

## Các doanh nghiệp bảo trì được “cởi trói” sau khi được cổ phần hóa

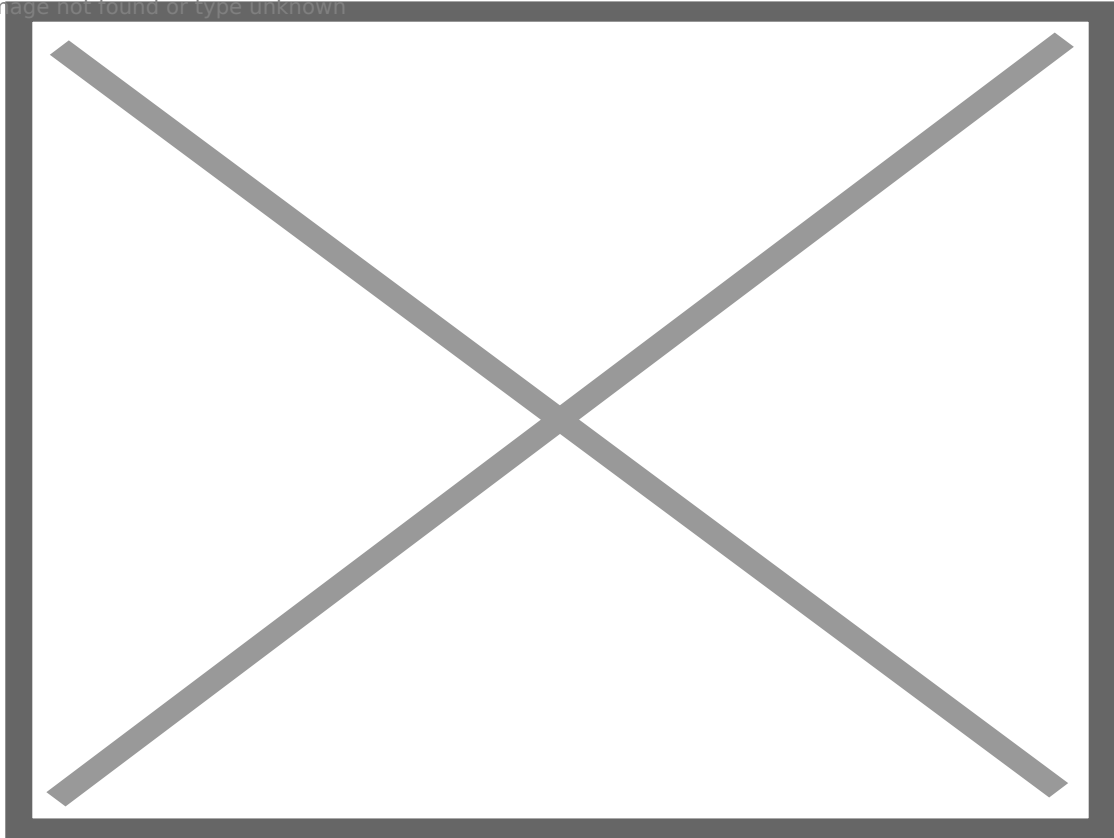
15:36 31/07/2021

Tác giả: Nguyễn Hợi

**Trong 10 năm qua, hệ thống đường bộ được đầu tư tương đối hiện đại, bao phủ khắp lãnh thổ và đóng vai trò trực chính kết nối mạng lưới giữa các vùng, miền, các cảng hàng không, cảng biển, cửa khẩu...**

Để đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế-xã hội, thời gian qua, hệ thống đường bộ đã được Nhà nước đầu tư nâng cấp cả về số lượng và chất lượng; điều này cũng kéo theo những áp lực cho việc bảo trì, bảo dưỡng hệ thống này.

Image not found or type unknown



*Nhà thầu tiến hành công tác thăm mặt đường, bảo trì đường bộ bị hư hỏng. (Ảnh: Việt Hùng/Vietnam+)*

Với nguồn ngân sách còn hạn chế, ngành đường bộ đã nỗ lực đổi mới, áp dụng hình thức cạnh tranh, thay đổi mô hình, ứng dụng khoa học kỹ thuật, qua đó, nâng cao chất lượng bảo trì trong thời gian qua.

Theo Bộ Giao thông Vận tải, trong 10 năm qua, hệ thống đường bộ đã được đầu tư tương đối hiện đại, bao phủ khắp lãnh thổ và đóng vai trò trực chính kết nối mạng lưới giữa các vùng, miền, các cảng hàng không, cảng biển, cửa khẩu, đầu mối giao thông quan trọng.

Đến nay, hệ thống đường bộ đã có tổng chiều dài 570.448km; trong đó, quốc lộ là 24.136km, đường cao tốc gần 1.000km, đường tỉnh 25.741km, đường huyện 58.347km. Đó là chưa kể hàng chục nghìn kilomet đường đô thị và hàng trăm nghìn kilomet đường xã.

Ông Nguyễn Văn Huyện, Tổng cục trưởng Tổng cục Đường bộ Việt Nam, cho biết đi đôi với việc xây dựng, nâng cấp các tuyến đường, việc quản lý, duy tu, bảo trì hạ tầng giao thông là một trong những nhiệm vụ trọng tâm của ngành Giao thông Vận tải. Việc này góp phần kéo dài thời gian sử dụng của công trình, giúp cho mặt đường luôn êm thuận, an toàn, thông suốt cho các phương tiện giao thông.

Ông Lê Hồng Điệp, Vụ trưởng Vụ Quản lý, bảo trì đường bộ, Tổng cục Đường bộ Việt Nam cho hay thời gian qua, việc bảo trì hệ thống đường quốc lộ trên toàn quốc có sự thay đổi đáng kể qua việc thực hiện Đề án đổi mới toàn diện quản lý, bảo trì hệ thống quốc lộ mà Tổng cục Đường bộ Việt Nam đang triển khai từ năm 2013 đến nay.

Theo Vụ trưởng Vụ Quản lý, bảo trì đường bộ Lê Hồng Điệp, việc sửa chữa, duy tu định kỳ rất đặc thù song trước đây lại quản lý như đối với xây dựng cơ bản, thủ tục mất rất nhiều thời gian nên không ngăn chặn hư hỏng kịp thời, khối lượng phát sinh lớn.

Bên cạnh đó, việc kiểm tra, kiểm soát khối lượng rất khó do không có tiêu chí chất lượng, không có chế tài xử phạt, khiến hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ luôn trong tình trạng xuống cấp, trong khi đó, điều kiện làm việc và đời sống công nhân đường bộ khó khăn.

Các chuyên gia giao thông chỉ rõ nguyên nhân dẫn đến tình trạng trước đây là do mô hình quản lý. Cụ thể, một bộ phận lớn các doanh nghiệp bảo trì thuộc các khu quản lý đường bộ, có quan hệ cấp trên cấp dưới. Mặt khác, các doanh nghiệp này vừa làm quản lý Nhà nước vừa làm nhà thầu thi công nên các chức năng, nhiệm vụ không được tách bạch.

Cùng với đó, việc bảo trì đường bộ được thực hiện theo hình thức đặt hàng. Hình thức này đã không tạo ra tính cạnh tranh cũng như khuyến khích doanh nghiệp nâng cao trình độ quản lý, đổi mới công nghệ, đầu tư vốn.

Để thay đổi thực trạng này, Đề án đổi mới toàn diện quản lý bảo trì đường bộ đã được Bộ Giao thông Vận tải xây dựng và cho triển khai từ năm 2013, tạo ra một cuộc cách mạng thực sự trong nâng cao chất lượng bảo trì đường bộ. Đặc biệt, từ đề án, vấn đề tổ chức phương thức quản lý, xây dựng hệ thống thông tin quản lý cơ sở hạ tầng, việc lập kế hoạch bảo trì, áp dụng các tiến bộ khoa học kỹ thuật hiện đại... đã được đổi mới triệt để.

Khi thực hiện đề án, các doanh nghiệp bảo trì đường bộ được chuyển về các Tổng công ty xây dựng công trình giao thông (CIENCO). Vì thế, ngành đường bộ lúc này không còn doanh nghiệp trực thuộc. Dịch vụ công về bảo dưỡng duy tu đường bộ được tách bạch. Lúc này, nhà nước trong vai người đặt hàng và tổ chức đấu thầu rộng rãi còn doanh nghiệp trở thành nhà cung cấp dịch vụ.

Theo ông Lê Hồng Điệp, đề án làm đúng tinh thần là xã hội hóa những lĩnh vực mà nhà nước không cần làm, tạo điều kiện cho doanh nghiệp đổi mới, nâng cao năng lực, đầu tư trang thiết bị, con người để nâng cao hiệu quả, trình độ.

Cảm nhận rõ nhất là các doanh nghiệp bảo trì được “cởi trói” sau khi được cổ phần hóa. Công ty Cổ phần Đường bộ 236, tiền thân là Công ty Trách nhiệm hữu hạn Một thành viên 236, hiện đã cổ phần hóa 100%.

Ông Nguyễn Xuân Thủy, Giám đốc công ty chia sẻ: “Kể từ khi công ty được cổ phần hóa, do có cơ chế và cách thức tổ chức quản lý thi công phù hợp nên người lao động đã tâm huyết, tận tụy hơn với nghề.”

Cũng là doanh nghiệp đã cổ phần 100%, ông Tạ Duy Hưng, Giám đốc Công ty Quản lý thi công xây dựng 101 chia sẻ, sau khi cổ phần hóa, bộ máy tổ chức của công ty đã được kiện toàn theo hướng tinh gọn. Cùng với đó, thực hiện khoán mục tiêu chất lượng tới từng công nhân, những việc lớn đã được cơ giới hóa bằng việc đầu tư máy móc thiết bị hiện đại như máy quét, rửa đường, máy xúc, máy đào rãnh... nên hiệu quả công việc thay đổi rõ rệt.

Đánh giá về việc đấu thầu quản lý, bảo trì hệ thống đường quốc lộ, ông Tạ Duy Hưng cho rằng việc này tạo ra sự cạnh tranh giữa các doanh nghiệp. Để thắng thầu, doanh nghiệp buộc phải có thiết bị, công nghệ bảo trì hiện đại để dự thầu, cạnh tranh với các doanh nghiệp khác. Chỉ có những doanh nghiệp có giá bỏ thầu thấp, phương án kỹ thuật tốt cùng nguồn nhân lực mạnh mới thắng thầu.

Là một đơn vị quản lý Nhà nước về bảo trì đường bộ khu vực phía Bắc, ông Trần Hưng Hà, Cục trưởng Cục Quản lý đường bộ I chia sẻ 3 năm gần đây, Tổng cục Đường bộ Việt Nam tổ chức đấu thầu rộng rãi qua mạng 100% các gói thầu sửa chữa, tạo cơ hội cho nhiều doanh nghiệp

có năng lực thuộc các thành phần kinh tế tham gia quản lý, bảo trì đường bộ. Đặc biệt, việc này góp phần tiết kiệm chi tiêu ngân sách Nhà nước qua giảm giá từ đấu thầu. Riêng Cục Quản lý đường bộ I, năm 2021, thông qua đấu thầu đã tiết kiệm cho ngân sách khoảng 5% so với dự toán giao, tương ứng với hàng chục tỷ đồng mỗi năm.

Chuyên gia giao thông Bùi Danh Liên đánh giá, hoạt động bảo trì đường bộ đã có những bước tiến lớn kể từ khi thực hiện đề án đổi mới. Trong đó, điểm mấu chốt nhất là chấm dứt cơ chế xin-cho để thay bằng hình thức đấu thầu đúng với cơ chế thị trường.

Nhận định về hiệu quả của việc đổi mới hoạt động bảo trì, ông Nguyễn Văn Quyền, Chủ tịch Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam cho rằng, ngành đường bộ đã có sự thay đổi đáng kể khi doanh nghiệp bảo trì đã áp dụng mạnh khoa học-kỹ thuật, máy móc hiện đại hơn. Chất lượng mặt đường tốt lên, bảo đảm sạch đẹp, êm thuận cho người tham gia giao thông. Đường tốt thì vận tải sẽ nâng cao được năng suất phương tiện, chạy nhanh hơn, an toàn hơn.

Để tiếp tục nâng cao hơn nữa chất lượng bảo trì đường bộ, ông Lê Hồng Điệp, Vụ trưởng Vụ Quản lý, bảo trì đường bộ cho biết giai đoạn tới, ngành đường bộ sẽ tiếp tục đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ, hiện đại hóa, cơ giới hóa trong duy tu, bảo dưỡng đường bộ. Cụ thể sẽ sử dụng các thiết bị cào bóc tái chế, thiết bị vá nóng tại chỗ; ứng dụng các sản phẩm bê tông nhựa ấm, bê tông nhựa nguội, vá láng trong môi trường ẩm ướt; sử dụng xe quét đường, máy cắt cỏ... trong bảo dưỡng thường xuyên.

“Đồng thời, các thiết bị quan trắc, theo dõi công trình cũng đã được đầu tư, hiện đại hóa. Bên cạnh đó, tiếp tục hoàn thiện hệ thống cơ sở dữ liệu cầu, đường hiện đại để dễ dàng quản lý và truy cập; sử dụng các thiết bị hiện đại để khảo sát, đánh giá mặt đường phục vụ lập kế hoạch bảo trì hàng năm,” ông Lê Hồng Điệp chia sẻ.

Theo Vietnam+

**Link bài viết:** <https://nguoilambao.vn/cac-doanh-nghiep-bao-tri-duoc-coi-troi-sau-khi-duoc-co-phan-hoa>