

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

**CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  
**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 8164 /BGTVT-VP  
V/v: Gửi văn bản trả lời chất vấn  
của Đại biểu Quốc hội tại kỳ họp  
thứ tám Quốc hội khóa XII

Hà Nội, ngày 19 tháng 11 năm 2010

Kính gửi:

- Văn phòng Quốc hội;
- Văn phòng Chính phủ;
- Đoàn Thư ký kỳ họp thứ tám Quốc hội khóa XII.

Thực hiện công văn số 8422/VPCP-TH ngày 18 tháng 11 năm 2010 của Văn phòng Chính phủ về việc phân công các thành viên Chính phủ trả lời chất vấn tại Hội trường, Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT) xin báo cáo như sau:

Tại kỳ họp thứ tám Quốc hội khóa XII, Bộ GTVT đã nhận được 20 chất vấn của Đại biểu quốc hội (tính đến thời điểm ngày 19/11/2010), đến nay Bộ GTVT đã phát hành văn bản trả lời được 19 chất vấn, 01 chất vấn sẽ tiếp tục được Bộ trả lời trong thời gian tới. Trong số 20 chất vấn gửi đến Bộ GTVT, có 13 chất vấn trực tiếp Bộ trưởng Bộ GTVT và 07 chất vấn được Thủ tướng Chính phủ ủy quyền Bộ trưởng Bộ GTVT trả lời đại biểu Quốc hội.

Bộ Giao thông vận tải xin gửi các văn bản trả lời chất vấn của đại biểu Quốc hội đến Quý Cơ quan và Đoàn Thư ký kỳ họp./.

*(Kèm theo các văn bản trả lời chất vấn của ĐBQH)*

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Các Đại biểu Quốc hội;
- Các Thứ trưởng Bộ GTVT;
- Lưu: VT, VP.



**Hồ Nghĩa Dũng**



Số: 7654 /BGTVT-KHĐT

V/v trả lời ý kiến chất vấn  
của Đại biểu Quốc hội Khoá XII,  
kỳ họp thứ 8

Hà Nội, ngày 01 tháng 11 năm 2010

Kính gửi:

- Đại biểu Quốc Hội Lê Văn Tâm.
- Trưởng đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Cần Thơ;
- Ban Dân nguyện – UB Thường vụ Quốc hội;
- Bộ trưởng - Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Ủy ban TW Mặt trận tổ quốc VN;
- Bí thư Thành uỷ TP Cần Thơ;
- Chủ tịch HĐND TP Cần Thơ;
- Chủ tịch UBND TP Cần Thơ;
- Giám đốc Sở GTVT TP Cần Thơ;

Bộ GTVT nhận được chất vấn của Đại biểu Lê Văn Tâm - Đoàn Đại biểu Quốc hội thành phố Cần Thơ - Kỳ họp thứ 7, Quốc hội khoá XII với nội dung:

1. Việc triển khai thực hiện dự án *Quan Chánh Bó* khi nào khánh thành đưa vào sử dụng được? Quá trình này việc khai thông luồng Định An để tàu có trọng tải lớn vào cảng Cái Cui được Bộ chỉ đạo như thế nào?

2. Để thành phố Cần Thơ sớm "là đầu mối - là trung tâm" về giao thông vận tải theo Nghị quyết 45 của Bộ Chính trị, Bộ có quy hoạch - kế hoạch đầu tư như thế nào trên địa bàn thành phố Cần Thơ giai đoạn 2011-2015 và tầm nhìn đến năm 2020.

Về vấn đề này, Bộ GTVT xin được trả lời như sau:

### **1. Thực hiện nạo vét luồng Định An và dự án kênh Quan Chánh Bó**

Thủ tướng Chính phủ có Quyết định số 344/2005/QĐ-TTg ngày 26/12/2005 về phương hướng, nhiệm vụ và kế hoạch phát triển giao thông vận tải vùng đồng bằng Sông Cửu Long đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020, trong đó yêu cầu: "Trước mắt tiến hành nạo vét duy tu hàng năm với mức độ chạy tàu hạn chế có lợi dụng thủy triều cho tàu đến 5.000 tấn - 10.000 tấn, xây dựng luồng tàu mới qua kênh Quan Chánh Bó để các tàu có trọng tải tới 20.000 DWT ra, vào Sông Hậu".

Thực hiện quyết định trên, Bộ GTVT đang thực hiện như sau:

#### **1.1. Nạo vét duy tu luồng Định An**

Công tác nạo vét duy tu luồng Định An năm 2010 với độ sâu đáy luồng -2,3m (Hải đồ) cho tàu trọng tải đến 5.000DWT giảm tải hành hải, khối lượng nạo vét 282.000 m<sup>3</sup>, kinh phí 20,6 tỷ đồng, đã hoàn thành ngày 06/8/2010.

#### **1.2. Dự án xây dựng luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào Sông Hậu qua kênh Quan Chánh Bó**

- Được sự chấp thuận của Thủ tướng Chính phủ, Bộ GTVT đã có quyết định

số 3744/QĐ-BGTVT ngày 30/11/2007 phê duyệt dự án đầu tư xây dựng công trình Luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào Sông Hậu qua kênh Quan Chánh Bó đáp ứng cho tàu 10.000 - 20.000DWT hành hải. Dự án đã được khởi công vào tháng 12/2009.

- Do có nhiều thay đổi trong công tác đền bù, giải phóng mặt bằng, sự biến động về giá trong thời gian qua, đồng thời tuyến đê bảo vệ luồng cần có sự phối hợp với đê chắn sóng dự án Trung tâm Nhiệt điện Duyên Hải, hiện dự án cần được phê duyệt điều chỉnh. Do vậy, tiến độ thực hiện dự án sẽ có sự thay đổi nhất định, dự kiến dự án sẽ thông luồng cơ bản vào năm 2012.

### **1.3. Dự án nạo vét luồng cho tàu 5.000 - 10.000DWT có lợi dụng thủy triều vào Sông Hậu qua cửa Định An**

Để đảm bảo cho luồng vào Sông Hậu qua cửa Định An đáp ứng cho tàu 5.000 - 10.000DWT, hiện Bộ GTVT đang chỉ đạo triển khai theo hai hướng:

#### **a. Thực hiện theo hình thức BOT:**

Thủ tướng Chính phủ đã có văn bản số 1390/TTg-KTN ngày 26/8/2008 đồng ý chỉ định Công ty TNHH Xây dựng và Thương mại Quang Vinh lập đề xuất dự án nạo vét duy tu luồng qua cửa Định An cho tàu 5.000DWT - 10.000 DWT ra vào sông Hậu. Ngày 04/9/2008 Bộ GTVT đã có Quyết định số 2701/QĐ-BGTVT giao Cục Hàng hải Việt Nam là cơ quan Nhà nước có thẩm quyền ký kết hợp đồng BOT dự án nạo vét duy tu luồng qua cửa Định An với mức độ chạy tàu hạn chế, lợi dụng thủy triều cho tàu 5.000 DWT - 10.000 DWT ra vào sông Hậu theo hình thức BOT.

Phương án đề xuất của Nhà đầu tư còn nhiều nội dung không khả thi về kinh tế - kỹ thuật. Bộ GTVT, Cục HHVN đã nhiều lần yêu cầu, hướng dẫn Nhà đầu tư hoàn chỉnh hồ sơ. Hồ sơ đề xuất sau khi chỉnh sửa hiện đang được Bộ GTVT thẩm định lại và dự kiến báo cáo Thủ tướng Chính phủ vào tháng 11/2010.

#### **b. Lập dự án để mời thầu quốc tế theo hình thức EPC trong trường hợp thực hiện không thành công dự án BOT**

Bộ GTVT đã có Quyết định số 2467/QĐ-BGTVT ngày 12/8/2008 cho phép lập dự án, hiện Cục Hàng hải Việt Nam triển khai thực hiện lập dự án song song với quá trình thẩm định hồ sơ đề xuất dự án BOT của Công ty Quang Vinh nói trên, làm cơ sở nghiên cứu, triển khai trong trường hợp thực hiện không thành công dự án BOT.

## **2. Quy hoạch – kế hoạch đầu tư cơ sở hạ tầng GTVT giai đoạn 2010-2015 và tầm nhìn đến 2020 trên địa bàn thành phố Cần Thơ:**

### **2.1 Về quy hoạch:**

Theo Nghị quyết 45-NQ/TW xác định mục tiêu Cần Thơ trở thành “...là đầu mối quan trọng về giao thông vận tải nội vùng và liên vận quốc tế...”. Để đáp ứng mục tiêu đó, Bộ GTVT đã tham mưu trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch các lĩnh vực phát triển GTVT đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030. Theo đó, trong tương lai vùng ĐBSCL được quy hoạch với hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông tương đối hoàn chỉnh và thành phố Cần Thơ đóng vai trò trung tâm, hạt nhân của vùng đồng bằng sông Cửu Long. Với quy hoạch này, việc kết nối Cần Thơ với các tỉnh trong khu vực, cả nước cũng như quốc tế đều có thể thông qua nhiều phương thức vận tải: đường bộ (hệ thống quốc lộ: QL1, QL91, QL91B, QL80, QL61, đường

Vị Thanh – Cần Thơ, đường Hồ Chí Minh, đường Nam sông Hậu; đường cao tốc: TP.HCM – Cần Thơ, Sóc Trăng – Cần Thơ – Châu Đốc, Cao Lãnh - Vàm Cống - Lộ Tế - Rạch Sỏi.); đường sắt (TP.HCM – Cần Thơ – Cà Mau); hàng không (sân bay Cần Thơ) và đường thủy (Luồng sông Hậu và cụm cảng Cần Thơ).

## 2.2 Kế hoạch đầu tư cơ sở hạ tầng GTVT giai đoạn 2010-2015 và tầm nhìn đến 2020

Theo Luật Ngân sách, Bộ GTVT chỉ đầu tư đối với hệ thống giao thông vận tải quốc gia. Đối với các tuyến đường địa phương do thành phố quản lý, Bộ GTVT phối hợp chặt chẽ với UBND thành phố Cần Thơ trong việc tham gia ý kiến xây dựng quy hoạch phát triển GTVT của địa phương, kêu gọi các nguồn vốn để đầu tư xây dựng hệ thống cơ sở hạ tầng.

Trong giai đoạn 2011 đến 2015 và tầm nhìn đến năm 2020 sẽ huy động nguồn lực để đầu tư một số dự án như sau:

- Đầu tư hoàn chỉnh Đường HCM từ Mỹ An đến Cao Lãnh (TMĐT khoảng 600 tỷ đồng);
- Đầu tư xây dựng cầu Cao Lãnh, cầu Vàm Cống, tuyến nối 2 cầu (theo tiêu chuẩn cao tốc) và tuyến Lộ Tế - Rạch Sỏi (TMĐT khoảng 25.000 tỷ đồng);
- Xây dựng tuyến cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận - Cần Thơ để nối thông từ TP Hồ Chí Minh đến Cần Thơ (TMĐT khoảng 29.000 tỷ đồng);
- Cải tạo, nâng cấp QL91 đoạn Cần Thơ – Cái Sắn (TMĐT khoảng 2.800 tỷ đồng);
- Triển khai hoàn thành luồng vào các cảng biển trên sông Hậu qua kênh Quan Chánh Bồ trong đó có cảng Cái Cui (TMĐT khoảng 3.150 tỷ đồng);
- Hoàn thành nâng cấp, mở rộng sân bay Cần Thơ để có thể tiếp nhận khai thác máy bay Boeing 747 và đáp ứng hoạt động bay quốc tế (TMĐT khoảng 2.000 tỷ đồng);
- Nạo vét khoảng 446 km các tuyến đường thủy nội địa trong khu vực; nâng cấp các tuyến vận tải thủy nội địa Cà Mau - Rạch Giá, Chợ Lách – Măng Thít (TMĐT khoảng 3.700 tỷ đồng);
- Nạo vét kênh Chợ Gạo (TMĐT khoảng 4.200 tỷ đồng);
- Mở rộng QL1 đoạn Cần Thơ đến Ngã Bảy nối với tuyến Quản Lộ - Phụng Hiệp ( TMĐT khoảng 2.000 tỷ đồng);

Bên cạnh đó, tùy thuộc vào nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội và khả năng nguồn lực, Bộ GTVT sẽ nghiên cứu, phối hợp với các Bộ ngành và các địa phương kêu gọi nguồn vốn đầu tư thêm một số dự án cấp bách khác.

Bộ GTVT xin trân trọng cảm ơn Đại biểu Quốc hội Lê Văn Tâm đã quan tâm đến lĩnh vực đầu tư cơ sở hạ tầng GTVT, chúng tôi luôn liên hệ chặt chẽ với UBND thành phố Cần Thơ và các tỉnh trong khu vực để giải quyết các vấn đề liên quan./.

### Nơi nhận:

- Như trên;
- Sở GTVT thành phố Cần Thơ;
- Lưu VT, Vụ KHĐT.



Hồ Nghĩa Dũng

Số: 7726/BGTVT-KHĐT

V/v: Trả lời chất vấn của đại biểu  
Quốc hội Nguyễn Lâm Dũng - Kỳ  
họp thứ 8, Quốc hội khóa XII

Hà Nội, ngày 03 tháng 11 năm 2010

Kính gửi:

- Đại biểu Quốc hội Nguyễn Lâm Dũng – Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Đắk Lắk;
- Trưởng đoàn ĐBQH tỉnh Đắk Lắk;
- Ban Dân nguyện - UBTW Quốc hội;
- Bộ trưởng - Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam.

Bộ Giao thông vận tải nhận được ý kiến chất vấn của Đại biểu Nguyễn Lâm Dũng - Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Đắk Lắk - tại văn bản 31/CV-KH8 ngày 25/10/2010 của Văn phòng Quốc hội, với nội dung như sau:

*"1. Tôi mới đi khảo sát ở Đài Loan về và thấy tàu cao tốc đi từ Đài Bắc đến Đài Nam chỉ có tôi và một cán bộ của tôi ngồi trong một toa rộng (!). Đại diện Văn phòng Văn hóa nước ta tại Đài Loan cho tôi biết thông tin nói đường sắt cao tốc ở Đài Loan là sai, ông nói họ "lỡ chống vó" (!). Đây là một lãnh thổ mà GDP đầu người cao đến 30.000 USD. Các toa tàu cao tốc chỉ có một ngăn để hành lý đủ cho... 2 va li (!). Kiến nghị của nhiều nhà khoa học cho rằng ta nên làm đường tàu nhanh (1,4 m) với hai đường song song thì Hà Nội đi TP Hồ Chí Minh chỉ mất có 10 giờ, hơn nữa công nghệ do ta tự làm lấy được và kinh phí dĩ nhiên ít hơn rất nhiều so với 50 tỷ USD. Bộ trưởng có suy nghĩ gì về những bức xúc nói trên?"*

*2. Bộ trưởng nghĩ gì về sáng kiến mới đây ở Trung Quốc (sẽ thử nghiệm tại Bắc Kinh) về loại xe buýt 2 tầng, chạy trên đường ray, hành khách ngồi toa trên, tầng dưới để trống và 2 ô tô có thể chạy song song dưới xe buýt."*

Về các nội dung này, Bộ GTVT xin trả lời như sau:

1. Về thông tin khảo sát trên tàu cao tốc từ Đài Bắc đến Đài Nam, Bộ GTVT ghi nhận ý kiến của đại biểu Nguyễn Lâm Dũng và sẽ tiếp tục lưu ý các cơ quan liên quan trong quá trình nghiên cứu về đường sắt cao tốc sau này. Đề đại biểu tham khảo, Bộ Giao thông vận tải xin gửi kèm theo một số thông tin về đường sắt cao tốc ở Đài Loan như Phụ lục I kèm theo.

Các số liệu và thông tin trong Phụ lục được Tổng công ty Đường sắt Việt Nam trích dẫn từ Bách khoa thư mở Wikipedia (tiếng Anh) với đường link [http://en.wikipedia.org/wiki/Taiwan\\_High\\_Speed\\_Rail](http://en.wikipedia.org/wiki/Taiwan_High_Speed_Rail).

Ngoài ra, Bộ cũng cung cấp thêm một số thông tin về phát triển đường sắt cao tốc tại các nước khác như: Nhật Bản, Trung Quốc, Hàn Quốc, Thái Lan, Pakistan, Ấn Độ, Indônêsiã v.v. . trong Phụ lục 2 kèm theo.

Như đã nêu trong nghiên cứu của tư vấn và trong các báo cáo về Dự án đường sắt cao tốc bắc - nam, tham khảo kinh nghiệm khai thác đường sắt cao tốc trên thế giới, có thể thấy, để dự án đường sắt cao tốc khả thi về kinh tế, cần có các nguồn thu khác bổ sung cho nguồn thu từ tiền bán vé.

Về việc xây dựng đường sắt đôi chạy tàu nhanh khổ đường tiêu chuẩn (1435mm): Đây chính là phương án thứ 3 đã được trình bày trong báo cáo giải trình bổ sung của Chính phủ trình Quốc hội ngày 12 tháng 5 năm 2010 về Báo cáo đầu tư dự án xây dựng đường sắt cao tốc Bắc – Nam. Tuy nhiên, qua phân tích về ưu, nhược điểm của các phương án, Bộ đã lựa chọn làm Đường sắt cao tốc, đường sắt hiện có sẽ được cải tạo nâng cấp để chuyên chở hàng hóa và khách địa phương.

2. Để tăng cao năng lực giao thông vận tải của một tuyến hay hướng đường mà không làm tăng nhiều diện tích đất xây dựng việc áp dụng các giải pháp: sử dụng xe 2 tầng hoặc xây dựng đường nhiều tầng đang được triển khai nghiên cứu, xây dựng ở Việt Nam.

Trên đường sắt, toa xe 2 tầng đã được Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đóng mới và sử dụng từ năm 2001.

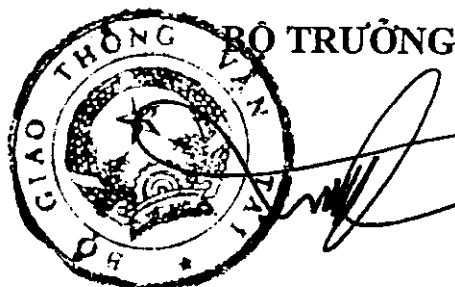
Trong lĩnh vực đường bộ, tại Thành phố Hà Nội đang triển khai xây dựng đường 2 tầng trên tuyến đường Vành đai 3 đoạn từ cầu Thanh Trì đến Mai Dịch, tại Tp Hồ Chí Minh cũng đang triển khai nghiên cứu 4 tuyến đường bộ trên cao.

Về mô hình vận tải tại Trung Quốc như ý kiến Đại biểu nêu trên, sau khi Trung Quốc thử nghiệm thành công, Bộ GTVT sẽ nghiên cứu, học tập để xem xét khả năng áp dụng ở Việt Nam.

Bộ Giao thông vận tải chân thành cảm ơn đại biểu Quốc hội Nguyễn Lân Dũng đã quan tâm, góp ý kiến cho công tác quản lý nhà nước ngành giao thông vận tải./.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- TTr. T. T. Viên;
- Cục ĐSVN;
- TCT ĐSVN (để thực hiện);
- Lưu: VT, KHĐT.



**Hồ Nghĩa Dũng**

## Phụ lục1: Đường sắt cao tốc Đài Loan

Đường sắt cao tốc (ĐSCT) ở Đài Loan dài 345km từ Đài Bắc đến Cao Hùng được xây dựng theo hình thức BOT với tổng vốn đầu tư khoảng 500 tỷ Đài tệ (tương đương khoảng 14,3 tỷ USD) trong 06 năm từ 2001 - 2006 (hợp đồng xây dựng được ký vào ngày 12/12/2000) và chính thức đưa vào khai thác từ ngày 05/01/2007. Đường sắt cao tốc Đài Loan sau khi đưa vào khai thác đã cung cấp một dịch vụ giao thông nhanh chóng, tiện lợi, thoải mái cho hành khách và trở thành phương tiện giao thông chủ yếu cho người dân ở Đài Loan.

Đoàn tàu cao tốc của Đài Loan sử dụng công nghệ Shinkansen của Nhật Bản gồm có 12 toa, trong đó có 1 toa hạng thương gia (business class) có 66 chỗ và 11 toa hạng phổ thông (economy class) tổng số 923 chỗ. Vận tốc chạy tàu khai thác cao nhất là 300km/h, thời gian chạy tàu giữa hai ga Đài Bắc và Cao Hùng là 1 giờ 27 phút (giảm hơn 2 tiếng rưỡi so với tàu nhanh nhất hiện tại là 3 giờ 59 phút). Qua gần bốn năm hoạt động, số lượng hành khách sử dụng ĐSCT ở Đài Loan không ngừng tăng lên, số liệu cụ thể như trình bày tại Phụ lục (Bảng 1 và Bảng 2). Đặc biệt trong những dịp lễ Tết, số lượng hành khách di chuyển bằng ĐSCT đã đạt mức độ kỷ lục như ngày 06/4/2008 (Tomb Sweeping Day Holiday - Lễ Tảo mộ) ĐSCT Đài Loan đã vận chuyển 132.000 hành khách/ngày và ngày 10/10/2008 (Double Ten Day Holiday - Lễ Trùng thập) đã có 161.000 hành khách sử dụng ĐSCT.

Tỷ lệ chiếm chỗ trên tàu cao tốc tại Đài Loan có xu hướng khá ổn định khoảng 45%, để cải thiện tỷ lệ chiếm chỗ đặc biệt là vào thời gian thấp điểm nhằm thu hút thêm hành khách, giá vé tàu cao tốc đã được điều chỉnh giảm so với giá công bố vào năm 2007, đặc biệt là đối với vé hạng thương gia (từ 2.440 Đài Tệ năm 2007 xuống còn 1.950 Đài Tệ). Ngoài ra từ ngày 31/8/2008 đã áp dụng giảm giá vé cho thời gian thấp điểm. Từ 01/7/2010 giá vé ưu đãi hơn đã được áp dụng cho vé hạng thương gia và một cơ cấu giảm giá cước mới đã áp dụng cho những toa xe không đặt trước cũng như cho các khách hàng thường xuyên di chuyển bằng ĐSCT (vé cho 8 hành trình hoặc vé trong 30 ngày) nhằm thu hút nhiều hành khách hơn. Tuyệt đại đa số hành khách đi tàu cao tốc sử dụng hạng ghế phổ thông do vé hạng thương gia đắt gấp đôi hạng ghế thường. Thường toa xe hạng thương gia có cấu hình chỗ là 2-2 so với 2-3 toa xe hạng phổ thông. Hiện nay, số lượng các đoàn tàu có toa xe hạng thương gia đang được điều chỉnh giảm xuống để phục vụ nhu cầu lớn của nhân dân đi tàu hạng ghế phổ thông.

Về tình hình kinh doanh, sau 03 năm vận hành Đường sắt cao tốc Đài Loan có doanh thu tăng trưởng khá cao. Số liệu cụ thể về doanh thu và chi phí điều hành ĐSCT ở Đài Loan trong 03 năm 2007 - 2009 trình bày cụ thể trong Phụ lục (Bảng 3). Theo tổng kết của Tổng Công ty ĐSCT Đài Loan, thời điểm đạt cân bằng giữa 1 tỷ Đài Tệ thu nhập và chi phí khai thác ĐSCT (không tính đến khấu hao và các chi phí tài chính) đạt được vào thời điểm tháng 4/2007, 4 tháng sau khi bắt đầu đưa vào khai thác. Trong 9 tháng đầu tiên, doanh thu đạt được là 9,19 tỷ Đài Tệ. Mức cân bằng thu chi luồng tiền (không tính đến khấu hao) đạt được vào tháng 4/2008 khi thu từ vé đạt 1,9 tỷ Đài Tệ và 0,2 tỷ Đài Tệ từ nguồn thu khác so với chi phí



vận hành khoảng 0,85-0,9 tỷ Đài Tệ và trả lãi khoảng 1,3 tỷ Đài Tệ hàng tháng. Số liệu tổng hợp cho thấy, đến tháng 7/2008, khoản trích khấu hao và trả lãi tương đương với 95% số nợ tích lũy.

Do ĐSCT Đài Loan được xây dựng theo hình thức BOT cho nên phần lớn vốn đầu tư dự án là vốn vay ngân hàng của các nhà đầu tư tư nhân nên lãi phải trả rất lớn. Theo thỏa thuận vay ban đầu ký với các Ngân hàng Đài Loan thì sau khi đường sắt cao tốc đưa vào khai thác, hàng năm Tổng Công ty ĐSCT phải trả lãi vay 6% - 7%. Đó chính là lý do vào năm 2008, Tổng Công ty ĐSCT Đài Loan và Chính phủ đã bàn bạc và thống nhất rằng cơ cấu tài chính với tỷ lệ lãi suất cao và thời gian khấu hao ngắn (26,5 năm) là nguyên nhân dẫn đến hiệu quả tài chính của dự án không cao. Kể từ năm 2009, theo chỉ đạo của Chính phủ, Tổng Công ty ĐSCT Đài Loan đã thoả thuận với các ngân hàng điều chỉnh lại lãi suất theo tình hình biến động của lãi suất USD trên thị trường tài chính cho phù hợp với tình hình thực tế và kéo dài thời gian tính khấu hao lên 35 năm. Năm 2009, lãi suất được tính khoảng 3%/năm đã tạo kết quả khả quan, lần đầu tiên ĐSCT Đài Loan đã có lãi. Điều này cũng chứng minh rằng, cần phải có sự đầu tư Nhà nước vào cơ sở hạ tầng thì dự án ĐSCT mới có hiệu quả về tài chính.

### Số liệu về vận hành ĐSCT ở Đài Loan

Bảng 1: Khối lượng vận tải hàng năm của ĐSCT Đài Loan

Năm	2007	2008	2009	2010 (tính đến tháng 9)
Số hành khách	15.555.656	30.581.261	32.349.260	27.357.218
Tỷ lệ chiếm chỗ	44,72%	43,51%	46,31%	

Bảng 2: Số lượng hành khách vận chuyển bằng ĐSCT tính theo số ngày hoạt động

Số lượng hành khách	Ngày	Số ngày hoạt động
5 triệu	03/6/2007	150
10 triệu	26/9/2007	265
20 triệu	07/3/2008	428
30 triệu	05/7/2008	548
40 triệu	23/10/2008	658
50 triệu	13/2/2009	771
100 triệu	03/8/2010	1307

Bảng 3: Doanh thu và chi phí

Đơn vị: Nghìn Đài Tệ

Năm	2007	2008	2009
Thu từ bán vé	13.155.221	22.441.012	22.800.753
Thu từ hoạt động kinh doanh khác	347.567	606.571	522.959
Doanh thu khai thác	13.502.788	23.047.583	23.323.712
Chi phí vận hành hiện tại	-9.484.615	-10.210.530	-9.441.068
Thu trước khi trả lãi, nộp thuế và khấu hao (EBITDA)	4.018.173	12.837.053	13.882.644
Khấu hao	-18.589.587	-18.994.251	-8.222.634
Trả nợ	-67.643	-81.355	-95.164
Thu trước thuế (EBIT)	-14.909.057	-6.238.553	5.564.846
Thu tài chính	315.187	644.500	639.869
Trả lãi	-14.423.091	-17.464.896	-10.778.335
Chi tài chính khác	-381.733	-1.950.748	-217.505
Thu ròng trước thuế (EBT)	-29.398.694	-25.009.697	-4.791.125
Giảm thuế	-54	0	1.670
Thu ròng (EAT)	-29.398.748	-25.009.697	-4.789.45

Tất cả số liệu và thông tin trên được trích dẫn từ Bách khoa thư mở Wikipedia (tiếng Anh) với đường link [http://en.wikipedia.org/wiki/Taiwan\\_High\\_Speed\\_Rail](http://en.wikipedia.org/wiki/Taiwan_High_Speed_Rail).

## **Phụ lục 2 : Tổng hợp về ĐSCT tại các nước châu Á**

### **A. CÁC NƯỚC ĐANG KHAI THÁC**

#### **1. Nhật Bản**

Nhật Bản bắt đầu khai thác tàu Shinkansen vào năm 1964 giữa Tokyo và Osaka với vận tốc 210 km/h.

Mạng ĐSCT ở Nhật không ngừng được mở rộng, hiện nay tàu Shinkansen có vận tốc cao nhất ở Nhật là tàu Fastech 360 với vận tốc lớn nhất lên đến 405km/h. Từ những năm 1970 Nhật cũng đã thử nghiệm tàu điện từ, hiện nay đã có thể chạy tới tốc độ 581km/h, nhanh nhất thế giới. Hiện nay tổng chiều dài mạng ĐSCT của Nhật Bản là 2459km với tốc độ khai thác lớn nhất 300km/h và tốc độ thử nghiệm lớn nhất đạt 443 km/h (tàu cao tốc thông thường).

Ngày nay, Shinkansen đã trở thành phương tiện giao thông không thể thiếu, Các tuyến Tokaido và Sanyo nối Tokyo, Osaka với Hakata có vai trò đặc biệt quan trọng. Mỗi năm, hai tuyến Shinkansen này chuyên chở khoảng 200 triệu lượt hành khách và đạt doanh thu 12 tỷ đôla Mỹ. Tổng doanh thu từ hai tuyến Shinkansen Tokaido và Sanyo ngang với doanh thu trung bình của 4 hãng hàng không lớn của Hoa Kỳ là AMR, Delta, Continental và Northwest. Hàng năm hệ thống Shinkansen của Nhật Bản vận chuyển xấp xỉ 320 triệu lượt hành khách, gần gấp 3 lần số dân của Nhật Bản. Tổng cộng số lượt hành khách do hệ thống Shinkansen vận chuyển từ khi được khánh thành lên tới con số khổng lồ trên 7 tỷ, cao hơn cả số dân toàn thế giới.

Độ chính xác về thời gian của tàu Shinkansen, hay sai lệch giữa giờ tàu đến thực tế với giờ tàu đến theo lịch, chưa đến 1 phút, cụ thể là sai lệch giữa giờ tàu đến thực tế với giờ tàu đến theo lịch của tuyến Shinkansen Tokaido trong mười năm qua là chưa đến 1 phút. Năm 2003, thời gian chậm trung bình của tàu Shinkansen chỉ là 6 giây. Độ chính xác của tàu Shinkansen có được nhờ sự kết hợp của những công nghệ hết sức tinh vi, như các hệ thống quản lý vận hành, điều khiển tàu, và những con tàu hiệu suất cao. Những công nghệ này cho phép các tuyến Shinkansen đạt được độ chính xác tuyệt vời không gì sánh được khi so với vận chuyển đường không, đường bộ và đường sắt cao tốc châu Âu. Hơn nữa, nhờ khả năng tiếp cận thuận tiện với các trung tâm thành phố, tốc độ tối đa 200 dặm/giờ và tốc độ trung bình 150 dặm/giờ, cùng khả năng vận chuyển lớn, tàu Shinkansen giúp nâng cao hiệu quả kinh doanh và hỗ trợ tăng trưởng kinh tế của Nhật Bản.

Ngoài những hiệu quả kinh tế, các tuyến Shinkansen rất an toàn và thân thiện với môi trường. Trong hơn 40 năm hoạt động cho tới nay Shinkansen chưa bao giờ gặp sự cố gì. Bản thân các tàu Shinkansen không có thải khói, do vậy con số khí thải ra từ các tàu Shinkansen trong biểu đồ là chỉ lượng khí thải ra trong suốt vòng đời phục vụ của tàu, bao gồm động năng tạo ra để chạy tàu. Tàu Shinkansen thải ra lượng khí CO<sub>2</sub> ít nhất so với xe bus, máy bay và xe hơi. So với xe hơi, lượng khí CO<sub>2</sub> thải ra bởi tàu Shinkansen có thể thấp hơn tới 90%. Để chống lại những tác động có hại từ việc suy thoái môi trường, tàu Shinkansen có thể là một phần không

thể tách rời trong các chính sách môi trường. Tàu Shinkansen cũng là phương tiện vận tải tiêu thụ năng lượng ít nhất và có thể góp phần giảm thiểu vấn đề thiếu hụt nguồn năng lượng.

Các tuyến Shinkansen đều có đường tiếp cận tốt với các trung tâm thành phố. Lấy ví dụ tại Tokyo và Osaka, những bản đồ này cho thấy tại mỗi thành phố, ga tàu Shinkansen được đặt ở trung tâm của thành phố, trong khi sân bay thì được đặt ở vùng ngoại ô. Có hai lý do giải thích điều này. Thứ nhất, các ga tàu Shinkansen không đòi hỏi nhiều diện tích cho phương tiện đi và đến giống như các sân bay. Thay vì vậy, tàu Shinkansen chỉ cần một dải đất hẹp cho đường ray và ga. Do đó, các ga Shinkansen có thể được xây dựng tương đối dễ dàng ở trung tâm của các thành phố lớn. Thứ hai, tàu Shinkansen không tạo ra ô nhiễm tiếng ồn trên diện rộng giống như các sân bay. Do vậy, các tuyến Shinkansen là cách thức tuyệt vời để nhanh chóng đến được các trung tâm thành phố mà không phải lo lắng về sự chậm trễ do tắc nghẽn giao thông.

Mỗi năm, các tàu Shinkansen chuyên chở tổng cộng 300 triệu lượt hành khách. Hai tuyến Tokaido và Sanyo chiếm tới 200 triệu lượt hành khách trong tổng số đó. Ngược lại, có khoảng 100 triệu lượt hành khách đi các chuyến bay nội địa tại Nhật mỗi năm. Trong đó 60 triệu lượt hành khách sử dụng sân bay Haneda – sân bay duy nhất ở Tokyo được dùng cho chuyên chở hàng không nội địa. Khi tính đến lượng hành khách đi lại giữa các thành phố lớn và năng lực hạn chế của vận tải đường không, tàu Shinkansen rất cần thiết cho việc đi lại giữa các thành phố. Tàu Shinkansen hỗ trợ tăng trưởng kinh tế Nhật Bản bằng việc đảm nhận khối lượng chuyên chở rất lớn với tốc độ cao.

Ga Shinyokohama, nằm trên tuyến Shinkansen Tokaido, được mở cửa vào năm 1964. Vào thời điểm đó, xung quanh nhà ga còn chưa có gì phát triển, nhưng một thời gian ngắn sau khi mở cửa nhà ga, các cơ sở kinh doanh và thương mại bắt đầu được xây dựng, chủ yếu ở phía bắc của nhà ga nơi có nhiều đất đai bằng phẳng. Năm 2001, số lao động vào khoảng 40000 người, và số văn phòng kinh doanh đã tăng tới khoảng 1600. Hơn nữa, gần đây một sân vận động quốc tế và một đường tàu điện ngầm đã được xây dựng gần ga Shinyokohama. Người ta còn có một kế hoạch phát triển dân cư và thương mại cho phần phía nam của nhà ga này mà trước nay phát triển chậm chạp do những lý do về địa hình. Tàu Shinkansen không chỉ đóng góp cho tăng trưởng kinh tế vĩ mô nhờ hệ thống vận chuyển hiệu quả, mà còn đóng góp cho sự phát triển của các địa phương.

Nhờ 5 nguyên nhân vừa giải thích ở trên, đó là độ chính xác về thời gian, tiếp cận tốt với các trung tâm thành phố, vận hành tốc độ cao, năng lực chuyên chở lớn, và đóng góp cho sự phát triển của địa phương, tàu Shinkansen đã được hàng tỷ hành khách sử dụng. Hơn nữa, tác động tích cực của tàu Shinkansen đối với nền kinh tế Nhật Bản không hề được nói quá chút nào. Một tính toán cho thấy rằng chi riêng việc tiết kiệm được thời gian đi lại nhờ tuyến Shinkansen Tokaido đã trị giá tới hơn 1,5 tỷ đôla Mỹ mỗi năm.

Tính toán này cho thấy rằng các tác động kinh tế tiềm năng của tàu Shinkansen là rất lớn. Đối với các tác động lan tỏa, sau đây là một số liệu từ quận Okayama, một

nơi có đường tàu Shinkansen Sanyo chạy tới. Theo đó, sau khi mở cửa ga Okayama vào năm 1972, số lượng du khách đến thăm quận này đã tăng gấp đôi. Trong 2 thập kỷ qua, số lượng du khách đã tăng 4 lần so với năm 1972. Rõ ràng là tàu Shinkansen đã đóng góp rất lớn cho nền kinh tế Nhật Bản.

Như đã nói ở trên, tàu Shinkansen chưa có bất kỳ sự cố nào trong hơn 40 năm qua nhờ hệ thống quản lý vận hành và điều khiển tàu hiệu quả. Điều này chứng minh tàu Shinkansen là phương tiện vận tải an toàn nhất. Trên thực tế, khi một trận động đất cường độ 6,8 độ Rich-te xảy ra tại khu vực Niigata tháng 11 năm ngoái, một tàu Shinkansen đang chạy với tốc độ 150 dặm/giờ gần trung tâm địa chấn. Tuy nhiên, nhờ hệ thống “phát hiện động đất và báo động khẩn cấp” và hệ thống “ngắt điện tự động” của tàu Shinkansen, không có hành khách nào bị thương bởi trận động đất. Nhờ các hệ thống an toàn cao của tàu Shinkansen, người dân đã tin tưởng tàu Shinkansen từ nhiều năm qua.

## 2. Hàn Quốc

Tàu cao tốc KTX của Hàn Quốc bắt đầu đưa vào khai thác từ tháng 4/2004 với công nghệ TGV của Pháp, vận tốc lớn nhất là 300km/h giữa Seoul và Busan. Hiện nay tổng chiều dài mạng ĐSCT của Hàn Quốc là 240,4km với tốc độ khai thác lớn nhất 300km/h và tốc độ thử nghiệm lớn nhất đạt 355 km/h.

Ngày 01/4/2004 đánh dấu một bước quan trọng trong lịch sử phát triển đường sắt tại Hàn Quốc. Đó là việc chính thức đưa thế hệ tàu cao tốc KTX dựa trên công nghệ tàu cao tốc TGV của Pháp vào vận hành trên tuyến đường sắt nối liền thủ đô Seoul với thành phố cảng Pusan. Việc trình làng tàu KTX thế hệ mới đưa Hàn Quốc trở thành nước thứ 5 trên thế giới phát triển tàu cao tốc sau Pháp, Đức, Nhật Bản và Ý.

Với tốc độ chạy tàu tối đa 300 km/h, thời gian đi lại trên tuyến Seoul - Pusan dài 450 km đã được giảm từ 4 giờ 10 phút xuống còn 2 giờ 30 phút. Có thể nói, thế hệ tàu KTX không chỉ kết nối con người với con người, thành phố với thành phố mà còn kết nối vùng văn hóa này với vùng văn hóa khác. Tốc độ này còn thể hiện một cuộc cách mạng trong lĩnh vực đường sắt, phá vỡ khái niệm truyền thống về thời gian và không gian.

Ngoài ưu điểm thân thiện với môi trường, KTX còn được coi là một phương thức vận chuyển thực sự có hiệu quả. Điều này được thể hiện qua số lượng hành khách không ngừng tăng lên trong những năm qua. Trong năm 2004, số lượng hành khách đi lại bằng tàu KTX là 19.822 triệu người thì con số của năm 2009 là hơn 100.000 triệu người. Tốc độ tăng trưởng hành khách bình quân hàng năm trong giai đoạn này là 25,8%. Sự tăng cao về khối lượng vận chuyển do hành khách chuyển sang sử dụng tàu KTX đã giải phóng dung lượng vận chuyển cho các loại tàu thông thường và tạo ra sự tăng tốc trong các hoạt động kinh tế ở Pusan cũng như các vùng dọc theo tuyến đường KTX. Hàng năm, Hàn Quốc tiết kiệm được 1.850 nghìn tỷ Won trong toàn nguồn vốn xã hội nhờ vào việc sử dụng tàu KTX.

Tính đến thời điểm này, chưa có một tai nạn nghiêm trọng nào xảy ra đối với các đoàn tàu KTX. Độ an toàn được đảm bảo ở mức tối đa nhờ vào việc trang bị các trang thiết bị an toàn như máy phát hiện xâm nhập, bộ cảm biến đo nhiệt độ ray, bộ cảm biến thời tiết, máy phát hiện đoàn tàu đang đến gần cũng như hệ thống thông tin GPS đầu tiên trên thế giới. Ngoài ra, việc ứng dụng các thiết bị chuyên dùng cũng cải thiện đáng kể tỷ lệ đi đến đúng giờ của các đoàn tàu KTX - tăng từ 87,6% lên 93,9%.

Với những kết quả đạt được sau 06 năm vận hành tàu KTX, Hàn Quốc được công nhận là quốc gia hàng đầu về công nghệ và cơ sở hạ tầng vận hành. Theo kế hoạch, Hàn Quốc sẽ tiếp tục phát triển thế hệ tàu KTX với tốc độ vận hành mục tiêu 400 km/h. Có thể khẳng định rằng tương lai của tàu KTX thực sự là tương lai của tàu cao tốc trên toàn thế giới.

### 3. Trung Quốc

Từ tháng 3/2004, Trung Quốc đã khai thác tàu đệm từ nối thành phố Thượng Hải và sân bay quốc tế Pu Dong bằng công nghệ của Đức với vận tốc lớn nhất là 502km/h và vận tốc khai thác là 430km/h.

Năm 2007, nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế xã hội kết hợp với sự tiếp tục phát triển về giao thông, Ủy ban cải cách phát triển nhà nước của Trung Quốc đã tổ chức các ngành hữu quan soạn thảo quy hoạch phát triển trung và dài hạn chung cho ngành giao thông vận tải, Bộ đường sắt cùng với các ngành hữu quan đã triển khai công tác điều chỉnh quy hoạch trung và dài hạn của mạng lưới đường sắt, phương án điều chỉnh đã được Nhà nước phê duyệt chính thức ban hành vào tháng 10 năm 2008. Theo quy hoạch được duyệt, đến năm 2020, tổng chiều dài khai thác của đường sắt đạt trên 120.000km, trong đó tổng chiều dài các tuyến đường sắt cao tốc (bao gồm các tuyến chuyên dùng chở khách và đường sắt liên thành phố) đạt trên 18.000km.

Trong quy hoạch trung và dài hạn phát triển các tuyến đường sắt chuyên khách vận đã quy hoạch mạng lưới đường sắt theo “ bốn dọc bốn ngang” và hệ thống vận chuyển hành khách nhanh liên thành phố. Mục tiêu tốc độ khai thác chia thành 2 cấp: 200~250km/h và 300 ~ 350km/h.

#### Các tuyến đường sắt trong “bốn dọc” gồm:

1. Tuyến đường sắt cao tốc Bắc Kinh – Thượng Hải: toàn bộ chiều dài 1318km, tổng vốn đầu tư cho dự án khoảng 220,9 tỷ Nhân dân tệ, nối thông Bắc Kinh, Thiên Tân và khu vực phía đông châu thổ sông Trường Giang là khu vực duyên hải kinh tế rất phát triển. Ngày 18 tháng 4 năm 2008 khởi công xây dựng toàn tuyến, theo kế hoạch đến cuối năm 2010 sẽ hoàn thành công việc rải ray toàn tuyến để thông xe vào cuối năm 2011, tốc độ khai thác cao nhất đạt 380km/h, tàu chạy không dừng đỗ tại các ga có thời gian hành trình dưới 5 giờ.
2. Tuyến ĐSCT Bắc Kinh – Vũ Hán – Quảng Châu – Thâm Quyển: toàn bộ chiều dài 2260km, nối liền khu vực Hoa bắc, Hoa trung và Hoa nam Trung

Quốc. Đoạn Quảng Châu – Thẩm Quyển – Hồng Kông được khởi công từ năm 2005, năm 2010 xây dựng xong, đoạn Vũ Hán – Quảng Châu đã rải ray vào năm 2008, hoàn tất việc xây dựng cuối năm 2009. Đoạn Bắc Kinh – Thạch Gia Trang – Vũ Hán được khởi công từng đoạn năm 2008, năm 2012 sẽ hoàn thành. Vận tốc khai thác tối đa 350km/h. Đoạn Vũ Hán – Quảng Châu có chiều dài 1068,8km được khởi công xây dựng ngày 23 tháng 6 năm 2005 có tổng vốn đầu tư khoảng 116,6 tỷ Nhân dân tệ, đã khánh thành thông xe vào ngày 26 tháng 12 năm 2009. Vận tốc thiết kế 350km/h, vận tốc đạt được khi chạy thử đạt 394,2km/h.

3. Tuyến Bắc Kinh – Thẩm Dương – Cáp Nhĩ Tân (Đại Liên): Chiều dài toàn bộ 1700km, nối liền vùng Đông Bắc và Quan Nội. Đoạn Cáp Nhĩ Tân – Đại Liên khởi công năm 2007, năm 2012 hoàn thành. Đoạn Thiên Tân – Tần Hoàng Đảo khởi công tháng 11 năm 2008 hoàn thành vào năm 2011. Vận tốc khai thác tối đa 350km/h.
4. Tuyến Hàng Châu – Ninh Ba – Phúc Châu – Thẩm Quyển, tổng chiều dài khoảng 1700km, nối khu vực châu thổ sông Trường Giang và khu vực châu thổ sông Châu Giang cùng với khu vực duyên hải miền Đông Nam trung Quốc. Đã khởi công xây dựng các đoạn Ôn Châu – Phúc Châu, Phúc Châu – Hạ Môn, cuối cùng khởi công đoạn Hạ Môn – Thẩm Quyển, hoàn thành năm 2001. Đoạn Hàng Châu – Ninh Ba có vận tốc khai thác tối đa 350km/h, các đoạn khác có vận tốc khai thác tối đa 200 ~ 250km/h.

**Các tuyến nằm trong “bốn ngang” bao gồm:**

1. Tuyến Từ Châu – Trịnh Châu – Lan Châu: tổng chiều dài 1400km nối vùng Tây Bắc với Hoa đông Trung Quốc. Đoạn Trịnh Châu – Tây An dài 456km khởi công từ tháng 3 năm 2006, hoàn thành năm 2009, tốc độ vận hành trên 300km/h. Đoạn Từ Châu – Trịnh Châu theo kế hoạch hoàn thành năm 2012. Đoạn từ Lan Châu ~ Urumqi cũng đã quy hoạch xây dựng tuyến vận chuyển hành khách chuyên tuyến mới.
2. Tuyến Thượng Hải (Hàng Châu) – Nam Xương – Trường Sa – Quý Châu – Côn Minh, tổng chiều dài khoảng 2000km, nối giữa các vùng Tây Nam, Hoa trung và Hoa đông Trung Quốc.
3. Tuyến Thanh Đảo – Thạch Gia Trang – Thái Nguyên, tổng chiều dài khoảng 770km, nối giữa các vùng Hoa bắc và Hoa đông Trung Quốc. Đoạn Thái Nguyên – Thạch Gia Trang khởi công năm 2005, tháng 4 năm 2009 hoàn thành, tốc độ khai thác 250km/h.
4. Tuyến Nam Kinh – Vũ Hán - Trùng Khánh – Thành Đô, tổng chiều dài 1900km, nối giữa các vùng Tây Nam và Hoa đông Trung Quốc. Đoạn từ Nam kinh ~ Hợp Phi đã hoàn thành giữa năm 2008. Đoạn Hợp Phi ~ Vũ Hán đã hoàn thành đầu năm 2009 và đưa vào sử dụng, các đoạn còn lại đã khởi công, tốc độ khai thác của tuyến này là 250km/h.

**Hệ thống đường sắt liên thành phố:**

Đây là 3 hệ thống đường sắt liên thành phố trong các vùng châu thổ sông Trường Giang, châu thổ sông Châu Giang và vịnh Bột Hải, hệ thống phủ khắp các thành phố và thị trấn chủ yếu của các vùng này. Tiêu biểu cho loại hình này là tuyến đường sắt Bắc Kinh – Thiên Tân, Thượng Hải – Ninh Ba

Tuyến đường sắt Bắc Kinh – Thiên Tân là tuyến đường sắt cao tốc đầu tiên của Trung quốc được đưa vào sử dụng với vận tốc khai thác đạt 350km/h, được thông xe để phục vụ cho Thế vận hội 2008 được tổ chức tại Bắc kinh, chiều dài tuyến 115km, có tổng mức đầu tư 12,34 tỷ Nhân dân tệ.

Ngoài 3 khu vực thành thị trên, các tuyến đường sắt chuyên tuyến khách vận và liên thành phố khác như Nam Xương – Cửu Giang, Nam Ninh – Quảng Châu, Cáp Nhĩ Tân – Tề Tề Cáp Nhĩ, Trường Xuân – Cát Lâm, Miên Dương – Thành Đô – Lạc Sơn, Liễu Châu – Nam Ninh, Cáp Nhĩ Tân – Mẫu Đơn Giang, Thẩm Dương – Đơn Đông cũng chuẩn bị được khởi công xây dựng.

Với ĐSCT, thời gian chạy tàu giữa các ga được rút ngắn rất nhiều, điển hình như tuyến Vũ Hán - Quảng Châu dài 1068 km, thời gian chạy tàu từ 10 giờ rưỡi giảm xuống còn 3 giờ 8 phút, tuyến Bắc Kinh - Thiên Tân dài 120 km, thời gian chạy là 30 phút, bằng một phần ba thời gian chạy tàu trước đây, tuyến Bắc Kinh - Thượng Hải sắp hoàn thành, dài 1318 km, thời gian chạy tàu sẽ chỉ là 5 giờ đồng hồ so với 14 giờ hiện nay, các tuyến khác đều rút ngắn tương tự.

Do thời gian đi tàu ngắn, toa tàu tiện nghi, êm thuận, chất lượng phục vụ tốt, thể hiện phong cách sống hiện đại, nhiều hành khách đã chọn tàu cao tốc thay vì các phương tiện giao thông khác. Tuyến Bắc Kinh - Thiên Tân, trong vòng 9 tháng sau khi chạy tàu đã chuyên chở 10,549 triệu lượt hành khách, bình quân 38,6 nghìn lượt khách ngày, tăng hơn gấp đôi so với trước, ga Ninh Ba trong vòng sáu tháng sau khi chạy tàu cao tốc, lượng khách đi tàu là hơn 340 nghìn lượt, nhiều hơn cả dân số của thành phố.

Một trong những hiệu quả của phát triển ĐSCT là góp phần rất lớn thúc đẩy phát triển kinh tế khu vực Trung và Tây TQ. Trong 10 năm tới, TQ sẽ xây dựng thêm hàng nghìn km đường sắt, tăng cường liên kết vùng trung và tây TQ kém phát triển hơn với khu vực duyên hải phồn thịnh. Thời gian đi lại quá dài giữa các thành phố và khu vực là một trở ngại lớn cho giao thương. Sau khi mạng lưới ĐSCT xây dựng xong sẽ xóa bỏ được trở ngại này. Trong tương lai sẽ ngày càng có nhiều doanh nghiệp phát triển vào sâu trong nội địa, thúc đẩy kinh tế vùng trung và tây TQ phát triển.

## **B. CÁC NƯỚC ĐANG XÂY DỰNG HOẶC CÓ KẾ HOẠCH XÂY DỰNG ĐSCT**

### **1. Thái Lan**

Tháng 8/2010 Thái Lan và Trung Quốc đã đồng ý thành lập liên doanh lập kế hoạch phát triển ba tuyến ĐSCT gồm các tuyến từ Bangkok đi Nong Khai, Bangkok đi Padang Besar và Bangkok đi Padang Besar trên biên giới Malaysia với tốc độ trung bình 250 km/h và mức đầu tư khoảng 480 tỷ Bạt.



Ngày 26/10/2010, Quốc hội Thái Lan đã chấp thuận khuôn khổ dự thảo đề xuất cho đàm phán Trung Quốc - Thái Lan để xây dựng hệ thống ĐSCT tại Thái Lan, là một phần của tuyến đường sắt xuyên quốc gia kết nối Trung Quốc và Đông Nam Á. Cuộc họp đã bỏ phiếu 295/10 thông qua khuôn khổ dự thảo. Phía Thái Lan mong muốn dự án này sẽ được thực hiện từ 2010-2014 nhằm cải tạo hệ thống đường sắt hiện có.

Về phần Trung Quốc, TQ sẽ xây dựng tuyến ĐS từ Côn Minh đến Viên Chăn, 420km. Tuyến này sau đó sẽ liên kết với Thái Lan qua sông Mekong đến Nong Khai trước khi tiếp tục đến Bangkok và Rayong.

## **2. Pakistan**

Đường sắt nối các thành phố Rawalpindi và Lahore sẽ được nâng cấp để chạy với tốc độ 200 km/h. Hiện Chính phủ đang thương lượng với các công ty Đức để bắt đầu xây dựng ĐSCT nối Lahore-Karachi và Karachi-Islamabad.

## **3. Israel**

Một tuyến ĐSCT nối Jerusalem và Tel Aviv, giảm thời gian hành trình xuống còn 28 phút (thay vì 75 phút như hiện nay) đang được ĐS Israel xây dựng và dự kiến sẽ hoàn thành và đưa vào khai thác vào năm 2011. Ngoài ra, toàn bộ mạng ĐS hiện đang tích cực được nâng cấp và điện khí hoá để sắp tới có thể đi từ Tel Aviv tới các khu vực đô thị nằm ngoài trung tâm đất nước như (Haifa, Jerusalem và Beer Sheva) trong vòng khoảng 30 tới 40 phút .

## **4. Ấn Độ**

Trong Kế hoạch tầm nhìn đến 2020, ĐS Ấn Độ có đề xuất 7 tuyến ĐSCT gồm các tuyến nối New Delhi đến Amritsar, Jaipur, Agra (Taj Mahal) và Kanpur; Mumbai tới Ahmedabad; Calcutta tới Dhanbad; Chennai tới Bangalore và Mysore; Chennai tới Hyderabad, Vijayawada, và Visakhapatnam với vận tốc lớn nhất 300km/h.

## **5. Iran**

Iran có một dự án ĐSCT nối Tehran tới Isfahan, cũng như Gorgan tới Mashhad và Qom tới Tehran.

## **6. Malaysia-Singapore**

Có một dự án ĐSCT với tốc độ 300 km/h được đề xuất để nối Kuala Lumpur và Singapore do công ty KLIA Express đề nghị.

## **7. Ả rập Saudi**

Tuyến ĐSCT nối Mecca đến Medina qua Jeddah dài 444km bắt đầu được xây dựng vào tháng 3/2009 với vận tốc lên đến 320km/h, chi phí dự kiến 5,3 tỷ USD. Thời gian hành trình từ Medina tới Jeddah chỉ còn 2 giờ. Thời gian từ Jeddah tới Mecca còn 30 phút.

## 8. Indonesia

Indonesia đang quan tâm đến việc phát triển ĐSCT tại đảo Java nối Jakarta, Bandung và Surabaya. Năm 2006, Bộ GTVT Indonesia thông báo đã nhận được các đề xuất của Trung Quốc, Pháp và Đức để thực hiện DA này.

## 9. Hong Kong

Hong Kong đang chuẩn bị tuyến ĐSCT nối Quảng Châu - Thẩm Quyển - Hồng Kông bao gồm 1 ga và 26km hầm nối Hồng Kông với Trung Quốc đại lục. Tuyến này sẽ hoàn toàn chạy ngầm với tốc độ lớn nhất là 200 km/h.

Nguồn tài liệu:

Tham khảo từ

[http://en.wikivisual.com/index.php/High-speed\\_rail](http://en.wikivisual.com/index.php/High-speed_rail)

[http://en.wikipedia.org/wiki/Planned\\_high-speed\\_rail\\_by\\_country#Vietnam](http://en.wikipedia.org/wiki/Planned_high-speed_rail_by_country#Vietnam)

[http://en.wikipedia.org/wiki/High-speed\\_rail\\_by\\_country](http://en.wikipedia.org/wiki/High-speed_rail_by_country)

<http://www.bangkokpost.com/business/economics/203280/thai-china-high-speed-train-approved>

Tạp chí New Understanding of China Railway – China Railway Publishing House

Tạp chí International Railway Journal

và tạp chí Railway Gazette International

Số: 7727/BGTVT-ATGT  
V/v Trả lời chất vấn đại biểu Quốc hội của  
Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Tiền Giang.

Hà Nội, ngày 03 tháng 11 năm 2010

Kính gửi:

- Đại biểu Quốc hội Nguyễn Hữu Trí - Đoàn ĐBQH tỉnh Tiền Giang;
- Trưởng đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Tiền Giang;
- Ban Dân nguyện - Ủy ban thường vụ Quốc hội;
- Bộ trưởng - Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Ủy ban TW Mặt trận Tổ quốc Việt Nam.

Bộ Giao thông vận tải nhận được chất vấn của đại biểu Quốc hội Nguyễn Hữu Trí – Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Tiền Giang - tại văn bản số 20/CV-KH8 ngày 23/10/2010 với nội dung:

*“Luật Giao thông đường thủy nội địa đã có hiệu lực từ rất lâu nhưng hiện nay còn 65,5% phương tiện không đăng ký, 51% phương tiện không đăng kiểm, 81% người điều khiển phương tiện không có bằng, chứng chỉ chuyên môn. Đây là nguy cơ tiềm ẩn tai nạn giao thông đường thủy rất lớn.*

*Với thực trạng đó, là cơ quan quản lý nhà nước về phương tiện giao thông và hoạt động vận tải, xin Bộ trưởng cho biết cần phải có thêm những giải pháp nào để giải quyết thực trạng trên”.*

Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải xin trả lời như sau:

1. Sau khi Luật Giao thông đường thủy nội địa có hiệu lực, trật tự an toàn giao thông đường thủy nội địa đã được cải thiện, trong đó công tác đăng ký, đăng kiểm và đào tạo thuyền viên người lái phương tiện thủy nội địa góp phần đáng kể vào các chuyển biến đó.

Tuy nhiên, tại một số tỉnh, trong đó có tỉnh Tiền Giang, tỷ lệ phương tiện không đăng ký, đăng kiểm cũng như tỷ lệ người lái không có bằng, chứng chỉ chuyên môn còn cao. Số này chỉ tập trung vào nhóm phương tiện nhỏ được quy định tại khoản 2 Điều 24 Luật Giao thông đường thủy nội địa (trọng tải toàn phần dưới 15 tấn, công suất dưới 15 CV, sức chở 12 người trở xuống là phương tiện gia dụng). Số phương tiện lớn hơn, hoặc hoạt động kinh doanh vận tải đã được đăng ký, đăng kiểm; hầu hết thuyền trưởng, máy trưởng trên các loại phương tiện thủy này có bằng cấp, chứng chỉ chuyên môn phù hợp với loại phương tiện điều khiển.

2. Các giải pháp đã thực hiện từ sau khi Luật giao thông đường thủy nội địa có hiệu lực, để tăng tỷ lệ phương tiện được đăng ký, đăng kiểm, số lượng người điều khiển phương tiện được đào tạo:

Trong quá trình biên soạn và ban hành các văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thi hành Luật đối với lĩnh vực quản lý đăng ký, đăng kiểm phương tiện và đào tạo, cấp bằng, chứng chỉ chuyên môn thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa, Bộ Giao thông vận tải đã chủ động phân cấp cho các địa phương trực tiếp thực hiện một số nhiệm vụ nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho người dân trong việc chấp hành và thực hiện tốt các quy định này.

+ Đối với công tác đăng ký phương tiện thủy nội địa tại Quyết định số 29/2004/QĐ-BGTVT ngày 7/12/2004, đã giao cho Sở Giao thông vận tải các tỉnh thực hiện việc đăng ký phương tiện cho các tổ chức, cá nhân trên địa bàn; cho phép Ủy ban nhân dân các tỉnh căn cứ vào điều kiện cụ thể của mình để phân cấp cho cơ quan giao thông cấp huyện thực hiện việc đăng ký phương tiện thủy nội địa cho tổ chức, cá nhân trên địa bàn quản lý.

+ Đối với công tác đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa tại Quyết định số 36/2004/QĐ-BGTVT ngày 23/12/2004, đã giao cho các Sở Giao thông vận tải các tỉnh tổ chức thi, kiểm tra, cấp, đổi bằng chứng chỉ chuyên môn từ hạng ba trở xuống.

+ Đối với công tác đăng kiểm, Bộ Giao thông vận tải đã phân cấp cho Chi nhánh đăng kiểm của các địa phương thực hiện việc đăng kiểm phương tiện thủy.

Trong quá trình thực hiện, Bộ Giao thông vận tải căn cứ vào tình hình thực tiễn và tiếp thu những ý kiến phản ánh của địa phương về những vướng mắc bất cập đối với công tác đăng ký, đăng kiểm phương tiện và đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa để đưa ra những giải pháp khắc phục, thông qua việc sửa đổi, bổ sung các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan để đáp ứng với yêu cầu thực tiễn đặt ra.

+ Về đăng ký phương tiện, đã ban hành Quyết định số 15/2008/QĐ-BGTVT ngày 29/8/2008 (thay thế Quyết định số 29/2004/QĐ-BGTVT) cho phép các phương tiện thiếu hồ sơ gốc được đăng ký; phối hợp với Bộ Tài chính đề xuất Chính phủ ban hành Nghị định số 80/2008/NĐ-CP ngày 29/7/2008 (bổ sung Nghị định số 176/1999/NĐ-CP về lệ phí trước bạ) trong đó có quy định miễn lệ phí trước bạ đối với phương tiện loại nhỏ.

+ Về đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa, đã ban hành Quyết định số 18/2008/QĐ-BGTVT ngày 17/9/2008 (thay thế Quyết định số 35/2004/QĐ-BGTVT ngày 23/12/2004) với mục đích giảm thiểu điều kiện, tiêu chuẩn cơ sở dạy nghề, để tiến tới xã hội hóa công tác đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa. Trong đó, cho phép Sở Giao thông vận tải quyết định thành lập cơ sở đào tạo bằng thuyền, máy trưởng từ hạng ba trở xuống; ban hành Quyết định số 19/2008/QĐ-BGTVT (thay thế Quyết định số 36/2004/QĐ-BGTVT ngày 23/12/2004 và Quyết định số 38/2006/QĐ-BGTVT ngày 01/11/2006 sửa đổi bổ sung Quyết định số 36/2004/QĐ-BGTVT) bỏ một số điều kiện dự học, dự thi, cấp đổi bằng, chứng chỉ chuyên môn như yêu cầu bằng tốt nghiệp trung học cơ sở, trung học phổ thông, chứng chỉ bơi lội đối với người dự học, dự thi thuyền trưởng hạng nhì,

hạng ba. Đối với người có bằng trung cấp nghề - chuyên nghiệp, cao đẳng nghề - chuyên nghiệp lái tàu và máy tàu được phép dự thi lấy bằng thuyền trưởng hạng nhì, hạng nhất mà không phải tham gia học các chương trình tương ứng; ban hành Thông tư số 32/2009/TT-BGTVT ngày 30/11/2009 quy định chương trình đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa (thay thế Quyết định số 37/2004/QĐ-BGTVT, Quyết định số 39/2006/QĐ-BGTVT) nhằm đáp ứng chương trình khung của Luật Dạy nghề giảm thời gian đào tạo và điều chỉnh cơ cấu đào tạo tăng cường thời gian thực hành, giảm bớt thời gian lý thuyết đồng thời ban hành chương trình đào tạo bổ túc, nâng hạng thuyền máy trưởng hạng ba hạn chế, người lái, thủy thủ, thợ máy hạn chế nhằm đáp ứng phù hợp với điều kiện hoạt động sông nước.

+ Về đăng kiểm, Bộ Giao thông vận tải đã chỉnh sửa các văn bản quy phạm pháp luật, hướng dẫn xây dựng và cung cấp biểu mẫu tàu dân gian để áp dụng khi kiểm tra.

Cùng với việc ban hành và hoàn thiện các văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến công tác đăng ký, đăng kiểm và đào tạo thuyền viên thực hiện Luật giao thông đường thủy nội địa, Bộ Giao thông vận tải đã xây dựng và triển khai các kế hoạch cụ thể phối hợp với các Bộ, ngành và chính quyền địa phương; đẩy mạnh công tác tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật về bảo đảm an toàn giao thông đường thủy, vận động người có phương tiện thủy và tham gia giao thông đường thủy tự giác chấp hành, qua các hình thức đăng tải thông tin trên báo, đài, truyền hình, tổ chức các hội thi, mở các hội nghị sơ kết; chỉ đạo lực lượng Thanh tra giao thông đường thủy, các đơn vị quản lý đường thủy phối hợp với lực lượng cảnh sát và chính quyền địa phương các cấp tăng cường công tác kiểm tra, kiểm soát xử lý nghiêm các trường hợp vi phạm không đăng ký, đăng kiểm, không có bằng, chứng chỉ chuyên môn phù hợp khi tham gia hoạt động trên đường thủy nội địa...

Với những nỗ lực trình bày trên, *cho đến hết năm 2009 toàn quốc đã đăng ký được 140.537 phương tiện thủy nội địa theo quy định của Luật giao thông đường thủy nội địa tăng gấp 3 lần so với thời điểm tổng điều tra phương tiện thủy nội địa năm 2007; đăng kiểm được 221.764 phương tiện tăng gấp 2 lần so với thời điểm tổng điều tra phương tiện thủy nội địa năm 2007; có 35.000 người có bằng thuyền trưởng các hạng, 12.000 người có bằng máy trưởng các hạng và hơn 100.000 người có chứng chỉ chuyên môn và giấy chứng nhận học tập pháp luật giao thông ĐTNĐ so với thời điểm tổng điều tra số người có bằng, chứng chỉ chuyên môn tăng gấp 3 lần.*

### 3. Các giải pháp trong thời gian tới:

Bộ GTVT tiếp tục đẩy mạnh việc thực hiện các quy định của Luật giao thông đường thủy về đăng ký, đăng kiểm phương tiện thủy nội địa và quy định về cấp bằng, chứng chỉ chuyên môn cho thuyền viên, người lái phương tiện, cụ thể:

+ Phối hợp với các Bộ, ngành địa phương rà soát những vướng mắc bất cập của các văn bản quy phạm pháp luật để sửa đổi, bổ sung phù hợp với thực tiễn trong

công tác đăng ký, đăng kiểm phương tiện thủy nội địa và đào tạo người điều khiển phương tiện cho từng đối tượng phương tiện, thuyền viên;

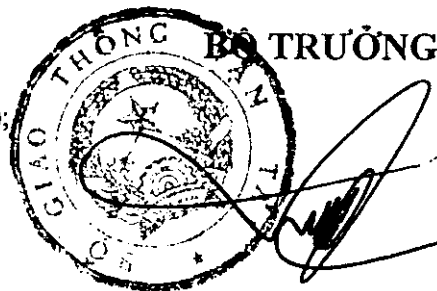
+ Tiếp tục đẩy mạnh công tác tuyên truyền, phổ biến giáo dục nâng cao ý thức chấp hành của người tham gia hoạt động trên sông nước, trong đó tập trung vào các khu vực vùng sâu, vùng xa, vùng có trình độ dân trí thấp;

+ Đẩy mạnh công tác phối hợp giữa các lực lượng Thanh tra giao thông, Công an, lực lượng cảnh sát và chính quyền địa phương các cấp thanh tra, kiểm tra, phát hiện và xử lý nghiêm các trường hợp vi phạm quy định an toàn giao thông đường thủy nội địa, trong đó trọng tâm là việc thực hiện các quy định về đăng ký, đăng kiểm phương tiện thủy và đào tạo thuyền viên người lái phương tiện.

Bộ Giao thông vận tải trân trọng cảm ơn đại biểu Quốc hội Nguyễn Hữu Trí đã quan tâm, góp ý kiến cho công tác quản lý nhà nước ngành giao thông vận tải và mong tiếp tục nhận được sự ủng hộ, đóng góp ý kiến của đồng chí trong thời gian tới./.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- UBND, HĐND, Sở GTVT tỉnh Tiền Giang (để ph/hợp);
- Thứ trưởng L.M. Hùng;
- Chánh Văn phòng Bộ GTVT (để tổng hợp);
- Lưu VT, ATGT (2).



**Hồ Nghĩa Dũng**

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

Số: 7829 /BGTVT-VP

V/v: Trả lời ý kiến chất vấn của  
Đại biểu Quốc hội TP. Hà  
Nội tại Kỳ họp thứ 8, Quốc  
hội khóa XII.

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM****Độc lập - Tự do - Hạnh phúc***Hà Nội, ngày 08 tháng 11 năm 2010*

Kính gửi:

- Đại biểu Quốc hội Nguyễn Minh Hà - Đoàn đại biểu Quốc hội Thành phố Hà Nội;
- Trưởng Đoàn đại biểu Quốc hội Thành phố Hà Nội;
- Ban Công tác đại biểu - UBTW Quốc hội;
- Bộ trưởng - Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Bí thư Thành ủy Thành phố Hà Nội;
- Chủ tịch HĐND Thành phố Hà Nội;
- Chủ tịch UBND Thành phố Hà Nội.

Bộ Giao thông vận tải (GTVT) nhận được công văn số 98/CV-KH8 ngày 02/11/2010 của Văn phòng Quốc hội về chất vấn của đại biểu Nguyễn Minh Hà - Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hà Nội với nội dung sau:

1. “ *Cử tri hết sức bức xúc trước thực trạng hiện nay còn có nhiều dự án giao thông không đồng bộ giữa xây dựng cầu và làm đường. Nếu không đồng bộ như vậy thì đó là sự lãng phí lớn vì có địa phương cầu xây xong nhưng nhân dân không đi được do không có đường dẫn để lên cầu và chờ khi có đường thì cầu có chỗ phải nâng cấp. Vấn đề an toàn giao thông cũng là vấn đề người dân lo lắng*”

2. “ *Mặc dù có nhiều giải pháp song có thể thấy tai nạn giao thông không giảm, số người chết vì tai nạn giao thông ngày càng gia tăng. Nguyên nhân có nhiều song người dân cho nguyên nhân chính là cơ sở hạ tầng, chất lượng đào tạo lái xe, ý thức người tham gia giao thông. Trước thực tế đó, Bộ trưởng có suy nghĩ gì để góp phần làm giảm và hạn chế các dự án không đồng bộ và giảm số lượng tai nạn giao thông?*”

Về các nội dung này, Bộ GTVT xin trả lời như sau:

**1. Nguyên nhân của việc không đồng bộ giữa xây dựng cầu và đường:**

Như đại biểu đã nêu, hiện có tồn tại sự không đồng bộ giữa đầu tư nâng cấp và khả năng chịu tải giữa cầu và đường xét trên toàn hệ thống, trên một tuyến đường và thậm chí trong ngay một dự án.

Trên quy mô hệ thống, để đồng bộ còn cần nhiều thời gian và nguồn lực đầu tư lớn.

Xét trên một tuyến đường, tùy từng trường hợp cụ thể có thể có nhiều nguyên nhân nhưng nguyên nhân cơ bản của sự không đồng bộ chủ yếu là do hạn chế về nguồn lực nên cơ quan quyết định đầu tư phải phân kỳ đầu tư, lựa chọn

hạng mục ưu tiên để thực hiện trước và các hạng mục chưa ưu tiên để thực hiện ở giai đoạn sau. Ví dụ, đối với QL14C, ưu tiên triển khai xây dựng công trình cầu cống và hệ thống thoát nước, mặt đường quá độ chủ yếu để thông xe, khi có nguồn vốn sẽ tiếp tục đầu tư hoàn chỉnh. Đối với QL80 và QL60, phân kỳ đầu tư đường bộ trước, cầu xây dựng sau (cầu Vàm Cống, Hàm Luông). Gần đây, một số đại biểu Quốc hội và dư luận có nêu vấn đề về sự không đồng bộ về tiến độ xây dựng cầu và cải tạo đường trên QL1 đoạn Cần Thơ - Cà Mau. Bộ GTVT đã văn bản số 5538/BGTVT-VP ngày 12/8/2009 gửi Ủy ban Thường vụ Quốc hội khóa XII báo cáo về các nguyên nhân liên quan như: việc sử dụng nguồn vốn của nhiều nhà tài trợ, biến động giá cả, giải phóng mặt bằng, năng lực nhà thầu, công tác quản lý...

Ở quy mô một dự án cụ thể, nhìn chung, khi quyết định đầu tư, Bộ GTVT luôn quan tâm đến tính đồng bộ cầu và đường để có thể khai thác hiệu quả toàn bộ dự án. Trong trường hợp quyết định đầu tư đã đồng bộ mà việc triển khai dự án không đồng bộ giữa cầu và đường thì nguyên nhân thường gặp là do công tác giải phóng mặt bằng, năng lực của nhà thầu và ban quản lý dự án, công tác quản lý nhà nước... Như tôi đã có dịp báo cáo trước Quốc hội, với các nguyên nhân về công tác quản lý nhà nước, năng lực ban quản lý dự án thì Bộ GTVT là người chịu trách nhiệm trực tiếp. Tuy nhiên, đối với trường hợp cầu đã triển khai thì công xong phải chờ đường dẫn, thì trong đa số các trường hợp này, trách nhiệm chính thuộc về chính quyền địa phương vì không bảo đảm bàn giao mặt bằng theo tiến độ.

Tóm lại, hiện nay có sự không đồng bộ trong xây dựng cầu và đường mặc dù trong từng trường hợp cụ thể có những nguyên nhân khách quan và chủ quan riêng. Nhận thức được vấn đề này, trong thời gian qua, Bộ GTVT luôn chỉ đạo các cơ quan trực thuộc quan tâm, giải quyết đồng bộ việc đầu tư cầu và đường trong phạm vi nguồn lực cho phép, từng bước chuẩn bị đầu tư và đầu tư các công trình cầu đường để đảm bảo tính đồng bộ của hệ thống, đặc biệt chú trọng khắc phục những nguyên nhân chủ quan thuộc về công tác quản lý nhà nước và chủ động phối hợp với các Bộ ngành, địa phương xử lý những nguyên nhân khác.

## **2. Về tình hình tai nạn giao thông:**

Trước hết, xin gửi đến Đại biểu Quốc hội kèm theo công văn này các biểu số liệu về tai nạn giao thông (TNGT) và số liệu phương tiện vận tải đường bộ từ năm 2006 đến nay.

Qua số liệu thống kê có thể thấy, năm 2007, số người chết vì tai nạn giao thông tăng so với năm 2006. Tuy nhiên, từ năm 2008 đến nay, số người chết, bị thương và số vụ tai nạn giao thông đã liên tục giảm và có xu hướng được kiềm chế. Cụ thể, năm 2008, TNGT đã giảm mạnh trên cả 03 tiêu chí so với năm 2007 và là năm giảm nhiều số người chết nhất từ trước tới nay (*giảm 1.835 vụ tai nạn giao thông (-12,52%), giảm 1.564 người chết (-11,89%), giảm 2.487 người bị thương (-23,57%)*); năm 2009 so với năm 2008, tình hình TNGT vẫn được duy trì theo xu hướng giảm (*giảm 390 vụ (-3,0%), giảm 78 người chết (-0,7%), giảm 152 người bị thương (-1,9%)*); 9 tháng đầu năm 2010, tình hình tai nạn giao thông tiếp tục được kiềm chế. Các cơ quan quản lý nhà nước về bảo đảm trật tự an toàn giao thông đánh giá để đạt được kết quả như trên là do sự nỗ lực rất cao, sự phối hợp tương đối hiệu quả của các



Bộ ngành, địa phương, các tổ chức chính trị - xã hội, xét trong bối cảnh: (i) số lượng phương tiện đưa vào khai thác đang tăng nhanh; (ii) tăng trưởng kinh tế cao kéo theo nhu cầu đi lại và vận chuyển tăng cao; (iii) do nguồn lực hạn chế nên tốc độ phát triển kết cấu hạ tầng không theo kịp tốc độ phát triển của phương tiện, các giải pháp ATGT đòi hỏi nguồn đầu tư lớn chưa được ưu tiên thực hiện. Đặc biệt, nếu xét tới chỉ tiêu số vụ tai nạn, số người bị thương và số người chết trong một năm trên 10.000 phương tiện (là một chỉ tiêu mà nhiều nước trên thế giới vẫn dùng để đánh giá về TNGT) thì TNGT ở Việt Nam liên tục giảm từ năm 2006 đến nay.

Mặc dù, vẫn còn xảy ra TNGT nghiêm trọng, TNGT đang là một vấn nạn lớn của chúng ta hiện nay, số liệu trên cho thấy thông tin phản ánh về tình hình tai nạn giao thông ngày một gia tăng là chưa hoàn toàn chính xác.

Về nguyên nhân của TNGT, tôi cũng chia sẻ quan điểm cho rằng trong số các nguyên nhân có nguyên nhân về cơ sở hạ tầng, chất lượng đào tạo lái xe và ý thức người tham gia giao thông. Tuy nhiên, về nhận định đây là các nguyên nhân chính hay chủ yếu cần được trao đổi kỹ hơn.

Rất khó giải thích khi coi cơ sở hạ tầng là nguyên nhân hàng đầu của tai nạn giao thông đường bộ khi tình hình tai nạn giao thông tăng lên ngay sau khi đưa các tuyến đường vừa hoàn thiện cải tạo, nâng cấp vào khai thác (ví dụ, trên QL6, QL70...). Trên thực tế, rất nhiều TNGT xảy ra là do lỗi của người điều khiển phương tiện như: phóng nhanh, vượt ẩu, sử dụng rượu bia, chờ quá số người quy định... Phân tích nguyên nhân tai nạn giao thông đường bộ của cơ quan chức năng cho thấy: do chất lượng an toàn kỹ thuật của phương tiện cơ giới đường bộ chiếm dưới 1% số vụ; do kết cấu hạ tầng chiếm khoảng 1,8% số vụ; số vụ còn lại là do chủ quan người tham gia giao thông gây ra, trong đó, người điều khiển mô tô, xe gắn máy gây ra khoảng 73% số vụ, người lái ô tô gây ra khoảng 24% số vụ.

Là cơ quan của Chính phủ chủ trì tham mưu, đề xuất các giải pháp về bảo đảm trật tự an toàn giao thông, giảm thiểu tai nạn giao thông, Bộ GTVT, theo chức năng, nhiệm vụ của mình, chú trọng các công tác chủ yếu sau đây: (i) Xây dựng cơ sở pháp lý để giải quyết vấn đề, phối hợp với các Bộ ngành và đơn đốc các địa phương thực hiện; (ii) Lập và triển khai thực hiện chiến lược, quy hoạch phát triển GTVT để kết nối và khai thác có hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông quốc gia với hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đô thị; (iii) Tăng cường quản lý nhà nước về vận tải như: phương tiện vận tải; công tác đào tạo, cấp chứng chỉ người lái phương tiện vận tải; chính sách vận tải.

Bên cạnh công tác xây dựng thể chế nêu trên, công tác giáo dục, tuyên truyền, vận động và cưỡng chế đòi hỏi sự chủ động, phối hợp của các Bộ ngành khác và đặc biệt là của các địa phương.

Cụ thể, Bộ GTVT và các cơ quan, địa phương đang triển khai các giải pháp liên quan đến các nguyên nhân của TNGT mà đại biểu đề cập, như sau

- Về ý thức người tham gia giao thông: Bộ GTVT xây dựng và triển khai thực hiện các kế hoạch liên ngành trong công tác tuyên truyền phổ biến giáo dục

pháp luật về trật tự an toàn giao thông với trọng tâm là tuyên truyền xây dựng “Văn hóa giao thông”; thanh tra, kiểm tra xử lý các vi phạm về bảo đảm trật tự an toàn giao thông, phát hiện, xử lý các hành vi vi phạm là nguyên nhân gây tai nạn giao thông với mục tiêu chuyển biến ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông.

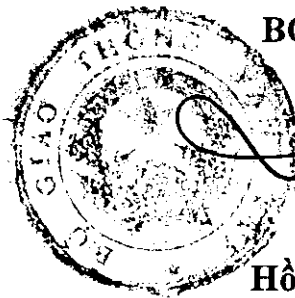
- Về cơ sở hạ tầng: Bộ GTVT chỉ đạo các Cục quản lý chuyên ngành, các Sở GTVT tăng cường công tác duy tu bảo dưỡng kết cấu hạ tầng giao thông, phát hiện và xử lý ngay các điểm đen trên đường bộ, đường ngang mất an toàn; tổ chức giao thông hợp lý, rà soát, bổ sung đầy đủ biển báo hiệu giao thông; đẩy nhanh tiến độ thi công các công trình trên đường bộ; Tiếp tục đầu tư phát triển hạ tầng GTVT đồng bộ, theo chiến lược và quy hoạch được duyệt.

- Đối với đào tạo lái xe: Bộ GTVT chỉ đạo Tổng cục Đường bộ Việt Nam, các Sở GTVT hoàn thiện hệ thống giáo trình, điều chỉnh nội dung, chương trình đào tạo, tăng cường đổi mới cơ sở vật chất các cơ sở đào tạo, chuẩn hóa đội ngũ giáo viên dạy lý thuyết và thực hành lái xe; Tăng thêm câu hỏi trong bộ đề thi từ 300 lên 405 câu hỏi lý thuyết; Hướng dẫn các Sở GTVT tổ chức sát hạch lý thuyết trên máy vi tính, sát hạch thực hành trên xe có thiết bị chấm điểm tự động; Tổ chức các kỳ thanh tra, giám sát các kỳ sát hạch lái xe; Chỉ đạo Sở Giao thông vận tải và Tổng cục Đường bộ Việt Nam tăng cường công tác quản lý, công tác thanh tra, kiểm tra, giám sát, xử lý nghiêm các hành vi vi phạm, thực hiện công tác cải cách hành chính, tăng cường tính công khai minh bạch, tạo điều kiện để người học giám sát phản ánh ý kiến của mình đến các cơ quan quản lý để nâng cao chất lượng công tác đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe trên toàn quốc.

Bộ Giao thông vận tải trân trọng cảm ơn Đại biểu đã quan tâm đến công tác quản lý nhà nước ngành giao thông vận tải và mong tiếp tục nhận được sự ủng hộ, đóng góp ý kiến của đồng chí trong thời gian tới./.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Các Thứ trưởng: L.M. Hùng; T.T. Viên;
- Văn phòng UBATGT Quốc gia;
- Vụ KHĐT, Vụ ATGT;
- Lưu: VT, TH (3).



**BỘ TRƯỞNG**

**Hồ Nghĩa Dũng**

**Bảng tổng hợp tai nạn giao thông các năm 2006-2010**

TNGT	Năm 2006									Năm 2007								
	Số vụ			Số người chết			Số người bị thương			Số vụ			Số người chết			Số người bị thương		
	Tổng số	So với năm trước		Tổng số	So với năm trước		Tổng số	So với năm trước		Tổng số	So với năm trước		Tổng số	So với năm trước		Tổng số	So với năm trước	
		+/-	%		+/-	%		+/-	%		+/-	%		+/-	%			
Đường bộ	14.161	-20	0,14	12373	1189	10,63	11097	-663	-5,64	13985	-176	-1,24	12800	427	3,45	10266	-831	-7,49
Đường sắt	292	19	6,96	136	-23	-14,47	158	-83	-34,44	379	87	29,79	169	29	20,71	237	79	50,00
Đường thủy	215	-13	-5,70	210	46	28,05	18	-3	-14,29	213	24	12,70	165	-23	-12,23	27	11	68,8
Hàng hải	59	-1	-1,67	38	23	153,33	15	15	100,0	47	-12	-20,34	16	-22	-57,89	16	1	6,67
<b>Cộng</b>	<b>14.727</b>	<b>25</b>	<b>0,17</b>	<b>12757</b>	<b>1235</b>	<b>10,72</b>	<b>11288</b>	<b>-734</b>	<b>-6,11</b>	<b>14624</b>	<b>-77</b>	<b>-0,52</b>	<b>13150</b>	<b>411</b>	<b>3,23</b>	<b>10546</b>	<b>-740</b>	<b>-6,56</b>

TNGT	Năm 2008									Năm 2009								
	Số vụ			Số người chết			Số người bị thương			Số vụ			Số người chết			Số người bị thương		
	Tổng số	So với năm trước		Tổng số	So với năm trước		Tổng số	So với năm trước		Tổng số	So với năm trước		Tổng số	So với năm trước		Tổng số	So với năm trước	
		+/-	%		+/-	%		+/-	%		+/-	%		+/-	%		+/-	%
Đường bộ	12.065	-1920	-13,73	11243	-1557	-15,57	7771	-2495	-24,30	11758	-370	-3,05	11094	-149	-1,33	7559	-212	-2,73
Đường sắt	436	57	15,04	190	21	21	260	23	-9,7	468	32	32	226	36	18,95	324	64	24,62
Đường thủy	256	16	6,67	143	-30	-30	28	-4	-12,50	197	-59	-59	181	38	26,57	27	-3	-10,00
Hàng hải	59	12	25,53	18	2	2	5	-11	-68,75	69	7	7	15	-3	-16,67	4	-1	-20,00
<b>Cộng</b>	<b>12.816</b>	<b>-1.835</b>	<b>-12,52</b>	<b>1.1594</b>	<b>-1564</b>	<b>-11,89</b>	<b>8064</b>	<b>-2487</b>	<b>-23,57</b>	<b>1.2492</b>	<b>-390</b>	<b>-3,03</b>	<b>11.516</b>	<b>-78</b>	<b>-0,67</b>	<b>7.914</b>	<b>-152</b>	<b>-1,88</b>

TNGT	9 tháng Năm 2010								
	Số vụ			Số người chết			Số người bị thương		
	Tổng số	So với năm trước		Tổng số	So với năm trước		Tổng số	So với năm trước	
		+/-	%		+/-	%		+/-	%
Đường bộ	9611	1087	12,75	8109	-69	-0,84	7238	1747	31,82
Đường sắt	371	-45	-10,82	177	28	18,79	221	-3	-1,34
Đường thủy	143	-12	-7,74	105	-51	-32,69	9	-1	-10,00
Hàng hải	20	-38	-65,52	4	-5	-55,56	12	8	200,0
<b>Cộng</b>	<b>10145</b>	<b>992</b>	<b>10,84</b>	<b>8395</b>	<b>-97</b>	<b>-1,14</b>	<b>7480</b>	<b>1751</b>	<b>30,56</b>

**Bảng tổng hợp tình hình phương tiện giao thông cơ giới**

Năm 2006						Năm 2007					
Phương tiện		Số người chết và bị thương/ 10.000 pt				Phương tiện		Số người chết và bị thương/ 10.000 pt			
		Số người chết		Số người bị thương				Số người chết		Số người bị thương	
Ô tô	972.912					1.106.617					
Xe máy	18.615.960					21.721.282					
<b>Cộng</b>	<b>19.588.872</b>	<b>6,32</b>	<b>-0,12</b>	<b>5,66</b>	<b>-1,2</b>	<b>22.827.899</b>	<b>5,76</b>	<b>- 0,56</b>	<b>4,94</b>	<b>- 0,72</b>	

Năm 2008						Năm 2009					
Phương tiện		Số người chết và bị thương/ 10.000 pt				Phương tiện		Số người chết và bị thương/ 10.000 pt			
		Số người chết		Số người bị thương				Số người chết		Số người bị thương	
Ô tô	1.361.645					1.535.987					
Xe máy	25.481.039					28.431.079					
<b>Cộng</b>	<b>26.842.484</b>	<b>4,19</b>	<b>-1,47</b>	<b>2,9</b>	<b>-2,04</b>	<b>29.967.066</b>	<b>3,84</b>	<b>-0,35</b>	<b>2,64</b>	<b>-0,26</b>	

9 tháng năm 2010					
Phương tiện		Số người chết và bị thương/ 10.000 pt			
		Số người chết		Số người bị thương	
Ô tô	1.663.556				
Xe máy	30.665.081				
<b>Cộng</b>	<b>32.328.637</b>	<b>2,51</b>	<b>-1,33</b>	<b>2,24</b>	<b>-0,40</b>

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  
**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 7847/BGTVT-KHĐT

V/v: Trả lời chất vấn của đại biểu  
Quốc hội Nguyễn Thị Tuyền –  
Đoàn ĐBQH TP Hà Nội

Hà Nội, ngày 08 tháng 11 năm 2010

Kính gửi:

- Đại biểu Quốc hội Nguyễn Thị Tuyền – Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hà Nội
- Trưởng đoàn đại biểu Quốc hội TP Hà Nội;
- Bộ trưởng - Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Ủy ban TW Mặt trận Tổ quốc VN;
- Ủy ban nhân dân TP Hà Nội;
- Vụ Công tác đại biểu – Văn phòng Quốc hội.

Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT) nhận được chất vấn của đại biểu Quốc hội Nguyễn Thị Tuyền – Đoàn đại biểu Quốc hội TP Hà Nội tại công văn số 102/VPQH-KH8 của Văn phòng Quốc hội ngày 02/11/2010 với nội dung: “QL6A là tuyến đường giao thông huyết mạch, nối từ Hà Nội đi các tỉnh phía Bắc của Tổ quốc. Đường QL.6A do Bộ GTVT quản lý. Tuy nhiên nhiều năm nay QL.6A xuống cấp, hư hỏng nghiêm trọng gây cản trở khó khăn cho việc lưu thương, gây nhiều tai nạn nghiêm trọng, thường xuyên ách tắc ngập lụt. Đề nghị Bộ trưởng cho biết với thực trạng của QL.6A (đoạn qua địa phận TP Hà Nội) khi nào được đầu tư.”

Về vấn đề này, Bộ GTVT xin được trả lời như sau:

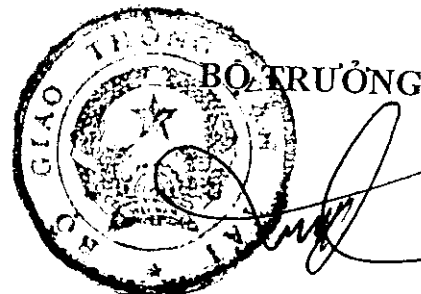
Trong mạng lưới quốc lộ của ta hiện nay, không có Quốc lộ 6A, và chỉ có Quốc lộ 6 kết nối Hà Nội - Hòa Bình - Sơn La - Điện Biên. Nếu đại biểu đề cập đến QL6 thì đoạn qua TP Hà Nội có chiều dài 38km đã được Bộ GTVT đầu tư hoàn thành trước năm 2000, quy mô 2-6 làn xe. Trên cơ sở đề nghị của UBND TP Hà Nội, Bộ GTVT đã có các Quyết định số 2283/QĐ-BGTVT ngày 25/10/2006, số 2052/QĐ-BGTVT ngày 03/7/2007, số 216/QĐ-BGTVT ngày 22/01/2008, số 3470/QĐ-BGTVT ngày 14/11/2008, số 2541/QĐ-BGTVT ngày 01/9/2009, số 280/QĐ-BGTVT ngày 28/01/2010 chuyển đoạn tuyến Quốc lộ 6 từ Km6+000 (Ngã Tư Sở - Đống Đa) đến Km38+000 (ranh giới Hà Nội và Hoà Bình) thành đường địa phương và bàn giao cho thành phố Hà Nội quản lý. Theo quy định của Luật Ngân sách, việc đầu tư mở rộng tuyến Quốc lộ 6 trên địa phận TP Hà Nội thuộc trách nhiệm của UBND TP Hà Nội.

Bộ GTVT xin báo cáo Đại biểu Quốc hội và kính đề nghị UBND TP Hà Nội xem xét, giải quyết đề nghị của Đại biểu Quốc hội Nguyễn Thị Tuyền.

Bộ GTVT trân trọng cảm ơn sự quan tâm của Đại biểu đối với công tác quản lý nhà nước ngành giao thông vận tải và sẽ tiếp tục phối hợp chặt chẽ với UBND TP Hà Nội để giải quyết các vấn đề liên quan./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- TTr Trương Tấn Viên;
- Sở GTVT TP Hà Nội;
- Lưu VT, Vụ KHĐT.



Hồ Nghĩa Dũng

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

Số: 7857/BGTVT-KHĐT

V/v: Trả lời ý kiến chất vấn của  
đại biểu Quốc hội Nguyễn  
Thúc Kháng – Đoàn ĐBQH  
tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**

**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

*Hà Nội, ngày 09 tháng 11 năm 2010*

Kính gửi:

- Đại biểu Quốc hội Nguyễn Thúc Kháng - Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu;
- Trưởng đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu;
- Ban Công tác đại biểu - UBTW Quốc hội;
- Bộ trưởng - Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Chủ tịch UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu.

Bộ Giao thông vận tải nhận được chất vấn của đại biểu Quốc hội Nguyễn Thúc Kháng, Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, gửi kèm công văn số 163/CV-KH8 ngày 08/11/2010 của Văn phòng Quốc hội với nội dung sau:

*"Xin quý Bộ cho biết tình hình triển khai xây dựng sân bay Long Thành".*

Về nội dung này, Bộ GTVT xin trả lời như sau:

Hiện nay, Bộ Giao thông vận tải đang chỉ đạo Tổng công ty Cảng hàng không Miền Nam lập Quy hoạch tổng thể Cảng hàng không quốc tế (CHKQT) Long Thành với một số nội dung chính như sau:

- Địa điểm: Tại huyện Long Thành, tỉnh Đồng Nai (vị trí đó được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 703/QĐ-TTg ngày 20/7/2010).

- Quy mô: Sân bay cấp 4F (theo mã chuẩn của Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế - ICAO), đáp ứng khả năng tiếp nhận được loại máy bay A380. Công suất Cảng hàng không khi hoàn thành qui hoạch: nhà ga hành khách đạt 100 triệu HK/năm, nhà ga hàng hóa đạt 5 triệu tấn HH/năm.

- Chức năng trong mạng cảng hàng không (CHK), sân bay dân dụng toàn quốc: Vai trò là CHK trung chuyển hành khách của khu vực Đông Nam Á.

- Phần kỳ đầu tư: Chia làm 2 giai đoạn:

+ Giai đoạn 1 đến năm 2020: Công suất 25 triệu HK/năm với tổng mức đầu tư giai đoạn là 6 tỷ USD (chọn phương án sử dụng đồng thời CHKQT Tân Sơn Nhất và CHKQT Long Thành).

+ Giai đoạn cuối (thời gian triển khai theo nhu cầu vận tải thực tế): Tổng công suất 100 triệu HK/năm và 5 triệu tấn HH/năm.

- Nguồn vốn đầu tư: Kết hợp nhiều nguồn khác nhau như ngân sách Nhà nước, vốn doanh nghiệp, vốn huy động trong và ngoài nước... với nhiều hình thức đầu tư như BOT, BT, PPP... tùy theo tính chất mỗi dự án thành phần.

Trong quá trình lập Quy hoạch Cảng hàng không quốc tế Long Thành, Bộ GTVT đã có báo cáo đầu kỳ trước lãnh đạo Chính phủ và đang chuẩn bị báo cáo cuối kỳ. Hiện nay, Hồ sơ dự án quy hoạch (do tổ hợp nhà thầu tư vấn JAC-ADPi-Almec lập) đã cơ bản hoàn thành, Bộ GTVT đang lấy kiến đóng góp của các Bộ ngành liên quan, UBND tỉnh Đồng Nai và thành phố Hồ Chí Minh và các tổ chức khoa học - kỹ thuật, xã hội để thẩm định. Bộ dự kiến sẽ trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, phê duyệt quy hoạch vào tháng 12 năm 2010.

Sau khi Quy hoạch được duyệt, Bộ GTVT sẽ tổ chức công bố Quy hoạch theo qui định, kêu gọi đầu tư và tổ chức thực hiện dự án theo tiến độ yêu cầu.

Bộ GTVT trân trọng cảm ơn đại biểu Quốc hội Nguyễn Thúc Kháng đã quan tâm đến lĩnh vực xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông vận tải.

**BỘ TRƯỞNG**

*Nơi nhận:*

- Như trên;
- TT Phạm Quý Tiêu;
- Cục HKVN;
- Lưu VT, Vụ KHĐT, VP.



**Hồ Nghĩa Dũng**

Số: 787/BGTVT-ATGT

V/v: Trả lời chất vấn đại biểu Quốc hội  
Nguyễn Tấn Trịnh - Đoàn đại biểu  
Quốc hội tỉnh Quảng Nam

Hà Nội, ngày 07 tháng 11 năm 2010

- Kính gửi: - Đại biểu Quốc hội Nguyễn Tấn Trịnh  
- Đoàn ĐBQH tỉnh Quảng Nam;  
- Trưởng đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Quảng Nam;  
- Bộ trưởng - Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;  
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;  
- Ủy ban TW Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;  
- Vụ Công tác đại biểu – Văn phòng Quốc hội.

Bộ Giao thông vận tải nhận được chất vấn của đại biểu Quốc hội Nguyễn Tấn Trịnh - Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Quảng Nam - tại văn bản số 55/CV-KH8 ngày 28/10/2010 của Văn phòng Quốc hội với nội dung:

*“Tai nạn giao thông đường bộ, đường sắt và cả đường thủy, nhìn chung không giảm, mà ngày một gia tăng. Bộ Giao thông vận tải là cơ quan quản lý Nhà nước. Đồng chí Bộ trưởng đã có những biện pháp gì để giảm bớt tai nạn này trong một thời gian ngắn?”*

*Theo Bộ trưởng, trách nhiệm của các ngành và chính quyền địa phương trong việc phối hợp để giải quyết vấn nạn này? .”*

Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải xin trả lời như sau:

**1. Tình hình và kết quả công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông:**

Trước hết, tôi xin gửi đến Đại biểu Quốc hội kèm theo công văn này các biểu số liệu về tai nạn giao thông (TNGT) và số liệu phương tiện vận tải đường bộ từ năm 2006 đến nay.

Qua số liệu thống kê có thể thấy, năm 2007, số người chết vì tai nạn giao thông tăng so với năm 2006. Tuy nhiên, từ năm 2008 đến nay, số người chết, bị thương và số vụ tai nạn giao thông đã liên tục giảm và có xu hướng được kiềm chế. Cụ thể, năm 2008, TNGT đã giảm mạnh trên cả 03 tiêu chí so với năm 2007 và là năm giảm nhiều số người chết nhất từ trước tới nay (*giảm 1.835 vụ tai nạn giao thông (-12,52%), giảm 1.564 người chết (-11,89%), giảm 2.487 người bị thương (-23,57%)*); năm 2009 so với năm 2008, tình hình TNGT vẫn được duy trì theo xu hướng giảm (*giảm 390 vụ (-3,0%), giảm 78 người chết (-0,7%), giảm 152 người bị thương (-1,9%)*); 9 tháng đầu năm 2010, tình hình tai nạn giao thông tiếp tục được kiềm chế. Các cơ quan quản lý



nhà nước về bảo đảm trật tự an toàn giao thông đánh giá để đạt được kết quả như trên có sự nỗ lực rất cao, sự phối hợp tương đối hiệu quả của các Bộ ngành, địa phương, các tổ chức chính trị - xã hội, xét trong bối cảnh: (i) số lượng phương tiện đưa vào khai thác đang tăng nhanh; (ii) tăng trưởng kinh tế cao kéo theo nhu cầu đi lại và vận chuyển tăng cao; (iii) do nguồn lực hạn chế nên tốc độ phát triển kết cấu hạ tầng không theo kịp tốc độ phát triển của phương tiện, các giải pháp ATGT đòi hỏi nguồn đầu tư lớn chưa được ưu tiên thực hiện. Đặc biệt, nếu xét tới chỉ tiêu số vụ tai nạn, số người bị thương và số người chết trong một năm trên 10.000 phương tiện (là một chỉ tiêu mà nhiều nước trên thế giới vẫn dùng để đánh giá về TNGT) thì TNGT ở Việt Nam liên tục giảm từ năm 2006 đến nay.

Mặc dù, vẫn còn xảy ra TNGT nghiêm trọng, TNGT đang là một vấn nạn lớn của chúng ta hiện nay, số liệu trên cho thấy thông tin phản ánh về tình hình tai nạn giao thông ngày một gia tăng là chưa hoàn toàn chính xác.

Để duy trì kết quả giảm thiểu TNGT, đòi hỏi sự quan tâm chỉ đạo quyết liệt hơn nữa của Chính phủ, sự phối hợp chặt chẽ giữa các Bộ, ngành liên quan và chính quyền địa phương. Tuy nhiên, với hoàn cảnh và điều kiện của đất nước ta hiện nay, chưa thể triển khai áp dụng những biện pháp có thể giảm bớt TNGT trong thời gian ngắn như Đại biểu đề xuất. Kinh nghiệm thế giới cho thấy, các nước đang phát triển phải mất vài thế hệ mới có thể giải quyết bài toán an toàn giao thông một cách bền vững.

Trong những năm qua, như Đại biểu đã biết, Bộ Giao thông vận tải đã phối hợp của các Bộ, ngành liên quan tham mưu trình Chính phủ thông qua Nghị quyết 32/2007/NQ-CP ngày 29 tháng 6 năm 2007 về một số giải pháp cấp bách nhằm kiểm chế tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông với các nhóm giải pháp chính là:

- *Đẩy mạnh và nâng cao chất lượng công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự an toàn giao thông;*
- *Tăng cường cưỡng chế thi hành pháp luật về trật tự an toàn giao thông đảm bảo phát huy tác dụng giáo dục, răn đe, phòng ngừa vi phạm;*
- *Nâng cao điều kiện an toàn của kết cấu hạ tầng giao thông, tập trung xóa các điểm đen, giải tỏa và lập lại trật tự hành lang an toàn giao thông đường bộ, đường sắt; tăng cường quản lý chất lượng kiểm định phương tiện cơ giới, kiên quyết loại bỏ xe hết niên hạn sử dụng, xe tự chế;*
- *Nâng cao chất lượng của đội ngũ lái xe và công tác đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe;*
- *Giảm thiểu thiệt hại do tai nạn giao thông gây ra như: bắt buộc đội mũ bảo hiểm khi tham gia giao thông bằng mô tô, xe máy kết hợp lập các trạm sơ cứu, cấp cứu tai nạn giao thông dọc các quốc lộ;*
- *Nâng cao hiệu lực quản lý nhà nước trong công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông.*

Thực hiện các giải pháp trên các Bộ, ngành liên quan, chính quyền địa phương các cấp đã chủ động xây dựng kế hoạch của từng ngành, từng địa phương để triển khai thực hiện từ năm 2007, tiếp tục duy trì, phát huy các kết quả đạt được trong các năm tiếp theo. Trong suốt quá trình thực hiện có sự phối kết hợp chặt chẽ giữa các đơn vị, tổ chức có liên quan.

Việc thực hiện đồng bộ các giải pháp tại Nghị quyết 32/2007/NQ-CP của Chính phủ, đặc biệt là việc thực hiện thành công giải pháp bắt buộc đội mũ bảo hiểm khi tham gia giao thông bằng mô tô, xe gắn máy, kết hợp với việc tăng cường tuần tra, kiểm soát, phát hiện và xử lý nghiêm các hành vi vi phạm nguy hiểm là nguyên nhân gây TNGT như: uống rượu bia, điều khiển phương tiện quá tốc độ quy định, đi không đúng phần đường, làn đường, chở quá số người quy định trên đường bộ; phương tiện thủy (đặc biệt là đò ngang chở khách qua sông) không đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật, không đăng ký, không có đủ dụng phao cứu sinh; lấn chiếm hành lang an toàn đường bộ, đường sắt..., tình hình TNGT đã có một số chuyển biến tích cực nêu trên.

## **2. Trách nhiệm của các Bộ ngành và địa phương:**

Như đã báo cáo Đại biểu trong phần trên, là Bộ chủ trì tham mưu, đề xuất các giải pháp về bảo đảm trật tự an toàn giao thông, giảm thiểu tai nạn giao thông, Bộ GTVT, theo chức năng, nhiệm vụ của mình, chú trọng các công tác chủ yếu sau đây: (i) Xây dựng cơ sở pháp lý để giải quyết vấn đề, phối hợp với các Bộ ngành và đơn đốc các địa phương thực hiện; (ii) Lập và triển khai thực hiện chiến lược, quy hoạch phát triển GTVT để kết nối và khai thác có hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông quốc gia với hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đô thị; (iii) Quản lý nhà nước về vận tải như: phương tiện vận tải; công tác đào tạo, cấp chứng chỉ người lái phương tiện vận tải; chính sách vận tải.

Trong các năm qua, có thể nói Bộ đã triển khai thực hiện tất cả các nhiệm vụ được giao, thể hiện ở các mặt sau.

Về cơ sở pháp lý, sau khi trình Chính phủ ban hành Nghị quyết 32/2007/NQ-CP ngày 29/6/2007, Bộ GTVT đã chủ động đề xuất, xây dựng và trình Chính phủ báo cáo Quốc hội về việc sửa đổi Luật Giao thông đường bộ 2001. Kết quả, Luật Giao thông đường bộ mới đã được Quốc hội thông qua năm 2008. Trên cơ sở của Luật, Bộ đã chủ trì xây dựng và trình Chính phủ ban hành hầu hết các Nghị định triển khai thực hiện Luật. Giao thông đường bộ năm 2008. Bộ cũng đã ban hành theo thẩm quyền nhiều thông tư hướng dẫn thi hành Luật và các nghị định. Các văn bản quy phạm pháp luật này là cơ sở để điều chỉnh các hoạt động liên quan đến phát triển và quản lý hạ tầng, phương tiện vận tải, người lái và hoạt động vận tải đường bộ, trong đó có nhiều quy định mới, phù hợp hơn với thực tiễn, đóng vai trò quan trọng cho công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông.

Về công tác lập và triển khai thực hiện quy hoạch phát triển GTVT, Bộ tiếp tục xây dựng, cập nhật, điều chỉnh các chiến lược phát triển tổng thể GTVT, các quy hoạch phát triển các lĩnh vực chuyên ngành đường bộ, đường sắt, hàng hải, hàng

không và đường thủy nội địa để trình phê duyệt và phê duyệt theo thẩm quyền; Trực tiếp triển khai các dự án hạ tầng GTVT quy mô lớn và có tính chất liên vùng theo quy hoạch với mục tiêu cải thiện hạ tầng GTVT quốc gia, liên kết đồng bộ, hiệu quả hơn với hạ tầng giao thông địa phương.

Về quản lý nhà nước đối với lĩnh vực vận tải, Bộ tập trung vào công tác hoàn thiện thể chế, chính sách hướng tới việc quản lý chất lượng phương tiện và người điều khiển phương tiện thông qua công tác đào tạo, chương trình đào tạo...

Bên cạnh công tác xây dựng thể chế nêu trên, công tác giáo dục, tuyên truyền, vận động và cưỡng chế đòi hỏi sự chủ động, phối hợp của các Bộ ngành khác và đặc biệt là của các địa phương. Luật tổ chức Hội đồng nhân dân và Ủy ban nhân dân đã quy định nhiệm vụ và quyền hạn của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, trong đó có lĩnh vực: giao thông vận tải; xây dựng, quản lý và phát triển đô thị... Đối với Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố, tại Điều 85, có quy định UBND các tỉnh, thành phố chịu trách nhiệm về “*bảo đảm trật tự an toàn giao thông trên địa bàn tỉnh*”. Trong quá trình cùng phối hợp thực hiện nhiệm vụ bảo đảm trật tự an toàn giao thông, Bộ GTVT nhận thấy ở những địa phương mà việc chỉ đạo, phối hợp có biểu hiện lơ là thì tình hình tai nạn giao thông sẽ có diễn biến phức tạp, tai nạn giao thông tăng lên.

Trong bối cảnh chúng ta chưa đủ nguồn lực cần thiết đầu tư để có ngay hệ thống hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại, phân bổ hợp lý, để tiếp tục kiểm chế tai nạn giao thông và phần đầu giảm tai nạn giao thông, trong thời gian tới, công tác phối hợp của các bộ, ngành và chính quyền địa phương các cấp tiếp tục tập trung vào các nhiệm vụ trọng tâm sau:

- Phối hợp để hoàn thiện, bổ sung các văn bản quy phạm pháp luật về bảo đảm trật tự an toàn giao thông trọng tâm là các quy định về xử phạt vi phạm hành chính về giao thông đường bộ, hàng hải, đường thủy nội địa;

- Phối hợp với các tổ chức đoàn thể ở Trung ương và địa phương duy trì các hoạt động tuyên truyền phổ biến pháp luật về bảo đảm trật tự an toàn giao thông, xây dựng “*văn hóa giao thông*”;

- Ngành giáo dục và đào tạo duy trì hoạt động giáo dục pháp luật về bảo đảm trật tự an toàn giao thông trong trường học cho học sinh, sinh viên với trọng tâm vận động học sinh đội mũ bảo hiểm, không điều khiển xe mô tô, xe máy khi chưa đủ tuổi quy định, chưa có giấy phép lái xe; các tổ chức đoàn thể tiếp tục vận động đoàn viên, hội viên gương mẫu và vận động người thân ở gia đình và nơi cư trú chấp hành pháp luật về trật tự an toàn giao thông;

- Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công an chỉ đạo lực lượng Thanh tra giao thông, cảnh sát Giao thông và lực lượng cảnh sát khác tăng cường phối hợp trong công tác thanh tra, kiểm tra xử lý các vi phạm về bảo đảm trật tự an toàn giao thông là nguyên nhân gây tai nạn giao thông: vi phạm về tốc độ; đi không đúng phân đường, làn đường; vượt đèn đỏ; vi phạm quy định về nồng độ cồn; không đội mũ bảo hiểm; đồ ngang chõ khách ngang sông không đăng ký, đăng kiểm, không có đủ áo phao; tự ý mở đường

ngang trên đường sắt; lái xe chở khách, xe tải vi phạm quy định về quản lý hoạt động vận tải;

- Bộ Giao thông vận tải chỉ đạo các Cục quản lý chuyên ngành, các Sở Giao thông vận tải tăng cường công tác duy tu, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông, phát hiện xử lý kịp thời các điểm đen trên đường bộ, đường ngang mất an toàn, tổ chức giao thông hợp lý, rà soát, bổ sung đầy đủ biển báo hiệu giao thông; đẩy nhanh tiến độ thi công các công trình đường bộ; tăng cường chấn chỉnh hoạt động vận tải khách bằng ô tô, đẩy mạnh hoạt động tuyên truyền giáo dục đạo đức nghề nghiệp, kỹ năng lái xe an toàn cho đội ngũ lái xe khách, bảo đảm an toàn cho người và phương tiện.

- Các Bộ ngành và địa phương trong phạm vi lĩnh vực quản lý nhà nước của mình thường xuyên kiểm tra đôn đốc việc thực hiện công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông tại các lĩnh vực, địa phương, các tuyến giao thông trọng điểm có tai nạn giao thông cao...

Bộ Giao thông vận tải trân trọng cảm ơn đại biểu Quốc hội Nguyễn Tấn Trịnh đã quan tâm, góp ý kiến cho công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông và mong tiếp tục nhận được sự ủng hộ, đóng góp của Đồng chí trong thời gian tới./.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- UBND, HĐND, Sở GTVT tỉnh Quảng Nam (để phê duyệt);
- TTr. L.M. Hùng;
- Chánh Văn phòng BGTVT( để tổng hợp);
- Lưu VT, ATGT (2).

**BỘ TRƯỞNG**



**Hồ Nghĩa Dũng**

**Bảng tổng hợp tai nạn giao thông các năm 2006-2010**

TNGT	Năm 2006									Năm 2007								
	Số vụ			Số người chết			Số người bị thương			Số vụ			Số người chết			Số người bị thương		
	Tổng số	So với năm trước		Tổng số	So với năm trước		Tổng số	So với năm trước		Tổng số	So với năm trước		Tổng số	So với năm trước		Tổng số	So với năm trước	
		+/-	%		+/-	%		+/-	%		+/-	%		+/-	%			
Đường bộ	14.161	-20	0,14	12373	1189	10,63	11097	-663	-5,64	13985	-176	-1,24	12800	427	3,45	10266	-831	-7,49
Đường sắt	292	19	6,96	136	-23	-14,47	158	-83	-34,44	379	87	29,79	169	29	20,71	237	79	50,00
Đường thủy	215	-13	-5,70	210	46	28,05	18	-3	-14,29	213	24	12,70	165	-23	-12,23	27	11	68,8
Hàng hải	59	-1	-1,67	38	23	153,33	15	15	100,0	47	-12	-20,34	16	-22	-57,89	16	1	6,67
<b>Cộng</b>	<b>14.727</b>	<b>25</b>	<b>0,17</b>	<b>12757</b>	<b>1235</b>	<b>10,72</b>	<b>11288</b>	<b>-734</b>	<b>-6,11</b>	<b>14624</b>	<b>-77</b>	<b>-0,52</b>	<b>13150</b>	<b>411</b>	<b>3,23</b>	<b>10546</b>	<b>-740</b>	<b>-6,56</b>

TNGT	Năm 2008									Năm 2009								
	Số vụ			Số người chết			Số người bị thương			Số vụ			Số người chết			Số người bị thương		
	Tổng số	So với năm trước		Tổng số	So với năm trước		Tổng số	So với năm trước		Tổng số	So với năm trước		Tổng số	So với năm trước		Tổng số	So với năm trước	
		+/-	%		+/-	%		+/-	%		+/-	%		+/-	%		+/-	%
Đường bộ	12.065	-1920	-13,73	11243	-1557	-15,57	7771	-2495	-24,30	11758	-370	-3,05	11094	-149	-1,33	7559	-212	-2,73
Đường sắt	436	57	15,04	190	21	21	260	23	-9,7	468	32	32	226	36	18,95	324	64	24,62
Đường thủy	256	16	6,67	143	-30	-30	28	-4	-12,50	197	-59	-59	181	38	26,57	27	-3	-10,00
Hàng hải	59	12	25,53	18	2	2	5	-11	-68,75	69	7	7	15	-3	-16,67	4	-1	-20,00
<b>Cộng</b>	<b>12.816</b>	<b>-1.835</b>	<b>-12,52</b>	<b>1.1594</b>	<b>-1564</b>	<b>-11,89</b>	<b>8064</b>	<b>-2487</b>	<b>-23,57</b>	<b>1.2492</b>	<b>-390</b>	<b>-3,03</b>	<b>11.516</b>	<b>-78</b>	<b>-0,67</b>	<b>7.914</b>	<b>-152</b>	<b>-1,88</b>

TNGT	9 tháng Năm 2010								
	Số vụ			Số người chết			Số người bị thương		
	Tổng số	So với năm trước		Tổng số	So với năm trước		Tổng số	So với năm trước	
		+/-	%		+/-	%		+/-	%
Đường bộ	9611	1087	12,75	8109	-69	-0,84	7238	1747	31,82
Đường sắt	371	-45	-10,82	177	28	18,79	221	-3	-1,34
Đường thủy	143	-12	-7,74	105	-51	-32,69	9	-1	-10,00
Hàng hải	20	-38	-65,52	4	-5	-55,56	12	8	200,0
<b>Cộng</b>	<b>10145</b>	<b>992</b>	<b>10,84</b>	<b>8395</b>	<b>-97</b>	<b>-1,14</b>	<b>7480</b>	<b>1751</b>	<b>30,56</b>

## Bảng tổng hợp tình hình phương tiện giao thông cơ giới

Năm 2006						Năm 2007				
Phương tiện		Số người chết và bị thương/ 10.000 pt				Phương tiện	Số người chết và bị thương/ 10.000 pt			
		Số người chết		Số người bị thương			Số người chết		Số người bị thương	
Ô tô	972.912					1.106.617				
Xe máy	18.615.960					21.721.282				
<b>Cộng</b>	<b>19.588.872</b>	<b>6,32</b>	<b>-0,12</b>	<b>5,66</b>	<b>-1,2</b>	<b>22.827.899</b>	<b>5,76</b>	<b>- 0,56</b>	<b>4,94</b>	<b>- 0,72</b>

Năm 2008						Năm 2009				
Phương tiện		Số người chết và bị thương/ 10.000 pt				Phương tiện	Số người chết và bị thương/ 10.000 pt			
		Số người chết		Số người bị thương			Số người chết		Số người bị thương	
Ô tô	1.361.645					1.535.987				
Xe máy	25.481.039					28.431.079				
<b>Cộng</b>	<b>26.842.484</b>	<b>4,19</b>	<b>-1,47</b>	<b>2,9</b>	<b>-2,04</b>	<b>29.967.066</b>	<b>3,84</b>	<b>-0,35</b>	<b>2,64</b>	<b>-0,26</b>

9 tháng năm 2010					
Phương tiện		Số người chết và bị thương/ 10.000 pt			
		Số người chết		Số người bị thương	
Ô tô	1.663.556				
Xe máy	30.665.081				
<b>Cộng</b>	<b>32.328.637</b>	<b>2,51</b>	<b>-1,33</b>	<b>2,24</b>	<b>-0,40</b>

Số: 7421 /BGTVT-QLXD  
V/v: Trả lời chất vấn của đại biểu Quốc  
hội Huỳnh Văn Tiếp - Đoàn ĐBQH  
TP Cần Thơ.

Hà Nội, ngày 10 tháng 11 năm 2010

Kính gửi:

- Đại biểu Quốc hội Huỳnh Văn Tiếp - Đoàn đại biểu Quốc hội Thành phố Cần Thơ;
- Trưởng đoàn Đại biểu Quốc hội Thành phố Cần Thơ;
- Vụ Công tác đại biểu – Văn phòng Quốc hội;
- Bộ trưởng, Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Chủ tịch UBND Thành phố Cần Thơ.

Bộ GTVT nhận được chất vấn của Đại biểu Quốc hội Huỳnh Văn Tiếp - Đoàn đại biểu Quốc hội Thành phố Cần Thơ - gửi kèm theo công văn số 113/CV-KH8 ngày 03/11/2010 của Văn phòng Quốc hội với nội dung chất vấn:

*"1. Bộ trưởng cho biết dự án kênh đào Quan Chánh Bó khởi công năm 2009, hiện nay tiến độ thế nào? Chắc chắn tháng, năm nào hoàn thành đưa vào sử dụng?"*

*2. Cừ tri và doanh nghiệp ở Cần Thơ đang kiến nghị trong lúc kênh Quan Chánh Bó còn lâu mới hoàn thành – cừ tri kiến nghị Chính phủ cho chủ trương nạo vét luồng Định An theo phương thức BOT, do một doanh nghiệp nước ngoài đầu tư. Quan điểm của Bộ trưởng như thế nào?"*

Về nội dung này, Bộ GTVT xin trả lời như sau:

Bộ GTVT cũng đã nhận được ý kiến chất vấn của đại biểu Quốc hội Lê Văn Tâm, Đoàn đại biểu Quốc hội TP Cần Thơ - về các nội dung này và đã có trả lời tại văn bản số 7654/BGTVT-KHĐT ngày 1/11/2010, cụ thể như sau:

### **1. Tiến độ thực hiện nạo vét luồng Định An và dự án kênh Quan Chánh Bó**

Thủ tướng Chính phủ có Quyết định số 344/2005/QĐ-TTg ngày 26/12/2005 về phương hướng, nhiệm vụ và kế hoạch phát triển giao thông vận tải vùng đồng bằng Sông Cửu Long đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020, trong đó yêu cầu: *"Trước mắt tiến hành nạo vét duy tu hàng năm với mức độ chạy tàu hạn chế có lợi dụng thủy triều cho tàu đến 5.000 tấn - 10.000 tấn, xây dựng luồng tàu mới qua kênh Quan Chánh Bó để các tàu có trọng tải tới 20.000 DWT ra, vào Sông Hậu"*.

Thực hiện nhiệm vụ trên đây, Bộ GTVT đã và đang triển khai các công việc liên quan sau đây:

### **1.1. Nạo vét duy tu luồng Định An**

Công tác nạo vét duy tu luồng Định An năm 2010, với độ sâu đáy luồng -2,3m (Hải đồ) cho tàu trọng tải đến 5.000DWT giảm tải hành hải, khối lượng nạo vét 282.000 m<sup>3</sup>, kinh phí 20,6 tỷ đồng, đã hoàn thành ngày 06/8/2010. Đây là công việc hàng năm của cơ quan bảo đảm an toàn hàng hải nhưng chỉ duy trì độ sâu luồng nạo vét được khoảng 1 – 2 tháng.

### **1.2. Dự án xây dựng luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào Sông Hậu qua kênh Quan Chánh Bó**

- Được sự chấp thuận của Thủ tướng Chính phủ, Bộ GTVT đã có quyết định số 3744/QĐ-BGTVT ngày 30/11/2007 phê duyệt dự án đầu tư xây dựng công trình Luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào Sông Hậu qua kênh Quan Chánh Bó đáp ứng cho tàu 10.000 - 20.000DWT hành hải. Dự án đã được khởi công vào tháng 12/2009.

- Do có nhiều thay đổi trong công tác đền bù, giải phóng mặt bằng, sự biến động về giá trong thời gian qua, đồng thời tuyến đê bảo vệ luồng cần có sự phối hợp với đê chắn sóng dự án Trung tâm Nhiệt điện Duyên Hải, hiện dự án cần được phê duyệt điều chỉnh. Do vậy, tiến độ thực hiện dự án sẽ có sự thay đổi nhất định, dự kiến dự án sẽ thông luồng cơ bản vào năm 2012.

**2. Trong lúc kênh Quan Chánh Bó còn lâu mới hoàn thành, cử tri và các doanh nghiệp ở Cần Thơ kiến nghị Chính phủ cho chủ trương nạo vét luồng Định An theo phương thức BOT do một doanh nghiệp nước ngoài đầu tư và quản điểm của Bộ trưởng như thế nào?**

Để đảm bảo cho luồng vào Sông Hậu qua cửa Định An đáp ứng cho tàu 5.000 - 10.000DWT, hiện Bộ GTVT đang chỉ đạo triển khai theo hai hướng:

#### **a. Thực hiện theo hình thức BOT:**

Thủ tướng Chính phủ đã có văn bản số 1390/TTg-KTN ngày 26/8/2008 đồng ý chỉ định Công ty TNHH Xây dựng và Thương mại Quang Vinh lập đề xuất dự án nạo vét duy tu luồng qua cửa Định An cho tàu 5.000DWT - 10.000 DWT ra vào sông Hậu. Ngày 04/9/2008, Bộ GTVT đã có Quyết định số 2701/QĐ-BGTVT giao Cục Hàng hải Việt Nam là cơ quan Nhà nước có thẩm quyền ký kết hợp đồng BOT dự án nạo vét duy tu luồng qua cửa Định An với mức độ chạy tàu hạn chế, lợi dụng thủy triều cho tàu 5.000 DWT - 10.000 DWT ra vào sông Hậu theo hình thức BOT.

Phương án đề xuất của Nhà đầu tư còn nhiều nội dung không khả thi về kinh tế - kỹ thuật. Bộ GTVT đã chỉ đạo Cục Hàng hải VN hướng dẫn Nhà đầu tư hoàn chỉnh hồ sơ. Hồ sơ đề xuất sau khi chỉnh sửa hiện đang được Bộ GTVT thẩm định lại và dự kiến báo cáo Thủ tướng Chính phủ vào tháng 11/2010.

#### **b. Lập dự án để mời thầu quốc tế theo hình thức EPC trong trường hợp thực hiện không thành công dự án BOT**

Bộ GTVT đã có Quyết định số 2467/QĐ-BGTVT ngày 12/8/2008 cho phép lập dự án, hiện Cục Hàng hải Việt Nam triển khai thực hiện lập dự án song song với



quá trình thẩm định hồ sơ đề xuất dự án BOT của Công ty Quang Vinh nói trên, làm cơ sở nghiên cứu, triển khai trong trường hợp thực hiện không thành công dự án BOT.

Trong trường hợp có doanh nghiệp nước ngoài quan tâm đầu tư theo hình thức BOT, Bộ GTVT hoan nghênh doanh nghiệp lập báo cáo đề xuất dự án, trình cơ quan có thẩm quyền quyết định.

Bộ GTVT xin trân trọng cảm ơn đại biểu Quốc hội Huỳnh Văn Tiếp đã quan tâm đến công tác quản lý nhà nước ngành giao thông vận tải./.

*Nơi nhận:*

- Như trên;
- UBND tỉnh Trà Vinh;
- Cục HHVN;
- Lưu: VT, QLXD (3).



**BỘ TRƯỞNG**

**Hồ Nghĩa Dũng**

Số: 8004 /BGTVT-KHĐT

Hà Nội, ngày 15 tháng 11 năm 2010

V/v: Trả lời chất vấn của đại biểu Quốc hội  
Nguyễn Vinh Hà – Đoàn ĐBQH tỉnh  
Kon Tum

Kính gửi:

- Đại biểu Nguyễn Vinh Hà – Đoàn ĐBQH tỉnh Kon Tum;
- Trưởng đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Kon Tum;
- Ban Công tác đại biểu - UBTVQH;
- Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Bộ trưởng - Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;

Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT) nhận được chất vấn của đại biểu Quốc hội Nguyễn Vinh Hà - Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Kon Tum - tại công văn số 2719/CV-KH8 ngày 05/11/2010. Về các nội dung này, Bộ GTVT xin trả lời như sau:

**1. Nội dung 1: “Đề nghị Bộ trưởng cho biết giải pháp xã hội hoá nguồn vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trong điều kiện nguồn vốn đầu tư nhà nước hàng năm ngày càng giảm? Việc thực hiện xã hội hoá phí giao thông đường bộ gặp những khó khăn gì? Giải pháp khắc phục?”**

*a) Về giải pháp xã hội hoá nguồn vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trong điều kiện nguồn vốn đầu tư nhà nước hàng năm ngày càng giảm:*

Để đáp ứng yêu cầu phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải, với nguồn ngân sách Nhà nước rất hạn hẹp, việc xã hội hoá nguồn vốn đầu tư phát triển hạ tầng giao thông là xu thế tất yếu ở Việt Nam hiện nay cũng như nhiều nước trong khu vực. Thực hiện chủ trương này, trước đây, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 77/CP ngày 18/06/1997 hướng dẫn đầu tư theo Hợp đồng Xây dựng - Kinh doanh - Chuyển giao (BOT), Hợp đồng Xây dựng - Chuyển giao - Kinh doanh (BTO) và Hợp đồng Xây dựng - Chuyển giao (BT). Để phù hợp với điều kiện phát triển kinh tế xã hội từng thời kỳ, cải thiện môi trường đầu tư, khuyến khích thu hút vốn đầu tư ngoài ngân sách, Chính phủ đã từng bước điều chỉnh, sửa đổi thay thế và đã ban hành Nghị định số 78/2007/NĐ-CP ngày 11/5/2007, hiện nay là Nghị định số 108/2009/NĐ-CP ngày 27/11/2009.

Về phía Bộ GTVT, trên cơ sở hướng dẫn của các Nghị định, hàng năm, Bộ đã cập nhật, ban hành danh mục kêu gọi đầu tư các dự án GTVT rộng rãi trong và ngoài nước và đã tổ chức xúc tiến, kêu gọi đầu tư tại một số thị trường tiềm năng (như Nhật Bản, Hàn Quốc...). Bên cạnh đó, Bộ đã từng bước nâng cao năng lực cán bộ, hoàn thiện thể chế chính sách, hình thành bộ máy, tổ chức của cơ quan nhà nước có thẩm quyền, tạo điều kiện thuận lợi tối đa cho Nhà đầu tư tiếp xúc và tham gia đầu tư.

Đến nay, Bộ GTVT đã triển khai 27 dự án theo phương thức đầu tư BOT, thu phí đường để hoàn vốn, tổng mức đầu tư các dự án khoảng 357.000 tỷ đồng. Một số dự án đã đưa vào khai thác phát huy hiệu quả đầu tư (như QL 1A tránh TP Vinh, tuyến tránh

TP Vinh Yên...). Mặc dù có khá nhiều dự án đã được đầu tư theo hình thức BOT nhưng thực tế cho thấy hình thức này mới chỉ thành công ở một vài dự án quy mô nhỏ, có khả năng thu hồi vốn nhanh. Đối với các dự án kinh phí đầu tư lớn nếu chỉ thông qua thu phí để hoàn vốn là không khả thi. Do vậy, cần thiết phải có thêm hình thức kết hợp đầu tư giữa nhà nước và tư nhân. Hiện nay, Bộ GTVT đang phối hợp với các Bộ, ngành liên quan để xây dựng, hoàn thiện khung chính sách đầu tư theo mô hình PPP (Hợp tác Nhà nước - Tư nhân). Thủ tướng Chính phủ đã đồng ý cho phép Bộ áp dụng thí điểm mô hình PPP cho 2 dự án đường bộ cao tốc Dầu Giây - Phan Thiết và Ninh Bình - Thanh Hoá. Trên cơ sở đó, từng bước hình thành, hoàn thiện thể chế - chính sách, giải pháp huy động nguồn vốn ngoài ngân sách để đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông. Đồng thời, Bộ GTVT đã phối hợp với các địa phương thực hiện phương thức đầu tư các dự án từ nguồn vốn khai thác quỹ đất (như dự án Vành đai 4 Hà Nội, đại lộ Thăng Long...).

**b) Về việc khó khăn khi thực hiện xã hội hoá phí giao thông đường bộ:**

Do trước đây người tham gia giao thông thường quen với việc sử dụng đường miễn phí, do vậy, khi phải trả phí để đi lại, thường có phản ứng không đồng thuận. Ngoài ra, chi phí đầu tư xây dựng của Việt Nam thì tương ứng với khu vực, để khả thi thì mức thu phí cũng phải tương đương. Tuy nhiên, mức thu nhập bình quân đầu người của nước ta hiện tại còn thấp hơn so với khu vực, việc áp dụng mức phí như các nước trong khu vực là không khả thi. Do vậy, các dự án đầu tư hạ tầng giao thông rất khó hấp dẫn nhà đầu tư.

**c) Một số giải pháp khắc phục:**

Bộ GTVT tiếp tục phối hợp với các Bộ, ngành liên quan:

+ Sớm ban hành quy định hướng dẫn lựa chọn nhà đầu tư, đảm bảo minh bạch, công khai; ban hành quy định hướng dẫn chỉ tiêu tài chính, đưa ra mức phí mới cho phù hợp với thời điểm hiện nay (Do quy định hướng dẫn chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí sử dụng đường bộ ban hành từ năm 2004 đến nay không còn phù hợp).

+ Trên cơ sở các dự án thí điểm mô hình PPP, sớm ban hành khung chính sách chung cho các dự án PPP.

+ Đào tạo nguồn nhân lực có năng lực thực hiện các dự án theo phương thức PPP, đặc biệt là năng lực đánh giá về mặt tài chính, lựa chọn nhà đầu tư.

+ Tích cực tổ chức xúc tiến đầu tư các dự án trong và ngoài nước.

+ Trên cơ sở danh mục kêu gọi đầu tư và thứ tự ưu tiên, hàng năm, Bộ GTVT sẽ đề nghị Chính phủ dành riêng một khoản kinh phí hỗ trợ cho dự án để tạo hấp dẫn cho nhà đầu tư (đảm bảo khả thi về mặt tài chính).

**2. Nội dung 2: “Đề nghị Bộ trưởng cho biết công tác quản lý đầu tư xây dựng ngành GTVT gặp khó khăn, vướng mắc gì trong điều kiện phân cấp quản lý đầu tư ngày càng tăng. Bình luận về mối quan hệ về quản lý đầu tư giữa Trung ương (Bộ GTVT) và địa phương trong lĩnh vực GTVT (về kết cấu hạ tầng GTVT), để giải quyết hài hoà giữa lợi ích trung ương - địa phương.”**

**a) Về khó khăn, vướng mắc trong điều kiện phân cấp ngày càng tăng:**

Tôi muốn đề cập tới quan hệ quản lý đầu tư xây dựng ngành GTVT dưới góc độ nguồn vốn được phân bổ. Như đại biểu đã biết, về cơ bản, có hai nguồn vốn ngân sách dành cho đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông: (i) Nguồn ngân sách nhà nước

được trung ương phân bổ trực tiếp cho địa phương quản lý; và (ii) Nguồn ngân sách nhà nước do Bộ GTVT quản lý.

Về nguồn ngân sách phân bổ cho địa phương quản lý, Ủy ban nhân dân các địa phương được phân cấp quản lý và là cơ quan chịu trách nhiệm toàn bộ về công tác quản lý nguồn vốn này để triển khai các dự án phát triển hạ tầng giao thông ở địa phương theo quy định.

Đối với nguồn ngân sách do Bộ GTVT quản lý, nhìn chung, nguồn này được sử dụng cho phát triển kết cấu hạ tầng quan trọng thuộc phạm vi quản lý của Bộ GTVT, mang tính chất quốc gia, liên vùng như hệ thống quốc lộ, đường bộ cao tốc, cảng biển, cảng hàng không – sân bay, các tuyến đường thủy do trung ương quản lý... Tuy vậy, trong một số trường hợp, như liên quan đến sử dụng vốn ODA của nhà tài trợ cho các chương trình/dự án mang tính chất vùng và quốc gia, có thể nguồn vốn này cũng được sử dụng để đầu tư xây dựng mới, nâng cấp, cải tạo kết cấu hạ tầng do địa phương là người quản lý (ví dụ, các đường tỉnh, đường giao thông nông thôn, cầu yếu...).

Như đại biểu đã biết, những năm gần đây, ngoài phân cấp trực tiếp giữa trung ương - địa phương như trước đây, gần đây, Bộ GTVT đã tăng cường phân cấp cho nhiều địa phương trong việc quản lý, sử dụng nguồn ngân sách nhà nước cấp cho Bộ GTVT quản lý.

Với khối lượng công tác xây dựng cơ bản thực hiện hàng năm ngày một tăng, Bộ GTVT chủ trương tăng cường phân cấp quản lý thực hiện các dự án hạ tầng giao thông cho các Cục quản lý chuyên ngành và địa phương. Bộ chỉ trực tiếp quản lý những dự án quy mô lớn, phức tạp về kỹ thuật và có tính liên vùng. Các Cục quản lý chuyên ngành và các địa phương được phân cấp thực hiện các dự án quy mô vừa và nhỏ theo quy định. Đối với nguồn vốn này, Bộ GTVT chịu trách nhiệm quản lý chung, tuy nhiên, rất nhiều cơ quan tại địa phương trên cả nước (chủ yếu là các Sở GTVT) được Bộ phân cấp, ủy quyền thực hiện nhiệm vụ chủ đầu tư các dự án/hợp phần dự án và do vậy cũng có trách nhiệm quản lý nguồn vốn ngân sách cấp qua Bộ GTVT theo quy định.

Phân cấp nói chung là chủ trương đúng khi tạo được sự chủ động, sáng tạo hơn và nâng cao trách nhiệm cho địa phương khai thác được nguồn lực, nâng cao hiệu lực, hiệu quả công tác, mở rộng đối tượng tham gia quản lý... Tuy nhiên, phân cấp cũng tồn tại một số khó khăn vướng mắc sau:

+ Trong điều kiện nguồn lực hạn chế, việc phân cấp khi các điều kiện chưa đáp ứng (qui hoạch, bộ máy và nguồn nhân lực, cơ chế giám sát đánh giá đầu tư, cơ chế phối hợp) sẽ làm phân tán nguồn lực, sử dụng nguồn lực thiếu hiệu quả và một số mục tiêu quốc gia có thể bị ảnh hưởng.

+ Do phân cấp triệt để nhưng thiếu cơ chế phối hợp cũng như không xác định rõ trách nhiệm nên một số địa phương việc cung cấp số liệu thống kê còn thiếu, dẫn đến việc tham mưu cho Chính phủ trong việc hoạch định chính sách vĩ mô chưa đáp ứng yêu cầu. Đồng thời, điều này cũng gây khó khăn trong thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành.

+ Sự phối kết hợp các nguồn lực đầu tư giữa trung ương và địa phương cần phát huy hiệu quả hơn, điển hình là việc khai thác quỹ đất trong việc đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông.

**b) Về mối quan hệ quản lý đầu tư ngành GTVT giữa Bộ và địa phương và hài hòa lợi ích trung ương - địa phương:**

Xu hướng tăng cường phân cấp này, đặc biệt là phân cấp cho các địa phương quản lý đầu tư các dự án hạ tầng giao thông bằng nguồn vốn do Bộ GTVT quản lý, sẽ tiếp tục được Bộ triển khai vì mang lại lợi ích cho các bên liên quan: (i) nhìn chung, tiến độ thực hiện và giải ngân của toàn ngành GTVT ở các dự án hạ tầng giao thông được cải thiện; (ii) nâng cao năng lực quản lý thực hiện dự án của Sở GTVT nhiều địa phương; (iii) Bộ GTVT có điều kiện tập trung vào công tác hướng dẫn, kiểm tra, giám sát, đôn đốc thực hiện...

Bộ GTVT xác định đây là lợi ích chung của toàn ngành, không có lợi ích riêng của trung ương (Bộ GTVT) và của địa phương. Bộ GTVT chủ trương sẽ tiếp tục phân cấp cho địa phương có đầy đủ năng lực quản lý nguồn vốn và dự án.

Để tiếp tục việc phân cấp, ủy quyền cho các địa phương về quản lý đầu tư xây dựng cơ bản, trong thời gian tới, Bộ GTVT đặc biệt chú trọng các công tác sau:

+ Nâng cao chất lượng công tác quy hoạch, chiến lược. Việc quyết định chủ trương đầu tư cần tuân thủ quy hoạch chiến lược, có xét đến thứ tự ưu tiên trong điều kiện nguồn lực hạn chế, ưu tiên nguồn lực thực hiện các dự án quan trọng cấp bách. Đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông có trọng điểm để tạo nên "hạt nhân", tạo động lực vùng trên cơ sở tính đến liên kết vùng, liên kết quốc gia, liên kết quốc tế, có tính đến đặc thù địa phương.

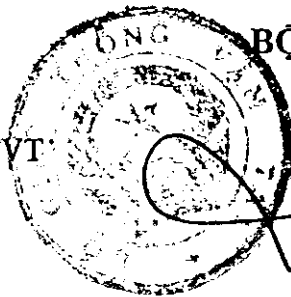
+ Đề xuất, xây dựng cơ chế phối hợp rõ ràng, chặt chẽ giữa trung ương và địa phương để phát huy, phối hợp các nguồn lực đầu tư, điển hình là việc khai thác quỹ đất để đầu tư hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông; thống kê và cung cấp số liệu về kết cấu hạ tầng GTVT của các địa phương phục vụ cho công tác nghiên cứu hoạch định chính sách vĩ mô.

+ Có sự phối hợp, hỗ trợ tối đa của Bộ ngành trong xúc tiến đầu tư không chỉ hệ thống giao thông quốc gia mà cả hệ thống giao thông địa phương.

Bộ Giao thông vận tải trân trọng cảm ơn đại biểu Quốc hội đã quan tâm đến công tác quản lý nhà nước ngành giao thông vận tải./.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- TTr Trương Tấn Viên;
- Tỉnh ủy, HĐND, UBND, Sở GTVT tỉnh Kon Tum;
- Lưu VT, KHĐT.



**Hồ Nghĩa Dũng**

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  
**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 8075 /BGTVT-QLXD

V/v: Trả lời chất vấn của Đại biểu  
Quốc hội Phạm Thị Hòa –  
Đoàn ĐBQH tỉnh An Giang

Hà Nội, ngày 16 tháng 11 năm 2010

Kính gửi:

- Đại biểu Quốc hội Phạm Thị Hòa - Đoàn ĐBQH tỉnh An Giang;
- Trưởng đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh An Giang;
- Ban Dân nguyện, Ban Công tác đại biểu - UBTW Quốc hội;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Bộ trưởng - Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Bí thư Tỉnh ủy tỉnh An Giang;
- Chủ tịch HĐND tỉnh An Giang;
- Chủ tịch UBND tỉnh An Giang.

Bộ GTVT đã nhận được chất vấn của đại biểu Quốc hội Phạm Thị Hòa, Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh An Giang, tại công văn số 173/CV-KH8 của Văn phòng Quốc hội ngày 10/11/2010 với nội dung:

*“Quốc lộ 91 đoạn từ thị trấn Nhà Bàng đến khu kinh tế cửa khẩu Tịnh Biên theo nguyện vọng cử tri là đề nghị mở rộng đường để đảm bảo lưu lượng xe qua lại. Tuy nhiên, khi khởi công thực hiện thì chỉ nâng cao đường, không mở rộng. Cử tri địa phương rất bức xúc vì nền hạ đường vẫn còn tốt, đồng thời không nằm trong vùng lũ, do đó không cần thiết nâng cao đường, mà phải mở rộng vì nếu không mở rộng đường thì không thể đảm bảo an toàn giao thông, đáp ứng nhu cầu lưu lượng xe qua lại nhiều như hiện nay. Vì thế, cử tri địa phương đề nghị Chính phủ, Bộ GTVT nên xem xét lại vấn đề nêu trên và có sự giải trình cho cử tri biết nguyện nhân chọn phương án nâng cao đường.”*

Về nội dung này, Bộ GTVT xin trả lời như sau:

Bộ GTVT đã nhận được đề nghị tương tự của Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh An Giang về kiến nghị của cử tri trước kỳ họp thứ 8, Quốc hội khóa XII. Bộ GTVT đã có văn bản số 7627/BGTVT-KHĐT ngày 01/11/2010 trả lời với nội dung cụ thể như sau:

Dự án đầu tư nâng cấp QL.91 đoạn Châu Đốc - Tịnh Biên, tỉnh An Giang đã được Bộ GTVT phê duyệt với quy mô, tiêu chuẩn đường cấp IV đồng bằng. Dự án có tổng chiều dài tuyến là 29,3Km trong đó, xây dựng mới 12,7 Km; cải tạo nâng cấp 16,6 Km; làm mới 11 cầu, sửa chữa 01 cầu.

Tuyến quốc lộ 91 hiện hữu được đầu tư qua nhiều giai đoạn, một số đoạn đã bị hư hỏng xuống cấp nghiêm trọng, các đoạn còn lại mặt đường còn khá tốt như phản ánh của cử tri. Tuy nhiên, để đảm bảo cường độ mặt đường theo tiêu chuẩn đường cấp IV đồng bằng phù hợp với cấp đường được duyệt, Tư vấn thiết kế đã nghiên cứu đo đạc, đánh giá cường độ mặt đường cũ, kết quả tính toán kết cấu đoạn từ thị trấn Nhà Bàng đến cửa khẩu Tịnh Biên cần phải tăng cường kết cấu áo đường bằng móng cấp phối đá dăm và thảm bê tông nhựa nóng mặt đường để đảm bảo cường độ theo tiêu chuẩn thiết kế. Do đó, việc thiết kế nâng cao mặt đường là tận dụng kết cấu mặt đường hiện có và tăng cường đảm bảo đủ cường độ mặt đường đáp ứng lưu lượng và tải trọng xe thời điểm hiện tại và trong tương lai, không phải vì lý do chống ngập.

Việc đầu tư nâng cấp QL91 với quy mô cấp IV đồng bằng đã được Tư vấn thiết kế nghiên cứu kỹ lưỡng trên cơ sở lưu lượng xe hiện tại và tính toán cho tương lai. Theo đó, bề rộng mặt đường thiết kế Bmặt - 7,0m đã được mở rộng thêm 1,0 - 2,0m so với mặt đường cũ, Bnền - 9m. Riêng đối với các đoạn qua 2 thị trấn Nhà Bàng và Tịnh Biên, mặt đường được mở rộng lên 9,0m để tăng khả năng lưu thông. Bộ GTVT ghi nhận ý kiến của cử tri, do điều kiện nguồn lực của đất nước còn hạn hẹp, Bộ GTVT sẽ xem xét mở rộng khi nhu cầu vận tải tăng cao và nguồn lực cho phép.

Bộ GTVT xin chân thành cảm ơn đại biểu Quốc hội và cử tri tỉnh An Giang đã quan tâm đến dự án phát triển hạ tầng GTVT trên địa bàn Tỉnh và mong tiếp tục nhận được sự ủng hộ, giúp đỡ của chính quyền và nhân dân Tỉnh trong công tác GPMB để dự án được triển khai đảm bảo tiến độ.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Tổng cục Đường bộ VN;
- Sở GTVT tỉnh An Giang;
- Vụ KHĐT;
- Lưu VT, Cục QLXD.



**Hồ Nghĩa Dũng**

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  
**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 8113 /BGTVT-KHĐT

V/v: Trả lời chất vấn của đại biểu  
Quốc hội Dương Trung Quốc  
– Đoàn ĐBQH tỉnh Đồng Nai.

Hà Nội, ngày 17 tháng 11 năm 2010

Kính gửi:

- Đại biểu Dương Trung Quốc – Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Đồng Nai;
- Trưởng đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Đồng Nai;
- Bộ trưởng - Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Bộ Xây dựng;
- UBND thành phố Hồ Chí Minh và tỉnh Lạng Sơn;
- Vụ Công tác đại biểu – Văn phòng Quốc hội.

Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT) nhận được chất vấn của Đại biểu Dương Trung Quốc - Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Đồng Nai - tại công văn số 171/CV-KH8 ngày 10/11/2010 của Văn phòng Quốc hội. Về các nội dung này, Bộ GTVT xin trả lời như sau:

*1. Nội dung 1: Tình trạng xuất hiện hố từ thân trên các tuyến đường nội đô TP Hồ Chí Minh có liên quan đến các công trình cải tạo hạ tầng đang trở thành một hiện tượng bất an của xã hội, dư luận không chỉ quan tâm đến các vụ "sập hố" mà còn đặt câu hỏi về chất lượng các công trình cải tạo hạ tầng ngầm. Tại kỳ họp thứ 7, khi trả lời chất vấn về một số doanh nghiệp nước ngoài thực hiện chậm các dự án gây ách tắc giao thông và Bộ trưởng cho biết đó là các doanh nghiệp Trung Quốc, xin hỏi các hố từ thân này có liên quan gì đến các công trình của các doanh nghiệp trên. Bộ đã và sẽ giải quyết hiện tượng này như thế nào, phần khắc phục và xử lý phạt đối với những doanh nghiệp gây ra. Về lâu dài làm thế nào để chấm dứt hiện tượng gây ra sự không an toàn và lãng phí này? Đã chín muồi cho việc xây dựng một bộ luật về các công trình ngầm chưa.*

- Tại Nghị định 51/2008/NĐ-CP<sup>1</sup> ngày 22/04/2008 của Chính phủ, Bộ GTVT có nhiệm vụ "quy định việc bảo trì, quản lý sử dụng, khai thác kết cấu hạ tầng giao thông (trừ kết cấu hạ tầng giao thông đô thị) trong phạm vi cả nước". Do vậy, có thể nói, Bộ GTVT không phải là cơ quan quản lý nhà nước trung ương chịu trách nhiệm chính về các quy định liên quan đến bảo trì, quản lý sử dụng, khai thác hạ tầng giao thông đô thị. Theo Bộ GTVT, vấn đề Đại biểu nêu chủ yếu liên quan đến lĩnh vực quản lý nhà nước thuộc Bộ Xây dựng và chính quyền địa phương (Xin tham khảo Nghị định 17/2008/NĐ-CP<sup>2</sup> ngày 04/02/2008 của Chính phủ, Thông tư số 04/2008/TT-BXD<sup>3</sup> ngày 20/02/2008 của Bộ Xây dựng và một số văn bản quy phạm

<sup>1</sup> [http://www.chinhphu.vn/portal/page?\\_pageid=578,33345598&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL&docid=63879](http://www.chinhphu.vn/portal/page?_pageid=578,33345598&_dad=portal&_schema=PORTAL&docid=63879)  
<sup>2</sup> [http://www.chinhphu.vn/portal/page?\\_pageid=578,33345598&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL&docid=57598](http://www.chinhphu.vn/portal/page?_pageid=578,33345598&_dad=portal&_schema=PORTAL&docid=57598)  
<sup>3</sup> <http://www.xaydung.gov.vn/site/moc/legal?v=detail-doc&id=29131>



pháp luật liên quan khác). Tuy nhiên, là cơ quan quản lý nhà nước có liên quan, Bộ GTVT xin trao đổi với Đại biểu về nội dung này như sau.

- Trong quản lý kết cấu hạ tầng giao thông, theo Luật Giao thông đường bộ và Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/2/2010 thì Bộ GTVT có trách nhiệm quản lý, bảo trì hệ thống quốc lộ trên toàn quốc, UBND cấp tỉnh, thành phố có trách nhiệm quản lý, bảo trì hệ thống đường tỉnh, đường đô thị. Theo đó, việc quản lý các tuyến đường nội đô TP Hồ Chí Minh do UBND TP Hồ Chí Minh chịu trách nhiệm.

- Vừa qua, UBND thành phố Hồ Chí Minh đã quyết định đầu tư các công trình hạ tầng kỹ thuật chuyên ngành (như cấp thoát nước, điện, thông tin...) trên các tuyến đường đô thị, sau khi hoàn trả có xảy ra hiện tượng như Đại biểu đã nêu. Theo báo cáo của Sở GTVT thành phố Hồ Chí Minh, từ tháng 7/2010 đến 31/10/2010, trên một số đường phố nội đô thuộc địa bàn thành phố Hồ Chí Minh xảy ra 31 vụ sụt lún mặt đường, gây mất an toàn giao thông như dư luận và báo chí đã phản ánh. Các nguyên nhân gây ra hiện tượng này gồm:

+ Nguyên nhân chủ quan: Việc tăng áp lực nước sinh hoạt dẫn đến hệ thống đường ống đã quá cũ bị xì bể hoặc hở mối nối làm rò rỉ tạo dòng chảy ngầm (10 vụ); Hệ thống thoát nước cũ bị sập do tải trọng lớn phía trên hoặc do bị ảnh hưởng của các công trình khác đang thi công bên cạnh (5 vụ); Quá trình thi công các công trình hạ tầng kỹ thuật như điện, viễn thông, cấp thoát nước chưa đảm bảo yêu cầu kỹ thuật hoặc chưa có sự phối hợp chặt chẽ giữa cơ quan quản lý chuyên ngành với các chủ thể liên quan đến quá trình thi công công trình hạ tầng để xử lý kịp thời các vấn đề nảy sinh (16 vụ).

+ Nguyên nhân khách quan: Một số khu vực của thành phố Hồ Chí Minh nằm trên tầng địa chất đất yếu, trong khi việc khai thác nước ngầm chưa được quản lý chặt chẽ đã làm cho nhiều công trình hạ tầng kỹ thuật đô thị bị lún không đều dễ bị gãy hoặc xì, bể, rò rỉ dẫn đến trôi đất cát tạo ra sụt lún mặt đường.

- Việc thi công các công trình hạ tầng này do các doanh nghiệp trong nước thực hiện, không liên quan đến doanh nghiệp nước ngoài. Việc xử lý phạt đối với các doanh nghiệp gây ra hiện tượng sụt lún mặt đường trên một số tuyến phố đô thị ở thành phố Hồ Chí Minh do UBND thành phố Hồ Chí Minh thực hiện.

Ngày 15/10/2010, Văn phòng Chính phủ đã có văn bản số 7409/VPCP-KTN yêu cầu UBND thành phố Hồ Chí Minh khắc phục các điểm lún, sụt trên các tuyến đường giao thông đô thị địa bàn thành phố Hồ Chí Minh. Hiện nay, thành phố đã chỉ đạo các cơ quan liên quan khắc phục các hiện tượng sụt lún.

- Về việc xây dựng bộ luật về các công trình ngầm: Bộ GTVT nhận thấy đây là lĩnh vực quản lý nhà nước thuộc Bộ Xây dựng. Theo Bộ GTVT, để xác định cụ thể thời gian xây dựng bộ luật này, cơ quan quản lý nhà nước cần tổng kết thực tế hiện nay về việc xây dựng, quản lý khai thác hạ tầng kỹ thuật đô thị, trên cơ sở đó có đánh giá và nếu cần thiết, đề xuất nội dung của luật để báo cáo cơ quan thẩm quyền xem xét quyết định.

2. Nội dung 2: Cho đến nay QL4 trên địa phận tỉnh Cao Bằng đã được cải thiện rõ rệt, tuy nhiên trên đoạn đường chừng 30km thuộc địa bàn tỉnh Lạng Sơn vẫn chưa được quan tâm nên con đường làm từ hàng chục năm trước bị xuống cấp nghiêm trọng đã khiến cho con đường số 4 thực tế chưa thông. Hoàn thiện việc cải tạo đoạn đường này là nguyện vọng không chỉ cử tri Cao Bằng mà còn của cả nước.

*Mong Bộ trưởng có giải pháp kịp thời và cho cử tri biết: Liệu bao giờ thì có thể triển khai dự án này.*

Hệ thống Quốc lộ 4 (QL4) qua địa phận tỉnh Lạng Sơn gồm QL4A và QL4B với tổng chiều dài 146km, trong đó QL4A dài 66km, QL4B dài 80km. Bộ GTVT xác định đây là tuyến quốc lộ quan trọng đối với tỉnh Cao Bằng, Lạng Sơn cũng như khu vực Đông Bắc. Tuy nhiên, với nguồn vốn ngân sách bố trí cho Bộ GTVT như hiện nay, chưa thể triển khai nâng cấp đồng bộ toàn tuyến. Trong những năm qua, Bộ GTVT đã và đang từng bước ưu tiên đầu tư nâng cấp hệ thống QL4 trên địa bàn tỉnh Lạng Sơn, cụ thể như sau:

- QL4A từ thị trấn Đồng Đăng đến địa phận tỉnh Cao Bằng, chiều dài 66km:

+ Đã hoàn thành cải tạo nâng cấp và đưa vào khai thác các đoạn Km0-Km8, đoạn Km8-Km29 (năm 2004), đoạn Km40-Km66 (năm 2008), quy mô đường cấp III-IV miền núi, nền đường rộng 7,5-9m; mặt đường rộng 5,5-7m, mặt đường láng nhựa (riêng đoạn Km0-Km8 mặt đường bê tông nhựa).

+ Đoạn Km29-Km40 đã phê duyệt dự án đầu tư, quy mô đường cấp IV miền núi, tổng mức đầu tư 164 tỷ đồng, nguồn vốn trái phiếu Chính phủ. Hiện nay, Chủ đầu tư là Sở GTVT Lạng Sơn đã đấu thầu xong, dự kiến khởi công dự án quý I/2011, hoàn thành năm 2012.

+ Thời gian qua, trên tuyến xuất hiện nhiều xe tải trọng lớn vận chuyển hàng hoá từ cửa khẩu Tân Thanh cũng như từ Cao Bằng về Lạng Sơn, Quảng Ninh nên mặt đường một số đoạn (Km8-Km29) bị xuống cấp. Để đáp ứng nhu cầu vận tải và đảm bảo đồng bộ kết cấu mặt đường trên toàn tuyến QL4A, Bộ GTVT đã có quyết định giao Sở GTVT Lạng Sơn lập dự án nâng cấp mặt đường các đoạn tuyến trên, dự kiến phê duyệt dự án quý I/2011 để tìm kiếm huy động nguồn vốn đầu tư.

- QL4B từ Đồng Đăng đến địa phận tỉnh Quảng Ninh, chiều dài 80km:

+ Đã hoàn thành cải tạo nâng cấp và đưa vào khai thác đoạn Km33-Km47, đoạn Km58-Km80 (năm 2005), quy mô đường cấp IV miền núi, nền đường rộng 7,5m; mặt đường rộng 5,5m, mặt đường láng nhựa.

+ Đoạn Km0-Km33 hiện nay đang thi công nâng cấp với quy mô đường cấp IV miền núi, mặt đường thảm bê tông nhựa, hoàn thành cuối năm 2010.

+ Đoạn Km47-Km58 đã phê duyệt dự án đầu tư, quy mô đường cấp IV miền núi, tổng mức đầu tư 224 tỷ đồng, nguồn vốn TPCP. Hiện nay, Sở GTVT Lạng Sơn đang tổ chức đấu thầu, dự kiến khởi công đầu năm 2011, hoàn thành năm 2012.

+ Do mặt đường các đoạn Km33-Km47, đoạn Km58-Km80 bị xuống cấp, Bộ GTVT đã có quyết định giao Sở GTVT Lạng Sơn lập dự án cải tạo mặt đường hai đoạn tuyến nêu trên, dự kiến phê duyệt dự án quý I/2011.

- Như vậy, sau khi hoàn thành đầu tư cải tạo đoạn Km0-Km33 (QL4B) vào cuối năm 2010 và các đoạn Km29-Km40 (QL4A), Km47-Km58 (QL4B) vào năm 2012 (là các đoạn tuyến hiện nay xuống cấp nhất của tuyến QL4 trên địa bàn tỉnh Lạng Sơn) thì QL4A và QL4B cơ bản đáp ứng nhu cầu vận tải trong khu vực.

Riêng đối với cải tạo mặt đường các đoạn Km8-Km29, Km40-Km66 (QL4A) và Km33-Km47, đoạn Km58-Km80 (QL4B), đang triển khai lập dự án. Bộ GTVT đã có văn bản số 5364/BGTVT-KHĐT ngày 6/8/2010 trình Thủ tướng Chính phủ danh mục dự án, nhu cầu vốn kế hoạch năm 2011, trong đó có các đoạn tuyến trên.

Tùy thuộc vào khả năng cân đối và phân bổ nguồn vốn của Chính phủ, Bộ GTVT sẽ chỉ đạo triển khai thực hiện việc đầu tư cải tạo, nâng cấp các đoạn tuyến QL4 theo quy định. Trước mắt, Bộ sẽ tiếp tục chỉ đạo Tổng cục Đường bộ Việt Nam và Sở Giao thông vận tải Lạng Sơn chú trọng thực hiện công tác bảo trì, bảo đảm giao thông thông suốt.

Bộ GTVT xin trân trọng cảm ơn Đại biểu đã quan tâm, đóng góp ý kiến về lĩnh vực giao thông vận tải./.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- TTr. Trương Tấn Viên;
- Tổng cục Đường bộ VN (để thực hiện);
- Sở GTVT: Tp Hồ Chí Minh và tỉnh Lạng Sơn;
- Lưu: VT, Vụ KHĐT.

**BỘ TRƯỞNG**  
**Hồ Nghĩa Dũng**

Số: **8190/BGTVT-VP**

**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

V/v: Trả lời chất vấn của Đại biểu Quốc hội Huỳnh Nghĩa – Đoàn ĐBQH thành phố Đà Nẵng.

Hà Nội, ngày 19 tháng 11 năm 2010

Kính gửi:

- Đại biểu Quốc hội thành phố Đà Nẵng - Huỳnh Nghĩa;
- Trưởng đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Đà Nẵng;
- Ban Công tác đại biểu - UBTV Quốc hội;
- Bộ trưởng - Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Ủy ban Trung ương Mặt trận tổ quốc Việt Nam;
- Chủ tịch HĐND, UBND thành phố Đà Nẵng.

Bộ Giao thông vận tải nhận được Công văn số 7709/VPCP-TH ngày 27/10/2010 của Văn phòng Chính phủ trong đó Thủ tướng Chính phủ ủy quyền để Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải trả lời chất vấn của Đại biểu Quốc hội Huỳnh Nghĩa - Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Đà Nẵng - về nội dung: *“Trong báo cáo của Chính phủ, đánh giá nguyên nhân yếu kém và sai phạm nghiêm trọng của lãnh đạo Vinashin là do sự độc đoán, chuyên quyền của người lãnh đạo tập đoàn và sự thiếu kiểm soát của cơ quan quản lý. Những cá nhân độc đoán chuyên quyền và có hành vi vi phạm pháp luật của Vinashin đã bị khởi tố, tạm giam, còn cơ quan quản lý thiếu sự kiểm soát là cơ quan nào và sẽ bị xử lý như thế nào thì chưa nghe nói. Xin Thủ tướng cho biết để trả lời cho cử tri”*.

Thừa ủy quyền của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải xin báo cáo như sau:

Hiện nay, Ủy ban Kiểm tra Trung ương đã thành lập các Đoàn giám sát và chỉ đạo việc thực hiện quy trình kiểm điểm trách nhiệm của các Ban Cán sự Đảng các Bộ, ngành liên quan đến sai phạm tại Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam theo Kết luận số 81-KL/TW ngày 6/8/2010 của Bộ Chính trị. Đồng thời, Thanh tra Chính phủ đang tổ chức Đoàn Thanh tra làm việc tại Tập đoàn. Vì vậy, sau khi Ủy ban Kiểm tra Trung ương có kết luận và sau khi Đoàn Thanh tra của Thanh tra Chính phủ kết thúc việc thanh tra, trách nhiệm và hình thức xử

lý đối với các cơ quan có liên quan sẽ được làm rõ. Chính phủ sẽ thông báo kết quả đến Đại biểu.

Bộ Giao thông vận tải xin trân trọng cảm ơn ý kiến của Đại biểu Quốc hội thành phố Đà Nẵng - Huỳnh Nghĩa và mong tiếp tục nhận được sự quan tâm của Đại biểu về công tác quản lý nhà nước ngành giao thông vận tải./.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Thủ tướng Chính phủ (đề b/c);
- BCĐ TCC VNS (đề b/c);
- Các Thứ trưởng;
- Lưu: VP, TCCB (htq).



**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  
**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 8193 /BGTVT-KHĐT

V/v: Trả lời chất vấn của Đại biểu  
Quốc hội Nguyễn Thị Kim Bé  
– Đoàn ĐBQH tỉnh Kiên Giang

Hà Nội, ngày 19 tháng 11 năm 2010

Kính gửi:

- Đại biểu Quốc hội Nguyễn Thị Kim Bé - Đoàn ĐBQH tỉnh Kiên Giang;
- Trưởng đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Kiên Giang;
- Ban Công tác đại biểu – UB Thường vụ Quốc hội;
- Bộ trưởng - Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Ủy ban TW Mặt trận tổ quốc VN;
- Chủ tịch HĐND tỉnh Kiên Giang;
- Chủ tịch UBND tỉnh Kiên Giang.

Bộ Giao thông vận tải nhận được chất vấn của Đại biểu Nguyễn Thị Kim Bé – Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Kiên Giang với nội dung:

*Theo báo cáo của thế giới, Việt Nam là nước bị ảnh hưởng nặng nhất về biến đổi khí hậu. Để làm giảm ảnh hưởng này, thời gian qua Chính phủ có nhiều dự án kế hoạch, trong đó có đường vành đai ven biển. Kế hoạch có rồi nhưng triển khai quá chậm, nhất là ở khu vực Đồng bằng sông Cửu Long. Hiện nay, rất nhiều cánh đồng bị nước mặn xâm thực làm ảnh hưởng đến sản xuất của nhà nông. Bộ trưởng cho biết khi nào mới hoàn thành kế hoạch này?*

Về nội dung này, Bộ GTVT xin được trả lời như sau:

- Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Quy hoạch chi tiết đường bộ ven biển Việt Nam tại Quyết định số 129/QĐ-TTg ngày 18/01/2010 với mục tiêu để khai thác, sử dụng có hiệu quả tài nguyên biển và vùng ven biển, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương đồng thời tăng cường củng cố quốc phòng, an ninh khu vực, phù hợp với điều kiện thủy, hải văn và đặc biệt lưu ý tới ảnh hưởng của biến đổi khí hậu và nước biển dâng, không có vai trò trong việc ngăn mặn để phục vụ sản xuất nông nghiệp.

- Để giảm chi phí đầu tư xây dựng tuyến đường bộ ven biển, Thủ tướng Chính phủ đã giao Bộ Giao thông vận tải (Thông báo số 32/TB-VPCP ngày 02/02/2010) chủ trì phối hợp với Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn rà soát lại hệ thống đê sông, đê biển, tuyến đường giao thông ven biển với mục tiêu tận dụng tối đa khả năng tuyến đê kết hợp làm đường giao thông, cầu qua sông kết hợp với cống ngăn nước, đặc biệt là việc kết hợp giữa tuyến đường giao thông ven biển với hệ thống đê biển. Hiện nay, Bộ GTVT đang triển khai thực hiện, dự kiến sẽ hoàn thành trong quý I/2011 để trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt làm cơ sở để các địa phương triển khai thực hiện đầu tư.

- Theo Quyết định số 129/QĐ-TTg ngày 18/01/2010 của Thủ tướng Chính phủ, Bộ GTVT được giao nhiệm vụ chủ trì đầu tư các đoạn tuyến đi trùng với hệ thống quốc lộ, các tỉnh, thành phố tổ chức quản lý và triển khai thực hiện đầu tư tuyến đường bộ ven biển trên địa bàn. Tình hình triển khai thực hiện như sau:

+ Về phía Bộ GTVT: Hiện nay, Bộ GTVT đã và đang triển khai đầu tư xây dựng một số tuyến quốc lộ đi trùng đường bộ ven biển trên toàn quốc trong đó khu vực Đồng bằng sông Cửu Long gồm: QL53 đoạn Ngã ba Long Hữu - Nông trường 30/4 chuẩn bị khởi công; đường Nam Sông Hậu từ Trung Bình - Vĩnh Châu đã cơ bản hoàn thành; đường Hồ Chí Minh đoạn Tân Ân - Đất Mũi (thuộc dự án đường HCM đoạn Năm Căn - Đất Mũi) đang triển khai thi công; QL63 đoạn Xẻo Rô - An Thới, QL80 đoạn Ba Hòn - Xà Xía thuộc dự án đường hành lang ven biển phía Nam đang đấu thầu xây lắp để triển khai thi công xây dựng... Theo quy hoạch được duyệt thì các tuyến quốc lộ trên được đầu tư trong giai đoạn từ nay đến năm 2020.

+ Về phía các địa phương: Để đầu tư các đoạn tuyến đường ven biển do địa phương quản lý, Thủ tướng Chính phủ đã giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, phối hợp với Bộ Tài chính, Bộ Giao thông vận tải xây dựng cơ chế hỗ trợ đầu tư từ ngân sách Trung ương cho các địa phương để đầu tư tuyến đường bộ ven biển. Hiện nay, Bộ Giao thông vận tải đang nghiên cứu, đóng góp ý kiến đối với dự thảo cơ chế hỗ trợ đầu tư nêu trên do Bộ Kế hoạch và Đầu tư soạn thảo.

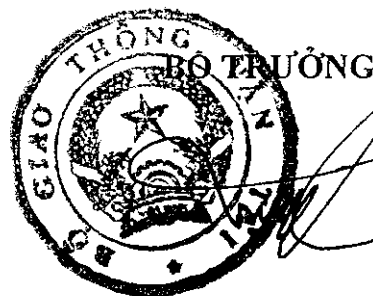
- Về tiến độ hoàn thành của tuyến đường bộ ven biển: Theo Quyết định số 129/QĐ-TTg ngày 18/01/2010 của Thủ tướng Chính phủ thì từ nay đến năm 2020 - hoàn thành 892km, giai đoạn sau năm 2020 - hoàn thành 1.058km. Đối với các đoạn chưa có đường, phải xây dựng mới thì Chính phủ đã xác định ưu tiên thực hiện trong giai đoạn 2011-2015 để nối thông giữa các địa phương và kết nối với mạng lưới giao thông đường bộ khác trong vùng, các đoạn đường cũ còn lại sẽ được đầu tư nâng cấp sau năm 2015 theo quy mô và tiêu chuẩn của quy hoạch được duyệt.

- Theo quan điểm của chúng tôi, biến đổi khí hậu là một quá trình, diễn biến trong thời gian dài, trong khi nguồn vốn để đầu tư xây dựng các công trình khắc phục, giảm thiểu và thích ứng với biến đổi khí hậu rất lớn (riêng đường bộ ven biển là 35.000 tỷ đồng). Với điều kiện nguồn lực đất nước hiện nay còn hạn hẹp, việc đầu tư các công trình cần có lộ trình thích hợp và ưu tiên trước cho các khu vực bị ảnh hưởng nặng. Bộ GTVT sẽ phối hợp chặt chẽ với các Bộ, ngành và địa phương xây dựng cơ chế đầu tư, mục tiêu, tiêu chí đầu tư cụ thể trong từng giai đoạn phù hợp với điều kiện nguồn lực của đất nước.

Bộ GTVT xin trân trọng cảm ơn Đại biểu Quốc hội Nguyễn Thị Kim Bé đã quan tâm đến lĩnh vực đầu tư cơ sở hạ tầng GTVT./.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Sở GTVT tỉnh Kiên Giang;
- Lưu: VT, Vụ KHĐT.



**Hồ Nghĩa Dũng**

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  
**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 8194/BGTVT-KHĐT

Hà Nội, ngày 15 tháng 11 năm 2010

V/v: Trả lời chất vấn của đại biểu  
Quốc hội Trịnh Thị Nga – Đoàn  
ĐBQH tỉnh Phú Yên.

Kính gửi:

- Đại biểu Quốc hội Trịnh Thị Nga;
- Trưởng đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Phú Yên;
- Ban công tác đại biểu – UB thường vụ Quốc hội;
- Bộ trưởng - Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Ủy ban TW mặt trận tổ quốc VN;
- Bí thư tỉnh uỷ tỉnh Phú Yên;
- Chủ tịch HĐND tỉnh Phú Yên;
- Chủ tịch UBND tỉnh Phú Yên.

Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT) nhận được chất vấn của Đại biểu Trịnh Thị Nga – Đoàn Đại biểu Quốc hội tỉnh Phú Yên tại văn bản số 200/CV-KH8 với nội dung: *“Tuyến giao thông QL.1A đoạn qua Phú Yên năm nào vào mùa mưa cũng bị sạt lở, hư hỏng gây nguy hiểm nghiêm trọng đến người dân và phương tiện tham gia giao thông. Bộ GTVT cũng đã quan tâm bố trí kinh phí sửa chữa nhưng việc tu sửa không đảm bảo chất lượng, tuyến đường không vững chắc. Trong đợt mưa lũ tháng 11/2010 có hàng chục vụ tai nạn giao thông, nhiều đoạn sạt lở gây ùn tắc giao thông, mặt đường toàn tuyến đoạn Phú Yên hư hỏng nghiêm trọng. Tại các kỳ họp Quốc hội, UBTWQH khoá 12, Đoàn đại biểu Quốc hội cũng đã chuyển ý kiến cử tri, có phiếu chất vấn, đã nhận được ý kiến của đồng chí Bộ trưởng hứa xem xét, tìm nguồn vốn đầu tư.*

*Đề nghị Bộ trưởng cho biết khi nào có nguồn kinh phí đầu tư đảm bảo tính vững chắc, an toàn cho người tham gia giao thông, chống việc thất thoát lãng phí ngân sách nhà nước trong việc duy tu sửa chữa lớn, tốn nhiều tiền của nhưng không vững chắc, an toàn.*

Sau khi nghiên cứu, Bộ GTVT xin được trả lời như sau:

- Tuyến Quốc lộ 1A qua khu vực Phú Yên với đặc điểm địa chất yếu, nước ngầm nhiều nên mặt đường nhiều nơi trên tuyến vẫn xuất hiện hư hỏng cục bộ và cần phải sửa chữa thường xuyên. Riêng đoạn khu vực Vườn Xoài thuộc huyện Tuy An (7km) có địa chất phức tạp, nền đường qua khu vực đá cát kết phong hóa mạnh, nước ngầm nhiều làm nền, mặt đường thường xuyên ẩm ướt và nhanh bị hư hỏng. Mặt khác do bề mặt taluy ẩm nền đường có dạng cát kết nên dưới tác động của nước mặt rất dễ bị cuốn trôi gây sạt lở.

- Trước đây do kinh phí sửa chữa đường bộ còn hạn hẹp nên thường xử lý cục bộ. Năm 2005 có 3 vị trí sạt trượt: Km 1294+215 – Km 1294+335; Km 1295+083 – Km 1295+200; Km 1296+017 – Km 1296+175 đã được Bộ GTVT giao Tổng cục Đường bộ Việt Nam cho sửa chữa xong, đảm bảo yêu cầu chất lượng, đến nay vẫn khai thác tốt. Tuy nhiên năm 2009 trong quá trình khai thác, do mưa lớn kéo dài đã



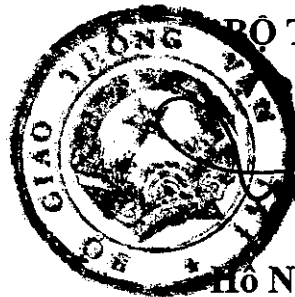
phát sinh các hư hỏng ảnh hưởng đến an toàn giao thông, Bộ GTVT đã thực hiện sửa chữa, đảm bảo giao thông bước 1 thông tuyến và an toàn giao thông cho người và phương tiện qua lại; đồng thời đã lập dự án và bố trí 30,2 tỷ đồng vốn sự nghiệp kinh tế để sửa chữa các vị trí bị sạt lở nêu trên.

- Tháng 11/2010, do mưa lũ kéo dài, cường độ mạnh, nhanh ngoài dự báo, cùng với tác động của việc xả lũ của sông Ba Hạ khiến cho hạ lưu không tiêu hết được tạo nên hiệu ứng lũ chồng lũ làm cho việc sạt lở trở nên nghiêm trọng. Bộ GTVT đã chỉ đạo Tổng cục Đường bộ Việt Nam tổ chức đảm bảo giao thông không để xảy ra ùn tắc, đồng thời chỉ đạo lập phương án để xử lý triệt để và báo cáo Thủ tướng Chính phủ bố trí nguồn vốn đầu tư.

Bộ GTVT xin trân trọng cảm ơn sự quan tâm của Đại biểu đối với lĩnh vực giao thông vận tải và chúng tôi luôn liên hệ chặt chẽ với lãnh đạo UBND tỉnh Phú Yên để giải quyết các vấn đề liên quan./.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- T.Tr Lê Mạnh Hùng;
- T.Tr Trương Tấn Viên;
- Tổng cục ĐBVN;
- Sở GTVT Phú Yên;
- Lưu VT, Vụ KHĐT.



**BỘ TRƯỞNG**

**Hồ Nghĩa Dũng**

Số: 8200 /BGTVT-TCCB

**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

V/v: Trả lời chất vấn của đại biểu  
Quốc hội Đặng Văn Khanh –  
Đoàn ĐBQH thành phố Hà Nội.

Hà Nội, ngày 19 tháng 11 năm 2010

Kính gửi:

- Đại biểu Quốc hội Đặng Văn Khanh – Đoàn ĐBQH thành phố Hà Nội;
- Trưởng đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hà Nội;
- Ban Công tác đại biểu – Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Bộ trưởng - Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Chủ tịch HĐND, UBND Thành phố Hà Nội.

Bộ Giao thông vận tải nhận được Công văn số 78/CV-KH8 ngày 01/11/2010 của Văn phòng Quốc hội kèm theo chất vấn của đại biểu Quốc hội Đặng Văn Khanh – Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hà Nội - về nội dung:

*“Trách nhiệm của Thủ tướng, Phó Thủ tướng trực tiếp phụ trách, Bộ trưởng các Bộ có liên quan đến việc để xảy ra tình trạng này. (Xin không nên nói chung chung theo báo cáo), vì đây là Tổng công ty thuộc Chính phủ và sự việc xảy ra không phải trong một thời gian ngắn”.*

Thừa ủy quyền của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải xin trả lời như sau:

Tập đoàn Vinashin hoạt động theo quy định của pháp luật. Chính phủ xây dựng cơ chế, chính sách tạo khung pháp lý cho hoạt động của doanh nghiệp nói chung trong đó có Vinashin. Khi phát hiện vi phạm tại Tập đoàn Vinashin, Thủ tướng Chính phủ đã có các biện pháp xử lý như: yêu cầu kiểm điểm trách nhiệm; kiện toàn tổ chức quản lý; rà soát các dự án đầu tư...

Bộ Giao thông vận tải với chức năng là Bộ quản lý ngành đã cố gắng thực hiện chức năng nhiệm vụ được giao nhưng cũng chưa phát hiện kịp thời những yếu kém trong hoạt động và cố ý làm trái của Tập đoàn để chủ động, đề nghị các cơ quan chức năng và báo cáo Thủ tướng Chính phủ ngăn chặn, xử lý.

Hiện nay, Ủy ban Kiểm tra Trung ương đã thành lập các Đoàn giám sát và chỉ đạo việc thực hiện quy trình kiểm điểm trách nhiệm của các Ban Cán sự

Đảng Chính phủ và các Bộ, ngành liên quan đến sai phạm tại Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam theo Kết luận số 81-KL/TW ngày 6/8/2010 của Bộ Chính trị. Đồng thời, Thanh tra Chính phủ đang tổ chức Đoàn Thanh tra làm việc tại Tập đoàn. Vì vậy, sau khi Ủy ban Kiểm tra Trung ương có kết luận và sau khi Đoàn Thanh tra của Thanh tra Chính phủ kết thúc việc thanh tra, trách nhiệm và hình thức xử lý đối với các tập thể và cá nhân liên quan sẽ được làm rõ.

Bộ Giao thông vận tải xin trân trọng cảm ơn ý kiến của Đại biểu Quốc hội Thành phố Hà Nội - Đặng Văn Khanh và mong nhận được sự quan tâm, phối hợp chặt chẽ hơn nữa của Đại biểu, Đoàn Đại biểu Quốc hội, Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội./.

**Nơi nhận:**

- Như tr^n;
- Thủ tướng Chính phủ (để b/c);
- Phó Thủ tướng Nguyễn Sinh Hùng (để b/c);
- Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải (để b/c);
- Ban Chỉ đạo TCC VNS (để b/c);
- Các Thứ trưởng;
- Lưu: VT, TCCB (htq).

**BỘ TRƯỞNG**



**Hồ Nghĩa Dũng**

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  
**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 8201 /BGTVT-TCCB

V/v: Trả lời chất vấn của Đại biểu  
Quốc hội Mai Hữu Tín – Đoàn  
ĐBQH tỉnh Bình Dương

Hà Nội, ngày 19 tháng 11 năm 2010

Kính gửi :

- Đại biểu Quốc hội Mai Hữu Tín – Đoàn ĐBQH tỉnh Bình Dương;
- Trưởng đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Bình Dương;
- Ban Công tác đại biểu - Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Bộ trưởng - Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Chủ tịch HĐND, UBND tỉnh Bình Dương.

Bộ Giao thông vận tải nhận được Công văn số 03/CV-KH8 ngày 20/10/2010 của Văn phòng Quốc hội kèm theo chất vấn của đại biểu Quốc hội Mai Hữu Tín - Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Bình Dương - với nội dung:

*“Báo cáo số 153/BC-CP ngày 19/10/2010 của Chính phủ về Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam có nêu giải pháp số 4 là trong tháng 10 năm 2010, hoàn thành việc tái cơ cấu tổ chức, ban hành Điều lệ tổ chức và hoạt động, Quy chế quản lý tài chính của Tập đoàn. Đề nghị cho biết giải pháp này đã thực hiện được đến đâu và cung cấp cho Đại biểu Điều lệ tổ chức và hoạt động cũng như Quy chế quản lý tài chính của Tập đoàn”.*

Thừa ủy quyền của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải xin báo cáo như sau:

Thực hiện Kết luận số 81-KL/TW ngày 06/8/2010 của Bộ Chính trị về Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam, Thủ tướng Chính phủ đã ký ban hành Chỉ thị số 1479/CT-TTg ngày 16/8/2010 để thực hiện Kết luận nêu trên và Quyết định số 1470/QĐ-TTg ngày 13/8/2010 thành lập Ban Chỉ đạo tái cơ cấu Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam do đồng chí Nguyễn Sinh Hùng, Ủy viên Bộ Chính trị, Phó Thủ tướng thường trực làm Trưởng ban để giúp Thủ tướng Chính phủ nghiên cứu, đề xuất, tổ chức, triển khai thực hiện các chính sách, biện pháp xử lý để sớm ổn định và phát triển sản xuất kinh doanh của Tập đoàn. Tiếp theo, Ban Chỉ đạo đã có Quyết định 404/QĐ-BCĐVNS ngày 26/8/2010 của Trưởng Ban Chỉ đạo thành lập 02 tổ công tác: Tổ công tác tái cơ cấu tổ chức, sản xuất kinh doanh do đồng chí Hồ Nghĩa Dũng - Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải làm Tổ trưởng; và Tổ công tác tái cơ cấu tài chính do đồng

chí Vũ Văn Ninh - Bộ trưởng Bộ Tài chính là Tổ trưởng để giúp Ban Chỉ đạo triển khai các công việc cụ thể về tái cơ cấu Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam. Tình hình thực hiện các công việc xây dựng Đề án tái cơ cấu tổ chức, Điều lệ tổ chức và hoạt động và Quy chế quản lý tài chính của Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam đến nay như sau:

### **1. Về phương án tái cơ cấu tổ chức và Điều lệ tổ chức và hoạt động của Tập đoàn:**

Theo Chỉ thị số 1479/CT-TTg của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải được giao các nhiệm vụ: chủ trì, phối hợp với các cơ quan liên quan chỉ đạo Tập đoàn xây dựng đề báo cáo Thủ tướng Chính phủ trong Quý IV năm 2010 phương án cơ cấu lại tổ chức của tập đoàn theo đúng Kết luận số 81-KL/TW của Bộ Chính trị; chỉ đạo Tập đoàn hoàn thiện Điều lệ tổ chức và hoạt động, thẩm định trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

Đến thời điểm hiện nay, ngày 18/11/2010, Đề án tái cơ cấu tổ chức của Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 2108/QĐ-TTg.

Về Điều lệ tổ chức và hoạt động của Tập đoàn, Bộ GTVT đã thẩm định trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định phê duyệt sau khi có Quyết định phê duyệt Đề án tái cơ cấu tổ chức của Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam.

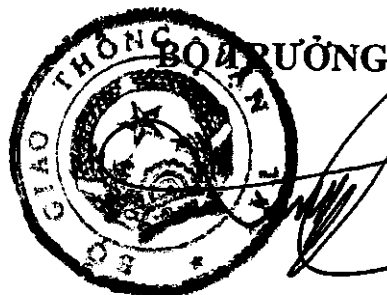
### **2. Về Quy chế quản lý tài chính Tập đoàn:**

Bộ Tài chính đã chỉ đạo Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam xây dựng Quy chế quản lý tài chính theo đúng quy định hiện hành, Tập đoàn đã hoàn thiện Dự thảo Quy chế quản lý tài chính trên cơ sở ý kiến góp ý của các Bộ, ngành liên quan. Thủ tướng Chính phủ đã giao Bộ Tài chính xem xét, quyết định phê duyệt.

Bộ Giao thông vận tải xin trân trọng cảm ơn Đại biểu Quốc hội tỉnh Bình Dương – Mai Hữu Tín đã quan tâm, góp ý kiến về lĩnh vực giao thông vận tải./.

#### **Nơi nhận:**

- Như trên;
- Thủ tướng Chính phủ (để b/c);
- Phó Thủ tướng Nguyễn Sinh Hùng (để b/c);
- Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải (để b/c);
- Ban Chỉ đạo TCC VNS (để b/c);
- Các Thứ trưởng;
- Lưu: VT, TCCB (htq).



**Hồ Nghĩa Dũng**

Số: 8202 /BGTVT-VP

**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

V/v: Trả lời chất vấn của đại biểu  
Quốc hội Nguyễn Minh Thuyết.

Hà Nội, ngày 19 tháng 11 năm 2010

Kính gửi:

- Đại biểu Quốc hội Nguyễn Minh Thuyết – Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Lạng Sơn;
- Trưởng đoàn Đại biểu Quốc hội tỉnh Lạng Sơn;
- Ban Công tác đại biểu - Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Bộ trưởng - Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- HĐND, UBND tỉnh Lạng Sơn.

Bộ Giao thông vận tải nhận được công văn số 7921/VPCP-TH ngày 03/11/2010 của Văn phòng Chính phủ, trong đó, Thủ tướng Chính phủ ủy quyền Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải trả lời chất vấn của Đại biểu Quốc hội Nguyễn Minh Thuyết tại Công văn số 74/CV-KH8 ngày 01/11/2010 về nội dung liên quan đến Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam (Vinashin) và dự án đường sắt cao tốc.

Thừa ủy quyền của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải xin báo cáo như sau:

**1. Về nội dung:** *“Thủ tướng có trách nhiệm như thế nào trong vụ Tập đoàn Vinashin làm ăn thua lỗ trên dưới 100.000 tỷ đồng - số tiền mà một tỉnh thu nhập 1000 tỷ đồng/năm phải làm một thế kỷ mới có được?”.*

Mặc dù hiện nay các cơ quan nhà nước đang tiếp tục kiểm tra làm rõ hoạt động sản xuất kinh doanh của Vinashin, nhưng có thể báo cáo với đại biểu rằng không có việc Vinashin thua lỗ đến 100.000 tỷ đồng. Theo báo cáo của Vinashin và đánh giá của các cơ quan liên quan, đến thời điểm 30/6/2010, Tập đoàn có 28 nhà máy đóng tàu đang hoạt động, 14 nhà máy đóng tàu đang được đầu tư. Tổng tài sản là: 104.649 tỷ đồng. Tổng nợ phải trả là: 86.565 tỷ đồng. Vốn chủ sở hữu: 8.034 tỷ đồng. Như vậy, vốn vay, vốn chủ sở hữu đã được sử dụng tạo ra tài sản thuộc các cơ sở sản xuất kinh doanh và các con tàu đang đóng, các sản phẩm dở dang, dự án đang đầu tư... của Tập đoàn.

Như đại biểu đã biết, Vinashin hiện đang trong giai đoạn rất khó khăn, Chính phủ và các Bộ, ngành liên quan cùng với Vinashin đang nỗ lực tìm kiếm các giải pháp để tái cơ cấu, cải thiện tình hình sản xuất kinh doanh và việc làm của người lao động. Trong bối cảnh đó, việc công bố ra dư luận các số liệu không chuẩn xác

về thua lỗ của Vinashin và các suy luận như trên, theo ý kiến Bộ GTVT có thể làm dư luận nhầm lẫn, gây bất lợi cho quá trình tái cơ cấu doanh nghiệp.

Tình trạng khó khăn của Vinashin hiện nay do nhiều nguyên nhân khách quan và chủ quan. Những khó khăn, yếu kém và nguyên nhân đã được Chính phủ báo cáo Quốc hội tại Báo cáo số 153/BC-CP ngày 19/10/2010 của Chính phủ. Trong khi trình bày báo cáo về kinh tế - xã hội tại phiên khai mạc Quốc hội XII kỳ họp 8 sáng 20/10/2010, Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Tấn Dũng đã nói: *“Thực trạng này có trách nhiệm của Chính phủ, của các bộ liên quan trong việc quản lý nhà nước và quản lý của chủ sở hữu. Chính phủ đã nghiêm túc kiểm điểm, xác định nguyên nhân và đề ra kế hoạch cụ thể để xử lý, chấn chỉnh các hoạt động của tập đoàn”*.

Hiện nay, Ủy ban Kiểm tra Trung ương đã thành lập các Đoàn giám sát và chỉ đạo việc thực hiện quy trình kiểm điểm trách nhiệm của các Ban Cán sự Đảng Chính phủ và các Bộ, ngành liên quan đến sai phạm tại Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam theo Kết luận số 81-KL/TW ngày 6/8/2010 của Bộ Chính trị. Đồng thời, Thanh tra Chính phủ đang tổ chức Đoàn Thanh tra làm việc tại Tập đoàn. Vì vậy, sau khi Ủy ban Kiểm tra Trung ương có kết luận và sau khi Đoàn Thanh tra của Thanh tra Chính phủ kết thúc việc thanh tra, trách nhiệm và hình thức xử lý đối với các tập thể và cá nhân liên quan sẽ được làm rõ.

**2. Về nội dung:** *“Vì sao Chính phủ nhất quyết theo đuổi dự án xây dựng đường sắt cao tốc Bắc – Nam, thậm chí đưa vào dự thảo Chiến lược phát triển kinh tế – xã hội 2011 – 2020 trình Đại hội Đảng, mặc dù tại Kỳ họp thứ 7 vừa qua, đa số đại biểu Quốc hội không đồng tình và không biểu quyết thông qua dự án này?”*

Tại kỳ họp 7 Quốc hội khóa XII vừa qua, Chính phủ đã trình Quốc hội báo cáo nghiên cứu tiền khả thi về dự án đường sắt cao tốc Hà Nội – TP Hồ Chí Minh. Quốc hội đã có đánh giá: *“Dự án đường sắt cao tốc Hà Nội – Thành phố Hồ Chí Minh là một dự án rất lớn, có mối quan hệ, tác động nhiều mặt, được cử tri và dư luận xã hội đặc biệt quan tâm. Với tinh thần trách nhiệm cao, trên cơ sở các báo cáo và tờ trình của Chính phủ, lắng nghe ý kiến của cử tri và nhân dân, Quốc hội đã thảo luận, xem xét, cân nhắc toàn diện các mặt một cách nghiêm túc, kỹ lưỡng, thận trọng dự án đường sắt cao tốc Hà Nội – Thành phố Hồ Chí Minh, giao Chính phủ tiếp tục rà soát, hoàn chỉnh quy hoạch tổng thể về giao thông trong cả nước cũng như từng vùng, hệ thống giao thông Bắc - Nam.”*

Trên cơ sở đánh giá của Quốc hội, ý kiến của các đại biểu Quốc hội và phản hồi của dư luận cử tri cả nước đối với dự án, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ GTVT tiếp tục rà soát quy hoạch tổng thể phát triển GTVT cả nước cũng như các vùng miền và tiếp tục nghiên cứu toàn diện hơn về đường sắt cao tốc ở Việt Nam, lập dự án ở một số đoạn, để phục vụ cho công tác quy hoạch, cũng như báo cáo Quốc hội nếu như dự án khả thi.

Thực hiện chỉ đạo của Chính phủ, căn cứ vào chiến lược tổng thể phát triển giao thông vận tải và các quy hoạch phát triển các chuyên ngành GTVT, Bộ GTVT hiện đang xây dựng để trình Chính phủ các quy hoạch phát triển GTVT các vùng

kinh tế trọng điểm, quy hoạch các cảng hàng không sân bay, quy hoạch các nhóm cảng biển trên phạm vi cả nước...

Liên quan đến dự án đường sắt cao tốc bắc – nam, do báo cáo tiền khả thi trình Quốc hội chưa cung cấp được những thông tin, cơ sở cần thiết để Quốc hội quyết định về chủ trương đầu tư, gần đây, Chính phủ đã “*đồng ý về nguyên tắc việc tiếp nhận hỗ trợ kỹ thuật (vốn ODA không hoàn lại) của Chính phủ Nhật Bản để nghiên cứu khả thi một số đoạn tuyến đường sắt cao tốc*”.

Căn cứ ý kiến của Quốc hội và chỉ đạo của Chính phủ về dự án, Bộ GTVT phối hợp cùng với các Bộ ngành liên quan đang làm việc với JICA để đàm phán, thống nhất nội dung, tiến độ và cách thức tiến hành nghiên cứu dự án theo quy định.

Mục đích sử dụng khoản hỗ trợ không hoàn lại của nhà tài trợ là dùng để lập dự án nghiên cứu khả thi nhằm làm rõ hơn những vấn đề mà Quốc hội đang quan tâm mà báo cáo tiền khả thi trước đây với khuôn khổ hạn hẹp chưa đề cập tới hoặc chưa làm rõ được. Cùng với đó, nghiên cứu này cung cấp thêm nhiều thông tin, phương án triển khai khả thi đối với kế hoạch xây dựng đường sắt ở Việt Nam trong tương lai. Nghiên cứu cũng sẽ đề cập sâu hơn tới giải pháp công nghệ, xác định tương đối chính xác về hiệu quả kinh tế, về đánh giá tác động môi trường, tác động kinh tế - xã hội...

Liên quan đến dự thảo Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2011 - 2020 trình Đại hội Đảng có đề cập đến việc phát triển đường sắt cao tốc, tôi cho rằng nội dung đó phù hợp với Kết luận số 27-KL/TW ngày 17 tháng 9 năm 2008 của Bộ Chính trị về Chiến lược phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2050 và Quyết định của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2050.

Bộ Giao thông vận tải xin trân trọng cảm ơn ý kiến của Đại biểu Quốc hội Nguyễn Minh Thuyết và mong tiếp tục nhận được sự quan tâm, đóng góp ý kiến của Đại biểu về công tác quản lý nhà nước ngành giao thông vận tải./.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Thủ tướng Chính phủ (để b/c);
- Phó TT Nguyễn Sinh Hùng (để b/c);
- Phó TT Hoàng Trung Hải (để b/c);
- BCĐ TCC VNS (để b/c);
- Các Thứ trưởng;
- Vụ: TCCB, KHĐT, TC;
- Lưu: VP, TH.





Số: 8205 /BGTVT-TCCB

**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

V/v: Trả lời chất vấn của đại biểu Quốc hội Đặng Như Lợi - Đoàn ĐBQH tỉnh Cà Mau.

Hà Nội, ngày 19 tháng 11 năm 2010

Kính gửi:

- Đại biểu Quốc hội Đặng Như Lợi - Đoàn ĐBQH tỉnh Cà Mau;
- Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Cà Mau;
- Ban Công tác đại biểu - Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Bộ trưởng - Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Chủ tịch HĐND, UBND tỉnh Cà Mau.

Bộ Giao thông vận tải nhận được Công văn số 80/CV-KH8 ngày 01/11/2010 của Văn phòng Quốc hội cùng với chất vấn của đại biểu Quốc hội Đặng Như Lợi - Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Cà Mau - về các nội dung sau đây:

*"1. Tổ chức tập đoàn kinh tế mạnh chỉ ở giai đoạn thí điểm. Vậy thí điểm có khác biệt gì lớn so với tổ chức thực hiện chính thức? Sao tập đoàn thí điểm lại được thành lập, nâng quy mô lên nhiều đơn vị mới trong khi chỉ là thí điểm? Đang thí điểm nếu không tốt thì đánh giá rồi chọn hướng khác, vậy tại sao lại tái cơ cấu như một chủ trương thực hiện chính thức chứ không phải là thí điểm?"*

*2. Thực hiện quyết định tái cơ cấu một bước Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam đã điều chuyển 12 đơn vị, 5 dự án về Tập đoàn Dầu khí Việt Nam, Tổng công ty hàng hải Việt Nam, cụ thể là những đơn vị, dự án nào? Có các đơn vị, dự án thuộc 3 lĩnh vực chính của Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam theo kết luận 81/KL-TW ngày 6/8/2010 của Bộ Chính trị hay không?"*

*3. Việc chuyển giao 12 đơn vị và 5 dự án có chuyển và chia nợ của Tập đoàn Vinashin không? Nợ chia thế nào? Các đơn vị mới giải quyết ra sao? Nguồn từ đâu?"*

*4. Ngay sau khi Chủ tịch Tập đoàn, Tổng giám đốc Vinashin bị khởi tố, đã có một số cán bộ được bổ nhiệm và thay thế. Bộ trưởng có biết trước phẩm chất đạo đức, trình độ, năng lực của họ không? Bộ trưởng có tham gia giới thiệu họ giữ chức vụ quan trọng của Vinashin không mà chỉ khoảng một tháng sau các cán bộ được bổ nhiệm đã bị cách chức, khởi tố? Trách nhiệm của Bộ trưởng trong vấn đề này?"*

Về các nội dung nêu trên, Bộ Giao thông vận tải xin trả lời như sau:

## 1. Nội dung 1:

- Về câu hỏi: *“Tổ chức tập đoàn kinh tế mạnh chỉ ở giai đoạn thí điểm. Vậy thí điểm có khác biệt gì lớn so với tổ chức thực hiện chính thức?”*

Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam (trước đây giai đoạn từ năm 1996 đến năm 2006 là Tổng công ty Công nghiệp tàu thủy Việt Nam) được thành lập và hoạt động theo các Quyết định số 103/QĐ-TTg ngày 15/5/2006 về việc phê duyệt Đề án thí điểm hình thành Tập đoàn kinh tế Vinashin và Quyết định số 104/QĐ-TTg ngày 15/5/2006 về việc thành lập Công ty mẹ - Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam.

Về cơ bản, hoạt động chính thức Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam vẫn phải theo Luật Doanh nghiệp nhà nước, Luật Doanh nghiệp, Luật Đầu tư, các Nghị định của Chính phủ theo từng lĩnh vực cụ thể, Điều lệ tổ chức hoạt động và những quy định pháp luật có liên quan. Tuy nhiên, một số nội dung mới pháp luật hiện hành chưa đề cập được Thủ tướng Chính phủ cho thí điểm theo tinh thần Nghị quyết Trung ương 3 Khóa IX, trong đó có vấn đề quyết định thành lập tổng công ty, công ty 100% vốn nhà nước sau khi được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt; Chủ tịch Hội đồng quản trị là Chủ tịch Tập đoàn và là người đại diện theo pháp luật, Tập đoàn có các Tổng giám đốc chức năng; thuê Tổng giám đốc điều hành (theo báo cáo của Tổng công ty có thể thuê tổng giám đốc là người nước ngoài).

- Về câu hỏi: *“Sao tập đoàn thí điểm lại được thành lập, nâng quy mô lên nhiều đơn vị mới trong khi chỉ là thí điểm?”*

Trước hết, Bộ Giao thông vận tải khẳng định rằng Thủ tướng Chính phủ cho phép thí điểm hình thành Tập đoàn Vinashin đa sở hữu, trong đó sở hữu Nhà nước là chi phối; kinh doanh đa ngành trong đó ngành công nghiệp đóng mới, sửa chữa tàu thủy và vận tải biển là ngành nghề kinh doanh chính; xây dựng Tập đoàn làm nòng cốt của ngành công nghiệp đóng và sửa chữa tàu thủy là ngành mũi nhọn để phát triển kinh tế hàng hải và thực hiện chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020 và những năm tiếp theo.

Như trên đã đề cập, một trong những nội dung thí điểm là cho phép Tập đoàn được quyết định thành lập tổng công ty, công ty 100% vốn nhà nước sau khi được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, đồng thời pháp luật hiện hành cho phép doanh nghiệp được kinh doanh đa ngành, đa lĩnh vực cùng với ngành nghề kinh doanh chính. Tuy nhiên, khi triển khai thực hiện, Tập đoàn đã lạm quyền, tự ý mở ra quá nhiều công ty con, công ty cháu, công ty liên kết, nâng quy mô Tập đoàn lên nhiều đơn vị mới với ngành nghề kinh doanh không xuất phát từ ngành nghề kinh doanh chính, không hỗ trợ được ngành nghề kinh doanh chính, tổ chức sản xuất chưa hợp lý, chưa chuyên môn hóa. Đã cho vay và bảo lãnh cho các công ty liên kết vay nhưng nhiều đơn vị làm ăn không hiệu quả, không trả được nợ. Việc sử dụng vốn đầu tư dàn trải, không hiệu quả nêu trên đã gây hậu quả nặng nề về tài chính đối với Tập đoàn.

- Về câu hỏi: *“Đang thí điểm nếu không tốt thì đánh giá rồi chọn hướng khác, vậy tại sao lại tái cơ cấu như một chủ trương thực hiện chính thức chứ không phải là thí điểm?”*

Khi gặp khủng hoảng kinh tế xảy ra, việc tái cơ cấu hay tái cấu trúc doanh nghiệp là giải pháp thường được các doanh nghiệp trong nước cũng như trên thế giới áp dụng để thu hẹp phạm vi ngành nghề kinh doanh, triệt thoái đầu tư, cắt giảm quy mô doanh nghiệp, tập trung vào các hoạt động kinh doanh cốt lõi là các ngành nghề kinh doanh chính, truyền thống của doanh nghiệp nhằm giảm thiểu mọi rủi ro, bảo đảm hiệu quả hoạt động để vượt qua các khó khăn trong khủng hoảng kinh tế.

Trên cơ sở thí điểm thành lập, kết quả hoạt động của 7 tập đoàn kinh tế, qua sơ kết và căn cứ Kết luận số 45-KL/TW của Bộ Chính trị như đã nêu trên, tháng 11 năm 2009, Chính phủ đã ban hành Nghị định về thí điểm thành lập, tổ chức hoạt động và quản lý tập đoàn kinh tế nhà nước (Nghị định số 101/2009/NĐ-CP ngày 05/11/2009 của Chính phủ). Đối với Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam, trước những khó khăn nêu trên, để sớm ổn định tổ chức sản xuất kinh doanh; từng bước củng cố uy tín thương hiệu Tập đoàn Vinashin; cương quyết không để vỡ nợ, sụp đổ, gây tác động xấu đến sự phát triển của ngành công nghiệp đóng tàu, mức độ tín nhiệm vay, trả nợ quốc tế và môi trường đầu tư của đất nước; đồng thời, tiếp tục khẳng định công nghiệp cơ khí chế tạo là ngành trọng điểm trong chiến lược công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước; ngành công nghiệp tàu thủy là ngành mũi nhọn để phát triển kinh tế hàng hải và thực hiện chiến lược biển đến năm 2020 và những năm tiếp theo, Bộ Chính trị đã có Kết luận số 81-KL/TW ngày 6 tháng 8 năm 2010 về Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam, trong đó nêu rõ “*khẩn trương cơ cấu lại Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam theo đúng tinh thần Nghị quyết Trung ương 3 khóa IX và Kết luận số 45-KL/TW ngày 10 tháng 4 năm 2009 của Bộ Chính trị về việc thí điểm mô hình tập đoàn kinh tế; chỉ tập trung vào 3 lĩnh vực chính: công nghiệp đóng và sửa chữa tàu biển với quy mô phù hợp; công nghiệp phụ trợ phục vụ cho việc đóng và sửa chữa tàu biển; đào tạo, nâng cao tay nghề cho đội ngũ cán bộ, công nhân công nghiệp tàu biển*”.

Triển khai Kết luận này và Kết luận số 78-KL/TW ngày 26 tháng 7 năm 2010 của Bộ Chính trị về kết quả kiểm tra thực hiện Nghị quyết Trung ương 3, Trung ương 9 (Khóa IX) và Nghị quyết Đại hội X của Đảng về tiếp tục sắp xếp, đổi mới, phát triển và nâng cao hiệu quả doanh nghiệp nhà nước, Thủ tướng Chính phủ đã có Chỉ thị số 1479/CT-TTg ngày 16 tháng 8 năm 2010 yêu cầu các Bộ, ngành và Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam triển khai ngay các công việc tái cơ cấu Tập đoàn, bao gồm các việc nghiên cứu xây dựng các Báo cáo, Đề án về: tái cơ cấu tổ chức, sản xuất kinh doanh; tái cơ cấu tài chính, đầu tư; Chiến lược phát triển Tập đoàn đến 2015 và định hướng đến 2020; Kế hoạch sản xuất kinh doanh 5 năm 2011-2015, Kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2010-2011; xây dựng Điều lệ tổ chức và hoạt động, Quy chế quản lý tài chính, Quy chế quản lý nội bộ của Tập đoàn; rà soát công nợ toàn Tập đoàn, xây dựng phương án cơ cấu nợ nhằm sắp xếp, xử lý để ổn định về tài chính Tập đoàn trong thời gian tới...

Như vậy, có thể khẳng định, để Tập đoàn từ quy mô nhiều doanh nghiệp, phạm vi ngành nghề kinh doanh đa ngành, đa nghề, tình hình tài chính lâm vào tình trạng khủng hoảng trong thời điểm hiện nay, thì việc tái cơ cấu tổ chức, tài chính, hoạt động sản xuất kinh doanh cùng với việc xây dựng hệ thống quản lý sản xuất, quản trị doanh nghiệp tốt là giải pháp thuộc về lĩnh vực quản trị doanh nghiệp được

Chính phủ và các Bộ, ngành liên quan áp dụng để đưa Tập đoàn trở lại quỹ đạo tập trung vào 3 lĩnh vực chính, truyền thống theo yêu cầu của Bộ Chính trị tại Kết luận số 81-KL/TW ngày 6 tháng 8 năm 2010, là việc cần thiết phải thực hiện ngay.

## 2. Nội dung 2:

- Về câu hỏi: *“Thực hiện quyết định tái cơ cấu một bước Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam đã điều chuyển 12 đơn vị, 5 dự án về Tập đoàn Dầu khí Việt Nam, Tổng công ty hàng hải Việt Nam, cụ thể là những đơn vị, dự án nào?”*.

Theo báo cáo của Tập đoàn, danh sách các đơn vị, dự án chuyển giao theo Quyết định 926/QĐ-TTg ngày 18/6/2010 của Thủ tướng Chính phủ về việc Tái cơ cấu Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam bao gồm:

1. Khu Công nghiệp tàu thủy Lai Vu (Hải Dương), bao gồm cả Công ty Công nghiệp tàu thủy Lai Vu;
2. Khu Công nghiệp tàu thủy Nghi Sơn (Thanh Hoá), bao gồm cả Ban QLDA Khu Công nghiệp tàu thủy Nghi Sơn;
3. Nhà máy đóng tàu đặc chủng và sản xuất trang thiết bị Nhơn Trạch (Đồng Nai);
4. Nhà máy đóng tàu Dung Quất;
5. Khu Công nghiệp tàu thủy Soài Rạp - Tiền Giang;
6. Khu Công nghiệp cảng biển Hải Hà (Quảng Ninh);
7. Cảng Vinashin Đình Vũ (Hải Phòng);
8. Cảng và Nhà máy đóng tàu Năm Căn (Cà Mau);
9. Công ty vận tải Biển Đông;
10. Công ty TNHH một thành viên vận tải Viễn dương - Vinashin;
11. Phần vốn góp của Tập đoàn Vinashin trong Công ty cổ phần Công nghiệp tàu thủy Hoàng Anh (Nam Định) và trong các Dự án do Công ty này làm chủ đầu tư;
12. Phần vốn góp của Tập đoàn Vinashin trong các doanh nghiệp vận tải biển khác.

Các doanh nghiệp, dự án bàn giao này đã phục hồi sản xuất và hoạt động trở lại. Nhà máy đóng tàu Dung Quất toàn bộ lao động đã trở lại làm việc. Đầu năm 2011 sẽ hạ thủy tàu chở dầu 104.000 tấn và 105.000 tấn, tập trung sản xuất tàu chở dầu trọng tải lớn, cơ khí dầu khí, kết cấu kim loại phục vụ cho ngành dầu khí; khu công nghiệp Soài Rạp - Tiền Giang diện tích 285 ha đã được đăng ký sử dụng hết và được chuyển đổi thành khu công nghiệp dịch vụ tổng hợp dầu khí, đã khởi công nhà máy sản xuất ống thép hàn thẳng công suất 100.000 tấn/năm, chuẩn bị khởi công các nhà máy sản xuất kết cấu kim loại, que hàn, nhà máy sản xuất bình bồn dầu khí, căn cứ dịch vụ dầu khí, kho xăng dầu, khu cảng dịch vụ chung; nhà máy đóng tàu đặc chủng Nhơn Trạch - Đồng Nai đã được tiếp nhận thành lập công ty đóng mới, sửa chữa tàu thuyền, phương tiện nổi, khu công nghiệp tàu thủy Nghi

Son - Thanh Hoá, Lai Vu - Hải Dương đang chuẩn bị để triển khai các dự án đầu tư kho cảng dịch vụ dầu khí. Các đơn vị chuyển về Tập đoàn Dầu khí đã tạo điều kiện để Tập đoàn Dầu khí tăng cường, bổ sung năng lực cơ sở vật chất để tăng tốc phát triển phù hợp với chiến lược phát triển ngành dầu khí đã được Bộ Chính trị kết luận và Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Đội tàu chuyển về Tổng công ty Hàng hải Việt Nam được duy tu, bảo dưỡng, sửa chữa đã đưa vào hoạt động có doanh thu 23/26 chiếc, người lao động có việc làm với thu nhập khá hơn. Tàu Hoa Sen cũng đã có phương án khai thác theo hình thức thuê mua. Các khu công nghiệp Sông Hậu và nhà máy đóng tàu Hậu Giang, khu công nghiệp và nhà máy đóng tàu Cà Mau đang được nghiên cứu chuyển hướng từ đóng tàu sang sửa chữa tàu thủy là chính trước mắt đáp ứng nhu cầu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam. Cảng Năm Căn - Cà Mau đã trả được nợ lương, nợ bảo hiểm cho người lao động, trong tháng 12 năm 2010 sẽ ổn định sản xuất. Hiện tại, các đơn vị đang tiếp tục giải quyết những vấn đề về tài sản, tài chính, kế hoạch sản xuất kinh doanh đối với các đơn vị được chuyển giao. Khó khăn còn nhiều nhưng triển vọng các đơn vị này sẽ được đầu tư đồng bộ, phát huy hiệu quả, giá trị doanh nghiệp trên thị trường tăng lên.

- Về câu hỏi: *“Có các đơn vị, dự án thuộc 3 lĩnh vực chính của Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam theo kết luận 81/KL-TW ngày 6/8/2010 của Bộ Chính trị hay không?”*

Theo báo cáo của Tập đoàn, trong các dự án bàn giao sang cho Tập đoàn Dầu khí Việt Nam và Tổng công ty Hàng hải Việt Nam nêu trên có một số đơn vị thuộc 3 lĩnh vực kinh doanh chính của Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam (ví dụ như các đơn vị, dự án phát triển khu công nghiệp tàu thủy). Tất cả các dự án đó đang trong quá trình đầu tư dở dang. Trước đó, Tập đoàn Dầu khí Việt Nam và Tổng công ty Hàng hải Việt Nam do có nhu cầu đối với hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp đã đặt vấn đề với Tập đoàn để được tham gia vào các đơn vị, dự án nêu trên.

### **3. Nội dung 3:**

Việc điều chuyển nhằm nâng cao chuyên môn hóa, tăng cường năng lực cho cả 3 đơn vị liên quan. Sau chuyển giao, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam sẽ có đội tàu lớn phù hợp với kế hoạch phát triển đội tàu của Tổng công ty và Tổng công ty sẽ khai thác đội tàu có hiệu quả hơn vì vận tải biển là ngành nghề kinh doanh chính. Tương tự như vậy, đối với Tập đoàn Dầu khí Việt Nam, việc tiếp nhận các đơn vị, dự án đóng tàu là phù hợp vì đóng tàu và vận tải biển là ngành phụ trợ chính cho công nghiệp chế tạo dàn khoan và khai thác dầu khí ngoài khơi. Hiện nay, theo báo cáo, Tập đoàn Dầu khí đã tổ chức tiếp nhận và triển khai các dự án dở dang (ví dụ như Nhà máy đóng tàu Dung Quất, khu công nghiệp Soài Rạp...) phục vụ tốt cho kế hoạch phát triển của từng đơn vị.

Việc các đơn vị tiếp nhận các dự án, trong đó có các tài sản hoàn thành từ vốn vay thì đơn vị tiếp nhận tiếp quản và tiếp tục thực hiện các khoản nợ đó là hợp lý, nguồn vốn sẽ do các đơn vị tiếp nhận thu xếp.

#### 4. Nội dung 4:

Với câu hỏi trên, Bộ Giao thông vận tải hiểu rằng trường hợp Đại biểu muốn đề cập đến là việc bổ nhiệm ông Trần Quang Vũ làm Tổng giám đốc điều hành Tập đoàn. Về việc này, Bộ Giao thông vận tải có ý kiến như sau:

Thẩm quyền bổ nhiệm Tổng giám đốc điều hành thuộc về Hội đồng quản trị Tập đoàn. Ông Trần Quang Vũ được Hội đồng quản trị Tập đoàn quyết định bổ nhiệm giữ chức Tổng giám đốc điều hành Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam từ ngày 12/6/2009 (Quyết định số 518/QĐ-CNT ngày 12/6/2009). Việc bổ nhiệm ông Trần Quang Vũ đã được Tập đoàn thực hiện quy trình bổ nhiệm cán bộ theo quy định hiện hành. Hồ sơ bổ nhiệm cán bộ đều đã bao gồm các ý kiến nhận xét, đánh giá về phẩm chất đạo đức, trình độ, năng lực đối với cán bộ được bổ nhiệm của các cơ quan liên quan như địa phương nơi cư trú, đảng ủy và tập thể lãnh đạo Tập đoàn.

Tại thời điểm ông Phạm Thanh Bình còn giữ chức vụ Chủ tịch Hội đồng quản trị - Chủ tịch Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam thì ông Trần Quang Vũ đã là Tổng giám đốc điều hành Tập đoàn. Vì vậy, việc bổ nhiệm mới mà chỉ khoảng một tháng sau đã bị cách chức, khởi tố là không có.

Bộ Giao thông vận tải xin trân trọng cảm ơn Đại biểu Quốc hội Đặng Như Lợi đã quan tâm, đóng góp ý kiến về công tác quản lý nhà nước ngành giao thông vận tải./.

#### Nơi nhận:

- Như trên;
- Thủ tướng Chính phủ (để b/c);
- Phó TT Nguyễn Sinh Hùng (để b/c);
- Phó TT Hoàng Trung Hải (để b/c);
- Các Thứ trưởng;
- Vụ: TCCB, KHĐT, TC;
- Lưu: VP, TH.



**Hồ Nghĩa Dũng**

Số: 8206 /BGTVT-VP

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

V/v: Trả lời chất vấn của đại biểu Quốc hội Phạm Xuân Thường – Đoàn ĐBQH tỉnh Thái Bình.

Hà Nội, ngày 19 tháng 11 năm 2010

Kính gửi:

- Đại biểu Quốc hội Phạm Xuân Thường – Đoàn ĐBQH tỉnh Thái Bình;
- Trưởng đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Thái Bình;
- Ban Công tác đại biểu - Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Bộ trưởng - Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Ủy ban Trung ương Mặt trận tổ quốc Việt Nam;
- Chủ tịch HĐND, UBND tỉnh Thái Bình

Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT) nhận được Công văn số 88/CV-KH8 ngày 01/11/2010 của Văn phòng Quốc hội cùng với chất vấn của đại biểu Quốc hội Phạm Xuân Thường - Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Thái Bình. Về các nội dung chất vấn của Đại biểu, Bộ GTVT xin trả lời như sau.

**1. Nội dung 1:** *“Dự án Trạm thu phí Tào Xuyên Thanh Hóa có quá nhiều bất hợp lý như đặt không đúng vị trí, tiền thu quá cao (gấp 2 lần so với trạm khác), thời gian thu phí quá dài (trên 30 năm), tiền lợi nhuận quá lớn 44 nghìn tỷ/820 tỷ vốn đầu tư. Là người lãnh đạo cao nhất ngành giao thông vận tải (GTVT), xin Bộ trưởng cho biết cơ quan nào đã cấp phép thực hiện dự án này và Bộ trưởng thấy dự án thu phí ở trạm Tào Xuyên là quá bất hợp lý không? Đây có phải là một dự án góp phần làm nghèo đất nước không?”*

**Trả lời:** Trước hết, Bộ GTVT xin khẳng định không có dự án “Trạm thu phí Tào Xuyên” mà ở đây có Dự án BOT xây dựng QL1A đoạn tránh thành phố Thanh Hóa, trong đó, trạm thu phí Tào Xuyên (đã hoạt động từ trước khi có dự án) được quyết định chuyển giao cho nhà đầu tư để thu phí hoàn vốn đầu tư dự án.

**a. Về việc lựa chọn trạm thu phí Tào Xuyên để thu phí hoàn vốn cho Dự án và mức thu:**

- Dự án BOT xây dựng QL1A đoạn tránh TP.Thanh Hóa được Thủ tướng Chính phủ cho phép đầu tư tại văn bản số 1545/CP-CN ngày 18/10/2004 và giao cho Bộ GTVT cấp giấy phép đầu tư dự án; Ngày 30/3/2005, Bộ GTVT đã cấp giấy phép đầu tư số 833/GP-BGTVT-KHĐT cho dự án. Hiện nay, Bộ GTVT đã giao cho Tổng cục ĐBVN làm nhiệm vụ cơ quan nhà nước có thẩm quyền trực tiếp đàm phán và ký kết các nội dung liên quan đến Dự án trên.

- Để thực hiện Dự án theo hình thức BOT, các cơ quan quản lý nhà nước liên quan đã báo cáo Thủ tướng Chính phủ và được chấp thuận cho sử dụng trạm thu phí Tào Xuyên để thu phí hoàn vốn cho dự án. Tại các văn bản số 799/TC-ĐT ngày 27/1/2004 và văn bản số 4321/TC-CST ngày 18/4/2005, Bộ Tài chính đề nghị không lập thêm trạm thu phí BOT mới mà sử dụng trạm thu phí Tào Xuyên để thu phí hoàn vốn cho Dự án. Sau khi dự án hoàn thành giai đoạn 1, Nhà đầu tư đã tổ chức thu phí để hoàn vốn dự án theo sự chấp thuận của Thủ tướng Chính phủ tại văn bản số 1534/TTg-KTN ngày 16/9/2008.

- Theo quy định tại Thông tư số 90/2004/TT-BTC của Bộ Tài chính thì mức thu phí đối với dự án BOT được quy định tối đa không quá 2 lần mức thu đối với đường bộ đầu tư bằng ngân sách nhà nước. Bộ Tài chính đã có Quyết định số 113/2008/QĐ-BTC ngày 5/12/2008 quy định thu phí trạm Tào Xuyên với mức thu bằng 2 lần mức thu đối với đường bộ đầu tư bằng ngân sách nhà nước và quy định mức thu đối với trạm Tào Xuyên như trên là đúng thẩm quyền và đúng quy định.

#### ***b. Về lợi nhuận của dự án:***

Theo số liệu trong hợp đồng BOT ký kết giữa Tổng cục ĐBVN với Nhà đầu tư và báo cáo của Tổng cục ĐBVN, của Nhà đầu tư thì số liệu tài chính của dự án BOT xây dựng QL1A đoạn tránh TP.Thanh Hóa như sau: Tổng mức đầu tư của dự án là: 822,201 tỷ đồng trong đó vốn của Nhà đầu tư và vốn vay, lãi vay trong thời gian thi công là 764,72 tỷ đồng; thời gian thu phí hoàn vốn của dự án là 30 năm 8 tháng (*đã bao gồm 3 năm thu phí tạo lợi nhuận*). Tỷ suất lợi nhuận của dự án theo tính toán và báo cáo của Nhà đầu tư chỉ tương đương 1,8% so với tổng số vốn đầu tư.

Về doanh thu thực tế: Nhà đầu tư được thu phí kể từ ngày 01/01/2009, đến nay đã được gần 2 năm. Theo báo cáo của Nhà đầu tư: năm 2009 thu được 123,23 tỷ đồng, 9 tháng đầu năm 2010 thu được 102,65 tỷ đồng (hàng tháng Nhà đầu tư đều lập bảng quyết toán gửi Cục thuế địa phương). Đối chiếu với hợp đồng BOT đã ký thì số tiền thu của Nhà đầu tư báo cáo chênh lệch không nhiều so với số thu dự kiến trong Hợp đồng, cụ thể theo Hợp đồng năm 2009 dự kiến thu 122,1 tỷ đồng, thực tế thu được 123,23 tỷ đồng, năm 2010 trong Hợp đồng dự kiến thu được 134,31 tỷ đồng, trong khi 9 tháng đầu năm số thu phí đạt 102,65 tỷ đồng, bình quân mỗi tháng thu được 11,4 tỷ đồng và dự kiến năm 2010 thu được khoảng 136,8 tỷ đồng.

Căn cứ theo hợp đồng và thực tế thu phí gần 2 năm qua, xét về mặt đầu tư tài chính và những rủi ro theo thời gian thì tại thời điểm đầu tư hiệu quả của dự án này không cao. Tuy nhiên, về hiệu quả kinh tế - xã hội thu được kể từ khi có tuyến đường tránh TP.Thanh Hóa là rõ ràng, rút ngắn thời gian đi lại, giảm thiểu ách tắc giao thông, chất lượng đường đảm bảo tốt hơn, an toàn hơn, và từ đó làm giảm chi phí cho người tham gia giao thông.

Khi có những thông tin dự án “thu lợi nhuận quá lớn” tại thời điểm trước khi đại biểu Quốc hội chất vấn, Bộ GTVT đã chỉ đạo Tổng cục Đường bộ VN lập 02 đoàn kiểm tra độc lập để đếm lưu lượng xe ngày đêm qua trạm thu phí vào giữa và cuối



tháng 10/2010. Kết quả đếm xe và tính toán của Tổng cục Đường bộ VN cho thấy lưu lượng xe qua trạm thực tế khá phù hợp với lưu lượng dự tính theo hợp đồng và tiền thu phí bình quân hiện nay.

Để đánh giá về độ chính xác của số liệu nhà đầu tư sẽ thu được 44 nghìn tỷ trong thời gian 31 năm, xin cung cấp một vài số liệu suy diễn từ các con số trên. Khi đó, số tiền thu phí 1 năm sẽ là 1419,4 tỷ, tương ứng với 3,9 tỷ/ngày. Tiếp tục quy đổi sẽ thấy, với mức thu 20.000 đ/lượt xe, lưu lượng xe qua trạm thu phí sẽ là 195.000 xe/ngày đêm. Lưu lượng này gấp khoảng 20 lần số liệu đếm xe hiện tại và cũng vượt quá xa năng lực thông qua của tuyến đường hiện hữu.

**2. Nội dung 2:** *“Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam Vinashin hoạt động kém hiệu quả, gây thất thoát lớn tài sản của Nhà nước, giảm lòng tin của nhân dân. Dư luận còn cho rằng hiện Vinashin đã mang 80 % tài sản thế chấp cho các tổ chức tín dụng nước ngoài. Xin hỏi với tư cách là người đứng đầu Bộ GTVT - cơ quan tham mưu cho Chính phủ về quản lý GTVT, dư luận trên có đúng không? Trách nhiệm của Bộ trưởng với tập đoàn Vinashin như thế nào?”*

**Trả lời:** Theo báo cáo của Tập đoàn, dư luận về việc Vinashin đem 80% tài sản thế chấp cho tổ chức tín dụng nước ngoài là không chính xác và không có cơ sở.

Về trách nhiệm của Bộ trưởng Bộ GTVT, hiện nay, Ủy ban Kiểm tra Trung ương đã thành lập các Đoàn giám sát và chỉ đạo việc thực hiện quy trình kiểm điểm trách nhiệm của các Ban Cán sự Đảng các Bộ, ngành liên quan đến sai phạm tại Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam theo Kết luận số 81-KL/TW ngày 6/8/2010 của Bộ Chính trị. Đồng thời, Thanh tra Chính phủ và các cơ quan bảo vệ pháp luật đang tổ chức làm việc tại Tập đoàn. Vì vậy, sau khi Ủy ban Kiểm tra Trung ương có kết luận và sau khi Thanh tra Chính phủ kết thúc việc thanh tra, trách nhiệm và hình thức xử lý đối với các tập thể và cá nhân liên quan sẽ được làm rõ.

**3. Nội dung 3:** *“Kỳ họp thứ 7 - Quốc hội khóa XII không thông qua dự án đường sắt cao tốc Hà Nội - TP HCM với nhiều lý do: sự chưa cần thiết, vốn lớn, suất đầu tư cao, thời gian dài, kinh phí đi vay..., nhưng chỉ ngay sau khi kết thúc kỳ họp, có thông tin cho rằng Bộ GTVT lại đang tiếp tục khởi động việc lập dự án xây dựng tuyến đường sắt cao tốc. Xin hỏi Bộ trưởng thông tin trên có đúng không, nếu đúng thì dựa trên cơ sở pháp lý, kinh tế, xã hội nào để Bộ GTVT tiếp tục đề xuất khởi động dự án?”*

**Trả lời:** Tại kỳ họp 7 Quốc hội khóa XII vừa qua, Chính phủ đã trình Quốc hội báo cáo nghiên cứu tiền khả thi về dự án đường sắt cao tốc Hà Nội – TP Hồ Chí Minh. Quốc hội đã có đánh giá: *“Dự án đường sắt cao tốc Hà Nội – Thành phố Hồ Chí Minh là một dự án rất lớn, có mối quan hệ, tác động nhiều mặt, được cử tri và dư luận xã hội đặc biệt quan tâm. Với tinh thần trách nhiệm cao, trên cơ sở các báo cáo và tờ trình của Chính phủ, lắng nghe ý kiến của cử tri và nhân dân, Quốc hội đã thảo luận, xem xét, cân nhắc toàn diện các mặt một cách nghiêm túc, kỹ lưỡng, thận trọng dự án đường sắt cao tốc Hà Nội – Thành phố Hồ Chí Minh, giao Chính phủ tiếp tục rà soát,*

*hoàn chỉnh quy hoạch tổng thể về giao thông trong cả nước cũng như từng vùng, hệ thống giao thông Bắc - Nam.*”

Trên cơ sở đánh giá của Quốc hội, ý kiến của các đại biểu Quốc hội và phản hồi của dư luận cử tri cả nước đối với dự án, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ GTVT tiếp tục rà soát quy hoạch tổng thể phát triển GTVT cả nước cũng như các vùng miền và tiếp tục nghiên cứu toàn diện hơn về đường sắt cao tốc ở Việt Nam, lập dự án ở một số đoạn, để phục vụ cho công tác quy hoạch, cũng như báo cáo Quốc hội nếu như dự án khả thi.

Thực hiện chỉ đạo của Chính phủ, căn cứ vào chiến lược tổng thể phát triển giao thông vận tải và các quy hoạch phát triển các chuyên ngành GTVT, Bộ GTVT hiện đang xây dựng đề trình Chính phủ các quy hoạch phát triển GTVT các vùng kinh tế trọng điểm, quy hoạch các cảng hàng không sân bay, quy hoạch các nhóm cảng biển trên phạm vi cả nước...

Liên quan đến dự án đường sắt cao tốc bắc - nam, do báo cáo tiền khả thi trình Quốc hội chưa cung cấp được những thông tin, cơ sở cần thiết để Quốc hội quyết định về chủ trương đầu tư, gần đây, Chính phủ đã “*đồng ý về nguyên tắc việc tiếp nhận hỗ trợ kỹ thuật (vốn ODA không hoàn lại) của Chính phủ Nhật Bản để nghiên cứu khả thi một số đoạn tuyến đường sắt cao tốc*”.

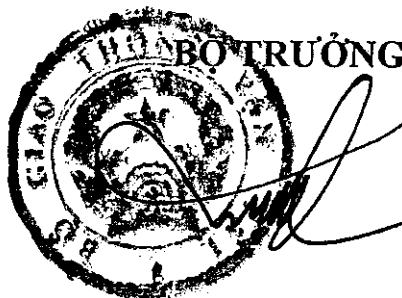
Căn cứ ý kiến của Quốc hội và chỉ đạo của Chính phủ về dự án, Bộ GTVT phối hợp cùng với các Bộ ngành liên quan đang làm việc với JICA để đàm phán, thống nhất nội dung, tiến độ và cách thức tiến hành nghiên cứu dự án theo quy định.

Mục đích sử dụng khoản hỗ trợ không hoàn lại của nhà tài trợ là dùng để lập dự án nghiên cứu khả thi nhằm làm rõ hơn những vấn đề mà Quốc hội đang quan tâm mà báo cáo tiền khả thi trước đây với khuôn khổ hạn hẹp chưa đề cập tới hoặc chưa làm rõ được. Cùng với đó, nghiên cứu này cung cấp thêm nhiều thông tin, phương án triển khai khả thi đối với kế hoạch xây dựng đường sắt ở Việt Nam trong tương lai. Nghiên cứu cũng sẽ đề cập sâu hơn tới giải pháp công nghệ, xác định tương đối chính xác về hiệu quả kinh tế, về đánh giá tác động môi trường, tác động kinh tế - xã hội...

Bộ Giao thông vận tải trân trọng cảm ơn Đại biểu đã quan tâm đến công tác quản lý nhà nước ngành giao thông vận tải và mong tiếp tục nhận được sự ủng hộ, đóng góp ý kiến của đồng chí trong thời gian tới./.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Thủ tướng Chính phủ (để báo cáo);
- BCĐ TCC VNS (để báo cáo);
- Các Thứ trưởng;
- Các Vụ: TC, TCCB, KHĐT;
- Tổng cục ĐBVN;
- Lưu: VP, TH.



**Hồ Nghĩa Dũng**