

Viện Khoa học và Công nghệ Giao thông Vận tải: TIÊN PHONG “ĐI TRƯỚC MỞ ĐƯỜNG”



Viện Khoa học và Công nghệ Giao thông vận tải (KH&CN GTVT) là đơn vị sự nghiệp công lập trực thuộc Bộ GTVT, có chức năng nghiên cứu khoa học, chuyển giao công nghệ, xây dựng tiêu chuẩn/quy chuẩn kỹ thuật, đào tạo, thực hiện các dịch vụ tư vấn. Trải qua gần 70 năm xây dựng và phát triển, Viện đã tiên phong “đi trước mở đường”, góp phần quan trọng trong sự nghiệp phát triển của ngành và đất nước. Nhân dịp chuẩn bị chào đón năm mới 2024 - Xuân Giáp Thìn, Tạp chí KH&CN Việt Nam đã có cuộc trao đổi với TS Nguyễn Văn Thành - Quyền Viện trưởng Viện KH&CN GTVT (ảnh) về những kết quả mà Viện đã đạt được trong thời gian qua cũng như định hướng phát triển trong thời gian tới.

Xin ông cho biết những kết quả nổi bật mà Viện KH&CN GTVT đã đạt được trong thời gian gần đây?

Năm 2023, là năm thứ 3 ngành GTVT cùng với các bộ/ngành thực hiện Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm giai đoạn 2021-2025 theo Nghị quyết Đại hội Đại biểu toàn quốc lần thứ 13 của Đảng, Viện KH&CN GTVT đã luôn chủ động, nỗ lực triển khai các đề tài/dự án nghiên cứu khoa học; xây dựng và trình ban hành các tiêu chuẩn/quy chuẩn/định mức kỹ thuật; thực hiện các dịch vụ KH&CN theo quy định được giao, đưa Viện trở thành một đơn vị mạnh về nghiên cứu và phát triển KH&CN trong lĩnh vực GTVT.

Trong những năm gần đây, hoạt động KH&CN của Viện đã ghi dấu ấn quan trọng trên cả 5 lĩnh vực của ngành GTVT (đường bộ, sân bay, đường sắt, hàng hải, đường thủy). Đặc biệt là Viện đã

nghiên cứu, rà soát, sửa đổi bổ sung và xây dựng mới hàng trăm tiêu chuẩn quốc gia (TCVN), tiêu chuẩn cơ sở (TCCS), góp phần hoàn thiện hệ thống tiêu chuẩn phục vụ sản xuất, quản lý nhà nước trong lĩnh vực GTVT, trong đó có các bộ tiêu chuẩn về: nhựa đường, bê tông nhựa, cốt liệu - đất đá, thiết kế kết cấu áo đường, cảng biển; thiết kế cầu đường sắt, hầm...

Nhiều đề tài nghiên cứu khoa học cấp nhà nước, cấp bộ do Viện thực hiện có ý nghĩa khoa học và thực tiễn cao, góp phần giải quyết các yêu cầu cấp bách phát sinh từ thực tiễn; đưa ra những định hướng về khoa học, kỹ thuật cho ngành hoặc cơ sở khoa học/cơ sở dữ liệu để xây dựng các tiêu chuẩn, quy định kỹ thuật cho cả 5 lĩnh vực của ngành GTVT. Viện đã phối hợp cùng các đối tác trong và ngoài nước nghiên cứu thử nghiệm, theo dõi đánh giá, xây dựng các tiêu chuẩn/

quy định kỹ thuật của nhiều loại vật liệu mới, công nghệ mới. Điển hình như: công nghệ tái chế nguội các lớp kết cấu áo đường, bê tông nhựa cũ; tái chế nóng bê tông nhựa cũ; các lớp phủ tạo nhám dùng cho đường cấp cao (lớp phủ mỏng tạo nhám, lớp phủ siêu mỏng tạo nhám, bê tông nhựa rỗng thoát nước); các công nghệ bảo trì như Microsurfacing, Rhinophalt...; các loại sơn, vật liệu mới trong bảo vệ công trình giao thông; các giải pháp, công nghệ về quản lý, đảm bảo an toàn giao thông...

Hợp tác trong nước và quốc tế cũng luôn là điểm sáng của Viện, Viện có nhiều đối tác trong và ngoài nước là các viện nghiên cứu, công ty nước ngoài đến từ Nhật Bản, Hàn Quốc, Nga, Trung Quốc, Đài Loan (Trung Quốc) cũng như các trường đại học, viện nghiên cứu, doanh nghiệp tại Việt Nam. Các hoạt động hợp tác đã góp phần nâng cao trình

độ viên chức, người lao động của Viện, cho ra đời nhiều loại vật liệu mới, công nghệ mới...

Viện cũng luôn bám sát, đồng hành cùng các ban quản lý dự án, các chủ đầu tư, nhà thầu tại các dự án trọng điểm của ngành GTVT, như cung cấp dịch vụ tư vấn KH&CN cho dự án cảng hàng không Long Thành, Tân Sơn Nhất... Với đội ngũ chuyên gia giỏi, nhiều kinh nghiệm, thiết bị thí nghiệm, kiểm định hiện đại, các dự án do Viện tư vấn đều đảm bảo chất lượng, tiến độ và hiệu quả.

Bên cạnh những thành tựu đã đạt được, trong bối cảnh hội nhập và phát triển, Viện KH&CN GTVT có gặp khó khăn nào không, thưa ông?

Trong bối cảnh phát triển của KH&CN, đặc biệt là cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ 4, dù đã nhận được sự quan tâm, ủng hộ của Bộ GTVT, Bộ KH&CN, các bộ/ngành có liên quan cũng như sự quyết tâm, sáng tạo của đội ngũ cán bộ lãnh đạo, người lao động thuộc Viện... Tuy nhiên, trong thực tế hoạt động, Viện cũng gặp một số vướng mắc, khó khăn nhất định, ***đặc biệt là những vấn đề sau:***

Thứ nhất, cơ chế, chính sách và pháp luật của Nhà nước về hoạt động KH&CN mặc dù đã cơ bản hoàn thiện nhưng còn thiếu đồng bộ, dẫn đến khó khăn cho các đơn vị, cá nhân trực tiếp thực hiện hoạt động khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo.

Thứ hai, hệ thống văn bản quy phạm pháp luật đối với đơn vị sự nghiệp công lập tự chủ về tài chính chưa đầy đủ, chưa đồng

bộ, dẫn đến khó khăn trong hoạt động của đơn vị.

Thứ ba, Luật Đấu thầu quy định Viện không được tham gia đấu thầu cung cấp các dịch vụ tư vấn đối với những dự án do Bộ GTVT làm chủ đầu tư. Trong khi có nhiều dự án Viện hoàn toàn tự tin vào năng lực cạnh tranh của mình.

Thứ tư, pháp luật quy định đối với mọi tài sản mua sắm đều phải nộp khấu hao tài sản cố định, dẫn đến hạn chế trong hoạt động mua sắm các trang thiết bị thí nghiệm hiện đại (vì các thiết bị hiện đại chủ yếu phục vụ công tác nghiên cứu khoa học, chưa thể tạo ra lợi nhuận ngay để có thể nộp tiền khấu hao).

Thứ năm, định mức xây dựng tiêu chuẩn, quy chuẩn theo Thông tư số 13/2022/TT-BKHCN ngày 15/09/2022 của Bộ KH&CN còn thấp, chưa phù hợp đối với các tiêu chuẩn/quy chuẩn có khối lượng thực hiện lớn và độ phức tạp cao, do vậy chưa khuyến khích được các chuyên gia, nhà khoa học tập trung cho công tác xây dựng tiêu chuẩn/quy chuẩn.

Với những khó khăn như ông vừa nêu, để giữ vững được vị trí “tiên phong đi trước mở đường” và tiếp tục phát triển, bên cạnh sự quyết tâm của Lãnh đạo Viện và các cán bộ, người lao động, còn cần sự hỗ trợ gì từ phía Nhà nước và các bộ/ngành có liên quan?

Để tạo điều kiện cho việc tiếp tục phát triển ổn định, bền vững và có đủ năng lực hoàn thành các nhiệm vụ được giao, góp phần thúc đẩy sự nghiệp KH&CN và đổi mới sáng tạo của ngành

GTVT và của đất nước, tôi cho rằng Viện rất cần sự hỗ trợ từ phía Nhà nước và các bộ/ngành có liên quan trong việc triển khai một số giải pháp trọng tâm:

Một là, Nhà nước cần tiếp tục hoàn thiện cơ chế, chính sách, pháp luật đối với lĩnh vực KH&CN và cơ chế tự chủ của các đơn vị KH&CN. Trong đó, cần sửa đổi Luật Đấu thầu để Viện nói riêng và các đơn vị KH&CN công lập nói chung có thể tham gia đấu thầu các dự án do bộ chủ quản làm chủ đầu tư.

Hai là, tiếp tục rà soát, điều chỉnh hoặc xây dựng mới các định mức trong công tác nghiên cứu khoa học, xây dựng tiêu chuẩn/quy chuẩn cho sát với thực tế.

Ba là, tăng cường ngân sách cho các nhiệm vụ KH&CN, tiêu chuẩn/quy chuẩn.

Bốn là, cần xây dựng cơ chế đặc thù nhằm thử nghiệm các kết quả, các sản phẩm nghiên cứu vào một số công trình thí điểm để tiếp tục đánh giá hiệu quả trước khi cho áp dụng đại trà...

Trải qua hơn 67 năm xây dựng và phát triển, những kết quả mà Viện KH&CN GTVT đạt được trong thời gian gần đây đã viết tiếp những trang sử thành tích của Viện, tiếp tục khẳng định vị thế là cơ quan nghiên cứu - triển khai đầu ngành của Bộ GTVT về KH&CN.

Trân trọng cảm ơn ông và xin chúc Viện KH&CN GTVT ngày càng phát triển ✍

Phong Vũ - Thanh Thảo
(thực hiện)