hảo	78,5	4.376	9.311	13.687	PPP
9	Vĩnh Hảo - Phan Thiết	100,8	7.719	3.884	11.603	PPP
10	Phan Thiết - Dầu Giây	99,0	11.879	2.480	14.359	PPP
11	Cầu Mỹ Thuận 2	7,0		5.003	5.003	Đầu tư công
	03 dự án đầu tư công	120,55		14.279	14.279	
	08 dự án PPP	533,75	51.702		88.234	
	Tổng cộng	654,3	51.702	50.812	102.513	

Như vậy, kể từ thời điểm Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư, sau 11 tháng Bộ GTVT đã hoàn thiện toàn bộ các thủ tục theo quy định và phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi toàn bộ 11 dự án thành phần. Đối chiếu với trình tự, thời gian thực hiện theo quy định của pháp luật đối với dự án quan trọng quốc gia và thời gian thực hiện một số dự án tương tự thì thời gian tổ chức lập, thẩm định và phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi đã được rút ngắn khoảng 3-5 tháng.

2. Công tác thiết kế kỹ thuật, dự toán

Ngay sau khi phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi, Bộ GTVT đã chỉ đạo các chủ đầu tư tổ chức đấu thầu rộng rãi để lựa chọn đơn vị tư vấn thiết kế kỹ thuật, dự toán và cắm cọc giải phóng mặt bằng. Đến tháng 02/2019, đã lựa chọn đơn vị tư vấn cho toàn bộ 11 dự án thành phần. Đến nay, các đơn vị tư vấn đã cơ bản hoàn thành công tác khảo sát và đang tổ chức thiết kế kỹ thuật, dự toán.

Đối với 03 dự án đầu tư công, sẽ hoàn thành phê duyệt thiết kế kỹ thuật, dự toán các gói thầu trong tháng 5 và tháng 6/2019. Riêng cầu Mỹ Thuận 2 do tính chất đặc thù nên thời gian thiết kế kéo dài hơn, dự kiến hoàn thành phê duyệt tháng 11/2019.

Đối với 08 dự án đầu tư theo hình thức PPP, dự kiến đến cuối tháng 9/2019 sẽ hoàn thành phê duyệt thiết kế kỹ thuật, dự toán toàn bộ 08 dự án thành phần.

Như vậy, so với tiến độ đã báo cáo Quốc hội tại kỳ họp thứ 6 (tháng 10/2018), đến nay tiến độ tổng thể của Dự án vẫn bảo đảm.

3. Công tác giải phóng mặt bằng

Theo Nghị quyết số 52/2017/QH14 của Quốc hội, thực hiện giải phóng mặt bằng tất cả các dự án thành phần theo quy mô 6 làn xe, dự án Cam Lộ - La Sơn theo quy mô 4 làn xe như quy hoạch đã được phê duyệt.

Đề đẩy nhanh tiến độ giải phóng mặt bằng và hạn chế việc điều chỉnh, bổ sung trong quá trình thực hiện. Bộ GTVT đã chỉ đạo Chủ đầu tư, đơn vị tư vấn sau khi hoàn thành công tác khảo sát sẽ thực hiện ngay công tác thiết kế cơ bản để xác định yếu tố hình học của các kết cấu công trình, làm cơ sở để xây dựng hồ sơ cấm cọc giải phóng mặt bằng.

Đến nay, hồ sơ cấm cọc giải phóng mặt bằng toàn bộ 11 dự án thành phần đã hoàn thành, chủ đầu tư đã tổ chức cấm cọc giải phóng mặt bằng tại hiện trường được khoảng 93% và bàn giao được khoảng 88% cọc giải phóng mặt bằng cho các địa phương. Dự kiến, trong tháng 5/2019 sẽ cơ bản bàn giao toàn bộ cọc giải phóng mặt bằng để các địa phương triển khai các thủ tục bồi thường, hỗ trợ, tái định cư. Dự kiến đến thời điểm khởi công các dự án thành phần, công tác giải phóng mặt bằng đạt khoảng 70% tổng khối lượng giải phóng mặt bằng.

4. Công tác lựa chọn nhà thầu, nhà đầu tư và khởi công các dự án

4.1. Đối với 03 dự án đầu tư công

Theo quy định của Luật đấu thầu, sau khi phê duyệt thiết kế kỹ thuật, dự toán sẽ đấu thầu rộng rãi trong nước để lựa chọn nhà thầu. Đối với 02 dự án thành phần đoạn Cao Bồ - Mai Sơn và đoạn Cam Lộ - La Sơn, dự kiến sẽ khởi công những gói thầu đầu tiên khoảng cuối tháng 7, đầu tháng 8/2019 và khởi công toàn bộ các gói thầu trong tháng 10/2019. Riêng đối với dự án cầu Mỹ Thuận 2, sẽ khởi công khoảng tháng 01/2020.

4.2. Đối với 08 dự án đầu tư theo hình thức PPP

Theo quy định của Luật đấu thầu, Nghị định số 30/2015/NĐ-CP của Chính phủ, việc lựa chọn nhà đầu tư các dự án thành phần đầu tư theo hình thức PPP sẽ áp dụng hình thức đấu thầu rộng rãi quốc tế theo 02 giai đoạn sơ tuyển quốc tế và giai đoạn đấu thầu.

a) Công tác sơ tuyển

- Chuẩn bị hồ sơ mời sơ tuyển:

Ngay sau khi phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi các dự án thành phần, Bộ GTVT đã chỉ đạo các cơ quan liên quan căn cứ hướng dẫn tại Thông tư số 15/2016/TT-BKHĐT của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, các quy định của pháp luật về đấu thầu khẩn trương xây dựng mẫu hồ sơ mời sơ tuyển để áp dụng chung cho các dự án thành phần. Sau khi hoàn thành mẫu hồ sơ mời sơ tuyển, Bộ GTVT đã có văn bản 12579/BGTVT-ĐTCT ngày 06/11/2018 lấy ý kiến các Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính và Bộ Tư pháp về mẫu hồ sơ mời sơ tuyển. Trên cơ sở ý kiến của Bộ Kế hoạch & Đầu tư (văn bản số 9048/BKHĐT-QLĐT ngày

20/12/2018), Bộ Tài chính (văn bản số 14743/BTC-ĐT ngày 26/11/2018) và Bộ Tư pháp (văn bản số 4394BTP-PLQT ngày 15/11/2018), Bộ GTVT đã chỉ đạo các cơ quan liên quan nghiêm túc tiếp thu, hoàn chỉnh hồ sơ mời sơ tuyển cho các dự án thành phần.

Sau khi hoàn thành, đơn vị tư vấn hỗ trợ kỹ thuật (tư vấn Deloitte - tư vấn quốc tế) tiếp tục rà soát và có báo cáo đánh giá hồ sơ mời sơ tuyển. Bộ GTVT đã chỉ đạo các cơ quan nghiên cứu tiếp thu những nội dung đề xuất của Deloitte phù hợp với pháp luật Việt Nam; đối với một số nội dung liên quan đến thông lệ quốc tế nhưng pháp luật Việt Nam chưa quy định, Bộ sẽ nghiên cứu để hỗ trợ trong quá trình xây dựng dự thảo Luật PPP.

Ngoài ra, để bảo đảm tính chặt chẽ, thống nhất trong hồ sơ mời sơ tuyển, ngày 03/4/2018 Bộ GTVT đã tổ chức cuộc họp với sự tham dự của Ủy ban Kinh tế và Ủy ban Pháp luật của Quốc hội, đại diện Bộ Kế hoạch và Đầu tư và một số chuyên gia về đấu thầu. Tại cuộc họp, các đại biểu tham dự cơ bản thống nhất với hồ sơ mời sơ tuyển; đồng thời khẳng định: *việc lựa chọn nhà đầu tư thực hiện Dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 phải áp dụng hình thức đấu thầu rộng rãi quốc tế theo đúng quy định của Luật đấu thầu.*

Trên cơ sở Tờ trình của các chủ đầu tư, Bộ GTVT đã tổ chức thẩm định theo đúng quy định của pháp luật về đấu thầu. Đến ngày 30/4/2019, Bộ GTVT đã phê duyệt hồ sơ mời sơ tuyển toàn bộ 08 dự án thành phần đầu tư theo hình thức PPP.

- Thông báo sơ tuyển, phát hành hồ sơ mời sơ tuyển:

Đến ngày 10/5/2019 đã hoàn thành đăng tải Thông báo sơ tuyển trên mạng đấu thầu quốc gia và báo đấu thầu. Đến ngày 15/5/2019 đã phát hành hồ sơ mời sơ tuyển của toàn bộ 08 dự án thành phần đầu tư theo hình thức PPP. Nhà đầu tư có 60 ngày để chuẩn bị hồ sơ dự sơ tuyển. Dự kiến đóng thầu trong tháng 7/2019.

Ngày 17/5/2019, Bộ GTVT đã tổ chức Hội nghị kêu gọi đầu tư Dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020. Tham dự Hội nghị, có trên 300 đại biểu đến từ các cơ quan của Quốc hội; Văn phòng Chính phủ; Ban Tuyên giáo Trung ương; Thanh tra Chính phủ; Kiểm toán Nhà nước; Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam; Đại sứ quán của một số quốc gia tại Việt Nam; các Bộ, ngành có liên quan; đại diện 13 tỉnh, thành phố có Dự án đi qua; các nhà tài trợ; các tổ chức tài chính; các Ngân hàng thương mại; các cơ quan thông tấn, báo chí; một số chuyên gia; các đơn vị tư vấn trong nước và quốc tế và đặc biệt là sự tham gia của 150 tổ chức, doanh nghiệp trong và ngoài nước, bao gồm: 100 tổ chức, doanh nghiệp trong nước và 50 tổ chức, doanh nghiệp quốc tế đến từ các nước như: Hàn Quốc, Nhật Bản, Trung Quốc, Tây Ban Nha, Anh, Pháp, Singapore...

Theo báo cáo của các Chủ đầu tư (bên mời thầu), đến hết ngày 16/5/2019 đã bán được 81 bộ hồ sơ mời sơ tuyển/34 Nhà đầu tư trong nước và quốc tế (trong nước 24 nhà đầu tư, Trung Quốc 6 nhà đầu tư, Nhật bản 02 nhà đầu tư, Hàn Quốc 01 nhà đầu tư, Pháp 01 nhà đầu tư).

- Đánh giá, thẩm định và phê duyệt kết quả sơ tuyển: Dự kiến sau khi mở thầu, Bên mời thầu sẽ đánh giá hồ sơ dự sơ tuyển của các nhà đầu tư trong khoảng 30 ngày. Bộ GTVT sẽ tổ chức thẩm định, phê duyệt kết quả sơ tuyển toàn bộ 08 dự án thành phần đầu tư theo hình thức PPP khoảng đầu tháng 9/2019.

Theo quy định của pháp luật về đấu thầu, bước sơ tuyển sẽ lựa chọn tối đa 05 nhà đầu tư có điểm xếp hạng cao nhất vào vòng đấu thầu.

b) Công tác đấu thầu

Đối với đấu thầu quốc tế, hồ sơ mời thầu và dự thảo hợp đồng có vai trò rất quan trọng, đặc biệt trong điều kiện kinh nghiệm đấu thầu quốc tế của Việt Nam còn hạn chế. Do vậy, được sự chấp thuận của Thủ tướng Chính phủ, Bộ GTVT đã tổ chức đấu thầu, lựa chọn các đơn vị tư vấn hỗ trợ kỹ thuật (tư vấn quốc tế) để hỗ trợ trong quá trình xây dựng hồ sơ mời sơ tuyển, hồ sơ mời thầu - dự thảo hợp đồng và hỗ trợ trong quá trình tổ chức đấu thầu, đàm phán hợp đồng.

Hiện nay, Bộ GTVT đang giao chủ đầu tư phối hợp với các tư vấn giao dịch, khẩn trương xây dựng hồ sơ mời thầu và dự thảo hợp đồng theo đúng quy định pháp luật Việt Nam; dự kiến sẽ hoàn thành trong tháng 7/2019. Sau khi hoàn thành, Bộ sẽ lấy ý kiến các Bộ, ngành có liên quan để hoàn thiện.

Theo quy định tại Nghị quyết số 20/NQ-CP, Chính phủ yêu cầu triển khai lập, phê duyệt thiết kế kỹ thuật, dự toán xây dựng công trình làm cơ sở xác định tổng vốn đầu tư và phương án tài chính trong hồ sơ mời thầu đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư để kiểm soát chặt chẽ hơn chi phí đầu tư. Do vậy, sau khi phê duyệt thiết kế kỹ thuật, dự toán (cuối tháng 9/2019), Bộ GTVT sẽ cập nhật và hoàn thiện hồ sơ mời thầu đấu thầu nhà đầu tư.

Dự kiến, phê duyệt hồ sơ mời thầu toàn bộ 08 dự án thành phần khoảng đầu tháng 10/2019. Đăng tải Thông báo mời thầu và phát hành hồ sơ mời thầu trong tháng 10/2019.

Nhà đầu tư có thời gian tối thiểu 90 ngày để chuẩn bị hồ sơ dự thầu. Thời điểm đóng thầu khoảng tháng 01/2020. Bên mời thầu tổ chức đánh giá hồ sơ mời thầu trong vòng 30 ngày. Bộ sẽ tổ chức thẩm định, phê duyệt kết quả lựa chọn nhà đầu tư trong tháng 3/2019. Đăng tải kết quả lựa chọn nhà đầu tư, tổ chức đàm phán, ký kết hợp đồng khoảng tháng 4/2020.

Như vậy, trường hợp quá trình lựa chọn nhà đầu tư không phát sinh các tình huống phải làm rõ, xử lý và sự hỗ trợ tích cực của các Bộ, ngành liên quan thì có thể khởi công các dự án thành phần đầu tư theo hình thức PPP trong tháng 4/2020.

TÌNH HÌNH CHUẨN BỊ VÀ TRIỂN KHAI DỰ ÁN ĐẦU TƯ CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ LONG THÀNH

(Kèm theo Báo cáo số 4612/BC-BGTVT ngày 17/5/2018 của Bộ GTVT)

I. TỔNG QUAN DỰ ÁN THEO BCNCTKT

Ngày 25/6/2015, Quốc hội đã có Nghị quyết số 94/2015/QH13 thông qua chủ trương đầu tư Dự án đầu tư Cảng hàng không quốc tế (CHKQT) Long Thành, tỉnh Đồng Nai, với các nội dung chính như sau:

1. Địa điểm xây dựng

Dự án đầu tư xây dựng CHKQT Long Thành được thực hiện trên địa bàn 06 xã, gồm: Bình Sơn, Suối Trầu, Cẩm Đường, Long An, Long Phước và Bàu Cạn, thuộc huyện Long Thành, tỉnh Đồng Nai; cách Thành phố Hồ Chí Minh 40 km theo hướng Đông Bắc, cách thành phố Biên Hoà 30 km theo hướng Đông Nam; nằm bên cạnh Quốc lộ 51A và cách Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất 43 km.

2. Mục tiêu

Xây dựng CHKQT Long Thành đạt cấp 4F theo phân cấp của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (ICAO), là cảng hàng không quốc tế quan trọng của quốc gia, hướng tới trở thành một trong những trung tâm trung chuyển hàng không của khu vực.

3. Quy mô

Đầu tư xây dựng các hạng mục của Dự án để đạt công suất 100 triệu hành khách/năm và 05 triệu tấn hàng hóa năm.

4. Tổng mức đầu tư

Khái toán cho toàn bộ Dự án là 336.630 tỷ đồng (tương đương 16,06 tỷ USD, áp dụng tỷ giá của năm 2014), trong đó giai đoạn 1 là 114.450 tỷ đồng (tương đương khoảng 5,45 tỷ USD). Dự án được sử dụng một phần vốn ngân sách nhà nước, vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA), vốn cổ phần hóa doanh nghiệp nhà nước của ngành hàng không, vốn doanh nghiệp, vốn đầu tư theo hình thức đối tác công tư (PPP) và các loại vốn khác theo quy định của pháp luật.

5. Diện tích đất của dự án

Diện tích đất của dự án là 5.000 héc-ta, trong đó, diện tích đất xây dựng kết cấu hạ tầng cảng hàng không là 2.750 héc-ta; diện tích đất cho quốc phòng là 1.050 héc-ta; diện tích đất dành cho hạng mục phụ trợ và công nghiệp hàng không, các công trình thương mại khác là 1.200 héc-ta.

6. Thời gian và lộ trình thực hiện

Dự án CHKQT Long Thành gồm 03 giai đoạn:

- Giai đoạn 1: Đầu tư xây dựng 01 đường cát hạ cánh và 01 nhà ga hành khách cùng các hạng mục phụ trợ đồng bộ với công suất 25 triệu hành khách/năm, nhà ga hàng hóa 1,2 triệu tấn hàng hóa/năm; chậm nhất năm 2025 hoàn thành và đưa vào khai thác;

- Giai đoạn 2: Tiếp tục đầu tư xây dựng thêm 01 đường cát hạ cánh cấu hình mở và 01 nhà ga hành khách để đạt công suất 50 triệu hành khách/năm, 1,5 triệu tấn hàng hóa/năm;

- Giai đoạn 3: Hoàn thành các hạng mục để đạt công suất 100 triệu hành khách/năm và 05 triệu tấn hàng hóa/năm.

II. TÌNH HÌNH TRIỂN KHAI THỰC HIỆN DỰ ÁN

Tại Nghị quyết số 38/2017/QH14 ngày 19/6/2017 của Quốc hội, hạng mục thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư CHKQT Long Thành được tách thành một dự án thành phần của Dự án đầu tư CHKQT Long Thành (sau đây gọi tắt là Dự án GPMB). Như vậy, Dự án đầu tư CHKQT Long Thành bao gồm 02 dự án thành phần: Dự án đầu tư xây dựng CHKQT Long Thành do Bộ GTVT là cơ quan chủ quản và Dự án GPMB do UBND tỉnh Đồng Nai là chủ đầu tư. Tình hình triển khai 02 dự án như sau:

1. Dự án đầu tư CHKQT Long Thành

1.1. Công tác lập Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án đầu tư xây dựng CHKQT Long Thành Giai đoạn 1 (FS giai đoạn 1)

Trên cơ sở đề nghị của Bộ GTVT tại văn bản số 8664/BGTVT-KHĐT ngày 06/7/2015, Thủ tướng Chính phủ đã có văn bản số 1509/TTg-KTN ngày 26/8/2015 chấp thuận giao Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam (ACV) làm chủ đầu tư và cho phép sử dụng nguồn vốn từ Quỹ đầu tư phát triển của doanh nghiệp để thực hiện lập FS giai đoạn 1. Tiếp theo đó, Bộ GTVT đã có Quyết định số 3116/QĐ-BGTVT ngày 31/8/2015 giao ACV làm chủ đầu tư giai đoạn lập FS giai đoạn 1 và Quyết định số 4548/QĐ-BGTVT ngày 24/12/2015 phê duyệt kế hoạch lựa chọn nhà thầu các gói thầu tư vấn của Dự án.

a) Công tác lựa chọn kiến trúc và quyết định đơn vị thiết kế cơ sở Nhà ga hành khách CHKQT Long Thành (Tháng 01/2016 - Tháng 3/2018)

Theo quy định của Luật Xây dựng, Chủ đầu tư phải tổ chức lựa chọn phương án kiến trúc Nhà ga hành khách của CHKQT Long Thành trước khi lập Báo cáo nghiên cứu khả thi. Thủ tướng Chính phủ có thẩm quyền quyết định hình thức lựa chọn phương án kiến trúc thông qua thi tuyển hoặc tuyển chọn. Do đó, Bộ GTVT đã có 03 văn bản (số 345/BGTVT-KHĐT ngày 11/01/2016, số 2852/BGTVT-KHĐT ngày 28/3/2016 và số 6496/BGTVT-KHĐT ngày 08/6/2016) kiến nghị Thủ tướng Chính phủ cho phép tổ chức lựa chọn phương án kiến trúc Nhà ga hành khách CHKQT Long Thành, không tiến hành tổ chức thi tuyển. Thủ tướng Chính phủ yêu cầu tổ chức thi tuyển phương án thiết kế kiến trúc.

Theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, Bộ GTVT có Quyết định số 951/QĐ-BGTVT ngày 29/3/2016 phê duyệt kế hoạch thi tuyển kiến trúc Nhà ga

hành khách CHKQT Long Thành. Ngày 08/8/2016, có 09 hồ sơ đề xuất dự thi của các tổ chức tư vấn quốc tế đến từ các quốc gia khác nhau nộp hồ sơ thi tuyển. Tiếp theo, Bộ GTVT đã có Quyết định số 2465/QĐ-BGTVT ngày 08/8/2016 và Quyết định số 2861/QĐ-BGTVT ngày 08/9/2016 về việc thành lập Hội đồng đánh giá xếp hạng và quy chế làm việc của Hội đồng.

Từ ngày 17-19/10/2016, Hội đồng đã tiến hành làm việc, đánh giá xếp hạng các phương án dự thi. Trên cơ sở đó, Bộ GTVT có văn bản số 391/BGTVT-KHĐT ngày 26/10/2016 báo cáo Thủ tướng Chính phủ kết quả làm việc của Hội đồng đánh giá xếp hạng phương án thiết kế kiến trúc Dự án.

Ngày 08/11/2016, Văn phòng Chính phủ có văn bản số 2525/VPCP-KTN truyền đạt ý kiến của Phó Thủ tướng Chính phủ, trong đó giao Bộ GTVT phối hợp với Bộ Xây dựng, tổ chức lấy ý kiến cộng đồng và các hội nghề nghiệp. Theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, Bộ GTVT đã tổ chức lấy ý kiến cộng đồng các phương án dự thi từ ngày 28/11/2016 - 23/01/2017 tại 04 địa điểm Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh, Đà Nẵng, Đồng Nai và Cổng thông tin điện tử Bộ GTVT. Sau khi có ý kiến của các hội nghề nghiệp và cộng đồng dân cư, Bộ GTVT đã tổng hợp kết quả và có văn bản số 1988/BGTVT-KHĐT ngày 28/02/2017 báo cáo Thủ tướng Chính phủ.

Ngày 17/3/2017, Văn phòng Chính phủ có văn bản số 2469/VPCP-CN truyền đạt ý kiến của Phó Thủ tướng Chính phủ Trịnh Đình Dũng, trong đó yêu cầu thành lập Tổ tư vấn gồm 20 - 30 chuyên gia đến từ các Bộ, ngành liên quan để lựa chọn phương án kiến trúc Nhà ga hành khách CHKQT Long Thành. Trên cơ sở đó, Bộ GTVT đã phối hợp với các cơ quan liên quan thành lập Tổ tư vấn lựa chọn phương án thiết kế kiến trúc Nhà ga hành khách CHKQT Long Thành (tại Quyết định số 836/QĐ-BGTVT ngày 30/3/2017), bao gồm 26 chuyên gia đến từ các Bộ, ngành và các hội nghề nghiệp chuyên ngành liên quan. Tổ tư vấn đã làm việc và thống nhất đề xuất lựa chọn Phương án LT-03 (Hoa Sen). Trên cơ sở quy chế và kết quả làm việc của Tổ tư vấn, Bộ GTVT đã có văn bản số 3175/BGTVT-KHĐT ngày 10/4/2017 báo cáo Thủ tướng Chính phủ kết quả làm việc của Tổ tư vấn.

Ngày 28/6/2017, Thường trực Chính phủ họp về việc lựa chọn phương án thiết kế kiến trúc công trình nhà ga CHKQT Long Thành và đã có Thông báo kết luận số 286/TB-VPCP ngày 10/7/2017 của Văn phòng Chính phủ, theo đó Phó Thủ tướng Chính phủ Trịnh Đình Dũng: (i) *Giao Bộ trưởng Bộ GTVT xem xét và thông qua phương án thiết kế kiến trúc đã được Hội đồng thi tuyển kiến trúc sân bay Long Thành và Tổ tư vấn đánh giá, xếp hạng cao nhất thông qua hình thức bỏ phiếu kín; (ii) Bộ GTVT chủ trì, phối hợp với Bộ Xây dựng, Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch, các Hội nghề nghiệp thống nhất việc trao giải thưởng cho các phương án thiết kế kiến trúc công trình”.*

Trên cơ sở kiến nghị của ACV, Biên bản của Hội đồng đánh giá xếp hạng, kết quả bỏ phiếu của Tổ tư vấn lựa chọn phương án thiết kế kiến trúc, Bộ GTVT

đã có văn bản số 2805/BGTVT-KHĐT ngày 21/03/2018 thống nhất chọn Phương án LT-03 (Hoa Sen) của tác giả HEERIM Architects and Planners Co., Ltd (Hàn Quốc) là phương án được chọn trong 03 phương án kiến trúc được trao giải nhất để triển khai các bước tiếp theo.

Triển khai ý kiến của Bộ GTVT, căn cứ Điều 22 của Luật Đấu thầu số 43/2013/QH13 và Thông tư số 13/2016/TT-BXD của Bộ Xây dựng, ngày 05/04/2018, ACV đã phát hành hồ sơ yêu cầu gói thầu “Lựa chọn nhà thầu phụ đặc biệt lập thiết kế cơ sở Nhà ga hành khách CHKQT Long Thành” cho Công ty HEERIM. Ngày 18/05/2018, ACV đã hoàn thành công tác đánh giá hồ sơ đề xuất, thương thảo đàm phán với Công ty HEERIM và đã có Quyết định số 1780/QĐ-TCTCHKVN phê duyệt kết quả lựa chọn nhà thầu phụ đặc biệt lập thiết kế cơ sở Nhà ga hành khách CHKQT Long Thành.

b) Lựa chọn Tư vấn lập FS giai đoạn 1 (Tháng 12/2017 - Tháng 5/2018)

Song song với quá trình lựa chọn phương án kiến trúc Nhà ga hành khách, để đảm bảo tiến độ, trên cơ sở đề nghị của ACV, Bộ GTVT đã có văn bản số 13027/BGTVT-KHĐT ngày 20/11/2017 đồng ý ACV triển khai ngay công tác đấu thầu dịch vụ tư vấn lập Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án đầu tư xây dựng CHKQT Long Thành giai đoạn 1. Trên cơ sở đồng ý của Bộ GTVT, ACV đã lập hồ sơ mời thầu và tổ chức đấu thầu quốc tế để lựa chọn tư vấn lập FS giai đoạn 1. Đến ngày 18/5/2018, ACV đã có Quyết định số 1781/QĐ-TCTCHKVN phê duyệt kết quả lựa chọn nhà thầu tư vấn lập FS giai đoạn 1, theo đó Liên danh JFV (gồm các công ty tư vấn JAV của Nhật Bản - APDi của cộng hòa Pháp - Nippon Koei của Nhật Bản - OC Global của Nhật Bản - ADCC của Việt Nam - TEDI của Việt Nam) đã trúng thầu.

c) Công tác lập FS giai đoạn 1 (Tháng 6/2018 - Tháng 6/2019 và 02 tháng hoàn thiện sau khi thẩm định)

Ngày 02/6/2018, ACV đã ký hợp đồng với Liên danh JFV về việc lập FS giai đoạn 1, đồng thời Liên danh JFV ký hợp đồng thầu phụ đặc biệt với Công ty HEERIM về việc lập thiết kế cơ sở Nhà ga hành khách CHKQT Long Thành. Thời gian thực hiện hợp đồng là 14 tháng. Ngay sau khi ký hợp đồng Liên danh JFV đã triển khai công việc. Đến cuối tháng 9/2018, Tư vấn đã hoàn thành Báo cáo đầu kỳ và cuối tháng 12/2018, Tư vấn đã hoàn thành Báo cáo giữa kỳ để Bộ GTVT, các bộ, ngành, đơn vị liên quan tham gia ý kiến để hoàn thiện. Theo kế hoạch, hiện nay Tư vấn đang hoàn thiện Báo cáo cuối kỳ FS giai đoạn 1 để ACV trình cơ quan có thẩm quyền xem xét, trình Thủ tướng Chính phủ và Hội đồng thẩm định nhà nước.

Trên cơ sở đề nghị của Bộ GTVT và Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Thủ tướng Chính phủ đã có Quyết định số 265/QĐ-TTg thành lập Hội đồng thẩm định nhà nước Dự án đầu tư xây dựng CHKQT Long Thành giai đoạn 1; trên cơ sở đó ngày 06/5/2019, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã có Quyết định số 619/QĐ-BKHĐT thành lập Tổ chuyên gia thẩm định liên ngành phục vụ Hội đồng thẩm định nhà nước.

1.2. Kế hoạch thực hiện trong thời gian tới

Hiện nay, Bộ GTVT đang chỉ đạo ACV phối hợp với Tư vấn khẩn trương hoàn thành Báo cáo cuối kỳ FS giai đoạn 1. Kế hoạch thực hiện trong thời gian tới như sau:

a) Bước trình duyệt FS giai đoạn 1

- Trình FS giai đoạn 1 lên Thủ tướng Chính phủ và Hội đồng TĐNN: Tháng 6/2019

- Hội đồng TĐNN thẩm định FS giai đoạn 1: Tháng 6/2019 - 8/2019

- Chính phủ gửi FS giai đoạn 1 cho Ủy ban Kinh tế của Quốc hội thẩm tra: Cuối tháng 8/2019

- Quốc hội thông qua FS giai đoạn 1: Tháng 11/2019

- Thủ tướng Chính phủ phê duyệt FS giai đoạn 1: Tháng 12/2019

b) Rà phá bom mìn

- Lựa chọn nhà thầu: Tháng 01/2020 - 3/2020

- Triển khai rà phá bom mìn: Tháng 4/2020 - 10/2020.

c) Bước lựa chọn tư vấn thiết kế kỹ thuật (TKKT)

- Tư vấn TKKT hạng mục san nền: Tháng 01/2020 - 3/2020

- Tư vấn TKKT hạng mục khu bay, nhà ga...: Tháng 01/2020 - 5/2020

d) Bước lập thiết kế kỹ thuật

- Lập và phê duyệt TKKT hạng mục san nền: Tháng 4/2020 - 6/2020

- Lập và phê duyệt TKKT hạng mục khu bay, nhà ga...: Tháng 6/2020 - 7/2021

đ) Bước đấu thầu xây lắp

- Đấu thầu xây dựng hạng mục san nền: Tháng 7/2020 - 9/2020

- Đấu thầu xây dựng hạng mục khu bay: Tháng 4/2021 - 11/2021

- Đấu thầu xây dựng hạng mục nhà ga: Tháng 8/2021 - 02/2022

e) Bước xây lắp

- Khởi công hạng mục san nền: Tháng 10/2020

- Khởi công hạng mục khu bay: Tháng 12/2021

- Khởi công hạng mục nhà ga: Tháng 3/2022

Như vậy, ACV phấn đấu để có thể khởi công dự án vào cuối năm 2020.

2. Dự án giải phóng mặt bằng (GPMB)

2.1. Công tác hoàn thiện và phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án GPMB

Trên cơ sở Nghị quyết số 53/2017/QH14 ngày 24/11/2017 của Quốc hội về Báo cáo nghiên cứu khả thi (FS) Dự án GPMB, Thủ tướng Chính phủ đã có văn bản số 1961/TTg-CN ngày 20/12/2017 chỉ đạo UBND tỉnh Đồng Nai chủ trì tổ chức rà soát, hoàn thiện nội dung FS, giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì tổ chức thẩm định FS, trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định.

Thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, UBND tỉnh Đồng Nai đã hoàn thiện FS Dự án GPMB và có Tờ trình số 1253/TTr-UBND ngày 02/02/2018 trình Hội đồng thẩm định nhà nước. Thủ tướng Chính phủ cũng đã có văn bản số 412/TTg-CN ngày 30/3/2018 chỉ đạo Bộ Kế hoạch và Đầu tư khẩn trương hoàn thiện việc thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án GPMB. Ngày 03/4/2018 và ngày 17/4/2018, Hội đồng thẩm định nhà nước do Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì đã tổ chức họp thẩm định FS và đã có văn bản số 2134/BKHĐT-GSTĐĐT ngày 4/4/2018 đề nghị giải trình, bổ sung; văn bản số 2469/ BKHĐT-GSTĐĐT ngày 17/4/2018 báo cáo Thủ tướng Chính phủ kết quả thẩm định.

Ngày 20/7/2018, UBND tỉnh Đồng Nai đã hoàn thiện và có Tờ trình số 7648/TTr-UBND trình Thủ tướng Chính phủ và Hội đồng thẩm định nhà nước. Trên cơ sở báo cáo kết quả thẩm định của Hội đồng thẩm định nhà nước tại Báo cáo thẩm định số 7445/BC-KHĐT ngày 19/10/2018, Thủ tướng Chính phủ đã có Quyết định số 1487/QĐ-TTg ngày 6/11/2018 phê duyệt FS Dự án GPMB.

2.2. Tình hình triển khai dự án

a) Đối với 02 khu Tái định cư (TĐC)

- Về GPMB: Ngày 11/3/2019, UBND tỉnh Đồng Nai đã ban hành 02 Quyết định phê duyệt phương án bồi thường (số 721/QĐ-UBND, số 723/QĐ-UBND) đối với Tổng công ty Cao su Đồng Nai với tổng giá trị phương án là 208.527.942.000 đồng (*Trước mắt, UBND tỉnh Đồng Nai áp dụng đơn giá bồi thường 600 triệu đồng/ha. Giá trị bồi thường sẽ được điều chỉnh sau khi Tỉnh chính thức phê duyệt đơn giá bồi thường cây cao su*). Căn cứ các Quyết định này, Trung tâm Phát triển quỹ đất đã chi trả 50% giá trị bồi thường (khoảng 104 tỷ). Dự kiến Tổng công ty Cao su Đồng Nai sẽ bàn giao mặt bằng trong tháng 5/2019.

Đối với 3,58 ha đất của 22 hộ gia đình, cá nhân: Trung tâm Phát triển quỹ đất đã kiểm đếm xong và đã chuyển hồ sơ cho UBND xã Bình Sơn và huyện Long Thành để xác nhận nguồn gốc đất.

- Về xây dựng: Đối với Khu TĐC Lộc An - Bình Sơn: UBND tỉnh Đồng Nai đã phê duyệt dự án đầu tư; đang tổ chức đấu thầu Tư vấn thiết kế bản vẽ thi công; dự kiến hoàn thành đấu thầu xây lắp trong tháng 6/2019 và khởi công tháng 7/2019. Đối với Phân khu III Khu TĐC Bình Sơn, đã thẩm định dự án đầu tư, dự kiến phê duyệt dự án trong tháng 5/2019 và khởi công xây dựng trong tháng 9/2019.

b) Đối với khu đất 5.000 ha để xây dựng Cảng hàng không

- Đối với đất của các hộ gia đình, cá nhân: UBND huyện Long Thành đã gửi thông báo thu hồi đất cho 5.283 hộ/15.716 thửa đất/30.251.107,4 m² trên địa bàn 06 xã: Bàu Cạn, Bình Sơn, Cẩm Đường, Long Phước, Long An và Suối Trầu.

- Đối với đất của các tổ chức: UBND tỉnh Đồng Nai đã phê duyệt Kế hoạch thu hồi đất, điều tra, khảo sát, đo đạc, kiểm đếm và ban hành 04 thông báo thu hồi đất đối với 04 tổ chức: (i) Tổng công ty Cao su Đồng Nai với diện tích thu hồi khoảng 18.117.384,5 m²; (ii) Chùa Bửu Lâm với diện tích thu hồi khoảng 10.942,0 m²; (iii) Giáo xứ Thành Đức với diện tích thu hồi khoảng 3.760,0 m²;

(iv) Giáo xứ Thành Tâm với diện tích thu hồi khoảng 13.990,0 m². Đối với các tổ chức còn lại, Sở Tài nguyên và Môi trường đang rà soát cơ sở dữ liệu để tham mưu UBND Tỉnh tiếp tục ban hành thông báo thu hồi đất.

c) Tái lập hạ tầng ngoài ranh giới CHKQT Long Thành

Dự án thành phần gồm các hạng mục xây dựng hệ thống đường gom xung quanh CHKQT Long Thành, hạ tầng Khu trung tâm hành chính xã Bình Sơn, hạ tầng xã hội Ấp 2 xã Suối Trâu, với tổng mức đầu tư 479,39 tỷ đồng. Hiện nay, UBND huyện Long Thành đang rà soát toàn bộ hồ sơ thủ tục, điều chỉnh cục bộ quy hoạch xây dựng, bổ sung quy hoạch sử dụng đất, kế hoạch sử dụng đất, lập hồ sơ dự án trình thẩm định và phê duyệt. Dự kiến thực hiện bồi thường, giải phóng mặt bằng và khởi công trong Quý 3/2019.

d) Các công tác khác

Ngoài 03 công tác nêu trên, các cấp chính quyền tỉnh Đồng Nai đang tích cực triển khai các công tác liên quan đến: (i) Đào tạo nghề, giải quyết việc làm; (ii) Tuyên truyền, phổ biến chủ trương, chính sách pháp luật; (iii) Điều chỉnh địa giới hành chính các xã liên quan.

1.3. Kế hoạch thực hiện trong thời gian tới

Do phần lớn diện tích đất cần bàn giao cho Bộ GTVT để xây dựng giai đoạn 1 là diện tích đất vườn cây cao su của Tổng công ty Cao su Đồng Nai (khoảng 1.099 ha) và khoảng gần 200 hộ dân nên việc GPMB có thuận lợi nhất định, đảm bảo tiến độ chung của dự án. Hiện nay, UBND tỉnh Đồng Nai đang tập trung chỉ đạo GPMB phần diện tích đất giai đoạn 1, phần đầu bàn giao đất vào đầu năm 2020 để Bộ GTVT triển khai rà phá bom mìn và các công việc liên quan đến triển khai dự án.

**TÌNH HÌNH THỰC HIỆN HỆ THỐNG THU PHÍ
DỊCH VỤ SỬ DỤNG ĐƯỜNG BỘ TỰ ĐỘNG KHÔNG DỪNG**

(Kèm theo Báo cáo số 4612/BC-BGTVT ngày 17/5/2018 của Bộ GTVT)

Để hạn chế bất cập của hình thức thu phí một dừng, hiện đại hóa cơ sở hạ tầng giao thông, đảm bảo an toàn giao thông, hạn chế ùn tắc giao thông tại các trạm thu phí, tăng cường công khai, minh bạch trong quản lý nguồn thu tại các trạm thu phí, Thủ tướng Chính phủ đã có Quyết định số 07/2017/QĐ-TTg ngày 27/3/2017 về việc thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức tự động không dừng, Ủy ban Thường vụ Quốc hội ban hành Nghị quyết số 437/NQ-UBTVQH14 ngày 21/10/2017 về một số nhiệm vụ và giải pháp tiếp tục hoàn thiện và đẩy mạnh việc thực hiện chính sách pháp luật về đầu tư và khai thác các công trình giao thông theo hình thức hợp đồng BOT, trong đó có chỉ đạo thực hiện hệ thống thu phí tự động không dừng tại các trạm thu phí BOT. Tại Quyết định số 07/2017/QĐ-TTg, Thủ tướng Chính phủ giao Cơ quan nhà nước có thẩm quyền (CQNNCTQ) lập, phê duyệt dự án đầu tư thu phí sử dụng dịch vụ đường bộ điện tử tự động không dừng và tổ chức lựa chọn đơn vị độc lập tổ chức thu phí cho các dự án BOT để triển khai hoàn thành toàn bộ các trạm trước 31/12/2019.

Thực hiện chỉ đạo của Quốc hội và Chính phủ, Bộ GTVT đã lập, phê duyệt dự án và tổ chức đấu thầu lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ và ký Hợp đồng dự án với nhà cung cấp dịch vụ theo quy định. Hệ thống thu phí tự động không dừng tại các trạm thu phí BOT được chia làm 2 giai đoạn, giai đoạn 1 áp dụng đối với Quốc lộ 1 và đường Hồ Chí Minh đoạn qua Tây Nguyên, giai đoạn 2 áp dụng các trạm còn lại trên toàn quốc, tình hình thực hiện cụ thể:

1. Dự án thu phí tự động không dừng và kiểm soát tải trọng xe trên toàn quốc giai đoạn 1 áp dụng cho Quốc lộ 1 và đường Hồ Chí Minh đoạn qua Tây Nguyên (BOO giai đoạn 1)

Bộ GTVT đã tổ chức lựa chọn nhà đầu tư thực hiện dự án theo quy định. Việc lựa chọn nhà đầu tư thực hiện dự án đảm bảo công khai, minh bạch, tuân thủ quy định pháp luật (đăng tải kêu gọi đầu tư trên báo đấu thầu, trong thời gian đăng tải chỉ có 01 nhà đầu đăng ký thực hiện), Nhà đầu tư trúng thầu là Liên danh Tasco - VETC. Doanh nghiệp thực hiện dự án là Công ty TNHH thu phí tự động không dừng VETC.

Tổng số 26 trạm thuộc hợp đồng ban đầu đã cơ bản hoàn thành đúng tiến độ theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, cụ thể: đã vận hành thương mại được: 23 trạm; đã vận hành thử nghiệm: 01 trạm (QL1 Lạng Sơn); đã lắp đặt, chưa vận hành do trạm chưa thu phí: 01 trạm (trạm Cai Lậy); chưa đủ điều

kiện triển khai ETC do đang dừng thu và chuẩn bị báo cáo Thủ tướng Chính phủ về vị trí đặt trạm: 01 trạm (trạm tránh TP Thanh Hoá).

Trong 18 trạm ngoài QL1 và đường Hồ Chí Minh đoạn qua Tây Nguyên bổ sung vào dự án: đã vận hành thương mại được 03 trạm (Mỹ Lộc, trạm An Sương - An Lạc, Tiên Cự); 15 trạm còn lại sẽ triển khai trong năm 2019.

Về công tác dán thẻ: Số lượng xe đã được dán thẻ đến hết tháng 4/2019 là 730.000/3.000.000 xe (đạt 24,33% tổng số xe cả nước), tỷ lệ xe đã sử dụng dịch vụ thu phí ETC đạt 25%/tổng số xe đã dán thẻ.

2. Dự án thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ tự động không dừng giai đoạn 2 (BOO giai đoạn 2)

Ngày 15/3/2018, Bộ GTVT đã có Quyết định số 505/QĐ-BGTVT phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi với tổng số trạm thu phí là 33 trạm. Ngày 21/3/2018, Bộ GTVT đã có Quyết định số 557/QĐ-BGTVT ủy quyền Tổng cục Đường bộ Việt Nam là CQNNCTQ đối với dự án BOO2.

Thực hiện nhiệm vụ do Bộ GTVT giao, Tổng cục Đường bộ Việt Nam đã tiến hành tổ chức đấu thầu rộng rãi và lựa chọn được nhà đầu tư thực hiện dự án là Liên danh Viettel - Vietinf - VVT- ITD.

Sau khi có thêm nhà cung cấp dịch vụ thứ 2, tiến độ thực hiện hệ thống thu phí tự động không dừng trên cả nước sẽ được đẩy nhanh để đáp ứng yêu cầu của Thủ tướng Chính phủ và nhu cầu sử dụng dịch vụ của người dân.

3. Triển khai hệ thống thu phí tự động không dừng của các trạm thu phí do địa phương là cơ quan nhà nước có thẩm quyền

Hiện nay, có 14 địa phương có trạm thu phí đang thu hoặc chuẩn bị thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ, trong đó:

- 04 địa phương (Thừa Thiên Huế, Thành phố Hồ Chí Minh, Lạng Sơn, Nam Định) đã triển khai lắp đặt đưa vào vận hành và kết nối vào Back-End của Công ty VETC.

- 02 địa phương có trạm thu phí (Đắk Nông và Quảng Ninh) đã đưa vào dự án BOO giai đoạn 2 để triển khai.

- 08 địa phương đang nghiên cứu để tự triển khai thực hiện và kết nối vào Back-End của nhà cung cấp dịch vụ thu phí đã được Bộ GTVT lựa chọn.

Tổng cục Đường bộ Việt Nam đã có các văn bản để hướng dẫn địa phương triển khai hệ thống thu phí tự động không dừng, phối hợp để góp ý về hồ sơ thiết kế, dự toán đầu tư hệ thống thu phí tự động không dừng trên các trạm thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ do địa phương là CQNNCTQ.

4. Hệ thống quản lý, giám sát, khai thác dữ liệu thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ

Để thực hiện chức năng cơ quan nhà nước có thẩm quyền trong giai đoạn kinh doanh, khai thác về theo dõi, kiểm tra doanh thu thu phí, tăng cường tính công khai minh bạch của hoạt động thu phí đường bộ, Bộ GTVT đã giao cho Tổng cục Đường bộ Việt Nam triển khai thực hiện dự án đầu tư xây dựng hệ thống quản lý, giám sát, khai thác dữ liệu thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ như sau:

a) Quy mô thực hiện

- Xây dựng phần mềm quản lý giám sát, khai thác dữ liệu thu phí sử dụng dịch vụ đường bộ.

- Đầu tư hạ tầng đường truyền riêng biệt của Tổng cục Đường bộ Việt Nam đến các Trạm thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ. Trước mắt thực hiện tại 66 Trạm thu phí/54 Dự án BOT do Bộ GTVT là CQNNCTQ đang khai thác đến thời điểm hiện tại (có bao gồm 04 tuyến đường cao tốc do Tổng công ty Đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam - Công ty TNHH MTV đang vận hành, khai thác, thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ: Cầu Giẽ - Ninh Bình, Nội Bài - Lào Cai, Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây, Đà Nẵng - Quảng Ngãi). Đối với các Trạm thu phí đang xây dựng và chưa đưa vào khai thác sẽ được bổ sung đầu tư tại thời điểm duy trì, vận hành hệ thống hàng năm.

- Thuê hạ tầng công nghệ thông tin gồm các thiết bị phần cứng như máy chủ, thiết bị lưu trữ dữ liệu; mua sắm phần mềm bản quyền hệ điều hành và phần mềm quản trị cơ sở dữ liệu.

- Hỗ trợ kết nối và chuyển giao công nghệ.

b) Phương thức, cách thức giám sát

- Dự án sẽ đầu tư đường truyền tới trạm để truyền dữ liệu thu phí tức thời (dữ liệu thô, chưa qua hậu kiểm) về phần mềm giám sát trung tâm: Đối với thu phí MTC, dữ liệu được truyền trực tiếp từ máy tính thu phí tại cabin thu phí về phần mềm giám sát trung tâm; đối với thu phí ETC, dữ liệu được truyền trực tiếp từ máy chủ hệ thống Front-end tại trạm về phần mềm giám sát trung tâm.

- Hệ thống phần mềm giám sát trung tâm sẽ tiếp nhận dữ liệu thời gian thực từ Trạm thu phí gửi lên và tự động thực hiện phân tích kiểm tra dữ liệu để phát hiện ra các trường hợp nghi vấn (bán sai loại xe, sai mệnh giá, quay vòng vé, phân loại xe, các loại xe ưu tiên, lưu lượng xe bất thường, giao dịch bất thường, thu lệch tiền, thẻ E-tag không hợp lệ...), sau đó thông báo tới các bộ phận liên quan cũng như tới nhà đầu tư BOT trên giao diện phần mềm và email.

- Dựa trên những số liệu đã được phân tích và cảnh báo này, nhà đầu tư BOT thông qua tài khoản được cấp sẽ tiến hành giải trình các trường hợp nghi vấn, các đơn vị chức năng sẽ kiểm tra và xác nhận phê duyệt các giải trình này. Hệ thống sẽ tổng hợp báo cáo về hoạt động thu phí đối với từng trạm, phục vụ công tác quản lý nhà nước.

- Dữ liệu tại Trạm thu phí được truyền về phần mềm giám sát trung tâm thông qua đường truyền riêng biệt do dự án đầu tư, đảm bảo tính độc lập, đồng thời dữ liệu được mã hóa và đảm bảo an toàn dữ liệu.

- Hệ thống giám sát được thực hiện một cách tự động, tức thời nhằm đảm bảo tính khách quan trong việc giám sát thu phí. Hệ thống còn là công cụ khách quan để nhà đầu tư BOT giám sát nhà cung cấp dịch vụ thu phí khi triển khai hệ thống thu phí tự động không dừng.

Hiện nay, Tổng cục Đường bộ Việt Nam đã hoàn thiện việc xây dựng hệ thống phần mềm, đang triển khai kết nối dữ liệu với các trạm thu phí trong dự án. Dự kiến, sẽ hoàn thành trong năm 2019. Đây là một công cụ giám sát độc lập của cơ quan quản lý nhà nước, góp phần làm tăng tính công khai, minh bạch của hoạt động thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ.
