

NGÀNH GIAO THÔNG VẬN TẢI

Một năm nhìn lại

VIỆT CƯỜNG

Nhìn lại một năm đầy bận rộn của ngành GTVT có thể thấy sự bứt phá về tiến độ các công trình giao thông, nhiều tuyến đường được nâng cấp mở rộng và xây dựng mới, quyết liệt trong công tác tái cơ cấu và sắp xếp đổi mới doanh nghiệp, đa dạng hóa các nguồn vốn đầu tư, quản lý và siết chặt chất lượng nhà thầu, giám sát và xử lý mạnh đối với hoạt động vận tải vi phạm... Đó được coi là những điểm nhấn của Ngành trong Năm Kỷ cương - Chất lượng - Tiến độ công trình giao thông.

Trong hoạt động đầu tư xây dựng cơ bản, để đẩy nhanh tiến độ thi công các dự án QL1, QL14 theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, Bộ GTVT đã tập trung quyết liệt chỉ đạo hoàn tất công tác chuẩn bị để khởi công đồng loạt các dự án Trái phiếu Chính phủ (TPCP) mở rộng QL1 đoạn từ Thanh Hóa đến Cần Thơ và QL14 theo đúng kế hoạch. Trong tháng 9/2013 đã đồng loạt khởi công 11 dự án TPCP mở rộng QL1 (tại các địa phương: Quảng Bình, Quảng Trị, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa, Ninh Thuận, Bình Thuận, Long An) và 03 dự án nâng cấp QL14 (tại các tỉnh: Đắk Lắk và Kon Tum).

Lãnh đạo Bộ đã thường xuyên kiểm tra hiện trường, chỉ đạo công tác thi công, đẩy nhanh tiến độ các công trình, dự án trọng điểm như: Đường cao tốc Hà Nội - Lào

Cai, QL 3 mới Hà Nội - Thái Nguyên, cầu Nhật Tân, đường nối Nhật Tân - Nội Bài, đường cao tốc TP. HCM - Long Thành - Dầu Giây, Nhà ga hành khách T2 Cảng HKQT Nội Bài, đường sắt nội đô tuyến Cát Linh - Hà Đông...

Công tác xây dựng chiến lược, quy hoạch, đề án: Chiến lược, quy hoạch, kế hoạch, đề án phát triển GTVT có ý nghĩa hết sức quan trọng đối với quản lý nhà nước về GTVT nói riêng và đối với phát triển kinh tế, xã hội của đất nước nói chung. Bộ đã triển khai, rà soát, trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, điều chỉnh các chiến lược: Chiến lược phát triển GTVT Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn 2030; Chiến lược phát triển GTVT đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn 2050; Chiến lược phát triển GTNT Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến 2030.



Quốc lộ 3 mới Hà Nội - Thái Nguyên đang hoàn thiện khâu cuối cùng để đưa vào khai thác

Trên cơ sở đó, Bộ tập trung lập hoặc điều chỉnh để trình duyệt hoặc phê duyệt theo thẩm quyền 27 quy hoạch và 32 đề án đổi mới, nâng cao chất lượng các hoạt động trong lĩnh vực GTVT...

Tập trung phát triển kết cấu hạ tầng giao thông gắn với nhiệm vụ tái cơ cấu đầu tư công: Thực hiện các Nghị quyết của Hội nghị lần thứ 4 Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI và Nghị quyết của Chính phủ thuộc trách nhiệm của Bộ GTVT, Bộ đã chỉ đạo xây dựng, ban hành, tổ chức thực hiện quyết liệt chương trình hành động. Nhu cầu vốn cho đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông theo mục tiêu của Nghị quyết là rất lớn (giai đoạn 2011 - 2015 cần 480.000 tỷ đồng; giai đoạn 2016 - 2020 cần 730.000 tỷ đồng). Trong khi đó, tỷ lệ vốn đầu tư toàn xã hội so với GDP giảm từ trên 40% năm 2010 xuống dưới 30% năm 2013, vốn ngân sách dành cho ngành GTVT rất hạn chế (chỉ đạt 20% so với nhu cầu vốn cho giai đoạn 2011 - 2015). Để hoàn thành tốt nhiệm vụ về phát triển nhanh, đồng bộ hệ thống kết cấu HTGT trong điều kiện khó khăn, Bộ đã chủ động xây dựng và triển khai thực hiện Đề án Tái cơ cấu đầu tư phát triển kết cấu HTGT, đồng thời tập trung huy động các nguồn vốn ngoài ngân sách theo hình thức BOT, PPP... với số vốn khoảng 80.000 tỷ đồng.

Việc chủ động, quyết liệt triển khai các dự án mở rộng QL1 và QL14 bằng nhiều nguồn vốn khác nhau, trong đó có nguồn vốn BOT tham gia tới 43% (49.610 tỷ đồng/114.104 tỷ đồng) là kết quả huy động nguồn vốn ngoài ngân sách cao nhất từ trước đến nay, có ý nghĩa quan trọng và thể hiện tính hiệu quả của các giải pháp thực hiện nhiệm vụ tái cơ cấu đầu tư công của ngành GTVT. Việc huy động được khối lượng lớn nguồn vốn BOT đã giảm gánh nặng cho ngân sách nhà nước và tạo thế chủ động trong thực hiện đầu tư, phát triển nhanh kết cấu hạ tầng giao thông theo tinh thần các Nghị quyết.

Về một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam, tuyến nối Hà Nội và TP. HCM với các cửa ngõ và các đầu mối giao thông quan trọng, phấn đấu đến năm 2015 sẽ hoàn thành khoảng

600km và đến năm 2020 hoàn thành đưa vào sử dụng khoảng 2.000km đường cao tốc. Đến hết năm 2015, dự kiến có khoảng 10 đoạn tuyến với chiều dài 689km sẽ hoàn thành, đáp ứng cơ bản nhu cầu vận chuyển trên các hành lang vận tải quan trọng của quốc gia. Cùng với đó, Bộ đang tiếp tục triển khai cũng như chuẩn bị các thủ tục cần thiết để đầu tư, xây dựng gần 20 dự án đường cao tốc với tổng chiều dài khoảng 1.335km, phấn đấu đến năm 2020 có khoảng 2.044km đường cao tốc.

Về đường sắt, ưu tiên nâng cấp, hiện đại hóa hệ thống tuyến đường sắt Bắc - Nam hiện có, tiếp tục nghiên cứu các phương án khả thi đường sắt tốc độ cao để có kế hoạch đầu tư xây dựng phù hợp; phát triển đường sắt đô thị, đường sắt nội ngoại ô tại Hà Nội và TP. HCM.

Về đường thủy nội địa, tiếp tục nâng cấp các tuyến đường thủy nội địa chính, tăng chiều dài các đoạn tuyến sông được quản lý khai thác. Đồng thời, nâng cấp và xây dựng mới một số cảng đầu mối, bến hàng hóa và hành khách ở đồng bằng sông Cửu Long và đồng bằng sông Hồng; ưu tiên hoàn thành nâng cấp các tuyến ở đồng bằng sông Cửu Long kết nối với TP. HCM, các tuyến sông Tiền, sông Hậu, sông Hồng và sông Thái Bình.

Về cảng biển quốc gia, rà soát, điều chỉnh quy hoạch, tiếp tục đầu tư phát triển hệ thống cảng biển quốc gia, các cảng cửa ngõ quốc tế, các cảng nước sâu tại ba vùng kinh tế trọng điểm có khả năng tiếp nhận tàu container thế hệ mới. Mặt khác, ưu tiên đầu tư đồng bộ, hiện đại hai cảng biển cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện (Hải Phòng) và cảng Cái Mép - Thị Vải (Bà Rịa - Vũng Tàu); khuyến khích các nhà đầu tư nước ngoài đầu tư phát triển cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong (Khánh Hòa).

Về cảng Hàng không, ưu tiên đầu tư nâng cấp đồng bộ, hiện đại 5 sân bay quốc tế: Nội Bài, TP. HCM, Đà Nẵng, Cần Thơ, Cam Ranh. Theo đó, sẽ xây dựng cảng hàng không quốc tế Nội Bài trở thành cảng cửa ngõ quốc tế miền Bắc; huy động nguồn vốn ODA và khuyến khích hợp tác công tư để

đầu tư xây dựng mới cảng trung chuyển hàng không quốc tế Long Thành. Bộ đang tiếp tục chỉ đạo triển khai nâng cấp các cảng hàng không theo đúng quy định được duyệt, trong đó năm 2014 và 2015 tập trung hoàn thành các công trình xây dựng mới, nâng cấp tại các cảng hàng không: Nội Bài (đường lăn, sân đỗ máy bay, nhà ga hành khách quốc tế T2, nhà ga hành khách T1 mở rộng, nhà ga hàng hóa mở rộng); cảng hàng không quốc tế Cát Bi (nhà ga, đường CHC); Vinh (nhà ga); Tân Sơn Nhất (nhà ga hành khách nội địa); Pleiku (đường CHC).

Thực hiện Nghị quyết Trung ương 7 Khóa X về nông nghiệp, nông dân, nông thôn, Bộ đang khẩn trương xây dựng và triển khai Đề án Xây dựng cầu treo cho các vùng miền núi, trung du phía Bắc và phối hợp với Trung ương Đoàn trong việc triển khai Dự án xóa "Cầu khỉ" khu vực đồng bằng sông Cửu Long. Bộ đã đề xuất với Chính phủ có cơ chế hỗ trợ xi măng cho các địa phương làm đường giao thông nông thôn. Nhờ vậy, hệ thống giao địa phương có bước phát triển mạnh mẽ, nhất là giao thông đô thị tại các thành phố, thị xã. Việc kết nối tốt hơn hệ thống kết cấu HTGT trung ương với hệ thống kết cấu HTGT địa phương đã tạo điều kiện thuận lợi thúc đẩy phát triển kinh tế, xã hội hiệu quả, góp phần cho công tác xóa đói, giảm nghèo.

Về công tác quản lý đầu tư, xây dựng: Nhằm nâng cao hiệu quả đầu tư, Bộ đã triển khai "Năm kỷ cương - chất lượng - tiến độ công trình GTVT". Để đạt được mục tiêu đó, Bộ đã triển khai thực hiện Đề án "Hoàn thiện cơ chế quản lý và công tác tổ chức quản lý chất lượng, tiến độ, giá thành xây dựng công trình giao thông", đồng thời ban hành: Quy định về tiêu chí đánh giá, xếp hạng năng lực các chủ đầu tư (Ban QLDA), tổ chức tư vấn thiết kế, tư vấn giám sát và nhà thầu tham gia các dự án xây dựng công trình giao thông; quy định về kiểm tra, kiểm soát tiến độ, chất lượng công trình; quy định tạm thời về hành vi vi phạm và hình thức xử lý trong quản lý chất lượng công trình giao thông; quy

(Xem tiếp trang 111)

NGÀNH GTVT...

(Tiếp theo trang 13)

chế phối hợp với UBND tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, các bộ, ngành, doanh nghiệp trong công tác quản lý đầu tư xây dựng và khai thác kết cấu HTGT. Nhờ vậy, công tác quản lý tiến độ, chất lượng công trình đã có chuyển biến tích cực. Hiện nay, không còn tình trạng công trình chậm tiến độ. Nhiều dự án, công trình đã hoàn thành vượt tiến độ với chất lượng cao, đã phát huy được hiệu quả khi đưa vào sử dụng.

Để sử dụng hiệu quả vốn đầu tư, Bộ đã rà soát, điều chỉnh quy mô và phân kỳ đầu tư các công trình GTVT cho phù hợp với điều kiện về vốn và nhu cầu thực tiễn. Đến nay, Bộ đã cắt giảm khoảng 19.000 tỷ đồng TMDT tại một số công trình, dự án (đường cao tốc Bến Lức - Long Thành giảm 8.464 tỷ đồng; đường cao tốc Hà Nội - Hải Phòng giảm 3.300 tỷ đồng; đường cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi giảm hơn 3.000 tỷ đồng; Tiểu dự án 2 - Dự án mở rộng QL1 đoạn Dốc Xây - Thanh Hóa giảm 328 tỷ đồng; Dự án mở rộng QL1 đoạn Nam tuyến tránh Hà Tĩnh - Vũng Áng giảm 311 tỷ đồng; nút giao ngã ba Huế giảm 1.000 tỷ đồng; kênh Chợ Gạo giảm 1.958 tỷ đồng; cầu Cổ Chiên giảm 493 tỷ đồng... Hiện nay, Bộ đang tiếp tục rà soát quy mô đầu tư của một số dự án khác như: Đường Hồ Chí Minh đoạn La Sơn - Túy Loan, đoạn qua Bình Phước, dự án Tân Vũ - Lạch Huyện, cầu Mỹ Lợi và tiếp tục xem xét để rà soát, cắt giảm quy mô một số công trình trong thời gian tới. Đồng thời, Bộ đã chỉ đạo các chủ đầu tư, Ban

Quản lý dự án không điều chỉnh vượt TMDT các công trình dự án đã được duyệt.

Đối với công tác quản lý, khai thác kết cấu HTGT, Bộ đã triển khai đồng bộ nhiều giải pháp như đổi mới cơ chế, chính sách về quản lý kết cấu HTGT thông qua việc xây dựng, hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật; xây dựng và tổ chức thực hiện các Đề án về đổi mới toàn diện và nâng cao hiệu quả trong quản lý, bảo trì, khai thác hệ thống kết cấu HTGT đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, hàng hải và hàng không.

Tình hình thực hiện thu Quỹ bảo trì đường bộ Trung ương năm 2013, 6.800,257 tỷ đồng. Để hạn chế xe quá tải, Bộ đã triển khai đầu tư trạm cân lưu động, từng bước hạn chế xe quá tải lưu thông, ảnh hưởng đến chất lượng kết cấu HTGT đường bộ.

Về công tác quản lý vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải, thông qua các giải pháp đồng bộ và khẩn trương, chất lượng vận tải, dịch vụ hỗ trợ vận tải đã được nâng lên rõ rệt, giá cước vận tải đã được kiểm soát, bảo đảm phục vụ tốt hơn nhu cầu đi lại của nhân dân, thúc đẩy phát triển sản xuất, kinh doanh, góp phần kiềm chế lạm phát, ổn định kinh tế vĩ mô, bảo đảm an sinh xã hội.

Về công tác đảm bảo trật tự ATGT, năm 2013 là năm tiếp tục giảm cả 3 tiêu chí về số vụ, số người chết và số người bị thương vì TNGT, và là năm thứ hai số người chết vì TNGT tiếp tục giảm xuống dưới 10.000 người. Năm 2013, cả nước xảy ra 29.385 vụ, làm chết 9.369 người, bị thương 29.500 người. So với cùng kỳ năm 2012 giảm 1.610 vụ (-5.19%),

giảm 55 người chết (-0,58%), giảm 3.045 người bị thương (-9,36%). Có 37 tỉnh, thành phố giảm cả 3 tiêu chí về số vụ, số người chết và số người bị thương.

Đối với công tác sắp xếp, đổi mới, cổ phần hóa và nâng cao hiệu quả hoạt động các doanh nghiệp nhà nước, Bộ luôn coi công tác cổ phần hóa là then chốt để các doanh nghiệp đổi mới cơ chế quản lý, huy động vốn từ các cổ đông, giảm tỷ trọng nợ vay, nâng cao hiệu quả sản xuất, kinh doanh. Năm 2013, đã cổ phần hóa được 54 doanh nghiệp, trong đó cổ phần hóa 11 doanh nghiệp có quy mô lớn như Tổng công ty Hàng không Việt Nam và 10 Công ty mẹ - Tổng công ty. Về hoạt động tái cơ cấu doanh nghiệp, Bộ đã trình và được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án Tái cơ cấu giai đoạn 2012 - 2015 của Tập đoàn Công nghiệp Tàu thủy Việt Nam và các Tổng công ty: Hàng không Việt Nam, Đường sắt Việt Nam, Hàng hải Việt Nam. Bộ đã phê duyệt và triển khai các Đề án tái cấu trúc các Tổng công ty thuộc Bộ gồm 15 doanh nghiệp.

Để hoàn thành tốt nhiệm vụ năm 2014 và giai đoạn tiếp theo, Bộ GTVT tiếp tục rà soát, hoàn thiện thể chế, chính sách, pháp luật và chiến lược, quy hoạch, đề án; nâng cao công tác quản lý đầu tư xây dựng, khai thác kết cấu HTGT; thực hiện có hiệu quả hoạt động quản lý vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải; giữ gìn, đảm bảo trật tự ATGT và giảm ùn tắc giao thông; quyết liệt thực hiện tái cơ cấu doanh nghiệp nhà nước theo Đề án đã được Thủ tướng Chính phủ và Bộ trưởng Bộ GTVT phê duyệt; đẩy mạnh và tăng cường hợp tác quốc tế trong lĩnh vực GTVT □

VĂN HÓA...

(Tiếp theo trang 73)

* Đối với cư dân sinh sống ven đường giao thông

- Tự giác chấp hành và tích cực tuyên truyền, vận động người dân không sử dụng đường, vỉa hè để kinh doanh, buôn bán, không lấn chiếm hành lang ATGT đường bộ.

- Thông tin kịp thời cho cơ quan chức năng về tình hình trật tự ATGT; phối hợp với các lực lượng

chức năng trong quá trình xử lý các sự cố về trật tự ATGT.

- Hỗ trợ các lực lượng chức năng trong công tác sơ cứu, cấp cứu nạn nhân tai nạn giao thông.

- Phê phán, ngăn chặn các hành vi vi phạm pháp luật về trật tự ATGT.

- Không tham gia các hoạt động cản trở, gây rối làm mất trật tự ATGT. Không cố vũ đua xe trái phép.

* Đối với chủ phương tiện tham gia giao thông

- Đáp ứng đầy đủ các điều kiện kinh doanh vận tải; chịu trách nhiệm thực hiện nghĩa vụ của chủ phương tiện trong việc khắc phục, giải quyết tai nạn giao thông.

- Chủ động tổ chức, tích cực tham gia phối hợp chặt chẽ với các cơ quan chức năng trong công tác quản lý, nâng cao trình độ chuyên môn và phẩm chất của người lái xe.

- Tự giác thực hiện việc sang tên, đổi chủ khi chuyển nhượng, mua bán phương tiện theo quy định của pháp luật □